

Arastırma Makalesi

19. Yüzyıl Philadelphia Ekonomisi

19th Century Philadelphia Economy

Erdem Selman DEVELİ

Dr. Öğr. Üyesi, Nevşehir Hacı Bektaş Veli

Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi

erdemsdeveli@nevsehir.edu.tr

<https://orcid.org/0000-0003-2097-207X>

Makale Geliş Tarihi	Makale Kabul Tarihi
07.04.2025	21.06.2025

Öz

19. yüzyıl, Amerikan ekonomisi için önemli bir dönemi temsil etmektedir. Çünkü 1783 yılında bağımsızlığını kazanan Amerika'nın, 20. yüzyılda dünyanın en güçlü ekonomisi olmasını sağlayan gelişmeler 19. yüzyılda ortaya çıkmıştır. Bu gelişmelerin yaşandığı önemli merkezlerden birisi ise Philadelphia'dır. Şehrin hammadde kaynaklarına yakın olması, ciddi bir üretim potansiyelinin bulunması ve Delaware Nehri aracılığıyla Atlantik Okyanusu'na bağlanması, bu dönemde Philadelphia'nın ekonomik anlamda ön plana çıkmasını sağlamıştır. Bu özellikleri sayesinde lokomotif, vagon, gemi, şapka, kimyasal ürünler, alüminyum, demir, şeker, tekstil ürünleri gibi farklı sektörlerde faaliyette bulunan binlerce fabrika kurulmuştur. Ayrıca bu fabrikalarda üretilen ürünlerin ve bu ürünlere ait hammaddelerin taşınmasını kolaylaştırmak amacıyla demiryolları, kanallar ve otoyolları inşa edilmiştir. Bu yatırımlar sayesinde 19. yüzyılda ticaret hacmi artan Philadelphia; Güney Amerika, Avrupa, Afrika ve Asya'ya ihracat yapan bir şehir haline gelmiştir. Tüm bu gelişmeler sayesinde özellikle 19. yüzyılın başlarında Amerikan ekonomisinin lokomotif şehirlerinden birisi olan Philadelphia, aslında ABD'nin dünyanın en güçlü ekonomisi olmasında da önemli bir paya sahiptir. Bu açıklamalar doğrultusunda bu çalışmanın amacı, 19. yüzyılda Philadelphia şehrinin genel ekonomik yapısını ulaşım yatırımları, üretim, sanayi ve ticaret üzerinden incelemektir.

Anahtar Kelimeler: Philadelphia, Demiryolu, Üretim, Sanayi, Ticaret.

Abstract

The 19th century represents an important period for the American economy. Because the developments that enabled America, which gained its independence in 1783, to become the world's most powerful economy in the 20th century, emerged in the 19th century. One of the important centres where these developments took place is Philadelphia. The city's proximity to raw material resources, its serious production potential and its connection to the Atlantic Ocean via the Delaware River made Philadelphia stand out economically in this period. Thanks to these features, thousands of factories operating in different sectors such as locomotives, wagons, ships, hats, chemical products, aluminium, iron, sugar and textiles were established. In addition, railways, canals and motorways were built to facilitate the transport of the products produced in these factories and the raw materials of these products. Thanks to these investments, Philadelphia, whose trade volume increased in the 19th century, became a city exporting to South America, Europe, Africa and Asia. Thanks to all these developments, Philadelphia, which was one of the locomotive cities of the American economy especially in the early 19th century, actually has an important share in the USA becoming the most powerful economy in the world. In line with these explanations, the aim of this study is to analyse the general economic structure of the city of Philadelphia in the 19th century through transportation investments, production, industry and trade.

Keywords: Philadelphia, Railway, Production, Industry, Trade.

1. Giriş

Önerilen Atf /Suggested Citation

Develi, E. S., 2025, 19. Yüzyıl Philadelphia Ekonomisi, Üçüncü Sektör Sosyal Ekonomi Dergisi, 60(3),2098-2118.

1775 yılında Büyük Britanya ile Kuzey Amerika'daki on üç koloni arasında başlayan Amerikan Bağımsızlık Savaşı, 3 Eylül 1783 tarihinde imzalanan Paris Antlaşması'yla sona ermiş ve böylece Amerika Birleşik Devletleri (ABD) kurulmuştur. ABD'nin kurulduğu dönemlerde Sanayi Devrimi'ni gerçekleştiren İngiltere, bu sayede dünya ekonomisinin merkezi gücü konumuna yükselmiştir. Ancak 19. yüzyılda Amerikan ekonomisinde meydana gelen gelişmeler, bu gücün ABD'ye geçmesini sağlamıştır. ABD'yi dünya ekonomisinin zirvesine taşıyan en önemli faktör, sahip olduğu üretim ve sanayi gücüdür. Yeni kurulan bir ülke olmasına rağmen hızlı bir şekilde sanayileşen ve bu sayede ticaret hacmini artıran ABD açısından özellikle 19. yüzyılın başlarında ön plana çıkan üretim merkezi ise Philadelphia'dır. Hammadde kaynaklarına olan yakınlığı, Atlantik Okyanusu ile olan bağlantısı ve üretim ve sanayi potansiyeli, bu dönemde Philadelphia ekonomisini geliştiren faktörlerdir. Bu özellikleri sayesinde hızlı bir şekilde sanayileşen, hammadde ve malların taşınmasını hızlandırabilmek amacıyla demiryolları, kanallar ve otoyolları inşa edilen ve böylece tam anlamıyla bir üretim merkezi haline gelen Philadelphia, ABD ekonomisinin lokomotif şehirleri arasında yer almıştır.

Bu açıdan bakıldığında Philadelphia'nın bu misyonu üstlenmesinde, şehrin üretim, sanayi ve ticaret yapısının ön plana çıktığı görülmektedir. Üretim ve sanayi açısından tekstil sanayisi, lokomotif sanayisi ve gemi yapımı ön plandadır. Üretilen lokomotiflerin ve gemilerin bir kısmı ülke içerisindeki demiryollarında ve kanallarda kullanılırken, bir kısmı ise Güney Amerika, Avrupa, Asya ve Afrika'ya ihraç edilmiştir. Farklı ülkelere yapılan bu ihracat lokomotif ve gemi yapımı gibi önemli sektörlerde Philadelphia'nın üretim gücünü göstermektedir. Bu sektörlerin dışında bot ve ayakkabı, şeker rafinerisi, alüminyum, bakır, demir, demir-çelik, vagon, şapka, cep saati, kimyasal ürünler gibi farklı sektörlerde binlerce fabrikanın kurulması, şehrin sanayi gücünü ortaya koymaktadır. Ticari açıdan bakıldığında ise ABD'nin en önemli limanları arasında yer alan Philadelphia Limanı üzerinden yapılan dış ticaret 19. yüzyıl boyunca ciddi oranda artmıştır. Ayrıca Küba'dan Japonya'ya uzanan geniş bir ticaret ağının kurulması, rafine petrolden pamuklu kumaşlara kadar çeşitli ürünlerin ticaretinin yapılması ve 19. yüzyılın sonlarına doğru limana gelen binlerce geminin milyonlarca ton ağırlığında mal taşınması, şehrin ticari potansiyelini göstermektedir.

Bu açıklamalar doğrultusunda bu çalışmanın amacı, 19. yüzyılda ABD ekonomisinin önemli merkezlerinden birisi olan Philadelphia şehrinin üretim, sanayi ve ticaret yapısını incelemektir. Çalışmanın özgün olması ve iktisat tarihi literatürüne katkı sunması amacıyla mümkün olduğu kadar birincil kaynak kullanımına dikkat edilmiştir. Bu doğrultuda hazırlanan bu çalışma altı bölümden oluşmaktadır. Giriş bölümünü takip eden ikinci bölümde Philadelphia şehrinin, Amerikan ekonomisi açısından önemi açıklanmıştır. Üçüncü bölümde hem Philadelphia'da inşa edilen hem de farklı şehirlerde inşa edilmekle birlikte Philadelphia'ya kadar uzanarak ticaret hacminin artırılmasına katkıda bulunan demiryolları, kanallar ve otoyolları ele alınmıştır. Dördüncü bölümde Philadelphia'nın üretim ve sanayi yapısından detaylı bir şekilde bahsedilirken, beşinci bölümde Philadelphia'nın ticaret yapısı; toplam ticaret, en çok ticareti yapılan ürünler ve en çok ticaret yapılan ülkeler üzerinden incelenmiştir. Çalışmanın altıncı bölümünde ise önceki bölümlerde aktarılan bilgiler doğrultusunda elde edilen sonuçlar değerlendirilmiştir.

2. Philadelphia'nın Amerikan Ekonomisi Açısından Önemi

1683 yılında kurulan ve kuruluşundan itibaren ticari açıdan ön plana çıkmaya başlayan Philadelphia şehri, bu sayede erken dönemlerde New York'un güçlü bir rakibi haline gelmiş ve kısa bir süre içerisinde onu geride bırakmıştır. Amerikan Devrimi sırasında en büyük ve en önemli koloni şehri olan Philadelphia'nın bu özelliğinin elverişli konumu ile birleşmesi, onu yeni hükûmetin merkezi haline getirmiştir. Bu sayede Philadelphia'da kıta kongresi toplanmış, bağımsızlık bildirgesi imzalanmış ve ABD Anayasası oluşturulmuştur. Bu özelliklerinin dışında, ABD'nin ilk bankaları olan Bank of North America (1781), First Bank of the United States (1791) ve Second Bank of the United States (1816)'in Philadelphia'da kurulması, şehrin finansal açıdan önemli bir merkez olduğunu göstermektedir.¹ Böylece finansal açıdan güçlü bir şehir olan Philadelphia'nın deniz ticareti ve kıyı ticareti için sahip olduğu avantajlar ise onu ülkenin ticari metropolü haline getirmiştir. Delaware Nehri'nin başlangıç noktasında yer alan ve ticaret gemileri için güvenli ve elverişli bir liman sunan Philadelphia şehrinin körfez ve nehir sayesinde okyanustan sadece 193 kilometre uzaklıkta olması, iç kesimlerle ticaret yapmasını

¹ Bu bankalar hakkında daha fazla bilgi için bkz. (Lewis, 1882).

kolaylaştırmıştır. Ayrıca ABD'nin en büyük demiryolu merkezlerinden biri haline gelmesini sağlayan kilometrelerce uzunluğundaki demiryolları, çok geniş ulaşım ağı sayesinde önemli hammaddeleri Philadelphia'ya getirerek karşılığında sınırsız çeşitlilikte mamul malları ülkenin farklı bölgelerine taşımıştır. Bu özellikleri sayesinde şehrin her yerinde yeni sanayiler ortaya çıkmış ve eski sanayiler, hızla büyüyen ticaretin gereksinimlerini karşılayabilmek amacıyla genişletilmiş ve yaygınlaştırılmıştır. Böylece Philadelphia'nın ticareti sadece ülke içerisiyle sınırlı kalmamış, dünyanın en uzak köşelerine kadar uzanmıştır. Philadelphia'dan kuzey ve güney kıyıları boyunca Batı Hint Adaları ve komşu adalara sefer yapan buharlı ve yelkenli gemilerden oluşan filolar, her yıl yeni gemilerle genişlemiştir. Bu sayede bir üretim merkezi olarak Philadelphia'nın gösterdiği olağanüstü büyüme, şehrin gelişiminin en önemli ve en dikkat çekici özelliği olarak ön plana çıkmıştır. Tüm bu özellikleri sayesinde New York'u geride bırakan Philadelphia, dünyadaki herhangi bir şehirden daha kapsamlı olan üretim yelpazesi sayesinde ABD'nin ve dünyanın önde gelen üretim şehri konumuna yükselmiştir ("Historical and Commercial Philadelphia", 1892).

Mesela antrasit kömür, Philadelphia'nın ticari açıdan ön plana çıkmasını sağlayan önemli ürünlerden birisidir. Demir ızgaralarda yakılan antrasit kömürünün uzun süreli ısı ürettiğinin kanıtlanmasıyla birlikte 1820'li yıllarda, antrasit yataklarının başlıca limanı olan Philadelphia'dan ülkenin tüm limanlarına yönelik bir kömür ticareti başlamıştır. 1839 yılında ise Doğu Pennsylvania'nın demir cevherinin antrasit kömürü ile eritilebileceğinin kanıtlanması, antrasit kömürü için yeni bir kullanım alanı açmış ve odun kömürü için odun sıkıntısı tehlikesini ortadan kaldırmıştır. Bu gelişme ise Philadelphia için 1850 yılında daha büyük bir kömür ticareti anlamına geliyordu (Cochran, 1982, s. 339). Bu sayede Lehigh ve Schuylkill nehirleri iyileştirilmesi sayesinde, demir fırınlarında kullanılmak üzere Philadelphia'ya taşınan binlerce ton kömür, kıyı şeridi boyunca New York, New England ve bazen de güney limanlarına sevk edilmiştir. Böylece 1822 yılından 1830 yılına kadar Philadelphia'dan kömür sevkiyatı 200 tondan 63.000 tona çıkmış ve 1850 yılında 1.075.000 tona ulaşmıştır. Bu sayede Philadelphia'nın kömür ticareti, bu şehrin diğer ürünlerle yaptığı ticareti gölgede bırakmıştır (Johnson, Metre, Huebner ve Hanchett, 1915, s. 339-351).

