|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Yayın Geliş Tarihi: 02-03-2020**  **Yayına Kabul Tarihi: 14-07-2020** | | **Mersin Üniversitesi**  **Denizcilik ve Lojistik Araştırmaları Dergisi** |
| ***Araştırma Makalesi*** | **Cilt:2 Sayı:1 Yıl:2020 Sayfa: 42-59**  **E-ISSN: 2687-6604** | |
|  | |  |
|  | |  |

**YUNAN DENİZ TİCARETİNİN GELİŞİMİNDE SİROS ADASI’NIN ROLÜ**

**Mehmet SAYA[[1]](#footnote-1)**

***ÖZET***

*Siros Adası’nın gelişimi, Yunanistan’ın kuruluş süreci olan 1820’li yıllarda savaş ortamından kaçan ve deniz ticareti alanındaki uzun bir geçmişiyle bilinen özellikle Sakız Adası’ndan gelenlerle başlamıştır. Adaya gelen tecrübeli iş gücünün oluşturduğu temeller üzerinde kısa sürede iyi bir sektör organizasyonu kurulmuştur. Siros Adası, iyi temellenmiş bu sektör organizasyonu sayesinde, yelkenli-ahşap gemi teknolojisinde Ege’nin ve Doğu Akdeniz’in en büyük gemi inşaa ve gemi tamir-bakım merkezi, deniz ticaret kavşağı, transit ticaret deposu, liman hizmetleri noktası olmuş ve bu pozisyonu onlarca yıl devam etmiştir. Ancak Sanayi Devrimi’nin yarattığı buharlı makine teknolojisinin denizcilik sektöründe neden olduğu yeni uygulamalardan dolayı Siros Adası’nın sunduğu birçok hizmet gereksiz hale gelmiştir. Siros’un etkili deniz ticaret lobisinin bütün girişimlerine rağmen adanın düşüşü durdurulamamış ve 19. yüzyılın sonuna doğru yeni bir deniz ticaret merkezi olarak parlayan Pire, Siros’un yerini almıştır. Bu çalışmanın amacı, Siros Adası’nın deniz ticaretindeki yükselişinin ve düşüşünün tarihsel sürecini mercek altına alarak adanın Yunan deniz ticaret tarihine yaptığı özel katkıyı incelemektir.*

***Anahtar Kelimeler:*** *Siros Adası, Denizcilik, Deniz Ticareti, Deniz Taşımacılığı, Gemi İnşaa,*

**THE ROLE OF SYROS ISLAND IN THE DEVELOPMENT OF GREEK MARITIME TRADE**

***ABSTRACT***

*The development of Syros Island had started with people who escape from the war atmosphere, especially those coming from Chios known with their long history in the field of maritime trade, in the establishment process of Greece in 1820’s.* *A well sector organization was established in a short time on the foundations formed by the experienced labour force coming to the island. Thanks to this well-established sector organization Syros Island had became Aegean’s and East Mediterranean’s biggest shipbuilding and center of ship repair-maintenance, mercant marine crossroad, depot for transit trade, port services point and this position had continued for decades. But, due to the new applications caused by the steam engine technology created by the Industrial Revolution in the maritime sector, many services provided by Syros Island had become unnecessary. Despite all the attempts of the effective maritime trade lobby of Syros, the island's decline could not be stopped and the Piraeus, which shines as a new maritime trade center towards the end of the 19th century, had replaced Syros. The aim of this study is to observe the historical process of the rise and decline of the Syros Island in the martime trade and to examine the island's special contribution to the history of Greek maritime trade.*

***Keywords:*** *Syros Island, Maritime, Maritime Trade, Shipping, Shipbuilding,*

**1. GİRİŞ**

Ege Denizi’nde 2000 takım adadan oluşan Kiklad Adaları’nın otuz üç tanesinde yerleşim söz konusudur. Bu adalar, 13. ve 19. yüzyıllar arasında hem Venedikliler hem de Osmanlılar tarafından fethedilmiş ve stratejik konumlarından dolayı ada sakinleri bin yıl denizcilikle uğraşmıştır (Harlaftis ve Theotokas, 2004: 233).

