

## **Tarih ve Günce**

*Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Dergisi*  
*Journal of Atatürk and the History of Turkish Republic*  
I/1, (2017 Yaz), ss. 239-260.

# **19. YÜZYILIN İKİNCİ YARISI ve 20. YÜZYIL BAŞLARINDA GİRİT ADASINDA DENİZ TİCARETİ**

Özlem YILDIZ\*

## **Öz**

1699 yılında Osmanlı egemenliğine geçen Girit adası, 1913 yılına kadar yaklaşık 214 yıl Osmanlı egemenliğinde kaldı. Asya, Avrupa ve Afrika kıtasının ortasında olan Girit, Akdeniz'in Kıbrıs'tan sonra en büyük ikinci adasıydı. Ada, Akdeniz'den Karadeniz'e giden ve ticaret yapan uluslararası gemilerin güzergâhları üzerinde bulunuyordu. Sanayi devrimi, buharlı gemilerin ticarî yaşamda etkin olarak kullanılmaya başlanması ve Balta Limanı Antlaşması ile birlikte Girit, dış ticarete daha önemli bir yer tutmaya başladı. Ancak önemli liman kentleri olan Hanya, Resmo ve Kandiye'de buharlı gemilerin yanaşabileceği limanların olmaması zaman ve emek kaybına sebep olmakta ve bazı ülkelerin Girit ile direkt ticaret yapmasını engellemekteydi.

Biz bu çalışmamızda Girit adasının 19. yüzyılın ikinci yarısı ve 20.yy başlarındaki liman trafiğini ve deniz ticaretini ülkeler ile ürünlere göre ortaya koymaya çalıştık.

*Anahtar Kelimeler:* Girit, Deniz Ticareti, Liman Trafiği.

## **MARITIME TRADE IN THE SECOND HALF OF THE 19TH CENTURY AND IN THE EARLY PORT OF 20TH CENTURY OF THE CRETE ISLAND**

### **Abstract**

Crete island which entered into the the domination of the Ottoman Empire in 1699 hegemonized by ottoman approximately 214 year until 1913. Crete was second biggest island after the Cyprus at the Mediterranean that located at the middle of the Asia, Europe and Africa continents. The island was located on the international trade shipping route that outbound Blacksea to

---

\* Dr, (ozlmyildizwindowlive.com).

the Mediterranean. Crete island took an important place for the foreign trade with the Baltalimanı Trade Agreement and by using actively steamboats in the trade life and also with the industrial revolution. Crete's direct trade prevented owing to lack of ports which steamboats lands at the important coastal towns like Hania, Rethymo and Candia that situation causes loss of labour and time.

In the present study, we strived to reveal Crete Island's port traffic and shipping trade according to the countries and product at the early 20th and second half of 19th century.

**Keywords:** Crete, Maritime Trade, Port Traffic.

## Giriş

250 kilometre uzunluğunda ve 7.800 kilometre karelik genişliğinde olan Girit adası, Kıbrıs'tan sonra Doğu Akdeniz'de bulunan adaların en büyüğüdür. Ada, Akdeniz ve Ege denizinin hayati önemdeki ayırım noktası üzerinde bulunması sebebiyle Cebelitarık, Beyrut, Malta ve Kıbrıs'la beraber stratejik ve siyasi açıdan büyük öneme sahiptir<sup>1</sup>. Girit, tarihi seyri içerisinde Roma, Bizans, Müslüman Araplar, Bizans, Venedik hâkimiyetlerinde kalmıştır. 1669 yılında Osmanlı topraklarına katılan ada 1715 senesinden sonra Osmanlı eyaleti haline gelmiştir<sup>2</sup>.

Girit adasının güney sahilleri dik ve sarp kayalıklardan oluşurken, kuzey kıyıları kademeli olarak denize inen dağları ve küçük ovaları ile hem yerleşmeye hem de ticarete daha uygundur<sup>3</sup>. Bu yüzden adanın önemli yerleşim merkezleri ve limanları olan Kandiye, Hanya, Resmo kuzey sahilinde yer almıştır. Adanın ticaretini de bu liman kentleri belirlemiştir. Bu limanlar dışında kuzey sahilinde yer alan diğer limanlar; *Granbosa, Mirebela, Almiros, Kisamo, Poro, Balı koyu, Rodia koyudur*. Güney sahilindeki limanlar ise; *Matala, İsfakiye ve Lutro'dur*<sup>4</sup>.

18. yüzyılın başında Girit'i baştanbaşa dolaşan Fransız bitki bilimcisi Tournefort, Resmo'da sarp bir kayalık üzerine kurulan kalenin daha çok limanı savunmak için yapıldığını söyler. Eskiden savaş gemilerinin girebildiği limanın çok bakımsız olduğunu ve ancak kayıkların yanaşabildiğini belirtir<sup>5</sup>. Tournefort, Suda limanının kuzey rüzgârlarına fazlasıyla açık olduğunu iyi bir bakımla daha iyi bir

<sup>1</sup> Ayşe Nükhet Adıyeke, *Osmanlı İmparatorluğu ve Girit Bunalımı(1896-1908)*, TTK Yayınları, Ankara, 2000, s. 7; Metin Hülagü, *Türk-Yunan İlişkileri Çerçevesinde 1897 Osmanlı-Yunan Hârbi*, Erciyes Üniversitesi Yayınları, Kayseri, 2001, s. 1.

<sup>2</sup> Cemal Tukin, "Girit", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. 14, İstanbul, 1996, s. 85; M. Metin Hülagü, "1897 Türk-Yunan Harbine kadar Osmanlı İdaresinde Girit", CIEPO-14 Uluslararası Türk İncelemeleri Kongresi, 18-22 Eylül 2000, Ege Üniversitesi, İzmir. Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2000.

<sup>3</sup> Tukin, *a.g.m.*, s.85.

<sup>4</sup> Ali Cevad, *a.g.e.*, ss. 662-663; Mithat Işın, *Tarihte Girit ve Türkler (374 Sayılı Deniz Mecmuasının Tarihi İlâvesi)*, Askeri Deniz Matbaası, 1945, ss. 3-4.

<sup>5</sup> Ersin Gülsoy, "Resmo", *Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C.34, s.586.

liman haline gelebileceğini; Hanya limanının girişinde solda bir fenerin de bulunduğu küçük hisarın limanı koruduğunu belirtir. Kandiye limanının sadece kayıklar için elverişli olduğunu, gemilerin kuzeydoğu yönünde kentin hemen hemen karşısına denk düşen ve Frankların Standia dedikleri Dia adalarının kuytusunda demir attıklarını söyler<sup>6</sup>.

Adanın kuzeyinde yer alan Suda limanı, Hanya'da olup, buradan 20 mil ayrılır mesafededir. Liman, ağzındaki adacık ile iki kısma ayrılır. Adı geçen adanın önünde inşa edilmiş olan İzzeddin istihkâmı dahi limanı hakikaten ele geçirilmesi zor bir harp limanı haline getirmiştir. Liman her çeşit harp ve ticaret gemisinin korunmasına uygundur. Ayrıca Suda limanında bir karantina hastanesi de bulunmaktaydı<sup>7</sup>.

Yunan isyanını bastırmakla görevlendirilen Mehmet Ali Paşa'ya 1830 yılında Girit yönetimi verilmişti. Mehmet Ali Paşa 15 Temmuz 1840 Londra Antlaşması'na kadar adayı yönetmişti. Paşa, Mısır'da olduğu gibi Girit'te de bayındırlık işleriyle ilgili eserler vücuda getirmişti. Hanya ve Resmo limanları düzenlendiği gibi adada fenerler ve kaldırımlar inşa edildi.

19. yüzyılın başlarında buharlı gemiler dünyada ulaşımı ve ticaretin süre ve maliyetini hızla değiştirdi. Daha büyük tonilatoluk gemiler yapılmaya başlandı. 19. yüzyıl sonlarında Osmanlı devletinde buharlı gemilerin yanaşabileceği limanlar Avrupalı devletler tarafından İzmir'de, İstanbul Galata'da, Beyrut'ta; 20. yüzyıl başlarında ise İstanbul Haydarpaşa ve Selanik'te yapılmaya başlanmıştı<sup>8</sup>. Ancak Girit'te limanlar, çağın gerektirdiği seviyeden uzaktı.

