

ÖZ

Buhar makinesinin deniz araçlarına uygulanması ve yaygın bir şekilde kullanılmaya başlamasıyla uluslararası deniz nakliyat şirketlerinin de sayıca çoğaldıkları görülür. Buharlı dönemine geç kalan, verdiği ahidnamelerle yabancı bayrağını kendi nakliyat ağında avantajlı konuma geçiren Osmanlı Devleti deniz nakliyat ağında irili ufaklı pek çok yabancı kumpanya faaliyet göstermiştir. Bu kumpanyalar Osmanlı ithalat-ihracat eşyasını taşıdıkları gibi iki Osmanlı limanı arasındaki iç dolaşımında da rol almışlardır. Sivil nakliyatın yanında cephane, asker ve devlet yazışmalarının da bulunduğu postaları taşıdıklarına şahit olmaktayız. Bu faaliyetler gerek Osmanlı Devleti Tarihi'nde gerek ilgili buharlı şirketlerinin bayrak devletlerinin tarihinde önemli izler bıraktılar. Dolayısıyla bahsi geçen ilişkilerin araştırılması pek çok sorunun çözümü için kilit rol oynayabilecek hüviyettir. Bu çalışmada buharlı şirketleri üzerine tarihsel bir çalışma yapılırken dikkat edilmesi gereken temel hususlar üzerinde durulacaktır. Osmanlı deniz nakliyatında büyük yer işgal eden buharlı şirketleri konusunda araştırma yapılırken bu alana ait özel bir metodoloji kullanılmalıdır. Osmanlı Tarihi araştırmalarında kullanılacak temel kaynaklar yanında ne gibi kaynaklar kullanılması gerektiği, kaynakların hangi sırayla değerlendirileceği gibi materyal sorunların tartışılmasına gayret edilmiştir. Yabancı buharlı kumpanyalarının Osmanlı Devleti'yle çeşitli düzlemlerde münasebetleri bulunması dolayısıyla elde edilecek verileri sağlıklı bir şekilde analiz edebilmek için başvurulacak farklı alanlar konusunda bilgi verilmiştir. Bunun için öncelikle buhar makinesini ortaya çıkaran süreç ele alınarak bilimsel ve teknolojik gelişmelerin birikimli bir şekilde ilerleyen yapısı aktarılmaya çalışılarak, Osmanlı gibi bu geliştirme süreçlerinde yer almayan devletlerin ayak uydurmakta karşılaştıkları güçlükler ifade edilmiştir. Teknolojik dengesizlik oluşması neticesinde Osmanlı sularındaki yabancı aktivitesinin büyük boyutlara ulaşması anlatılarak bunun tarihsel önemine değinilmiştir. Tarihsel süreç kısaca aktarıldıktan sonra bu süreci anlatan tarihsel araştırmaların başlıcalarının bir dökümü yapılarak alana dair literatür hakkında bilgi verilmiştir. Tamamlayıcı olarak ise yabancı vapur kumpanyaları hakkında bilgi veren birinci elden kaynakların bulunabileceği çeşitli arşiv ve mecralar hakkında bazı tanıtıcı unsurlara değinilmiştir. Araştırmacının bunlara başvururken dikkat etmesi gereken hususlar, bunlarda bulacağı ve bulamayacağı cevaplara dair kısa bilgilendirmeler yapılmıştır. Tarihsel araştırmalar her farklı konu için farklı sorunlarla karşı karşıya kalırlar. Bir araştırmacının yabancı buharlı kumpanyalarının Osmanlı Devleti'ndeki faaliyetleri üzerine çalışırken karşısına çıkacak güçlükler, bunların aşılabilmesi için uygulayabilecekleri ele alınarak bazı öneriler sunuldu. Şu ana kadar gerçekleştirilen araştırmaların yaklaşımları ve yaklaşımlarından doğan eksikliklerinin vurgulanması için çaba gösterildi. Bu alanda araştırma yapmak isteyenlerin hangi lisanları bilmeleri gerektiği, başka hangi bilim dallarından fayda sağlayacakları gibi ek bilgiler de okurların dikkatine sunuldu. Ayrıca bu alandaki yapılacak araştırmaların tarihçiliğinin ve Osmanlı tarihinin hangi konularına dair yeni bilgi ve çözüm önerileri getirebileceği de tartışıldı. Böylece ilgili alanda araştırma yapmayı planlayan yeni araştırmacılar için karşılaşılabilecekleri temel sorunları görebilecekleri bir rehber hazırlanmış olacaktır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı, Denizcilik, Nakliyat, Buharlı Nakliyat Kumpanyaları, Metodoloji.



* Dr. Öğr. Üyesi, Ordu Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, TÜRKİYE, E-Posta: memrekilicaslan@gmail.com, **ORCID ID:** 0000-0002-1609-756X

XIXth CENTURY FOREIGN COMPANIES IN THE OTTOMAN STEAM TRANSPORT NETWORK: SOURCES AND PROBLEMS

ABSTRACT

It is seen that the number of international shipping companies increased with the application of the steam engine to sea vehicles and its widespread use. Many foreign companies, large and small, were active in the maritime transport network of the Ottoman Empire, which was late for the steam era and took the foreign flag to an advantageous position in its own shipping network with the ahidnames it issued. Those companies not only carried Ottoman import-export goods, but also played a role in the internal circulation between the two Ottoman ports. In addition to civilian transport, we witness them carrying ammunition and mail containing military and government correspondence. These activities left important traces both in the History of the Ottoman State and in the history of the flag states of the related steam companies. Therefore, the investigation of the aforementioned relationships is capable of playing a key role in solving many problems. This study aims to understand and explain the basic points of conducting a research on steam navigation companies. Researches on Ottoman maritime shipping and in this special occasion researches on foreign steam companies that navigates to Ottoman ports should use a specific methodology. In addition to the basic sources to be used in Ottoman History research, material problems such as what kind of sources should be used and the order in which the sources will be evaluated will be discussed. Since foreign steam companies have relations with the Ottoman Empire on various levels, information will be given about the different fields to be applied in order to analyze the data to be obtained in a healthy way. For this, first of all, the process that created the steam engine will be discussed and the cumulative structure of scientific and technological developments will be tried to be conveyed. The difficulties faced by the states that were not involved in these development processes, such as the Ottoman Empire, in keeping up will be expressed. The historical importance of foreign activity in Ottoman waters will be explained as a result of the formation of technological imbalances. After the historical process is briefly explained, an inventory of the main historical researches describing this process will be made and information will be given about the literature on the field. As a supplement, some introductory elements about various archives and channels where first-hand sources giving information about foreign ferry companies can be found will be mentioned. Brief information will be given about the answers that the researcher will and won't find in them. Historical studies face different problems for each different subject. Some suggestions will be presented by considering the difficulties that a researcher will encounter while working on the activities of foreign steam companies in the Ottoman Empire, and what he can apply to overcome them. Efforts will be made to highlight the approaches and shortcomings of the studies carried out so far. Additional information such as which languages should be known by those who want to do research in this field and which other branches of science they will benefit from will be presented to the attention of the readers. In addition, it will be discussed that the researches in this field can bring new information and solution proposals about which subjects of historiography and Ottoman history. Thus, a guide will be prepared for new researchers who plan to conduct research in the relevant field, in which they can see the main problems they may encounter.