Siros Adası da Kiklad Adaları’nın adeta kalbi konumundadır. Yelkenli gemicilik döneminde yeni kurulan Yunanistan’ın transit ticaret merkezi ve deniz taşımacılığının ana aktarma noktası olmuştur (Pagratis, 2016: 364-365). Onlarca yıl denizcilik endüstrisiyle ilgili bütün alanlarda hizmet sunarak modern Yunanistan’ın özellikle ilk otuz yılında da bu önemli pozisyonunu ispatlamıştır (Harlaftis, 1991: 264).

Deniz ticaretiyle ilişkili her alanının birlikte gelişim serüveni açısından bakıldığında, gerekli şartların olgunlaşmasıyla beraber belirli bir lokasyonda bir sektör organizasyonunun nasıl gerçekleştiğini gösteren Siros Adası iyi örneklerden biri olarak deniz ticaret tarihindeki yerini almıştır.

Bu çalışma, Türkçe yazında çok az işlenen Yunan deniz ticaret tarihinin önemli bir dönemini işgal eden Siros Adası’nın rolünü, tarihsel süreç içerisinde gelişimini ve önemini kaybedişini neden-sonuç ilişkisi çerçevesinde irdelemektedir.

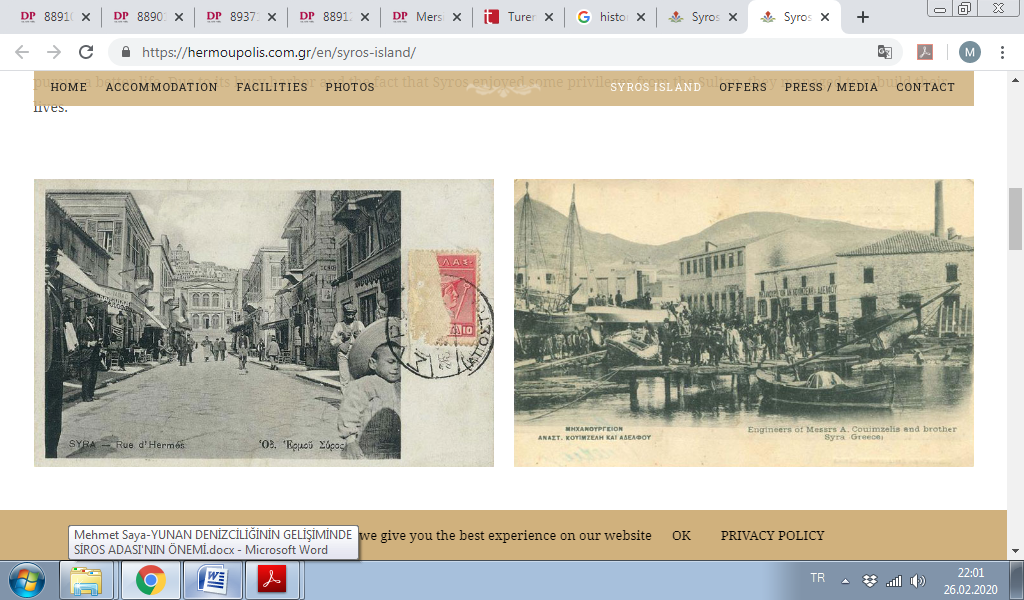
**2. SİROS ADASI’NIN GELİŞİM DİNAMİKLERİ**

Siros Adası’nın yelkenli gemicilik döneminde önemli bir deniz ticaret merkezi olmasında birçok dinamiğin etkisi söz konusudur. Bu dinamikler; adaya gelen insanların denizcilikle ilgili alanlarda deneyimli olması ve bu insanların kendileriyle beraber sermaye ve iş ağlarını adaya taşıması, adanın liman alt yapısının uygunluğu, adanın tersaneciliğe uygun korunaklı bir deniz alanına sahip olması, tamir-bakım işlerinde uzmanlaşma ve denizcilikle ilişkili bütün sektörlerin bir arada olması şeklinde sayılabilir.