Girit ticaretinin yapıldığı üç liman kenti Hanya, Resmo ve Kandiye sığ bir derinliğe, dar girişlere sahip oldukları gibi modern ticaretin gereklerini karşılamaktan da uzaktırlar<sup>9</sup>. Hanya, Resmo ve Kandiye limanları zaman zaman kumla dolmakta ve temizlenmesi gerekmektedir. Limandaki kumun temizliği için makina alındığı gibi<sup>10</sup> bazen de tarak vapuru inşa edilebilmekteydi. 21 Mart 1860 tarihli bir belgede Hanya ve Resmo limanlarının temizliği için yapılmakta olan tarak vapurlarının tamamlandığı ve çamur mavnalarıyla eski tarak vapurunun tamirinin bitiminden sonra limanların temizliğine başlanacağı görülmekteydi<sup>11</sup>. 1862 yılında

<sup>6</sup> Joseph de Tournefort, *Tournefort Seyahatnamesi*, (Editör: Stefanos Yerasimos), Kitap Yayınevi, İstanbul, 2005, ss.59-69.

<sup>7</sup> Osmanlı devletinin adayı fethinden önce Kandiye limanı daha öndeyken, zeytinyağı ticareti ile birlikte Hanya limanı ön plana çıkmıştır. Bknz: Molly Greene, *Kandiye 1699-1720: The Formation of a Merchant Class*, (Princeton Üniversitesi Yayınlanmamış Doktora Tezi), New Jersey, 1993, s.140.

<sup>8</sup> Bknz. Özlem Yıldız, *II. Meşrutiyet'ten I. Dünya Savaşı'na Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914)*, DEÜ. Atatürk ilkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 2012, ss.5-123.

<sup>9</sup> *Report by Mr. Consul Dennis, on the Trade and Commerce of the Island of Crete for the Year 1869*, s.316.

<sup>10</sup> A}MKT, 50/59, 29.9.1262 H./ 20.9.1846 M.

<sup>11</sup> A}MKT.MHM. 180/32, 28.8.1276 H./ 21.3.1860 M.; A}MKT.MHM. 182/40, 14.10.1276 H./5 Mayıs 1860 M.

Resmo limanını temizleyen tarak, Hanya limanına gönderilmişti<sup>12</sup>. Resmo limanının girişinde derinlik 1864 yılında 15 metreyi aşmakta olup, limana yaklaşık 13 metre vardı<sup>13</sup>. Hanya limanında ise Resmo ve Kandiye'ye oranla daha az bir gelişme kaydedildi. 1869'da devlete ait tarama gemisi burayı temizlemeye başladı. Ancak bir süre sonra vazgeçildi. Limanın ağız 7 veya 8 kulaçtı. Derinliği 24 ayaktı. Diğer kısımları 12,10 ve 8 ayak derinlikteydi. Kaya ve kumla tıkanmış vaziyetteydi. Hanya'da rıhtım ve yük iskelesi 1868 yılında tamir edilmiş ve limanın ağzına şamandıra yerleştirilmişti<sup>14</sup>. Ancak limanda dok ve diğer gereçler hala yoktu. 1908 yılına gelindiğinde ise Resmo limanında su, 4 ayak derinliğe düşmüştü. Limanda yelkenli gemiler durmakta olup mavnalar mallarını yükleme ve boşaltmada zorlanıyorlardı<sup>15</sup>. Resmo limanında modern bir limanın olmayışı İngiltere'nin bu liman kentiyle doğrudan ticaret yapmasını engelliyordu<sup>16</sup>. Gelen gemilerle birlikte bazen salgın hastalıklarda adaya girebilirdi. Yapılan karantinahaneler ile salgın hastalık tehlikesi oluşması önlenmeye çalışılıyordu. Mevcut karantinahaneler zaman zaman yenileniyordu. 1894 yılında harap olan Hanya karantinahanesi yenilenmişti<sup>17</sup>. Denizcilerin gören gözü olan fenerlerde önemli dört noktada dikkat çekmekte olup<sup>18</sup>, bunlarda zaman zaman yenileniyordu<sup>19</sup>. Deniz fenerleri sadece Hanya, Kandiye ve Resmo'da vardı. Hanya ve Suda arasında demiryolu gündemde olmasına rağmen yapılamayacaktı<sup>20</sup>.

Adada ulaşım genellikle küçük körfez ve koylardan sağlanıyordu. Limanlara ulaşımı sağlayan karayolları Venedik döneminden kalmaydı. Bu yollar bakımsız ve harap bir haldeydi. Hanya'dan Suda tersanesine giden şoseden başka adada araba işler yol yoktu. Diğer yollar dağ yolları şeklindeydi<sup>21</sup>. Özellikle ada halkı kışın köylerden şehirlere ulaşamamakta olup mallarını satmak için bahara kadar beklemek ya da çeşitli zorluklara katlanmak zorundaydı. Bu da ticarete zarar vermekteydi. Adada demiryolu ulaşımı da yok denecek kadar azdı. Halk daha çok ada çevresinde küçük kasabalar ve körfezler arasında küçük yelkenli gemilerle sefer yapıyordu. Hanya, Resmo ve Kandiye kentlerinin adalar denizindeki meşhur iskelelerle irtibatı muntazaman işleyen vapurlarla temin edilmekteydi. Bunun

<sup>12</sup> A}MKT.MHM. 239/97, 15.3.1279 H./10.9.1862 M.

<sup>13</sup> Report by Mr. Consul Frank Hay on The Trade of the Island of Crete for the Year 1864, s.284. (Parliamentary Papers başlığı altında toplanmış olan İngiliz konsolosluk raporlarına dayanarak ticarete ilişkin rakamları derledik. Bundan sonra bu raporlardan bahsederken kısaca A&P Girit 1864 Raporu gibi bahsedeceğiz.)

<sup>14</sup> A & P Girit 1869 Raporu, s.316.

<sup>15</sup> A & P Girit 1907 Raporu, s.23.

<sup>16</sup> A & P Girit 1905 Raporu, s.5.

<sup>17</sup> A}MTZ.GR. 4/7, 18.4.1312 H./18 Ekim 1894 M.

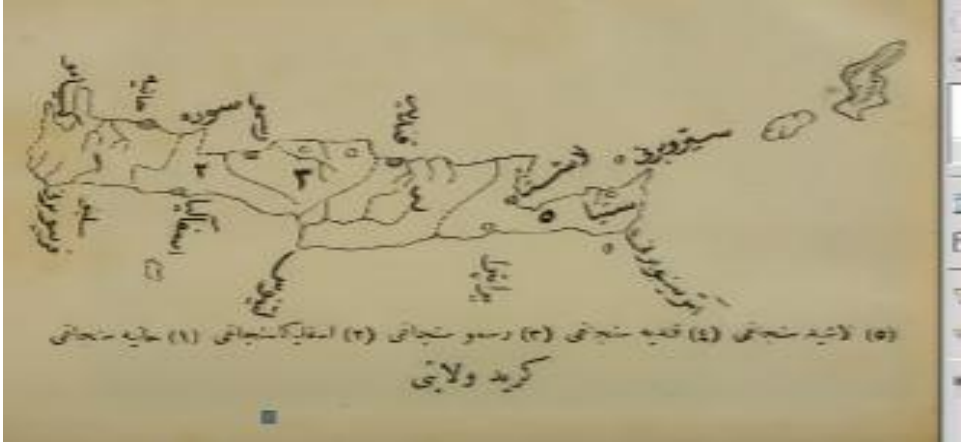
<sup>18</sup> A & P Girit 1864 Raporu, s.284.

<sup>19</sup> A}MKT.MHM. 289/8, 22.7.1280 H./ 2 Ocak 1864 M.

<sup>20</sup> A & P Girit 1869 Raporu, s.316.

<sup>21</sup> Tüccarzade İbrahim Hilmi, *Devlet-i Aliye-i Osmaniye'nin Ahval-i Coğrafya ve İstatistikiyesi: Zirai - İktisadi - Sanayi - Askeri - Ticari- Mali*, İstanbul, 1323, s.201.

yanında sair birçok liman ve iskelelerine ufak vapurlar ve yelken gemileri uğramaktaydı<sup>22</sup>.



### 1.Liman Trafığı

Yıl boyunca Girit adasına yerli ve yabancı gemiler ticaret amacıyla uğramaktaydı. Limalara giren ve çıkan gemiler, seyyahların gözlemlerine dayanan seyahatnamelere ya da konsolosluk raporlarına yansımıştır.

Fransız Seyyah Joseph Michel Tancoigne'nin gözlemine göre adaya bir yıl boyunca 20 Trieste ya da Venedik gemisi uğramasına karşılık, aynı süre içinde Fransız limanlarından 50-60 gemi Hanya'ya gidiyordu. İngiliz gemileri çok nadiren Girit limanlarına uğruyordu. Marsilya'nın sayısı altıya ulaşan temsilcilik dairesi ile Kandiye ve Resmo'da faaliyet gösteren kabzımalları ve aracıları vardı<sup>23</sup>.

