



OSMANLI DEVLETİNİN 18. YY KADARKİ DENİZ TİCARETİNDE LİMAN  
KENTLERİNE GENEL BAKIŞ\*

Dr. Öğr. Üye. Ahmet DENİZ\*\*

ÖZ

Osmanlı Devletinin denizlerinde yer alan liman kentlerinde yapılan ticari faaliyetler konumuzun sınırlarını oluşturmaktadır. Dönem olarak 16-18 yy arasında ve yelkenli gemilerle yapılan ticaretin yaşandığı limanlardan kesintilerle vurgulanmıştır. Liman kentlerinde ki ticari yaşantının yanında ticarete konu olan ürünlere de yer verilmiştir. Dönemin liman faaliyetlerinde yaşanan sıkıntılar karşısında Osmanlı Devletinin aldığı önlemlere kronolojik sırada verilmeye çalışılmıştır. Karadeniz de bulunan limanlar, Marmara Denzinde bulunan limanlar, Ege Denzinde bulunan limanlar, Akdeniz de bulunan limanların ticaret tarihi açısından değerlidir. Bu çalışma Deniz Ticareti üzerine çalışacak araştırmacılara yardımcı olması açısından ayrıca öneme sahiptir. Osmanlı imparatorluğunun uluslararası ticaretinde Batının üstünlüğünün kesinleşmesi 18. yüzyılda olmuştur. Osmanlı Devletinin çok kısa zamanda tarih sahnesinden silinmemesi, gerileme ve yıkılışının bile 200 sene sürmesi deniz stratejilerinin sayesinde olmuştur. Alt yapı yetersizliği ve salgın hastalıkların yanında yabancı şirketlerle çok kıyasıya bir rekabet söz konusudur. İktisat tarihinde 16.-18 Yüzyılda Osmanlının deniz ticareti üzerine yapılan bu çalışma yelkenli gemilerle modernleşme çabaları temel olarak ele alınmıştır. Deniz ticaretinin temellinde iktisat ve iktisat tarihi açısından politik, askeri, idari birçok konuyu kapsamakta olsa da aslen deniz ticaret konusu üzerinden ilerlemektedir. Osmanlı Devleti'nde hızla genişleyen Avrupa ticaretinin, Tanzimat reformları ortamında, denizcilik açısından yeşerttiği bir diğer sonuç ise ticarî denizciliğin uluslararası standartlarda yapılandırılması çalışmalarını başlatmasıdır.

**Anahtar Kelimeler:** Osmanlı Devleti, Deniz Ticareti, Liman Kentleri, Yelkenli Gemi, Anadolu

OVERVIEW OF PORT CITIES AT SEA TRADE OF OTTOMAN EMPIRE UP TO 18TH  
CENTURY

ABSTRACT

The commercial activities carried out in the port cities located in the seas of the Ottoman State constitute the boundaries of our subject. The interruptions from the ports of trade between 16-18th century and sailing vessels were emphasized. Besides the commercial life in the port cities, the tradable products are also included. In the face of the problems experienced in the port activities of the period, the measures taken by the Ottoman Empire were tried to be given in chronological order. Ports in the Black Sea, the Aegean Sea and the Mediterranean Sea are valuable in terms of trade history. This study is also important for the researchers who will work on Marine Trade. The exact dominance of the West over the international sea trade of the Ottoman Empire was realised in the 18th century. It was because of the maritime strategies that the Ottoman Empire was not wiped out of the history but even the regression and the collapse periods of it lasted 200 years. Besides the lack of infrastructure and the epidemics, there was a brutal competition with the foreign companies. This study is based on efforts of

\* Bu çalışma "Ticaret Tarihinde Yelkenli Gemilerden Buharlı Gemilere Geçişte Ticari Faaliyetler ve Modernleşme Çalışmaları" adlı doktora tezinden üretilmiştir.

\*\*Trakya Üniversitesi, Keşan Yusuf Çapraz Uygulamalı Bilimler Yüksekokulu, ahmetdenizz@hotmail.com, Orcid ID: 0000-0002-8320-760X

Otoman Empire modernizing the sea trade by using Sailing Ship between 18th and 19 century. Although it covers many political, military and administrative issues in terms of economics and economic history, it is mainly based on maritime trade. Another consequence of the rapidly expanding European trade in the Ottoman Empire during the “Tanzimat reform” era, is that it commenced work on the structuring of commercial seafaring at international standards.

**Keywords:** Ottoman State, Marine Trade, Port Cities, Sailing Ship, Anatolia

## 1.GİRİŞ

17'nci yüzyıldaki başarısızlığın bir nedeni de gemicilikte yeniliğe uyulmamakta ısrar edilmesi, yani çağdaş devletler tarafından uygulanan kalyonculuğa öncelik verilerek istenmiştir. Osmanlılarda da yelkenli gemilerden kalyon ve bunun teferruatı kullanılıyorsa da, bunlar henüz esas gemi tipi haline gelmemiş ve kullanılmalarında tecrübe kazanılamamıştı. Yelken devrinde, Batılı Devletler ne derece güçlenirlerse güçlensinler, teknik hep aynı teknik olduğu için yelken ve kürekle hareket eden, basit topları olan savaş gemilerinin hem inşası hem korunması kolay aynı zamanda ucuz maliyetli olmaktadır. Sokullu zamanında dünyanın en büyük imparatorluklarından biri, belki de birincisi olan Osmanlı İmparatorluğu için yeni bir donanma meydana getirmek mali açıdan hiç de önemli değildi. Ayrıca Ege ve Akdeniz sahillerinden gemi veya gemici tedarik etmek de çok kolaydı.

Osmanlı Devletinin Yelkenli Gemiler döneminde, Deniz Gücünüzde gelişen faaliyetlerini, bölgesel denizleri üzerinde incelenmiş ve ağırlık olarak bu sulardaki yapılan deniz ticareti üzerinde durulmuştur. 18. yüzyılda Doğu Akdeniz'deki ticaret geniş ölçüde uluslararası bir nitelik kazanmıştı. Batı, bir yandan hammadde alımı öte yandan işlenmiş ürünlerin satılmasını güvence altına almaya çalışarak ticaret yollarını, transit merkezlerini egemenliği altına alma, politikalarına yöneldi(Mantran, 1987, s:169).

Akdeniz'de en çok tutulan gemi tipi kadirge idi. İnebahtı'dan sonra, Kadırganın yerini Kalyonlar almağa başladı. Kalyonlar uzun direkli yelkenli ve yüksek bordası olan gemilerdi. Daha sonraları 36 toplu galiler (Galleyler) öne çıktı. Artık kürek devri sona ermişti. Bu dönemden sonra gerçek yelkenli gemiler dönemine geçildi. Osmanlı devleti de Kalyonlara gerekli intizam ve önemi verdiğini belgelerde görmekteyiz. Osmanlı'da Liman ticareti ve denizcilik hep ikinci plâna itilmiştir. 18. yüzyılda devletin gücünü göstermesi ve sürdürmesi için deniz ticareti ve ona bağlı olarak liman ticaretinin önemi kalmamıştır. Karadeniz, Ege hatta Akdeniz bir iç deniz konumuna geldiği bir dönemdir.

## 2.KARADENİZ LİMAN KENTLERİ VE DENİZ TİCARETİ

Karadeniz'de bulunan limanların başında Bulgar ve Dobruca vilayetlerini ürünleri Varna, Sözebolu, Burgaz, Balçık, Ahyolu, Kavama, Mangalia, Köstence limanları üzerinden, Wallachia tahılları Yerköyü (Giurgiu) ve Rusçuk limanları üzerinden, Moldovya buğdayı Galatz limanları üzerinden sevkiyatları gerçekleştirilmekteydi. Kuzeye doğru çıkıldığında Bucak ürünleri Akkerman ve Ozu (Oczakov) limanları üzerinden Kırım'ın(1783 yılında kaybedilene kadar) tahılları düzenli olarak Kertch, Caffa, Balaklava, Bahçesaray, Güsleve (Köslov), Azov ve Taganrog limanlarından İstanbul'a sevkiyatları gerçekleştirilmiştir. Karadeniz söz konusu olduğunda hava ve deniz koşullarının uygun olmaması ve limanların küçük olması etkin

bir sevkiyat sürecinin gerçekleşmesini engelleyen unsurlar olarak ortaya çıkan nedenlerdir(Müler, 1998, s:48-52).