Ancak tüm bu avantajlarına rağmen dönemin hızla gelişen ticari ihtiyaçlarını karşılamak için yetersiz kalan Philadelphia, sahip olduğu ticari üstünlüğü giderek kaybetmeye başlamıştır. Bu doğrultuda ABD'nin en önemli liman şehri olan Philadelphia'nın ticari açıdan New York'un önünde yer alması, 26 Ekim 1825 tarihinde Erie Kanalı'nın açılmasına kadar devam etmiştir. Ancak kanalın açılmasıyla birlikte hızla büyüyen ve önceki yıllarda kaybettiği prestiji tekrar kazanmaya başlayan New York, bu sayede ABD'nin ticari merkezi olmaya devam etmiştir ("Historical and Commercial Philadelphia", 1892). Bu kanalın dışında, Philadelphia'yı Baltimore, Lancaster, Reading ve New York'a bağlayan ve 1834-1840 yılları arasında inşa edilen demiryolları, erken sanayileşme döneminin sona ermesine zemin hazırlayan faktörler arasında yer almaktadır. Bu gelişmeler sonucunda 1850'li yıllara gelindiğinde ise Philadelphia, özellikle finans alanında New York'un ardından ikinci sırada yer almaktadır. Ayrıca New York Limanı'ndan daha fazla ithalat yapılmış ve New York bankaları, şehrin gelişen ticaretini finanse edebilmek amacıyla sürekli büyümeyi hedeflemişlerdir (Cochran, 1982, s. 338-340).

Böylece iç kesimlere en iyi ulaşım sistemine ve üstün bir finansal ve ticari organizasyona sahip olan New York hem iç ticarete hem de dış ticarete kolaylıkla liderlik etmiştir. 1830'dan 1850'ye kadar olan dönemde ülkenin ithalatının üçte ikisinden fazlası New York Limanı'na gelmiş ve 1860 yılında New York şehri tek başına, ABD'nin 1850 yılındaki toplam ithalatından daha fazla ithalat yapmıştır. 19. yüzyılın sonlarına doğru ise hem ithalat ve ihracatın merkezi hem de yerli malların ülke içindeki dağıtım merkezi olması sayesinde lider konumunu korumuştur (Johnson ve ark., 1915, s. 342-351). Bu doğrultuda 1891-1892 döneminde ülke tarihinin en büyük dış ticaret rakamlarına ulaşıırken, New York ise bu ticareten en çok pay alan şehir olarak ön plana çıkmıştır. Bu dönemde ABD'nin toplam 460 milyon dolarlık ihracatının 172 milyon dolar ile üçte birinden biraz fazlası New York'a aittir. Geri kalan kısmın 107 milyon doları New Orleans'tan, 74 milyon doları Baltimore'dan, 70 milyon doları Boston'dan ve 37 milyon doları Philadelphia'dan yapılmıştır. Bu dönemde ABD'nin ithalatının ise üçte ikisi New York Limanı'ndan gerçekleşmektedir (United States Custom House, 1894, s. 6). Ayrıca New York Limanı sadece ticari mallar için değil insanlar açısından da en çok tercih edilen liman olarak ön plana çıkmıştır. Bu doğrultuda gümrük idaresi kayıtlarına göre 1820 yılında başlıca limanlar arasında New York'a 3.834, Philadelphia'ya 2.050, Baltimore'a 1.262, New Orleans'a 911, Boston ve Charlestown'a

861, Charleston'a 385, Norfolk ve Portsmouth'a 164, Portland ve Falmouth'a 137, Belfast'a 126 ve Edenton'a 123 yolcu inmiştir. 1860 yılında ise New York'a 131.565, New Orleans'a 13.080, Boston'a 12.825, Baltimore'a 6.932, San Francisco'ya 5.817, Philadelphia'ya 3.898, Portland ve Falmouth'a 2.101, Galveston'a 1.265, Charleston'a 508 ve Oswego'ya 498 yolcu inmiştir (Kennedy, 1864, s. xxiii).

Aslında coğrafi konum avantajını iyi değerlendirerek diğer şehirlere kıyasla daha fazla ön plana çıkan New York'un, ülkenin ticaret merkezi olmasını sağlayan en temel faktör ise ABD ile Avrupa arasındaki ticarettir. Buna göre ABD'nin ihracatında Avrupa'nın payı 1821 yılında %65, 1830 yılında %66, 1840 yılında %74, 1850 yılında %75, 1870 yılında %80, 1890 yılında %80 ve 1900 yılında %75'tir. ABD'nin ithalatında Avrupa'nın payı ise 1821 yılında %64, 1830 yılında %64, 1840 yılında %63, 1850 yılında %71, 1870 yılında %55, 1890 yılında %57 ve 1900 yılında %52'dir (Bureau of the Census, 1949). Avrupa ile olan bu ticarete en çok dikkat çeken ülke Birleşik Krallık ve özellikle Liverpool Limanı'dır. ABD'nin ticareti, Birleşik Krallık'ın toplam ticaretinin önemli bir bölümünü oluştururken, Liverpool'un ticaretinin ise çok daha büyük bir kısmını oluşturmaktadır. Bu açıdan bakıldığında 1851 yılında Liverpool'dan ABD'ye ihraç edilen toplam 161.793 ton demirin 128.286 tonu New York'a (%79,3), 20.269 tonu Boston'a (%12,5) ve 13.238 tonu Philadelphia'ya (%8,2) gönderilmiştir. Yine 1851 yılında Liverpool Limanı'ndan toplam 866.909 ton mal taşıyan 992 gemi, ABD'ye doğru yola çıkmıştır. Bu gemilerin 435'i New York'a, 163'ü New Orleans'a, 111'i Boston'a, 78'i Philadelphia'ya ve geriye kalan 205'i farklı şehirlere (*Charleston, Mobile, Baltimore, Savannah, Apalachicola, Castine, Portsmouth, City Point, Penobscot Bay, Newburyport, Richmoud, Portland, Alexandria, Wilmington, Bath, Wiscasset, Eastport, Bucksport*) ulaşmıştır. Böylece Liverpool Limanı'ndan yola çıkan gemilerin %44'ü New York'a ve %8'i Philadelphia'ya giderken, gemilerin taşıdıkları ürünlerde ise New York'un payı 449.483 ton ile %52 ve Philadelphia'nın payı 69.480 ton ile %8'dir. Bu şehirlerden ABD'nin güneyinde yer alan Mobile (*49 gemi ile 39.109 ton*) ve güneydoğusunda yer alan Savannah (*26 gemi ve 18.570 ton*) hariç, diğer bütün şehirler ülkenin doğusunda yer almaktadır (Baines, 1852, s. 762-773). Aslında bu durum, Panama Kanalı'nın henüz açılmadığı 19. yüzyılda ABD'nin doğusundaki şehirlerin, Sanayi Devrimi ile birlikte güçlü bir kıta haline gelen Avrupa'ya daha yakın olmalarından kaynaklanmaktadır. New York'un özellikle Philadelphia gibi güçlü şehirlerden daha fazla ön plana çıkmasının nedeni ise limanın okyanus ile direkt ve daha yakın bağlantısının olması ve bu sayede taşıma maliyetlerini azalmasıdır.

New York'un sahip olduğu bu ekonomik güç, coğrafi konumunun dışında üretim tesisleri, inşa edilen demiryolları ve kanallar ve nüfus ile açıklanabilir. 1840 yılında 8.000 işyerinde toplam 16 milyon dolar değerinde üretim gerçekleştirilirken, 1845 yılında 14.965 işyerinde 69 milyon dolarlık üretim ve 1880 yılında 42.739 işyerinde toplam 1 milyar dolarlık üretim gerçekleştirilmiştir. Ayrıca 1840 yılına 925 kilometre uzunluğunda olan demiryolları 1880 yılında 9.587 kilometreye ve 1825 yılında 584 kilometre uzunluğunda olan kanallar ise 1840 yılında 1.352 kilometreye ulaşmıştır (Sowers, 1914, s. 13-17). Bununla birlikte New York'un yıllar içerisinde artan nüfusu da üretim ve dolayısıyla ticaretin arkasındaki temel faktörler arasında yer almaktadır. Buna göre 1790 yılında 54.391 kişilik nüfusu ile Albany, Hampshire, Essex ve Worcester'dan sonra ABD'nin en kalabalık beşinci şehri Philadelphia iken, New York ise 33.131 kişilik nüfusu ile en kalabalık ilk on beş şehir arasında yer almamaktadır. Ancak yıllar ilerledikçe iki şehrin de nüfusu artmakla birlikte New York'un nüfusu daha fazla artmıştır. Buna göre Philadelphia'nın nüfusu 1810 yılında 111.210, 1850 yılında 408.762 ve 1900 yılında 1.293.697 iken, New York'un nüfusu ise aynı yıllar için sırasıyla 96.373, 515.547 ve 2.050.600'dür. Böylece 1900 yılına ait nüfus rakamlarına göre ABD'nin en kalabalık şehri New York iken, Philadelphia ise Cook (Illinois)'un ardından üçüncü sırada yer almaktadır (Merriam, 1901, s. 9-47).

3. Ulaşım Yatırımları: Demiryolları, Kanallar ve Otoyolları

3 Eylül 1783 tarihinde ABD ile İngiltere arasında imzalanan ve ABD'nin bağımsızlığını sağlayan Paris Antlaşması sonrasında Philadelphia, uzun bir süre boyunca ülkenin ticari açıdan önemli şehirleri arasında yer almıştır. Bunu sağlayan iki temel faktör bulunmaktadır. Bunlardan birincisi, Delaware Nehri sayesinde Philadelphia'nın Atlantik Okyanusu'na ulaşımının kolay olması ve böylece taşıma maliyetlerinin azalmasıdır. İkincisi ise Fransız Devrimi'nden kaynaklanan savaşlar sonucunda Avrupa'da ekme malzemelerine olan talebin giderek artmasıdır. Philadelphia ticaretinde büyük bir hareketliliğe neden olan bu faktörler sayesinde, şehir büyük ölçüde zenginleşmiştir. Ancak New York'un Atlas Okyanusu'na olan yakınlığından kaynaklanan avantajlarının daha fazla olması, New York

Limanı'nın ticari açıdan ilk sıraya yükselmesini sağlamıştır. 1815 barışından sonra ise Philadelphia'nın ticareti Boston, Baltimore ve diğer şehirlerle birlikte çok düşük bir seviyeye gerilemiştir. Bu nedenle Philadelphia'yı tekrar ticari açıdan ön plana çıkartabilmek amacıyla kanallar, demiryolları ve otoyollar inşa edilmiştir. Böylece 19. yüzyılın ilk çeyreğinde gerçekleştirilen bu yatırımlar sayesinde ticaret yeniden canlanmaya başlamıştır (Picture of Philadelphia, 1835, s. 33).

Bu doğrultuda ABD'nin en eski kanal araştırmalarından biri, 1764 yılında Chesapeake Körfezi ile Delaware Nehri arasındaki bir güzergâhta yapılmıştır. Amerikan Felsefe Derneği'nin himayesinde bu kanal için 1769 yılında yeni bir araştırma daha yapılmış, ancak 1804 yılına kadar kanal inşaatıyla ilgili herhangi bir çalışma başlamamıştır (Hulbert, 1904, s. 22). Daha sonra ise ABD Başkanı James Madison döneminde (1809-1817) hem ticaret hem de güvenlik açısından kapsamlı bir iç ve kıyı kanallar sistemi tasarlanmıştır. Bunun üzerine mümkün olan en kısa süre içerisinde kıyı boyunca uzanan çeşitli körfez ve nehirlerin bir kanal sistemiyle birbirine bağlanması için gerekli adımlar atılmış ve ilk olarak Chesapeake ve Delaware körfezlerini birbirine bağlayacak olan kanalın inşasına başlanmıştır. İlk etapta bu iki körfez arasında kanal inşa edilmek istenmesinin en temel nedeni, iki körfez arasında kurulacak bir su bağlantısının, savaş durumunda büyük önem taşıyacak olmasıdır. Çünkü kanal olmadan Delaware kıyılarının ablukaya alınması Philadelphia Limanı'nın ve Virginia kıyılarının ablukaya alınması ise Baltimore ve Chesapeake'in diğer limanlarının dış ticaretini engelleyecektir. Böylece 15 Nisan 1824 tarihinde yapımına başlanan ve yaklaşık olarak 5,5 yıllık bir çalışmanın ardından 17 Ekim 1829 tarihinde tamamlanan bu kanal, 2.250.000² dolara mal olmuştur. Bu miktarın yaklaşık olarak beşte biri Ulusal Hükümet tarafından, geri kalanı ise Pennsylvania, Maryland ve Delaware eyaletleri ve bu eyaletlerin vatandaşları tarafından karşılanmıştır (House of Representatives, 1904, s. 2-3; Peverill, 1927, s. 6).

