

19. YÜZYILDAN İTİBAREN HALI TİCARETİNE YÖN VEREN BAZI BATILI ÜLKELERİN 16. YÜZYILDAN 19. YÜZYILA KADAR ANADOLU'DAKİ TİCARİ FAALİYETLERİ VE İZMİR

Harun ÜRER*

İzmir'in 19. yüzyıldan itibaren büyük gelişmelere sahne olan halı ticaretindeki önemini açıklayabilmek için, İzmir Limanı kullanılarak gerçekleşen ticaretin geçmiş yüzyıllardaki durumunu değerlendirmek gerekmektedir. Kuşkusuz 19. yüzyıldan önce de İzmir, hem halı ticaretinde, hem de diğer ticari malların sevkiyatında Osmanlı İmparatorluğunun ve Anadolu'nun önemli liman şehirlerinden biridir. Bu nedenle 19. yüzyıla kadar olan dönemde şehrin ticari potansiyeli, İzmir Limanı'nı kullanarak ticaret yapan ülkeler ve ayrıca hangi malların ticaretinin yapıldığı konumuzun özünü meydana getiren ve 1836'dan itibaren büyük bir artış kaydeden ihraç amaçlı halı üretimi açısından önem arz etmektedir.

İzmir, hem satılabilir nitelikteki malların üretimi açısından zengin bir tarım alanına sahip, hem de coğrafi konumu itibarıyla dünyanın en güvenli liman şehirlerinden biridir. Bu nedenle de her dönemde önemli bir ticaret merkezi olma özelliğini korumuştur. İzmir ticaretinde 16. yüzyıldan itibaren belirgin bir şekilde hissedilen canlanma, ilerleyen yüzyıllarda, başta **İngiltere** ve **Fransa** olmak üzere çeşitli Avrupa devletlerinin Osmanlı Devleti'nden aldıkları imtiyazlar nedeniyle daha da artmıştır.

Genel olarak bakıldığında, Osmanlı topraklarında ticaret yapan ülkeler arasında ticaret hacmi açısından ilk sırayı İngiltere almaktadır. Bu nedenle Osmanlı-İngiltere ticari ilişkilerine, diğer Avrupa ülkelerine göre daha fazla yer verilmiştir. 19. yüzyılın ilk yarısından itibaren artarak devam eden halı ticaretinde yaklaşık % 80'lik payı elinde bulunduran *İngilizlerin*, 16. yüzyıl sonlarından itibaren Batı Anadolu kıyılarına yöneldikleri görülmektedir. Kaynaklara göre İngilizlerin bu zorunlu yönelişinin asıl nedenleri; Antwerp kumaş pazarının 1585'te çökmesi nedeniyle dokumaları için yeni satış yerleri aramaya zorlanmaları, Hollandalılar tarafından güneydoğu Asya baharat ticaretinden dışlanmaları ve Hindistan'daki biber ticaretinden yeni elde ettikleri paydan da yoksun bırakılma tehdidi altında olmalarıdır. Bu nedenle yeni ticaret mallarının peşine düşen İngilizler, lüks tüketim mallarından yoksun kalmışlar, Hindistan'dan pamuk ithal etmeye başlamışlardır. Artan pamuk ithali ise, İngiliz yerli dokumacılığının

daha da gelişmesine sebep olmuştur¹.

İngilizleri Osmanlı topraklarında ticaret yapmaya iten en önemli sebep, dokumaları için gerekli olan pamuk ihtiyacını karşılamaktır. Bu amaçla, İngiltere'yi temsilen İstanbul'a gelen *Joseph Clement* ve *John Wright*, bir buçuk sene kadar İstanbul'da kaldıktan sonra Osmanlı topraklarında yapılacak ticaret için gönderilecek mümessile bir yol hükmü alıp İngiltere'ye dönmüştür. Üç İngiliz tüccarının temsilcisi olarak İstanbul'a gelen *William Harborne* ise hem ticaret işleriyle ilgilenip hem de sarayda nüfuzlu kişilerle görüşerek 1579 senesi Martında *Sultan Murat (III)*'dan, *Kraliçe Elizabeth*'e hitaben yazılmış bir mektup alıp İngiltere'ye dönmüştür. Bu mektupta, üç İngiliz tüccarına Osmanlı topraklarında ticaret yapmaları için müsaade verildiği, İngiliz tüccarlarına zorluk çıkarılmaması, gümrüklerini ödeyip ellerine mühürlü temessük aldıktan sonra kendilerine ve eşyalarına tecavüzde bulunulmaması için beyler, kadılar, reisler ve iskele eminlerine emirler verildiği ifade edilmektedir. İngilizler bu gelişmelerin ardından çeşitli yazışmalarla *Mayıs 1580'de* Türkiye'de serbest ticaret yapmalarına imkan veren ilk ahitnameyi almışlardır². Osmanlı devletinden resmen alınan bu iznin ardından 17. yüzyıldan itibaren İngiltere başta olmak üzere diğer Avrupa devletleri de Anadolu topraklarında resmen ticaret yapma imkanı bulmuşlardır.