1699 Karlofça'dan anlaşmasından sonra, Ruslar Karadeniz'de ticaret faaliyetleri ve ticaret gemisi bulundurma ayrıcalığı istemişlerdir. Padişah II. Mustafa (donanmaya güvenerek), Rus Çarına cevaben yazdığı mektupta "Karadeniz bizim haremimiz gibidir. Hiç bir padişah haremine bir yabancıya girmesine izin veremez. Değil gemi bir sal bile giremez" demiştir. Bu o dönemki deniz kuvvetini ve deniz menfaatini göstermesi açısından önemlidir. Rusya, yaşanan olaydan 74 yıl sonra, Küçük Kaynarca Anlaşması ile Karadeniz'de ticaret yapabilme ve ticaret gemisi bulundurabilme hakkını sağlayabilmiştir(Gülen, 2001 s:8-9).

Tersanedeki faaliyet her defasında kısa bir düzelme yaşandıktan, sonra, pek büyük bir canlılıkla sürmüştü benzemiyor, bunun sonucunda da yeni üç güvertelilerin yapım süreleri hayli uzun oluyordu. Ayrıca gemilerin kalitesi arzu edilen düzeyin çok altında Olduğu için sık sık onarım yapılması gerekiyordu. 1680 yıllarında görev yapan G. Morosini, bir kadirganın ancak üç sefer süresince kullanılabilir durumda kaldığını belirtiyor daha önceki raporlarda çoğunlukla sadece bir yıllık ömürden söz ediliyordu. Gemilerin yapımı ve donanımı için gerekli malzeme 16. yüzyıldan beri imparatorluğun aynı bölgelerinden geliyordu. (Rycaut1668, s: 213).

Gemilerin yapılabilmesi için gerekli tedarik ve donanımı için gerekli malzeme 16. yüzyıldan beri Osmanlı İmparatorluğun devamlı aynı yerlerinden getiriliyordu. Karadeniz'in ormanlarından, İzmit dolaylarından, Eflak'taki ormanlarından getirilirdi. Kürekler Trabzon yöresinde imal ediliyordu; yelken bezi Negrepon/Euböa (Eğriboz) Mısır'dan ve, demir aksam Samakov'dan, halatlar genellikle Samsun, Trabzon'dan, kalafatlama zifti, Arnavutluk ve Midilli'den ayrıca getirilirdi. İngiltere ile kurulan ticari ilişkiler sonucu kurşun ve kalay, ithal ediliyordu(Uzuçarşılı, 1984, s:445). Bakır, Kastamonu bölgesinde bulunan madenlerden çıkarılıyordu(Imber, 1986, s:398).

Karadeniz de bulunan gemiciler, gemiciler loncasında kayıtlı 2.000'i kaptan 9.000 gemici kayıtlı olma söz konusudur), buna karşılık daha yüksek rütbeli bir grup olduğu anlaşılan Akdeniz Reisleri 3.000 kaptan ve 27.000 adamdan oluşuyordu. Her iki loncayı Gemiciler Kethüdası temsil ediyordu. Evliya Çelebi'nin belirtmesine rağmen, bunlar arasında muhtemelen Rum denizciler vardı(Pertusier, 1815, s.86). Karadeniz'deki bildiğimiz gemi kazalarının pek çoğu kötü hava koşullarından olduğu kadar bu denizin yeterince tanınmamasından ve kaptanlarla tayfaların denizcilikteki yetersizliğinden de kaynaklanıyordu(Der Wagnersellen, 1843, s:105).

Karadeniz'de o zamana kadar tartışmasız egemen olan Osmanlı imparatorluğu ikinci planda kalıp, hâkimiyetini kaybetmeye başlamıştır. 1. Petro (1682-1725) döneminde Karadeniz'de, Rus bayrağı taşıyan ilk büyük gemiler Azak için yapılmış olan savaşta ortaya çıktı, hatta 1701'de bir Rus elçisiyle birlikte bir Rus savaş gemisi, Kriepost, İstanbul limanına yanaştı. Bu tehlike bir süreliğine 1702'de Belgrad barışı ile bertaraf edildi, lakin Kırım'ın ve Dinyeper ile Bug arasındaki toprakların II. Katerina (1762-1796)'nın kazanmasından sonra kendi donanmasını oluşturmaya sistematik bir şekilde devam etti. Nitekim 1720-1722 balyos, Tersâne-i Âmire, Giovanni Emo üç güverteli gemiden iki adet, iki karayelin inşasının bulunduğu, özellikle Sinop ve başka tersanelerde de, benzer gemilerin yapıldığı bilinmektedir(Bode, 1979 s:345).

### 3.MARMARA DENİZİNDEKİ LİMAN KENTLERİ VE DENİZ TİCARETİ

Tarımın endüstri öncesi dönemde üretimin hava şartlarına bağımlılığı, çevrenin ekonomik üretme sınırının düşüklüğü, , piyasa sisteminin işleyişindeki güçlükler ve taşıma olanaklarının yetersizliği büyük şehirlerin iştikakında özellikle İstanbul gibi şehirlerde ciddi problemlere sebep olmuştur(Kamil, 2004, s:319). 1755 yılında İstanbul'u açlık sarmaya başlamış, bütün gözler Karadeniz'den gelecek olan lakin daha Boğaza bile giremeden batan buğday yüklü yetmiş gemiye yönelmiştir(Özkaya, 2008, s:328). Hava koşulları daha elverişli ve daha esnek olan Marmara limanları için bir ikmal sistemi düşünülmüştür. Tekirdağ-Rodosçuk'ta, Mısır'dan gelen pirinci ve Trakya'dan gelen tahıllı istendiği zaman hemen başkente gönderilmeye hazır tutmak için özel depolar yapılmıştır. Bursa, İstanbul'un için atölye hizmeti görmüştür(Faroqhi, 2004, s:623). Lakin İstanbul'a Ege limanlarından ikmalde tek izinlik sevkiyatların bulunmasından dolayı kontrollü olmuştur(Eyüp, 2001, s:11-12). Selanik'in İstanbul'a yönelmesin sebebi ekonomisi daha az ölçüde olması olmuştur(Faroqhi, 2004, s:623).