Diğer bir önemli kanal ise Union Canal'dır. Pennsylvania'lı bir tüccar ve aynı zamanda eyaletin ilk valisi olan Thomas Mifflin 1790 yılında yaptığı bir konuşmada hem eyaletin iç kesimlerinde üretilen ürünlerin Philadelphia'ya taşınmasını kolaylaştırmak hem de Atlantik kıyıları ile ülkenin batısını yakınlaştırmak amacıyla alternatif ulaşım güzergâhlarının geliştirilmesi gerektiğini belirtmiştir. Bu doğrultuda mecliste kabul edilen bir kanunla 29 Eylül 1791 tarihinde Schuylkill ve Susquehanna nehirleri arasında bir kanal inşa etmek üzere 400.000 dolar sermayeli "Schuylkill and Susquehanna Navigation Company" kurulmuştur. Daha sonra 1792 yılında, Delaware ve Schuylkill nehirleri arasında bir kanal inşa etmek üzere yine 400.000 dolar sermayeli "Delaware and Schuylkill Navigation Company" kurulmuştur. 1794 yılına gelindiğinde iki kanal şirketinin toplam 450.000 dolardan fazla harcama yapması fonlarını tüketmiş ve bunun üzerine yirmi yedi yıl boyunca kanal inşaatı durdurulmuştur. 1811 yılında ise iki şirket "The Union Canal Company" adıyla birleşmiş, ancak 1812 Savaşı nedeniyle kanal inşaatı ilerleyememiştir. Nihayet 1821 yılında, 1791 güzergâhından farklı bir güzergâh belirlenerek tekrar inşaatına başlanan, 1826 yılında tamamlanan, 6 milyon dolara mâl olan ve ilk geminin 1828 yılında geçtiği bu kanal, 1885 yılına kadar aktif olarak kullanılmıştır. Böylece fiziki olarak Philadelphia'nın iç kesimlerinde yer alan Middletown Kasabası'ndan, Delaware Nehri kıyılarına kadar uzanan bu kanal, aslında Philadelphia'nın iç kesimleri ile Delaware Nehri aracılığıyla Atlantik kıyılarını birbirine bağlamıştır (Francis, 1939, s. 228-262).

İnşa edilen önemli kanallardan bir diğeri Schuylkill Kanalı'dır. 8 Mart 1815 tarihinde kurulan "Schuylkill Navigation Company" tarafından, Schuylkill ilçesindeki kömür madenlerinden Philadelphia şehrine kadar uzanan bir kanal inşa etmek amacıyla kurulmuştur. 1825 yılında yapımı tamamlanan bu kanalda taşınan ürünlerin ağırlığı 1829 yılında 134.524 ton, 1832 yılında 327.921 ton, 1835 yılında 535.194 ton ve 1839 yılında 686.716 tondur. Ancak, on yılda beş katın üzerine çıkan kanal trafiğinin 1844 yılında 573.471 tona düşmesi, kanalın kapasitesinin genişletilmesine yönelik tartışmaların başlamasına neden olmuştur. Çünkü kanalın mevcut kapasitesinin, özellikle taş kömürü ticaretini kaldıramayacağına yönelik endişeler ortaya çıkmıştır. Bu doğrultuda Schuylkill bölgesindeki taş kömürü ticaretinin hızla artması, küçük tonajlı teknelerin bu ticareti kaldıramaması ve şirketin küçük tonajlı teknelerle gerçekleştirdiği kömür taşımacılığının demiryoluyla rekabet edememesi, bu endişelerin artmasına neden olmuştur. Bunun üzerine Schuylkill'de kömür ticaretiyle uğraşanlar ve kömür madeni işletenler, artan ticareti karşılamak ve aynı zamanda şirketin hissedarları için kömür ticaretini kârlı hale getirmek için kanalın boyutlarının önemli ölçüde genişletilmesi gerektiği konusunda fikir birliğine varmışlardır. Böylece genişletilmesinden sonra her biri 180 ton kapasiteli 1.400 tekne ile önemli bir

² Picture of Philadelphia'ya göre bu kanal, 2.201.864 dolara mâl olmuştur (1835, s. 213).

ticari potansiyele ulaşan kanalda 1859 yılında taşınan kömür tonajı, 1.372.109 tonu taş kömürü olmak üzere toplam 1.699.101 tona ulaşmıştır. 1855-1867 döneminde ise toplam kömür tonajı 15.003.500 ton olup, yıllık ortalama 1.154.115 ton kömür taşınmıştır³ (The Historical Society of Schuylkill County, 1910, s. 475-497).

Ancak kömür taşımacılığında kanalların önemli bir payı olmasına rağmen, potansiyeli yüksek bir alternatif olan demiryolu taşımacılığı, kanal ticaretinin önünde hep bir tehdit olarak görülmüştür. Aslında kanal üzerinden taşınan kömür miktarı uzun yıllar boyunca demiryolundan daha yüksek olmakla birlikte, 1867 yılından sonra düşmeye başlamıştır. Kömür ticaretinin dışında kanal üzerinden taşınan diğer ürünlerin de ticareti azalmıştır. Bunun temel nedeni, ürünlerini kolay ve ekonomik bir şekilde taşımak isteyen üreticilerin fabrikalarını demiryolları üzerinde kurmak istemeleri ve yerel koşullar altında çalışan küçük kanalların ülkenin büyük demiryolu sistemiyle rekabet edememesidir. Dolayısıyla kanalların faaliyetleri belirli bir alanla sınırlıyken, yüklü bir vagon New York'tan San Francisco'ya veya Maine'den Meksika'ya gönderilebilir. Tüm bu nedenlerle kanal taşımacılığının demiryolu taşımacılığıyla rekabet edememesi üzerine teknelerin büyük bir kısmı mavnalar olarak kullanılmak üzere New York Limanı'na aktarılmış ve böylece kanal 1886 yılında kapatılmıştır (The Historical Society of Schuylkill County, 1910, s. 499-500).

Kömür taşımacılığı ile ön plana çıkan bir diğer kanal ise Lehigh Kanalı'dır. Bu kanalın inşa edilebilmesi için 10 Ağustos 1818 tarihinde 50.000 dolar sermaye ile "Lehigh Navigasyon Şirketi (The Lehigh Navigation Company)" ve 21 Ekim 1818 tarihinde 55.000 dolar sermaye ile "Lehigh Kömür Şirketi (The Lehigh Coal Company)" kurulmuştur. Özellikle ikinci şirketin amacı kömür madenlerinden nehre bir yol inşa etmek ve kömürü yeni navigasyon sistemi sayesinde hızlı bir şekilde pazara ulaştırmaktır. Ancak kaynakların sadece bir şirkete harcandığı ve diğer şirketin göz ardı edildiği gerekçesiyle iki şirketin hissedarları arasında bir anlaşmazlık ortaya çıkmıştır. Bunun üzerine bu iki şirketin tek bir şirket altında toplanmasına karar verilmiş ve 21 Nisan 1820 tarihinde "Lehigh Navigasyon ve Kömür Şirketi (Lehigh Navigation and Coal Company)" kurulmuştur. Bu yeni düzenleme ve hisse senedi aboneliği yoluyla sağlanan ek 20.000 dolar ile nehrin deniz taşımacılığı düzene sokulmuştur. Bu gelişmeler üzerine kanalın kısmen kullanılabilir hale geldiği 1820 yılında tonu 8,40 dolardan Philadelphia'ya 365 ton kömür gönderilmiştir. Böylece Lehigh'den gelen ve Amerika'da bir ilk olan antrasit kömürünün ilk düzenli sevkiyatı başlamıştır. 13 Şubat 1822 tarihinde ise Pennsylvania Eyalet Meclisi bu şirkete "Lehigh Kömür ve Navigasyon Şirketi (The Lehigh Coal and Navigation Company)" unvanını veren bir kanun çıkarmıştır. İlerleyen yıllarda, kanalın geliştirilmesine yönelik çalışmalar hızlanmış ve 26 Haziran 1829 tarihinde kanal tam anlamıyla kullanıma açılmıştır. Böylece kanal taşımacılığının başlamasıyla birlikte Lehigh bölgesinden Philadelphia ve New York pazarlarına doğru genişleyen bir ticaret dönemi başlamıştır. Kereste, tahıl, demir, demir cevheri, arduvaz, tuz, tuğla, taş, balık ve diğer çeşitli ürünlerle birlikte yılda yüz binlerce ton kömür bu kanal aracılığıyla taşınmıştır (Hartman, 1940, s. 230-234). Bu doğrultuda, 1820 yılında kömür ticaretinin başlamasından itibaren Lehigh Kanalı aracılığıyla taşınan kömür miktarları Tablo 1'de gösterilmektedir.

Tablo 1: Lehigh Kanalı Kömür Taşımacılığı, 1820-1859

Yıl	Kömür (ton)	Yıl	Kömür (ton)	Yıl	Kömür (ton)	Yıl	Kömür (ton)
1820	365	1830	41.750	1840	225.318	1850	690.456
1821	1.073	1831	40.960	1841	143.037	1851	964.224
1822	2.240	1832	70.000	1842	272.546	1852	1.072.136
1823	5.823	1833	123.000	1843	267.793	1853	1.054.309
1824	9.541	1834	106.244	1844	377.002	1854	1.207.186
1825	28.393	1835	131.250	1845	429.453	1855	1.275.050

³ Pennsylvania'da taş kömürü 1792 yılında keşfedilmekle birlikte, bu kömürü pazara ulaştıracak iç su yollarının inşa edilmesine kadar ticari bir önem taşımamıştır. Bunun üzerine iç su yollarının 1820'ler ve 1830'larda inşa edilmesiyle birlikte, Philadelphia'nın Amerikan şehirleri arasında ilk sıralara yerleşmesini sağlayan üretim potansiyeli de ortaya çıkmıştır (Taylor, 1900, s. 104).

1826	31.280	1836	148.211	1846	517.116	1856	1.186.230
1827	32.074	1837	223.902	1847	633.507	1857	900.314
1828	30.232	1838	213.615	1848	670.321	1858	908.800
1829	25.110	1839	221.025	1849	781.656	1859	1.050.659
<i>Toplam</i>	<i>166.131</i>	<i>Toplam</i>	<i>1.319.957</i>	<i>Toplam</i>	<i>4.317.749</i>	<i>Toplam</i>	<i>10.309.364</i>

Kaynak: Henry, 1860, s. 394.

Tablo 1'e göre, 1820 yılında 365 ton ile başlayan Lehigh Kanalı üzerinden taşınan kömür miktarı 1830 yılında 41.750 tona, 1840 yılında 225.318 tona, 1850 yılında 690.456 tona ve 1859 yılında tona 1.050.659 tona ulaşmıştır. Böylece 1820-1829 döneminde 166.131 ton, 1830-1839 döneminde 1.319.957 ton, 1840-1849 döneminde 4.317.749 ton ve 1850-1859 döneminde 10.309.364 ton olmak üzere, 1820-1859 yılları arasında Lehigh Kanalı üzerinden toplam 16.113.201 ton kömür taşınmıştır.

Kanalların dışında taşımacılığın hızlanması ve ticaret hacminin artırılabilmesi amacıyla demiryolları ve otoyollar da inşa edilmiştir. Bu doğrultuda Columbia-Philadelphia Demiryolu 1834 yılında ve Philadelphia-Reading Demiryolu 1842 yılında tamamlanmıştır. Ayrıca, Philadelphia-Lancaster Otoyolu 1795 yılında, Philadelphia-Germantown-Perkimon Otoyolu 1804 yılında, Philadelphia-Cheltenham-Willow Grove Otoyolu 1804 yılında, Philadelphia-Frankford-Bristol Otoyolu 1812 yılında ve Ridge Otoyolu 1816 yılında tamamlanmış olup, inşa edilen otoyolların toplam maliyeti yaklaşık olarak 1,2 milyon dolardır (Picture of Philadelphia, 1835, s. 215-217).

4. Üretim ve Sanayi Yapısı

Ulaşım sektörüne bu kadar önem verilmesinin ve bu sayede milyonlarca dolarlık yatırım yapılmasının en temel nedeni, Philadelphia'nın üretim potansiyeli ve sanayi gücüdür. Bu doğrultuda 19. yüzyılın başlarında şehrin imalatçılarına ait 273 adet dokuma tezgâhı, 3.648 adet çırık, 3 adet yağ değirmeni, 17 adet otomobil dükkânı, 28 adet sabun ve mum yapımı, 14 adet tutkal üretimi, 18 adet içki fabrikası, 10 adet şeker rafinerisi, 15 adet halat fabrikası, 16 adet çömlek fabrikası, 27 adet tütün ve enfiye fabrikası, 44 adet bakır-pirinç-kalay fabrikası, 102 adet şapka dükkânı, 7 adet kâğıt fabrikası, 51 adet matbaa, 28 adet çatal-bıçak dükkânı, 10 adet silah fabrikası ve 2 adet cam ürünleri dükkânı bulunmaktadır (Mease, 1811, s. 79-80). Ayrıca şehirde faaliyette bulunan; dokuma tezgâhı ve uçan çırık, baskı makineleri, baskı fabrikaları, çivi fabrikaları, testere fabrikaları, çan dökümhaneleri, bira fabrikaları, demirci dükkânları, bakır dükkânları, fırça fabrikaları, davul yapımı, kitap ciltleme dükkânları, İspanyol purosusu fabrikaları, buğday değirmenleri, tuğla ocakları vb. birçok üretim tesisi bulunmaktadır. Bu fabrikalar, üretim tesisleri ve dükkânlar sayesinde Philadelphia imalatının toplam değeri 16.103.869 dolar olup, böylece 44.194.740 dolarlık eyalet imalatının %36'sı Philadelphia'dan karşılanmaktadır (Scharf ve Westcott, 1884, s. 2232).