**2.1. Deneyimli İnsan Kaynağı, Sermaye ve İş Ağları**

Siros Adası’nın gelişimi, Yunan Bağımsızlık Savaşı’nın yarattığı felaketten dolayı 1822’de Sakız Adası ve 1824’te İpsara Adası’ndan kaçan mültecilerin Siros Adası’nda Hermoupolis’i yeni bir kent olarak kurmasıyla başlamıştır (Delis, 2012: 350). Özellikle Sakız Adası’ndan gelenlerin uzun bir denizcilik geçmişi söz konusudur. Çünkü Sakız Adası, 1346-1566 dönemini kapsayan Ceneviz işgalinden sonra Doğu Akdeniz ülkelerinin ticaret rotası üzerinde önemli bir pozisyonda olmuştur. Bu önemli pozisyon sayesinde bu adada yaşayanlar ticarette, deniz taşımacılığında ve gemi inşasında tecrübe kazanmış ve bilgi birikimine sahip olmuşlardır (Delis, 2015a: 2). Ayrıca Sakız’dan gelenlerin içinde birikmiş sermayesi olan tüccarlar da söz konusudur ve bu tüccarlar Siros’un ticaretini yönetmiştir. 1845 yılında Siros’taki en önemli yirmi tüccarın on beşi Sakızlıların iş ağlarına bağlı kişilerdir (Harlaftis, 1996: 51).

Siros’a gelerek tecrübeli iş gücünü oluşturan zanaatkarlar, daha önce Sakız Adası’nda, İdra’da, Spetses’te ve başka yerlerde Osmanlı Devleti’ndeki Yunanların (Rumların) deniz ticaret filosunu inşa edenlerden sonraki kuşaktır (Delis, 2015a: 223). Bu kuşak, Osmanlı limanlarında çalışmış, gerekli yetenekleri edinmiş, tecrübe kazanmış ve gemi yapımı konusunda uzmanlaşmıştır (Şimşek, 2019: 205). Diğer taraftan, yeni gelen gruplar gemi inşa tekniği ve sermayeyle birlikte kozmopolit mantığı ve aile temelli iş ağlarını da adaya getirmiştir (Pagratis, 2016: 365).



**Şekil 1:** Siros Adası’nda Bir Cadde

**Kaynak:** <https://hermoupolis.com.gr/en/syros-island/>, 26.02.2020.

Bilgi, tecrübe, teknik, sermaye ve iş ağlarının kümelenmiş olması adanın gelişim sürecinin temellerini hızlıca atmasından dolayı Siros Adası kısa bir sürede Karadeniz ve Batı Akdeniz kavşağında Ege’nin en önemli ticaret ve denizcilik merkezi olmuştur (Delis, 2012: 350).

**2.2. Liman Altyapısı**

Siros Adası, iyi bir doğal limanın olanaklarına, liman temelli endüstrilere ve transit ticaret için elzem olan depolara sahip olmuştur. 1834-1839 yılları arasında Yunan devletine çalışan Alman mühendisler tarafından inşa edilen bu depolar (Delis, 2015b: 229) önemli kazanç bir kapısı olmuştur. Özellikle 1853-1856 yılları arasında meydana gelen Kırım Savaşı süresince Siros Adası Rusya’nın Doğu Akdeniz’deki en önemli tahıl deposu olmuş ve Yunan deniz ticaret filosu karaborsa işlerinden yararlanmıştır (Harlaftis, 2007: 253).

Sahip olduğu önemli imkanlardan dolayı Siros Adası’nın Ege’de sıkı bir liman rakibi olamamıştır. İzmir’in bile 1854’te transit ticaret alt yapısı yoktur. Bundan dolayı Siros, Karadeniz ve Doğu-Batı Akdeniz rotası ekseninde etkili bir ticaret ve denizcilik kavşağı oluşturmuştur (Delis, 2015b: 229).



**Şekil 2:** Siros Koyu’nun Güneybatı Tarafı

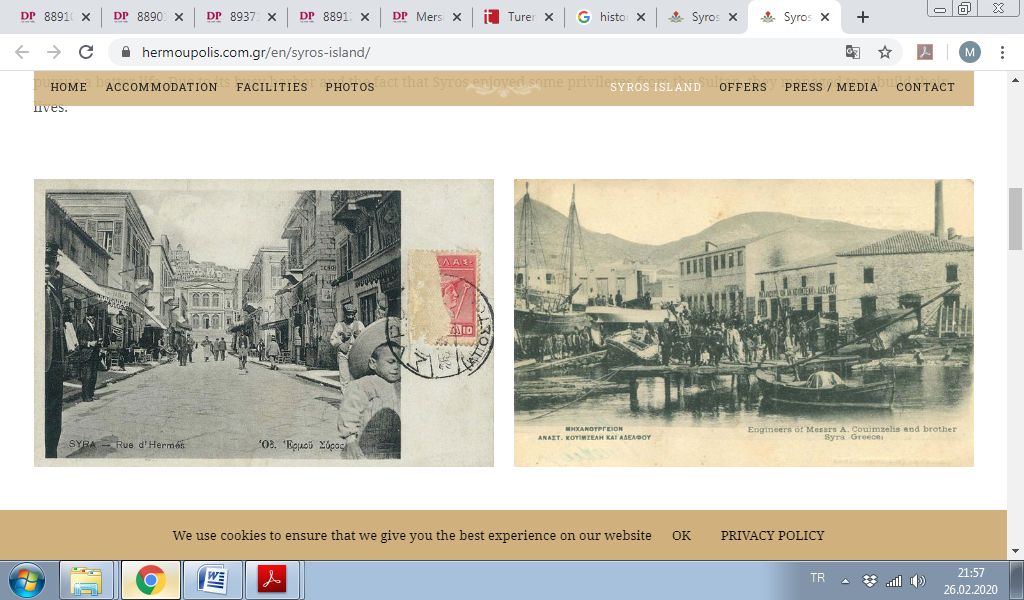
**Kaynak:** Delis, 2015b: 242.