Blanchard, Osmanlı gemi inşa sanayi hakkında şöyle yazmaktadır(Blanchard, 1947, s:24-26): *"İstanbul'da hiç bir zaman marangoz kıtlığı hissedilmez. Deniz inşaatında yetişmiş teknisyenler, muharebelerde, kıyılarına yapılan alanlarda ele geçirilir ve icap ederse para ile tutulurdu. Bizzat korsanlar da bu hususta çok mükemmel fikirler verirlerdi. Venedikliler pek meşhur ustalar olmakla beraber, eserleri aynen taklit olunmazdı. İşte bundan dolayı Türk kadırgaları yelkenle daha yollu giderlerdi. Venedik Cumhuriyeti'nin kadırgalarından iki misli yelkenleri vardı. Sudan yukarı kısımları daha yüksek olduğundan ve daha az top taşıdıkları için Türk gemileri daha denizci idiler. Buna mukabil kürekle seyirde geri kalıyorlardı. Bu, taktik görüşlerindeki farktıdır. Fakat bu farklar olayın gidişatı üzerinde bir gün tesirlerini göstereceklerdir. O zaman her gemi, silah yönüyle kendi zafiyetini arkebuzlara karşı ok atmak suretiyle giderecektir. Padişah Bahriyesinin merkezi olan İstanbul'da bir tersane mevcuttur. Bu tersane ufak bir şey değildir. Bir tersanede kızaklar, havuzlar, çekek yerleri, civataları, demir aksamı, mermileri, gülleleri, ağaç kütüklerini, kürekleri, dümenleri, halatları, yelken ve direkleri, güherçileri, ziftleri, barutları koymak için mağazalar lazımdır. Ayrıca bunları yapacak olan dökümhaneler, demirleri ve topları yapan atölyeler vardır."*

Bu dönemde tersanedeki faaliyetler pek de örnek düzeyde değildir. Kapudanpaşaların sürekli değişmesinin ve maliyenin bozuk durumunun etkisi epeycedir. Bununla birlikte Venedikli balyos raporlarında, dikkatle denetlendiğinde kayda değer bir gemi yapım hızına ulaşılabileceği kabul ediliyor(Danışmend, 1961, s:553-562).

1734 de I. Mahmut Yeniçeri ocağından ümit keserek, okur-yazar ve disiplinli subay yetiştirmek amacıyla, Üsküdar'da Toptaşı'nda, daha sonra uzun yıllar akıl hastanesi olarak kullanılan binada "Humbarhane ve Mühendishane" adında bir okul açtırmıştır. Devlete daha sadık olan Boğaziçi Bostancı erlerinden uygun görülenleri ayırtarak burada eğitilmelerini emretmiştir. Okula bazı geometri araçları alınmış ve

zamanın matematikçisi Mehmet Sait Efendi geometri öğretmeni olarak atanmıştı. Ancak bu okulda Yeniçerilerin saldırısına hedef olmaktan kurtulamamış ve bir süre sonra kapanmıştı.

17. yüzyılda Unkapanı'ndaki depolar nüfusun artmasıyla yetmemeye başladığından, tersane yöresinde birkaç mahzen inşa ettiren Sultan I. Ahmet ve bunlara, 1758'de üç yeni ambar daha Sultan III. Mustafa döneminde eklendi(1798-1799). İki yeni tahıl ambarı Boğaz kıyısında, Paşa Limanı'nda inşa edildi. Gümrüğe tabi mallar için gümrük binalarında, hiç de azımsanmayacak büyüklükte ek depolar vardı. Yöreden gelen malların pek çoğu inşaat kerestesi, yakacak odun, çömlükler ve kiremit açık ortamda depolanıyordu(Hammer, 1966, s:56).

Donanmanın ihtiyacı olan reçine, kereste, yelken bezi, zift, katran, gibi maddeler eyaletlerden alınan gelirler arasında daima öncelik tanınırdı. Çanakale fabrikaları bezleri Karadeniz kıyıları keteni, İzmit yöresi Kavala demiri, çınar ve çam kerestesi, Eğriboz Adası katranı, sağlamlardı. Selanik Gelibolu ve İstanbul'da izabe fırınları, bronz top dökümhaneleri, çıpa(gemi demiri) için baruthaneler kuruldu. Tedarikteki sorunlar nedeniyle İstanbul'da ise daha ziyade kızılçam ve çam işleniyor bu da gemilerin kısa ömürlü olmasına neden oluyordu. Bütün bu nedenlerle birçok küçük işletme ve zanaatkar için işveren Tersâne-i Âmire büyük miktarlarda malzeme aldığı için genel liman işlerinde önemli rol oynuyordu(Müler, 1998, s:54-58).

Osmanlı sanayisinde bulunan Gemi inşa sanayisinin olan bir başka katkısı da, bu sanayiye ham madde sağlayan şehir, kasaba ve diğer yerleşim yerlerinin, devletin değişik yerlerine her zaman alternatif olanaklara sahip olunmuştur. Batılılaşma ve teknolojik alandaki gelişmelerin çoğunun Tanzimat sonrası Bahriye kanalı ile yurda girmesinin asıl nedeni, yerleşmiş bir alt yapının bulunması ve bu sanayide önceden beri mevcut olunmasıdır. Osmanlı denizciliğinin geleceği, sosyal hayat ve ekonomi üzerindeki etkilerini daha iyi anlayabilmek için, deniz harp tarihi uzmanı Ali Haydar Alpagut'un Gelibolu Tersanesi hakkında yazdıklarına bir göz atalım(Tarakçı, 2005 s:115-117).

*“Gelibolu'da halkın geçimi balıkçılığa dayandığından zaten öteden beri küçük tekneler yapılmaktaydı. İşe devlet el atınca, denizcilik birdenbire parladı. Ticaret gemilerine şimdi harp gemileri de ilave olduğundan tersane büyüdü, faaliyet arttı ve denizcilikle ilgili zanaatlar ilgi gördü. Gelibolu Tersanesinde yapılan gemiler artık Akdeniz ve Karadeniz'e gelip gidiyordu. Ancak coğrafi durum ne kadar uygun olursa olsun, ülkenin doğal serveti yardım etmezse, tersane kaynaksız kalarak ihtiyaçlarını dışardan temin mecburiyetine düşer ve bu mecburiyet gelişmesine mani olur. Kadirga Devrinde tersanenin en büyük ihtiyacı eğri ve kaplama yapılacak kereste ormanları ile yelken ve halat yapacak kenevir, pamuk mahsullerinin bol miktarda yetişmesiydi. Kalyon Devrinde, kereste ve keten ihtiyacı arttığı gibi, uzun yıllar seren yapılacak uzun ve düz boylu ağaç ihtiyacı baş gösterdi. Her iki devirde zincirlik ve çapalık demire gereksinim vardı. Vaktiyle Gelibolu'nun arkası bu ihtiyaçları karşılayacak kadar zengin ormanlarla örtülü idi. Yarımadanın kuzey dağlarına bu sebepten Koru Dağları derlerdi. Keten her tarafında, pamuk bazı taraflarda yetişirdi. Demir*

*de dışarıdan getiriliyordu. Bu uygun şartlar, bilhassa Kadırga Devrinde Gelibolu Tersanesini gelişmenin en yüksek noktasına çıkardı. Kalyon Devrinde, seren meselesi harp gemilerinin İstanbul Tersanesinde donatılmasını gerektirdi. Yine büyük ticaret gemileri Gelibolu'da yapılır ve donatılırdı.”*

Bir donanmanın yılın yarısını atıl bir durumda geçirmesinin en büyük sakıncası, personelin gemiye ve denize olan alışkanlığını kaybetmesidir. Bunun tekrar istenen düzeye çıkarılabilmesi için 3-4 ay gibi bir süre gerekir ki, Osmanlı Donanmasının harekât süresi Mayıs ayından Eylül'e kadar zaten tamamı 5 aydan oluşmaktaydı. Buna bağlı bir başka önemli konuda, İstanbul'a dönüşte izin verilen 1000-2000 kişinin 8 ay bedavadan maaşlarını almasıydı(Nutki, 1993, s:63).

Osmanlı dış ticaretinin genişlemesi 18. yüzyılın ortalarından itibaren bu tarihten önceki döneme oranla çok daha rahat kanıtlanabilir. Özellikle ihracatta bu patlama aşırı belirgindir: İzmir limanında kayıtlara 1770'lerle 1870'ler arasında on kata ulaşan bir cari değerlerde artış görülmektedir. Buna koşut olarak ithalat ta sekiz kat artmıştır(Kasaba, 1988-89, 4. Bölüm).