Şehrin üretim gücünü oluşturan bu sektörler bakıldığında tekstil sanayisinin ön planda olduğu görülmekte olup, işgücünün önemli bir kısmı bu sanayiye kaydırılmıştır. Buna göre 1815 yılında pamuk üretiminde 2.325 kişi, yünlü tekstil ürünleri sanayisinde 1.226 kişi, demir döküm sanayisinde 1.152 kişi, kâğıt fabrikalarında 950 kişi, taş işçiliğinde 750 kişi, kitap basımında 241 kişi ve çömlek yapımında 132 kişi istihdam edilmiştir. Ancak 1815 yılında Büyük Britanya ile imzalanan barış ve dostluk antlaşmasıyla muazzam miktarda yabancı malın ithal edilmesi ve yerli sanayinin yeni ve tam olarak kurulmamış birçok dalının yok olma tehlikesiyle karşı karşıya kalması, istihdamı olumsuz yönde etkilemiştir. Bu doğrultuda 1816 yılında pamuk üretiminde çalışanların sayısı 149'a, yünlü tekstil ürünleri sanayisinde çalışanların sayısı 260'a, demir döküm sanayisinde çalışanların sayısı 52'ye, kâğıt fabrikalarında çalışanların sayısı 175'e, kitap basımında çalışanların sayısı 170'e ve çömlek yapımında çalışanların sayısı 170'e düşmüştür. Böylece Büyük Britanya ile imzalanan antlaşmanın öncesi ve sonrası karşılaştırıldığında, 1814 ve 1816 yıllarının ortalamalarına göre, istihdam edilen kişi sayısı 9.425'ten 2.137'ye, haftalık toplam ücretler 58.340 dolardan 12.822 dolara ve yıllık toplam kazançlar 3.033.799 dolardan 666.744 dolara düşmüştür. 1819 yılı ise 1815 yılında imzalanan antlaşmadan sonra üreticilerin üzerinde ağır bir baskı oluşturan tüm sıkıntılıların doruk noktasına ulaştığı bir yıl olmuştur. Kontrolsüz ithalat ve değer kaybetmiş bir para birimi, tüccarlar ve tarım sektörü açısından tam anlamıyla bir felakete neden olmuştur (Scharf ve Westcott, 1884, s. 2233-2234).

Ancak 1820’li yıllardan itibaren üretim tekrar canlanmaya başlamıştır. 1821 yılında dört binden fazla olan dokuma tezgâhı sayısı 1822 yılında beş bine ulaşmış, 1830 yılında kauçuk üretimine başlanmış ve 1827 yılında William Ellis Tucker tarafından porselen ve çini eşyalar üretmek amacıyla kurulan fabrika, 1831 yılında faaliyete geçmiştir. Böylece 1860 yılında Philadelphia’da faaliyette olan işletme sayısı 6.314, toplam işgücü 98.397 (69.388 erkek ve 29.009 kadın) ve toplam üretim değeri 141.048.658 dolar olarak gerçekleşmiştir. 1882 yılına gelindiğinde ise tüm bu değerlerde ciddi bir artış görülmektedir. Buna göre 500’ün üzerinde farklı sektörde faaliyette bulunan işletme sayısı 12.063’e, toplam işgücü 242.483’e (147.137 erkek, 67.050 kadın ve 28.296 genç) ve toplam üretim değeri 481.226.309 dolara ulaşmıştır. 1882 yılında faaliyette bulunan sektörler arasında en çok işletmeye sahip olan, en çok istihdam sağlayan ve en çok üretim değerine ulaşanlar ise fırın, bot ve ayakkabı, halı, erkek ve çocuk giyim, tütün-puro, çorap ve örme ürünler, şeker ve pamuk ipliğidir. Bu sektörlerin dışında sanayi üretimi açısından alüminyum, bakır, demir, demir-çelik, gemi inşaatı, buharlı motorlar, vagon, demiryolu ve lokomotif ön plandadır (Scharf ve Westcott, 1884, s. 2234-2247).

Bu sektörler içerisinde en çok dikkat çekenlerden birisi lokomotif üretimidir. Bu doğrultuda 1825 yılında Philadelphia’da kurulan Baldwin Lokomotif Fabrikası (The Baldwin Locomotive Works) tarafından bir sergide kullanılmak üzere 25 Nisan 1831 tarihinde minyatür bir lokomotif üretilmiştir. Bu minyatür lokomotifin başarılı olması sonucunda Philadelphia, Germantown ve Norristown Demiryolu Şirketi’nden (Philadelphia, Germantown and Norristown Railroad Company) bir lokomotif siparişi alınmıştır. “Old Ironsides” adını alan bu lokomotifin yapımı tamamlandıktan sonra 23 Kasım 1832 tarihinde test edilmiştir. Ancak şirket, lokomotifin sözleşmeye uygun olarak çalışmadığını iddia ederek hata ve eksikliklerin giderilmesini talep etmiştir. Tüm hata ve eksiklikler giderildikten sonra, başlangıçta 4.000 dolar olarak anlaşılan lokomotif, 3.500 dolara satılmıştır (Burnham, Parry, & Williams, 1881, s. 6-8).

Bu lokomotifin üretilmesiyle başlayan Baldwin Lokomotif Fabrikası’nın faaliyetleri, demiryolu taşımacılığının önem kazandığı bu dönemlerde giderek hızlanmaya başlamıştır. Bu doğrultuda 1835 yılında üretilen lokomotif sayısı 14 iken; 1845 yılında 27, 1855 yılında 47 ve 1865 yılında 115’tir. Böylece 1835-1865 yılları arasında toplam 1.337 adet lokomotif üretilmiştir⁴ (Burnham ve ark., 1881, s. 14-39). İlerleyen yıllarda ise fabrikada üretilen lokomotiflerde ciddi bir artış yaşanmış olup, 1866-1899 dönemine ait rakamlar Tablo 2’de verilmektedir.

Tablo 2: Baldwin Lokomotif Fabrikası’nda Üretilen Lokomotifler, 1866-1899

Dönem	Üretim	Yıllık Ortalama Üretim	Dönem	Üretim	Yıllık Ortalama Üretim
1866-1869	604	151	1885-1889	3.009	602
1870-1874	1.675	335	1890-1894	3.661	732
1875-1879	1.237	247	1895-1899	3.105	602
1880-1884	2.620	524			

Kaynak: Baldwin Locomotive Works, 1920, s. 142.

Tablo 2’de, Baldwin Lokomotif Fabrikası’nda üretilen lokomotiflerin her dönem olmamakla birlikte genel olarak arttığı görülmektedir. Buna göre 1866-1869 döneminde 604 tane lokomotif üretilirken; 1870-1874 döneminde 1.675’e ve 1890-1894 döneminde 3.661’e yükselmiş ve 1895-1899 döneminde 3.105’e düşmüştür. Böylece 1866-1899 döneminde fabrikada toplam 15.911 adet lokomotif üretilmiştir. Yıllık ortalama üretim miktarı ise 1866-1869 döneminde 151, 1880-1884 döneminde 524 ve 1895-1899 döneminde 602 olup, 1866-1899 döneminin genelinde 468’dir.

Üretilen bu lokomotiflerin bir kısmı ülke içerisindeki demiryolu şirketlerine satılırken, bir kısmı ise ihraç edilmiştir. Buna göre Pennsylvania Railroad Company, United States Military Railroad, Kansas Pacific Railway, Ohio and Mississippi Railway ve Northern Pacific Railroad gibi birçok demiryolu şirketi, üretilen lokomotiflerin ülke içerisindeki en önemli alıcılarıdır. Bununla birlikte üretilen bu

⁴ İlgili kaynakta 1841, 1842 ve 1852 yıllarına ait üretim rakamları bulunmamaktadır.

lokomotifler Brezilya, Küba, Meksika, Peru, Kosta Rika, Nikaragua, Kanada, Avustralya, Rusya, Finlandiya (Burnham ve ark., 1881, s. 38-47) ve İtalya'ya ihraç edilmiştir. Ayrıca Japonya'ya ilk lokomotif 1887 yılının Haziran ayında ihraç edilmiş ve Afrika için ilk lokomotifler 1891 yılında üretilmiştir. Bununla birlikte Filistin'deki Yafa-Kudüs Demiryolu'nda çalıştırılmak üzere 1890 yılının Temmuz ayında 3 adet lokomotif ihraç edilmiş ve aynı hat için 1892 yılında 2 lokomotif daha üretilmiştir. 1899 yılına gelindiğinde ise özellikle İngiltere ve Fransa olmak üzere yabancı ülkelerin lokomotif talebinde önemli bir artış yaşanmıştır. Buna göre İngiltere'de Midland Railway için 30 lokomotif, Great Northern Railway için 20 lokomotif ve Great Central Railway için 20 lokomotif satın alınmasına yönelik sözleşme imzalanmıştır. Ayrıca Fransız Devlet Demiryolları (French State Railway) tarafından 10 lokomotif ve Fransız Cezayiri'nde bulunan Bone Guelma Railway tarafından 10 lokomotif sipariş verilmiştir. Bununla birlikte yine 1899 yılında Bavyera Devlet Demiryolları (Bavarian State Railways)'nın talebi doğrultusunda 2 lokomotif üretilmiştir. 1900 yılına gelindiğinde ise Çin Doğu Demiryolu (Chinese Eastern Railroad), Paris-Orleans Demiryolu (Paris-Orleans Railway), Finlandiya Devlet Demiryolları, Mısır Devlet Demiryolları ve Belçika Devlet Demiryolları tarafından kullanılmak üzere lokomotif sipariş verilmiştir (Baldwin Locomotive Works, 1920, s. 77-90).

Demiryolu taşımacılığı için son derece önemli olan lokomotif üretiminin dışında bir diğer önemli sanayi kolu ise şehrin kuruluşundan itibaren Philadelphia'nın başlıca endüstrilerinden biri olan gemi yapımıdır. Bağımsızlık Savaşı sonrasında yerli gemi sanayisi felç olmuş ve ticaret, gemi yokluğundan dolayı adeta durma noktasına gelmiştir. Bu durumun önüne geçebilmek amacıyla Başkan Washington tarafından onaylanan yasa ile yurt dışında inşa edilen gemilerin tescili yasaklanmış ve sadece savaş ganimeti olarak ele geçirilen yabancı gemilerin tesciline izin verilmiştir. Bu doğrultuda 18. yüzyılın sonlarında Philadelphia tersanelerinde ortalama 110 tonluk en az 162 gemi inşa edilmiştir. Ayrıca 1784 yılında Fransa Kralı XVI. Louis'e hediye edilen 732 tonluk "Alliance" firkateyni de bu tersanelerde inşa edilmiştir. 1790 yılından 1812 Savaşı'nın başlamasına kadar inşa edilen gemilerin büyüklüğü ve kalitesi açısından ülkenin en önemli merkezi olan Philadelphia'nın bu gücü bölgedeki kerestenin kalitesi ile bolluğundan ve gemi ustalarının sömürge döneminden miras kalan yeteneklerinden kaynaklanmaktadır. Şehirde buharlı gemi üretimi ise 1790 yılında başlanmış ve üretilen bir adet gemiyle Philadelphia-Trenton arasında düzenli seferlere başlanmıştır. Ayrıca 1791 yılında bir adet daha buharlı gemi üretilmiş ve 1809 yılına gelindiğinde Philadelphia-Trenton arasında çalışmak üzere yeni bir buharlı gemi hattı kurulmuştur. Bu gelişmeler sayesinde 19. yüzyılın ilk yıllarında New York, Baltimore ve Boston, gemi inşası açısından Philadelphia'nın gerisinde kalmışlardır. Ancak 1812 Savaşı nedeniyle ülke içerisindeki ticaretin ve sanayinin azalmaya başlaması Philadelphia tersanelerindeki üretimi olumsuz yönde etkilemekle birlikte, savaş ve ticaret gemilerine yönelik yurt dışından gelen yoğun talep gemi inşasının toparlanmasını sağlamıştır. Bu doğrultuda 1826 yılında Rusya İmparatoru I. Nikolay Pavloviç için bir adet savaş gemisi ve 1830 yılında Çin için 1.800 ve 1.540 tonluk iki adet ticaret gemisi inşa edilmiştir. Ancak Büyük Britanya'daki ormanların azalmasının gemi üretimini olumsuz yönde etkilemesi nedeniyle, Çin için üretilen bu iki ticaret gemisi İngiliz Doğu Hindistan Şirketi tarafından satın alınmıştır. Bu durumun İngiltere'de büyük bir soruna dönüşmesi nedeniyle, Amerikan gemilerinin İngiliz pazarlarına girişi yasaklanmıştır. Ayrıca İngilizler, gemi yapımında kullanılan her bir kerestenin ithal edilmesi zorunlu olsa bile, gemilerin İngiltere'de inşa edilmesine karar vermişlerdir. Tüm bu gelişmeler sayesinde 1830'lu yıllarda, Philadelphia gemi üretiminin modern çağı olarak adlandırılabilir olan dönem başlamıştır. Böylece Batı Yarımküre'nin ilk gemi inşa şehri olan Philadelphia, üretilen gemilerin kalitesi söz konusu olduğunda dünyada ikinci sırada yer almaktadır (Taylor, 1900, s. 108-111).