Keywords: Ottoman, Maritime, Shipping, Foreign Steam Navigation Companies, Methodology.

GİRİŞ

XIX. yüzyıl kendisini önceleyen dönemlerin kuramsal birikiminin uygulamaya dökülmesinin sonuçlarının alındığı bir zaman dilimi olarak tarif edilebilir. Antik Çağ'dan süzülen bilgeliğin Aydınlanma düşünürleri aracılığıyla somutlaştırılmasının getirdiği teknolojik atılım sanayiye beslerken yükselen sanayinin ihtiyaçları da teknolojik yeniliklerinin ivmesini artırmıştır. Bu gelişmeler yeni bir toplumsal yapıyla yeni bir iktisadın ortaya çıkışını hazırlamıştır. Kadim siyasi usuller tüm bu dönüşümü yönetmekten aciz kaldığında ise dünya; siyasal sistemlerin de değiştiğine şahit olacaktır. Devamında her birinin birbirine etkide bulunarak dönüşümü baş döndürücü hızlara çıkardıklarını göreceğiz.

XIX. yüzyıl Osmanlı Devleti'ne baktığımızda bu devinimi başlatan ya da sürdüren medeniyet çemberi içerisinde yer almadığını görürüz. Osmanlı, bahsi geçen dönüşümlerden etkilenen; bunlara, yön vermek bir yana çoğu zaman yönü, bunlar tarafından belirlenen bir ülke konumundaydı. Daha sarıh bir ifadeyle dünya dönüşüm hızına karşın Osmanlı klasik büyüme ve gelişme hızı sabit kalmıştı. Keza takip ve ithal edilen teknolojinin öz kaynaklarla birleştirilememesi sorunu da Osmanlı'yı tedricen değişen ve hızla dönüşen teknolojik gelişmelerin dışında bıraktı. Yukarıda sayılan bilimsel, teknolojik, endüstriyel, sosyal, iktisadi ve siyasî dönüşümlerden Osmanlı'nın etkilenme süreçlerini izleme ve çözümlemeye yarayabilecek birçok tarihsel araçtan söz edilebilir.

Teknolojik dönüşümün somut olarak göze çarptığı alanların başında ulaşım ve iletişim vardır. Zira bir ülke teknolojiyi üretmiyor olsa dahi bu iki alandaki gelişmeler teknoloji üreten ülkeler aracılığıyla onlara ulaştırılır. Çünkü yüksek üretim kapasitesine erişen devletler ihracata muhtaçtırlar. Burada da sarmal bir silsileden söz

edilebilir. Bir malın bir yerden diğerine taşınma sürecini yöneten tüccar için iki unsur vazgeçilmezdir: bilgi ve nakliyat araçları. Teknolojik gelişme hem bilgi iletimini hem de nakliyatı kolaylaştıran bir aygıt olarak ihracatın artışına da imkân sağlayacaktır. Tüccarlar tarihin her döneminde alıp sattıkları mallardan çok daha fazla şeyin değiş tokuşuna vesile olmuşlardır. Ticarî meta yanında yeni ticaret ve finans usulleri, istihbarat, uzaklardan haberler ve fikirler bu istemsizce ihraç edilen anasırdan yalnızca birkaçıdır. Ticarî değişim amacıyla kat edilen mesafeler uzayıp, yolculuk süreleri kıaldıkça farklı ülkelerin kültüre dair alışverişleri artmıştır. XIX. yüzyıl söz konusu olduğunda ticarî değişimin en mühim aracının buhar makinesiyile yürütülen vasıtalar olduğu düşünülürse bunlarla yapılan nakliyatın takibiyle ithalat-ihracat rakamlarından çok daha fazlasına dair fikir edinilebileceği sonucuna ulaşılabilir. Buharlularla yapılan nakliyatın, tarihsel olarak en kolay takip edilebileceği kurumlar ise – arkalarında mümbit tarihsel kayıtlar bırakmaları dolayısıyla- XIX. yüzyılda bolca kurulan buharlı nakliyat şirketleridir. Eski dünya deniz yollarının kesişim noktasında bulunup, sanayi ürünleri bakımından hatırı sayılır bir pazar olan Osmanlı Devleti bunların uğrak noktalarından biridir. Haliyle Batı'daki teknolojik devrimlerin Osmanlı Devleti'ni nasıl dönüştürdüğünü gözlemleyebilmek için ilgili şirketlerin faaliyetlerini takip etmek uygun olacaktır.

1. Buharluların İlk Dönemi

Deniz nakliyatı tarihin her döneminde önemli olmakla beraber buharlıların ortaya çıkıp yaygınlaşması öncesinde yapılan denizcilik faaliyetinin mühim dezavantajları bulunmaktaydı. Yelkenli ve kürekli gemilerle yapılan nakliyatın kara nakliyatına göre ucuzluk ve kapasite gibi avantajlı yönleri mevcuttu. Fakat diğer yandan yelkenliyle nakliyatın kara nakliyatına göre riskli olması; mevsim, rüzgâr ve saire gibi doğal şartlara bağlılığı, menzilin düşüklüğü, yolculuk başlangıcı ve süresinin her zaman öngörülebilir olmaması gibi kısıtlar buharlı öncesi deniz nakliyatını riskli kılan temel etkenlerdi. Buharluların ortaya çıkışı tüm bu dezavantajları ortadan kaldırmamış olmakla beraber öylesine azalttı ki XIX. yüzyılın ikinci çeyreğinden itibaren deniz üzeri nakliyat her on yılda bir katlanarak arttı.