Kalyonların serenleriyle, yelkenlerine bakan ve yelkenleri açarak armaları muhafaza ile düzeni sağlayan Gabyar Sınıfı kuruldu. Bunun üzerine Natika Adaları halkından ücretli Gabyar alındı. Bu durumda, 1770'te kaptan-ı deryalığa atanan Gazi Hasan Paşa'nın en acil görevi, yeni gemiler yaptırarak bu kayıplar' elden geldiğince çabuk gidermek olmuştu. Bu arada gemilerle birlikte eski yönetimin büyük kısmının, dolayısıyla da derinlemesine reformlara karşı olası direnişin ortadan kalkması, Hasan Paşa'nın lehineydi(Efendi, 1798, s:206).

Aynalıkavak Kasrı yöresinde yeni depo binaları ve gemilerin kalafatlanmasına yarayan tesisler vardı. Fransız elçisi Comte de Choiseul-Goum er'nin desteğiyle 1784'te iki Fransız gemi ustası ile birkaç zanaatkârı tersaneye getirmek mümkün oldu. Bazı güçlülere rağmen, bunların yönetiminde İngiliz v Fransız örneklerine uygun birkaç gemi ortaya çıktı; Rusların devam eden silahlanması ve yaklaşan savaş tehdidi karşısında 1787'de tersanedeki işçi sayısı da iyice artırıldı. Ege ve Karadeniz'deki başka tersanelerde de ek gemiler inşa edildiğinden 1784'te donanma 22 yeni muhribe ve 15 firkateyn yaptırıldı. Sıkıntının büyüğü daha iyi eğitilmiş mürettebata ihtiyaç vardı. 0 zamana kadar Galata'nın liman semtlerinden toplanan mürettebat yerine bu sefer Ege ve Pontus'un kıyı bölgelerinden gemici personel getirilmiştir. Kapudan paşanın kendi olanaklarıyla tersanenin hemen doğusuna donanma askerleri için yaptırdığı yeni kışlaya yerleştirildiler. 19 yy. ortalarında hayli sağlıksız bir yer sayılıyordu(Pingaud, 1887, s:101) ve (Kömürcüyan No:215, H.28 Şevval 1196-M.6 Ekim 1782; BOA. s:215).”

Macar-Fransız Baronu F. de Tott'un gayretleriyle henüz 1773'te kurulmuş olan bir matematik okulu(Mekteb-i Riyaziyye) 1776'da mühendis okuluna(Hendese Odası) dönüştürüldü. Başlangıçta tersanenin kenarında bulunan bu okul, 1783'te bahriye okulu Mühendis hine-i Bahri-i Hümm olarak tersaneye taşındı. Okul kısa süre sonra genişletildi ve 1784'te Mühendishane binasına yerleştirildi, Ancak bu bina 1821 'de bir yangınla tahrip oldu; (1834 ve tekrar 1848'te bu kez Heybeliada'ya nakledildi. Ticaret gemilerinin mürettebatı, 19. yüzyıla kadar alışlageldi gibi, genellikle kendileri yapmak zorunda

oldukları halde, hasar görmüş gemilerde küçük onarımlar yapabilen “seyyar” gemi marangozları ve bazı dalgıçlar da vardı(Gencer, 1976/77, s:19).

18. yüzyılın ilk yarısına ait bazı anlatımlara göre Kızkulesi de benzer donanımlarla (üzerinde çok sayıda fitil bulunan yağ fiçisi) fenere dönüştürüldüğü ve 19. yüzyıl başlarına kadar o şekilde kullanılmıştır. Sultan III. Osman (1754-57) dönemindeki bir gemi kazasının ardından Ahırkapı’da yeni bir fener inşa edildiğini belgelerde raslıyoruz. İstanbul’un fethinden günümüze kadar, Kasımpaşa bölgesinde, toplam beş adet Divanhane binası inşa edilmiştir. Derya Beylerinin, Kaptan Paşaların ya da Bahriye Nazırlarının görevlerini İstanbul’da sürdürdükleri sırada buldukları, icra ve karar yeri bu binalardı. Bahriyeye yönelik faaliyetlerin merkez olarak kullanıldığı bu yer, Osmanlı denizciliğinin beyin merkezi olarak da kabul edilebilir(Gencer, 1986, s:24-33).

Osmanlı dış ticaretinin genişlemesi 18. yüzyılın ortalarından itibaren bu tarihten önceki döneme oranla çok daha rahat kanıtlanabilir. Özellikle ihracatta bu patlama aşırı belirgindir: İzmir limanında kayıtlara 1770’lerle 1870’ler arasında on kata ulaşan bir cari değerlerde artış görülmektedir. Buna koşut olarak ithalat ta sekiz kat artmıştır(Kasaba, 1988-89, 4. Bölüm).

Kasımpaşa’daki Kalyoncu Kışlası 1782’de, tamamlanıp bu kışlaya da kalyoncular konduktan sonra, kalyoncu çavuşları, tersane sorumluluk sahası içinde bulunan Galata, Beyoğlu ve Kasımpaşa semtlerindeki asayişin temininden de sorumlu oldular. İstanbul limanında 1823-1824 yılında da 500-600 birim olarak kayda geçen Avusturya gemilerinin sayısının toplamı Fransızlar ile İngilizlerin gemilerinin toplamından fazlaydı. Adı sayılan devletlere ek küçük çapta Sardunya, Hollanda, Rusya, İsveç ve Napoli 1840’lardan itibaren İstanbul’un gemi trafiğine Belçika’da katılıyordu; bu arada artık Yunanlıların mülkiyetindeki birçok gemide Rus bandırasını kullanıyordu. Fransızların konumunun zayıflamasından yararlanan Yunanlılar ve Osmanlı donanma idaresinde bulunan Rum memurlardan da güç almaktadır(Ünlü, 2006, s:132-133).

#### **4.EGE DENİZİNDE LİMAN KENTLERİ VE DENİZ TİCARETİ**

Eski çağlarda “ Dünyanın merkezi” olarak kabul edilen Akdeniz’in bir bölümü olarak kabul edilen Ege Denizi, 1538 bir Osmanlı gölü haline yılında Rodos’un fethi ile dönüşmüştü 1820 yılına kadar Osmanlı’nın olmaya devam etmiştir. Lakin Midilli’nin idari yapısı ise daha farklı bir şekilde gelişme göstermişti. İstanbul’un fethi zamanında 3.000 duka altın haraca/vergiye bağlanmış olan bu adada Cenevizli Dorino Gattilusio hükümünü sürmekteydi. Dorino Gattilusio ölümünden sonra başa geçen oğlu Domenico zamanında (1455) vergi 7.000 dukaya çıkarılmıştır. Ancak kardeşi Nikola tarafından katledilen ve halkın Nikola’dan memnun olmaması, ayrıca Katalan korsanların adaya yerleşip burayı merkez olarak kullanmaları, bunlar ile birlikte stratejik önemi sebebiyle 1462 yılında Mahmut Paşa’nın komutasındaki Osmanlı donanması kısa süre sonra kuşatma ile burayı ele geçirmiştir. Bu bölge savaşla alındığı için bütün tasarruf hakkı Osmanlı’ya aitti(Özman, 1986, s:197).

1462’de Midilli’nin ele geçirilişi sonucunda geride Anadolu’nun Ege kıyılarına yakın Sisam, Sakız ve şövalyelerin elindeki Rodos ve etraflarında ki adalar kalmıştır.

