

18. ve 19. YÜZYILLARDA AŞAĞI TUNA'DA HABSBERG POLİTİKALARI VE TUNA NEHİR TİCARİNDE İMPARATORLUKLAR ARASI REKABET*

İrfan KOKDAŞ**

ÖZET

Bu makale, on sekiz ve on dokuzuncu yüzyıllar boyunca Tuna Prenslüklerinin Habsburg politikaları içerisindeki değişen rolünü irdelemektedir. Aşağı Tuna Bölgesi'nin, Orta Avrupa ve Karadeniz arasındaki ticarete kritik öneme sahip olmasıyla birlikte, bölgenin Habsburg imparatorluğu için giderek artan önemi bu çalışmanın üzerinde durduğu önemli bir noktadır. Bu önemle birlikte makale, Avusturya-Macaristan imparatorluğuna ait Doğu'daki genişleme stratejisinin Aşağı Tuna'daki emperyal hayalleri ve ticari çıkarlarıyla ne ölçüde şekillendiğini göstermeye çalışmaktadır ki bu dönem tam da Osmanlı merkezinin bu bölgedeki, özellikle de İbrail ve Kalas gibi Tuna limanlarındaki, kontrolünü yitirmeye başladığı dönem olmuştur. Bu anlamda çalışma iki problematik üstüne yükselmektedir: a) Aşağı Tuna'nın kontrolü için Habsburg, Rus ve Osmanlı imparatorlukları arasındaki artan çekişme, Doğu Avrupa ve Tuna Prenslükleri hakkındaki algıları ve diplomatik alanı nasıl dönüştürmüştür; b) Buhar çağında emperyal ve ticari dünyalar arasındaki geçirgenlik Aşağı Tuna'daki Habsburg politikalarını ne anlamda etkilemiştir.

ABSTRACT

This paper analyzes the changing role of Danubian principalities within the Habsburg politics in the eighteenth and early nineteenth centuries. By giving special emphasis on the rising economic importance of Lower Danube as a critical section of trade route between the Black Sea and Central Europe for Donaumonarchie, this study aims to reveal how the Habsburg expansion strategy in the East came to be shaped by the interplay between imperial aspirations and mercantile interests of the state when the Ottoman center gradually lost its grip over the Danubian Delta and key Danubian ports, namely Galatz and Braila. It thus revolves around two interrelated problématiques: a) to what extent the rising political rivalry of Habsburg, Ottoman and Russian Empires over the control of Lower Danube transformed the diplomacy and perceptions over the Eastern Europe and Principalities; b) how the permeability between imperial and commercial domains set the contours of Habsburg policies in Lower Danube during the age of steam.

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII. Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** İzmir Kâtip Çelebi Üniversitesi

Vaterlandschronik'in 1789 Ekim'inde okuyuculara geçtiği haberde, devam eden Osmanlı-Rus-Avusturya savaşı, haberin temel konularından birini oluşturuyordu. Savaşın devam ettiği havza olarak, Eflak-Boğdan bölgesi, özellikle orduların çarpışma ve geçiş güzergâhında olan Aşağı Tuna, okuyuculara detaylı olarak anlatılmaya çalışılmıştı.¹ Dönemin Avusturya ve Alman basını tarafından yüceltilen Prenz Coburg, bu savaşta Avusturya ordularının Tuna'nın Eflak-Boğdan taraflarındaki manevralarını yönetiyordu ve gazete İbrail şehrinin (Braila-Brailow) kendisi tarafından kuşatılmasını ve çevresinin alınmasını, "zafer üstüne zafer" olarak alt başlıkla okuyucularına duyurmuştu. Daha önceki yıllarda Alman eyaletlerinde ve Avusturya'da yayınlanan gazete ve raporlarda, Tuna'nın aşağı bölgesi ve Eflak-Boğdan bölgeleri sürekli olarak askeri anlamda değerlendirilmişti.² Vaterlandschronik savaş ortasında geçtiği bu haberde, sadece Erdel üzerindeki Avusturya çıkarlarını ortaya koymamış; aynı zamanda Eflak-Boğdan havzasının verimli topraklara sahip olduğunu, geniş-düz ovalarıyla pazar arayan Avusturya-Alman sanayi için çok kârlı bir bölge olacağını da açığa çıkarmıştı. Bölgeye artan bu ilgi, Tuna'nın İbrail ve Kalas gibi iki önemli limanı için Habsburg monarşisinde ve Alman eyaletlerinde mevcut olan algının da yavaş yavaş değişmesine yol açmıştı. Muhtemelen bu değişen algı, 1787-91 Osmanlı-Avusturya savaşıyla iyice açığa çıkmıştı; ancak Aşağı Tuna üzerine yazılanlar halen çok büyük ölçüde siyasi, dinsel ve askeri kavramlar üzerine kurulmuştu. Örneğin, 1788 yılında yayınlanan ve Avrupa coğrafyasını değerlendiren "Auszug aus seiner Erdbeschreibung," İbrail'i Tuna kıyısındaki bir büyük şehir olarak tanımlıyor ve Tuna Nehri'ndeki bir liman olarak anlatılıyordu.³ Ancak şehrin ekonomik potansiyelinden ve Tuna Nehri trafiği açısından yeri hiç değerlendirilmiyor, sadece şehrin güçlü kalesinden ve burçlarından bahsediliyordu.

1 Vaterlandschronik von 1789: Zweites Halbjahr, Stuttgart, ss. 710-12; 714-18; 732.

2 Bu tarz birkaç değerlendirme için, *Christian Erlangische Gnädigst-Privilegirte Real-Zeitung aufs Jahr 1769*, ss. 861-62; 879-80; Anton Friedrich Büsching, *Auszug aus seiner Erdbeschreibung: welcher Europa und den nördlichen Theil von Asia enthält*, Zweiter Band, Viyana, 1788, s. 552; Anton Friedrich Büsching, *Neue Erdbeschreibung des ersten Theils Zweiter Band: Welcher das ganze russische Reich, Preußen, Polen, Hungarn, und die europäische Turkey, mit den dazu gehörigen und einverleibten Ländern, enthält*, ss. 1345-46.

3 Anton Friedrich Büsching, *Auszug aus seiner Erdbeschreibung: welcher Europa und den nördlichen Theil von Asia enthält*, Zweiter Band, Viyana, 1788, s. 552.

