

KARADENİZ TİCARETİNDE İNGİLİZ BANDIRALI GEMİLER, 1802-1833

BRITISH VESSELS TRADING IN THE BLACK SEA, 1802-1833

Doç. Dr. Numan ELİBOL¹

ÖZET

Bu makale, 19. yüzyıl başlarında İngiliz bandıralı gemilerin Karadeniz'deki ticaret faaliyetlerini, taşınan malların muhtevasını, ticaret yapılan bölgelerin kapsamını ve ticaret trafiğinin genel seyrini dikkate alarak ortaya koymayı amaçlamaktadır. Araştırma sırasında yararlanılan temel kaynaklar, yabancı bandıralı gemilerin boğazlardan geçişiyle ilgili tutulan Osmanlı kayıtlarıdır. Yararlanılan kaynaklara bağlı olarak ticaret faaliyetlerinde esas olarak Karadeniz ile Karadeniz dışındaki bölgeler arasında gerçekleşen mübadele ve taşımacılık faaliyetleri dikkate alınmıştır. Araştırma sonuçları, ticaret faaliyetlerinin siyasi gelişmelerden etkilenmesine rağmen araştırma süresi boyunca artış eğilimi gösterdiğini; Karadeniz'den Akdeniz dünyası ve Batı Avrupa'ya kuvvetli bir mal akışı olduğunu ve ihraç edilen ticaret maddelerinin büyük ölçüde zirai ve tabii ürünlerden meydana geldiğini; Karadeniz ile yapılan ticaretin hem Akdeniz, hem de Atlantik merkezli ticaretin özelliklerini taşıdığını; dönemin ekonomik gelişmelerini yansıtan sanayi mamulleri ve sömürge ürünlerinin ticarete yer aldığını; ve bu dönemde Britanya himayesine giren Akdeniz adalarının bu ticaretin önemli üsleri haline geldiğini göstermiştir.

Anahtar Kelimeler: İngiliz, Britanya, Karadeniz, Ticaret, 19. Yüzyıl

Jel Kodları: N73.

ABSTRACT

This article intends to describe the activities of trade of the British vessels in the Black Sea in the early 19th century on the basis of the composition of the goods, the geographical extent of the trade and navigation and the general course of trade. The primary sourced utilized during the research are the Ottoman registers pertaining to the foreign vessels passing through the Turkish straits. As a result of the dependence on source material, the activities of trade are confined to the trade and navigation between the Black Sea and the outside World. The results of the research has shown that the trade activities, in spite of occasional disruptions by political developments, tended to increase through the research period; there was a strong flow of goods from the Black Sea to the Mediterranean and the Western Europe, though mainly of an agricultural and natural character; the trade with the Black Sea bore the characteristics of both the Mediterranean and the Atlantic trade; the industrial and colonial products as the corollary of the contemporary economic developments were reflected in the composition of goods; and the islands under British protectorate in Eastern Mediterranean at that time became the chief agents of the trade.

Key Words: English, Britain, Black Sea, Trade, 19th Century

Jel Codes: N73.

1. GİRİŞ

İngiltere'nin Karadeniz ticareti ve İngiliz bandıralı gemilerin Karadeniz'e açılmasıyla ilgili hacimli bir literatür mevcuttur. İngiltere'nin ve diğer Avrupa devletlerinin boğazlardan serbest geçiş hakkı elde etme ve Karadeniz ticaretinde yer alma çabaları, Rusya ile imzalanan ve diğer Avrupalı devletler için emsal teşkil eden Küçük Kaynarca Anlaşması'na

¹ Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, nelibol@ogu.edu.tr

dayandırılır. Rusya ile 21 Temmuz 1774’de imzalanan bu anlaşmanın 11. maddesiyle Rus tüccar gemilerinin boğazlardan serbestçe geçebilmeleri ve tüm denizlerde ticaret maksadıyla dolaşabilmeleri öngörülmüştür. Rusya tüccar gemilerine tanınan bu imtiyaz, Rusya ile 22 Haziran 1783 tarihinde imzalanan ticaret anlaşmasının ilk üç maddesinde yenilenmiştir (Köse, 2006:114,139,186). Rusya’nın Karadeniz’deki ticarî teşebbüsleri ve projeleri, çok geçmeden İngiltere’nin bölge ile ilgili ticarî endişelerini arttırmıştır. (Bağış, 1980:211-13). Hatta daha geç tarihlerde Osmanlı Devleti tarafından İngiltere’ye verilen benzer imtiyazların, Rusya’nın bu ayrıcalıklı konumunu ortadan kaldırmayı amaçladığı dahi dile getirilmiştir (Beydilli, 1991:689).

Çokça vurgulanan diğer bir husus da, İngiltere’nin 18. yüzyıl sonlarında Karadeniz’e olan ilgisinin artması ve Karadeniz’e nüfuz etme çabalarının ticarî amaçlardan çok siyasi kaygılara dayandığı; Küçük Kaynarca anlaşmasından sonra Rusya ile yakın ilişkiler içerisine giren ve bölgede güç kazanan Fransa’nın faaliyetlerine cevap verebilme niteliği taşıdığıdır. Zira 18. yüzyıl boyunca Kırım’da konsoloslukları bulunan Fransızlar Rusların Kırım’ı ilhakından sonra (1783) bölgeye daha fazla eğilmişler; Karadeniz kıyılarıyla ilgili ayrıntılı keşifler yapmaya başlamışlar ve 1787 yılında Rusya ile imzalanan ticaret anlaşmasıyla İngiltere’nin yerini alarak Rusya’nın en imtiyazlı ticarî ortağı durumuna gelmişlerdir. Fransız müteşebbisler ve tüccarlar da, 1780’lerle birlikte Karadeniz’in kuzeyindeki liman kentlerinde yerleşmeye başlamışlardır (Hope, 1974:159-61).

İngiltere’nin Karadeniz’e açılma yönündeki teşebbüslerinin İngiltere ile Rusya arasında oldukça hacimli sayılabilecek bir ticaretin yürütüldüğü döneme rastlaması dikkat çekicidir. İngiliz gümrük kayıtlarına göre 1750-1799 yılları arasında Rusya’nın İngiltere’nin toplam ithalatı içindeki payı resmi değerlerle % 8’i bulmuş; reel değerlere göre de % 14’e çıkmıştır. Bu değerlerle Rusya, İngiltere’ye yapılan ihracatta Almanya, İtalya, İspanya, Hollanda, Portekiz, Flandra, İsveç, Danimarka-Norveç, Fransa, Venedik gibi kıta Avrupası ülkeleri, Osmanlı İmparatorluğu’nun önünde yer almıştır (Kaplan, 1986:85-86).

İngiltere’nin Karadeniz’e artan ilgisinin, *Şark Meselesi*’nin bir parçası olarak ve Osmanlı İmparatorluğu’nun siyasi bütünlüğünü muhafaza etme çabaları çerçevesinde ele alındığını söylemek de mümkündür. Bilhassa 1787–1792 Osmanlı-Rus Savaşlarıyla Özü ve Hocabey’i de içine alan Yedisan bölgesinin işgal edilmesi, İngiltere tarafından, ucu Rusya’nın Avusturya ve Fransa ile birlikte Orta Avrupa, Balkanlar ve Akdeniz’de hâkimiyet kurmasına uzanan kritik bir gelişme olarak algılanmış; bununla eş zamanlı olarak da Osmanlı İmparatorluğu ve Karadeniz’deki ticaret potansiyeli daha fazla sorgulanmaya başlanmıştır (Cunningham, 1993:26; Hope, 1974:162-64). Zira bölge ile ilgili siyasi adımların atılabilmesi için, İngiliz kamuoyunun desteğini sağlayacak elle tutulur ticarî faydaların öne çıkarılması gerektiği fark edilmiştir (Hope, 1974:172).

İngiliz gemilerinin Karadeniz’e serbestçe çıkabilmesi ile ilgili ilk talep büyük elçi John Murray (1765–1775) tarafından 1774 yılının sonunda dile getirilmiş; kabul görmeyen bu talebin ardından mesele, Avusturya’ya boğazlardan serbest geçiş hakkının tanındığı 1784 yılında tekrar gündeme gelmiştir. Aynı yıl içerisinde, Rus Çariçesi II. Katerina’nın bu esnada Karadeniz’deki Rus iskelelerine yerleşen yabancı tüccarlara verdiği imtiyazlardan yararlanmak isteyen büyükelçi Robert Ainslie (1776–1792) tarafından Osmanlı idaresi nezdinde ikinci bir teşebbüste bulunulmuş, ancak bu da akim kalmıştır. Nihayet 1799’da, İstanbul’daki Levant Ticaret Kumpanyası’nın temsilcisi John Spencer Smith’in sayesinde uzun süredir arzu edilen izin alınmıştır (Wood, 1964: 180-81).

İngiltere’ye verilen bu hak, 1798’de Napolyon’un Mısır’ı işgal etmesinden sonra ivme kazanan ve 1799 yılında bir ittifak anlaşması ile sonuçlanan Osmanlı-İngiliz yakınlaşmasının bir sonucu olarak değerlendirilmiştir (Ahmed Cevdet Paşa, H. 1309a: 8-9,

307-31; Ahmed Cevdet Paşa, H. 1309b:9; Hope, 1974:173.).² Buna rağmen İngiliz gemilerinin Karadeniz'e çıkışı, Osmanlı yönetiminin isteksizliği veya bilinçli engellemeleri nedeniyle, ancak 1802 yılında gerçekleşebilmiştir (Wood, 1964:181).

2. KARADENİZ'DE İNGİLİZ TİCARETİNİN GELİŞİMİNİN TARİHİ SEYRİ

İngiliz bandıralı gemilerin 19. yüzyıl başlarında Karadeniz'e çıkmaya başlamaları, beraberinde İngiltere ile Karadeniz arasında doğrudan bir ticaret köprüsü kurulması sonucunu doğurmamıştır. Bu durumun, ticaret faaliyetleri için gözlerin Rus iskelelerine çevrilmiş olması ve İngiltere ile Rusya arasında Karadeniz yoluyla yapılacak ticaretin, o ana kadar Baltık üzerinden yürütülmekte olan ticarete kıyasla çok kârlı olmayacağı düşüncesinden kaynaklandığı anlaşılmaktadır. Zira daha 18. yüzyıl sonlarında Karadeniz'le ilgili kaleme alınan raporlarda, Karadeniz'e yapılacak deniz yolculuklarının Baltık'tan sekiz kat daha uzun sürdüğü ve bu nedenle Rusya'ya yapılacak ihracatın Karadeniz yerine Baltık üzerinden gerçekleştirilmesinin daha güvenli ve ucuz olacağı; İstanbul'da gecikmelerin yaşandığı; kış aylarında Rus iskelelerinin kapandığı; gemilerin hem Akdeniz'de hem de Rus iskelelerinde karantinaya tabi tutulduğu ve Rusya'daki karantinalarda daima gecikmeler yaşandığı; deniz yolculuklarında sigorta primlerinin yüksek olduğu; gümrüklerdeki yolsuzluklar nedeniyle Rusya'nın İngiltere ile yaptığı ticarete Karadeniz'den hiçbir zaman Baltık'taki kadar kazançlı çıkamayacağı gibi görüşler dile getirilmeye başlanmıştı (Hope, 1974: 1690-70). Üstelik bu görüşler bizzat Levant Kumpanyası'nın yöneticileri tarafından, İngiliz gemilerinin Karadeniz'de Akdeniz gemileri kadar ucuz maliyetle seyredebileceği; İngilizlerin, dışarıdan ağırlıklı olarak şarap, konyak, meyve kurusu, sıvıyağ, Amerika kökenli ürünler, ince ipekliler, dantel, kumaş ve Fransız ve İtalyan süs eşyaları ithal eden Karadeniz pazarına ihraç edebilecekleri pek az ürün ve mamul olduğu; Karadeniz'in en önemli ihraç maddeleri olan buğday ve arpa, havyar, demir, kendir-kenevir, gemi direği ve kerestenin daha ucuza ve daha kaliteli olarak Baltık'tan temin edilebileceği; ve çok geçmeden Fransızların eline geçmesi kaçınılmaz olan bu ticaret ve taşımacılığın İngilizlerin aleyhine olduğu yolundaki değerlendirmelerle desteklenmişti (Hope, 1974:171).