Sakız Cenevizli Guistiniani ailesinin elinde olarak daha evvel I. Mehmed ve II. Murad'a vergi verdikleri için fetihten sonra da aynı halinde kalınmıştır. 6.000 duka vermek şartıyla buraya el sürmemişlerdir. Daha sonraları ise bu tutar daha da yükseltilmiştir. Rodos ve civarındaki adalara sahip olan ve II. Mehmed'in 1480'de buraya yönelik seferine başarı ile karşı çıkan şövalyeler ise, Rodos 1522'de Kanuni Sultan Süleyman'ın Rodos kuşatması sonucunda buradan sürüldüler. Etrafındaki adalar Osmanlı himayesine girmiştir. İstanbul-Mısır arasındaki çok önemli olan ticarî deniz yolu hiç olmazsa Anadolu kıyılarından itibaren güvenliğe ulaşmayı başarmıştır. Rodos'un Osmanlı topraklarına girmesi, Osmanlıların Akdeniz üzerindeki siyaseti açısından belirleyici olmuştur. Rodos ile birlikte Herke, Sömbeki, İlyoz, İleki(İlyaki), İstanköy, İncirli(Nisyros), Kelemez gibi adalar üzerinde de Osmanlı hakimiyeti kuruldu(Bostan, 1992, s:96).

Girit'in fethedilmesi ile Ege Denizi Osmanlı'nın iç denizi haline gelmiştir (1669). İstanbul'un alınmasının hemen ardından 1456'da başlayan Ege Denizi'ne sahip olma mücadelesi, 1715'de fethedilip 1718'de resmen Osmanlılara verilen İstandil Adası hariç, 1669'a kadar sürmüştür. Önceleri büyük oranda kadırgalara ve geleneksel yük gemilerine göre hazırlanmış gemi inşa programı, 17. Asrın ikinci yarısında yukarıda sözü geçtiği şekilde değişip böylelikle tersanenin imar yapısındaki değişikliğe sebep olmuştur. Kadırgalar Osmanlı donanmasının Ege'deki görevlerde vazgeçilmez niteliğini koruyan ve donanmanın belkemiğini oluşturmuştur.(Bostan, 1992, s:99).

17. yüzyılda Osmanlılar gemi inşasındaki gelişmelerin farkına varmamışlar, ve de zaten eskimiş olan gemileri ve mürettebatlarını ise savaşa hazır tutmamışlardır. Yeteneksiz Subay kadroları; yolsuzluk ve rüşvet hat safhada, disiplinsiz mürettebatta yaygındı. Bu yüzden 1768-1774 Baltık Denizi'nden çıkıp Akdeniz'e gelmiş olan bir grup Rus savaş gemisi Osmanlı-Rus savaşı sırasında, Temmuz 1770'te Çeşme önünde Osmanlı donanmasını yok etmeyi başardı(Gülen, 2001, s:77).

1770'de Osmanlı'nın Çeşme'de uğradığı ağır yenilgi sonucunda donanmada meydana gelen değişiklikler ile Sultan III. Selim emri ile 1207/1792 yılında başlayan reformlar, ileriki yıllarda tersane içerisinde bir yandan tersane ve donanmanın örgütlenişlerinde, öte yandan da hayli imar değişikliğine de önemli değişikliklere sebep oldu. Kapudan Paşanın emrindeki bu zaman dilimi içerisinde her ikisi de ve onun altında da çeşitli alanlardan sorumlu titizlikle kademelendirilmiş makamlar vardı. Bunlar arasında Tersane Emmini(tersane işletmesinin yöneticisi olarak) ve bir dizi yüksek memur hemen onun altında da yer alıyordu. Tersanedeki düzenden Liman Reisi, limandaki düzenden ise Liman Nazırı sorumluydu(Uzunçarşılı, 1988, s:428). Liman bölgesinde denetleme görevleri ise Bostancıbaşı sahipti(Uzunçarşılı, 1948, s:465-484).

1779 yılında Rum tacirleri, gemilerine Rus bayrağı çekme ve Rus Konsolosluğunun koruyuculuğundan yararlanma ayrıcalığını da elde ettiler. Tıpkı bu gün Amerika ve Avustralya'da yaşayan Rumların "çifte vatandaşlık" statüsünden yararlanmaları gibidir. İzmir'in tarihinde önemli bir açılma 17. yüzyılın ilk yarısındaki dönemde oldu. Sık sık İzmir'e gelen gezginler bu yıllarda ticaret faaliyetleriyle kaynayan bir şehri betimlediler. Bir Fransız gezgini 1630'da şunları yazar: Büyük çapta bir ticaret var. İpek, yün, tiftik, deri, pamuk, Doğu Akdeniz'in her yerinden her çeşit mal



İzmir'e getiriliyor. İzmir'den başka tüccarların daha fazla kâr edebildiği bir kent yok(Bilal, 1976, s:XIII-XIV).

Bu yıllardaki ticaretin açılması etkileyici olması, İzmir ve çevresindeki üretim etkinliklerinin Avrupa pazarıyla bağ kurmasını içermemektedir. Ne yazık ki İzmir 1650 ile 1750 arasındaki asır içinde Avrupa'nın Asya'yla ticaretinde bir konak olmaktan fazlası olamamıştır. Bu dönemin İzmir limanında alınıp satılan malların büyük bölümü örneğin Ankara tiftiği, İran ipeği ve Asya'dan gelen değerli mallar, Anadolu'nun Batı bölgesi dışından doğal kökboyası gibi ürünler İzmir'den ihraç edilen malların listesinde ilk sıraya yükselecektir. Ancak 18. Yüzyılda Batı Anadolu'da üretilen meyve, halı, ham pamuk, getiriliyordu. İzmir'in büyümesine yol açan ilk ivme, hem Doğu Akdeniz hem de Batı Avrupa'daki birtakım olağandışı gelişmeleri birleştiren özgül bir konjonktürün ürünüydü. Ne ki, bu koşullar çok uzun sürmedi; ticaret odağı Ümit Burnu ve Baltık Denizi'ne, yani Atlantik Okyanusu'na kayarak Akdeniz limanlarının, özellikle zorunlu ihtiyaç maddeleri ticaretindeki görelî önemini azalttı. İzmir ve çevresindeki çeşitli gruplar, bölgeye ait ipek ticaretinde her açıdan denetleyici bir konumda olan Ermeni tüccarlar geliyordu. Daha fazla değilse en az onlar kadar önemli bir diğer grup da, İzmir gümrük gelirlerinin değişmez mültezimleri olan Yahudi bankerlerdi(Kasaba, 1988, s:215-228).

İzmir 17. ve 18. yüzyıllarda, ticaretin ve refahın çekim merkezi olmak dışında, iç bölgelerdeki çeşitli grupların bitmek bilmez saldırılarının da hedefi durumundaydı. Bunlardan bazıları yerel beylik kurmak peşindeki hanedanlar, bazıları hoşnutsuz memurlar, kimileri de paralı askerlerdi. Hemen hemen aralıksız sürdürdükleri saldırılar sebebiyle bu yıllar boyunca bölgede iç bölgelerin güvenliğini yok ettiği gibi, belki de bölgedeki üretimin yeni doğmakta olan dünya ekonomisiyle bütünleşmesini geciktirdi. Ayrıca bu eşkıyalar zenginliğin bölüşülmesi konusunda yararlı bir işlev gördüler. Yağma, adam kaçıрма, soygun, bazen de yalnızca yer değiştirmeler yoluyla İzmir'de biriken zenginliğe el koydular, Ege kıyılarının ve daha geniş bir alanın iç bölgelerinde yaşayan çok sayıda kişiyi bu zenginlikten yaralanabildiler. Yaklaşık 18. yüzyılın ortalarında İzmir tarihindeki ikinci büyüme evresi başladı ve 19. yüzyılın son çeyreğine dek hiç kesintiye uğramaksızın sürdü(Kasaba, 1988, s:215-228).

18. yüzyılın ikinci yarısı, bu Avrupa sistemindeki ikinci gelişme dalgasının başlangıcına denk düşmekteydi. İlk uzun dalga, Osmanlı İmparatorluğu'nun batı kesimlerini Asya'dan yapılan transit ticaretinde önemli bir geçit noktası olarak geliştirirken, ikinci dalga, bu alanları tarım ürünleri ve hammadde kaynaklarına dönüştürerek Avrupa'yla yapısal olarak bütünleştirdi.