Savaş ortasında, 1790 yılında yayınlanan Chronik’de, İbrail ve Kalas üzerinden Rus ordusunun manevraları anlatılmakla yetinilmişti. Özellikle İbrail’in alınmasını amaç edinen Rus ordusunun burayı ele geçirmesiyle Tuna’nın kuzeyinin Osmanlı’dan tamamen temizlenmiş olacağı ve daha da önemlisi Karadeniz üzerinden İstanbul yolunun Rus ordusuna açılacağı anlatılıyordu.⁴ Hiç şaşırtıcı olmayan biçimde, İbrail-Kalas arasında yer alan bölge, Osmanlı-Avusturya ve Osmanlı-Rus savaşları sırasında askeri açıdan yakından değerlendirilmişti. Bu bölgenin önemini Habsburg otoriteleri kısa sürede anlamış görünüyorlar; çünkü daha 1788 yılında Real Zeitung, bu iki liman arası bölgenin stratejik olarak Osmanlılara büyük bir avantaj sağladığından bahsediyordu. Gazeteye göre bu bölgenin avantajını kullanan Osmanlı ordusu, hem Eflak-Boğdan üzerine kolayca transfer edilebiliyor hem de Tuna üzerinden Sırbistan bölgelerine Osmanlı merkezi tarafından asker ve mühimmat kaydırılabiliyordu. Yine Avrupa’daki çevrelere, bilinmeyen yerlerin tanıtılmasını amaçlayan Johann Christoph ve Johann David Stöbel, 1747 yılında basılan siyasi coğrafya eserlerinde, İbrail’i anlatırken hiçbir ticari ve ekonomik bilgi vermiyor, şehrin liman karakteri üzerinde de hiç durmuyordu. Şehirle ilgili eserde okuyuculara sunulan tek bilgi, 1710-11 yılındaki Osmanlı-Rus savaşı sırasında Çariçe I. Katerina’nın bu şehirde Osmanlı sadrazamıyla görüştüğü rivayetinden ibaretti.⁵ Ancak gerek Viyana’da gerekse de Alman eyaletlerinde, bölge hakkında kaleme alınan eserlerde, 1770’li yıllardan itibaren sistematik bir biçimde bölgenin coğrafi ve ekonomik karakteri, askeri ve politik özelliklerinin yanında kendisine yer bulmaya da başlamıştı. 1781 yılında Viyana’da yayınlanan Geschichte des transalpinischen Daciens adlı eserde, Eflak-Boğdan’ın coğrafi ve ekonomik potansiyeli derinlemesine anlatılmıştı.⁶ Bu anlatıda İbrail ve Kalas bölgelerinin askeri savunma karakterleri ve Osmanlı’nın Tuna’daki varlığı için önemleri anlatılmakla birlikte, iki kentin ticari kapasiteleri de yer bulmuştu. Buna göre, bu iki liman sadece Eflak-Boğdan-Erdel-Macaristan ovasının mallarının satılması için önemli değildi; Karadeniz’den gelen gemiler İbrail’e kadar ulaşabiliyor ve bu iki limanı Karadeniz’e bağlıyordu.

4 Chronik 1790, Zweites Halbjahr, Stuttgart, ss. 761-62.

5 Johann Christoph ve Johann David Stöbel, Von Dänemark, Norwegen, Schweden, Preußen, Pohlen, Ungarn, der europäischen Turkey, Rußland, Asien, Afrika, Amerika und von den unbekanntten Ländern, 1747, s.331.

6 Franz Josef Sulzer, Geschichte des transalpinischen Daciens, das ist: der Walachen, Moldau und Bessarabiens, im Zusammenhange der Geschichte des übrigen Daciens als ein Versuch einer allgemeinen dacischen Geschichte, Viyana, 1781.

Aşağı Tuna'nın Avusturya ve Alman ticareti için öneminin kavranması ve buraya artan ilgi, 1799 yılında yayınlanan ve orijinali Carl Günther Ludovici'ye ait olan; *Eröffnete Akademie der Kaufleute, oder vollständiges Kaufmanns-Lexicon* adlı ansiklopedinin içeriğinin değişmesinde de kendini gösterir. İlki 1756 yılında, Leipzig'de basılan eserin ilk versiyonunda Tuna üzerindeki ticaret yolları yer almasına karşın Eflak-Boğdan bölgesine ve Aşağı Tuna limanlarına özel bir ilgi gösterilmemişti. Ancak eser birçok eklemeye 1799 yılında Johann Christian Schedel tarafından tekrar basıldığında, eserde İbrail'in Tuna üzerindeki önemli limanlardan biri olduğu özellikle belirtiliyordu.⁷ Eserde, Eflak ve Boğdan'ın çok gelişmiş ticari kapasitesiyle üretim kapasitesinin varlığından bahsedildikten sonra, bu bölgenin tarımsal fazlasının Tuna limanları aracılığıyla Karadeniz üzerinden İstanbul'a taşındığı anlatılıyordu. Bölge sadece ticari faaliyetleriyle değil; bünyesindeki gemi inşa faaliyetleriyle de artan ilginin odağı olmaya başlamıştı. Profesör Gaspari, 1796 yılında coğrafi atlas olarak hazırladığı eserinde İbrail'i anlatırken, Yaşı'nın güneyinde, Tuna kıyısındaki bu kentin çok güçlü ve gelişen bir ticaret limanı olduğundan bahseder. Aynı zamanda buranın gemi inşası için de çok önemli bir yer olduğunu söylemeden edemez.⁸ Bölgenin Avusturya ve Alman ticareti için artan önemi, aslında Avrupalı diğer seyyahların da gözünden kaçmamıştı ve 1790'lı yıllardan itibaren, artan sayıda seyyah bölgeye uğramaya ve Tuna limanları hakkında yazılar yazmaya başlamıştı. 1792 yılında; Fransa, Osmanlı İmparatorluğu ve Habsburg eyaletlerine geziler yapan William Hunter, 1796 yılında yayınlanan bu gezilere ait gözlemlerinde, İbrail bölgesi için askeri-politik olaylardan uzak Oryantalist gözlemlerde bulunmuştu. İbrail'den Bükreş'e giden yoldaki köyleri tarif eden seyyah, buradaki köylerin içler acısı bir halde bulunduğunu belirtmiş ve buradaki insanların bütün gün dans etmek, şarkı söylemek ve bir şeyler içmek dışında hiçbir şey yapmadıklarını ifade etmişti. Daha sonraki dönemlerde Avrupalı seyyahların Osmanlı imparatorluğu üzerine kaleme aldıkları gözlemlerinde, bir klişe halini alacak bu tanımlamalar bir kenara bırakılırsa, Kalas'ın nehir trafiği ve burada yapılan balıkçılık faaliyetleri seyyahı oldukça etkilemiş benziyor. Tuna'nın Kalas önünde yatağının genişlediğini ve hızının da arttığını

7 Carl Günther Ludovici ve Johann Christian Schedel, *Neu eröffnete Academie der Kaufleute, oder, Encyclopädisches Kaufmannslexicon alles Wissenswerthen und Gemeinnützigten in den weiten Gebieten der Handlungswissenschaft und Handelskunde überhaupt*, Leipzig, 1799, ss. 995-96.

8 Adam Christian Gaspari, *Lehrbuch der Erdbeschreibung zur Erläuterung des neuen methodischen Schulatlasses*, Weimar, 1796, ss. 487-89.

belirten Hunter, burada çok özel tekniklerle nehir kayıkçılığı yapıldığını belirtiyor. Dümen ve kürek için tek, uzun bir tahtanın kullanıldığını belirten seyyah, kentin ticari faaliyetleri hakkında çok fazla bir şey söylemese de; İngiliz malı ince, astarlık kumaşları kentin dükkânlarında gördüğünde şaşırılmış gözüküyor.⁹

Aslına bakılırsa 18. yüzyıl son çeyreğinde Eflak-Boğlak bölgesi için artan bu ticari ilgi, genişleyen Osmanlı-Habsburg ticari bağlarının doğal bir sonucu olarak ortaya çıkmış görünmektedir. 18. yüzyılın Rumeli topraklarındaki ticaret yollarına getirdiği en önemli iki dinamik, Osmanlı tüccar faaliyetlerinin Apenin Yarımadası'ndan yavaş yavaş Viyana merkezli Alman topraklarına kayması ve Erdel ile Kronstadt ve Hermannstadt gibi şehirler üzerinden Eflak-Boğdan tüccarlarının Alman pazarlarıyla yakın ilişkiler kurmasıydı.¹⁰ Numan Elibol ve Stoianovich gibi araştırmacıların ortaya koyduğu üzere, 18. yüzyıl boyunca gelişen Osmanlı-Habsburg-Alman Eyaletleri ticaretinin odak noktası, Tuna Nehri'nden ziyade; farklılaşan kara yolları üzerinden gerçekleşen karavan ticaretiydi.¹¹ Habsburg ve Osmanlı toprakları arasındaki ticarete, Tuna'nın Zemun-Belgrad hattından aşağıdaki bölümünde, bir başka deyişle Zemun-Orşova arasındaki yerlerde, nehir ticareti Habsburg tüccarları açısından çok ulaşılabilir değildi. Macaristan topraklarına dağılacak mallar, ya kara yoluyla dağılıyor ya da Zemun üzerinden diğer bölgelere gönderiliyordu. Habsburg başkentinde, 1836 gibi geç bir tarihte yayınlanan Oesterreichische Zeitschrift für Geschichts- und Staatskunde¹², Avusturya tacirlerinin Balkanlar ve genel olarak Osmanlı imparatorluğu ile yaptığı ticarete, Tuna'nın Zemun-Orşova arasının çok önemli bir rol oynamadığını belirtiyor. Tuna Nehri'nin bu kısmı, daha çok doğu bölgelerinden Bosna ve Sırbistan'a tuz götürmek için gidip gelen Müslüman tüccar

9 William Hunter, *Travels in the Year 1792 Through France, Turkey, and Hungary, to Vienna: Concluding with an Account of that City: in a Series of Letters to a Lady in England*, Londra, 1796, ss. 235-310.

