

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH (YAKINÇAĞ TARİHİ) ANABİLİM DALI

AMERİKAN KONSOLOSLUK RAPORLARINA
GÖRE YEMEN VE YEMEN DEMİRYOLU PROJESİ

Yüksek Lisans Tezi

Begül KÖMÜRCÜ

Ankara-2019

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH (YAKINÇAĞ TARİHİ) ANABİLİM DALI

AMERİKAN KONSOLSLUK RAPORLARINA
GÖRE YEMEN VE YEMEN DEMİRYOLU PROJESİ

Yüksek Lisans Tezi

Begül KÖMÜRCÜ

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Selda KAYA KILIÇ

Ankara-2019

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH (YAKINÇAĞ TARİHİ) ANABİLİM DALI**

**AMERİKAN KONSOLOSLUK RAPORLARINA
GÖRE YEMEN VE YEMEN DEMİRYOLU PROJESİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

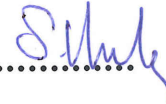
Tez Danışmanı: Prof.Dr.Selda KILIÇ

TEZ JÜRİSİ ÜYELERİ

Adı ve Soyadı

İmzası

1-Prof.Dr.Selda Kılıç.....



2-Prof.Dr.Necdet Hayta.....



3-Doç.Dr.Tülay Ercoşkun.....



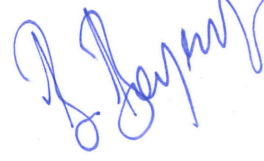
Tez Savunması Tarihi

04.11.2019

TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Bu belge ile, tezdeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplanıp sunulduğunu beyan ederim. Bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmada bana ait olmayan tüm veri, düşünce ve sonuçları andığımı ve kaynağını gösterdiğimi ayrıca beyan ederim.(11/11/2019)

BEGÜL KÖMÜRCÜ



İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	i
KISALTMALAR.....	v
ÖNSÖZ	vi
KONU VE KAYNAKLAR	v
GİRİŞ.....	1

1- YEMEN’İN COĞRAFİ YAPISI , TARİHİ VE NÜFUSU.....	1
1.1 Yemen’in Jeopolitik Konumu ve Önemi	
1.2 Yemen’in Tarihi ve Nüfusu	
2- OSMANLI HAKİMİYETİ DÖNEMİNDE YEMEN	5
2.1 Yemen’in Osmanlı Hakimiyetine Girişi	
2.2 Osmanlı Yönetimindeki Yemen’in İdari Yapısı	

1.BÖLÜM

OSMANLI DEVLETİ’NİN ORTADOĞU POLİTİKASI VE DEMİRYOLU İMTİYAZLARI

1.1. OSMANLI DEVLETİ’NİN ORTADOĞU POLİTİKASI.....	11
1.2. II.ABDÜLHAMİT VE İSLAM BİRLİĞİ POLİTİKASI.....	13
1.3. OSMANLI DEMİRYOLU YATIRIMLARI.....	16
1.4 II.ABDÜLHAMİT YEMEN POLİTİKASI	21

2.BÖLÜM

AMERİKA’NIN ADEN KONSOLOSU CHARLES K. MOSER’İN YEMEN’E DAİR DETAYLI RAPORU

2.1 YEMEN’İN FİZİKSEL ÖZELLİKLERİ	26
2.1.1 Dağları	
2.1.2 Nehirleri	
2.1.3 Ağaçları	
2.1.4 Madenleri	
2.2 YEMEN’İN YÖNETİMSEL YAPISI.....	29
2.2.1. Yemen’deki Yeni Yönetim	
2.2.2. Yeni Vali	
2.2.3. Yemenlilerin Yeni Politikalara Yaklaşımı	

2.2.4. Yemenlilerin Avrupalılara Yaklaşımı	
2.2.5. Yemen'deki Misyonerlikler, Amerika'nın Temsiliyeti ve Konsoloslugu	
2.3. YEMEN'İN EKONOMİK YAPISI.....	42
2.4. YEMEN'DE SOSYAL YAPI VE DİN.....	46
2.4.1. Sosyal Yapı	
2.4.2. Dinsel Yapı	
2.5. YEMEN'İN BAŞLICA YERLEŞİM MERKEZLERİ.....	49
2.5.1. San'a	
2.5.2. Hudeyde	
2.5.3. Taiz	
2.5.4. Diğer Yerleşim Merkezleri	
2.6. YEMEN'DE SEYAHAT ROTALARI, NAKLİYE ARAÇLARI VE TELEKOMÜNİKASYON	58
2.6.1. Telefon ve Telgraf Hatları	
2.7. YEMEN'DE GAZETELER VE EĞİTİM.....	59
2.8. YEMEN ENDÜSTRİSİ.....	60
2.8.1. Yemen'de Hayvancılık ve Yerli Hayvan Türleri	
2.9. YEMEN'DE UYGULANAN TARIM YÖNTEMLERİ.....	63
2.9.1. Yemen'deki Kuyu ve Pompalama Makineleri	
2.9.2. Yemen'de Arazi İmtiyazları ve Arazi Değerleri	
2.9.3. Tarımsal Ürün Çeşitliliği	
2.10. AMERİKAN ÜRETİCİLERİ İÇİN YEMEN'DEKİ FIRSATLAR	72
2.10.1. Pompa Makineleri ve Değirmenler	
2.10.2. Kullanılan Araçlar ve Uygulamalar	
2.10.3. Çivit ve Boyalar	

3 .BÖLÜM

YEMEN DEMİRYOLU PROJESİ VE YEMEN DEMİRYOLU HAKKINDAKİ AMERİKAN KONSOLOSLUK RAPORLARI

3.1 II.ABDÜLHAMİT'İN YEMEN DEMİRYOLU PROJESİ.....	75
3.2 AMERİKAN KONSOLOSLARININ YEMEN DEMİRYOLU RAPORLARI.....	81

3.3 AMERİKA’NIN OSMANLI BAYINDIRLIK İMTİYAZLARINA

BAKIŞI.....	90
SONUÇ	94
KAYNAKÇA.....	99
EKLER	105

EK-I- 1908-1909 yılları arasında karşılaştırmalı olarak Hudeyde’ye diğer ülkelerden yapılan ithalat rakamlarını gösteren belge (İngiliz egemenliğindeki Hindistan hariçtir.)
EK-II-1908-1909 yılları arasında karşılaştırmalı olarak Hudeyde’ye İngiliz Hindistan’ından yapılan İthalat oranlarını gösteren belge.
EK-III- 1908-1909 yılları arasında karşılaştırmalı olarak Hudeyde’den yapılan İhracat rakamlarını gösteren belge.
EK-IV- 1905-1906-1907-1908-1909 yılları arasında karşılaştırmalı olarak Hudeyde’ye yapılan İthalat değerlerini gösteren belge.
EK-V- Yemen Haritası, Amerikan Ulusal Arşivi
EK VI- 1905-1906 Yemen Haritası, BOA
EK-VII- Yemen’de Yapılması Tasarlanan Demiryolu Hatlarının Haritası
EK-VIII- Aden Şehri Amerikan Konsolosu Charles K.Moser’in elinde çizdiği Yemen Demiryolu Haritası (15 Şubat 1911)
EK-IX-Hudeyde-San’a Demiryolu Hattı- Hudeyde Gar’ı Planı
EK-X- -Hudeyde-San’a demiryolu hattı- Ras-el’ Katib Gümrük Dairesi
EK-XI -Hudeyde-San’a Demiryolu Hattı Etüd Çalışmaları
EK-XII - Hudeyde-San’a hattı , Ras-el Katib İstasyon Planı
EK-XIII- Hudeyde-San’a hattı- Yolcu kabinlerinin planları
EK-XIV- Hudeyde-San’a Demiryolu Hattı- Esnaf Salonu Planı

EK-XV- Hudeyde- San’a Demiryolu hattı- Araç giriş planı
EK-XVI- Yemen’e Demiryolu Yapılmasının Yararları- Müşir Salih ve Müşir Şakir’in hazırladığı layiha
EK-XVII- Yemen’e Demiryolu Yapılmasının Yararları hakkında Paris Fahri Başşehbenderi David Eli Leon’un mektubu
EK-XVIII- -Hariciye Nazırı Fuat Paşa’nın padişaha mektubu
EK-XIX-Amerikan Konsolosu Charles K. Moser’in Yemenlilerle çekildiği bir kare

ÖZET 135

ABSTRACT 136

KISALTMALAR

a.g.b	: Adı Geçen Belge
a.g.e.	: Adı Geçen Eser
a.g.m.	: Adı Geçen Makale
a.g.t.	: Adı Geçen Tez
Bkz.-	: bakınız
BOA	: Başkanlık Osmanlı Arşivi
Çev.	: Çeviren
Der.	: Derleyen
DTCF	: Dil Tarih ve Coğrafya Fakültesi
DH.MKT.	: Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi
DH.MUİ.	: Dahiliye Nezareti Muhaberat-ı Umumiye İdaresi
H.	: Hicri
Haz.	: Hazırlayan
H.	: Hazreti
HRT.	: Harita
İ..Hr.	: İrade Hariciye
İ.HUS.	: İrade Hususi
İSTEM	: İslam Sanat Tarih Edebiyat ve Musiki Dergisi
M.	: Miladi
MV.	: Meclis-i Vükela
OTAM	: Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi
PLK.P.	: Plan, Proje ve
S.	: Sayfa
T.C.	: Türkiye Cumhuriyeti
t.y.	: tarihi yok
TTK	: Türk Tarih Kurumu
Y.PRK.HR.	:Yıldız Perakende Hariciye Nezareti Maruzatı
Y.PRK.ASK.	:Yıldız Perakende Evrakı Askeri Maruzat Krokiler
U.S.-	: United States

ÖNSÖZ

Osmanlı devleti 19. Yüzyılda birçok iç ve dış sorunla mücadele ederken kendisini aynı zamanda teknolojik gelişmelerle donatmaya çalışmaktaydı. Çalışmamızda bu durumu Yemen örneği üzerinden ele almaktayız. Osmanlı devleti'nin en uzak vilayeti olan Yemen'i Osmanlı yönetimi açısından incelerken Amerikan konsolosluk raporlarını kullanmak bize hem o günkü Osmanlı yöneticilerinin Yemen'i nasıl yönettikleri ve aynı zamanda geliştirmeye çalıştıkları açısından farklı bir bakış açısı oluşturmamızda yardımcı olmaktadır. Osmanlı devletinin Yemen'de yapmaya çalıştığı yönetsel reformlarla beraber, başladığı demiryolunun yapım aşamaları farklı bir ülkenin konsolosları tarafından rapor edilmiş ve burada oluşan yatırım fırsatlarının değerlendirilmeye çalışılmasını da görmemize olanak sağlamıştır. Osmanlı devleti Yemen'deki durumunu düzeltmek için bir reform programı uygulanmaya çalışılmıştır ve bunun pratikte nasıl işlediğini konsolosluk raporlarına yansımıştır. Osmanlı devletinin bu bölgede hem ulaşımı hemde kontrolü ve askeri sevkıyatı hızlandıracak bir demiryolu yapım projesi olduğunu ve bu projenin ne kadarının tamamlandığını bize göstermesi açısından bu raporlar oldukça önem arzederler. Bu demiryolu projesi ekonomik zayıflıklardan ötürü tamamlanamamıştır. Yemen'in bu demiryolu projesinin tamamlandığı takdirde bu bakir bölgenin dış dünya ticaretine açılacağına Amerikan konsolosun öngöröleri vardır.

Çalışmamız giriş bölümünden sonra üç bölüm halinde hazırlanmış olup ilk bölümde Osmanlı devletinin Ortadoğu ve Yemen politikası anlatılmaya çalışılmıştır ve ayrıca Osmanlı devletinin bir devlet politikası olarak görüp yap-işlet şeklinde yatırımcılara vermiş olduğu demiryolu imtiyazlarını anlatmaya çalıştık. İkinci bölümde Amerikan Konsolosu Charles K.Moser'in 1910 yılında, ayrıntılı Yemen'e dair raporu

aktarılmıştır.Üçüncü bölümde ise Yemen’de yapılacak olan demiryolunun yapım süreci hakkındaki edinilen bilgiler aktarılmıştır.

Bu çalışmanın ortaya çıkması için yardımlarını esirgemeyen tez danışmanım Prof.Dr.Selda Kaya Kılıç ve çalışmamda her zaman yardımını ve desteğini gördüğüm Doç. Dr. Tülay Ercoşkun’a teşekkürü bir borç bilirim. Ayrıca çok sevgili eşim Oğuz Kömürcü’ye ve çok değerli aileme sonsuz desteklerinden dolayı teşekkür eder, çalışmamı birtanecik kızım Alkım’a ithaf ederim...



KONU VE KAYNAKLAR

Çalışmamızda Amerikan ulusal arşiv kaynaklarının içinde yer alan Konsolosluk raporları kullanılmıştır. Bu arşiv kaynaklarına Ankara Üniversitesinin üye olarak erişim imkânı sağladığı Gale Reference Complete isimli bir veri tabanı aracılığıyla Amerikan ulusal arşivinde yer alan ve 1802-1949 yılları arasında hazırlanmış olan Türkiye İçişleri ve Politik işlerine dair hazırlanmış olan raporlara ve 1910-1929 yılları arasında Türkiye Demiryolu İmtiyazları, Yapımlarına ve Ekipmanlarına dair olan raporlara ulaşım sağlayabildik.¹ Çalışmamızda toplamda 11 adet Amerikan ulusal arşiv belgesi kullanılmıştır. Bunların ilki olan ve tezimizin ana konusunu oluşturan belge, 1909 ve 1911 yıllarında Yemen'in Aden şehrinde Amerikan Konsolosu olarak çalışmış Charles Kroth Moser isimli konsolosun Yemen'in iç kısımlarına yaptığı ziyaretten sonra hazırladığı, 1910 yılına ait rapordur. Charles Kroth Moser, 27 Ağustos 1877 Marion, Virginia'da doğmuştur. California üniversitesinden mezun olduktan sonra *San Francisco Kronikleri* isimli gazetenin hukuk bölümünde 1900-1904 yılları arasında çalışmış ve 1900-1907 yıllarında dergi yazarlığı yapmıştır. 1907-1909 yılları arasında Washington Post'da yardımcı editör olarak çalışmış daha sonra ise dışişleri bakanlığına girip 31 Mayıs 1909'da 32 yaşındayken Yemen'in Aden şehrine atanmıştır. Daha sonrasında Ağustos 1911'de Colombo, Ceylon'da, 1914 yılında Çin Harbin'de konsolos olarak görev yapmıştır.

Çalışmamızda kullanmış olduğumuz Charles K.Moser'e ait olan ve 1910 yılı Ağustos'unda Washington'a göndermiş olduğu raporu iki bölüm halinde hazırlanmıştır. İlk bölümde, Yemen'in fiziksel özellikleri, yönetsel, ekonomik, eğitim, sosyal ve dini yapısı, başlıca yerleşim merkezleri, seyahat rotaları, nakliye araçları, iletişim araçları, endüstrisi, uygulanan tarım yöntemleri açısından incelemiş, oldukça

¹ <https://www.gale.com/intl/databases/gale-reference-complete>

ayrıntılı bir biçimde bize aktarmıştır. Raporunun ikinci kısmını ‘Gizli’ ibaresiyle hazırlamış ve bu kısımda şahsi görüşlerini aktararak 1910 yılı Yemeninde Osmanlı yönetiminin Yemen’de uygulamaya başladığı reform programı, bu programa Yemen halkının yaklaşımı, Amerikan üreticileri için Yemendeki fırsatlar ve yeni demiryolu’nun son durumuyla ilgili bilgiler vermiştir. Konsolos raporunda Osmanlı kelimesi yerine Türk kelimesini kullanmıştır. Biz de raporu aktarırken akıcılığı bozmamak adına Türk kelimesini Osmanlı olarak değiştirmiş bulunuyoruz. Ayrıca raporlarda geçen yer isimlerinin Türkçesini bulabildiklerimiz değiştirilmiş bulamadıklarımız ise rapordaki şekliyle yazılmıştır. Bu raporun yanısıra, 1910 yılında İstanbul’da görev yapan Amerikan Büyükelçisi Oscar S. Straus’un Osmanlı’daki demiryolu imtiyazlarının verilmesi ile ilgili olarak hazırlamış olduğu raporda çalışmamıza eklenmiştir. 1912 yılında Charles K. Moser’in yerine göreve başlayan Amerikan konsolosu Walter H. Schulz’un Washington’a gönderdiği ve Hudeyde konsolosu Erich Lindenmeyer tarafından demiryolunun güncel bilgilerini içeren 6 adet raporunun yanında ayrıca Amerika’nın Paris’deki Büyükelçisinin özel olarak hazırladığı Osmanlı’nın 1909 yılında Fransız bir şirkete yapımı için imtiyaz verdiği Yemen demiryolu yatırımında Amerikan üreticiler için fırsat olarak gördüğü konularla ilgili raporda çalışmamıza eklenmiştir. Bunun yanı sıra basılmış birinci el kaynak olarak İngilizlerin Kahire’de bulunan Arap Bürosunun hazırlamış olduğu Yemen’e dair kitapçıktan da yararlanılmıştır. Ayrıca, 1915 yılında İngiltere’nin Hindistan’da ki askeri birliğinin, İngiliz himayesinde ki Aden’ dair hazırlamış olduğu askeri raporlarında demiryolu hakkında bilgi olup olmadığı konusunda taranmıştır.

Yemen demiryolu projesinin, Osmanlı Arşiv belgeleri kullanılarak incelenmesi Prof. Dr. Ufuk Gülsoy tarafından ‘Hicaz Demiryolu’² adlı doktora

² Ufuk Gülsoy, **Hicaz Demiryolu**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Doktora Tezi, 1994.

alışmasında ve ‘Kutsal Proje’³ isimli kitabında yapılmıştır ve bu çalışmalar bize Osmanlı arşivinde bulunan Yemen demiryolu projesinin tüm aşamalarını görmemiz bakımından ışık tutmuştur. Ayrıca biz bu iki ayrıntılı çalışmada eksik kalan ve daha önce yayınlanmamış olan Hudeyde-San’a Demiryolu Gar ve İstasyon Planı, Hudeyde’de bulunan Ras el- Kethib Limanının Gümrük dairesi planı’na dair mühendislerin çizimi ve istasyon planı, Hudeyde-San’a demiryolu hattı etüd çalışmaları ve yolcu kabini planları, tüccar holü çizimleri, araç giriş planları, Başkanlık Osmanlı Arşivinden temin edilerek çalışmamıza dahil edilmiştir ve aynı zamanda Yemen demiryolu projesi, Amerikan ulusal arşiv kaynakları ve Başkanlık Osmanlı Arşiv Kaynaklarına göre karşılaştırılmalı olarak incelenmiştir. Yemen’le ilgili yapılan çalışmalarda daha önce karşımıza çıkmayan Yemen’de demiryolu yapılmasının gerekliliğine dair olan iki layiha çalışmamıza eklenmiştir. Bunlardan ilki padişah yaveri Müşir Şakir ve Brüksel ve Paris büyükelçisi Müşir Salih’in Yemen’e demiryolu yapılmasının gerekli olduğuna dair layihaları, ikincisi ise Hariciye Nazırı Fuad Paşa’nın Fransız David Eli Leon’un Yemen’e demiryolu yapılmasının sağlayacağı yararlar hakkındaki Padişah’a ithafen yazdığı mektubunun tercümesi ile beraber kendi görüşlerini içeren layihadır. Birde Başkanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü tarafından yayınlanan Osmanlı Arşiv Belgelerinde Yemen⁴ isimli çalışma’da Osmanlı Arşivinde bulunan Yemen’le ilgili olan belgeleride görmek açısından oldukça fayda sağlamaktadır. Çalışmamızı hazırlarken, Yemen’le ilgili hazırlanan tüm tarih tezleri incelenmiş ve bir çok makale, basılı eserden ve internet üzerinden erişimi sağlanan eserlerden yararlanılmıştır.

³ Ufuk Gülsoy, **Kutsal Proje Ortadoğu’da Osmanlı Demiryolları**, İstanbul, Timaş Yayınları, 1. Baskı, Kasım 2010

⁴ T.C.Başkanlık Devlet Arşivleri Gen.Müd.Osmanlı Arşiv Daire Başkanlığı, Yayın No:92, Osmanlı Arşiv Belgelerinde Yemen, İstanbul,2008

GİRİŞ

1. YEMEN'İN COĞRAFI YAPISI, TARİHİ VE NÜFUSU

Yemen, Arap yarımadasının güney batı köşesine düşen bölgeyi içine alan ülkenin adıdır. Güney’de Aden Körfezi, batıda Kızıldeniz ve bu iki denizi birbirine bağlayan boğaza hâkim durumdadır.⁵ Arabistan Yarımadasının güneybatı ucunda yer alan ülke, Hint Okyanusu ve Kızıldeniz’de sahip olduğu adalarla birlikte 531.000 km² alanı kaplar. Kızıldeniz ve Umman Denizine kıyısı olan ülke doğu-batı doğrultusunda Umman denizi kıyılarında 1100 km uzunluğa sahip olurken, güney-kuzey yönünde en geniş yerindeki mesafesi ise 565 km. dir. Yemen’in kuzey komşusu Suudi Arabistan doğu bölgesindeki komşusu ise Umman’dır. Ülke güneybatı ucunda yaklaşık 50 km genişlikte ki Bab’ül-Mendeb boğazı ile Afrika kıtasından ayrılmıştır.⁶

1.1 Yemen’in Jeopolitik Konumu ve Önemi

Yemen stratejik olarak çok önemli bir bölgede yer almaktadır. Ümit Burnu keşfedilmesine rağmen önemini kaybetmemiştir ve özellikle Hindistan’a giden yolu kısaltması açısından kullanılmaya devam edilmiştir. Bu yüzden Avrupa, Kızıldeniz yolunu elde etmek amacıyla uzun yıllar boyunca uğraşmıştır. Yemen’in jeopolitik konumunu önemli kılan öğelerin ilki Bab’ül-Mendeb boğazıdır. Bu boğaz Aden Körfezinden Kızıldeniz’e yapılan tüm geçişleri kontrol etme imkânı sağlayan bir yerdedir. Bab’ül Mendeb boğazının bir tarafında Yemen, öbür tarafında da ise Afrika kıtası vardır. Ayrıca Yemen’in Perim adası ve Aden körfezine ev sahipliği yapan Aden şehri de ayrıca bu bölgeyi önemli kılmaktadır.⁷

5 Turgut Hatipoğlu, **Yemen’in Osmanlı’dan Kopuşu** ,Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, 2004,s.7.

6 Oğuzhan Küçükönder, **Yemen Türkiye Ticari İlişkileri**, Marmara Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü Ortadoğu Coğrafyası Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi , 2007,s.30.

⁷ İhsan Süreyya Sırma, **‘Yemen’in Osmanlı Devleti’ne Katılması’** *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, Tarih Enstitüsü Dergisi*, Sene: 1981-1982, Sayı 12, Prof.Tayyip Gökbilgin Hatıra Sayısı, s.430-431.

1.2 Yemen'in Tarihi ve Nüfusu:

Yemen, İslam tarihçilerine göre Hz.Nuh'un oğlu olan Sâm ve nesli Yemen'in ilk yerleşikleri olmuştur.⁸ Kuran'ı Kerim'de adı geçen Âd kavmi burada Mâin devletini kurmuştur, bu bölgede kurulan İslam öncesi devletler sırasıyla Mâin, Seba ve Himyeriler olmuştur. Bazı tarihçiler bu sıralamaya Katâban ve Hâdramut krallıklarında almışlardır.⁹ Bölgenin en eski devleti olan , Milattan önce III.bininci yılın ortalarına ve daha eskiye dayanan Mâin Krallığıdır ve başkentide San'a'nın doğusunda yer alan Mâin'dir.Ekonomileri büyük ölçüde ülkeler arası ticarete dayanmaktaydı.¹⁰ Bu bölgede Mâin devletinin kalıntıları üzerine kurulduğu bilinen ikinci devlet Seba krallığıdır.Başkent olarak Marib şehrini kullanmışlardır. (M.Ö.700-115) Bu krallığın hükümdarı Kuran-ı Kerim'in Neml suresi 11. ve 44. Ayetleri arasında geçtiği şekliyle ünlü kadın hükümdar Belkıs tarafından yönetilmiştir. Hz. Süleyman bu devirde yaşamış ve Belkıs'ın ihtişamını duyarak onu yakından tanımak istemiştir.Tıpkı Mâin krallığı gibi Seba krallığıda bir sel yüzünden ortadan kalkmıştır.¹¹ Himyeriler ise, M.Ö.115 yılında Yemen'de kurulmuş bir devlettir. M.S. 525 yılında Habeşliler tarafından ortadan kaldırılana kadar 640 yıl Yemen'de varlıklarını sürdürmüşlerdir.Tarım ve ticaretin yanında savaşçı kimlikleriyle öne çıkmışlardır. Himyeri devletini yıkan Habeşiler Yemen'e valiler göndererek burayı yönetmişlerdir ve bu valilerin en ünlüsü Ebrehe'dir.¹² Ebrehe Yemen'i hristiyanlaştırmaya çalışmış ve fillerden kurduğu bir orduyla Kabe'yi yıkmak istemiştir. Kuran'da Fil suresinde anlatıldığı üzere 'Ebabil' adı verilen kuşlar

⁸ Cengiz Tomar, '**Yemen**', Diyanet İslam Ansiklopedisi, Cilt:43, Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul, 2013, s.401.

⁹ Yahya Yeşilyurt, **Yemen'de Osmanlı- İngiliz Mücadelesi (1871-1914)**, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Doktora Tezi, Erzurum , 2011, s. 34

¹⁰ Cengiz Tomar, a.g.m. s. 401.

¹¹ Yahya Yeşilyurt, a.g.t., s.35.

¹² Çağlar Ünal, Yemen Tarihi Hakkında Yazılmış Türkçe Eserler, Kastamonu Üniversitesi, Tarih Anabilimdalı Yüksek Lisans Tezi,Kastamonu, 2018, s.6

tarafından yenilgiye uğratılmıştır. Habeşlilere gücü yetmeyen Himyeriler'den bir prenses İran'dan yardım istemiştir ve daha sonra Yemen yarım asır İran idaresine girmiştir.¹³

Hz.Muhammet'in komşu devletleri İslama davet eden mektuplar göndermesi ve Mu'az b.Cebel ve Hz.Ali'yi Yemen'e göndermesi, Yemen'de İslamiyet'in yayılması bakımından çok önem taşımaktadır. ¹⁴ Peygamberin vefatından sonra Hz. Ebubekir ve Hz. Ömer zamanlarında Yemen bir çok yalancı peygamberlik olaylarına sahne olmuştur. Halifeler döneminden sonra Yemen, Emeviler (661-750) daha sonra ise Abbasiler tarafından yönetilmiştir.¹⁵ Abbasiler döneminde Yemen'de Zeydilik¹⁶ ortaya çıkmıştır. Abbasiler döneminde çıkan karışıklıklardan sonra 1174 yılında Mısır Eyyübi Devleti'nin Sultanı Selahaddin Eyyübi Yemen'e kardeşi Turan Şah'ı göndererek burayı hakimiyeti altına almıştır. Eyyübilerin hizmetinde bulunan ve onların ordusuyla Yemen'e gelen Resûli ailesi mensupları çeşitli şehirlerde valilik yaptılar ve Mekke valisi Nûreddin Ömer b.Alier-Resûli son Eyyübi hükümdarı el-Melikü'l-Mes'ûd Selahaddin Yusuf'un ölümünden sonra atabeg sıfatıyla Yemen hakimiyetini üstlenerek Yemen'de 200 yıldan fazla sürecek olan Resûli hanedanlığını kurmuştur.¹⁷ 1217-1441 yılları arasında Resûli hanedanlığı hüküm sürmüştür. Bunların İslam öncesi Gassanilerden oldukları söylense de Selçukluların komutasında Ortadoğu'ya gelen grup içinde bulunan Oğuz Türklerinin Mencik boyuna mensup olabilecekleri de ileri sürülür. Merkezi yönetimin zayıflamasıyla

¹³ Yahya Yeşilyurt, a.g.t., s.38.

¹⁴ Çağlar Ünal, a.g.t.,s.8.

¹⁵ Yahya Yeşilyurt, a.g.t., s.43.

¹⁶ Zeydilik Şiiğin kollarından birisidir. Bu mezhebe bağlı olanlar Ali b.Zeynelabisin'den sonra onun oğlu Zeyd'i kabullenmişlerdir. Zeyd bin Ali bin Hüseyin bin Ali El-Murtaza'nın bu mezhebi kuran kişi olduğu bilinmektedir. Diğer mezhepler gibi imamlık bu mezhepte de vardır. Zeydilik diğer Şii mezheplerinden farklıdır. Hz.Ebubekir ve Hz.Ömer kötülenmez.Ehli sünnete en yakın ve olumlu bakan bir mezheptir. Yemen'de Zeydi mezhebinin kurucusu Yahya El-Hadi olmuştur. Yahya ve babası Irak'tan Yemen'in Sa'da bölgesine yerleşerek burada kendi adlarıyla hanedanlık kurmuşlardır. İmam olacak kişi Ehl-i Beyt'e mensup olmalıydı ve önder olmanın yanı sıra hücum ve müdafaa için kılıcına başvuracak beceriyede sahip olmalıydı. (Yahya Yeşilyurt, Yemen'de Osmanlı-İngiliz Mücadelesi, Atatürk Üniversitesi Tarih Anabilim Dalı Doktora Tezi, Erzurum, 2011)

¹⁷ Cengiz Tomar, a.g.m. s. 401.

beraber San'a daki İmam tarafından isyan başlatılmıştır. İmam'a karşı mücadele sürerken Yemen'in güneyinde bulunan ve Tihame adı verilen ovalarda yaşayan sünni bir aile olan Tahir Kardeşler yönetimde öne çıkmaya başlamışlardır.¹⁸ Tahiri hanedanlığı başında bulunan Sultan Amir sebebiyle Amiriye olarak anılmış ve idari merkezi San'a'ya taşımışlardır. Aden'i Portekizlilere ve Memluklara karşı korumuşlardır.¹⁹

Osmanlı devletinin Memluk yönetimindeki Mısır'ı topraklarına kattıktan sonra Hindistan'a giden yolun Kızıldeniz'den geçmesi Portekizlilerin buradaki yerlere saldırıda bulunması Osmanlı devletinin ilgisini çekmiştir ve ticaret yollarının güvenliğini sağlamak için bu bölgeye, Yemen'e yönelmek zorunda kalmıştır.²⁰

Yemen en başından beri Osmanlı devletinin hâkimiyetini tam olarak kuramadığı ve sürekli isyanları bastırması gereken bir yer olmuştur. Bu nedenle Osmanlı devleti Yemen'i defalarca tekrar tekrar fethetmek durumunda kalmıştır.²¹

¹⁸ Yahya Yeşilyurt, a.g.t., s.47.

¹⁹ Çağlar Ünal, a.g.t.,s.8.

²⁰ Yahya Yeşilyurt, a.g.t., s.50.

²¹ Cengiz Çakaloğlu, 'Yemen İsyanı ve Trabzon Redif Taburu (1905-1906)', *Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi*, Yıl:2007, cilt 9, sayı 1, s. 101.

2. OSMANLI HAKİMİYETİ DÖNEMİNDE YEMEN

2.1 Yemen'in Osmanlı Hakimiyetine Girişi

1501 yılında Portekizlilerin Kızıldeniz'e saldırmasıyla Memlûklere yardım etme bahanesiyle 1516 yılında buraya gelen Sultan Selim, Memlûklere savaş açmış ve Araplara onları korumaya geldiğini ilan etmiştir. Arap topraklarına girilmesi Osmanlı devleti için çok yeni bir durumdur. Artık sınırları çok daha büyük bir alana yayılan Osmanlı devleti 1517 yılında Suriye, Mısır ve Hicaz'ı egemenliği altına almıştır. I.Selim bu dönemde Yemen'in de bu yerlerle birlikte Osmanlı'nın egemenliğine girdiğini iddia etmiştir.²²

1498 yılında Ümit burnu keşfedilmiş, Hint Okyanusu ve Kızıldeniz Portekizliler, bu bölgedeki Müslüman deniz yolunu kontrol etmeye başlamışlardır ve yapılan ticaret de özellikle haç yapmak için bu yolu kullananlar Portekizlilerce tehdit edilmiştir. Osmanlı'nın buraya verdiği önemde konumunun bu denli stratejik olması olmuştur. Tarihi öneme sahip okyanus yolları Ümit burnunun keşfiyle değişmiş ve Portekizlilerin Kızıldeniz'i kontrol etmesiyle de hem müslümanlar için hem de diğer tüccarlar için Akdeniz'e ulaşım zorlu bir süreçte gerçekleşir olmuştur ve Osmanlı kendisini Mısır'da hâkimiyetiyle birlikte Hicaz bölgesine de hâkim olmuş görmüştür.²³ I. Selim'in Mısır'ı fethetmesinden sonra Yemen'de hâkimiyet altına alınmaya çalışılmıştır. Mısır uzun zamandan beri Yemen'e özellikle kıyı bölgesine etki etmiştir. Mısır'a atanan ilk Osmanlı valileri Yemen'de bulunan Zeydi mezhebine bağlı aşiretleri bu kıyı bölgelerden kontrol etmeye ve Portekizlileri de buradan atmaya çalışmışlardır.²⁴

²² Halil İnalcık, **Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)**, Çev.Ruşen Sezer, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul,20. Baskı, Ocak 2015 s. 38,39

²³ Reyhan Şahin Allahverdi, 'Kızıldeniz'de Osmanlı Hâkimiyeti: Özdemiroğlu Osman Paşa'nın Habeşistan Beylerbeyliği (1561-1567)', *Studies of Ottoman Domain*, C.3, Sayı:5, Ağustos 2013,s.36.

²⁴ Jane Hathaway, **Osmanlı Hakimiyetinde Arap Toprakları**, Çev: Gül Çağalı Güven, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları,1.Basım, Mayıs 2016, s. 55.

I.Selim, 1517 yılında hala Mısırdarken Portekizlilerle savaşmak için bir filo kurulmasını emretmiştir. Osmanlı amirali Selman Reis, Portekizlileri, Cidde'ye saldırdıktan sonra geri çekilmeye zorlamış, 1525 yılıyla birlikte Yemen'e girmiştir. Portekizliler, savaşmaktan kaçınmışlardır ve bu durumun farkına varan Sultan I.Selim ise onların üzerine Hindistan'da yürümeye karar verip buraya gemiler gönderse de Hindistan'ın Müslüman yöneticisi Osmanlı'nın kendilerine saldırmasından çekinip Osmanlı ordusuna yardım etmemiştir ve bu yüzden de Osmanlı donanması başarısız olmuştur. Buna rağmen 1538 yılında, Osmanlılar Yemen'e ve Aden'e yerleşmeyi başarmışlardır.²⁵ Osmanlı paşası Hadım Süleyman Paşa Portekizlilere karşı bir sefer başlatmıştır ve Yemen'in denetimini ele geçirmiştir.²⁶ Sonra da gelebilecek bir Portekiz saldırısına karşı Aden şehrine bir duvar inşa ettirmiştir. 1540 yılında Portekizliler Süveyş'e bir saldırı da bulunsalarda başarılı olamamışlardır. Yemen halkı Osmanlı'nın bu dönemde denetiminden memnun kalmamış ve birtakım ayaklanmalar çıkarmışlardır, bu sırada Osmanlı şehrin denetimini kaybetmiştir ve Osmanlı tekrar tekrar Yemen'i fethetmek durumunda kalmıştır. İsyanlar hiç bitmemiştir ve özellikle İslam peygamberi Hz. Muhammet'in kızı Hz.Fâtıma ve Hz.Ali soyundan geldiğini iddia eden İmamlar tarafından kışkırtılan halk tarafından çıkarılan isyanlarla Osmanlı bu bölgede hiçbir zaman tam hakimiyetini sağlayamamıştır. 1595 yılında isyan eden İmam El Kasım 1620'de öldükten sonra da oğlu Muhammed Osmanlılarla savaşmaya ve isyan çıkarmaya devam etmiştir.²⁷ 1628 yılında Zeydi mezhebindeki Yemenliler, İmam Muhammed liderliğinde 'Seyyitlik' davasıyla tekrar isyan etmişlerdir.²⁸ Osmanlı'nın buradaki hâkimiyetiyle ilgili karşıtlıklar olması isyanların çıkmasının nedenlerinden olmuştur.²⁹

25 Halil İnalcık, a.g.e., s. 132,133

26 Jane Hathaway, a.g.e., s. 56.

²⁷Durmuş AKALIN, 'Aden'in İşgali ve İşgal'den Sonra Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz'de Aldığı Tedbirler', *Tarih İncelemeleri Dergisi XXIX*, Yıl: 2014, s.360.

²⁸ Yahya Yeşilyurt, a.g.t.,s.56

²⁹ **Military Report on the Aden Protectorate, General Staff, India.**, Catalogue No: 130-A, printed at the government of monotype press, SIMLA, 1915, s. 4.

Hakimiyet, 1635 yılına kadar süren ayaklanmaların etkisiyle Zeydi İmamlara bırakılmıştır.³⁰ Osmanlı ordusunun çekilmesinden sonra Yemende Kâsımîler dönemi başlamıştır. Osmanlı devletinin Yemen’de kurduğu idarî ve mali yapı bu dönemde devam etmiş ve hatta Osmanlı idarecileri ve askerleri de yeni yönetimde yer almışlardır. 1672 yılında tekrar Osmanlı idaresinin kurulması için girişimde bulunulmuştur. Ayrıca o sıradaki Yemen İmamı Ahmed b.Hasan’ın 1681 yılında kendisini Osmanlı sultanı adına Yemen’i yönettiğini belirtmiştir. Fakat 19.yüzyılın başlarına kadar resmî Osmanlı varlığı Yemen’de yoktur.³¹ 1833 yılına kadar bir çok isyanla uğraşan Yemen’le, Mısır valisi M.Ali Paşa ilgilenmeye başlamıştır. Fakat M.Ali Paşa’nın valilerinden Türkçe Bilmez lakaplı biri M.Ali Paşa’ya başkaldırıp Yemen’e Cidde’den topladığı askerle saldırmıştır. Fakat fazla tutunamamış ve kaçmıştır.³² Daha önce Mısır’da yakalanarak idam edilmiştir. Bu esnada Arabistan’da Vahhabi isyanları çıkmış ve Yemen’e de etki etmiştir. Osmanlı devleti bu dönemde yenileşme çabalarından dolayı Yemen’e merkezden ordu gönderememiştir. Vahhabi isyanını M. Ali Paşa bastırmakla görevlendirilmiştir. Daha sonra Osmanlı devleti M.Ali Paşayla sorun yaşayınca 1840 yılında M.Ali Paşa’nın askerleri de Yemen’i boşaltmışlardır. Osmanlı devleti Yemen’e asker gönderemeyince yönetim Şerif Hüseyin b.Ali’ye verilmiştir. ³³ 1839 yılında İngilizlerin Aden’i ele geçirmesinin ardından Osmanlı idarecileri bölgede güvenliği sağlamak için harekete geçmişlerdir. Gazi Muhtar Paşa askeri güçle burayı tekrar Osmanlı hakimiyetine bağlamıştır. 1889 ve 1895 yıllarında isyanlar çıkmış ve bastırılmıştır.³⁴ 1902 yılında İmam Yahya’nın başlattığı ayaklanmada San’a şehri kuşatılmış ve burada çok ciddi bir kıtlık başgöstermiştir. San’a halkı ve Ali Rıza Paşa komutasındaki ordu isyancılara şehri

³⁰ Yahya Yeşilyurt, a.g.t.,s.56

³¹ İdris Bostan, **‘Yemen’**, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Yıl:2013,Cilt 43, s. 411.

³² Yahya Yeşilyurt, a.g.t.,s.57.

³³ Çağlar Ünal, a.g.t.,s.8 12-13.

³⁴ Ü.Gülsüm Polat, **‘Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Yemen ile İlişkiler (1911-1938)’**, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 33(2), 96, 2017, s.115-116.

teslim etmek zorunda kalmışlardır. Osmanlı Yemen'e Mihrali Bey komutasında 40. Hamidiye Süvari Alayını ve beraberinde Ahmet Feyzi Paşayı Vali olarak göndermiştir. 15 Temmuz-1 Eylül 1905 tarihlerinde harekât yapılmış ve San'a'ya giren ordu isyanı bastırmıştır. 1909'da Asîr'de Şeyh İdrisi'nin başlattığı isyana 1911 yılında İmam Yahya'nın isyanı yeniden başlayınca Osmanlı devleti tedbir almak için harekete geçerek Şubat 1911'de Hamidiye kruvazörüyle Yemen'e gönderilmiş 50.000 kişilik orduyla San'a kuşatmasını kaldırmıştır. İmam Yahya ile barış anlaşması yapılmış, San'a dahil Zeydilerin yaşadığı dağlık bölgelerin yönetimi İmam Yahya'ya bırakılmış fakat yabancı devletlerle anlaşma hakkı verilmemiştir. Bu barış anlaşması I.Dünya Savaşı boyunca devam etmiş ayrıca İmam Yahya, Osmanlı ordusuna, hem Asîrdeki İdrissi'ye hemde İngilizlere karşı verilen mücadelede destek olmuştur. 1919 yılında Yemen'de 3883 kişiden oluşan asker ve diğer Osmanlı yöneticileri, memur kadroları İngilizlere teslim olmuştur. Lozan Antlaşmasının yapılmasıyla Yemen Osmanlı devleti yönetiminden ve toprağı olmaktan çıkmıştır.³⁵

2.2 Osmanlı Yönetimindeki Yemen'in İdari Yapısı

Tanzimat öncesi dönemde Osmanlı devletinin taşraları yönetim sistemi, Eyalet (1864 Vilayet Nizamnamesinden sonra Vilayet) sistemi olmuştur. Eyaletin başında beylerbeyi denilen kişi bulunmaktaydı. Bu beylerbeyi padişahı temsil eder, yürütme kararları alır, atamalar yapan, yargı görevi hariç (kadı doğrudan padişah tarafından atanırdı) tüm işlere bakan kişi durumundaydı. Eyalet düzeyinde yaygın bir yetki genişliği vardı.³⁶ Tanzimat dönemi Osmanlı devletinin yönetim biçiminde birçok reformlar yaptığı dönem olmuştur.³⁷ Tanzimat sonrası yapılan reformlar, 1864 tarihli Vilayet

³⁵ İdris Bostan, a.g.e., s. 412.

³⁶ Nazım Kartal, 'Tanzimat'dan Cumhuriyete Osmanlı'da Mülki İdare', *Akademik Yaklaşımlar Dergisi*, Yıl: İlkbahar 2013, Cilt:4, Sayı:1, s.4.