16. yy. sonlarına doğru Anadolu ticaretinin yavaş yavaş bireysellikten şirketleşmeye doğru geliştiği görülmektedir. Bunun ilk örneklerinden biri İngiltere Kraliçesi *I. Elizabeth*'in, 11 Eylül 1581'de 12 İngiliz tüccarına 7 sene süreyle Türkiye ile ticaret yapma imtiyazını vermesiyle kurulan *Turkey Company*'dir. 1583'te de yine bazı tüccarlara verilen imtiyazlarla *Venice Company* kurulmuştur. 7 Ocak 1592'de ise bu iki şirket birleşmiş ve *Levant Company* kurulmuştur³. İngiltere'nin Osmanlı Devletinde görev yapan ilk İngiliz Büyükelçisi olan *Sir William Harbourne*'nin gayretiyle kurulan *Levant Company*'nin amacı, İngiltere'nin Osmanlı etki alanı ile batı Avrupa arasındaki ticarete etkin bir şekilde yer alma çabasıdır. 16. yüzyılın başlarında, büyük bir bölümü Venedikli, Fransız ve Hollandalı tüccarlar tarafından yürütülen Osmanlı pamuk ve tiftik ticaretinin, *Levant Şirketi*'nin kuruluşu ile birlikte büyük oranda İngiliz tüccarlarının eline geçtiği görülmektedir⁴.

Anadolu topraklarında ticari faaliyetlerini sürdüren yabancı şirketlerin alış-veriş sistemi uzun yıllar malı malla değiştirme yöntemiyle gerçekleşmiştir. Bu sayede

*Dr. Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Sanat Tarihi Bölümü.

¹ Daniel Goffman, *İzmir ve Levanten Dünya 1550-1650*, İstanbul, 1995, s. 67-68.

² Mübahat S. Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadî Münasebetleri I (1580-1838)*, Ankara, 1974, s. 11-13; Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (1300-1600) I*, İstanbul, 2000, s. 428-29.

³ Mübahat S. Kütükoğlu, *a.g.e.*, s. 15.

⁴ David H. French, "Yün Ticareti ve Ankara'da İngiliz Tüccarlar", *Ankara Dergisi*, C. I, S. 3, Ocak, 1992, s. 29.

19. Yüzyıldan İtibaren Halı Ticaretine Yön Veren Bazı Batılı Ülkelerin.....

hem ticaret yapıp kazanç elde etmişler, hem de kendi ürünlerini pazarlama imkanı bulmuşlardır. Osmanlı-Avrupa ticari ilişkilerinde ihraç edilen mallar kadar ithal edilenler de önemlidir. 1592'den 1825'e⁵ kadar Levant Company'nin sistemli bir şekilde gerçekleştirdiği Osmanlı-İngiltere ticaretinde, İngilizlerin ihraç ettiği malların en önemlisinin yünlü kumaşlar olduğu görülmektedir. İngiliz kumaşlarının üstün kalitesi, fiyatının yüksek olmasına rağmen tercih edilmesini sağlamıştır. İngiltere'yi temsil eden Levant Company'nin bu dönemde ticaret hacmini genişleterek rakiplerini gölgede bıraktığı görülmektedir. Bunun en önemli sebebi ise Papa'nın Hıristiyan gemilerinin doğuya götürmesini yasak ettiği *kalay* ve *kurşun* gibi maddeleri, bu yasağa önem vermeyerek ihraç etmeleridir. Şirket, kuruluşunun ilk senelerinde başta *kumaş*, çubuk şeklinde *kalay* ve *kurşun* gibi çeşitli maddeler ihraç etmiş; karşılığında *ham ipek*, *pamuk* ve *pamuk ipliğinin* yanı sıra **halı** satın almıştır⁶. 17. yüzyılın ortalarına gelindiğinde, İngilizlerin Anadolu'ya getirdikleri malların arasında çeşitli kumaş dokumaların yanı sıra *İngiliz halısının* bulunması çok ilginçtir⁷. Bunun dışında 1863 yılında Dolmabahçe Sarayı ve Nüzhetiye Kasrı için İngiltere'den alınan eşyalar arasında 8 adet halı bulunmaktadır. Anadolu'da dokunup İngiltere'ye götürülen halıların tekrar geri getirilme ihtimali olmadığına göre, bu bilgi İngiltere'de halı dokunduğunu, hatta Osmanlı Sarayı için halı üretilecek seviyede olduğunu göstermektedir⁸.

