



Geç Dönem Osmanlı Toplumunda Teknoloji ve Kullanımına Dair Bazı Gözlemler

Some Observation on the Technology and Use of Technology in Late Ottoman Society

Emrah YILMAZ

Asst. Prof., Siirt University, Faculty of Science and Literature, Department of History, Siirt, Türkiye
Dr. Öğr. Üyesi., Siirt Üniversitesi Fen - Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Siirt, Türkiye.
Orcid: 0000-0001-5955-8277 | e-posta: emrah.yilmaz@siirt.edu.tr

Article Information/Makale Bilgisi

Cite as/Atıf: Yılmaz, E. (2024). Some Observation on the Technology and Use of Technology in the Late Ottoman Society. *Van Yüzüncü Yıl University the Journal of Social Sciences Institute*, 65, 183-199.

Yılmaz, E. (2024). Geç Dönem Osmanlı Toplumunda Teknoloji ve Kullanımına Dair Bazı Gözlemler. *Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 65, 183-199.

Article Types / Makale Türü: Research Article/Araştırma Makalesi

Received/Geliş Tarihi: 23 May/Mayıs 2024

Accepted/Kabul Tarihi: 22 September/Eylül 2024

Published/Yayın Tarihi: 30 September/Eylül 2024

Pub Date Season/Yayın Sezonu: September/Eylül

Issue/Sayı: 65 **Pages/Sayfa:** 183-199.

Plagiarism/İntihal: This article has been reviewed by at least two referees and scanned via a plagiarism software./ Bu makale, en az iki hakem tarafından incelendi ve intihal içermediği teyit edildi.

Published by/Yayıncı: Van Yüzüncü Yıl University of Social Sciences Institute/Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Ethical Statement/Etik Beyan: It is declared that scientific and ethical principles have been followed while carrying out and writing this study and that all the sources used have been properly cited/ Bu çalışmanın hazırlanma sürecinde bilimsel ve etik ilkelere uyulduğu ve yararlanılan tüm çalışmaların kaynakçada belirtildiği beyan olunur (Emrah YILMAZ)

Telif Hakkı ve Lisans/Copyright & License: Yazarlar dergide yayınlanan çalışmalarının telif hakkına sahiptirler ve çalışmalarını CC BY-NC 4.0 lisansı altında yayımlanmaktadır./ Authors publishing with the journal retain the copyright to their work licensed under the CC BY-NC 4.0.

Öz

İnsanlık tarihi, 18. yüzyıla kadar binlerce yıldır süregelen ve daha çok mekanik özelliğiyle ön plana çıkan bir teknolojiyi kullanmış ve toplumsal yaşam da buna göre şekillenmiştir. Binlerce yıldır devam eden bu süreç, 19. yüzyılda başta ulaşım teknolojileri – demir yolları ve buharlı gemiler – olmak üzere önemli değişikliklere sahne olmuş ve bu yüzyıl günümüz modern teknolojisinin doğuşuna şahitlik etmiştir. Ulaşım alanında başlayan bu süreç daha sonra kimya ve elektrik alanlarındaki gelişmelerle ivme kazanarak devam etmiştir. Hızlı değişim ve dönüşümün yaşandığı 19. yüzyılda, Osmanlı toplumu bir teknoloji ithalatçısı olarak bu teknolojiyi yurt dışından ithal etmiştir. Yurt dışından ithal edilen teknolojinin ürün çeşitliliği ve hacmi yıllara ve toplumun ihtiyacına göre değişiklik göstermiştir. Araştırmamız bu noktada bir teknoloji ithalatçısı olan Osmanlı'nın ithal ettiği teknolojiyi nasıl ve ne şekilde kullandığını Anadolu coğrafyasının farklı mahalleri arasından örneklem seçimiyle göstermeye çalışacaktır. Bilindiği gibi erken tarihlerden itibaren ithal edilen teknolojilerin başında demir yolları ve buharlı gemiler gelmektedir, öncelikle bu ulaşım teknolojilerinin geç Osmanlı toplumunda nasıl kullanıldığı ve etkileri araştırılacak daha sonra tarımsal alandaki gelişmelere bağlı olarak orak, harman makinesi ve pulluk gibi tarımsal aletlerin kullanımı ve yayılışı üzerinde durulacaktır. Nihai olarak hane içi üretimde önemli bir etkisi olan ve 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren görünür hale gelen dikiş makineleri üzerinde durulacaktır. Araştırmamız bu tür örnekler üzerinden geç dönem Osmanlı toplumunun teknolojiyi kullanımını araştırmaya çalışacaktır.

Anahtar Kelimeler

Teknoloji, geç Osmanlı toplumu, demir yolları, dikiş makinesi

Abstract

Until the 18th century, human history used a technology that had been going on for thousands of years and was characterised by its mechanical features, and social life was shaped accordingly. This process, which has been going on for thousands of years, witnessed significant changes in the 19th century, especially in transport technologies - railways and steamships - and this century witnessed the birth of today's modern technology. This process, which started in the field of transport, continued to gain momentum with developments in the fields of chemistry and electricity. In the 19th century, a period of rapid change and transformation, Ottoman society, as a technology importer, imported this technology from abroad. The product range and volume of the technology imported from abroad varied according to the years and the needs of the society. At this point, our research will try to examine how and in what way the Ottoman Empire, as a technology importer, used the imported technology by selecting samples from different neighbourhoods of Anatolia. As it is known, railways and steamships are among the most important technologies imported from the early period. Firstly, the use and effects of these transport technologies in the late Ottoman society will be investigated, and then the use and spread of agricultural tools such as threshing machines and ploughs will be emphasised depending on the developments in the agricultural field. Then we will focus on sewing machines, which had a significant impact on household production and became visible in the second half of the 19th century. Our research will try to investigate the use of technology in the late Ottoman society through such examples.

Keywords

Technology, late Ottoman society, railways, sewing Machine

Giriş

Günümüzde - 21. yüzyıl - teknolojik alanda yaşanan yenilik ve değişimler ile bunların uygulama alanı bulması insanlık tarihini teknolojik alanda daha önce hiç tecrübe etmediği bir konuma getirmiştir. Bugün, yaşamımızın ayrılmaz birer parçası haline gelen birçok maddi kültür objesinin modern kökenleri 19. yüzyıla dayanmaktadır. 19. yüzyıl bir yandan kapitalizmin kurumsal olarak geliştiği ve bu açıdan *sermaye çağı* olarak adlandırılırken diğer yandan günümüz modern dünyasının oluşumuna öncülük eden teknolojik yenilik ve gelişimlerin başladığı tarihi bir süre

ce tanıklık etmiştir (Hobsbawn, 2017, s. 13 – 16). Bu tarihi süreçte öncelikle Sanayi Devrimi'nin doğrudan etkileri görülecek ve bu anlamda özellikle ulaşım teknolojileri önemli bir gelişme trendi yakalayacaktır. Bu gelişim trendinin ilk hissedildiği alan ise demir yolları olmuştur. Devrimin, sanayi alanındaki en belirgin özelliği üretim artışının sağlanmasıydı, bu üretim artışı daha fazla buharlı makinelerin üretimde kullanılmasıyla mümkün olmuştur. Üretim, makinelerin kullanımıyla belli bir doygunluğa erişince bunların tüketiciye daha süratli ulaştırılması önem kazanmaya başlamış ve demir yolları bu noktada devreye girmiştir. Demir yolları 19. yüzyılın ilk yarısında Avrupa'da gelişme gösterirken hem yolcu hem de emtia/mal taşınmasında önemli bir rol üstlenmiş ve toplumsal hareketliliğe de ivme kazandırmıştır (Akyıldız, 2019, s. 147 vd). Demir yolları, bir yandan yolcu ve emtia taşınmasında başat rol oynarken diğer taraftan kırsal alanları üretim sürecine dâhil ederek tarımsal üretim artışı sağlayabilmiştir. Ayrıca, daha gelişmiş merkez/Avrupalı ekonomilerin ham madde ve işgücü gibi ihtiyaçlarını karşılayarak merkez - çevre ilişkilerinde kayda değer bir rol üstlenmiştir (Özyüksel, 2000, s. 2 – 3).

19. yüzyıl demir yolları ve tren katarlarının olduğu kadar buharlı gemilerin de yüzyılı olmuştur. Ulaşım teknolojileri alanında yaşanan bu gelişmeler karşısında 19. yüzyıl, bazı düşünürler tarafından *ulaştırma çağı* olarak ifade edilmiş ve bu iki taşıtın kapitalist ekonominin yerkürede yayılmasında esas unsurlar olduğu belirtilmiştir (Freyer, 2018, s. 9 – 23). 19. yüzyılın ikinci çeyreğinden itibaren deniz ulaşımında kullanılmaya başlanan buharlı gemiler, uluslararası deniz taşımacılığında ticaret hadlerini önemli oranda yükseltmiştir. Ticaret hadlerinde artışa neden olan buharlı gemiler aynı zamanda limanlar arasındaki ticaretin de daha hızlı yapılmasını sağlamıştır. Osmanlı Devleti de, 19. yüzyılın ilk yarısından itibaren deniz ulaşımında etkin olan buharlı gemileri kullanmış ve İstanbul – İzmir gibi liman şehirleri bu yeni araçlarla tanışmıştır. (Baskıcı, 2005, s. 54 – 57). Osmanlı'nın İstanbul, Selanik ve İzmir gibi liman şehirlerinin ufuklarında beliren buharlı gemiler, hız konusunda kısa sürede önemli gelişmeler kaydederek 20. yüzyılın başında New York – İstanbul arası ulaşımı 18 güne kadar indirebilmiştir. Buharlılar, bu dönemde yelkenli gemilere dünya deniz taşımacılığında açık ara fark atarak yük taşıma kapasitelerini 45 yılda yaklaşık 103 kat arttırabilmişlerdir (Baskıcı, 2005, s. 55 – 56).¹ Buharlı gemilerin bu hızlı gelişiminde özellikle 1870'lerden sonra kullanılan daha sağlam buhar kazanları ile daha geniş çelik teknelerin önemli bir rolü vardır. Buharlı gemiler, 1870'lerden sonra uluslararası yük taşımacılığının yanında açık okyanuslarda yolcu taşımacılığı da yapmaya başlamış ve bu durum devasa boyuttaki buharlı gemilerin sıradan bir araç olarak görünmesini de beraberinde getirmiştir (Fezyoğlu, 2019, s. 8 – 10). Buharlı gemilerin hem hız hem de hacim olarak hızlı bir şekilde gelişmeleri Doğu Akdeniz'in önemli limanlarından biri olan İzmir Liman ticaretini olumlu yönde etkilemiştir. Doğu Akdeniz'in uğrak limanlarından biri olan İzmir, 1840 ila 1870 yılları arasındaki 30 yıllık süreçte ticaretini yaklaşık 3 kat arttırabilmiştir. Liman aynı dönemde, Osmanlı ile Avrupa ticaretinde de önemli bir mevki işgal ederek İngiltere başta olmak üzere Avusturya – Macaristan, Fransa, Yunanistan ve Rus bandıralı birçok yabancı gemi şirketinin kavşak noktalarından biri haline gelmiştir. İzmir Limanı örneğinde de görüleceği üzere ulaşım teknolojilerinde yaşanan gelişmelerin, Osmanlı ekonomisi ve toplumsal yaşamını üzerinde olumlu bir etkisi olmuştur. İzmir özelinde, 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra gelişme gösteren buharlı gemiler ve acenteler ile 1866 yılında işletmeye açılan iki demiryolu hattının kentin gelişiminde doğrudan önemli bir rol oynadığı söylenebilir (British Trade Abroad, Part III, s. 739; Report for the Years 1882 – 1885 on the Trade of Smyrna, 1886, s. 2 – 3).

