



Akdeniz İskeleleri ve İstanbul Arasında İngiltere Bandıralı Gemilerin Deniz Ticaretinin Analizi [1821-28]

The Analysis of the Sea Trade of the UK-Flagged Ships between the Mediterranean and Istanbul [1821-28]

Bahadır Emre Küçükkalay*¹⁵; Yakup Aydın**¹⁶

Öz

Bu makale XIX. yüzyılın başlarında Levant ve Akdeniz’de ticari faaliyetleri hacim ve hız kazanan İngiltere bandıralı gemilerin Akdeniz iskelelerinden İstanbul’a ve İstanbul’dan Akdeniz iskelelerine doğru ticari seferlerini ve taşıdıkları malları analiz etmek amacıyla kaleme alınmıştır. İkincil nitelikli bir başka amaç, hacimli bir arşiv defterinin verilerini araştırmacıların kullanımına sunarak onlara düzenlenmiş bir veri seti temin etmektir. Çalışmanın temel sorusu, İstanbul-Akdeniz karşılıklı ticaretinde İngiliz bandıralı gemilerin seferleri ve bu seferlerde taşıdıkları mallar nelerdi şeklinde formüle edilebilir. Söz konusu amaca ulaşmak ve soruyu çözmek için Cumhurbaşkanlığı Osmanlı arşivinde bulunan BOA. DVN. DVE. d. 037/3 (Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi, Divan-ı Hümayun, Düveli Ecnebiyye Defteri) kodlu 95 sayfalık bir izni sefine defterinde yer alan 409 adet geminin seferleri ve bu seferlerde taşıdıkları malların neler olduğu ve bu malların miktarları tespit edilerek yorumlanmıştır. Çalışmadan elde edilmesi umulan muhtemel sonuç, İngiliz bandırası taşıyan gemilerin İstanbul merkezli olarak beş sefer türünde taşımacılık yaptığı, İstanbul’dan aldıkları malların genellikle ham maddeler olduğu, İstanbul’a getirdikleri malların ise kısmen mamul mallardan ve Osmanlı’da üretimi az olan mallardan meydana geldiğidir. Çalışmadan elde sonuçların zaman ve bölge sınırlılığı nedeniyle bir örneklem olduğu ve genelleme yapmaya imkân tanımadığını belirtmek gerekir.

Anahtar Kelimeler: İngiltere ticareti, İstanbul ticareti, Akdeniz ticareti, Deniz ticareti, deniz taşımacılığı

Abstract

This article analyzes the commercial voyages and goods carried by British-flagged ships from Mediterranean ports to Istanbul and from Istanbul to Mediterranean ports, whose commercial activities in the Levant and the Mediterranean gained volume and momentum in the early 19th century. Another secondary purpose is to provide researchers with an organized data set from a voluminous archival source. The fundamental question of the study can be formulated as to what the voyages of the British-flagged ships on the Istanbul-Mediterranean mutual route looked like and what goods they carried on these voyages. To achieve this goal and solve the question, the voyages of 409 ships navigating between Istanbul and Mediterranean ports and the assortment and quantities of the goods they carried were studied and interpreted. The original data on these voyages and the articles of trade carried in these voyages were included in the archival book of Sefine defteri, classified as BOA. DVN. DVE. d. 37/3 and preserved in the Presidential Ottoman Archive of Istanbul. The probable result of the study is that British ships based in Istanbul carried out transportation on five types of voyages. The goods they received from Istanbul usually consisted of raw materials. In contrast, the goods they brought to Istanbul consisted partly of finished goods and those needed within the Ottoman Empire. It should be noted that the results obtained from the study, due to time and region limitations, do not allow making generalizations and thus should be regarded as a sample.

Keywords: England trade, Istanbul trade, Mediterranean trade, sea trade, sea transportation.

* Sorumlu yazar / Corresponding author & Süleyman Demirel Üniversitesi  be.kucukkalay@gmail.com

** Eskişehir Osmangazi Üniversitesi  yakup.aydin@ogu.edu.tr

Araştırma Makalesi / Research Article & Benzerlik / Similarity: 5

Başvuru / Submitted: 4 Şubat 2025 & Kabul / Accepted: 11 Mayıs 2025

Atıf / Citation: Küçükkalay, E. B; Aydın, Y. “Akdeniz İskeleleri ve İstanbul Arasında İngiltere Bandıralı Gemilerin Deniz Ticaretinin Analizi [1821-28]”, *Osmanlı Medeniyeti Araştırmaları Dergisi*, 26 (2025): 293-324.



Giriş

Britanya dâhilinde yaşanan siyasi, içtimai meselelerinden dolayı İngilizlerin Levant'a yönelik ilgisi ancak XV. yüzyıldan sonra olmuştur. Nitekim 1066 yılında William (Fatih), Britanya'da birliği tesis ettikten sonra kendisine bağlı kalanlara hizmetleri karşılığında toprak dağıtmış, sayım (*domesday book*) yaptırmış ve kiliselerde düzenlemelere gitmiştir. 1215'e gelindiğinde yerel güçlerin merkeze olan baskısı ile kral John'un egemenliğini kısıtlayan ve bu nedenle İngiltere'nin ilk anayasa metni olarak kabul edilen Magna Carta Libertatum imzalanmış ve kralın karşısında konumlanan ve onun gücünü dengelemek amacıyla soylulardan kurulan İngiliz parlamentosunun ilk şekli de oluşturulmuştur.¹

1200-1500 dönemi İngiltere için siyasi ve iktisadi yönden dalgalanmalı seyretmiştir. Dönemin başlarında tarımı, ticareti ve parasal sistemi kapsayan bir dizi gelişme olmasına rağmen² XIV. yüzyılın ilk yarısında yaşanan köylü isyanları, 1347-50 veba salgını ve Yüz Yıl Savaşları (1350-1450) ile soyluların kendi aralarında yürüttükleri İki Gül Savaşı (1455-87) yaşanan bu gelişmeleri tersine çevirmiştir.

İngiltere ekonomisi 1400'lerin sonuna doğru yeniden toparlanmaya başlamıştı. XVI. yüzyılın ilk yarısında nüfus artışı ve kentleşme ve çitleme (*enclosure*) ile toprakların özel mülkiyet süreci hızlanırken bunlara bağlı olarak tarımsal ürünlerde kârlılık artışa geçmiştir. Bu yıllarda İngiltere dış ticaret imkânlarının da farkına varmıştır. İplik, yün, kömür, odun kömürüne ek olarak demir, kalay, çinko ve bakır üretiminde artışlar gerçekleşmiştir. Örneğin 1500'lerin başında 200.000 ton olan kömür üretimi, 1700 yılına gelindiğinde 3 milyon tona ulaşmıştır.³

1500'lü yıllardaki bir gelişme Reform ve Rönesans ile merkantilist doktrinin kabul görmesi şeklinde kendini göstermiştir. Reform hareketi ile ticaret, kâr ve zenginlik peşinde koşmak, günahlı faaliyetler olmaktan kurtulmakta, Rönesans ile de Avrupa insanının yaşam koşullarında dönüşümler meydana gelmekteydi. Merkantilist düşünce, dış ticaret fazlası yaratarak bir ülke zenginliğinin artırılabilceği iddiası ile ticaret politikalarını belirlemekteydi.⁴ Avrupa kıtasında bu dönüşümler gerçekleşirken İngiltere de ekonomisi için gerekli olan ham maddelere ihtiyaç duymaktaydı.⁵ Bu ham maddelerin

¹ Jeremy Black, *Kısa İngiltere Tarihi*, Çev. Ekin Duru, (İstanbul: Say Yayınları, 2015), 48-58.

² Raymond De Roover, "On Üçüncü Yüzyıl Ticaret Devrimi", *Tarih Risaleleri*, Der. Mustafa Özel, (İstanbul: İz Yayınları, 1995): 111-117.

³ A. Mesud Küçükkalay, *Dünya İktisat Tarihi*, 2. Baskı, (İstanbul: Beta Yayıncılık 2014), 188-209 ve 352-354. İngiltere'nin XV. ve XVI. yüzyıllardaki ekonomik gelişmesi konusunda ayrıca bkz.: Christine Rider, *An Introduction to Economic History*, (USA: South Western College Publishing, 1995), 139-177.

⁴ A. Mesud Küçükkalay, "Merkantilizm", *Sosyal Bilimler Ansiklopedisi*, C. 3, Ed. Yekta Saraç, Ankara: Tübitak Yayınları, 2021): 66-68.

⁵ Jacop M. Price, "What did Merchants Do? Reflections on British Overseas Trade, 1660-1790", *The Journal of Economic History* 49/2, (1989): 269-270.

arasında İngiltere'nin dış ticaret avantajı yaratabilmesi için ucuza temin etmesi gereken Uzak Doğu'nun ilaç ve baharatları da bulunmaktaydı.⁶

Bu gelişmeler XVI. yüzyılda İngiltere'nin dikkatini Levant, Asya ve Doğu Hint Adaları'na çevirmesine neden olmuştur. İfade edilen bu bölgelerde 1300-1500 arasında Venedik ve Cenova gibi İtalyan kent devletlerinin egemenliği bulunmakta ve bu devletler doğu ile batı arasındaki ticari faaliyetlere aracılık ederek önemli kazançlar elde etmekteydi. Bu kentler Avrupa'nın ve İngiltere'nin ihtiyaç duyduğu malları temin ederken siyasal gelişmelere bağlı olarak bu malların miktarlarında da dalgalanmalara neden olabilmekteydiler.