Konsolosluk raporlarında Girit limanlarına gelen gemilerin sayısı ve tonajları ülkelere göre yer almaktadır. Gemi trafiğine ilişkin olarak 1864 tarihli rapora baktığımızda; Girit adasının en büyük limanları olan Hanya, Kandiye ve Resmo'ya gelen gemilerin bandıralarına en fazla gemi Hanya limanına gelmiştir. Tonaj olarak ise en yüksek tonaj Kandiye limanındadır. Hanya limanına en çok Türk gemi uğramıştır. Onu Yunan ve Avusturya Lloyd firmasına ait gemiler takip etmektedir. Aşağıda 1864 yılına ait bandıralarına göre limanlara gelen gemi sayıları yer almaktadır:

Bandırası	Hanya		Kandiye		Resmo	
	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj
İngiliz	3	413	-	-	-	-

<sup>22</sup> Tüccarzade İbrahim Hilmi, *a.g.e.*, s.201.

<sup>23</sup> J.M., Tancoigne, *İzmir'e, Ege Adaları'na ve Girit'e Seyahat*, (Çev: Ercan Eyüboğlu), Büke Yayınları, İstanbul, 2003, ss.87-89.

<b>İyon</b>	10	480	2	300	1	30
<b>Türk</b>	298	9595	250	9850	60	2814
<b>Yunan</b>	223	5035	145	7069	81	3251
<b>Fransız</b>	1	75	-	-	-	-
<b>Avusturyalı</b>	-	-	-	-	6	848
<b>Rus</b>	1	200	1	80	-	-
<b>İtalyan</b>	9	555	7	500	2	337
<b>Hollandalı</b>	1	125	-	-	-	-
<b>Eflaklı</b>	-	-	-	-	-	-
<b>Sisamlı</b>	2	147	1	87	1	12
<b>Avusturyalı (Lloyd Kumpanyası)</b>	46	12.846	50	13.700	40	10.968
<b>Fransız Kumpanyası</b>	1	320	-	-	-	-
<b>Toplam</b>	595	29.791	456	31.586	191	18.260

Tablo 1: 1864 Yılı Hanya, Kandiye, Resmo Limanlarına Gelen  
Gemi Sayı ve Tonajları(1864)<sup>24</sup>

1869 yılına gelindiğinde; Hanya ve Suda, Kandiye ile Resmo limanına gelen gemi sayısı ve tonajının 1864 yılına göre arttığını görmekteyiz. Gemi sayısı ve tonaj olarak en işlek limanın Hanya ve Suda limanı olduğunu söyleyebiliriz.

<b>Limanlar</b>	<b>Gemi sayısı</b>	<b>Tonaj</b>
<b>Hanya ve Suda</b>	769	115.918
<b>Kandiye</b>	547	68.130
<b>Resmo</b>	256	52.605
<b>Toplam</b>	1572	236.653

Tablo 2: Girit Adasının Limanlarındaki Gemi Sayıları ve Tonajları(1869)<sup>25</sup>

Hanya ve Suda limanına 1869 yılında gelen yelkenli ve buharlı gemilerin sayı ve tonajları aşağıda ülkelere göre yer almaktadır. Limana gelen yelkenli gemilerin % 76.65'i Osmanlı, % 12.74'ü Yunan, % 4,9'u İtalyan ve %2,9'u Avusturya gemileriydi. Buharlı gemi olarak % 41,5 Osmanlı ve Avusturya'nın, % 16,1'i Mısır'ın gemileri limana uğramıştır. Yelkenli gemi tonajına baktığımızda toplam tonajın %68.65'ini Osmanlı, % 9,9'unu Avusturya, %8,7'sini İtalyan, %7,5'ini Yunan gemileri oluşturmaktadır. Buharlı gemileri sayısı olarak Osmanlı ve Avusturya gemileri eşit

<sup>24</sup> A & P Girit 1864 Raporu, s.288.

<sup>25</sup> A & P Girit 1869 Raporu, s.315.

iken, tonajda Avusturya gemileri %43.67, Osmanlı gemileri ise %34.89'dur. Mısır gemileri ise toplam tonajın %20,3'ünü oluşturur.

Bandırası	Yelkenli		Buharlı	
	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj
İngiliz	6	767	-	-
Fransız	3	304	-	-
Avusturyalı	19	5925	49	24.536
İtalyan	32	5190	-	-
Rus	6	1624	1	640
Yunan	83	4512	-	-
Osmanlı	499	41.017	49	19.600
Romanyalı	3	403	-	-
Mısırlı	-	-	19	11.400
<b>Toplam</b>	<b>651</b>	<b>59.742</b>	<b>118</b>	<b>56.176</b>

Tablo 3: Hanya ve Suda Limanda Buharlı-Yelkenli Gemi Sayıları ve Tonajları(1869)<sup>26</sup>

1869 yılında Kandiye limanına gelen yelkenli gemilerin %72,8'i Osmanlı, % 20.26'sı Yunanistan'a aittir. Buharlı gemilerin % 52'si Avusturya, % 36,7'si Osmanlı ve %11,2'si Mısır'a aittir. Tonaj olarak bakıldığında; yelkenli gemilerin %70,76'sı Osmanlı, %13.70'si Yunanistan'a; buharlı gemilerin %56,3'ü Avusturya'ya, %28.9'u Osmanlı'ya, %14.7'si Mısır'a aittir.

Bandırası	Yelkenli		Buharlı	
	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj
İngiliz	2	237	-	-
Avusturyalı	12	1600	51 <sup>27</sup>	25.287
İtalyan	11	1341	-	-
Rus	5	330	-	-
Amerikan	1	106	-	-
Yunan	91	3.183	-	-
Osmanlı	327	16.450	36	12.996
Mısırlı	-	-	11	6.600
<b>Toplam</b>	<b>449</b>	<b>23.247</b>	<b>98</b>	<b>44.883</b>

Tablo 4: Kandiye Limanda Buharlı-Yelkenli Gemi Sayıları ve Tonajları(1869)<sup>28</sup>

<sup>26</sup> A & P Girit 1869 Raporu, s.314.

<sup>27</sup> 50 gemi (25.000 tonaj) Avustrian Lloyd's, 1 gemi(287 tonaj) Avustrian kumpanyasına aittir.

<sup>28</sup> A & P Girit 1869 Raporu, s.315.

1869 yılında Resmo limanına uğrayan buharlı-yelkenli gemi sayılarına baktığımızda; yelkenli gemi sayısının daha fazla olduğu ilk dikkati çekmektedir. Buharlı gemiler ise tonaj olarak daha fazladır. Yelkenli gemi olarak % 64 Osmanlı gemisi, %29,5 Yunan gemisi, %1,8 Avusturya gemisi limana gelmiştir. Buharlı gemi olarak % 51,5 Avusturya, % 37,1 Osmanlı gemisi bu liman ile ticaret yapmıştır. Buharlı gemilerin tonajında %56 Avusturya, %29.14 Osmanlı gemisi bulunmaktadır.

Bandırası	Yelkenli		Buharlı	
	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj
Avusturyalı	3	257	50 <sup>29</sup>	25.000
İtalyan	5	639	-	-
Rus	1	265	-	-
Danimarkalı	1	189	-	-
Yunan	47	1325	-	-
Osmanlı	102	5334	36	12.996
Mısırlı	-	-	11	6.600
<b>Toplam</b>	159	8009	97	44.596

Tablo 5: Resmo Limanda Buharlı-Yelkenli Gemi Sayıları ve Tonajları(1869)<sup>30</sup>

1869 yılı rakamlarını incelediğimizde en aktif limanın Hanya limanı olduğunu, onu Kandiye limanının takip ettiğini söyleyebiliriz. Adaya ticaret için en çok Osmanlı, Yunan, Avusturya ve Mısır gemileri gelmektedir.

Adaya 1893 yılında İdare-i Mahsusa, Bahri Sefid Gürcü Kumpanyası, Lloyd ve Panilyon Yunan Kumpanyası uğramıştı<sup>31</sup>. İdare-i Mahsusa'ya ait vapurlar, İskenderiye hattı ve Trablusgarp hattı güzergâhı üzerindeki Girit limanlarına da uğramaktaydı<sup>32</sup>. Bunun dışında İdare-i Mahsusa'ya ait Girit limanları arasında 8

<sup>29</sup> Avustrian Lloyd'a ait gemilerdir.

<sup>30</sup> A & P Girit 1869 Raporu, s.315.

<sup>31</sup> **Bahri Sefid Gürcü Kumpanyası**: Hanya, Resmo, Kandiye de acenteleri vardır. Salı günü Dersaatten hareket ederek cumartesi Hanya'ya veya Kandiye'ye ve adalar denizinden İstanbul'a dönerler.