Ulaştırma teknolojilerinin kullanımına ek olarak 19. yüzyıl Osmanlı'nın tarımsal üretimdeki artışa bağlı olarak modern tarım teknolojilerini de kullanmaya başladığı bir yüzyıl olmuştur. Osmanlı'nın 19. yüzyıldaki tarımsal üretim ve genel yapısına bakıldığında toprak faktörünün nispeten daha bol olduğu görülürken bölgelere göre farklılık göstermekle beraber düşük nüfus yoğunluğu ciddi bir işgücü ve emek kıtlığı meydana getirmiştir. İmparatorluğun Adana ve Batı Anadolu gibi mahalleri başta olmak üzere önemli tarımsal bölgelerinde işgücü ihtiyacının yüksek olduğu harman/hasat mevsiminde işgücü eksikliği tarımsal üretim faaliyetlerini aksatacak ölçülere varabilmekteydi. Bu işgücü açığı çoğu zaman, ekilebilir toprakları daha sınırlı olan veya iklim koşullarından dolayı daha ileri bir tarihte hasat yapılacak bölgelerden yapılan işgücü transferi ile temin ediliyordu (Güran, 1998, s. 63 – 68). İşgücü kıtlığı, toprak – yoğun zirai faaliyet türü olan hayvancılığın bir yerde hem zorunlu kılıyor hem de bu tür bir ekonomik faaliyetin Anadolu'da daha yaygın olmasına sebep oluyordu. Hayvancılığın yanında bitkisel ürün üretiminde de çeşitli zorluklar bulunuyordu. Bunların başında uzun nadas süreleri ile tarım aletlerinin iptidai düzeyde olması geliyordu. Tarım aletlerinin iptida düzeyde olmasının yanında 19. yüzyılın ikinci yarısında dahi Osmanlı Anadolu'sunda gübre ve iyi tohum gibi uygulamalar çok sınırlı bir alanda yapılabilmekteydi (Güran, 1998, s. 69). Tüm bu sınırlılıklara rağmen Osmanlı tarımı özellikle 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra gelişme gösterebilmiş ve 1879 – 1904 yılları arasındaki oşür gelirleri %79 oranında artarken Anadolu'da bulunan 4 ana liman üzerinden yapılan tarımsal ihracat da aynı zaman diliminde %45 artış kaydetmiştir. Oşür gelirlerindeki artış hızı, 20. yüzyılın ilk yıllarında düşmekle beraber devam etmiş ve 1914'e kadar olan süreçte 1904'e oranla yaklaşık %25 artış göstermiştir (Issawi, 1980, s. 199 – 200). Osmanlı'nın 19. yüzyılın son çeyreğinde hem tarımsal gelirlerinin hem de ihracatının artmasında II. Abdülhamid döneminde uygulanan bir dizi tarımsal reform ile devletin modernleşmesi ve siyasi egemenliğini sürdürebilmesi için tarımsal gelişmeye başvurması önemli bir rol oynamıştır. Ayrıca Osmanlı'nın dünya ekonomisinde gıda maddeleri ile ham madde tedarikçisi bir konuma sürüklenmesi de bu tarımsal reform politikalarının

¹ Yerkürede buharlı gemilerin yük taşıma kapasiteleri 1831 – 1876 yılları arasındaki 45 yılda yaklaşık 103 kat artış göstermiştir. 1831'de 32.000 ton olan taşıma kapasitesi 1876 yılında 3.293.072 tona yükselmiştir. Verilen rakamlar, buharlıların kısa bir zaman diliminde yelkenlilere karşı nasıl başarılı olduklarını göstermektedir.

benimsenmesinde etkili olmuştur (Quataert, 2008, s. 31 – 33).

Osmanlı'nın dünya ekonomisi içinde gıda ve ham madde tedarikçisi bir pozisyon alması diğer bir ifadeyle piyasa için üretim, tarımın modern teknikler ile yapılmasını ve aynı zamanda modern tarım aletlerinin kullanımını beraberinde getirmiştir. Anadolu coğrafyasındaki makineleşmede yabancı büyük toprak sahipleri, Trakya, Balkanlar, Adalar ile Rusya'dan gelen göçmenler, Anadolu'dan Amerika başta olmak üzere diğer bölgelere yapılan göçler ve yabancı şirketlerin özellikle de demir yolu şirketlerinin olumlu bir katkısı söz konusudur. Bu anlamda, Osmanlı Anadolu'sunun çeşitli yerli ve yabancı toplumsal bileşenleriyle 19. yüzyılın özellikle son çeyreğinden itibaren makineleşmeye ciddi bir anlam yüklediği ve bu yönde bir gelişme trendinin yakalandığı söylenebilir (Baskıcı, 2003, s. 34 – 38; Kurmuş, 2021, s. 195 – 202).

Osmanlı'nın tarımsal alandaki modernleşmesi ve teknoloji kullanımının yanında araştırmamızın bir diğer önemli örneğini 19. yüzyılın önemli teknolojik gelişimleri arasında yer alan dikiş makineleri oluşturmaktadır. Dikiş makineleri 1860'lı yılların ortalarından itibaren Osmanlı pazarında görünmeye başlamış ve teknolojik değişime paralel olarak – el ve pedal ile çevrilen makineler - hane içi üretimde ciddi bir revaç kazanmıştır. 1866 yılında Fransızca yayın yapan *La Turquie* gazetesinde verilen reklamlarda Osmanlı pazarı için Paris'ten ithal edilen dikiş makine fiyatlarının 100 Franktan 400 Frank'a kadar uzandığı ve makinelerin aksesuarlarıyla birlikte 1 yıllık garanti kapsamında olduğu belirtilmiştir. Bu yeni makinelerin aileler, terziler, döşemeciler ile ayakkabıcılar tarafından rahatlıkla kullanılabileceği kaydedilmiştir (*La Turquie*, 10 Février 1866/25 Ramazan 1282, S. 9, s. 4; *La Turquie*, 12 Février 1866/27 Ramazan 1282, S. 10, s. 4). Osmanlı Anadolu'su birçok teknolojik yeniliğe göre dikiş makinelerinin kullanımında daha hızlı davranmıştır. Bu süreç daha sonra özellikle Amerikalı Singer Dikiş Makineleri Şirketi [Singer Sewing Machines Company] tarafından daha farklı bir boyuta varıdırılmış ve Singer, tek başına dikiş makineleri konusunda bir tekel haline gelerek 1914 yılına kadar dünyada satılan dikiş makinelerinin %90'unu tek başına satabilmiştir (Jones, 2005, s. 76 – 77). Geç Osmanlı toplumunda teknoloji kullanımı ve eğilimi dikiş makineleri örneği üzerinden de araştırmamızda ortaya konulacaktır.

1. Demir Yolu Teknolojisi ve Kullanımı

19. yüzyıldaki teknolojik gelişimin kronolojisine bakıldığında Sanayi Devrimi'nin gelişim sürecine paralel olarak Osmanlı İmparatorluğu'nun deneyimlediği ilk teknolojik araçların tekstil sanayi ve demir yoluyla bağlantılı olduğu görülmektedir. Osmanlı Devleti, Sanayi Devrimi'nin merkezi İngiltere'de ortaya çıkan ve ilk olarak 1830 yılında Liverpool – Manchester'ı birbirini bağlayan demir yolu hattından yaklaşık 26 yıl sonra demir yolu yapım çalışmalarına başlamıştır (Quataert, 1985, s. 1630 – 1631). Anadolu coğrafyasındaki ilk demir yolu hattı inşa faaliyetleri Anadolu'nun verimli ve zengin bölgesi olan Batı Anadolu'da ortaya çıkmıştır. Bu noktada İzmir – Aydın arasında bir demir yolu hattının imtiyazı 23 Eylül 1856 yılında alınan bir fermanla Robert Wilkin liderliğindeki bir İngiliz gruba verilmiştir. Wilkin'in önderliğindeki grup bir şirket tesis etmiş ve Osmanlı Devleti de demir yolu hattı imtiyazını belli şartlar dâhilinde ve ruhsatname kapsamında bu gruba verdiğini belirtmiştir (BOA. İ. HR, 136/7040, H. 13 Safer 1273; BOA. DVN. NMH. 8/21, H. 20 Safer 1273). Yapım faaliyetlerine 22 Eylül 1857'de başlanan bu hat, yaklaşık 9 yıl sonra 1866 yılında bitirilmiş ve resmi olarak Temmuz 1866 tarihinde açılabilmiştir. Bu hattın açılışla birlikte Batı Anadolu'nun önemli ticaret merkezleri İzmir – Aydın demir yoluyla birbirine bağlanmıştır (BOA. İ. MVL, 385/16828, H. 08 Rebiyülahir 1274; Report By Major Law on Railways in Asiatic Turkey, 1896, s. 10). İzmir merkezli olmak üzere inşa edilen bir diğer demir yolu hattı ise İzmir – Kasaba ve uzantıları hattıdır. Bu hattın imtiyaz ve inşa faaliyetleri Aydın hattı ile benzerlikler göstermektedir. İzmir – Kasaba arasında bir demir yolu hattının inşa edilmesinde Aydın hattın da olduğu gibi İngiliz müteşebbisler önemli rol oynamıştır. Bu noktada A. Edwards'ın ismi ön plana çıkmış ve hattın yapım imtiyazı devlet kurumları arasında yapılan çeşitli görüşmeler neticesinde A. Edwards'a verilmiştir (BOA. İ. MMS, 25/1103, 25 Rebiyülevvel 1279). Edwards'a verilen imtiyazdan kısa bir süre sonra Osmanlı Devleti ile bu kişi arasında şartname ve mukavelenamede değişiklikler talep etmesinden dolayı bazı sorunlar baş göstermiş ve gelişen olaylar neticesinde Edwards aldığı imtiyazı devretmek istemiştir. Osmanlı Devleti, demir yolu yapımına önem vermekle beraber imtiyazın el değiştirmesini onaylamış ve Kasaba hattının yapım imtiyazı 4 Temmuz 1863 tarihinde Edward Price adındaki bir İngiliz müteşebbise 99 yıl süreyle verilmiştir (Kolay, 2019, s. 25 – 32). Batı Anadolu'daki üretim merkezlerini İzmir Limanı'na ve İzmir'i de hinterlandına bağlayacak bu girişim Aydın hattına göre daha kısa sürede inşa edilmiş ve Kasaba [Turgutlu]'ya kadar olan hat Aralık 1865 tarihinde bitirilmiştir. Hat üzerinde bulunan diğer istasyonların yapım işlerinin tamamlanması ve kontrollerin yapılmasından sonra bu hat resmi olarak 23 Ocak 1866 tarihinde açılmıştır. Bu hattın açılışla İzmir, İç Batı Anadolu Bölgesi'nin iç kısımlarına kadar uzanacak bir demir yolu hattına sahip olmakla birlikte bu hattın Anadolu'da işletmeye açılan ilk hat olması hem İzmir hem bölge için önemli sosyal, toplumsal ve ekonomik gelişmelere sebep olmuştur (Ruzname-i Ceride-i Havadis, 23 Ramazan 1282/ 9 Şubat 1866, S. 341, s. 1; Kolay, 2019, s. 57 vd).

Kasaba hattı 1890'lı yıllarda İç Batı Anadolu'nun Uşak ve Afyonkarahisar gibi geniş düzlüklerine uzanarak özellikle ihracata yönelik bir hat niteliği kazanmıştır. Osmanlı'nın bu ilk demir yolu hatlarının inşası başta ticari emtianın taşınması olmak üzere tarım makinelerinin kullanımı, şehirlerarası yolculuk ve kentsel bölgelerin genişlemesine olumlu bir katkı yapmıştır. Bilindiği üzere Anadolu tarımı 19. yüzyılda hızlı bir ticarileşme yaşamış ve bu ticarileşme sadece tarımsal üretimdeki artışla sınırlı kalmamış aynı zamanda pazar için üretilen ürünlerde de kendini göstermiştir. İpek üretimi ile tütün ekiminin daha kaliteli olması ve bu ürünlerin yaygınlaşması açısından önemli gayretler gösterilmiş ve bu durum kuru üzüm, incir, zeytin ve bir derece tahıllar için de söz konusu olmuştur (Arıcanlı, 2012, s. 136 – 137). Bu gelişmelerle paralel, ticarileşen ürünlerin yurt dışı piyasalarına sevkiyatı önem kazanmış ve demiryolları başta Batı Anadolu Bölgesi olmak üzere birçok mahalde üretilen ürünlerin İzmir Limanı'na nakliyatını gerçekleştirmiştir. 20. yüzyılın başında 1901 yılında İzmir Limanı'na yapılan nakliyat rakamlarına bakıldığında sadece İzmir – Aydın hattının 6 aylık dönemde 177.000 tonun üzerinde emtia/mal sevkiyatı yaptığı görülmektedir (İzmir Ticaret, Ziraat ve Sanayi Odası İhracat-İthalat İstatistiği², 1901, s. yok; Yılmaz, 2024, s. 123 – 124). Mal ve emtia nakliyatı

² İzmir Ticaret, Ziraat ve Sanayi Odası tarafından yayımlanan bu istatistikler, bundaki sonraki referanslarda kısaca İTZO İstatistiki olarak verilecektir. Bu önemli istatistikler, 20.yy. ilk yıllarına dair İzmir Limanı, ihracat ürünleri ve demir yolları nakliyatının hangi ürünlerden oluştuğuna dair ciddi bilgiler

Osmanlı toplumunun köylü birimleri başta olmak üzere tüm toplum bileşenlerinin yaşamını kolaylaştırıcı bir etki yapıyordu. Örnek olarak, Osmanlı Anadolu'sunda pek de tüketilmeyen kantariyye veya koloni ürünleri kahve, şeker, pirinç ve sabun gibi ürünler demir yolları sayesinde en ücra bölgelere kadar erişilebilir kılınmıştır. 1906 yılında İzmir Limanı'ndan 8.200 ton civarında koloni ürünü Batı Anadolu'nun muhtelif mahallerine sevk edilmiş ve bu sevkiyat demir yolları sayesinde çok hızlı bir şekilde gerçekleştirilmiştir. Yine aynı yıl, limandan 6.160 ton raddelerinde tekstil ve mamul ürün iç kesimlere gönderilmiştir. Petrol ve petrol ürünlerinin kullanımı da demir yolları sayesinde daha görünür bir hâl almıştır. Bu yıllarda petrol ürünlerini taşımak için demiryolu şirketleri özel konteynırlar kullanmış ve bu tür ürünlerin sevkiyatı güvenli bir şekilde yapılabilmektedir (İTZO İstatistiki, 1906, s. yok).