İngiltere'nin yaşadığı bu gelişmeler ülkeyi, Akdeniz, Levant ve Karadeniz üzerinde yeni rotalar bulmaya ve kendi siyasi ve ekonomik amaçları doğrultusunda kullanabileceği yeni bölgeler oluşturmaya itmekteydi. 1580'den kısa bir süre sonra deniz yoluyla doğrudan Levant'a giden ilk İngiliz tüccarlar, aslında Levant'ın ürünleriyle pek ilgilenmemekteydi. İngiliz tüccarların bu bölgelere olan ilgileri daha önceden kara yoluyla giden İngiliz kumaşlarını doğu pazarlarına arz etmek ve İngiltere ekonomisinin ihtiyaç duyduğu ilaç, biber, baharat ve boya maddeleri gibi malların Avrupa'ya ithalatından pay alma amaçlarından kaynaklanmaktaydı. İngiltere'nin yüzünü Ümit Burnu üzerinden Doğu Hint Adaları'na çevirmesi ve ilk ticaret gemilerinin 1603 yılında bu yoldan İngiltere'ye geri dönmeleri nedeniyle Levant rotası bir transit ticaret yolu olarak önemini kısmen yitirdi. İngiliz Levant ticaretinin toplam değeri düştü ve XIX. yüzyılda tamamen yeni koşullar ortaya çıkana kadar gerçek bir iyileşme de gösteremedi.⁷

1558'de Elizabeth'in tahta geçişinden sonra İngiliz ekonomisinde bazı gelişmeler gerçekleşti. 1579 yılında Doğu Kumpanyası, 1581'de Moskova Kumpanyası, 1599'da Doğu Hint Kumpanyası ve 1670'de Hudson Körfezi Kumpanyası, dış ticaret avantajı yaratmak amacıyla kuruldu. Moskova Şirketi'nin Rusya ile yaptığı ticaret hızla gelişmekte ve İngilizlere büyük kârlar temin etmekteydi. Maceracı Tüccarlar ise Hollanda ve Almanya'daki ticari faaliyetlerini artırmaktaydı.

Bu organizasyonlar ile İngilizler, Doğu Akdeniz ticaretinde baskın olan Fransa ve Venedik'e karşı güçlü bir rekabete girdi. İngiliz korsanları, Cezayir korsanlarıyla işbirliği yaparak tüccar filolarına baskınlar gerçekleştirirken İngiliz tüccarlar Osmanlı pazarına düşük fiyatlarla kaliteliyünlüler getirmekteydi. İngiltere'den ithal edilen kalay ve çeliğin de Osmanlı silah endüstrisi için hayati önemi bulunmaktaydı. Osmanlı pazarını İngiliz Levant şirketi ele geçirirken Venediklilerin ticareti gerilemeye başlamış ve 1630'a gelindiğinde Fransızların ticareti de yarı yarıya azalma göstermiştir. İstanbul, İzmir, Halep ve İskenderiye'de İngiliz konsoloslukları açıldı. Londra'da birçok kişi

⁶ Mübahat Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1833)*, (Ankara: Türk Kültürü Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1974), 10; Mehmet Genç, "XVIII. Yüzyılda Türkiye'den Fransa'ya Yapılan Pamuklu İhracatı ile İlgili Bir Araştırma Hakkında Düşünceler", *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi I*, 10. Baskı, (İstanbul: Ötüken Yayınları 2013), 262.

⁷ Ralph Davis, "English Imports from the Middle East, 1580-1780", *Studies in the Economic History of the Middle East from the Rise of Islam to the Present Day*, Ed. M. A. Cook, (London: Roudledge Press, 1970): 194-195.

Doğu Akdeniz Osmanlı ticaretini daha önemli gördüğünden, 1591'den sonra İngilizlerin Hint Okyanusu'nda yayılma girişimleri, Levant Şirketi'nin faaliyetlerinin ikinci plana düşmesine neden olmadı. 1596 gibi geç bir tarihte bile İngilizler baharatı Mısır ve Suriye'de almaktaydı.⁸

1591'de Turkey Company ve Venice Company'nin birleşmesi ile kurulan Levant Company, İngiltere'nin Hollanda ile birlikte Hint Okyanusu, Hindistan, Basra Körfezi ve Endonezya'da Portekiz'in yerini alarak denizaşırı imparatorlukları kurmadan önce Doğu ticaretinde kayda geçen önemli ve başarılı ilk girişimiydi. Ancak 1600 yılında kurulan İngiliz Doğu Hindistan Şirketi rakiplerini geride bırakmayı başardı. Vatikan'ın uyarılarını dikkate almaksızın çelik, kalay, barut gibi stratejik maddeleri serbestçe göndermekteydi. Nitekim 1588 yılında Osmanlı'dan hareket eden beş İngiliz gemisinin taşıdığı mallar arasında baharat, İran ipeği, Türk pamukluları, Çin porseleni, pamuk, zeytinyağı ve kuru üzüm bulunmaktaydı.⁹

Yapılan girişimler ile İngiltere ekonomisindeki gelişme XVI ve XVII. yüzyıllardaki dış ticaret rakamlarına da yansımaktaydı. 1699-1701 ve 1772-74 yılları arasında İngiltere'nin ihracatı %132'lik bir artış göstermekteydi. Ancak bu dönemde nüfustaki artış sadece %33 dolaylarında gerçekleşmekteydi.¹⁰ 1699-1701 yıllarında İngiltere'nin Avrupa'ya, Türkiye'ye, Kuzey Afrika'ya, Batı Afrika'ya, Amerika'ya ve doğu ülkelere gerçekleştirdiği manifaktür, gıda ve ham madde olarak yaptığı ithalat toplamı 5.949.000 sterline ulaşmaktaydı. 1722-24 arasında ithalat 1.748.000 sterlin, 1752-54'de 2.200.000 sterlin, 1772-74 yıllarında ise 2.834.000 sterline yükselmiştir. 1699-1701 yıllarında ihracatın toplam tutarı 4.433.000 sterlin dolaylarındaydı. Bu ticarete yine aynı bölgelerden yapılan toplam 1.986.000 sterlinlik re-export dâhil edildiğinde İngiltere'nin söz konusu yıllardaki dış ticareti 6.419.000 milyon sterline ulaşmaktaydı.¹¹

XVII. yüzyılın sonlarında ve XVIII. yüzyılın başlarında harekete geçen bir ivme ile Levant bölgesinde İngiltere'nin ticari faaliyetleri artış göstermesine rağmen önemli bir ticari potansiyele sahip olan¹² ve Osmanlı döneminde ekonomik avantajları artan¹³ Karadeniz ticareti için aynı şeyi söylemek mümkün değildi. Zira Karadeniz'e

⁸ Halil İnalçık, *Klasik Çağ (1300-1600)*, 2. Baskı, Çev. Ruşen Sezer, (İstanbul: YKY. Yayınları, 2003, 144.

⁹ Halil İnalçık, "Osmanlı'nın Avrupa İle Barışıklığı: Kapitülasyonlar ve Ticaret", *Doğu Batı Dergisi*, 24, (2003): 79-80.

¹⁰ Price, 269-270.

¹¹ Ralph Davis, "English Foreign Trade, 1660-1700, *The Economic History Review*, New Series, Vol. 7, No. 2, (1954): 151 ve Ralph Davis, "English Foreign Trade, 1700-1774", *The Economic History Review*, New Series, 15/2, (1962): 292'deki tablodan derlenmiştir.

¹² Halil İnalçık, "The Question of the Closing of the Black Sea Under the Ottomans", *Archeion Pontou*, 35, (1979): 74-110.

¹³ Yücel Öztürk, "XIII. Ve XVII. Yüzyıllarda Karadeniz Ticareti", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, 97, (1995): 114-135; Ensar Köse, "Kefe Limanı ve Karadeniz Ticareti (XVIII. Yüzyılın İlk Yarı)", *Ordu Üniv. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 5/12, (2015): 24-56.

İngilizlerin girme çabaları daha geç tarihlerde gerçekleşmiştir.¹⁴ Bu çabalar ekonomik kaygılardan ziyade siyasi kaygılar tarafından belirlenmiş gibidir. İngiltere'nin bu çabalarını tetikleyen bir başka neden ise Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan sonra Rusya ile yakınlaşan ve bölgede güç kazanan Fransa'nın bu etkinliğine İngiltere'nin cevap verme isteği olmuştur. Nitekim XVIII. yüzyıl boyunca Kırım'da konsoloslukları bulunan Fransızlar, Rusların 1783'de Kırım'ı ilhakından sonra bölgeyle daha fazla ilgilenmişler, Karadeniz kıyılarıyla ilgili ayrıntılı keşifler gerçekleştirmişler ve 1787 yılında Rusya ile imzalanan ticaret antlaşmasıyla İngiltere'nin yerini alarak Rusya'nın en imtiyazlı ticari ortağı durumuna gelmişlerdir. Fransız müteşebbisler ve tüccarlar da, 1780'lerle birlikte Karadeniz'in kuzeyindeki liman kentlerine yerleşerek nüfuzlarını genişletme yoluna gitmişlerdir. Bunlara ek olarak İngiltere'nin Karadeniz'e artan ilgisinin, şark meselesinin bir parçası olarak ve Osmanlı'nın siyasi bütünlüğünü koruma çabaları çerçevesinde ele alındığını söylemek de mümkündür.¹⁵

Bu gelişmeler ile XIX. yüzyıla gelindiğinde İngiltere'nin Levant ve Osmanlı topraklarındaki ticari faaliyetleri artış göstermeye başlamıştır. 1798 yılında İngiltere'nin ithalat değeri 56,5 milyon sterlin, ihracatı 32,2 milyon sterlin ve re-export kazancı ise 11,4 milyon sterline ulaşmaktaydı. Bu rakamlar 1815'e geldiğinde sırasıyla, 69,9 milyon, 51,6 milyon ve 16,7 milyonu bulacak, 1839'da ise 91,8 milyon, 52,2 ve 10,2 milyon sterline ulaşacaktı.¹⁶ İngiltere'nin Levant'ta, ama özellikle Mısır bölgesindeki ticaretinin Fransa'nın aleyhine olarak bu artışında, Napolyon'un Mısır'ı işgal etmesine duyulan kızgınlığın ve Fransız mallarına uygulanan yüksek verginin de rolü bulunmuş olmalıydı.