**Lloyd Kumpanyası**: Haftada bir adaya sefer yaparlar. Her Salı buradan hareket eden vapur Resmo, Kandiye, Sisam, Çeşme, Sakız'a uğradıktan sonra İzmir, Midilli, İstanbul-Varna'ya ve sonra Bahri Sefid'in bazı mahallerine ve Selanik ve İskenderiye'ye kadar aktarma yapılmaktadır. Aynı gün Hanya'dan hareket eden diğer bir vapur Yunan adalarına uğrar. Birindizi-Ane'on-Venedik gibi yerlere ve Arnavutluk ile Dalmaçya sahili içinde Korfu'da aktarma yapar. Sonra Triyeste'ye gider. **Panilyon Yunan Kumpanyası**: Haftada bir kere Pire'den hareketle her Cumartesi günü cezireye gelip Hanya, Resmo, Kandiye iskelelerine uğradıktan sonra Pire'ye avdet etmektedirler. Bknz: *Salname-i Vilayet-i Girit*, Vilayet Matbaası, 1310, ss.187-188; *A & P Girit 1864 Raporu*, s.284.

<sup>32</sup> **Trablusgarp Hattı**: Dersaadet'ten Trablusgarp hattına icrayı sefer eden vapurlar her 15 günde bir defa cumartesi günleri Gelibolu, Kale-i Sultaniye, Midilli, İzmir, Şıra, Kandiye, Resmo



günde bir sefer yapan Girit hattı da vardı<sup>33</sup>. 1903 tarihli İngiliz konsolosluk raporundan öğrendiğimize göre; ada ile İtalya arasında İtalya'dan adanın ithalatının artması neticesinde doğrudan buharlı gemi seferleri konmuştu<sup>34</sup>.

1905 yılında Kandiye limanına gelen buharlı gemilerin %71,6'sı Yunan, % 26,3'ü Avusturya-Macaristan bandıralıdır. Yelkenli gemi olarak daha çok limanı Osmanlı gemileri(%75,7) ziyaret etmiştir. Onu Yunan(%12,3), İtalyan(% 6,2) ve İngiliz(%4,6) gemileri izlemiştir. Buharlı gemi tonajında Avusturya(%55,8) önde olup, onu Osmanlı (%39,4) takip etmiştir. Yelkenli gemi tonajlarında Osmanlı(%30,6), Yunanistan(%28,8) ve İtalyan(%24,6) gemi tonajları birbirine çok yakındır.

Bandırası	Buharlı		Yelkenli	
	Sayı	Tonaj	Sayı	Tonaj
İngiliz	4	7.997	20	1.724
Yunan	275	101.183	53	4.583
İtalyan	-	-	27	3.907
Avusturya-Macaristanlı	101	143.371	1	182
Osmanlı	1	639	327	4.875
Alman	3	3.622	-	-
Karadağlı	-	-	1	188
Romanyalı	-	-	1	286
Norveçli	-	-	1	127
Sisamlı	-	-	1	24
<b>Toplam</b>	<b>384</b>	<b>256.812</b>	<b>432</b>	<b>15.896</b>

Tablo 6: 1905 Yılı Kandiye Limanına Ait Buharlı ve Yelkenli Gemi Sayıları ile Tonajları<sup>35</sup>

Girit limanlarına yelkenli gemi olarak 1906 yılında en çok Osmanlı(%43,7) ve Yunan(%21) gemileri uğramıştır. Onu İtalyan(%3,5) ve İngiliz(%2) gemileri takip etmektedir. Osmanlı Devleti ve Yunanistan'ın daha çok yelkenli gemi ile ticaret yaptığını görmekteyiz. Osmanlı yelkenli gemileri, sayı olarak çok görünse bile tonaj

iskelelerine uğrayarak Perşembe günleri Hanya limanına ulaşır buradan hareketle Derne, Bingazi, Malta, Trablusgarp iskelelerine ve oradan dahi tekrar adı geçen iskelelere uğrayarak Dersaadet'e dönerler.

**İskenderiye Tarafı:** Dersaadet'ten İskenderiye hattına icrayı sefer eden vapurlar her on beş günde bir defa cumartesi günleri İstanbul'dan Gelibolu, Midilli, İzmir, Şıra iskelelerine uğrayıp Çarşamba günleri Hanya limanına ulaşır Resmo, Kandiye, İskenderiye'ye ulaşır dönüşte aynı iskelelere tekrar uğrarlar. Bknz: *Salname-i Vilayet-i Girit, 1310, Vilayet Matbaası, ss.187-188;*

<sup>33</sup> Girit hattı, Vilayet maiyetinde bulunan İstinye vapuru her sekiz günde bir Hanya limanından hareketle Resmo, Kandiye, Espirlenka, Ayanikola iskelelerine ve dönüşte tekrar aynı iskelelere uğrayarak Hanya'ya giderler.

<sup>34</sup>A & P Girit 1901 Raporu, s.3.

<sup>35</sup> A & P Girit 1905 Raporu, s.4.

olarak Yunanistan'ın gemilerine çok yakındır<sup>36</sup>. 1907 yılında Osmanlı gemi sayısı %8,2 artmış ve %51,9'a yükselmiştir. Yunan gemi sayısı da %5,1 düşerek %15,9 olmuştur. Osmanlı ve Yunan gemi tonajları yine birbirine çok yakındır<sup>37</sup>.

Bandırası	1906		1907	
	Yelkenli Sayısı	Yelkenli Tonajı	Yelkenli Sayısı	Yelkenli Tonajı
İngiliz	22	2071	11	2018
İtalyan	39	4164	41	4740
Avusturya-Macaristanlı	5	1146	7	1685
Yunan	228	9918	178	8960
Rus	-	-	-	-
Fransız	-	-	-	-
Osmanlı	477	10068	580	9292
Diğer Bandıralar	320	6324	289	2943
<b>Toplam</b>	<b>1091</b>	<b>33691</b>	<b>1117</b>	<b>29638</b>

Tablo 7: Hanya, Suda, Kandiye, Resmo Limanlarındaki Yelkenli Gemiler<sup>38</sup>

Hanya, Suda, Kandiye, Resmo limanlarındaki buharlı gemilere baktığımızda; ada ile daha çok Yunanistan, Avusturya- Macaristan ve Rusya'nın ticaret yaptığı görülmektedir. Buharlı gemi sayısı 1906 yılından 1907 yılına artmıştır. 1906 yılında %53 oranında Yunan, %8,4 oranında Rus, %21 oranında Avusturya, %9,2 oranında İtalyan bandıralı gemi Girit limanlarına girmişken; 1907 yılında %48,3 oranında Yunan, %15,3 oranında Rusya, %20,23 oranında Avusturya, %8,9 oranında İtalyan gemi gelmiştir.

Bandırası	1906		1907	
	Buharlı Sayısı	Buharlı Tonajı	Buharlı Sayısı	Buharlı Tonajı
İngiliz	6	7346	6	12499
İtalyan	140	224141	139	210731
Avusturya-Macaristanlı	318	469642	316	446290
Yunan	818	292984	755	311891
Rus	157	99685	239	140540
Fransız	27	50795	29	55613
Osmanlı	13	6448	73	35166
Diğer Bandıralar	36	31964	5	4855
<b>Toplam</b>	<b>1515</b>	<b>1183305</b>	<b>1562</b>	<b>1217585</b>

<sup>36</sup> Osmanlı yelkenli gemi tonajı %29,9, Yunan yelkenli gemi tonajı %29,4'tür.

<sup>37</sup> Osmanlı yelkenli gemi tonajı %31.35, Yunan yelkenli gemi tonajı %30,23'tür

<sup>38</sup> A & P Girit 1907 Raporu, s.19.

Tablo 8: Hanya, Suda, Kandiye, Resmo Limanlarındaki Buharlı Gemiler<sup>39</sup>

Avusturya-Macaristan, İtalyan, Rus ve Yunan buharlı gemileri Girit ve kendi limanları arasında düzenli seferler yaparlardı. İngiltere'den ise Girit adasına doğrudan seferler yoktu. İngiltere'nin rotasını Girit'e çevirmesi ise uzun zaman almaktaydı. Aktarmalı seferlerde ek maliyete sebep olmaktaydı. İngiliz ürünleri adaya dolaylı olarak -genellikle Pire, Şıra, İzmir ve İstanbul'dan- girmektedir. Adanın limanlarının büyüklüğü de İngiltere için teşvik edici değildi. Ancak tüm bu dezavantaja rağmen Avusturya Lloyd ve İtalyan Florio Rubattino Kumpanyaları adaya haftalık seferler düzenlemektedirler. Bu yüzden bu ülkelere ait mallar hızlı bir şekilde ve küçük bir maliyetle adaya ulaşmaktaydı. İngiliz tüccarların aleyhine olan ikinci durum İngiliz tüccarların kredi vermemesiydi. Avusturya-Macaristan ile Alman tüccarlar ve üreticiler ise üçten altı aya kadar kredi verirdi<sup>40</sup>.