Avrupa ülkelerinin 17. yüzyıldaki ticari etkinliklerine bakıldığında *Fransız ve Hollandalıların*, İngilizlere göre Anadolu ticaretinde biraz daha öne çıktıkları görülmektedir. Bunun sebebi Fransız ve Hollandalıların para ile ticaret yapmaya başlaması ve Anadolu insanının da artık parayı tercih etmesinden kaynaklanmaktadır. İngiltere hükümeti ise, altın ve gümüş stoklarını korumak için uzun yıllar para ile ticarete izin vermemiştir.

Osmanlı'nın ekonomik ve sosyal açıdan yakın ilişkilerde bulunduğu bir diğer Avrupa ülkesi olan Fransa, Osmanlı topraklarında ticaret yapma hakkını 1536 kapitülasyonları ile kazanmış ve 1569 ahitnamesiyle de kendi bayrağı altında ticaret yapmaya başlamıştır⁹. 18. yüzyıl boyunca Türkiye'nin dış ticaretinde en önemli yeri Fransa'nın aldığı görülmektedir. Daha sonraki yıllarda İngiltere'nin Türkiye üzerindeki ekonomik ve politik etkisinin artması nedeniyle Fransa'nın ticaret hacmi giderek

⁵ 1592'de kurulan Levant Company, üye olmayan İngiliz tüccarlarına ticaret izni vermemiş ve bu tekелci durumun, İngiltere'nin Osmanlı pazarına tamamen girmesini geciktirmesi sebebiyle de Levant Company 1825'de fesh edilmiştir (Ali İhsan Bağış, "Osmanlı Ekonomisinde Ticaret Sektörünün Görünümü Yabancı Tüccar ve Gayrimüslüm Tebaanın İzmir Ticaretindeki Yeri ve Önemi", *1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı ve İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu*, İzmir, 1985, s. 3).

⁶ Mübahat S. Kütükoğlu, *a.g.e.*, s. 16-17.

⁷ *Ay.es.*, s. 18-19.

⁸ Netice Yıldız, "19. yüzyıl Osmanlı Saraylarıyla İlgili Bazı Belgelerin Değerlendirilmesi", *Milli Saraylar*, 1992, s. 44-57.

⁹ Mübahat S. Kütükoğlu, *a.g.e.*, s. 38.

azalmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu ile ticari ilişkilerde bulunan diğer bir Avrupa ülkesi de Hollanda'dır. Küçük bir devlet olmasına rağmen dünya ticaretinde önemli bir yere sahip olan Hollanda, İzmir'deki ticari temaslarını 1601 yılına kadar İngiliz bayrağı ve koruması altında yürütmüş, 1601 yılından sonra ise ticari anlaşma yapmak üzere Osmanlı hükümetine müracaat etmiş ve 6 Haziran 1612'de Osmanlı hükümetinden bir ahitname almıştır. 1612 yılından 1668 yılına kadar Hollanda Hükümeti Türkiye'de elçi bulundurmaya gerek görmeden ticari faaliyetlerini sürdürmüştür. Kuzey Afrika korsanlarının Akdeniz'de Hollanda gemilerine olan hücumları artınca, 12 Ağustos 1668 yılında ilk olarak İstanbul'a elçi gönderilmiştir. 18. yüzyıl başında ise İzmir'de Hollanda ticaret evlerinin iş hacminin önemli ölçüde arttığı görülmektedir¹⁰. Belgelere göre 17. yüzyılın sonlarına doğru İngiltere ve Fransa'nın yanı sıra İzmir'de konsoloslugu bulunan Hollanda'nın Osmanlı İmparatorluğu ile ticari temaslarının daha öncelere dayandığı anlaşılmaktadır. Hollanda'nın Amsterdam Belediye Arşivi'nde bulunan noter kayıtlarındaki gemi ile yük taşıma sözleşmelerinde, ticari amaçla ilk Hollanda gemisinin 1589 yılında Osmanlı limanına geldiği şeklinde bir kayıt bulunmaktadır. Ancak yine Hollanda arşiv kayıtlarındaki bilgilere göre, çeşitli Hollandalı tacirlerin daha önceki tarihlerde de Doğu Akdeniz ticaretinde isimleri geçmektedir¹¹.