Aslında Karadeniz'e yönelik faaliyet göstermesi beklenen İngiliz tüccarlar cephesinde de durum pek farklı değildi. Daha Osmanlı-Rus savaşları (1787-1792) sırasında İngiltere, önemli bir ticarî ortağını kaybetmeme kaygısıyla Rusya'nın yanında yer alırken, İngiliz tüccarlar da, Fransa için emsal teşkil edecekleri ve çok geçmeden Karadeniz ticaretinden elde edilecek avantajları Fransızlara kaptıracakları endişesiyle bölgede faaliyet göstermekten uzak durmuşlardı (Cunningham, 1993:4).

Bu duruma rağmen, 19. yüzyıl başlarında Karadeniz ticareti ile ilgili endişelerin hâlen ortadan kalkmadığı anlaşılmaktadır. Bu döneme ait gözlemlerde, Karadeniz bölgesinden ithal edilebilecek hububat, meşe kerestesi, gemi direkleri, kendir, kenevir, kendir-kenevir tohumu, katran, donyağı, sıvı yağ, demir, yelken bezi gibi ticaret maddelerinin Baltık'tan da temin edilebileceği tekrarlanmakta; hatta bu maddelerin iç bölgelerdeki kanallar aracılığıyla bile Baltık'a dökülen nehirlerle ulaştırılabileceği iddia edilmekteydi. Esasen Baltık'takinin aksine, Karadeniz'e mahsus ürünler iç kesimlerden kıyı kesimlerine daha ucuz olarak getirilebiliyordu; ancak iç kesimlerdeki nakliyenin ucuz olması, Karadeniz'den İngiltere'ye kadar uzanan uzun deniz yolculuğu sırasındaki nakliye masrafları, sigorta primleri ve diğer

² Bu anlaşmanın ticarete dair yansımaları, Osmanlı yönetimi tarafından Fransa'ya savaş açılmasından sonra Garp Ocaklarına gönderilen emirlerde karşılık bulmuş; bu emirlerde Cebel-i Tarık'a buğday taşıyan İngiliz bandıralı gemilere ilişilmemesi ve bölgede faaliyet gösteren İngiliz gemilerinin himaye edilmesi istenirken, Fransa'ya yapılan ihracatın engellenmesi emredilmiştir.

ücretler karşısında bir şey ifade etmiyordu. Üstelik bu ticaret, Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya arasındaki ihtilaflara bağlı olarak zaman zaman inkıtaya uğrayabilirdi. Bu yüzden İngiltere ile Karadeniz arasında ne doğrudan bir ticaret olabilir, ne de böyle bir ticaret İngiltere'ye fayda sağlardı (Oddy, 1805:167-68, 172-73).

19. yüzyıl başlarında İngiltere ile Karadeniz arasında doğrudan bir ticaretten bahsedilemeyeceği gibi, İngiltere'nin Karadeniz'deki ticarî faaliyetleri de yeterince gelişemedi. Rusya'nın Tuna vilayetlerini işgal etmesi ve İngiltere'nin Rusya'nın yanında yer almasına bağlı olarak Osmanlı Devleti'nin 1806 yılı sonlarında İngiltere ile savaş durumuna girmesi, 1809'daki *Kala-i Sultâniye* anlaşmasının (19 Mart 1809) imzalanmasına kadar boğaz ticaretini durdurdu. İngiliz gemilerinin tekrar Karadeniz'e girmesi için ikinci bir izin alabilmeleri ise 1811 yılı sonlarını buldu. Boğazlardan geçen İngiliz bandıralı gemilerin sayısı ise, Korfu, Kafalonya, Cerigo (Çuha) ve Zante gibi İyon (Cezayir-i Seb'a) adalarının Viyana Kongresi (1815) ile İngiliz hâkimiyetine girmesinden sonra artış gösterdi. Bu tarihten sonra İngiliz şirketleri adına faaliyet gösteren çok sayıda Rum tüccar da, Tuna ağzındaki Kalas ve İbrail'in yanı sıra diğer Karadeniz iskelelerinde de yerleşmeye başladı (Cernovodeanu, 1976:108-113).

Karadeniz'i ziyaret eden İngiliz gemilerinin ilk zamanlarda faaliyetlerinin cılız olması, Karadeniz ticareti ile ilgili olarak kaleme alınan çağdaş raporlara da aksetmiştir. 1803 yılı itibarıyla Karadeniz'de faaliyet gösteren toplam 815 gemi içerisinde, İngiliz bayrağı taşıyanların sayısı sadece 7 olarak belirlenmiştir (Anthoine, 1805:206-207). 1813 yılında Odesa'dan hareket eden ve genellikle buğday taşıyan toplam 300 gemi içinde İngiliz bandıralı olanların sayısı 9'da kalmış; 1821 yılına gelindiğinde bu rakam, bu sefer toplam 532 gemi içerisinde, 62'ye ulaşmıştır (Puryear, 1934:197). Öte yandan, 1817 yılına dair verilen rakamlar, Odesa iskelesinden mal alan 1,044 gemi içerisinde İngiliz bandıralı gemilerin sayısını 154 olarak belirlemiştir (William, 1828:19). Bu yıla ait verilerden hareket eden bazı değerlendirmeler ("A Memoire on the Trade of the Black Sea", 1820:173, 176-77)³ İngilizlerin Karadeniz'de ticaret faaliyetlerinin bu inkişafında, deniz taşımacılığı ile ilgili yürürlükte olan kanunların⁴ etkili olduğuna dikkat çekmiştir. 1815-1819 arasında Odesa'dan mal alan gemilerin yükü ortalama 124 tondan kalırken; tamamı yerkenlilerden ibaret olan İngiliz gemileri için bu rakam 200 ton olmuştur. 1819-1826 arasında, Odesa'yı kullanan İngiliz gemilerinin yükü, İyon Denizi Adaları (Cezayir-i Seb'a) çıkışlılar hariç, ortalama yıllık 20,000 tonu bulmuştu. İyon adalarının gemileri için bu rakam 5,000 tondur. 1826 yılında Odesa'ya gelen İngiliz bandıralı 68 gemiden sadece altısı dolu, geri kalanı boştu (Puryear, 1934:197-98).

Karadeniz ile Avrupalı devletler arasında yapılan ticaret, 1820'lerin sonlarına kadar büyük ölçüde kuzeydeki Rus iskeleleri ile sınırlı kaldı. Tuna iskeleleri üzerinden yapılan ticaret de gelişmeye devam etti. Ancak Osmanlı Devleti'nin pek çok zirai-kırsal ürünün serbest ticaretiyle ilgili koymuş olduğu kısıtlayıcı tedbirler, büyük ölçekli ticareti olumsuz etkiledi (Ardeleanu, 2014:40). David Urquhart'a göre Rusya'nın Tuna deltasında hakimiyet kurmasından evvel Eflak ve Boğdan ticaretinin yeterince gelişmemesi, bizzat buralardaki

³ Henry Dearborn'a ait aynı başlığı taşıyan ve baskı yılı 1819 olan iki ciltlik eserin (Wells & Lilly, Boston) kritiği niteliğindeki bu değerlendirmede, 1817 yılında Odesa'ya gelen 846 gemi içerisinde İngiliz bandıralı gemilerin sayısının 258'i bulunduğu kaydedilmiş ve İngiliz gemilerinin gemi sayısının ötesinde bir tonaj üstünlüğüne sahip oldukları öngörülmüştür.

⁴ Esas itibarıyla İngiltere ve sömürgeleri arasında yapılan ticarete yabancı gemilerin kullanılmasına kısıtlayan bu kanunlar aktif olarak 17. yüzyıl ortalarından itibaren ve bilhassa Hollanda'ya karşı yürürlüğe sokulmuş; tam olarak 1849 yılında yürürlükten kaldırılmıştır. İngiltere'nin Karadeniz ile doğrudan ticaret yapmaya başladığı yıllarda, iki bölge arasındaki ticarete İngiltere ile Rusya arasındaki mevcut ticaret anlaşmaları esas alınmaktaydı. Bununla birlikte Rusya (Moskova) Kumpanyası'nın tekeli de devam etmekteydi. Bkz. Holt, 1824:105

şiddet ortamı ve yanlış yönetimler; Karadeniz ticaretine getirilen kısıtlamalar ve Osmanlı yönetiminin bu bölgelerden ihraç edilecek mallara yapmış olduğu müdahalelerden kaynaklanmaktaydı (Urquhart, 1833:162).

Osmanlı Devleti ile Rusya arasında imzalanan Edirne Antlaşması'ndan (1829) sonra Eflak-Boğdan Tuna ağzındaki ticarete daha fazla söz sahibi olmaya başladı ve Kalas ve İbrail iskelelerindeki ticari teşebbüslerde artış görüldü (Ardeleanu, 2012:40). Ancak aynı zamanda, Tuna deltasında söz sahibi olmaya başlayan Rusların müdahaleleri baş gösterdi. Görünüşte Tuna iskelelerine girip çıkmalarında bir mani olmamasına rağmen, yabancı bandıralı gemiler Kalas'a ulaşıncaya kadar sık sık silahlı Rus gemilerinin müdahalelerine maruz kalıyor; alıkonulup hediyeler vermek zorunda bırakılıyordu (Urquhart, 1833:162-63). 1830'ların başlarında, Rus yetkililer tarafından değişik bahanelerle engellenen ve kendilerinden gayr-ı meşru vergiler talep edilen Malta ve İyon Denizi adalarının gemi sahiplerinden şikayetler yükselmeye başladı (Ardeleanu, 2012:40-41). Ancak İngiltere'nin Tuna ağzı ve Karadeniz kıyılarındaki ticarete ciddi bir varlık gösterememesinde seyr-i sefayine getirilen kısıtlamaların yanı sıra, uygulanan gümrük politikaları da önemli rol oynadı. Rus yönetimi tarafından 1817 yılında serbest ticaret şehri ilan edilen Odessa'nın statüsü⁵, son derece yaygın olan kaçak ticaret ve suiistimaller gerekçe gösterilerek üç yıl içerisinde iptal edildi. 1819 yılında yasaklı olan malların sayısı sadece 3 iken, 1822 yılında tarifeye ile bu sayı 291'e çıktı. Tüccarların şiddetli muhalefeti üzerine 1823 yılında yapılan yeni yasal düzenlemeler de, ticaret serbestisini sağlamadığı gibi, gümrük vergilerinin artmasıyla sonuçlandı. Bu tarihten itibaren gümrük vergileri artmaya devam etti. 1831 yılında Rusya'ya ithal edilen dokuma ürünleri üzerindeki vergi ikiye katlandı (Urquhart, 1833:162-63).

Benzer bir durum Karadeniz'in doğusu için de geçerliydi. 1832 yılı başlarında Karadeniz'in kuzey doğu kıyılarında tahsil edilen gümrük vergilerindeki artış oranı % 80'i bulurken, Karadeniz ile Hazar Denizi arasında Rus hakimiyetine giren topraklarda da 6-7 katı bulan artışlar görüldü (Urquhart, 1833:162). Ancak Karadeniz'in doğusundaki ticaret faaliyetlerinin daralmasıyla ilgili ilk adımlar, 1820'lerin sonlarında geldi. Rus yönetimi 1829 yılında iç kesimlerin ürünlerini Karadeniz'e taşıyan ve Karadeniz yoluyla getirilen ticaret maddelerinin iç kesimlere aktarılmasında köprü vazifesi gören Anapa ve çevresi ele geçirildi. 1831 yılından itibaren ve hem karantina uygulamalarını hayata geçirmek, hem de henüz Rus hakimiyetini kabul etmemiş olan dağlık bölgelere yiyecek maddesi, silah, tuz vb. naklini engellemek için Karadeniz'in doğu kıyılarını bloke etmeye başladı. Bu durum Çerkez coğrafyasındaki ticareti tamamen bitirirken, İngiltere'nin bu bölge ile yapılan ticaretini de olumsuz etkiledi. Zira bölgede tüketilen Avrupa menşeli ürünlerin büyük bir kısmını, sömürge ürünlerinin ise tamamını İngiliz ürünleri teşkil ediyordu (Ardeleanu, 2012:45).