10 John R. Lampe, *Balkan Economic History, 1550-1950: From Imperial Borderlands to Developing Nations*, Indiana University Press, 1982, ss. 75-90; Despoina Tsourka-Papastathis, *The Decline of the Greek 'Companies' in Transylvania: An Aspect of Habsburg Economic Policies in the Black Sea and the Mediterranean*. Ap. Vakalopoulos - C. Svolopoulos - B. Kiraly, *Southeast European Maritime Commerce and naval Policies from the mid-eighteenth century to 1914. Proceedings of the XVIIth Conference on War and Society in East Central Europe*, Thessaloniki 6-8 Haziran 1985, Colorado, Social Sciences Monographs, 1988, ss. 213-218; Maria Pakucs Willcocks, *Sibiu-Hermannstadt: Oriental Trade in Sixteenth Century Transylvania*, Böhlau, Köln, 2007.

11 Numan Elibol, XVI.-XVIII. Yüzyıllarda Rumeli ve Orta Avrupa Toprakları Arasındaki Ticaret Faaliyetleriyle İlgili Bazı Tespitler, *Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Cilt:5 Sayı:2, 2004, ss. 39-50; Traian Stoianovich, *The Conquering Balkan Orthodox Merchant*, *The Journal of Economic History*, 20-02, 1960, ss. 234-313.

12 Oesterreichische Zeitschrift für Geschichts- und Staatskunde, Zweiter Jahrgang, Viyana, 1836, ss. 29-31; 33-35.

gemileri tarafından kullanılıyordu. Avusturya malları, daha çok Zemun'a kadar olan bölüme getiriliyor ve malların büyük çoğunluğu buradan dağılıyordu. 1830'lu yıllarda, Tuna'nın aşağı kısımlarında ise mallar, sayıları 200 civarında olan Müslüman ve Rum tüccar gemileri tarafından dağıtılıyordu. Bunlar Vidin'den başlayarak devam eden Tuna limanlarından tahıl yükleyip bu tahılları İbrail ve Kalas iskelelerine teslim ediyordu. Vidin şeriyeye sicillerine şöyle bir göz attığımızda bile kentteki sosyal grupların, özellikle de askeri kesimden ailelerin, sefine ve sefine araçları sahipliğinin yaygın olduğu görülür. Sahip olunan sefinelerin ve bu alanla ilintili yatırımların parasal değerlerinden de anlaşıldığı üzere, sefine sahipliği ve ilgili alanlar, yatırım yapılacak sektör olarak görülmüş olmalıydı.¹³ Öyle anlaşılıyor ki yerel unsurlarla ilişkileri çok daha kuvvetli olan Osmanlı tüccarları, Eisernes Thor'un hemen aşağısındaki bölümde oldukça faaldiler ve Habsburg gemi ticaretinin bu bölgeye tam anlamıyla girmesini engelliyorlardı. 1800'lü yılların başına kadar Zemun'unun altında kalan kısımda, çok açık bir şekilde Habsburg ticareti oldukça kısıtlı miktarda yürütülmüştü ve Osmanlı tüccarları tarafından domine edilmekteydi. Mevcut ticaret yollarının büyük kısmı Tuna'yı paralel olarak kat ediyordu ve kara yolları üzerinden gerçekleşiyordu. 1719 yılından itibaren, Trieste'ye özel statü vererek Tuna'nın yukarı kısmıyla Akdeniz arasında daha az maliyetli bir ticari köprü oluşturma politikası, tam bir başarıya da ulaşmamıştı. 19. yüzyılın ilk yıllarında, Avusturya'nın Selanik konsolosu, direkt deniz trafiği kurulan Trieste yerine; Selanik-Manastır bölgesinin mallarının taşınması için güvenilir olmayan kara yolları hakkında raporlarını doldurup Viyana'ya gönderiyordu.¹⁴ Aslında bu durum, yukarıda bahsedilen erken modern dönemde Tuna Nehri'nin, özellikle de Orta ve Aşağı Tuna kısımlarının, Habsburg zihinlerinde sadece askeri ve politik düzlemde yer almasını da açıklamaktadır.

Henüz 15. yüzyılın sonlarında, Tuna Nehri'nin Habsburg ve Orta Avrupa'nın ticari ve politik dünyasında algılanışı, daha çok siyasi ve dinsel parametreler etrafında oluşturulmuştu. 1494 yılında basılan *das Narrenschiff* ve 16. yüzyılın ilk çeyreğinde basılan *Evropa Regina* gibi eserlerde, Tuna'nın Hristiyan birliğinin sembolü olduğu; ilerleyişi devam eden Osmanlılar karşısında dinsel ve siyasi açıdan özel bir önemi olduğu belirtiliyordu. 1529 sonrasında Viyanalı Agricola tarafından basılan *Oratio* adlı

13 Örnek olarak bakınız, Vidin Şeriyeye Sicili, 37/212; 37/265; 50/95.

14 Wien-Haus-Hof-Staatsarchiv, OeStA Stadt Türkei, VI 43-2, 1807-10, 2-2

eserde, Tuna'nın sadece ulaşım anlamında ve siyasi anlamda önemi değil; aynı zamanda askeri olarak malların taşınmasında ve orduların intikalinde de kritik bir öneme haiz olduğu vurgulanmıştı. Ticari anlamda Tuna'ya atfedilen bu kısıtlı vurgu, neredeyse tüm erken modern dönem boyunca da devam etmişti.¹⁵ Bu anlamda 1770'li yıllarda, Maria Theresia'nın Tuna üzerinde buharlı gemilerin işletilmesine yönelik patent vermesi ve ardından patlayan Osmanlı-Avusturya-Rusya savaşı, Tuna'nın ticari önemini Viyana otoriteleri için görünür kılmıştı.¹⁶

Ancak yine de erken modern dönemden modern döneme geçerken, Habsburg ve Alman ticari otoritelerinin Tuna algısının değişmesi, Theresia'nın politikalarıyla veya Osmanlı savaşlarıyla basit olarak açıklanamaz. 18. yüzyıl boyunca gelişen Viyana'nın iâşesi meselesi, özellikle Erdel ve Macaristan ürünlerinin düşük taşıma ücretleriyle Habsburg başkentine aktarılmasını zorunlu kılmaya başlamıştı. Bunun yanında gelişen Alman ve Avusturya endüstrisi için pazar bulma arayışı, Erdel üzerinden Eflak ve Boğdan'daki pazarlara ulaşmak ve Vidin-Ruşuk hattı üzerinden Avusturya ve Alman mallarının Osmanlı imparatorluğunun iç bölgelerine dağıtılmasını sağlamak, Habsburg otoritelerinin ana amaçlarındandı. 18. yüzyılın son çeyreğinde artan bu ilgi, Eflak-Boğdan ve Karadeniz üzerinden yürütülen Osmanlı iâşe sisteminin de dönüştüğü döneme denk gelmesi açısından oldukça karmaşık sorunları beraberinde getirmişti.