Siros Adası’nın liman alanında ilişkili bütün işlerin toplanması ve kümelenmiş etkiler sayesinde sermayeye, iş gücüne, ham maddeye ve bilgiye daha kolay ve daha ucuz erişim sağlanmıştır. Ayrıca artan getiri yoluyla ortaya çıkan maddi kazanç, üretkenlik ve yenilikçi dışşallıklar işlem maliyetlerini azaltmıştır. Siros Limanı, bu kümelenme ekonomisi sayesinde deniz taşımacılığı ve ticaret ile ilgili her işlem için ayrıcalıklı bir buluşma noktası haline gelmiştir (Delis, 2015b: 231).

**2.3. Tersanecilik**

Tersanelerin yerini etkileyen en yaygın çevresel faktör, tersanenin yanında korunaklı bir deniz alanının varlığıdır. Bunun anlamı, tersanenin yanındaki kıyının çoğunlukla dalgalı denizden doğal korunmasıdır. Tersanelerin küçük lagünlerin başına veya küçük ve iyice kapalı körfezlerin içine yapılmasıyla Siros’ta bu sağlanmıştır (Damianidis, 1989: 33).

Bir gemi inşa merkezi olarak Siros Adası, Yunanistan’daki diğer gemi inşa yerlerinden farklılaşmıştır. Çünkü gemi inşa ve gemi donatım için gerekli bütün ham maddeleri sağlayan bir ana depo olmuştur. Bunun yanında entegre sermaye piyasasının varlığı, yeni gemi inşaası veya var olanların tamiri için kredi ve fonlara erişimi kolaylaştırmıştır (Delis, 2015c: 258-259). Ayrıca bir gemi inşaası için anlaşmalar şart koşulmuştur. Bu da taraflar için işlem maliyetlerini (Delis, 2015a: 225) ve riski azaltarak öngörülebilirliği attırmıştır. Siros Adası’nın işleri kolaylaştıran büyük piyasası; Yunanistan, İngiltere hakimiyeti altındaki İyonya Adaları, Karadeniz, İstanbul ve Akdeniz gibi farklı yerlerdeki birçok armatörün talebinin karşılandığı hizmet kanalı olmuştur (Delis, 2015c: 259).



**Şekil 3:** Siros’ta Bir Tersane Alanı

**Kaynak:** <https://hermoupolis.com.gr/en/syros-island/>, Erişim Tarihi: 26.02.2020

Siros tersanelerinde, 1828-1880 döneminde toplam tonajı 429,301 ton olan 3,178 yelkenli gemi inşa edilmiştir. 1843-1858 döneminde ise inşa edilen gemilerin tonajı aynı dönemdeki toplam ulusal tonajın %52.54’üdür. Spetses Adası’nda bu oran %17.34, Galaxidi’nin ise %7.03’tür (Delis, 2015b: 231-232).