³⁷ İlber Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mali İdareleri (1840-1880)*, Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2. Baskı, 2011, s.17.

düzenlenmesiyle belirlenmiş ve eyaletin yerini vilayet almıştır.³⁸ Daha sonra ise 1871’de çıkarılan İdare-i Umumiye-i Vilayet Nizamnamesiyle tüm taşra yönetimi tüm ayrıntılarıyla belirlenmiştir. Yemen merkeze uzaklığı ve aşiret düzeni varolduğundan dolayı, bu düzenlemelerin dışında bırakılmıştır.³⁹

Yemen, Osmanlı yönetiminde kaldığı süre boyunca 1918 yılına kadar birçok farklı Osmanlı yöneticisi tarafından yönetilmiştir. Bu yöneticilerin bazıları oldukça başarılı bir yönetim sergilerken bazıları zalimlikleriyle ün salmış ve halkı isyana teşvik etmişlerdir.⁴⁰ Osmanlı döneminde Yemen yöneticileri 1540 yılından itibaren Beylerbeyi unvanını almışlardır.⁴¹ İlk beylerbeyi Neşşâr Mustafa Paşa olmuştur.⁴² 1856 yılında Yemen Eyaleti mutasarrıf yönetiminde⁴³ olsa da sonrasında Yemen de diğer taşralar gibi daha sonra valiler aracılığıyla yönetilmiştir⁴⁴. Yemen’de sık sık çıkan isyanlar neticesinde bu bölgede de reform ihtiyacı doğmuş ve yenilikten hoşlanmayan Yemen halkı’nın yönetimi konusunda birçok farklı şekilde düzenlemeler yapılmaya çalışılmıştır. Yemen vilayetinin merkez teşkilatı aşağıdaki gibi oluşturulmuştur;⁴⁵

1. Erkân-ı Vilayet: Vali, Naib, Defterdar, Muavin ve Mektupçu
2. Meclis-i İdare-i Vilayet: Naib, Defterdar, Muavin, Mektupçu, Müftü
3. Memurin-i Vilayet: Alay Beyi, Telgraf ve Posta Baş Müdürü, Evrak Müdürü
4. Aklam-ı Vilayet (Vilayet Kalemleri): Mektubi Kalemi, Meclis İdare Kalemi, Evrak Kalemi, Muhasebe-i Vilayet Kalemi, Merkez Şu’besi

³⁸ Seyit Taşer, ‘**Osmanlı Devleti Vilayetleri ve Sancakları, Maarif Müdürlükleri ve Müdürleri(1912)**, *İstem*, Yıl:8, Sayı:15,2010,s.163.

³⁹ Musa Çadırcı, a.g.e. s. 251,252.

⁴⁰ Metin Ayışığı, ‘**Osmanlı’nın Son Vilayeti Yemen**’, XIII.Türk Tarih Kongresi, Kongreye Sunulan Bildiriler’, Ankara, 4-8 Ekim 1999, s. 1985-2019

⁴¹ Yasemin Barlak, **Dini ve Siyasi Yönden Osmanlı Devleti İdaresinde Yemen (1872-1909)**, On Dokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İslam Tarihi ve Sanatları Anabilim Dalı Doktora Tezi, 2013,s.29.

⁴² İdris Bostan, ‘**Yemen**’, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Yıl:2013,Cilt 43, s. 411.

⁴³ Yasemin Barlak, a.g.t., s. 48.

⁴⁴ İdris Bostan, a.g.e., s. 411.

⁴⁵ Yasemin Barlak, a.g.t., s. 42-43.

5. Devair-i Adliye: Mahkeme-i İstinaf Hukuk ve Ceza Dairesi, Merkez Bidayet Mahkemesi, Mahkeme-i Bidayet İstintak Dairesi, İcra Dairesi, Mahkeme-i Şer'iyye.

6. Vilayet Zaptiye Alayı: Piyade Alayı, Süvari Alayı.

7. Polis Dairesi

8. Matbaa-yı Vilayet

9. San'a Belediye Dâiresi

10. San'a Telgraf ve Posta Dairesi

11. San'a Rûsum-ı Müteferrika İdaresi

12. Yemen Tönbeki Reji İdaresi

13. Erkan-ı Harbiye Dâiresi⁴⁶

Yemen'de yönetici olarak bulunan genel bir vali ve ayrıca vilayetin dört valiliğe bölünerek mutasarrıflık, kaza ve nahiyelere bölünmesi, idareci olarak dürüst memurların atanması, halkın memnun edilmesi, Yemen halkından oluşturulacak bir kolordu kurulması, bir polis teşkilatı ile her vilayet için birer jandarma taburu kurulması, uygun olan mahallelerde karakollar kurulması, polis ve komiserlerin halkı rencide etmeyecek sabra ve beceriye sahip olmasına dikkat edilmesi, şer'i mahkemelerin bir düzene bağlanması, her yerde düzgün işleyen camilerin ve mekteplerin yapılması, zulüm ve yolsuz davranışlarda bulunduğu karar verilen şeyhlerin oldukları bölgeden uzaklaştırılmaları ile ilgili önlemlerin alınması hususunda 26 Ağustos 1899 yılında Padişah II. Abdülhamid'in iradesi vardır.⁴⁷

⁴⁶ Yasemin Barlak a.g.t., s. 42-43.

⁴⁷ T.C.Başkanlık Devlet Arşivleri Gen.Müd. Osmanlı Arşiv Daire Başkanlığı, Yayın No:92, **Osmanlı Arşiv Belgelerinde Yemen**, İstanbul,2008, s. 78-79

1.BÖLÜM

OSMANLI DEVLETİ'NİN ORTADOĞU POLİTİKASI VE DEMİRYOLU İMTİYAZLARI

1.1 OSMANLI DEVLETİ'NİN ORTADOĞU POLİTİKASI

Ortadoğu kelimesi'nin ilk kullanımı, 1902 yılında Amerikalıların ünlü deniz istihbaratçısı Alfred Thayer Mahan'ın National Review isimli dergide yazmış olduğu 'The Persian Gulf and International Relations' makalesinde yer almıştır.⁴⁸ Kelime itibariyle bu kelimenin ilk kullanımı olmasına rağmen bölgenin Avrupa tarafından nitelendirilmesi İngiltere'nin kullanmış olduğu Yakın Doğu veya Uzak Doğu kelimeleriyle olmuştur.⁴⁹ Fakat Mahan'ın Ortadoğu kelimesini kullanımından sonra ve ayrıca İngiltere'de Lordlar kamarasındaki konuşmasında Ortadoğu kelimesinin Lord Curzon tarafından kullanmasıyla beraber Ortadoğu terimi bu bölgenin günümüzdeki adını almıştır.⁵⁰ Günümüz Ortadoğu'su sahip olduğu ticari ve zengin yeraltı kaynakları ile tüm emperyalist ülkelerin güç savaşı verdikleri bölge olma özelliğini korumaya devam etmektedir.⁵¹

Tarihi açıdan, Arap yarımadası özellikle II. Abdülhamit izlediği halifelik politikası olsun gerekse farklı mezhepsel farklılıkları olsun, Osmanlı devleti için güvenlik endişesinin en çok yaşandığı bölgelerden biri olmuştur.⁵²

Avrupa devletleri Osmanlı'nın Arap yarımadasındaki topraklarına karşı her zaman çok ilgi ve merak duymuş, özellikle 19.yüzyılda Osmanlı'nın zayıflamasıyla

⁴⁸ Erdal Şimşek, **Türkiye'nin Ortadoğu Politikası**, Kum Saati Yayınları, İstanbul, Şubat 2005, s. 10.

⁴⁹ Ali Gökçen Özdem, **'Büyük Devletlerin Değişmeyen Mücadele Alanı: Ortadoğu'**, Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Dergisi, Cilt: X,Sayı:2 Elazığ, 2016, s.4.

⁵⁰ H.Bayram Soy, **'I.Dünya Savaşı Öncesinde Ortadoğu'da Alman-İngiliz Mücadelesi'**, Türkiye Günlüğü Dergisi, Yaz 2005, s. 105.

⁵¹ Esra Sarıkoyuncu Değerli, **'İngiltere'nin Ortadoğu Şark Politikası (1882-1914)'**, Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi, Sayı:14, Nisan-2008,s.13

⁵² Yasemin Barlak a.g.t., s. 145.

beraber buradaki çıkarları gözetlemiş bilhassa ticari olarak bu bölgede aktif rol oynamaya çalışmış ve buralarda hak iddia etmişlerdir.⁵³

Özellikle İngiltere Osmanlı devletinin yönettiği bu bölgeyle, Hindistan'a yakın olması sebebiyle, Hindistandaki ticaret yollarını güvenceye almak için ilgilenmiş ve buradaki aşiret liderleriyle yakın ilişkiler içerisinde olmuştur.⁵⁴ İngiltere, 1789-1914 yılları arasında bu bölgede yayılmacı bir politika izlemiş ve ticari çıkarlarını koruma maksatlı önlemler almış, burayı kendi yönetebilecek şekilde şekillendirmeye ve işgal etmeye çalışmıştır.⁵⁵

İngiltere'nin Yemen'de konuşlanışı, Aden bölgesinde olmuştur. Osmanlı devletinden aldığı izinle Aden'i bir kömür deposu olarak kullanmak istemiştir. Bu alınan izinle de buraya yerleşmiş ve daha sonra ise burayı adeta bir karargâh olarak kullanmıştır. Osmanlı devletinin yönetimi Yemen'de tam olarak sağlayamamasının nedenlerinin içinde en büyük neden İngiltere'ye verilen bu izin olmuştur. Çünkü İngilizler bu bölgede Arap aşiret reislerini hediye adı altında verdikleri rüşvetlerle istekleri doğrultusunda kullanmış, isyanlar çıkarttırmışlar ve bu sayede Osmanlı'nın hâkimiyetini sarsmışlardır.⁵⁶ 1839 yılında İngiltere Aden'i tamamen ele geçirmiştir.⁵⁷ İngiltere Hindistan yollarını Aden'i ele geçirerek güvenceye almıştır.⁵⁸

Aden işgal edilmeden önce İngiltere burada birçok kereler keşifler yapmış ve bu bölgenin ele geçirilmesinin zaruri olduğu yönünde İngiliz kaptanlarının telkinlerini almıştır. Aden şehrinin güvenli bir limana sahip olması, Süveyş kanalı ve Hindistan'ın

⁵³ Metin Hülagü, 'Sultan II. Abdülhamid Dönemi ve Demiryolu Politikası (1876-1909)' , 2016, s.3

<https://railturkeyakademi.wordpress.com/2016/01/27/sultan-ii-abdulhamid-donemi-ve-demiryolu-politikasi/> s. 3.

⁵⁴ Metin Hülagü, a.g.m. s. 3.

⁵⁵ Yahya Yeşilyurt, a.g.t. s. 88.

⁵⁶ Turgut Hatipoğlu, a.g.t., s. 35-36.

⁵⁷ Yahya Yeşilyurt, a.g.t. s. 92.

⁵⁸ Metin Hülagü, a.g.m. ,s. 4.

tam orta yolunda bulunmasından dolayı buranın alınması İngiltere çıkarları için kaçınılmaz gözükmüştür.⁵⁹ Osmanlı devleti'nin bu dönemde bu bölgeye gereken önemi verememiş olması ve İngiltere'ye kömür deposu olarak Aden'i kullanmalarına izin vermiş olması gelecekte Osmanlı Devleti'nin bu bölgede hâkimiyet kuramamasının başlıca nedenini oluşturacaktır.⁶⁰ Daha sonra 1839 yılında İngiltere tüm aşiretlerle ve çevredeki diğer bölgelerde yaptığı anlaşmalarla dostluklarını pekiştirme yolunda çaba harcamış ve başarılı olmuştur.⁶¹

Bu dönemde Arap yarımadasıyla ilgilenen tek Avrupa devleti İngiltere olmamış, Fransa, İtalya ve Rusya'da bu bölgede aktif rol oynamaya çalışmış ve hatta Fransa bu bölgeye ve Afrika'ya silah satışı yaparak İngiltere ile rekabet içine girmiştir.⁶²

1.2 II. ABDÜLHAMİT VE İSLAM BİRLİĞİ POLİTİKASI

19.yüzyılda ortaya çıkan akımların içinde en çok dikkat çeken ve taraftar toplayan düşünce akımı milliyetçilik olmuştur. Milliyetçilik akımıyla Osmanlı imparatorluğu gibi içinde birçok farklı milleti barındıran ülkelerde krizler çıkmış ve milli kimlik önem kazanırken, Osmanlı devleti olan düzeni parçalanmadan korumaya çalışmıştır. Tüm ulusları bir arada yönetmeye ve adil olmaya gayret eden Osmanlı devleti kendi Türk kimliğini göz ardı etmekle bu duruma bir çözüm getireceğine inanmıştır. Ayrıca Osmanlı devleti batının kendi yönetiminde barındırdığı ulusları kışkırtmasıyla cereyan eden isyanlarla da uğraşmak durumunda kalmıştır.⁶³ 1876 yılında Sultan II. Abdülhamit tahta

⁵⁹ Durmuş AKALIN, 'Aden'in İşgali ve İşgal'den Sonra Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz'de Aldığı Tedbirler', *Tarih İncelemeleri Dergisi XXIX*, 2014, s. 364-365.

⁶⁰ Yahya Yeşilyurt, a.g.t., s.108- 109.

⁶¹ El-Batrık, Abdel Hamid; 'Mısır-Yemen Münasebetleri (1819-1840) ve İngilizlerin Kızıldeniz Politikasına Tesiri', Çev; M.Hanefi Kutluoğlu, *İlmi Araştırmalar: Dil Edebiyat Tarih İncelemeleri Dergisi*, Sayı 11,2001,s.148, makalenin orijinali için bkz. 'Egyptian-Yemeni Relations (1819-1840) and their implications for British Policy in the Red Sea', *Political and Social Political and Social Change in Egypt*, Çev. P M. Holt, s.281-290, Londra,1968.

⁶² Metin Hülügü, a.g.m., s. 4.

⁶³ Münevver Yağmur Erdem Okumuş, **XIX. Yüzyıl Oryantalizmi ve Panislamizm**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2015, s.17-18.

çıkıldığında halihazırda ülkede çok büyük sıkıntılar mevcuttu ve büyük güçler Osmanlı bünyesinde bulunan ulusların özgürleştirilmesi adı altında büyük topraklara hükmeden Osmanlı'yı parçalama gayesiyle baskıyı arttırmış durumdaydılar ve Osmanlı çıkan isyanlarla uğraşmaktaydı.⁶⁴ Ayrıca Osmanlı devleti kendisini bu dönemde yaşanan mali sıkıntıların yanında bir de 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı neticesinde Balkanlardan anakaraya göç eden vatandaşlarının sorunlarıyla uğraşırken bulmuştu. Ayrıca batılı güçler Osmanlı devletinin Ortadoğuda yönettikleri yerlere göz dikmiş burada yaşayan halkları kışkırtarak zaten oldukça güç duruma düşen imparatorluğu daha da yıpratmaya gayret etmişlerdir. Sultan II. Abdülhamit, Ortadoğu halklarını yani müslümanları Osmanlı imparatorluğuna bağlı tutmak amacıyla halife kimliğini öne çıkartmıştır.⁶⁵ Panislamizm adı verilen bu akımla beraber Sultan II. Abdülhamit Müslüman halkı merkeze yakın tutmaya çalışarak isyanların önüne geçmeyi hedeflemiş ve Müslümanların devlete olan bağımlılığını arttırmaya çalışmıştır.⁶⁶ Çoğu oryantalisteye göre bu dinsel akım Osmanlı devletinde Sultan II. Abdülhamit tarafından kullanılmıştır.⁶⁷ Panislamizm teriminin 1800'lü yıllarda batı literatüründe kullanıldığı görülsede en çok XIX. yüzyılın son on yılında kullanıldığını görmekteyiz.⁶⁸

'Osmanlı sultanının, bütün müslümanların halifesi olduğu Sultan Abdülaziz döneminde (1861-1876) dile getirilmeye başlanmıştır. Fakat Osmanlı'nın en çok Sultan II. Abdülhamit'in öne çıkarttığı bir sıfat olmuş ve 1876-1909 yılları arasında Sultan II.

⁶⁴ Seyfullah Arpacı, **Sultan II. Abdülhamid Bibliyografyası**, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Kayseri, 2003, s. 1-2.

⁶⁵ Mahmut Aybi, **II. Abdülhamid'in Ortadoğu Politikası**, Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Muğla 2009, s. 42.

⁶⁶ Muhammed Bayır, **II. Abdülhamid ve Ortadoğu Politikası**, Gümüşhane Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Bitirme Tezi, 2017, s. 15.

⁶⁷ Arif Behiç Özcan, **Batılılaşma Döneminde Osmanlı Devleti'nin Doğu Politikaları**, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı Doktora Tezi, 2011, s. 160.

⁶⁸ Mahmut Akpınar, 'Emperyalizmle Mücadelede İç ve Dış Politikanın Bir Enstrümanı Olarak II. Abdülhamid'in İslam Birliği Siyaseti', *Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Aralık 2012, Cilt:36, Sayı:2, s.83.

Abdülhamit tüm müslümanların lideri rolüyle batıyada meydan okuyup gözdağı vermeye çalışmıştır.⁶⁹ Ayrıca II. Abdülhamit dış politikasında denge politikası izlemeye çalışmış ve batıyı birbirine karşı güç dengeleriyle idare etmeye ve Osmanlı devletinden elinden geldiğince uzak tutmaya çalışmıştır. Bu dönemde en çok ılımlı bulunduğu Almanya'yı kendisine müttefik yapmaya çalışmıştır.⁷⁰ İkinci Cermen İmparatorluğunun Kayzeri, II. Wilhelm 1889 ve 1898 yıllarında Osmanlı devletini ziyaret etmiştir. Bu dönemde gerçekleşen Ermeni isyanları ve bunların bastırılmasına karşı çıkan İngiltere ve Fransa açısından bu ziyaretin zamanı oldukça manidar olmuştur. Ayrıca II. Wilhelm ikinci ziyareti esnasında yaptığı bir konuşmada *'300 milyon Müslüman'ın Halifesi olan Sultan Abdülhamit, kendisinin dostu olduğundan hiçbir zaman kuşku duymamalıdır.*' demiştir. Ayrıca Alman Kayzerinin ziyaretlerinin asıl odağını oluşturan demiryolları imtiyazlarını alma isteği diğer batılı devletleri de oldukça çok cezbetmiştir. Almanya Osmanlı'yı bir demiryolu ağıyla örmeyi istiyor ve Osmanlı'ya karşı bir *'Demiryolu Politikası'* izliyordu.⁷¹ Osmanlı'nın Almanlardan elde ettiği askeri tecrübe, Alman komutanların Osmanlı ordusuna verdiği eğitimler Almanya için Osmanlıyı bir cazibe merkezi haline getiriyordu. Osmanlı devlet adamları da diğer batılı güçlere nazaran Almanya'yı daha genç, dinamik ve daha az tehditkâr buluyorlardı.⁷² Alman Kayzeri, II. Abdülhamit'in izlediği güç dengesi politikası sayesinde Osmanlı devletinden Berlin-Bağdat Demiryolu Projesi imtiyazını alarak ülkesine birçok imtiyaz kazandırmıştır. Almanya, Ortadoğu'da aldıkları demiryolu imtiyazıyla beraber maden aramacılığı yapmaya, petrol yatakları

⁶⁹ Philip H.Stoddart, **Teşkilat-ı Mahsusa**,Çev:Hediye Lale Birsaygılı,İstanbul,Yarın Yayınları,1.baskı, İstanbul, 2015, s. 24.

⁷⁰ Ufuk Gülsoy,a.g.e, s. 22.

⁷¹ Oral Sander, **Siyasi Tarih, İlkçağlardan 1918'e**, Ankara, İmge Kitapevi, 12.Baskı, Aralık 2003, s. 319-320.

⁷² Erik Jan Zürcher, **Modernleşen Türkiye'nin Tarihi**,Çev:Yasemin Saner, İstanbul, İletişim Yayınları, 33. Baskı, 2016, s.130.

işlemeye, sulama tesislerinin yapımından, ticari ayrıcalıklara kadar birçok kazanç sağlamış bulunuyordu.⁷³

II. Abdülhamit, izlemeye çalıştığı denge politikasının işe yaradığını düşünüyordu. Çünkü Avrupa'nın kendi içinde ittifaklara ayrıldığını görüyor ve bunu da Osmanlı lehine kullanmaya çalışıyordu.⁷⁴ II. Abdülhamit daha önce Osmanlı devletinin Almanya ile hiç savaş yapmadığı ve Almanların hiçbir sömürgesi olmadığından Almanlarla ilgili daha olumlu düşünüp, Osmanlı-Alman dostluğunu demiryolu imtiyazları vererek pekiştirmeye çalışmıştır. II. Abdülhamit ayrıca demiryollarının yapımıyla merkezden uzakta kalan Müslümanlara ulaşımın demiryolu vasıtasıyla kısılacağı görüşündeydi. Bu durum halife ve ona bağlı müslümanlar arasındaki mesafeyi kısaltacağı için üzerlerinde daha etkin olacağı yönündeki inancını desteklemekteydi. Ayrıca kutsal şehirlere daha yakın olunması aradaki manevi bağları da güçlendirecekti.⁷⁵

Sonuç olarak, II. Abdülhamit yürütmeye gayret ettiği denge politikasında Almanya ile yakınlaşarak, Osmanlı İmparatorluğunun dağılmaması için çözüm olarak gördüğü Panislamizm ile de tüm Müslümanları kendine bağlamak ve Alman gücünü arkasına alarak Hicaz Demiryolu projesini gerçekleştirdiği takdirde İmparatorluğu hayatta tutabileceğine, Milliyetçilik akımının tesirinden ve İngilizlerin kışkırtmalarından ülkesinin üzerindeki tehlike çanlarını bertaraf edeceğine inanmaktaydı.

1.3 OSMANLI DEMİRYOLU YATIRIMLARI

Ulaşım, bir ülkenin birçok yönden ilişkilerini ve gelişimini etkileyen ana unsurlardan birisidir. Tüm ticari ürünlerin alımı, dağıtımı ve dolayısıyla ülkenin her

⁷³ Mim Kemal Öke, 'Şark Meselesi ve II. Abdülhamid'in Garp Politikaları (1876-1909)', *Osmanlı Araştırmaları Dergisi III*, İstanbul, 1982, s. 251.

⁷⁴ Gökhan Çetinsaya, **II. Abdülhamid Döneminin İlk Yıllarında İslam Birliği Hareketi (1876-1878)**, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi ve Siyaset Bilimi Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, 1988, s. 27.

⁷⁵ Enver Ziya Karal, **Osmanlı Tarihi VIII.Cilt**, TTK Yayınları, Ankara, 7.Baskı, 2011, s. 548.

noktasına ulaşım ağıyla yapılmaktadır ve eğer bu ağ düzgün çalışmakta ise o ülkenin iktisadi durumu iyi olur ve bir milli bütünlükten bahsedilebilir. Ayrıca sosyal ve kültürel bütünlüğün daha genel bir ifadeyle milli birliğin kurulması bakımından da ulaşımın rolü büyüktür.⁷⁶ 19.ve 20.yüzyılların başlarında Avrupalı devletler demiryolu yapım izinleri alarak bu demiryolunun geçeceği hattın üzerindeki toprakları tanıyarak yeraltı ve yerüstü zenginliklerini kullanma hakkını elde etmişlerdir. Bu sayede bu toprakları sömürmek için demiryolu yapım sürecini bir fırsat olarak görmüşlerdir.⁷⁷ Demiryolu yapımı Avrupa’da ilk olarak 1825 yılında İngiltere’de Stockton- Darlington arasında yapılmış ve işletilmiştir. Bu yolun fayda getireceğinin anlaşılması da yapımını çok kısa sürede yaygınlaştırmıştır. Demiryolu yapımı 1830 yılında Amerika’da, iki yıl sonra Fransa’da ve 1835 yılında da Almanya’da kullanılmaya başlanmıştır.⁷⁸

Osmanlı Devleti’nin geniş topraklarında demiryolu yapımı için verilen ilk teklifler İngiltere tarafından yapılmıştır.⁷⁹ İngilizlerin demiryolu yapımıyla ilgili fayda sağlamaya çalışmalarının nedenlerinden birisi kendi ürünlerinin de dünyanın birçok noktasına dağıtımını sağlayacak olan ulaşım yollarını kendi yaparak denetlemek ve desteklemek istemesiydi ve bir diğer neden de Hindistan’a karayolu ile de ulaşım seçeneğinin gündeme gelmiş olmasıdır.⁸⁰ İngilizler’in Hindistan’a gitmek için Ümit Burnu’nu geçmek zorunda olmaları hem mali yönden hemde güvenlik açısından meşakkatli bir durum olmasından dolayı da İngiltere kara yolu ile Hindistan’a ulaşabilme ihtimalini çok cazip bir fırsat olarak görmüştür. Gemilere yüklenen ürün sayısının sınırlı sayıda olması da demiryoluyla ürün sevkiyatını daha da kolaylaştırmaktaydı. Osmanlı devletinin topraklarının demiryolu

⁷⁶ Durdu Mehmet Burak, ‘İngiliz J.R.Pilling’in Osmanlı Demiryolu İmtiyazını Ele Geçirme Mücadelesi’, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, Cilt:17, Sayı:17, 2005, s.3-26

⁷⁷ Fahir Armaoğlu, *19.Yüzyıl Siyasi Tarihi 1789-1914*, Alkım Yayınevi, İstanbul, 1999, s. 417.

⁷⁸ Suavi Aydın, ‘Türkiye’nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış’, *Kebikeç Dergi*, Yıl:6, Sayı:11, Ankara, 2001, s.49.

⁷⁹ Ufuk Gülsoy, a.g.t. , s. 1.

⁸⁰ Suavi Aydın, a.g.m., s. 49.

ağı ile örülmesi İngiliz çıkarları için hayati öneme sahipti ve 1830 yılında İngiliz subaylarından Francis Chesney başkanlığında bir sermaye grubu, Fırat vadisinden Bağdat'a uzanacak bir demiryolu yapmak için Osmanlı devletine teklif verse de Babıali'den gerekli izni alamamışlardır.⁸¹ İngilizler'in verdikleri teklifler ve Osmanlı üzerinde demiryolu yapımı için arttırdıkları baskı Kırım Savaşı başlayınca uzun süre ertelenmiş ve sonuçsuz kalmıştır.⁸²

Demiryollarının buharlı makinelerle beraber çalışabilme özelliği sayesinde askeri nedenlerle de kullanımını düşündürmüş ve bu düşünce de kendini Kırım Savaşında açıklıkla kanıtlamıştır. Rusya'ya karşı Osmanlı'nın yanında yer alan İngiltere ve Fransa demiryolu teknolojileri sayesinde hızlı askeri malzeme sevkiyatı yapmışlar ve savaş sonunda Rusya'nın da demiryolunu stratejik bir araç olarak görmeye başlamasını sağlamışlardır.⁸³

Osmanlı devletinde ilk demiryolu yapım imtiyazları Sultan Abdulaziz döneminde verilmeye başlanmışsa da demiryolu imtiyazlarının verilmesi bir politika olarak Sultan II. Abdülhamit dönemi bir politik gelenek halini almıştır.⁸⁴ Demiryolu yapımı konusunda yapılan ilk planlamalar ise Osmanlı devletinde Sultan II.Abdülmecit döneminde Ali ve Fuat Paşalar tarafından yapılmıştır. 1860 yılında İstanbul- Bağdat arasında yapılması planlanmış ayrıca İstanbul'un başka bir demiryolu planıyla Viyana ve Paris'e bağlanması düşünüldüğü için de Osmanlı devlet adamları Avrupa'nın sermaye gruplarıyla bu mali gücü sağlamak amacıyla görüşmeler yapmışlardır.⁸⁵ İngilizler, 1856 yılında Hindistan'a ulaşımı karayoluyla sağlamak için ilk adım olarak Kahire-İskenderiye demiryolunu

⁸¹ Ufuk Gülsoy, a.g.e., s. 23-24.

⁸² Suavi Aydın, s. 50.

⁸³ M.Serhan Yücel, M.Murat Taşar, '**Demiryolu'nun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyaseti**', *Vakanüvis Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, No:1, Mart 2016, s. 327.

⁸⁴ Enver Ziya Karal,a.g.e. , s. 465.

⁸⁵ Necdet Aysal, '**Osmanlı ve Yunan Demiryollarının Karşılaştırmalı Bir Analizi**', *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Sayı:20, Güz 2014, s. 330.

yaparak bu demiryolu ile Osmanlı devletine ait topraklarda ki ilk demiryolu hattını işleme açmış oldular.⁸⁶ Yine 1856 yılında Anadolu’da ilk demiryolu işletmeye İzmir-Aydın’da açıldı ve yine bu hattı İngilizlere verilen imtiyazla yaptırıldı.⁸⁷

1855 yılında elektrikli telgrafta Osmanlı devletinde kullanılmaya başlanarak İstanbul’u telgraf yoluyla Avrupa’ya bağlamıştır.⁸⁸

Demiryolu hatlarının Osmanlı devletinde yapılması Avrupalı devletlere imtiyaz verme yoluyla yapılmıştır.⁸⁹ Bu imtiyazların verilmesi Nafia Nezareti tarafından yapılmıştır. İlk, 1869’da Banker Baron Maurice de Hirsch⁹⁰ ile imtiyaz anlaşmasına varılmış fakat bu anlaşma düzgün hazırlanamadığından, yükümlülükleri yerine getirmeyen imtiyaz sahibi yüzünden devlet hiç bir önlem alamamış ve çok zor duruma düşmüştür.⁹¹ Kilometre garantisi denilen bir yolla devlet imtiyaz verdiği şirketlerin zarar etmemeleri için haklarını korumaya çalışmıştır.⁹² Banker Baron Hirsch anlaşma metnindeki belirlenmeyen noktaları fırsat olarak kendi lehine kullanmış ve devleti ağır bir maddi yükün altına sokarak Osmanlı’nın bu imtiyazların verilmesi hususunda hiç bir şirkete bir daha kolay kolay güvenemeyeceği bir duruma ve yüklü bir borç altına girmesine neden olmuştur.⁹³ 1871 yılında Sultan Abdülaziz’in Asya’ya bir demiryolu

⁸⁶ Ufuk Gülsoy, a.g.e., s. 26.

⁸⁷ Enver Ziya Karal, a.g.e., s. 465.

⁸⁸ Davidson, Roderic H, **“Osmanlı İmparatorluğuna Elektrikli Telgrafın Girişi”**, Çev: M. B. Durdu, OTAM, S.14, Ankara, 2003, s.347-386. Makalenin İngilizce asıl metni için bkz. **“The Advent of the Electric Telegraph in the Ottoman Empire”**, *Essays in Ottoman and Turkish History*, 1774-1923, University of Texas Press, 1990, s.133-165

⁸⁹ Durdu Mehmet Burak, a.g.m., s.3-4.

⁹⁰ ‘Baron Maurice de Hirsch; Belçika’da yaşayan, Macar kökenli Yahudi Banker 1869 yılında Nafia Nazırı Garabet Artin Davut Paşa ile tanışır ve Demiryolu Mukavelenamesi yapılır. Kendisine 99 yıllığına demiryolu işletme imtiyazı verilmiştir. Osmanlı hükümeti daha sonra Hirsch ile ihtilafa düşmüş ve konu mahkemeye intikal etmiştir. Devlet büyük borç içine düşürüldü ve Rumeli Demiryolları’nın Osmanlı devletine maliyeti 2 milyar 800 milyon Fransız Frangı olmuş ve devlet yıllar boyunca borcu ödemeye devam etmiştir, son borç taksidi 1954 yılında ödenmiştir.’ Vahdettin Engin, **‘Rumeli Demiryolları İhalesi, Yüzyılın Vurgunu’**, *Popüler Tarih Dergisi*, Mart 2001, Sayı 10, s.24.

⁹¹ Necdet Aysal, a.g.m., s. 330.

⁹² Durdu Mehmet Burak, a.g.m., s. 3-4.

⁹³ Selahattin Satılmış, **‘Osmanlı’da Bandırma-Soma Demiryolu Hattının Kuruluşu’**, *Tarih ve Gelecek Dergisi*, Ağustos 2016, Cilt 2, Sayı 2, s. 158.

yapılmasıyla ilgili bir irade yayınlamış ve İstanbul’u Bağdat’a bağlayan bir demiryolu yapımı için keşif emri vermiştir ve Sultan Abdülaziz’de 1872’de Alman mühendis Wilhelm Von Pressel’i ‘Asya Osmanlı Demiryolları’ başına atayarak bir Asya’nın demiryolu ağıyla örülmesi için plan proje hazırlamakla görevlendirmiştir.⁹⁴ Osmanlı devleti, 1875 yılında maddi anlamda iflas etmiş ve 1877-78 yıllarında Osmanlı-Rus Savaşı nedeniyle de demiryolu proje yapımlarını askıya almıştır.⁹⁵

Osmanlı dış borçlarını ödeyebilmek amacıyla 1875 yılında Düyun-ı Umumiye İdaresini kurmuş ve dış borçların denetimini bu idareye bırakmıştır. Bu idareyle beraber Avrupa doğrudan yap-işlet sistemini kurarak hem projelerin yapılması hemde işletiminden borcunun ödenmesi yolu ile hem devleti borçlardan kurtarmayı amaçlamış hem de Avrupa yatırımının Osmanlı’ya bu yolla gelmesi sağlanmaya çalışmıştır.⁹⁶

Prof. Dr. Metin Hülagü, ‘Sultan II.Abdülhamit Dönemi ve Demiryolu Politikası (1876-1909)’ isimli makalesinde Osmanlı’nın demiryolu ağlarının yapımını bölümler halinde incelemiş; ilk dönem olan 1856-1870 yıllarını Baron de Hirsch dönemi ve yapılamayan yollarla zarara uğrama dönemi olarak, ikinci olarak 1870-1880 dönemini mali buhranlardan dolayı yapılamayan demiryolu planları olarak ve son olarak da, 1880-1900 dönemini Almanya’nın demiryolu planlarında ön plana çıktığı dönem olarak belirtmiştir.⁹⁷

Almanların Osmanlı Devleti’nin vermiş bulunduğu demiryolu imtiyazlarına girişi diğer Avrupa devletlerine nazaran çok daha geç tarihlerde olmuştur. Almanların Osmanlı’da demiryolu yapımına başlamadan önce Wilhelm Pressel isimli mühendislerine ayrıntılı bir coğrafi inceleme raporu hazırlatarak dönemin Ticaret ve Nafia bakanına

⁹⁴ İsmail Yıldırım, ‘**Osmanlı Demiryolları Politikasına Bir Bakış**’, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 12, Sayı 1,2002, s. 318

⁹⁵ Selahattin Satılmış, a.g.m., s. 159.

⁹⁶ Niyazi Berkes, **Türkiye’de Çağdaşlaşma**, Ankara, Yapı Kredi Yayınları, 16. Baskı, 2011, s. 365.

⁹⁷ Metin Hülagü, a.g.m., s. 11.

sunulması sağlanmış ve bu raporun içeriğine göre her coğrafyaya göre ayrı bir demiryolu hattı ve ücretinin ne olacağına dair bilgiler bakana bu rapor vasıtasıyla sunulmuştur.⁹⁸

Osmanlı Devleti'nin ülkenin dört bir yanının demiryolu ağı ile örülmesini istemesinin nedenlerinden biri de belki de en önemlisi ülkedeki asayişin sağlanmasında demiryolu ulaşımından faydalanılması içindi. Örneğin İzmir-Aydın hattında eşkiyalık yüzünden halk zarara uğradığından dolayı demiryolu sayesinde asker ve mühimmatın daha hızlı ilgili bölgeye ulaştırılması ihtiyacı bulunmaktaydı. Bu da demiryolu olmadan yapılması imkânsız olan bir şeydi.⁹⁹

Sultan II.Abdülhamit'in Osmanlı devletinin dış politikasını oluştururken bir denge politikası yürüttüğünden bahsetmiştik. Demiryolu imtiyazlarının Avrupalı güçlerin tamamı tarafından alınmaya çalışılması doğrultusunda zor durumlara düşmemek ve herhangi bir yaptırımla karşılaşmamak için Sultan II.Abdülhamit bu imtiyazların verilmesi konusunda çok dikkatli ve hassas bir politika izlemeye çalışmıştır. Özellikle izlediği panislamist politikadan dolayı da demiryollarının yapımı hususunda hız kazanılması gayesi güttüğünden bu alanda yapılacak olan demiryolu projelerine hız vermiş ve çok büyük önem atfetmiştir.¹⁰⁰

1.1 II.ABDÜLHAMİT YEMEN POLİTİKASI

Sultan II.Abdülhamit ve önceki padişahlar tarafından Yemen'e atanan yöneticilerin Yemen'de halka karşı sert davranmış ve sert bir yönetim tarzı sergilemişlerdir. Bu bölge uzaklığından dolayı sürgün yeri olarak da görülmüştür. Ayrıca bu bölgede bulunan İngilizler tarafından satın alınmış olan şeyhlerde birtakım ayaklanmaların çıkmasına yol açarak Osmanlı'ya karşı zorluklar çıkartmışlardır. İmam Seyyid İdris(İdrisi), İmam Yahya ve İmam Yahya'nın babası Hamidüddin, Yemen

⁹⁸ Esin Kahya, 'Türkiye'de İlk Demiryolları', *TTK Belleten C.LII*, Nisan 1988, sayı:202, s. 212.

⁹⁹ Ufuk Gülsoy, a.g.e., s. 27.

¹⁰⁰ Ufuk Gülsoy, a.g.e. , s. 27-34.

halkını Osmanlı devletine karşı cihata girmeye çağırmıştır. Bu yüzden de isyanlar olanca hızıyla Yemen’de Osmanlı’yı zora sokacak şekilde olmuştur. Bu isyanların en çoğu Sultan II. Abdülhamit yönetiminde meydana gelmiştir.¹⁰¹ Çok uzun seneler devlete sıkıntı yaratan Yemen’de ki isyanların nedenlerine bakılınca bunun Zeydiye inancının getirdiği kurallardan kaynaklandığını görebiliriz. Zeydilik inancına halife ile Sultan’ın aynı kişi olması gerekliliği vardı. Yemen’de imam olan kişi idareyi kendi elinde tutmak zorundaydı.¹⁰²

Yemen’de 1876, 1895 ve 1902 yıllarında üç büyük isyan patlak vermiştir. Yemen’e daha sonra bağımsızlığını kazandıracak olan İmam Yahya 1902 yılında halkı isyana teşvik ettiğinde oldukça fazla taraftar toplayarak halkın kendilerini zorla sünnileştirmeye çalıştıklarını düşündükleri Osmanlı’ya karşı tüm güçleriyle savaşmışlardır.¹⁰³ Sultan II. Abdülhamit bu isyanlarla başa çıkabilmek için 7. Ordu’yu kurmuştur. Ayrıca ‘*Hamidiye*’ adı verilen yerli askerlerin de görevlendirilmesi kararını vermiştir.¹⁰⁴ Hicaz Demiryolu bu dönemde isyanlarda kullanılacak olan askerlerin ve mühimmatın sevkinde kullanılmış ve demiryolunun yararları pratikte daha gözle görülür olmuştur.¹⁰⁵

II. Abdülhamit döneminde Yemen’de birçok reform yapılmaya çalışılmıştır; 1899’da halka daha kaliteli eğitim verilebilmesi amacıyla Yemen’deki sıbyan mekteplerinin iyileştirilmesi ve elli haneyi aşan her köyde birer iptidai, kaza merkezlerinde de birer rüşdiye mektebi açılması, iptidai mekteplere öğretmen yetiştirilmek üzere vilayet merkezinde bir öğretmen okulu kurulması, San’a ve Hudeyde

¹⁰¹ Turgut Hatipoğlu, a.g.t., s. 40-51.

¹⁰² Metin Ayışığı, a.g.m., s. 1987- 1988.

¹⁰³ Metin Ayışığı, a.g.m., s. 1993-1995.

¹⁰⁴ Turgut Hatipoğlu, a.g.t., s. 56.

¹⁰⁵ M. Serhan Yücel, M. Murat Taşar, a.g.m., s. 327.

şehirlerinde de birer sanayi mektebi açılması için iradede bulunmuştur.¹⁰⁶ Bir de Osmanlı devletinin fetihlerini ve İslam'a yaptıkları hizmetleri anlatan bir eser İstanbul'da hazırlandıktan sonra bastırılıp Yemen'e gönderilmiştir.¹⁰⁷ II. Abdülhamit Yemen'den İstanbul'a öğrenciler getirtmiş ve eğitim aldırıştır .¹⁰⁸

Sultan II. Abdülhamit Hicaz'a ve Yemen'e telgraf hatları çektilererek bölgedeki iletişim ağının kopmaması için çaba sarfetmiştir.¹⁰⁹ 1888 yılında Sultan II. Abdülhamit'in telgraf hattı için gereken demir malzeme ve bakır tellerin ödemesi ve Hudeyde'ye kadar uzatılmasıyla ilgili de iradesi vardır.¹¹⁰ Amerikan Konsolosu Charles K. Moser'in raporunda telgraf hatlarıyla ilgili şu bilgileri vermiştir:

'1910 yılında Yemen'de hiç telefon hattı yoktur fakat telgraf hatlarıyla Hudeyde'nin Loheia ve Cidde'ye bağlanmaktadır ve Hudeyde – San'a arasındaki hattın var olduğu ayrıca San'a ve Taiz arasında ve ayrıca Taiz, Zebid ve Hudeyde arasında telgraf hattı çekilmiştir. Telgraf kullanımı serbesttir. 20 kelimelik bir mesaj 22 cent civarı gönderilmekte, her eklenen cümle başına %1'lik bir oran olmaktadır ve 'tüm mesaj dilleri Arapça olarak gönderilmektedir', ara sıra yabancı temsilciler mesajlarını İngilizce ve Fransızca gönderme başarısı gösterse de bu sadece Hudeyde ve San'a arasında gerçekleşmektedir. 1909 yılını kast ederek geçen kış ilk defa Osmanlı hükümetinin

¹⁰⁶ T.C.Başkanlık Devlet Arşivleri Gen.Müd.Osmanlı Arşiv Daire Başkanlığı, Yayın No:92, **Osmanlı Arşiv Belgelerinde Yemen**, İstanbul,2008, İrade Maarif(İ.MF.),1316 Z./2, s.108-109.

¹⁰⁷ T.C.Başkanlık Devlet Arşivleri Gen.Müd.Osmanlı Arşiv Daire Başkanlığı, Yayın No:92, **Osmanlı Arşiv Belgelerinde Yemen**, İstanbul,2008,Mütenevvi Maruzat Evrakı (Y.MTV),195/34,s.103-104.

¹⁰⁸ T.C.Başkanlık Devlet Arşivleri Gen.Müd.Osmanlı Arşiv Daire Başkanlığı, Yayın No:92, **Osmanlı Arşiv Belgelerinde Yemen**, İstanbul,2008, İrade Maliye (İ.ML.), 1321 Ra./12,s.122-129.

¹⁰⁹ Niyazi Berkes, a.g.e., s. 344.