Hem Avrupa hem de Osmanlı tarih yazımında, Osmanlı başkentinin iâşesinde Tuna limanlarının ve Eflak-Boğdan bölgesinin özel bir öneme sahip olduğu ve Küçük Kaynarca Anlaşması'yla başlayıp Edirne Anlaşması'yla son bulan süreçte, Osmanlı'nın Karadeniz ve Tuna üzerindeki hâkimiyetini Rusya'ya karşı kaybettiği vurgulanır. 18. yüzyıl sonuna değin bir Osmanlı gölü olarak resmedilen Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasının ve Osmanlı'nın ticaret tekelinin kırılmasının, imparatorluğun iâşe sisteminin altını oyduğu iddia edilir. Bu iddialarda haklılık payı olmakla beraber, daha 1760'lardan başlayarak Osmanlı merkezi tahıl iâşe sisteminin

15 Maria Baramova, Did the Danube exist in Habsburg Power Politics in Southeastern Europe before 1699? Power and Influence in Southeastern Europe, 16-19th Century, ed. Maria Baramova, Plamen Mitev, Ivan Parvev, Vania Racheva, Berlin/Münster, 2013, ss. 25-31.

16 Stanislav Južnič, Gruber's machine-ship: Early machine boats in Habsburg Empire, The Global and the Local: The History of Science and the Cultural Integration of Europe. Proceedings of the 2nd ICESHS (Cracow, Poland, Eylül 6-9, 2006).

ağırlık merkezinin, kapan tüccarı üzerine dayanan Tuna ekseninden yavaş yavaş Selanik ve Volos iskelelerine dayalı mübayaa sistemine kaydığı göz ardı edilir.¹⁷ Daha önceki dönemlerde de hiç şüphesiz Osmanlı merkezinin Akdeniz kıyılarından özellikle tahıl talebi vardı; ancak özellikle 1768-74 Rus savaşından sonra Osmanlı iâşe mekanizmaları, büyük ölçüde Tuna kıyılarından Rumeli kıyılarına kaymıştı. Ancak bu durum Osmanlı'nın Tuna kıyılarından hızlı geri çekilişi olarak yorumlanmamalıdır. Aksine Habsburg otoritelerinin dikkatlerini Aşağı Tuna Bölgesi'ne döndürdükleri zamana denk olarak Osmanlı merkezinin de bölge üzerindeki ilgisi artırmış görünüyor. Virginia Aksan'ın gayet yerinde bir tespitle detay ve içerik bakımından sıradışı bulduğu, Ahmet Resmi'nin Tuna Deltası ve Yaşı-Galatz bölgesi üzerine yaptığı gözlemler, Osmanlı idari çevrelerinin bölge hakkında bilgi toplama hassasiyetini gösterir.¹⁸ 1748 yılından itibaren İstanbul tahıl iâşesi için getirilen mukayese nizamı da aslında bu hassasiyetin bir yansıması olarak ortaya çıkmıştı. Esasen Tuna kıyılarını mal yükleme amacıyla ziyaret eden kapan tüccarları arasındaki rekabeti önleyip fiyatların değişkenliğini azaltan ve daha çok sayıda tüccarı piyasada tutan bu sistem, Osmanlı mali örgütünün bölgenin üretim kapasitesi ve artı ürünleri hakkında detaylı bilgilere sahip olduğunu doğrular. Bütün bunlar kuşkusuz Habsburg ticaretinin Aşağı Tuna ile ticari entegrasyonu önünde ciddi engeller oluşturacak ve Tuna Deltası ile beraber bu bölgenin imparatorluklar arası bir rekabet merkezine dönüşmesine yol açacaktı. Ardeleanu, bu rekabetin içine Rus ticaretinin de girmesinin, bölgenin moderniteyle tanışma hikâyesini belirlediğini ileri sürer. Ona göre bu üç imparatorluğun bölgedeki ticari çıkarları, 19. yüzyılın ilk yarısında bu bölgenin gelişim temposunu belirlemiş ve aynı zamanda Kırım Savaşı'na da yol açmıştı.¹⁹ Öyle görünüyor ki Ardeleanu bu tespitinde haklıdır; çünkü bölge üzerinde kapışmalar erken modern dönemdeki gibi siyasi, dinsel ve askeri çıkarların ötesinde artan ticari ilginin rekabete dönüşmesiyle ilgiliydi.

17 Georgios Salakides, *The Provisioning of Istanbul with Wheat in Turbulent Times: Yenişehir in Thessaly at the end of the 18th century*, *Balkan Studies*, 43-2, 2002, ss. 129-49; İrfan Kokdaş, *When Countryside is Free: Urban Politics, Local Autonomy and the Changing Social Structure in Ottoman Salonika: 1740-1820*, Basılmamış Doktora Tezi, Binghamton University, 2013, ss. 65-75; Seven Ağır, *The Evolution of Grain Policy Beyond Europe: Ottoman Grain Administration in the Late Eighteenth Century*, Yale University Economic Growth Center, Discussion Paper No: 999, 2011, ss. 1-35; Seven Ağır, *Sacred Obligations, Precious Interests: Ottoman Grain Administration in Comparative Perspective*, Yale University Economic History Workshop, 2010-2011, ss. 1-52.

18 Virginia Aksan, *An Ottoman Statesman in War and Peace: Ahmed Resmi Efendi, 1700-1783*, Leiden & New York, 1995, ss. 71-76.

19 Constantin Ardeleanu, *International Trade and Diplomacy at the Lower Danube: The Sulina Question and the Economic Premises of the Crimean War (1829-1853)*, Editura Istros, 2014, ss. 7-37.

1829 yılında, Berlin’de askeri gözlem ve hatıralardan yola çıkarak basılan bir rapor, bize 18. yüzyılın ikinci yarısında gerçekleşen Rus ve Osmanlı imparatorlukları savaşlarının ana eksenini olan Aşağı Tuna Bölgesi için imparatorlukların sahip olduğu savunma ve taarruz stratejilerini veriyor. Daha önceki askeri raporlar ve gözlemlerden oldukça farklı olan bu rapor, sadece Kalas ve İbrail’in kale savunmasından veya Osmanlı ordularının hareket sahasından bahsetmiyor.²⁰ Verilen tüm stratejilerde bu iki kentin tarımsal üretim ve ticaret açısından önemleri üstüne duruluyor. Bu iki kent arasındaki bölgenin ele geçirilmesinin, ancak eş zamanlı olarak bu kentler arasındaki iletişimin kesilmesi ve daha da önemlisi çok gelişmiş tahıl depoları ile gemi üretim kapasitelerinin ele geçirilmesiyle mümkün olacağı anlatılıyor. 18. yüzyıl boyunca gördüğümüz raporların aksine bu gözlemler, asker sayısı veya ordu manevralarından çok, bu iki kentin Viyana ve Macaristan’la da yakın ticari bağlarının olduğunu söylüyor. Gözlemlere göre, bu iki kente gelen Avusturyalı tüccarlar, getirdikleri malları burada tahıla çevirip oradan da Karadeniz’e transfer ediyorlardı. Bu rapor, aslında yaklaşık 40 yıllık bir süre zarfında Alman ve Avusturya ticari ve askeri çevrelerinde Aşağı Tuna’yla ilginin nasıl dönüştüğünü ortaya koyar. Yaklaşık 12 yıl sonra bu değişimin Aşağı Tuna’ya yansımış halini, Morgenland und Abendland okuyucularına daha net olarak duyurmuştu:²¹ İbrail daha önceleri küçük bir balıkçı kasabası iken gelişen bir ticaret merkezi haline dönüşmüştü. Aşağı Tuna’nın bu dönemdeki gelişimine asıl katkı, Habsburg sermayesinin ve politik çevrelerinin desteğiyle, 1834 yılında kısmen hayata geçen Tuna üzerinde buharlı gemilerin işletilmesi için şirket kurulmasıydı ki bunun için ilk lisans verme çalışması 1817 yılında yapılmıştı. Habsburg imparatorluğunun Güneydoğu Avrupa’daki bu en büyük emperyal projesi, politik ve ticari olarak öylesine büyük önem kazanmıştı ki 1880 yılına gelindiğinde Orşova-Passau arasındaki 86 şehrin Viyana ile doğrudan gemi seferleri vardı. Patrimonyal bir imparatorluğun modern bir devlete dönüşüm süreci, Osmanlı imparatorluğu kadar Habsburg imparatorluğunun da 19. yüzyıl boyunca temel problemlerinden biriydi. Özel statüye sahip *Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DEDDG) şirketi aracılığıyla imparatorluğun Macar probleminin*

