

**XIX. YÜZYILDA OSMANLI LİMANLARINDAN
GERÇEKLEŞEN TİCARET HACMI VE DIŞ TİCARETİNE
YÖNELİK BİR ANALİZ (1878–1913)**

**AN ANALYSIS ORIENTED XIX. CENTURY FOREIGN
TRADE VOLUME OCCURED IN OTTOMAN PORTS AND
OTTOMAN FOREIGN TRADE**

Dr. Hüseyin TOPUZ*

ÖZET

Bu makalede 19.yüzyılda Osmanlı limanlarında gerçekleşen ticaret hacmi ve dış ticareti etüt edilecektir. Çalışmada öncelikle 19. Yüzyılda Önemli Osmanlı Limanlarında Gerçekleşen Ticaret Hacmi ele alınmıştır. Konunun daha iyi anlaşılması için dış ticarete yönelik bir analiz yapılmıştır. İncelenen dönem aralığında limana giren çıkan gemilerin sayısı ve tonajları, ayrıca limanların yükleme-boşaltma kapasitesi başka Akdeniz limanlarına oranla gözle görülür bir artış kaydetmiştir. 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başında Osmanlı daima dış ticaret açığı vermiştir.

Anahtar kelimeler: Denizcilik, Deniz Taşımacılığı, Deniz Ticareti, Dış ticaret, İstanbul Limanı.

ABSTRACT

In this article foreign trade volume which occurred in Ottoman ports and Ottoman foreign trade will be studied. In the article XIX. Century Foreign Trade Volume Occured in Ottoman Ports considered on a preferential basis. In order to understand the issue better, an analysis oriented on foreign trade had been studied. In the reviewed period range, ships and the tonnage entering and outgoing the port, as well as loading-unloading capacity of ports other than ports of the Mediterranean has made an increase in visible. Ottoman Empire always had foreign trade deficit during the end of the 19. century and the beginning of the 20. century.

Keywords: Maritime, Maritime Transport, Sea Trade, Foreign trade, Istanbul Port

1.GİRİŞ

Bilinen tarihin ilk dönemlerinde bir sır niteliğini koruyan denizler ve okyanuslar, ilerleyen dönemlerde insanlığın kendisine gerekli olan pek çok ürünü sunan ve aynı zamanda değişik bölge, kabile ve ulusların birbirleri ile ilişki kurabilmelerinin gizemli mekânları olagelmıştır.

Artan ticaretin taşımacılıkta ve ticâri mekânlarda gelişme ve yenilikleri tetikleme kaçınılmaz olmuştur. Bu alandaki karlılığı artırabilmek için deniz araçlarının verimliliklerinin artırılması ve taşıma maliyetlerinin hızla düşürülmesi yoluna gidilmiştir. Düşen maliyetler, artan ticaret hacmine

* Süleyman Demirel Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü, Isparta, Tell: 246 2114491, topuz.huseyin@gmail.com.

paralel olarak tüccarların karlarını artırmış ve ticaretin yapılabilme gerekçesini güçlendirmiştir. Taşıma teknolojisinde gösterilen bu gelişmelere paralel olarak ilerleyen dönemlerde, yalnızca taşımacılık işleminin, kendi başına bir ekonomik getiriye neden olduğunun görülmesi ile birlikte uluslar arası deniz ticâri taşımacılığı ayrı bir sektör olarak örgütlenmeye başlamıştır. Nitekim ülkelerin bir yandan kendi dış ticaretlerine konu olan malları gemileriyle taşımaları kendi ülke ekonomilerine bir katkı sağlarken, yalnızca aracı olarak faaliyet gösteren taşımacılık yapan şirketlerin de ülkelerine önemli oranda getiri kazandırdıklarının farkına varılmıştır. Modern dönemlere gelindiğinde uluslararası deniz ticâri taşımacılığı ülkelerin mill  gelirlerini yaratan sektörler içinde önemli bir yer işgal etmeye başlamıştır.

XIX. Yüzyılda Osmanlı Limanlarından Gerçekleşen Ticaret Hacmi ve Dış Ticaretine yönelik bir analizini (1878–1913) içeren bu çalışmada öncelikle 19. Yüzyılda  nemli Osmanlı Limanlarında Gerçekleşen Ticaret Hacmi ele alınmıştır. Daha sonra Osmanlı İmparatorluğunun Beş Büyük Limandan Yaptığı İhracat, 1878–1894 Arası İthalat ve İhracatın Kıymeti ve Alınan Gümrük Vergisi Miktarları incelenmiştir. Ardından, Osmanlı'nın Son Dönemlerinde İstanbul ve İzmir Liman Hareketleri ve 1878–1913 Osmanlı Dış Ticareti incelenmiştir.

2. 19. YÜZYILDA ÖNEMLİ OSMANLI LİMANLARINDA GERÇEKLEŞEN TİCARET HACMİ

19. yüzyıl boyunca Anadolu'dan belli başlı limanlardan yapılan ihracat ve ithalatı Avrupalı gözlemcilerin tuttıkları kayıtlardan incelemek mümkündür.

Bu kayıtlardan oluşturulan tablo 1'den anlaşılacağı üzere İzmir'in ithalat ve ihracat rakamlarında bu yıllarda düzenli bir artış görülmüştür. Uzun süre tali kalma döneminin ardından İzmir Limanı bir canlılığa kavuşmuş ve toplam ticaret hacmi içerisinde yeniden önemli bir pay almıştır. İstanbul Limanı'nın ise büyük savaşa giden yıllarda ithalatı azalmış, ihracatı artmıştır. İmparatorluğun ithalat ve ihracatında en büyük paya sahip olan limanlar İstanbul ve İzmir limanıdır. Aynı dönemde Trabzon ve Samsun limanları ithalat ve ihracat açısından kayda değer bir önem arz etmezler.