¹¹⁰ T.C.Başkanlık Devlet Arşivleri Gen.Müd.Osmanlı Arşiv Daire Başkanlığı, Yayın No:92, **Osmanlı Arşiv Belgelerinde Yemen**, İstanbul,2008,,İrade Dahiliye (İ.DH.),85242, 24/06/1888,s.182.

mesajların şifreli gönderilme iznini verdiğini belirtir ve Yemen’de ki tüm telgraf hatlarının hükümete ait olduğunu da raporuna eklemektedir.¹¹¹

Sultan II. Abdülhamit, 1899 yılında, Yemen ticaretinin gelişmesine fayda sağlayacağını düşündüğü Kızıldeniz’in en önemli iskelelerinden olan Hudeyde iskelesinin bir limanı olmadığından, gemilerinin üç mil açıkta demirlemek zorunda kaldıkları, bu yüzden eşya ve yolcu sevkinde sıkıntıların yaşandığı Hudeyde yakınlarında ki Cebane bölgesine bir liman yapılması ve buradan da Hudeyde’ye bir karakol ve gümrük idaresi açılması konuları ele alınarak irade buyurmuştu. Ayrıca, Belediyenin tramvay işletip yolcu ve eşya sevk etmek üzere kullanılmasıyla ilgili olarak gerekenlerin yapılmasını da istemiştir.¹¹²

Ayrıca 17 Ağustos 1898 yılında Padişah yaverleri Kaymakam İbrahim bin İbrahim Rüşdü hazırladığı ve padişaha sunduğu raporunda:

‘İngiltere, Fransa, İtalya, Amerika ve İran konsolosluklarının faaliyet içerisinde bulunduğu Hudeyde’de 200 civarında İngiliz, 6 İtalyan ve daha çok eğitim faaliyetleri ile dikkat çeken 5 Fransız’ın bulunduğu , ilgilerini özellikle Aden ve Perim adası üzerine yoğunlaştıran İngilizlere karşı, Fransızların Cibuti ve Aseb, İtalyanların ise Masua’da faaliyet gösterdikleri, daha çok iç kısımlarda yaşayan Zeydilerin Hristiyanlara karşı aşırı taassup içinde bulundukları, sahil kısımları ile Taiz ve Asir bölgelerinde yaşayan Şafi mezhebi mensuplarının kahve ticaretinden dolayı yabancılarla muameleye alışmış ve ünsiyet peyda etmiş oldukları, sahilleri depo olarak kullandıkları, Arapların birkaç sene içinde %80’i Fransız mamulü 200 bin civarında silah satın aldıkları, Casim ve ayrılıkçı

¹¹¹ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.159.

¹¹² T.C.Başkanlık Devlet Arşivleri Gen.Müd.Osmanlı Arşiv Daire Başkanlığı, Yayın No:92, **Osmanlı Arşiv Belgelerinde Yemen**, İstanbul,2008, İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS) 4622, 16.11.1889, s.184-185.

*İmam'ın oturduğu Sa'da şehrinin iskelesi durumunda ki Meydi iskelesinin silah ve sair kaçakçılığın en kolay ve rahat yapıldığı bir merkez olduğundan ciddi askeri tedbirler alınması, misyonerlerin yapmaya çalıştıkları okullara karşı, hocaları İstanbul'dan getirilmek üzere özel bir mektep açılmasının uygun olacağı hakkında' görüşlerini iletmiştir.*¹¹³

Sultan II.Abdülhamit Yemen'le ilgili olarak hazırlanan layihalar vasıtasıyla halkın refahı ve düzen için gerekli olan tedbirlerin alınması hususunda önlemler almaya çalışmış ve Yemen meselesinin çözümünde baskı, zorlama ve savaşla değil köklü ıslahatlarla bu sorunun çözüleceğine inanmıştır.¹¹⁴

¹¹³ T.C.Başkanlık Devlet Arşivleri Gen.Müd.Osmanlı Arşiv Daire Başkanlığı, Yayın No:92, **Osmanlı Arşiv Belgelerinde Yemen**, İstanbul,2008,Yaveran ve Maiyyet-i Seniyye Erkan-ı Harbiye Dairesi (Y.PRK.MYD.)21/42, 5 Ağustos 1314,s.368-369.

¹¹⁴ Metin Ayışığı, a.g.m., s. 1996-1997.

2 .BÖLÜM

AMERİKA’NIN ADEN KONSOLosu CHARLES K. MOSER’İN YEMEN

HAKKINDAKİ DETAYLI RAPORU

Amerika’nın Aden şehrinde görevli olan Konsolos Charles K. Moser’in 1910 yılı Ağustos’unda hazırladığı Yemen’in o yıllardaki idari yapısı, askeri durumu, şehirleri, ticari durumu, coğrafi özelliklerini yansıtan raporunu bizlere o günkü Yemen’i gözümüzde canlandırmamız açısından yardımcı olmaktadır.¹¹⁵

2.1 YEMEN’İN FİZİKSEL ÖZELLİKLERİ

‘Yemen, çok verimli bölgeleriyle bilinmekte ve Arabistan’ın güneybatı köşesinde yer almaktadır. Kuzey bölgesi Asir, güneyi bölgesi Aden Körfezi, batısında Kızıldeniz, doğusunda Hadramut’a veya Arap Çöllerinden Basra körfezindeki Umman’a uzanan yerdir. Kabaca Yemen 500 mil (804 km.) uzunluğunda 200 mil (321 km.)) genişliğindedir ve alan yaklaşık olarak 100.000 mil kare (64.000.000 dönüm) ve yaklaşık olarak 3.500.000 nüfusa sahiptir.¹¹⁶

Aden’in 100 mil (161 km.) yarıçapında bağımsız Arap kabileleri, İngiliz koruması altında yaşamaktadırlar. Yemen’in geri kalanı Osmanlı’ya bağlıdır. Bu şerit Tehama adıyla bilinen aşırı derecede sıcak, kurak çöl bölgesidir. Yerin altında çok miktarda su bulunsa da bu su tuzludur. Az sayıda kasabası vardır ve buralar da prensip olarak Bedeviler ve onların sürüleri yaşamaktadır. Tihame denilen kurak ovaların yukarı kısmında dağlar vardır ve tüm Yemen’in uzunluğunca dağlar uzanır ve bu dağlar takribi olarak 70 mil (112.65 km.) genişliğindedir. Bu dağlık ülke, inanılmaz bereketli ve sulak

¹¹⁵ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.149.

¹¹⁶ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s. 132.

topraklara sahiptir ve antik çağ yazarlarının ‘*Arabia Felix*’ dedikleri ‘Arap Bereketli Toprakları’ deyişi doğrudur. Yemen’in doğu tarafındaki dağlar yüksek, kırık, yavaş yavaş erir gibi aşağı kıvrılarak Hadramut’un uçsuz bucaksız çöllerine kadar inmektedir.’¹¹⁷

2.1.1 Dağları

‘Dağları şekil olarak devamlı bir zincir şeklinde sıralı halde değildir. Geniş vadiler ve derin boğazların arasında oldukça büyük engebeleri vardır, zirvelerin ortasında çıkıntılı şekillenmiş platolar yer alır ve bu özellikler ülkeyi tarif edilemez bir şekilde engebeli hale getirmektedir. Aden’den Asir’e kadar olan bölge aslında volkanik bir bölgedir; yüzeye çok geniş bazaltik kayalar serpilmiştir, bu kayalar siyah ve demir kadar serttir ve bu bölgede başka volkanik kayalar da gnays, akik, kuartz gibi göze çarpmaktadır. Deniz seviyesinden 5000 ila 7500 feet (1524-2286 metre) yüksekliği olsa da Cebel Nabi Sheyh’in (Yaşlı Peygamber olarak adlandırılır) denizden yüksekliği 12,108 feet (3690,5 metre) ‘de doruklara ulaşır. Bu tepe Sinan Paşa isimli küçük bir mezrayı gölgede bırakmaktadır ve burası Yemen’in karla kaplanan tek zirvesidir.’¹¹⁸

2.2.2 Nehirleri

‘Nehirleri genellikle yağmur esnasında taşmaktadır ama genellikle yılın geri kalanında kuru durumdadır. Dağların yüzeyinde nehirler akmaktaysa da Tihame bölgesinde bu nehirler kumların içinde akmaya devam etmektedir. Hiç biri çok uzun değildir, Vadi Sanfan ve Vadi Ferch isimli nehir yatağı boyunca Hudeyde’den San’a’ya yapılacak olan demiryolunun da bu bölgeden geçmesi planlanmıştır. Bunların içinde en

¹¹⁷ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s. 133.

¹¹⁸ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s. 133.

önemlisidir Taiz ‘den Moha’ya akan Vadi Al-Kabir’dir. Bu yüksek rakım aralıklarındaki nehir yatakları, devasa kurak alanlardır ve sadece su artışıyla birlikte suya kavuşurlar ve Yemen’de suyun yağmur zamanlarında fazla gelen kısmını depolamak için hiçbir önlem alınmamıştır.’¹¹⁹

2.1.3 Ağaçları

‘Yemen’de vadilerde ve vadi yataklarının arasında yetişen çok sayıda ağaç olmasına rağmen pratikte çok az değere sahiptirler çünkü bunların çoğunluğu tropik ağaçlardır ve bunları mobilyaya yada bir yapı malzemesine dönüştürmek imkansızdır. Yerliler bu dalları, küçük dikenlerini ve mimoza çalılıklarını ateş yapmak için kullansalar da, tüm ahşap çeşitleri son derece az sayıda ve pahalıdır. Yine de Yemen’deki bitkiler ve çalılıklar medikal özellikleri ile ünlüdür ve de şüphesiz botanik öğrencilerine çok zengin bir çalışma alanı sunmaktadırlar.’¹²⁰

2.1.4 Madenleri

‘Dağlık bölge boyunca demirin, bakırın ve kalayın varlığı yadsınamaz bir şekilde görülse de ülkenin oturmamış koşulları şimdiye kadar nakliye ve iletişim sıkıntılarının üstesinden gelebilmek inanılmaz zor olduğundan Yemen’in mineral kaynaklarının gelişimi engellenmiştir. Ülke de araştırma yapan Alman ve İtalyan maden uzmanları ülkenin iri metaller ve yapım taşları bakımından oldukça zengin olmasına rağmen bunları çıkartmak için gerekli maliyet ve çabanın getireceği kârdan çok daha büyük olduğunu söylerler. Mağrib civarında, antik bir kent olan ve Seba Kraliçesinin yaşadığı söylenen

¹¹⁹ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s. 133.

¹²⁰ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 – February 27, s. 134.

bu yerde ondan kalan çok fazla altın, gümüş ve değişik değerli taşlar olduğunu söylenmektedir. Ama Mağrib, Hadrumut'un çok kenarında bulunmaktadır ve San'a'dan oraya gitmek için Yemen'in en kurak, yakıcı yerlerinden geçerek sekiz gün deve sırtında gitmek gerekmektedir. Bir Şeyh, buralarda yaşayan yerlilerden korunmak için yanında beş alay ve iki sahra topu olmadan böyle bir yolculuğa çıkılamayacağını belirtmiştir. Muhtemelen bu iddia edilen hazineler birileri buralara gidene kadar doğrulanamayacaktır. San'a'nın dört saat yakınında olan Sur'da bol miktarda kaymaktaş bulunur ve bunlar San'a'nın pencere pervazlarının döşemesinde kullanılmaktadırlar fakat yetkililer, Bedeviler burada olduğundan hiçbir Avrupalı'nın, Sur bölgesine girişine izin vermemektedir. San'a'nın kendisi de yüzyıllardır civarında yaygın olan güzel akik taşı ve yarı değerli taşlarıyla ünlenmiştir. Birazı ihraç edilse de büyük miktarda yapılan ihraç için hiçbir girişim bulunmamaktadır.¹²¹

2.2 YEMEN'İN YÖNETİMSEL YAPISI

'Yemen, Vali tarafından yönetilen bir vilayettir, Vali aynı zaman da San'a'da konaklayan, askerlerin de kumandanı durumundadır. Vilayet, Hudeyde ve Taiz'de vali tarafından yönetilen iki mutasarrıflığa ayrılmış durumdadır. Asir şehri askeri amaçlarla Yemen'in ve askeri birliklerinin bir kısmı gibi görünse de San'a şehrindeki Vali'nin yönetimi altındadır ve bu Vali de tüm sivil konularda bağımsız olarak, doğrudan İstanbul'daki İçişleri Bakanı kontrolünde bulunmaktadır. Bu mutasarrıflıklar bir alt yönetici olan kaymakamların yönetiminde kazalar olarak ayrılmışlardır. Hudeyde Valisinin kontrolündeki kazalar şunlardır: Bajil, Beyt-ül Fakih, Zabid, Loheya, Laidya, Abu-Areesh, Jebel-Ramah ve Hajjar.¹²² Taiz Valisi yönetimindeki kazalar ise; Mokha,

121 U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s. 135.

¹²² Amerikan ulusal arşiv raporlarında kullanılan yer isimlerinin Türkçesini bulabildiklerimiz Türkçeleştirilmiştir, bulunmayanlar ise aslına sadık kalınarak yazılmıştır.

Hajerya, Ibb, Katabbe, Uddein, Yerim ve Heis'dir. Doğrudan San'a şehrinde bulunan Genel Vali'nin kontrolünde olan kazalar ise Menakha, Amran, Hajeh, Kaukahan, Taweela, Damar, Rida ve Duran'dır.¹²³

'Bu kazalar ayrıca müdür de denilen vali yardımcılarının kontrolündeki nahiye denilen belediyelere ayrılmıştır. Osmanlı yöneticileri birçok belediyede, kendilerine karşı sadık olduğuna güvendikleri Arap şeyhlerine bu müdürlükleri 1910 yılında yeni yeni vermeye başlamışlardır. Yerel halkın kendi yöneticileri tarafından yönetilmesi planı halkı daha mutlu etmesi bakımından iyi işlediği söylenebilir.'¹²⁴

2.2.1 Yemen'deki Yeni Yönetim

Amerikan Konsolosu Charles K. Moser'in 2 Ağustos 1910 tarihinde ayrı olarak hazırlamış olduğu ve '*Yemen'in Politik Durumuna Dair Gizli Raporunda*' yönetime dair gözlemlerini aktarmıştır.

'Yemen'de yaşayan Avrupalılar geçtiğimiz altı ay içinde, bölgenin çok daha barışa eğimli olduğunu ve Osmanlı'nın 1874'deki fethinden beri, halkın çok daha modern gelişmelere olan ilgisinin arttığını söylemektedir. Sultan II.Abdülhamit yönetiminin değişmesiyle beraber, bölgenin nasıl yönetilmesi gerektiğine dair yeni fikirleri olan yeni yöneticiler bölgeye gelmişlerdir. Yeni yöneticiler vergi yükünün azaltılması için girişimde bulunmuşlardır ve bölgedeki demiryolu ve karayollarının inşasıyla ticaretin geliştirilmesini planlamışlardır.'¹²⁵

123 U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.149.

124 U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.149.

¹²⁵ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:**

‘Osmanlılar, yeni demiryolu inşasına ve ticareti canlandırma planlarına devam etmiştir.’¹²⁶

‘Hudeyde ve San’a arasında engelsizce yapılacak olan demiryolu, mayıs ayının ilk haftası göreve başlayacak olan ve yeni bir reform programı uygulayacak olan yeni vali, Mehmet Ali Paşa’nın ve iyimser kişilerin Yemen’in huzurlu ve ilerici geleceği hakkındaki umutlarını arttıran başlıca olayların başında gelmektedir.’¹²⁷

‘ Mehmet Ali Paşa’nın yeni yönetim programı bazı önemli değişiklikler içerir. Bunların başlıcaları şunlardır;

(1) Octroi denilen vergi çeşidinin veya Yemen’de şehirler arası nakliyattan alınan verginin ve hayvan vergisinin terkidir. Bu önlem halihazırda kısmen alınmış durumdadır, Hudeyde’deki octroi ve birkaç kasaba da daha haziran ayı boyunca Vali’nin emriyle, bu tip vergilerin alınması bırakılmıştır. Diğer şehirlerde de octroi’nin terkiyle beraber şüphesiz bölgede iç ve dış ticaretin artacağı anlaşılmaktadır.

(2) Kişiye göre değişiklik gösterebilen infaz hükümlerinin yerine, şariat hükümleri uygulanacaktır.

(3) Yönetimin birçok bölümünde Yemenlilerin işe alınması . Bu daha önce yapılan bir uygulama değildir. Bu önlem sayesinde halkın Yemen’in içişleriyle ilgilenmesi amaçlamaktadır ve son derece hassas bir deneme olarak görülmektedir.¹²⁸

Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.183.

¹²⁶ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.184.

¹²⁷ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.184.

¹²⁸ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27,s. 185.

(4) Seyyid ve Şeriflere yani Peygamberin torunlarına ödenek bağlanması veya emekli edilmeleri.¹²⁹

(5) Maria Theresa dolarının ithalat yasağının kaldırılması. Bu önlem uygulanırsa şayet, Yemen’de ticaret canlanacaktır. Maria Theresa doları veya real ülkedeki standart ve evrensel kullanılan para birimidir. Fakat kullanılan her dolar kaçaktır ve değeri sürekli olarak dalgalanmaktadır. Yemen’de ticaret için gereken ve ülkede dönen Osmanlı para birimi ihtiyacının yarısı bile yoktur.¹³⁰

(6) Bölgenin iç ve dış korunmasına yönelik tümünü Yemenlilerin oluşturduğu bir jandarmanın veya askeri birliğin kurulması. Hala deneme aşamasında olan valinin bu fikri, adil yargılanma ve başarılı bir önlem olarak verilmiştir. Birkaç hafta içinde San’a’ya varacak olan Mehmet Ali Paşa 500 veya 600 Arap’tan oluşan süvari ve piyade taburları oluşturmuştur ve onlara Osmanlı askerinin talimlerini yaptırmıştır. Savaş seven bir ırk olmaları ve silah taşıma hususundaki yüksek seviyedeki ünleri, onların günlük olarak sekiz saat talim yapmaktan mutlu olduklarını ve sorumluluk hissi yaşamalarına neden oluyormuş gibi gözükmektedir. Yemen’de geçirdiğim altı haftanın büyük bir kısmı boyunca bu Arap jandarmalar veya zaptiyeler yol boyunca bana eskortluk yapmışlardır ve kasabalarda gece ve gündüz korumam olarak görev yapmışlardır. Talimatlarımı, tüm ricalarımı yerine getirmek, beni gözlerinin önünden ayırmamak veya onlardan 30 yard’dan (27-28 metre) fazla uzaklaşmamamı sağlamak ve beni diğer yerlilerin rahatsız etmesinden korumakla görevliydim. Talimatları harfiyen yerine getirdiler bazen benim katırımın yanında gidebilmek için 20-40 mil (30-60 km.) koşmak zorunda kaldılar. Benim izlenimim onların bu durumla içtenlikle ilgilendikleri ve kendi topraklarında yönetimin

¹²⁹ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.186.

¹³⁰ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27,s. 186.

bir parçası olduklarından dolayı memnun olduklarıydı. Bu güvene sadık olacaklardır. Kendilerinde mükemmel bir asker olmak için gerekli olan kumaşın zaten var olduğunu düşünmektedirler. Kendi soydaşlarıyla savaşmaları istenirse ne kadar sadık kalabileceklerini söylemek zordur. İmam'ın eski yandaşlarının 'da kendilerini 'Zaptiye Birliklerine' kaydettirmelerini görebiliriz, benim eskortumda ki 'en özel' kişilerden biri'de İmam'ın kendi öz yeğeniydi. Rauda'lı Şeyh Beleili ve San'a'lı Şeyh Zara, ikisi de görünen o ki İmam'ın en ateşli yandaşlarıyken, şimdi ikisi de onu terk ederek, Vali'yi desteklemeye başlamışlardır.'¹³¹

Yemen'de bulunan Osmanlı askerlerine dair de Konsolos bilgi vermektedir. 'Yemen'de 35.000 Osmanlı askeri bulunmaktadır ve bunları kısmen 2'inci,3.üncü ve 4.üncü birliklerden fakat bir çoğunluğu 7. askeri birlikten olan askerler oluşturmaktadır. Bu sayının 18.000'i San'a şehrinde konuşlanmış durumdadır, 8.000'i Loheia ve Gumfuta arasında İmam İdrisi'yi izlemektedir ve geri kalanı da şehirler arasında küçük garnizonlara dağılmış durumdadır. Mayıs ayında yeni Vali, Mehmet Ali Paşa'nın gelişinden bu yana, yerli Arapları görevlendirmiş ve karavan yollarını denetleyen jandarma birlikleri olarak görev yapmaya başlamışlardır. Güncel olarak, kendilerini mükemmel bir polis olarak kanıtlamaları söylenmiş olan 800 kayıtlı yerel Arap vardır. Vali'nin umudu, 5.000-6.000 sayıda iyi eğitilmiş, Yemen'in kendi halkından oluşan birliklerin geliştirilmesi ve Yemen'de tam huzurun sağlanması yönündedir.'¹³²

'Vali'nin umudu, büyük müfrezenin sayısının 5.000-6.000 Zaptiye ile geliştirilmesidir ve Yemen'in tüm güvenlik faaliyetlerini bunlara bırakmak yönündedir.

¹³¹ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.188.

¹³² U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.150.

Bu da şu anda bölgede bulunan çok sayıda Osmanlı askeri sayısında düşüş anlamına gelmektedir. Şu anda tüm asker sayısı 35.000 civarındadır, 18.000'i San'a şehrinde, 8.000'i Loheya ve Gumfuta arasında İdrisi'yi izlemekle görevli ve geri kalanı da küçük garnizonlar şeklinde Hudeyde, Menakha ve Zebid gibi yerlerde bulunmaktadırlar. Süvari sayısı 3.000 kadardır ve alan taburu, ağır silahlı ve hafif atlı 6 taburları vardır. Halihazırda onlara aylık yaklaşık 75 cent ödenmekte olduğu için normal olarak kıyafetleri, beslenmeleri iyi durumdadır ve her gün kocaman bir besleyici karabuğday tabağı ve yağ yiyebilmektedirler. Ayrıca her gün karneyle, sabah ve öğlen kahve ve ekmek için de izinleri vardır. San'a'da onların 16.000'ini sırayla inceleme fırsatına sahip olmuş bulunmaktayım. Süvariler ve taburlar, atılgan görünen ve kapasiteli, uzmanlığını Almanya'da almış askerler tarafından yönetilmektedir. Rütbeler ve piyade dosyaları müthiş bir disiplin olduğunu göstermektedir ayrıca fiziksel olarak oldukça kondisyonlu durumdadırlar. San'a'ya giderken bir sabah eskortumdaki 25 atlı Zaptiye ve 25 Osmanlı piyadesiyle beraber yola çıktık ve tüm gün dağ yamaçlarından ilerledik. 15 saatte 47 mil (75 km.) yol aldık, kamp yaptığımızda, yürüyerek gelen askerler neredeyse 10 dakika uzağımızdaydılar. Yol boyunca bize ayak uydurmuşlardır. Vali, Osmanlı askerini, Yemen'de görev yaparken rahat ve hoşnut etmeye çabalarken, mühendislerini İngiliz askerlerinin Mısır ve Aden'de ki kışlalarını incelemesi için görevlendirmiştir ve böylelikle Yemen'de benzer yapıları inşa edebileceklerdir. Resmi olarak doğrulanamasa da bu bilgi, vali'nin tüm reform programının Osmanlı Meclisi tarafından onaylandığı rapor edilmiştir.'¹³³

'Yukarıda numaralandırılan reform listesinin yanında Vali San'a'da bir endüstri okulu açmıştır ve planları arasında birkaç tane daha açmak vardır. Yemen'in ticaret

¹³³ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.189.

geleceğinin tamamının ve bir imparatorluk olarak değerinin esas olarak tarımsal iyileştirmelerin teşvik edilmesine bağlı olduğunu fark ederek, tarım sınıfını, yeni araçlara, yeni sulama yöntemlerine ve yeni uygulamalara, ürünlerin pazarlanması için teşvik etmek istemektedir. Tabi ki sadece bu bağlantılarla pazar başarısı mümkün olmasa da kuyular, pompalar, rüzgâr değirmenleri, sabanlar, kepçe ve kürekler ve yollar gibi fikirler Vali'nin aklında büyük bir reform yeri tutarak onu meşgul etmektedir. Yemen'de eski karayollarının yerini almak için tüm imparatorluk boyunca yapılacak olan en az bir veya iki geniş otobanın Fransızlara tahsis edilen 7500 millik yapımının gerçekleşmesi çok olasıdır.¹³⁴

‘Yemen üzerine yapılan bunca modern gelişmeye yönelik reform düşünceleri acaba bu toprakların insanları fikirlere veya onların gerçekleşmesine hazırlamış gibi görülüyorlar mıdır ? Vali'nin planları çok aceleci veya hatalı mı düşünülmüştür? Araplar tarafından modern hayatın kabullenışı ve onun sorumluluğunu alması anlamına mı gelmektedir ? Bu acaba Yemen'i uzakta kaldığı Avrupa ticari girişimleri, Avrupa sermayesi, Avrupalı kolonicilerine karşı açılması mı anlamına gelmektedir? Onlar görüldükleri kadar Avrupa çıkarları için kâr getirir durumdalar mıdır?’¹³⁵ Bu sorular Yemen'de ikamet eden her yabancının ve Osmanlı yetkililerin sorduğu sorulardır. Bir misafirin bu soruları cevaplamasında bir sakınca yoktur ve her bir misafir de bu soruları cevaplarken bazı noktaları göz önünde bulundurur; İstanbul hükümeti kalıcı mıdır? Şu anda Yemen'de bulunan Osmanlı yönetimi dürüst müdür? Yeni vali ve yardımcıları ne

¹³⁴ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.189.

¹³⁵ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.189.

tür bir adamlardır ? Arapların bu yönetime karşı tutumları nasıldır? Genel olarak Arapların Yemen'deki Avrupalıların varlığına karşı tutumları nedir?

Bu soruların cevaplanması görüşlere göre o kadar farklılık gösterir ki bir uzlaşma sağlanamaz.^{' 136}

2.2.2 Yeni Vali

'Mehmet Ali Paşa, Bosna yerlisidir, 46 yaşında ve kuvvetli fiziğiyle dikkat çekmektedir. Kısmen Almanya'da eğitim görmüş, akıcı bir şekilde Fransızca konuşan ve görevlilerinin çoğuna nazaran hem akıl hem de davranış yönünden çok iyi yetiştirmiş birisidir. Fevzi Paşa'dan sonra Yemen valisi olan ve daha sonra Jön Türk sempatzanı olduğu gerekçesiyle Asir'e sürülen Taksin Paşa'nın(Tahsin Paşa) üvey oğludur. Paşa bunu utanç duyduğu bir şey olarak paylaşmıştır ama eski rejimin çöküşüyle birlikte bu durum onun lehine dönmüştür ve şimdiki görevinden önce Şam'da ki 5. Ordu'nun komutanı olarak görev yapmıştır. Onun bu ani yükselişi ve Yemen'deki tüm güçlerin komutasını onun yönetmesi, Vilayet'in vali-komutanlığına geçmesi onun bu geçmiş tecrübelerine dayanmamaktadır.^{'137}

'Vali çok içten, iyi niyetli, kendisini ve görevini çok ciddiye alan, deneyim eksikliği olmasına rağmen neredeyse yeni fikirler için aktif bir coşku yaratmaktadır. Bunu zoraki bir tavırla yapmayan fakat yine de karşısındakini inatçı bir enerjiyle hareket eden birinden ziyade, başarı dürtüsünün harekete geçirdiği biri olarak, etkilemektedir. Araplar iyi bir karakter yargıcı olarak, onun güçlü olmadığı halde inatçı, zorlayıcı olmadan

¹³⁶U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.190.

¹³⁷ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.191

gayretli bir kişi olduğunu sylerler. Avrupalılar onun bu deneyim eksikliğinden korkmaktadırlar ve onun nereye etki edeceğini tam olarak anlamadan bir politikaya girişeceğine inanmaktadırlar. Ayrıca yenilgiyle kolayca kontrol edilemeyeceği kadar kendisini ve yaptığı işi ciddiye aldığını düşünürler.’¹³⁸

‘Vali, Personel şefi Ahsan Bey (İhsan Bey), Jandarma Komutanı Pertev Bey’le iki iyi eğitimli kapasiteli memurlarla çalıştığı görüntüsü vermektedir. İkisi de tavır ve eğitimini Batı Avrupa’dan almıştır. Her ikisi de enerjik, zeki ve hırslılardır. Bana Arabistanda karşılaştığım herhangi bir milliyete sahip adamlardan ziyade, 40 yaşlarında Amerikan iş adamlarının en iyi örneklerini daha çok anımsatmışlardır. Yemen’in en iyi yönetilen bölgesi olan Bajil ve kaymakamı, İlyas Bey, Yemen’de tüm tanıştığım memurlardan çok daha etkili, kontrolü çok yüksek ve çok güçlü olan kişiliğiyle beni etkilemeyi başarmıştır. Onun bölgesindeki Araplar ondan neredeyse hiç korkmadan ondan hem hoşlanıp hem de saygı duymaktadırlar. Hudeyde Mutasarrıfı beni zekâsı, vicdansızlığı ve acımasızlığıyla etkilemiştir. Menakha Kaymakamı, tanıştığım çoğu kişiye nazaran dikkate almaya değmez gelmiştir fakat bir istisna dışında, bu istisna da vali’nin yardımcısı Racah Efendidir, kendisi Camp’ların¹³⁹ olduğu döneminin en büyük kısmında San’a’da vekil Vali olarak görev yapmıştır ve Camp’lara kötü davranılmasında kesinlikle onun çok büyük bir payı olmasına rağmen, onun ve Hudeyde mutasarrıfı arasındaki yazışmaların bizim fahri konsolosluğumuzda bulunan ve bunu kanıtlayacak hiçbir kaydı yoktur. Benim bu inanışında, onu gördüğüm birkaç keredir, güvenmememi

¹³⁸ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.192.

¹³⁹ ‘Charles F.Camp; Yemen’de yerleşik yaşayan Amerikalı.19. yüzyılın sonlarında Amerikalı misyonerler Dr.Samuel Zwemmer ve Charles F.Camp eşleriyle beraber Yemen’de yerleşmişlerdi. Türklerin Camp’i öldürdüğü ve Yemen’i işgal ettiği iddia edilir. Aden’e getirilen Amerikan konsolosu Charles K.Moser’in bu olayı araştırmak üzere 1910 yılında San’a’ya getirildiği söylenmektedir.’ (Ahmed Noman Kassim Almadhagi , **Yar (Yemen Arab Republic)-US Relations 1962-1990: A Case Study of a Small Power and Super-State Relationship** , University of London School of Economics and Political Science Doctorate Thesis, 1992 s.26)

gerektirecek hiçbir durum olmamıştır. Fakat Yemen'deki insaniyetli bir politikaya ya da bir gelişmeye karşı onun tehlikeli bir adam olduğu izlenimime mâni olamamaktayım. Esasen vali sekreteri olmasına karşın, görece önemsiz bir maaşla Yemen'in en iyi evlerinden birine sahiptir ve misafirlerine altın kapların içinde kahve ikram eder ve hem evi hem bahçesi zengince döşenmiştir. Yemen'deki diğer Osmanlıların aksine giyiminde cimridir, siyah rengi solmuş bir frak kaban giyer ve bir köle havası vardır. Hiç kirpiği yoktur, porselen bir eşya kadar beyaza çarpan mavi gözleri ve beyaz kaşları vardır, kireç gibi bir teni ve renksiz dudakları vardır, soluk sarı renkte de saçları vardır. Zalimlik, kurnazlık, aç gözlülük ve amacı için dehşete düşüren bir azmi, onun kişiliğiyle ilgili yazılabileceğim şeylerdir. Eğer onun yönetim üzerindeki etkisi güçlüyse, yenilenmiş, mutlu bir Yemen için her umut bana tehlikede gözükmektedir.'¹⁴⁰ diyerek Konsolos kendi görüşlerine de yer vermiştir.

2.2.3.Yemenlilerin Yeni Politikalara Yaklaşımı

'Şu ana kadar tüm öğrendiğim Arapların yeni rejimi eskisinden daha iyi bulup bulmadığına dair karar veremedikleri yönündedir. Onlar değişiklikten hoşlanmamaktadırlar ve yeni yönetim, değişiklik veya başarısızlık anlamına gelmektedir. Bana Yemen'in şu anda sadece beklediği ve yeni yönetim tarafından uygulanan reformları izlediği yönünde gözükmektedir. Pasif durumdalar fakat olaylara karşı çok da kayıtsız da değildirler.'¹⁴¹

¹⁴⁰ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.193.

¹⁴¹ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.193.

2.2.4 Yemenlilerin Avrupalılara Yaklaşımı

‘Araplar, Yemen’de Avrupalıları istemezler çünkü onların varlığı değişime neden olmaktadır. Misyonerlik haricinde, Avrupalılara herhangi bir antipati ya da bir nezaketsizlik göstermezler. Her yerde olduğu gibi burada da kanuna uymayan kişiler elbette vardır ve genellikle bu kişiler Bedevilerdir. Avrupalılara değerli eşyaları için hırslanıp saldırabilirler. Ama sadece nefret ettikleri için onları öldürmezler ve sıradan bir Avrupalı Yemen’de kendi evinde olduğu kadar güvendedir. Yılda birkaç defa İtalyan tüccar Guiseppa Caprotti, Hudeyde’den San’a’ya eskortsuz olarak birkaç bin İngiliz altın lirasıyla yolculuk yapmıştır. Araplar tarafından bunun bilinmesine rağmen hiçbir tacize maruz kalmamışlardır.’¹⁴²

‘1909 Aralık ayında tanınmış Alman kâşifi Herman Burckhardt¹⁴³ ve Mokha’daki İtalyan Konsolos vekili Marquis Benzoni, Taiz yakınlarında pusuya düşürülerek öldürülmüşlerdir. Ülkedeki Avrupalı varlığına karşı olan yerliler tarafından öldürüldükleri rapor edilmiştir. Hudeyde’deki İtalyan Başkonsolos Cav. F. Sola tarafından yapılan incelemede, sonradan onların yerliler tarafından Osmanlı vergilerinin toplanmasında görev alan müfettişler zannedildikleri için öldürdükleri kanıtlanmıştır. Burada ki hata normaldir çünkü ikisi de esmer tenli ve fes giymiş bulunmaktaydılar. Benzoni bunun bir gece önce yerliler tarafından sorgulanırken müfettiş gibi davranmanın onlara güvenli olarak bir takım ayrıcalıklar getireceğini düşünmüştür. Ölümlerinden bir

¹⁴² U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.194.

¹⁴³ ‘Herman Burckhardt; Genç etnograf hem Arapça hem Türkçe bilen Alman vatandaşı , Şubat 1907 yılında Babıali’den verilen hızlı bir İrade ile ayaklanma bölgelerinde arkeolojik çalışma yürütmek amacıyla Yemen’de araştırma yapmasına izin verilen yabancısıdır.’(Caesar E.Farah, **The Sultan’s Yemen**, Ninetennth Century Challanges to Ottoman Rule, I.B.Tauris&Co.Ltd, New York, 2002, s.148.) Kendisi de bir Alman Yahudisidir ve Yemen’de yaşayan Yahudilerin resimlerini çekerek ülkesine gönderdiğinde Yemen’de yaşayan Yahudilerin resimleri Avrupa Yahudileri tarafından hayretle karşılanmıştır. (<https://blog.nli.org.il/en/yemen/>)

ay sonra Sola Bey, pusu da yer almış kanunsuz göçebelere karşı bir koruma olarak ölen kişilerin bedenlerini güvenle getirmek için Hudeyde'ye geri gitmiştir.¹⁴⁴

2.2.5. Yemen'deki Misyonerlikler, Amerika'nın Temsiliyeti ve Konsoloslugu

'Yemen'de istenmeyen ve güvende olmayan tek sınıf misyonerlerdir. Bu konuda görüş ayrılığı yoktur. Amerikalı marangoz misyoner Charles F.Camp yaptığı ticarete iyi bir adam olduğundan, kibarlığından ve doğallığından ve hiçbir kişiye dinle ilgili görüşlerini aktarmadığından dolayı Araplarca hoş görülmüş ve hoşlanılmıştır. Ama Yemen'de bir misyonerlik her ne kadar zararsız da olsa her zaman sıkıntı yaratma potansiyeli taşır, şu anda bölge de henüz oturmuş bir düzen olmadığı için de Osmanlılılar kadar Araplar da misyonerlik varlığına karşıdır. Bu durum kontrol altına alınana kadar benim görüşüm Yemen'e yapılacak bir misyoner ziyaretininin desteklenmemesidir.'¹⁴⁵

'Şu anda Yemen'de uygulanmaya çalışılan reformlardan sonuç alınması halinde ticari genişlemeye açılışla veya endüstriyel çıkarlar doğrultusunda Hudeyde'deki Amerikan temsiliyeti bana göre daha fazla güçlenebilir. Mevcut olan konsolosluk temsilcimiz, şehirdeki en büyük Avrupalı şirketin yöneticisidir, yetenekli ve etkili bir kişidir. Fakat ticari konsolos durumundan dolayı Osmanlı tarafından İngiltere, İtalya, Avusturya ve Almanya gibi temsilciliklere duyulan düzgün temsilci saygısı ve karşılaması yapılmamaktadır. Birkaç gün önce, mutasarrıf tarafından iki kez müslüman mahkemesinde görülen bir davada sanık olarak çağırılmıştır. İlk çağırılışını çok uygun bir şekilde reddetmiştir, ikinci çağırılışında beni bilgilendirmiştir ve ben de kendisine mutasarrıfı konunun tartışılması için bile olsa reddetmesinin zorunlu olduğu konusunda

¹⁴⁴ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.194.

¹⁴⁵ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.195.

kendisini bilgilendirmesi talimatını vermiş bulunmaktayım. Dava görüşünüşe göre düşmüştür fakat ben mutasarrıfın bu şekilde bir davranışı başka bir ülkenin konsolosuna karşı yapmayacağı konusunda neredeyse eminim. Temsilcimiz yabancı olmasından dolayı böyle bir konuda daha yetersiz gözükmetedir ve temsil ettiği ulusun ruhuna ve kurumlarına karşıda bilgi sahibi de değildir.¹⁴⁶

‘Şimdiki temsilciliğimizin statüsünün değişmesi gerekli görülmektedir. Hudeyde temsilcisinin Babialı’nın doğrudan yönetimine bağlı bir baş konsolosluk memurunun gözetiminde olması gerektiği kanaatinde henüz olmasam da, Hudeyde ofisinin ticari ilişkilerinin Aden ofisinin gözetimine bağlı olduğunun oldukça farkındayım. Ama Osmanlı Yemenin’de her zaman daha çok ya da daha az politik soru ve diplomatik duruş ortaya çıkabilir . Hudeyde’deki konsolosluk temsilcimiz sıra dışı koşullarda yeterince güçlü bir duruş sergileyemeyebilir. Bu gibi durumlarda, onun bağlı bulunduğu kişinin, hem güçlü hem de resmi kapasitesiyle doğru bir davranış sergilemesi gereklidir. Fakat Yemen otoriteleri Babialı tarafından akreditasyonu olmayan bir yetkilinin eylemlerini tanımayı reddetmektedirler ve bu gibi durumların ayarlanması engel doğurabilir. Yemen’de kalışım süresince Osmanlı yetkilileri beni ve eylemlerimi resmi olarak tanımayacakları konusunda beni bilgilendirirken aynı zamanda çok nazik ve medeniydiler ve bana sanki İngiliz konsolos yardımcısı rütbesindeymiş gibi davranma konusunda ısrar ettiler. Buna şahsi olarak karşı çıkmadım ve bakış açılarını anladım ve bu duruma valiyle hem resmi hem de sosyal ilişkiler kurana kadar başvurdum. Burada rütbemin ya tanınması ya da yok sayılması konusunda kendimi ısrar etmek zorunda

¹⁴⁶ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.195.

hissettim. Bu noktada hareketim çok fazla stres unsuru taşısa da sonuç bunun uygun olduğu konusunda aklımda bir şüpheye yer bırakmadı.’¹⁴⁷

‘Hudeyde’deki konsolosluk temsilcimizin, koşullar izin verdiği sürece işini çok iyi yönettiğini gördüğümü söylemeliyim. Kayıtların bakımıyla, dosyaların tutulmasıyla ve görünüşün düzeltilmesiyle ilgili birkaç iyileştirme tavsiyesi verdimse de temsilcimizin tüm resmi yönetimi bana övgüye değer gözüktü.’¹⁴⁸

‘Yemen çok güzel, bakir ve sağlıklı bir ülkedir. Onu zengin ve üreten bir ülke yapmak için iki şeye ihtiyaç vardır; barış ve kalıcı, aynı zamanda aydın bir yönetimdir. Şu anda bu ikisi için bir takım gerçek sözlerin işareti mevcut olsa da bu işaretler yanıltıcı ve yüzeysel kalabilir. Hudeyde’den San’a’ya yapılacak olan demiryolu tamamlandığında gerçek ortaya çıkacaktır.’¹⁴⁹

2.3 YEMEN’İN EKONOMİK YAPISI

‘Hükümetin geliri evlerden, hayvancılıktan alınan vergilerden, aşar vergisinden, gümrük vergilerinden ve farklı şehirlerden getirilen ürünlere konulan vergilerden (octroi denilen) oluşmaktadır. Gümrük vergileri ve alınan ürünlerin sevkiyatı için alınan vergilerinden ayrı olarak yıllık, gümrük ve ürün geçişinden alınan ücret, para farkının yaratılmasından çok daha fazlasını oluşturmaktadır ve yaklaşık olarak 2.500.000\$ tutarında gelir ve yaklaşık olarak yıllık harcamalarda ise 3.000.000\$ para harcanmaktadır. Tüm yetiştirilen ve kuyulardan sulanan ürünlerin onda biri ve akarsuların

¹⁴⁷ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.196.

¹⁴⁸ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.197.

¹⁴⁹ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.197.

taşması sonucu sulanan ürünlerinde altıda birini hükümet almaktadır. Ev vergileri yerel olarak belirlenir. San'a şehrinde evlerden vergi alınmaz, diğer şehirlerde ise evin değerine göre evlerin vergi tutarları, %1'den %5'e göre değişiklik göstermektedir. Develer, atlar, öküzler ve katırlardan sayılarına göre alınan vergi her yıl 44 ve 88 cent arası değişmektedir. Eşekler 18 cent olarak vergilendirilirken, keçiler ve koyunların kesim ücreti 19 cent olmaktadır.¹⁵⁰

İmparatorluğun diğer bölgelerine gitmek dışında, tüm ithal edilen malların değerinden %11 vergiyle ücretlendirilirken, ihraç malların değerine ek olarak %1'lik bir vergilendirme söz konusudur. Bu düzenli ihracata ve ithalat tarifelerine ek olarak, her limanda '*mavna ücreti*' adı altında bir tuhaf vergi daha alınmaktadır ve bu da tüm ticaretin değerinin %2'si olarak talep edilmektedir. Hem gelen hem giden ürünlerin büyük ya da küçük harcamaları aşağıdaki gibi dağıtılmıştır;

Sambukye: Gemiden iskeleye alınan mavna ücreti, her 100 kilodan az tartılan çuvallar için 2 cent, 100 kilonun üzerindeki her çuval için 4 cent, 100-150 kilo arası her balya için 8 cent, 150 kilo üzeri ve 500 kilodan az her balya için 22 cent'le 45 cent arası ücret ödenmektedir.¹⁵¹

Hamalaj; Hamallık ücreti, mavna'dan iskeleye taşınan ürünlerden alınan ücret, 100 kiloluk paketlere 2 cent, 100 kilo ile 150 kilo arası 4 cent, 150 kilo arası 17 ila 34 cent arası değişmektedir.¹⁵²

U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.150.