Philadelphia sanayisi konusunda değinilmesi gereken bir diğer konu ise şehrin ekonomik gücünün temelini oluşturan ve dünyanın en büyük sanayileri arasında yer alan şirketleridir. Bu doğrultuda Burnham, Williams & Company, Henry Disston & Sons, Powers & Weightman, John B. Stetson Company, John Bromley & Sons, Keystone Watch Case Company, Abram Cox Stove Company, Curtis Publishing Company, McNeely & Company, George V. Cresson Company, N. W. Ayer & Son ve Queen & Company bu şirketler arasında yer almaktadır. Bu şirketlerden Henry Disston & Sons, testere; John Bromley & Sons şönil perde, dantel perde ve masa örtüleri; Keystone Watch Case Company, cep saati; John B. Stetson Company, şapka; Powers & Weightman, kimyasal ürünler; George V. Cresson Company, güç aktarım makineleri; Abram Cox Stove Company soba, fırın ve ocak; McNeely & Company, sırlı kürk; Curtis Publishing Company, baskı-matbaa ve Queen & Company termometre, barometre ve kayıt

cihazları üretmektedir. Bu şirketlerin dışında Philadelphia sanayisinde ön plana çıkan diğer şirketler ise kakao ve çikolata üretiminde Whitman's Chocolates and Confectionery; konserve sanayisinde Philip J. Ritter Conserve Company ve Joseph Campbell Preserve Company; şeker rafinerisinde W. J. McCahan Sugar Refining Company ve bira üretiminde Bergner and Engel Brewing Company'dir (Taylor, 1900, s. 182-206).

5. Ticaret Yapısı

18. yüzyılın sonları ile 19. yüzyılın başlarında, ABD'nin ve tabii ki Philadelphia'nın ticaretini ciddi anlamda etkileyen önemli gelişmeler yaşanmıştır. Bu doğrultuda, 18. yüzyılın sonlarında Fransa ve İngiltere'nin yanı sıra İspanya ve diğer Avrupalı güçlerin, kararnameler ve ambargolar yoluyla tarafsız ülkelerin ticaretini kısıtlamaya çalışmaları, Amerikan ticaretine de zarar vermiştir. Mesela Fransa'nın 9 Mayıs 1793 tarihli kararnamesine karşılık, İngiltere'nin un ve unlu mamullerin Fransa'ya veya Fransız orduları tarafından işgal edilen herhangi bir limana taşınmasını yasaklayan 8 Haziran 1793 tarihli kararnamesi yürürlüğe girmiştir. Daha sonra ABD ile İngiltere arasındaki sorunları çözmek amacıyla 19 Kasım 1794 tarihinde imzalanan Jay Antlaşması'nı, Fransız Devrimi sırasında kendisiyle yapılan anlaşmaların ihlali olarak değerlendiren Fransa, Amerikan gemilerine ve yüklerine el koymaya karar vermiştir. Ancak Fransa ile 1800 yılında imzalanan antlaşma (Convention of 1800), iki ülke arasındaki sorunları çözmüştür. Nihayet 1801 yılında İngiltere ile Fransa arasında Napolyon Savaşlarını bitiren ateşkes sonucunda 25 Mart 1802 tarihinde imzalanan Amiens Antlaşması, yıllardır çatışma içerisinde olan Avrupa'ya adeta derin bir soluk aldırıştır. Böylece özellikle İngiltere ve Fransa ile ABD arasında yaşanan sorunlar, 19. yüzyılın başlarında Philadelphia Limanı'ndan yapılan ihracatı önemli ölçüde azaltmıştır. Buna göre, limandan yapılan ihracat 1801 yılında 17,4 milyon dolar iken, 1802 yılında 12,7 milyon dolara ve 1803 yılında 7,5 milyon dolara düşmüştür. Ancak 1803 yılında Avrupa ülkeleri arasındaki çatışmaların yeniden başlaması, limanın ihracatına ani bir ivme kazandırmıştır. Bu doğrultuda limandan yapılan ihracat 1804 yılında 11 milyon dolar, 1805 yılında 13,8 milyon dolar, 1806 yılında 17,6 milyon dolar ve 1807 yılında 16,9 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir (Scharf ve Westcott, 1884, s. 2218-2219).

Ancak 1807 yılından sonra liman ticaretinde ciddi bir azalma meydana gelmiştir. Bu azalmanın arka planında ise yine savaşlar ve ambargolar bulunmaktadır. Buna göre 1803 yılında İngiltere, tarafsızlara ilişkin 1756 Kuralı'nı (*The Rule of 1756*) yeniden yürürlüğe koymuştur. Bu kural, Yedi Yıl Savaşları (1756-1763) sırasında İngiltere'nin düşmanlarıyla ticaret yapan tarafsız ülkelerin gemilerine el koymasına izin vermekte ve ayrıca bu ülkelerle ticaret yapmayacağını belirtmektedir. Bunun üzerine 1756 Kuralı'na atıfta bulunarak bu kuralın ihlal edildiğini öne süren Amirallik Mahkemeleri (*Admiralty Courts*), 22 Mayıs 1805 tarihinde Amerikan ticaret gemisi Essex'in ele geçirilmesine karar vermiştir. Essex Kararı (*The Essex Decision*) olarak adlandırılan bu karar doğrultusunda el konulan birçok Amerikan gemisi İngiliz limanlarına getirilmiş ve bu durum, ABD ile İngiltere arasında meydana gelen 1812 Savaşı'nın en temel nedenlerinden biri olarak kabul edilmiştir. 1812 Savaşı'na yol açan bir diğer gelişme ise 1794 yılında imzalanan Jay Antlaşması'nın ticari hükümlerinin on yıllık bir süreye tabii olması ve 1804 yılında süresi dolduğunda ABD Başkanı Thomas Jefferson tarafından yenilenmemesidir. Hatta ABD Başkanı bir adım daha ileri giderek yabancı ülkelere ticaret ambargosu koyarak ithalat ve ihracatı yasaklayan Ambargo Yasası'nın (*Embargo Act*) 1807 yılında kabul edilmesini sağlamıştır. 1810 yılının Mayıs ayında kaldırılan bu ambargonun aynı yılın Kasım ayında İngiltere için yenilenmesi ve zaten ABD ile İngiltere arasında uzun bir süredir devam eden problemler, 18 Haziran 1812 tarihinde iki ülke arasında savaşın başlamasına neden olmuştur. Böylece Philadelphia Limanı'ndan yapılan toplam ticaret Ambargo Yasası nedeniyle 1808 yılında 4 milyon dolara düşerken; 1809 yılında 9 milyon dolar, 1810 yılında 11 milyon dolar, 1811 yılında 9,6 milyon dolar ve 1812 yılında 6 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. 1815 yılında sona eren 1812 Savaşı'nın ise Philadelphia Limanı'nın ticaretine verdiği zarar oldukça fazladır. Buna göre limandan yapılan toplam ticaret 1813 yılında 3,6 milyon dolar ve 1815 yılında 4,6 milyon dolardır (Scharf ve Westcott, 1884, s. 2219).

Böylece yukarıda belirtildiği üzere 1801 yılında 17,4 milyon dolarlık ihracatın gerçekleştirildiği Philadelphia Limanı'ndan 1815 yılında yapılan ihracat ve ithalatın toplamı 4,6 milyon dolardır. ABD'nin özellikle İngiltere ve Fransa ile yaşadığı problemler, üç ülke arasında yaşanan savaşlar ve Avrupa'daki gelişmeler, liman ticaretindeki düşüşün ciddi boyutlara ulaşmasına neden olmuştur. Ancak 24 Aralık 1814 tarihinde imzalanan Gent Antlaşması'nın 16 Şubat 1815 tarihinde ABD Senatosu

tarafından imzalanmasının ardından hem ABD'nin hem de Philadelphia Limanı'nın ticaretinde ciddi bir artış yaşanmıştır. Bu doğrultuda 1821-1882 yılları arasında limandan yapılan ticarete ait rakamlar, Tablo 3'te verilmiştir.

Tablo 3: Philadelphia Limanı'nın Toplam Ticareti, 1821-1882 (Dolar)

Dönem	İhracat	İthalat	Dönem	İhracat	İthalat
1821-1825	46.991.085	60.637.190	1851-1855	34.101.360	84.458.329
1826-1830	30.340.853	66.451.396	1856-1860	33.364.226	77.461.805
1831-1835	20.837.751	66.122.896	1861-1865	58.672.890	36.383.107
1836-1840	23.409.865	57.124.312	1866-1870	80.583.281	68.988.300
1841-1845	18.387.785	36.869.680	1871-1876	183.111.628	146.847.430
1846-1850	28.872.756	51.437.250	1877-1882	259.153.310	174.763.377

Kaynak: Scharf ve Westcott, 1884, s. 2222.

Tablo 3'e göre, 1821-1825 döneminde toplam ihracat yaklaşık olarak 47 milyon dolar iken, 1841-1845 döneminde 18,4 milyon dolara kadar düşmüştür. Sonrasında ciddi bir artış yaşayan ihracat; 1846-1850 döneminde 28,9 milyon dolara, 1861-1865 döneminde 58,7 milyon dolara, 1871-1876 döneminde 183,1 milyon dolara ve 1877-1882 döneminde 259,2 milyon dolara ulaşmıştır. Dönemler itibarıyla yıllık ortalama ihracat ise 1821-1825 döneminde 9,4 milyon dolar, 1841-1845 döneminde 3,7 milyon dolar, 1846-1850 döneminde 5,8 milyon dolar, 1861-1865 döneminde 11,7 milyon dolar, 1871-1876 döneminde 30,5 milyon dolar ve 1877-1882 döneminde 43,2 milyon dolardır. Limandan yapılan ithalat ise 1821-1825 döneminde 60,6 milyon dolar, 1841-1845 döneminde 36,9 milyon dolar, 1846-1850 döneminde 51,4 milyon dolar, 1851-1855 döneminde 84,5 milyon dolar ve 1861-1865 döneminde 36,4 milyon dolardır. Ancak sonrasında limandan yapılan ithalatta ciddi bir artış yaşanmış ve 1866-1870 döneminde 69 milyon dolar, 1871-1876 döneminde 146,8 milyon dolar ve 1877-1882 döneminde 174,8 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. Dönemler itibarıyla yıllık ortalama ithalat değerleri ise 1821-1825 döneminde 12,1 milyon dolar, 1841-1845 döneminde 7,4 milyon dolar, 1851-1855 döneminde 16,9 milyon dolar, 1861-1865 döneminde 7,3 milyon dolar, 1871-1876 döneminde 24,5 milyon dolar ve 1877-1882 döneminde 29,1 milyon dolardır. Böylece 1821-1882 yılları arasında Philadelphia Limanı'ndan yapılan toplam ihracat 817.826.790 dolar ve toplam ithalat 927.545.072 dolar olarak gerçekleşmiştir. Ayrıca 1821-1860 döneminde limandan yapılan ithalatın ihracattan fazla olduğu, 1861-1882 döneminde ise ihracatın ithalattan yaklaşık olarak 155 milyon dolar fazla olduğu görülmektedir.

1890'lı yıllara gelindiğinde ise önceki yıllara kıyasla ihracatın aynı düzeyde kaldığı ve ithalatta çok ciddi bir artış yaşandığı dikkat çekmektedir. Buna göre 1890-1895 dönemine ait ihracat ve ithalat rakamları, Tablo 4'te verilmektedir.

Tablo 4: Philadelphia Limanı'nın Toplam Ticareti, 1890-1895 (Dolar)

Yıl	İhracat	İthalat	Yıl	İhracat	İthalat
1890	36.462.951	56.057.011	1893	43.416.955	58.870.186
1891	42.845.724	62.438.219	1894	37.441.000	51.553.704
1892	60.274.024	63.277.781	1895	36.745.119	47.271.435

Kaynak: Vossion, 1897.

Tablo 4'e göre Philadelphia Limanı'ndan yapılan ihracat ve ithalat, 1890-1892 döneminde artarken 1893-1895 döneminde azalmıştır. Bu doğrultuda 1890 yılında yaklaşık olarak 36,5 milyon dolar olan ihracat miktarı, 1892 yılında 60,3 milyon dolara yükselmiş ve ardından sürekli azalarak 1895 yılında 36,7 milyon dolar olarak gerçekleşmiştir. 1890 yılında 56,1 milyon dolar olan ithalat miktarı ise 1892 yılında 63,3 milyon dolara yükselmiş ve 1895 yılında 47,3 milyon dolara düşmüştür. Böylece 1890-1895 yılları arasında Philadelphia Limanı'ndan yapılan toplam ihracat 257.185.773 dolar ve toplam ithalat 339.468.336 dolar olarak gerçekleşmiştir. Bu rakamlar, Tablo 3'teki 1877-1882 dönemi ile

karşılaştırıldığında ihracatın yaklaşık olarak 2 milyon dolar azaldığı ve ithalatın 165 milyon dolar arttığı anlaşılmaktadır.