Bu makale, XIX. yüzyılın başlarına gelindiğinde Levant'ta ve Akdeniz'de ticari faaliyetleri hız ve hacim kazanarak Karadeniz'de de ticaret yapma hakkı kazanan İngiltere'nin ticari faaliyetlerine odaklanmaktadır. Çalışmanın amacı, 1821-28 arasında İngiltere'nin İstanbul-Levant ve Levant-İstanbul rotalarında yürüttüğü ticaretin yapısının (İngiliz ticaret gemilerinin seyrü seferleri ve ticari malları) ne olduğu konusunda örneklem niteliğinde bir çözümleme yapmak ve elde edilen verileri araştırmacılara sunmaktır. Çalışmanın ana sorusu, 1821-28 döneminde İngiliz bandırası taşıyan gemilerin ticari

¹⁴ İstanbul'un 1453'de fethi ile birlikte boğazları, II. Beyazıt devrinde Kili ve Akkırman'ın alınması ile birlikte bütün Karadeniz kıyılarını kontrolü altına alan Osmanlı Devleti Karadeniz'e geçişi yabancılar için imkânsız hale getirmiştir. XVI. yüzyılın sonlarında dış ticarete tamamen kapanan Karadeniz, siyasi, idari ve ticari bakımdan bir iç deniz haline gelmiş ve bu durumunu XVII. yüzyıl boyunca devam ettirmiştir. XVIII. yüzyılın başlarında, Osmanlıların ticari amaçlarla dahi yabancı bir devletin Karadeniz'e girmesi konusundaki düşünceleri tavizsizdir. 1774 yılına gelindiğinde Küçük Kaynarca Antlaşması'nın 11. maddesi gereğince Rusya Karadeniz'de ticaret yapabilmek için önemli haklar elde ederken 1802 yılında Fransa, hemen sonrasında İngiltere ve daha sonra diğer devletler de bu hakkı elde etti. İdris Bostan, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-87)", *Belleten*, 59/225, (1995): 353, 357-360.

¹⁵ Numan Elibol, "Karadeniz Ticaretinde İngiliz Bandıralı Gemiler, 1802-33", *Süleyman Demirel Üniversitesi İİBF. Dergisi*, 20/2, (2015): 74'den: T. J. Hope, "Britain and the Black Sea Trade in the Late Eighteenth Century", *Revue Roumaine d'Etudes Internationales*, 24/2: 159-161 ve 162.

¹⁶ Albert H. Imlah, "Real Values in British Foreign Trade, 1798-1853", *The Journal of Economic History*, 8/2, (1948): 148 ve 150.

faaliyetlerinin ritmi ve taşıdıkları ticari malların niteliği (mal çeşitleri ve miktarları) nasıldı şeklinde formüle edilebilir. Çalışmanın sınırlılıklarının söz konusu dönem olarak belirlenmesi, İngiltere'nin Akdeniz, Karadeniz, Boğazlar ve Levant bölgelerinde ticari faaliyetlerinin artması nedeniyledir.

Belirtilen amaca ulaşmak ve soruyu çözümlmek için BOA. DVN. DVE. D. 037/3 numaralı (*Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi, Divan-ı Hümayun, Düveli Ecnebiye Defteri*) 95 sayfalık bir defterdeki İngiliz bandıralı gemiler analiz edilmiştir. Defterdeki ham veriler önce transkripsiyon edilerek büyük bir ana tablo hazırlanmıştır. Ancak bu tablo hacim itibarıyla büyük olduğu için bu çalışmaya ek olarak koyulmamıştır. Bu ana tablodaki bilgiler, makale içindeki analizlerde yararlanmak üzere kullanılacak tablolara aktarılan verilerin derlenmesi için oluşturulmuştur. Bu ana tablodan ikincil düzeyde olmak üzere çalışmanın ekinde Ek 1 ve Ek 2 olarak verilen ve yine aynı amaçla kullanılacak olan tablolar düzenlenmiştir.

Çalışma iki ana başlık altında kaleme alınmıştır. İlk başlıkta İngiltere ve Osmanlı ticaretinin tarihi seyri verilmiş, ikinci ana başlıkta ise İngiltere bandırası taşıyan ve İstanbul merkezli olarak ticari faaliyette bulunan ticaret gemilerinin seyrü seferleri ile taşıdıkları malların neler olduğu ve miktarları tespit edilmiştir. Bu inceleme yapılırken her bir mal 8 ana grup altında toplanmış, miktar ve ölçüleri farklı olsa da yan yana yazılarak gösterilmiştir.

Sonuç bölümünde çalışmadan elde edilen bulgular muhtemel nedenleri de tartışılarak verilmiştir. Her ne kadar çalışmadan birtakım sonuçlar elde edilse de İngiltere-Osmanlı ticareti bağlamında bir genelleme yapmak için verilerin yeterli olmadığını ve ancak bu ticaretin bazı hususlarına ışık tuttuğunu belirtmek gerekmektedir.

1. XIX. Yüzyılın Ortalarına Kadar Osmanlı-İngiliz Ekonomik İlişkileri

Osmanlı Devleti Akdeniz'e ulaştığında Venedik ve Cenova'nın egemenliği ile karşılaşmıştı. Venedik, bu egemenliğin baskın tarafıydı. Bu yüzden Osmanlılar Akdeniz, Ege ve boğazlar üzerinde ekonomik ilişkileri için ilk temasları Venedik ile gerçekleştirmiştir.¹⁷ Ancak XV. yüzyıla gelindiğinde bu temas yerini rekabetten kaynaklanan ekonomik çekişmeye bırakmış, bu rekabet şiddetlenerek sürmüş ve Akdeniz havzasında ticaretin canlandığı XVI. yüzyıl boyunca bu iki devlet için savaş kaçınılmaz bir hal almıştır.

Akdeniz'de bu gelişmeler yaşanırken XVI. yüzyılda Avrupa bazı değişikliklere sahne olmakta ve Avrupa ekonomisinin ağırlığı güneyden kuzeybatıya doğru kaymaktaydı. XVI. yüzyılın ikinci yarısında Fransa, Hollanda ve İngiltere bandıralı gemiler Doğu Akdeniz'de boy göstermeye başlarken yükselen bu yeni güçler Venedik, Ragusa ve diğer İtalyan kent devletlerinin etki alanlarını Adriyatik Denizi ile sınırlamaya başlamışlardır.¹⁸ Ancak Akdeniz'de egemenlikleri kırılan bu şehir devletlerinin yerini

¹⁷ Osmanlı-Venedik ticari ilişkileri konusunda geniş bilgi için bkz.: Eric Dursteler, "Commerce and Coexistence: Veneto-Ottoman Trade in the Early Modern Era", *Turcica*, 34, (2002): 105-133.

¹⁸ Şevket Pamuk, *100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*, 4. Baskı, (İstanbul: Gerçek Yayınevi, 1997), 70.

Osmanlılar almaya ve yavaş yavaş Akdeniz, Boğazlar ve Karadeniz’de egemenlik kurmaya başlamışlardır.¹⁹ Böylece Ortadoğu’nun ticaret yolları Anadolu’ya kaymakta, Bursa, Tokat, Amasya, Alanya gibi büyük ticaret merkezleri belirginleşmekte ve doğu-batı rotasında ticareti yapılan mallar Osmanlı Devleti’nin kontrolüne girmekte²⁰ ve Osmanlılar ile Batılı devletlerin ekonomik ilişkileri başlamış bulunuyordu. Ancak İngiltere henüz bu ilişkiler içinde yer almıyordu.

İngiltere’de konjonktür, Türklerle ilgilenmek için uygun değildi. Yüz Yıl Savaşları ve iç karışıklıklar, âdeta Türklerin varlığının bile unutulmasına neden olmaktaydı. Öyle ki, 1453’te İstanbul alındığı zaman, İngiliz vakayinamelerinde bu önemli olay kaydedilmeden geçilmişti. Türkler ise Avrupa halkına *Frenk* adını vererek, hangisinin Fransız, hangisinin İngiliz olduğunun önem taşımadığına dikkat çekmekte ve XVI. yüzyıla kadar Türk kroniklerinde İngilizlerden ve İngiltere’den bahseden herhangi bir kayıt bulunmamaktaydı.²¹

Osmanlılar ile İngilizlerin birbirlerini ilk tanımaları 1396 yılındaki Niğbolu muharebesiyle başlamıştı. Türkleri Balkan Yarımadası’ndan çıkarmak için Macar kralı Sigismund’un kumandasında bin kişilik bir İngiliz kuvveti bulunmaktaydı. Bu ilk temastan sonra XVI. yüzyıl başlarında papanın gayretiyle toplanan Midilli seferi gibi geçici temaslar dışarıda tutulursa İngiliz-Osmanlı ilişkilerinin gelişmesi XVI. yüzyılın son yarısına tesadüf etmektedir.²²

İngiltere’nin Osmanlı Devleti ile ilk ekonomik teması, doğu yönünde bir ticaret rotası bulma çabaları ile 1580’lerde başlamaktaydı. Ancak bunun öncesinde de İngilizler Venedik, Cenova ve Floransa aracılığı ile Osmanlı mallarını almaktaydılar. Bu nedenle Zenta, Livorno ve Messina gibi limanlar önem kazanmaktaydı. İngilizler Pisa’da bir ticarethane açarak Girit ve Sakız gibi yerlerde ticari faaliyette bulunmuşlar ve Mısır’dan İstanbul’a gelen mallara ilgi duymuşlardır. 1513 yılında, Baptista Justiniano adında bir Ceneviz İngilizler adına Sakız’da konsolosluk yapmaya başlamış, 1530’da ise İngilizler bu işi kendileri yürüterek bölgedeki ve bölgenin ticaretindeki faaliyetlerini arttırmışlardır. 1553 yılına gelindiğinde ise Antony Jenkinson aracılığı ile İngiltere ve Osmanlı Devleti arasındaki ilk temas kurulmuştur.²³

1553 yılı sonlarında I. Süleyman Nahcivan seferi için Halep’te iken İngiliz tüccar Antony Jenkinson kendisine, vergi ödemeksizin Osmanlı limanlarında ticaret yapma imtiyazı veren bir izin almayı başarmış; ancak aynı yıllarda Rus çarından elde ettiği daha büyük garantiler dolayısıyla ticari faaliyetlerini Rusya üzerinden gerçekleştirmiş

¹⁹ Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1833)*, 6-8.

²⁰ Ali İhsan Bağış, *Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler*, Turhan Kitabevi, Ankara: 1983, 1.

²¹ Akdes Nimet Kurat, *Türk-İngiliz Münasebetlerinin Başlangıcı ve Gelişmesi (1553-1610)*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara: 1953, 7. 1580 sonrasındaki İngiliz-Osmanlı ekonomik ilişkilerini yansıtan orijinal arşiv belgeleri bu kaynakta ayrıntılarıyla verilmektedir.

²² İsmail Hakkı Uzunçarşılı, “On Dokuzuncu Asır Başlarına Kadar Türk-İngiliz Münasebatına Dair Vesikalar”, *Belleten*, 13/51, (1949): 573.