**Tablo 1:** Yunanistan Sınırları İçinde En Üretken Dokuz Gemi İnşa Yeri (1843-1858)

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Yer** | **Üretilen Toplam Gemi Sayısı** | **Ortalama Tonaj** |
| Siros | 909 | 147.8 |
| Spetses | 643 | 69 |
| İdra | 333 | 33.5 |
| Pire | 257 | 35.5 |
| Koron | 256 | 8.3 |
| Galaxidi | 162 | 111 |
| İskados | 153 | 59.5 |
| Skopelos | 152 | 78.8 |
| Kalamaki | 145 | 5.3 |

**Kaynak:** Damianidis, 1989; 30

1843-1858 yılları arasında Yunanistan sınırları içindeki en üretken dokuz gemi inşaa yerini adet ve ortalama tonaj üzerinden Tablo 1 göstermektedir. Siros, kuşkusuz gemi inşa sanayinin ana karargahı olmuştur. Spetses, İdra, Pire, Koron, Galaxidi, İskados, Skopelos ve Kalamaki ise diğer gemi inşa yerleri olarak faaliyet göstermiştir. Fakat Siros 1843-1858 döneminde, 147.8 ton ortalama tonajla toplam 909 adet gemi üreterek rakiplerine en verimli ve en büyük yer olduğunu ispatlamıştır (Damianidis, 1989: 31). Özellikle 1830-1870 döneminde de Ege’nin ve Doğu Akdeniz’in en büyük denizcilik ve gemi inşa merkezi olmuştur (Delis, 2015c: 259). Aynı dönem içinde yer alan 1850’li ve 1860’lı yıllarda Siros, Yunanistan ekonomisinin ana karargahı olmuştur. Çünkü o yıllarda devletin temel üretim aktivitesi gemi inşaadır (Harlaftis ve Kostelenos, 2012: 1421).

**Tablo 2:** Yunan Armatörlere Ait Deniz Ticaret Filosu İçinde Siros’un Gemi Üretimindeki Payı (1840-1879, Tonaj Oranı)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Yıllar** | **1840-49** | **1850-59** | **1860-69** | **1870-79** |
| **Oran, %** | % 34,39 | % 28,37 | % 19,44 | % 13 |

**Kaynak**: (Delis, 2012: 353).

1840-1879 döneminde Yunan armatörlere ait deniz ticaret filosu içinde Siros Adası’nın gemi üretimindeki payını tonaj oranı bakımından Tablo 2 göstermektedir. Siros’un gemi üretimindeki altın çağı 1840’lı yıllardır. Özellikle 1846-1848 yılları zirve yapmıştır. Çünkü, Batı Avrupa’da hasat düşmüş ve Karadeniz’den batı limanlarına ihraç edilen tahıl miktarı da bu özel durumdan dolayı artmıştır. Bu süreç, tahılın navlunlarını aşırı derecede yükseltmiş ve Karadeniz’in tahıl ticaretinde önemli paya sahip olan Yunan armatörleri faydalandırmıştır (Delis, 2012: 354). Gemi üretimi 1850’li yıllardan sonra oransal olarak düşüşe geçmiştir. Bunun sebebi, buharlı makine teknolojisinin gemilere uygulanmasıdır. Siros’taki tersaneler, İngiltere ve Kanada’nın elden çıkarmak istediği ucuz ikinci el ahşap gemilerin satış rekabetiyle karşılaşmıştır (Delis, 2012: 353).

Siros’taki gemi üretim faaliyeti; ortalama tonaj, teslimat tarihi ve tersane kapasitesi üzerinden dönemine göre değerlendirildiğinde, dünya standartlarına göre orta büyüklükte ancak dönemin Akdeniz’inde en büyüklerden biri olmuştur (Delis, 2015c: 261). Ayrıca, Siros’taki tersaneler yıl boyunca faaliyet gösterdiği için yıl boyunca istihdam sağlayan Yunanistan’daki tek, Doğu Akdeniz’deki birkaç yerden biri olmuştur (Delis, 2015c: 267).

**2.4. Tamir-Bakım Hizmeti**

Siros Adası’nda, yelkenli gemi inşası ve tamirinin gerektirdiği her türden servis ve malzeme sağlayan tam teşekküllü tamir bölgesi kurulmuştur. Liman alanı, ticari ve endüstri bölgesi olarak ikiye ayrılmıştır. Doğu tarafında olan ticari bölgede; gümrük dairesi, transit depolar, bir sağlık ocağı ve kıraathane konumlanmıştır. Batı tarafındaki endüstri bölgesinin kuzey ucuna kadar olan kısmı gemi tamir bölgesini ve güney ucuna kadar olan kısmı ise gemi inşa bölgesini oluşturmuştur (Delis, 2015b: 230-231). Siros’taki bu bölge, 19. yüzyılın büyük bölümünde, Yunanlara ait yelkenli deniz ticaret filosunun büyüme mekanizmasının temel yapı taşı olmuştur (Delis, 2015a: 2)