Tablo 1: 19. Yüzyılda  nemli Osmanlı Limanlarında Gerçekleşen Ticaret Hacmi

Kuruş (000)	1840'ların Başları İhracat	1840'ların Başları İthalat	1873–1877 İhracat	1873–1877 İthalat	1900'ler İhracat	1900'ler İthalat
İzmir	800	1.250	3.700	4300	2.700	4.000
Trabzon	200	100	600	300	500	500
Samsun	150	150	400	300	500	700
İstanbul	2000	5000	10000	5.000	7.400	2.800
Selanik	125	125	1.500	1.600	2.500	1.400

Kaynak: Charles Issawi, *The Economic History of Turkey 1800–1914*, Chicago-London, 1980, s. 82.

İstanbul limanı Osmanlı'nın ithalat ve ihracat açısından hem 1840'ların başlarında hem de 1873–1877 yıllarında ilk sırada yer almaktadır. İkinci sırada ise İzmir limanı vardır. 19 yüzyılın kalan bölümünde ise İzmir, Osmanlı ihracatında birinci, ithalatında ise İstanbul'dan sonra ikinci şehir olmuştur.¹ Trabzon ve samsun limanı aynı yıllarda gerek ithalat gerekse de ihracat balgamında İzmir ve İstanbul limanlarının çok gerisinde kalmıştır. Selanik limanı ise özellikle 1873 yılından sonra ithalat ve ihracatında önemli sıçramalar gerçekleştirmiştir.

3.OSMANLI İMPARATORLUĞUNUN BEŞ BÜYÜK LİMANDAN YAPTIĞI İHRACAT

Ele alınan dönemler içerisinde 1910–1912 döneminin ortalamasının diğer dönemlere nazaran daha yüksek bir rakam olduğu görülmektedir. Ancak adı anılan dönemde ihraç edilen malın miktarı ile cirodaki artış aynı paralelde değildir. Dışa bağımlı olmanın getirdiği bir sonuçla ihracatı artan Osmanlı'nın gelirleri aynı oranda artmamıştır.

Tablo 1.2: Anadolu'dan İhracatta Beş Büyük Liman: İzmir, Trabzon, Samsun, Mersin ve İskenderun (1819–1912 Yıllık Ortalamalar, İngiliz Sterlini Olarak)

Yıllar	Cari Fiyatlar İle	1878–80 Fiyatları İle
1819	1.400.000 (Yaklaşık)	800.000 (Yaklaşık)
1837–39	1.700.000 (Yaklaşık)	1.100.000 (Yaklaşık)
1850–52	2.400.000 (Yaklaşık)	1.600.000 (Yaklaşık)
1864–66	6.300.000	4.600.000
1874–76	6.200.000	5.800.000
1878–80	6.000.000	6.000.000
1897–99	5.900.000	7.900.000
1910–12	8.600.000	10.000.000

Kaynak: Şevket Pamuk; Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820–1913), Numune Matbaacılık, İstanbul, Ağustos 1994, s. 39.

Tablodan da görüldüğü gibi 1819 yılından başlanarak 1912 yılına kadar İzmir, Trabzon, Samsun, Mersin ve İskenderun limanlarından yapılan ihracatta sürekli artış eğiliminde olmuştur. Bu da Anadolu'daki 5 büyük limanın Osmanlı ihracatındaki öneminin giderek arttığının önemli bir göstergesidir. En büyük sıçrayış ise 1850–1866 yılları arasında gözlemlenmiştir.

4.1878–1894 ARASI İTHALAT VE İHRACATIN KIYMETİ VE ALINAN GÜMRÜK VERGİSİ MİKTARLARI

1878–1894 yılları arasında Osmanlı ithalat ve ihracat rakamlarının düzenli bir eğilim göstermese de artış içinde olduğu görülmektedir. Aynı şekilde alınan vergilerde de bu istikrarsız artış göze çarpmaktadır. 1889 senesinden 1894 senesine kadar ithalat rakamlarında sürekli bir artış söz

¹ Reşat Kasaba, **Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi**, Belge Yayınları, İstanbul, 1993, s. 55.

konusudur. İhracat rakamları ise bir artış olmasına karşılık düzenli bir seyir izlenmemiştir.

Tablo 1.3:İthalat ve İhracatın Kıymetiyle Alınan Verginin Miktarı (1878–1894)