²³ Orhan Burian, “Türk-İngiliz Münasebetinin İlk Yılları”, *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 9/1-2, (1951): 3-5.

ve verilen imtiyazı kullanmamıştır. XVI. yüzyılın sonlarında Fransa ile yaşanan din savaşları ve Hollanda-İspanya, Osmanlı-İspanya ve İspanya-Portekiz savaşlarından dolayı Avrupa devletleri Akdeniz'deki iktisadi etkinliklerini kaybetmişlerdi. Bu fırsatı değerlendirmek isteyen iki İngiliz tüccarı Edward Osborne ve Richard Staper Osmanlı'daki ticaret potansiyelini araştırmak üzere temsilcileri William Harborne'ı Ekim 1578'de İstanbul'a göndermişlerdir. Harborne, III. Murat ile görüşerek 1580 yılında bir ahitname almayı başararak İngiliz tüccarların da Fransız ve Venediklilere daha önceden verilen imtiyazlardan aynı derecede yararlanmalarını sağlamıştır.²⁴

H. İnalıcık İngiltere'ye verilen kapitülasyonların tam da İngiltere'nin Rusya, Kafkaslar ve İran üzerinden Basra Körfezi'ne uzanan bir ticaret yolu açma teşebbüslerini yenilediği bir zamana denk geldiğine dikkat çekmektedir.²⁵ İlk temastan sonra, İngiltere'nin dikkatini Amerika, Uzak Doğu ve okyanuslara kaydırması nedeniyle ilişkiler durağan ilerlemiş, zaman zaman da gerilemiştir. Bu dalgalanmanın bir başka nedeni de siyasal ilişkilerdeki dönüşümün ekonomik ilişkileri belirleme kapasitesiydi. Durağan geçen bu ilişki, XVIII. yüzyıla gelindiğinde yeniden hareketlenmeye başlamıştır.

Osmanlılar, devletlerini kurduktan itibaren kendi dünya görüşlerine de uygun olan bir ticaret sistemini kurmuşlar ve bunu geliştirmişlerdi.²⁶ Kurdukları bu ticari yapının dış ticaret ile ilgili kısmında, devletin kuruluşundan önce de uygulama alanı bulan kapitülasyonlar önemli bir yer tutmaktaydı. Bu politikanın arkasında ise siyasi, mali ve iktisadi amaçların bulunduğu açıktır.²⁷ Özellikle XVI. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Avrupa'da ve Akdeniz'de en büyük rakibi İspanya olarak gözükmekteydi. Bu dönemde Osmanlılar politikalarını İspanyollara, Habsburglara ve Katoliklere karşı İngilizleri ve İngiliz ticaretini destekleyerek şekillendirme amacı taşımaktaydı.²⁸

²⁴ Azmi Özcan, "Osmanlı-İngiltere Münasebetleri", *DİB. İslam Ansiklopedisi*, 22, (İstanbul: 2000): 302-303.

²⁵ Halil İnalıcık, "Osmanlı İktisat Zihniyeti ve Osmanlı Ekonomisi", *Tarih Risaleleri*, Der. Mustafa Özel, (İstanbul: İz Yayınları, 1995): 48.

²⁶ XVI ve XVII. Yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'nun ticari yapısı hakkında genel bir değerlendirme için bkz.: Numan Elibol, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti*, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara: 1996.

²⁷ Kapitülasyonların tarihi gelişimi, arkasında yatan tarihsel ve ekonomik dinamikler ve verilme süreçleri hakkında geniş bilgi için ayrıca bkz.: Halil İnalıcık, "Osmanlı'nın Avrupa İle Barışıklığı: Kapitülasyonlar ve Ticaret", *Doğu Batı Dergisi*, 24, (2003): 55-83; Halil İnalıcık, "İmtiyazat", C. 22, (İstanbul: *DİB. İslam Ansiklopedisi*, 22, (İstanbul 2000): 245-252. Mustafa Fayda, "Ahidname", *DİB. İslam Ansiklopedisi*, 1, (İstanbul 1988): 353-354; Halil İnalıcık, "Osmanlı İmparatorluğu", Çev. Vahdettin Engin, *Türklük Dünyası Araştırmaları*, 93, (1994): 145-175. Kapitülasyonların Avrupa ülkeleri ticaretine etkisi konusunda bkz.: Edhem Eldem, "Capitulations and Western Trade -Western Trade in the Ottoman Empire: Questions, Issues and Sources-", *The Later Ottoman Empire, 1603-1839*, Ed. Suraiya N. Faroqhi, (London: Cambridge Univ. Press, 2008): 283-335.

²⁸ Osmanlıların ilk kapitülasyonu 1451'de Venediklilere vermişlerdi. Bu ahitname II. Mehmet tarafından tasdik edilmiş ve yeni maddeler koyularak geliştirilmişti. Sonraki ilk gelişmiş imtiyaz I. Süleyman'ın 1536'da Fransa'ya verdiği imtiyazdır. Gümrük resmi oranları başlangıçta %5 iken, XVI. yüzyılın sonu ve XVII. yüzyılın başından itibaren %3'e indirilmiştir. İlk olarak İngilizler için kabul edilen bu oran diğer

Osmanlılar Venedik ile temaslarından sonra da bu imtiyaz politikalarını kullanmaya devam etmişlerdir. Anadolu Selçukluları, Bizans ve Memlukler tarafından Ceneviz ve Venediklilere verilen imtiyazları XIV. yüzyıldan itibaren yenilemiş, XVI. yüzyıldan itibaren de Fransa (1536), İngiltere (1580), Hollanda (1612) ve Avusturya (1616) başta olmak üzere İsveç (1737), Sicilyateyn (1740), Danimarka (1756), Prusya (1761) ve İspanya'ya (1783), Fransa'ya verilen ayrıcalıklara benzer ayrıcalıklar vermişlerdir.²⁹

XVIII. yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde İngiltere-Osmanlı ticari ilişkileri kopma noktasına gelmiştir. Bunun nedenini, Osmanlı-Rus Savaşı sırasında Baltık'tan dolaşan Rus donanmasının 1770 yılında Çeşme Limanı'nda Osmanlı gemilerini yakarken İngiltere'den yardım görmesi oluşturmaktadır. Ancak yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı-Rus savaşları, Rusların Osmanlı toprakları üzerindeki planları ve Rusların Karadeniz'de ticaret yapma imtiyazını Fransızlara vermesi sonucunda Osmanlı-İngiliz ilişkileri yeniden canlanmaya başlamış ve 1798'de Napolyon'un Mısır'ı işgali İngiliz-Osmanlı ilişkilerini farklı bir boyuta taşımıştır. Osmanlılar, Mısır'da Fransızlara karşı savaşırken İngiltere askeri ve mali yardıma ek olarak Fransızların Mısır'ı terk etmeleri için diplomatik destek sağlamıştır. 1799'da ise iki ülke arasında ilk defa siyasi ve askeri bir ittifak imzalanarak Osmanlı topraklarında ticaret alanında Fransızların bıraktığı boşluk İngilizler tarafından doldurulmuştur. Ancak bu gelişmeler tam bir barış ortamının sağlanması için yeterli olamamıştır. Öyle ki Fransız İhtilali' ile yayılan liberal akımlardan kaynaklanan kamuoyu baskıları, Osmanlı'nın yabancı tüccarlara iç pazarları yasaklama çabası ve 1806'da başlayan Osmanlı-Rus savaşında İngiltere'nin Rusya'yı desteklemesi sonucunda oluşan savaş durumu iki ülke arasında soğukluğun devam etmesine yol açsa da Osmanlı Devleti'nin ilk defa bir şark meselesi olarak Avrupa'nın gündemine geldiği 1815 Viyana Anlaşması'nda İngiltere, Rusya'ya karşı yine Osmanlı Devleti'nin yanında yer almıştır. Bu tavır XIX. yüzyıl boyunca zaman zaman değişiklikler gösterse de genel olarak İngiliz siyasetine ışık tutmaktadır.³⁰

XIX. yüzyıl İngiliz-Osmanlı ilişkileri, İngiltere'nin dünya siyasetindeki rolü ve bu rol için geliştirdiği politikalara bağlı olarak gelişme göstermekteydi. Zaman zaman Osmanlı Devleti'ne yaklaşan, zaman zaman da uzaklaşan İngiliz ekonomi politikaları, İngiltere'nin Rusya, Avusturya ve Fransa gibi ülkeler ile giriştiği siyasi ve ekonomik rekabet ile Osmanlı Devleti'nin kendi siyasi konjonktüründen kaynaklanan olaylar ve uygulamalara bağlı görünmekteydi. Uygulamalar arasında İngiltere'nin Osmanlı ile

devletlere de tanınmış, 1740 Fransız ahitnamesinden sonra ise bütün yabancı devlet tüccarları, Osmanlı ülkelerindeki ticaretlerinde sadece %3 gümrük resmi ödemişlerdir. Bkz. Ahmet Tabakoğlu, *Türkiye İktisat Tarihi*, 15. Baskı, İstanbul: Dergâh Yayınları: 2018, 403. 14 yıl boyunca uygulanan ancak kimi durumlarda sürenin uzadığı ve 1838 yılında yinelenme süreci yarı yarıya kısaltılarak yedi seneye indirilen gümrük oranları, XVIII. yüzyılın sonlarına kadar tarife defterleri ile düzenlenmemişlerdi. Ancak problemlerin önlenmesi amacıyla bu yüzyılın sonunda düzenlenmeye başlandı. İngilizler ile düzenlenen ilk gümrük tarifesi 1794-95 tarihli tarifeydi. Bundan sonra ise 1801 ve 1820 tarihlerinde bu tarifeler (defterler) yenilenmişti. Bkz.: Mübahat Küçüköğlu, "Osmanlı-İngiliz Gümrük Tarifeleri", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi*, 4-5, (1973-74): 236-237.

²⁹ Mübahat Küçüköğlu, "Ahidname", *DİB. İslam Ansiklopedisi*, 1, (İstanbul: 1988): 537-538.