**2.5. İlişkili Bütün Sektörlerin Bir Arada Olması**

Siros Adası’nda denizcilik endüstrisi ile ilgili bütün hizmet alanları gelişmiştir. Bunlar; deniz sigorta şirketleri, deniz taşımacılığını finanse edecek geniş bir kredi piyasası, ikinci el gemi piyasası, gemi kiralama piyasası; resmi kanallar olarak sayılabilecek gazeteler, iş yazışmaları vs. ve gayrı resmi kanallar sayılabilecek buluşma noktaları olarak kahvehaneler, ofisler, atölyeler, tersaneler gibi araçlardan oluşan bir denizcilik istihbarat merkezi; gemi mağazaları ve gemilere erzak sağlayan merkezi bir depo faaliyet göstermiştir (Delis, 2015c: 258). Bundan dolayı Siros Adası, Doğu Akdeniz ve Batı Avrupa içine ve bu bölgelerin içinden başka yerlere deniz ticareti yapan gemiler için mecburi istikamet olmuştur (Pagratis, 2016: 365).

Siros Adası’nda ilişkili bütün hizmetlerin bir arada olması rekabetçi avantajlar sağlayarak işgücüne, hammaddeye daha kolay ve daha ucuz erişim sağlamış ve işlem maliyetlerini düşürmüştür (Delis, 2015c: 258).

**3. Siros Adası’nın Önemini Kaybetmesi**

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ulaşım ve iletişim sistemlerinde gelişmeye başlayan teknolojik yenilikler, birçok alanda olduğu gibi üretim ve ticari alanlarda da büyük değişimlere yol açmıştır (Şimşek, 2019: 208).

Buharlı gemi, demiryolu gibi ulaştırma sistemlerindeki yenilikler ve telgraf iletişimdeki gelişmeler, ticaretin ve iş yapmanın organizasyonel yapısındaki değişmeler, kırk yıla yakın bir süre Siros Adası’nın ve onun girişimci sınıfının yönettiği depo ve aracılık hizmetlerini gereksiz kılmıştır. Siros Adası, ortaya çıkan bu yapısal dönüşümlerden dolayı bir transit ticaret merkezi olarak pozisyonunu kaybetmiştir (Delis, 2015b: 232).

Yunanistan’ın ilk modern makineli gemi inşa fabrikası sayılan Yunan Buharlı Gemi Denizcilik Şirketi’nin (Hellenic Steamship Navigation Company) kuruluşu Siros’un etkili deniz ticaret lobisi tarafından 1861 yılında gerçekleştirilmesine rağmen Siros’un düşüşü engellenememiştir. Kurulan fabrika buharlı gemileri tamir etmede uzmanlaşmıştır. Ancak, ne iş gücünü ahşap gemi inşasından uzaklaştırabilmiş ne de ahşaptan demir-çelik gemi inşasına katkı sağlamıştır (Delis, 2015c: 269). Dolayısıyla Siros, zamanla eski önemini kaybetmiş ve nihayetinde pozisyonunu 1890’da Pire’ye kaptırmıştır (Delis, 2015b: 230). Pire ise yeni sermayenin finansal büyümesi sayesinde ülkenin birinci limanı olmuş ve birkaç on yılda muazzam genişlemiştir (Damianidis, 1989: 26).

**4. SONUÇ**

Siros Adası’nın gelişimi 1820’li yıllarda Yunan Bağımsızlık Savaşı’nın yarattığı şiddet ortamından kaçan insanların gelmesiyle başlamıştır. Adaya gelen insanlardan özellikle Sakızlıların yüzlerce yıllık deniz ticareti geçmişi, tecrübesi, bilgisi ve iş ağları söz konusudur. Diğer yerlerden gelenlerin de benzer bir geçmişe sahip olması büyük bir tecrübeli iş gücü havuzu yaratmıştır. Bu tecrübeli iş gücü üzerinden geniş çerçeveli bir deniz ticareti organizasyonu kurulmuştur. Deniz ticaretini ilgilendiren tersanecilik, liman hizmetleri, depoculuk, tamir-bakım ve kredi piyasası gibi birçok hizmet alanı üzerinden dönemine göre ileri noktalarda hizmet sunarak yelkenli gemicilik döneminin Ege ve Akdeniz’inde deniz ticaretinin kutup yıldızı olmuştur. Deniz ticareti için gereken bütün sektör organizasyonun Siros Adası’nda toplanması, piyasaya yönelik bilgi için elzem olan resmi ve gayri resmi kanalların oluşmasını sağlamıştır. Böylece deniz ticareti için rakiplerine göre işlem maliyetlerinin düşük, riskin az ve öngörülebilirliğin yüksek olduğu bir sektör organizasyonun ana karargahı olarak onlarca yıl Yunanistan, İyonya Adaları, Karadeniz, İstanbul ve Akdeniz gibi farklı yerlerdeki birçok armatörün talebinin karşılandığı hizmet noktası olmuştur.