151 U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.150.

152 U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s. 151.

Tadkhal; İskeleden gümrük ofisine kadar taşınan ürünlere alınan ücret, 100 kiloyu aşmayan paket yada çuvallar için 1 1/16 cent, 150 kiloyu aşmayanlar için 2 cent, 150 kilo üzerine ise 8 cent alınmaktadır.¹⁵³

Takrib; Gümrük Ardiye yerinden ürün değer belirleme yerine kadar yapılan hamallık hizmetinin ücretidir. 100 kg.yu aşmayan çuvalların 1 1/16 cent, 150 kg'yu aşmayanlar 3 ½ cent, 150 kg üstü 19 cent tutamaktadır.¹⁵⁴

Vezanet; Değer belirleme alanından tartılara götürülürken yapılan hamallık ücretidir.¹⁵⁵

Nakl il Beit; Tartıdan tüccarların deposuna taşınması aşamasındaki hamallık ücretidir. 100 kg.'dan az eşyalar 3 ½, cent, 150 kg.'dan az olan eşyalara 7 cent ve 150 kg. üstüne ise 10 1/2'den 21 cente kadar vergi alınmaktadır.¹⁵⁶

‘Şehirler arasındaki ticaretten tahsil edilen ‘*octroi*’ adıyla alınan vergi Arapların en çok muzdarip olduğu vergi türüdür.’¹⁵⁷

‘Yemen geliri, gümrük işlerinden oluşmaktadır ve eğer Osmanlı hükümeti kaçakçılıkla mücadele önlemlerini sıklaştırırsa gelirin iki katına çıkacağı söylenmektedir.

153 U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s. 151.

U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s. 151.

155 U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s. 151.

156 U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s. 151.

157 U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s. 151.

Arap komisyoncularla Avrupalı tüccarların en az %40 liman ticareti kaçakçılığı yaptığı iddia edilmektedir. Özellikle yerel kayıklarla yapılan tütün ticaretinde yapıldığı doğrudur. Hudeyde'deki bir Avrupalı yetkili toplam şeker ticaretinin %15'inin, yağ ticaretinin %10'unun, petrol ticaretinin %10'unun ve Arap tütününün ise %3000 kaçak gerçekleştiğini tahmin etmektedir. Kızıldeniz sahillerinde kaçakçılık güzel sanatlarla eş tutulmaktadır.¹⁵⁸

'Yemen'de hiç banka bulunmamaktadır. Tüm bankacılık işleri '*banyan*' adı verilen yerli komisyoncuların ve Aden'de alım satım işlerini yapan ve yine Aden'deki Hindistan Ulusal Bankasıyla bağlantısı olan Avrupalı firmaların elindedir. Para birimi sistem olarak durağan değildir. *Riyal* ve *Maria Theresa doları* kullanılan para birimleridir ve madeni para en çok kullanılan ve tercih edilen para biçimi olmaktadır, her ne kadar Osmanlı hükümeti bu dolarların ithalatını yasaklasa da tüm ülkedeki ticaret kaçak madeni parayla işlemektedir. Üstüne üstlük Maria Theresa doları içeri alınmasa da, Osmanlı para biriminin kaynağı tamamen Yemen ticaretinde elverişsiz durumdadır. Bu tuhaf şartlar sonucu dolar oranı her gün dalgalanır normal dalgalanma %4-5 olmasına rağmen bazen %10'lara hatta %20'lere bile çıkmaktadır. Türk Lirası sıklıkla komşu limanlarda görülür ve içeri kısımlarda Türk Mecidisi Riyal'in yerini almaktadır ancak Riyal çok daha değerlidir ve değeri iç bölgelere göre sahil kasabalarında daha fazladır. Mecidinin değeri riyal kadar yüksek olmasa da farklı bölgelere göre çok fazla değişiklik göstermektedir. Örneğin; 1 Mecidi Menakha'da 19 kuruşken, 15 mil uzaklıkta ki San'a da değeri 18'den 18 ½ kuruştur, fark 2 1/8 'den 4 ¼ cente kadar farklılık gösterir. Bu gibi dalgalanmalar kullanılan herhangi bir para biriminin değerinin sabitlenmesini olanaksız kılmaktadır. 1 kuruş 40 paras'a değer , 10 kuruş 1 riyal'e ve 10 riyal'in de 1 altın para'ya denk olduğu

158 U.S. ,National Archives, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s. 152.

söylenmektedir. Fakat bazı kuruşluklar kötü ve düzgün durumda değildir, bazılarıysa iyi durumdadırlar. Hiçbir yerli Arap yıpranmış bir kuruşu yenisinin üç de iki değeri karşılığı kabul etmemektedir. Hem Türk parasının yetersiz miktarından hem de yerel halkın tercih nedeninden dolayı Yemen'deki Avrupalı tüccarlar için Maria Theresa doları vazgeçilmezdir ve Osmanlı hükümetinin ithalini yasaklama hareketinden dolayı da endişelenmektedirler.¹⁵⁹

2.4 YEMEN'DE SOSYAL YAPI VE DİN

2.4.1 Sosyal Yapı

‘Yemen, sosyal açıdan oldukça zengin bir yerdir. Farklı mezheplerin varolduğu bu coğrafyada Hindistan’dan göç yoluyla gelen insanların yanında İranlı Mecusiler ve Yahudi halk da yaşamaktadır.’¹⁶⁰

‘Yemen’de Asir ve Hicaz bölgesinin tersine çok sayıda Müslüman olmayan yerleşikler vardır ve bunların içindeki uzak olan Nejran Vahasını da Yemen olarak sayılırsak yaklaşık 100.000 Yahudi yaşamaktadır. En fazla yerleşik Hudeyde ve San’a da bulunmaktadır ve Yahudilerin kendi yaşadıkları mahalleler vardır, burada tanınırlar ve hoş görülürler ancak bu her kasabada geçerli değildir. Çoğunlukla zanaatkarlıklar böylelikle daha fazla hoşgörüye sahip olurlar. Osmanlıların ve Arapların aksine Yahudiler, devletin kalkınmasında önemli ve aynı zamanda faydalı ekonomik bir faktör olarak görülmektedirler. Örneğin, Menakha kasabasında en iyi demircilerin ve halıcılarının tümü Yahudi’dir. Genel olarak Yahudilerin varoluşları oldukça zordur toplumsal yapı içerisinde, İmam’ın¹⁶¹ etkisi öne çıkarken, Şeriat Hukuku baskın hukuk olduğundan

159 U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.154-155.

160 Yasemin Barlak a.g.t. , s. 49.

161 İmam Yahya: Zeydi İmamı, ‘1869 yılında Yemen’in San’a şehrinde dünyaya gelmiştir. İlk eğitimini babası İmam Mansur’dan aldıktan sonra Yemen’in farklı bölgelerinde dönemin hatırı

dolayı Yahudilerin varlığı hassas bir zemin üzerindedir. Yahudilerin birçok kısıtlamaları vardır, örneğin dini vazifelerini yerine getirmelerine karışılmamasına rağmen, sinagog açmalarına, okul açmalarına izin verilmez ve evlerde ibadet için toplanmalarına veya çocuklarına evde eğitim vermelerine karışılmaz. Evlerini iki kattan yüksek inşa etmelerine izin verilmez. Görünüş olarak kendilerini Araplardan ayıran kıyafetler giymek zorundaydılar. Şehir içinde ata binmeleri yasaktır, şehir dışında da bir müslüman yanlarından geçerken attan inme zorunlulukları vardır. Tüm bu uygulamalara rağmen zulüm gören bir topluluk değildirler ve her şey hesaba katıldığında refah ve mutlu oldukları söylenebilir.¹⁶²

‘Bölge’deki Arap nüfusu farklı iklim bölgelerinde kısmen de bu iklimin etkilerine bağılı olarak farklılık göstermektedir. Tihame bölgesindeki Arap nüfusu İsmaililer oluşturmaktadır, yüksek tepelerdeki Arap nüfusu Abaza ve İran asıllı, deniz sahasındaki Arapları ise ilk ikisi arasındakilerden oluşmaktadır ve güney bölgesindeki yaylalarda ise muhtemelen Cevf’den gelen İsmaili göçmenlerde görülen izlere rastlanmakla birlikte burada yaşayanlara Yemenliler tarafından, Ahl Mashriq ismiyle bilinirler ve acelecilikleri ile ünlenmişlerdir. Birleşik Hadramut şehrinde ise Araplar dört ana sınıfa ayrılmaktadır.

sayılır isimlerinden dersler almaya devam etmiştir. Meşhur alimlerin gözetimi altında eğitimini tamamlayan Yahya, babasının vefatından sonra 1904 senesinde resmen Yemen’in yeni Zeydi imamı olmuştur. İmam unvanını alarak dini ve siyasi bir hüviyet kazanan Yahya, bu tarihten itibaren siyaset sahnesinde oldukça etken bir rol oynamaya başlamıştır. İmamete geçmesinin hemen ardından ilk iş olarak hasım ilan ettiği Osmanlıya karşı direniş başlatmıştır. 1904-1905 senesinde ki bu ilk girişimin ardından 1910 senesi sonlarında ikinci kez Osmanlı Hükümetine karşı isyan teşebbüsünde bulunacaktır. Osmanlılara karşı gerçekleştirilen bu isyan sebebiyle Osmanlı kuvvetleri ve İmam Yahya taraftarları arasında geçen uzun müsademelerin ardından Osmanlı Devleti ve İmam Yahya anlaşma masasına oturmuşlar ve 1911 senesi Ekim ayında De’an Anlaşması imzalanmıştır. İmzalanan bu anlaşma ile kısa vadede İmam Yahya’nın Osmanlı idaresi ile olan meselesi sonuca bağlanmakla birlikte Yemen’de ki karışık durum mevcudiyetini bir müddet daha sürdürmeye devam etmiştir. De’an barışının ardından yaşanan süreçte İmam Yahya, I.Dünya Savaşı esnasında Yemen’de Osmanlı muhalifi yapılanmalara dahil olmamış ve Osmanlı hükümdarına olan bağlılığını muhafaza etmiştir. Mondros Mütarekesinden sonra ise Yemen’in kuzey bölgelerinin idaresini ele geçirmiştir.’ (Fatıma Hilal Baytar, ‘**Osmanlı İmparatorluğunda Yemen’de Zeydi İmam Yahya’nın İsyanı (1904-1914)**’, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, 2015, s.vii)

162 **Handbook of Yemen**, Prepared by the Arab Bureau, Cairo, First Edition , Ocak 15, 1917, s. 6-7.

Seyyid veya Eşraflar, bunlar Peygamberin torunları ve dini aristokrasinin şekillendiricileri , Kabileler veya Kabeyl ismiyle Kahtana veya orijinal güney Arabistan Araplarıydı ki bunlar nüfusun çoğunluğunu oluşturan ve alışkanlık olarak silah taşıyan halktır ve ticaret sınıfı olarak köle sınıfı, çoğunlukla karışık Afrika kökenli ve Yahudilerden oluşmaktadırlar.¹⁶³

‘1910 yılındaki Yemen nüfusu Amerikan konsolosunun raporuna şu şekilde yansımıştır; Yemeninin nüfusu yaklaşık 3.000.000.’dir. Bu sayıya 35.000 Osmanlı askeri ve görevlileri dahildir. Nüfus kabaca üç’e ayrılır; İlk bölümü şehirli Araplardan oluşmaktadır, ikinci bölümünü ise çöldeki Araplar yani Bedeviler oluşturur ve son olarak da Yahudiler sayılabilir. İlk gruptaki çoğunluğu oluşturan, şehirli Araplar verimli topraklarda ve kendi yaşam alanlarında, küçük kasabalarda yaşayan kesim vardır. Yahudiler toplumda sayıları hızla azalan kesimdir ve 9.000 kişi civarında gibi düşünülseler de, bundan daha az sayıda oldukları tahmin edilmektedir. San’a şehrinde üçyüz yıldır şehir nüfusunun çeyreğini işgal eden Yahudiler, 1900’lü yıllardan bu yana 5.000 kişiden 2.700 kişiye düşmüşlerdir. Müslümanların arasında Yahudi olarak yaşamının zorlukları düşünüldüğünde bariz zorluklar yaşamaktadırlar ve soylu Araplara göre aşağı kastı oluştururlar. Geneli esnaftır ve çoğunluğu fakirlik çekmektedirler.’¹⁶⁴

2.4.2 Dinsel Yapı

‘Yemen’in merkezinde, Zeydi mezhebine tabii olanlar, Hz. Ali’nin torunu Zeyd’den sonra gelenlerin oluşturduğu, hayatta kalan Arap Şiiliği mevcuttur. Bu mezhep M.S. 950 yılında İmam Yahya El-Hadi tarafından Yemen’de kurulmuştur ve onun

163 **Handbook of Yemen**, Prepared by the Arab Bureau, Cairo, First Edition ,Ocak 15, 1917, s. 7-8.

164 U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-194 U.S. National Archieves, Turkey: Records of the U.S. Department of State, 1802-1949**: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929, Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s. 137.

vasıtasıyla şimdiki İmam tarafından devam ettirilir, bu İmam peygamberin kızı Hz.Fâtıma'nın torunu olduğunu iddia etmektedir. Zeydiler diğer Şii mezheplere nazaran sunni müslümanlığa daha yakınlardır. Bir nevi düzenleyicilerdir, sadık olan ve gerçek liderin peygamberin soyundan geldiğine inanırlar ki bunların ezotorik bilgiye sahip oldukları ve yanılmaz olmak gibi doğa üstü yetenek sahibi olduklarına, bir çeşit reenkarnasyon içgüdüleriyle onlara yarı tanrı sıfatıyla ibadet etme arzusu taşımaktadırlar. İlk üç halife böyle liderler olmasalarda Zeydiler onları prensipte lider olarak kabul edip onlara hürmet gösterirler, ama ibadet etmezler ve bir menfaat uğruna atanabileceklerini düşünürler. Gerçek bir lider olan İmam da aynı anda halife olma özelliği de politik olarak bulunmalıdır.¹⁶⁵

‘Yemen’de şafilik ortaya çıkan ilk mezhep olmakla birlikte Yemen Sünnilerinin neredeyse hepsi şafii mezhebındendir.¹⁶⁶

2.5 YEMEN’İN BAŞLICA YERLEŞİM MERKEZLERİ

Charles K.Moser’in raporunda, Yemen’in başlıca şehirleri ve kasabalarının isimlerini vermiştir ve bunlarda; San’a, Hudeyde, Taiz, Loheya, Yerim, Katabbe, Zabid, Beyt el-Fakih, İbb, Mağrib, Menekha, Zayda ve Mokhadır.¹⁶⁷

2.5.1 San’a

‘San’a şehri, ülkenin antik merkezidir ve Yemen’deki Osmanlı hükümetinin karargâhı durumundadır. Hudeyde şehri ve San’a ülkenin en önemli iki şehridir. Deniz seviyesinden 7.680 feet (2.340.864 m.) yüksekte oldukça verimli bir toprağın merkezinde konumlanmış olan şehir karayoluyla Hudeyde şehriden 160 mil (257.5 km) uzaklıktadır.

165 **Handbook of Yemen**, Prepared by the Arab Bureau, Cairo, First Edition ,Ocak 15, 1917, sayfa 8 -9.

166 Yasemin Barlak a.g.t. , s. 53.

167 U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.140.

Üç önemli karayolu göze çarpar bu şehirde; batıdan Kızıldeniz’de sonlanan Hudeyde’ye giden yol, diğeri güneyden Katabbe’den Aden’e giden yol ve üçüncüsü de zengin İbb, Yerim ve Taiz’den Aden şehrine ve Mokha şehrine giden yoldur. San’a şehrinin yerel nüfusu 50.000 olmakla beraber ve şehir de 18.000 Osmanlı askeri konumlanmış durumdadır. Yemen vilayeti valisinin konutu burada yer almaktadır ve Boğaz’dan sonra en güçlü hisarlar burada bulunmaktadır. Şehrin Nuh Peygamberin oğlu Shm tarafından kurulduğu söylenir. Şehrin mimarisi burada çok çeşitli medeniyetlerin yaşadığını göstermektedir. 1904 kuşatmasına kadar şehrin antik hazineleri korunsada bu dönemde yaşanan kıtlık nedeniyle bu eserlerin çoğu satılmıştır ve çok azı korunabilmiştir.¹⁶⁸

‘San’a şehrindeki zanaatkarlar günümüzde bile, boyama konusundaki ustalıklarını gösterebilmektedirler. Bronz, bakır ve gümüş takılar yapanlar olsa da bu zanaatkarların sayıları oldukça azalmıştır. Şehir endüstrisi tamamen ölmüş,savaşlarda öldürülmüştür. Kıtlıklar ve kuşatmalar görmüş şehir, büyüleyici bahçelere ve bu bahçelerde yetişen çok çeşitli ürünlere sahiptir. Çok az şehir San’a şehri gibi bir iklime sahiptir. Kışın hava sıcaklığı 34 F (1.1 C) ‘nin altına düşmez, yazları nadiren 77F (25C)’nin üstüne çıkar. Koruyucu dağlarla çevrelenmiştir, bu yüzden toz fırtınaları ya da sert rüzgarlar olmaz ve yılın her zamanı güneş şehri aydınlatır. Nem derecesi 0 olmasına rağmen baharda ve yaz sonları tarım için yeterli yağışı alır, kuyularda her zaman yeteri miktarda su vardır. Beit-el-Azib’de zengin kesimin evleri 1 akre (4046.86m2) ila 6 akre (24281.14 m2) ve evlerin ayrıca her bahçenin 1 ya da 2 kuyusu ve her birinin sınırsız kapasitesi bulunmaktadır. Develer sırtlarında keçiderisi kovalarda bu suları taşır ve böylelikle sulama yapılır, yaz kış suyun sıcaklığı 54 derece Fahrenheit olmaktadır (12.22C) ayrıca bu su çok temiz ve berrak durumdadır. Osmanlı hükümetinin San’a

168 U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.140-143.

şehrinde açtığı hastane servisinden dolayı hava sıcaklığı ve korkunç kanalizasyon sistemine rağmen tek bir tüberküloz vakası dahi görülmemiştir.¹⁶⁹ Osmanlı devleti 1851 yılında Hudeyde’de¹⁷⁰ ve 1882’de Perim adasında karantina merkezleri kurmuş¹⁷¹ ayrıca 1872 yılında San’a da askeri hastane inşasına başlanmıştır.’¹⁷²

‘San’a bahçelerinde kahve, muz, şeftali, nar, elma, üzüm, kayısı, limon, badem, ceviz, incir gibi çok sayıda meyve ve balkabağı fasülye, Hindistan mısırı, domates, marul gibi birçok sebze de tek bir bahçede birarada yetişmektedir.’¹⁷³

‘Yapısal olarak San’a şehri, şehrin üç tarafının da surlarla çevrili olduğu tek bir büyük surun da en dışarıda olduğu bir şehir olarak konumlanmıştır. Şehir de çok düzgün pazarlar ve çoğunluğu Arapların yaşadığı yerleşim yerleri, camiler, hükümet binaları, Bir-el-Azip’in yanında Osmanlıların yaşadığı evler ve zengin Arapların da evleriyle beraber son olarak da Yahudilerin evleri bulunmaktadır. Genel olarak evlerin inşası gayet iyidir ve şehir korkunç kanalizasyon sistemi dışında sokaklar bir Arap şehrinde olmayacak kadar temiz ve geniştir. San’a şehrinde yetişmeyen çok az ihtiyaç da Hudeyde’den veya Hadramut’dan getirtilir.’¹⁷⁴

169 U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s. 141.

170 T.C.Başkanlık Devlet Arşivleri Gen.Müd.Osmanlı Arşiv Daire Başkanlığı, Yayın No:92, **Osmanlı Arşiv Belgelerinde Yemen**, İstanbul,2008, İrade Dahiliye (İ.DH) 67339, s. 156-157.

171T.C.Başkanlık Devlet Arşivleri Gen.Müd.Osmanlı Arşiv Daire Başkanlığı, Yayın No:92, **Osmanlı Arşiv Belgelerinde Yemen**, İstanbul,2008, İrade Dahiliye (İ.DH.)53/6966, s.158-159

172T.C.Başkanlık Devlet Arşivleri Gen.Müd.Osmanlı Arşiv Daire Başkanlığı, Yayın No:92, **Osmanlı Arşiv Belgelerinde Yemen**, İstanbul,2008,İrade Dahiliye (İ.DH.) 45228, s.328-329

173 U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.142.

174 U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.142.

‘Şehir’de bir ya da iki Yunan tüccar vardır ve onlar da Hudeyde’den gıda ihracatı ve ithal kahve alımıyla ilgilenirler. Şehirdeki en büyük Avrupa firmasının sahibi 26 yıldır San’a şehrinde yaşayan Guiseppe Caprotti isimli İtalyandır. Bu İtalyan petrol ve iyi kalite kahve ihraç eder, antika toplar ve Hudeyde şehrindeki firmalar için bir acenta olarak çalışır ayrıca komisyonculuk da yapmaktadır. Bunun dışındaki şehir ticareti pazarlarda küçük esnaflar tarafından yapılır.’¹⁷⁵

2.5.2 Hudeyde

‘Kızıldeniz sahilindeki Bab-ül-Mendeb’in 160 mil (257.49504 km.) kuzeyinde kalan bu şehir, fakir liman aktiviteleri ve kargo gemilerinin tonajına göre mal indirdiği bir limana sahiptir. Kargo, sandıklara veya kutulara konulmaktadır ve deniz eğer sakin ise tahtaların üzerine konularak gemilere gönderilse de deniz yükselmesi ve kayaların tehlikeli olmasından dolayı eşyaların içine konulduğu sandıklar genellikle deniz kenarına yapılmış olan setlere yaklaştıklarında alınmaktadır ve hamalların koltuk altlarında taşınmaktadır. Hudeyde’den San’a şehrine tasarlanan demiryolu projesi tamamlandığında, tüm Hudeyde limanından yapılan sevkiyat bitecek ve Hudeyde şehrinin 10 mil (16 km.) kuzeyindeki doğal kuytu bir liman olan ve sadece denizden iskeleye 20 feet (6 m.) mesafe olan Cebane Körfezinde yapılmaya başlanacaktır. Cebane demiryolunun bağlanmasıyla beraber Hudeyde limanının yerini alacak olan yerdir.’¹⁷⁶

Kızıldeniz sahilinin en önemli iskelesi olarak görülen Hudeyde iskelesinde gemilerle getirilen eşyaların nakli konusunda oldukça sıkıntılar yaşanmaktaydı. Bu sıkıntıların giderilmesi için bir liman yapılması gerekiyordu ve demiryolu projesinin içinde

175 U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.143.

176 U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.143.

Cebane mevkiine yapılacak olan liman konusunda da anlaşılmıştır. Bu Cebane limanının ve yanında gümrük dairesi ve karakol yapılması için gereken karar 1889 yılında Osmanlı devletince kararlaştırılmıştır.¹⁷⁷

‘200 yıl önceye kadar Hudeyde görece, önemsiz bir şehirdi ve 15.000’den az nüfusa sahipti. Mokha, Yemen’in en büyük limanına sahipti ve en büyük ticareti kahve ihracatı idi, bu nedenledir ki Yemen Kahvesi her zaman ‘Mokha’ adıyla bilinmektedir. Fakat fahiş gümrük giderleri, deniz eşkıyaları ve politik entrikalarla nakliyat işlemleri Mokha’dan Hudeyde iskelesine kademeli olarak geçmiştir. Şimdilerde Mokha, kalıntıları kıyıda duran denizin üzerindeki bir fenerden ibaret durumdayken Hudeyde şehrinin nüfusu patlamış ve surlarının dışında 60.000 ya da 70.000 kişi yaşamaya başlamıştır.’¹⁷⁸

‘Evleri diğer Arap şehirlerindeki gibi kerpiç evlerdir. Hudeyde’nin bir liman kenti olmasının ve karayolu ticaretinin bitiş noktası olmasının yanısıra önemi ayrıca yerli bir endüstri şehri olmasından gelir. ‘*Mushaddah*’ ismiyle bilinen yerel bir kıyafetin yapımı burada gerçekleşir. İki adet ilkel susam yağı değirmeni, bir deve yardımıyla bastırılarak değirmenin etrafında döndürülür. Yapılan bu işleme son zamanlarda başlanmıştır fakat henüz çok da yaygın değildir. Bir İtalyan firması şu sıralar modern bir değirmenin modern metotlarla çalıştırıldığında bu bölgede oluşacak şartlarla ilgili bir araştırma yapmaktadır.’¹⁷⁹

¹⁷⁷ T.C.Başkanlık Devlet Arşivleri Gen.Müd.Osmanlı Arşiv Daire Başkanlığı, Yayın No:92, **Osmanlı Arşiv Belgelerinde Yemen**, İstanbul,2008,İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS.)108/4622,s.184-185.

¹⁷⁸ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27,s.143.

¹⁷⁹ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27,s.143.

‘*Mushaddah*’ denilen kıyafet Müslümanlar tarafından giyilen, kullanımı ya başın etrafına dolanmış bir türban gibi ya da belin aşağısına dolanan bir etek şeklinde olmaktadır. İkinci şekle yani bele bağlanma durumuna genellikle ‘*lunghi*’ de denir. 6-8 fit (1-2 metre) uzunluğunda 4 fit (1,5 metre) genişliğinde renkli şekilleriyle dikkat çeker. Hudeyde de musaddah dokumak, belki 1.000 kişiye iş imkânı sağlar ve bunların hepsi de Zeydi mezhebindendir. Bu kişiler kendileri ayrı bir topluluğu oluşturur ve surların dışında kuçadan ya da bambudan yapılı sazdan yapılmış ‘*arresshes*’ denilen evlerde yaşarlar. Her arreeshes’de o ailenin başı gündeğumundan gün batımına tüm vaktini evin içinde geçirir ve dokuma ipliğini kaba bir çerçeveye sararak İngiltere’ye, Hindistan’a, İtalya’ya ve Avusturya’ya ithal edilen mussaddahları üretmek için kullanır. Bunları yerel boyalarla boyarlar. Kıyafet oldukça sağlam ve hoş bir görünüme sahiptir. Bunların tanesi kalitesine ve desenine göre \$1.25 ile \$ 2.50 fiyatı arasında değişir. Bir parçayı dokumak bir ila üç günü almaktadır.’¹⁸⁰

‘Bir iplik dönemecinin Hudeyde’ye ithalat değeri 1909 yılında \$371.051’dir. Üretilen kıyafetlerin değeri ölçülemez ve hiçbir rakam elde edilemez. 4.500 kişinin basit yaşamını idame ettirmesi için yeterli olduğu söylenmiştir. Hudeyde şehrinin ithalat ve ihracat değerinin resmi olarak rakamlarının verilmesi imkansızdır çünkü hiçbir kayıt tutulmamıştır. Tüccarlara göre, gümrük dairesinin tamamlanmamasına rağmen son beş yıl içinde liman ticareti yavaş ama istikrarlı bir şekilde gözle görülür şekilde büyümüştür. Ticari faaliyetler 1908 yılında normal olsa da 1909 yılında çok fazla artış göstermiştir.1908 yılında toplam ithalat değeri \$2.586,006, ihracat ise \$1,488.618 değerinde olmuştur. 1909 yılına gelindiğinde toplam ithalat değeri \$3,143,448’ken toplam ihracat değeri \$1,932,822 değerinde olmuştur. 1907 yılında ise limana tonaj

¹⁸⁰ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27,s. 144.

değerleri 83.116 olan 833 adet çok çeşitli gemi giriş yapmıştır ve 1908 yılında sadece tonaj değeri 107,268 olan 647 gemi giriş yapmıştır. Bu sayılar resmi değildir. Tüccarların faturalarının hesaplanmasından ve birkaç nakliye firmasının rakamlarından derlenmiştir. Yüksek derecede doğru olma olasılıkları olsa da kesinlik içermezler.1908-1909 yıllarına ait kesinlik içermeyen ama doğruluk payının yüksek olduğu ticaret değerleri bir liste halinde rapora eklenmiştir.’¹⁸¹ (EK-I-II--III--IV)

‘Limana giden 3 tane düzenli vapur hattı bulunmaktadır, Cowasjee Dinshaw vapur hattı haftada bir Hudeyde-Aden arasında gidip gelmekte, Khedivial Haberleşme Vapur Şirketinin vapurları ayda iki kez sefer yapmaktadır, Suez’den, Suakim’den, Cidde’den, Massowah’dan Aden’e gitmekte ve iki kez de dönüş yolculuğu yapmaktadır. Bu vapurlar ayda iki kez cumartesi günleri Aden’den ayrılıp ve onu takip eden pazartesi günü Hudeyde’ye varmaktadır. Hudeyde’den perşembe günleri dönüş yapmaktadırlar. Societa Anonima Nazionale di Servizi Marittimi şirketinin vapurları da ayda iki kez Massova’dan Aden’e gitmektedir.’¹⁸²

‘Hudeyde de tüm ticari faaliyetleri olan ülkelerin temsilcileri vardır ve bazı Avrupalı firmalar buranın ticari prensiplerini kontrol etmek için burada bulunmaktadır. Kahve, deri ve postlar, inciler temel ithalat ürünleridir ve pamuklu ürünler, şeker, hurma, yiyecek maddeleri, petrol, iplik ve tütün temel ihracat ürünlerini oluşturmaktadır. En büyük ticari iş yapan firma, Max Klein&Co isimli Amerikan firmasıdır ve en başlıca ihraç

¹⁸¹ U.S. ,National Archives, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.145.

¹⁸² U.S. ,National Archives, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.146.

ürünlerini post ve deri oluşturmaktadır. Bunları Birleşik Devletlere ve Fransa'ya ihraç ederler. Başlıca Avrupalı firmalar aşağıdaki gibidir;¹⁸³

- Naurice Ries Ho./Kahve
- Caracanda Ticaret Ltd./Post ve Kahve, pamuklu ürün ve petrol ithalatı
- Livierato Freres/ Deri ve Kahve,
- A. Besse Ltd./ Post,Deri,Kahve ve gene pamuklu eşya, iplik ve yiyecek ithalatı
- Carlo Mazzedri/ Broker ve Komisyon Acentası

‘Yemen’in anahtarı, önemli ve seçkin liman kasabası olan Hudeyde, mutasarrıfın¹⁸⁴ ve valinin yaşadığı ve birkaç bin askerin de konuşlanmış durumda olduğu bir kasabadır. Bu kasaba her zaman sessiz ve dünyanın diğer kalanıyla iletişime geçmek için de uygun olan ve Yemen’in en çok gelişen şehridir.’¹⁸⁵

2.5.3 Taiz

‘10.000 kişinin yaşadığı şehir, Aden’in 60 mil (96 km.) yukarısında San’a’ya direkt olarak giden karayolunun üzerindedir. En iyi kahve yetiştirilen bölgelerden birinin merkezidir, en ideal irtifa olan 5.000 fit yüksekliğe sahip Yemen’in en güzel ve en verimli dağlarının olduğu bölgesidir. En kaliteli Khat ¹⁸⁶ bitkisinin burada yetiştiği bilinir ve 1909

¹⁸³ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.146.

¹⁸⁴ ‘Mutasarrıf; Osmanlı taşra teşkilatında sancak veya livanın mülki amiri için kullanılan unvan. Mutasarrıfların öncelikli vazifesi asayiş temin etmek ve vergileri toplamaktı. Ayrıca emlak-i hümayunu idare etmek, sancağı şenlendirmek, halka iyi muamele etmek, bölgesini düşmandan korumak ve sefer durumunda maiyetiyle birlikte savaşa katılmak diğer önemli vazifelerindendi. Sancaklardaki bayındırlık ve inşaat işleri bazı dini ve içtimai yapıların ve su yollarının tamiri de görevlerindendir.’Ali Fuat Örenç, Türkiye Diyanet Vakfı, ‘**Mutasarrıf Maddesi**’, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, 31.cilt, İstanbul,2006,s.377-379

¹⁸⁵ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.146.

¹⁸⁶ Bir çeşit uyuşturucu etkisi olan bitki.

yılında khat bitkisinin tüketiminin 5’de 3’ünün üretimi Taiz’de yapılmıştır. Bu yılda ekin ihracatı yaklaşık 4.000 deve yüklemesi \$150.000 civarında olmuştur.¹⁸⁷

2.5.4 Diğer Yerleşim Merkezleri

‘Loheya kasabası Yemen’in ikinci limanı konumundadır. Hudeyde’nin 60 mil (96 km.) yukarısında yer alır ve burada en çok deri ticareti yapılmaktadır ve bu ticaret sambuk denilen yerel botlarla gerçekleştirilmektedir.’¹⁸⁸

‘Menaka kasabası, Hudeyde ve San’a arasındaki karayolu üzerinde San’a şehrinin 45 mil (72 km.) batısında yer almaktadır. İki dağ arasındaki boğaz konumundadır ve sırtın en tepesinde bulunan yegâne güzellikte bir konuma sahiptir, 7618 feet (2321.9664 metre) deniz seviyesinin üzerindedir ve demiryolunun avantajlarından yüksekliği yüzünden fayda sağlayamaz durumdadır. 12.000 veya belki biraz fazla nüfusa sahiptir, çoğunluğunu Yahudiler oluşturmaktadır, Yemen’in ikinci en çok kahve yetiştirilen yeridir. Güçlü bir garnizona ve şimdiki büyük önemine rağmen, demiryolu projesinde planlandığı gibi önerilen rota da, 25 mil(40 km.) güney tarafı boyunca inşa edilirse pratikte terkedilmek durumunda kalınacak bir yerdir. Yerim ve Katabbe kasabaları ise Taiz ve San’a arasındaki en geniş kasabalardır ve çoğunlukla hayvancılık ve kahve üretimi yapmaktadırlar. Yemen’in en iyi keçi ve koyun derisi bu bölgeden temin edilir.’¹⁸⁹

¹⁸⁷ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.147.

¹⁸⁸ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27,s. 147.

¹⁸⁹ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27,s. 147.

2.6 YEMEN'DE SEYAHAT ROTALARI, NAKLİYE ARAÇLARI VE TELEKOMÜNİKASYON

‘Yemen’de hiç demiryolu veya vagon yolu bulunmamaktadır. Herşey insanların sırtında, katırlarda (eşeklerde) veya develerin sırtında taşınmaktadır. Karayolları olarak genellikle kurumuş su yolları veya fazlasıyla dik ve kaba, dağların arasındaki dar yollar kullanılır. Askeri amaçlarla Osmanlı, Hacilah’dan dağların başladığı yerden San’a’ya geniş yollar açsalar da bunlar inanılmaz kaba, dik ve dolambaçlı yollardır ve ağır silahların sevkiyatı için silah arabalarından ayrı gitmek zorundadırlar. Bu yollar tüm araçlar için gidilmesi imkânsız olan yollardır.’¹⁹⁰

‘Bununla beraber Yemen’deki bu kara yollarının en önemlileri (1) San’a’dan Yerim’e, Katabbe’ye, Ibb,Taiz ve oradan Aden’e (2) San’a’dan Mağrib’e(3), San’a’nın kuzeyinden Beyt el Ahdem ve Sada üzerinden Asir’e(4), Sada’nın 90 mil (144,84 km.) güneyinden Abu Areş’e, ,Loheya kasabasından 100 mil (160,93 km.) güneyinden 60 mil (96,56 km.) hala daha güneyde kalan Hudeyde’ye (5), Taiz’dan 60 mil(96.56 km.) doğuda kalan Mokha’ya ve sonra kuzeyde kalan Suk, Zabid ve Beyt el-Fakih üzerinden yine Hudeyde’ye giden başlıca ticaret yolları vardır ve ayrıca da başka tali yollar da mevcuttur.’¹⁹¹

‘Hudeyde ve San’a arasında yolculuk yapmak için hem zaman hem de maliyet açısından gidilecek yollar şu şekildedir; bir deve’nin 350-390 pound (158-176 kg.) yükle gittiği yolculuk 10 ya da 11 günde tamamlanır. Deveyle yapılan yolculuğun maliyeti 8 real yani yaklaşık olarak 3.56 dolardır.Bir katırın taşıyabildiği 250 pound (113 kg.) yükle

¹⁹⁰ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s. 156.

¹⁹¹ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.156.

yapılan yolculuk 5-6 gün sürer ve 14 real yani yaklaşık 6,21 dolar tutar. 150 pound'la (68 kg.) eşekle yapılan yolculuk 5,5 ila 7 gün arasında sürer ve 3,12 dolar maliyeti vardır. Dönüş yolculuğu genellikle gidişten bir gün daha az sürmektedir ve her hayvan için 2 real yani 89 cent tutmaktadır. Avrupalıların, yanlarında Osmanlı askerinin eskortluğu olmaksızın Yemen'de yolculuk yapmalarına izin verilmez. Bu hizmetin parasal bir karşılığı olmasa da eskorttaki adamlar her gün için 1 real bahşiş almayı beklemektedir. Eskortun sayısı 3 piyade erinden oluşur, ziyaretçinin yüksek rütbeli olması halinde, eşlik eden dolu bir piyade takımı ve süvari taburu olur.¹⁹²

2.6.1 Telefon ve Telgraf Hatları

'Yemen'de hiç telefon hattı bulunmamaktadır fakat Hudeydeyle Loheya'yı, Cidde'yle Hudeyde'yi ve San'a'yı bağlayan telgraf hatları mevcuttur. San'a ve Taiz arasında, Taiz'le Zebid ve Hudeyde arasında da telgraf hatları vardır. Telgraf hattı kullanımı serbesttir. 20 kelime mesaj gönderimi 22 cent olup, her eklenen kelime başına 1 cent olarak ücretlendirilir. Geçen kış ilk kez olarak Osmanlı hükümeti kendi kabloları üzerinden gizli dille ve kodlu bir şekilde mesaj gönderimine izin vermiştir. Yemen'deki tüm telgraf hatlarının sahibi Osmanlı hükümetidir.¹⁹³

2.7 YEMEN'DE GAZETELER VE EĞİTİM

'Yemen'de gazete ve kütüphane bulunmamaktadır. Zengin sınıfın çocuklarının özel öğretmenleri vardır ve büyük kasabalardaki erkek çocukları için kişi başına düşen

¹⁹² U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.156.

* Raporda yer alan yer isimlerinin Türkçesi bulunanların Türkçesi yazılmış olup, bulunamayanlar orijinal haliyle bırakılmıştır.

¹⁹³ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.159.

çok sayıda aritmetik ve Kuran öğreten öğretmen vardır. Zebid de bulunan çok eski bir Müslüman koleji vardır fakat günümüzde çok bir önemi kalmamıştır. Hudeyde de son zamanlarda kurulan bir endüstri okulu olsa da yeni vali, Mehmet Ali Paşa, San'a şehrinde bir endüstri okulu yapımını üstlenmiştir, bu okul genç adamlara ve erkek çocuklarına tarım ve modern araçları kullanarak ticaret nasıl yapılır öğretecektir.¹⁹⁴

2.8 YEMEN ENDÜSTRİSİ

'Yemen, başlıca tarım, bitki yetiştiriciliği ,koyun ve keçiler ve bazı bölgelerde ise sığır yetiştiriciliğine dayalı bir endüstriye sahiptir. Diğer endüstri türleri olsa da bunlar tamamen yerel ve küçük ölçektir.Birçok yetenekli Hindistanlı, süs eşyaları ve mücevher yaparlar, ahşap oymacılığı, çömlekçilikle uğraşırlar. San'a'da daha önceden olan metal zanaatkarlığı okulunda okuyanlar pirinçle ve bakırla çalışırlar. Boyamacılık antik bir birliğin kalıntıları arasında sayılabilir. Hala sebze köklerinden çivit ve kök boyalar üreterek çok güzel ve uzun süre dayanan boyalar üretebilmektedirler ve küçük kasabalarda kadınlar tarafından sepetler, paspaslar ve çanak çömlekler yapılmaktadır.¹⁹⁵

'Marangoz, duvarcı, demirci ve benzeri ticari faaliyetler genellikle Yahudilerin elindedir. Hamallar ve kalifiye olmayan diğer çalışanlar Araplardan oluşmakta ve güneş doğumuyla çalışmaya başlayıp, güneşin batışıyla paydos yapmaktalar. Yaptıları işin kolaylığına ve zorluğuna göre aldıkları maaş 15 centle 45 cent arasında değişmektedir.

¹⁹⁴ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.159.

¹⁹⁵ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.160.

Çobanlar günlük 7 cent almaktadırlar, emekçiler alanlarına göre 13 ila 20 cent arası kazanmaktadırlar.¹⁹⁶

2.8.1 Yemen’de Hayvancılık ve Yerli Hayvan Türleri

‘Son derece büyük koyun ve keçi sürüleri Tihame bölgesinde bulunduğu kadar yüksek tepelerde de bulunurlar. Akasyaları ve mimozaları yiyerek yenilebilecek en güzel yiyeceklerin olduğu bir yerde yaşamlarını sürdürürler. Koyunlar kısa ve düz tüylüdür, bu yüzden yünlerinden faydalanılamasa da, sadece etleri ve derileri için yetiştirilirler. Bunların çok büyük bir kısmı Avrupa’ya ve Amerika’ya ithal edilmektedir. Keçiler de aynı nedenlerden dolayı kıymetli olmakla beraber onların sütlerinden de yararlanılmaktadır. Yemen’de en az 50.000.000 ve belki de 100.000.000 adet koyun ve keçi olduğu tahmin edilmektedir. Yerel esnaf komisyoncular aracılığıyla Hudeyde’den Avrupalı firmalara, topladıkları hayvanların derilerini satar ve geçimlerini sağlarlar. Günlük olarak Hudeyde’ye giden 20 deveden 12’si deri yüküyle gelmektedir, 1909 yılında , 400.000 dolar değerinde 5722 balya, limandan gemiyle gönderilmiştir. Bu yaygın olan ve yüksek piyasada iş yapan esnaf ortalama olarak bir deriye 33 cent ücret ödemekte ve bu da limana ülkenin içlerinden 1.200.000 deri girişi anlamına gelmektedir.¹⁹⁷

‘Arapların et yiyeceklerinin %80’ini koyun eti oluşturmaktadır. Hayvanın tüm parçaları aynı fiyata satılmaktadır. Farklı yerlerde farklı fiyat aralıklarında göze çarpmaktadır. Hudeyde’de koyun eti her 1 pound’da 6,5 cent, San’a’da ise fiyat her

¹⁹⁶ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.160.

¹⁹⁷ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.161.

pound'da 8,5 ila 10 cent arası değişmektedir ve keçi eti ise her pound da 1 cent ila 2,5 cent arası azalmaktadır.'¹⁹⁸

'Yemen'de yetişen sığır türü gerçekten çok güzel bir türdür. Amerika'daki Jersey sığırlarıyla aynı büyüklükte ve renktedirler fakat şekil olarak biraz daha nazik ve uysal olup kolaylıkla değişen şartlara uyum sağlayabilmektedirler. Aynı doğudaki diğer sığır türleri gibi omuzlarında yağlı bir kamburları olsa da bu durum güzelliklerinden bir şey eksiltmez. Yemenli çiftçiler sığırlarıyla gurur duymaktadırlar ve onları temiz ve şık bir geyik sürüsü gibi özel çayırarda beslemektedirler. Zorluklar karşısında çok büyük bir dayanıklılığa sahiptirler ve son derece sağlıklıdırlar. Arapların hayvanların günlük gelişimi ve geliştirilmesiyle ilgili hiçbir şey bilmemelerine rağmen Yemen inekleri mükemmel tereyağı yapımı için gereken kaliteli ve doğal süte sahiptir , düzgün beslenmemelerine ve iyi bakılmamalarına rağmen günlük olarak 3 galon (11.35 lt.) süt verirler ve yavrulama zamanları da oldukça olağandışıdır. Sığır etinin satış fiyatı düşük talep yüzünden koyun etinden her pound'da 2 cent azalmaktadır. İyi bir inek fiyatı 8 ila 10 dolar arasında değişmektedir. Bir çift birinci sınıf öküz 30 dolar getirmekte ve boğalarda da bu ücret aynı olmaktadır ve buzağların ücreti her biri 1 ila 1,75 dolar arasında değişmektedir. Bu ücretler sığırların çok sayıda ve en iyi oldukları dağların eteğindeki kasabalarda elde edilen ücretlerdir.'¹⁹⁹

'Ördekler, kazlar ve hindiler Yemen'in her yerinde yetiştirilirler. Bir adet hindi 1.50 dolar, kaz 1 dolar ve ördekler 30 ila 50 cent arasında değişen fiyatlara satılır. Tavuk çok sayıda bulunur ve fiyatı ucuz olsa da küçük ve iyi kalitede değildirler. İçerideki

¹⁹⁸ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.161.