Buhar makinesinin icadı ve deniz araçlarına uygulanması yüzyıllar süren bir birikimin neticesinde gerçekleşebilmiştir. Buhar makinesiyile ilgili ilk fikir ve çözümlere henüz MÖ II. yüzyılda İskenderiye'de yaşayan Heron'un *Pneumatica*¹ isimli eserinde rastlanır. Bu husustaki somut çalışmalar ise XVII. yüzyılda başlatılacaktır. Prototip üzerinde çeşitli mucitlerin geliştirmelerinin ardından buhar makinesinin deniz taşıtlarına başarıyla uygulanması ancak XVIII. yüzyılda gerçekleşmiş ve bu yüzyıl boyunca yine pek çok mucit ve girişimcinin katkılarıyla geliştirilen buharlı gemiler pek çok kez yüzdürülmüştür. Fakat parasal anlamda kâr getiren ilk deneme Robert Fulton'un *Clermont* isimli buharlısıyla Hudson Nehri'nde gerçekleştirdiği seferler olarak tarihe geçti.²

Buharlular bu ilk dönemde kısa güzergâhlarda yolcu ve haber taşımak için kullanılabilirdi. Zira geminin %90'ını motorlar, çarklar, yakıt için kullanılan odun ve kömür ile mürettebatın yaşam alanları teşkil ediyordu. Hatta 1830'lu yıllarda dahi vapurların ancak posta taşımak konusunda etkili bir şekilde kullanılacakları, yük ve yolcu taşınması söz konusu olduğunda yelkenlilere ekonomik bir alternatif olamayacakları düşünülmekteydi. O dönemdeki buharlılara bakıldığında bu görüşe haksız diyebilmek mümkün olmasa da kısa sürede aşılın merhale bile öngörülen yoksun olduğunu göstermeye yetecektir. 1831 yılında dünyadaki toplam buharlı tonajı 32.000 tondan ibaretken kırk beş yıl sonra 1876'da 103 kat artarak 3.293.072'ye yükselmişti.³ Menziller, tonajlar sürekli artış gösterirken fiyatlar, yakıt tüketimleri ve yolculuk süreleri sürekli düşmüştür.⁴

2. Osmanlı ve Buharlular

Osmanlı Devleti XIX. yüzyıl itibariyle pek çok yeniliğe geç kaldığı gibi buharlı gemileri de geriden takip etmek durumunda kalmıştı. Bu durum devletin buharlı gemilere dair ilgisizliğini, sağlayacakları imkânlardan habersizliği göstermez. Onu kullanmak istemekle beraber teknolojisine ve bizzat üretmeye dair bir ilgi ve girişimde bulunmuyorlardı. Osmanlı'da ilk buharlılar 1820'lerin sonunda görülmüş olmakla beraber devletin amaca uygun olarak, bizzat kullanımı ancak 1840'lı yıllarda gerçekleşebilecektir. Fakat bu arada Osmanlı nakliyat ağına yabancı şirket ve tüccar vapurları, kelimenin tam manasıyla, destursuz bir şekilde girmiş bulunuyorlardı.

Bir devletin resmi ve sivil filolarında buharlıları etkin bir şekilde kullanabilmesi buharlı gemi sahibi olmanın yanında bu teknolojiyi üreten konumda bulunmayı gerektirir. Zira XIX. yüzyılda her on yılda bir buharlı teknolojisinde önemli gelişmeler yaşanmış, bir başka deyişle devletler ve şirketler rekabetin içerisinde yer alabilmek için her on yılda bir yüksek maliyetler ödeyerek filolarını yenilemek durumunda kalmışlardır. Bu

¹ Hero of Alexandria, *Pneumatics of Hero of Alexandria from the Original Greek*, Çev. Bennet Woodcroft, Taylor Walton and Maberly Pub., Londra 1851.

² Robert H. Thurston, *Robert Fulton: His Life and Its Results*, Mead and Co. Pub., New York 1891, s. 124.

³ Ambroise Colin, *La Navigation Commerciale au XIXe Siecle*, Arthur Rousseau Pub., Paris 1901, s. 236-237.

⁴ Buhar makinesinin icadından, nakliyat araçlarına uygulanmasına kadar olan sürecin kısa bir anlatımı için bkz. M. Emre Kılıçaslan, *Osmanlı Kiyılarındaki Batı: Avusturya Lloyd Buharlı Kumpanyası*, Libra Yay., İstanbul 2019, s. 23-32.

durum ilgili teknolojiyi sınırları içerisinde üretmeyen devletlerin deniz nakliyatı rekabeti içerisinde kalabilmesini engellemiştir. Hele bir de söz konusu olan Osmanlı gibi teknoloji üretmemenin yanında, verdiği ahitnameler ve altına imza attığı antlaşmalar dolayısıyla limanlarındaki trafik üzerindeki söz hakkını kısıtlamış bir devletse rekabet hususunda elinin daha da zayıf olduğunu müşahade ederiz. Kısacası XIX. yüzyıl Osmanlısı yabancı vapur kumpanyalarının istilasına açık bir konumda bulunmaktaydı. Bu yüzden Osmanlı Devleti'nin XIX. yüzyıl deniz nakliyatını hakkıyla ortaya koyabilmek için bu kumpanyaların Osmanlı limanlarındaki faaliyetlerine vakıf olmak mecburiyetindeyiz.

3. Ecnebi Buharlı Kumpanyaları Araştırmalarında İzlenecek Yol

XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti limanlarına düzenli sefer yapan, irili-ufaklı onlarca yabancı buharlı nakliyat kumpanyası bulunmaktadır. Bunlardan başlıcaları: Avusturya Lloyd Kumpanyası, Fransız Mesajeri Maritim Kumpanyası, Fraissinet Kumpanyası, Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası⁵, İngiliz Peninsular&Oriental Kumpanyası, Bell's Asia Minor, çeşitli Yunan kumpanyaları, Macar Adria Kumpanyası, Osmanlı bandırası kullanıp sonradan bandıra değiştiren Hıdiviye (Khedivial) Kumpanyası, Hacı Davud (David) Kumpanyası, nehirler üzerinde nakliyat yapıp Osmanlı limanlarına da geçen Avusturya Tuna Buharlı Nakliyat Kumpanyası, Fırat ve Dicle üzerinde faaliyet gösteren İngiliz Lynch Kumpanyası'dır.⁶ Osmanlı sularında buharlılarla yapılan nakliyatın yarısından fazlası düzenli seferleri olan bu kumpanyalar aracılığıyla gerçekleştirilirken, belgelerde "tüccar vapuru" şeklinde ifade edilen, bir kumpanya çatısı altına girmeden seyrüsefer eden tekil buharlıların da taşımacılıkta hatırı sayılır yerlerinin olduğu akıldan çıkarılmamalıdır.⁷ Böylelikle Osmanlı nakliyatında yabancıların payının ne boyutta olduğuna dair bir izlenim edinilebilir.