Demir yolu şirketleri, rayların uzanamadığı iç kesimlerdeki emtiaya ulaşmak için de çeşitli girişimlerde bulunmuş ve deve kervanlarıyla çeşitli anlaşmalar yaparak iç kesimlerdeki ürünleri deve kervanlarıyla toplatmışlardır. Yine bu şirketler, demir yoluyla topladıkları veya toplattırdıkları ürünler için İzmir'de antrepolar inşa etmiş, bu antrepolar da tarım ürünlerinin ihracatını kolaylaştırıcı bir etki yapmıştır. Çünkü antrepolarda bekletilen ürünler için uygun zaman ve fiyat skalası gözetilmiştir. Bu tür girişimler, demir yolu şirketlerinin belli bir kâr marjını yakalamalarını ve ihracatı daha uygun şartlarda yapmalarını beraberinde getirmiştir (Report for the Year 1901 on the Trade and Commerce of the Consular District of Smyrna, 1902, s. 4; Yılmaz, 2024, s. 123 – 125). Demir yolu şirketlerinin tarımsal ürünlerin ihracatını daha uygun şartlarda gerçekleştirmek istemeleri demir yolu şirketleri arasında ciddi bir rekabet ortamı da yaratmıştır. Bu rekabet ortamı özellikle İzmir – Kasaba ile aşağıda üzerinde duracağımız Anadolu Demir Yolu Şirketi arasında yaşanıyordu. Kasaba hattı, raylarını Afyonkarahisar'a Anadolu Demir yolu Şirketi de Konya ve mülhakatına ulaştırınca bölgenin tarımsal artığını elde etmek ve İzmir ile İstanbul gibi ihracat merkezlerine göndermek bu iki şirket arasında 1890'ların sonlarına doğru ciddi bir rekabet ortamı yaratmıştır (Yılmaz, 2018, s. 23 – 26). Her ne kadar İzmirli tüccarlar bu iki hattın Afyonkarahisar'da birleştirilmesini gündeme getirmişlerse de bu istekleri hemen mümkün olamamış ve iki şirketin 1905 yılında anlaşmaları üzerine Konya – Afyon iltisak hattı birleştirilmiş ve bu tarihten sonra Konya ve çevresinde yetişen tarımsal ürünler ve ticari emtia İzmir'e gönderilebilmiştir (BOA.Y. PRK. TNF, 5/73, H. 23 Şaban 1315; Revue Commerciale du Levant Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Constantinople 31 Ocak 1906, s. 105 – 106).³

Anadolu Demir Yolu Şirketi, Almanya'nın özellikle II. Wilhelm döneminde izlediği dış politikanın [Weltpolitik] bir sonucu olarak gelişme göstermiştir. Almanya bu noktada önemli bir yatırım ve aynı zamanda sermaye ihraç alanı olarak gördüğü demir yollarını Deutsche Bank aracılığıyla Anadolu'da inşa etmeye başlamıştır. Bu noktada şirket, öncelikle İzmit – Ankara hattının inşa faaliyetlerini gerçekleştirmiş, sonrasında Osmanlı Devleti, Eskişehir – Konya arasında da yeni bir hattın yapılmasını gündeme almıştır (Yılmaz, 2018, s. 23 vd). Eskişehir'den Konya'ya kadar bir demir yolu hattının yapılması için gerekli tetkik ve çalışmalar ilgili devlet kurumları tarafından 1892 sonlarında yapılmıştır (BOA. Y.A. RES, 62/53, H. 29 Cemaziyelahir 1310). Hattın yapılmasıyla ilgili tetkik ve planlamalardan kısa bir süre sonra bu hattın yapım ve işletme imtiyazı uluslararası sermayenin yoğun rekabetine ve tüm engellemelere rağmen 15 Şubat 1893 tarihinde Anadolu Demir Yolu Şirketi'ne verilmiştir (Earle, 1924, s. 33; Ortaçlı, 2006, s. 120; Karkar, 1972, s. 72). Anadolu Demir Yolu Şirketi, imtiyazı aldıktan sonra hızlı bir şekilde inşaat çalışmalarına başlamış ve Eskişehir – Konya arasındaki yaklaşık 445 km'lik hat 29 Temmuz 1896 tarihinde resmi olarak açılmıştır (Gavriyel, H. 1327, s. 13 – 15; Özyüksel, 1988, s. 88 – 90).

Anadolu demir yollarının 1896'dan itibaren Konya ve mülhakatına doğru demir yolunu uzatması bu bölgede önemli değişiklikleri beraberinde getirmiştir. Şirket, öncelikle Konya Vilayeti'nin kuzeyinde yer alan Koçhisar ve Kuluköy gibi yerleşim yerlerindeki tarımsal üretimi ve ticari emtiayı kendi demir yolu hattına ve Konya İstasyonuna çekebilmek için İnevi'nde bir şube açma yoluna gitmiştir. Şirketin bu şubeyi açmaktaki temel amaçlarından biri tarımsal artığa yetiştirildiği yerden el koyabilmektir (Revue Commerciale du Levant, 31 Ocak 1903, s. 333 – 335; Yılmaz, 2018, s. 26 – 27). Şirket, kendi gelirlerini artırmanın yanında Orta Anadolu Bölgesi'nde daha önce pek bilinmeyen bazı bitkilerin de yetiştirilmesine ön ayak olmuştur. Bu bitkilerin başında patates gelmektedir. Daha önceleri yetiştirilme alanı bulamayan bu önemli yumru şirketin tarımsal faaliyetleri desteklemesinin bir sonucu olarak Konya ve çevresinde yetiştirilmeye başlanmış ancak toprak kalitesi ve sulama sorunlarından dolayı istenilen sonuç alınamamıştır (Revue Commerciale du Levant, 31 Ocak 1906, s. 105 – 106; Yılmaz, 2018, s. 26).

Konya ve çevresinde farklı türdeki bitkilerin üretimine katkı sağlayan şirket aynı zamanda bu bölgede üretilen buğdayın başkent İstanbul'a sevkiyatında da önemli rol oynamıştır. Demir yolu öncesi Orta Anadolu da dâhil olmak üzere başkent tahıl ihtiyacının çok asgari bir kısmı Anadolu coğrafyasından karşılanıyordu. Ancak demir yolları, tahılın iç bölgelerden taşınmasını kolaylaştırıp üretimdeki artışı teşvik ettikçe Anadolu tahılının başkent piyasasındaki teslim fiyatı düşmüştür. Ankara ve Konya gibi iç bölgelerden yüklenen tahıl, İstanbul piyasasında yabancı tahıla göre %20'lere varan bir fiyat avantajı elde etmiş ve bu durum Orta Anadolu tahılının sürümünü kolaylaştırmıştır (Quataert, 2008, s. 168 – 169). Ankara ve Konya gibi iç kesimlerde yetiştirilen tahıl İstanbul'un ihtiyacını tedarik ederken bu demir yolu hattı geleneksel taşımacılıkla diğer bir ifadeyle deve kervanlarıyla da mücadele etmek durumunda kalmıştır. Bu hususta özellikle Konya Vilayeti'nin Karaman ve Ereğli gibi mahallerinde yetiştirilen tahıl ve diğer tarımsal ürünler deve kervanlarıyla Mersin Limanı'na taşınmıştır. Şirket her ne kadar kuzey bölgelerde tali şubeler açarak üretimi kısmen denetim altına almak istemişse de aynı şey güney bölgeleri için söz konusu olamamış ve bu bölgelerin ürünleri Mersin Limanı'na gitmeye devam etmiştir. Mersin Limanı'na gelen tahıl çoğu zaman Suriyeli ve Lübnanlı tüccar tarafından alınarak ülkelerine gönderilmiştir. Ayrıca, belirtmek gerekir ki geleneksel taşımacılık Konya ve civar mahallerde 20. yüzyılın ilerleyen tarihlerine kadar önemini koruyabilmiştir (Revue Commerciale du Levant, 31 Temmuz 1906, s. 287 – 293). Anadolu Demir yolu Şirketi'nin geçtiği bölgelerde tarımsal makineleşmeye de önemli bir ivme kazandırdığı

vermektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz., Yılmaz, 2024, s. 115 – 139.

³ İstanbul Fransız ticaret odası aylık dergisi olarak yayımlanan bu yayının, ilgili yıllardaki Osmanlı sosyal ve ekonomik hayatına dair önemli bilgiler vermektedir. Bundan sonraki referanslarda bu dergi Revue Commerciale du Levant kısaltması ile verilecektir.

bilinmektedir. Bu husus, aşağıdaki modern tarım aletlerin kullanımı söz konusu olduğunda ayrıca ele alınacaktır.

2. Deniz Taşımacılığında Buharlı Gemiler ve Kullanımı

19. yüzyıl yukarıda da ifade edildiği gibi ulaştırma çağı olarak tarihteki yerini almıştır. Bu anlamda deniz ulaşımında buharlı gemilerin bu yüzyılda önem kazanmaya başladığı görülmektedir. Dünyada buharlı gemilerin başlangıcı olarak genellikle 1807 yılında Robert Fulton'un Clermont isimli gemiyi Hudson nehrine indirmesi ve New York ile Albany arasında seyahat etmesi gösterilmektedir. Fulton'dan sonra yine bir Amerikalı olan Moses Rogers Atlantik Okyanusu'nu Savannah adlı gemiyle 1819'da geçmiş daha sonra 1822 yılında İngilizler ve 1823'te de Fransızlar Atlantik'i buharlı gemiler ile geçmeyi başarmışlardır (Kütükoğlu, 1995, s. 165 vd). Osmanlı'nın buharlı gemilerle tanışması Rogers'in Atlantik'i geçmesinden yaklaşık sekiz yıl [H. 1243] tarihinde mümkün olmuştur. Dönemin vakanüvislerinden Ahmed Lütfi Efendi, 1827'ye kadar Osmanlı tersanelerinde buharlı gemi olmadığını belirtip devletin 1827 yılında "Buğ(u) Gemisi" adını verdiği vapuru satın aldığını ve bu tür buharlıların kullanılması için ayrıca kaptan ve eleman yetiştirilmesinin o dönem gündeme alındığını kaydetmektedir (Vak'anüvis Ahmed Lütfi Efendi Tarihi, 1999, I, s. 204 – 205). Buğ'un satın alınmasıyla birlikte Osmanlı donanmasına ilk defa bir buharlı gemi girmiş oluyordu. Bu tarihten sonra Amerikalılarla yapılan anlaşma sonucu buharlı gemiler Osmanlı tersanelerinde de üretilmeye başlanmış ve 1848 yılında ilk Osmanlı vapuru İstanbul Baruthanesi Küçük Demir Fabrikası'nda inşa edilerek suya indirilmiştir (Kütükoğlu, 1995, s. 165).

Buharlı gemilerin kullanımı 1850'lere doğru artış kaydetmiştir. Bu artış başkent İstanbul'un deniz yolu ulaşımının da gelişmesini beraberinde getirmiştir. İstanbul'un Karadeniz, Marmara Bölgesi ve Doğu Akdeniz sahilleriyle deniz yolu ulaşımı Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi denilen bir vapur şirketi tarafından sağlanıyordu. Bu idare zamanla Fevaid-i Osmaniye, İdare-i Aziziye, İdare-i Mahsusa-i Aziziye ve Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi gibi isimler alarak varlığı Türkiye Cumhuriyeti'ne intikal etmiştir. Çeşitli isimler alan vapur şirketinin ismi 1850'li yılların başında Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyası olarak geçmektedir ve bu yıllarda Ege Bölgesi'nde Çanakkale, Limni, Selanik ve Galos; Karadeniz Bölgesi'nde Samsun, Sinop ve Trabzon; Marmara havzasında ise Gemlik, Karamürsel ve İzmit'e seferler yaptığı görülmektedir (Akyıldız, 2019, s. 36 – 37). Hazine – i Hassa gibi yerli şirketler dışında yabancı gemi /vapur şirketleri de İstanbul ile diğer Osmanlı limanları arasında eşya, posta ve yolcu taşımacılığı yapıyorlardı. Yabancı şirketler arasında özellikle Avusturyalı Lloyd ve Fransız Messageries Maritimes Company'nin deniz ulaşımında önemli bir rol oynadıkları bilinmektedir. Avusturyalı Lloyd şirketi, 1833 yılında Trieste'de bir sigorta şirketi olarak teşkil edilmiş ancak ilerleyen süreçte bu şirket Doğu Akdeniz limanları arasında Avusturya imparatorunun da desteğini alarak seferlere başlamıştır. Lloyd şirketi, 1.000.000 florinlik bir sermaye ile başladığı deniz taşımacılığında ilk seferini 16 Mayıs 1837 tarihinde Trieste – İstanbul arasında gerçekleştirmiştir. Şirket, daha sonra 1840'ların ortalarına gelindiğinde Tuna Bölgesi'nde taşımacılık yapan *Donaudampfschiffahrtsgesellschaft* gibi şirketleri de bünyesine katarak hem Karadeniz hem de Doğu Akdeniz'den İstanbul'a gelen deniz taşımacılığında kilit bir rol oynamaya başlamıştır. Lloyd şirketinin bu önemi bu vapur şirketinin Osmanlı'nın birçok liman kentine düzenli seferler yapmasında da görülmektedir. Bu minvalde şirket, Trieste – İzmir – İstanbul, İstanbul – Çanakkale – Styli, İstanbul – Kalas, İstanbul – İskenderiye ve İstanbul – Trabzon arasında çoğu haftada bir kez olmak üzere düzenli seferler organize etmeye başlamıştır (Kılıçaslan, 2015, s. 480 – 483).