## **5.AKDENİZ'DE LİMAN KENTLERİ VE DENİZ TİCARETİ**

Batı Akdeniz'e her yıl giden bir Donanmanın Güney ve Batı Anadolu ile Mora'da ve Kuzey Afrika kıyılarında en azından harekât üssü, ama özellikle ana üs niteliğinde üslere sahip olması gerekirken, bu yapılmamıştır. Her yıl fazladan yapılan yüzlerce millik yol, para, zaman ve emek kaybettirmiştir. Hiç kuşkusuz bu durum, deniz ticaretinin korunmasına hizmet eden bir yöntem değildir. Kalyonların donanmada çokça olması için girişilen birkaç teşebbüsün hâkim kalmasından sonra, kalyonlar 1682 tarihinde kati olarak kabul edilmiştir. Artık Osmanlı donanmasında fazla miktarda kalyon bulunmaya başlamıştır. Venediklilerin Akdeniz'de yarım asra yakın bir zaman

elde ettikleri üstünlük ellerinden alınmıştır. Osmanlı donanması, 1770 senesinde meydana gelen Çeşme muharebesine kadar 80 sene müddetle Akdeniz hâkimiyetini tekrar elinde tutmuştur. 1717 senesinden 1770 senesine gelinceye kadar 50 seneyi aşkın bir müddet zarfında Türk donanması harp görmemiştir. Akdeniz'de seyreden büyük gemilerin sayısı da az değildi; Evliya Çelebi 600 kalyon ve 2.000 Şayka ile Karamürsel olduğunu belirtmektedir(Çelebi, 2003, s:199).

Fatih zamanından başlayarak Osmanlı Devleti, doğu Akdeniz'deki Venedik ve Ceneviz deniz ticaretine öldürücü darbeler yapmış, buralardan boşalan yerin öncelikli olarak Osmanlı Rumlarınca doldurulmasının yolunu açmıştı. Savaşlarda Osmanlı yönetimi Türk-Müslüman halkını kullanıyor, ticaret işlerini ise daha çok Rumlara veriyordu. İstanbul'un 1671-1675'te Marsilya'nın ticaret hacmi içinde hakkı yüzde 8 düzeylerindeyken, 1700-1720 yıllarında yüzde 12'ye yükseldi; bununla birlikte İstanbul, İzmir ve İskenderiye'den sonra Lübnan-Suriye limanlarından önce, üçüncü sırada yer alır hale geldi. Bu konum, şehirde ki yerleşik Fransız ticarethanelerinin sayısına da yansdı: 1790'da Ticarethaneler yeniden on bire yükseldi; Hollanda ve İngiliz ticarethanelerinden (ikişer) büyük farkla öndeydi. 1673'ten itibaren Fransız gemilerinin İskenderiye ile İstanbul arasında sefer yapmasına izin verildikten sonra, yenilenen Kapitülasyonlarla bu gemilere 1740'ta normal deniz ticaretinin yanında, Osmanlı İmparatorluğu için de ticari sefer hakkı verildi. Yeniden bağımsızlığını kazanan, yoğun Napoli Krallığı'nın 1734'te ticaret ve gemiciliği genişletme çalışmalarına taslıyoruz. 1740'ta Osmanlı devletiyle bir anlaşma imzalayıp sonraki yıllar da Doğu Akdeniz ticaretinin önemlice bölümlerini İstanbul üzerinden yürütmüştür. 1748'ten itibaren bu ticaretin kapsamı Ragusanın Doğu Akdeniz ticaretine geri dönmesiyle belirgin ölçüde daraldı. Ticaret odağı Baltık Denizi ve Ümit Burnu'na, yani Atlantik Okyanusu'na kaymıştır. Zorunlu ihtiyaç maddeleri ticaretindeki Akdeniz limanlarının görevinin önemini azaltılmıştır. İzmir ve çevresindeki çeşitli gruplar, bölgeye ait ipek ticaretinde her açıdan denetleyici bir konumda olan Ermeni tüccarlar geliyordu. İzmir gümrük gelirlerinin değişmez mültezimleri olan Yahudi bankerlerden oluşmaktaydı(Müler, 1998, s: Simon, Contribution, s. 986 vd.). İzmir gümrüğünün yıllık 210,000 altın karşılığı iltizama verildiğini tahmin etmekteydi(Çelebi, 2003, s:88).

Avrupa devletlerinde denizcilik, fenni bir şekilde ilerlemekte olduğundan günün birinde Osmanlı donanmasının elim bir vaziyete düşeceği tabii idi. 1768 senesinde başlayan Osmanlı-Rus harbini müteakip bu tehlike gelip çattı. 1770'de Rusların on beş kapak ve altı firkateyn ve diğer hafif gemilerden oluşan bir filosu bulunmaktaydı. Baltık denizinden kalkarak, İngiltere'ye uğrayabiliyordu. Kaptan-ı Derya Hüsamettin Paşa kumandasında ve adet olarak Rus donanmasından üstün Osmanlı donanması Akdeniz'e açılmıştır. Koyun adaları mevkiinde yapılan bir muharebeden sonra Çeşme limanına girmiş ve bu sırada İngilizlerin tavsiyesi ile limana sevk edilen ateş kayıkları tarafından Osmanlı donanması yakılmış ve Çanakkale Boğazı düşman donanmasının girmesine açık kalmıştı(Denizcilik Gücü Sempozyumu 1998, s:19).

17. yüzyıl sonuna doğru Fransız-Osmanlı ilişkilerinin düzelmesiyle, Fransız gemileri de yatırımcılar için hayli kazançlı olan İskenderiye-İstanbul hattında sefer yapabiliyordu. Hollanda gemileri de bu hatta faaliyet göstermiştir. Osmanlı malları taşıyan bir geminin kaybolması ve Osmanlı'nın yüklüce tazminat talebinde bulunmasından sonra, Hollanda makamları Osmanlı mallarının taşınmasını

yasaklamıştır. 17. yüzyıl boyunca zaman zaman Venedik ve İngiliz gemileri de bu hat üzerinde sefer yapmış olduğunu görüyoruz(Mantran, 1990 s. 194-491).

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki deniz ulaşımı, dolayısıyla da deniz ticaret hacmi hakkında ek bilgiler, korsanlık faaliyetleri hakkındaki sayısı kabarık raporlardan edinilebilir. Raporlar gerçi çoğunlukla Batı Akdeniz'de faaliyet gösteren Kuzey Afrikalı korsanlardan söz ediyor, ama Doğu Akdeniz bölgesinde dolaşan Hıristiyan, Müslüman korsanlara ait gemilere ve Hıristiyan devletlerin(İspanya, Toskana, Malta vb.) büyükçe donanma birimlerine de değiniyor. Bu arada da düşman kavramı o sıradaki genel siyasi "iklim" uyarınca değişiyor, güçlü Hıristiyan devletlerin bazen biri, bazen diğer' Osmanlı'nın "düşmanı" oluyordu(Kissling, 1969, s:155).

Büyük ölçüde bu tür ticaret olarak yürütülen korsanlığın kapsamının 18. yüzyıldaki genişliğini, bir kaptanın 1739-1741 yıllarına ait seyir defterinden ulaşıyor. Burada, İstanbul'dan Napoli'ye pamuk ve başka mallar götürmekte olan bir Rum teknesinden de söz edilmektedir. 1713'te donanmanın ıslahı sırasında, İskenderiye'ye gidecek büyük gemiler limanda tutulacak ve toplarla donatılacaktı. Elimizde 1782 yılına ait İskenderiye ile İstanbul arasındaki gemi trafiği hakkında rakamlar var; bunlara göre 82 gemiden 42'si Osmanlı ve 40'ı çeşitli Avrupa ülkelerinin bandırasıyla ticari çalışma yapabilmekteydi(Kurat, 1953, s:196-204).