Yabancı buharlı kumpanyaları araştırmalarının geçmişine kısaca göz atacak olursak karşımıza ilk etapta kendi yazdırdıkları tarihlerin çıktığını görürüz. Uzun yıllar ayakta kalan, yüksek kâr elde eden buharlı şirketleri prestijlerini geleceğe taşımak amacıyla çeşitli dönemlerde ısmarlama tarihler yazdırmışlardır. Bunların kaynak değeri daha sonra tartışılacak olmakla beraber tarihsel araştırma neticesinde ortaya konulan ilk eserlerin bu şekilde vücuda getirildiğini ifade etmek gerekir. XX. yüzyılda gerek tarihçiliğin aldığı mesafe gerekse kumpanyaların, üzerlerine "tarih yazılacak denli eskimiş" olmaları dolayısıyla akademik çalışmalar yapılmaya başlanmıştır. Sayısız akademik araştırma içerisinde birkaç örnek vermek gerekirse: Peninsular&Oriental üzerine Freda Harcourt tarafından, 2006'da yayınlanan *Flagships of Imperialism: The P&O Company and the Politics of Empire from Its Origins to 1867*⁸, Avusturya Lloyd üzerine Ronald E. Coons tarafından doktora tezi olarak hazırlanıp 1975'te basılan *Steamships, Statesmen and Bureaucrats: Austrian Policy Towards the Steam Navigation Company of Austrian Lloyd 1836-1848*⁹ ve Mesajeri Maritim üzerine Marie-Françoise Berneron-Couvenhes tarafından 2007 yılında yayınlanan *Les Messageries Maritimes: L'essor D'une Grande Compagnie De Navigation Française, 1851-1894*¹⁰ başlıklı eserler akademik niteliği haiz iyi birer örneklerdir. Ne var ki pek çok ecnebi araştırma için söylenegelen eksiklik bunlarda da mevcuttur. İlgili kumpanyaların faaliyetlerinin hatırı sayılır bir kısmı Osmanlı sularında gerçekleşmişse de bahsi geçen araştırmalar Türkçe kaynaklardan hiç yararlanmamışlardır. Bu araştırmaların öncelikli hedefleri kumpanyaların bağlı buldukları devletle olan ilişkilerini ortaya sermek olduğundan, Türkçe kaynakların eksikliği kendi amaçlarını gerçekleştirmek bakımından yaralayıcı bir eksiklik sayılmaz. Ancak bu kuruluşların faaliyetleri üzerinden Osmanlı Tarihi'ne dair çıkarım ve çözümlemeler yapmak hususunda fayda sağlayacaklarını söylemek de mümkün değildir. Bu açık, Osmanlı evrakının kullanıldığı araştırmalarla kapatılabilir.

Bu alan ülkemiz araştırmacıları tarafından yeni yeni ilgi görmeye başlamıştır. Esasında XIX. yüzyıl Osmanlı denizciliği ve iktisadı üzerine çeşitli araştırmalarda yabancı vapur kumpanyaları türlü vesilelerle karşımıza çıkar. Fakat bunlar üzerine yapılmış müstakil çalışmaların yokluğu bu araştırmalardaki muğlak bilgilerden hemen anlaşılır. İlhan Ekinci'nin 2003 yılında *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*'nde yayınlattığı "Hacı David Vapur Kumpanyası ve Amerikan Boykotu"¹¹ başlıklı makale Osmanlı sularında, yabancı bandıraya sonradan da geçmiş olsa, faaliyet gösteren bir yabancı kumpanyayı anlatmayı hedef alan ilk müstakil araştırma sayılabilir. Yine İlhan Ekinci 2006 yılında *Kebikeç*'te yayınladığı "Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında"¹² başlıklı makalesiyle konuyu bir kez daha ele almış ve bu kez tek bir kumpanyaya değil genel olarak Osmanlı'ya seyrüsefer eden yabancı kumpanyaların tamamına dikkat çekmiştir. Aynı yıl Tanju Demir tarafından

⁵ Belgelerde ve İngiliz konsoloslarının raporlarında, Odesa Kumpanyası şeklinde geçer.

⁶ Bu, Osmanlı iskelelerinde görülen kumpanyaların tam bir listesi değildir. Liste başka küçük kumpanyalarla genişletilebilir.

⁷ Tüccar vapuru olarak anılan bu gemilerin büyük bölümü İngiliz bandıralıdır. İngilizlerin Osmanlı nakliyatında hâkim konumda bulunan bir kumpanyaları yoktuysa da bunlar vasıtasıyla yer edinmişlerdir.

⁸ Freda Harcourt, *Flagships of Imperialism: The P&O Company and the Politics of Empire from Its origins to 1867*, Manchester Univ. Press, Manchester 2006.

⁹ Ronald E. Coons, *Steamships, Statesmen and Bureaucrats: Austrian Policy Towards the Steam Navigation Company of the Austrian Lloyd 1836-1848*, Franz Steiner Verlag GMBH, Wiesbaden 1975.

¹⁰ Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, *Les Messageries Maritimes: L'essor D'une Grande Compagnie De Navigation Française, 1851-1894*, PUPS, Paris 2007.

¹¹ İlhan Ekinci, "Hacı David Vapur Kumpanyası ve Amerikan Boykotu", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, S. 9, İstanbul 2003, s. 53-78

¹² İlhan Ekinci, "Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında", *Kebikeç*, S. 21, Ankara 2006, s. 73-96.

OTAM'da yayınlanan "Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumpanyaları"¹³ başlıklı makale kumpanyaların posta taşıma faaliyetlerini mercek altına alarak konunun ilgileri arasında dikkat çekmesini sağlamıştır. *Avusturya Lloyd Vapur Kumpanyası'nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri* başlıklı doktora çalışması tek bir yabancı buharlı kumpanyasına hasredilen ilk çalışma olmuştur.¹⁴ Aynı yıl içerisinde Süleyman Uygun *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)* başlıklı doktora tezini savunmuştur.¹⁵ Uygun bu çalışması sonrasındaki birikimini tüm Fransız kumpanyalarını ele aldığı bir diğer kitapla da değerlendirdi.¹⁶ 2017 yılında Mesut Karakulak'ın Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası üzerine doktora çalışmasını tamamlamasıyla Osmanlı sularında faaliyet gösteren en faal üç kumpanya üzerine kapsamlı birer monografi hazırlanmış oldu.¹⁷ Bunların yanında Osmanlı Devleti sınırları içerisindeki nehirler üzerinde de buharlı seferleri yapılmış ve yabancı vapur kumpanyaları buralarda da sefer yapmışlardır.¹⁸

Yabancı buharlı kumpanyaları üzerine yapılacak araştırmalarda başvurulacak temel kaynak ve arşivlerden bahsetmeden önce, araştırma safhasına mutlaka yabancı kaynaklardan başlanması tavsiyesi verilmelidir. Zira araştırmaya nispeten dağınık olan Osmanlı arşivlerinden başlanırsa hatırı sayılır bir süre kaybı kaçınılmazdır. Varsa, yazdırılan şirket tarihleri okunmalı bunların çizdiği coğrafi çerçeve, isim, bilgiler vasıtasıyla konu bütünlüğü çözümlendikten ve konu üzerinde belli bir birikim edindikten sonra Osmanlı arşivleri daha analitik olarak tarama yapılmalıdır. Yabancı kumpanyalar çok çeşitli alanlarda faaliyet gösterdiklerinden Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nin pek çok kataloğunda haklarında bilgi bulmak mümkündür. Fakat tahmin edileceği üzere Hariciye ve Yıldız tasnifleri altında konu üzerine ilginç ve açıklayıcı belgeler bulmak mümkün olmaktadır. Yabancı kumpanya isimleri belge özetlerinde farklı farklı okunduğu¹⁹ ve zaman zaman da kumpanya ismi anılmadan ilgili bir husustan bahsedildiği için hassaten bu iki tasnif baştan aşağı taranmalı, kelime tabanlı dijital tarama yapmaktan kaçınılmalıdır. Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi'nde de yabancı kumpanyalar üzerine bilgiler bulmak mümkündür.²⁰ Bu arşivin de Mektubi, Şura-yı Bahriye ve Mülga-yı Bahriye katalogları münbit gözükmetedir. Kendi çalışmamı sürdürdüğüm dönemde, Tarihi Deniz Arşivi Müdürlüğü'nde tasnif ve belgelerin dijital ortama aktarımı faaliyeti devam etmekteydi. İnce bulduğumuz yıl itibarıyla arşivde bulunan defterlerin büyük bölümünün sanal ortama aktarılması dolayısıyla, artık burada, kataloglanmış müteferrik evrak yanında defterlerin taranması konusunda da büyük bir ferahlık sağlanmıştır.