Karadeniz'in batısında, Aşağı Tuna havzasının zirai üretim potansiyeli ve mamul mal ihtiyacının farkında olan İngiltere, Eflak ve Boğdan'a ilk konsolos atamasını 1813'te yaptı. Ancak bu dönemde Macaristan'a kadar uzanan Tuna eyaletleri, ihtiyaçlarını Tuna yoluyla Avusturya ve daha kuzeydeki Alman topraklarından karşılamaya devam ettiler. 1820'lerde Eflak-Boğdan'da tüketilen pamuklu, yünlü ve seramik ürünlerin tamamı, gerek kara, gerekse Tuna nehri yoluyla Alman topraklarından gönderilmekteydi. Alman menşeli düz ve basma pamuklular, Hint kökenli kumaşlar, cam ve porselenler, İngiliz ürünlerinin adıyla ancak orijinallerinden daha yüksek fiyatlarla satılmaktaydı (Baicoianu, 1913:4-5). Aynı dönemde Avusturya ve Alman topraklarıyla Osmanlı İmparatorluğu arasındaki ticaret,

⁵ Bu statünün 30 yıl geçerli olması öngörülmüş; ancak 1821 yılına kadar *brandy* ve diğer alkollü içeceklerin ticareti kapsam dışında tutulmuştu: Dearborn, 1819:130.

bilhassa Rumeli'den yapılan pamuk ipliği, ham pamuk ve tütün ithalatı, düşüş eğilimi içine girmişti. Tek taraflı bir mübadele halini alan bu ticaretin düşüş içine girmesinde, Avusturya yönetiminin maliyetli karantina uygulamaları ve aynı pazara giren İngiliz mallarının yüksek kalitesi ve fiyat avantajı da önemli rol oynuyordu (Urquhart, 1833:156-59).

1830'larında başlarında Eflak-Boğdan'ın ithalatının üçte ikisi kara yoluyla Leipzig'ten veya deniz yoluyla İngiltere'nin sömürgesi durumundaki İyon Denizi adaları ve Malta'dan Kalas'a ithal edilen İngiliz pamuklu ve sömürge ürünlerinden oluşuyordu. Daha geç dönemlerde ise, Leipzig yolu yerine doğrudan İngiltere'den yapılacak ithalatın % 20 daha ucuza mal olduğu keşfedildi ve buradan da Londra'ya Eflak-Boğdan'ın donyağı ve derileri gönderilmeye başlandı. Ancak bu durum, Rusya tarafında rahatsızlığa yol açıp, Tuna ağzındaki seyr ü sefayin ve ticareti engelleme gerekçelerinden biri oldu (Urquhart, 1833:163-65).

3.OSMANLI BELGELERİNDE KARADENİZE GİRİP-ÇIKAN İNGİLİZ GEMİLERİ

İngiltere'nin, literatüre yansıyan ve yukarıda genel olarak tasvir edilen Karadeniz'deki ticari faaliyetleri, belirli ölçülerde Osmanlı arşiv kayıtlarından da takip edilebilecek durumdadır. Bu faaliyetler, 1818-1833 dönemi için müstakil bir çalışma ile ortaya konulmaya çalışılmıştır (Elibol, 2013:329-57). *İzn-i sefine* kayıtlarına göre yapılan söz konusu çalışma, sadece İngiltere ile Karadeniz limanları arasında yapılan ticarete dair olup, diğer taşımacılık faaliyetleri ile ilgili bilgi vermemektedir.

İngiltere'nin Karadeniz'deki ticari faaliyetlerini konu edinen mevcut araştırma ise, yine aynı kayıtlardan yola çıkarak, İngiliz bandıralı gemilerin Karadeniz'de boy göstermeye başlamasından itibaren geçirdiği evrimi, gemi sayılarındaki artış veya azalma seyri; gemilerde taşınan malların muhtevası veya farklılaşması; ve gemilerin kalkış ve varış yerleri itibarıyla bu ticaretin kapsamındaki daralma veya genişlemeyi dikkate alarak ortaya koymayı amaçlamaktadır. Bu sayede İngiliz bandıralı gemilerle yapılan ticaret faaliyetlerinin istikrarlı bir büyüme yakalayıp yakalayamadığı; Karadeniz'in tamamına yayılıp yayılamadığı; dönemin özelliklerini yansıtan bir mal kompozisyonunu muhtevasında barındırıp barındırmadığı; ve nihayet Karadeniz'e mal getirip buradan mal alan İngiliz bandıralı gemilerin ticaret faaliyetlerinin İngiltere-Karadeniz güzergahıyla sınırlı kalıp kalmadığı görülebilecektir. Bu haliyle mevcut çalışma İngiltere ve Karadeniz iskeleleri arasındaki ticareti konu edinen bir araştırma değil; Karadeniz'i üs edinen İngiliz bandıralı gemilerin taşımacılık faaliyetleridir. Ancak bu faaliyetler Karadeniz'in kendi içindeki ticaret ve nakliye faaliyetleri olmayıp; Karadeniz dışındaki bölgelerle yapılan ticaret ve taşımacılık faaliyetleridir.

Yararlanılan bilgi kaynaklarının sınırlılığı, çoğu zaman kesin rakamlara ulaşmayı ve genellemeler yapmayı zorlaştırmıştır. Doğal olarak bu durum yapılan değerlendirmelere de yansımıştır. Gemilerin güzergahları söz konusu olduğunda, Karadeniz'de ve Akdeniz'deki limanlardan bazılarının adının zikredilememesi nedeniyle, faaliyetlerin kapsam ve sınırlarının tam olarak çizilememiştir. Ticaret maddeleri ile ilgili yapılan ve oldukça "kaba" olarak tanımlanabilecek tasvirlerde de büyük ölçüde, malların gemilerde taşınma sıklıkları ve miktar bilgilerinden yararlanılmıştır. Ancak miktar bilgilerinin, belirli ticaret maddeleri hariç, farklı birimlerle verilmesi, genellemelere ulaşmayı zorlaştırmıştır.

Araştırma döneminin başlangıç yılı, İstanbul boğazından Karadeniz'e giriş-çıkış yapan ilk İngiliz bandıralı gemilerin kayıtlara geçtiği yıldır. Bitiş yılı ise, kayıtlarının sistematığının büyük ölçüde bozulduğu ve, dolaylı olarak Karadeniz'deki İngiliz ticaretinin arttığı

bilinmesine rağmen, Karadeniz'e giriş-çıkış yapan gemilere ait kayıtların büyük ölçüde son bulunduğu tarihtir. Bu şartlarda, hakiki trafiği yansıtmadığı dolaylı olarak bilinen bu kayıtların ve ait oldukları yılların araştırma periyoduna dahil edilmesi doğru bulunmamıştır.

3.1.Genel Tablo

Tablo I: Karadeniz'e Gelen ve Karadeniz'den Çıkan İngiliz Bandıralı Gemiler, 1802-1833

Yıl	Karadenize Gelen		Karadenizden Çıkan		Toplam
	Boş	Dolu	Boş	Dolu	
1802	1	-	-	1	2
1803	7	-	-	10	17
1804	29	-	-	23	52
1805	32	-	-	38	70
1806	3	5	1	9	18
1807	-	-	-	-	-
1808	-	-	-	-	-
1809	-	-	-	-	-
1810	-	-	-	-	-
1811	-	-	-	-	-
1812	-	-	-	-	-
1813	10	1	-	-	11
1814	13	6	-	24	43
1815	3	1	1	65	70
1816	246	13	-	258	517
1817	-	-	-	1	1
1818	13	1	-	41	55
1819	39	-	-	81	120
1820	115	-	2	226	343
1821	63	18	-	112	193
1822	48	47	-	83	178
1823	96	36	-	138	270
1824	67	42	-	112	221
1825	77	38	-	69	184
1826	34	33	-	60	127
1827	133	31	3	180	347
1828	2	1	-	5	8
1829	82	42	-	30	154
1830	143	76	-	220	439
1831	12	7	-	26	45
1832	135	38	1	261	435
1833	22	10	-	32	64
Toplam	1425	446	8	2105	3984

Kaynak: (BOA A.DVN.sDVE.d: 391-436; BOA A.DVNS.HADR.d 10; A.DVN.DVE.d 35/2, 37/3)

Karadeniz'e giriş-çıkış yapan İngiliz bandıralı gemilere yer veren tabloyu, gemilerin dolu veya boş oluşlarına, güzergahlarına ve genel trafiğe bağlı olarak ayrı ayrı değerlendirmek mümkündür.

Gemilerin yüklü veya boş olması göz önüne alınacak olursa, Karadeniz'e giren gemilerin ancak % 30'a yakınının dolu, geri kalanın boş olarak geçtiği; dönüş istikametinde ise neredeyse tamamının dolu olduğu göze dikkat çeker. Bu tablo açık olarak İngiliz bandıralı gemiler için Karadeniz'in mal ithal edilen bir bölge olduğunu gösterdiği gibi, Karadeniz havzasının güçlü bir tüketim merkezi olmadığı veya güneyden getirilen malların sürümünün sınırlı olduğu düşüncesine de yol açar.

Tabloda dikkat çeken diğer bir husus, 1806-1813 arasında Karadeniz'e giriş çıkışların tamamen durmuş olmasıdır. Bu durumun 1806 yılı sonlarında baş gösteren Osmanlı-İngiliz husumetinin bir neticesi olduğu bilinmektedir. Geçici olduğu belli idiye de, 1817 ve 1828 yıllarına ait gemilerin sayısındaki düşüş de dikkat çekicidir. 1828'deki düşüşü, aynı yılın yaz aylarında patlak veren Osmanlı-Rus savaşları ve İngiltere'nin bu savaşlar sırasında Rusya'nın yanında yer almasıyla irtibatlandırmak da zor değildir. Ancak 1816 ve 1817 yıllarına ait rakamları yorumlamak daha müşküldür. 1816 yılı, 517 gemi ile Karadeniz'e giriş-çıkışın en yoğun olduğu yıl olmuştur. Buna karşılık 1817 yılına ait gemi sayısı sadece birdir. Halbuki 1817 yılına ait bilgileri içeren çağdaş kaynaklarda, bu yıl içerisinde Odesa'dan mal alan 846 gemiden 258'inin İngiliz bandıralı olduğu ifade edilmiştir ("A Memoire on Trade of the Black Sea", 1820:177). Bu rakam, tam da yukarıdaki tabloda yer verilen ve 1816 yılında Karadeniz'den yüklü olarak çıkış yapan İngiliz bandıralı gemilerin sayısını ifade eder.

Tablodaki rakamlar, genel olarak ticaret trafiğinin ilk zamanlarda cılız olduğunu; savaş zamanlarında kesintiye uğradığını; Bükreş Antlaşmasından ve bilhassa Avrupa'da siyasi istikrarın sağlandığı 1815'ten sonra hissedilir şekilde artmaya başladığını ve geçici düşüşler dışında bu artışın 1830'lara aktarılabildiğini göstermektedir.

3.2. Limanlar

Karadeniz'den ayrılan İngiliz bandıralı gemilerin varış limanları, Tablo II ve Harita I'de gösterilmiştir. Karadeniz'den ayrılan gemilerin kalkış yerlerine bakıldığında, neredeyse tamamının (% 91) Rus iskelelerinden kalktığı⁶; Rus iskelelerinin tamamını (% 59) Kocabey'in (Odesa) temsil ettiği; Kocabey ile birlikte hatırı sayılır bir yere sahip olan tek Rus limanının Taygan (% 7) olduğu görülür. Rus iskeleleri içinde Gözleve, Kefe, Kerç gibi Kırım limanlarının kayda bir ağırlığı yoktur.