Osmanlı İmparatorluğu ile Almanya arasındaki ticari ilişkilerin 20. yüzyıldan itibaren özellikle İngiltere'ye rakip olacak seviyede önem kazandığı, 19. yüzyıldan önce ise iki ülke arasındaki ticaret hacminin çok küçük olduğu görülmektedir¹².

Anadolu'nun batıya açılan kapısı olan İzmir'in ticari potansiyelinin artış nedenlerinden biri de, 1699 Karlofça ve 1718 Pasarofça antlaşmalarından sonra Osmanlı'nın batıdaki yaşam tarzına karşı ilgi ve merakının artmasına paralel olarak batı ürünlerine yönelik talebin artmasıdır. 18. yüzyıl başlarında iyice artan Avrupa modasının, III. Ahmet döneminde Viyana'ya ve Paris'e gönderilen elçilerle resmileştirildiği görülmektedir¹³.

Osmanlı İmparatorluğu ile yabancı ülkeler arasındaki ticaret sisteminin, 19. yüzyıldan itibaren değişmeye başladığı görülmektedir. Daha önce karşılıklı olarak malların değişimi şeklinde yapılan ticaret, bu tarihten sonra Avrupa ülkelerinin direkt olarak üretime yönelmeleriyle yeni bir boyut kazanmış, bu da, bilindiği gibi daha sonra Osmanlı topraklarından pay alma isteğine kadar ilerlemiştir.

1838 yılında imzalanan ve Osmanlı İmparatorluğunun dış ticareti ile ilgili ağır

¹⁰ Melih Gürsoy, *Ekonomisi ve İnsanları ile Bizim İzmirimiz*, İstanbul, 1993, s. 106.

¹¹ Mehmet Bulut, "XVII. Yüzyılın İlk Yarısında Hollandalı Tüccarların Osmanlı Bölgelerindeki Faaliyetleri", *Osmanlı*, C.3, Ankara, 1999, s. 212.

¹² Ali İhsan Bağış, *a.g.m.*, s. 9.

¹³ Bernard Lewis, *Modern Türkiye'nin Doğuşu*, Ankara, 1970, s. 46.

19. Yüzyıldan İtibaren Halı Ticaretine Yön Veren Bazı Batılı Ülkelerin.....

kapitülasyonlar içeren *Balta Limanı Antlaşması*, ticaret hayatında ne yazık ki kötüye gidişin başlangıcı niteliğindedir. Bu antlaşma ile, ithalat ve ihracatta İngiltere'nin etkinliği iyice artmıştır¹⁴. 1839 yılından itibaren ise İzmir ithalatında en büyük pay İngilizlerin eline geçmiştir. 1846 yılından sonra İngiltere'nin Türkiye ile yaptığı ticaret giderek artmasına rağmen, İngiltere ticaretinin İstanbul'a kayması nedeniyle İzmir ticaretinde İngiltere'nin payı hissedilir bir şekilde azalmıştır. Bunda İstanbul'un nüfus artışı ile sarayın artan isteklerinin etkili olduğu görülmektedir. İzmir'in İngiltere ile olan ticari ilişkisindeki azalmanın bir diğer nedeni de, 1840 yılında Aydın Valisi Hüseyin Paşa'nın *Balta Limanı Anlaşması* ile yasaklanmış olan iç gümrükleri yeniden yürürlüğe koymasındır. İthal ve ihraç mallarının üzerine konulan ek vergileri İngiliz tüccarları protesto ettilerse de, sonunda valinin isteklerine boyun eğmek zorunda kalmışlardır. Ticaret anlaşmasına aykırı olan bu uygulama, Hüseyin Paşa'nın yerine Kamil Paşa'nın atandığı 1849 yılında sona ermiştir¹⁵.