Osmanlı arşivlerindeki evraktan neler beklenilmesi ya da beklenilmemesi gerektiği ise ayrıca açıklanması gereken bir husus olarak görünmektedir. Öncelikle Osmanlı evrakı içerisinde, şimdilik, bulamayacağımızdan emin olduğumuz veriler kantitatif olanlardır. Osmanlı evrakı sayısal veri sağlamak hususunda alabildiğine ketumdur. İngiltere'nin İzmir konsolosunun istatistik tablolarının hazırlanması konusunda sunduğu bir not Osmanlı makamlarının sayısal verilere sahip olduklarını gösterir. Bu notta ifade ettiğine göre konsolos liman yetkililerinden elde ettiği verileri kendininkilerle birleştirmekte daha sonra Fransa ve Avusturya konsoloslarıninkilerle karşılaştırarak istatistik tablolarını son haline getirmektedir. Demek ki Osmanlı liman idareleri gelip giden gemileri ve bunları naklettikleri yolcu ve eşyaları kayıt altına alıyorlardı. Fakat bir şekilde bu kayıtların tutulduğu defterler arşivler içerisinde araştırmaya açık bir vaziyette değildirlir. Bu yüzden sayısal veriler için yabancı konsoloslukların ya da şirket acentelerinin kayıtlarına muhtacdır. Osmanlı evrakı içerisinde yabancı kumpanyalara dair kayıtları ise çok basite indirgeyerek iki başlık altında ele alabiliriz: bilgilendirici ve çözümleyici.

¹³Tanju Demir, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumpanyaları", *OTAM*, S. 17, Ankara 2006, s. 1-17.

¹⁴ 2019 yılında Libra Yayınevi tarafından kitap olarak basıldı, bkz. Kılıçaslan, *age*, 2019. Yazar aynı kumpanyanın İstanbul çevresindeki faaliyetlerini bir diğer çalışmada işlemiştir: M. Emre Kılıçaslan, "Avusturya Lloyd Vapur Şirketi'nin İstanbul'un Yolcu ve Eşya Taşımacılığındaki Yeri", *Büyük İstanbul Tarihi*, C. VI., İBB Kültür Yay., İstanbul 2015, s. 480-492.

¹⁵ Bu tez çalışması daha sonra kitaplaştırılmıştır. Bkz. Süleyman Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet: Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2015. Yazar aynı kumpanyanın İstanbul çevresindeki faaliyetlerini bir diğer çalışmada işlemiştir: Süleyman Uygun, "Messageries Maritimes Vapur Şirketi'nin İstanbul Yolcu ve Eşya Taşımacılığındaki Yeri", *Büyük İstanbul Tarihi*, C. VI, İBB Yay., İstanbul 2015. s. 493-502.

¹⁶ Süleyman Uygun, *Türk-Fransız Deniz Ticareti Vapur Kumpanyaları*, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yay., İstanbul 2021.

¹⁷ Bu tez de kitap olarak yayınlanmıştır bkz. Mesut Karakulak, *Osmanlı Sularında Rus Vapurları Buharlı Çağında Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (1856-1914)*, TTK, Ankara 2019.

¹⁸ Akarsular üzerinde seyrüsefer eden yabancı kumpanyalar için şu çalışmalara göz atılabilir: İlhan Ekinci, *Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapurları İdaresi)*, Asil Yay., Ankara 2007; M. Emre Kılıçaslan "Osmanlı Tunası'nda Avusturya Buharlıları", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler Göller Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, C. 1, Kayseri 2015, s. 673-69; Süleyman Uygun, "Aşağı Tuna'da Bir Fransız Buharlı Nakliyat Kumpanyası ve Ticari Faaliyetleri", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler Göller Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, C. I, Kayseri 2015, s. 349-369.

¹⁹ Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi özet katalogları içerisinde *Lloyd* kelimesinin on dört farklı yazımıyla karşılaştığı belirtildiğinde konunun ciddiyeti anlaşılacaktır.

²⁰ 16.07.2018 tarihli Resmî Gazete'de yayınlanan 11 numaralı Cumhurbaşkanlığı kararnamesinin 18. maddesinin 1. fıkrasına göre elinde arşivlik malzeme bulunduran tüm kurum ve kuruluşlar (MİT ve TBMM hariç olmak kaydıyla) ellerinde bulunan arşivlik malzemeyi, saklama süresinin sonunda Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığına aktarmakla yükümlü kılınmışlardır. Bu sebeple bahsi geçen arşivde bulunan evrakın da aktarılmış olması gerekir. Ancak makalenin yazıldığı tarih itibarıyla Deniz Müzesi'ne ait evrak Devlet Arşivleri Başkanlığı katalogları içerisinde araştırmaya açılmamış olduğu anlaşılmaktadır.

Salt bilgi vermeye dair kayıtlar herhangi bir kumpanyanın Osmanlı iskelelerine gelip gitmeye başlarken izin alma süreçleriyle başlar. Devamında bunların sefer organizasyonlarının yapısı, ülke içerisindeki eylemleri yine bilgilendirici diyebileceğimiz kayıtlardan çıkarılabilir. Örneğin acenteleri için kullandıkları binalar, deniz sigortasına dair uygulamaları, eğer posta taşıyorlarsa bununla ilgili bilgiler, yakıt temini için kullandıkları metotlar ve limanlardaki hal ve hareketleri bu tarz evrakların verdiği bilgilerden hareketle takip edilebilir. Bu tarz veriler neredeyse her tarihsel konu için gördüğümüz rutin bilgileri kapsamaktadır. Çözümleyici metinler ise kumpanya-devlet ilişkisini, bürokrasinin kumpanyalara dair yaklaşım ve değerlendirmelerini, üstelik zamana yayılmış bir halde açık ederler. Osmanlı Devleti'nin çeşitli sebeplerle sivil denizcilik filusunun gelişmemiş oluşu, onu yabancı nakliyat elemanlarına muhtaç kılmıştır. Devlet her ne kadar bu zorunluluktan hoşnutsuz olsa da hem kendi organizasyonunu yapamaması hem de bağlı olduğu anlaşmalar (kapitülasyon rejimi) dolayısıyla buna bir son vermeyi de başaramamıştır. XIX. yüzyıl boyunca bu tartışmayı kendi içerisinde sürdürse de resmî evrakının, zaman zaman askerlerinin taşınması hususunda yabancı kumpanya kullanmak durumunda kalmıştır. Bu resmî ilişkiler içerisinde, kapitülasyon rejiminin elverdiği ölçüde kumpanya faaliyetlerini denetleme çabaları da kayda geçmiştir. Kumpanyaların ticari fayda sağlayarak memnuniyetle gerçekleştirdikleri nakliyat faaliyeti içerisindeki memnu niyetlerini de tespit etmek için uğraş veren Osmanlı yetkilileri bakış açılarını hem iç yazışmalarında hem de yabancı diplomatlarla olan yazışmalarda açık ederlerdi. Tüm bu kaotik bilgi yığını belli bir düzenle bir araya getirilip yaşandıkları dönem siyasi tarihiyle birlikte düşünüldüğünde Osmanlı'nın yalnızca bir ticari kuruluşla değil, aynı zamanda onun bayrak devletiyle olan ilişkilerinin de görülebileceği bir tablo çizilebilmektedir.