Rus iskelelerinin dışında zikre değer liman kentleri, sadece Kalas, Tomarova (Tımarova), İsmail, ve İbrail'i içine alan Tuna ağzındaki iskelelerdir. Tuna iskeleleri mevcut rakamlarla toplam içerisinde % 2,13'lük bir orana sahiptirler. Tabloda, kabaca Osmanlı hakimiyetindeki bölgelere ve Kafkas coğrafyasına tekabül eden Karadeniz'in güney ve doğu kıyılarındaki limanların yer almaması dikkat çekicidir.⁷

1802-1833 yılları arasında Karadeniz'den ayrılan İngiliz bandıralı gemilerin sayısı 2,105'tir. Ancak 45 gemi için birden fazla varış yeri bildirilmiştir. Buna bağlı olarak da, gemilerin varış limanları 2,150 iskele üzerinden hesaplanmıştır. Bu toplam içerisinde 754 geminin varış yeri sadece "Akdeniz" olarak kaydedilmiş; başka bir liman adı zikredilmemiştir.

Limanların kümelendiği bölgeler dikkate alındığında, Girit ve Mora Yarımadası'nın batısında sıralanan ve Cezayir-i Seb'a veya İyon Denizi adaları olarak bilinen adalar ile Malta'nın çekirdeğini teşkil ettiği Orta Akdeniz bölgesi, İngiliz bandıralı gemilerin üçte biri için varış yeridir.

Ege Bölgesini de içine alan Doğu Akdeniz limanlarının oldukça düşük bir orana sahip olması ve Batı Akdeniz ve Atlantik bölgesinin de gerisinde kalması dikkat çeker. Liman

⁶ Karadeniz'den ayrılan gemilerin % 25'inin kalkış yeri olarak kayıtlarda sadece "Rus iskelesi" ifadesi kullanılmış; liman adı zikredilmemiştir.

⁷ Karadeniz'in doğu kıyıları ve Kafkas coğrafyasının ticaret faaliyetlerinde yer almayışını Ruslar'ın bu bölgede 1830'larda itibaren uygulamaya başladıkları gümrük politikalarıyla irtibatlandırmak mümkün gözükmemektedir. Rus yönetimi tarafından 1828'de hazırlanan raporlar istikametinde 1831 yılından itibaren Güney Kafkasya'da endüstriyel alanda faaliyet gösterenlerin çıkarlarına zarar verdiği gerekçesiyle Avrupa mallarına uygulanan gümrük vergileri yükseltilmiş ve bazı malların da girişini engelleyen yeni kurallar kabul edilmiştir. Bkz. Çapraz, 2012:115

bazında değerlendirme yapılacak olursa, Orta Akdeniz'deki Malta, Kefalonya ve Zanta ile kısmen mukayese edilebilecek yerler İtalya'nın kuzey batı sahillerinde yer alan Cenova ve Livorna ile Londra'dır. Atlantik iskeleleri söz konusu olduğunda tamamına yakınının İngiliz (Britanya) iskelelerinden meydana gelir. Ancak aynı şey kısmen Batı Akdeniz için de geçerli olup buradaki limanların çoğunu İtalyan iskeleleri temsil eder. Akdeniz'in doğusunda bu rolü Şıra (Syra), Sakız ve İzmir üstlenmiş gözükmektedir. Gemilerin varış yerleri arasında İstanbul'un yer almaması, ilk bakışta fark edilen diğer noktalar arasındadır.

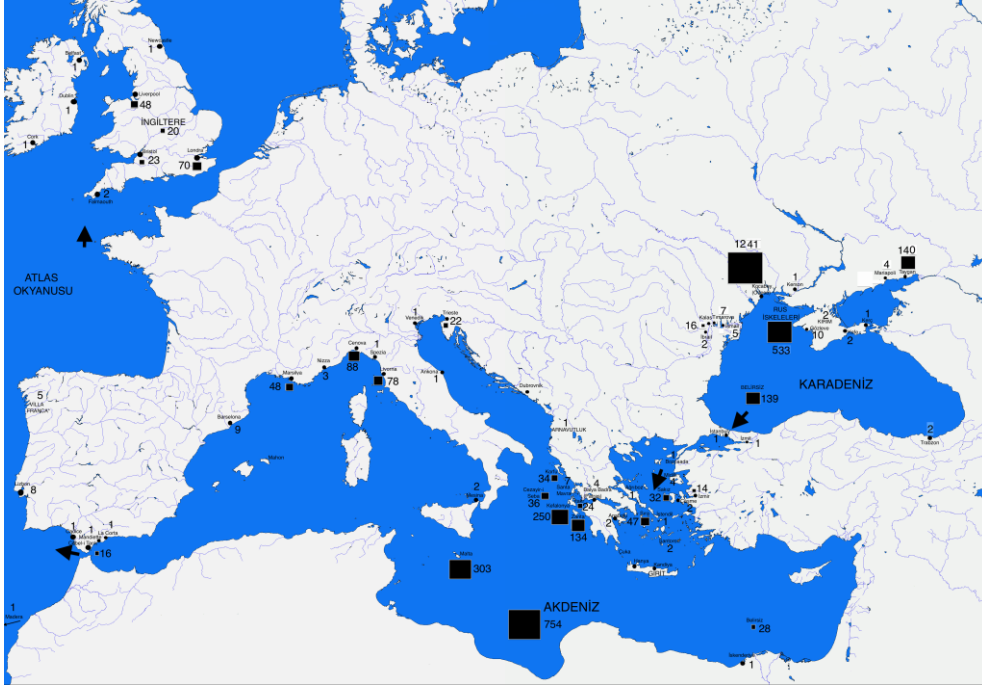
Tablo II: Karadeniz'den Hareket Eden İngiliz Bandıralı Gemilerin Varış Limanları, 1802-1833

Bölge	Liman Sayısı	Gemi %	Bölge	Liman Sayısı	Gemi %			
Akdeniz		754 35.07		Cenova	88			
	Şıra (Syros/Syra)	47	Batı Akdeniz	Livorna	78			
	Sakız	32		Marsilya	48			
	İzmir	14		Cebel-i Tarık	16			
	Mdilli	4		Barselona	9			
Doğu Akdeniz	Cezayir-i bahr-ı sefid	3		Nizza	3	11.58		
	Anadolu (Nauplia)	2		Messina	2			
	Cesme	2		Mahon	2			
	Santoron (Santorini)	2		Spezie	1			
	Bozcaada (Tenedos)	1		La Corta	1			
	Hanya (Canea)	1		Mandiette	1			
	İskenderiye	1		Londra	70			
	Ağrıboz (Negroponte)	1		Liverpool	48			
	Kandiya	1		Bristol	23			
	Girit	1		İngiltere	20			
Tine (Tinos/İstendil)	1	Lizbon	8					
Orta Akdeniz	Malta	303	Atlantik	Villa Franca*	5		8.47	
	Kefalonya	250		Falmaouth	2			
	Zanta	134		Madera	1			
	Cezayir-i Seb'a	36		Dublin	1			
	Korfu	34		Belfast	1			
	İtaki	24		Cadice	1			
	Trieste	22		Newcastle	1			
	Santa Mavra (Lefkada)	7		Cork	1			
	Çuka (Cerigo/Kythira)	4		Diğer	Belirsiz	28		1.40
	Patras	4			İstanbul	1		
	Ragusa	1			İzmit (Golfo di Smith)	1		
	Venedik	1						
	Arnavutluk (Albania)	1						
	Ankona	1						
			TOPLAM		215 100			

Kaynak: (BOA A.DVN.sDVE.d: 391-436; BOA A.DVNS.HADR.d 10; A.DVN.DVE.d 35/2, 37/3)

* Villa Franca'nın yeri tam olarak tespit edilememiş ancak İspanya sınırları içerisinde gösterilmiştir. Index Geographicus'ta ((1864) William Blackwood and Sons, Edinburgh and London: 206, 636) aynı adla İtalya, Fransa ve İspanya'ya dağılmış 20'inin üzerinde yer zikredilmiştir.

Harita I: Karadeniz'den Ayrılan İngiliz Bandıralı Gemiler: Limanlar ve Gemi Sayıları, 1802-1833



Kaynak: (BOA A.DVN.sDVE.d: 391-436; BOA A.DVNS.HADR.d 10; A.DVN.DVE.d 35/2, 37/3)
Mevcut haliyle Tablo II ve Harita I, Karadeniz'den dışarıya doğru gerçekleşen mal akışının büyük ölçüde Akdeniz ile sınırlı gösterirler ve dolayısıyla da, bu ticarete İngiltere merkezli Atlantik kıyılarına öne çıkarmak mümkün değildir. Bununla birlikte, yukarıdaki tespitin daha net olarak ortaya konabilmesi için, sadece Karadeniz'den güneye giden gemilerin varış limanlarına değil; Karadeniz'e çıkan gemilerin kalkış yerlerine de bakmakta yarar vardır. Gemilerin hareket limanları, Tablo III ve Harita II'de gösterilmiştir.

Karadeniz'e gelen İngiliz bandıralı gemilerin kalkış limanlarına bakıldığında, önceki tabloda II'de yer alan verilerle bir miktar farklılaşma olduğu göze çarpar. Tablo III'de, Tablo II'den farklı olarak, kalkış yeri olarak liman adı zikredilmeyip sadece "Akdeniz" biçiminde kaydedilen gemilerin sayısı⁸ son derece azalmıştır. Bölgelerin ve limanların yüzdelik dilimlerine bakıldığında, büyük ölçüde Malta ve Cezayir-i Seb'a'dan müteşekkil Orta Akdeniz bölgesi, ağırlıklı konumunu muhafaza etmektedir. Aynı şekilde, Doğu ve Batı Akdeniz bölgelerinin oranlarında fazla değişiklik olmayıp mütevazı seviyeleri muhafaza etmektedirler. Buna mukabil Atlantik bölgesi, daha doğrusu İngiltere, Karadeniz'e mal gönderen limanlar arasında öne çıkmıştır. Benzer durum, İstanbul için de geçerlidir. Dolayısıyla, Karadeniz'e mal götüren İngiliz bandıralı gemilerin tamamına yakınının kalkış yeri olarak İngiltere, İyon Adaları ve Malta ve İstanbul'u kullandıklarını söylemek yanlış olmayacaktır. Malta ile aynı coğrafyada bulunan Sicilya göz ardı edilecek olursa, İngiliz bandıralı gemilerin Tablo III'de hatırı sayılır oranlara sahip İtalyan ve Fransız iskelelerini, Karadeniz'e hareketlerinden önce mal aldıkları bir liman olarak kullanmadıkları anlaşılmaktadır.

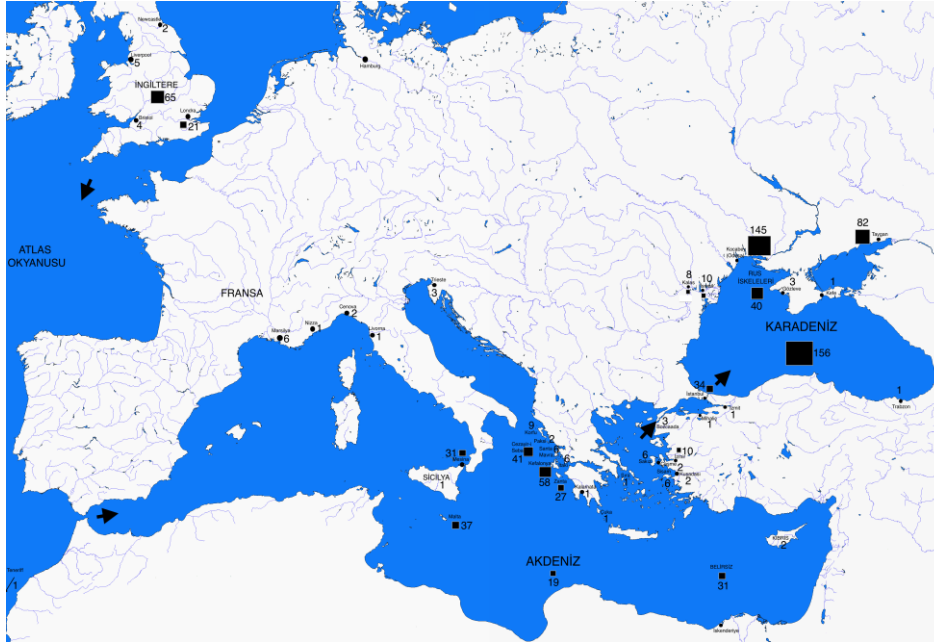
⁸ Gemilerin çıkış yaptıkları liman sayısı, vardıkları liman sayısından daha azdır. Bunun nedeni, Karadeniz'e giriş yapan 10 gemi için birden fazla liman adının verilmiş olmasıdır.