³⁰ Özcan, a.g.e.: 303-304.

ticaretini kısıtlayan yed-i vahit³¹ gibi bazı uygulamalar bulunmakta hatta 1838 Balta Limanı Antlaşması gibi ticari antlaşmalar imzalanmaktaydı.³²

Balta Limanı ticaret antlaşmasının imzalanma nedenini 1820 tarihinde yenilenmesi gereken İngiliz-Osmanlı gümrük tarifelerinin belirlenmesi meselesi meydana getirmekteydi. 1805 yılında belirlenen tarifelerin 1820’de yenilenmesi gerekirken İngilizler buna, malların fiyatlarının yükselmesi ile kârda bulunmalarından ötürü yanaşmamaktaydılar. Buna ek olarak ülke içinde, bazı malların satın alımında tekel olma hakkı veren yed-i vahit uygulamasından, İngiliz tüccarların ülke içinde mal satışı yapabilme hakkının bulunmamasından, bazı mallarda vergilerin ağırlığından ve iç gümrükler ile kırtasiye işlerinden de şikâyetçi olmaktaydılar. İçinde bulunulan dönemde Osmanlı Devleti’nin Mısır sorunu ile uğraşmasından ve Rusya tehdidi karşısındaki durumundan da faydalanarak 1838 Balta Limanı antlaşmasını imzalattırmışlardır. Bu anlaşma ile birlikte gümrük vergileri yeniden düzenlenmekte (ithalattan %5, ihracattan %12), yed-i vahid kaldırılmakta, İngilizler en ziyade müsaadeye mazhar ülke özelliğini almakta, mal satışında gerekli olan tezkere sistemi kaldırılmakta, Osmanlı sınırları içerisinde herkesin malını istediği gibi satma hakkı verilmekte ve bu kuralların diğer devletlere de uygulanabilmesinin yolu açılmaktaydı.³³

Balta Limanı Antlaşması sonrasında İngiltere ticari olarak diğer ulusların önüne geçmekteydi. İngiltere’nin bu baskınlığı Osmanlı dış ticaret rakamlarına da yansımıştır. Örneğin 1839 yılında İzmir’den gerçekleştirilen ihracat ve ithalatta İngiltere diğer milletlerden önde bulunmaktaydı. Fransa, ABD ve Rusya’nın da dâhil olduğu bu ticarete İngiltere toplam ticaretin %30’unu tek başına yürütmekte ve 242,208 sterlin ile (%35,5) İzmir’den yapılan ithalatta, 433.512 sterlin ile de (%30) İzmir’den yapılan ihracatta ilk sırada yer alıyordu. ABD %29,5 ile ithalatta, %21,4 ile de Fransa İngiltere’nin arkasından gelmekteydi.³⁴

Ş. Pamuk’a göre 1830–32 döneminde toplam ithalat cari fiyatlarla 4,9 milyon sterlini bulmaktaydı. Bunun %19’u İngiltere’den, %9,9’u Fransa’dan, %3,1’i Almanya’dan, %16,1’i Avusturya’dan, %3,6’sı ABD’den, %31,3’ü Rusya’dan ve %16’sı da Yunanistan, Sırbistan ve İran gibi çevre ülkelerden yapılmaktaydı. Bu ithalatta İngiltere, Fransa ve ABD’nin payı giderek artarken Rusya’nın payı azalmakta, çevre ülkelerinki ise aynı seyrinde izlemekteydi. İhracat ise toplam 3,8 milyon sterlin olarak gerçekleşmiştir. Bunun %13,3’ü İngiltere’ye, %14,3’ü Fransa’ya, %2,1’i Almanya’ya,

³¹ Bkz. Mehmet Genç, “Yed-i Vahit”, *DTV. İslam Ansiklopedisi*, C. 43, (İstanbul, 2013): 378-343.

³² Mehmet Kayıran, “16 Ağustos 1838 Tarihli Türk-İngiliz Ticaret Antlaşması ile 29 Nisan 1861 Tarihli Türk-Fransız Ticaret Antlaşması ve Karşılaştırılması”, *Anadolu Üniv. Fen-Edebiyat Fak. Dergisi*, 2/1, (1989): 155. XIX. yüzyıl Osmanlı-İngiliz siyasal ve ekonomik ilişkileri konusunda ayrıntılı bilgi için bkz.: Turgut Subaşı, “Abdülmecid Dönemi Osmanlı İngiliz İlişkileri”, *Osmanlı Diplomasi Tarihi Kurumları ve Tatbiki*, Ed. E. A. Yalçınkaya ve Uğur Kurtaran, (Ankara, 2018): 179-204; Subaşı, Turgut, “Anglo-Ottoman Relations Before the Tanzimat”, *New Millennium Perspectives in the Humanities*, (New York: Global Publications, 2001): 202-230.

³³ Ahmet Yücekök, “Emperyalizm Yörüngesinde Osmanlı İmparatorluğu 1838 Ticaret Sözleşmeleri”, *AÜ. Siyasal Bilgiler Fak. Dergisi*, 23/1, (1968): 39-401.

³⁴ Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi*, (Ankara: Savaş Yayınları, 1982), 28.

%30,9'u Avusturya'ya, %3,7'si ABD'ye, %12,6'sı Rusya'ya ve %23,1'i çevre ülkelere yapılmıştır. 1840-42 döneminde toplam 5,7 milyon sterlinlik ithalatın %29,3'ü İngiltere'den %8,6'sı Fransa'dan, %4,6'sı Almanya'dan, %22,1'i Avusturya'dan, %2,7'si ABD'den, %16,5'i Rusya'dan ve %16,2'si de çevre ülkelerden gerçekleşirken aynı dönemde ihracatın %19,8'i İngiltere'ye, %16,6'sı Fransa'ya, %1,9'u Almanya'ya, %29,1'i Avusturya'ya, %2,5'i ABD'ye, %10,4'ü Rusya'ya ve %19,5'i çevre ülkelere yapılmıştır.³⁵

Osmanlı-İngiliz ekonomik ve siyasi ilişkilerinin ayrıntılı olarak incelendiği kimi çalışmalar bulunmasına rağmen bu iki devlet arasındaki ticaretin boyutu, bir veya birkaç yüzyıla uzayan süreler için rakamlara dökülerek kantifiye edilmemiştir. Ancak bazen belirli limanlar, bazen bir liman, bazen de bir mal veya mal grubu seçilerek bu kantifikasyon gerçekleştirilmiştir. Bu türden çalışmalar XVIII. yüzyılın ikinci ve XIX. yüzyılın ilk yarısında yoğunlaşmakta fakat zamansal süreklilik göstermemektedir.

Örneğin 1771-72 yılları arasında İzmir'e mal getiren gemilerin bandıralarına bakıldığında toplam 73 geminin 12'sinin (%16,43) İngiliz bandırası ile üçüncü sırada yer aldığı görülmektedir.³⁶ Söz konusu bandıralara sahip gemiler ödedikleri vergiler açısından karşılaştırıldığında sıralama değişmemekte ve İngiltere yine üçüncü sırada yer almaktadır.³⁷ 1784 yılı rakamlarında ise Osmanlı ihracatının %36,5'i Fransa'ya; %24'ü Avusturya'ya; %18,3'ü Hollanda'ya; %12'si Venedik'e ve %9,2'si de İngiltere'ye gerçekleştirilmiştir. Aynı yıl bu ihracatın %32'si İzmir Limanı'ndan; %23'ü Suriye'den; %13'ü Mısır; %4'ü İstanbul; %4'ü Kuzey Afrika ve %2'si Yunanistan limanlarından gerçekleştirilmiştir.³⁸

1794-1802 yılları arasında İzmir ithalatında da İngiltere'nin rolü açık bir şekilde görülmektedir. Bu yıllarda İzmir'e mal getiren toplam 115 geminin sadece 6'sı (%5,21) İngiltere limanlarından gelmekteydi. Bu limanlardan gelen gemilerin İzmir'de tahsil edilen vergilerinde de sıralama değişmekte ve İngiltere 13.911 kuruşluk (%12,40) vergi ödemesi ile Trieste, Livorno ve Cenova'nın arkasından dördüncü sıraya

³⁵ Şevket Pamuk, "Kapitalist Dünya Ekonomisi ve Osmanlı Dış Ticaretindeki Uzun Dönemli Dalgalanmalar 1830-1913", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, Türk İktisat Tarihi Üzerine Araştırmalar, 1979-1980 Özel Sayısı II: 75-76'daki tablolardan derlenmiştir.

³⁶ Fransız bandıralı gemilerin 37 gemi ile (%50,68) ilk sırada, Hollanda bandıralı gemilerin 16 gemi ile (%21,91) ikinci sırada ikinci sırada yer almaktadır. Venedik (6 gemi, %8,21) dördüncü, İsveç ise (2 gemi, %2,73) beşinci sıradadır.

³⁷ Fransız bandıralı gemiler toplam verginin (56.108 kuruş) %55,8'ini, Hollanda bandıralı gemiler %27,67'sini (15.529 kuruş), İngiliz bandıralı gemiler %10,53'ünü (5.912 kuruş), Venedik bandıralı gemiler %4,94'ünü (2.776 kuruş) ve İsveç bandıralı iki gemi ise %1,02'sini (577 kuruş) ödemişlerdir. Bkz.: A. Mesud Küçükkalay ve Numan Elibol, "Ottoman Imports in the Eighteenth Century: Smyrna (1771-1772)", *Middle Eastern Studies*, 42/5, (2006): 737 ve 735-736'daki tablodan derlenmiştir.