Osmanlı'nın iç yazışmalarındaki veriler konusunda daha fazla yazılabilirse de konuyu uzatmamak adına burada kesip, bahsi yabancı arşiv vesikasına getirmek istiyorum. Her kumpanyanın bayrağını taşıdığı devletlerin çeşitli arşivleri tek tek saymak bu yazının boyutlarını aşacak ve ne kadar çok arşivden bahsedilse de liste eksik kalacaktır. Çok basit olarak hangi devlete bağlı kumpanya araştırılacaksa o devletin millî arşivlerindeki evrakın taranmasını gerekeceğini ifade etmekle iktifa ediyorum. Fakat yabancı kumpanya araştırmaları bakımından iki müthiş kaynaktan mutlaka bahsetmek gerekir: Konsolosluk ve acente raporları. Bazen Osmanlı'daki kumpanya acentelerinin aynı anda ülkelerinin konsolosluğunu yürüttüğü örneklere rastlanır. Bunların, Osmanlı arşivlerinin mühim bir eksikliği olan süreklilik arz eden istatistikî bilgileri sağladıklarından yukarıda bahsedilmişti. İngiliz konsolosluk raporları, Accounts&Papers ciltleri internet üzerinden kullanıma açılmış ve bu veritabanına erişim sağlayan üniversite kütüphanelerinde kullanılabilir. Bunlarda pek çok liman kentinin ithalat-ihracat rakamları verildiği gibi, buralardaki kumpanya aktiviteleri de karşılaştırmalı olarak belirtilmiştir. İngiliz kumpanyalarına ait evraka ise Royal Museums Greenwich'e bağlı olarak faaliyet gösteren The National Maritime Museum's Archive'dan ulaşılabilir. Fransız konsolosluk raporları, İngilizlerinkine benzer bir yapı arz eder. Fakat daha ziyade kendi ülkelerinin kumpanyaları üzerine yoğunlaşmışlardır. Avusturya konsolosluk raporları ise bu ikisi kadar detaylı ve sürekli bilgi vermektense uzaktırlar. Acenteler ise sadece hizmet verdiği kumpanyanın, bulunduğu bölgedeki faaliyetini kumpanya merkezine raporlamakla yükümlüdür. Bu raporlar çok detaylıdır. Hem istatistikî bilgi sağlar hem de çeşitli bölgesel sorunları açıklayıcı notlar ihtiva ederler. Ne yazık ki Avusturya Lloyd Kumpanyası'nın acente raporlarının bulunduğu bina olan Trieste'deki Palazzo del Lloyd 2008 yılında tadilat gerekçesiyle kapatılmıştır ve günümüzde hâlâ istifade edilememektedir. Öte yandan Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın acente raporları Havre'da Archives de l'Association French Lines adı altında hizmet vermektedir. Araştırmacılar açısından burasının çalışma koşulları oldukça ferahdır.

Daha önce de belirtildiği üzere kumpanyalar kendi adlarına tarihler yazdırmışlardır. Örneğin Avusturya Lloyd yetmiş beşinci yılı²¹, yüzüncü yılı²² ve yüz ellinci yılı için birer tarih yazdırmıştır. Bunlar kullanılırken dikkat edilmesi gereken husus yazıldıkları dönemin arka planının iyi tahlil edilmesidir. Lloyd'un yetmiş beşinci yıl tarihini yazdığı esnada şirket yöneticileriyle devlet görevlileri arasında iyi ilişkiler mevcuttur, Lloyd bu dönemde hatırı sayılır sübvansiyonlar almaktadır. Bu yüzden yetmiş beşinci yıl tarihinde kumpanyanın kuruluş aşamasında Avusturya devletiyle yaşanan çatışmalar görmezden gelinmiştir. Öte yandan yüzüncü yıl tarihi çok daha ilginçtir. Zira I. Dünya Savaşı'nın ardından Trieste kenti İtalya'ya, Lloyd filusunun büyük kısmı da İtalyan bandırasına geçmiştir. Avusturya Lloyd'un adı Lloyd Triestino olmuştur. Yüzüncü yıla adanan tarih, Mussolini rejimi altında yazılmış ve bu eserde Avusturya Lloyd'un hiçbir zaman Avusturyalı olmadığı, her zaman bir İtalyan kumpanyası olduğu ispat edilmeye çalışılmıştır. Kumpanyalar tarihlerin yanında çeşitli broşürler, turist rehberleri, gittikleri kentleri tanıtan kitaplar da bastırmışlardır. Bunlar da araştırmacının kaynakları olarak kullanılabilir. Ayrıca bazı kumpanyalar nakliyatla ilgili güncel bilgiler veren süreli yayımlar da dağıtmışlardır.²³ Osmanlı Devleti ile benzer modernleşme ve yenileşme dönemlerinden geçen Rusya ise; Osmanlı arşivlerinin aksine daha kantitatif verileri kayıt altına almıştır. Bilhassa Petersburg'da bulunan Rus Donanma Arşivi (RGAVMF) *Rossiyskiy Gosudarstvenniy Arhiv Voennno-Morskogo Flota* ve Moskova'da bulunan Rus

²¹ *Fünfundsiebzig Jahre Österreicher Lloyd 1836-1911*, Trieste 1911.

²² Stefani, Giuseppe; Bruno Astori, *Il Lloyd Triestino: Contributo Alla Storia Italiana della Navigazione Marittima*, Verona 1938.

²³ Lloyd için örnek olarak, abonelerine belli bir meblağ karşılığında çeşitli bölgelerdeki ticari imkânlar, deniz ve limanların koşulları, sigortacılık işlemleri ve Lloyd şirketine dair bilgilerin bulunduğu *Giornale del Lloyd Austriaco*'dan söz edilebilir.