Tablo III: Karadeniz'e Gelen İngiliz Bandıralı Gemilerin Kalkış Limanları, 1802-1833

Bölge	Liman Sayısı	Gemi	%	Bölge	Liman Sayısı	Gemi	%		
Akdeniz		19	4.17	Batı Akdeniz	Messina	31	9.43		
	Doğu Akdeniz	İzmir	10		8.33	Marsilya		6	
		Sisam (Samos)	6			Cenova		2	
		Sakız	5			Nizza		1	
		Santoron	3			Fransa		1	
		Bozcaada (Tenedos)	3			Livorna		1	
		Kıbrıs	3			Sicilya		1	
		Kuşadası	2			İngiltere		65	
		Çeşme	2			Londra		21	
		İskenderiye	2			Liverpool		5	
		Şıra (Syros)	1			Bristol		4	
	Kalamata	1	Newcastle		2				
	Orta Akdeniz	Kefalonya	58		41.67	Teneriff		1	21.71
		Cezayir-i Seb'a	41			Hamburg		1	
Malta		37	İstanbul	34					
Zanta		27	İzmit	1					
Korfu		9	Mihaliç	1					
Santa Mavra		6	Diğer	31		6.8			
İtaki		6							
Trieste		3							
Paksi (Paxo)		2							
Çuka (Cerigo)		1							
				Toplam	456	100			

Kaynak: (BOA A.DVN.sDVE.d: 391-436; BOA A.DVNS.HADR.d 10; A.DVN.DVE.d 35/2, 37/3)

Harita II: Karadeniz'e Gelen İngiliz Bandıralı Gemiler: Liman ve Gemi Sayıları, 1802-1833



Kaynak: (BOA A.DVN.sDVE.d: 391-436; BOA A.DVNS.HADR.d 10; A.DVN.DVE.d 35/2, 37/3)

Yüklü olarak Karadeniz'e yönelen İngiliz gemilerinin Karadeniz'deki varış limanlarına bakıldığında da, Karadeniz'den kalkış limanlarına nispetle fazla bir farklılaşma olmadığı görülür. Karadeniz'e geçen gemilerin % 60'ının⁹ varış yeri "Rus iskeleleri" olarak belirlenmiştir. Kayıtlarda zikredilen liman isimleri itibarıyla Kocabey'e (Odesa) yönelen gemilerin oranı % 33; Taygan'a gelenlerin ise % 9'dur. Kocabey ve Taygan ile birlikte adı istisnai olarak zikredilen iskeleler Kefe ve Gözleve'dir. Tuna iskeleleri İsmail ve Kalas'ın toplam gemi sayıları içinde ayrı ayrı % 2'lik bir ağırlıkları vardır. Karadeniz'in doğusu ve güneyindeki "Osmanlı" iskelelerinin varış limanları arasında kayda değer bir yeri olmayıp sadece 3 geminin geldiği Trabzon'a ait oran % 1'in de altındadır.

3.3. Ticaret Maddeleri

3.3.1. Karadeniz'den Güneye

Araştırma süresi içerisinde İngiliz bandıralı gemilerle Karadeniz iskelelerinden güneye nakledilen ticaret maddeleri kayıtlarda şu şekilde yer almıştır:

Tablo IV: İngiliz Bandıralı Gemilerle Karadeniz'den Güneye Nakledilen Ticaret Maddeleri, 1802-1832

Grup	Cins	Gemi sayısı			Miktar
		Müstakil	Müşterek	Toplam	
Tahıl, Bakliyat ve Tohum	Buğday	1468	168	1636 ¹⁰	11,156,148 kile
	Kokoroz	9	10	19	69,720 kile
	Şair	6	10	16	54,781 kile; 13 çuval
	Keten tohumu	4	9	13	27,366 kile; 394 çuval
	Bezelye		11	11	3,745 kile; 16 çuval
	Yulaf	2	5	7	34,853 kile
	Dakik		5	5	3,000 kile; 354 çuval
	Çavdar		4	4	22,695 kile
	Kendir tohumu		1	1	134 kile
	Fasulye		1	1	137 kile
	Darı		1	1	5 çuval
	Madenler ve Madeni Ürünler	Ham demir	1	52	53
Kalya taşı		4	41	45	13,993 varil
Halat-zincir (ince, katranlı, gomana)			15	15	353 halka; 800 kantar; 408 adet; 254 parça; 10 balya
Katran			2	2	6 varil
Zift			1	1	10 varil
Gıda	Havyar		65	65	1,006 fiç/varil
	Tuzlu balık	7	7	14	880 varil; 1,410 kantar
	Tuzlu et	1	2	3	165 fiç; 1 sandık
	Sığır dili		1	1	29 fiç
	Peynir		2	2	400 vukıyye; 80 kelle
	Peksimed		1	1	100 kantar
	Hamr ve bade		4	4	2 sandık; 154 varil
Ceviz		1	1	266 çuval	

⁹ Kuzeye geçen gemilerden % 35'i için varış limanı belirtilmemiş; sadece "Karadeniz" ifadesiyle iktifa edilmiştir.

¹⁰ Sadece miktar bilgisini havi gemilerin sayısını ifade eder. Miktar bilgisi olmayanlarla birlikte buğday taşıyan gemilerin sayısı 1,911'i bulmaktadır.

Grup	Cins	Gemi sayısı			Miktar
		Müstakil	Müşterek	Toplam	
Deri	Cild-i bakar	5	45	50	64,486 aded; 732 balya; 1,338 denk; 12 demet
	Telatin		12	12	10,409 aded; 147 denk
	Cild-i camus		10	10	7,737 aded; 390 denk; 357 balya
	Cild-i erneb		2	2	6 denk; 121 balya
Yağ	Donyağı	10	11	21	6,497 fiçı/varil
	Çerviş yağı	1	2	3	100 fiçı, 170,000 vukıyye
	Sade yağ		1	1	2 fiçı
	Dühen-i nanavar		1	1	3 varil
Mensucat	Yapağı	3	13	16	516 denk; 1,140 balya; 400 çuval
	Kırpas-ı ravendok		4	4	115 balya, 11 denk, 3 top
	Yelken bezi		2	2	49 top , 3 balya
	Bez-i Rusya		1	1	8 sandık ve denk
	Çuka		1	1	6 sandık
	Elbise		1	1	8 sandık
	Penbe-i ham		1	1	50 kantar
	Harir		2	2	1 denk; 100 balya
	Ahşap (Tahta, kereste, döşeme, meşe, ceviz, fiçı, ağaç halka, gönder/seren/direk, ağaç vs.)	1	11	12	11,498 aded
	Balmumu		9	9	1,781kıyye; 131 denk; 29 fiçı;2 sa
	Tütün		8	8	11,900 kıyye; 70 denk; 120 boğça/balya
Diğer	Hinta torbası/çcuval		4	4	4,308 aded; 34 berk
	Çemşir		3	3	1,960 parça; 500 kantar
	Mû-yı deve		3	3	69 denk
	Boynuz (sığır, geyik)		2	2	12,510 aded
	Hasır		2	2	811 aded
	Keten		2	2	49,5 kantar (24 balya); 6 balya
	Mû-yı keçi		1	1	10 denk
	Mû-yı hınzır		1	1	1 varil
	Mazı		1	1	1 varil
	Zamk		1	1	3 varil
	Çam külü	1		1	268 varil
	Eğe		1	1	2 sandık
	Keten		2	2	49,5 kantar (24 balya); 6 balya
	Kendel		1	1	5 top
	Ispangos		1	1	3 top
	Varil çenberi		1	1	100 demet
		Toplam	1524	580	2105

Kaynak: (BOA A.DVN.sDVE.d: 391-436; BOA A.DVNS.HADR.d 10; A.DVN.DVE.d 35/2, 37/3)

Şüphe yok ki, yukarıdaki tabloda yer bulan mal tasnifi, malların gemilerle taşınma sıklıkları dikkate alınarak yapılan oldukça “kaba” bir tasniftir. Ancak malların gemilerde müstakil veya müşterek olarak taşındığının belirtilmesi ve, çok sistematik olmasa da, bazı mallar için

miktar bilgilerinin veriliyor olması, bu tasnifi biraz daha anlamlı ve yararlı hale getirebilmektedir.

Miktar bilgileri bazı mallar için ortak birimlerle verilmiştir ve bu değerlendirmeyi kolaylaştıran bir faktördür. Bu tür malların başında tahıl ürünleri gelir. Bu ürünlerin ticaretinin araştırma dönemi boyunca miktar bakımından daralma veya genişlemesi, yıl bazında ortaya konulabilecek durumdadır. Aynı şey, hacimli ticarete sahne olduğu görülen ve miktar bilgileri ortak birimler üzerinden verilen kalya taşı ve havyar için de geçerlidir.

Tabloda dikkat çeken özelliklerden ilki, listelenen mal gruplarının tamamına yakınının, kısmen hammadde niteliği de olan zirai, hayvani ve tabii ürünlerden ibaret olmasıdır. Bazı metal eşya, kumaş çeşitleri ve tabaklanmış deri dışında kayda değer mamul veya yarı mamul bir sınai ürün yoktur.

Karadeniz'den yüklü olarak ayrılan gemilerin tamamına yakınının tahıl, bakliyat ve tohumları ihtiva eden zirai ürünleri taşıması; bu ürünler içinde de buğdayın bariz biçimde baskın olması ilk bakışta fark edilen bir durumdur. Müstakil olarak 1,468 gemide taşınan buğdayın toplam gemi sayısı içerisindeki payı % 68.28'dir. Buğdayın diğer mallarla birlikte taşındığı 168 geminin de hesaba katılması halinde gemi sayısı 1,636'yı bulmakta ve mevcut oran da % 77.72'ye yükselmektedir. Üstelik sözü edilen 1,636 gemi, sadece miktar bilgisi olan buğday gemilerinin sayısıdır. Karadeniz iskelelerinden buğday yükleyerek ayrıldığı bilindiği halde taşıdığı buğdayın miktar bilgisi olmayan gemiler de göz önüne alınacak olursa, buğday gemilerinin sayısı 1,911'i; toplam gemi sayı içindeki pay da % 94.68'i bulur.

Miktar bilgisi olan ve toplam 1,636 gemide taşınan buğday yüküne yakından bakılacak olursa, İngiliz gemileriyle Karadeniz'den ithal edilip Akdeniz'e nakledilen buğday miktarının 11,156,148 kile¹¹ (286,254.5 ton) olduğu ve gemi başına ortalama 6,819 kile (175 ton) düştüğü görülür. Ancak bu ortalama değer, müstakil olarak taşınan buğday gemilerinde biraz daha fazla olacağı tahmin edilebilir. Gemi başına düşen ortalama buğday yükünün miktar bilgisi olmayan gemilere de paylaştırılması durumunda, mevcut miktar toplam 1911 gemi için 13,038,345 kileye (337,080 ton) çıkar.

