

Dünya İnsan Bilimleri Dergisi

World Journal of Human Sciences

ISSN: 2717-6665

Temmuz 2023

Cilt/Volume: 2023

Sayı/Issue: 2

Meşrutiyetten Cumhuriyete Osmanlı Şehirlerinde Faaliyet Gösteren Nakliyat Sigorta Şirketleri Üzerine Tespitler (1908-1923)

*Findings On Transportation Insurance Companies Operating In Ottoman Cities From The
Constitutional Republic (1908-1923)*

Erdal İnce*

Özet

19. yüzyılın ilk yarısında Osmanlı şehirleri, Avrupalı devletler için açık pazar haline gelmiştir. Avrupalı tüccarları bu yüzyılda, tüm şehirlerde görmek mümkündür. Osmanlı iç pazarında sektörel olarak elle imal edilen, nerdeyse tüm ürünlerin yerine, fabrikasyon mamuller satılır haldedir. Bu durum, yerli üreticiyi zor duruma sokmuştur. İthal ürünler hem bol hem de yerli üretime göre daha ucuz olduğu için yerli üretici, bu ürünlerle rekabet edememiştir. Bu sebeple, çoğu yerli üretici dükkânını kapatmak, tezgâhını satmak zorunda kalmıştır.

Avrupalı devletler, tüm sektörlerde olduğu gibi sigortacılık alanında da Osmanlı şehirlerinde, büyük bir nüfuza sahiptir. Bu nüfuzun, 1908 ile 1923 yılları arasında nakliyat sigortacılığı alanında daha yoğun hissedildiği görülmektedir. Çünkü o dönemde, ithal ürünlerin Osmanlı limanlarına ve iç pazarına ulaştırılmasında, en büyük sorun, nakliyat olarak görülmektedir. Ürünler, nakil esnasında hırsızlık, kaza, ürünün bozulması gibi birçok risk faktörü ile karşı karşıyadır. Bu sebeple birçok yabancı sigorta şirketi, Osmanlı şehirlerinde acente açma ihtiyacı duymuştur. Bu ihtiyaca binaen, Avusturya başta olmak üzere, İngiliz ve

* Sorumlu Yazar/Corresponding author: Dr., Gençlik ve Spor Bakanlığı, erdalince11@hotmail.com, ORCID: 0000-0001-5491-7947.

Atf/Citation: İnce, E. (2023). Meşrutiyetten Cumhuriyete Osmanlı Şehirlerinde Faaliyet Gösteren Nakliyat Sigorta Şirketleri Üzerine Tespitler (1908-1923). *Dünya İnsan Bilimleri Dergisi*. 2023 (2), 184-205.

Geliş/Received: 25.03.2023

Kabul/Accepted: 25.06.2023

Rus şirketlerin ağırlıklı olarak Osmanlı şehirlerinde nakliyat alanında hizmet verdiği görülmektedir.

Şirketlerin çalışma alanları, mensubu oldukları ülkeler, acenteleri ve şube açtıkları şehirler incelendiğinde, Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemi ile Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarındaki iktisadi faaliyetler ve şehirlerin yapıları hakkında ciddi ipuçları elde edilmektedir.

Bu makalede, 1908 ve 1923 arasındaki yıllarda, nakliyat sigortacılığı konusunda hizmet veren yabancı şirketler üzerine tespitler yapılarak, yabancı şirketlerin, Türk sigortacılığı üzerindeki nüfuzu incelenmiş ve ülkeler arasında acente sayıları açısından kıyaslamalar ile birlikte Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarındaki şehir ve iktisadi yapısı üzerinde tespitlerde bulunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Acente, Cumhuriyet, Meşrutiyet, Nakliyat, Sigorta.

Abstract

In the first half of the 19th century, Ottoman cities became open markets for European states. It is possible to see European traders in all cities in this century. In the Ottoman domestic market, fabricated products are sold instead of almost all products that are manufactured by hand in the sector. This situation put the domestic producer in a difficult situation. Since imported products are both plentiful and cheaper than domestic production, the domestic manufacturer could not compete with these products. For this reason, most domestic producers had to close their shops and sell their counters.

European states had a great influence in the Ottoman cities in the field of insurance as well as in all other sectors. It is seen that this influence was felt more intensely in the field of transport insurance between 1908 and 1923. Because at that time, the biggest problem in transporting imported products to Ottoman ports and domestic market was seen as transportation. Products are faced with many risk factors such as theft, accident, product deterioration during transportation. For this reason, many foreign insurance companies felt the need to open agencies in Ottoman cities. Due to this need, it is seen that British and Russian companies, mainly Austrian companies, mainly provide services in the field of transportation in Ottoman cities.

When the companies working areas, the countries they belong to, the agencies and the cities they open branches are examined, serious clues about the economic activities and the structures of the cities in the last period of the Ottoman Empire and the first years of the Republic of Turkey are obtained.

In this article, the influence of foreign companies on Turkish insurance was examined by making determinations on foreign companies providing services in the field of transport insurance between 1908 and 1923, and comparisons were made on the city and economic structure of the Republic of Turkey in the first years of the Republic of Turkey.

Keywords: Insurance, Transportation, Agency, Constitutional Monarchy, Republic.

Giriş

İnsanoğlu var olduğu günden itibaren, başta korunma ve beslenme olmak üzere, birçok temel ihtiyacını karşılamak için büyük uğraşlar vermiştir. Zamanla ateşin bulunması ve tekerleğin icadı ile medeniyetini geliştiren insan, üretmeyi ve hayvanlarla mücadele etmeyi öğrenmiştir. Bu sayede temel ihtiyaçlarını karşılayan insandan, ticari anlamda zenginleşen insanoğluna doğru bir geçiş yaşanmıştır. Ürün fazlalıkları, değiş tokuşu usulünü ortaya çıkarmıştır. Bu usulün devamında ise pazar ve panayır geleneği başlamıştır. Buralara getirilecek ürünlerin gerek nakli esnasında gerekse diğer aşamalarında korunarak, zararın bertaraf edilmesi, güvence ihtiyacını ortaya çıkarmıştır (Kazgan, 1998: 3). Bu da en basit anlamıyla sigortalama sürecini başlatmıştır (Ergin, 1995: 1149). İlk insandan, topluluklara ve daha sonrasında da modern devlet teşekküllerinin ortaya çıkma süreçlerine kadar ki tüm zamanlarda, sigorta gereksinimi bir ihtiyaç olarak belirlemiştir. Hızlı bir gelişim süreci ile şirketler ve sigorta hizmetleri tüm dünyaya yayılmıştır (Baban, 1944: 4).

Osmanlı Devleti'nde sigorta alışkanlığı batılı tüccarlar ve büyük şirketler yoluyla başlamıştır. Avrupa'nın coğrafi keşifler ile başlayıp, toplumsal ve iktisadi yaşamdaki köklü değişiklikler ile devam eden değişim süreci, ihtiyaç fazlası ürün üretme sürecine kadar ulaşmıştır. Yeni yerler ve yollar keşfeden Avrupa, ihtiyaç duyduğu hammaddeyi kolay sağlar duruma gelmiştir. Sanayi devrimleri ile fabrikasyon üretim olanakları artmış ve devamında ihtiyaç fazlası ürünler ortaya çıkmıştır. Avrupa, bu ürünleri satmak için pazar arayışına girmiştir. Bu arayış onları, Osmanlı şehirlerine yöneltmiştir. Çünkü bu şehirlerde üretim, halen insan gücü kullanılarak ve sınırlı sayıda yapıyordu. El emeği ile yapılan, kalite değeri yüksek bu ürünler, oldukça pahalıya mal olmuştur. Ayrıca bu ürünler, üretim aşamasında birden çok işleme tabi tutulduğu için, üretimin tamamlanarak mamul haline gelmesi, zaman almıştır. Bu durumu iyi değerlendiren Avrupalı ülkeler, Osmanlı liman şehirlerini ucuz ve bol miktarda ürünlerle doldurmuşlardır. Avrupa'dan liman şehirlerine gelen ürünler çoğunluğu yabancılardan oluşan tüccarlar tarafından kısa zamanda iç pazara sokulmuştur. Zaten Osmanlı Devleti, ticari antlaşmalar ve Avrupalı devletlere tanımış oldukları kapitülasyonlar ile açık pazar haline gelmişti. Bu durum yerel esnafı üretmez hale getirmiştir. Çoğu yerel üretici dükkânına kilit vurmak zorunda kalmıştır (Faroqhi, 2004: 214).