1870'lerde İngiliz sanayisini sarsan ekonomik kriz, pek çok sanayi müessesesini iflasa sürüklenmiş, üretimi durdurmuş ve çok sayıda İngiliz işçisinin işsiz kalmasına sebep olmuştur. Kriz nedeniyle dış pazarlarda İngiliz etkinliğinin azalması, 19. yüzyıldan önce Osmanlı ticaretinde etkin olamayan Almanların öne çıkmasına neden olmuştur. Almanların Türkiye'deki yatırımlarının tutarı 33 yılda (1880 - 1913) 40 milyon marktan 600 milyon marka yükselmiştir. İzmir'de ve Batı Anadolu'da üreticiyi bilinçlendirmek, tohum ve malzeme vermek gibi kapsamlı faaliyetlere girişen Almanlar, arazi satın alıp bizzat üretime de yönelmişlerdir¹⁶.

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Avrupa ülkelerinin Batı Anadolu'daki etkinliklerinin, büyük miktarlarda sermayelerin ortaya koyulduğu işletmecilik şekline dönüştüğü görülmektedir. Bu dönemde **İngilizlerin**, Osmanlı Devletinden aldıkları çeşitli imtiyazlarla, yapımını üstlendikleri *İzmir-Aydın demiryolunun* yanı sıra madencilikten hava gazına, dokuma sanayiinden yağ sanayiine, ulaşım hizmetlerinden sigortacılık ve komisyonculuğa kadar Ege'de son derece yaygın bir ticaret ağı kurduğu görülmektedir. **Fransızlar**, *İzmir-Kasaba (Turgutlu) demiryolu* ile birlikte *İzmir Limanı ve rıhtımları*, *Balya-Karayayın Maden Şirketi*, *M. Guiffroy Kordon Tramvayları*, *İzmir Suları İşletmeleri* gibi yatırımları gerçekleştirmişler ve işletmişlerdir. İzmir'de önemli bir toplumsal koloni oluşturan **İtalyanların** ticaret ve sanayide söz sahibi oldukları görülmektedir. Diğer bir Avrupa devleti olan **Belçika**, *İzmir elektrik Şirketi*, *Göztepe Tramvayları*, *Körfez Vapur İşletmesi* gibi yatırımların yanı sıra, İngiliz sermayeli *İzmir Pamuk Kumpanyası* ve *Şark Sanayii Kumpanyası*'nda hisse sahibiydiler. **Amerika Birleşik Devletleri** ise üç tütün ve bir meyan balı ve kökü şirketine sahipti¹⁷.

¹⁴ Aslan Eren, "Osmanlı Ekonomisinde Kurumsal Gelişmeler", *Osmanlı*, C. 3, Ankara, 1999, s. 243.

¹⁵ Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Ankara, 1982, s. 27-30.

¹⁶ Melih Gürsoy, *a.g.e.*, s. 107.

¹⁷ Ö. Küçükerman, *İzmir Limanı ve Isparta Halı Fabrikası*, Ankara, 1990, s. 97.

Yukarıdaki manzaradan da açıkça anlaşılacağı gibi Batılı devletlerin Anadolu'ya karşı ilgisi sadece halı ticareti alanında olmamıştır. 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren büyük oranda İngiliz ve İngiliz menfaatine çalışan ticaret evleri ve şirketler tarafından gerçekleştirilen halı ticareti, Anadolu pamuğunun tekrar önem kazanmasına neden olmuştur. İngilizler, halı imalatında çeşitli avantajları nedeniyle kullanımını teşvik ettikleri pamuğu hem hammadde olarak ithal etmeye devam etmişler, hem de başta Batı Anadolu'da olmak üzere kurdukları fabrikalarda iplik haline dönüştürmüşlerdir.

1620 yılından sonra Osmanlı hükümeti tarafından hammadde olarak kabul edilen ve ticaretine izin verilen pamuğu, ticari amaçlı halı üretiminin gerçekleşmesi açısından daha detaylı ele almak gerekmektedir.