Karadeniz'den ayrılan buğday yüklü gemilerin tamamına yakını İstanbul'u transit geçmişlerdir. Bununla birlikte, müstakil olarak buğday taşıyan gemilerden 13'ü ve müşterek olarak taşınan buğday gemilerinden ikisi, Akdeniz'e geçmezden önce İstanbul'a uğrayarak buradan mal almışlardır.

Yararlanılan kayıtlara yansıdığı kadarıyla, İngiliz bandıralı gemilerle Akdeniz'e nakledilen buğdayın tamamına yakınının Karadeniz iskelelerinden temin edilmesine karşılık; İstanbul'da da bir miktar buğday satın alındığı ve Akdeniz'e nakledildiği görülür. İstanbul'dan temin edilen buğdayın ekseriyetle kuzeyden temin edilen "Rus buğdayı" olduğu; yüklemenin de genellikle Kocabey, İsmail, Kefe, Taygan, Kalas, Tımarova, Gözleve vb. iskelelerden gelen ve içindeki buğday nemlenmeye yüz tutmuş olan İngiliz, Rus, Sardunyalı, Avusturyalı vb. *müste'men* gemilerinden yapıldığı anlaşılmaktadır. Ancak içlerinde zımmi reisler ve imtiyazlı Müslüman kaptanların gemileri de vardır. Bu şekilde yapılan yüklemeler 1822-1831 yılları arasında gerçekleşmiştir ve bu yolla buğday alan İngiliz bandıralı gemilerin sayısı 405'i bulmuştur. Bu gemilerin çoğu müstakil olarak güneye hareket etmişlerdir. Buna karşılık 1814-15 yıllarında, İstanbul'dan *rusya hasılı* veya *düvel-i saire mahsulü* buğday alan ancak yüklemeyi nasıl yaptığı belli olmayan 9 gemi daha olup, bunlardan beşi müstakil, dördü de diğer ticaret maddeleri ile birlikte Akdeniz'e nakledilmiştir.

¹¹ 1 kile 25.6589 kg. olarak hesaplanmıştır.

İstanbul'dan temin edilip gemilere yüklenen buğdayın miktarı, bizzat Karadeniz iskelelerinden alınıp güneye nakledilenlere nispetle azdır. 1814-1831 yılları arasında İstanbul'dan buğday temin edip Akdeniz'e yönelen İngiliz bandıralı gemilerde taşınan buğday miktarı 940,196 kileye (24,124 ton 395 kg.) ulaşır; gemi başına düşen ortalama buğday yükü 2,271 kiledir (58 ton 271 kg.). İstanbul'dan yüklenen toplam buğday miktarı, Karadeniz iskelelerinden satın alınan buğdayın % 7.16'sına tekabül etmektedir.¹²

Buğdayı İstanbul'dan temin eden gemilerin Akdeniz'deki varış limanları da, Karadeniz'den gelenlerden farklı olarak, batı istikametinde Orta Akdeniz ile mahduttur. İstanbul'dan aldığı buğday ile Akdeniz'e geçen toplam 414 gemi içerisinde, Akdeniz'in dışına çıkan ve Atlantik'e geçen tek bir gemi yoktur. Akdeniz limanları içerisinde adları zikredilen limanlar arasında da, Marsilya, Livorna ve Tunus olmak üzere Akdeniz'in batısında yer alan sadece üç liman mevcuttur. Oysa 1802-1832 yılları arasında kalkış yeri Karadeniz iskeleleri olan buğday yüklü İngiliz gemilerinin varış limanları Atlantik'e uzanmıştır.

Tablo V: İngiliz Bandıralı Gemilerle Karadeniz İskelelerinden Satın Alınan Buğdayın Ulaştırıldığı Limanlar, 1802-1832

Bölge	Liman	Gemi Sayısı	Miktar/Kile	%	Bölge	Liman	Gemi Sayısı	Miktar /kile	%
Doğu Akdeniz	Şıra (Syros)	34	186,798	2.97	Batı Akdeniz	Cenova	85	734,380	16.57
	Sakız	26	102,591			Livorna	72	680,625	
	İzmir	11	44,444			Marsilya	44	461,889	
	Midilli	2	4,000			Cebel-i Tark	16	100,942	
	Cezayir-i bahr-i sefid	3	16,625			Barselona	9	83,500	
	Anadolu	2	13,000			Nizza	3	25,990	
	Cesme	2	1,950			Messina	2	14,000	
	Santoron	1	4,927			Mahon	2	20,000	
	Bozcaada	1	700			Mandiette	1	9,000	
	Hanya	1	3,600			La corta	1	5,000	
İskenderiye	1	1,000	Akdeniz	627	4,302,345	33.38			
Ağrıboz	1	1,140	Londra	51	471,019	10			
İstendil	1	1,400	Liverpool	40	400,537				
Malta	291	2,513,758	Bristol	15	85,023				
Kefalonya	248	818,648	İngiltere	8	52,287				
Zanta	124	776,823	Lizbon	9	80,500				
Cezayir-i Set	33	223,319	Villa Franca	5	40,999				
Korfu	29	153,833	Falmaouth	1	19,074				
İtaki	22	64,500	Madera	1	9,685				
Trieste	21	158,093	Cadice	1	5,085				
Santa Mavra	7	22,415	Newcastle	1	13,800				
Çuka	4	10,512	Belirsiz	23	106,559	0.91			
Patras	4	21,000	İstanbul	1	6,819				
Venedik	1	10,000	İzmit	1	4,000				
Arnavutluk	1	40	TOPLAM		1,890	12,888,174	100		

Kaynak: (BOA A.DVN.sDVE.d: 391-436; BOA A.DVNS.HADR.d 10; A.DVN.DVE.d 35/2, 37/3)

Tabloda V'e bakıldığında, Karadeniz'den ithal edilen buğdayın önemli bir kısmının Orta Akdeniz iskelelerine nakledildiği ilk bakışta fark edilmektedir. Bu iskeleler de neredeyse

¹² Sadece miktar bilgisi olan gemilerin dikkate alınması durumunda bu oran % 8.43'e çıkmaktadır.

tamamen Malta ve Cezayir-i Seb'a (İyon Denizi adaları) ile sınırlıdır. Bu durum, devrin siyasi gelişmeleri ve Rusya ve İngiltere'nin izlemiş olduğu politikalarla yakından alakalıdır. Daha önce de temas edildiği gibi, 19. yüzyıl başlarında Rusya'nın bir yandan Karadeniz kıyılarında ticareti canlandırmak amacıyla iskânı teşvik etmesi; diğer yandan da İyon Denizi'ndeki Yedi Ada'yı (Cezayir-i Seb'a) himayesine almaya çalışması, bu adalardan Karadeniz'e olan göçleri hızlandırmıştır. Britanya yönetimi de, 1815'te Malta ve İyon Denizi'ndeki Yedi Ada'yı himayesi altına aldıktan sonra, Tuna ağzındaki iskanlardan ve buralarda yerleşenlerin buğday ticareti üzerindeki inisiyatiflerinden yararlanmak istemiş; adalar halklarını kendi vatandaşlık haklarından yararlandırmıştır. Tuna ağzındaki iskeleler ile Yedi Ada arasındaki buğday ticaretinde yer alanların % 80'ini Britanya vatandaşlığını elde eden Rumlar oluşturmuş; Rumlar arasında da Kefalonyalılar ilk sırada yer almıştır (Panayiotis, 2006:1-2; Harlaftis, 1996:6-7). Aynı durum genel olarak Karadeniz'deki Rus iskeleleriyle Akdeniz arasında yapılan ticaret için de geçerlidir. İngiliz konsoloslarının raporlarına göre 1842 yılında Taygan iskelesiyle yapılan ticarete İngiliz bandıralı gemi sahiplerinin % 53'ü Grek idi (Harlaftis, 1996:30).

Malta, Yedi Ada ile birlikte, Karadeniz iskeleleriyle ticaret yapan İngiliz bandıralı gemilerin en sık ziyaret ettiği yerlerden biriydi. Odesa ile Malta arasındaki ticaret köprüsü daha 19. yüzyıl başlarında kurulmuş; başta buğday olmak üzere Malta'nın erzak ve Britanya donanmasının mühimmat ihtiyaçları Karadeniz'den karşılanmaya çalışılmıştı. Malta kendi buğday ihtiyacını karşılamakta zorluk çekebildiği gibi, adaya getirilen buğdayın bir kısmı dışarıya ihraç da edilebilmekteydi. Napolyon savaşları sırasında adanın Cenova ve Livorna'ya rakip bir buğday deposu haline getirilmesi hayal edilmişse de, Malta esas olarak yeniden yükleme yapan ve Fransa'ya doğru yönelen İngiliz gemiler için bir aktarma noktası olarak kaldı (Fairlie, 1959:259-260).

Tabloda Batı Akdeniz ve Atlantik limanlarının % 25'in üzerine çıkan bir oranla toplam değerler içinde azımsanmayacak bir yer işgal ettiği de gözden kaçmamaktadır. Bu noktada, 19. yüzyılın ilk yarısında Karadeniz buğdayını ithal eden Livorna, Cenova, Trieste ve Marsilya gibi bazı Akdeniz limanlarının nihai tüketim bölgeleri olmayıp bir antrepo görevi gördükleri ve buralarda depolanan buğdayın daha Batı'ya ve Avrupa'nın iç kesimlerine nakledildiğini hatırlamak gerekir (Harlaftis, 1996:12). Bu limanlardan biri olan ve Akdeniz'deki merkezi konumu, ticaret faaliyetlerinde benimsenen liberal uygulamalar ve gelişmiş liman altyapısıyla ön plana çıkan Livorna, 1830'ların sonlarında Rus buğdayının daha batıya aktarıldığı en önemli Akdeniz iskelesi halini almıştı. Livorna ve Cenova'dan yüklenen Rus buğdayı, başlıca İspanya ve Fransa'ya nakledilmekteydi (Herlihy, 1976:52,67). Ancak Livorna İngiliz ticareti için Atlantik ile Akdeniz piyasaları arasında bir köprü vazifesi de görüyor; başta kumaş olmak üzere buraya ithal edilen İngiliz mamul mallarının Akdeniz'in doğusuna aktarılmasını da sağlıyordu. İngiliz gemileriyle Livorna'ya getirilen ve buradan Akdeniz'in doğusuna nakledilen diğer ticaret maddeleri arasında tuzlu balık ile şeker, kahve ve tütün gibi Amerikan kökenli sömürge ürünleri ön plana çıkıyordu (Galani, 2010:86).

Tablodaki gemi sayıları ile miktar bilgisi arasındaki ilişki de dikkat çekicidir. Toplam gemi sayısı dikkate alınacak olursa, gemi başına düşen ortalama yük 6,819 kiledir (175 ton). Ancak bu ortalama Doğu Akdeniz'de 4,444 (114 ton) kileye düşmekte; Orta Akdeniz'e geldiğinde genel ortalamaya yaklaşarak 6,080 kileye (156 ton) çıkmakta; Akdeniz'in batısı ve Atlantik söz konusu olduğunda ise sırasıyla 9,077 (233 ton) ve 8,924 kileye (229 ton) ulaşmaktadır.

Tahıl, bakliyat ve tohum gurubunda, miktar bilgileri verilen ve buğday ile birlikte kayda değer bir yer işgal eden diğer zira ürünler mısır, arpa ve keten tohumundan ibarettir. 19'u

müstakil olmak üzere toplam 48 gemide taşınan bu maddelerin miktarı 151,867 kileye (3,896 ton 470 kg.) ulaşıp gemi başına 3,164 kile (81 ton 182 kg.) düşmektedir.

Zirai ürünlerden sonra ikinci önemli gurubu oluşturan “madenler ve madeni ürünler” içerisinde ham demir ve kalya taşı (potas) ile birlikte zincir ve halatlar önemli yer işgal eder.

Ayrı bir kategori olarak tasnif edilen gıda ürünleri içerisinde sadece havyar ve tuzlu balık hacimli bir yer tutar. Gıdayı, farklı gruplar halinde tasnif edilmiş deri, donyağı ve yapağı takip eder. Nihayet ahşap, balmumu ve tütünün de azımsanmayacak bir ticarete sahne olduğu varsayılabilir.