³⁸ Bruce McGowan, *Economic Life in Ottoman Europe, Taxation, Trade and the Struggle for Land 1600-1800*, (USA: Cambridge Univ. Press, 1981), 18 ve 28.

yükselmektedir. Toplam 115 geminin bandırası belirtilmiş olan 112'sinden yalnızca 6 tanesi İngiliz bandırası taşımaktaydı.³⁹

1774-76 yılları için kaleme alınmış bir çalışmada İzmir iskelesinden yapılan Osmanlı ihracatında da İngiltere'nin yine ilk sıralarda yer aldığı dikkat çekmektedir. Söz konusu dönemde Osmanlı Devleti'nin İzmir üzerinden yürüttüğü ihracattaki 244 adet geminin 38'i (%15,57) İngiltere'ye mal götürmekteydi. İngiltere'nin önünde sadece 78 adet ile (%31,39) Marsilya ve 39 adet ile (%15,98) Felemenk'e mal götüren gemiler bulunmaktaydı. Livorno, Trieste ve Venedik'e mal götüren gemiler ise %10'lar düzeyinde kalmaktaydı. İngiltere'ye mal götüren gemiler, yapılan ihracattan alınan 113.486 kuruşluk toplam verginin 13.395 kuruşunu (%11,80) ödeyerek Marsilya (%40,87) ve Felemenk'e (%30,20) mal götüren gemilerden alınan vergi sıralamasında üçüncü sırada bulunmaktaydı. Livorno'ya mal götüren gemiler ise 8.846 kuruşluk (%7,80) vergi ile dördüncü sırada bulunmaktaydı. Diğer ülkeler ancak %3'ler düzeyine ulaşabilmekteydi. Bandıralar açısından bakıldığında ise 244 gemiden 54'ü (%22,13) İngiliz bandırası taşımaktaydı. Fransa bandıralı gemiler ise 93 adet ile (%38,11) İngiltere bandıralı gemilerin önünde bulunmaktaydı.⁴⁰

1793-1803 yılları arasında İstanbul'a mal getiren gemiler incelendiğinde ise toplam 1.835 tüccarın sadece 62'sinin (%3,37) İngiliz tabiiyetinde olduğu, Nemçe tüccarların 494 (%26,92) sayı ile birinci, Moskof tüccarların 365 (%19,89) ikinci, Fransız tabiiyetindeki tüccarların 131 (%7,13) ve Venedikli tüccarların ise 105 (%5,72) sayı ile dördüncü sırada yer aldığı dikkat çekmektedir. Aynı dönemde İstanbul'a mal getiren tüccarlardan tahsil edilen vergi gelirlerinde İngiliz tabiiyetine mensup tüccarların vergilerin %14'ünü ödeyerek (27.167 kuruş) dördüncü sıraya yükseldiği görülmektedir. İlk üç sırada %22,63 ile (42.120 kuruş) Nemçeli, %19,33 ile (35.894 kuruş) Moskof ve %11,02 oran ile (20.516 kuruş) Fransız tüccarlar yer almaktadır. Söz konusu dönemde toplam 170 geminin kalkış limanları incelendiğinde bu gemilerin 8 adedinin (%4,70) İngiltere'den, 48'inin (%28,23) Trieste'den, 31'ninin (%18,23) Livorno'dan, 14'ünün (%8,23) Marsilya'dan, 10'unun (%5,88) Cenova'dan ve 9'unun (%5,29) Venedik'ten geldiği tespit edilmiştir. Ancak gemilerin kalkış limanlarına göre tahsil edilen verginin

³⁹ Trieste'den 33 (%28,69), Cenova'dan 15 (%13,04), Livorno'dan 14 (%12,17), Kırım'dan 11 (%9,56) ve Hollanda'dan 7 adedi (%6,08) geliyordu. Bkz.: A. Mesud Küçükkalay, "Imports to Smyrna between 1794 and 1802: New Statistics from the Ottoman Sources", *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 51, (2008): 498 ve 502.

⁴⁰ Venedik bandırası 44 (18,03) gemi ile üçüncü, Flemenk bandıralı gemiler ise 35 (%14,34) gemi ile dördüncü sıradaydı. Diğer ülkeler ise ancak %2'ler düzeyinde kalmışlardı. Gemilerin ihrac ettikleri mallardan tahsil edilen vergilerin bandıralara isabet eden kısımlarında da sıralama değişmeden kalıyordu. Bkz.: A. Mesud Küçükkalay ve Numan Elibol, "Osmanlı Döneminde İzmir'den Yapılan İhracatın Analizi (1774-1776)", *Belleiten*, 86/306, (2022): 613 ve 617.

dağılımında İngiltere toplam verginin %14,22'sini (26.470 kuruş) ödeyerek üçüncü sıraya yükselmektedir.⁴¹

Napolyon savaşlarına ek olarak kara ticareti söz konusu olduğunda İngilizlerin Osmanlı ticaretindeki payı azalma göstermiştir. Örnek olarak 1795-1804 yılları arasında Belgrat'tan İstanbul'a mal getiren kervanlar incelendiğinde toplam 318 tüccardan 12'sinin (%3,77) İngiliz tabiiyetine mensup olduğu görülmekte ve İngilizler bu dönemde sıralamada dördüncü sırada yer almaktaydılar.⁴²

1797-99 yılları arasında İzmir'e mal getiren toplam 321 adet gemi içinde İngiltere'den kalkan tek bir geminin bulunmaması, Fransa ve İngiltere arasındaki gerginlikten ve Fransa'nın Cebeli Tarık boğazını ve Akdeniz'i İngiliz ticaretine kapatmasından kaynaklanması mümkündür. Bu tarihlerden sonra durumun yumuşaması, İzmir'e gelen gemilerin İngiltere'den hareket etmeye başlamasından anlaşılmaktadır.⁴³

Napolyon'un 1798-1815 tarihleri arasında Akdeniz'i neredeyse İngiltere faaliyetlerine kapattığı dönemlerde bile İngiliz bandıralı gemiler İzmir ticaretinde ilk dört sırada yer almışlardır. Nitekim 1802-06 döneminde, İzmir'e mal getiren 175 geminin 18 adedinin (%10,28) İngiliz bandıralı olduğu ve İngiltere'nin Rus (45 gemi, %25,71), Nemçe (39 gemi, %22,28) ve Reaya (22 gemi, %12,57) bandıralı gemilerin hemen arkasından geldiği görülmektedir. Aynı dönemde İzmir'e mal getiren gemilerin kalkış iskelelerine bakıldığında ise İngiltere'nin 12 gemi ile (%6,85) beşinci sırada olduğu ve önünde ise Marsilya, Kırım, Trieste ve Livorno yer aldıkları görülmektedir. İskeleler bağlamında beşinci sırada yer alan İngiltere, vergi payı açısından değerlendirildiğinde, İngiltere'den İzmir'e mal getiren 12 geminin toplam verginin %13, 50'sini (30.794 kuruş) ödeyerek ikinci sırada yer aldığı görülmektedir. İlk sırayı 38.492 kuruş ile (%16,88) Marsilya'dan kalkış yapan 20 gemi almaktaydı.⁴⁴

1802-33 yılları arasında ise Karadeniz'e giren-çıkan İngiliz bandıralı gemi sayısı 3.984'tür. Bunlardan 1.871'i Karadeniz'e girmiştir. Gemilerden 1.425'i boş, 446'sı dolu giriş yapmışlardır. Karadeniz'den çıkış yapan İngiliz bandıralı gemi sayısı ise 2.113'tür. Bunların 8'i Karadeniz'den boş, geriye kalan 2.105'i ise buradan dolu olarak ayrılmıştır. Karadeniz'den ayrılan 2.150 gemiden (45 gemi için iki varış limanı bildirilmiştir)

⁴¹ İngiltere'nin önünde ise Trieste (%35,01) ve Livorno'dan (%11,98) kalkan gemiler yer almaktadır. Vergi bağlamında bu üç iskeleyle en yakın olanı %4,12'lik payla (7.662 kuruş) Venedik, yani Venedik'ten kalkış yapan gemiler olmuştur. Bkz.: A. Mesud Küçükcalay, "Farklılıkları Bağlamında Osmanlı İstanbul'unda İthalat: İzmir ile Bir Karşılaştırma (1793-1803)", *Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, 41, (2013): 353-355.

⁴² Doğal olarak Nemçeli tüccarlar 90 (%28,30) tüccarla ilk sırada, Moskof tüccarlar 18 tüccarla (%5,66) ikinci sırada ve Fransız tabiiyetindeki tüccarlar ise 19 adet ile (%5,97) üçüncü sırada yer almışlardır. Karayolu söz konusu olduğunda bu sıralama normal karşılanmalıydı. Bkz.: A. Mesud Küçükcalay ve Numan Elibol, "Osmanlı İmparatorluğu'na Avrupa'dan Karayolu İle Yapılan İhracatın Değerlendirilmesi: 1795-1804", *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2, (2003): 167.

⁴³ A. Mesud Küçükcalay, "İzmir Efrenc Gümrüğü'ne Ait Bir İrad Defteri'nin Analizi ve Ticarete İlişkin Sonuçları (1797-1799)", *Belleten*, 70/257, (2006): 279 ve 281.

⁴⁴ A. Mesud Küçükcalay, "İzmir Efrenc Gümrüğü Mukataası'na Ait 1802-1805 Tarihli 15 Adet Defterin Analizi", *Türklik Araştırmaları Dergisi*, 16, (2004): 220-222.

182'sinin (%8,48) varış yeri olarak İngiliz limanları kaydedilmiştir. Karadeniz'e giriş yapan 456 (10 gemi için iki kalkış limanı belirtilmiştir) geminin ise 99'unun (%21,71) İngiliz limanlarından kalkış yaptığı tespit edilmiştir.⁴⁵

1818-39 İzmir ticaretine bakıldığında İzmir'e mal getiren 1.600 geminin 380'sinin (%23,66) İngiltere'den kalkış yaptığı ve bu gemilerin toplam vergi gelirinin %41,48'ini ödeyerek toplam mal miktarının parça bazında 4.634'ünü (%24,72) taşıdıkları dikkati çekmektedir. İngiltere'nin bu rakamlarına yaklaşan iki iskele Trieste ve Marsilya'dır. İngiltere'nin üstünlüğü, İzmir'e söz konusu dönemde mal getiren tüccarların tabiiyetlerinde söz konusudur. Nitekim aynı dönemde İzmir'e mal getiren 10.229 tüccarın 2.321'i (%22,69) İngiliz'dir. Bu tüccarlar ödenen vergi gelirlerinin %44,29'unu ödemişlerdir. İngiliz tüccarlar toplam 28.740 parça malın ise 5.028'ini (%26,83) getirerek Fransa, Nemçe ve Rusların önünde yer almışlardır.⁴⁶

1818-39 İzmir ticaretine bakıldığında taşımacılık yapan 1.600 geminin 548'sinin (%34,25) İngiliz bandıralı gemilerden oluştuğu, bu gemilerin taşınan toplam 18,740 parça malın 5.899'unu (%31,47) taşıdığı, bu mallardan tahsil edilen vergilerin ise 235.109.142 akçe (%50,36) vergiyi tek başına ödediği tespit edilmiştir. İngiltere'ye yakın rakipler olan Nemçe (Avusturya), Fransa ve Rusya ise İngiltere'nin ulaşmış olduğu rakamların yarısına dahi ulaşamamışlardır.⁴⁷