Lloyd şirketi, Osmanlı limanları arasında düzenli seferler organize etmekle birlikte yük ve yolcu taşımacılığında da önemli bir rol oynamıştır. Şirketin yük ve yolcu taşımacılığında İstanbul'dan ziyade Osmanlı'nın taşra limanları arasında etkili olduğu görülmektedir. Zira Lloyd'un 20. yüzyıla doğru İstanbul'a taşıdığı yük miktarı rekabette olduğu şirketlerin %1'i bile değiken Osmanlı'nın taşra limanları arasında şirketin toplam deniz nakliyatı yaklaşık %25 civarındaydı (Kılıçaslan, 2015, s. 483 – 484). Lloyd'un bu önemine binaen yine Osmanlı karasularında ve deniz taşımacılığında etkin rol oynayan başka bir şirket daha söz konusuydu ki bu da Fransız menşeli Messageries Maritimes Company [Mesajeri Maritim Kumpanyası] idi. Bu önemli şirket, daha önce Fransızlar tarafından 1835'te kurulan *Le Service Maritime Postal de l'Etat* [Deniz Posta Servisi] ile Marsilya – İstanbul arasında ticari sevkiyat yapmak üzere 1845'te kurulan *Rostand et Compagnie* [Rostand ve Kumpanyası]'nin İngiliz ve Avusturyalı rakibi Lloyd'a karşı tutunamamaları karşısında Fransa Devleti tarafından 1851 yılında kurulmuştur. Kısaca Messageries Maritimes olarak anılacak bu şirket daha önce kurulan Rostand ve Fransız Posta Servisi'ne ait 19 adet buharlı vapuru satın almış ve şirketin vapur sayısı 1855'te 40'a 1900'lere gelindiğinde ise 67'ye yükselmiştir. Şirket, Doğu Akdeniz'deki faaliyetleri için İstanbul'u merkez seçmiştir. Şirketin, 1851 yılında Fransız hükümetiyle yaptığı bir anlaşmayla 10 günde bir Marsilya'dan hareketle İstanbul'a; 20 günde bir de İstanbul'dan hareketle İzmir, Rodos, Mersin, İskenderun, Lazkiye, Trablus, Beyrut ve Yafa üzerinden İskenderiye'ye düzenli seferler yapması kararlaştırılmıştır. Bu önemli şirket, Fransa'daki siyasi olaylardan da etkilenmiş ve III. Cumhuriyet'in ilan edilmesiyle şirketin Doğu Akdeniz ve Karadeniz'deki hatları için hükümetle anlaşmalar revize edilmiş ve şirketin Karadeniz ve Tuna'daki hatları serbest ticaret hatlarına dönüştürülmüştür; bu süreç daha sonraki yıllarda diğer bölgeler için de devam etmiştir (Uygun, 2015, s. 492 – 496). Messageries şirketi özellikle başkent İstanbul'un hayvansal ürün ile un ihtiyacının karşılanmasında önemli bir rol oynamıştır. Şirket vapurlarının taşıdığı un bazen Rus ve Tuna bazen de Mersin, İskenderun veya Marsilya limanlarından alınıyordu. Bu tür şirketler, kalabalık bir nüfusa ev sahipliği yapan İstanbul'un un ihtiyacının karşılanmasında birinci dereceden rol oynamış ve dışarıdan un ithal etmek İstanbul sakinleri için bu tür şirketler aracılığıyla daha cazip hale gelmiş, getirilmiştir (Uygun, 2015, s. 500 vd).

İstanbul'un başkent olması ve kalabalık bir nüfusu barındırıyor olması deniz ulaşımında buharlı gemilerin yaygın kullanımını beraberinde getirmiş ve bu durum şehir içi deniz taşımacılığında da Şirket-i Hayriye gibi ilk Osmanlı anonim şirketlerinin ortaya çıkmasına sebep olmuştur. Bilindiği üzere Şirket-i Hayriye'nin 30 Eylül 1850 tarihli bir irade ile kurulması kararlaştırılmış ve bu ilk anonim şirketin amacı Boğaziçi'nde yolcu ve yük taşımacılığı yapmak olarak belirlenmişti (Akyıldız, 2019, s. 48 vd). Anadolu'da İstanbul daha çok bir ithalat limanı olma özelliği taşıırken İzmir Limanı Anadolu'nun çıkış kapısı ve 19. yüzyıldaki en önemli ihracat limanıydı. İzmir, İstanbul Limanı gibi buharlı gemi ve vapur trafiğinin yoğun olduğu bir kent idi. İzmir Limanı'na giren buharlı gemilerin niceliksel verilerine daha çok 19. yüzyılın 3. çeyreğinden sonra ulaşılabilmektedir. İzmir ticareti, yüzyılın ortalarından itibaren artış kaydederken limana giren gemi sayıları da 1860'lardan itibaren daha görünür olmaya başlamıştır.

1860'lardaki bu artışta Amerika İç Savaşı'nın önemli bir etkisi söz konusu olmuştur; çünkü bu yıllarda İzmir ve civarında pamuk üretimi artış kaydettiğinden limanın da en önemli ihraç maddelerinden biri pamuk olmuştur. Pamuk üretiminin arttığı bu yıllarda liman trafiği de olumlu etkilenmiş ve 1864 yılında yelkenli ve buharlı toplam 2.556 gemi limana giriş – çıkış yapmıştır. 1864 yılında limandan yaklaşık 4. 832. 000 sterlin [£] değerinde ihracat yapılırken ve bu ihracat 1261 adet buharlı ve yelkenli gemi ile gerçekleştirilmiştir (Commercial Report Her Majesty's Consuls in 1865, s. 120 – 121).

İzmir Limanı'nın 1860'ların sonuna doğru ticaret hacminin genişlemesine paralel olarak bu limana uğrayan yabancı vapur şirketlerinin sayısı da artış göstermiştir. Bu minvalde, İngiliz menşeli Asia Minor Steamship Company 1868 Eylül'ünden itibaren İzmir ile Antalya arasında yeni aldıkları buharlı bir gemiyle seferlere başlamıştır. Asia Minor şirketi, aynı dönemde iki haftada bir olmak üzere İzmir'den Ege Denizi'nde bulunan Sakız, İstanköy, Rodos ve Makri gibi adalara da düzenli seferler düzenlemeye başlamıştır. Bu hususta, 1870'lere doğru İzmir'in yabancı buharlı gemi şirketlerinin önemli destinasyonlarından biri olduğu görülmektedir (Commercial Reports Her Majesty's Consuls in 1868, s 141 vd). İzmir Limanı'nın önem kazandığı 1870'lerin başında limana uğrayan ve çıkış yapan gemi sayısında yelkenli gemilerin önemini koruduğu görülmektedir. Bu durum her ne kadar teknolojik bir gelişme olarak buharlı gemilerin kullanımının arttığını ve yaygınlaştığını gösterse de deniz taşımacılığında demir yollarında olduğu gibi geleneksel taşımacılığın hemen yerinin boşalmadığını göstermektedir. Bu durum aynı zamanda, yeni teknolojiler ile geleneksel sistemlerin bir süre de olsa yan yana devam ettiklerini, edebildiklerini göstermektedir. Limanın 1871 yılındaki liman trafiği de yukarıdaki görüşlerimizi destekler ve onaylar niteliktedir (Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce of Their Consular District, 1872, s. 1357 – 1358). İzmir Limanı'nda etkili olan yelkenli gemiler bazı yazarlar tarafından ifade edildiği gibi sadece kıyı ticareti ile de sınırlı kalmış değillerdi (Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce of Their Consular District, 1872, s. 1357⁴; Issawi, 1980, s. 170). Yukarıda İstanbul ticaretinde önemli bir rol oynadığı ifade edilen Avusturyalı Lloyd şirketi, İzmir liman ticaretinde de etkin bir rol oynamış ve 1871 yılında İzmir Limanı'na Lloyd'un buharlı gemileri 170 kez giriş yapmıştır. Lloyd'un bu göreceli başarısında şirketin uyguladığı sefer organizasyonu ile Osmanlı coğrafyasındaki tanınırlığı gibi faktörler önemli bir rol oynamıştır (Issawi, 1980, s. 170 vd).

İzmir Limanı'nın önemi 1870'lerin ortalarına doğru da önemini korumuştur. İngilizlerin İzmir ticaretine yönelik ilgilerinin de bir kanıtı olarak İngiliz menşeli buharlı gemi şirketleri bu limana ayrı bir ehemmiyet ve özen göstermişlerdir. Bunlardan biri *Bell's Asia Minor Company* ismiyle anılan ve İzmir – Antalya arasında 2 haftada bir sefer düzenleyen gemi şirketi idi. İngiliz şirketi, İzmir – Antalya dışında Ege Adaları'na da düzenli seferler yapmaktaydı. Bu şirket ayrıca yerli bir şirket olan *Osmanlı Aziziye Şirketi* ile de İzmir Limanı üzerinden rekabet halindeydi ve 1870'lerin ortalarında bu rekabet ortamı şirketin zarar etmesine neden olmuştu (Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce of their Consular District Part VI, 1874, s. 1799). İzmir Limanı'na gelen buharlıların 1880'lerden sonra hem sayılarında hem de taşıma kapasitelerinde ciddi bir artış söz konusu olmuştur. Buna göre limandaki gemi istatistiğine bakıldığında 1885 yılında limana 1.270 buharlı gemi giriş yaparken yelkenli sayısı bu yıl 453'te kalmıştır. Aynı yıl buharlı gemiler, 1.158.688 ton ticari eşyayı limana taşıırken yelkenlilerin taşıdıkları yük 76.000 ton seviyelerinde kalmıştır. Verilen rakamlar, İzmir liman taşımacılığında 1880'lerden itibaren buharlıların egemen olduğunu göstermektedir ve 1885'e gelindiğinde gemi sayısı ve taşınan yük miktarının yaklaşık 2 kat artış kaydettiği görülmektedir. 1885 yılında limana toplamda 1.300 gemi giriş yaparken bunların 1.016'sı buharlı 284'ü ise yelkenliydi. Buharlılar bu yıl, toplam 942.827 ton taşıırken yelkenlilerin taşıdıkları yük miktarı 43.245 ton ile sınırlı kalmıştır. Limana giriş yapan buharlı gemilerin sayısına bakıldığında ise 402 buharlı ile İngiltere birinci sırada; 203 buharlı ile Fransa ikinci sırada ve 175 buharlı ile Avusturya – Macaristan bandıralı gemiler üçüncü sırada yer almaktaydılar (Report for the Years 1882 – 1885 on the Trade of Smyrna, 1886, s. 1 – 5).

İzmir Limanı'ndaki buharlı gemilerin serüveni 1890'lı yıllarda da hız kazanarak devam etmiştir. Bu noktada 1894 yılında limana 1.760 buharlı gemi giriş yapmış ve bunlar toplam 1.495.121 ton emtiayı limana taşımışlardır. 1894'teki verilere bakıldığında bu yıllarda Yunan bandıralı gemilerin liman taşımacılığında önem kazandıkları görülmektedir. Sonrasında sırasıyla Avusturya – Macaristan, Osmanlı ve İngiliz bandıralı buharlılar gelmekteydi. Bu dönemde ayrıca Rus bandıralı buharlı gemilerin de limana sık uğradığı görülmektedir. 1894'te Rus bandıralı 158 gemi limana giriş yaparken bunlar yaklaşık 292.000 ton emtia/ürün taşımışlardır. 1890'ların ortalarında İzmir Limanı'na giriş yapan buharlı gemilerin taşıma kapasitelerinde/tonajlarında da artış söz konusu olmuş ve 1894 yılında bir önceki yıla göre limana giriş yapan gemilerin tonajlarında %25 artış gerçekleşmiştir (Report for the Years 1894 on the Trade of Smyrna, 1895, s. 2 – 4).