¹⁹⁹ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.161.

kasabalarda en çok kullanılan hindi etidir, çok yüksek kalitedeki yumurtaları kullanılır ve bir yemek sırasında 4 değişik yolla pişirilip yenilebilir. San'a'daki tavuklar pazarlarda 12 ila 17 cent arasında satılmaktadır. Bir düzine yumurta ise 8 cent'den satılır. Diğer yerlerde tavuk 8,5 cente satılır ve bir düzine yumurta ise 6 cent olmaktadır.²⁰⁰

2.9 YEMEN'DE UYGULANAN TARIM YÖNTEMLERİ

'Yüzyıllardır Yemen toprağında yetişen ürünler Arabistan kıtasında ün salmıştır. Ülkenin en başlıca endüstrisi tarım olduğu halde, toprağın geliştirilmesi bugün 1000 yıl önceyle aynıdır ve hiç gelişmemiştir. Yemenli çiftçilerin kullandığı dört basit tarım aleti vardır ve bunlar; saban, harman, kısa tutamaçlı fakat daha uzun son olarak da çok keskin bir çelikten yapılan ve her Arap'ın belinde taşıdığı geniş kanatlı güçlü bir bıçaktır. Saban bir veya iki öküzle sürülür, sabanın bir adet ahşap tutma yeri ve bir de ahşap kirişi vardır ayrıca birde bir ayak boyunda ve keskinliğinde demiri de olabilmektedir. Toprağın altında dönemez fakat dört ya da beş inç derinliğinde saban izini çok iyi kesebilmektedir ve hiçbir Amerikalı çiftçi yardımcısı toprakta bir Yemenli çiftçinin basit bir uygulamayla yaptığı gibi veya daha güçlü bir oluk açamaz. Harman döveni normal uzunlukta ve kısa çomağı deri sırimla birlikte çok daha hızlı kullanılmaktadır. Yemenli bir çiftçi eliyle çomağı kavramakta, uzun olan parçasıyla da tahılları kesebilmektedir. Amerikan tarımında kullanılan çapalar, tırmıklar, vs. Yemen'de basit bir tarım aleti olarak etkili kullanımı olan uzun yönlü toplayıcı olarak iş görmektedir. Duran tahılların kesiminde bıçak kullanılmaktadır, toplanılmasında ise el arabasıyla çalışan küreklerden ve sepetlerden yararlanılmaktadır.²⁰¹

²⁰⁰ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.162.

²⁰¹ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.164.

‘Tarım makinelerinin kabalığı ve sistemin ilkelliğine rağmen Yemen’de yapıldığından daha fazla yüzeysel bir tarımcılık yapılan bir başka ülke daha bulmak zordur. Tihame bölgesinde geleneksel adıyla ‘*Dhurra*’ adı verilen bitki olan karabuğday her noktaya ekilip sulanır, bu alan içerisinde hiçbir ekilmemiş köşe bulunmamaktadır. Dağlarda toprak olan her kuytu ve تنها yer kayalıkların araları taştan yapılmış duvarlar aracılığıyla küçük dar teraslara döndürülmüş durumdadır. Bazen tüm ağaçların yamaçları baştan aşağı bu tip teraslarla kaplanmış durumda olur. Suk-el Khamis bölgesi yakınlarında muhteşem bereketli alanlar aralıksız 6000 feet (55 m.) yüksekliğe kadar tüm alanlar teras şeklinde ekilmiş durumdadır. Bu teraslar hem sabır hem de bu neslin devasa çalışmasını temsil etmektedir. Duvarlar çamursuz bir şekilde taşlar kullanılarak inşa edilir ve genellikle 8-10 feet (2-3 m.) yüksekliğindedir fakat bazı yerlerde bu yükseklik 15-20 feet’e (4-6 m.) çıkarken boş bir alan görmek imkansızdır. Bu terasların genişliği yaklaşık olarak onu çevreleyen duvarın iki katından fazla olmamaktadır ve uzunluğu böyle bir terasın her yerde bire 10 metre veya iki yüz yard (182 m.) olup nadiren daha fazladır. Tüm kahve, khat bitkisi, karabuğday’ın çoğunluğu, arpa, mısır ve buğday buralarda yetiştirilir. Birinin bu alanda büyüyen bir yaban otunu ayıklamaya çalışması veya gevşeyen bir taşı düzeltmeye çalışması oldukça zordur fakat kadınlar ve çocuklar bunları elleriyle ayıklarlar ve bu alanları mükemmel koşullarda tutarlar. Arazilerin küçüklüğü ve iş gücünün ucuzluğu bu durumu mümkün kılar.’²⁰²

‘Bu mükemmel bakıma ve büyük doğal toprak verimliliğine rağmen, dönüm başına ortalama verim çok da fazla olmamaktadır. Öncelikle bunun nedeni yıllar geçtikçe hep aynı ekinlerin ekilmesinden dolayı ve bu durumunun toprağın tükenmesine yol açmasıdır. Bunun iki nedeni vardır; yüzey ekimi ve topraktan her şeyin geri dönmeyecek

²⁰² U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.164.

olmasıdır. Gübrenin ara sıra kullanılıyor olması, her ekinin ve kendiliğinden büyüyenlerin elle toplanıyor olması ve depoların doldurulmasının yanında ayrıca, ekinlerin kökleriyle toplanıyor olması ve çürüyenlerin de öylece bırakılması toprağın zenginleşmesine neden olur. Modern tarım yöntemleri ve makineleri Yemen’de tanıtılmış olsa toprağın üretiminin çok daha fazla artması sağlanabilir.²⁰³

2.9.1 Yemen’deki Kuyu ve Pompalama Makineleri

‘Yemen’deki şu anda kullanılan ilkel yöntemlerin yerini alacak olan pompalama makinelerinin tanıtımı konusunda farklı talepler vardır. Görülen odur ki, Amerikan pompalarına ve yel değirmenlerine burada belki de diğerlerinden çok olumlu bir bakış açısı oluşmaktadır. Bu doğada Amerikan makinelerinin kullanımı konusunda yapılan birçok araştırma vardır, birkaç sefer Yemen kuyularında Amerikan pompalarının kullanılma teşebbüsü olmuştur ama henüz etkili olduğu kanıtlanamamıştır. Başarısızlığın nedeni açık olamamakla birlikte nedenin kuyuların makineler için çok derinde olması olarak gösterilebilir. Bu gerçekten normal gözükmeyen bir durumdur. Arapların bu makinelerin kullanımı hakkında hiçbir bilgisinin ve yeteneğinin olmamasının yanında, küçük el pompalarının 200 ayak mesafesine (60 m.) uydurulmaya çalışılması veya düzgün çalıştırmayı başaramamaları da asıl nedenler olabilir. Amerikan pompalarından memnun olunmaması nedeniyle, Haziran ortası gibi Hudeyde’ye Fransız yapımı 100 pompa gönderimi olmuştur. Osmanlı yetkilileri tarafından test edilmesi için denemeye tutulmuştur. Yine de bu pompaların tanıtımı hususunda ilk önemli çabadır ve bu piyasaya bu gibi nedenlerle neredeyse hiç dokunulmamış durumdadır.²⁰⁴

²⁰³ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.164.

²⁰⁴ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.165.

‘Normal bir yılda dağlık bölgeler Nisan, Mayıs aylarında ve Ağustos, Eylül aylarında ekinler için yeterli yağış alırken, Tihame denilen kurak bölge de muazzam ölçüde kurudur. Yağmur yağmadığında korkunç bir kıtlık yaşanır. Bunun nedeni, Hudeyde ve San’a dışındaki yerlerin, ekilen ekinlerin sulanma için yeryüzü suyuna bağlı olmasıdır. Her bölgede sıradan amaçlar için yeraltında yeterli su vardır ama kuyular yeterli olsa bile arzın durumu, ilkel amaçlarla kuyudan çekilen suların, sulama yapmak için yetersiz olmasıdır. Hudeyde civarındaki 10-35 feet’den (3-10 m.)’den çıkarılan su miktarı çoktur fakat Avrupalı ağız tadına göre tuzlu ve tatsızdır. Bir deve tarafından keçi postundan kovalarla hazırlanmış kasnaklarla/makaralarla derinlerde ki kuyulardan su çıkarılır. Hudeyde’ye komşu olan bahçelerde çapı 12-18 inch (35- 45 cm.) ve derinliği 12-15 feet (3-4 m.), her 40-50 feet (12-15 m.) tarım alanının altında kalan arsalarda ise kazılmış deliklerden sulama yapılmaktadır. Gazyağı tenekesi ve halatlarla işçiler tarafından su çıkarılmaktadır.’²⁰⁵

‘İçerideki kuyular bayağı derinlerdedir ve su uzun bir halat ve kasnak/makara yardımıyla çekilmektedir. San’a ‘da her ihtiyacın giderilmesi için yeterli su miktarı mevcuttur. Sular kuyulardan 135-200 feet (41-60m.) veya biraz daha derinden çekilerek çıkartılmaktadır. Burada her kuyuda günün belli kısımlarda ve gece su çekiminde kullanılmak üzere genellikle iki veya daha fazla deve tutulur ve halat ve tekerlek aracılığıyla bahçeler sulanır. Nedendir bilinmez Amerikan yel değirmenleri ve pompalama makineleri düzgün bir şekilde kurulsa ve gösterilse dahi Yemen’de iyi bir satış pazarı bulamayabilir. Ancak bastırılan tanıtım katalogları böyle bir pazarda

²⁰⁵ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.166.

ürünlerin kullanımını sağlayabilir. Amerikan ürünlerinin Yemen’de sadece bir örnekle ve de bir uzman sunumuyla etkinliliği kanıtlanabilir.²⁰⁶

2.9.2 Yemen’de Arazi İmtiyazları ve Arazi Değerleri

‘Beni Muhtar bölgesi haricindeki büyük kahve bölgeleri olarak, az sayıda büyük toprak sahibi vardır. Teras olarak kullanılan alanların çoğunluğu köylüye ya da çiftçi sınıfına aittir. Onlar da buranın geliriyle zorlukla bir aileyi geçindirmektedir. Tapuları neredeyse nesilden nesile veya toprak işgallerden gelmektedir. Bir adam el değmemiş bir yeri ele geçirip orayı çevreleyerek kendisine ait yapsa da çoğu toprak zaten babadan oğula geçer. Bir köylünün toprağından ayrılması çok nadir olur ama bazen borcu olması durumunda toprağına ya borçlu olduğu kişiye ya da zengin birine satar ama burayı kiracı olarak kullanmaya devam eder.’²⁰⁷

‘Bu nedenledir ki Yemen’de çok az satılık toprak vardır. Bu yüzden de toprak değerlerini belirlemek çok zordur ve alınan vergiler toprağıın değerine göre belirlenmemektedir, toplanan ürünün vergi tutarı, onda biri ila altısı arasında değişmektedir. Yine de toprak satılan yerlerde ülke çapında bir dönüm fiyatı, birkaç kuruş (4,25 cent) ve birkaç real (44 cent) arasında değişmektedir. San’a’da çamurdan ve çimentodan iyi yapılmış iki katlı 7 ya da 8 odalı olan ayrıca etrafında birkaç dönüm meyve ağaçları, üzüm ve sebze ağaçları ekilmiş olan bir bahçesi olan ve bir de ahır ve bolca suyu olan bir evin ücreti 800,00 dolarla 2.000,00 dolar arasındadır. Evi olmayan ekili bir bahçe ya da toprak şehrin en iyi yerleşim yeri olan bir yerde dönümü 50 ya da 100 dolara alınabilir. Ev inşası pahalı olsa da eski evler ucuza alınabilir. Yemen’in içinde bu

²⁰⁶ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.166.

²⁰⁷ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.167.

ucuzluğun üç ana nedeni bulunmaktadır; çok nadir artış gösteren seyrek ve fakir nüfusun çok geniş bir alana dağılmış olması , yolların, iletişim ve nakliye hizmetlerinin olmayışı, politik bozukluktan kaynaklanan ülkenin güvensiz bulunma durumudur. Burada kalıcı olarak bir düzen kurulabilirse, ülke halkı da bu durumdan hoşnut olursa ve teklif edilen demiryolu ve otobanlar inşa edilebilirse, toprak sahiplerinin malları çok büyük ölçüde değer kazanacaktır.’²⁰⁸

2.9.3 Tarımsal Ürün Çeşitliliği

Karabuğday; ‘Yaygın kullanımı nedeniyle ilk öneme sahip ekindir. Yağmur yağmadığında karabuğdayda yetişmez ve korkunç bir kıtlık yaşanır. Tahıl bazen kavru olarak ve tam tahıl olarak tüketilmesi veya yulafın içinde yapılırsa da genellikle el değirmeninde çekilip suyla karıştırılarak ince bir kalıp halinde pişirilmektedir. Araplar buğday ekmeği yerine bu karabuğdaydan yapılan ekmeği tercih etmektedirler ve içine birkaç hurma koyarak yemek burada en yaygın yiyeceklerden birisini oluşturmaktadır. Tehama bölgesinde kumun içinde büyümektedir ve 8000 feet (2438 m.) yükseklikte bulunmaktadır, genellikle yılda dört kez hasat edilmektedir. Kimse yıllık olarak yetiştirilen karabuğday’ın yaklaşık değerini veya yetiştirilmesine harcanan toprak miktarının bilgisini elde edemez ama diğer mahsül ürünlerine nazaran değeri birkaç kattır hem de yüzölçümü birkaç katı yer kaplamaktadır.’²⁰⁹

Kahve: ‘Dünyadaki tüm Mokha adı verilen kahve Yemen’de yetiştirilir ve adı bu yüzden buranın adıyla anılmaktadır, tüm ekin eskiden beri tüm dünyaya Mokha’dan sevk edilmiştir. Şu anda tüm ticareti Hudeyde ve Aden arasında bölüşürülmüş durumdadır.

²⁰⁸ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.168.

²⁰⁹ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.168.

Bunun büyük bir kısmı ikinci limandan gitmektedir. Yemen'in belki de dağlık bölümlerinin hepsinde başarılı bir şekilde kahve büyür ama yetiştirilmesi çok azdır. Üretimi geniş dağınık bölgelerde yapılır ve yüzölçümü nispeten çok küçüktür. İşin gerçeği Yemen Arapları hiçbir zaman kahveyi kendileri için kullanmazlar aksine genel görüş ve bazı gezginlerin raporları tümünün ihraç edilmek için yetiştirildiği yönündedir. Fazla sayıda kurutulan ve 'kishar' adı verilen kahve çekirdeğinin kabuklarını demleyip içecek yaparlar ama bu kârı olmayan çekirdeğin kabuğu için, toprak veya işçi ayırmayacakları kesindir. Araplar, kahveyi ihraç etmek için yetiştirip, ekini topladıklarında ve sattıklarında para açısından iyi kâr ederler. Ama bitki ekildikten sonra verimi henüz elde edilmeden, dört yıl beklemek zorundadırlar ve bu esnada iş yükü gideri toprak sahibinin üzerindedir ve asıl isteği bu esnada para değil yemek yemektir. Hammadde takasının yapılmadığı yerlerde, iletişim yokluğu nedeniyle de para, giyim ve konfor verebilse de ilk ihtiyaç her zaman yemek yemektir ve her zaman parayla satın alınacak, yiyecek yemek bulunan yer de bulunamayabilir. Sonuç olarak Yemenliler topraklarının çok azını kahve yetiştirmek için ayırırlar ve mükemmel kahve üretim yerini karabuğdayın ekilmesi için bırakır. En iyi para kazanma yolunun kahve ve ekmek olduğunu tartışsalar da bir kahve toplamı yapılarına kadar on altı karabuğday ekininin toplanması ailelerin açlıktan ölmesini engellemektedir.²¹⁰

'Kahve yetiştiriciliğinin azalmasında etkisi olan başka önemli nedenler de vardır ve bunlar; ticaret rotalarının kötü olması, politik dengesizliğin yarattığı tehlikeler, sulama sistemlerinin olmayışı, yetersiz araçlar, çok işlenen toprak, transit bedeli olarak konulan fahiş fiyatlar olarak sıralanabilir. Avrupa ve Amerika'da kahve alımı ile ilgili yeterli

²¹⁰ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.168.

talebin önceden gözükmemesinden kaynaklı hazır bir piyasanın bulunmayışı da bu yukarıda bahsi geçen nedenleri desteklemektedir.’²¹¹

‘En başlıca kahve alanları Taiz ve Ibb dağlarının arasında, Ibb, Yerim ve San’a arasında, Taiz ve San’a arasındaki karayolunda ve Taiz’den Zebid’e giden rotada Zebid ve Ibb arasında, Hacelah ve Menake arasında, Hudeyde’den San’a’ya giden yolda ve bu rotanın kuzey ve güneyinde bulunan vahşi dağ aralıklarında Beyt el Fakih ve Obal arasında ve Manakha ve Bajil’in kuzeyindeki Mathan’da bulunmaktadır.’²¹²

‘Tüm Yemen veya Mokha kahvesinin en iyisi ‘*Muhtari*’ adıyla olarak bilinir, burası San’a’nın güneyine doğru uzanan Beni Muhtar bölgesidir. Bunun kadar iyi bir kahve de Taiz yakınlarındaki Yafi’den gelmektedir. Diğer çeşit üstün kalite kabul edilen kahveler Sharhs, Menakhe ve Hifash’dan gelmektedir. Tüm bu kahvelerin aynı çeşitlilikte olduğu ve üstün kalitedeki kahvelerin tamamen sertleşmeden kaynaklı olarak kalitesinin arttığı söylenmektedir. Beni Muhtar’daki tüm kahve bölgeleri geniş ve zengin, ayrıca ekini topladıktan sonra da birkaç ay ekini elinde tutabilen mülk sahiplerinin ellerindedir. Kahve meyveleri Eylül ayında toplanır, akabinde depolanır ve kış boyunca sertleşmesi sağlanır ve çekirdek kabuklaşmadan önce kurur ve öyle piyasaya sürülürler. Bu ürünler temiz, yarı saydam sarı renkte, en iyi kalitede kahveler olarak piyasaya ulaşırlar. Fakat diğer bölgelerdeki yetiştiriciler kışı atlatmak için çabucak ellerindeki ürünü satmaya mecbur kalmaktadır. Bu nedenle henüz ürün düzgünce olgunlaşmadan ekini toplarlar ve düzgünce kurumadan meyvesi kabuk bağlar. Sonuç olarak rengi soluk olur ve cansız

²¹¹ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.168.

²¹² U.S.,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.169.

durur, çekirdeğin içinde sertleşen kahve çekirdeklerinin aroması zayıf ve tadı da sabittir.’²¹³

‘O kadar az kahve kullanılır ki Yemen halkı tarafından, birkaç ay sonra bile yeni hasat toplandığında Hudeyde ve San’a haricindeki birinin tüm ülkede tek bir pound kazanması imkansızdır. Bu kasabalardaki pazarlarda 16 ila 18 cent arasında satılmaktadır. Bir kahve üreticisi Aden veya Hudeyde’deki açık bir pazara getirdiği kahvelerini çoğunlukla fiyatın yüzde 37,5 kadarını alabilir. Fiyatın diğer kalan yüzde 62,5 kadarı hükümetin vergileri, paketleme tutarı, ulaştırma, ilk elden satıcılar ve komisyoncuların aldıkları komisyonlar arasında bölüştürülür. Ağırlık birimi olarak maund²¹⁴ kullanılır ve Hudeyde’de veya Aden’de kahvenin ortalama fiyatı her maund için 3.24 dolardır. Mokha kahvesi üreticileri kahvelerini çoğunlukla her pound için 4’ün 3 de biri kadar fiyata satar. Sadece Hudeyde pazarında aşağı derece kalitede Mokha kahvesi, her maund için 2.95 veya 3 dolar’a alıcı bulur. Sadece Yafi 4.25 veya 4,55 dolara alıcı bulur ve en iyi kalitede limitli satılan Muhtarî kahvesi her maund için 5 dolara satılır veya ekine göre biraz daha fazlaya da satılabilir. Şuan mevsim çok ümit verici olarak görülmektedir ve ağaçlar çok bereketli durumdadır dalları meyvelerle dolup taşmaktadır.’²¹⁵

(Ek-V’de haritada kahve alanlarını ve yaklaşık dağılım alanlarının işaretlendiği alanları görebilirsiniz.)²¹⁶

²¹³ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.169.

²¹⁴ Maund:İngiliz Hindistanında, İran’da, Arabistan’da kullanılan bir ağırlık birimidir. Osmanlı’da ve Asya’nın merkezinde kullanılan batman denilen ağırlık birimiyle aynıdır.

²¹⁵ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.169

²¹⁶ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.179-180

Khat: ‘Yemen’de khat üretimiyle ilgili 12 Haziran 1910 tarihli ayrıca bir rapor bulunmaktadır.’²¹⁷

‘Bu üç ürün karabuğday²¹⁸, kahve ve khat²¹⁹ Yemen’in başlıca tarımsal ürünleridir. Tihama ismi verilen ovalarda karabuğday dışında çok az şey büyür. Ama Yemen’in dağlarında bu üçüne ilaveten su ve toprak olduğu takdirde her şey yetişebilmektedir. Dağların en tepelerinde yapılan teraslarda önemli ölçüde buğday ve darı yetişir. Asir yakınlarında çok güçlü bir tütün yetişir, senameki ve sınırlı miktarda pamuk, Zebid ve Zaida arasında yetiştirilir; çivit ve susam bereketli bir alan olan Zabeed vadisinde yetişir; ihraç için olmasa da üzüm, şeftali, elma, armut, incir, patates, fasulye, enginar ve daha birçok meyve ve sebze ılıman bir bölge olan ve mükemmel kalitede ürünler olarak Menakha’dan San’a’ya ve Taiz’den Ibb’e uzanan bölgede yetişmektedir.’²²⁰

Hurma: ‘Hurmalar başlıca İngiliz mandası olan bölgede ve tüm alanlarda izole edilmiş toprak parçalarında yetiştirilir. Büyük bir çoğunluğu Irak, Basra’dan ithal edilir.’²²¹

2.10 AMERİKAN ÜRETİCİLERİ İÇİN YEMEN’DEKİ FIRSATLAR

2.10.1 Pompa Makineleri ve Değirmenler

Konsoloslukun görüşü, Amerikan yapımı ürünler açısından ihtiyaç duyulabilecek pazarlar; pompalama makineleri, değirmenler ve sulama makineleri konusundadır.

²¹⁷ (Rapor’a ulaşamamıştır.)

²¹⁸ Arapça Dhurra İngilizce Durra olarak ifade edilen Karabuğday Kuzey Afrika ve Asya’nın kurak bölgelerinde tahılı için yetiştirilen bir sorgum (bitki)dur.

²¹⁹ Khat ya da Gat veya Kat, Yemen ve Doğu Afrika’nın yüksek bölgelerinde yetişen Khat (Cetha edulis) bitkisi Yemen otu olarak da bilinir.

²²⁰ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.169.

²²¹ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.169.

‘Zengin Araplar kadar yeni nesil Osmanlılılarda de yüzyıllardır kullanılan eski kuyulardan memnun değillerdir ve yeni yöntemleri ve makineleri denemek hususunda para harcamaya istekli durumdadır. Amerikan ürünlerini bu sınıfa göre araştıranlar arasında San’a valisi, Ekselansları Mehmet Ali Paşa, San’a müdürü ve üçüncü olarak da Hudeyde Müdürü ve San’a’daki Gümrük tahsildarı Şerai Paşa, değirmenler ve pompalar konusunda ilgilerini göstermişlerdir. Bu adamların Amerikan makinelerine daha fazla ilgi duymaları için İngilizce olarak basılmış katalogların, Amerika kur fiyatlarıyla gönderilmelerine ihtiyaç duyulmaktadır, fark edilebilmesi için katalogların ve fiyatların bazılarının Fransızca ve bazılarının da Arapça ellerine ulaşması gerekmektedir.’²²²

‘Amerikan ürünlerinin piyasaya açılması hususunda en iyi yapılacak iş bir uzman satışı aracılığıyla yapılması olmalıdır. Hudeyde’den San’a’ya varış 6 günde ve katır üzerinde yolculuk yaparak tamamlanabilir. Sağlıklı, güçlü gövdesi olan hem Arapça hem de Fransızca bilen biri için hiç de zor, pahalı veya tehlikeli bir yolculuk değildir. Yemen’de düzgün bir ticaret yapabilmek için bu iki dilin bilinmesi kaçınılmazdır.’²²³

2.10.2 Kullanılan Araçlar ve Uygulamalar

‘Ayrıca küçük at arabalarının, küçük arabaların satışında, çapa, hafif pulluklar, bahçe gereçleri satışında da mümkün olan fırsatlar vardır. Hasat arabaları, biçiciler, biçerdöverler veya daha geniş tarım uygulamalarında yeni ürün ihtiyacı vardır. San’a da halkın kullanımı için, nehir yerleşiminde altı tane harap halde at arabası vardır ve bir bu kadar da eski model özel kullanıma mahsus araç vardır. Sokaklar iyi sınıf bir at arabası kullanımı için yeterli genişlikte ve iyi yapılmış durumdadır. Ayrıca Amerikan yapımı

²²² U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.172.

²²³ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.172.

taşıtlar hakkında da araştırma yapılmaktadır. Bir de marangoz, duvar ve demircilik malzemeleri konusunda araştırmalar yapılagelmektedir.’²²⁴

2.10.3 Çivit ve Boyalar

‘Yemenlilerin birçoğunun kıyafetinin rengi mavidir ve boyamada çivit kullanılmaktadır. 1908 yılında iki Alman firması Hudeyde’den her biri 30 kg.olan 900 barrel (1 kg.- 2.2 lbs) kimyasal çivit siparişi almıştır. Bu çivit Hudeyde’de depolanır ve her barrel’i 3.52 dolardır ve bu iyi düşünülmesi gereken büyük bir ihtiyaçtır. 1909 yılında ülkede ekilen çivit miktarı artmış ve bu yüzden ithalatı düşmüştür. Belki de Yemen hiçbir zaman kullanımı kadar çivit üretmeye istekli olmayacaktır, iyi kalitede ve kullanıma hazır kimyasal çivit satın almayı tercih edecektir.’²²⁵

²²⁴ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.172.

²²⁵ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.172.

III. BÖLÜM

YEMEN DEMİRYOLU PROJESİ VE YEMEN DEMİRYOLU HAKKINDAKİ AMERİKAN KONSOLSLUK RAPORLARI

3.1 II. ABDÜLHAMİT'İN YEMEN DEMİRYOLU PROJESİ

Sultan II.Abdülhamit, 1898 yılında Yemen'de isyanların önüne geçecek düzenlemelerin sağlanabilmesi için buraya bir Islah heyeti göndermiştir. Burada gereken iyileştirmelerin yapılması ve Yemen halkını Osmanlı yönetimine ve padişaha bakışı olumlu yönde değiştirmek maksatıyla gereken düzenlemelerin yapılması hususunda talimat vermiştir.²²⁶ Bu ıslah heyeti 1899 yılında Yemen'de gereken değişiklikleri bir rapor halinde hem padişaha hem de Babıali'ye sunmuştur. Bu raporda önerilen değişiklikler arasında bir an önce Hudeyde-San'a arasında bir demiryolu inşa edilmesi gerektiği belirtilmekteydi.²²⁷

1899 yılında, Yemen Valisi Hüseyin Hilmi Paşa da bir tren hattının yapımının ticari ve askeri nakliyei kolaylaştıracağı ve eşkıyayla mücadeleye yardımcı olacağı bu bölgede siyasi bir amacı bulunmayan Almanlara tren yolu yapımı için imtiyaz verilmesinde bir sakınca olmadığını padişaha arz etmiştir.²²⁸ Hüseyin Hilmi Paşa, Sultan II.Abdülhamit'in çok güvendiği bir paşası olduğundan Yemen'e halkı hoşnut etmek için atanmış ve burada çok başarılı bir yönetim sergileyerek, idari yapılarda aksayan işleri ve kişileri tespit etmeye çalışmıştır.²²⁹

Yemen'e gidip tespitlerde bulunan Islah heyetinin raporuyla beraber demiryolu yapımının faydalarını iyice kabul eden padişah bu dönemde burada yapılacak olan

²²⁶ Yahya Yeşilyurt, 'Hüseyin Hilmi Paşa'nın Yemen Valiliği ve Ona Yapılan Suikast', OTAM, 34/Güz 2013, s.261.

²²⁷ Ufuk Gülsoy, a.g.e., s. 247-248.

²²⁸ T.C.Başkanlık Devlet Arşivleri Gen.Müd.Osmanlı Arşiv Daire Başkanlığı, Yayın No:92, **Osmanlı Arşiv Belgelerinde Yemen**, İstanbul,2008, Yıldız Perakende Evrakı Umum Vilayet (Y.PRK.UM),47/53, 3 Ağustos 1899, s.212-213.

²²⁹ Yahya Yeşilyurt, a.g.m., s.261.

demiryolu imtiyazını ilk başta Almanlara vermeyi düşünmüş olsa da daha sonra bu projeyi Hicaz demiryolu projesi içine almıştır.²³⁰

30 Ağustos 1905 tarihinde, Yemen'deki ulaşım ve askeri nakliyatla sıkıntıları yaşandığı için öncelikle Hudeyde-San'a, San'a-Hacur ve San'a-Taiz arasında yeni yolların yapılması için gerekli ödeneğin verilmesi yönünde Meclis-i Mahsusa kararı vardır.²³¹

29 Ekim 1905 yılına gelindiğinde Padişah yaverlerinden Müşir Şakir ve Bern, Brüksel ve Paris Büyükelçisi Müşir Salih'in padişaha sunmuş oldukları layihalarında Yemen'e demiryolu yapımının hem askeri hem de memleketin bayındırlık işleri açısından çok büyük faydalarının olacağı, Cebane limanının temizlenerek ticari açıdan bölgeye katkı sağlayacağı, Cibuti iskelesinin ticari emniyetinin daha iyi korunacağı ve ziraat açısından sulama faaliyetlerinin kolaylaşacağına kadar bir çok faydadan bahsedilmiş ve demiryolunun kısa zamanda işini iyi bilen bir mühendis eşliğinde, Avrupa entrikalarına maruz kalmadan gizli ve hızlı bir şekilde hareket ederek hesapların ve güzergâhın tespit edilmesi için bir an evvel birinin gönderilmesi gerektiği açıkça belirtilmiştir.²³² (EK-XVI-)

Yine, 29 Ekim 1905 tarihinde Hariciye Nazırı Fuad Paşa, Paris Başşehbenderi David Eli Leon Bey'in Padişah'a hitaben yazdığı mektubunu padişaha arz etmiştir. Yemen'de demiryolu hatlarının ortaya çıkma konusunda gerek askeri yönü gerekse ekonomik yönden meydana getirecek menfaatler konusunda imtiyaz sahibi makamının yerinde olacak bir Osmanlı Anonim Şirketinin belirlenecek zaman zarfında oluşturulmasını üzerine almak üzere Yemen'de demiryolu hatlarının inşası ve işletilmesi

²³⁰ Ufuk Gülsoy, 'Yemen Demiryolu Projesi', Tarih ve Medeniyet Dergisi, Sayı:41 Yıl: Ağustos 1997, s. 44.

²³¹ T.C.Başkanlık Devlet Arşivleri Gen.Müd.Osmanlı Arşiv Daire Başkanlığı, Yayın No:92, **Osmanlı Arşiv Belgelerinde Yemen**, İstanbul,2008,Yıldız Sadaret Resmi Maruzat Evrakı (Y.A.Res), 132/55,(29 Cemaziyelahir 1323),s.224-225.

²³² BOA, Yıldız Perakende Hariciye Nezareti Maruzatı (Y.PRK.HR) 34/99 (29 Ş.1323), 29 Ekim 1905

imtiyazının doksan dokuz sene süreyle yüklenmesine izin verilmesi teklifini ve teminat ücretinin kilometre başına yaklaşık 850 Osmanlı lirası olmak üzere ödenmesinin gerektiği ve bu bağlamda Paris Fahri Başşehbenderi David Eli Leon Bey tarafından ifadeleri bulunan gönderilmiş muhtıranın tercümesini padişaha sunmuştur.²³³ **(EK-XVIII-)**

Paris Başşehbenderi David Eli Leon Bey'in 27 Ekim 1905 yılında Hariciye Nezaretine Yemen'e Demiryolu yapımıyla bölgenin siyasi ve iktisadi yönden huzur ve refaha kavuşacağını, Osmanlı askeriyesinin Yemen'in ücra köşelerine dahi gönderilebileceği, Osmanlıyı eski gücüne ve yükseliş dönemine döndürecek bu hattın yapımı ile Osmanlı devletine hem askeri hem iktisadi menfaatler sağlayacağı konusundaki mektubunda ulaşılmıştır.²³⁴ **(EK-XVII-)**

Paris Başşehbenderi David Eli Leon Bey'in Yemen demiryolu yapımıyla ilgili teklifini arzı ve konunun ehemmiyetini açıkladığı mektubunda Osmanlı ile Paris Başşehbenderi David Eli Leon'un demiryolu yapımı için görüşmelere 27 Ekim 1905'de başladığı anlaşılmaktadır. Ayrıca 25 Aralık 1905'de padişah'ın iradesiyle demiryolu inşasına dair inceleme de bulunmak üzere Nafia Nezaretinden Mösyö Zaboro Fiski işe alınmıştır.²³⁵

1906'da Sultan II.Abdülhamit'in emriyle bir Fransız mühendis, arazinin durumunun tespiti, güzergahın belirlenmesi ayrıca Hicaz Demiryolu'na bağlanıp bağlanamayacağının belirlenmesi için Yemen'e gönderilmiştir.²³⁶ 15 Ocak 1906'da bu Fransız mühendise, Mustafa Veysi Efendi'nin refakat etmesi yönünde karar alınmıştır.²³⁷

²³³ BOA, Yıldız Perakende Hariciye Nezareti Maruzatı (Y.PRK.HR) 34/99/3/1, (29 Ş.1323), 29 Ekim 1905

²³⁴ BOA, Yıldız Perakende Hariciye Nezareti Maruzatı (Y.PRK.HR) 34/99/2/1, (29 Ş.1323), 29 Ekim 1905

²³⁵ BOA, İrade Hususi (İ.HUS.) 136/49,27 L.1323, 25 Aralık 1905

²³⁶ Ufuk Gülsoy, a.g.e., s. 253.

²³⁷ BOA, Yıldız Perakende Evrakı Askeri Maruzat (Y.PRK.ASK.) 235/67, 15 Ocak 1906

Mühendisler,Yemen demiryolunun yapımı için farklı güzergahlar belirlemişlerdir. Ve bu farklı güzergahların arasında 230 km.uzunluğa sahip olacak olan Hudeyde-San'a demiryolu hattı ve bu ana hatta ilave olarak San'a-Umran ve Hudeyde-Cebane arasındada iki şube hattı yapılması fikrini benimsemişlerdir. Yaklaşık olarak toplam uzunluğu 284 kilometreyi bulacak olan demiryolunun masrafı ise tahmini olarak 1.500.000 lira yani 36.340.000 frank olacaktı. 1909 yılında Yemen demiryolu'nun yapımına başlanması için kanun çıkmıştır. Bu kanun öncelikle yapımına acil ihtiyaç olan hatların inşası yani Hudeyde-San'a hattı yapımını içermekteydi. Bunun yanı sıra ulaşımda büyük zorluklar yaşanmasından dolayı Cebane körfezine bir liman inşaatı da yapılacaktı.²³⁸

1909 yılında yukarıda mektubunu da gördüğümüz Paris Başşehbenderi Fransız David Elie Leon'a Yemen demiryolu imtiyazı 99 yıllığına verilmiştir. 18 ay içinde inşaatı başlanıp, üç sene sonra asıl hat olan Cebane-Hudeyde ve San'a-Umran arasında ki iki hat ve liman yapılıp bitirilecekti. 99 yıl işletim hakkını koruyan şirket daha sonra haklarını Osmanlı devletine devredecekti. 3 ay içinde inşaatı başlanıp 3 yıl sonrada bitirilmesi kararlaştırılmıştır.²³⁹ Amerikan konsolosu Charles K.Moser'in raporunda demiryolunun bu bölgede yapılmaya başlanması süreci detaylı bir şekilde anlatılmıştır.²⁴⁰

'1909'un sonbaharında Osmanlı hükümeti 14 kişilik bir Fransız mühendis grubunu, Yemen'e Hudeyde ve San'a arasında işleyecek bir demiryolu yapımı için araştırma yapmak için göndermiştir. Dört ay süreyle kalan mühendisler, Nisan ayında raporlarını sunmak için İstanbul'a dönmüşlerdir. Raporda gizli ibaresi olmamasına

²³⁸ Ufuk Gülsoy, a.g.e.,s. 256.

²³⁹ Ufuk Gülsoy, a.g.e., s. 258-260.

²⁴⁰ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.157.

rağmen yine de rapor halka açıklanmamıştır. Bu plana göre, Hudeyde'nin 10 mil (16 km.) kuzeyinde bulunan ve doğal bir liman görünümünde konumlanmış durumda olan Ras-el Kethib denilen yerle anakara arasındaki Cebane'ye bir liman yapılacak ve burada zaten halihazırda 20 feet (6 metre) sahilden denize doğru olan doğal liman görünümlü girinti kolaylıkla derinleştirilecektir. Buradan Hudeyde'ye doğru bir hat çekilecek ve ardından da doğuya doğru bir hatla küçük bir vadiden Rajil'e 35 mil (56 km.) ve sonra Obal'a 20 mil (32 km.)'lik bir ulaşım sağlanacaktır. Hat uzatılıp Saham Vadisine ve sonra da dağlara doğru Obal'dan Sanfur'a 25 mil (40 km.), daha sonra da güneydeki yüksek platolar boyunca Suk-el-sept'e 10 mil (16 km.) gidecek şekilde bağlantıların yapılması planlanmış durumdadır. Şu ana kadar yapılan genel hat doğudan biraz güneye olarak değiştirilse de şu sıralar kuzeybatı'dan Ualann üzerinden Ferch Vadisine 33 mil (53 km.) Esiaz'a 10 mil (16 km.) daha sonra da son olarak San'a'ya 7 mil (11 km.) olacak şekilde planlanmıştır. Toplam uzunluk bu nedenden dolayı yaklaşık 150 mil (241 km.) civarındadır. Bu rota da Suk-el Sept'e varana kadar mühendislik açısından hiçbir zorluk görünmemektedir. Bu noktadan sonra 43 mil (69 km.) Esiaz'a, ağır meyil yüzünden ya dişli çarklar ya da Fransız föniküler sistemi²⁴¹ kullanılmak zorunda kalınacaktır. Bu durum, Suk-El-Sept'in yüksekliğinin 1300 feet'den (420 m.) fazla olmaması ve 50 mil (80 km.) uzaklıkta olan San'a'nın deniz seviyesinden 7,680 feet (2340 m.) yükseklikte olması gerçekliğinden kaynaklanmaktadır. Mühendisler yaklaşık olarak, yapılacak olan bu hattın iki yılda biteceğini ve 10.000.000 dolar'dan biraz daha fazla maliyetinin olacağını tahmin etmektedirler. Görünen o ki bir grup Fransız şirketi Osmanlı hükümeti için bu yolu ve yapımını finanse edeceklerdir.²⁴² Amerikan konsolosu Charlek K.Moser'e göre böyle bir

²⁴¹ Föniküler, raylı bir taşıma aracıdır. Bir dağ veya tepe gibi eğimli arazide, halatlarla yukarıya çekilerek çalışır. İki ayrı aracın aynı anda kullanımı, vagonların her birini karşı ağırlık olarak etkilemesi prensibi ile çalışır.

²⁴² U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.158.

demiryolu Yemen'in en zengin kısımlarının tahrip olmasına neden olacaktır. 'Yapılacak olan demiryolu hattı Arabistan'ın en iyi kahvesinin yetiştiği Ben-i Mohtar'ın kalbinden ve keçilerin ve koyun postunun başlıca yerleri olan Rema ve Beled el Kabirya'nın da içinden geçecektir. Açıklama yapan bir Osmanlı askeri yetkilisi, 1910 Temmuz'unda mühendislerin Obal'a kadar olan yapım projelerinin İstanbul'da onaylandığını, 15 Eylül'den önce de hükümetin yolun diğer kısmı için harekete geçileceğini açıkladı. Başka bir açıklama yapan Osmanlı valisi, 'Son yıllarda, Hudeyde'den San'a'ya olan demiryolu hattının tamamlanması durumunda, San'a'nın güneyinden San'a ve Taiz arasındaki Mokha'ya devam eden bereketli alanda, limanın tekrar ticarete açılıp açılmayacağıyla ilgili sorular vardır. Böyle bir demiryolunun Aden'de şuan da var olan iç ticareti yok edeceğine inanılmaktadır.' şeklinde bir açıklama yapmıştır.²⁴³ (EK-V HARITA)

'Halihazırda araştırılmış olan demiryolunun rotası ve mühendislerce belirlenen yapım özellikleri ve en az Obal'a kadar olan kısmı Osmanlı Meclisince onaylanmıştır. Mühendislerin planlarının başlıca özelliği, Hudeyde'nin Cebane koyuna ki burası Hudeyde'nin 10 mil (17 km.) üzerinde yer alır ve Suk-el Sept'den, San'a'ya bir finüküler veya dişli tren yolu ile giden bir yol yapılacak olan, bir liman inşa edilmesi yönündedir. Yapımında hiçbir olağandışı zorluk bulunmayan ve yapımının bir Fransız imtiyaz şirketinin döşeyeceği yolun yapım maliyeti 10.000.000 dolar'la 12.000.000 dolar arasında olacaktır. Önümüzdeki ocak ayının 1'inden önce yapımına başlanacak olan yolun, Avrupalılar ve Osmanlı tarafından Yemen'de yapım kararı kesin durumdadır.'²⁴⁴

²⁴³ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.159.

²⁴⁴ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.185.