18. yüzyılda Türk pamuğunun büyük bir bölümünün İngiltere ve Fransa'ya ihraç edildiği görülmektedir. 19. yüzyıl başlarında ise İzmir'den İngiltere'ye ihraç edilen pamuğun miktarında büyük bir düşüş görülmektedir. Bu düşüşün en önemli nedeni, Ege pamuğuna göre ince ve uzun elyafı, kaliteli ve daha ucuz olan Amerikan pamuğunun tercih edilmesidir. Bu nedenle de Türkiye'de pamuk fiyatları düşmüş, iç kullanım dışında pamuk üretimi kârlı olmaktan çıkmıştır. Anadolu'daki bu durumun, Amerikan pamuğuna bağımlı kalmak istemeyen İngiliz dokumacılarını endişelendirdiği görülmektedir. Bu amaçla 1856 yılında **Küçük Asya Şirketi**, 1863 yılında **Osmanlı Pamuk Şirketi** ve yine aynı yılda **Küçük Asya Pamuk Şirketi**'nin kurulduğu görülmektedir. 1861 yılında Amerika'da iç savaşlar çıkınca tahminler tutmuş ve Türk pamuk üreticisi tekrar üretime teşvik edilmiştir. Bu amaçla İzmir'de İngiltere konsolosluğu tarafından bir araştırma yapılmış, Türk üreticisine Amerikan pamuğu tohumu verilip pratik yardım sağlandığı takdirde kısa zamanda daha çok ürün alınabileceği kararına varılmıştır¹⁸. Bu tarihten sonra Amerika'dan getirilen pamuk tohumu bütün Anadolu'da kullanılmaya başlanmıştır¹⁹. Dolayısıyla 1860'lardan sonra başlayan Amerikan pamuk tohumu ithalinin uzun bir süre devam ettiği söylenebilir. Bunun yanı sıra 1 Recep 1330 (16 Haziran 1912) tarihli bir Osmanlı arşiv belgesinde, Orta Asya'dan da pamuk tohumu ithal edildiğine dair bilgiler bulunmaktadır²⁰. Ege Bölgesi'ndeki Amerikan pamuğu üretimi 3.5 milyon kiloya kadar çıkmış, buna paralel olarak üretilen pamuğun işlenmesi için iplik fabrikaların kurulması gündeme gelmiştir.

¹⁸ Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentleri'nin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*, Ankara, 1991, s. 363-364; Melih Gürsoy, *a.g.e.*, s. 52-55.

¹⁹ 15 Zilkade 1327 (28 Kasım 1909) tarihli bir Osmanlı arşiv belgesinde; Adana'da faaliyet gösteren bir Alman şirketinin (Deutsche Orientalische Gesellschaft) Amerika'dan ithal edeceği pamuk tohumunun gümrük resminden muaf tutulacağı ve hastalıklı olanlarının ayrılıp imha edilmesi gerektiği belirtilmektedir (*BOA, Meslis-i Vükelâ Mazbataları*, C.V, Sıra No:500, Dosya No:134, Gömlek No:45).

²⁰ *BOA, Meslis-i Vükelâ Mazbataları*, C.V, Sıra No:2970, Dosya No:166, Gömlek No:8.

19. Yüzyıldan İtibaren Halı Ticaretine Yön Veren Bazı Batılı Ülkelerin.....

Bu amaçla Anadolu'nun çeşitli bölgelerinde iplik fabrikaları açılmıştır²¹. Ayrıca, Anadolu'da üretilen pamuğun yanı sıra Türkistan, Kafkasya ve İran mahsullerinin Batı Avrupa'ya ihracı amacıyla da çeşitli şirketler kurulduğu görülmektedir²². Örneğin, 18. yüzyılda İran'dan alınan mallar arasında; başta ipek ve ipek mamulü olmak üzere kürk, deri, **pamuk**, kahve, siyah tiftik ve hatta **halı** ve **kilim** bulunmaktadır. İthal edilen bu mallar arasında halı ve kilim ile birlikte pamuğun bulunması ilginçtir. Halı ve kilimin ihraç amacıyla alındığı ve doğrudan Avrupa'ya sevk edildiği bilinmektedir. Pamuğun ithalini ise; Anadolu'nun batısından doğusuna gerçekleştirilecek pamuk sevkîyatının, İran'dan ithalinden daha masraflı ve zor oluşu ile açıklamak mümkündür²³.

Avrupa ülkelerinin, önemle üzerinde durdukları ve yatırımlarıyla uzun yıllar gerçekleştirmeyi planladıkları Anadolu ticaretini daha kârlı hale getirebilmek için çeşitli girişimlerde buldukları görülmektedir. Bunlardan en önemlileri ise ulaşım ve İzmir'deki rıhtım inşasıdır.