3. İstanbul ve Akdeniz Karşılıklı Ticaretinde İngiliz Bandıralı Gemilerin Analizi: 1821-28

1821-28 döneminde İstanbul-Akdeniz karşılıklı ticaretinde ticareti yürüten İngiliz bandıralı gemilerin beş çeşit sefer tipi içinde oldukları arşiv defterinde gemilere ilişkin olarak yapılan açıklamalardan anlaşılmaktadır. Bu sefer tiplerini oluşturan gemiler: (1) İstanbul'dan Akdeniz'e doğru emtia yüklenmiş olarak gidenler (178 gemi), (2) İstanbul'dan Akdeniz'e doğru hiçbir emtia yüklenmeden boş gidenler (212 gemi), (3) Akdeniz'den İstanbul'a gelerek mallarının bir miktarını satıp kalan mallarıyla geri Akdeniz'e doğru dönenler (4 gemi), (4) Akdeniz'den İstanbul'a gelerek mallarının bir kısmını satarak, kalan mallarına İstanbul'dan aldıkları yeni malları ekleyerek Akdeniz'e geri dönenler (12 gemi) ve (5) Akdeniz'den İstanbul'a gelerek mallarını satmadan ve yeni mal almadan geri Akdeniz'e doğru dönenlerden (3 gemi) oluşmaktadır. İngiliz ticaret gemilerinin bu davranışlarının nedenleri arşiv kaynağında yoktur ve bazı mantıksal çıkarımlar yapılabilse de karanlıkta kalan söz konusu nedenleri tespit etmek mümkün görünmemektedir.

⁴⁵ Elibol, "Karadeniz Ticaretinde İngiliz Bandıralı Gemiler, 1802-33": 79, 81 ve 83.

⁴⁶ A. Mesud Küçükcalay, *Osmanlı İzmir'inde İthalat -İzmir Efrenç Gümrüğü- (1818-1838)*, (İstanbul: Dergâh Yayınları, 2013), 90 ve 96.

⁴⁷ Küçükcalay, *Osmanlı İzmir'inde İthalat -İzmir Efrenç Gümrüğü- (1818-1838)*, 80-81.

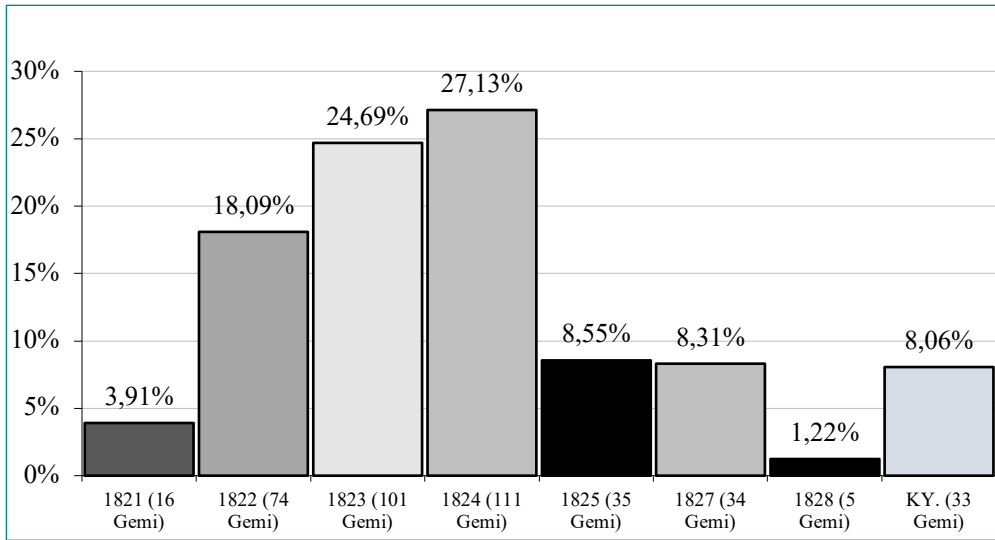
Tablo 1: İstanbul-Akdeniz Karşılıklı Ticaretinde İngiliz Bandıralı Gemiler ve Yıllara Göre Dağılımı

Hareket Ta- rihi (Hicri)	Hareket Ta- rihi (Mladi)	Gemi Sayısı	Gemi Sayısı	Gemi Sayısı (%)	Hareket Ta- rihi (Hicri)	Hareket Ta- rihi (Mladi)	Gemi Sayısı	Gemi Sayısı	Gemi Sayısı (%)
15 Seval 1236	16 Temmuz 1821	1	16	3,91	05 Cemaziyülevvel 1239	07 Ocak 1824	5	111	27,13
25 Saban 1236	26 Temmuz 1821	1			15 Cemaziyülevvel 1239	17 Ocak 1824	5		
15 Zilkade 1236	14 Ağustos 1821	3			25 Cemaziyülevvel 1239	27 Ocak 1824	3		
05 Safer 1237	01 Kasım 1821	1			05 Cemaziyühahir 1239	06 Şubat 1824	4		
15 Safer 1237	11 Kasım 1821	1			15 Cemaziyühahir 1239	16 Şubat 1824	4		
25 Safer 1237	21 Kasım 1821	2			25 Cemaziyühahir 1239	26 Şubat 1824	1		
05 Rebiyülevvel 1237	30 Kasım 1821	5			05 Recep 1239	06 Mart 1824	4		
25 Rebiyülevvel 1237	20 Aralık 1821	2			15 Recep 1239	16 Mart 1824	8		
15 Rebiyühahir 1237	09 Ocak 1822	5			25 Recep 1239	26 Mart 1824	5		
25 Rebiyühahir 1237	19 Ocak 1822	4			05 Saban 1239	05 Nisan 1824	1		
15 Cemaziyülevvel 1238	28 Ocak 1822	5			15 Saban 1239	15 Nisan 1824	3		
15 Cemaziyülevvel 1237	07 Şubat 1822	1			25 Saban 1239	25 Nisan 1824	3		
25 Cemaziyühahir 1237	19 Mart 1822	7			05 Ramazan 1239	04 Mayıs 1824	3		
15 Recep 1237	07 Nisan 1822	3			15 Ramazan 1239	14 Mayıs 1824	3		
25 Recep 1237	27 Nisan 1822	4			25 Ramazan 1239	24 Mayıs 1824	2		
05 Saban 1237	27 Nisan 1822	2	74	18,09	05 Seval 1239	03 Haziran 1824	1		
25 Saban 1237	17 Mayıs 1822	2			15 Seval 1239	13 Haziran 1824	6		
15 Ramazan 1237	05 Haziran 1822	4			25 Seval 1239	23 Haziran 1824	2		
25 Ramazan 1237	15 Haziran 1822	2			05 Zilkade 1239	02 Temmuz 1824	3		
05 Seval 1237	25 Haziran 1822	1			15 Zilkade 1239	12 Temmuz 1824	1		
15 Seval 1237	05 Temmuz 1822	5			25 Zilkade 1239	22 Temmuz 1824	1		
25 Seval 1237	15 Temmuz 1822	1			25 Zilhice 1239	21 Ağustos 1824	2		
15 Zilkade 1237	03 Ağustos 1822	2			05 Muharrem 1240	30 Ağustos 1824	2		
25 Zilkade 1237	13 Ağustos 1822	2			15 Muharrem 1240	09 Eylül 1824	1		
05 Zilhice 1237	23 Ağustos 1822	1			25 Muharrem 1240	19 Eylül 1824	3		
15 Zilhice 1237	02 Eylül 1822	2			05 Safer 1240	29 Eylül 1824	1		
25 Zilhice 1237	12 Eylül 1822	1			15 Safer 1240	09 Ekim 1824	1		
15 Muharrem 1238	02 Ekim 1822	2			25 Safer 1240	19 Ekim 1824	3		
25 Muharrem 1238	12 Ekim 1822	1			05 Rebiyülevvel 1240	28 Ekim 1824	4		
05 Safer 1238	22 Ekim 1822	1			05 Rebiyülevvel 1240	28 Ekim 1824	4		
15 Safer 1238	01 Kasım 1822	4	101	24,69	15 Rebiyülevvel 1240	07 Kasım 1824	1	35	08,55
25 Safer 1238	11 Kasım 1822	3			15 Rebiyülevvel 1240	17 Kasım 1824	3		
15 Rebiyülevvel 1238	30 Kasım 1822	2			25 Rebiyülevvel 1240	27 Kasım 1824	1		
25 Rebiyülevvel 1238	10 Aralık 1822	1			15 Rebiyühahir 1240	07 Aralık 1824	7		
05 Rebiyühahir 1238	20 Aralık 1822	3			25 Rebiyühahir 1240	17 Aralık 1824	4		
15 Rebiyühahir 1238	30 Aralık 1822	3			21 Aralık 1824	21 Aralık 1824	1		
25 Rebiyühahir 1238	09 Ocak 1823	1			04 Cemaziyülevvel 1240	25 Aralık 1824	1		
25 Cemaziyülevvel 1238	07 Şubat 1823	7			05 Rebiyülevvel 1240	26 Aralık 1824	6		
05 Cemaziyühahir 1238	17 Şubat 1823	1			05 Cemaziyühahir 1240	25 Ocak 1825	6		
15 Cemaziyühahir 1238	27 Şubat 1823	6			16 Ocak 1825	16 Ocak 1825	1		
05 Recep 1238	18 Mart 1823	2			29 Cemaziyülevvel 1240	19 Ocak 1825	1		
15 Recep 1238	28 Mart 1823	4			25 Cemaziyühahir 1240	14 Şubat 1825	5		
05 Saban 1238	17 Nisan 1823	1			05 Recep 1240	23 Şubat 1825	1		
15 Saban 1238	27 Nisan 1823	6			15 Recep 1240	05 Mart 1825	5		
25 Saban 1238	07 Mayıs 1823	1			25 Recep 1240	15 Mart 1825	2		
15 Ramazan 1238	26 Mayıs 1823	2			05 Saban 1240	25 Mart 1825	1		
25 Ramazan 1238	05 Haziran 1823	4			25 Saban 1240	14 Nisan 1825	2		
05 Seval 1238	15 Haziran 1823	1			15 Ramazan 1240	03 Mayıs 1825	5		
15 Seval 1238	25 Haziran 1823	2			25 Ramazan 1240	13 Mayıs 1825	1		
25 Seval 1238	05 Temmuz 1823	3			05 Zilkade 1240	21 Haziran 1825	4		
05 Zilkade 1238	14 Temmuz 1823	1			25 Zilkade 1240	11 Temmuz 1825	1		
15 Zilkade 1238	24 Temmuz 1823	4	101	24,69	15 Cemaziyülevvel 1243	04 Aralık 1827	33	34	08,31
25 Zilkade 1238	03 Ağustos 1823	3			05 Cemaziyühahir 1243	24 Aralık 1827	1		
15 Zilhice 1238	23 Ağustos 1823	3			15 Cemaziyühahir 1243	03 Ocak 1828	1		
05 Muharrem 1239	11 Eylül 1823	1			05 Recep 1243	22 Ocak 1828	1		
15 Muharrem 1239	21 Eylül 1823	4			25 Zilkade 1243	08 Haziran 1828	2		
25 Muharrem 1239	01 Ekim 1823	4			15 Zilkade 1243	29 Mayıs 1828	1		
05 Safer 1239	11 Ekim 1823	5			KY.	KY.	33		
15 Safer 1239	21 Ekim 1823	6							
25 Safer 1239	31 Ekim 1823	2							
05 Rebiyülevvel 1239	09 Kasım 1823	2							
15 Rebiyülevvel 1239	19 Kasım 1823	4							
25 Rebiyülevvel 1239	29 Kasım 1823	3							
05 Rebiyühahir 1239	09 Aralık 1823	5							
15 Rebiyühahir 1239	19 Aralık 1823	5							
25 Rebiyühahir 1239	29 Aralık 1823	7							
					TOPLAM		409	409	100