İhracat ve ithalat rakamlarının dışında hangi ürünlerin ticaretinin yapıldığı da önemlidir. Bu doğrultuda Philadelphia Limanı'ndan ihraç edilen ürünlere ait bilgiler Tablo 5'te verilmiştir.

Tablo 5: En Çok İhraç Edilen Ürünler (Bin Dolar)⁵

1890		1891		1892	
ÜRÜN	İHRACAT	ÜRÜN	İHRACAT	ÜRÜN	İHRACAT
Rafine Petrol	7.668	Rafine Petrol	8.079	Mısır	10.086
Mısır	6.782	Buğday	7.362	Buğday Unu	9.094
Buğday Unu	3.597	Buğday Unu	5.702	Buğday	8.541
Ham Petrol	2.744	Ham Petrol	2.714	Rafine Petrol	7.938
Pamuk	1.836	Yaprak Tütün	1.893	Ham Petrol	3.333
Domuz Pastırması	1.543	Mısır	1.755	Dana	3.173
Yaprak Tütün	1.441	Dana	1.585	Domuz Pastırması	2.405
Dana	1.397	Lokomotif	1.467	Yaprak Tütün	1.915
Dana Eti	954	Domuz Pastırması	1.466	Parafin	1.077
Domuz Yağı	946	Pamuk	1.296	Kömür	1.025
Kömür	752	Kömür	920	Dana Eti	1.001
Diğer	6.803	Diğer	8.607	Diğer	10.686
TOPLAM	36.463	TOPLAM	42.846	TOPLAM	60.274
1893		1894		1895	
ÜRÜN	İHRACAT	ÜRÜN	İHRACAT	ÜRÜN	İHRACAT
Rafine Petrol	7.888	Rafine Petrol	6.487	Rafine Petrol	10.535
Buğday Unu	6.758	Buğday Unu	4.744	Ham Petrol	4.123
Buğday	4.158	Yaprak Tütün	3.129	Buğday Unu	2.457
Domuz Pastırması	3.277	Domuz Pastırması	2.616	Yaprak Tütün	2.148
Ham Petrol	3.015	Ham Petrol	2.597	Mısır	1.517
Mısır	1.981	Buğday	2.568	Pamuk	1.507
Yaprak Tütün	1.570	Dana	2.038	Dana	1.491
Dana	1.556	Pamuk	1.705	Domuz Pastırması	1.284
Domuz Yağı	1.168	Domuz Yağı	1.162	Yağlama Yağları	1.188
Pamuk	1.119	Mısır	1.120	Buğday	1.016
Jambon	886	Kömür	936	Kömür	1.009
Diğer	10.041	Diğer	8.339	Diğer	8.470

⁵ Louis Vossion, ilgili yıllara ait ihracat rakamlarını frank cinsinden vermiştir. Ancak kitabın farklı bölümlerinde aynı yıla ait rakamlar dolar ve frank cinsinden verildiği için her bir yıla ait ortalama kurlar hesaplanmış ve bu tabloda ihracat rakamları dolar cinsinden verilmiştir.

TOPLAM	43.417	TOPLAM	37.441	TOPLAM	36.745
---------------	---------------	---------------	---------------	---------------	---------------

Kaynak: Vossion, 1897.

Tablo 5'e göre, Philadelphia Limanı'ndan en çok ihraç edilen ürünler rafine petrol, buğday unu, buğday, mısır ve ham petroldür. Petrol ve tahıl ürünlerinin ön planda olduğu 1890-1895 yılları arasında toplam ihracatın 48,6 milyon doları rafine petrole, 32,4 milyon doları buğday ununa, 23,6 milyon doları buğdaya, 23,2 milyon doları mısıra ve 18,5 milyon doları ham petrole aittir. Böylece 1890-1895 yılları arasındaki 257,2 milyon dolarlık toplam ihracat içerisinde rafine petrolün payı %19, buğday ununun payı %13, buğdayın payı %9, mısırın payı %9 ve ham petrolün payı %7'dir. Bu ürünler arasında mısır ihracatının dalgalı bir seyir izlemesi dikkat çekmektedir. Buna göre 1890 yılında 6,8 milyon dolar olan mısır ihracatı, 1891 yılında 1,8 milyon dolara düşmüş, 1892 yılında 10,1 milyon dolara yükselmiş ve sonraki yıllarda 1-2 milyon dolar arasında gerçekleşmiştir. Tabloda dikkat çeken en önemli noktalardan birisi ise 1892-1893 yıllarında ihracatın yaklaşık olarak 16,9 milyon dolar azalmasında tahıl ürünlerinin payının yüksek olmasıdır. Buna göre 1892 yılında 27,7 milyon değerinde olan mısır, buğday ve buğday unu ihracatı, 1893 yılında 12,9 milyon dolara düşmüştür. Aynı dönemde petrol ihracatı ise sadece 368 bin dolar azalmıştır. Benzer bir şekilde 1893-1894 yıllarında ihracat 6 milyon dolar azalırken, tahıl ürünleri ihracatı 4,5 milyon dolar ve petrol ihracatı 1 milyon dolar azalmıştır.

Limandan en çok ihraç edilen ürün olduğu için petrolün üzerinde biraz detaylı durulması gerekmektedir. 1890 yılında ABD'den yapılan toplam petrol ürünleri ihracatı; rafine petrol 360.105.000 galon, ham petrol 88.525.000 galon, ağır petrol 30.120.000 galon ve nafta 5.710.800 galondur. Bu ihracatta Philadelphia Limanı'nın payı rafine petrolde %32 (*116.216.798 galon*), ham petrolde %53 (*47.267.290 galon*), ağır petrolde %10 (*3.155.616 galon*) ve naftada %31'dir (*1.792.000 galon*). Böylece ABD'den yapılan toplam 484.460.800 galonluk petrol ürünleri ihracatının 168.431.704 galonluk kısmı ile yaklaşık olarak %35'i Philadelphia Limanı'ndan gerçekleştirilmiştir. Büyük bir kısmı Philadelphia şehrinin bağlı olduğu Pennsylvania Eyaleti'nde üretilen bu petrol, kuyulardan merkez istasyonlara ve oradan da sevkıyat limanlarına getiren boruların sahibi olan Standart Oil Company'nin tekelindedir. Piyasayı düzenleyen ve fiyatları istediği gibi yükselten veya düşüren bu şirket, İngiliz ve Alman pazarlarını kontrol altına almış ve İtalyan pazarının da büyük bir kısmını ele geçirmiştir. 1890 yılında ABD'nin Atlantik kıyılarından ihraç edilen toplam 360 milyon galon rafine petrolün 125 milyon galon ile %35'i Almanya'ya ve 87 milyon galon ile %24'ü İngiltere'ye aittir. Böylece toplam rafine petrol ihracatının %59'u Almanya ve İngiltere'ye aitken, toplam ham petrol ve nafta ihracatında en yüksek pay ise Fransa'ya aittir. Buna göre 1890 yılında ABD'nin 88.525.000 galonluk toplam ham petrol ihracatında Fransa'nın payı 65.160.108 galon ile %74 ve 5.710.800 galonluk toplam nafta ihracatında Fransa'nın payı 3.572.172 galon ile %63'tür. Philadelphia Limanı'ndan yapılan petrol ürünleri ihracatında ise Fransa'nın payı ham petrolde %80, naftada %29 ve rafine petrolde %1'dir. Ayrıca limandan Fransa'ya ağır petrol ihracatı bulunmamaktadır. Ancak bu petrolün çok az bir kısmı Fransa'ya ait gemilerle taşınmakta olup, 1889 yılında Fransa'ya gitmek üzere limandan ayrılan petrol yüklü 59 geminin 3'ü ve 1890 yılında 71 geminin 10'u Fransa bayrağını taşımaktadır (Vossion, 1897, s. 12-15).

1894 yılında ise ABD'den ihraç edilen toplam 862.562.185 galon petrol ürünlerinin 256.283.203 galonluk kısmı Philadelphia Limanı'ndan ihraç edilmiştir. Böylece 1894 yılında ABD'nin toplam petrol ürünleri ihracatında Philadelphia Limanı'nın payı %30 iken New York Limanı'nın payı %56 olup, geriye kalan %14'lik pay Wilmington, Baltimore ve Boston limanlarına aittir. Philadelphia Limanı'ndan yapılan toplam 256.283.203 galonluk petrol ürünleri ihracatının ise 178.284.802 galonu rafine petrol, 61.678.391 galonu ham petrol, 10.115.000 galonu ağır petrol ve 6.205.010 galonu naftadır. İhraç edilen bu petrol ürünlerinin ortalama birim fiyatları ise rafine petrol 0,036 dolar, ham petrol 0,042 dolar, nafta 0,046 dolar ve ağır petrol 0,091 dolardır.⁶ Philadelphia Limanı'ndan ihraç edilen petrol ürünleri içerisinde tıpkı 1890 yılında olduğu gibi 1894 yılında da ham petrol ihracatında en yüksek paya sahip olan Fransa'nın, rafine petrol ihracatındaki payı ise çok düşüktür. Buna göre limandan yapılan toplam 61.678.391 galonluk ham petrol ihracatında Fransa'nın payı 36.877.620 galon ile %60 ve 178.284.802

⁶ 1882 yılına ait birim fiyatlara bakıldığında ise 1894 yılına göre oldukça yüksek olduğu görülmektedir. Buna göre 1882 yılında limandan 4.961.890 galon ham petrol 314.441 dolara ve 78.471.280 galon rafine petrol 6.591.799 dolara ihraç edilmiştir. Bu rakamlara göre ihraç edilen ham petrolün birim fiyatı 0,063 dolar ve rafine petrolün 0,084 dolardır (Scharf ve Westcott, 1884, s. 2226).

galonluk rafine petrol ihracatında Fransa'nın payı 1.038.461 galon ile %0,6'dır. Böylece hem ABD genelinden hem de Philadelphia Limanı'ndan Fransa'ya yapılan petrol ürünleri ihracatında rafine petrolün payının oldukça düşük olduğu görülmektedir. Bunun en temel nedeni, Fransa'da petrol rafinerilerini koruyan yasanın ülkede kullanılan rafine petrolün ulusal rafinerilerden karşılanmasını zorunlu kılmasıdır. Bu nedenle Fransa adına ihraç edilen bu az miktardaki rafine petrolün ya tamamı Fransa'nın Avrupa dışındaki topraklarına götürülmüş (*Tunus ve Toamasina-Madagaskar*) ya da çok az bir kısmı Fransız limanlarına (*Dieppe, Saint-Nazaire, Port-de-Bouc, Port Saint Louis de Rhône*) getirilmiştir (Vossion, 1897, s. 15-73).

Philadelphia Limanı'ndan yapılan bu ihracatın ülkelere olan dağılımı da önemli bir konudur. Bu doğrultuda, limandan yapılan ihracatta en çok paya sahip olan ülkelere ait bilgiler Tablo 6'da verilmektedir.

Tablo 6: En Çok İhracat Yapılan Ülkeler (Bin Dolar)⁷

1890		1891		1892	
ÜLKE	MİKTAR	ÜLKE	MİKTAR	ÜLKE	MİKTAR
İngiltere	14.452	İngiltere	20.022	İngiltere	42.186
Almanya	3.481	Fransa	4.577	Fransa	4.156
İskoçya	3.266	İskoçya	3.450	İskoçya	3.986
İrlanda	2.878	Belçika	2.752	Almanya	3.934
Fransa	2.590	Almanya	2.393	Belçika	3.277
Belçika	2.104	Brezilya	1.596	İrlanda	3.052
Japonya	1.758	İtalya	1.275	Hollanda	2.704
İtalya	1.168	İrlanda	1.092	Küba	1.700
Danimarka	1.046	Japonya	1.055	Danimarka	1.577
Küba	864	Küba	1.038	İtalya	1.252
Diğer	2.856	Diğer	3.596	Diğer	-
TOPLAM	36.463	TOPLAM	42.846	TOPLAM	67.824⁸
1893		1894		1895	
ÜLKE	MİKTAR	ÜLKE	MİKTAR	ÜLKE	MİKTAR
Birleşik Krallık	26.390	Birleşik Krallık	23.788	İngiltere	16.452
Fransa	2.942	Belçika	3.283	Belçika	3.047
Belçika	2.875	Fransa	1.764	İskoçya	2.824
Almanya	1.891	Almanya	1.718	Fransa	2.778
İng. Hindistanı	1.277	Japonya	1.174	Almanya	2.182
İtalya	1.170	Küba	1.151	Japonya	1.599
Küba	1.148	İtalya	1.024	İtalya	1.496
Hollanda	1.100	Hollanda	559	Küba	1.032

⁷ Ortalama kurlar üzerinden dolara çevrilmiştir.