Seneler	İthalat		İhracat	
	Eşyanın Kıymeti	Alınan Verginin (1) Miktarı	Eşyanın Kıymeti	Alınan Verginin (1) Miktarı
	Kuruş	Kuruş	Kuruş	Kuruş
1294 / 1878	2.000.923.04	149.347.456	839.650.4	9.365.294
1295 / 1879	1.941.758.260	143.577.214	876.071.8	11.950.040
1296 / 1880	1.784.749.814	132.229.237	849.705.3	13.637.688
1297 / 1881	1.948.608.918	144.958.105	1.129.531.	1.619.054
1298 / 1882	2.019.242.823	151.355.281	1.096.448.	14.177.384
1299 / 1883	1.975.784.035	149.767.295	1.239.020.	15.587.814
1300 / 1884	2.063.762.461	155.829.684	1.279.816.	16.747.556
1301 / 1885	2.000.366.901	150.449.345	1.207.625.	17.492.607
1302 / 1888	2.070.323.114	157.145.625	1.270.729.	17.518.535
1303 / 1887	2.010.595.299	152.118.666	1.128.913.	16.098.884
1304 / 1888	1.945.665.364	148.205.979	1.354.653.	17.928.929
1305 / 1889	2.104.152.311	158.697.419	1.527.242.	20.186.082
1306 / 1890	2.291.434.372	172.175.018	1.283.647.	16.155.846
1307 / 1891	2.455.393.988	186.448.870	1.537.005.	14.098.998
1308 / 1892	2.446.698.542	180.827.858	1.557.204.	14.261.830
1309 / 1893	2.410.866.078	174.920.346	1.326.241.	12.160.019
1310 / 1894	2.407.549.964	175.616.978	1.375.380.	12.532.747
Yekûn	35.877.875.29	2.633.670.3	20.878.88	256.091.207

Kaynak: Tefik Güran, Osmanlı Devletinin İlk İstatistik Yıllığı 1897, TÜİK, Ankara, 1997, s. 199.

Bu yıllar Osmanlı devletinin ekonomik olarak içinde bulunduğu durumdan çıkmaya çalıştığı ve ticaretin kendi lehine canlanması için her türlü kolaylığı göstermeye çalıştığı yıllardır. Ancak siyasî istikrarsızlık rakamlardan anlaşılacağı üzere ekonomik istikrarsızlığı da beraberinde getirmiştir. Özellikle 1889, 1891 ve 1892 yıllarında ithalat ve ihracat rakamlarının birlikte bir yükselme seyri izlediği görülmektedir. Buna paralel olarak bu yıllardaki deniz ticarî taşımalarında düzenli bir artış olduğundan söz edilebilir.

5.OSMANLI LİMANLARI'NA TİCARET EŞYASI VE SAİRE NAKLEDEN GEMİ SAYISI (1888-1897)

Osmanlı gemilerinin toplam taşıma kapasitesi 2.4 milyon ton olup, bu gemiler içinde buharlı gemilerin toplam taşıma kapasitesi 1.480.886 ton iken, yelkenli gemilerin toplam taşıma kapasitesi ise 926.264 ton olmuştur.

Tablo 1.4: Osmanlı Limanları'na Ticari Eşya Taşıyan Gemi Sayısı (1888 – 1897)

Seneler	Toplam			Vapurlar			Yelkenli Gemiler		
	Gemi Sayısı	Tonu	Tayfa Sayısı	Gemi Sayısı	Tonu	Tayfa Sayısı	Gemi Sayısı	Tonu	Tayfa Sayısı
1304/188	48079	1490116	107287	1548	711882	2055	4653	778234	86730
1305/188	43484	1776565	145457	2048	883569	2459	4143	892996	120861
1306/189	44551	1864450	150272	2158	104167	2461	4239	822774	125653
1307/189	42279	1868279	146133	2055	105814	2761	4022	810131	118518
1308/189	40316	1914022	154233	2102	109976	2957	3821	814259	124654
1309/189	47114	2088672	137340	2801	132115	2383	4431	767520	113505
1310/189	45304	2531832	128140	3314	164267	2577	4199	889162	102370
1311/189	42113	2552402	137232	3782	171029	3537	3833	842109	101854
1312/189	41700	2588472	131730	3806	175649	2551	3739	831975	106215
1313 1897	45857	2407150	131717	3047	148088	2519	4281	926264	106525

Kaynak: Güran, ,age. s. 277.

Tablo, 1888'den 1897 yılına kadar Osmanlı limanlarına yapılan taşımacılığın inişli çıkışlı bir seyir izlediğini göstermektedir. 88-93-94 ve 97 yıllarının bu alanda yükselişlere tanık olduğu görülmektedir. Ancak ekonomideki istikrarsız seyir bu tabloda da kendini göstermiştir.

6. 1897 SENESİ İTİBARI İLE OSMANLI İMPARATORLUĞU'NA EŞYA VE SAİRE NAKLEDEN YABANCI GEMİ SAYILARI

Osmanlı limanlarına eşya taşıyan toplam 45857 geminin 4631'i İngiliz olmak üzere 8395'i yabancı bayraklı bandıra taşımaktadır. En çok yelkenli gemiye Yunanistan sahiptir. En çok vapura ise İngiltere sahiptir.

Tablo 1.5: Osmanlı İmparatorluğu'na Eşya ve Saire Nakleden Yabancı Gemi Sayıları (1897)

Sahip Olduğu(3) Bandıra	Toplam		Yelkenli Gemiler (2)		Vapurlar	
	Gemi Sayısı	Tonu	Gemi Sayısı	Tonu	Gemi Sayısı	Tonu

İngiliz	4631	-	4	-	4627	-
Fransız	356	-	356	-	-	-
Almanya	188	-	10	-	178	-
Rusya	448	-	9	-	439	-
Avusturya	660	-	3	-	657	-
İtalya	712	-	15	-	697	-
Yunan	731	-	263	-	468	-
İsveç ve Norveç	99	-	-	-	99	-
Danimarka	60	-	-	-	60	-
Belçika	83	-	1	-	82	-
Felemenk	71	-	-	-	71	-
İspanya	12	-	-	-	12	-
Amerika	1	-	1	-	-	-
Romanya	343	-	23	-	320	-
Yekûn	8395	-	685	-	7710	-

Kaynak: Güran, , a.g.e.,, s. 277.