Charles K.Moser yolun yapımında tek bir ciddi ve muhtemel engel olarak gördüğü şeyin Arapların kendi bireysel yaşamlarında ve soyları gereği, yaşamlarında hiçbir değişiklikten hoşlanmayan güçlü karakteristik yapıları olması olarak belirtmiştir. Yemenlilerin yeni kurumlardan nefret ettiğini ve Osmanlının daha önce de Arabistan’a raylar koyduğunu fakat yapılan işler, geceleri Bedeviler tarafından parçalandığını raporunda belirtir. Ona göre bu gibi hareketlerin ilham şekli Osmanlıya verilen bir tepkiden kaynaklamamaktadır. Bahsettiği neden çok daha basittir ve bu da ona göre Arapların değişime olan çok güçlü ve yoğun bir tepki duymalarından kaynaklanmaktadır. Ayrıca yeni valinin, uygulanmaya konulan reformların, yeni demiryolunun Yemenliler tarafından kabullenilmesiyle ve bunun sonucu olarak da bölgedeki barışın ve huzurun kurulmasına niyet ettiğini belirtir.²⁴⁵

3.2 AMERİKAN KONSOLOSLARININ YEMEN DEMİRYOLU RAPORLARI

Amerikan Konsolosu Charles K.Moser, 15 Şubat 1911’de demiryolu yapımıyla ilgili güncel bir rapor hazırlamıştır.²⁴⁶

‘Şahsen Aden’deki mühendislerle konuştuğumda inşaatın, Yemen’deki kolera salgını biter bitmez başlayacağı söylenmiştir. Bana göre bu demiryolunun yapımı, politik ve ticari olarak, Arabistan’ın bu kısmında son yıllarda gerçekleşecek olan en önemli olaydır. Özellikle Osmanlı Hükümeti Hudeyde ve San’a’yı Taiz üzerinden bir demiryolu ile birleştirirse ülke içinde, Aden ticaret hattı bu hatla yıkılacaktır. Ayrıca bu demiryolu

²⁴⁵ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs., January 24th, 1910 - February 27, s.185.

²⁴⁶ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File:Decimal File 867.77, Internal Affairs Of States, Turkey, Railway. Concessions. Construction. Equipment., Dec. 3, 1909 - March 13, 1911.December 3, 1909 - March 13, 1911. s.283.

vasıtasıyla Osmanlı hükümeti ulaşamadığı yerlere askerlerini de ulaştırabilecektir. Bunun da ötesinde, bu gibi bir demiryolu hattının inşası, aynı zamanda bu bölgeye yeni Avrupalı göçmenlerin muhtemel yerleşimini sağlarken, bereketli Yemen'in dünyada çok daha büyük bir ticari alana açılımına imkân sağlayacaktır. Üretimi düşen Mokha kahvesinin üretimi tekrar arttırılabilir. Planlanan demiryolu bu toprak parçası için barışın ve ticaretin artışı anlamına gelmektedir. Belki de İngilizlerin neden Yemende gerçekleşen şu anki olayla bu kadar çok ilgilendirdikleri konusunda da açıkça belli etmedikleri çıkarlarını söylemeye gerek dahi yoktur. Hudeyde-San'a Demiryolu Hattının yapımı şu anda, Kızıldeniz sahilinden 60 mil dağların eteklerinde olan Hacelah'a kadar kesinlik içermektedir. 7 Şubat 1911'de Hudeyde yolunu kullanarak Sinyor G.de Violini ve 9 Fransız mühendis Aden'e varmıştır. Yemen limanları koleradan temizlenir temizlenmez, Hudeyde'ye ilerleyerek, derhal oradaki Yemen'in Hudeyde'deki yeni limanı olacak olan Cebane demiryolu hattının yapımına başlayacaklardır. Bu yeni hat, Bajil ve Obal'den, Hacelah'a doğru uzanacaktır. Bu işin de yaklaşık 8 ayda tamamlanması beklenmektedir. Dağlardaki şiddetli çatışmalar nedeniyle Osmanlı hükümeti şu anda bu demiryolu hattını San'a şehrinin ilerisine götürme konusunda henüz anlaşma kararına varamamıştır çünkü İmam'ın ayaklanan silahlı kuvvetleri karşısında hem inşaat hem de mühendisler bir koruma garantisi verilememektedir. Bu arada, Sinyor de Violini'nin mühendisleri Cebane'den Hudeyde'ye olan hattın inşasını yaparlarken, Mösyö A. Beneyton'un altında çalışan diğer mühendisler Hudeyde'den Ta'iz'e ve oradan da kuzeye Ibb ve Yerim'den San'a'ya doğru yeni bir demiryolu hattının etüdünü yapacaklardır. Fransız mühendisler tarafından 1910 yılının baharında çizilen Hacelah'dan San'a'ya yapılacak olan hattın rotası için henüz Osmanlı hükümeti tarafından onay alınamamıştır. Hükümetin görüşü bu rotanın çok büyük zorluklar içerdiği, maliyetin çok yüksek olacağı ve askeri nedenler dışında ülkenin bu kısmının demiryolu yapmak için üretimsiz bir durumda olacağı yönündedir. Diğer bir taraftan Hudeyde'nin güneyinde bulunan Zebid'e

sonrasında Beyt-ül Fakih'e ve Ta'iz'e oradan da San'a'ya gidecek olan bir hat, Yemen'in pratikte en verimli olan kısmını tahribata uğratacaktır. Bunun yanı sıra çok daha uzun olacak olmasına rağmen bu hattın yapımı bir önceki planlanan hatta nazaran daha az zorluk içermektedir ve son derece önemli bir askeri değere sahiptir. Bu demiryolu hattının, şu an Aden'in sahip olduğu ticari hacmi yerle bir edeceğini söylemeye gerek bile duymuyorum. 30 yıldır Fransız şirketi için doğu'da demiryolu yapımıyla tecrübelenmiş Sinyor de Violini, ilk önce inşaat kampını Cebane'ye kurduracaktır ve yapım malzemeleri, demir hatlar, traversler, iki adet lokomotif gibi malzemeler şu anda Hudeyde'ye doğru yola çıkmış durumdadır. Demiryolu hattı standart ağırlıkta ve hattın yatağı 1.05 metre genişliğinde olacaktır. Fransız imtiyazı olan firmanın çalışanları olan yapım mühendisleri, bu demiryolu hattının, Fransız-Osmanlı Bankası'nın başkanlığında Osmanlı hükümeti için yapımını üstlenmiş durumdadırlar.²⁴⁷ (EK-VIII)

Charles K.Moser 22 Mart 1911'de, Hudeyde Konsolosluk memuru Erich Lindenmeyer'in demiryolu raporunu Washington' a yollamıştır.²⁴⁸

'2 Mart 1911, yeni vali İzzet Paşa ve Yemen vilayeti komutanı resmi olarak Hudeyde demiryolunun açılışını yaptılar. Osmanlı yöneticilerinin katıldığı, Hudeyde'deki yabancı konsoloslar, müslüman ruhani liderleri, Şerai Paşa, Hudeyde müdürü Yemen'de ki ilk yapılacak demiryolu için açılış töreni düzenlenmiştir. İlk kısım olan Hudeyde yolu ile Cebane- Hacile hattı dört ila sekiz ayda tamamlanacaktır.²⁴⁹

247 U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.77, Internal Affairs Of States, Turkey, Railway. Concessions. Construction. Equipment., Dec. 3, 1909 - March 13, 1911.December 3, 1909 - March 13, 1911. s. 284.

248 U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.77, Internal Affairs Of States, Turkey, Railway. Concessions. Construction. Equipment., March 8th, 1911 - May 17th,1921. March 8, 1911 - May 17, 1921, s. 107-108.

249 U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:**

Görevli Amerikan konsolosu, Charles K. Moser 1911 yılında, Aden'den ayrılmıştır ve yerine Walter H.Schuls atanmıştır. 1911 yılı boyunca Yemen savaş yeridir. İmam Yahya ve İmam İdrisi ayaklanmıştır. Yeni konsolos 15 Ocak 1912'de Yemen Demiryolunun gelişimine dair Hudeyde konsolosluk memurunun hazırlamış olduğu raporu Washington'a yollamıştır.²⁵⁰

'Burada Demiryolu şirketinin yönetici şefini gördüm ve size ilk olarak şirketin yapımın ilk 112 kilometresi için ki, burası da buradan Hacile'ye dağ eteklerinden bir hat demektir, bu hat için anlaşma yaptıklarını bildirmekten onur duyarım. İlk kısım olan bu hat, buradan yeni liman Res-el Ketib'e mümkün olan en acele şekilde yapılırken Hacile ve San'a arasındaki hattı şirketin mühendisleri etüd edip son kararı böylelikle vereceklerdir. Şu ana kadar Hudeyde- Ras-el Ketib hattının üç kilometresi yapılmıştır ve sekiz gün önce ilk lokomotif burada yolculuk yapmıştır, ayrıca demiryolu duvarı da yapılmış fakat ray döşenmemiştir, iş normal bir şekilde devam etmektedir. Yemen'de neredeyse hiç sulama imkânı yoktur. Demiryoluyla ilgilenenler bu konu üzerine çalışma yapmışlardır ve sonuç olarak dağların suyunu muhafaza etmek için çok dik ve açık olduğu sonucuna varmışlardır.Su kumlu yüzeyde bir kere gözüktükten sonra bitkilere doğru çabucak akmaktadır. Bunun yanı sıra her zaman savaşın olduğu böyle bir ülkede demiryolu zaten bir riskken ,sulama şu anda daha büyük bir risk olarak görülmektedir. İlk kısım demiryolu için makineler ve lokomotif ihtiyacı neredeyse hiç yoktur. Fakat daha fazla ihtiyaç olması halinde, Amerikan endüstrisinin sunduğu ürünlere her zaman ihtiyaç duyulabilir. Amerikan ürünlerinin Yemen gibi demiryollarında çok faydalı olduğunu

Central File: Decimal File 867.77, Internal Affairs Of States, Turkey, Railway. Concessions. Construction. Equipment., March 8th, 1911 - May 17th,1921. March 8, 1911 - May 17, 1921. s. 107-108.

250 U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:**

Central File: Decimal File 867.77, Internal Affairs Of States, Turkey, Railway. Concessions Construction. Equipment., March 8th, 1911 - May 17th, 1921. March 8, 1911 - May 17, 1921,s. 1-3.

öğrenmiş bulunuyoruz, sadece üreticilerimizin alıcılar tarafından istenen küçük değişiklikler yapılması ve tek bir modele bağlı kalmaması gerekmektedir. Bunun yanı sıra, temsilciler ya da memurlar Avrupa’da da olabilirler çünkü kablo yazışmaları çok zaman alacağı için basit bir telefon konuşması gerekirse diye , Alman ya da Belçikalı üreticinin soracağı küçük bir konu için daha uzun kabloları ihtiyaç duyulmaktadır. Dahası tekliflerde ölçüler ve boyutlar inç ya da feet olarak değil, metre olarak verilmelidir ve kullanılan dil Fransızca olarak da yazmalıdır. Sık sık şirket Amerikan ürünleri almak istesede, hem ucuz hem de iyi kalitede ürünlerimiz olmasına rağmen çalışanlar kullanılan İngilizce talimatları ve İngilizce’yi bilmemektedirler ve bu yüzden de tüm kullanım detaylarını mükemmel şekilde anladıkları Alman ya da Belçika ürünlerini tercih etmektedirler. Amerikan üreticilerine tavsiye edebileceğim, Paris’deki ‘Le Syndicat de Chemin de Fer en Turquie’ (Türk Şemendifer Şirketi)’ne kendilerini tanıtmaları veya daha da iyisi şirkete ölçülerin metre olarak verildiği ve Fransızca olarak basılan kataloglarını göndermeleri yönünde olacaktır.’²⁵¹

19 Ocak 1912 tarihli Konsolos Walter H.Schuls Hudeyde-San’a demiryolu ve Yemen sulama ödenekleriyle ilgili bir rapor göndermiştir ve 3.000.000 kişinin yaşadığı bölgede Amerikan çıkarlarının gerektirdiği yatırımın yapılabilmesi için Hudeyde-San’a Demiryolu ve sulama projeleri için gerekli olan araştırma için Hudeyde’deki Amerikan Konsolosluk memurunun çok meşgul olmasından ötürü, dışarıdan bir yardım sağlamak için küçük bir ödenek istemiştir. Amerikan’ın lokomotif şirketleri için doğacak olan fırsatlar konusunda bilginin tam olarak sağlanması ve halihazırda 10.000.000 dolarlık demiryolu girişiminin olduğu Yemen’de raylar, demiryolunda kullanılacak diğer ürünlere

²⁵¹ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.77, Internal Affairs Of States, Turkey, Railway. Concessions.Construction. Equipment., March 8th, 1911 - May 17th, 1921. March 8, 1911 - May 17, 1921,s. 1-3.

ihtiyaç duyulacağını ve Fransız mühendislerin ülkeyi kapsamlı bir ıslah sistemi için araştırdıkları konusunda bilgi raporu göndermiştir.

21 Şubat 1912 tarihinde Walter Schuls, Hudeyde-San'a Demiryolu çalışmalarının durmasıyla ilgili olarak Hudeyde Amerikan Konsolosluk memuru Sigd. Erich Lindenmeyer'in raporunu Washington'a göndermiştir. 17 Şubat 1912 tarihli rapora göre; Arman Behic isimli geminin Fransız Konsolosluk çalışanı olduğu söylenen Mr.Henriette'le beraber geldiği ve öğrenildiği kadarıyla bu gemiyi Fransız hükümeti'nin Hudeyde-Hajila hattı ve Ras el-Katib'de çalışmakta olan mühendisleri almak için geldiği yönündedir ve bunun nedeninin de imtiyaz sahibi şirketin Osmanlı hükümetinden ücret alamadığından dolayı çalışmayı durdurduğu yönünde olduğu tahmin edilmektedir. San'a'da çalışılan demiryolu hattının devam etmekte olduğu ve geminin Aden'e doğru gideceği bilgileri verilmiştir.²⁵²

29 Şubat 1912'de ise Paris'deki Amerikan Büyükelçisi, Hudeyde-San'a Demiryolu ile ilgili özel olarak hazırlanmasının istendiği ve hazırladığı bir raporu vardır.²⁵³

'Efendim 10. ivedi tarihli, 344 numaralı talimatla (File No:867.77/233) Hudeyde'den, Kızıldeniz'deki Osmanlı kıyısı San'a'ya yapılacak olan demiryolu'nun gelişimiyle ilgili Amerikan çıkarları için fırsat oluşturabilecek imkanlar açısından benden istenilen rapora istinaden aşağıda ki raporu sunmaktan onur duyarım;

252 U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.77, Internal Affairs Of States, Turkey, Railway. Concessions.Construction. Equipment., March 8th, 1911 - May 17th, 1921. March 8, 1911 - May 17, 1921, s.109

253 U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.77, Internal Affairs Of States, Turkey, Railway. Concessions.Construction. Equipment., March 8th, 1911 - May 17th, 1921. March 8, 1911 - May 17, 1921,s.100.

‘Osmanlı bölgesi olan El-Yemen’de yapılması planlanan Hudeyde-San’a demiryolu projesi’nin toplam uzunluğu 350 km (217 ½ mil) vardır. Yapım halinde olan ilk kısım 120 km.(74 mil) ve Hudeyde’den 30 km. yani yaklaşık 19 mil mesafe ray döşendi. İlk kısım için gereken raylar, bağlantılar ve ekipmanlar Fransa ve Belçika’dan alındı ve bunlar kısmen gönderildi.Geçen, 24 Ocak’da İtalyan blokajı yüzünden daha fazla ürünün gitmesi önlendi ve işin bir kısmı askıda kaldı, tamamlamak için bu blokajın kalkması beklenmektedir.Yolun kalan kısmı olan 228 kilometre yani 142 mil için gereken malzemenin teminine dair sözleşme yapılmamıştır, bunun başlıca nedeni Osmanlı hükümeti ve demiryolu şirketi arasında hattın hangi yolu takip edeceği konusunda tam olarak anlaşma sağlanamaması gösterilebilir.Bir kaç farklı güzergahın yol araştırması şu sıralar yapılmaktadır ve kolayca ulaşılabilecek olan konum için anlaşma yapılması bekleniyorsa da hükümetin ilk kısmın tamamlanmasından ve pratik yapılmasından önce işin geri kalanı için ray ve malzeme özelliklerini belirlemek için bekleme olasılığı da bulunmaktadır. Aynı zamanda herşey Osmanlı ve İtalyanlar arasında yapılacak olan barışın sağlanmasını beklenmeye bağlıdır ve bu durum da çalışmalar yeniden başlayacak ve ürünlerin buraya geliş izni verilecektir. Bu demiryolu yapımı için alınan kredi için Osmanlı hükümeti ‘La Banque Française pour le Commerce et Industrie’ ile pazarlık etmiştir. Adresi ise; No:9 Rue Boudreau, Paris’tir.Demiryolu şirketinin adı ‘La Compagnie Ottoman du Chemin de Fer Odeidah-San’a’dır ve İstanbul’da ofisleri vardır. Hattın inşaatı ve malzemeleri için anlaşılan müteahhit ‘Le Syndicat des Chemin de Fer en Turquie’ofisinin adresi ise No:3 Rue Meyerbeer, Paris’tir ve tüm rayların bağlantıların,malzemelerin ve diğer taleplerin gönderildiği adres de budur.Birinci kısım için alınan malzemelerin özellikleri geri kalan iş için istenebilir de istenmeyebilir de. Özellikler aşağıda ki gibidir;

- (a) Demiryolu ölçüsü 1 metre 5 santimetre bu da 39.568 inç’ eşit.

(b) Raylar standart ölçülerde bu da her metrenin ağırlığı 25 kilogram bu da eşittir Lbs.55.lb avoirdupois (İngiliz tartı sistemi) 3 fit’de 37 inç demiryolu uzunluğu olarak

(c) Çelik hatlara bağlanacak olan hatların uzunluğu Avrupa modellerine göre, 35 kilogram, her biri 77 inçe eşittir.²⁵⁴

‘Raylar, bağlantıları, değişim parçaları, lokomotifler, yük ve yolcu arabaları ve diğer çeşitli ihtiyaçlar yapımda gerekli olmakta ve yeni demiryolu hattı sınıfı için gerekli olan malzemelerdir yukarıda sayılanlardan meydana gelmektedir. Fransız veya Avrupa ürünlerine karşı bir olumlu izlenim varsa da baskın ve en önemli dikkate alınan hususlar, ürün fiyatları, kalitesi ve teslimat çabukluğudur ve bu bağlamda Amerika devleti fazlasıyla rekabete hazırdır.’²⁵⁵

‘Yukarıda bahsedilen koşullar şu an belirsiz olmakla birlikte Şirket demiryolunu tamamlamak için gerekli olan materyalleri almak üzere teklif almaya hazırlanacaktır ama o zaman geldiğinde, bu konsolosluk malzemelerin özellikleri, alınmak istenen miktar, ölçüleri ve diğer detayları içeren gerekli bildirim yapmanın sözünü verir ve o zaman şirket yönetimi Amerikan üreticilerinden aldığı teklifle çok büyük memnuniyet duyacaktır.Malzemeler Kızıldeniz’deki iyi bir liman olan ve büyük gemiler için emniyetli demirleme bulabileceği Cebane limanına gönderilecektir. Verilecek tekliflerin metre

²⁵⁴ U.S. ,National Archives, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.77, Internal Affairs Of States, Turkey, Railway. Concessions.Construction. Equipment., March 8th, 1911 - May 17th, 1921. March 8, 1911 - May 17, 1921,s.100.

²⁵⁵ U.S. ,National Archives, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.77, Internal Affairs Of States, Turkey, Railway. Concessions.Construction. Equipment., March 8th, 1911 - May 17th, 1921. March 8, 1911 - May 17, 1921,s.100.

ağırlığı ve ölçüleri ile verilmesi ve değerler Fransız para birimiyle verilecek şekilde şartlara eklenecektir.²⁵⁶

15 Mayıs 1912 yılında Amerikan Konsolos'u Walter H.Schulz Washington'a 11 Nisan 1912 tarihli Hudeyde Konsolosu Erich Lindenmeyer'in raporunu göndermiştir.²⁵⁷

Raporda, Hudeyde-San'a Demiryolu çalışmalarının tamamen durduğunu bildirir ve bütün mühendislerin ayrıldığını tüm malzemelerin Ras-el Ketib'de açık havada hiçbir koruma olmadan tutulduğunu söyler ve işin bitiş nedeni hakkında bilgisi olmadığını ve Ras el-Ketib'de tutulan malzemelerin ne olduğu ve değeri hakkında bilgi alabilecek kimsenin kalmadığını söyler ve ikinci kısım mühendislerin hala San'a-Taiz – Hudeyde demiryolu üzerinde çalışmalar yaptığını söylemektedirler. Bu hat 575 kilometre uzunluğunda olacak olsa da hükümetin teklifi kabul etme umudunun olmadığını belirtmektedir.²⁵⁸

3 Aralık 1912'de Aden Konsolosu Walter H.Schuls Washington'a, 24 Kasım 1912 tarihli Erich Lindenmeyer'in Le Syndicat de Chemins de Fer en Turquie tarafından terkedilişiyle ilgili bir rapor daha gönderir.²⁵⁹

²⁵⁶ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.77, Internal Affairs Of States, Turkey, Railway. Concessions. Construction. Equipment., March 8th, 1911 - May 17th, 1921. March 8, 1911 - May 17, 1921, s. 100-103.

²⁵⁷ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.77, Internal Affairs Of States, Turkey, Railway. Concessions. Construction. Equipment., March 8th, 1911 - May 17th, 1921. March 8, 1911 - May 17, 1921, s. 119.

²⁵⁸ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.77, Internal Affairs Of States, Turkey, Railway. Concessions. Construction. Equipment., March 8th, 1911 - May 17th, 1921. March 8, 1911 - May 17, 1921, s.120.

²⁵⁹ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.77, Internal Affairs Of States, Turkey, Railway. Concessions. Construction. Equipment., March 8th, 1911 - May 17th, 1921. March 8, 1911 - May 17, 1921, s. 147-149.

‘Efendim. Ras el-Ketib’le ilgili olarak aşağıda ki hususları bildirmekten onur duyarım.

‘Demiryolu’nun geleceğiyle ilgili gittikçe öğrendiğim şey Osmanlı devlet işlerinin üzücü halini görerek, yapımına devam edilmeyeceği yönündedir. Yemen demiryolundan önce Osmanlı’da daha birçok gelişmenin yapılmak zorunda olmasıdır. Bunun yanı sıra hiç para bulunamamaktadır ve Osmanlı’nın elinde hiç nakdin olmaması, bitiş nedeninin başlıca sebeplerinden biridir. Yakın zamanda demiryolu inşaatı devam etmeyecektir. Türk arkadaşlarım hala bana eğer demiryolu yapılırsa bunu bir şirketin değil, devletin kendisi tarafından yapılacak olduğunu belirtmiştir. Bu gelişmeler buradaki Belçikalı konsolos yardımcısı tarafından az çok teyit edilmiştir. Bir Belçika şirketi buradaki demiryolu şirketi için bir buz makinesi siparişi almış ama bütün iş tamamlanamamıştır çünkü başlangıçta demiryolu şirketiyle problem yaşamışlar daha sonra son dakika demiryolu şirketi tamamen tasfiye edilmek zorunda kalıncada, makine burada ocak ayından beri dışarıda açıklıkta, yerde kalmıştır ve tabiki tamamen bozulmuştur. Bu Belçika fabrikasının sahibi de Belçika konsolos yardımcısına demiryolu şirketinin bittiğini ve şu ana kadar da demiryolu yapımının bittiğini göremediğini yazmıştır. Size bu bilgileri gizli olarak veriyorum.’²⁶⁰

3.3 AMERİKA’NIN OSMANLI BAYINDIRLIK İMTİYAZLARINA BAKIŞI

Osmanlı-Amerikan ticari ilişkilerinin başlaması 1797’de ilk Amerikan ticaret gemisinin İzmir’e gelişiyle başlamıştır.²⁶¹ Osmanlı’da İzmir bir liman şehri olduğundan ticari ilişkiler kurmak için Amerikalı işadamları buraya gelmişler ve burada İngiliz

²⁶⁰ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.77, Internal Affairs Of States, Turkey, Railway. Concessions.Construction. Equipment., March 8th, 1911 - May 17th, 1921. March 8, 1911 - May 17, 1921, s.147-149.

²⁶¹ Melek Öksüz, ‘Osmanlı Topraklarında Hukuki Statü Arayışı ve Varlık Mücadelesinde Amerikan Kurumları’ ,*History Studies*, Volume 2/1, 2010, s.150.

konsolosluğu korumasıyla ilişkilerini ilerletmeye çalışmışlardır.²⁶² Bu tarihten sonra Osmanlı ve Amerika arasında Ticaret ve Seyrisefain anlaşması imzalanmış, Amerika'ya en ayrıcalıklı ülke statüsü verilmiştir. Bu anlaşmaya göre Amerikalılar Osmanlı devletinde ticari simsarlar kullanma hakkına sahip olmuşlardır. Ermenilerle ilişkileri bu dönemde geliştirmişlerdir. Daha sonra iki ülke 1862 yılında yeni bir Dostluk ve Ticaret Antlaşması daha yapmıştır.²⁶³

19.yüzyılın ikinci yarısında, teknolojik gelişmeler yönünden Amerikada demiryolu ve gemicilik konularında Avrupayla rahatlıkla rekabet edecek düzeye gelmiştir.²⁶⁴ Avrupalı devletler arasında yaşanan demiryolu imtiyazına sahip olma rekabeti²⁶⁵ Amerika'yı da içine çekmiş ve 1908 yılından itibaren Osmanlı demiryolu projeleriyle ilgilenmeye başlamıştır.²⁶⁶

21 Şubat 1910 yılında, Amerika'nın İstanbul Büyükelçisi Oscar S.Straus Osmanlı'daki İmtiyazlarla ilgili Washington'a bilgi veren notasında genel durumu şu şekilde özetlemiştir,²⁶⁷

'Temmuz 1908'deki yeni rejimin kurulmasından beri, demiryolları yapımı, tramvaylar, elektrik aydınlatmaları, telefonlar gibi konularda hiçbir şekilde imtiyaz verilmemektedir yalnız tek bir istisna dışında, o istisna ise 'Mahsusa' adıyla bilinen, limanların yanında gemilerini işleten, Osmanlı vapur firmasıdır. Önceden hükümetin

²⁶² Yahya Bostan, **The United States'Efforts at Being a Great Power and Its Effects on Ottoman-United States Relations at The End of the Nineteenth Century**, Boğaziçi Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, 2006, s. 42.

²⁶³ Melek Öksüz, a.g.m., s. 150.

²⁶⁴ Metin Ünver, '**Teknolojik Gelişmeler Işığında Osmanlı-Amerikan Silah Ticaretinin İlk Dönemi**', *Ankara Üniversitesi Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt: XXXII, Sayı:54, s.204.

²⁶⁵ İsmail Yıldırım, a.g.m., s. 318.

²⁶⁶ Bige Sükan Yavuz, '**Fransız Arşiv Belgeleri Işığında Chester Demiryolu Projesi**', *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, sayı: 24, Kasım 1999-2003 s.529.

²⁶⁷ U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.77, Internal Affairs Of States, Turkey, Railway. Concessions. Construction. Equipment., Dec. 3, 1909 - March 13, 1911.December 3, 1909 - March 13, 1911. s.37.

tekeline olan ve hisse senetlerinin çoğunluğu Osmanlıların elinde olan Türk şirkettir. Kamu gelişimi için verilmesi gereken çok çeşitli imtiyazların gecikmesi hususunda inanılmaz şikayetler vardır ve bu konuda Kamu İşleri Bakanı suçlanmaktadır. Kendisinin bu konudaki demeçleri ‘*La Turquie*’ isimli önde gelen gazetelerine verdiği demecin bir çevirisini ek de gönderiyorum. Bu ifadeler neden bahsi geçen imtiyazların geciktiğine dair bir açıklama veya savunma niteliğindedir. Bir de önümüzde şu zorluk vardır; yönetsel ve yasama fonksiyonları kesin çizilmiş bir durumda değildir ve bunun nedeni, alelacele, kesinlik olmadan ve tamamlanmamış bir anayasa ile yeni kurulan bir hükümet ve beraberinde tüm konuları ele alan ve hükümetin durumuna benzer bir idaresi olan Mebuslar Meclisinin mevcudiyetidir. Bunun yanı sıra birçok yetkili ki buna Kamu İşleri Bakanı’da dahildir, idari tecrübeden yoksun ve yetkililerin altında çalışan kişilerin de tümü yeni ve tecrübesizlerdir. Birçok bakan Meclis-i Mebusan tarafından eleştirilme korkusuyla sorumluluk almaktan kaçınmaktadır, Meclis-i Mebusan’ın idari denetleme yetkisi olması da bu korkuyu daha fazla büyötmektedir. Birkaç hafta önce Sadrazam’la bu konuyu şahsen konuştum ve sonrasında Parlamento’da yaptığı konuşmasında idare ve yasama fonksiyonları arasındaki sınırın belirlenmesi konusuna değinmiştir. Amerikan temsilcileri, Manning ve Maxwell and Moore ve diğerleri, birkaç aydır, Kamu İşleri Bakanlığında müzakereleri süren, Anadolu’da iki bin kilometre uzunluğunda yapılacak bir demiryolu imtiyazını almak için uğraşsalar da bana göre gereksiz ve pratik olmayan bu hükümetin istediğı zahmetli koşullardan dolayı şu ana kadar bir sonuca ulaşabilmiş değildirler. Bu konular her gün tartışılmaktadır ve onlara yardım hususunda yapabileceğim herşey için çaba sarfetmekteyim. Amerikan temsilcileriyle sayısız toplantıya giriyorum ve bir çok Bakan’la görüşerek onlara Amerikan temsilcileriyle çalışırken sahip olacakları avantajları gösteriyorum. Osmanlı yetkilileriyle çalıştığım uzun yıllar bana bu girişimlerin istenilen sonucu vermeyeceğı konusunda tahmin yürütmemi sağlasa da Amerikan temsilcileri çok umutlular.Osmanlı ayrıca ekonomik

olarak enerjiden ve girişimden yoksun durumdadır. Tarım da çok sınırlı yapılmaktadır ve buraya modern bir sistemin getirilmesi bile çok uzun yıllar sürer ve bunu yapabilmek için çok geniş sulama sistemlerinin inşası, karayollarının gelişme zorunluluğu ve vergi sisteminin yeniden düzenlenmesi gerektiği düşünülmüştür. Şu anki vergilendirme sistemi ve sonra alt vergilendirmelerin çeşitliliği baskıyla konulmuştur ve bu yüzden de üretici çok aşırı alınan %10'luk vergiyi vermek yerine devlete, bu sistem altında hükümet oranının çok daha yüksek olan oranını vermeye mahkûm edilmiştir. İtiraf ediyorum ki Osmanlı'nın Amerikan kapitalinin yatırımlarının kârını ödeyebileceğini sanmıyorum.²⁶⁸ diyerek 1910 yılında Osmanlı'da ki bayındırlık fırsatlarının Amerikan üreticileri için çok zorlu yatırımlar olduğunu ve bu yatırım imtiyazlarının alınmasının da ne kadar zorlu hatta imkansızla yakın olduğunu da altını çizmiştir.



268 U.S. ,National Archieves, Turkey: **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929:** Central File: Decimal File 867.77, Internal Affairs Of States, Turkey, Railway. Concessions. Construction. Equipment., Dec. 3, 1909 - March 13, 1911.December 3, 1909 - March 13, 1911,s. 37.

SONUÇ

Yemen, Osmanlı devletinin hakimiyetini kurmakta en çok zorlandığı vilayeti olmuştur.Yemen hem uzak mesafesinden dolayı hem de dış sömürgeci devletlerin müdahalelerinin etkisiyle bilhassa İngilizlerin kışkırtmaları ve birbiri ardına çıkan ayaklanmalar esnasında çok büyük sefaletler çekmiştir.Tezimizin ana konusunu, İngiliz yönetiminde olan Aden şehrinde görevli Amerikan Konsolosu Charles K. Moser 'in Yemen'in iç bölgelerine yaptığı bir ziyaret sonrasında sahip olduğu izlenimleri ve gözlemlerini anlattığı detaylı raporu oluşturmaktadır. Yemen'deki reform sürecini oldukça detaylı bir şekilde anlatması Yemen'in o günkü durumunu anlamamız açısından çok büyük bir önem arz etmektedir.

Yemen, Osmanlı Devleti'nin yönetimi altında sömürgeci bir yaklaşımla idare edilmemiştir. Fakat adil olmayan, hırslı ve gaddar yerel yöneticilerin de zaman zaman inisiyatifine bırakılan Yemen halkının sıkıntılar çektiği de bilinmektedir. Yemen'de Osmanlı devleti tarafından yapılan hastaneler, okullar, iskeleler ve benzeri kamusal kalkınmayı destekleyecek yatırımlar olmuştur. Osmanlı'nın genel politikası, egemenliğinde yaşayan halkları oldukları halde bırakmayarak, merkezden uzak da olsalar yaşam koşullarını iyileştirmeye yarayacak yenilikleri getirmeye gayret etme yönünde olmuştur.

Çalışmamızın ana konusunu oluşturan raporda ; Yemen'in iktisadi vaziyeti, sosyal durumu ,tarımsal faaliyetleri, görevlilerin durumu, dini hayatları gibi bir çok konu son derece ayrıntılı olarak ele alınmış, halkın türlü tarımsal faaliyetlerle hangi ekinleri biçtikleri bunları ne kadara sattıkları nasıl suladıkları neleri yetiştirmeyi daha çok tercih ettikleri son derece detaylı anlatılmış , uygulanan sulama yöntemleri olsun bahçelerinde yetiştirilen ürünlerin çeşitliliği ev fiyatları, ev vergileri hakkında dahi bilgi verilmiştir.

1908 yılında Sultan Abdülhamit döneminde II.Meşrutiyet'in ilanıyla Avrupa'dan edindikleri bilgiler ve gözlemler doğrultusunda, kurulan yeni hükümetle beraber, yenilikçi fikirleri uygulama çalışmaları Yemen'de karşımıza çıkmaktadır. Yenilikçi fikirlerle Yemen'de yeni bir devlet düzeni kurmaya çalışan yeni bir Vali ve onun memurlarının davranışsal ve yönetsel farklılıkları Amerikan konsolosu tarafından bizlere aktarılmıştır. Yemen stratejik konumundan dolayı ve Mekke ve Medine'ye de yakınlığının da etkisiyle önemini hiç kaybetmemiştir. Hem İngilizlerle verilen güç mücadelesi hem yerel halkın farklılıkları ve farklı dini mezheplere sahip olmaları karmaşık bir politika güdülmesini gerektirmiştir. Osmanlı'nın farklı reform programıyla yönetimi ve aynı zamanda ülkenin kalkınması için nasıl bir çaba sarf edildiği bizlere oldukça açık bir şekilde Amerikan konsolosu tarafından aktarılmıştır. Ayrıca bu politikaların halk tarafından nasıl karşılandığı ve ne şekilde yorumlandığına da yer verilmiştir.

1898 yılında II.Abdülhamit'in çok güvendiği bir paşasıolan H. Hilmi Paşa'yı Yemen'e ataması ve beraberinde bir de Islah Heyeti gönderdiğini biliyoruz.²⁶⁹ Amerikan Konsolosu Charles Moser'in bahsettiği reform programlarının da H. Hilmi Paşa ve Islah Heyeti tarafından yapılması planlanan reform programını Mehmet Ali Paşa uygulamaya çalışmıştır. Bu durum bize aslında yapılan Islahat çalışmalarının neticesinde Yemen'in gerçekten Osmanlı devleti için artık bir problem teşkil etmesinin önlenmesi ve kendi başına ayakta durabilmesi için verilen bir çaba niteliğinde görülebilir.

Osmanlı'nın 1839 yılında başladığı reform çalışmaları , Avrupa'nın teknik bilgisine ve gücüne yaklaşmayı umut ettiği Tanzimat Devri'nin en önemli öğelerinden biri de demiryollarının yapımı olmuştur. Demiryolları modernleşmenin en temel gereklerinden biri olarak görülmüştür. Sultan II.Abdülhamit demiryollarının yapımı için

²⁶⁹ Yahya Yeşilyurt, 'a.g.m.,s. 257-285

uygulanen imtiyaz verme, yani başka bir devlete yaptırma sonra işletme hakkını vererek daha sonrasında devlete devrinin gerçekleştirilmesi yoluna gitmiştir. Osmanlı devletinin içinde bulunduğu ekonomik sıkıntılar, yetişmiş kalifiye çalışan yokluğu gibi nedenlerle bu yöntem uygulanmaya başlanmıştır. Osmanlı devletinin verdiği bu imtiyazlar Avrupa devletlerinin iştahını kabartarak kendi aralarında çok ciddi bir rekabete girmelerine neden olmuştur. Bu dönemde yeni yeni dış pazarlara açılan Amerika'nın da Osmanlı pazarına girme isteği Avrupalı devletleri rahatsız etmiştir. Amerika, bu durumu Avrupa devletleriyle çatışmadan boşlukları doldurma şeklinde yapmaya çalışmıştır. Raporda da görüleceği üzere önce ihtiyaçları ve mali durumu belirleyip daha sonra ihtiyaca yönelik tanıtım yapmayı, kataloglar yoluyla ya da gerekiyorsa teknik bir elemanla tanıtımın yapılarak piyasaya girilmesi amaçlanmaktadır. Amerikan temsilcilerinin öncelikle ticari ilişkileri sağlamaya yönelik kişilerle çalıştığı görülmektedir. Hudeyde şehrindeki Amerikan temsilcisi Amerikalı bile olmadığı halde, Konsolosun dediği şekliyle temsil ettiği halkın ruhunu ve kurumlarını dahi tanımadığı halde, bölgede en büyük Avrupa firmasının yöneticisi olması sayesinde Amerika'nın ticari temsilcisi, konsolosu olduğunu görmekteyiz. Amerika Yemen'de yapılacak olan demiryolu imtiyazının Fransızlara verildiğinde dahi satılabilecek lokomotifler ya da diğer teknik aletler yoluyla kazanım sağlamaya da çalışmıştır.

Sultan II. Abdülhamit'in demiryolu yapımına olan inancı sayesinde hem Yemen'i elde tutabilmek hem de Yemen halkına onları da ekonomik yönden kalkındıracağı inancını verirken aynı zamanda Yemen'e asker göndermenin zorluklarını da düşünmüş, ayaklanmaları daha kısa sürede bastırabilmek için asker naklinin ve mühimmat sevkiyatının hızlı olabilmesi için en etkili yol olarak gördüğü demiryolları yapımını, Yemen'de de uygulamaya karar vermiştir. Osmanlı devleti içinde bulundukları iktisadi zorluklara rağmen bu demiryolunu yapabilmek için büyük bir çaba sarfetmiştir. Bu

demiryolunun yapılmasının gerekliliği İttihat ve Terakki tarafından da benimsenmiştir. Bu demiryolu fikri Yemen halkını da heyecanlandırmıştır.

1911-1912 yılları arasında İtalya'yla yapılan Trablusgarp Savaşı esnasında Demiryolu'nun başlangıç noktası kabul edilen ve limanın yapımına başlanmış olan Cebane Körfezi bombalanmış ve Yemen'in ticari olarak en büyük engelini teşkil eden nakliye sıkıntısı bu yüzden çözülememiştir. Demiryolu çalışmalarının bir süre durmasına yol açmıştır bu durum. Yemen'den ihraç edilecek ürünlerin Hudeyde limanından binbir zorlukla gemilere yüklenmeye çalışılması sonucu dış dünyaya ürünlerini yeterince açamaması ve oluşan nakliye ücretleri üreticinin sırtında bir kambur oluşturmuştur. Bu demiryolu yapımı hakkında Amerikan Konsolos *'Bana göre bu demiryolunun yapımı, politik ve ticari olarak, Arabistan'ın bu kısmında son yıllarda gerçekleşecek olan en önemli olaydır.'* diyerek durumun önemini vurgulamıştır. Yemen'de demiryolu yapılması hem güvenlik hemde ekonomik geleceğini belirleyecek olan bir proje olmuştur.

Yemen'de yapılması tasarlanan demiryolu projesi tamamlandığı takdirde İngiltere'nin bölgedeki hem ticari hem de askeri avantajlarını yitireceği çok açıktır. Yemen'de böyle bir demiryolu'nun olması demek Osmanlı askerinin ve mühimmatının bu bölgeye naklini hızlandıracaktı ve bu da Osmanlı yönetiminin çok daha güçlenmesi ve Yemen'de daha etkin, güçlü ve istikrarlı bir yönetim sağlanması anlamına gelecekti. Osmanlı devletinin burada güçlenmesi ve kontrolü ele alması İngiltere'nin ileride Kızıldeniz hakimiyetini yitirmesine neden olacaktı. Bu durumda Yemen'deki şeyhleri satın alma yoluna giderek bölgedeki isyanları kışkırtarak Osmanlının burada hakimiyetini sağlamasına engel olmuştur.

Osmanlı devleti'nin ticari pazarında kendisine bir yer arayan genç bir devlet olan Amerika'nın dış pazarlardaki payını genişletmek için nasıl uğraş verdiği raporlarda oldukça açıktır. Aden Konsolosu Charles K. Moser görev sonrasında National Geographic

Dergisinde yayınlayacağı Yemen resimleri ve Sokotra Adasındaki Buhur Ağaçlarıyla ilgili yayımladığı makalesiyle de kamuoyuyla Yemen hakkında bolca bilgi paylaşımı yapmıştır. Buradan ayrılırken yanında Sokotra adasından getirttiği ağaçları da beraberinde Arizona'ya götürmeyi başarmıştır. Aden konsolosluğu görevi esnasında 33 yaşında olan ve sadece bir yıllık diplomat olan Moser, 1909 yılında Aden'e ilk görev yeri olarak atanmıştır ve o günkü Yemen'i çok ayrıntılı bir şekilde raporunda okumaktayız.

I. Dünya Savaşından sonra Osmanlı devletinin egemenliğinden çıkan Yemen Devleti ikiye ayrılmış ve İmam Yahya devletin Kuzeyini yönetirken Güney Yemen İngilizlerin egemenliğinde kalmıştır. 1967 yılına kadar İngilizlerin yönetiminde olan ve daha sonra kuzey ve güney Yemen 1990 yılında birleşerek tek bir devlet haline gelmiştir.



KAYNAKÇA

1. Arşiv Kaynakları

1.1. Başkanlık Osmanlı Arşivi*

1.1.1. Yayınlanmamış BOA Belgeler

Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi (DH.MKT.)
Yıldız Perakende Hariciye Nezareti Maruzatı (Y.PRK.HR)
İrade Hususi (İ.HUS.)
Yıldız Perakende Evrakı Askeri Maruzat (Y.PRK.ASK.)
Dahiliye Nezareti Muhaberat-ı Umumiye İdaresi (DH.MUI.)
Meclis-i Vükela (MV.)
İrade Hariciye(İ..Hr.)
Harita (HRT.)
Plan, Proje ve Krokiler (PLK.P)

1.2. Yayınlanmış Osmanlı Arşiv Belgeleri

T.C.Başkanlık Devlet Arşivleri Gen.Müd.Osmanlı Arşiv Daire Başkanlığı, Yayın No:92, **Osmanlı Arşiv Belgelerinde Yemen**, İstanbul, 2008.

1.3. Amerikan Ulusal Arşivi

1.2.1. U.S.,National Archieves, Turkey, **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929. Central File: Decimal File 867.00**, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs, 1802-1949

<https://www.gale.com/intl/databases/gale-reference-complete>

1.2.2. U.S. ,National Archieves, Turkey, **Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929: Central File:Decimal File 867.77**, Internal Affairs Of States, Turkey, Railway. Concessions. Construction. Equipment., Dec. 3, 1909 - March 13, 1911.December 3, 1909 - March 13, 1911, 1802-1949

<https://www.gale.com/intl/databases/gale-reference-complete>

1.4. Yayınlanmış Diğer Arşiv Kaynakları

Arab Bureau, **Handbook of Yemen** , Cairo, First Edition,1917

General Staff, India, **Military Report on the Aden Protectorate** ,Catalogue No: 130-A.1915-SIMLA: Printed at the Government Monotype,1915

* Başvurulan arşiv belgelerinin dosya ve gömlek numaraları dipnotlarda gösterilmiştir.