⁸ Tablo 4 ve Tablo 5'e göre 1892 yılında limandan yapılan toplam ihracat miktarı 60.274 bin dolar veya 313.425.000 franktır. Ancak Tablo 6'da en çok ihracat yapılan on ülkenin toplamı 67.824 bin dolar veya 352.687.000 frank olarak hesaplanmaktadır. Her üç tablo da Louis Vossion'un kitabındaki bilgiler çerçevesinde hazırlandığı için, ilgili kaynakta 1892 yılının ihracat rakamlarıyla ilgili bir yanlışlık olabileceği düşünülmektedir.

Brezilya	1.065	İng. Hindistanı	502	İrlanda	804
Japonya	1.052	İspanya	458	Meksika	658
Diğer	2.507	Diğer	2.020	Diğer	3.873
TOPLAM	43.417	TOPLAM	37.441	TOPLAM	36.745

Kaynak: Vossion, 1897.

Tablo 6'ya göre, 1890-1895 yılları arasında Philadelphia Limanı'nın toplam ihracatının içerisinde genel olarak aynı ülkeler ilk sıralarda yer almakla birlikte, İngiltere'nin çok net bir şekilde en çok ihracat yapılan ülke olduğu görülmektedir. Buna göre limandan yapılan ihracatta İngiltere'nin payı 1890 yılında %40, 1891 yılında %47, 1892 yılında %62 ve 1895 yılında %45'tir. 1893 ve 1894 yıllarında ilk sırada yer alan Birleşik Krallık'ın (İngiltere, İskoçya ve İrlanda) payı ise sırasıyla %61 ve %64'tür. Eğer 1893 ve 1894 yıllarında olduğu gibi İngiltere, İskoçya ve İrlanda'nın toplamı Birleşik Krallık olarak ele alınırsa, toplam ihracat içerisinde Birleşik Krallık'ın payı 1890 yılında %56, 1891 yılında %57, 1892 yılında %73 ve 1895 yılında %55'tir. Tabloda dikkat çeken bir diğer konu ise 1890 yılında en çok ihracat yapılan ülkeler arasında bulunmayan Brezilya'nın, 1891 yılında altıncı sıraya yükselmesidir. 1890 yılında limandan Brezilya'ya yapılan ihracat miktarı 52.885 dolar iken, 1891 yılında 1,6 milyon dolara yükselmiştir. Bu durum, ABD ile Güney Amerika arasındaki ticareti artırmayı amaçlayan Washington'daki Pan-Amerikan Kongresi⁹ ile birlikte iki ülke arasında imzalanan anlaşmanın bir sonucudur (Vossion, 1897, s. 32).

Philadelphia Limanı'ndan yapılan ithalata bakıldığında ise ürünlere ait bilgilerin sadece 1893 yılında detaylı bir şekilde aktarıldığı görülmektedir. Buna göre 1893 yılında yaklaşık olarak 58,9 milyon dolarlık ithalatın 26,1 milyon dolar ile %44'ü şeker kamışına aittir. Liman üzerinden en çok ithal edilen diğer ürünler ise şeker pancarı (4,5 milyon dolar), kalay folyo (2,4 milyon dolar), yün (1,6 milyon dolar), keçi derisi (1,4 milyon dolar), kimyasal ürünler (998 bin dolar), Manila tütününü (978 bin dolar), yün çarşaf ve giysiler (858 bin dolar) ve muzdur (818 bin dolar). Böylece şeker kamışı ve şeker pancarı birlikte ele alındığında limandan yapılan toplam ithalatın yarısından fazlasını oluşturan şekerin en çok ithal edildiği ülke ise Küba'dır. Küba'nın dışında İngiliz Guyanası, Hollanda Guyanası, Hollanda Doğu Hint Adaları, İngiliz Batı Hint Adaları, Brezilya ve Filipinler de en çok şeker ithal edilen ülkeler arasında yer almaktadırlar. Güney Amerika ve Karayipler'den Philadelphia Limanı'na getirilen ürünler arasında ön plana çıkan diğer ürünler ise muz ve Hindistan cevizidir. Buna göre 1893 yılında Philadelphia Limanı'na getirilen 818 bin dolar değerindeki muzun 420 bin dolarlık kısmı Küba'dan ve 398 bin dolarlık kısmı Jamaika'dan ithal edilmiştir. Yine limana getirilen 116 bin dolarlık Hindistan cevizinin ise 39 bin dolarlık kısmı Jamaika'dan, 37 bin dolarlık kısmı Küba'dan, 30 bin dolarlık kısmı Kolombiya'dan ve 10 bin dolarlık kısmı Porto-Riko'dan ithal edilmiştir. 1894 yılına gelindiğinde ise Philadelphia Limanı'ndan ithal edilen 907 bin dolarlık muzun 555 bin dolarlık kısmı Jamaika'ya ve 352 bin dolarlık kısmı Küba'ya aittir. Limana getirilen toplam 68 bin dolarlık Hindistan cevizinin ise 38 bin dolarlık kısmı Jamaika'dan, 12 bin dolarlık kısmı Porto-Riko'dan, 11 bin dolarlık kısmı Kolombiya'dan ve 7 bin dolarlık kısmı Küba'dan ithal edilmiştir. Philadelphia Limanı üzerinden en çok ithal edilen diğer ürünler ise tütün yaprağı, pamuklu kumaşlar, ipek kumaşlar, pamuklu danteller, ipek danteller, pekmez, çorap ve triko, demir cevheri, çimento, kâğıt, çeşitli yünümler ve kurdelelerdir (Vossion, 1897, s. 60-77). Philadelphia Limanı'ndan gerçekleştirilen ithalatta en çok payı olan ülkelere ait bilgiler ise Tablo 7'de verilmektedir.

⁹ 1888 yılı Mayıs ayında dönemin ABD başkanına Orta Amerika, Güney Amerika, Meksika, Haiti, Santo Domingo ve Brezilya'yı, 2 Ekim 1889 tarihinde Washington'da gerçekleştirilmesi planlanan konferansa davet etme yetkisi veren bir yasa çıkarılmıştır (Castañeda, 1926, s. 253-254). Santo Domingo hariç tüm Amerikan ülkelerinin temsil edildiği bu konferans, on beş alt komiteye ayrılmıştır: Gümrük birliği, ortak bir gümüş para kullanılması, tahkim, ticari ve medeni belgelerin standartlaştırılması, suçluların iadesi, patentlerin ve ticari markaların tanınması, banka ve kredi, ortak ağırlık ve ölçü sistemi, demiryolu bağlantıları, Atlantik Okyanusu üzerinden bağlantıların iyileştirilmesi, Pasifik Okyanusu üzerinden bağlantıların iyileştirilmesi, Karayipler üzerinden bağlantıların iyileştirilmesi, gümrük düzenlemelerinin standartlaştırılması, konsolosluk ve diğer ücretlerin standartlaştırılması ve sağlık düzenlemeleri (Inman, 1923, s. 243-244).

Tablo 7: En Çok İthalat Yapılan Ülkeler (Bin Dolar)¹⁰

1890		1891		1892	
ÜLKE	MİKTAR	ÜLKE	MİKTAR	ÜLKE	MİKTAR
İngiltere	14.985	Küba	18.074	Küba	20.161
Küba	12.414	İngiltere	13.930	İngiltere	12.447
İng. Guyanası	2.804	Almanya	8.486	Almanya	6.129
Almanya	8.196	İngiliz Guyanası	2.863	İng. B. Hint Adl.	2.331
Fransa	2.829	Holl. D. Hint Adl.	2.368	İngiliz Guyanası	2.263
İng. B. Hint Adl.	2.389	Brezilya	2.360	Fransa	2.078
Holl. D. Hint Adl.	1.583	Fransa	2.298	Filipinler	1.717
İtalya	1.378	İng. B. Hint Adl.	2.258	İskoçya	1.561
Brezilya	1.224	İtalya	1.214	Brezilya	1.427
İskoçya	1.110	İskoçya	1.080	Holl. D. Hint Adl.	1.267
Diğer	7.146	Diğer	7.507	Diğer	11.895
TOPLAM	56.057	TOPLAM	62.438	TOPLAM	63.278
1893		1894		1895	
ÜLKE	MİKTAR	ÜLKE	MİKTAR	ÜLKE	MİKTAR
Küba	16.458	Küba	21.963	İngiltere	12.067
Birleşik Krallık	13.054	Birleşik Krallık	10.838	Küba	12.009
Almanya	7.398	Almanya	4.537	Almanya	4.715
Filipinler	3.516	Holl. D. Hint Adl.	1.738	Fransa	2.660
İng. B. Hint Adl.	3.211	İng. B. Hint Adl.	1.676	Holl. D. Hint Adl.	1.781
Holl. D. Hint Adl.	2.377	Fransa	1.393	İng. D. Hint Adl.	1.452
Fransa	1.998	İng. D. Hint Adl.	939	İskoçya	1.316
İngiliz Guyanası	1.608	Filipinler	866	İng. B. Hint Adl.	1.174
Brezilya	1.207	Belçika	713	Belçika	1.027
İtalya	1.071	Hollanda	649	Filipinler	862
Diğer	6.972	Diğer	6.241	Diğer	8.207
TOPLAM	58.870	TOPLAM	51.554	TOPLAM	47.271

Kaynak: Vossion, 1897.

Tablo 7’de en çok dikkat çeken iki ülke bulunmaktadır; Küba ve İngiltere (Birleşik Krallık). Buna göre Philadelphia Limanı’ndan yapılan toplam ithalat içerisinde Küba’nın payı 1890 yılında %22, 1891 yılında %29, 1892 yılında %32, 1893 yılında %28, 1894 yılında %43 ve 1895 yılında %25’tir. İngiltere’nin payı ise 1890 yılında %27, 1891 yılında %22, 1892 yılında %20 ve 1895 yılında %26 iken, Birleşik Krallık’ın payı 1893 yılında %22 ve 1894 yılında %21’dir. Böylece 1890-1895 döneminde iki ülkenin toplam payı %49 ile %64 arasında değişirken, geriye kalan kısım Almanya, Fransa, Brezilya,

¹⁰ Ortalama kurlar üzerinden dolara çevrilmiştir.

İtalya, Belçika ve Hollanda gibi ülkelere ve İngiliz Guyanası, İngiliz Batı Hint Adaları, İngiliz Doğu Hint Adaları ve Hollanda Doğu Hint Adaları gibi sömürge ülkelerine aittir.¹¹

Philadelphia Limanı'ndan yapılan ticarete değinilmesi gereken bir diğer konu ise bu limanı kullanan gemilere ait istatistiklerdir. Buna göre 1890 yılında 1.050 gemi, 1891 yılında 1.016 gemi, 1892 yılında 1.217 gemi, 1893 yılında 992 gemi, 1894 yılında 863 gemi ve 1895 yılında 873 gemi olmak üzere 1890-1895 yılları arasında limana toplam 6.011 gemi gelmiştir. Limandan ayrılan gemilerin sayısı ise 1890 yılında 848, 1891 yılında 772, 1892 yılında 1.097, 1893 yılında 875, 1894 yılında 775 ve 1895 yılında 760 olmak üzere toplam 5.127'dir. Böylece 1890-1895 yılları arasında Philadelphia Limanı'nda toplam 11.138 gemiye hizmet verilmiştir. Bu gemilerin hangi ülkelere ait olduğuna bakıldığında ise 1890 yılında limana gelen 1.050 geminin; 733'ü İngiltere'ye, 141'i Norveç'e, 68'i İtalya'ya, 54'ü Almanya'ya, 12'si Portekiz'e, 10'u Fransa'ya ve kalan 32'si diğer ülkelere aittir. 1891 yılında gelen 1.016 geminin ise 709'u İngiltere'ye, 121'i Norveç'e, 61'i Almanya'ya, 16'sı Belçika'ya, 14'ü Fransa'ya ve kalan 95'i diğer ülkelere aittir. Böylece 1890 ve 1891 yıllarında limana gelen gemilerde çok büyük bir paya sahip olan İngiltere, 1892 yılında da limana gelen toplam 1.217 geminin 864'üne sahiptir. Bu gemilerin taşıdıkları yükün toplam ağırlıklarına bakıldığında ise limana gelen gemiler için 1890 yılında 1.197.105 ton, 1891 yılında 1.223.653 ton, 1892 yılında 1.509.555 ton, 1893 yılında 1.323.182 ton, 1894 yılında 1.183.467 ton ve 1895 yılında 1.220.934 tondur. Limandan ayrılan gemilerin taşıdıkları toplam yük ise 1892 yılında 1.345.298 ton, 1893 yılında 1.114.458 ton, 1894 yılında 1.026.730 ton ve 1895 yılında 1.044.763 tondur (Vossion, 1897).