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren sürekli artan ticari potansiyel, iplik makinelerinin Anadolu'ya getirilmesi için demiryolu inşasının önem kazanmasını sağlamış, bu nedenle de Aydın-İzmir demir yolu bir an önce tamamlanmıştır. Anadolu ticaretini daha kârlı hale getirmenin yollarını arayan batılı şirketler demiryolları konusuna ağırlıkla eğilmişler, hatta bazı paşalar aracılığıyla padişahı ikna yoluna bile gitmişlerdir. Batılı ülkelerin, özellikle de İngilizlerin demiryolu ile ilgili uygulamaları dikkate alındığında başlangıçta Hindistan ticaretine kısa yoldan ulaşma amacına yönelik olduğu görülmektedir. Bu nedenle ilk demiryolu hattının İzmir-Aydın güzergahını izlediği, Süveyş Kanalı'nın açılması ile bu projenin devamından vazgeçildiği görülmektedir. 19. yüzyılın sonunda Osmanlı ülkelerindeki yabancı sermayenin % 41'inin demiryolu ile ilgili olduğu görülmektedir. Daha sonraki yıllarda tamamen Anadolu ticaretinin geliştirilmesine yönelik olarak yürütülen demiryolu projelerine

²¹ Pamuk imalatı ve iplik fabrikaları ile ilgili bazı belgeler: İzmir'de pamuk imalatı ile iştigal edecek "İzmir Pamuk İmalatı Osmanlı Anonim Şirketi" ünvanlı bir şirketin kurulmasına ruhsat verilmesi, *BOA, Meslis-i Vükelâ Mazbataları*, C.VII, Dosya No:226, Gömlek No:37, Tarih 1329. Z. 26 (18 Aralık 1911)., Tombakzade Said Murad Bey'in Konya Ereğlisi civarında tesis edeceği yün iplik fabrikası için bazı müsaadat ve muafiyet talebi, *B.O.A, Meslis-i Vükelâ Mazbataları*, C.V, Sıra No:1581, Dosya No:149, Gömlek No:22, Tarih 1329. S. 21 (21 Şubat 1911)., Merkezi Dersaadet'te (İstanbul'da) olacak "Adana Osmanlı Pamukçuluk Şirketi" namı ile bir şirket teşkili için askeriye den mütekit Hasan İzzet Paşa'ya izin verilmesi, *B.O.A, Meslis-i Vükelâ Mazbataları*, C.VII, Dosya No:247, Gömlek No:88, Tarih 1335. L. 26 (15 Ağustos 1917).

²² Bu şirketlerden biri de merkezi İstanbul'da olan "Bejnelmilel Petrol ve Pamuk Ticaret Osmanlı Anonim Şirketi"dir. *BOA, Meslis-i Vükelâ Mazbataları*, C.VII, Dosya No:251, Gömlek No:107, Tarih 1337. Z. 26 (22 Eylül 1919).

²³ Neşe Erim, "1720-1790 Arasında Osmanlı – İran Ticareti", *V. Milletlerarası Türkiye Sosyal ve İktisad Tarihi Kongresi (Tebliğler)*, İstanbul, 21-25 Ağustos 1989, Ankara, 1990, s. 577.

İngiltere, Fransa ve Almanya'nın çok büyük önem verdiği görülmektedir²⁴. Buna paralel olarak İzmir'de rıhtım yapılması ile ilgili düşünce ve çalışmalar da hızlanmış, 1862'deki ilk teşebbüsten sonra 1867'de verilen imtiyazla rıhtım inşaatı işi kesinleşmiştir²⁵. 1869 yılında başlanan rıhtım inşaatı, 1880'de bitirilebilmiştir²⁶.