Avrupalı devletler, mallarının gerek uluslararası alanlarda gerekse Osmanlı iç pazarına nakliyatı sırasında, başta hırsızlık olmak üzere, yangın, kaza gibi istemedikleri olaylarla karşılaşmaya başlamışlardır. Ayrıca tarihin her döneminde olduğu gibi, bu dönemde de uluslararası sularda korsan saldırıları, en büyük tehditler arasındaydı. Yine aynı şekilde

Osmanlı iç pazarı da eşkıya baskınları neticesinde, benzer hırsızlık ve saldırı olaylarının yaşanmasına müsaitti. Ayrıca nakil esnasında yaşanan kaza, ürünlerin heba olmasına sebep olabilirdi. Yangın riski de vardı. Nakil esnasında gemide, ya da iç pazara ulaşım esnasında yangın çıkabilir ve yüklü ürünün yok olmasına sebebiyet verebilirdi. Tüm bunları değerlendiren Avrupalı devletler, nakil esnasındaki ürünlerin korunması amacıyla sigorta şirketlerinden destek almışlardır. Bu sayede Nakliyat sigortacılığı da Osmanlı şehirlerinde başlamıştır (Kocaimamoğlu, 1983: 595).

1. Nakil, Nakliyat ve Sigorta İhtiyacı

Nakliyat, Türk Dil Kurumu'nun güncel Türkçe sözlüğünde en basit anlamıyla taşıma işi olarak ifade edilmektedir (Türk Dil Kurumu, 2020). Arapça kökenli 'nakliyye' kelimesinin Türkçeleşmiş hali olan nakliyat, geniş anlamıyla da ürün, mal veya yüklerin bir yerden alınıp bir başka yere taşınma işi olarak tarif edilebilir. Sözcük, bir şeyi başka bir yere götürme, aktarma ve geçirme anlamıyla kullanılan 'nakl' kökünden türemiştir (Develioğlu, 2015: 940).

İlk insandan günümüze değin gelişerek devam eden pazar geleneği, temel anlamıyla nakliyat işinin başlamasına olanak sağlamıştır. Bu sayede ürün, mal ve yükler nakliyat yoluyla taşınmakta ve ihtiyaç sahiplerine ulaşmaktadır. Medeniyetin ilerlemesi ve büyük devlet teşekküllerinin oluşması ile daha da gelişen pazar geleneği, tarımsal ve sanayi endüstrisindeki gelişmeler ile ülkeler arasında yapılan büyük ithalat ve ihracat işlerine dönüşmüştür. Kara yolu ile yapılan nakliyata deniz ve demir yolu da eklenmiştir. 15. yüzyılın birinci yarısından başlayarak 17. yüzyılın ortalarına kadar devam eden coğrafi keşifler, yeni yollar ve pazarlar ortaya çıkarmıştır (Esen, 1945: 8).

Avrupalı Devletler, henüz endüstrileşmemiş ekonomisi ile el sanatlarına dayalı üretim yapan Osmanlı İmparatorluğu, en iyi pazar olarak görülmüştür. Fazla ürünlerini deniz yoluyla Osmanlı limanlarına getirerek, iç pazara ucuz şekilde sunan Avrupalı tüccarlar, Osmanlı esnaf ve zanaatkarının da büyük oranda işine engel olmuştur. Avrupalı devletler bu yolla oldukça zenginleşmişlerdir. Ancak deniz yolu ile getirilen ürün, mal veya yüklerin yolda güvenliği sorunu büyük önem arz etmekteydi. Geminin batması, yolda ürünün bozulması, saldırıya uğrayarak gemiye, ürüne, mala veya yüke el konulması, limanda yağmaya maruz kalınması gibi olumsuz sebepler, Avrupalı tüccarların en büyük korkularıydı. Bu nedenle, Avrupalı tüccarlar, nakliyat aşamasında ortaya çıkacak olumsuz sebepler yüzünden ürünlerini güvence altına almak istemişlerdir (Esen, 1945: 9).

Sigortacılığın ilk olarak ne zaman ortaya çıktığı tam bilinmese de insanların, varlıklarını korumak ve yaşamlarının devamını sağlamak ihtiyacının her zaman var olduğu bilinen bir gerçektir. Var olma mücadelesi veren ilk insan topluluklarından günümüze insanoğlu kısa, orta ve uzun vadede sahibi olduğu, yaşamlarını kolaylaştırıcı alet, malzeme gibi varlıklarını güvence altına almak istemiştir. İnsan, ilk medeniyetlerden daha ileriki çağdaş medeniyetlere geçişte oldukça büyük yollar kat etmiştir. Önceki medeniyetin bilgi ve deneyimleri kullanılarak yeni ve bir öncekine göre daha gelişmiş bir medeniyet ortaya çıkmıştır. Ancak medeniyet, ilerledikçe tehlikelerini de beraberinde getirmiştir. Özellikle Buhar enerjisiyle insanların kullanmaya başladığı makineler, elektrik gibi insan yararına buluşlar tehlikeleri çoğaltmıştır. Bu durumda insanoğlu uzun uğraşlar sonucunda elde ettiği varlıklarını kaybetmemek için emniyeti tesis etme gereksinimi duymuştur. İnsanlar karşı karşıya kaldıkları olumsuzluklardan korunmak için kendilerince farklı dönemlerde değişik metotlar geliştirmişlerdir. Bu metotlar medeniyetin her evresinde insanlar tarafından kullanılmıştır (Kiver, 1926: 3). Günümüzde kullanılan sigorta ve sigortacılık faaliyetleri ile medeniyetin ilk evrelerinde kullanılan sigorta faaliyetleri arasında büyük farklılıklar vardır. Her ne kadar algıda medeniyet evreleri arasında farklılıklar olsa da sigortacılık, risk faktörünü ortadan kaldırma yönünde olduğundan her dönem de aynı kaygı ile değişik biçimlerde kullanılmıştır (Gün, 1945: 12).

2. Osmanlı İmparatorluğu'nda Nakliyat Sigortacılığı

Osmanlı İmparatorluğu'nda nakliyat sigorta faaliyetlerinin ortaya çıkışı ve gelişiminde Osmanlı dış ticaretindeki artış, hayat tarzı ve tüketim alışkanlıklarındaki değişim, büyük rol oynamıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun askeri olarak başlattığı batılılaşma çalışmaları, 19. yüzyılda ticari ve siyasi ilişkilerin de artması göz önünde bulundurursak, yaşamın her alanında kendini göstermiştir (Pamuk, 2005: 193). Osmanlı, devlet ve toplum yaşamında kendisini açıkça gösteren batılılaşma hareketleri, yaşam tarzını değiştirerek geleneksel tüketim alışkanlıklarından vazgeçilmesinde de etkili olmuştur (Pamuk, 2018: 74). Toplumda lüks tüketim yaygınlaşarak artmaya başlamıştır. Aynı durum kamu harcamalarında da kendini göstermektedir. Ahmet Cevdet Paşa, *Tezakir* isimli eserinde 1850 yılının tüketim alışkanlıklarına yönelik ciddi tespitlerde bulunmuştur. İlgili tespitler şu şekildedir (Baysun, 1986: 20);

'Esnaf güruhu zengin oldu. Bir aralık Mehmet Ali Paşa hanedanından pek çok paşalar ve beyler ve hanımlar Mısır'dan savuşup, İstanbul'a döküldüler ve külliyetli akçeler getirip bol bol harc ederek İstanbul sūfehasına sū-i emsal gösterdiler. Sefahat vadisinde yeni çığırlar açtılar. Hele Mısırlı hanımlar

alafranga melbusat ve sair tecemmülata rağbet edip İstanbul hanımları ve ale'l-hususaraylılar dahi taklid eder oldular ve Mısırluların ekseri gali bahalar ile hane ve sahil-haneve akarat-saire aldılar.'