II- Araştırma ve İnceleme Eserleri

KİTAPLAR

Armaoğlu, Fahir, **19.Yüzyıl Siyasi Tarihi 1789-1914**, İstanbul, Alkım Yayınevi, 1999

Ayışığı, Metin, ‘**Osmanlı’nın Son Vilayeti Yemen , XIII:Türk Tarih Kongresi, Kongreye Sunulan Bildiriler**’, AKDITYK Türk Tarih Kurumu Yayınları, IX Dizi, Ankara, 4-8 Ekim 1999, s.1895-2019.

Berkes, Niyazi, **Türkiye’de Çağdaşlaşma** , Ankara, Yapı Kredi Yayınları, 16. Baskı, 2011

Çadırcı, Musa, **Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı** , Ankara, AKDITYK Türk Tarih Kurumu Yayınları, 3.Baskı, 2013

Farah, Caesar E, **Sultan’s Yemen, Ninetennth Century Challanges to Ottoman Rule** , I.B.Tauris&Co.Ltd, New York, 2002.

Gülsoy, Ufuk, **Kutsal Proje, Ortadoğu’da Osmanlı Demiryolları** , İstanbul,Timaş Yayınları, 1.Baskı,2010

H.Stoddart, Philip; **Teşkilat-ı Mahsusa** , Çev:Hediye Lale Birsaygılı, İstanbul, Yarın Yayınları, 1.Baskı 2015.

Hathaway , Jane; **Osmanlı Hakimiyetinde Arap Toprakları** , Çev: Gül Çağalı Güven, İstanbul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları,1.Basım,2016

İnalcık Halil; **Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)** , Çev.Ruşen Sezer, İstanbul, Yapı Kredi Yayınları, 20.Baskı,2015

Karal, Enver Ziya, **Osmanlı Tarihi** , VIII.cilt, Ankara ,Türk Tarih Kurumu Yayınları,7. Baskı, 2011

Ortaylı, İlber; **Tanzimat Devrinde Osmanlı Mali İdareleri (1840-1880)** , Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2.baskı,2011

Sander, Oral; **Siyasi Tarih, İlkçağlardan 1918’e** , Ankara, 12.Baskı, İmge Kitapevi, 2003

ŞİMŞEK Erdal, **Türkiye’nin Ortadoğu Politikası**, İstanbul, Kum Saati Yayınları, 2005

ZÜRCHER Erik Jan., **Modernleşen Türkiye’nin Tarihi** , Çev: Yasemin Saner, İstanbul, İletişim Yayınları, 33. Baskı 2, 2016.

MAKALELER

Akalın, Durmuş, “**Aden’in İşgali ve İşgal’den sonra Osmanlı Devleti’nin Kızıldeniz’de aldığı Tedbirler**” , *Tarih İncelemeleri Dergisi*, Sayı: XXIX,2014, s.357-404.

Akpınar, Mahmut, “**Emperyalizmle Mücadelede İç ve Dış Politikanın Bir Enstrümanı Olarak II.Abdülhamid’in İslam Birliği Siyaseti**” , *Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt:36, Sayı:2,Aralık 2012, s.79-119

Allahverdi, Reyhan Şahin, “Kızıldeniz’de Osmanlı Hakimiyeti; Özdemiroğlu Osman Paşa’nın Habeşistan Beylerbeyliği (1561-1567)”, *Studies of Ottoman Domain*, C.3, Sayı:5, Ağustos 2013, s.35-48.

Aydın,Suavi; ‘Türkiye’nin Demiryolu Serüvenine Muhtasar Bir Bakış’, *Kebikeç Dergi*, Ankara, Yıl:6, Sayı:11 ,2001, s.49-94.

Aysal, Necdet; ‘Osmanlı ve Yunan Demiryollarının Karşılaştırmalı Bir Analizi’, *Cumhuriyet Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Sayı:20,2014,s. 327-352.

Burak, Durdu Mehmet; ‘İngiliz J.R.Pilling’in Osmanlı Demiryolu İmtiyazını Ele Geçirme Mücadelesi’, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, Cilt:17, Sayı:17,2005, s. 3-26.

Çakaloğlu, Cengiz; ‘Yemen İsyanı ve Trabzon Redif Taburu (1905- 1906)’ *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 9, Sayı 1,2007,s.99-122.

Çelik, Halil İbrahim; ‘II. Abdülhamid Döneminde Yönetimde Değişim’, *Sosyal Bilimler Dergisi* 1 / 1, s. 85-101, 2015.

Davidson, Roderic H; ‘Osmanlı İmparatorluğuna Elektrikli Telgrafın Girişi’ , Çev: Durdu, Mehmet Burak, *OTAM*, S.14, Ankara , 2003,s.347-386. Makalenin İngilizce asıl metni için bkz. ‘The Advent of the Electric Telegraph in the Ottoman Empire’, *Essays in Ottoman and Turkish History*,1774-1923, University of Texas Press, 1990, s.133-165.

Değerli Sarıkoyuncu, Esra; ‘İngiltere’nin Ortadoğu Şark Politikası (1882-1914)’, *Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi*, Sayı:14, s.71-80, Nisan-2008.

El-Batrick, Abdel Hamid; ‘Mısır-Yemen Münasebetleri (1819-1840) ve İngilizlerin Kızıldeniz Politikasına Tesiri’, Çev; M.Hanefi Kutluoğlu, *İlmi Araştırmalar: Dil Edebiyat Tarih İncelemeleri Dergisi*, Sayı 11,2001,s.141-149., makalenin orijinali için bkz. ‘Egyptian-Yemeni Relations (1819-1840) and their implications for British Policy in the Red Sea’, *Political and Social Political and Social Change in Egypt*, Çev. P M. Holt,Londra,1968, s.281-290.

Engin, Vahdettin; ‘Rumeli Demiryolları İhalesi, Yüzyılın Vurgunu’ , *Popüler Tarih Dergisi*, Sayı 10,2001,s.24-28.

Gülsoy, Ufuk; ‘Yemen Demiryolu Projesi’ ,*Tarih ve Medeniyet Dergisi*, Sayı 41,1997,s.44-49.

Kahya, Esin; ‘Türkiye’de İlk Demiryolları’ , *TTK Belleten*, Cilt: LII, Sayı 202, Nisan 1988,s. 209-218.

Kartal, Nazım; ‘Tanzimat’dan Cumhuriyet’e Osmanlı’da Mülki İdare’ , *Akademik Yaklaşımlar Dergisi*, Cilt 4, Sayı 1, İlkbahar 2013,s.1-4.

Öke, Mim Kemal; ‘Şark Meselesi ve II.Abdülhamid’in Garp Politikaları (1876-1909)’, *Osmanlı Araştırmaları Dergisi III*, İstanbul, 1982,s.256-266.

Öksüz,Melek; ‘**Osmanlı Topraklarında Hukuki Statü Arayışı ve Varlık Mücadelesinde Amerikan Kurumları**’ , *History Studies*, Volume 2/1, 2010,s.147-187.

Özdem, Ali Gökçen; ‘**Büyük Devletlerin Değişmeyen Mücadele Alanı: Ortadoğu**’, *Fırat Üniversitesi Orta Doğu Araştırmaları Dergisi*, Cilt:X,Sayı:2 Elazığ, 2016,s. 1-39.

Polat, Ü.Gülsüm; ‘**Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Yemen ile İlişkiler (1911-1938)**’, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 33(2), 96, 2017, s.113-154.

Satılmış, Selahattin; ‘**Osmanlı’da Bandırma-Soma Demiryolu Hattının Kuruluşu**’ , *Tarih ve Gelecek Dergisi*, Cilt 2, Sayı 2, 2016,s. 157-185.

Sırma İhsan Süreyya; ‘**Yemen’in Osmanlı Devleti’ne Katılması**’ , *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, Tarih Enstitüsü Dergisi, Prof. Tayyip Gökbilgin Hatıra Sayısı*, Sayı 12,1981-1982, s. 427-444.

Soy, H.Bayram; ‘**I.Dünya Savaşı Öncesinde Ortadoğu’da Alman-İngiliz Mücadelesi**’ , *Türkiye Günlüğü*, Yaz Sayısı,2005,s.104-117.

Taşer, Seyit ; ‘**Osmanlı Devleti Vilayetleri ve Sancakları, Maarif Müdürlükleri ve Müdürleri (1912)**’ , *İstem*, Yıl:8 Sayı:15, 2010, s.159-167.

Ünver, Metin; **Teknolojik Gelişmeler Işığında Osmanlı-Amerikan Silah Ticaretinin İlk Dönemi** , *Ankara Üniversitesi Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt:XXXII, Sayı:54, 2013, s. 195-220.

Yavuz, Bige Sükan; **Fransız Arşiv Belgeleri Işığında Chester Demiryolu Projesi**, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, sayı: 24, 1999-2003,s. 527-561.

Yeşilyurt,Yahya. (2013), **Hüseyin Hilmi Paşa’nın Yemen Valiliği ve Ona Yapılan Suikast** , *OTAM Dergisi* 34,2013,s.257-285

Yıldırım, İsmail; **Osmanlı Demiryolları Politikasına Bir Bakış** , *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt 12, Sayı 1, 2002 ,s. 311-324.

Yücel, M.Serhan, Taşar, M.Murat; **Demiryolu’nun Stratejik Önemi ve Erken Cumhuriyet Döneminde Demiryolu Siyaseti** , *Vakaniivis Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, No:1, 2016,s. 293-342.

TEZLER

ARPACI Seyfullah, *Sultan II.Abdülhamid Bibliyografyası*, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi,Kayseri, 2003

AYBI Mahmut, *II.Abdülhamid’in Ortadoğu Politikası* , Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Muğla, 2009

Barlak, Yasemin; **Dini ve Siyasi Yönden Osmanlı Devleti İdaresinde Yemen (1872-1909)**, On Dokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İslam Tarihi ve Sanatları Anabilim Dalı Doktora Tezi, 2013

Bayır,Muhammed; **II. Abdülhamid ve Ortadoğu Politikası**, Gümüşhane Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Bitirme Tezi, 2017

Baytar, Fatıma Hilal; **Osmanlı İmparatorluğunda Yemen’de Zeydi İmam Yahya’nın İsyanı (1904-1914)**, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi Yüksek Lisans Tezi, 2015

Bostan, Yahya; **The United States’Efforts at Being a Great Power and Its Effects on Ottoman-United States Relations at the End of the Nineteenth Century** , Boğaziçi Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Sanat Tarihi Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, 2006

Çetinsaya, Gökhan; **II.Abdülhamid Döneminin İlk Yıllarında İslam Birliği Hareketi (1876-1878)** , Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi ve Siyaset Bilimi Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, 1988

Gülsoy, Ufuk; **Hicaz Demiryolu**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Doktora Tezi ,1994

Hatipoğlu Turgut; **Yemen’in Osmanlı’dan Kopuşu** , Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, 2004

Küçükönder Oğuzhan; **Yemen Türkiye Ticari İlişkileri** , Marmara Üniversitesi Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü Ortadoğu Coğrafyası Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi,2007.

Noman, A., Almadhagi, K. ; **Yar (Yemen Arab Republic)-US Relations 1962-1990: A Case Study of a Small Power and Super-State Relationship** , University of London School of Economics and Political Science Doctorate Thesis, 1992.

Okumuş, E., Münevver, Y. ; **XIX.Yüzyıl Oryantalizmi ve Panislamizm** , İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, 2015

Özcan, Arif Behiç; **Batılılaşma Döneminde Osmanlı Devleti’nin Doğu Politikaları**, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Uluslararası İlişkiler Anabilim Dalı Doktora Tezi, 2011

Ünal, Çağlar; **Yemen Tarihi Hakkında Yazılmış Türkçe Eserler**, Kastamonu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, 2018

Yeşilyurt, Yahya; **Yemen’de Osmanlı- İngiliz Mücadelesi (1871-1914)** , Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Doktora Tezi, 2011.

E-KAYNAKLAR

Ali Fuat Örenç; **‘Mutasarrıf Maddesi’**, Türkiye Diyanet Vakfı, Diyanet İslam Ansiklopedisi ,Diyanet Vakfı Yayınları ,31.cilt,2006, İstanbul

Linki: <https://islamansiklopedisi.org.tr/mutasarrif> Erişim tarihi: 02.09.2019

Bostan, İdris; ‘**Yemen**’, Türkiye Diyanet Vakfı, Diyanet İslam Ansiklopedisi, Diyanet Vakfı Yayınları, Cilt 43,2013,İstanbul

Linki: <https://islamansiklopedisi.org.tr/yemen#3-osmanli-donemi> Erişim Tarihi: 02.09.2019

Hülagü, Metin; ‘**Sultan II.Abdülhamid Dönemi ve Demiryolu Politikası (1876-1909)**’, s.1-16, 2016

Linki: <https://railturkeyakademi.wordpress.com/2016/01/27/sultan-ii-abdulhamid-donemi-ve-demiryolu-politikasi/> s. 3 Erişim tarihi. 02.09.2019

Tomar, Cengiz; ‘**Yemen**’, Türkiye Diyanet Vakfı, Diyanet İslam Ansiklopedisi,Diyanet Vakfı Yayınları, 43.cilt,2013, İstanbul

Linki: <https://islamansiklopedisi.org.tr/yemen#3-osmanli-donemi> Erişim Tarihi. 12.10.2019

National Geographic Image Collection-

Linki:<https://www.natgeoimagecollection.com/CS.aspx?VP3=SearchResult&VBID=2KWGFRQZL3FE#/SearchResult&VBID=2KWGFRQZL3FE&POPUPPN=21&POPUID=2KWGDNVU5W8R> Erişim Tarihi. 12.10.2019

EKLER

Comparative Table of all Imports into Hodeidah from Countries other than British India for 1908 and 1909.

Articles	From Where	1908			1909			Increase or Decrease
		No.	Tons	Value	No.	Tons	Value	
Gray Hettings	United States	8,370		\$ 384,261	5,435		\$ 237,727	- 146,534
Manchester -	Manchester	2,504		334,659	2,196		320,176	- 14,482
Other Col. goods	"	500		182,350	1,216		230,922	+ 48,642
Col. goods other than	Italy, Turkey, Austria	973		107,585	3,436		218,700	+ 111,115
Yarn Twist	Manchester	128		31,590	851		169,322	+ 137,732
Other Cotton	Italy	265		30,797	1,194		145,362	+ 114,565
Iron & Steel	Germany	3,827		8,262	7,030		13,340	+ 5,078
Hardware & Cutlery	Italy, Austria	683		15,833	680		12,052	- 3,781
Glassware	"	943		5,078	779		30,132	+ 25,054
Pottery & Crockery	"	285		4,446	637		17,496	+ 13,050
Stationery & Paper	Austria	2,674		13,248	983		10,594	- 2,654
Provisions	United Kingdom, Italy	1,848		16,747	5,470		87,137	+ 70,390
Dates	Bassorah	8,211	685	18,832	24,232	1,665	65,610	+ 46,778
Sugar	Austria	13,030	1,292	97,394	17,546		133,236	+ 35,842
Indigo	Germany	900		34,992	669		26,001	+ 8,991
Ghee	Bombay, Masulwal	2,154		26,521	4,151		44,338	+ 17,817
Soap	France	1,329		12,917	2,848		38,394	+ 25,477
Matches	Austria & Italy	1,137		14,264	1,705		27,386	+ 13,122
Boots & Shoes	Austria & Turkey	328		41,310	221		37,592	- 3,718
Petroleum	United States & Russia	87,000		101,019	96,992		108,037	+ 7,018
Tobacco	Russia & Turkey	25,700	25.2	36,984	57,762	51.8	54,164	+ 17,180
Tonibac	" & Madalla	161,500	158.6	24,737	3,022	3	665	- 24,072
Cement	England	298		1,448	265		1,919	+ 471
Sundries		3,895		43,263	8,570		137,236	+ 93,973
		Total		\$ 1,585,237	Total		\$ 2,161,538	

EK-I- 1908-1909 yılları arasında karşılaştırmalı olarak Hudeyde'ye diğer ülkelerden yapılan ithalat rakamlarını gösteren belge(İngiliz egemenliğindeki Hindistan hariçtir.) U.S. ,National Archieves, Turkey, Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929. Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs, 1802-1949,s.175.

Comparative Table of all Imports into Hodeidah from British India during the Years 1908 and 1909.

Articles	No.	1908, Tons	Value	No.	1909, Tons	Value	Increase or Decrease
Rice Goods, Bales	431		\$ 138,791	559		\$ 199,622	+ 54,831
Silk Rice Goods, Cases	150		59,750	155		75,330	+ 15,580
Cotton - Bales	278		34,656	422		51,030	+ 16,374
Gold Lace, Boxes	"		34,656	21		5,103	- 29,553
Yarn Twist Bales	1,574		52,152	877		56,976	+ 4,224
Silk (Raw) Cases	46		6,706	156		30,326	+ 23,620
Wheat flour, Bags	58,094	5,083	310,568	47,541	4,160	246,450	- 64,118
Rice - "	38,260	2,869	173,572	25,547	1,916	99,538	- 74,034
Wheat - "	1,730	129	7,848	1,325	101	5,710	- 2,138
Fouron - "	"	"	7,848	1,325	-	5,710	- 2,138
Other grains - "	637	48	2,293	1,542	118	5,297	+ 3,004
China & Manu. Sugar	8,832	883	64,385	8,638	720	56,376	- 8,009
Molasses - "	3,003	265	14,594	1,703	149	8,845	- 5,749
Condiments - "	11,622	726	92,626	10,355	678	94,770	+ 2,144
Spices - "	1,315	82	17,194	1,831	115	15,479	- 1,715
Frankincense - "	488	49	3,946	726	59	5,929	+ 1,983
Sesame	9	1	53	1,075	65	4,495	+ 4,442
Raisins	265	26	2,075	875	76	6,391	+ 4,316
Soda & Potash	537	40	1,307	996	87	2,576	+ 1,269
Burma Candles	700	"	5,666	300	"	2,479	- 3,187
Timber, Planks	"	"	5,666	6,210	165	3,888	- 1,778
Welsh Coal, Bags	1,660	83	1,093	1,600	80	972	- 121
Landries, Bales & Cases	1,213	"	6,040	2,505	"	14,823	+ 8,783
		Total	\$ 1,043,485		Total	\$ 981,575	

EK-II-1908-1909 yılları arasında karşılaştırmalı olarak Hudeyde'ye İngiliz Hindistan'ından yapılan İthalat oranlarını gösteren belge.

U.S. ,National Archieves, Turkey, Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929. Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs, 1802-1949,s.175.

Comparative Table of all Exports from Hodeidah for 1908 and 1909.

<i>Articles</i>	<i>1908</i>			<i>1909</i>			<i>Increase or Decrease</i>
	<i>No.</i>	<i>Tons</i>	<i>Value</i>	<i>No.</i>	<i>Tons</i>	<i>Value</i>	
<i>Coffee - bags</i>	43,059	3,843	\$1,141,137	54,589	4,615	1,374,043	232,905
"	1,054	104	11,251	599	100	14,580	330
<i>Goat & Sheep skins - bales</i>	3,865	604	244,190	5,722	940	389,286	141,095
<i>Hides</i>	224	34	12,193	395	77	22,356	10,162
<i>Packing Materials</i>	2,009	"	21,466	2,104	"	31,590	10,123
<i>Sesame - bags</i>	"	"	"	203	16	1,045	1,045
<i>Jowari</i>	15,356	1,885	39,803	29,094	3,143	65,974	26,171
<i>Other grains</i>	"	"	"	1,182	120	4,860	4,860
<i>Senna</i>	1,682	239	8,009	1,266	155	4,520	3,489
<i>Cotton (raw) bales</i>	17	4	3,105	388	115	14,010	13,904
<i>Rice goods (bales)</i>	"	"	"	74	"	1,798	1,798
<i>Sundries</i>	1,171	"	7,460	4,850	"	20,339	12,879
		<i>Total</i>	\$1,488,614		<i>Total</i>	\$1,944,401	

EK-III- 1908-1909 yılları arasında karşılaştırmalı olarak Hudeyde'den yapılan İhracat rakamlarını gösteren belge.

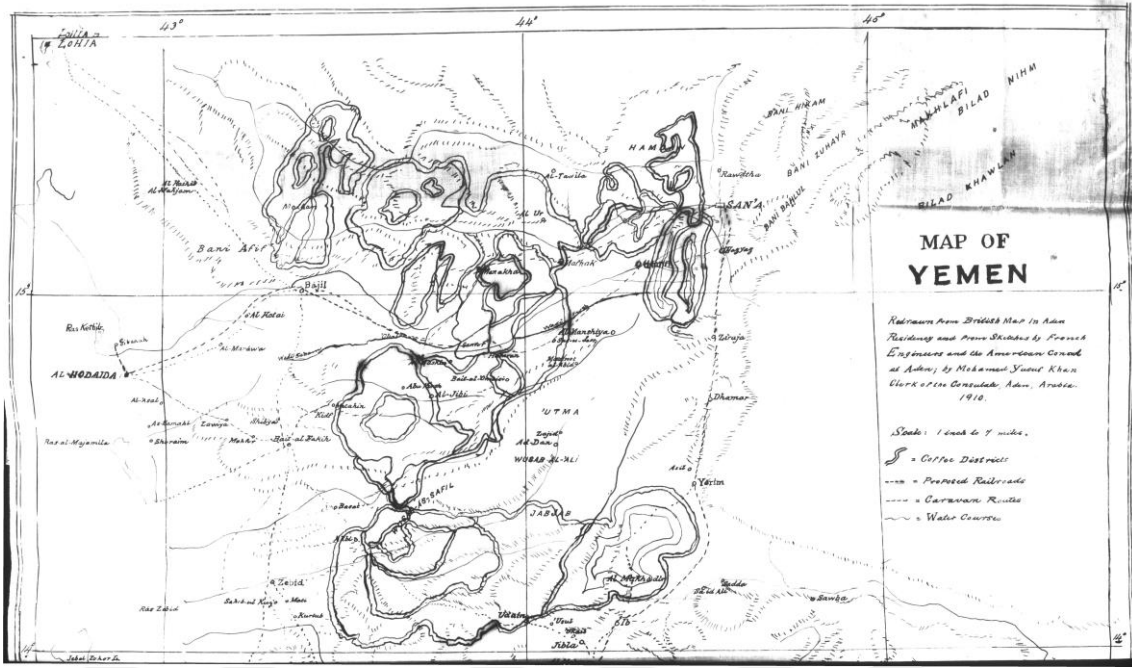
U.S. ,National Archieves, Turkey, Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929. Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs, 1802-1949,s.177

*Comparative Value of all Imports into Rodaidah from
different Countries for 1905, '06, '07, '08 & '09.*

<i>Countries</i>	<i>1905</i>	<i>1906</i>	<i>1907</i>	<i>1908</i>	<i>1909</i>
<i>British India</i>	<i>\$1,340,520</i>	<i>\$1,021,086</i>	<i>\$952,560</i>	<i>\$997,758</i>	<i>985,608</i>
<i>United Kingdom</i>	<i>480,897</i>	<i>172,015</i>	<i>594,250</i>	<i>526,731</i>	<i>762,072</i>
<i>U. S. of America</i>	<i>345,001</i>	<i>449,136</i>	<i>324,963</i>	<i>470,724</i>	<i>396,648</i>
<i>Austria</i>	<i>198,273</i>	<i>277,700</i>	<i>259,125</i>	<i>197,053</i>	<i>355,120</i>
<i>Italy</i>	<i>94,944</i>	<i>85,667</i>	<i>109,461</i>	<i>55,894</i>	<i>229,683</i>
<i>Russia</i>	<i>20,703</i>	<i>68,968</i>	<i>19,099</i>	<i>13,996</i>	<i>—</i>
<i>Germany</i>	<i>9,496</i>	<i>23,760</i>	<i>30,720</i>	<i>51,064</i>	<i>75,330</i>
<i>France</i>	<i>8,898</i>	<i>19,051</i>	<i>15,100</i>	<i>17,656</i>	<i>48,600</i>
<i>Turkish Empire</i>	<i>149,834</i>	<i>156,409</i>	<i>133,207</i>	<i>78,581</i>	<i>184,854</i>
<i>Other Countries (Greece, Belgium, Egypt, Persia & Arabia)</i>	<i>119,949</i>	<i>188,490</i>	<i>200,489</i>	<i>176,184</i>	<i>105,530</i>
<i>Total</i>	<i>\$2,828,515</i>	<i>\$3,062,282</i>	<i>\$2,638,974</i>	<i>\$2,585,641</i>	<i>\$3,143,445</i>

**EK-IV- 1905-1906-1907-1908-1909 yılları arasında karşılaştırmalı olarak
Hudeyde'ye yapılan İthalat değerlerini gösteren belge.**

U.S. ,National Archieves, Turkey, Records of the U.S. Department of State, 1802-1949: Records of the Department of State Relating to Internal Affairs of Turkey, 1910-1929. Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs, 1802-1949,s.178



EK-V- Bu harita Fransız mühendisler ve Amerikan Konsolosu tarafından çizikler atılarak demiryolu hatlarını ve oturma yerlerini gösterir şekilde, Aden'deki İngiliz haritasının tekrar çizilmesiyle oluşturmuştur. Çizimi Aden'de ki Amerikan Konsolosluğu çalışanı Mohamed Yousuf Khan yapmıştır.



Kahve Yetiştirilen Bölgeler

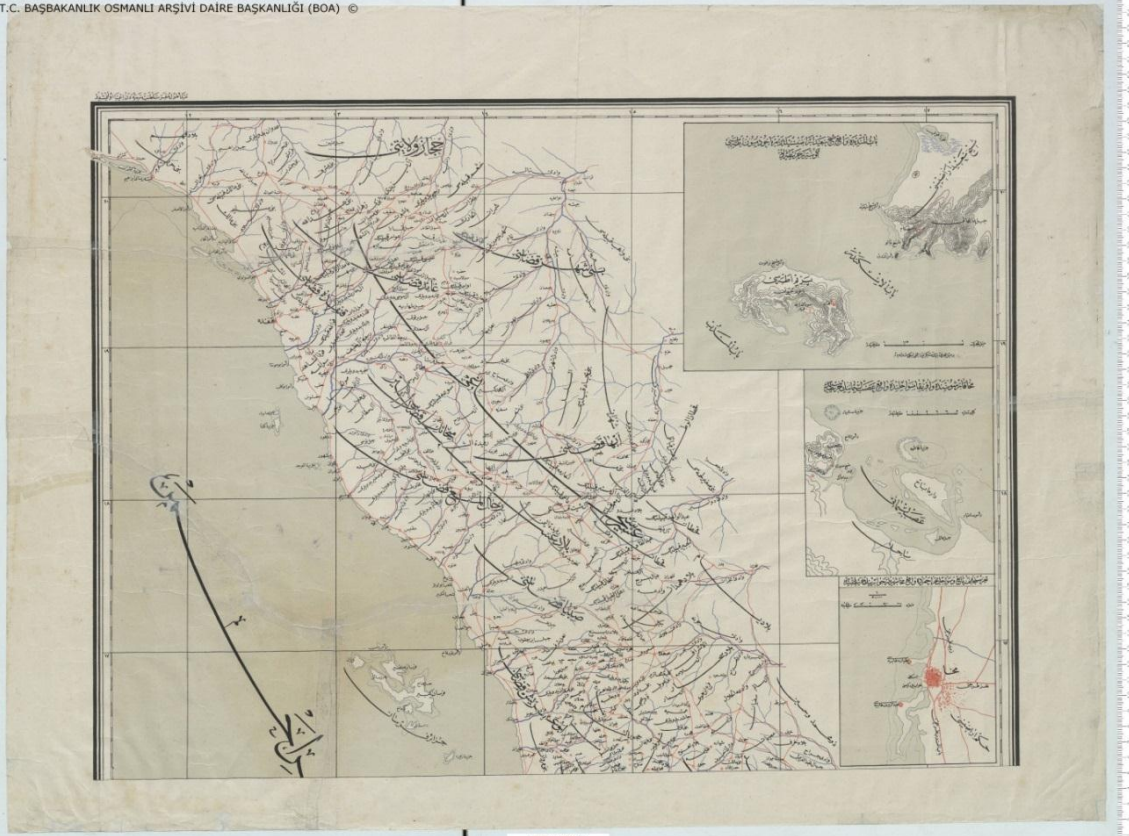
----- **Teklif edilen Demiryolu Hatları**

-- -- -- **Araç Yolları**

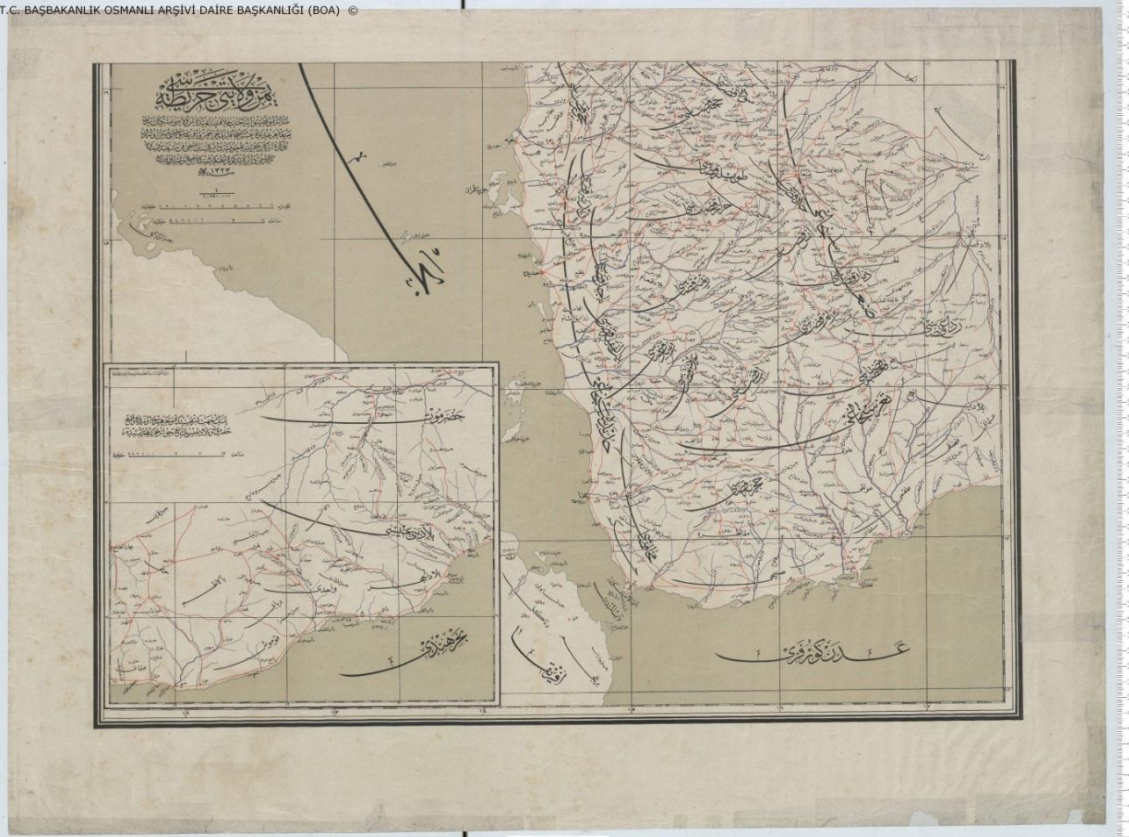


Su Yolları

Central File: Decimal File 867.00, Internal Affairs Of States, Turkey, Political Affairs, 1802-1949,s.180



HRT.0636

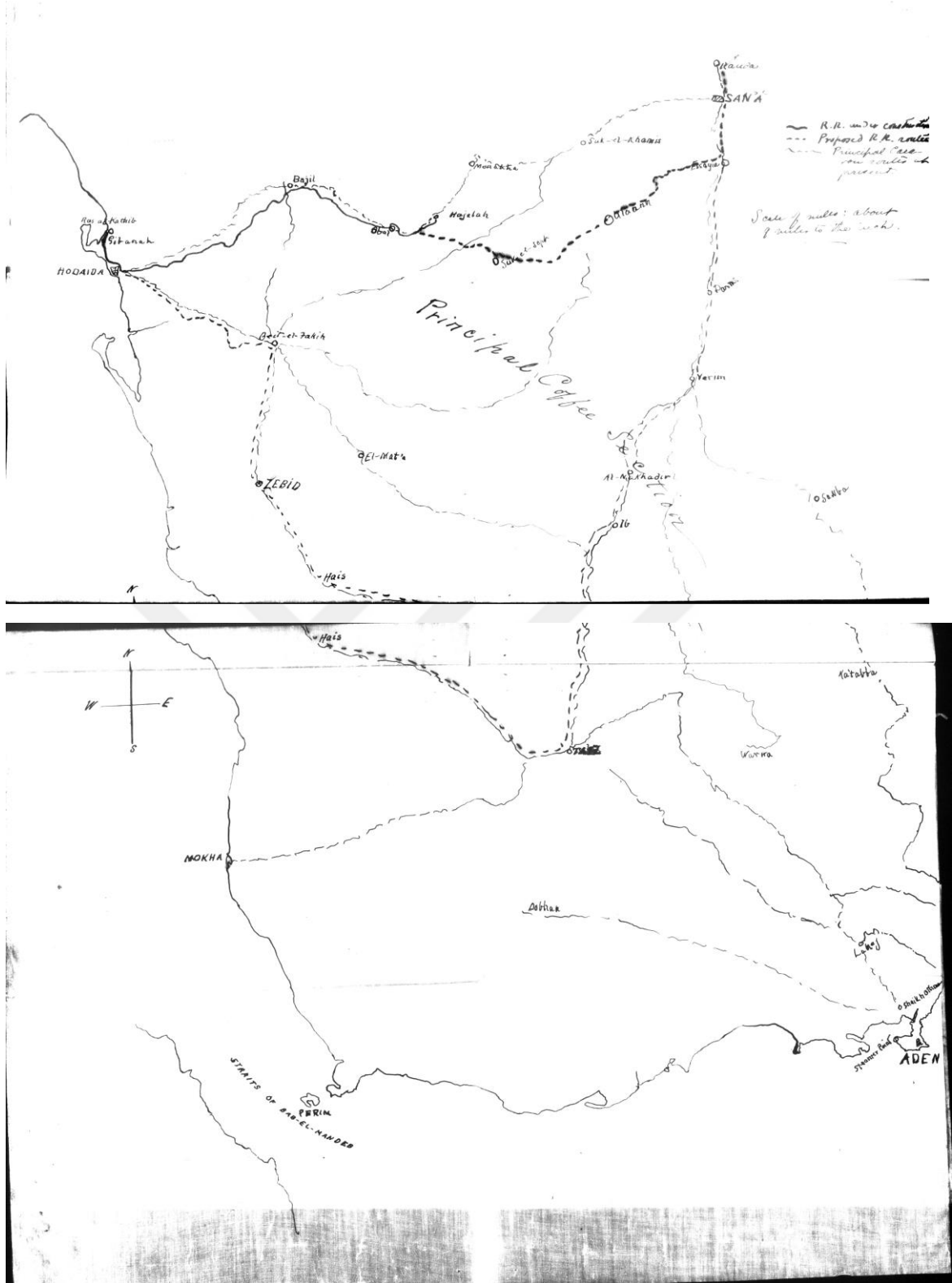


HRT.0636

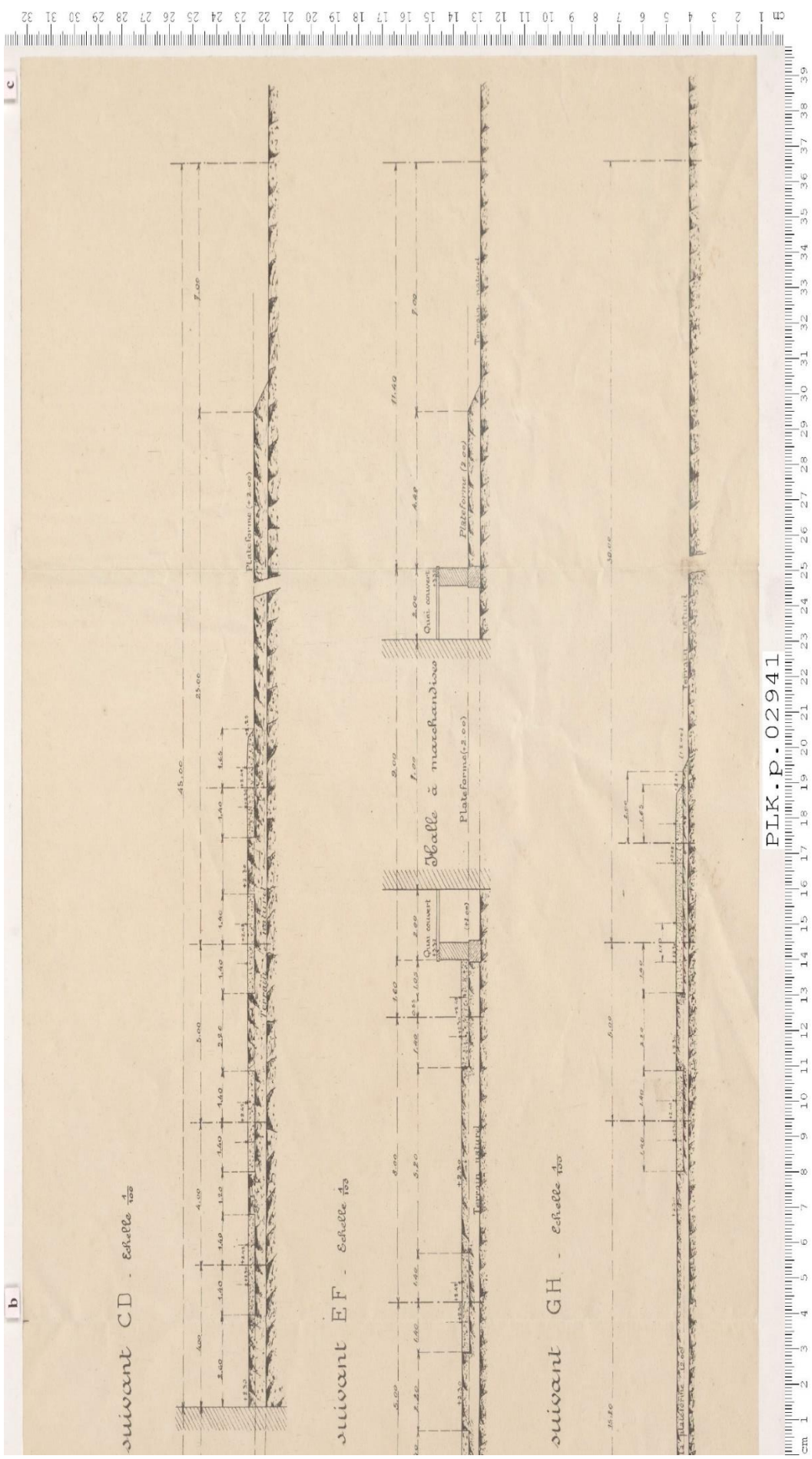
EK VI- 1905-1906 YEMEN HARİTASI, Başkanlık Osmanlı Arşivi- HRT.0636

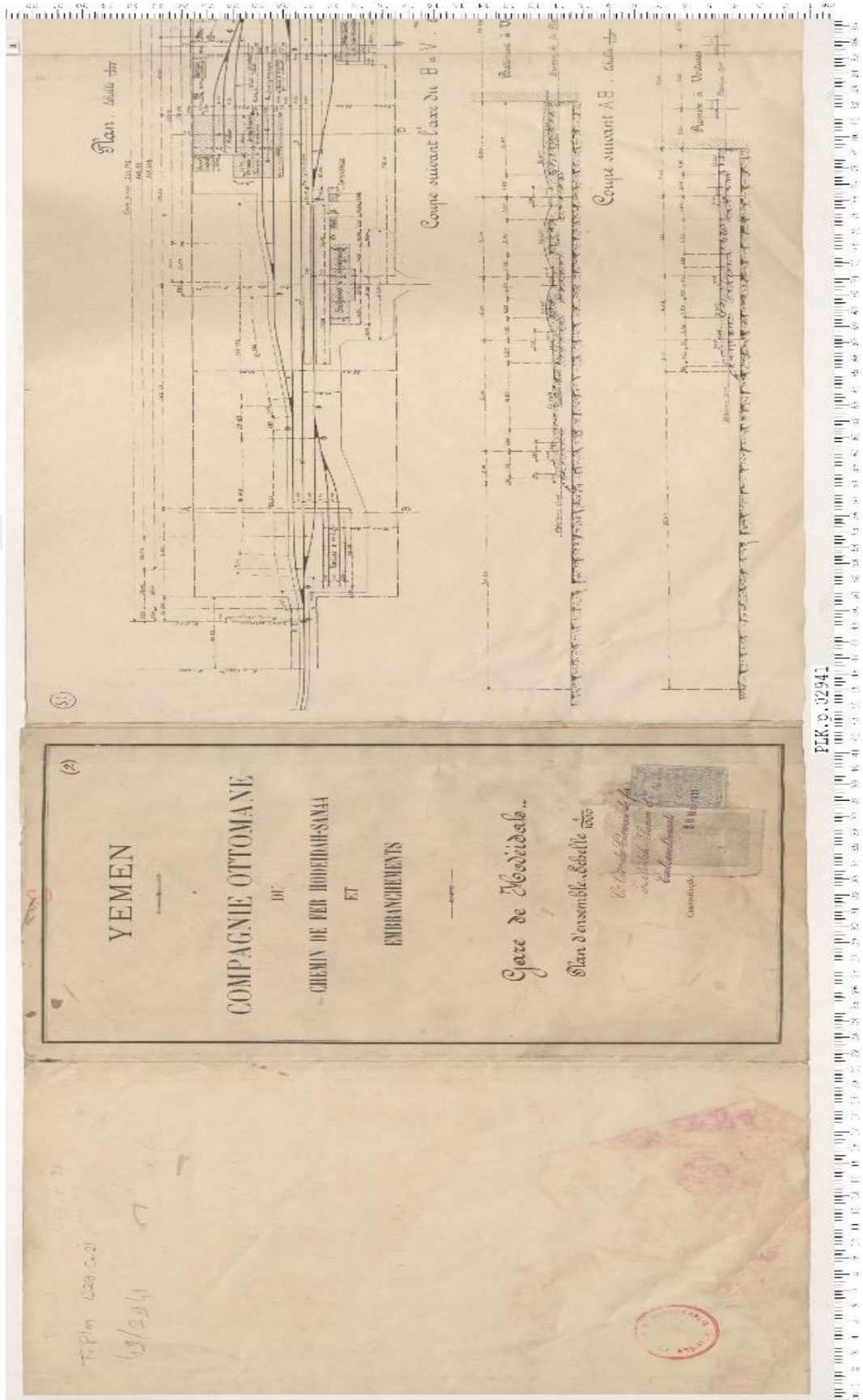


EK-VII- Yemen’de Yapılması Tasarlanan Demiryolu Hatlarının Haritası
Başkanlık Osmanlı Arşivi -HRT.0640