20 Original Nachrichten und Betrachtungen über den Schauplatz der Kriege zwischen Rußland und der Pforte und die möglichen Operationen auf demselben. Aus den Memoiren eines militärischen Augenzeugen, Berlin, 1829, ss. 37-45; 129-145.

21 Morgenland und Abendland: Bilder von der Donau, Türkei, Griechenland, Aegypten, Palästina, Syrien, dem Mittelmeer, Spanien, Portugal und Südfrankreich, Erster Band, 1841, ss. 44-45.

*çözülmesi gibi bir siyasi neden ve doğudaki ova ve limanlara açılımın sağlanması gibi ticari çıkarlara eklenmişti.*²²

Özellikle Eisernes Thor üzerinde iyileştirilmelerin yapılmasını ve ticaretin Viyana'dan Tuna ağzına kadar uzanmasını sağlayacak olan mühendislik projelerinin yapımından sorumlu olan Stephen Széchenyi'ye göre, Tuna nehir trafiğinin gelişimi Macaristan'ın endüstriyel dönüşümü için rol oynamakla kalmayacak; medeniyetin Avusturya eliyle Doğu'ya aktarılmasına da yardımcı olacaktı. 1834 yılından sonra Viyana-İstanbul arasında doğrudan gemi seferlerinin DEDDG eliyle konulması, bu siyasi ve ticari vizyonun Habsburg eliyle hayata geçirilmesi anlamına geliyordu. 24 Şubat 1836 tarihli Oesterreichische Zeitschrift für Geschichts-und Staatskunde, Tuna üzerinde buharlı gemilerinin Avusturya desteğiyle işletilmeye başlamasını, bu vizyonun bir yansıması olarak tanıtmıştı.²³ Gazeteye göre Alman ve Avusturya malları, bu sayede uzak pazarlara hızlı ve güvenli bir biçimde gönderilme fırsatı yakalamıştı. Adelbert Müller tarafından 1839 yılında hazırlanan ve Tuna nehrinin kaynağından deltaya kadar olan şehirlerin seyyahlara tanıtılmasını amaçlayan derlemede, artan nehir ticaretinin Aşağı Tuna limanlarının gelişimini tetiklediği ve bu gelişimin Habsburg politikasının izlerini taşıdığını görmenin mümkün olduğu tezi işleniyordu. Hızlanan ticari faaliyetle beraber giderek artan nüfusa sahip İbrail kentinde, 18 adet yabancı ticari acente kurulmuştu ki; bunların altı tanesi Alman tüccarlara aitti.²⁴ 1830'lu yıllarda Tuna üzerine gözlemlerini aktaran Alois Wilhelm Schreiber, İbrail kentini anlatırken çok büyük olduğunu söylediği kentten 30.000 nüfuslu bir ticaret şehri olarak bahseder.²⁵ Dönemin hemen hemen tüm seyahat notlarında, Avusturya buharlı gemilerinin varlığı ve Tuna'nın bu sayede İstanbul-Viyana arasındaki bir su yoluna dönüşmesi, bu gelişimin ardındaki en büyük neden olarak anlatılır.

22 Robert Kann, *The Multinational Empire: Nationalism and National Reform in the Habsburg Monarchy, 1848-1918*, New York: Columbia University Press, 1950; Robert Mevissen, Innovation on the Danube Loyalty in the Habsburg Empire, *Gnos Journal*, Fall 2014, Volume XV-I, ss. 1-10.

23 Oesterreichische Zeitschrift für Geschichts-und Staatskunde, Zweiter Jahrgang, Viyana, 1836, ss. 61-63.

24 Adelbert Müller, *Die Donau, vom Ursprunge bis zu den Mündungen: zugleich ein Handbuch für Reisende, welche diesen Strom befahren*, Regensburg, 1841, ss. 245-46.

25 Alois Wilhelm Schreiber, *Die Donau-Reise von der Einmündung des Ludwigs-Kanals nach Constantinopel*, 1839, ss. 293-95.

1830'lardan sonra bölgeyi ziyaret eden hemen her seyyah, Habsburg merkezinin ideali olan, medeniyetin ticaret yoluyla Doğu'ya götürülmesi meselesi üzerinde durmuştu. Doğuya medeniyet götüren Habsburg imparatorluğu algısı, özellikle Aşağı Tuna'daki Kalas ve İbrail kentleri üzerindeki gözlemlerde kendini gösteriyordu. Seyyah Elliott, Rus, Osmanlı ve Habsburg kentlerini içeren gezilerinde, Viyana merkezli buhar gemilerinin Tuna'da boy göstermesini özellikle Orta ve Aşağı Tuna'daki bölgeler için bir medeniyet işareti olarak yorumlar.²⁶ Bu durum Habsburgların hem tarihsel göreviydi hem de kendi ticari çıkarlarına uygundu. Buharlı gemi taşımacılığı ve Viyana-İstanbul bağlantısıyla Aşağı Tuna Bölgesi'ndeki insanlar, Batının gelişmiş dinsel, kültürel, bilimsel ve ticari dünyasıyla tanışacaklardı. Bu söylemin ilk ayağı; gelişmemiş, güncel teknolojiden habersiz ve içten içe çöken bir Doğu toplumu imajını Aşağı Tuna'ya uyarlamaktı. Ida Hahn-Hahn, Doğu Mektupları'nda Aşağı Tuna'yı tanıtırken buradaki Osmanlı kalelerini ve kuvvetini yıkan şeyin aslında savaş meydanlarındaki başarısızlık değil; kötü yönetim ve rüşvet olduğunu tam da bu perspektiften belirtir.²⁷ Bütün bu rüşvet ve kötü yönetim söylemine rağmen bölgedeki hızlı gelişimin arkasında, kısmen Habsburg yatırımları vardı ki Trieste'deki büyük Habsburg ticari firmaları bölgede acenteler açmıştı. New Monthly Magazine, Tuna Nehri'ni Nil ile kıyaslayıp Tuna üzerindeki ticaret ve buharlı gemi trafiğinin İbrail ve Kalas gibi şehirleri, önemli bir ticaret merkezi haline getirdiğini iddia etmişti.²⁸ Yine bu trafik, sadece tüccarların çıkarlarına hizmet etmiyordu; nehrin kıyısında bulunan "barbar kavimlere" medeniyet götürülmesinin de ana yollarından biriydi. Bu medeniyet transferi kavramı, bilindiği üzere, Osmanlı devleti de dâhil olmak üzere hemen hemen tüm 19. yüzyıl imparatorluklarının ana ideolojilerinden biri haline gelecekti.²⁹ Aşağı Tuna da bu ideolojik söylemin ilk ilgisini çeken yerlerden biri olmuştu. İbrail ve Kalas bölgelerinin var olan büyük ticari potansiyellerine rağmen, "bölgede dünyadaki gelişmelerden habersiz insanların yaşaması," "kentlerin çok düzensiz ve pis olması;" "buradaki köylülerin adeta

26 Charles Boileau Elliott, *Travels in the Three Great Empires of Austria, Russia, and Turkey*, Vol:1, Londra, 1838, ss.185-224.