6. Tartışma ve Sonuç

Bağımsızlık Savaşı'nın önemli şehirlerinden birisi olan Philadelphia, ABD'yi dünya ekonomisinin merkezine taşıyacak ekonomik gelişmelerin yaşandığı 19. yüzyılda ülke ekonomisine önemli katkılar sağlamıştır. Bu katkıların sağlanmasında şüphesiz ki Philadelphia'nın coğrafi konumu önemli bir avantaj yaratmıştır. Çünkü hammadde kaynaklarına yakınlığı, Delaware Nehri aracılığıyla Atlantik Okyanusu'na bağlanması ve bu sayede ABD'nin iç kesimlerine ulaşımının kolay bir şekilde sağlanması, önemli birer avantaj olarak ön plana çıkmıştır. Bununla birlikte Philadelphia'nın özellikle 19. yüzyılın başlarında ABD ekonomisinin lokomotif şehirlerinden birisi olmasını sağlayan esas faktörler ise şehrin üretim, sanayi ve ticari potansiyelidir. Şehrin coğrafi konum avantajının bu faktörlerle birleşmesi sonucunda Philadelphia, ABD ekonomisinin önemli merkezlerinden birisi olmuştur. Bu açıdan bakıldığında şehrin adeta her noktasında fabrikaların kurulması, bu fabrikalardan elde edilen ürünlerin önemli bir kısmının ihraç edilmesi ve bu ihracatın dünyanın dört bir tarafına dağılması, Philadelphia'dan ABD'ye ve ABD'den kıtalara yayılacak olan ekonomik gücün işaretidir. Bu doğrultuda 19. yüzyılın son yıllarında ABD'nin petrol ve petrol ürünleri ihracatının yaklaşık olarak üçte birinin Philadelphia Limanı'ndan yapılması, lokomotif ve gemi sanayilerinin şehrin ihracatının öncüsü olmaları, şapka üretiminden şeker rafinerisine kadar binlerce fabrikanın kurulması ve tüm bu ürünlerin ve bu ürünler için gerekli olan hammaddelerin taşınmasını kolaylaştırmak amacıyla demiryollarının, kanalların ve otoyollarının inşa edilmesi, Philadelphia şehrini ekonomik anlamda ön plana çıkartan gelişmelerdir. Bu gelişmeler sayesinde ekonomik anlamda güçlenen Philadelphia, 19. yüzyılda ABD'nin dünya ekonomisinin merkezine doğru olan yükselişini sağlayan önemli şehirler arasında yer almaktadır.

Ancak şehrin tüm bu ekonomik gücüne rağmen, 19. yüzyılın özellikle ikinci çeyreğinden itibaren New York'un ön plana çıkmaya başlaması, Philadelphia'nın geri planda kalmasına neden olmuştur. Bu noktada iki önemli faktör ağırlık kazanmıştır. Bunlardan birincisi Philadelphia'ya kıyasla New York'un okyanusa daha yakın olması ve bu durumun, özellikle Avrupa ile olan ticarete taşımacılık maliyetlerini azaltmasıdır. İkincisi ise aslında Philadelphia'nın gelişimi için inşa edilen demiryollarının farklı bağlantı kanalları üzerinden New York'a ulaşmasının, uzun vadede New York'un bir dağıtım merkezi olmasını sağlamasıdır. Ancak her şeye rağmen Philadelphia, ABD ekonomisinin lokomotif şehirleri arasında yer almaya devam etmiştir.

¹¹ 1882 yılına ait ithalat rakamlarına bakıldığında ise İngiltere ve Küba'nın toplam payının çok daha yüksek olduğu görülmektedir. Buna göre 1882 yılında Philadelphia Limanı'ndan yapılan toplam 37.666.489 dolarlık ithalatın 20.659.125 dolarlık kısmı İngiltere'ye ve 10.196.264 dolarlık kısmı Küba'ya aittir. Böylece limandan yapılan toplam ithalatta İngiltere'nin payı %55 ve Küba'nın payı %27 olup, iki ülkenin toplam payı %82'dir (Scharf ve Westcott, 1884, s. 2221).

Kaynakça

- Baldwin Locomotive Works. (1920). *History of the Baldwin Locomotive Works, 1831-1920*.
- Baines, T. (1852). *History of the Commerce and Town of Liverpool, and of the Rise of Manufacturing Industry in the Adjoining Counties*. Liverpool.
- Bureau of the Census. (1949). *Historical Statistics of the United States, 1789-1945: A Supplement to the Statistical Abstract of the United States*. Washington: Government Printing Office.
- Burnham, G., Parry, C. T., & Williams, E. H. (1881). *Baldwin Locomotive Works. Illustrated Catalogue: Locomotives*. Philadelphia: J. B. Lippincott & Co.
- Castañeda, C. E. (1926). The First Pan-American Congress. *The North American Review*, 223(831), 248-255.
- Cochran, T. C. (1982). Philadelphia: The American Industrial Center, 1750-1850. *The Pennsylvania Magazine of History and Biography*, 106(3), 323-340.
- Francis, J. G. (1939). *The Union Canal: Its Origin, Dvelopment and Passing and Strolls Along Its Tow Path Through the Lebanon Valley, Part I*.
- Hartman, E. J. (1940). Josiah White and The Lehigh Canal. *Pennsylvania History*, 7(4), 225-235.
- Henry, M. S. (1860). *History of the Lehigh Valley*. Easton: Bixler & Corwin.
- Historical and Commercial Philadelphia. (1892). *Historical and Commercial Philadelphia*. New York: A. F. Parson's Publishing Company.
- House of Representatives. (1904). Waterway Connecting the Chesapeake and Delaware Bays. 58th Congress, 2nd Session, Report No: 2725.
- Hulbert, A. C. (1904). *The Great American Canals. Vol 1: The Chesapeake and Ohio Canal and The Pennsylvania Canal*. Ohio: The Arthur H. Clark Company.
- Inman, S. G. (1923). Pan-American Conferences and Their Results. *The Southwestern Political and Social Science Quarterly*, 4(3), 238-266.
- Johnson, E. R., Metre T. W. V., Huebner, G. G. ve Hanchett, D. S. (1915). *History of Domestic and Foreign Commerce of the United States, Vol. 1*. Washington: Carnegie Institution of Washington.
- Kennedy, J. C. G. (1864). *Population of the United States in 1860: Compiled from the Original Returns of the Eighth Census*. Washington: Government Printing Office.
- Lewis, L. (1882). *A History of the Bank of North America, the First Bank Chartered in the United States*. Philadelphia: J. B. Lippincott & Co.
- Mease, J. (1811). *The Picture of Philadelphia*. Philadelphia: B. & T. Kite.
- Merriam, W. R. (1901). *Twelfth Census of the United States, Taken in the Year 1900, Census Reports, Volume 1: Population Part I*. Washington: United States Census Office.
- Peverill, W. L. (1927). *Chesapeake and Delaware Canal with Special Reference to the Water Wheel at Chesapeake City*.
- Picture of Philadelphia. (1835). *Picture of Philadelphia or A Brief Account of the Various Institutions and Public Objects in This Metropolis*. Philadelphia: E. L. Carey & A. Hart.
- Scharf, J. T., & Westcott, T. (1884). *History of Philadelphia: 1609-1884. Vol. 3*. Philadelphia: L. H. Everts & Co.
- Sowers, D. C. (1914). *The Financial History of New York State: From 1789 to 1912*. New York.
- Taylor, F. H. (1900). *The City of Philadelphia*. Philadelphia.
- The Historical Society of Schuylkill County. (1910). *Publications of the Historical Society of Schuylkill County, Vol II*. Pottsville: Daily Republican Print.

United States Custom House. (1894). *The Port of New York: A Souvenir of the New York Custom House and Index of the Imports and Shipping Facilities of this Port*. New York.

Vossion, L. (1897). *Port de Philadelphie: Son Mouvement Commercial et Maritime*. Paris.

Research Article

19. Yüzyıl Philadelphia Ekonomisi

19th Century Philadelphia Economy

Erdem Selman DEVELİ

Dr. Öğr. Üyesi, Nevşehir Hacı Bektaş Veli

Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi

erdemsdeveli@nevsehir.edu.tr

<https://orcid.org/0000-0003-2097-207X>

Extended Summary

The American War of Independence, which started in 1775 between Great Britain and its thirteen colonies in North America, ended with the Treaty of Paris signed on 3 September 1783, and thus the United States of America (USA) was established. The most important development for the world economy at the time of the establishment of the USA was the First Industrial Revolution that started in England. As a result of this process, which started with Mercantilism and Geographical Discoveries and continued with the First Industrial Revolution, the centre of the world economy shifted from Asia (China and India) to Europe (England). However, this revolution, which brought industrialisation to the forefront by taking the trade winds of the 17th and 18th centuries behind it, was not limited to England and spread first to continental Europe and then to the USA. Thus, the spread of the First Industrial Revolution led to the rapid industrialisation of the USA, particularly in the textile sector. In the 19th century, these developments in the American economy played an important role in shifting the centre of the world economy from England to the USA.

Thus, while industrial investments were behind the rise of the US economy in the 19th century, one of the most important cities where these investments took place was Philadelphia. On 4 July 1776, Philadelphia, where the American Declaration of Independence was adopted, is among the important cities of the independence process. However, Philadelphia's contribution to the national economy is at least as important as its role in the independence process. In this direction, there are three important factors that make Philadelphia stand out economically. The first of these is the city's proximity to raw material resources. In this direction, the energy needed for the production of the factories created by the First Industrial Revolution was met from coal. The abundant availability of coal in and around Philadelphia, which was also used as an energy source for American industrialisation, created investment and trade opportunities for this product. From this point of view, canals and railways were built in order to easily and quickly transport the coal discovered in the mountains or in the outskirts of the city to the factory for industry, to the market for domestic consumption or to the port for export. Because coal, which is used for heating in homes and as an energy source in industry, is also among the most exported products from Philadelphia. Thus, coal, which is the main energy source of American industrialisation, is among the most important raw materials of the city's economic development. The second factor that brings Philadelphia to the forefront in economic terms is the city's connection to the Atlantic Ocean through the Delaware River. Because the connection of the city to the Atlantic Ocean is especially important for the development of trade with Europe. In this direction, the construction of canals, railways and motorways extending from different parts of the country to Philadelphia actually enabled the Atlantic Ocean and the interior of the country to be connected. In this way, both transport costs decreased and the city's production and trade volume increased. The third factor that brings Philadelphia to the forefront in economic terms is the industrial sector, which is close to raw material resources and reveals the economic power of the city, where important investments have been made in the field of transport. Thanks to the industrial sector where thousands of people were employed, the products obtained from the factories were both used within the country and exported to many countries.

From this point of view, thousands of factories operating in different sectors were established in the city of Philadelphia in the 19th century. These factories operating in different sectors such as textile products, aluminium, copper, iron, iron-steel, car wheels, refrigerators, bicycles, pocket watches, hats, chemical products, scientific instruments, sugar refinery, wagons, locomotives and shipbuilding produced both for the needs of the country and for the demands of foreign countries. The fact that a newly established country met its needs through its own factories ensured that the money to be paid for imports remained within the country. At the same time, an important income was obtained by exporting. Among all these sectors, especially locomotive and shipbuilding industries came to the fore. The locomotives produced after the establishment of the first locomotive factories undertook an important task in terms of transport with the construction of railways. Thanks to these locomotives, both the raw materials needed by the factories were supplied quickly and the products produced in the factories were easily transported to the market. In addition, these locomotives not only met the needs of the country, but were also exported to many countries. In this direction, locomotives exported to South America, Europe, Africa and Asia show the production and export potential of the city in the locomotive industry. Another important branch of industry is shipbuilding. The shipbuilding industry, which has gained importance since the War of Independence, has made significant contributions to Philadelphia's economy. Because the ships built were both used in the canals within the country and exported. Accordingly, the merchant and warships built for France, Russia, China and England reveal the production power of the shipbuilding industry in Philadelphia.

In fact, the production and industrial power of Philadelphia also led to the development of the city's foreign trade. Accordingly, the wars and disputes between the USA, England and France in the late 18th and early 19th centuries had a negative impact on the city's foreign trade. However, foreign trade, which generally increased from the 1820s onwards, although not continuously, increased approximately twenty-fold during the 19th century. Thus, the importance of railway, canal and motorway investments and the thousands of factories built for Philadelphia is evident in the increase in foreign trade volume. From this point of view, another issue that is as important as foreign trade figures is the most traded products and countries. In this respect, the most exported products from the Port of Philadelphia are refined oil, crude oil and food products, while the most imported products are sugar cane and sugar beet. When we look at the prominent countries in foreign trade, it is seen that England ranks first in exports and England and Cuba in imports. Thus, the fact that thousands of ships arriving at the port towards the end of the 19th century carried goods weighing millions of tonnes shows the commercial potential of the city.

In line with these explanations, the aim of this study is to examine the general economic outlook of the city of Philadelphia in the 19th century through transport investments (railways, canals and motorways), production, industry and trade. In order for the study to be original and to contribute to the economic history literature, attention has been paid to the use of primary sources as much as possible. As a result of the examinations, it was understood that Philadelphia, one of the important cities of the War of Independence, made significant contributions to the country's economy in the 19th century, when the economic developments that would carry the USA to the centre of the world economy took place. In addition, in the last years of the 19th century, approximately one-third of the US exports of oil and petroleum products were made from the Port of Philadelphia, locomotive and ship industries were the pioneers of the city's exports, thousands of factories from hat production to sugar refinery were established, and railways, canals and highways were built to facilitate the transportation of all these products and the raw materials required for these products. Philadelphia, which became economically stronger thanks to these developments, is among the important cities that enabled the rise of the USA towards the centre of the world economy in the 19th century.