Osmanlı İmparatorluğu'nun 19. yüzyıl öncesi ve hemen başındaki ticareti ve yaşam tarzını Adolphe Blanqui, *Considerations Sur L'Etat de la Turquie d'Europe* adlı çalışmasında, Avusturya buharlı gemilerinin vızır vızır işlediği, Tuna üzerindeki bu kentte, Osmanlı Türklerinin hala ilk çağlarda olduğu gibi kağnılarla yük ve insan taşıdıklarını belirtmektedir. (Blanqui, 1842: 10). Blanqui'nin Vidin¹ kenti ile ilgili izlenimi bizlere, 19. yüzyıl öncesi ve hemen başındaki Osmanlı ticari yaşamı hakkında fikir verebilir. Bu durum 1838 Balta Limanı Ticaret Antlaşması'na kadar böyle devam etmiştir (Karpas, 2003: 93). Antlaşmanın imzalanması ile Osmanlı İmparatorluğu dış ticaret politikasını değiştirmiş ve bu değişikliklerle de devlet, ticaret hacmini arttırmıştır (Kazgan, 2005: 36).

Önceki dönemlerde deniz ticaretinde, mal, ürün ve yük nakliyatı için yelkenli gemiler ve kısa mesafeler için de büyük kayıklar kullanılmıştır. Daha sonraları buhar gücünün, makineyle temasında, itkisel gücünü keşfeden denizciler, buharlı gemileri kullanmaya başlamışlardır. Yelkenli gemilere ve büyük kayıklara göre hem daha ucuz hem de daha atik olan buharlı gemiler, hızları sayesinde deniz korsanlarından da uzak kalabiliyorlardı (Arı, 2009: 40). Ortaya çıkan hız ve zaman tasarrufu ile iç ve dış ticarete büyük bir canlanma görülmeye başlanmıştır. Buharlı gemilerin deniz ticaretinde etkili olması, Osmanlı İmparatorluğu'na büyük katkı sağlamıştır. Yelkenli ve kısa mesafeli yük nakliyatında, navlun ücretleri² buharlı gemilerin aldığı ücretlerin neredeyse iki katıydı (Esen, 1945: 5). Yelkenli ve büyük kayıklarla yapılan nakliyat, korsan baskınlarının artması, taşınan malın ulaştırılması ile ilgili riski arttırdığından ücretler, 19. yüzyılın ortalarında daha da çoğaltılmıştır. Ticaretin gelişmesi, yeni faaliyet alanlarının ortaya çıkmasını sağladı. Sigorta şirketleri ve temsilcilikleri, sigorta uzmanları, gemilere mal satanlar, gemicilik ve nakliyat kumpanyaları ve komisyoncular, bu yeni dönemin yükselen meslekleri olmaya başladı (Aktar, 2006: 185).

1845 yılına gelindiğinde, 1838 Baltalimanı Ticaret Antlaşması ile başlayan dış ticaret hacmindeki gelişme ithalat ve ihracatta beş yıl öncesinden çok ilerideydi. Ticaret hacmindeki bu artış, sigortaya olan ihtiyacı arttırdı. Deniz nakliyatında İngiltere ve Fransa'nın sigortayı

¹ XIV. Yüzyılın sonunda Osmanlı İmparatorluğu hâkimiyetine girmiş ve XIX. Yüzyılın son çeyreğine kadar Osmanlı Sancağı olarak kalmıştır. Günümüzde Bulgaristan'ın Kuzeybatı ucunda ve Tuna Nehri kıyısındadır. Daha geniş bilgiler için bakınız: Kiel, 2013: ss. 103-106.

² Osmanlı İmparatorluğu'nda gemiler yoluyla taşıma konu olan malın cinsine, miktarına bağlı olarak alınan ücret. Daha geniş bilgi için bakınız: Karadeniz, 2017: s. 466.

zorunlu hale getirmesi İstanbul, Beyrut, İzmir, Trabzon, Selanik gibi liman kentlerinde sigortacılığın ortaya çıkmasını sağladı. Sigortacılığın beraberinde getirdiği vergi matrahı ve gümrük anlaşmazlıkları gibi sorunlar nedeniyle Sigorta Şirketleri, başta İstanbul olmak üzere liman kentlerinde şubeler açtılar. Açılan acentelerin hepsi, nakliyat sigortacılığı üzerinedi. 1848 Yılında, Neos Triton isimli sigorta şirketi İstanbul'da nakliyat sigortacılığı üzerine ilk acentesini açtı. Bunu bir yıl sonra Hocabey Sigorta Kumpanyası adıyla kurulan vekil bir şirket takip etti. Bu şirket, 1851 yılında La Confidente Sigorta Şirketi adına İstanbul'da nakliyat sigortacılığı üzerine senet düzenlemeye başladı. Nakliyat sigortacılığı her geçen gün daha da önem kazanmaya başladı. 1853'te Trieste Sigorta Şirketi nakliyat üzerine sigorta hizmeti vermeye başladı (BOA, M.1853: 64/51). 1863 yılına kadar açılan tüm acenteler, nakliyat sigortacılığı üzerine hizmet vermiştir (BOA, H.1265: 14/20). Osmanlı İmparatorluğu'nda 1863'te *London Sun Insurance Company*'nin yangın sigortacılığı ile ilgili acente açması ile nakliyat dışında sigortacılık faaliyetleri de başlamış oldu (Baskıcı, 2002: 14).

Osmanlı Devleti'nde nakliyat sigortacılığı ile ilgili olarak yapılan incelemelerde, Osmanlı arşiv belgelerine de konunun yansıdığını görüyoruz. Miladi 19 Mayıs 1833 tarihli bir belgede, Ordu-yu Hümayun'un yapacağı asker sevkiyatlarında askerlerin kullanacağı peksimet, buğday ve arpa için, Zahire Nazırı'ndan nakliyat sigortası talep edildiği belirtilmektedir (Kâhya 2010: 79). Ordu Halep ve Antalya taraflarına ulaştığında İskenderun ve Süveydiye limanlarında ilgili yiyeceklerin hazır bulunması içerikli belge neticesinde, Fransız Balzac adında müste'men³ ile malların güvenli bir şekilde nakledilmesi için sigorta yapılmıştır (BOA, M.1833: 360/20068).

1. Uluslararası Nakliyat Sigorta Şirketlerinin Osmanlı Şehirlerine Dağılımı

Osmanlı piyasasında sigorta uygulamaları, şirket ve şubelerin teşekküllerinden önce temsilci/vekiller vasıtasıyla daha çok nakliyat alanında görülmüştür.

Trabzon, İstanbul ve İzmir, sigorta şirketlerinin öncelikli şehirleri arasındadır. Bu öncelik ticari hacmi ile yakından ilgili olsa da bu kentlerde yaşayan gayrimüslim tebaanın nüfus yoğunluğu da bunda etkili olmuştur. Gayrimüslim halkın ticari faaliyetleri özellikle bu şehirlerde Müslümanlara göre daha fazladır. Bu fazlalık onlara, şehirdeki iktisadi yaşamın ve piyasaların kontrolünü ellerinde tutmalarına olanak sağlamıştır. Özellikle Trabzon, İzmir ve İstanbul gibi limanları bulunan şehirlerde gayrimüslim nüfus yoğunluğu fazladır. Coğrafi keşifler, Sanayi devrimleri ve ticaret anlaşmaları ile büyük bir üretim kolaylığı yakalayan

³ Aman verilmiş, ecnebi tebaasından olan kimse, Osmanlı Devleti'nde ticaret yapma izni verilmiş tüccar. Daha geniş bilgi için bakınız: (Özel, 2006: 140-143.)