1897 yılı itibariyle Osmanlı limanlarında faaliyet gösteren ülkeler arasında İngiltere yaklaşık olarak diğer ülkelerin toplamı kadar bir hacme sahiptir. Bu oran İngiltere ile iktisadî ilişkilerin Osmanlı devleti için ne kadar önemli olduğunu ortaya koymaktadır. Osmanlı devleti özellikle İngiltere'den ülkeye kaynak, para ve teknoloji girdisi sağlama amacını gütmektedir.

7. 1897 SENESİ İTİBARI İLE OSMANLI LİMANLARINDA MEVCUT OSMANLI SANCAĞI TAŞIYAN TOPLAM GEMİ VE KAYIK SAYISI

1897 yılında Osmanlı limanlarına eşya taşıyan gemilerin sayısı 45.857'dir. Bu rakamın 42.810'u yelkenli, 3.047'si ise vapurdur. Toplam gemi sayısı ise 49.760'dır. Bu gemilerin toplam taşıma kapasitesi ise 2.4 milyon tondur.

Tablo 1.6: Osmanlı Limanları'nda Osmanlı Sancağı Taşıyan Gemi ve Kayıkların Sayısı (1897)

Çeşidi	Toplam	İstanbul	Taşra
Yelkenli Gemiler	42.810	25521	17289
Vapurlar	3.047	1044	2003
Römorkör	3	3	-
İstimbot	6	6	-
Kayık	1630	1630	-

Sandal	1319	1319	-
Diğer	945	945	-
Toplam	49760	30468	19292

Kaynak: Güran, a.g.e., s. 278.

1897 senesinde Osmanlı deniz filosunun içerisinde yelkenli gemiler ilk sırayı almaktadır. Her ne kadar devlet teknolojik gelişmeyi istemiş ve makineleşme yoluna gitmişse de denizcilik sektöründeki rakamlar bu yolda istenilen amaca varılmadığını göstermektedir.

8. OSMANLI'NIN SON DÖNEMLERİNDE İSTANBUL VE İZMİR LİMAN HAREKETLERİ

8.1. İzmir Liman Hareketleri

İzmir her şeyden önce Avrupa ile ilişkilerin en yoğun olduğu iki büyük Osmanlı limanından biridir. 18. yüzyılın İkinci yarısında İzmir limanındaki Avrupa bandıralı gemiler içinde Fransa bandıralı gemilerin üstünlüğü vardır. Avrupalı'ların bu limandaki ticaretinde Fransızların değişik alanları kapsayan etkinlikleri % 50 ve % 60 arasında değişmektedir. İzmir'in bu ticaretine diğer ulusların gemileri de katılmaktadır. Toskana, İsveç, Alman, Venedik, İngiltere, Hollanda ve Dubrovnik bandıralı gemiler bu büyük Ege limanında ticaretin bir bölümünü oldukça düzenli bir şekilde gerçekleştirmişlerdir.² 18. yüzyıl ortasında imparatorluğun batıyla yaptığı ticaretteki en önemli liman olarak öne çıkan İzmir, imparatorluk mallarının % 50'den fazlasını ihraç ederek temel liman pozisyonunu 19. yy.da da korumuştur.³

19. yüzyıldaki bu gelişim süreci ve çok zengin bir hinterlandın tek çıkışı olma özelliğini taşıması nedeni ile en önemli dış ticaret merkezlerinden biri haline gelen İzmir limanının bu yüzyıldaki gemi giriş ve çıkışları aşağıda Tablo 1.8'de gösterilmiştir. Tabloya göre bu yıllarda İzmir limanına giren ve çıkan gemiler içinde vapur sayısı hızla artmasına karşılık yelkenli sayısında bir düşüş söz konusudur.

Tablo 1.7: İzmir Limanı'nda 19. Yüzyılda Gemi Giriş Çıkışları (1863–1888)

Yıllar	Giriş (Adet)		Çıkış (Adet)		Tonaj
	Vapur	Yelkenli	Vapur	Yelkenli	
1863	592	956	590	1009	507.800
1873	640	950	643	801	0
1883	855	120	843	108	0
1886	1.299	102	1.304	115	1.340.000
1887	1.316	282	1.314	318	1.537.812
1888	1.385	373	1.381	282	1.581.011

² Daniel Panzak, "XVII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda Deniz Ticareti", **Tarih İncelemeleri Dergisi**, C: 4, 1989, s. 184–185.

³ Elena, Frangakis, Syrett, "Western and Local Entrepreneurs in İzmir in the 19th and Early 20th Centuries", **Son Yıllarda İzmir ve Batı Anadolu Sempozyumu**, (Haz. Tuncer Baykara), Akademi Kitabevi, İzmir, 1994, s. 79.

Kaynak: DHL; İzmir Limanı Master Planı, D.H.L. III. Bölge Müdürlüğü, s. 5.

Ayrıca İzmir Limanı'nın bu yıllardaki trafiğinde hem giriş hem çıkış anlamında düzenli bir artış söz konusudur. Diğer limanlara kıyasla, tonaj ve adet miktarların daha fazla olması daha önce bahsettiğimiz gibi bu limanın Anadolu'nun adı geçen dönemde dünyaya açılan kapısı olduğunu göstermektedir.