İzmir Limanı önemini 20. yüzyıla doğru koruyarak gelmiştir. Limanın bu önemi 20. yüzyılın başında limana yapılan gemi giriş ve çıkışlarından anlaşılmaktadır. Yine bu yıllarda, Almanya'nın da İzmir ticaretine *Deutsche Levante Linie* şirketiyle aktif bir şekilde katıldığı görülmektedir. Deutsche Levante Linie, 1900'lerin başında Osmanlı'nın birçok limanına düzenli seferler organize etmeye başlamıştır, bu limanlar arasında hem Karadeniz hem de Akdeniz'de bulunan limanlar bulunmaktaydı. Almanya her ne kadar Levante Linie ile deniz taşımacılığında ivme kazansa da İngiltere ile denizlerde rekabet etmekten uzaktı. İngiltere, Doğu Akdeniz'de ve özellikle de İzmir ticaretini uzun yıllar elinde tutmayı başarmış ve bu başarı İzmir limanından yapılan ihracatta da kendisini göstermiştir. Liman ticaretinin uluslararası rekabete sahne olduğu bu yıllarda 1903 gibi siyasi ve ekonomik olarak normal kabul edilen bir yılda limana 2. 114 buharlı gemi giriş yapmış ve bunlar yaklaşık 2.137.000 ton yük ve emtia taşımışlardır. Aynı yıl limana yük taşıyan yelkenlilerin taşıma kapasiteleri sadece 106.000 tonla sınırlı kalmıştır ki bu durum buharlıların bu limanda artık ciddi bir öneme sahip olduklarını ve hem hız hem de taşıma kapasitesi açısından çok daha üstün olduklarını göstermektedir (Report for the Year 1902 – 03 on the Trade and Commerce of the Consular District of Smyrna, 1904, s. 18 vd). İzmir Limanı için verilen rakamlardan da anlaşılacağı üzere Osmanlı Devleti, 19. yüzyılın son çeyreğinden sonra buharlı gemi

⁴ 1871 yılında İzmir Limanı'na toplam 1.405 gemi giriş yapmıştır. Bu gemilerden 496'sı Osmanlı bandıralı yelkenli gemilerden oluşurken daha sonra İngiltere 212 gemi ile ikinci sırada yer alıyor; Avusturya – Macaristan ise 202 gemi ile üçüncü sırada yer alıyordu. 1871 yılında 1.405 geminin taşıdığı toplam yük miktarı yaklaşık 659.00 ton olmuştur.

teknolojisini özellikle İstanbul ve İzmir gibi liman kentleri için kullanmış ve kullanım alanı sonraları diğer Osmanlı limanlarına da sirayet etmiştir. Bu noktada özellikle teknolojinin ithal edilmesi ve kullanımı açısından Osmanlı'nın oldukça pragmatik bir politika izlediği ve hem demir yolları hem de deniz taşımacılığında bu politikanın uygulandığı anlaşılmaktadır.

3. Modern Tarım Aletlerinin Kullanımı ve Kullanım Alanları

Osmanlı tarımı 19. yüzyılda birtakım önemli dönüşüm ve değişimler geçirmiştir. Toprak – yoğun faaliyetler her ne kadar hayvancılığın gelişip yaygınlaşmasına sebep olduysa da Osmanlı Anadolu'sunun düşük nüfus yoğunluğu ve buna bağlı olarak emek/işgücü kıtlığı devleti modern tarım alet ve makinalarının kullanımı konusunda devletin ön ayak olduğu bir modernleşme izlemesine sebep olmuştur. Devletin bu modernleşme hamlesini yapmasındaki temel güdüleyicisi siyasi egemenliğin tarımsal gelirlerle yakın bağlantısıydı ve bu husus özellikle II. Abdülhamid döneminde daha görünür bir hâl almış ve devletin öşür gelirlerinde %79; Anadolu'daki dört liman üzerinden yapılan tarımsal ihracatta da %45 artış söz konusu olmuştur. Öşür gelirlerindeki artış, I. Dünya Savaşı'na kadar oransal olarak düşüş göstermekle beraber artış eğilimini korumuştur. Osmanlı Devleti'ni tarımsal reform ve modernizasyona iten bir diğer husus ise uluslararası ekonomi politikle ilgiliydi. İmparatorluk, çevrede konumlanmasından dolayı dünya ekonomisinde gıda tedarikçisi ve ham madde ihracatçısı bir konuma sürüklenmişti (Güran, 1998, s. 63 – 69; Issawi, 1980, s. 199 – 200; Quataert, 2008, s. 31 – 33).

Osmanlı'nın dünya ekonomisinde çevrede konumlandığı bu dönemde modern saban, buharlı harman makinaları ve saman kıyma makinaları gibi modern tarım alet ve makinaların kullanımında bir artış gözlemlenmiştir. Modern saban ve harman makinelerinin kullanımında demir yolu şirketleri önemli rol oynamış ve demir yolu hattının geçtiği güzergâhlar bu açıdan modern aletlerle tanışan ilk mahaller olmuşlardır. Yine demir yolları başta buğday gibi tahıl ürünleri olmak üzere tarımsal ürünlerde fiyat artışı sağlamıştır. Örnek olarak; demir yollarının geldiği ilk yıl – 1896 - Konya'da bir kile buğday yaklaşık 60 kuruşken 10 yıl sonra 1906 yılında buğdayın kile fiyatı 100 – 125 kuruş arasında değişiyordu. Tarımsal ürünlerin fiyat artışının yanında devlet gelirlerinin artışında da demir yolunun doğrudan bir etkisi söz konusu olmuştur. Bu anlamda, Anadolu hattının geçtiği Konya ve Niğde gibi civar mahallerde öşür gelirleri 2 kat artış göstermiştir. Konya'da 1896 yılında tahıl ve afyondan elde edilen öşür gelirleri yaklaşık 6.000.000 kuruş iken 1905 yılında bu rakam 12.200.000 kuruşa baliğ olmuştur. Niğde Sancağı'nda da benzer bir durum söz konusu olmuş ve 1896'da 2.750.000 kuruş öşür geliri elde edilirken 1905 yılında bu rakam 4.600.000 kuruşa erişmiştir. Bu açıdan demir yollarının özellikle Orta Anadolu'da hem ürün fiyatlarında hem de öşür gelirlerinde doğrudan bir ivme kazandırdığı söylenebilir (Report for the Year 1906 on the Trade of Constantinople, 1907, s. 23 – 25).

Anadolu Demir Yolu Şirketi'nin Orta Anadolu'daki etkisi şirketin Alman yapımı tarım makinelerinin yaygınlaşmasında da kendisini göstermiştir. Leipzig'de üretilen Rudolph Sack markalı modern sabanlar, 1900'lerin başında şirketin faaliyetleri neticesinde Orta Anadolu'da yaygınlık kazanmıştır. Alman yapımı tarım aletlerinin yaygınlık kazanmasında bunların İngiliz yapımı tarım makinelerine göre daha hafif olmaları - ki bu koşum hayvanları açısından önemli bir konuydu – daha uygun fiyatlarla satılmaları ve taksitli kredi imkânları önemli rol oynamıştır. Aynı durum Amerika menşeli tarım aletleri için de söz konusu olmuş ucuzluk, hafiflik ve taksitli satış imkânları bu tür makinelerin yaygınlaşmasına sebep olmuştur (Report for the Year 1906 on the Trade of Constantinople, 1907, s. 28 vd). Demir yolu şirketi ayrıca kendi bünyesinde bir tarım şubesi açarak hem Osmanlı çiftçilerinin modern tarım alet ve makineleriyle tanışmasını sağlama teşebbüsünde bulunmuş hem de tarımsal artığın elde edilmesi ve bir iç pazar oluşumunu teşvik etmeye çalışmıştır. Ayrıca bu şirket yine Alman yapımı harman makinelerinin Anadolu'nun sair bölgelerine gönderilip kullanılmasını da yaygınlaştırmak istemiştir (BOA. BEO, 3043/228179, H. 16 Rebiyülevvel 1325; Earle, 1924, s. 231 vd). Anadolu demir yollarının izlediği bu politikayı İzmir merkezli demir yolu şirketleri de izlemiştir. İzmir gibi tarımsal ihracatın geliştiği, toprağın verimli ve mineral açıdan zengin olduğu bir bölgede 1910'lu yıllarda bile halen yeterli sayıda ve büyük orak makinaları ile harman makinaları bulunmamaktaydı. Dönemin gözlemcileri bu durumu daha çok Osmanlı çiftçilerinin ihmalkârlığına ve tarımsal aletlerin kullanımındaki organizasyon eksikliğine bağlıyorlardı. Bu tür ihmal ve yetersizlikler, çiftçilerin modern tarım alet ve yöntemlerini kullanamamasını beraberinde getiriyor; bu süreç de ihracata dayalı tarımın geliştiği Batı Anadolu Bölgesi'nde dahi çiftçilerin sürekli bir borçlanma döngüsü içinde olmalarına sebep oluyordu. İzmir – Aydın Demir Yolu Şirketi, çiftçilerin hem alım güçlerinin farkında olarak hem de modern yöntemlerin tarımsal ürünlerdeki olumlu etkisini göz önünde bulundurarak hat boyunca tarım makinalarının gösterimini gerçekleştirmiştir. Bu tür sergiler, Osmanlı çiftçilerinin modern teknolojiye karşı taassuba varan önyargılarını kırmanın da bir yolu olarak görülüyordu (Report for the Year 1909 on the Trade of Smyrna, 1910, s. 21; BOA. BEO, 3043/228179, H. 16 Rebiyülevvel 1325).

Geç dönem Osmanlı toplumunda modern tarım makinelerinin kullanımını arttıran bir diğer gelişme ise emek yani işgücü kıtlığıydı; bu durum makineleşmeyi kaçınılmaz kılan durumlardan biriydi. Bu süreçte devletin kısmi de olsa makineleşmeyi destekleyici bir politika izlediği görülmektedir ve bu politika başta Ziraat Bankası olmak üzere çeşitli kurumlar aracılığıyla yürütülmekteydi. Devletin bu tür bir politika izlemesindeki temel güdüleyici Anadolu köylüsünün satın alma gücünün düşüklüğü, teknolojiye karşı bazen taassuba varan önyargıları ve teknik modernleşmenin zaruretiydi. Örnek olarak, 1901 yılında devlet Aksaray, Ereğli, Karaman ve Konya'nın dâhil olduğu geniş bir alanda saman kıyma, buharlı harman makinaları ile buharlı pullukların [lokomobil] kullanımlarını arttırmak ve göstermek ve gelecek 1902 yılı hasat mevsiminde kullanılmak üzere Ziraat Bankası aracılığıyla 4 takım makinenin satın alınmasını ve birer takımının mahalline gönderilmesini istemiştir (BOA. BEO, 1742/130619, H. 24 Recep 1319).⁵ Osmanlı Devleti özellikle iyi hasat dönemlerinde tarımsal ürünlerin zamanında hasat edilmesi, zaman kaybının engellenmesi ve işgücü açığını kapatmak için tarımsal makinelerin kullanımını arttırmanın yollarını

⁵ Osmanlı Devleti, Osmanlı köylü ve çiftçilerinin ilgi ve merakını uyandırmak ve teknoloji kullanımını arttırmanın da yollarını arıyordu bu durum devlet belgelerine de yansımıştır. “ (...) Hem zürâ (ya) bir numune gösterilmiş olmak hem de ileride iki üç köy ahalisi birleşerek birer makine tedarik edebilmeleri için kendilerince bir meyil ve rağbet uyandırılmak üzere mezkûr makinelerden Ziraat Bankası'na şimdilik dört takım mübâyaa olunarak birer takımının ücret-i münasibe ile Konya, Karaman, Ereğli ve Aksaray kazalarında işlettirilmesi (...) Ayrıntılı bilgi için bkz.,BOA. BEO. 1742/130619, H. 24 Recep 1319 (6 Kasım 1901).

aramıştır. Bu hususta 1901 yılında Ankara ve Konya Vilayetlerinde hasat dönemi bereketli olmasına rağmen yeteri kadar rençper bulunmadığı belirtilmiş ve civar mahallerden işgücü transferinin de pahalı olmasından bahisle *her kaza için miktar-ı kâfi orak ve harman makinelerinin tedarik ve celb edilmek ve bedeli bâdehu zürradan alınmak üzere Ziraat Bankası'na tesviyesi* istenmiştir. Bu örnekte de görüldüğü üzere işgücü açığı ve emeğin koşullara bağlı ve görece pahalı olması Osmanlı tarımının makineleşmesini olumlu etkilemiştir (BOA. DH. MKT, 2519/103, 21 Rebiyülahir 1319). Devlet, üretimin bereketli olduğu yıllarda ve bölgelerde makineleşmeye ve tarımsal gelirlerin artışı için azami gayret göstermiştir. Aynı zamanda modern addedilen makinelerin gereken yer ve zamanda ilgili mahallerde bulunulması devletin üzerinde durduğu hususlardan biriydi (BOA. BEO, 2626/196905, 17 Cemaziyülevvel 1323).