27 Ida Hahn-Hahn, *Letters from the Orient, Or Travels in Turkey, the Holy Land and Egypt*, Londra, 1845, ss.25-29.

28 New Monthly Magazine, Londra, 1847, ss.198-210.

29 Bu konudaki kapsamlı birkaç analiz için, Benjamin C. Fortna, *Imperial Classroom: Islam, the State, and Education in the Late Ottoman Empire*, Oxford University Press, 2002, ss. 1-86 & 131-167; İsa Blumi, *Reinstating the Ottomans: Alternative Balkan Modernities, 1800-1912*, Palgrave Macmillan, 2011, ss. 20-146.

Etiyopya köylülerine benzer şekilde teknik gelişmelere ilgisiz kalması” gibi söylemler, yine bu dönemde karşımıza çıkmaya başlamıştır.³⁰

Bu Habsburg medeniyet hayallerine karşın, Aşağı Tuna'nın 19. yüzyılın ilk yarısındaki gerçekleri, bize daha farklı bir hikâye sunuyor. Her şeyden öte, Aşağı Tuna Bölgesi'nin ticari olarak canlanmasını, sadece Habsburg nehir düzenlemelerine ya da uluslararası anlaşmalara indirgemek pek gerçekçi görünmüyor. Birçok gözlemci tarafından 1790'lı yıllardan beri dile getirildiği üzere, hem İbrail hem de Kalas, Osmanlı-Rus-Avusturya savaşlarının sıklet noktalarından biriydi. Politik karmaşıklıklara karşın bu iki kent, hemen hemen her savaştan sonra hızlıca toparlanıp gelişimini devam ettirmişti. Daha 1820 yılı gibi erken bir tarihte bile Kalas, Varna ve Gelibolu ile birlikte Osmanlının Rumeli'deki en önemli limanları arası sayılıyordu.³¹ Bu ticari şehirlerin üzerinde sadece İstanbul, Selanik ve Edirne gösteriliyordu. Ancak daha da önemlisi işletilmeye başlamasından altı yıl sonra bile, Viyana-İstanbul Tuna hattı ve Aşağı Tuna'daki ticari-politik Habsburg hayalleri gerçekleşmekten çok uzaktı. Habsburg ticari acenteleri, Aşağı Tuna'da oldukça etkili olan yerli, Rus ve Osmanlı tüccar ağlarıyla kapışmak ve politik manevralarına cevap vermek zorunda kalmış; Viyana'nın büyük yatırımlara karşın 19. yüzyılın ortasına dek Habsburg politesinin ticari varlığı burada cılız kalmıştı. Rusya 1830'lardan itibaren, Tuna Deltası üzerindeki etkisini arttırmış ve böylece gerek karantina uygulaması gerekse de koyduğu yeni vergilerle Tuna'nın ağzından geçen gemi sayısını kontrol edebilir duruma gelmişti.³² Yine Tuna Deltası'nın derinliğinin ayarlanması, bizzat Rus otoritelerine verilmişti ve hem İngiliz hem Avusturya ticaret çevreleri, Rusların büyük gemilerin geçişini engellemek amacıyla bu derinliği ayarlamadığını söylüyordu. Bu durum Aşağı Tuna'da ticaret yapan Avusturyalı gemilerin, özellikle Delta'dan geçerken bölgeyi iyi bilen Müslüman, Rus ve Rum gemicilere muhtaç olduğu anlamına geliyordu. Bu durumun Habsburg kanadında yarattığı hoşnutsuzluk, 1840'lı yıllardan itibaren sürekli olarak dile getirilmeye başlanmıştı ve Ardeleanu'ya göre “Sünne veya Sulina

30 R.T. Claridge, A guide down the Danube, Londra, 1839, ss. 172-73.

31 G.Hassel, Vollständiges Handbuch der neuesten Erdbeschreibung: Vollständige und neueste Erdbeschreibung der Königreiche Dänemark, Schweden und Norwegen und des Osmannischen Reichs in Europa: mit einer Einleitung in die Geographie und Statistik, Weimar, 1820, ss. 571-72.

32 The Dublin Review, Vol:III-July & October 1837, Londra, 1837, s. 217; The British and Foreign Review: Or, European Quarterly Journal, Volume XI, Londra, 1840, s. 318. Ayrıca bakınız Constantin Ardeleanu, The Opening and Development of the Black Sea for International Trade and Shipping (1774–1853), Euxeinos 14, 2014, ss. 30-52.

Problemi” olarak bilinen bu hoşnutsuzluk, Kırım savaşının arkasında yatan en önemli nedenlerden biriydi. Rus otoritelerinin böylesine engelleyici bir politikaya gitmesindeki ana etken, gelişen İbrail ve Kalas ticaretinin kendi Karadeniz liman kentlerindeki trafiği olumsuz yönde etkilediğini ve tahıl ticaretinin daha güneye kaymasına yol açacağını haklı olarak öngörmesiydi.³³ Avusturya ve Alman ticaretinin 1840’lı yıllarda bile daha çok kara yolları üzerinden Eflak ve Boğdan’a girmesi ve yine Vidin-Ruşçuk hattından kara yolundan transferlerle Osmanlı dünyasına dağılması, bize Orta Avrupa ve Alman endüstriyel mallarının dağıtılmasında karayollarının Tuna nehir ticaretinden daha fazla potansiyel taşımaya devam ettiğini gösterir.

1830-50 yılları arasında, Aşağı Tuna limanlarına uğrayan gemilerin dağılımlarına bakıldığında da Avusturya gemilerinin Viyana’nın tüm politik desteğine karşın rekabet konusunda zayıf kaldığı görülür. Bu dönemde İbrail ve Kalas limanlarını en sık ziyaret edenler halen Rum ve Müslüman gemiciler ya da Osmanlı ve Yunan bayrağı taşıyan gemilerdi.³⁴ 1831 yılında yaklaşık 287 gemi bu iki limana uğramıştı ve bunların sadece 47 tanesi Avusturyalıları ait olarak kaydedilirken; 101 tanesi Rum-Müslüman tüccarlara ait olarak gözlemlenmişti. 1833 yılında Kalas’a uğrayan 193 geminin sadece 4 tanesi Avusturyalı olarak kaydedilmişti. Benzer rakamlar 1842 senesi için de geçerliydi. Bu sene içerisinde 76 Avusturya gemisine karşılık, 545 adet Rum-Müslüman sefine bu limanlara uğramıştı. Numan Elibol haklı olarak, Harlaftis’in öne sürdüğü 19. yüzyılda İngiliz Karadeniz ticaretinin Rum unsurlar tarafından yönlendirdiği tezini izn-i sefine defterleri ışığında eleştirmiş ve Rum unsurların bu ticaretin önemli bir unsuru olamayabileceğini bildirmiştir.³⁵ Ancak öyle anlaşılıyor ki Rum ve Müslüman gemiciler 1850’lere varıncaya dek gelişen İngiliz ticaretine bel bağlamamış, İbrail ve Kalas’tan yapılan ticarete özellikle malların İstanbul, Yergöğü, Vidin ve Rusçuk’a transferinde önemli rol oynamaya devam etmişlerdi. Muhtemelen Yergöğü ve Rusçuk üzerinde etkilerini ciddi ölçüde

33 Handels- und Seeberichte des Oesterreichischen Lloyds, 1. März 1837, Triest, s.3.

34 Karşılaştırma için, Constantin Ardeleanu, International Trade and Diplomacy at the Lower Danube: The Sulina Question and the Economic Premises of the Crimean War (1829–1853), Editura Istros, 2014, ss. 37-41; Friedrich Wilhelm Freiherr von Reden, Allgemeine vergleichende Handels- und Gewerbs-Geographie und Statistik, Berlin, 1844, ss. 845-46; Neue Münchener Zeitung, ss. 1055-56.