19. yüzyılın ikinci yarısında İzmir Limanı'na giren gemi sayısı ve tonajları ise şöyledir: 1863'te toplam 443.340 tonluk 1295 gemi gelmişken, 1895'te limana giren gemi sayısı 2.495'e, tonajı ise 1.814.486 tona yükselmiştir. 32 senelik bir zaman içinde gemi sayısındaki artış %93 olduğu halde, tonajdaki artış %304'tür. Bunun nedeni, 19. yüzyılın ortalarında gemilerin en azından yarısı yelkenli iken, asrın sonlarına doğru yelkenli gemi sayısında bariz bir azalma olmuş; onların yerini daha büyük tonajlı buharlı gemiler almıştır. Örneğin 1863'te limana giren 183 İngiliz gemisinden 90'ı yelkenli, 93'ü buharlı iken bu rakamlar, 1877'de 59'u yelkenli ve 186'sı buharlı, 1885'te 4'ü yelkenli ve 402'si buharlı şeklinde bir değişiklik göstermiş; 1895'te ise İzmir limanında görülen 319 İngiliz gemisinin 311'i buharlı, 8'i yelkenli olmuştur.⁴

1890 yılında aralarında İzmir'in de bulunduğu Anadolu'nun yedi limanından yapılan yıllık ihracat içinde İzmir'in payı % 61,4'tür. Bu limanlar İzmir, Trabzon, Samsun, Antalya, Mersin, İskenderun ve Sinop'tur. Bazı mallarda anılan limanlardan yapılan ihracat içinde İzmir'in payı % 100'e varmaktaydı. İzmir 19. yüzyılın ikinci yarısında, Osmanlı Devleti'nin ihracatının ortalama % 40'ını, ithalatının ise % 20'sini yapmaktaydı⁵ İzmir limanından en çok ihraç edilen ürünler; üzüm, incir, palamut halı, arpa, afyon, pamuk ve süngerdir. İthal edilen belli başlı kalemler ise pamuklu, iplik yünü, kereste, şeker, kahve ve ipektir.

Görüldüğü üzere İzmir limanı Osmanlı dış ticaretinde her zaman ağırlığını korumuş ve önemini 20. yüzyılda da devam ettirmiştir.

8.2. İstanbul Liman Hareketleri

İstanbul'a gıda maddelerinin taşınmasında deniz taşımacılığı çok önemli bir yer işgal etmektedir.⁶ İstanbul bir ihraç limanından çok bir ithal limanı olarak gözükmektedir. İstanbul'a denizden boşaltılan muazzam mal miktarı karşısında şaşkınlığa düşülebilir. Kente giren mallara bakıldığında, kentten çıkan mal çok küçük bir miktarda kalmaktadır.

Daha Kırım Savaşı'ndan önce, limana giren gemi sayısının eskinin üç katına, tonajlarının ise dört katına çıktığı gözlemlenmiştir. Bu sayılar, yüzyılın ikinci yarısında yine büyük artış göstermiştir. Kentin ticareti ağırlıkla ithalat ve bu ithalat da ağırlıkla kent içi ticaret olarak kalmak

⁴ Kütükoğlu, "Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerin Rolü", a.g.e., s. 105.

⁵ İTO, **İzmir Stratejik Planı (1923–2007)**, İzmir, 1993, s. 79

⁶ Hüseyin Topuz, A.Mesud Küçükcalay, "Gerileme Döneminde Osmanlı İstanbul'unun İlaşesi İstanbul Nasıl Beslenirdi." **Tarih ve Medeniyet Dergisi**, Yıl: 5, Sayı: 58, Ocak 1999, s. 24.

zorundaydı, çünkü en büyük tüketim faktörünü bizzat dev kentin (1,1 milyon nüfus) kendisi oluşturuyordu. Buna karşılık ülke içlerine yönelik ithal malları ticareti genel yoksulluk nedeniyle fazla kapsamlı olamamıştır. İstanbul'da ticareti yapılan malların pek çoğu bu limanda aktarılmadığı, yurt dışından doğrudan doğruya daha elverişli bir yerdeki bir liman üzerinden hedefine ulaştırıldığı, ihraç malları o limanlardan gönderildiği halde İstanbul, Birinci Dünya Savaşı'na kadar Türk ticaret ve iş hayatının tartışmasız merkezi olarak kalmıştır.⁷

Liman faaliyeti açısından bazı önemli bilgiler belirgin şekilde ayırt edilebilmektedir. Limana giriş yapan vapurların sayısı ve ortalama tonajı oldukça düzenli bir şekilde artarken yelkenli gemilerin sayı ve tonajı - sadece yakın mesafelerde çalışan yerli yelkenli gemilerde bile- aynı düzen içinde azalmıştır. Buna rağmen yelkenli gemi sayısının hayli yüksek görünmesinin nedeni ise, liman istatistiklerinde balıkçı teknelerinin ve büyük kısmı sadece kent ile Boğaz ve Asya yakasındaki banliyöler arasında görev yapan küçük yük teknelerinin de sayılmasıdır. Bu durum o sırada ortalama 35-70 ton düzeyinde görünen gemi büyüklükleri hakkındaki izlenimi çarpıtmaktadır. Aslında ticaret gemileri daha büyüktür.

Bu dönem içerisinde İstanbul limanında Türk gemilerinin daha yüksek bir orana sahip olmayışı yerel basındaki şikâyetlerden anlaşıldığına göre Osmanlı hükümetinin gümrük ve vergi kanunlarından kaynaklanmaktaydı. Çünkü yabancı gemilerin ödentileri, aynı büyüklükteki Türk gemilerinin ödediğinin sadece dörtte biriydi. Yabancı kuruluşların iç deniz ulaşımına katılımı yasaklandıktan sonra, Boğaz ulaşımında Türk limanları arasındaki yakın mesafeli ulaşım açısından benzer tartışmalar yapılmıştır.