İmparatorluğu Dış İşleri Arşivinde (AVPRI- Arhiv Vneşney Politiki Rossiyskoy İmperii) Osmanlı sularında faaliyet gösteren Rus şirketlerinin faaliyet ağına erişmek mümkündür. Dağıtık verilerden ziyade belli fonlarda toplanan bu belge grubu haricinde Rus Milli Kütüphanesi'nde (*Rossiiskaya Natsionalnaya Biblioteka*) Rus Devlet Tarih Arşivi'ndeki belge gruplarının dijitalize edilmiş halleri kolaylıkla temin edilebilmektedir.²⁴

Osmanlıca yayımlanan gazeteler maalesef kumpanyalar üzerine bilgi vermek konusunda oldukça kısır kalmışlardır. Osmanlı gazetelerinde çıkan yazılarda ilk dönemlerde Osmanlı buharlılarıyla yabancı buharlılar kıyaslanır. Milliyetçi ideolojinin geliştiği son dönemlerde ise tepkisel yazılara rastlanır. Bu yazılar analitik olmaktan ziyade duygulara hitap ederler. Osmanlı topraklarında basılıp dağıtılan *Journal de Constantinople* ve *Levant Herald* gibi gazetelerde daha sık haberler çıktığı gözlemlenmiştir. Salnamelerde ise, bir kural olmasa da liman kentlerindeki acentelerin isimleri, kumpanyaların ilgili kente uğrayan vapurlarının gün ve saatleri gibi bilgiler yer alır.

SONUÇ: ARAŞTIRMADA KARŞILAŞILAN GÜÇLÜKLER

Kaynak sorunlarına değindikten sonra yabancı buharlı araştırmalarında karşılaşılan diğer güçlükleri de kısaca ifade ederek yazıyı sonlandırmak istiyorum. Güçlükler bağlamında söylenebilecek çok fazla şey mevcut. Araştırma alanının henüz çok yeni olması, kumpanya vapurları yanı sıra tüccar vapuru adı altında faaliyet gösteren grupların ayrıştırılmasında yaşanan problemler, siyasal değişimlerle yaşanan sorunların kumpanyalara yansımalarının çözümlenmesindeki sorunlar gibi pek çok başlık sıralanabilir. Fakat bunlar farklı alanlarla ortak sorunlardır ve çözüm yolları da onlardan hareketle bulunabilir. XIX. yüzyılın baş döndüren hızı içerisinde yaşanan hukuki değişimler ise yabancı buharlı kumpanyaları üzerine yazmak isteyen araştırmacıların önündeki en ivedi sorun olarak göze çarpmaktadır.

Ne yazık ki ülkemizde müstakil bir deniz hukuku tarihi yazılmamıştır. Özellikle de uluslararası deniz hukukunun gelişmeye başladığı XIX. yüzyıl için bir rehber mevcut değildir. Gemi tabiiyeti tartışmalarından tutun da sigorta uygulamalarına dek karşımıza çıkan çeşitli güçlükleri aşabilecek bir altyapı kurulamamıştır. Hukuk fakültelerinde ders kitabı olarak okutulmak üzere hazırlanan deniz hukuku tarihleri, haklı bir gerekçeyle, XX. yüzyıl öncesi deniz hukuku tarihini bir iki satırla geçiştirmektedirler. Yelkenliden buharlıya geçişin ardından yaşanan bir dizi hukuki değişim yanında, Osmanlı'nın Tanzimat adı altındaki yapısal değişiklikleri ve bağlaştığı olduğu pek çok uluslararası antlaşmanın oluşturduğu hukuksal ortamın hakkıyla çözümlenebilmesi mümkün olmamaktadır. Osmanlı Devleti'nin Tanzimat'tan sonra yoğunlaşan romanizasyon sürecinin bahri ticaret üzerindeki etkileri ve bu alanda ortaya konan hukuki kaidelerin tahlili konu üzerinde yapılacak olan çalışmaların yükseleceği zemini sağlayacaktır.

Yabancı buharlı kumpanyalarına üzerine yapılacak araştırmalarda bunların çok dilli yapıları da bir sorun olarak göze çarpar. Örneğin Avusturya Lloyd Buharlı Kumpanyası kendi iç yazışmalarında İtalyanca kullanırken, bayrak devletiyle olan yazışmaları Almandır. Uluslararası arenada diplomatik ya da hukuksal sorunlarla karşılaştığımda XIX. yüzyılın devletlerarası dili diyebileceğimiz Fransızca yazışmalarla uğraşmak zorunludur. Son olarak Osmanlı Devleti yazışmalarının tahlili için Türkçe bilmek gerekliliği de vurgulanabilir.

Oldukça spesifik bir alana dair basit bir rehber hizmeti verecek bu yazıyı, daha fazla uzatmamak adına, kavramsal çerçeveye dair birkaç cümleyle tamamlamak istiyorum. İtiraf etmek gerekir ki bir yabancı buharlı kumpanyasını anlatacak olan akademik çalışmalar sorunsallarını baştan belirlemek konusunda zorluk çekerler. Sorunsallar -eğer şekillenebilirlerse- kaynakların yönlendirmesiyle şekillenirler. Yapılan çalışmaların sonuçları değerlendirildiğinde iki temel yönelim saptanabilir. Birinci grupta detaylı ithalat-ihracat verilerinin derlenmesiyle hazırlanan çalışmalar vardır. Bunlar, tarihsel dönüşümü sayısal veri yardımıyla açıklama uğraşısı içerisindedirler. İthalat-ihracat rakamlarındaki değişimlerin farklı kentler için demografik verilerle karşılaştırılması suretiyle ilişkilerin seyri sayılar üzerinden takip edilir. İkinci yaklaşımda ise naratif belgeler aracılığıyla kurgulanan hikâyedeki çıkarımların sayısal verilerle sağlamasının yapılması söz konusudur. Her iki tip yaklaşım da detay karşılaştırmalarını yaparken siyasi tarih çizgisi üzerinde makro iktisadın gidişatını da göz önünde bulundurarak hukuk ve diplomasiyle olan ilişkileri de daha genel bir çerçevede anlatıp, bir takım genellemelere ulaşmak hevesindedirler.