3.3.2. Güneyden Kuzeye

İngiliz bandıralı gemilerle Karadeniz’e getirilen ticaret maddeleri, Karadeniz’den dışarıya nakledilenlere nispetle, hacim bakımından daha dar, mal çeşitliliği bakımından ise daha renklidir. Karadeniz’den güneye ticaret eşyası nakleden 2,105 gemiye karşılık güneyden Karadeniz’e geçen gemilerin sayısı 446 ile sınırlıdır. Ancak bu gemilerde taşınan malların tasnif ve tablolaştırılması durumunda, ortaya oldukça uzun bir liste çıkar:

Gurup	Cins	Gemi sayısı			Miktar
Müstakil Müşterek Toplam					
Alk. İçecek	hamr	34	80	114	52,000 okka; 1,125,830 kıyye; 5,686 varil/fıçı; 142 sandık
	arpa suyu	2	28	30	1661 varil/fıçı; 87 sandık; 38 kantar; 70 kap
	rom	1	16	17	338 varil; 80 sandık; 2 küfe; 1 denk
	arak	1	3	4	8 varil; 1,000 kıyye
Turunçgiller	limon	9	26	35	5,227 sandık; 77 varil; 2,864,000 aded
	limon suyu	11	26	37	864 varil; 100 sandık; 152,700 kıyye;
	portakal	2	11	13	4,414 sandık; 1,282 kantar; 296,000 kıyye
	por. suyu	1	1	1	30 varil
	limon ve portakal		3	3	72,000 aded; 300 sandık
	turunç		4	4	1,468 sandık
Yaş-Kuru Meyve	harrup	18	49	67	41,869.5 kantar; 9,000 kıyye
	üzüm	11	37	48	17,860 kantar; 1,817 varil; 1,097 kutu; 465 denk
	meyvei huşk	7	22	29	895 varil; 100 sandık; 19,361 kantar; 924 denk
	incir	1	21	22	13,702 kantar; 2,280 sandık; 176 varil; 150,000 demet; 45,000 dizi; 722 kutu
	badem	3	12	15	135 varil; 89 torba; 152 çuval; 7 sandık; 19 kantar; 2,500 kıyye
	Hurma	1	12	13	1,188 kantar; 400 kıyye; 154 varil; 12 zenbil
	Meyve kabuğu ve kuru ¹³		11	11	3,500 kıyye; 129 kantar; 24 varil; 82 denk; 18 çuval; 4 sepet
Zeytin yağı-Sirke	zeytinyağı	32	17		6,122 varil/fıçı; 351,994 kıyye
	zeytin	9	9		387 varil; 920 kıyye
	sirke	5	7		1,023 varil; 83 sandık; 103,510 kıyye

¹³ Limon kabuğu, portakal kabuğu, portakal kuru, turunç kabuğu, erik kuru, armut kuru, mantar kabuğu.

Gurup	Cins	Gemi sayısı			Miktar
		Müstakil Müşterek Toplam			
Kolonyal Mallar	şeker	1	49	50	1,519 varil/fiçi; 384 sandık; 56 denk; 108 çuval; 1,376 kantar
	kahve	3	31	34	1,423 çuval; 621 varil/fiçi; 53 torba; 20 sandık; 70 denk; 2,900 kıyye
	fülfül	1	15	16	980 kıyye; 1,320 çuval; 502 torba; 69 varil/fiçi
	biber	6	6		24,380 kıyye; 25 varil; 100 çuval; 3 torba
Boya	Bakkam (Kamboçya vs.)	1	18	19	27,289 parça; 2,315 parça (kmbçya); 226 kantar
	Boya (siyah, kök, çivit vs.)	10	10		128 fiçi/varil; 54 çuval; 21 denk; 12 sandık
	Palamut	1	1	2	868 kantar
	Şimşir	1		1	1,200 kantar
Maden-Metal	Maden Kömürü	9	11	20	56,779 kantar; 172,000 kıyye; 34 fiçi
	Kalay		9	9	561 varil; 164 sandık
	Tuz	2	2	4	3,835 kantar; 6,000 kil
	Zift; Demir; Kurşun; Kil		8	8	99 varil; 506 kantar ve 510 çubuk; 1,400 kantar; 7 varil
	Teneke	2	10	12	145 varil; 1,864 sandık; 23 aded
	Hırdavat		7	7	85 sandık; 11 kap; 10 varil; 320 kantar; 2 aded
Tekstil	Kumaş		20	20	81 sandık; 474 denk; 14 top
	Pamuk ipliği	1	9	10	12,100 kıyye; 60 kantar; 773 denk; 76 balya
	Pamuk ipliği ve pamuklu kumaş	2	2		3,380 vukıyye; 22 denk
	Pamuk ipliği ve kurdela	1	1		45 sandık
	Ham pamuk	5	5		26,5 kantar; 93 çuval
	Ham ipek	1	1		5 denk
	Yapağı	1	1		59 denk
	Ecza ¹⁴		28	28	89 sandık; 77 varil/fiçi; 9 kap; 13 denk; 668 çuval; 1,375 kıyye; 291 kantar
	Gıda ¹⁵		25	25	600 kantar; 21,305 kıyye; 59 varil; 91 sandık; 5 küfe; 2 denk; 2 torba
	Diğer	İng. tabağı		11	11
Dühan		1	7	8	253 denk; 542 balya; 520 boğça; 72 kutu; 23 kantar
Elbise, şapka ve gömlek		7	7		23 sandık; 2 denk
Kütüb-i efrenci ve yazı kağıdı		6	6		15 sandık; 3 denk
Belirtilmeyen		35	35		1,251 kap; 476 denk; 261 sandık; 55 balya; 201 paket; 88 koli
Muhtelif ¹⁶		44	44		

¹⁴ Ecza, günlük, isfidac, ecza ve bahar, krem tartar, mürdesenk, bahar-ı cedid, kitre, cengari, kına kına, zamk-ı Arabi, kükürt, amberiye, zac-ı Kıbrıs, sumak/tetre yapağı.

¹⁵ Tuzlu balık, peynir, peksimet, havyar, hardal, sucuk/tuzlu lahm, pekmez, helva, çikolata, şerbet, fındık, Hindistan cevizi, yer elması.

¹⁶ Tehi varil, şişe ve sepet, kebre, tebeşir, tuğla, kiremit, bileği taşı, lüle, perdaht taşı, mermer, âlât-ı hendese, inbik, pirinç musluk, iskemle, âlât-ı cerrah, saat, pergel, mikraz, mizan-ı hava, defne tohumu, çiçek tohumu, ağaç fidanı, çubuk, fırça, sabun, mantar tapa, ganem, kimyasal aletler, tıbbi aletler, boru vd.

Gurup	Cins	Gemi sayısı			Miktar
Müstakil Müsterek Toplam					
Bilinmeyen	Eşya-yı mütenevvia, attariye, hırdavat	4	9	15	558 kap; 35 balya; 205 denk; 10 sandık; 88 koli
	İngiliz kârı eşya, emtia, erzak,	10	10		251 sandık; 244 denk; 7 balya
	Eşya-yı mütenevvia maa attariye	6	6		682 kap; 14 denk
	Eşya-yı mütenevvia	3	3		11 kap; 5 denk; 13 balya; 201 paket
	Eşya-yı efrenci	1	1		8 denk

Kaynak: (BOA A.DVN.sDVE.d: 391-436; BOA A.DVNS.HADR.d 10; A.DVN.DVE.d 35/2, 37/3)

Tablo VI, ihtiva ettiği mal çeşitliliği ile dikkat çekmektedir. Mal yelpazesi, gıda maddelerinden sömürge mallarına; madenlerden mensucat ürünlerine ve boya ve eczadan alkollü içecekler uzanacak kadar zengindir. Mal yapısı da bünyesinde hem tabii ürünleri; hem hammaddeleri; hem de sinai mamulleri barındırmaktadır.

İngiliz bandıralı gemilerle Karadeniz'e getirilen ticaret maddeleri içerisinde miktar bakımından ilk sırayı alkollü içeceklerin aldığı anlaşılmaktadır. 36'sı müstakil olmak üzere toplam 165 gemide taşınan şarap, bira, rom ve araka ait miktar bilgileri ortak ağırlık/hacim birimleri ile verilmemiştir ve dolayısıyla kendi içinde ve diğer mal guruplarındaki ticaret maddeleriyle karşılaştırılabilmeleri mümkün gözükmemektedir.

Alkollü içeceklerle birlikte Karadeniz'e külliyetli miktarlarda getirildiği anlaşılan diğer ticaret maddeleri turunçgiller ve diğer meyve çeşitleri, zeytinyağı, şeker, kahve, biber, boya maddeleri, ecza ürünleri, madenler ve madeni ürünler, mensucat ürünleri ve gıda ürünlerini kapsamaktadır. Bu liste içerisinde ortak hacim/ağırlık birimleri ile verilen ticaret maddeleri büyük ölçüde harrup (keçi boynuzu) ve maden kömürü ile sınırlıdır.

Malların yapısına bakıldığında, yukarıdaki geniş mal kompozisyonunu iki farklı başlık altında ele almak daha uygun görünmektedir. Sömürge malları listesinde yer alan şeker, kahve, fülful ve biber; boya başlığı altında yer alan bakkam ve diğer boya maddeleri; maden-metal başlığı altındaki maden kömürü, kalay, teneke ve diğer hırdavat eşyası; tekstil başlığı altındaki iplik ve *çit*, *tülbent*, *çuka*, *basma*, *kirpas* ve diğer *bez* ve kumaş çeşitleri; tabak; ve *kütüb-i efrenci* ve yazı kağıdını kapsayan ticaret maddelerinin tamamına yakını, getirildikleri bölge itibarıyla İngiltere menşelidir.¹⁷ Bu özellik, söz konusu ticaret maddelerinin Karadeniz'e getirilmeye başlandığı tarihlerde de kendini gösterir. Bu ticaret maddeleri içerisinde, İngiltere ile Rusya arasında Karadeniz üzerinden istikrarlı bir ticaretin yapılmaya başlandığı 1820'lerden önce kuzeye geçirilenler istisnaidir. Aynı şey kısmen, yoğun ticarete sahne olan ve yine 1820'lerin itibaren düzenli olarak Karadeniz'e nakledilmeye başlanan alkollü içecekler; dühan; ecza, bahar ve kimyasal maddeler; tuhafiye ürünleri ve "muhtelif" başlığı altında yer alan bazı mallar için de geçerlidir.

Karadeniz'e nakledilen ikinci mal gurubunu başlıca, Akdeniz iskelelerinden kalkan gemilerle getirilen ve Akdeniz'e mahsus olduğu bilinen turunçgiller ve diğer meyve çeşitleri, zeytin, zeytinyağı ve sirke oluşturur. Bu gurup içerisine şarap ve likör (rom) gibi

¹⁷ Bu araştırmada yararlanılan kayıtların bir kısmı esas alınarak kaleme alınan ve 1818-1833 yılları arasında İngiltere'den Karadeniz'e gönderilen malların tamamını listeleyen bir araştırma için bkz. Elibol, 2013.

alkollü içeceklerle de yer vermek mümkündür. Ancak Akdeniz iskelelerinden alınan ve Karadeniz'e nakledilen ticaret maddelerinin bir bölümünü, İngiliz menşeli veya sömürge kökenli ticaret maddeleri olduğu da gözden kaçmamaktadır. Nitekim şeker, kahve vb. sömürge ürünleri; baharat ve ecza; boya maddeleri; ve bazı mensucat ve tuhafiyeye ürünleri, İngiliz limanlarının yanı sıra Akdeniz iskelelerinden de gönderilmiştir.