## 2.Girit'te Ekonomi

Mısır- İstanbul yolu üzerinde yer alan Girit adasının kuzey kıyıları güney kıyılarına göre tarıma daha elverişlidir. Kademeli olarak denize inen dağlar arasında tarım yapılabilecek uygun topraklar vardır<sup>41</sup>. Adanın orta kesimlerinde yer alan Mesara ovası ada için oldukça önemli tarım arazisidir. Adanın kuzeyinde ulaşım güneyine göre daha rahattır. Yine adanın kuzeyindeki yıllık yağış miktarı, güneyine oranla daha fazladır. Bu da adanın kuzeyinde tarımı olumlu etkilemektedir. Adada Venedikliler döneminde en önemli ürün şarap, yağ ve peynirken; adanın Osmanlıların eline geçmesi ile zeytinyağı ve sabun üretimi adaya damgasını vurmuştur. Adanın en verimli toprağı olan Mesara ovasında buğday, mısır, tütün, pamuk, turuncgiller ve muz yetiştirilirdi<sup>42</sup>. Tahıl üretimi ihtiyacı karşılamaya yetmediğinden dışarıdan alımlar yapılırdı<sup>43</sup>. 1700'lerde Levant'a gelen Tournefort Kandiye'nin beyaz ve kırmızı şaraplarının mükemmel olduğunu söylemektedir. Yine adanın bal, balmumu, laden zankı ile Sfakia dağlarının peynirlerinin çok beğenildiğini belirtmektedir<sup>44</sup>. Narenciye üretimi de adada önemli yer tutmaktadır<sup>45</sup>. Domates, kabak, patlıcan, bamya, lahana, pırasa, soğan, sarımsak, bakla ve nohut bol şekilde üretilirdi<sup>46</sup>.

<sup>39</sup> A & P Girit 1907 Raporu, s.19.

<sup>40</sup> A & P Girit 1901 Raporu, s.4.

<sup>41</sup> Tancoigne, a.g.e., s.91.

<sup>42</sup> Molly Greene, *A Shared World: Christians and Muslims in the Early Modern Mediterranean*, Princeton University Press, New Jersey, 2000, s.110; Evangelia BALTA, "Olive Cultivation In Crete At The Time of The Ottoman Conquest Olive Cultivation In Crete At The Time of the Ottoman Conquest", *Osmanlı Araştırmaları*, XX (2000), ss.144-145.

<sup>43</sup> Binbaşı Ali Saib, *Coğrafya-yı Mufasssal Memalik-i Devolet-i Osmaniye, Matbaa-yı Ebüzziya*, İstanbul, 1304 [1887], s.231.

<sup>44</sup> Tournefort, a.g.e., ss.92-93; Hüseyin Kami Hatyevi, *Girit Tarihi*, Dersaadet, 1288, ss.69-74.

<sup>45</sup> Tugin, a.g.m., s. 88.

<sup>46</sup> Binbaşı Ali Saib, a.g.e., s.231.

Adanın dağları genellikle çıplaktı. Kuzey kıyılarında zeytin ve keçiboynuzu ağaçları dikkati çekmekteydi. Adada ormanlık olarak yabani zeytin, palamut meşesi, çınar, kestane, pırnar ve selvi vardı. İsfakiye dağlarında fıstık ağaçları bulunurdu. İsfakiye kazasında bulunan Samarya ormanından kereste kesilmekteydi. Ancak ihtiyaca yeterli olmadığı için özellikle Triyeste'den kereste ithal edilmekteydi<sup>47</sup>.

Adada hayvan olarak sığır, merkep, bargir, koyun, keçi gibi hayvanlar yetiştirilirdi. Anadolu'ya senede binden fazla hayvan satılırdı. Koyunların cüsseleri küçük, yünleri kaba, etleri lezzetsizdi<sup>48</sup>. Girit'in keçileri, dünyanın en mükemmel keçileri olarak bilinmekteydi. Atları küçük boydaydı. Katır ve domuz da vardı. Koyun ve keçi sütünden bilhassa İsfakiye havalisinde pek lezzetli ve makbul bir çeşit peynir yapılmakta olup, bu peynir, Girit peyniri olarak adlandırılırdı<sup>49</sup>.

Adada başlıca sanayi zeytinyağı ve sabun imalidir. Girit'te büyük küçük tasirhaneler ile 30 kadar sabun fabrikası vardı. Bunların bazıları elektrik ile tenvir edilmekteydi<sup>50</sup>. Adanın sabun üretiminin bir kısmı Anadolu'ya gönderilmekteydi. Kandiye ve Resmo sabunları İstanbul'un tüketiminin yarısını karşılamaktaydı<sup>51</sup>. 20. yy başlarında adadaki en önemli yağ rafinerisi bir Fransız firmasıydı. Bu firma Societe Generale Des Huileries du Sahel Tunisien olup Hanya'daydı. Zeytin çekirdeklerinden çıkarılan yağ, Türkiye ve Mısır'da sabun yapımında kullanılmaktaydı. Hanya'da bulunan birkaç yağ fabrikası Giritlilere aitti. Burada üretilen ev tipi sabunlar Levant limanlarına ihraç edilmekteydi. Girit'teki bir diğer endüstri demir dökümhanesiydi<sup>52</sup>. Kandiye'de fayans ve briket fabrikası, buharlı un değirmeni açılmıştı<sup>53</sup>. Hanya'da iki dökümhane, ikisi Suda ikisi Hanya'da buharla çalışan 4 değirmen, on kadar debbağhane vardır. Dokuma sanayii adada pek gelişmemişti. Ancak yine de yünden kırmızı beyaz örtüler, perdeler, pamuktan peşgirler, ipekten peştemaller imal edilmekte olup, bazen dışarıya satılmaktadır<sup>54</sup>.

Adanın etrafı mercan ve sünger yetişmesi için uygun olup, çıkarılan mercan ve süngerin bir kısmı ihraç edilirdi<sup>55</sup>. Ada balıkçılık açısından da uygundu.

Adada gümüş ve demir madeni var olmasına rağmen işletilmemektedir. Adada alçı, lüleci çamuru ile bileği taşı vardı. Bileği taşı İtalya, Marsilya ve İngiltere'ye ihraç olunmaktaydı<sup>56</sup>.

<sup>47</sup> Girit, Mazisi, Hali, İstikbali, Matbaa-yı Ebuzziya, İstanbul, 1328, ss.10-20.

<sup>48</sup> Tüccarzade İbrahim Hilmi, *a.g.e.*, s.201.

<sup>49</sup> Hüseyin Kami Hatyevi, *a.g.e.*, s.25.

<sup>50</sup> Tüccarzade İbrahim Hilmi, *a.g.e.*, s.201.

<sup>51</sup> Adıyeke, *a.g.e.*, s.113.

<sup>52</sup> *A & P Girit 1901 Raporu*, s.5.

<sup>53</sup> *A & P Girit 1901 Raporu*, s.5.

<sup>54</sup> Tüccarzade İbrahim Hilmi, *a.g.e.*, s.201.

<sup>55</sup> *Salname-i Vilayet-i Girid*, Vilayet Matbaası, 1309, s.231.

<sup>56</sup> Hüseyin Kami Hatyevi, *a.g.e.*, s.75.

### 3.Girit Adasında Ticaret

Fransız ihtilali ve Rus kışkırtmaları etkisi ile çıkan Yunan isyanı adalara da yayıldı. 1821 yılında Girit adası Hanya sancağında yaşayan Rumlar ilk kez ayaklandı. Bu ayaklanmaları 1823 ve 1825 ayaklanmaları izledi. Yunanlılar 1829 Edirne Antlaşması ve 1830 Londra Protokolü ile bağımsızlığına kavuştu. Bir süre sonra ise Büyük Yunanistan'ı kurmak için faaliyete geçti. Bu sırada Giritli Rumlar da Yunanistan'a bağlanmak istedi. Ancak istekleri büyük devletler tarafından kabul edilmedi. Mehmet Ali Paşa'nın Girit adasındaki valiliğinin bitmesinin ardından Giritli Rumlar 1841 ve 1858 yıllarında tekrar ayaklandılar. Girit'in itibarlı bazı kişileri toplanarak vali ve Osmanlı memurlarına adada huzur ve asayişin sağlanması için yapılacak düzenlemeler konusunda bir dizi öneri sundular. Bu öneriler kabul edildi<sup>57</sup>.