Avrupa devletleri, 19. yüzyıl sonlarından 20. yüzyılın başlarına, Osmanlı şehirlerindeki ticari ve iktisadi yaşam üzerinde büyük bir kontrol mekanizması kurmuştur. Üretimde makine kullanan Avrupalı devletler, ihtiyaçlarından fazla ürün elde eder duruma gelmişlerdir. Avrupalı devletler bu ürünleri, yapılan ticaret anlaşmalar ile Osmanlı pazarlarına sokmayı amaç edinmişlerdir. Makineler yoluyla seri ve zahmetsiz olarak üretilen ürünler Trabzon, İstanbul ve İzmir Limanlarına getirilmiştir. Bu ürünler Osmanlı şehirlerinde elde üretilen ürünlere göre çok daha ucuza iç piyasaya sürülmüştür. Henüz üretimde makine yoluyla seri üretime geçemeyen Osmanlı üreticisi, Avrupa'dan gelen ürünler karşısında kendi malını satamaz duruma gelmiştir. Avrupa malları ile rekabet etmek zorunda kalan Osmanlı esnaf ve zanaatkârları zamanla dükkânlarını, imalathanelerini kapatmak zorunda kalmışlardır. Böylelikle Osmanlı tebaası gayri Müslimlerin, Osmanlı piyasalarındaki nüfuzu her yönden artmaya başlamıştır (Toprak, 2019: 357).

Avrupa'dan Osmanlı şehirlerindeki limanlara gelen ürünler, gayrimüslimler tarafından iç piyasaya dağıtılarak tüketiciye ulaştırılmıştır. Dolayısıyla ürünlerin dağıtımı, nakliyatı ve satışı esnasında doğacak olan risklerle gayrimüslim nüfus karşı karşıya kalmıştır. Bu riskleri azaltmak, ekonomik olarak zarar görmemeleri için sigorta ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Bunu iyi gören yabancı sigorta şirketleri, gayrimüslim nüfusun yoğun olduğu şehirlerde acente açma yolunu seçmiştir.

Tablo 1. 20. Yüzyılın Başında Osmanlı Şehirlerinde Nakliyat Sigortası Hizmeti Veren Sigorta Şirketleri.

Tür	Sigorta Şirketinin Adı	Ülke	Acente Bulunan Şehirler
Nakliyat	Agripinna de Cologne	Almanya	İstanbul
	Allegmeine Versicherung	Almanya	İstanbul
	Allianz de Berlin	Almanya	İstanbul, Trabzon
	Assicurazioni Generali Trieste	Avusturya	İstanbul, İzmir, Samsun, Trabzon, İskenderun, Çanakkale, Edirne, Tekirdağ, Ankara, Antalya, Aydın, Alaşehir, Halep, Balıkesir, Hayfa, Kasaba, Şam, Denizli, Yafa, Milas, Niğde, Sayda, Söke, Isparta, Çeşme, Trablusşam

Assureurs Maritimes Français	Fransa	İstanbul, İzmit
Baden	Almanya	İstanbul
Badoise de Mannheim	Almanya	İzmir, Samsun, İskenderun, Çanakkale, Antalya
Balkan	Bulgaristan	İstanbul, Trabzon, İskenderun, Mersin, Edirne, Bursa, Balıkesir, Erzincan, Ordu
La Bâloise	İsviçre	İstanbul, İzmir, Samsun, Mersin, Bursa, Eskişehir, Antalya, Yafa, Çeşme
British&Foreing Marine Insurance	İngiltere	İstanbul, İzmir, Samsun
Bristish Dominions	İngiltere	İstanbul, İzmir, Tekirdağ
Commercial Union of London	İngiltere	İstanbul, İzmir, Edirne, Bursa, Tekirdağ, Gelibolu, Giresun, Eskişehir, Beyrut, Bilecik, Yafa, Mudanya
Compagnie d'Assurances Generales Maritimes de Paris	Fransa	İzmir, Samsun
Continentale a Mannheim	Almanya	İstanbul, Samsun, Trabzon, Çanakkale, İzmit, Tekirdağ, Sinop, Giresun, Beyrut, Hayfa, Erdek, Sayda, Tarbluşam
Deutsche Rück und Mit Versicherung Gesellschaft	Almanya	İstanbul, İnebolu
Deutscher Lloyd	Almanya	İstanbul, İzmir, Samsun, Trabzon, Beyrut, Hyafa, İnebolu
Düsseldorfer	Almanya	İstanbul
El Dia	İspanya	İstanbul, Akhisar, Biga, Edremit, Gemlik, Ordu, Çeşme
Ethniki	Yunanistan	İstanbul, Samsun, Trabzon, Adana, Mersin, Ayvalık, Edirne, Giresun, Edremit, Burhaniye
Excess	İngiltere	İstanbul, Bursa, İnegöl

Meşrutiyetten Cumhuriyete Osmanlı Şehirlerinde Faaliyet Gösteren Nakliyat Sigorta Şirketleri
Üzerine Tespitler (1908-1923)

La Federale	İsviçre	İstanbul, Giresun, Halep, Bağdat, Beyrut, Trablusşam
La Fonciere	Fransa	İstanbul, İzmir, Samsun, Trabzon, Mersin, İzmit, Edirne, Bursa, Tekirdağ, Halep, Bağdat, Bilecik, Bitlis, Gemlik, Burhaniye, Nevşehir, Sivrihisar
Fonciere de Pest	Avusturya	İstanbul, İzmir
Fortuna	Almanya	İstanbul, İzmir, İskenderun, Beyrut, Hayfa, Yafa
Francfortoise	Almanya	İstanbul, İzmir, Trabzon, Mersin, Ayvalık, Bursa, Tekirdağ, Giresun, Antalya, Cidde, İnebolu, Ordu, Kuşadası
Haut-Rhin	Almanya	İstanbul, Samsun, Fatsa
Helvetia	İsviçre	İstanbul, İzmir, Trabzon, İskenderun, Çanakkale, Beyrut, Cidde, Rize
(L) Internationale	Almanya	İstanbul, İzmir, İskenderun, Giresun
Italia ⁴	İtalya	İstanbul, İzmir, Samsun, İskenderun, İnebolu
Liguria di Genova	İtalya	İstanbul, Hayfa
Lloyd Autrichien (Veritas)	Fransa	İstanbul, Samsun, İskenderun, Gelibolu
Lloyd Bavaois	Almanya	İstanbul, İzmir
Lloyd de Cologne	Almanya	İstanbul, İzmir
Lloyd de Londres	İngiltere	Samsun, İskenderun, Bandırma, Sayda, Zonguldak
Lloyd Français (Veritas)	Fransa	İstanbul
Lloyd Hanseatique	Almanya	İstanbul
Lloyd Oriental Maritime	Avusturya	İstanbul
London-Provincial	İngiltere	İstanbul

⁴ Trablusgarp harbi yüzünden itilaya ile tüm siyasi ve ticari işler durdurulmuş ve İtalya'ya ait tüm banka ve sigorta şirketlerinin görevlerine son verilmiştir. Daha geniş bilgi için bakınız: BOA, M. 28 Ocak 1912: 161/10