35 Numan Elibol, Osmanlı Belgelerinde İngiltere’nin Karadeniz Ticareti 1842-49, International Journal of Social Science, Number: 33, Spring I 2015, ss. 41-55 ve Gelina Harlaftis, A History of Greek-Owned Shipping: The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day, Routledge, 2005, ss. 2-156.

artırmışlardı; çünkü dönemin Alman-Avusturya ticari raporlarının da ortaya koyduğu üzere bu iki kent, Alman ve Avusturya mallarının Eflak-Boğdan'a ve yine Osmanlı iç bölgelerine dağıtılmasında kritik öneme sahip olmaya başlamışlardı.³⁶ Bu iki kente İbrail ve Kalas'tan yapılan transferlerin, Rum-Müslüman tüccarlar aracılığıyla yapıldığı anlaşılıyor. Bu tüccarlar Habsburg imkânlarını da kendi çıkarları için iyi kavramış gözüküyorlar. Charles Stewart gezi notlarında, Orşova-Skela Gladova bölgesinden Kalas'a gitmek üzere Pannonia gemisine bindiğinde, güvertedeki Müslüman, Yahudi ve Rum tüccarların mallarıyla beraber gemiye bir pazar görünümü verdiklerini anlatır ki bu gözlem Osmanlı tüccarlarının mal transferinde Aşağı Tuna'da etkinliğine işaret eder.³⁷ Rakamlar üzerinde bir fikir birliği olmadığı doğrudur; ancak öyle gözüküyor ki Habsburg ticari potansiyeli, Rus politik manevralarıyla birlikte yerleşik Rum ve Müslüman unsurların etkisini kıramamıştı. 1840'lı yıllarda bizzat Avusturyalı analizler, Yukarı Tuna'dakinin aksine Aşağı Tuna üzerindeki Habsburg gemi taşımacılığının zararda olduğunu kabul etmeye başlamışlardı. Hiç şaşırtıcı olmayan biçimde Tuna'nın Semlin'den, özellikle Orşova-Drenkova'dan ve Eisernes Thor'dan, geçerken yarattığı coğrafi güçlükler, Aşağı Tuna trafiğinin beklentiler ölçüsünde gelişmemesine yol açmıştı. 1848 yılında Macaristan ve Tuna Prensliklerinde meydana gelen politik değişimler neticesinde, Aşağı Tuna ticaret trafiği hızlıca düşmüştü ve Habsburg ticareti oldukça olumsuz etkilenmişti. Ancak çok daha erken bir tarihte, Avusturya ticaret otoritelerinin raporları bize, Tuna'nın tümünde ticaretin gelişirken Aşağı Tuna'da Habsburg ticaretinin cılız kaldığını göstermekteydi.

Avusturya ticareti, Bulgaristan kıyılarından içerilere entegre olmayı Osmanlı politikaları sebebiyle başaramamış ve Tuna ticareti Viyana-Semlin arasında sıkışmıştı. 1843 yılında Viyana ile Drenkova arasında, 230.628 adet yolcu taşınırken; buradan İbrail'e kadar olan bölgede, 4738 adet yolcu taşınabilmişti. 1844 yılının ilk 10 aylık döneminde de bu tablo çok fazla değişmemişti. Yine aynı dönemde Yukarı Tuna'daki

36 Neue Münchener Zeitung, 1055-56; Handels-Archiv: Sammlung der neuen auf Handel und Schiffahrt bezüglichen Gesetze und Verordnungen des In-und Auslandes, Berlin, 1849, ss. 78-88.

37 Charles William Vane, A steam voyage to Constantinople by the Rhine and the Danube in 1840-41, Londra, 1842, ss. 120-28.

Habsburg mal trafiği, Aşağı Tuna'dakinin yaklaşık 15 katıydı.³⁸ Bu güzergâhlar arası fark, aslında Habsburg ve Alman eyaletlerinin Tuna ticaretinde nasıl bir kısır döngüye girdiğine de işaret etmektedir. Ulaşım maliyetlerinin azalmaması, yolcu sayısının düşük kalmasıyla yakından ilgiliydi. Habsburg taşıma şirketi, yolcu sıklığı düşük hatlarda, fiyatları yüksek tutmak zorunda kalıyor ve bu da ulaşım maliyetlerini artırıp yolcu sayısını düşürüyordu. Nitekim Viyana'dan Budapeşte'ye olan güzergâhta, 1.sınıf kabinde seyahat ücreti, 12 florin iken; buradan Zemun'a yapılan seyahat de yaklaşık 15 florin idi. Zemun ile Orşova arası ise, yine 1. sınıf kabinde, yaklaşık 13 florin fiyatla yapılmaktaydı. Oysa Orşova'dan Kalas'a seyahat, yaklaşık 40 florin idi.³⁹ Seyahat ve transfer maliyetlerinin fazla olması, Tuna ticaretinde Habsburglar açısından daha kritik bir politik hassasiyet içeriyordu. Başından beri Macar ve Banat tarımsal ürünlerinin pazarlara ulaştırılması, buharlı gemilerin en büyük amacı olarak duyurulmuştu. Ancak taşıma maliyetlerinin yüksek seyretmesi ve Eflak-Boğdan'ın, tarımsal ürünleri daha ucuza üretebilmesi, Banat ürünlerinin Aşağı Tuna tarımsal ürünleriyle rekabet edememesine yol açmıştı.⁴⁰ Kuşkusuz bu durum Viyana açısından Macar sorununa yeni bir boyut eklemişti. Bu kısır döngü bir süre sonra, bizzat Prusya ve Habsburg otoritelerince kabul edilecekti. 1848 yılında Habsburg ticaretinde büyük bir düşüş gerçekleştiğinde, Avusturya-Alman ticari çevreleri, durumu analiz etmek için daha realist olmak durumunda kalmışlardı. 1849 yılında yayınlanan Prusya ticaret raporu, bize Tuna üzerindeki ticari dinamiklerde Avusturya ve Alman mallarının geride kaldığını itiraf ediyordu.⁴¹ Rapor ticari başarısızlığı sadece 1848 yılındaki politik gelişmelere bağlamıyordu. Rapora göre, özellikle Alman ve Avusturya mallarının Aşağı Tuna'ya ulaştırılmasında yükleme-indirme maliyetlerinin fazlalığı yüzünden taşıma ücreti artıyordu. Rapor çok açık biçimde Tuna'ya alternatif, daha ucuz bir ticaret yolunun harekete geçirilmediği durumda, Alman-Avusturya

38 Tafeln zur statistik der Österreichischen monarchie für das Jahr 1843, Viyana, 1847; Amedee Demarteau, Industrielles Album. Erinnerung für den Aussteller und den Besucher der Allgemeinen österreichischen Gewerbsprodukten Ausstellung im Jahre 1845, Viyana, 1845, ss. 82-84.

39 Friedrich Mayer, Panorama der Donau von Ulm bis Preßburg: Mit begleitendem Texte, 1841, ss. 247-50.

40 Andrew Archibald Paton, Highlands and Islands of the Adriatic: Including Dalmatia, Croatia, and the Southern Provinces of the Austrian Empire, Londra, 1849, ss. 206-208.