Sonuç olarak belli bir kumpanyanın tarihini yazmak şahıs biyografisi yazmaya benzemektedir. Tarihsel birer araştırma olarak, şüphesiz değer taşımaktadırlar. Fakat şu aşamada, araştırma süresince elde edilen tarihsel verilerin sağladıkları cevapların ortaya konmasından ibarettir. Alandaki çalışmaların elan geldiği noktada, henüz araştırma konusuyla ilgili ulaşılan evrakın çizdiği sınırlar dışında bir cevap arayışı mevcut değildir. Umulur ki bu çok özel sahada yeterli kantitatif ve kalitatif veri kümülasyonu sonrasında Osmanlı pazarlarının dünya ekonomik sistemine eklenmesi yahut periferileşmesi, açık pazara dönüşümü, yarı-sömürgeleşmesi, iktisadi yıkıma

²⁴ Bu belge gruplarını bahsedilen kütüphaneye üye olarak cüzi miktarlarla dijital olarak temin etmek mümkündür. Ayrıntılı bilgi için bkz. Mesut Karakulak, "Türk Denizcilğine Dair Bir Rus Literatür Taraması: Morskoy Sbornik, *Türk Tarihine Dair Yazılar I*, Gece Yay., Ankara 2017, s. 369-371.

girmesi ya da aksine sanayi kapitalizminin ilk nüvelerinin başlaması gibi tartışmalara buharlı nakliyat kumpanyalarının Osmanlı sularındaki faaliyetleri üzerinden bazı açıklama önerileri getirilebilecektir. İleride bu konuda yapılan çalışmalarda -her akademik araştırmada olması gerektiği gibi- sorunsalların baştan belirlenmiş olması beklenmektedir. Bir örnekle somutlaştırmak gerekirse; buharlı kumpanyalarının nakliyata getirdikleri hız vasıtasıyla iktisada dair çeşitli değişimlerin yaşanmasına sebebiyet verdikleri açıktır. Peki, böylesi değişimlerde payı olan kurumların herhangi iki devlet arasında diplomatik ilişki ve usullerde de değişime sebebiyet vermesi olası mıdır, bunların tespiti için hangi kaynak ve metotlara başvurulmalıdır gibi soruların sorulması amaca hizmet edecektir. Benzer sorular Yakınçağ Tarihi'nin çözüm bekleyen pek çok tarihsel sorunsalının çözülmesine katkıda bulunacaktır.

KAYNAKÇA

BERNERON-COUVENHES, Marie-Françoise, *Les Messageries Maritimes: L'essor D'une Grande Compagnie De Navigation Française, 1851-1894*, PUPS, Paris 2007.

BOİS, Paul, *Le Grand Siecle Des Messageries Maritimes, Cambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence*, Marsilya 1991.

COLİN, Ambroise, *La Navigation Commerciale au XIXe Siecle*, Arthur Rousseau Pub., Paris 1901.

COONS, Ronald E. "Steamships and Quarantines at Trieste, 1837-1848", *The Journal of the History of Medicine and Allied Science*, C. 44, no. 1, Ocak 1989, ss. 28-55.

COONS, Ronald E., *Steamships, Statesmen and Bureaucrats: Austrian Policy Towards the Steam Navigation Company of the Austrian Lloyd 1836-1848*, Franz Steiner Verlag GMBH, Wiesbaden 1975.

DEMİR, Tanju, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumpanyaları", *OTAM*, no. 17, Ankara 2006, ss. 1-17.

EKİNCİ, İlhan, *Fırat ve Dicle'de Osmanlı-İngiliz Rekabeti (Hamidiye Vapurlar İdaresi)*, Asil Yay., Ankara 2007.

EKİNCİ, İlhan, "Hacı David Vapur Kumpanyası ve Amerikan Boykotu", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, S. 9, İstanbul 2003, ss. 53-78.

EKİNCİ, İlhan, "Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında" S. 21, *Kebikeç*, Ankara 2006, ss. 73-96.

FLETCHER, R. A., *Steam-ships The Story of Their Development to the Present Day*, Londra 1910.

Fünfundsiebzig Jahre Österreicher Lloyd 1836-1911, Trieste 1911.

GIUSEPPE, Stefani, Bruno Astori, *Il Lloyd Triestino: Contributo Alla Storia Italiana della Navigazione Marittima*, Verona 1938.

HAJNAL, Henrik, *The Danube: Its Historical, Political and Economic Importance*, Martinus Nijhoff Pub., 1920.

HARCOURT, Freda, *Flagships of Imperialism: The P&O Company and the Politics of Empire from Its origins to 1867*, Manchester Univ. Pres, Manchester 2006.

HERO of Alexandria, *Pneumatics of Hero of Alexandria from the Original Greek*, Çev. Bennet Woodcroft, Taylor Walton and Maberly Pub., Londra 1851.

KARAKULAK, Mesut, *Osmanlı Sularında Rus Vapurları Buharlı Çağında Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (1856-1914)*, TTK, Ankara 2019.

KARAKULAK, Mesut, "Türk Denizciliğine Dair Bir Rus Literatür Taraması: Morskoy Sbornik, *Türk Tarihine Dair Yazılar I*, Gece Yay., Ankara 2017, ss. 369-371.

KILIÇASLAN, M. Emre, *Osmanlı Kıyılarındaki Batı: Avusturya Lloyd Buharlı Kumpanyası*, Libra Yay. İstanbul 2019.

KILIÇASLAN, M. Emre, "Avusturya Lloyd Vapur Şirketi'nin İstanbul'un Yolcu ve Eşya Taşımacılığındaki Yeri" *Büyük İstanbul Tarihi*, C. VI., İBB Kültür Yay., İstanbul 2015, s. 480-492.

KILIÇASLAN, M. Emre, "Osmanlı Tunası'nda Avusturya Buharlıları", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler Göller Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, C. 1, Kayseri 2015, ss. 673-69.

- THURSTON, Robert H., *Robert Fulton: His Life and Its Results*, Mead and Co. Pub., New York 1891.
- TRANMER, Keith, *Austrian Post Offices Abroad*, C. VIII. Budd&Gillanti Pub., Essex 1976.
- TUTEL, Eser, *Şirket-i Hayriye*, İletişim Yay., İstanbul 2008.
- TUTEL, Eser, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yay., İstanbul 2000.
- UYGUN, Süleyman, "Aşağı Tuna'da Bir Fransız Buharlı Nakliyat Kumpanyası ve Ticari Faaliyetleri", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler Göller Sempozyumu Bildiriler Kitabı*, C. I, Kayseri 2015, ss. 349-369.
- UYGUN, Süleyman, "Messageries Maritimes Vapur Şirketi'nin İstanbul Yolcu ve Eşya Taşımacılığındaki Yeri" *Büyük İstanbul Tarihi*, C. VI, İBB Yay., İstanbul 2015. ss. 493-502.
- UYGUN, Süleyman, *Türk-Fransız Deniz Ticareti Vapur Kumpanyaları*, İMEAK Deniz Ticaret Odası Yay., İstanbul 2021.
- VARLIK, M. Bülent, "Bir Yarı Sömürge Olma Simgesi: Yabancı Posta Örgütleri", *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, C. VI, İletişim Yay., İstanbul 1985, ss. 1653-1656.
- YILMAZ, Özgür, "XIX. Yüzyıl Trabzon'unda Buharlı Gemi Taşımacılığı ve Deniz Ticareti", *Türk Deniz Ticareti Sempozyumu IV: Doğu Karadeniz*, Trabzon 2012, ss. 285-306.