İstanbul liman taşımacılığında yabancı şirketler etkili olmuştur ve bu durum ekonomik açıdan sağlıksızlığı gün geçtikçe arttırmıştır. Bu durumun yanı sıra dönem içerisinde gelişen savaşlar deniz ticareti açısından sorunlar yaratmaktaydı.

1911'de liman listelerinde iki Japon gemisi yer almıştır. Gemiyle gelen malların büyük kısmı, kentin tüketimi için öngörülen gıda maddeleri ve her türden tüketim mallarıydı. Yabancı bandıralı gemilerle ithal edilen mallar arasında 1860-1900 yıllarında miktar olarak İngiliz taş kömürü birinci sıradaydı (Cardiff ya da Newcastle'dan yaklaşık 200.000 ton/yıl). Kömür, daha çok yelkenli gemilerle taşınmaktaydı. Bu gemiler dönüş yolculuğunda Rusya'dan ya da Osmanlı İmparatorluğu'nun Balkan vilayetlerinden İngiltere'ye tahıl (buğday, çavdar ve mısır) götürmekteydi. Ticarî değer bakımından ise ithalatın ağırlığını büyük farkla çeşitli tekstil ve demir-çelik ürünleri, şeker ve ham metaller (çinko, kurşun vb.) oluşturmaktaydı. Yüzyıl sonunda bunlara yeni ithal kalemleri olarak çimento ve petrol eklenmiştir.⁸

İthalat istatistiklerinde geçen malların pek çoğu (özellikle her türden tekstil) İstanbul'a transit mal olarak geliyor ve oradan eskiden olduğu gibi başka gemilerle İran'a ve Kafkas bölgelerine gidiyordu. Bu mallar daha

⁷ Wolfgang Müller-Wiener, **Bizans'tan Osmanlıya İstanbul Limanı**, Çeviren: Erol Özbek, Yayına Hazırlayan: Ayşe Berktaş, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1998, s. 66.

⁸ **A.e.**, s. 130-131.

limandayken, gümrükten geçmeksizin Trabzon ya da Poti'ye gidecek gemilere aktarılmaktaydı. İstanbul'dan gönderilen ihracat mallarında eskiden olduğu gibi birinci sırada yün, ham ipek, pamuk, tütün, lüle taşı, gül yağı, afyon ve başka tarım ürünleri gelmekteydi.

İstanbul artık tonaj bakımından Londra'nın ardından ikinci sırada geliyordu. Ancak 18. yüzyıldan beri İzmir'in hissedilir rekabeti ve Karadeniz'deki limanların (Trabzon, Samsun, Sinop vb.) daha iyi bir duruma gelmesi, önceden İstanbul üzerinden nakledilen malların artık başka yollar izlemesine yol açmıştır. Buna ek olarak Osmanlı topraklarının kaybedilmesiyle, kentin hinterlandı hayli küçülmüştür. Ayrıca hem yeni oluşan Bulgaristan ve Romanya devletleri ve hem de bir ölçüde Yunanistan kendi limanlarını genişletmeye gayret etmekteydiler. Yunanistan Türk kıyılarında, Jöntürk hükümetinin 1910'da Yunan gemilerine ve mallarına ambargo koymasına neden olacak canlı bir yakın mesafeler arası ulaşım faaliyeti sürdürüyordu. Bununla birlikte bu ambargo çok sürmemiştir, çünkü yerli ticaret filosu belirgin bir artış kaydettiği halde henüz çok küçüktü. Bununla birlikte çoğu küçük olan girişimcilerin malî imkânlarının sınırlılığı, sistematik bir ekonomi politikasının yokluğu ve (kapitülasyonların teşvik ettiği) yoğun yabancı rekabet, güçlü bir yerli ticaret filosunun oluşturulmasını engellemiştir. Bütün bu engellere rağmen 19. yüzyılın son yıllarında limana giren çıkan gemilerin sayısı ve tonajları, ayrıca limanın yükleme-boşaltma kapasitesi başka Akdeniz limanlarına oranla gözle görülür bir artış kaydetmiştir.⁹Deniz nakliyatında İstanbul Limanı her zaman ön planda bir mevki işgal etmiş ve toplam nakliyatındaki hissesi her sene hızla artmıştır.

Tablo 1.8: Tüm Limanlar İçerisinde İstanbul Limanı'nın Payı (1000 Ton Olarak)

Yıllar	Bütün Limanlar	İstanbul Limanı	İstanbul'un Toplamda Hissesi (%)
1898 / 1899	36.815	11.538	31.4
1900 / 1901	35.337	10.804	30.6
1904 / 1905	46.686	15.634	33.5
1909 / 1910	43.061	16.215	37.7
1911 / 1912	42.226	19.154	45.03
1913 / 1914	36.250	17.398	48.0

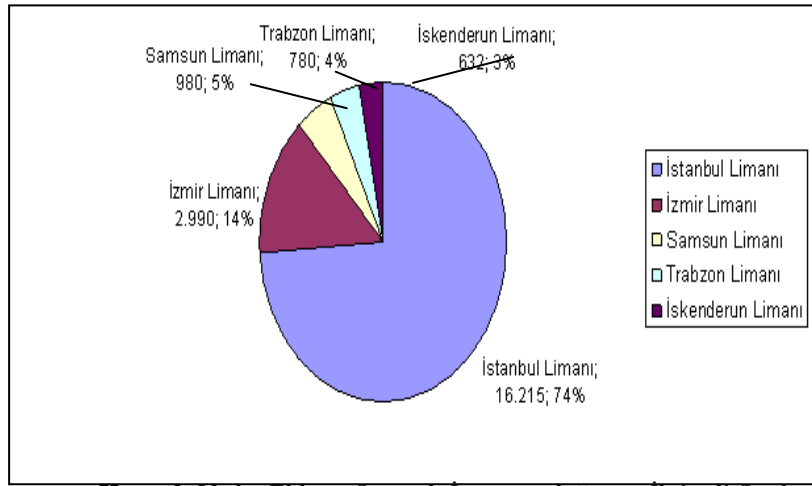
Kaynak: Vedat Eldem, Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1994, s. 109.