1864'te İngiltere Yedi Ada'yı Yunanistan'a terk edince Rumların olduğu topraklarla birleşme düşünceleri tekrar alevlendi. Yunanistan Girit'e öğretmen ve din görevlileri gönderdi. Onların propagandalarının etkisi ile 1866 baharında büyük bir ayaklanma oldu<sup>58</sup>. Aşağıda yer alan ticaret rakamlarını incelediğimizde; 1866 yılında bu isyanlardan üretimin etkilendiğini ve ihracatın önceki yıllara göre belirgin bir düşüş yaşadığını görmekteyiz. İhracata paralel olarak adada ithalatta düşmüştür. 1867 yılında ihracatın belirgin şekilde yükseldiğini ve ithalatın bile ihracatın gerisinde kaldığını görmekteyiz. 1867 yılında ise ithalat düşmüştür. Aşağıda 1863 ile 1869 yılları arasında Girit'te ithalat ve ihracat miktarlarını görmekteyiz.

Yıllar	İhracat(pound)	İthalat(pound) <sup>59</sup>	Toplam
1863	400.000	400.000	800.000
1864	344.000	446.000	790.000
1865	332.000	363.000	695.000
1866	250.000	270.000	520.000
1867	474.000	340.000	814.000
1868	380.000	500.000	880.000
1869	381.000	574.000	955.000

Tablo 9: Girit Adasında Ticaret(1863-1869)<sup>60</sup>

1869 yılında adanın önemli 3 büyük limanına ait ithalat ihracat rakamlarına baktığımızda en fazla ihracatın Hanya'dan yapıldığını görmekteyiz. En fazla ithalat yapan liman kenti ise Kandiye'dir.

Liman Kentleri	İthalat	İhracat
Hanya	200.000	188.000
Kandiye	380.000	125.000

<sup>57</sup> Serap Toprak, "Megali İdea'ya Bir Örnek: Girit", *Akademik Ortadoğu Dergisi*, 7/1 (2012), ss. 149-153.

<sup>58</sup> Adıyeke, *a.g.e.*, s.21.

<sup>59</sup> İngiliz Konsolosluk raporlarında veriler pound olarak belirtilmiştir.

<sup>60</sup> *A & P Girit 1869 Raporu*, s.318

<b>Resmo</b>	44.000	73.000
<b>Toplam</b>	574.000	381.000

Tablo 10: Hanya, Kandiye ve Resmo'da Ticaret(1869)<sup>61</sup>

1901 ile 1906 yılları arasında ticaret artmıştır. Ancak 1904 yılında ticarete düşüş yaşanmıştır. İthalat ihracata göre daha fazla yapılmaktadır. Müslümanların sayıları 1896'da 90.000'den 30.000'e düştü. Bu da tarımı etkiledi<sup>62</sup>. Türk garnizonunun adadan çekilmesinden dolayı fabrikasyon ürünler ithalatı Girit'te düştü<sup>63</sup>.

<b>Yıllar</b>	<b>İthalat</b>	<b>İhracat</b>	<b>Toplam</b>
<b>1901</b>	577.933	291.419	869.352
<b>1902</b>	499.650	298.878	798.528
<b>1903</b>	580.174	439.167	1.019.341
<b>1904</b>	549.666	419.652	969.318
<b>1905</b>	607.403	448.978	1.056.381
<b>1906</b>	770.802	695.640	1.466.442

Tablo 11: Girit'te İthalat ve İhracat(1901-1906)<sup>64</sup>

Resmo limanının modernleştirilememiş olması İngiltere'nin kent ile doğrudan ticaret yapmasını engellemektedir. Resmo kentinde tarım bölgeleri ile doğrudan bağlantı sağlayabilecek ve çiftçilerin yüzünü güldürebilecek yollarda çok yetersizdi. Tarım yöntemleri de modası geçmiş ve ticareti geliştirecek yöntemler değildi<sup>65</sup>. Bu yüzden ticaret istenilen seviyede değildi. Daha öncede belirtildiği gibi Girit'te muhtariyet ilanı, Müslümanların bir kısmının adadan göçü, Türk garnizonun çekilişi ithalatı düşürdüğü gibi ihracatı da etkilemiştir. Aşağıda Resmo limanına ait 1900 ile 1906 yılları aralığına ait ihracat ile ithalat rakamları görülmektedir.

	<b>1900</b>	<b>1901</b>	<b>1906</b>
<b>İthalat</b>	<b>72.020</b>	<b>67.176</b>	<b>65.544</b>
<b>İhracat</b>	<b>60.300</b>	<b>46.701</b>	<b>65.040</b>
<b>Toplam</b>	<b>132.320</b>	<b>113.877</b>	<b>130.584</b>

Tablo 12: Resmo Limanı İthalat ve İhracatı(1900-1906)<sup>66</sup>

Kandiye kendinde ithalat ve ihracat rakamlarında artış gözlenmektedir. Resmo kentine göre Kandiye'nin ticareti 3-4 kat fazladır.

<sup>61</sup> A & P Girit 1869 Raporu, s.318.

<sup>62</sup> A & P Girit 1901 Raporu, s.3.

<sup>63</sup> A & P Girit 1901 Raporu, s.3.

<sup>64</sup> A & P Girit 1907 Raporu, s.4.

<sup>65</sup> A & P Girit 1905 Raporu, s.5; M. Metin Hülagü, *Osmanlı Yunan Savaşı/ Abdülhamit'in Zaferi*, Yitik Hazine Yayınları, İstanbul, 2009.

<sup>66</sup> A & P Girit 1905 Raporu, s.4.

	1905	1907
<b>İthalat</b>	260.475	295.450
<b>İhracat</b>	184.190	220.500
<b>Toplam</b>	444.665	515.950

Tablo 13: Kandıye'de İthalat ve İhracat(1905-1907)<sup>67</sup>

### 3.1.Ürünlere Göre Ticaret

1855 yılına ait Amerikan raporlarında ithal edilen ürünlere baktığımızda; yağ, balık, post-deri, mobilya, donanımlar, tütün, soda külü, rom, pamuk ipliği ve pamuk gibi ürünlerin satın alındığını görürüz. Bunlardan çeşitli imalat ürünleri diye ifade edilen ürünlerin en büyük meblağı tuttuğu görülür<sup>68</sup>. Bunu post ve deri, soda külü<sup>69</sup>, yağ, balık takip etmektedir.

Ürünler	Değer(Dolar)
Yağ	31.040
Kurutulmuş Morina Balığı	23.320
Post ve Deri	65.640
Donanım	7.600
Mobilya	11.200
Ringa Balığı ve Sardalya	27.688
Pirinç	10.040
Rom	3.316
Soda Külü	48.192
Tütün	10.800
Pamuk İpliği	22.000
Kahverengi Pamuk	9.000
Çeşitli Ürünler	441.939
<b>Toplam</b>	<b>711.775</b>

Tablo 14: 1855 Yılında Girit Adasında İthalat <sup>70</sup>

1905 ve 1906 yıllarında Girit adasının yaptığı ithalatı incelediğimizde; pamuklu ürünler, yünlü ürünler, deri, post, iplik, kahve, şeker, arpa gibi ürünlerin satın alınmakta olduğunu görürüz. Pamuklu ürünler genellikle İngiltere, İtalya,

<sup>67</sup> A & P Girit 1907 Raporu, s.22.

<sup>68</sup> İngiliz raporlarından değerler pound olarak verilirken, Amerikan raporlarında değerler dolar cinsinden verilmiştir.

<sup>69</sup> Soda külü cam sanayii, deterjan ve kâğıt üretiminde kullanılan bir maddedir.

<sup>70</sup> Edmund Flagg, Report on the Commercial Relations of the United States With All Foreign Nations,I, Cornelius Wendell Printer, Washington, 1856, s.448.