19. yüzyılın ortalarından itibaren İzmir'in batılı tüccarlar için vazgeçilmez bir merkez haline geldiği görülmektedir. 1864 yılında İngiliz konsolosluğundan Cumberbatch, İzmir Ticaret Raporunda, İzmir limanı ile ilgili olarak “....*Bu liman doğu Akdeniz'in en önemli limanıdır; Kapasitesi ve giriş kolaylığı açısından dünyada başka bir eşi yoktur. Etrafı tamamen dağlarla çevrilidir. Kıyıda hemen sonrası derinleşmektedir. Körfezin girişinde güçlü bir koruma vardır; giriş yarım mile kadar daralmıştır ve Gediz'in alüvyonlu topraktan oluşturulmuş ağzına bağlıdır; ancak bu giriş iyi ışıklandırılmış ve işaretlenmiş olduğundan, burada denizcilik tehlikeli değildir. Demirleme yeri iyidir ve liman her yönden esen rüzgara karşı korumalıdır. Gemiler yük boşaltmak üzere rıhtımlara gelebilmektedirler. Körfez 6x8 mil büyüklüğünde olduğundan çok miktarda gemi buraya girebilmektedir*” şeklinde bilgiler vermektedir. Yine aynı raporda İzmir limanından sevk edilen ana ürünler arasında **halı**, ham ipek, **pamuk**, **pamuk ipliği**, keçi kılı, kök boya, kilim, yünün bulunduğu anlaşılmaktadır²⁷.

²⁴ Geniş bilgi için bk: Muhteşem Kaynak, “Osmanlı Demiryollarına Bir Bakış”, *Yapıt*, 5, Ankara, 1984, s. 66 – 86.

²⁵ Mübahat S. Kütükoğlu, “İzmir Rıhtım İnşaatı ve İşletme İmtiyazı”, *Tarih Dergisi*, S. 32, Mart, 1979, s.498.

²⁶ Mübahat S. Kütükoğlu, “Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerin Rolü”, *1885-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı İzmir ve İzmir Ticaret Odası Sempozyumu*, 21-23 Kasım 1985, İzmir, 1985, s. 104.

²⁷ *İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre İzmir Ticareti (1864-1914)*, İzmir, 1998, s. 1.

Özet

19. yüzyılda, özellikle Batı Anadolu Bölgesinde gerçekleşen halı ticareti, kuşkusuz daha önceki dönemde yaşanan çeşitli alanlardaki ticari faaliyetlerin bir sonucudur. Batı Anadolu'nun ve Doğu Akdenizin önemli bir ticaret merkezi olan İzmir, zengin tarım alanları ve uygun coğrafi konumu nedeniyle her dönemde liman kenti kimliği ile öne çıkmıştır. Bu çalışmada, 16. yüzyıldan itibaren ele alınan Batı Anadolu ticaretinde, bir çok batılı devletin arasında özellikle İngiltere'nin öne çıktığı görülmektedir.

Yabancı ülkelerin Anadolu'daki ticari faaliyetleri başlıca üç alanda gerçekleşmiştir. Tarım alanında özellikle pamuk ticaretine önem verildiği, bununla birlikte maden işletmeciliği ve demir yolu inşaatı ile sigortacılık ve elektrik gibi teknolojik alanlarda da çalışmalar yapıldığı görülmektedir.

Yoğun olarak 19. yüzyılın başlarından itibaren sipariş yöntemi ile gerçekleşen halı ticareti, kuşkusuz bir tesadüf değildir. Bunu, yakın geçmişteki yaklaşık 250 yıllık bir ticari etkileşimin sonucu olarak değerlendirmek gerekmektedir. Halı ticaretinde, diğer devletlerden daha fazla etkinlik gösteren İngilizlerin Batı Anadolu'yu tercih sebebi ise Anadolu'nun bu alandaki potansiyeli kadar, İngilizlerin o dönemde yaşadığı çeşitli siyasi ve ekonomik zaruretlerden kaynaklanmaktadır.

Anahtar kelimeler:*Ticaret, Pamuk, Halı, İzmir, İngiltere*

Abstract

Rug trade that existed especially in the Western Anatolia in 19th century is no doubt the outcome of the commercial activities on different fields in the previous period. Izmir as an important commercial center in Eastern and Western Mediterranean, with rich agricultural fields and suitable geographical location, has had an outstanding position as a harbor city. In this article, in the Western Anatolia trade that has been examined since 16th century, England took the first place among the other European states.

The commercial lines of business of the foreign countries in Anatolia were especially on three areas. In agriculture, cotton trade was of importance. Besides this there were also many activities such as mine managing, railway construction, insurance and electricity on technological areas.

Rug trade which was going on excessively since the 19th century by order is no doubt a coincidence. This has to be considered as the outcome of a commercial interaction of the near past 250 years. The reason why England, being more active than the others in rug trade, preferred Western Anatolia is from the political and economical necessities it met while Anatolia had its potential.

Key Words: *Trade, Cotton, Rug, İzmir, England*