1770 senesinde Çeşme faciası yeni bir Türk denizcisinin tarih sahnesine çıkmasına vesile olmuştur. Bu zat bilahare Kaptan-ı Derya olan Cezayirli Gazi Hasan Paşa'dır. Netice olarak, Çeşme faciası, Osmanlı gemiciliğinin modern bir şekilde teşkili için hükümeti uyandırmış, bilahare bahriye mektebi açılmış, gemi inşa faaliyeti artmış ve gemi personeli, özellikle, kalyoncular bir nizam altına alınarak, Kasımpaşa'da yaptırılan kışlalarında ikametleri sağlanmıştır. Ancak büyük darbe alan Osmanlı donanması bir daha eski güçlü haline gelememiştir. Çeşme baskınında yapılan hatalardan ders alınıp giderilmeye çalışılmış olmasına rağmen devletin her kademesinde görülmeye başlayan bozulma nedeni ile devlet çökmeye başlarken donanma da gücünü hızla kaybetmekte ve üç kıta üzerinde kurulu imparatorluk topraklarında devletin kontrol ve otoritesi kaybolmaktaydı(Denizcilik Gücü Sempozyumu, s:5-9). III. Mustafa'nın girişimiyle 1773 yılında, Tersane'de bir göz oda içerisinde "Mühendishane-i Bahri" kurulmuştur(Çoker, 1994, s:120-123).

## 6.OSMANLI NEHİR VE GÖLLER'İNDE TİCARİ FAALİYETLER

Tuna Nehri; 2850 Km'lik uzunluğu, 6500 m.' lik debisi ve 817000 Km'lik havzası ile Avrupa'nın ikinci büyüklükteki akarsuyudur. Bulgaristan, Romanya, Sırbistan, Macaristan ve Avusturya'nın suyolu ulaştırması yönün den faydalandıkları ve birbirleri ile iletişim kurdukları bu nehir, tarihin her döneminde sulama, enerji ve ulaştırma konularında menfaat / hükümlerlik mücadelesine sahne olmuştur. Bu gün Main ve Sen nehirlerinin birleştirilmesi ile Tuna Main Kanalı Karadeniz'i Atlas Okyanusu'na bağlayarak bu nehrin stratejik değerini bir kat daha arttırmıştır. Tuna nehrini Demirkapı Boğazı'nda doğal bir engel tıkadığından ve yalnız küçük teknelerin geçmesine izin verdiği için, Osmanlılar için ticari açıdan Tuna'nın yalnız Demirkapı'nın aşağısında kalan çığırı İstanbul'a tahıl nakliyatı için uygun olmuştur(Faroqhi, 2004, s:611).

Ülkemizden çıkarak Basra Körfezi'nde denize dökülen iki nehirden Dicle, 523

km'si ülkemizde olmak üzere 1900 Km uzunluğu ve 629 m<sup>3</sup>/san debiye. Fırat 1261 km'si ülkemizde olmak üzere 2800 Km uzunluğunu ve 909 m<sup>3</sup>/san debiye sahiptirler. Bu iki nehir ki kısaca Mezopotamya olarak biline bölgenin tarihinde çok önemli rol oynamıştır. Ulaştırma, sulama ve enerji konularında bitmez tükenmez kaynağı ile bölgenin sosyal, kültürel ve ekonomik yapısında büyük etkileri olmaktadır. Osmanlı Devleti'nin Basra ve havalisini muhafaza için deniz gücü oluşturması XVI. yy'ın ikinci yarısından itibaren(Bağdat'ın fethi 1534) başlar. Bu maksatla Fırat nehri üzerinde bulunan Birecik'te tersane kurarak gemi inşa faaliyetlerine başlar, daha sonra nehir ulaştırmasının emniyet ve güvenliği için küçük bir askeri filo kurar. Bağdat Valisi Daltaban Mustafa Paşa'nın zamanında(1701) Şat Kaptanlığı adı ile Dicle ve Fırat'tan sorumlu bir kaptanlık kurularak başına Tuna Kaptanı Aşçı Mehmet Paşa getirilmiştir. Bu suretle Halep'ten gelerek Birecik'te toplanan ticari mallar, Birecik Emni tarafından gerekli vergileri alındıktan sonra nehir yolu ile Basra Körfezi'ne gönderilir. Dolayısı ile Akdeniz'in Hint Okyanusu bağlantısı kurulmuş olur. Taşımalar nehirlerin derinlik ve coğrafi durumlarına göre şişirilmiş hayvan derilerinden yapılmış sallar (kelek), kayık ve altı düz tekneler ile yapılmaktadır(Güngen, 1999, s:22-88).

Osmanlı kara ve deniz yolları ile bir pazar sistemi oluşturmamış olsa bile (çağdaş ekonomi ilkelerinden segmetasyon ile uyumlu bir şekilde) bir ekonomi alanı oluşturmuştur(Özveren, 2001, s. 11-12). Osmanlı İmparatorluğu'nun İstanbul'da ticaret ile ilgili olarak denizyolu bağlantıları kapsamında ticari iskeleleri ve karayolu bağlantıları kapsamında yol şebekeleri oluşturmaya çalışılmıştır.

### **Sonuç**

Deniz tarihimiz içinde özellikle deniz ticaret tarihimiz ile ilgili çalışmalar ve eserlerin az olduğunu vurgulamak isterim. Akademik çalışmaların yetersizliği tarihsel açıdan "Tarih tekerrürden ibarettir" sözünü ön plana getirmektedir. Deniz alakalı eğitim sisteminde, birçok işletmeler ve iktisadi kuruluşlar karşılaştıkları sorunların benzer olması sebebiyle, akademik yayınların yetersizliği konusunda yapılan kongreler ile toplantılarda dile getirmektedirler. Akademisyenlere çok geniş alan sağlayan deniz ticaret tarihi ve özellikle deniz tarihi konularında birçok Osmanlı arşivleri, Kayıtlı defterler, Kayıtlı belgelerle zengin kaynakça oluşturmaktadır. Başbakanlık Osmanlı Arşivleri, İstanbul Beşiktaş semtinde bulunan Deniz Müzesi Arşivleri, birinci el kaynakçalarını oluşturacak arşiv belgeleri sunmaktadır.

İnsanlık tarihi boyunca denizlerden faydalanma sürekli bir faaliyet ola gelmiş ve bundan sonrada olmaya devam edecektir. Devletlerin denizle olan ilişkilerinin temelini; ekonomik çıkarlar ve güvenlik ihtiyaçları oluşturmaktadır. Başlangıçta salt deniz ticaretine dayanan ekonomik çıkarlar, giderek deniz içi ve deniz dibi canlı ve cansız kaynakları da içerecek şekilde genişlemiş ve bu durum devletlerarasındaki ilişkilerde ve uluslararası hukukta radikal değişiklikler meydana getirmiştir.

Denizcilik bir gelenek işidir ve bu geleneğin kazanılması uzun yıllar gerektirir. Denizcilik geleneği uzun vadeli devlet politikaları ve küçük yaştan başlayan yaygın bir denizcilik eğitimi yanında, denizcilikle uğraşanların maddi olarak denizin nimetlerinden istifadesi ile mümkün olabilir. Bunu sağlayamayan ülkeler, zaman zaman deniz gücü mücadelesinde başarılı olsalar bile, bu başarılar daima geçici olmuştur. Güçlü bir Deniz Gücüne sahip olmak, güçlü bir devlet olmak genellikle yeterli olamamaktadır. Gerek bu

gücün idamesi, gerekse ulusal çıkarlar paralelinde kullanılması, denizcilik vizyonuna sahip kararlı ve bilgili devlet adamlarına ve yönetimlerine sahip olmayı gerektirmektedir. Türkiye'nin bir kıyı devleti ve jeostratejik deniz konumu yönüyle, ivedilikle uygulanması gereken bir husustur. Denizcilik bilincinin geliştirilmesi ve denizin sevdirmesi için bugün ülkemizde uygulanan politikalar son derece yetersizdir. İlkokullarda verilecek basit bir deniz eğitimi bile çok şey değiştirebilecek yeni nesillerimize denizi sevdirmemiz için imkân sağlayacaktır.