Avusturya-Macaristan, Fransa, Almanya gibi ülkelerden satın alınmaktadır. Manchester ürünlerine iyi bir talep olmasına rağmen özellikle baskılı ve düşük kaliteli İtalyan ve Alman ürünleri rekabette kendilerini hissettirmektedirler. Erkek alt giyimi Avusturya-Macaristan ve İtalya'dan gelmektedir<sup>71</sup>. İngiliz mendilleri de Girit'te hazır bir pazar bulmuştur. İthal olarak düz ve baskılı mendiller de gelmektedir. Girit köylüleri başlarının çevresine şapka yerine siyah mendilleri kullanmaktaydı. Alman ve Avusturya-Macaristan, ticaret evleri vasıtasıyla adaya daha ucuz tekstil ürünleri sağlamaktadır. Bu durum İngiltere'nin ithalatını düşürmektedir. Almanya ve Avusturya-Macaristan firmaları periyodik olarak ticari ajanlarını yollarlar. Bu ajanlar sipariş listelerini hazırlar. Fakat İngiliz tüccarları çok az adayı ziyaret ederler<sup>72</sup>. Zaten İngiltere ile Girit arasında doğrudan buharlı gemi seferleri yoktur. Girit'teki limanların uygunsuzluğu seferlerin olmamasının en büyük sebebidir. Bu yüzden İngiltere ada ile ticaretini Şıra, Pire ve İzmir üzerinden direkt olmayan bir şekilde yapmaktaydı. Bu da ürünlerin maliyetini bir ölçüde arttırmakta ve İngiltere'nin rekabet gücünü düşürmektedir<sup>73</sup>. Yine de İngiltere, konsolosluk raporlarından öğrendiğimize göre bazı ürünlerde birinciliği elinde tutar: demir, boya, donanım, demir, pamuk ürünler, pirinç, nişasta, ringa, morina, çuval, kostik, soda gibi<sup>74</sup>. Şeker Avusturya-Macaristan'dan ithal edilmektedir. En iyi kalite unlar Romanya, Bulgaristan ve Rusya'dan ithal edilir. Düşük kaliteler Malta, İtalya, Yunanistan ve Fransa'dan gelmektedir. Buğday adada üretilmekle birlikte ihtiyacı karşılamaya yetmemektedir. Pirinç, Mısır, Trablus, İngiltere, Avusturya-Macaristan, İtalya'dan gelmektedir. Kahve Avusturya-Macaristan, İtalya, Fransa'dan gelmektedir. 1905 ve 1906 yıllarında yapılan ithalatın genel olarak artış gösterdiği görülmektedir. Aşağıda ürünlere göre 1905 ve 1906 yılına ait ithalat rakamları görülmektedir:

Ürünler	1905	1906	İthalat Yapılan Ülkeler
Arpa	20.471	33.838	İngiltere, İtalya, Avusturya-Macaristan, Fransa, Almanya.
Yağ(tuzlu)	10.373	13.577	Türkiye ve Trablus.
Morina(tuzlu)	13.551	12.697	İngiltere ve Amerika'dan transit olarak Yunanistan ve Türkiye limanlarına.
Kahve	12010	13721	Avusturya-Macaristan, Fransa, İtalya
Pamuk ürünler	40048	56417	İngiltere, İtalya, Avusturya-Macaristan, Fransa, Almanya
Cabots(?) <sup>75</sup>	25917	39792	İngiltere

<sup>71</sup> A & P Girit 1907 Raporu, s.6.

<sup>72</sup> A & P Girit 1901 Raporu, s.3.

<sup>73</sup> A & P Girit 1905 Raporu, s.5.

<sup>74</sup> A & P Girit 1901 Raporu, s.8.

<sup>75</sup> Bu kelimenin kurşun olduğunu düşünmekteyiz.



<b>Un</b>	107812	134.728	Romanya, Bulgaristan, Rusya. Daha düşük kalite İtalya, Yunanistan, Malta.
<b>Deri, post</b>	24.735	24.801	İtalya, Avusturya-Macaristan, Fransa, Türkiye.
<b>Petrol</b>	8874	20185	Avusturya-Macaristan, Romanya, Rusya.
<b>Pirinç</b>	18720	20746	Mısır, Trablus, İngiltere, Avusturya-Macaristan, İtalya
<b>Koyun derisi</b>	13413	12929	Türkiye, Yunanistan, Sanos.
<b>Şeker</b>	22377	18280	Avusturya-Macaristan
<b>Kereste</b>	19173	27076	Avusturya-Macaristan
<b>Tütün yaprağı</b>	10.523	13.281	Yunanistan ve Türkiye.
<b>Sebze</b>	12.733	18337	Mısır, Türkiye, Yunanistan.
<b>Yünlü ürünler</b>	13729	21391	Fransa, İngiltere, Avusturya-Macaristan, Almanya, İtalya
<b>İplik</b>	19319	27711	İngiltere, Avusturya-Macaristan, Almanya

Tablo 15: 1905 ve 1906 yıllarında Girit'te Belli Başlı İthal Ürünleri, Değerleri ve İthal Edilen Ülkeler<sup>76</sup>

İhracat ürünlerinde en önemli ürün sabundur. Adanın başlıca ihracat ürünü zeytinyağı olup ihracat gelirlerinin iyi olup olmadığını zeytin ve zeytinyağı üretimi belirlemekteydi<sup>77</sup>. Adada her tarafta zeytin ağaçları bulunur. Zeytinden bir sene iyi ürün alınmasına rağmen bir sene az ürün alınmaktadır<sup>78</sup>. Zeytinlerin ilk çekilen yağı halis yağ olur ve oldukça kalitelidir. İkinci çekilen yağ cibre yağı olup sabun yapımında kullanılır. Üçüncü kez çekilen zeytinden yine sabun ile adi kömür elde edilir. Kandiye sabunları Hanya sabunlarına genellikle tercih edilir<sup>79</sup>.

Amerikan raporundan öğrendiğimize göre; 1855'te adada 47 sabun imalathanesi vardır. 3000 yağ pres makinası aktiftir. Adada üretilen ipeğin kalitesi Edirne ipeğine eşit<sup>80</sup>. Ada deri imalatı ve peynir imalatında da dikkati çekmektedir. Aşağıda 1855 yılına ait ihracat ürünleri ile değerleri yer almaktadır.

Ürünler	Değer(Dolar)
<b>Zeytinyağı</b>	242.261 00
<b>Sabun</b>	475.525 84
<b>Koyun Derisi</b>	1.784 48
<b>Ham İpek</b>	22.320 00
<b>Peynir</b>	3.100 00

<sup>76</sup> A & P Girit 1907 Raporu, s.20.

<sup>77</sup> Adıyeke, a.g.e, s.117.

<sup>78</sup> Tüccarzade İbrahim Hilmi, a.g.e., s.201.

<sup>79</sup> Salname-i Vilayet-i Girid, Vilayet Matbaası, 1309, s.231.

<sup>80</sup> Flagg, a.g.e., s.447.

<b>Portakal, Limon</b>	1.800 00
<b>Kestane</b>	4.000 00

Tablo 16: 1855 yılında Girit Adasında İhracat Yapılan Ürünler<sup>81</sup>

Zeytinyağı üretimi aşağıdaki tabloya göre 1906 yılında önceki yıla göre iki katı kadar artmıştır. Adanın sabun üretiminin bir kısmı Anadolu'ya gönderilmekteydi. Sabun, Mısır, Trablus, Malta, Yunanistan gibi ülkelere de alınmaktaydı. Girit adasının başlıca mahallerinde özellikle Hanya ve Kandiye beldelerinde üretilen zeytinyağı saflığı nedeniyle Osmanlı devleti tarafından alınmaktaydı<sup>82</sup>. Osmanlı dışında zeytinyağı İngiltere, Mısır, Trablus, Rusya, Yunanistan, Avusturya-Macaristan, Almanya'ya satılmaktadır. Girit üzümü oldukça tatlı olup, kuru üzüm özellikle Avusturya-Macaristan, Almanya, Mısır ve Türkiye'ye ihraç edilir. Üzümün çoğunu Giritliler şarap yaparlar. Şarapları safi ve serttir<sup>83</sup>. Girit adası şarabı ile de ünlüdür<sup>84</sup>. Malta, Mısır, Yunanistan, Türkiye, Trablus'a şarap ihraç edilmektedir. Şarap üretimi 1906 yılında önceki yıla göre düşmüştür. Girit adası keçisiyle de dikkat çekmekte olup, keçi derisi Avusturya ve Yunanistan'a ihraç edilmektedir. Adanın özellikle kuzey taraflarında yetişen keçiboynuzu ise Fransa, Romanya, Rusya, Avusturya-Macaristan, İngiltere, İtalya, Türkiye'ye ihraç edilmektedir.

Ürünler	1905	1906	İhracat Yapılan Ülkeler
Keçiboynuzu	53273	55284	Fransa, Romanya, Rusya, Avusturya-Macaristan, İngiltere, İtalya, Türkiye.
Ağaç Kavunu	22628	47311	Yunanistan, Avusturya-Macaristan, Almanya, Amerika, İngiltere'ye
Keçi Derisi	7711	9919	Trieste, Pire'ye Dağıtım İçin
Zeytinyağı	168851	326633	İngiltere, Mısır, Türkiye, Trablus, Rusya, Yunanistan, Avusturya-Macaristan, Almanya
Zeytinyağı Çekirdeği Yağı	14911	22932	Türkiye, Avusturya-Macaristan, Mısır, Almanya.
Kuru Üzüm	44783	73144	Avusturya-Macaristan, Almanya, Mısır ve Türkiye.
Sabun	39072	47521	Mısır, Trablus, Türkiye, Malta, Yunanistan
Palamut	8792	6961	Avusturya-Macaristan, Küçük Bir Kalitede Mısır'a.
Şarap	29604	23032	Malta, Mısır, Yunanistan, Türkiye, Trablus.