41 Handels-Archiv: Sammlung der neuen auf Handel und Schifffahrt bezüglichen Gesetze und Verordnungen des In- und Auslandes und statistische Mittheilungen über den Zustand und die Entwicklung des Handels und der Industrie in der Preussischen Monarchie, Berlin, 1849, ss. 76-97.

endüstriyel ürünlerinin ucuz İngiliz ürünleriyle rekabet edemeyeceğini itiraf ediyordu. Belki de ticari alanda Tuna ticaretinin getirdiği böylesine bir hayal kırıklığı, Viyana otoriteleri tarafından Aşağı Tuna'ya ve Doğu'ya medeniyet götürmek hayali altına gizlenmişti. Kırım Savaşı'ndan sonra kısıtlı ticari başarıya karşın, Viyana otoritelerinin Tuna buharlı gemi ulaşımını Tuna Monarşisi'ne dönmüş imparatorluğun en önemli medeniyet taşıyıcısı olarak sembolize etmeleri, yine muhtemelen bu başarısızlığın üzerinde yükselmişti.

KAYNAKÇA

Birincil Kaynaklar

Arşiv Kaynakları

Vidin *Şer'iyye* Sicilleri

#37, #49, #50, #52.

Wien-Haus-Hof-Staatsarchiv

OeStA Stadt Türki, VI 43-2, 1807-10, 2-2

Basılmış Eserler

Christian Erlangische Gnädigst-Privilegirte Real-Zeitung aufs Jahr 1769.

Gaspari, Adam Christian. *Lehrbuch der Erdbeschreibung zur Erläuterung des neuen methodischen Schulatlasses*, Weimar, 1796.

Handels-Archiv: Sammlung der neuen auf Handel und Schiffahrt bezüglichen Gesetze und Verordnungen des In- und Auslandes und statistische Mittheilungen über den Zustand und die Entwicklung des Handels und der Industrie in der Preussischen Monarchie, Berlin, 1849.

Handels- und Seeberichte des Oesterreichischen Lloyds.

Mayer, Friedrich. *Panorama der Donau von Ulm bis Preßburg: Mit begleitendem Texte*, 1841.

Morgenland und Abendland: Bilder von der Donau, Türkei, Griechenland, Aegypten, Palästina, Syrien, dem Mittelmeer, Spanien, Portugal und Südfrankreich,

Neue Münchener Zeitung.

Oesterreichische Zeitschrift für Geschichts-und Staatskunde.

Original Nachrichten und Betrachtungen über den Schauplatz der Kriege zwischen Rußland und der Pforte und die möglichen Operationen auf demselben. Aus den Memoiren eines militärischen Augenzeugen, Berlin, 1829.

Paton, Andrew Archibald. Highlands and Islands of the Adriatic: Including Dalmatia, Croatia, and the Southern Provinces of the Austrian Empire, Londra, 1849.

Sulzer, Franz Josef. Geschichte des transalpinischen Daciens, das ist: der Walachen, Moldau und Bessarabiens, im Zusammenhange der Geschichte des übrigen Daciens als ein Versuch einer allgemeinen dacischen Geschichte, Viyana, 1781.

Tafeln zur statistik der Österreichischen monarchie für das Jahr 1843, Viyana, 1847.

Vaterlandschronik von 1789: Zweites Halbjahr, Stuttgart.

İkincil Kaynaklar

Ağır, Seven. The Evolution of Grain Policy Beyond Europe: Ottoman Grain Administration in the Late Eighteenth Century, Yale University Economic Growth Center, Discussion Paper No: 999, 2011, ss. 1-35.

- Sacred Obligations, Precious Interests: Ottoman Grain Administration in Comparative Perspective, Yale University Economic History Workshop, 2010-2011, ss. 1-52.

Aksan, Virginia. An Ottoman Statesman in War and Peace: Ahmed Resmi Efendi, 1700-1783, Leiden & New York, 1995.

Ardeleanu, Constantin. International Trade and Diplomacy at the Lower Danube: The Sulina Question and the Economic Premises of the Crimean War (1829–1853), Editura Istros, 2014.

- The Opening and Development of the Black Sea for International Trade and Shipping (1774–1853), Euxeinos 14, 2014, ss. 30-52.

Baramova, Maria. Did the Danube exist in Habsburg Power Politics in Southeastern Europe before 1699? Power and Influence in Southeastern Europe, 16-19th Century, ed.Maria Baramova, Plamen Mitev, Ivan Parvev, Vania Racheva, Berlin/Münster, 2013.

Dursun, A.Haluk. Osmanlı Arşivinde Tuna Nehri ve Kıyıları, Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi / Journal of Turkish World Studies, XII/2, Kış 2012, ss.333-339.

Elibol, Numan. XVI.-XVIII. Yüzyıllarda Rumeli ve Orta Avrupa Toprakları Arasındaki Ticaret Faaliyetleriyle İlgili Bazı Tespitler, Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt:5 Sayı:2, 2004, ss. 39-50.

- Osmanlı Belgelerinde İngiltere'nin Karadeniz Ticareti 1842-49, International Journal of Social Science, Number: 33, Spring I 2015, ss. 41-55.
- Gümüş, Özdemir Şenay. Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'de Ticaret Gemisi İnşa Politikası (1783-1824), Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı 9, Bahar 2012, ss. 63-77.
- Harlaftis, Gelina. A History of Greek-Owned Shipping: The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day, Routledge, 2005.
- Južnič, Stanislav. Gruber's machine-ship: Early machine boats in Habsburg Empire, The Global and the Local: The History of Science and the Cultural Integration of Europe. Proceedings of the 2nd ICESHS (Cracow, Poland, Eylül 6-9, 2006).
- Kann, Robert. *The Multinational Empire: Nationalism and National Reform in the Habsburg Monarchy, 1848-1918*, New York: Columbia University Press, 1950.
- Kılıçaslan, M. Emre. XVIII. Yüzyılda Tuna Demirkapısı ve Girdaplar İdaresi, Karadeniz Araştırmaları, Bahar 2010, Sayı 25, ss. 59-76.
- Kokdaş, İrfan. When Countryside is Free: Urban Politics, Local Autonomy and the Changing Social Structure in Ottoman Salonika: 1740-1820, Basılmamış Doktora Tezi, Binghamton University, 2013.
- Lampe, John R. *Balkan Economic History, 1550-1950: From Imperial Borderlands to Developing Nations*, Indiana University Press, 1982.
- Mevissen, Robert. Innovation on the Danube Loyalty in the Habsburg Empire, Gnos Journal, Fall 2014, Volume XV-I, ss. 1-10.
- Pul, Ayşe. Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri, Tarih Okulu Dergisi (TOD), Haziran 2014, Yıl 7, Sayı XVIII, ss. 285-317.
- Salakides, Georgios. The Provisioning of Istanbul with Wheat in Turbulent Times: Yenişehir in Thessaly at the end of the 18th century, Balkan Studies, 43-2, 2002, ss. 129-49.
- Selçuk, Hava. Zıştovi ve Yaş Antlaşması Arasında Tuna Kıyısında Bir Osmanlı Kenti: Silistre (1791-1793), Turkish Studies - International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic Volume 8/5 Spring 2013, ss. 645-674.
- Stoianovich, Traian. The Conquering Balkan Orthodox Merchant, The Journal of Economic History, 20-02, 1960, ss. 234-313.

- Tsourka-Papastathis, Despoina. The Decline of the Greek 'Companies' in Transylvania: An Aspect of Habsbourg Economic Policies in the Black Sea and the Mediterranean. Ap. Vakalopoulos - C. Svolopoulos - B. Kiraly, Southeast European Maritime Commerce and naval Policies from the mid-eighteenth century to 1914. Proceedings of the XVIIth Conference on War and Society in East Central Europe, Selanik, 6-8 Haziran 1985, Colorado, Social Sciences Momographs, 1988, ss. 213-18.
- Willcocks, Maria Pakucs. Sibiu-Hermannstadt: Oriental Trade in Sixteenth Century Transylvania, Böhlau, Köln, 2007.