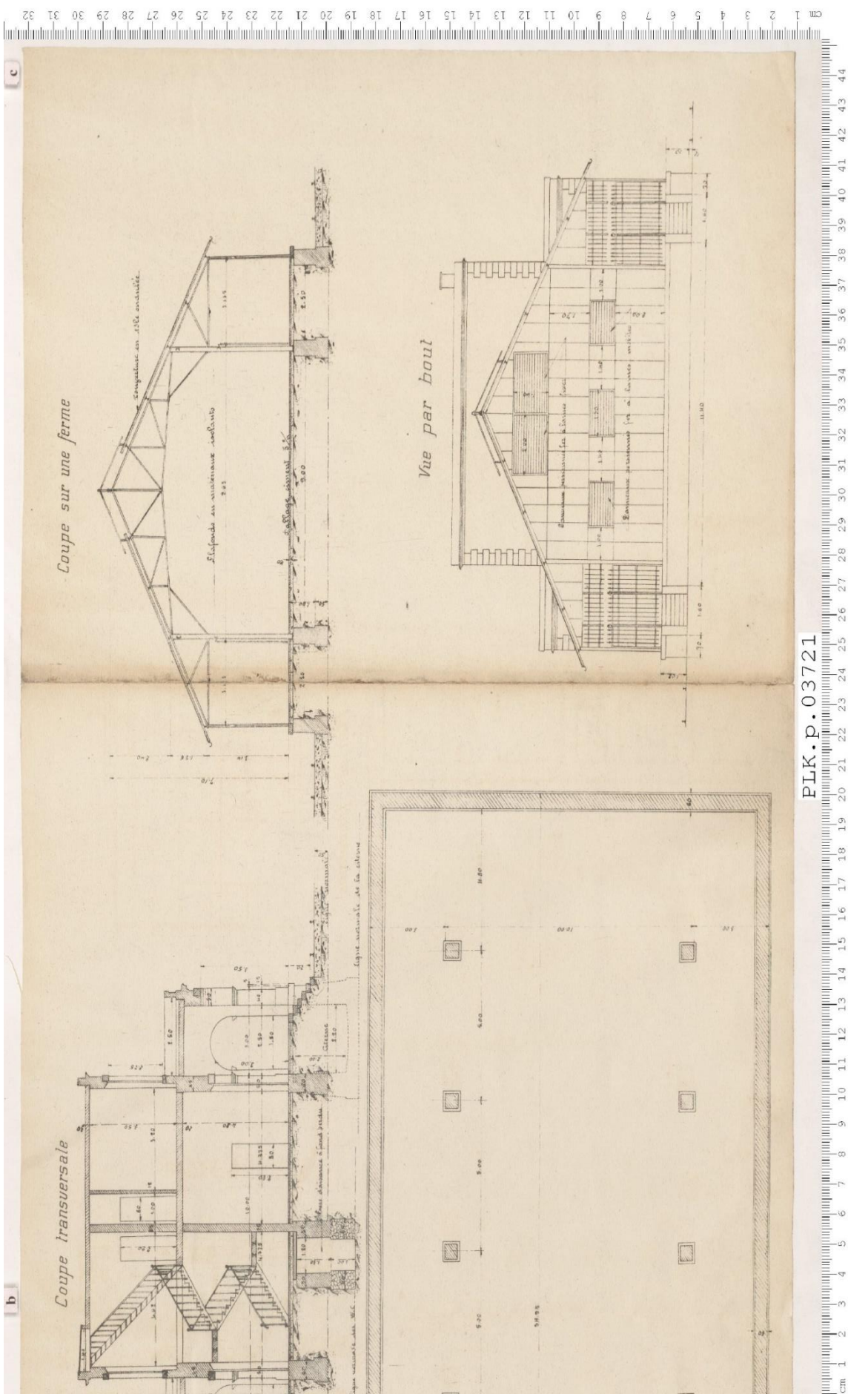
EK-VIII- Aden Şehri Amerikan Konsolosu Charles K.Moser'in elinde çizdiği Yemen Demiryolu Haritası (15 Şubat 1911)



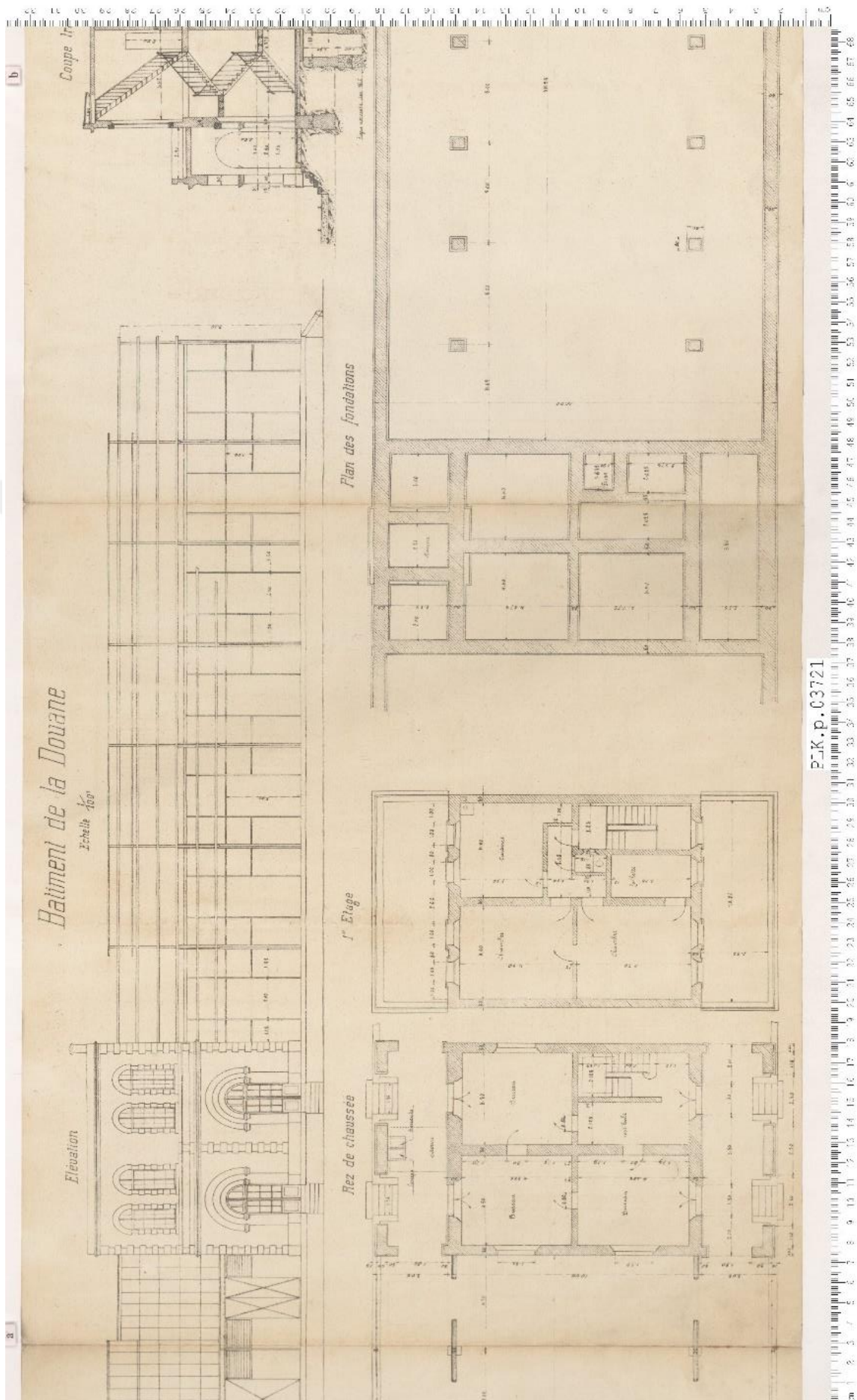


EK-IX-Hudeyde-San'a Demiryolu Hattı- Hudeyde Gar'ı Planı-BOA

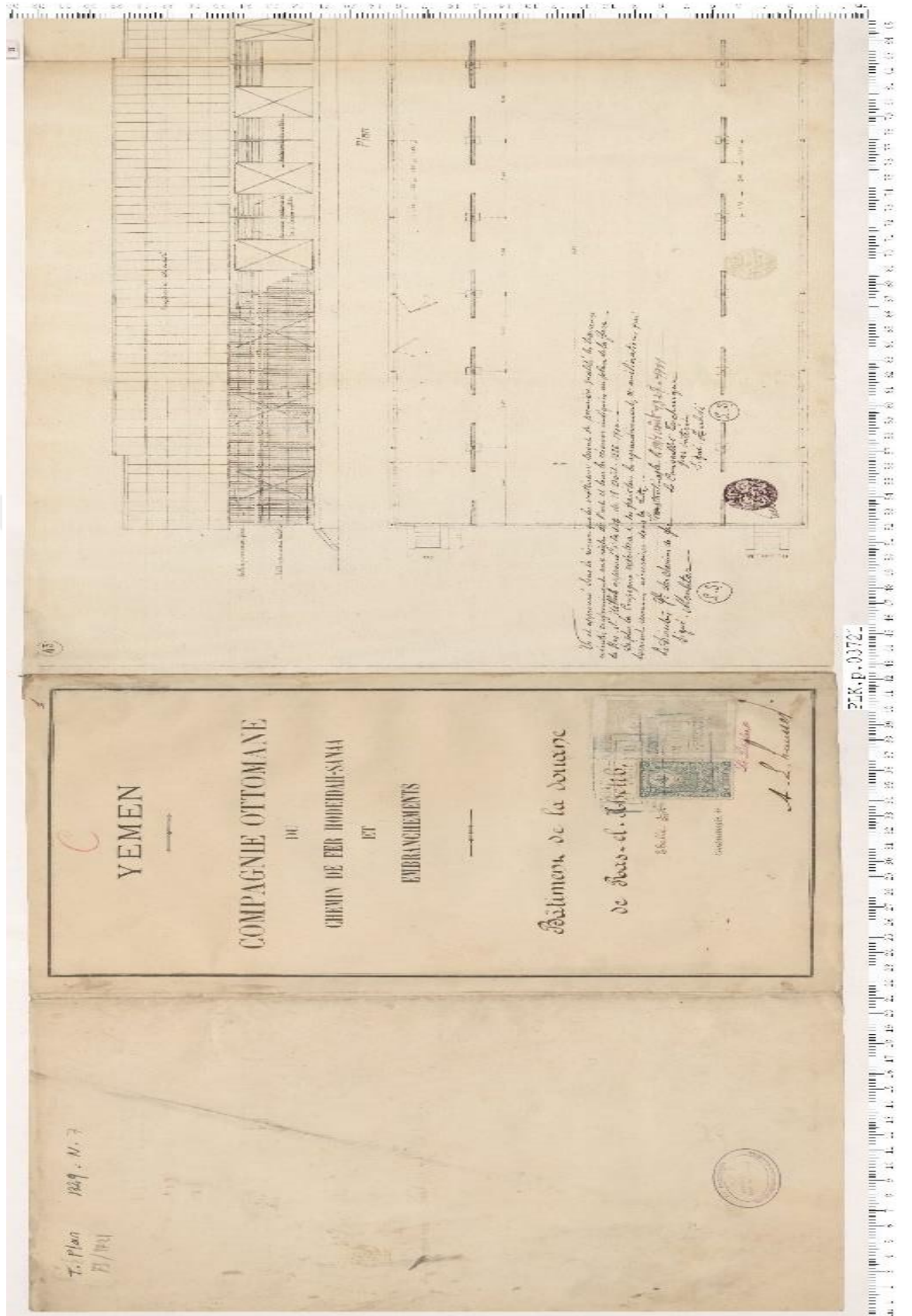
PLK.p.02941



PLK.p.03721



P.K. p. 03721



EK-X- -Hudeyde-San'a demiryolu hattı- Ras-el' Katib Gümrük Dairesi
Başkanlık Osmanlı Arşivi-PLK.p-03721

Csple

1

YEMEN

COMPAGNIE OTTOMANE

DU

CHEMIN DE FER HODEIDAH-SANAA

ET

EMBRANCHEMENTS

Ouvrages de 0^m,60 avec murs en aile

Echelle 1/50

Constantinople, le.....

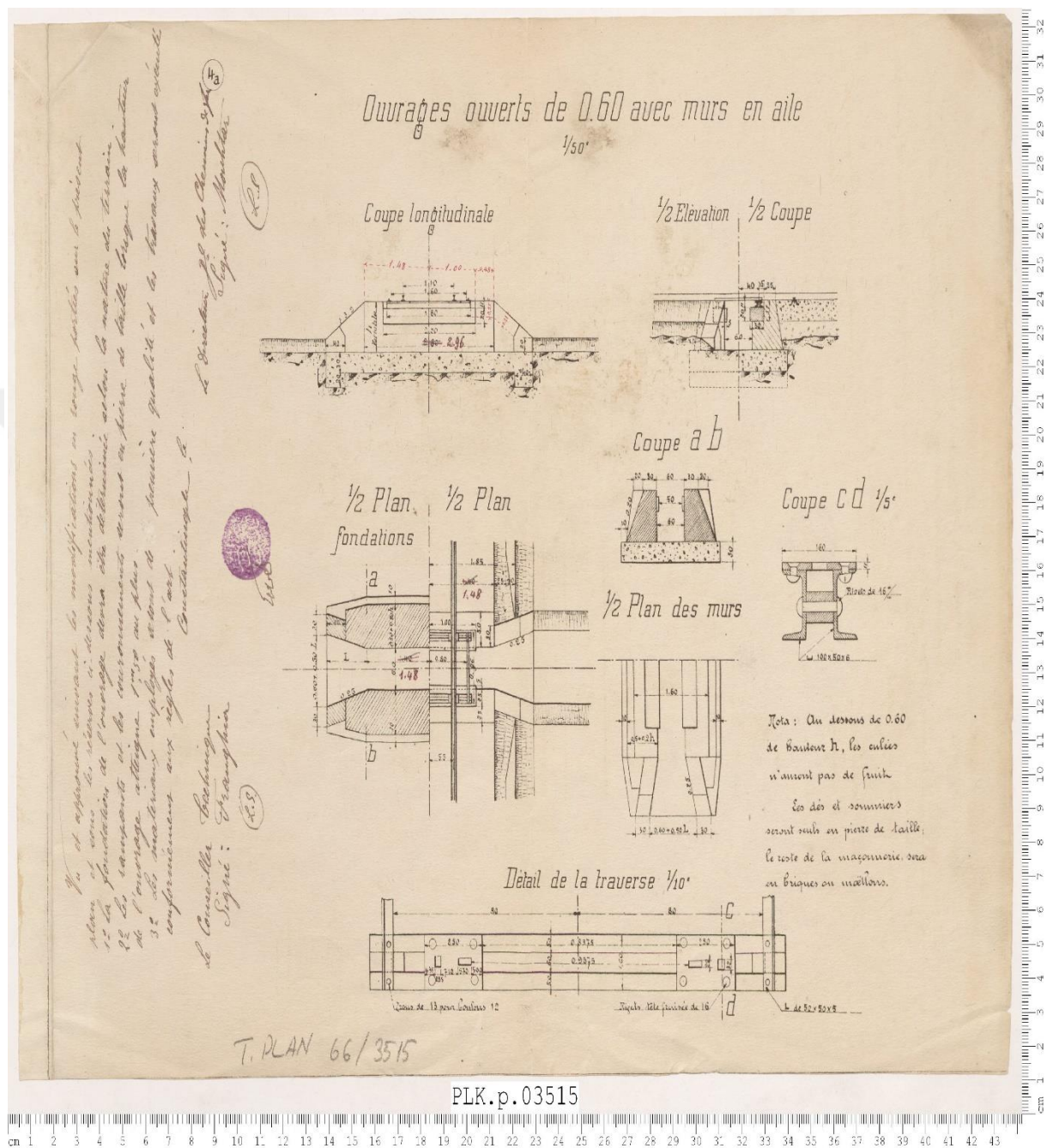


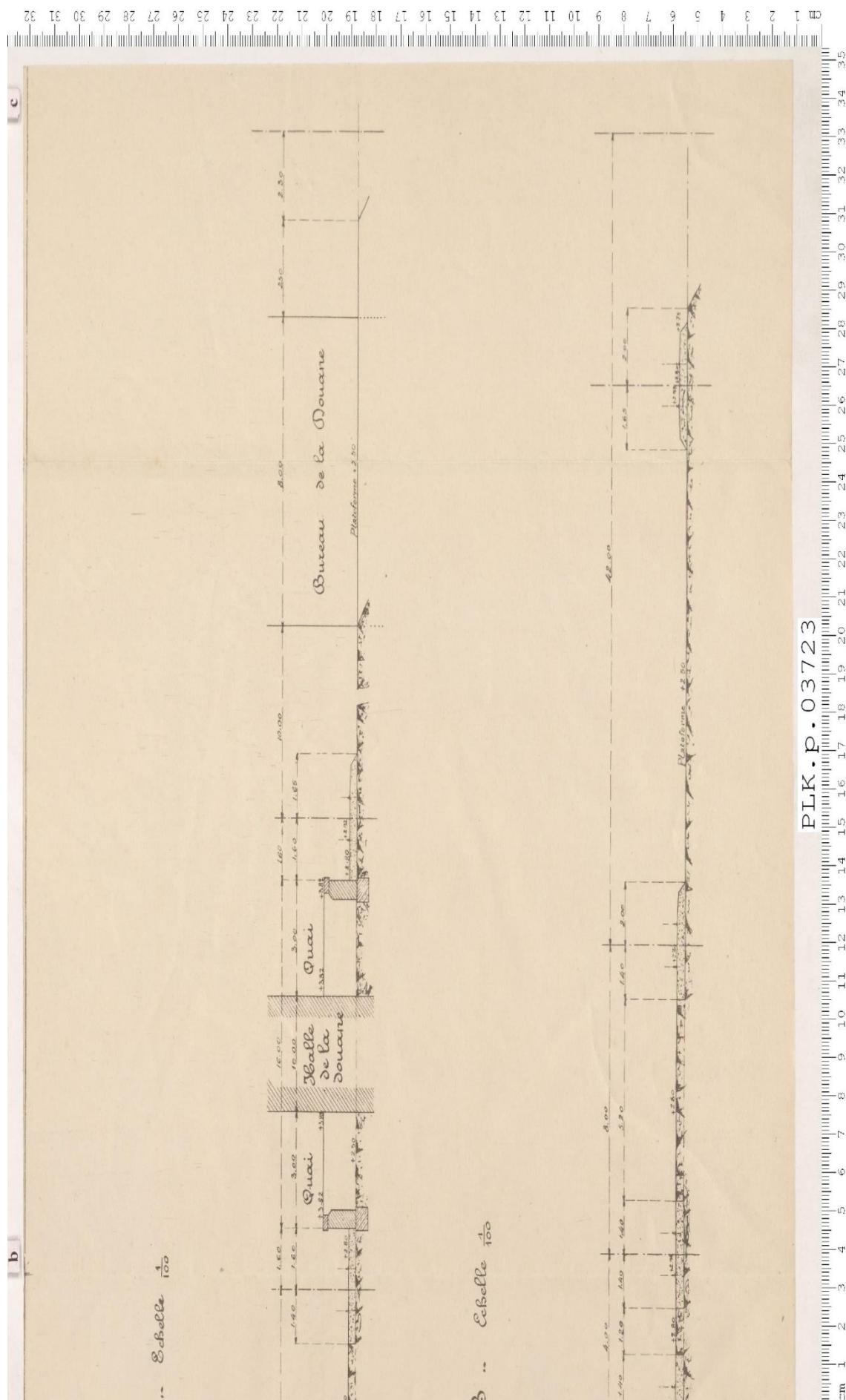
T. Plan 66/3515

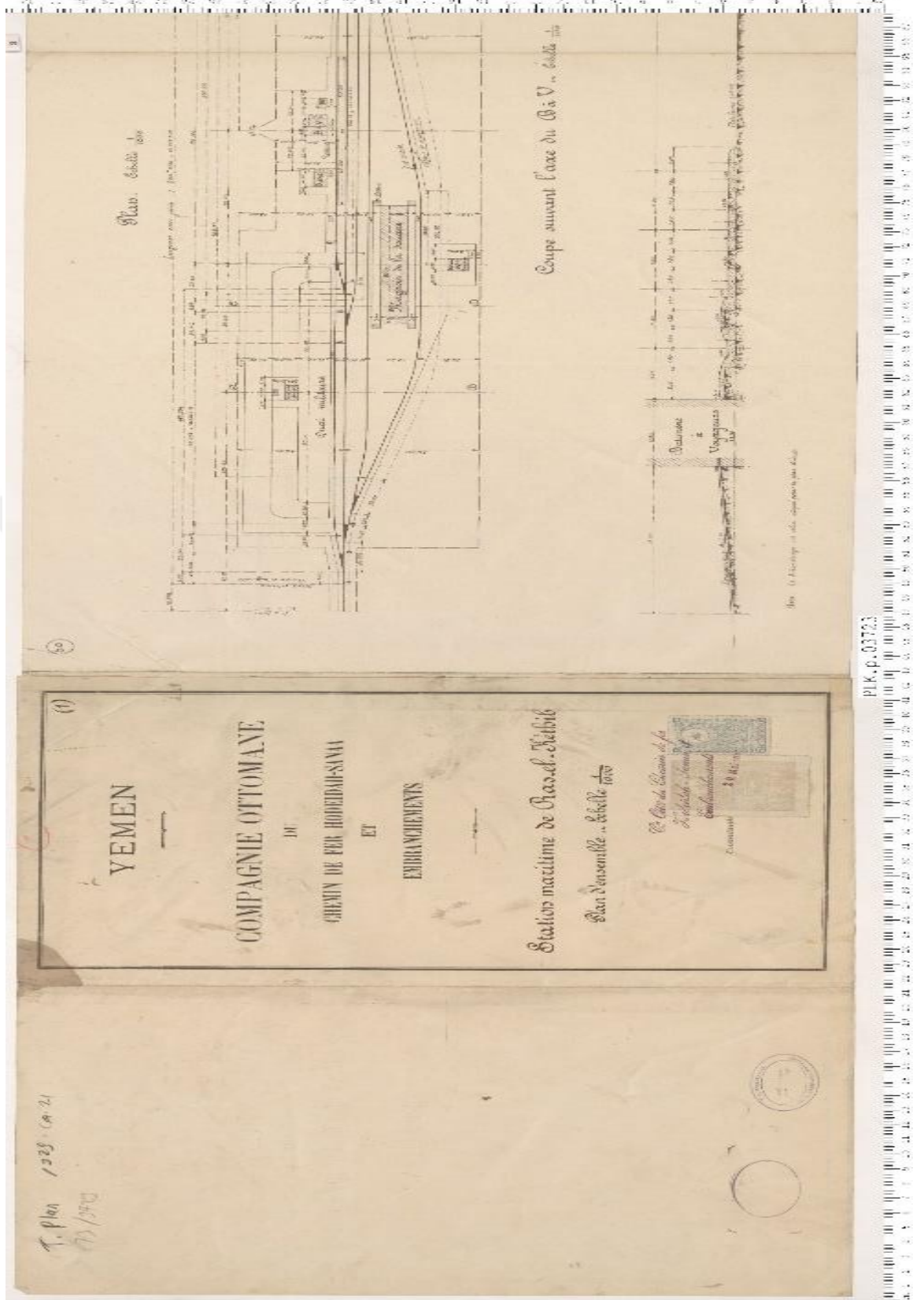
2 vrac
(3 shf bps)

PLK.p.03515





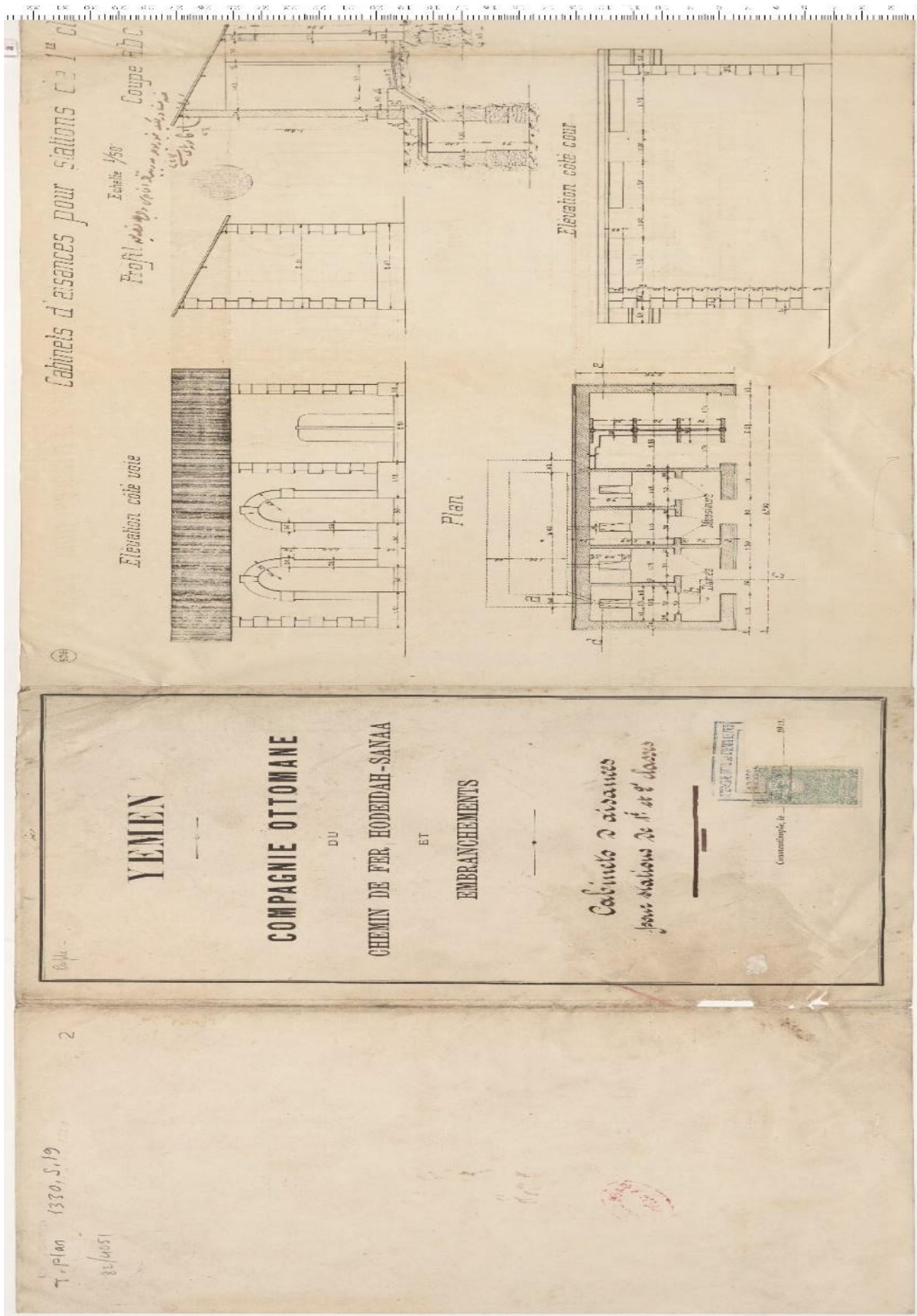




EK-XII - Hudeyde-San'a hattı , Ras-el Katib İstasyon Planı

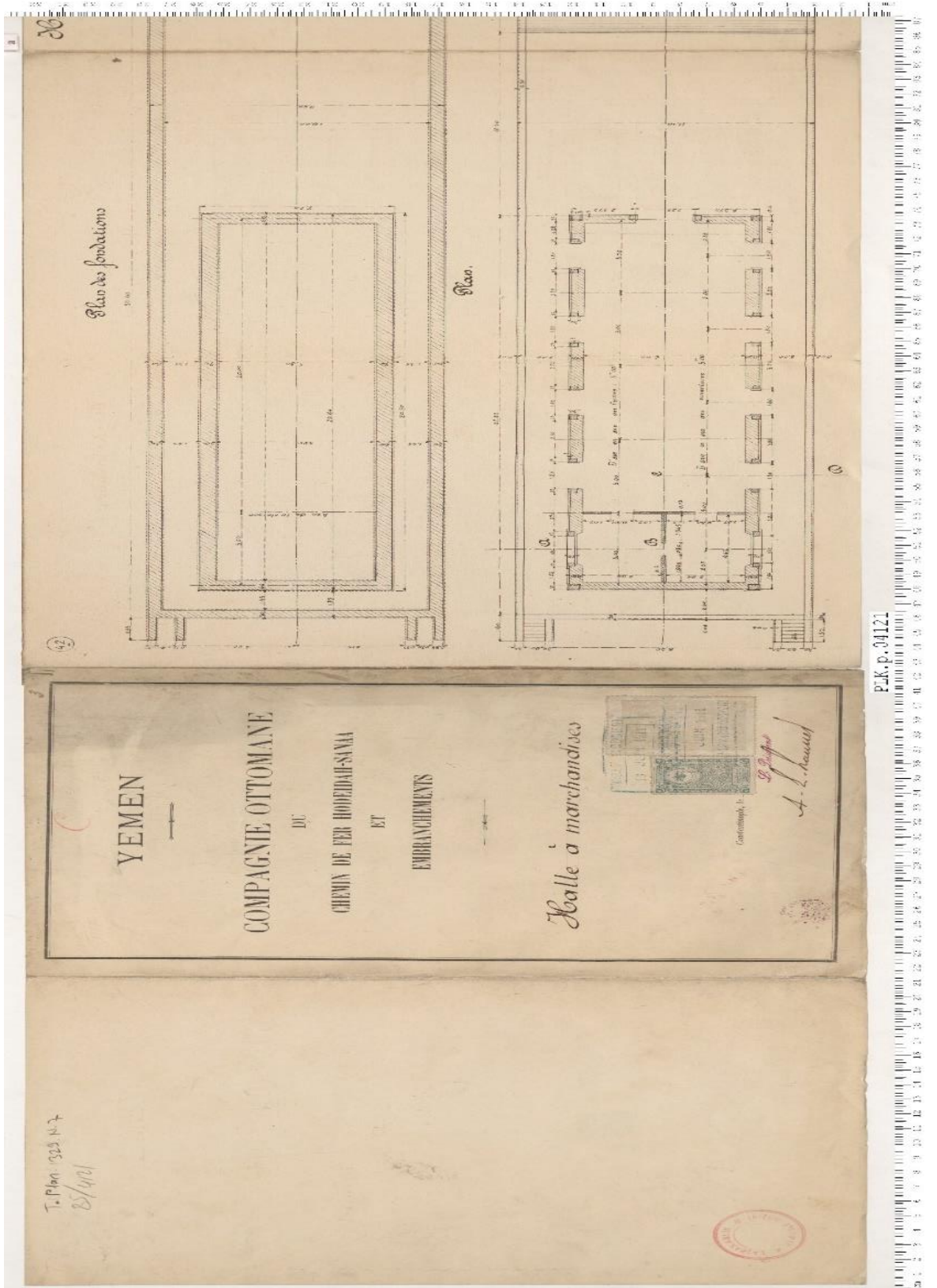
Başkanlık Osmanlı Arşivi-PLK.p.03723

mm 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31



EK-XIII- Hudeyde-San'a hattı- Yolcu kabinlerinin planları

Başkanlık Osmanlı Arşivi-PLK.p.04051

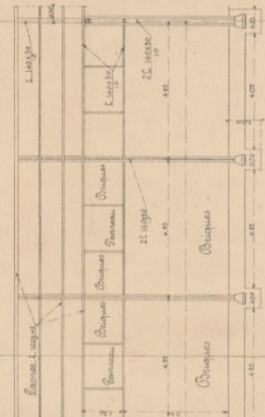


EK-XIV- Hudeyde-San'a Demiryolu Hattı- Esnaf Salonu Planı

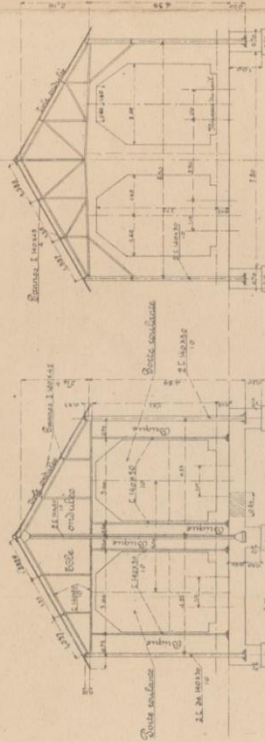
Başkanlık Osmanlı Arşivi-PLK.p.04121-

Remise à voitures

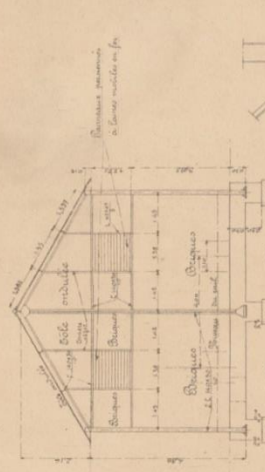
Ferme de l'entrée



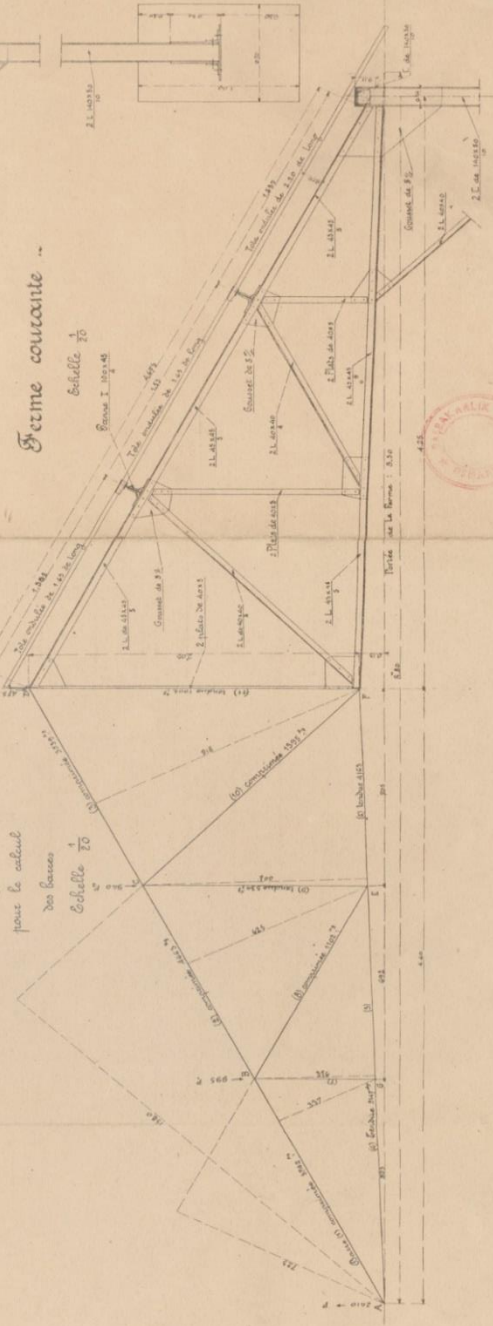
Ferme .. Echelle 1/100
Ferme courante



Ferme du fond



Epure
pour le calcul
des toitures
Echelle 1/10



PLK.p.05735

دائره خواجه

خُصُوصِيَّه
١٦٤

مینه و تیر - یول خطوطند اهدا شد نه کره جبهه عکریه و کره جبهه تقصیریه چه حاصل اوله چه فزاد ربه جبهه صاحبیه
 مفاصل قائم اوله چه یعنی آنرا نمی کشند یقیه اوله چه مدته فزاده تشکیل در عده یکه اوز - و عینه
 تیر - یول خطوطند انسا و ایستادگیانینک طفا طفا - نه مدته عده سن اها نه یول خطوطند
 و تکیانیه اقیه سنک کیده باسن تقییه سنک یوزالیه لیه عثمانی اهل اوز - یعنی لایم کلینک
 و ادبیده بعضه فایده ها و یار حقیم باسن - یار تدالی لیتو نه یول خطوطند ایستادگی
 موزه نه جبهه لفا تقییه تقییه ارونه هفتقه الا و کدر
 خارجه ناطق
 حوال

Y. PRK. HR

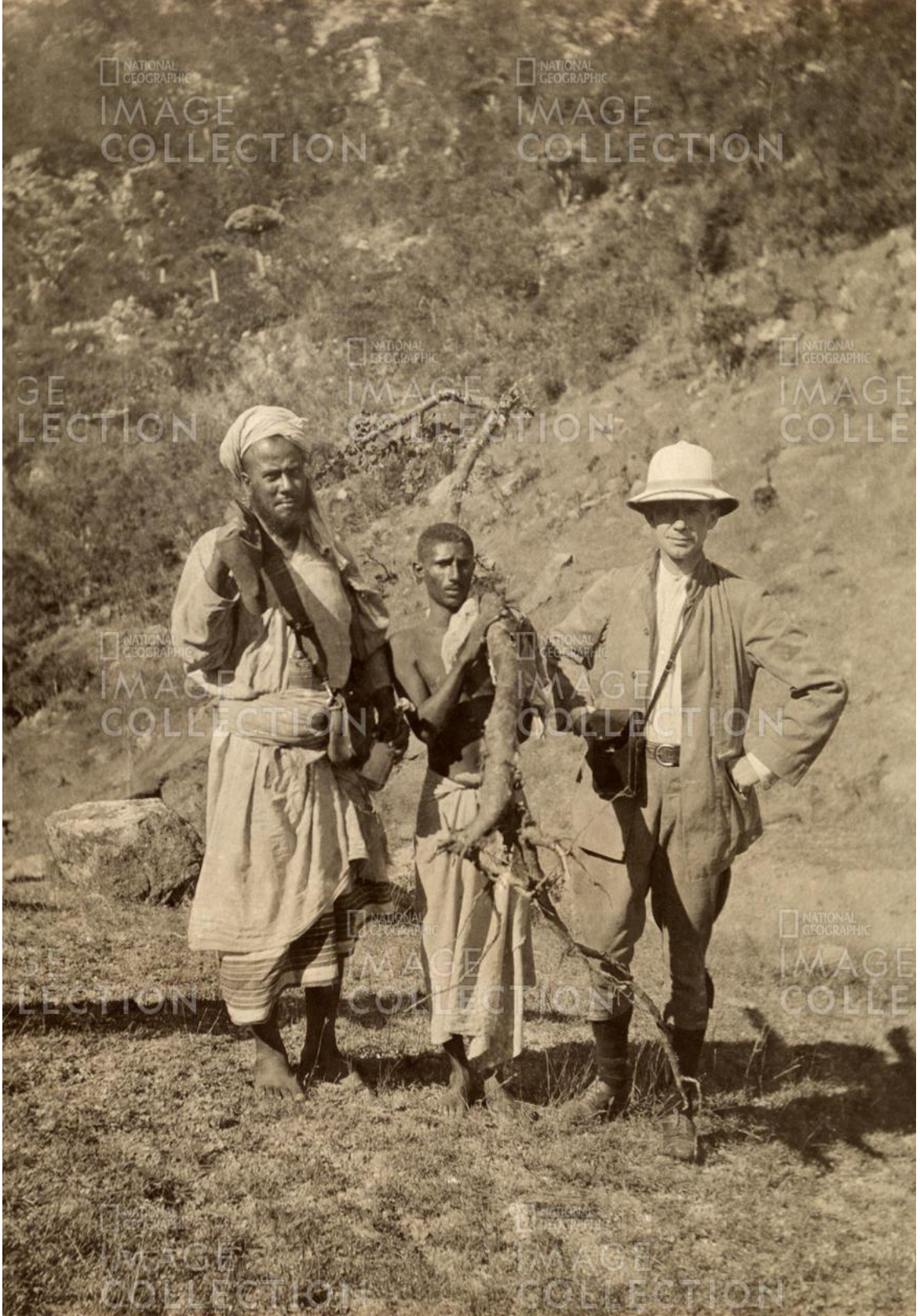
34/99

3

Y.PRK.HR.00034.00099.003

EK-XVIII- -Hariciye Nazırı Fuat Paşa'nın padişaha mektubu

Başkanlık Osmanlı Arşivi-Y.PRK.Hr.34-99-29 Ekim 1905



**EK-XIX-Amerikan Konsolosu Charles K. Moser'in Yemenlilerle çekildiği bir kare
National Geographic Image Collection-**

<https://www.natgeoimagecollection.com/CS.aspx?VP3=SearchResult&VBID=2KWGFRQZL3FE#/SearchResult&VBID=2KWGFRQZL3FE&POPUPPN=21&POPUPID=2KWGDNVU5W8R>

ÖZET

Yemen, Osmanlı devleti'nin en uzak vilayeti olması nedeniyle Osmanlı devleti, yönetim açısından gereken özeni gösterememiş fakat jeopolitik önemi nedeniyle de kendi haline bırakılmamıştır. Yemen'in Kızıldeniz'de ki limanı olan Aden bölgesi İngilizler tarafından ele geçirilmiş ve bu durum Osmanlı devleti için Yemen'in kontrolünü çok daha güçleştirmiştir. Yemen'in ticari potansiyelinin oldukça yüksek olmasından dolayı Aden şehrine Amerika konsoloslar göndermiş, ticari olarak fırsatları değerlendirmeye ve burada kendi ürünlerini pazarlamaya çalışmıştır. Aden'de görev yapan Amerikan konsolosu Charles K.Moser'in Yemen'in içlerine yaptığı bir ziyaretten sonra edindiği gözlemleri ve tecrübelerini içeren raporunda, Yemen'in tarihine ışık tutması açısından çok fayda sağlayacağı söylenebilir. Yemen'in coğrafi özellikleri, yönetsel yapısı, iktisadi vaziyeti, sosyal durumu, şehirleri, tarımsal faaliyetleri, endüstrisi, görevlilerin durumu, dini hayat gibi bir çok konu ayrıntılı bir biçimde ele alınmıştır. Ayrıca Osmanlı devleti'nin Yemen'in Hudeyde-San'a şehirleri arasında yapmayı planladığı demiryolunun sadece plan aşamasında kalmadığı çalışmaların başlandığı , aşama aşama demiryolu çalışmaları ve hatta demiryolunun ilk 30 kilometresinin yapıldığı yönündeki bilgiler bize diğer konsolosların raporlarında da aktarılmıştır. Bununla beraber Başkanlık Osmanlı Arşivinde bulunan ve daha önce neşredilmemiş bulunan Hudeyde-San'a Demiryolu ve demiryolu Garı'nın çizimleride çalışmamıza eklenmiştir.

ABSTRACT

Yemen, the furthest Vilayet of Ottoman Empire, did not get the necessary attention by Ottoman Empire for governance but was not left alone because of its geopolitical importance. Aden, Yemen's harbour on the Red Sea, was occupied by British and controlling Yemen became more difficult for Ottomans.

Because of Yemen's high trade potential, America had sent Consuls to Aden to evaluate the trade opportunities and they have tried to market their own products. American Consul in Aden province, Charles K. Moser who had a trip to inner part of Yemen, prepared a report on his observations and experiences which carry a great deal of importance to enlighten the history of Yemen. In this report Yemen's geographical position, administrative structure, economical situation, social status, cities, agricultural activities, industry, the officers characteristics and the religion are handled in details. In addition in various reports of American Consuls show that the Railway Project planned between Hodeidah and San'a cities by Ottoman Empire was not only a plan in fact the work had already begun and the first 30 kilometers of the railway was concluded. The drawings of the station plans which have not been published previously have been retrieved from the Prime Ministry Ottoman Archives are included in our work.