Devletin makineleşme hususundaki gayretleri bazen sekteye uğrayabiliyordu. Bunun yaşanmasındaki en önemli neden yurt dışından ithal edilen tarımsal teknolojinin yapısından kaynaklı idi. İthal edilen makineler Anadolu topraklarına uyum sağlayamıyor ve bu da hasat dönemlerinde ciddi sorunlara sebep oluyordu. 1904 yılında Karaman, Aksaray ve Ereğli gibi yerlerde daha önce kullanılan makinelerin aynı fabrikalardan çıktığı belirtilmiş ve daha kullanışlı ve uygun makinelerin ya Ruston Proctor ya da Kayzer şirketinden temin edilmesi istenmiş; aynı zamanda ilgili mahallerde en uygun makinelerin kullanımının tespiti için bir komisyon görevlendirilmiştir (BOA. BEO, 2402/180166, 23 Cemaziyülahir 1322). Karaman ve Aksaray gibi mahallerde yaşanan teknolojik uyum sorunu diğer bölgelerde de görülmüştür. 1903 yılına ait bir kayıta *halka numune iraeşi* olarak gönderilen harman makinalarının bu maksadı temin edemediğinden ve tahıl tanelerini ziyadesiyle kırdığından bahisle harman makinalarının geri çağrıldıkları anlaşılmaktadır (BOA. BEO, 2070/155208, H. 20 Safer 1321). Osmanlı Devleti, teknolojik transferin bu tür zorluklarının farkında ve bilincinde olarak bazı makine aksamalarının Dersaadet başta olmak üzere çeşitli mahallerde üretilmesi girişimlerinde de bulunmuştur. Örnek olarak devlet, Nikoyra Veyleciv Kompani gibi şirketlerin harman makinalarının bazı aksamalarının başkentte üretilmesini talep etmiş ve bu yeni durumun Osmanlı çiftçileri ile tarım için lehte bir durum yaratacağının bilincindeydi (BOA. BEO, 3043/228179, H. 16 Rebiyülevvel 1325).

Devlet ayrıca Osmanlı çiftçilerinin teknik bilgi yetersizliğinin de farkında olarak yetişmiş işgücünü bu teknolojinin kullanımı için seferber edebiliyordu. Bu noktada Mekteb-i Şahane öğrencilerinden her yıl birkaçının hasat döneminde harman mahallerine gönderildiği ve makinaların kullanımını konusunda görevlendirildikleri kaydedilmiştir. Devlet bu şekilde tarımda makineleşmenin yaygınlaşmasına ön ayak oluyordu (BOA. BEO, 1853/138927, H. 16 Safer 1320). Devlet ayrıca yine tarım makinelerinin yaygınlaşması ve kullanımını arttırmak için harman makinelerinin işletme masraflarını karşılama yönünde politikalar geliştirmiş ve bu açıdan 1907 yılında Konya Vilayetine gönderilen harman makinalarının işletme masrafı olarak 15.000 kuruşun çekirge mesarif-i itlafiyesinden karşılanmasını ve bunun Ziraat Bankası'nca ifasını talep etmiştir (BOA. BEO, 3149/236127, H. 13 Şaban 1325). Bu tür örnekleri çoğaltmak mümkün olmakla beraber burada özellikle üzerinde durmamız gereken husus devletin tarımsal reformu ve dönüşümü sağlamak adına birtakım teknolojik atılımlar gerçekleştirdiği ve bu açıdan Anadolu köylüsü ve çiftçilerinin bu atılımlar neticesinde belli bir teknolojik bilgiye ve farkındalığa sahip olduğudur.

4. Dikiş Makinaları ve Kullanım Alanları

19. yüzyıldaki önemli teknolojik atılımlardan biri de dikiş makinesidir. Dikiş iğnesi insanlığın paleolitik dönemden beri kullanıldığı bir araçtır. İnsanlık on binlerce yıl birçok tekstil ürününü eliyle diktikten sonra 1755 yılında İngiltere'de Charles Fredrik Wiesenthal adında bir mucit tasarladığı dikiş makinesi için berat almak istemiş ancak bu girişim maddi imkânsızlıklardan dolayı bir neticeye varamamıştır. Wiesenthal'ın girişimi ve sonrasındaki -18.yüzyılın ikinci yarısı - girişim ve teşebbüslerden bir sonuç alınamamış ve ilk başarılı üretim, 19. yüzyılda 1830 yılında gerçekleşmiştir. Bu anlamda Lyonlu terzi Barthélemy Thimonnier ilk dikiş makinesinin mucidi olarak bilinmektedir. Dikiş makinesinin ilk örneği bile el ile yapılan dikişe göre 6 kat daha hızlıydı. Dikiş makinesinin tarihinde Thimonnier'den sonra Amerikalı Elias Howe ve Isaac Singer önemli birer aktör olarak belirmiştir. Howe'un kıvrımlı ve yatay hareket eden dikiş iğnesinin yerine Singer düz ve dikey hareket eden bir iğne geliştirerek bu alanda üstünlük sağlamıştır (Emiroğlu, 2017, s. 167 – 169). Bu önemli teknolojik icadın Osmanlı toplumu tarafından kullanımı ise en erken 1860'lı yıllara kadar gitmektedir. 1860'lı yılların ikinci yarısından itibaren Fransız menşeli dikiş makinelerinin Osmanlı piyasasında görüldüğü anlaşılmaktadır. Anadolu coğrafyasına ithal olarak gelen bu makinelerin fiyatları 100 – 400 frank arasında değişirken bu makinelerin birtakım aksesuarlarıyla yıllık garanti kapsamında olduğu kaydedilmiştir (La Turquie, 10 Février 1866/25 Ramazan 1282, S. 9, s. 4; La Turquie, 12 Février 1866/27 Ramazan 1282, S. 10, s. 4).

Osmanlı coğrafyasındaki dikiş makinelerin yaygınlaşmasında Fransız menşeli makineler kadar Alman ve Amerika menşeli makineler de dikkat çekmektedir. Osmanlı piyasasında özellikle son iki ülkenin 1880'lerden sonra önemli bir etki ve payı olduğu görülmektedir. Alman yapımı dikiş makineleri Gretzner Clémens, Mueller, Koechir, Pfaff, Seidel, Naumann, Knoch ve Wertheimer gibi markalarla İstanbul başta olmak üzere Osmanlı pazarlarında yer alırken Amerikalı dikiş makine üreticisi şirket, Singer Sewing Machine Company adıyla dünyada ün ve yaygınlık kazanmıştır (Fesch, 1999, s. 527 – 528). Singer'in dünyaca bilinen bir marka ve makine üreticisi olmasında şirketin uyguladığı politikalar bilhassa önemli rol oynamıştır. Singer, bayi, antrepo, tamir atölyeleri ve satış sonrası hizmetlerden oluşan bir ağ ve reklam kampanyalarıyla seri üretimdeki verimliliğini benzersiz bir konuma taşıyabilmiştir. Şirket ayrıca yeni müşterilerin makineleri için gerektiğinde yerinde onarım yapmış ve bunu önce Amerika'da daha sonra da yurtdışında bulunan diğer ülkelere uygulamıştır (Kupferschmidt, 2004, s. 196 – 197). Şirketin başarı göstermesindeki bir diğer husus ise Singer'in daha 1860 yılında çokuluslu bir yapıya sahip olarak ilk denizaşırı fabrikasını İngiltere'de Glasgow'da açmasıdır. 1860 yılında Glasgow'da faaliyete geçen bu fabrika Singer'in Alman elektrik şirketi Siemens ile beraber dünyadaki çokuluslu şirketlerin öncülüğünü yaptığını göstermektedir. Bu iki şirket tarihte çokuluslu şirketler olarak yurt dışında üretim faaliyetlerinde bulunan ilk şirketler arasında yer almaktadır. Singer'in bu çokuluslu yapısı şirketin 1885 yılında yine İngiltere merkezli olmak üzere Glasgow'da o zamana kadar görülen en büyük dikiş makinesi fabrikasını kurmasıyla daha farklı bir sürece evrilmiştir (Jones, 2005, s. 20, 76 – 77).

1885 yılında Glasgow'da açılan fabrika Osmanlı pazarı için de uygun makineler ve cazip fiyatlar öneriyordu. Bu noktada

Osmanlı, 1885 yılında Harbiye Nezareti için Singer'den dikiş makinesi talebinde bulunmuştur. Osmanlı Glasgow viskonsülü James Mutter tarafından yazılan 27 Ekim 1885 tarihli belgede makinelerin satın alınmasıyla ilgili durumun Singer'e bildirildiği ve gerekli takibin yapılacağı ifade edilmiştir (BOA. HR. SFR. 3, 307/51, M. 20 Ekim 1885). Osmanlı Devleti, her ne kadar 1881 yılında da önemli bir dikiş makine üreticisi olan Fransa'dan da benzer siparişler verme teşebbüsünde bulunmuşsa da devletin doğrudan dikiş makinesi alımıyla ilgili Singer'le temasa geçmesi şirketin bu alandaki konumunu göstermesi açısından dikkate değerdir (BOA. HR. SFR. 4, 401/52, M. 04 Aralık 1881; BOA. HR. SFR. 3, 307/51, M. 20 Ekim 1885).

Singer'in dikiş makinesi üretimindeki öncülüğü 1890'larda gözle görülür bir nitelik kazanmış ve şirket başkent İstanbul'da genel bir idarehane açmıştır. Singer'in bu idarehanesi 1897 yılından itibaren faal bir halde bulunmaktaydı (BOA. DH. MKT, 2084/100, H. 09 Zilhicce 1315). Singer yine aynı yıllarda Anadolu'nun iç kesimlerinde demir yolu bağlantısının olmadığı yerlerde bile dikiş makinelerini satabilmiştir. 1899 yılında Sivas merkez sancağında Amerika menşeli pamuklu dokuma ve dikiş makineleri kentin ithalatında önemli bir yer tutmaktaydı ve bu iki emtia Sivas'ta rağbet gören nadir Amerikan ürünleri arasındaydı. 1899 yılında sadece Amerika ve Avrupa'dan Sivas'a 4.500 \$ değerinde dikiş makinesi ithal edilmesi bu ilginin bir yansımasıydı. Dikiş makinelerinin Sivas'ta rağbet görmesi Singer'in 1900 yılında bu kentte bir acente açmasına sebep olmuştur. Singer'in Sivas'taki acenteliğini Ermeni tüccarlardan Ohannes Efendi üstlenmiştir (Commercial Relations of the United States with Foreign Countries⁶ During the Year 1899, I, 1900, s. 146, 975 – 977, BOA. DH. MKT, 2301/102, H. 06 Şevval 1317). Sivas'takine benzer bir durum Erzurum'da da yaşanmıştır. 1898 yılında sadece Amerika'dan Erzurum'a 1.500 \$ değerinde dikiş makinesi ithal edilmiştir. Bu makinelerin oldukça kullanışlı oldukları ve her bir makinenin yaklaşık 4.5 \$ ile 28 \$ arasındaki bir fiyat skalasında alıcı buldukları anlaşılmaktadır. Benzer bir durum Anadolu dışındaki Osmanlı coğrafyasında da tecrübe edilmiştir. Yafa'da 1899'da çoğu Alman, Fransız ve Amerikan yapımı 11.260 \$ değerinde dikiş makinesi ithal edilmiştir (CRO US, During the Year 1899, I, 1900, s. 1000, 1009). Singer'in dikiş makine üretimindeki öncülüğü şirketin güney Anadolu'da da ticari olanaklarının artmasına vesile olmuştur. Bu anlamda bölgenin çekim merkezi olan Diyarbakır'da 20. yüzyılın ilk yıllarında Amerika'dan ithal edilen 2.150 \$ değerinde 76 adet dikiş makinesi gönderilmiştir. Amerikan mamul ürünlerine bu dönemde bölgede yoğun bir talep ve ilginin olmadığı göz önüne alındığında dikiş makinelerinin bu konuda bir istisna oluşturdukları söylenebilir (CRO US, During the Year 1901, I, 1902, s. 1050 – 1051).

Singer'in önemli bir satış trendi yakaladığı ve etkinlik gösterdiği diğer bir mahal ise Mamurat'ül Aziz veya bir diğer adıyla Harput Vilayeti'ydı. Amerikan şirketleri Harput bölgesine ayrı bir önem vermiş ve burada 1900'lerin başında Amerikan mamul ürünlerinin satıldığı bir acente tesis etmişlerdir. Bu acente merkez Harput ve Mekri dışında da ciddi bir etkinlik göstererek Singer'in dikiş makinelerinin satılmasında uzmanlık kazanmıştır. Bu uzmanlık belli bir sayıda makinenin bölge ve civar mahallerde satılmasını tetiklemiş ve 1901 yılında Harput, Malatya, Arapkir, Diyarbakır ve Musul gibi mahallerde toplam 322 makine satılmıştır. Bu makinelerin satımından bu acente net 9.710 \$ kâr elde etmiştir. Harput'taki acente kadın bir yardımcı tarafından desteklenen yerli bir girişimcinin elinde bulunmaktaydı. Singer'in acentesi aylık 30 \$ alırken yardımcı operatör kadın ise 13.25 \$ gibi bir ücret alabilmekteydi. Ayrıca acenteler satış üzerinden % 2 – 3 arasında bir komisyon da alabilmekteydiler. Singer, bu organizasyon ve ilişkiler ağı aracılığıyla bir zamanlar bölgede revaçta olan İngiliz ve Alman dikiş makinelerini bölge pazarından tamamen uzaklaştırmayı başarmıştır (CRO US, During the Year 1901, I, 1902, s. 1059). Singer, Harput, Diyarbakır ve civar mahallerdeki görece üstünlüğünü II. Meşrutiyet yıllarına doğru da korumuş ve 1908 yılında 2.860 \$ değerinde dikiş makinesi Harput'ta; 1.120 \$ değerinde dikiş makinesi de Diyarbakır'da satılabilmektedir. Makineleşmenin halen düşük olduğu bu yıllarda dikiş makinelerinin kullanımı bölge ticareti için bir istisna oluşturmakta ve dikiş makinesinin bölge halkı tarafından belli bir kullanım alanı bulduğu anlaşılmaktadır (CRO US, During the Year 1908, II, 1909, s. 661 – 662).