<sup>81</sup> Flagg, a.g.e., s.449.

<sup>82</sup> Binbaşı Ali Saib, a.g.e,s.116.

<sup>83</sup> Hüseyin Kami Hatyevi, a.g.e., ss.69-74.

<sup>84</sup> Tancoigne, a.g.e., ss.87-89.

Tablo 17: 1905 ve 1906 yıllarında Girit Adasından İhracatı Yapılan Ürünler, Değerleri ve İhracat Yapılan Ülkeler<sup>85</sup>

### Sonuç

1699 yılından 1913 yılına kadar 214 yıl Osmanlı egemenliğinde kalan Girit adasında ticari olarak Hanya, Resmo ve Kandiye en önemli üç liman kenti idi. Bu limanlar arasında Hanya ve Suda limanı adanın en işlek limanıydı. Girit adası, Osmanlı egemenliğinden önce şarap ile ün yapmış iken Osmanlı egemenliği ile birlikte sabun ve zeytinyağı ticareti ile ün salmıştı. Adanın sabun üretiminin bir kısmı Anadolu'ya gönderilmekteydi. Kandiye ve Resmo sabunları İstanbul'un tüketiminin yarısını karşılamaktaydı. Birçok Osmanlı liman kentinde olduğu gibi Girit limanlarında da buharlı gemilerin yanaşabileceği limanlar yoktu. Bu durumda ticareti yavaşlattığı gibi emek kaybına da sebep olmaktaydı.

Adaya ticaret amacıyla yelkenli ve buharlı gemiler uğramaktaydı. Sayı olarak daha çok yelkenli gemiler gelmekteydi. Osmanlı ve Yunan yelkenli gemileri tüm yelkenli gemilerin %90'dan fazlasını oluşturmaktaydı. Buharlı gemi olarak en çok Avusturya, Osmanlı ve Mısır gemileri adaya gelmekteydi.

Girit adasında ithalat ihracata göre daha fazla yapılmaktadır. Bu durum çoğu Osmanlı limanında bu şekildedir. Dışarıdan Girit, pamuklu ürünler, yünlü ürünler, deri, post, iplik, kahve, şeker, arpa gibi ürünleri satın alınmaktadır. Pamuklu ürünler genellikle İngiltere, İtalya, Avusturya-Macaristan, Fransa, Almanya gibi ülkelere satın alınmaktadır. En iyi kalite unlar Romanya, Bulgaristan ve Rusya'dan ithal edilir. Buğday adada üretilmekle birlikte ihtiyacı karşılamaya yetmemektedir. Pirinç, Mısır, Trablus, İngiltere, Avusturya-Macaristan, İtalya'dan gelmektedir. Kahve Avusturya-Macaristan, İtalya, Fransa'dan gelmektedir.

İhracatta en önemli ürün sabun ve zeytinyağıdır. Adanın sabun üretiminin bir kısmı Anadolu'ya gönderilmekteydi. Sabun, Mısır, Trablus, Malta, Yunanistan gibi ülkelere de alınmaktaydı. Girit adasının başlıca mahallerinde özellikle Hanya ve Kandiye beldelerinde üretilen zeytinyağı saflığı nedeniyle Osmanlı devleti tarafından alınmaktaydı. Osmanlı dışında zeytinyağı İngiltere, Mısır, Trablus, Rusya, Yunanistan, Avusturya-Macaristan, Almanya'ya satılmaktadır. Girit üzümü oldukça tatlı olup, kuru üzüm özellikle Avusturya-Macaristan, Almanya, Mısır ve Türkiye'ye ihraç edilir. Üzümün çoğunu Giritliler şarap yaparlar. Malta, Mısır, Yunanistan, Türkiye, Trablus'a şarap ihraç edilmektedir. Girit adası keçisiyle de dikkat çekmekte olup, keçi derisi Avusturya ve Yunanistan'a ihraç edilmektedir. Adanın özellikle kuzey taraflarında yetişen keçiboynuzu ise Fransa, Romanya, Rusya, Avusturya-Macaristan, İngiltere, İtalya, Türkiye'ye ihraç edilmektedir.

<sup>85</sup> A & P Girit 1907 Raporu, s.21.

## KAYNAKÇA

### I. Basılmış İngiliz Arşiv Kaynakları

Report by Mr. Consul Frank Hay on The Trade of The Island Of Crete For The Year 1864, s.284

Report by Mr. Consul Dennis , On the Trade and Commerce of the Island of Crete for the year 1869, ss.314.

Diplomatic And Consular Reports Turkey, Report For The Year 1901 On The Trade of Crete.

Diplomatic And Consular Reports Turkey, Report For The Year 1907 On The Trade, Shipping And Agriculture Of Crete, London, 1908 Raporu.

Report on the Trade of Crete for the Year 1905 by Mr. Vice-Consul G. Lascelles.

### II. Resmi Yayınlar

Salname-i Vilayet-i Girit, Vilayet Matbaası, 1309.

Salname-i Vilayet-i Girit, Vilayet Matbaası, 1310.

### III. Osmanlıca Kitaplar

Binbaşı Ali Saib, *Coğrafya-yı Mufassal Memalik-i Devleti Osmaniye*, İstanbul, Matbaa-yı Ebüzziya, 1304 [1887]).

Hüseyin Kami Hatyevi, *Girit Tarihi*, Dersaadet, 1288.

Tüccarzade İbrahim Hilmi, *Devlet-i Aliye-i Osmaniye'nin Ahval-i Coğrafya ve İstatistikiyesi Zirai - İktisadi - Sanayi - Askeri - Ticari-Mali*, 1323, İstanbul, s.201.

Girit, Mazisi, *Hali, İstikbali*, Matbaa-yı Ebuzyiya, İstanbul, 1328.

### IV. Ansiklopediler, Kitap, Makale ve Tezler

ADIYEKE, Ayşe Nühket, *Osmanlı İmparatorluğu ve Girit Bunalımı(1896-1908)*, TTK Yayınları, Ankara, 2000.

- BALTA, Evangelia, *Olive Cultivation In Crete At The Time OfTheOttoman Conquest*  
*Olive Cultivation In Crete At The Time OfTheOttoman Conquest, Osmanlı*  
*Araştırmaları, XX (2000).*
- FLAGG, Edmund, *Report On The Commercial Relations Of The United States With All*  
*Foreign Nations,I, Cornelius Wendell Printer, Washington, 1856.*
- GREENE,,Molly, *Kandiye 1699-1720: The Formation of a Merchant Class*, (Princeton  
 Üniversitesi Yayınlanmamış Doktora Tezi), New Jersey, 1993.
- ....., *A Shared World: Christians and Muslims in the Early Modern*  
*Mediterranean, Princeton University Press, New Jersey, 2000, s.110*
- GÜLSOY, Ersin, "Resmo", *Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, C.34, s.586*
- HÜLAGÜ, Metin, *Türk-Yunan İlişkileri Çerçevesinde 1897 Osmanlı-Yunan Hârbi*,  
 Erciyes Üniversitesi Yayınları, Kayseri 2001, s. 1.
- .....,1897 Türk-Yunan Harbine kadar Osmanlı İdaresinde Girit", ",  
 CIEPO-14 Uluslararası Türk İncelemeleri Kongresi, 18-22 Eylül 2000, Ege  
 Üniversitesi,,İzmir. Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2000.
- .....,Osmanlı Yunan Savaşı/ Abdülhamit'in Zaferi, Yitik Hazine  
 Yayınları, İstanbul, 209.
- IŞIN, Mithat, *Tarihte Girit ve Türkler (374 Sayılı Deniz Mecmuası'nın Tarihî İlâvesi)*,  
 Askerî Deniz Matbaası, 1945, s. 3, 4.
- Tancoigne, J.M. *İzmir'e, Ege Adaları'na ve Girit'e Seyahat*, (Çev: Ercan Eyüboğlu),  
 Büke Yayınları, İstanbul. 2003,
- TOURNEFORT, *Joseph de, Tournefort Seyahatnamesi*, (Editör: Stefanos Yerasimos),  
 Kitap Yayınevi, İstanbul,2005, ss.59-69.
- TOPRAK, Serap, "Megali İdea'ya Bir Örnek: Girit", *Akademik Ortadoğu Dergisi, Cilt*  
*7, Sayı 1, 2012, ss. 149-153.*
- TUKİN, Cemal, "Girit", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi, C. 14, İstanbul*  
*1996, s. 85.*
- YILDIZ, Özlem, *II. Meşrutiyet'ten I. Dünya Savaşı'na Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti*  
*(1908-1914), DEÜ. Atatürk ilkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü,*  
*(Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 2012.*