London Assurance	İngiltere	İstanbul, Samsun, İzmir, Bandırma, Antalya
London Salvago	İngiltere	İstanbul
Mannheim	Almanya	İstanbul, İzmir, Samsun, Trabzon, İskenderun, Mersin, Ayvalık, İzmit, Gelibolu, Bandırma, Bartın, Beyrut, Hayfa, Dikili, Gazze, Yafa, Ordu, Rize
Marine Insurance	İngiltere	Samsun, Trabzon, Sinop, Cidde, Yafa, Mürefte
Maritime Insurance Corporation	İngiltere	İstanbul, İzmir, Tekirdağ, Giresun
Maritimes Scandinaves	İsveç	İstanbul
La Nationale de Stettin	Almanya	İstanbul, Kasaba, Şam, Mudanya
Norddeutsche Versicherungs Gesellechaft	Almanya	İstanbul, İzmir, Ayvalık, Beyrut, Kuşadası
Ocean Marine of London	İngiltere	İstanbul, İzmir, Samsun
Oceanus di Genova	İtalya	İstanbul, Çanakkale, Edremit, Gemlik, Mudanya
Osmanlı Umum Sigorta Şirketi	Osmanlı İmp.	İstanbul, İzmir, Samsun, Trabzon, İskenderun, Çanakkale, Adana, Mersin, Ayvalık, İzmit, Edirne, Bursa, Tekirdağ, Gelibolu, Sinop, Giresun, Ankara, Eskişehir, Nazilli, Uşak, Bandırma, Adapazarı, Antalya, Afyon, Aydın, Antep, Akşehir, Akhisar, Alaşehir, Halep, Amasya, Bafra, Bağdat, Bayındır, Balıkesir, Beyrut, Biga, Bilecik, Hayfa, Kasaba, Kastamonu, Kayseri, Şam, Dimetoka, Denizli, Erbaa, Erdek, Konya Ereğlisi, Erzurum, Ödemiş, Fatsa, Geyve, Gemlik, Gönen, Karadeniz Ereğlisi, İnegöl, Karacabey, Burhaniye, Küplü, Harput, Kırkkilise, Konya, Kütahya,

Meşrutiyetten Cumhuriyete Osmanlı Şehirlerinde Faaliyet Gösteren Nakliyat Sigorta Şirketleri
Üzerine Tespitler (1908-1923)

			Manisa, Malatya, Mamuret-ül Aziz, Maraş, Mudanya, Nevşehir, Niğde, Ordu, Ortaköy, Ünye, Bergama, Foça, Sayda, Kuşadası, Söke, Silivri, Sivas, Sivrihisar, Soma, Isparta, Tarsus, Çarşamba, Çatalca, Çorlu, Tire, Tirebolu, Van
Providentia	Avusturya		İstanbul, İzmir, Samsun, Trabzon, Mersin, Gelibolu, Giresun, Bandırma, Şam, Karadeniz Ereğlisi, Rize, Zonguldak
Rheinische Westfälische Lloyd	Almanya		Çanakkale
Rhenania	Almanya		İstanbul, İzmir
Riunione Adriatica di Sicurta	Avusturya		İstanbul, İzmir, Edirne, Tekirdağ, Yafa, Kudüs, Silivri, Trablusşam
Rossia	Rusya		İstanbul, İzmir, Samsun, Mersin, Bursa, Gelibolu, Sinop, Giresun, Ankara, Eskişehir, Nazilli, Adapazarı, Antep, Amasya, Arakir, Bafra, Eğin, Erzincan, Konya, Mamuret-ül Aziz, Niğde
Royal Exchange	İngiltere		İstanbul, İzmir, Samsun, İskenderun, İzmit, Bursa, Giresun, Ankara, Bandırma, Şam.
Salamandra	Rusya		İstanbul, Gelibolu
Russian Transport and Insurance	Rusya		İstanbul
Sea	İngiltere		İstanbul
La Silesienne	Almanya		İstanbul, Beyrut, Edremit, Gemlik, Ordu
La Suisse	İsviçre		İstanbul, İskenderun, Mersin, Bursa, Eskişehir, Afyon, Beyrut, İnebolu, Mudanya
Thames –Mersey Marine Insurance	İngiltere		İstanbul, İzmir

Transatlantique de Berlin	Almanya	İstanbul, İzmir, Ayvalık, Tekirdağ, Nazilli, Gazze, Yafa
Undewriting-Agency Association	İngiltere	İstanbul, İzmir, İskenderun, Gelibolu, Bandırma
Union of London	İngiltere	İstanbul, İzmir, Samsun, Trabzon, Çanakkale, Ayvalık, Edirne, Bursa, Tekirdağ, Sinop, Eskişehir, Bandırma, Afyon, Aydın, Beyrut, Denizli, Kırkkilise, Konya, Manisa, Mudanya, Ordu, Tokat
Unione Continentale	İtalya	İstanbul
Universal Marine	İngiltere	İzmir
L'Universo	İtalya	İstanbul, Giresun
Verein Bremen See Versicherung Gesellschaft	Almanya	İstanbul
Western	İngiltere	İstanbul, Samsun, Çanakkale, Bursa, Giresun, Nazilli, Ödemiş, Konya, Ordu, Söke, Tarsus
Wurtembrgeoise	Almanya	İzmir, Samsun, İskenderun, Çanakkale, Edremit, İnebolu
Yorkshire	İngiltere	İstanbul, Bursa, Tekirdağ, Bilecik

Kaynak: Kahya, 2010: 97-108; Baskıcı, 2002: 17-28

Yukarıdaki tabloda, Osmanlı İmparatorluğu sınırları içerisinde bulunan şehirlerde 20. yüzyılın başında nakliyat hizmeti veren sigorta şirketleri gösterilmektedir. Tabloda 71 adet şirket ve 479 acente bulunmaktadır. Bu şirketlerden Osmanlı Umum Sigorta Şirketi dışındaki tüm şirketler yabancı ülkelere aittir. Osmanlı Umum Sigorta Şirketi de her ne kadar yerli gözüke de İngiliz ve Fransız sermayesi ile kurulmuştur⁵.

⁵ 1893'te Duyun-u Umumiye, Tütün Rejisi ve Osmanlı Bankası işbirliği kurulmuştur. İlk yerli sigorta şirkettir. Her ne kadar yerli olsa da şirketin İngiliz ve Fransız sermayesiyle kurulmuştur. O dönemde diğer şirketler poliçelerini, ait oldukları ülkelerin dilleri kaleme alırken bu şirket, Türkçe olarak poliçe düzenlemesi XIX. yüzyılın dönemsel konjonktürü açısından oldukça önemlidir. Şirket 1908'de Generali Sigorta tarafından satın alınmış ve Cumhuriyetin ilanından sonra da şirketin yönetimi Türk yöneticilere devredilmiştir. Bkz., Hasan Meral, İlk Yerli Sigorta Şirketi: Osmanlı Umum Sigorta, <http://sigortastrateji.com/> (Erişim Tarihi, 09.11.2020).

2. Avrupalı Devletlerin Osmanlı Sigorta Piyasasındaki Nüfuzu

Osmanlı Devleti sınırları içerisinde, nakliyat sigortacılığı alanında faaliyet gösteren şirketler arasında en çok acente sahibi şirketin, Osmanlı Umum Sigorta Şirketi olduğu aşağıdaki tablodan görülmektedir. Şirketin, Osmanlı şehir ve kasabalarında toplamda doksan adet acentesi bulunmaktadır. Şirket, ilk Türk sigorta şirketi olarak da bilinir. Bunun nedeni, adının *Osmanlı Umum Sigorta Şirketi* olması, genel merkezinin ve kurulduğu yerin İstanbul olmasındandır. Şirket, Düyun-u Umumiye, Tütün Rejisi ve Osmanlı Bankası işbirliği ile 1893 yılında kurulmuştur. Osman Nuri Ergin gibi bazı tarihçiler, bu şirkete yerli olmadığı yönünde eleştiriler getirmişlerdir. Osman Nuri, sadece adının yerli olduğunu söyleyerek Osmanlı Bankası ile aralarında benzerlik görmüştür.