Singer'in bu üstünlüğü elde etmesinde ve diğer makine üretici şirketlere göre Osmanlı pazarında avantaj sağlayabilmesinde Osmanlı Devleti'nden gördüğü kısmi destek ve ticari etkinlikleri için aldığı iradenin de hatırı sayılır bir etkisi olmuştur. Singer, Anadolu coğrafyasındaki etkinlikleri için Osmanlı'dan irade almış ve bu irade şirketin ticari etkinlikleri için hukuki bir teminat olmuştur. Şirket ayrıca diğer şirketlerin yapamadığı aylık taksitli satış gibi bir ödeme sistemi geliştirmiş ve bu taksitli ödeme imkânı dikiş makinelerinin yoksul Anadolu köylüsü tarafından da satın alınmasını kolaylaştırmıştır (CRO US, During the Year 1901, I, 1902, s. 1073 – 1074).

Singer'in Anadolu'daki varlığı II. Meşrutiyet'e kadar olan süreçte de ivme kazanarak devam etmiştir. Anadolu'nun en önemli ihracat limanı olan İzmir'den 1905 yılında 80.000 \$ değerinde dikiş makinesi ithal edilmiştir. Bu yıl Amerika'dan ithal edilen ürünlerin toplam değeri 466. 500 \$ iken bunun 208.000 \$ pamuklu dokumalardan 80.000 \$ ise dikiş makinelerinden oluşuyordu. Dikiş makineleri Amerika'dan ithal edilen ürünler arasında %17.14'lük bir ithalat oranına sahipti. Bu yıllarda dikiş makinesiyle birlikte Amerikan yapımı tarım aletleri de Anadolu'da görünürlük kazanmaya başlamışlardır (CRO US, During the Year 1905, 1906, s. 161 – 162, 164). Singer'in II. Meşrutiyet sonrası dönemde Anadolu'daki ekonomik durgunluğa rağmen makine satışları olumlu bir seyir izlemiş ve dikiş makineleri taksitli satışlar üzerinden rağbet görmeye devam etmiştir. Bu taksitli satış şirketin 1910'lu yıllarda da Osmanlı pazarında önemli bir rol oynamasına sebep olmuştur. 1909 yılında kaleme alınan bir raporda bu makinelerin satışının Anadolu için oldukça parlak olduğu, Anadolu halkının bu makineler aracılığıyla Batı medeniyetinin konfor ve uyumuna giderek alıştığı belirtilmiştir (CRO US, Calender Year 1909, 1911, s. 898). Batı medeniyetinin bir simgesi olarak addedilen dikiş makineleri Osmanlı toplumu tarafından benimsenen ve ev içi üretime katkısı olan teknolojik bir alettir. Bunun en önemli kanıtı Singer'in I. Dünya Savaşı'ndan hemen önce Osmanlı İmparatorluğu topraklarında 200 bayi veya acenteye sahip olması gösterilebilir. Singer'in bu konudaki başarısı Amerikan ticaretinin de imparatorlukta gücünü yansıtıyordu. Singer'in bu başarısıyla birlikte American Tobacco Company, Standart Oil Company ile Western Electric Company gibi Amerikan şirketleri de imparatorlukta geniş bir ticari faaliyet alanı bulabildiler (Kocabaşoğlu, 1989, s. 10 – 13).

⁶ Amerika'nın 19. ve 20. yüzyıllardaki dış ticaretiyle ilgili önemli bilgiler içeren bu kaynak grubu bundan sonra CRO US During the Year kısaltması ile verilecektir.

Yukarıda verilen bilgi ve açıklamalardan da anlaşılacağı üzere Singer Sewing Co. özelinde dikiş makinelerinin imparatorluk sathında geniş bir kullanım alanı bulduğu ve şirketin 1914'e kadar olan zaman diliminde önemli bir ticari etkinlik gösterebildiği anlaşılmaktadır. Ayrıca birçok ithal teknolojik ürüne karşı önyargılı davranan Osmanlı halkının hane içi üretimde kullanılan bu makineleri daha hızlı kabullendiği ve pratik amaçlarla günlük hayatında kullandığı ilgili kayıtlardan anlaşılmaktadır.

Sonuç

Osmanlı İmparatorluğu, 19. yüzyılda teknolojinin hızlı ve dinamik bir şekilde gelişmesine bağlı olarak özellikle Avrupa'dan teknoloji ithal etmiştir. Bu teknoloji ithalatı özellikle Sanayi Devrimi'nin önemli simgelerinden biri olan demir yolu ile başlamış ve imparatorluğun Anadolu coğrafyası 1850'lerden itibaren demir yolu imtiyazlarına sahne olmuştur. Demir yolu hatlarının uzandığı bölgeler Osmanlı ekonomisinin dünya ekonomisiyle olan ekonomik ilişkilerinin de bir simgesi idi. Çevre /periferi ekonomisinin temel özelliklerini gösteren imparatorluk Avrupa ekonomisiyle yoğun ilişkilere girmenin sonucu olarak Batı Anadolu'da önemli bir demir yolu hattına sahip olabildiği. Demir yolu teknolojisi Osmanlı'nın en erken ithal ettiği teknolojilerden biriydi ve bu teknoloji hem ekonomik hem de toplumsal gelişmeye ciddi bir ivme kazandırmıştır. Demir yollarıyla birlikte yine Sanayi Devrimi'nin önemli ürünlerinden olan buharlı gemiler de 1830'lardan itibaren imparatorlukta kullanılmaya başlanmıştır. Buharlı gemiler, Anadolu yarımadasında özellikle liman kentlerinde gelişme göstermiş ve başta başkent İstanbul olmak üzere İzmir ve Antalya gibi liman kentleri buharlı gemilerin uğrak yerleri arasında yer almıştır. Başkent İstanbul buharlı gemi ve vapurların hem kent içi ulaşımında hem de uluslararası deniz taşımacılığında görece erken tarihlerden itibaren kullanıldığı bir kent niteliğine sahip olmuştur. Kent içi ulaşımında Şirket-i Hayriye 1850'den itibaren faaliyetlere başlamış Messageries Maritimes gibi yabancı şirketler de İstanbul'un işesi başta olmak üzere kentin deniz trafiğinde önemli bir rol oynamıştır. İstanbul gibi İzmir de 19. yüzyılın ikinci yarısından sonra buharlı gemilerin liman ticaretinde etkin olduğu bir kentti; İzmir Doğu Akdeniz'in önemli bir limanı olmakla beraber Anadolu'nun da çıkış kapısıydı, bu durum liman ticaretinde ciddi bir artışa sebep olmuş ve buharlı gemiler bunda hatırı sayılır bir rol oynamıştır. 19. yüzyılda imparatorluğun teknolojik bir ivme kazandığı alanlardan biri de tarım makinelerinin kullanımında kendisini göstermiştir. Osmanlı Devleti, özellikle II. Abdülhamid'in hükümraniği döneminde tarımsal bir reforma girişmiş ve bu reform süreci Osmanlı tarımında her türlü az gelişmişliğe ve engellemelere rağmen birtakım olumlu sonuçlar vermiştir. Osmanlı gibi ekonomisi yüzyılın ikinci yarısında bile tarıma dayanan bir imparatorluğun tarımsal teknolojinin kullanımını artırması ve üretimde bir ivme kazandırması sosyoekonomik olarak imparatorluğu olumlu etkilemiştir. Demir yolu şirketleri, dışarıdan gelen göçmenler ve ticari tarım Osmanlı'nın tarımsal teknolojisinin gelişip modernleştirilmesinde önemli bir rol oynamıştır. Osmanlı halkı, tarım makinelerine karşı birtakım önyargılara sahipse de bu önyargılar onları bu tür makineleri kullanmaktan geri koymamıştır. Osmanlı tarım teknolojisinde özellikle 1880'lerden sonra modern orak, harman makineleri ile pulluk gibi yeni teknolojilerin kullanılıp yaygınlaştığı ve Batı Anadolu, Orta Anadolu ile Çukurova'nın bu alanda öncü olduğu görülmektedir. Osmanlı toplumsal yaşamına 19. yüzyılın ikinci yarısında giren bir diğer teknolojik ürün ise dikiş makineleridir. 1860 sonrası kullanımı yaygınlaşan bu makinenin en önemli üreticileri arasında İngiltere, Fransa, Almanya ve Amerika bulunmaktaydı. Her ne kadar Fransız, İngiliz ve Alman yapımı makineler bir dönem revaçta olsalar da Amerikan yapımı Singer dikiş makineleri kullanım kolaylığı, geniş bir bakım ve onarım ağı ve taksitli satış gibi alternatifler sayesinde dikiş makinelerinin üretim ve satışında öncü olmuştur. Hane içi ev üretimi için kullanılan dikiş makineleri Singer'in başarılı satış stratejisi doğrultusunda Anadolu köylüsünün evine girebilen nadir teknolojik ürünlerden biri olmuştur. Bu noktada belki de mekanik duvar saatlerinden sonra dikiş makinesi Osmanlı ailesinin evine giren ilk ürünlerden biriydi ve bu makinenin hem kullanım kolaylığı hem de uygun fiyat seçeneği 1914'e kadar yaygınlaşmasının temel sebepleri arasındaydı. Hem dikiş makineleri hem de diğer teknolojik ürünlere karşı Osmanlı toplumunun pratik amaçlar güttüğü ve bu anlamda teknoloji kullanımına yabancı olmadığı söylenebilir. Ayrıca devletin teknolojik ürünlerin kullanımı ve yaygınlaşması konusunda teşvik ve muafiyetler sağlaması Anadolu halkının belli bir teknolojik bilgi birikimine sahip olmasına sebep olmuştur.

Kaynakça

Arşivler

I. T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA).

BOA. BEO, 1742/130619. H. 24 Recep 1319; 1853/138927. H. 16 Safer 1320; 2070/155208. H. 20 Safer 1321; 2402/180166. H. 23 Cemaziyülahir 1322; 3043/228179. H. 16 Rebiyülevvel 1325; 3149/236127. H. 13 Şaban 1325.

BOA. DH. MKT, 2084/100. H. 09 Zilhicce 1315; 2301/102. H. 06 Şevval 1317; 2519/103. 21 Rebiyülahir 1319.

BOA. DVN. NMH, 8/21, H. 20 Safer 1273.

BOA. HR. SFR. 4, 401/52, M. 04 Aralık 1881.

BOA. HR. SFR. 3, 307/51, M. 20 Ekim 1885.

BOA. İ. HR, 136/7040, H. 13 Safer 1273.

BOA. İ MVL, 385/16828, H. 08 Rebiyülahir 1274.

BOA. Y.A. RES, 62/53, H. 29 Cemaziyelahir 1310.

BOA. Y. PRK. TNF, 5/73, H. 23 Şaban 1315.

Sürelî Yayınlar: Gazete ve Dergiler

La Turquie, 10 Février 1866/25 Ramazan 1282, S. 9.

La Turquie, 12 Février 1866/27 Ramazan 1282, S. 10.

Revue Commerciale du Levant Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Constantinople, 31 Ocak 1903.

Revue Commerciale du Levant Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Constantinople, 31 Ocak 1906.

Revue Commerciale du Levant Bulletin Mensuel de la Chambre de Commerce Française de Constantinople, 31 Temmuz 1906.

Ruzname-i Ceride-i Havadis, 23 Ramazan 1282/ 9 Şubat 1866, S. 341.

İstatistikler

İzmir Ticaret, Ziraat ve Sanayi Odası İhracat-İthalat İstatistiği. 1901. İzmir.

İzmir Ticaret, Ziraat ve Sanayi Odası İhracat-İthalat İstatistiği. 1906. İzmir.

Telif Eserler: Kitap ve Makaleler

Akyıldız, A. (2019). *Osmanlıda Ulaşımın modernleşmesi*. Timaş Yayınları.

Arıcanlı, Tosun. (2012). 19. yüzyılda Anadolu'da mülkiyet, toprak ve emek. Çağlar Keyder, Faruk Tabak (Ed). *Osmanlı'da toprak mülkiyeti ve ticari tarım (131 - 142)* içinde. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Baskıcı, M. M. (2003). Osmanlı tarımında makineleşme: 1870 – 1914. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 58 (1), 29 – 53.

Baskıcı, M. M. (2005). *1800 – 1914 yıllarında Anadolu'da iktisadi değişim*. Turhan Kitabevi.

Earle, E. M. (1924). *Turkey, the great powers and the Bagdad railway*. The Macmillan Company.