4. SONUÇ

İngiltere'nin Karadeniz ticaretine dahil olması ve İngiliz bandıralı gemilerin buradaki ticari faaliyetleri, kısmen Osmanlı kayıtlarından da takip edilebilmektedir. Boğazlardan geçiş yapan yabancı bandıralı gemilere, güzergahlarına ve içinde taşınan mallara dair bilgiler ihtiva eden bu kayıtlar ışığında, İngiliz bandıralı gemilerin Karadeniz ile Karadeniz dışındaki bölgeler arasında yaptığı ticaret genel hatlarıyla ortaya konabilmektedir.

Görüldüğü kadarıyla, 19. yüzyıl başlarına İngiliz bandıralı gemilerin Karadeniz'e geçmeye başlamasından kısa bir süre sonra siyasi gelişmelere bağlı olarak ticaret trafiği kesintiye uğramış; İngiltere ile Osmanlı Devleti arasında ilişkilerin düzeldiği ve Avrupa genelinde istikrarın sağlandığı tarihlere kadar da istikrarlı bir gelişme yakalayamamıştır. 1810'ların ikinci yarısı ve 1820'ler boyunca, yine İngiltere ile Osmanlı Devleti arasındaki ilişkilerin bozulduğu yıllar hariç, ticaret trafiğinde istikrarlı sayılabilecek bir gelişme yakalanmıştır. 1830'lar boyunca bu trafiğin nasıl seyrettiği, yararlanılan kaynakların yetersizliği nedeniyle açıklığa kavuşturulamamıştır.

Karadeniz'den mal alıp buraya mal nakleden İngiliz bandıralı gemilerin faaliyetlerinin önemli bir kısmının İyon Denizi adaları (Cezayir-i Seb'a) ve Malta ile sınırlı olduğu; Akdeniz'in doğusu, İtalyan iskeleleri ve Batı Akdeniz ile yapılan ticaretin ikinci planda kaldığı görülmektedir. Marmara Bölgesi ve İstanbul ise daha da önemsiz bir yer işgal etmektedir. Buna karşılık, Akdeniz'i aşır Atlantik'e de ulaşan faaliyetlerde, bilhassa 1820'lere doğru İngiltere ile Karadeniz arasında ticaret yapılmaya başlanmasından sonra, İngiltere iskeleleri de kayda değer bir yer işgal etmeye başlamıştır. İngiliz iskeleleri, ticaret faaliyetlerine daha geç tarihlerde dahil olmalarına rağmen, Karadeniz'e mal sevk eden bölgeler arasında % 20'lere varan oranları yakalamıştır.

İngiliz bandıralı gemilerle ve Karadeniz ile Karadeniz'in güneyi arasında yapılan ticarete, Karadeniz daha çok bir ithalat bölgesi olarak ortaya çıkmıştır. Karadeniz'e geçen gemiler ekseriyetle boş hareket ederken, Karadeniz limanlarından mal alarak güneye hareket eden gemilerin sayısı, güneyden mal alarak Karadeniz'e gelen gemi sayısının yaklaşık beş katını bulmuştur.

Karadeniz'de mal alınan ve mal getirilen limanların tamamına yakını Rus iskeleleri oluşturmuş; Bu iskeleler arasında da Kocabeyi (Odesa) ön plana çıkmıştır. Bu dönemde henüz Osmanlı hakimiyetinde bulunan Tuna iskelelerinin bu ticarete katılımı zayıftır. Tuna iskeleleri dışındaki Osmanlı limanları neredeyse bu ticarete hiç yer almamışlardır.

Karadeniz'den ithal edilen malların tamamına yakını zirai ürünleri oluşturur; zirai ürünleri, gıda maddesi veya hammadde olarak kullanılan diğer hayvani ve tabii ürünler tamamlar. Zirai ürünler içerisinde ilk sırayı buğday alır. Buğday ile birlikte mısır ve keten tohumunun hatırı sayılır bir yeri vardır. Hammadde ve gıda maddesi olarak ihraç edilen ürünler içerisinde demir ve kalya taşı (potas), havyar, deri, donyağı, ahşap ve yapağı dikkat çeker. Mamul mal olarak ise, örneklerine az rastlanan dokumalar ve metal eşyalardır.

Karadeniz'e ithal edilen ticaret maddelerinin bir kısmı, tamamen Akdeniz iskelelerinden getirilen ve Akdeniz'e mahsus turunçgiller, meyveler, zeytin ve zeytinyağından; yanı sıra sirke ve bazı alkollü içeceklerden meydana gelir. Diğer bir kısmını, genellikle İngiltere çıkışlı gemilerle getirilen bazı madenler, alkollü içecekler ve endüstriyel ürünler oluşturur. Bunlar arasında maden kömürü, kalay, arpa suyu (bira), hırdavat eşyası, mutfak eşyası, kitap-kağıt, elbise ve tuhafiyeye ürünleri ve bazı teknolojik aletler dikkat çeker. Üçüncü bir gurubu ise, yine büyük ölçüde İngiliz limanlarından kalkan gemilerle taşınan; ancak zaman zaman Akdeniz iskelelerinden getirildiği de bilinen, İngiltere'ye özgü mensucat ürünleri; şeker, kahve, biber vb. sömürge ürünleri; baharat ve ecza; bazı alkollü içecekler ve boya maddeleri teşkil eder. Karadeniz'e yapılan ithalat ile ilgili, son olarak, bazı ticaret maddelerinin cinsinin belirtilmediğini; ancak bu tür malların cüz'i olduğunu hatırlamakta fayda vardır.

Yukarıda ana hatlarıyla ortaya çıkan tabloya bakıldığında, İngiliz bandıralı gemilerin Karadeniz merkezli faaliyetlerinin; bir yandan Karadeniz ile Akdeniz arasında mahalli ürünlerin mübadelesine hizmet eden bölgesel bir ticaret olduğu; diğer yandan Akdeniz ve Batı dünyasının beslenme ve hammadde ihtiyaçlarını karşılayan tek taraflı bir ticaret olduğu; başka bir açıdan da, dönemin endüstriyel gelişmeleri ve sömürge ticaretinden beslenen ve endüstriyel malları ve sömürge ürünlerini Akdeniz'deki ticari üsler aracılığıyla kırsal karakterli zirai bölgelere ulaştırabilen bir ticaret olduğu görülür.

KAYNAKÇA

- AHMET CEVDET PAŞA (H. 1309a). Tarih-i Cevdet, c.7, Matbaa-i Osmaniye, Dersaadet.
- AHMET CEVDET PAŞA (H. 1309b). Tarih-i Cevdet, c. 9, Matbaa-i Osmaniye, Dersaadet.
- ANTHOINE, M. (1805). *Essai Historique sur le Commerce et la Navigation de la Mer Noire*, Paris.
- ARDELEANU, C. (2014). "The Opening and the Development of the Black Sea for International Trade and Shipping (1774-1853)", *Euxeinos*, 14: 30-52.
- ARDELEANU, C. (2012). "The Lower Danube, Circassia and the Commercial Dimensions of the British-Russian Diplomatic Rivalry in the Black Sea Basin (1836-37)", (Ed.) BILIARSKY, I ve CRISTEA, O. ve OROVEANU, A., *The Balkans and Caucasus. Parallel Processes on the Opposite Sides of the Black Sea*, Cambridge Scholars Publishing, Newcastle.
- BAĞIŞ, A. İ. (1980). "Ruslar'ın Karadeniz'de Yayılması Karşısında İngiltere'nin Ticarî Endişeleri", (Ed.) OKYAR, O. ve İNALCIK, H., *Türkiye'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi (1071-1920)*, Birinci Uluslararası Türkiye'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi Kongresi Tebliğleri (11-13 Temmuz 1977, Hacettepe Üniversitesi, Ankara), Ankara.
- BAICOIANU, C. J. (1913). *Handelspolitische Bestrebung Englands zur Ershchliessung der unteren Donau*, München.
- BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ (BOA): A. DVN.s DVE.d (Düvel-i Ecnebiye Dosya Serileri): 391-436; A.DVNS.HADR.d 10 (Hadariye Defteri); A.DVN.DVE.d 35/2 (İngiltere Ahkam Defteri); A.DVN.DVE.d 37/3 (İngiliz Sefine Defteri).
- BEYDİLLİ, K. (1991) "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve "Mîrî Ticaret" Teşebbüsü", *Belleten*, LV (214):687-755.
- CERNOVODEANU, P. (1976). "British Economic Interests in the lower Danube and the Balkan Shore of the Black Sea", *The Journal of European Economic History*, 5 (1):205-220.

- CUNNINGHAM, A. (1993). "The Ochakov Debate", (Ed.) INGRAM, E., Anglo-Ottoman Encounters in the Age of Revolution, Frank Cass, London.
- ÇAPRAZ, H. (2012). Rusya Dış Ticaret Politikasında Güney Kafkasya (19. Yüzyıl), Fakülte Kitabevi, Isparta.
- DEARBORN, H. (1819). A Memoir on the Commerce and Navigation of the Black Sea and the Trade and Maritime Geography of Turkey and Egypt, Vol. 1, Wells and Lilly, Boston.
- ELİBOL, N. (2013). "İzn-i Sefine Kayıtlarının Karadeniz Ticareti ile İlgili Kullanılabilirliği Üzerine Bir Deneme: İngiltere-Rusya Ticareti (1818-1833)", (Ed.) ŞİMŞİRGİL, A. vd., Mustafa Çetin Varlık Armağanı, KTB Yayınları, İstanbul.
- FAIRLIE, S. (1959). Anglo-Russian Grain Trade, 1815-1861, Thesis Submitted for the Degree of Doctor of Philosophy (Faculty of Arts) in the University of London, London School of Economics and Political Science, London.
- GALANI, K. (2010). "The Napoleonic Wars and the Disruption of Mediterranean Shipping and Trade: British, Greek and American Merchants in Livorno", Historical Review/La Revue Historique, Institute for Neohellenic Research, VII : 179-198
- HARLAFTIS, G. (1996). A History of Greek Owned Shipping, Routledge, London and Newyork.
- HERLIHY, P. (1976). "Russian Wheat and the Port of Livorno, 1794-1861", Journal of European Economic History, 5(1): 45-68.
- HOLT, F. L. (1824). A System of the Shipping and Navigation Laws of Great Britain, Second Edition, London.
- HOPE, T. J. (1974). "Britain and the Black Sea Trade in the late Eighteenth Century", Revue Roumaine d'Etudes Internationales, 24(2):159-174
- WILLIAM BLACKWOOD AND SONS (1864), Index Geographicus, Edinburgh and London
- KAPLAN, H. H. (9186). "Observations on the Value of Russia's Overseas Commerce with Great Britain during the Second Half of the Eighteenth Century", Slavic Review, 45 (1): 85-94.
- KÖSE, O. (2006). 1774 Küçük Kaynarca Andlaşması, TTK, Ankara.
- ODDY, J. J. (1805). European Commerce Shewing New and Secure Channels of Trade with the Continent of Europe, London.
- PANAYİOTİS, K. (2006). "From the Ionian Sea to the World: Sailing Ships and Ship Masters from the Island of Cephalonia during the 19th Century", Shipping in the Era of Social Responsibility, Paper presented in the Conference Held in Honour of the late Professor Basil Metaxas (1925-1996), Argostoli, Cephalonia, Greece.
- PURYEAR, V. J. (1934). "Odessa: Its Rise and International Importance, 1815-50", The Pacific Historical Review, 3(2):192-215.
- URQUHART, D. (1833). Turkey and Its Resources; Its Municipal Organization and Free Trade; The State and Prospects of English Commerce in the East, The New Administration of Greece, Its Revenue and National Possessions, London.
- WILLIAM, J. (1828). Tracts Relating to the Corn Trade and Corn Laws: Including the Second Report (Notices Respecting the Commerce of the Black Sea and of the Sea of Azoff; More Specifically as Regards the Trade in Wheat), John Murray, Albemarle-Street, London.
- WOOD, A. C. (1964). A History of the Levant Company, Frank Cass, London.
- "A Memoire on the Trade of the Black Sea" (1820), The North American Review, 10: 168-183.