Tablo 2. 20. Yüzyılın Başında Türkiye’de Nakliyat Sigortası Hizmeti İle En Çok Acentesi Bulunan İlk Beş Sigorta Şirketi

Tür	Sıra	Şirketin Adı	Ülke	Acente Sayısı
NAKLİYAT	1	Osmanlı Umum Sigorta Şirketi	Osmanlı İmparatorluğu	90
	2	Assicurazioni Generali Trieste	Avusturya	26
	3	Union of London	İngiltere	22
	4	Rossia	Rusya	21
	5	Mannheim	Almanya	18

Kaynak: Kahya, 2010: 97-108; Baskıcı, 2002: 17-28

II. Abdülhamit’in fermanı ile faaliyetlerine başlayan Osmanlı Umum Sigorta Şirketi çalışmaları devlet denetimi altındadır. Diğer şirketlerde devlet denetimi söz konusu olmadığı gibi, bu şirketlerin çalışma izinleri de yoktur. Buna rağmen yabancı şirketler, geniş bir acente ağına sahip olmuşlardır. Ancak Osmanlı Umum Sigorta Şirketi’nin kuruluşunda padişah fermanının bulunması, devlet denetimi altında olması diğer yabancı şirketlere nazaran tercih edilmesini sağlamıştır. Ayrıca şirket Osmanlı Bankası ve Tütün Rejisi sayesinde de geniş acente ağına sahip olmuştur. Gerek Osmanlı Bankası’nın gerekse Tütün Rejisi’nin yurdun büyük bir bölümünde şubeleri bulunmaktaydı. Bu şubeler aynı zamanda Osmanlı Umum Sigorta Şirketi’nin de acenteleri oldu. Bu sayede şirket, geniş bir acente ağına sahip oldu.

Tablo 3. 20. Yüzyılın Başında Türkiye’de Nakliyat Sigortası Hizmeti Veren Ülkelerin Şirket Sayıları ve Oranları

Tür	Sıra	Ülke	Nakliyat Sigorta Şirketi Sayısı	Toplam Nakliyat Sigorta Şirketi Sayısına Oranı (%)	Toplam Nakliyat Sigorta Şirketi Sayısı
NAKLİYAT	1	Almanya	25	35,21	71
	2	İngiltere	19	26,76	
	3	Avusturya	5	7,04	
	4	Fransa	5	7,04	
	5	İtalya	5	7,04	
	6	İsviçre	4	5,63	
	7	Rusya	3	4,22	
	8	İsveç	1	1,40	
	9	Yunanistan	1	1,40	
	10	İspanya	1	1,40	
	11	Bulgaristan	1	1,40	
	12	Osmanlı İmparatorluğu	1	1,40	

Kaynak: Kahya, 2010, ss. 97-108; Baskıcı, 2002, ss.17-28

Tablodan Alman sermayesinin, diğer alanlarda olduğu gibi, sigorta sektöründe de baskın bir şekilde Osmanlı şehirlerinde nüfuza sahip olduğu görülmektedir (Annuaire Oriental, 1913: 778-788). Birinci Dünya Savaşı öncesinde ve esnasında Almanya ile olan siyasi ve ekonomik yakınlık, tüm iktisadi sektörlerde kendini göstermektedir. Savaştan yenik çıkan Almanya, sömürgeleri ile beraber ekilebilir arazi ve yer altı kaynaklarını da kaybetmiştir. Ayrıca enflasyon artmış, Alman parası büyük değer yitirmiştir. Bu kayıplara rağmen Alman sermayesi, Osmanlı İmparatorluğu sınırları içerisinde kurmuş olduğu eğitim kurumları, açmış olduğu banka şubeleri ve nakliyat sigorta şirketleri ile Osmanlı şehirlerinde nüfuzunu korumayı başaramıştır (İnce, 2008: 294-295). Bunun en bariz örneğini 20 yüzyılın başında, Osmanlı şehirlerinde nakliyat sigorta hizmeti veren şirketlerin mensubu oldukları ülkeler tablosunda görmek mümkündür. Almanya, Osmanlı şehirlerinde 71 nakliyat sigorta şirketinden 25'ine sahiptir. Bu sayı Osmanlı Devleti sınırları içerisindeki nakliyat sigorta şirketi piyasasının, yüzde 35,21'ine denk gelmektedir. Neredeyse toplam sayının yarısına yakını elinde tutan alman sermayesi, Cumhuriyetin kuruluş yıllarına kadar bu nüfuzunu devam ettirmiştir. İngiltere ise

71 şirketten, 19'una sahiptir. Bu sayı da hiç azımsanmayacak derecede olup, toplam sayının yüzde 26,76'sına tekabül etmektedir.

İngiltere, Fransa ile beraber özellikle deniz nakliyatında sigortayı zorunlu hale getirmesi, İngiltere'nin İstanbul, Trabzon ve İzmir limanları başta olmak üzere diğer şehirlerdeki acente sayılarını arttırmasını sağlamıştır. Liman kentlerindeki ticari faaliyetlerin artarak hacmin genişlemesi, Almanya, İngiltere başta olmak üzere diğer yabancı ülkelerin bu kentlerdeki nakliyat sigortası ile ilgili acente sayılarını arttırmıştır (Baskıcı, 2001: 4).

Tablo 4: Anadolu Limanlarındaki 1834 -1910 Yılları Arasındaki, Ticaret Hacmi Değişiklikleri

Liman	Ticaret Hacmi (Bin Sterlin)			
	1834	1860	1880	1910
İzmir	2075	4233	7832	8561
Trabzon	860	5007	1844	2097
Samsun	254	962	886	3104
Mersin	154	-	988	1441
İskenderun	-	1674	2114	2700

Kaynak: Baskıcı, 2002:17-28

Murat Baskıcı'nın 1860 ve 1918 yılları aralığı, Osmanlı Anadolu'sundaki sigorta piyasalarını incelediği makalesinde önemli liman kentlerinin ticari hacimlerindeki değişimlerine yer vermiştir. 1834 ve 1910 yıllarını kapsayan yukarıdaki tabloda söz konusu değişiklikler şu şekilde gösterilmektedir. Osmanlı liman şehirleri, 19. yüzyıl öncesi ve hemen sonrasında kendi iç piyasalarının ihtiyacını kendi imkânları ile karşılayabilmekteydi. Ancak değişen dünya şartları, ithalat ve ihracat dengesini bozdu. 19. yüzyılın ortalarında ihracat, ithalattan daha fazla durumda olmasına rağmen 20. yüzyıla gelindiğinde ithalat, ihracattan daha fazla olmaya başladı. İthal ürünler gemiler yoluyla liman kentlerine geldi. Gelen ürünler, iç piyasada üretilenlerden çok daha bol ve ucuzdu. Bu nedenle tüketim ithal ürünlere doğru kaydı. Bu daha çok ithalat demektir. 20. yüzyıla gelindiğinde liman şehirlerindeki ticaret hacmi bir önceki yüzyılın rakamlarını misliyle katlar duruma geldi. İzmir'deki ticaret hacmi 4.12, Trabzon'daki 2.43, Samsun'daki 12.22, Mersin'deki 9.35 ve İskenderun'daki 1.61 kat arttı.