Yukarıdaki tabloya göre İstanbul Limanı'nın bütün limanlar içindeki payı 1900–1901 yılları hariç sürekli bir artış trendindedir. 1913 yılında ise, İstanbul limanının taşımadaki hissesi % 48'e ulaşmıştır.

⁹ Mustafa Hergüner, Kurtuluş Savaşında Denizcilliğimiz, Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Dizisi 16, İstanbul, s. 234.

1888'de İstanbul Limanı'na giren yelkenli teknelerin sayısı 46.351 iken, 1904 yılında 37.567'e düşmesine karşın aynı süre içinde limana giren buharlı tekne sayısı 1548'den 5.161'e çıkmıştır.¹⁰

Grafik 1.1: Beş Büyük Liman İçerisinde İstanbul Limanının Nakliyatı Aldığı Pay (1000 ton olarak) (1909 / 1910)



Kaynak: Vedat Eldem, Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik, Türk Tarih kurumu Basımevi, Ankara, 1994, s. 109'daki verilerden derlenmiştir.

Yukarıdaki grafiğe göre İstanbul Limanı bugünkü Türkiye sınırları içerisinde bulunan beş büyük liman içerisinde ilk sıradadır. Neredeyse tüm nakliyatın dörtte üçü İstanbul Limanı'ndan yapılmaktadır.

9. İSTATİSTİKİ VERİLERE GÖRE OSMANLI DIŞ TİCARETİ (1878-1913)

Osmanlı İmparatorluğu'nun deniz ticarî taşımalarının % 98'inin deniz yoluyla yapıldığından imparatorluğun ihracat ve ithalat rakamları son derece önem arz etmektedir. İmparatorluğun 1900 yılına kadar ihracata yönelik deniz taşımalarındaki artış oransal olarak ithalata göre daha fazladır.

¹⁰ Stanford, J. Shaw, Ezel Kural Shaw, **Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye**, Çev. Mehmet Harmancı, İkinci Cilt, Baskı Özener Matbaacılık Ltd. Şti., s. 290.

Tablo 1.9: Osmanlı İstatistiklerindeki Verilere Göre Osmanlı Dış Ticareti (1878–1913)

Yıllar	Milyon Osmanlı Lirası		
	İhracat	İthalat	Denge
1878	8.394	20.009	-11.615
1879	8.761	19.418	-10.657
1880	8.497	17.847	-9.350
1881	11.295	19.486	-8.191
1882	10.964	20.192	-9.228
1883	12.390	19.758	-7.368
1884	12.798	20.638	-7.840
1885	12.076	20.004	-7.928
1886	12.707	20.703	-7.996
1887	11.289	20.106	-8.817
1888	13.547	19.457	-5.910
1889	15.172	21.042	-5.870
1890	12.836	22.914	-10.078
1891	15.364	24.554	-9.190
1892	15.573	24.467	-8.894
1893	13.262	24.109	-10.847
1894	13.754	24.075	-10.321
1895	15.536	20.576	-5.040
1896	15.428	21.360	-5.932
1897	14.744	23.434	-8.690
1898	13.425	26.621	-13.196
1899	15.591	24.497	-8.906
1900	14.905	23.842	-8.937
1901	-	-	-
1902	-	-	-
1903	-	-	-
1904	-	-	-
1905	19.672	31.366	-11.694
1906	-	-	-
1907	17.495	23.569	-6.074
1908	18.439	31.432	-12.993
1909	18.433	34.737	-16.304

1910	22.080	42.556	-20.476
1911	24.909	45.063	-20.154
1912	-	-	-
1913	21.600	41.842	-20.242

Kaynak: Şevket Pamuk, 19. yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti, Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara, 2003, s. 1-8, (Tablo 1.9'daki rakamlar ile Gümrükler Umum Müdürlüğü İstatistik Şubesinin yayınladığı Osmanlı İmparatorluğu'nun ithalat ve ihracat rakamları arasında (1880-1917) kısmi bir farklılık söz konusudur.) Ayrıca Bkz. İstatistik Yıllığı 1940-1941, Cilt: 12, Ankara Basım ve Ciltevi, Ankara, s. 404.

1900 yılından itibaren tam tersine ithalata yönelik deniz taşımalarındaki artış oransal olarak ihracata göre daha fazladır. 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başında Osmanlı daima dış ticaret açığı vermiştir. Yeterli sanayileşme gösterilemediğinden dış ülkelere mal ve hizmet alma gereği hep kendini hissettirmiştir.

SONUÇ

İstanbul limanı Osmanlı'nın ithalat ve ihracat açısından hem 1840'ların başlarında hem de 1873-1877 yıllarında ilk sırada yer almaktadır. İkinci sırada ise İzmir limanı vardır. 19 yüzyılın kalan bölümünde ise İzmir, Osmanlı ihracatında birinci, ithalatında ise İstanbul'dan sonra ikinci şehir olmuştur.