Emiroğlu, K. (2017). *Gündelik hayatımızın tarihi*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Fesch, P. (1999). *Abdülhamid'in son günlerinde İstanbul*. (E. Üyepazarcı, Çev.). Pera Yayıncılık.

Feyzioğlu, Sezer H. (2019). *Yakın çağ dünya tarihi*. Nobel Akademik Yayıncılık.

Freyer, H. (2018). *Sanayi çağı*. (B. Akarsu, H. Batuhan, Çev.). Doğu Batı Yayınları.

Gavriyel, A. (H.1327). *Anadolu Osmanlı demiryolu ve Bağdat demiryolu şirket-i Osmaniyesi idaresinin içyüzü*. Mahmud Bey Matbaası.

Güran, T. (1998). *19. yüzyıl Osmanlı tarımı üzerine araştırmalar*. Eren Yayıncılık.

Hobsbawn, E. J. (2017). *Sermaye çağı 1848 – 1875*. (M. S. Şener, Çev.). Dost Kitabevi.

- Issawi, C. (1980). *The Economic history of Turkey 1800 – 1914*. The University of Chicago Press.
- Jones, G. (2005). *Multinationals and global capitalism (from the nineteenth to the twenty – first Century)*. Oxford University Press.
- Karkar, Y. N. (1972). *Railway development in the Ottoman Empire 1856 – 1914*. Vontage Press.
- Kılıçaslan, M. E. (2015). Avusturya Lloyd vapur şirketi'nin İstanbul'un yolcu ve eşya taşımacılığındaki yeri. C. Yılmaz (Ed.), *Antik çağdan XXI. yüzyıla büyük İstanbul tarihi VI* (s. 480 - 490) içinde. İSAM Yayınları.
- Kocabaşoğlu, U. (1989). *Kendi belgeleriyle Anadolu'daki Amerika (19. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Amerikan misyoner okulları)*. Arba Yayınları.
- Kolay, A. (2019). *Anadolu'da işletmeye açılan ilk demir yolu, İzmir-Kasaba hattı ve uzantıları (1863-1897)*. TTK Yayınları.
- Kupferschmidt, U. M. (2004). The social history of the sewing machine in the Middle East. *Die Welt des Islams*, 44 (2), 195 – 213.
- Kurmuş, O. (2021). *Emperyalizmin Türkiye'ye girişi* (3. Baskı). Yordam Kitap.
- Kütükoğlu, M. S. (1995). Osmanlı buharlı gemi işletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi. E. İhsanoğlu, M. Kaçar (Ed.), *Çağını yakalayan Osmanlı! Osmanlı Devleti'nde modern haberleşme ve ulaştırma teknikleri* (s. 165 - 206) içinde. İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi Yayınları.
- Ortaylı, İ. (2006). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman nüfuzu* (9. Baskı). Alkım Yayınevi.
- Özyüksel, M. (1988). *Osmanlı – Alman ilişkilerinin gelişim sürecinde Anadolu ve Bağdat demiryolları*. Arba Yayınları.
- Özyüksel, M. (2000). *Hicaz demiryolu*. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Quataert, D. (1985). 19. Yy'da Osmanlı İmparatorluğu'nda demiryolları. *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi* 6, (s. 1630 – 1635) içinde. İletişim Yayınları.
- Quataert, D. (2008). *Anadolu'da Osmanlı reformu ve tarım 1876 – 1908*. (N. Özok Gündoğan & A. Z. Gündoğan, Çev.), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Uygun, S. (2015). Messageries Maritimes vapur şirketi'nin İstanbul'un yolcu ve eşya taşımacılığındaki yeri. C. Yılmaz (Ed.), *Antik çağ'dan XXI. yüzyıla büyük İstanbul tarihi VI* (s. 492 - 501) içinde. İSAM Yayınları.
- Vak'anüvis Ahmed Lütfi Efendi Tarihi I.* (1999). Haz. A. Hezarfen. Tarih Vakfı – Yapı Kredi Yayınları.
- Yılmaz, E. (2018). Anadolu demiryolları'nın Konya ekonomik ve sosyo – kültürel yapısına etkileri üzerine bir değerlendirme. A. Buluş, C. Arabacı, Ş. Özkan Nesimioğlu (Ed.), *Yeni İpek Yolu Dergisi özel sayısı Konya kitabı XVI (Konya ticaret tarihi)* (s. 19 - 36) içinde. KTO Karatay Üniversitesi Yayınları.
- Yılmaz, E. (2024). İzmir Limanı'na demiryollarıyla taşınan emtianın nicel bir analizi (1901 – 1908). *Osmanlı Mirası Araştırmaları Dergisi*, 11 (29), 115 – 139.

Konsolosluk ve Ticaret Raporları

I. İngiltere

Commercial Reports Received at The Foreign Office from Her Majesty's Consuls in 1865, Cumberbatch'ın 1864 İzmir Raporu, Londra, 1865.

Commercial Reports Received at The Foreign Office from Her Majesty's Consuls, During the Year 1868, Biliotti'nin 1868 Rodos Raporu, Londra, 1868.

Reports from Her Majesty's Consuls, on the Manufactures, Commerce of their Consular District içinde, Cumberbatch'ın 1871 İzmir Raporu, Londra, 1872.

Reports by Her Majesty's Consuls on British Trade Abroad. Part III. Londra, 1873.

Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce of their Consular District Part VI içinde, Cumberbatch'ın 1874 İzmir Raporu.

Parliamentary Papers, Diplomatic and Consular Reports Turkey. Report for the Years 1882 – 1885 on the Trade of Smyrna. Londra, 1886.

Parliamentary Papers, Diplomatic and Consular Reports Turkey. Report for the years 1894 on the Trade of Smyrna, Londra, 1895.

Report by Major Law on Railways in Asiatic Turkey. London: Harrison and Sons, 1896.

Parliamentary Papers, Diplomatic and Consular Reports Turkey. Report for the Year 1901 on the Trade and Commerce of the Consular District of Smyrna, Londra, 1902.

Parliamentary Papers, Diplomatic and Consular Reports Turkey. Report for the Years 1902 – 03 on the Trade and Commerce of the Consular District of Smyrna, Londra, 1904.

Parliamentary Papers, Diplomatic and Consular Reports Turkey. Report for the Year 1906 on the Trade of the Constantinople, Londra, 1907.

Parliamentary Papers, Diplomatic and Consular Reports Turkey. Report for the Year 1909 on the Trade of Smyrna, Londra, 1910.

II. Amerika Birleşik Devletleri

U.S Bureau of Commerce. Commercial Relations of the United States with Foreign Countries. During the Year 1899, Volume: I, Washington, 1900.

U.S Bureau of Commerce. Commercial Relations of the United States with Foreign Countries. During the Year 1901, Volume: I, Washington, 1902.

U.S Bureau of Commerce. Commercial Relations of the United States with Foreign Countries During the Year 1905, Washington, 1906.

U.S Bureau of Commerce. Commercial Relations of the United States with Foreign Countries During the Year 1908, Volume: II, Washington, 1909.

U.S Bureau of Commerce. Commercial Relations of the United States with Foreign Countries Calender Year 1909, Washington, 1911.

Araştırma ve Yayın Etiği Beyanı

Araştırmacı, verilerin toplanmasında, analiz edilmesi ve raporlaştırılmasında her türlü etik ilke ve kurala özen gösterdiğini beyan eder.

Yazarların Makaleye Katkı Oranları

Makale tek yazarlı olarak hazırlanmıştır.

Çıkar Beyanı

Yazarlar arasında herhangi bir çıkar çatışması bulunmamaktadır.

Ekler

Ek 1: La Turquie Gazetes'inin 10 Şubat 1866 tarihli ve 9 numaralı sayısındaki dikış makinesi reklamı.

NE PAS OUBLIER
LE SOLEIL.
Compagnie d'assurances contre l'incendie
A LONDRES.
Fondée en 1719.
(Agence de Constantinople.)
Cette Compagnie...
Les souscripteurs de cette Compagnie jouissent d'avantages particuliers...
Agent à Smyrne, M. H. ROSE.

COMPAGNIE D'ASSURANCES
"ROYAL"
Londres et Liverpool.
CAPITAL: 2.000.000 L. S.
Les souscripteurs de cette Compagnie jouissent d'avantages particuliers...
Agent à Smyrne, M. H. ROSE.

AUX AMBASSADEURS
Messieurs Doyen de Ch. et Th. ont l'honneur d'annoncer...
Agent à Smyrne, M. H. ROSE.

ONGUENT HOLLOWAY
Avec une Méthode.
Les presens chirurgiens des hôpitaux de l'Europe...
Agent à Smyrne, M. H. ROSE.

PILOLES HOLLOWAY
Des Coliques qui empêchent les malades.
Les enfants ont, plus que les autres personnes, à souffrir des coliques...
Agent à Smyrne, M. H. ROSE.

ROB LAFFECTEUR
Ses effets sur le système de la vie.
Le Rob affecteur de Rob Laffeteur...
Agent à Smyrne, M. H. ROSE.

AVIS.
La personne qui a donné certaines informations...
Constantinople le 10 Février 1866.

AVIS.
On vend aux enchères publiques par ordre du...
Le 27 janvier, à 8 heures 1866.

AVIS.
Le Conseil des mines préviend le public que l'indication de 500.000 onces de...
Le 27 janvier, à 8 heures 1866.

PAREGORINE DE L'INDE
Avec une Méthode.
Les familles, les voyageurs et les militaires...
Agent à Smyrne, M. H. ROSE.

CAPSULES RAQUIN
Avec une Méthode.
Les familles, les voyageurs et les militaires...
Agent à Smyrne, M. H. ROSE.

Vésicatoires d'Albeopoyres
Avec une Méthode.
Les familles, les voyageurs et les militaires...
Agent à Smyrne, M. H. ROSE.

PILOLES HOLLOWAY
Avec une Méthode.
Les familles, les voyageurs et les militaires...
Agent à Smyrne, M. H. ROSE.

PILOLES HOLLOWAY
Avec une Méthode.
Les familles, les voyageurs et les militaires...
Agent à Smyrne, M. H. ROSE.

PILOLES HOLLOWAY
Avec une Méthode.
Les familles, les voyageurs et les militaires...
Agent à Smyrne, M. H. ROSE.

ROB LAFFECTEUR
Ses effets sur le système de la vie.
Le Rob affecteur de Rob Laffeteur...
Agent à Smyrne, M. H. ROSE.

D. L. PELEZ
Médecin-Dentiste de Paris.
RUE CLAVANY, D. A PÉRA.
NE PLUS ARRACHER les dents, mais les conserver en préservant sans opération douloureuse et sanglante.
Grand Rue de Péra N° 485, aubas du Téké.

AU MAGASIN FRANÇAIS,
Grand Rue de Péra N° 485, aubas du Téké.
Grand assortiment de nouveautés...
Agent à Smyrne, M. H. ROSE.

Aux Vignes de France
29 Rue Asmail-Medjid Péra 29.
Grand choix de vieux vins...
Agent à Smyrne, M. H. ROSE.

LA MAISON CHICHMENNIEU
210 Grand Rue de Péra
Vent-être renommé pour la médecine...
Agent à Smyrne, M. H. ROSE.

D'AUG. COURVOISIER ET COMP.
Chromomètres, montres fines...
Agent à Smyrne, M. H. ROSE.

NOUVELLES MACHINES A COUDRE A NAVETTES
Garanties en son ouvrage...
Agent à Smyrne, M. H. ROSE.

INJECTION CAJET
Avec une Méthode.
Agent à Smyrne, M. H. ROSE.

CAPSULES GOMMEUSES
Avec une Méthode.
Agent à Smyrne, M. H. ROSE.

AVIS.
DIRECTION DE LA POSTE LOCALE.
La Direction de la Poste Locale...
Agent à Smyrne, M. H. ROSE.

Société Operaia Italiana.
La Société Operaia Italiana...
Agent à Smyrne, M. H. ROSE.

PILULES SOUVERAINES PURGATIVES
Avec une Méthode.
Agent à Smyrne, M. H. ROSE.

BIERE DIGESTIF
Avec une Méthode.
Agent à Smyrne, M. H. ROSE.

DRAGEES GELIACONTE
Avec une Méthode.
Agent à Smyrne, M. H. ROSE.

Kaynak: La Turquie, 10 Février 1866/25 Ramazan 1282, S. 9, s. 4.

Ek 2: İstanbul Limanı'nda Buharlı Vapurlar ile Yelkenliler

Kaynak: Süleyman. Uygun (2015). Messageries Maritimes Vapur Şirketi'nin İstanbul'un Yolcu ve Eşya Taşımacılığındaki Yeri. *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi*. Ed. Coşkun Yılmaz, İstanbul, VI, s. 498 – 499.

Ek 3: Bağdat Demir Yolu Hattı Güzergâhında Bulunan Bir Yolcu Vagonundan Bir Fotoğraf Karesi



Kaynak: <https://www.24saatgazetesi.com/osmanlida-bir-imtiyaz-oykusu-bagdat-demiryolu> (Erişim tarihi: 22/09/2024).