Yukarıdaki tabloda belirtilen liman kentlerindeki ticari hacim genişlemesi, ithal malların ülkeye daha çok girmesi yönüyle gerçekleşmiştir. Avrupa devletlerindeki endüstriyel gelişmelerin artması ile paralel olarak Osmanlı İmparatorluğu'nun ithalatı artmıştır. Ayrıca endüstriyel ürünlerle rekabet edemeyerek, üretimini azaltan ya da durduran Osmanlı esnaf ve zanaatkarının durumu da ithal mallara olan ihtiyacı belirlemiştir. Üretimin azalması demek,

üreticinin yanında çalışan sayısının düşürülmesi, az kişi ile sınırlı sayıda iş üretilmesi demektir. Bu, bir işyerinden ekmek kazanan kişi sayısının düşürülmesi anlamına geliyordu. Bu durum beraberinde işsizlik ve yoksulluk gibi değişik buhranlı toplumsal olaylara sebep olabilecek sorunsalları da beraberinde getiriyordu. Üretimin durması ise tamamen işyerinin kapanması anlamına geliyordu ki, bu durum toplumsal buhrana sebep olduğu gibi bazı meslek dallarının da ortadan kalkmasını ifade ediyordu. 20. yüzyıldaki ithalat temelli, ticari hacim genişlemesi, Osmanlı toplumu için hiç de toplumsal refahı yükselten bir durum oluşturmamıştır. Çünkü yerli üretimin zarar görmesi, toplumsal normlar ve ekonomik istatistikler açısından pozitif algılanabilecek bir durumu ortaya çıkarmamıştır. Belki tüketici, ihtiyaç duyduğu ürünü daha ucuza alır duruma gelmiştir ama Osmanlı İmparatorluğu gibi birbirine her yönden bağlı, sektörel üretim ve tüketim ilişkilerini uygulayan devletlerde, ithalat temelli hacim genişlemesi iyi sonuçlar doğurmamıştır. Osmanlı İmparatorluğu esnaf teşkilatı, ahilik temelli bir yapılanma içerisinde olduğundan, teşkilat kurumsal bir yapıya sahiptir. Bunun yanında esnaflar sosyal, ekonomik ve kültürel olarak topluma önderlik eden kişiler olmuşlardır. Esnaflar, ahilik üzeri belirli bir kültürde yetiştikleri için buldukları muhit, kasaba ve şehirde güvenilir, sözünün ve işini eri olarak algılanmışlardır. Toplum için öneme sahip olan yapının zarar görmesi, beraberinde toplumsal yozlaşmayı getirmiştir. Limanlara gelen mallar iç piyasaya çoğunlukla gayrimüslimle kanalıyla sürülmüş ve yine gayri Müslimlerce tüketiciye ulaştırılmıştır. Tüketici ihtiyaç duyduğu ürünü belki ucuza alabilmektedir ama muhitindeki güvenilir, sosyal ve ihtiyaç duyduğunda kapısını çalabileceği yerli esnafı kaybetmiştir (Kasaba, 1993: 28).

İthal ürünlerin gerek yurtdışından liman kentlerine taşınması gerekse iç piyasada sevkiyatı esnasında doğabilecek zararların karşılanması amacıyla nakliyat sigortacılığına ihtiyaç duyulmuştur. 20. yüzyılın başında, Avusturya, İtalya ve Fransa'nın Osmanlı Devleti sınırları içerisinde, 5'er adet nakliyat alanında sigortacılık faaliyeti sürdüren şirketleri bulunmaktadır. Bu toplamda 71 şirket bulunan Osmanlı şehirlerinde Avusturya, İtalya ve Fransa'nın her biri %7 bir paya sahip olması anlamına geliyordu.

Nakliyat sigortacılığı alanında Almanya ve İngiltere'den sonra en çok şirket sahibi bu üç ülke arasında Avusturya'nın özel bir durumu vardır. Osmanlı şehirlerinde en çok nakliyat sigorta ağına sahip olan Osmanlı Umum Sigorta Şirketi'nden sonra en çok acenteye sahip şirket Assicurazioni Generali Trieste şirkettir. 26 adet acentesi bulunan bu şirketin menşei Avusturya'dır (BOA, M.1916: 143/35). Bu şirketin bir nevi yerli olarak algılanan sigorta şirketinden sonra en çok acente ağına sahip olması, 20. yüzyıl öncesi ve ilk yıllarındaki Osmanlı Devleti ile Avusturya ilişkilerinin yoğunluğunu anlamamız açısından önem arz etmektedir (BOA, M.1916: 259/1). Avusturya devleti ile olan ticari ilişkiler gerek uluslararası gerekse

ulusal düzeyde yapılan malların nakliyatı esnasında doğabilecek zararların karşılanması ihtiyacı, bu şirketin geniş bir ağa sahip olmasına imkân tanımıştır. Bu şirkete Dersaadet Polis Mektebi eşyalarının taşınması ve korunması için sigorta işi verilmiştir. Arşiv belgelerinde ilgili şirketin bu görevi miladi 1919 yılına kadar sürdürdüğü anlaşılmaktadır (BOA, M.1919: 196/70). Bu şirketten başka Avusturya menşeli nakliyat alanında hizmet veren dört şirket daha bulunmaktadır. Bunlar İstanbul, İzmir, Samsun, Trabzon, Mersin, Gelibolu, Giresun, Bandırma, Şam, Karadeniz Ereğlisi, Rize ve Zonguldak'da Providentia, İstanbul, İzmir, Edirne, Tekirdağ, Yafa, Kudüs, Silivri ve Trablusşam'da Riunione Adriatica di Sicurta, İstanbul ve İzmir'de Fonciere de Pest, İstanbul'da Lloyd Oriental Maritime şirketleridir.

Fransa'nın da Avusturya gibi Osmanlı şehirlerinde faaliyet gösteren beş nakliyat sigorta şirketi vardır. Bunlar İstanbul ve İzmit'te Assureurs Maritimes Français, İzmir ve Samsun'da Compagnie d'Assurances Generales Maritimes de Paris, İstanbul, Samsun, İskenderun, Gelibolu'da Lloyd Autrichien (Veritas), İstanbul'da Lloyd Français (Veritas), İstanbul, İzmir, Samsun, Trabzon, Mersin, İzmit, Edirne, Bursa, Tekirdağ, Halep, Bağdat, Bilecik, Bitlis, Gemlik, Burhaniye, Nevşehir ve Sivrihisar'da La Fonciere şirketleridir.

İtalya menşeli şirketler ise İstanbul, İzmir, Samsun, İskenderun ve İnebolu'da Italia, İstanbul ve Hayfa'da Liguria di Genova, İstanbul, Çanakkale, Edremit, Gemlik ve Mudanya'da Oceanus di Genova, İstanbul'da Unione Continentale, İstanbul ve Giresun'da L'Universo'dur.

Sonuç

İnsanoğlunun kendini ve sahip olduklarını güvende tutma ihtiyacı, değişik süreçler geçirerek sigorta gibi dinamik bir süreci ortaya çıkarmıştır. Medeniyetini her yüzyılda geliştirerek değiştiren insanın, 20. yüzyıla gelindiğinde siyasi, sosyal ve ticari yapılarda büyük değişiklikler yaşanacak olayları geçmişten sürdürdüğüne görüyoruz. Birçok siyasi olay ve yapı, geçmiş yüzyılların bilgi ve tecrübe birikimleri sayesinde değişikliğe uğramıştır. Bu değişiklikleri 20.yüzyılda alan görebiliyoruz. Nitekim bunun sonucu olarak da dünya, büyük savaşa tutuşmuş, bu savaşın sonucunda da devletlerin sınırları değişmiş, ticari ve sosyal yaşam tekrar şekillenmiştir. Henüz 20. yüzyıla gelinmeden önce, 19. yüzyılın son çeyreğinde başlayan ticari hareketlilik yapısal ve köklü değişikliklerin habercisi olmuştur. Coğrafi keşifler ile başlayarak, devamında stratejik ve o kadar da politik olan Avrupa devletlerinin dünya üzerinde güç mücadeleleri, hammadde, toprak ve sermaye paylaşım senaryoları tüm siyasi, ticari ve sosyal yapıları içinden çıkılmaz duruma getirmiştir. Bunların en önemlileri de pazar kapma savaşlarıdır. Sanayi devrimleri ile fabrikasyon üretime geçen Avrupa devletleri, fazlalık

ürünlerini pazar bulma noktasında kendi kendileri ile yarışa girmiştir. Burada paylaşılamayan pazar, Osmanlı Devleti olduğu görülmektedir. Zira çoğunun Osmanlı Devleti ile imzaladıkları siyasi ve ticari ayrıcalıklar vardır. Bu anlamda, Osmanlı şehirleri, onlar için açık doğal pazar durumundadır. Bu pazarı kullanmaya kararlı olan Avrupalı devletler, ihtiyaç fazlası ürünlerini, Osmanlı liman şehirlerine yığmaya başlamışlardır. Ancak, ürünlerin gerek uluslararası alanda gerekse iç pazarda nakliyatı esnasında, başta hırsızlık olmak üzere, kaza, yangın gibi risklerle karşı karşıya kalınmıştır. Bu da sigorta batıda var olan ancak Osmanlı sınırları içerisinde olmayan nakliyat sigortacılığı ihtiyacını ortaya çıkarmıştır. Bu sayede Osmanlı şehirleri Nakliyat sigortacılığı ile tanışmıştır.