Siros Adası, deniz ticaretine yönelik onlarca yıllık hizmet döneminden sonra Sanayi Devrimi’nin yarattığı buharlı makine teknolojisinin gemilere uygulanması, iletişim ve ulaştırma hizmetlerinde ortaya çıkan devrimsel gelişmeler adanın sunduğu birçok hizmeti gereksiz kılarak 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren adanın önemini kaybetmesine sebep olmuştur. Yunanistan’ın ilk modern makineli gemi inşaa fabrikası olarak kabul edilen Yunan Buharlı Gemi Denizcilik Şirketi (Hellenic Steamship Navigation Company), Siros’un örgütlü deniz ticaret lobisi tarafından Siros’ta kurulmasına rağmen adanın önemini kaybetmesinin önüne geçilememiştir. Sanayi Devrimi’nin denizcilik sektöründeki etkileri arttıkça Siros Adası, onlarca yıl deniz ticaretinin önemli bir merkezi olarak hizmet sunduğu konumunu, yeni bir deniz ticaret merkezi olarak yükselen Pire’ye 19. yüzyılın sonuna doğru kaptırmıştır.

**KAYNAKÇA**

Damianidis, K. (1989). *Vernacular Boats and Boatbuilding In Greece*, Doktora Tezi, University of St. Andrews, St. Andrews-İskoçya.

Delis, A. (2012). Mediterranean Wooden Shipbuilding In The Nineteenth Century: Production, Productivity and Ship Types In Comparative Perspective, *Cahiers de la Méditerranée [En ligne]*, 84, 349-366.

Delis, A. (2015a). *Mediterranean Wooden Shipbuilding: Economy, Technology and Institutions In Syros In The Nineteenth Century*, Leiden: Brill.

Delis, A. (2015b). A Mediterranean Insular Port-City In Transition: Economic Transformations, Spatial Antagonism and The Metamorphosis of Landscape In Nineteenth-Century Hermoupolis On The Island of Syros, *Urban History*, 42 (2), 225-245.

Delis, A. (2015c). Modern Greece’s First Industry? The Shipbuilding Center of Sailing Merchant Marine of Syros, 1830-70, *European Review of Economic History*,19 (3), 255-274.

Harlaftis, G. (1991). Vasilis A.Kardasis. Syros: Crossroads of the Eastern Mediterranean; 1832-1857, *International Journal of Maritime History*, 3 (1), 264-267.

Harlaftis G. (1996), A History of Greek Owned Shipping, London: Routledge.

Harlaftis G. ve Theotokas J. (2004), European Family Firms In International Business: British and Greek Tramp-Shipping Firms, *Business History*, 46 (2), 219-255.

Harlaftis, G. (2007). From Diaspora Traders to Shipping Tycoons: The Vagliano Bros, *The Business History Review*, 81 (2), 237-268.

Harlaftis G. ve Kostelenos G. (2012), International Shipping And National Economic Growth: Shipping Earnings And The Greek Economy In The Nineteenth Century, *Economic History Review*, 65 (4), 1403–1427.

Pagratis, Gerassimos D. (2016). Mediterranean Wooden Shipbuilding: Economy, Technology and Institutions In Syros In The Nineteenth Century By A. Delis, *The Mariner’s Mirror*, 102 (3), 364-366.

Şimşek, F. (2019). 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayetinde Kaçak Gemi Yapımı, *Belleten*, 83 (296), 201-227.

Syros Island, https://hermoupolis.com.gr/en/syros-island/, Erişim Tarihi: 26.02.2020

1. Doktora Öğrencisi, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Tarihi Bilim Dalı, İstanbul, Türkiye, mesa02416@hotmail.com [↑](#footnote-ref-1)