Deniz tarihimizden dersler çıkararak, denizcilikle ilgili yasalar, tüzükler, yönetmelikler hızla güncellenip çağdaş hale getirilmelidir. Bunların çağın koşullarına, atılım içindeki bir ekonominin ve deniz ticaretinin dinamiğine göre yenilenmeleri gerekiyor. Denizciliğimizin yönetilmesinde ve yönlendirilmesinde dünya ve ülke gerçeklerine uygun düşen, çağdaş yönetimlerin belirlenip uygulamaya konulması kaçınılmazlık göstermektedir.

## KAYNAKLAR

- BAYKARA, Tuncer (1974) İzmir Şehri ve Tarihi İzmir, Ege Üniversitesi, İzmir.
- BLANCHARD, Alb.(1947), Şerefli Kadırgalar Devrinde Türk Bahriyesi, Deniz Basımevi, İstanbul.
- BOSTAN, İdris(1992), Kadırga'dan Kalyon'a, XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisinin Değişimi, Tersane-i Amire'de Gemi İnşa Faaliyetleri, Türkler ve Denizcilik, Makale. TTK,
- BODE, A.(1979 s. 345), Die Flottpolitik Katharinas II. und die Konflikte mit Schweden und der Turkei (1768-1792), Deutschland.
- ÇOKER Fahri (1994), Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler, Ankara, Dz.K.K. Basımevi, , s.120-123.
- ÇELEBİ Evliya (2003), Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi, 1. baskı, Yapı Kredi Yayınları, s. 199. İstanbul.
- DANIŞMEND, İsmail, Hami(1961), İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi, 3, s. 553-562, Sümer Kitapevi, İstanbul.
- Denizcilik Gücü Sempozyumu 1998, Deniz Harp Akademisi, HAK Basımevi, , s. 19, İstanbul.
- Der Wagneresellen E.Ch. (1843), Döbel Wanderungen im Morgenlande, yay. L. Storch, 2 cilt, I, s. 105 Gotha,
- EFENDİ, Mahmut, Raif(1798), Tableau de nouvcax Reglements de l'Empire Ottoman, yeni basımı: s. 206, İstanbul.
- FAROQHİ, Suraiya "Krizler ve Değişim", Halil İnalçık ve Donald Quataert (Editörler), Osmanlı imparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, Cilt 2 1600-1914, Eren Yayıncılık Ltd. Şti., İstanbul, 2004, s. 543-884.

GENCER, Ali İhsan(1976/77), Gülen Bahriyemiz, Tarih Enstitüsü Dergisi 7/8, , 412-417; s. 19, Ankara.

GENCER Ali İhsan(1986), "Türkiye'de Denizcilik ve Türklerin Denizciliğe Verdiği Önem", İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu Bildirisi, Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları, Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789-1867), İstanbul.

GÜLEN, Nejat(2001) "Şanlı Bahriyemiz", "Türk Bahriyesinin İkiyüz Yıllık Tarihçesi 1773-1973", Kastaş Yayınları, 2. baskı, İstanbul.

GÜNGEN Coşkun(1999), XVI. Yüzyılda Osmanlı Denizciliği, Dz.K.K. 1997 "Denizci İnsan Gücü", Deniz Kuvvetleri Der. Ankara.

Hammer (1966), Devlet-i Osmaniye Tarihi, Çev. Mehmed Ata, 1330, IV, 51-56. Osmanlı Devleti Tarihi Cilt I ve II, Milliyet, İstanbul.

IMBER, C.(1986), Bulletin of the SehnoI of Oriental and African Studies, 49, s. 398

KAMİL Şevket (2004), "İstanbul: Şehir ve Medeniyet", Klasik Yayınevi, s. 319, İstanbul

KALA, Ahmet (Editör), Osmanlı ve Türk Dünyası Belgesel Veri Tabanı: OTÜRKDİJİTAL (OTD), Osmanlı ve Türk Dünyası Araştırmaları Merkezi: OTAM, Dijital Yayın, İstanbul 2003. İstanbul Külliyyatı I. İstanbul Ahkam Defterleri İstanbul Esnaf Tarihi I.ve 2, İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Yayınları, İstanbul, 1997.

KASABA, Reşat (1988). The Ottoman Eupire and the World-Economy: The Nineteenth Century Albany: SUNY Press. "Was there a Compradore Bourgeoisie in Mid Ninetcenth Century Western Anatolia" Review X1,2, Spr, 215-28, 3-4 bölümler.

KÖMÜRCÜYAN Çelebi, Jean de Thévenot, ..... No:215, H.28 Şevval 1196-M.6 Ekim 1782; BOA.s. 215.

KURAT, A.W.(1953), The Despatches of Robert Sutton, s. 196-204.

MANTRAN, Robert (1987), "18. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ticaretin Değişmesi", Çeviren Zeki Arıkan, Tarih İncelemeleri Dergisi, s.188-197.

MANTRAN, Robert (1990), 17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul: Kurumsal, İktisadi Toplumsal Tarih Denemesi, Cilt 2, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

NUTKİ, Süleyman(1993), Muharebat-ı Bahriye-i Osmaniye, Dz.K.K., s. 63 İstanbul.

ÖZMAN M.Aydoğan(1986), "Lozan Andlaşmalarında Ege Adalarının Hukuki Statüsü", Ege'de Deniz Sorunları Semineri, A.Ü.S.B.F. Yayınları, No:552, s. 197, Ankara.

ÖZKAYA Yücel(2008), "18. Yüzyılda Osmanlı Toplumunu", Yapı Kredi Yayınları, İstanbul,

ÖZVEREN Eyüp(2001), "Black Sea and The Gram Provisioning of Istanbul: Imperial Legacies in Retrospect", s.11-12

PERTUSIER, Ch.(1815), Promenades dans Constantinople et sur les Rives du Bosphore, 2 cilt, II, s.86, Paris.

PHYLLİS Deane(1988), Çev. Tevfik Güran, İlk Sanayi İnkılabı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, ss. 63 -64, 155, Ankara.

PİNGAUD, L.(1887), Choiseul Gouffier La France en Orient sons Louis XVI, s. 101, Paris.

RYCAUT P.(1668), History Of The Present State Of The Ottoman Empire, Londra”, s: 213, Londra.

ŞİMŞİR, Bilal(1976), “Ege Sorunu”, Cilt 1, TTK, s. XIII-XIV, Ankara.

TARAKÇI Nejat(2005), Sömürgecilikten 21’inci Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi, Deniz Basımevi, İstanbul.

UZUNÇARŞILI, İ. Hakkı(1948) Osmanlı Devletinin Saray Teşkilatı, Türk Tarih Kurumu Yayınları VIII, s. 15, s. 465-484, Ankara.

UZUNÇARŞILI İ.Hakkı(1988), Osmanlı Devleti’nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı, Ankara  
ÜNLÜ, Rasim(2006), “Bahriyenin Haliç Serüveni, İstanbulun Fethinden Sonra Divanhane’ye İstanbul”, Mart, Deniz Basım Evi, İstanbul.

WİNER, Wolfgang, Müler(1998), “Bizans’tan Osmanlı’ya İstanbul Limanı” Çev. Erol Özbek, Tarih Vakfı Yayınları, 1 Baskı, İstanbul,

## ARŞİVLER

Deniz Müzesi Arşivi Beşiktaş / Yıldız.

Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)