Nakliyat sigortacılığının Osmanlı şehirlerinde acenteler açması ile liman şehirlerinin ticari hacimleri genişlemiştir. Nakliyat sigortacılığı sayesinde riski en aza indiren batılı tüccarlar, limanlara getirdikleri ürünleri, çoğu yabancılardan oluşan aracılar vasıtasıyla, iç pazara sokmuşlardır. 19. yüzyılın son çeyreğine kadar, kendi kendine yetebilen Osmanlı şehir, kasaba ve köy ticari yaşamı ithalat ve ihracat dengelerini alt üst olması sebebiyle büyük buhranlar yaşamıştır. Yerli üretici, batıdan gelen ucuz ve bol miktardaki ürün piyasası ile rekabet edememiştir. Çoğu dükkânını kapatmak zorunda kalmıştır.

Avrupa menşeli birçok nakliyat sigorta şirketi, Osmanlı şehirlerinde acenteler açmışlardır. Almanya menşeli şirketlerin 20. yüzyılın hemen başında Osmanlı Devleti nakliyat sigortacılığı piyasasının %35'ine hâkim olduğu görülmüştür. Bu zamanda nakliyat sigortacılığı konusunda, Osmanlı şehirlerinde toplamda 71 şirket bulunmaktadır. Bunlardan 25 tanesi Almanlara aittir. Osmanlı Devleti'nin ise 1 adet sigorta şirketi bulunmaktadır. Bu şirketin adı Osmanlı Umum Sigorta Şirketi'dir. Osman Nuri Ergin gibi bazı tarihçiler, bu şirketin adı itibarıyla yerli olduğunu düşünmektedirler. Bu şirket, Osmanlı Devleti'nde ve Türkiye Cumhuriyeti'nde yerli sigorta şirketlerinin gelişmesi açısından, başta nakliyat sigortacılığı olmak üzere, diğer sigorta türleri için de bir mihenk taşı olmuştur.

Kaynaklar

- Aktar, A. (2006). *Türk Milliyetçiliği, Gayrimüslimler ve Ekonomik Dönüşüm*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Annuaire Oriental. (1914). Du Commerce 1913 (AncienIndicteur Oriental). İstanbul: Ed. Raphael C. Cervati.
- Arı, K. (2009). *İzmir'den Bakışla Türkiye'de Kabotaj –Haklar, Kazanımlar, Bayramlar*. İzmir: Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları.
- Baban, Ş. (1944). Sigorta Anlamı. *İktisadi Yürüyüş Sigortacılık Özel Sayısı*, S.112, ss. 2-94.
- Baskıcı, M. (2002). Osmanlı Anadolu'sunda Sigorta Piyasası 1860-1918. *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C.57, S.4, ss.9-28.
- Baysun, C. (1986). *Tezahir*. Cevdet Paşa, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Blanqui, A. (1842). *Considerations Sur L'Etat de la Turquie d'Europe*, Paris: Au Bureau Journal des Economies.
- BOA, HAT. 360/20068, H. 29 Zilhicce 1248/M. 19 Mayıs 1833.
- BOA, A.DVN. DVE-14/20, H. 8 Rabiulevvel 1265.
- BOA, HR. MKT, 64/51, H. 29 Zilhicce 1269/M. 3 Ekim 1853
- BOA, MV.161/10, H. 15 Kânunusani 1327/M. 28 Ocak 1912.
- BOA, DH. EUM. MH.143/45, H. 8 Safer 1335/M. 4 Aralık 1916.
- BOA, DH. EUM. MH.259/1, H. 21 Safer 1335/M. 17 Aralık 1916.
- BOA, DH. EUM. MH.144/16, H. 15 Safer 1335/M. 11 Aralık 1916.
- BOA, DH. EUM. MH.144/16, H. 15 Safer 1335/M. 11 Aralık 1916.
- BOA, DH. EUM. MH.196/70, H. 7 Cemaziyülevvel 1337/M. 8 Şubat 1919.
- Bulut, Ö. (2007). *Türkiye'de Taşımacılık Sektörünün Lojistik Olgusu İçerisinde İncelenmesi*. İstanbul: Kadir Has Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.
- Develioğlu, F. (2015). Nakl. *Osmanlıca Türkçe Ansiklopedik Lugat*, Aydın Kitabevi Yayınları.
- Ergin, O.N. (1995). *Mecelle-i Umur-ı Belediye*. C.3, İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları.
- Esen, B.N. (1945). *Sigorta Bilgisi*. Ankara: Milli Eğitim Basımevi.
- Faroqhi, S. (2004). *Osmanlı Dünyasında Üretmek Pazarlamak, Yaşamak*. Çev. Gül Çağalı Güven-Özgür TÜresay, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Gün, E. (1945). *Sigorta Lügati (Tarif ve izahlar)*, İstanbul: Kâğıt ve Basım İşleri A. Ş.
-

-
- İnce, E. (2008). 1929 Dünya Ekonomik Buhranı'nın Almanya'daki Etkisi ve Bu Etkinin İzmir Finans Piyasasına Yansımaları -Deutsche Orient Bank. *Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, C.VI, S.16-17, ss. 291-309.
- Kahya, F. (2010). *Osmanlı Devleti'nde Sigortacılık*. İstanbul: Libra Kitapçılık ve Yayıncılık.
- Karpat, K. (2003). *Türkiye'de Toplumsal Dönüşüm Kırsal Göç Gecekondu ve Kentleşme*. İstanbul: İmge Kitabevi.
- Kasaba, R. (1993). *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi Ondokuzuncu Yüzyıl*. İstanbul: Belge Yayınları.
- Kazgan, H. (2005). *Osmanlı'da Avrupa Finans Kapitali*. C.1, Ankara: Roma Yayınları.
- Kazgan, H. (1998). *Cumhuriyeti'in 75 Yıllık Sigortacısı Koç Allianz*. İstanbul: Koç Allianz.
- Kiver, S. N. (1926). *Sigorta Muhasebesi, Harik, Nakliyat, Hayat, Ticaret Vekâleti* İstanbul Ticaret Mekteb-i Alisi Neşriyatı. İstanbul: Osmanbey Matbaası.
- Kocaimamoğlu, S. (1983). *Bankacılık Ansiklopedisi*. Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Meral, H. (2020). İlk Yerli Sigorta Şirketi: Osmanlı Umum Sigorta. 09.11.2020. Erişim: <http://sigortastrateji.com/>
- Pamuk, Ş. (2018). *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Pamuk, Ş. (2005). *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi (1500-1914)*. İstanbul: İletişim Yayınları.
- Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları. (2001-2005). İstatistik Yıllığı.
- Toprak Z. (2019). *Milli İktisat 1908-1918*, Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Türk Dil Kurumu. (2020). Nakliyat. 05.11.2020. Erişim: <https://sozluk.gov.tr/>
-