Bu dönemde ihraç edilen malın miktarı ile cirodaki artış aynı paralelde değildir. Dışa bağımlı olmanın getirdiği bir sonuçla ihracatı artıran Osmanlı'nın gelirleri aynı oranda artmamıştır.

Anadolu'daki 5 büyük limanın Osmanlı ihracatındaki önemini giderek artırmıştır. 1878-1894 yılları arasında Osmanlı ithalat ve ihracat rakamlarının düzenli bir eğilim göstermese de artış içinde olduğu görülmektedir. Aynı şekilde alınan vergilerde de bu istikrarsız artış göze çarpmaktadır.

Bu yıllar Osmanlı devletinin ekonomik olarak içinde bulunduğu durumdan çıkmaya çalıştığı ve ticaretin kendi lehine canlanması için her türlü kolaylığı göstermeye çalıştığı yıllardır. Ancak siyasî istikrarsızlık rakamlardan anlaşılacağı üzere ekonomik istikrarsızlığı da beraberinde getirmiştir.

1888'den 1897 yılına kadar Osmanlı limanlarına yapılan taşımacılığın inişli çıkışlı bir seyir izlediğini göstermektedir. Ancak ekonomideki istikrarsız seyir Osmanlı limanlarına yapılan taşımacılık üzerinde olumsuz bir etki yaratmaya devam etmiştir.

1897 yılı itibarıyla Osmanlı limanlarında faaliyet gösteren ülkeler arasında İngiltere yaklaşık olarak diğer ülkelerin toplamı kadar bir hacme sahiptir.

Osmanlı imparatorluğu gemi taşımacılığında teknolojik gelişmeyi istemiş ve makineleşme yoluna gitmişse de denizcilik sektöründeki rakamlar bu yolda istenilen amaca varılmadığını göstermektedir.

19. yüzyılda İstanbul ve İzmir limanına giren ve çıkan gemiler içinde vapur sayısı hızla artmasına karşılık yelkenli sayısında bir düşüş söz konusudur. Bu durum imparatorluğun bütününe yansımaktadır.

İstanbul Limanı bugünkü Türkiye sınırları içerisinde bulunan beş büyük liman içerisinde ilk sıradadır. Neredeyse tüm nakliyatın dörtte üçü İstanbul Limanı'ndan yapılmaktadır. 19. yüzyılın son yıllarında limana giren çıkan gemilerin sayısı ve tonajları, ayrıca limanın yükleme-boşaltma kapasitesi başka Akdeniz limanlarına oranla gözle görülür bir artış kaydetmiştir

İmparatorluğun 1900 yılına kadar ihracata yönelik deniz taşımalarındaki artış oransal olarak ithalata göre daha fazladır. 1900 yılından itibaren tam tersine ithalata yönelik deniz taşımalarındaki artış oransal olarak ihracata göre daha fazladır. 19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başında Osmanlı daima dış ticaret açığı vermiştir.

KAYNAKÇA

1. **DHL**; İzmir Limanı Master Planı, D.H.L. III. Bölge Müdürlüğü.
2. **ELDEM**, Vedat, **Osmanlı İmparatorluğunun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1994.
3. **FRANGAKİS**, Syrett, Elena, “Western and Local Entrepreneurs in İzmir in the 19th and Early 20th Centuries”, **Son Yıllarda İzmir ve Batı Anadolu Sempozyumu**, (Haz. Tuncer Baykara), Akademi Kitabevi, İzmir, 1994.
4. **GÜRAN**, Tevfik Osmanlı Devletinin İlk İstatistik Yıllığı 1897, TÜİK, Ankara, 1997.
5. **HERGÜNER**, Mustafa, **Kurtuluş Savaşında Denizciliğimiz**, Türkiye Denizciler Sendikası Eğitim Dizisi 16, İstanbul.
6. **ISSAWİ**, Charles, **The Economic History of Turkey 1800–1914**, Chicago-London, 1980.
7. **İTO**, İzmir Stratejik Planı (1923–2007), İzmir, 1993.
8. **J. SHAW**, Stanford, **SHAW**, Ezel Kural, **Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye**, Çev. Mehmet Harmancı, İkinci Cilt, Baskı Özener Matbaacılık Ltd. Şti.
9. **KASABA**, Reşat, **Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi, Belge Yayınları**, İstanbul, 1993.
10. **KÜTÜKOĞLU**, Mübahat, “Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerin Rolü”,
11. **MÜLLER-WIENER**, Wolfgang, **Bizans’tan Osmanlıya İstanbul Limanı**, Çeviren: Erol Özbek, Yayına Hazırlayan: Ayşe Berktaş, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1998.
12. **PAMUK**, Şevket, **Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820–1913)**, Numune Matbaacılık, İstanbul, Ağustos 1994, s. 39.
13. **PAMUK**, Şevket, **19. yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti**, Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara, 2003.
14. **PANZAK**, Daniel “XVII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda Deniz Ticareti”, **Tarih İncelemeleri Dergisi**, C: 4, 1989.

15. **TOPUZ**, Hüseyin, **KÜÇÜKKALAY** A.Mesud, “Gerileme Döneminde Osmanlı İstanbul’unun İaşesi İstanbul Nasıl Beslenirdi.” **Tarih ve Medeniyet Dergisi**, Yıl: 5, Sayı: 58, Ocak 1999.