Kaynak: BOA. *DVN. DVE. d. 037/3*. KY=Kaydı yok.

1821-28 döneminde İstanbul-Akdeniz karşılıklı ticaretinde toplam 409 İngiliz bandıralı gemi faaliyette bulunmuştur. Tablo 1’de gösterildiği gibi bu gemilerin yıllar itibariyle dağılımında faaliyette bulunan gemi sayılarının 1821’den 1828’e doğru biraz artış gösterdiği ve bu gemilerin 33 adedinin de hareket tarihinin belli olmadığı, yani kayıtlara geçmediği görülmektedir. Tablo 1’den elde edilen sonuçlar yüzdeler itibariyle Grafik 1’de de gösterilmektedir. Grafiğe göre söz konusu rotada İngiliz bandıralı gemilerin en çok faaliyet gösterdikleri yıl %27,13’lük oranla (111 gemi) 1824 yılı olmuştur. 1828 ve 1829 yıllarında bu oran düşüşe geçmektedir. Söz konusu dönemde İstanbul’dan Akdeniz’e doğru sefere çıkan ancak hiçbir yük taşımayan ve boş olarak İstanbul’dan ayrılan gemi sayısı 210’dur. Yani bu yıllarda İstanbul-Akdeniz karşılıklı ticaretinde seyri sefer yapan İngiliz bandıralı gemilerin %51,34’ü İstanbul’dan Akdeniz’e doğru boş olarak hareket etmiştir.

Grafik 1: İstanbul-Akdeniz Karşılıklı Rotasında İngiltere Bandıralı Gemilerin Yıllara Göre Dağılımı[%]

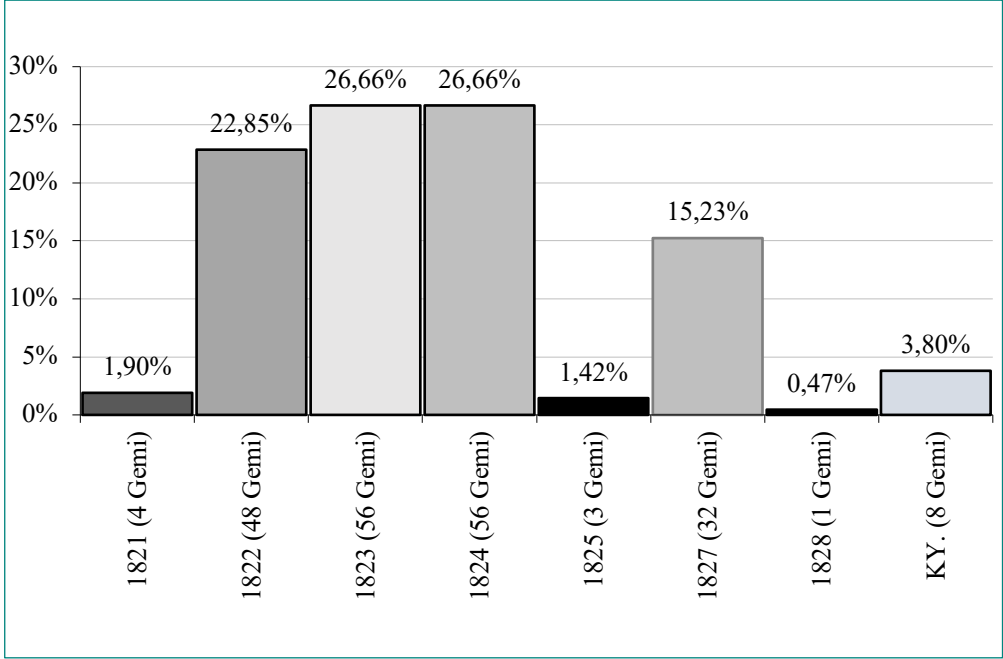


Gemilerin boş hareket etmelerinde, taşıyacak bir emtia bulamamaları ya da başka bir bölgeden aldıkları taşıma siparişi nedeniyle İstanbul’dan ayrılmış olmaları ihtimali bulunmaktadır. Söz konusu yıllarda İstanbul’dan Akdeniz’e doğru boş giden gemilerin yıllar itibariyle dağılımına bakıldığında, bu dağılımın gemilerin toplamının genel dağılımından farklı olmadığı, 1822, 1823 ve 1824 yıllarında en yüksek düzeyine ulaştığı ve sonrasında gerilediği görülmektedir. Özellikle 1830’lara doğru ortaya çıkan bu gerilemenin 1821 yılında ortaya çıkan ve yıllar içinde yayılarak büyüyen Yunan isyanının bölgede çıkardığı kargaşa ve Ege Denizi’nde bir savaş ortamı yaratmasından kaynaklanması mümkündür. Ek 1’de yıllar itibariyle İstanbul’dan Akdeniz’e boş giden gemiler, Grafik 2’de ise bu gemilerin yıllar içerisinde göstermiş olduğu gelişim yüzdeler itibariyle gösterilmektedir.

Bu gemilerin Akdeniz’e doğru neden boş olarak seyrü seferde bulundukları gerçekten de çözülmesi gereken bir problem gibi gözükmektedir. Bunun deniz ticari taşımacılığının niteliğinden kaynaklanan bir tercih olduğunu düşünmek ihtimal

dâhilindedir. Bu nedenle de bu gemilerin taşıyacak bir kargo bulamamış olmaları, ya da İstanbul'da beklerken başka bir ülkeden başka bir taşımacılık teklifi aldıkları ya da yeni kargolar aramak için Akdeniz yönünde denize açıldıkları düşünülebilir.

Grafik 2: Akdeniz'e Boş Giden İngiltere Bandıralı Gemilerin Yıllara Göre Dağılımı[%]



4. Ticarete Konu Olan Malların İncelenmesi: 1821-1828

1821-28 yılları arasında İstanbul'dan kalkış yaparak Akdeniz'e doğru emtia taşıyan gemilerin taşıdıkları mallar ve bu malların miktarları mal grupları şeklinde Ek 2'de gösterilmektedir. Taşınan malların genellikle, gıda, kumaş ve tekstil ürünleri, manifatura ve tuhafiye, kereste ve ağaç ürünleri, hırdavat ve maden ürünleri, deri ve deri ürünleri ile baharat ve ecza mal gruplarına dâhil olduğu görülmektedir. Malların arşiv belgelerinde değerlerinin ve vergilerinin belirtilmemiş olması değerler ve vergiler üzerinden bir kantifikasyon yapabilmeyi imkânsızlaştırırsa da, dönemin ticareti hakkında önemli bilgiler vermektedir.

Arşiv kayıtlarında zorluk çıkaran bir başka husus, malların çok değişik ölçü birimlerinde kaydedilmiş olmasıdır. Küfe, varil, sandık, zenbil ve benzeri miktar ölçülerini ortak bir birim altında toplayabilmenin imkânsızlığı, malların toplam miktarları hakkında bir derleme yapılmasına imkân tanımamaktadır. Buna rağmen Ek 2'den elde edilen en önemli sonuç, ticareti yapılan malların hangi gruptan olursa olsun daha çok tüketim maddelerinden oluştuğudur. Mallar arasında kolonyal malların neredeyse yok düzeyde bulunması da, taşınan malların daha çok bölgesel ticaret için taşımacılığı yapılan mallar olduğu izlenimini uyandırmaktadır.

Tablo 2’de ise Akdeniz’den İstanbul’a gelip taşıdığı malın bir miktarını satarak kalanlarına İstanbul’dan aldığı malları da ekleyerek Akdeniz’e geri dönen gemilerin taşıdığı mallar gösterilmektedir. Bu gemilerin genellikle Osmanlı halkının ihtiyaç duyduğu malları getirerek İstanbul’dan kumaş, gıda, afyon, çivit ve rişte (iplik) gibi mallar alarak Akdeniz’e yeniden açıldığı dikkati çekmektedir. Bu gemilerin belirli bir kargoyu İstanbul’a bıraktıktan -ki kayıtlarda bu malların neler olduğu belirtilmemiştir- sonra Akdeniz’e açılması ve İstanbul’dan da belirli miktarda mal alması ticari siparişleri gereğince olmuş olabilir. Tabloda dikkati çeken bir husus, İstanbul’a gelerek burada mallarını satan gemilerin mallarından geride kalanlardan anlaşıldığı kadarıyla bu mallar içinde demir, kâğıt, saat, kalay ve şeker gibi katma değeri yüksek malların yer aldığı ancak İstanbul’dan alınan malların ise ham madde niteliği taşıdığıdır.

Tablo 2: Akdeniz’den Gelerek Mallarının Bir Kısımını Satan ve İstanbul’dan da Mal Alarak Akdeniz’e Dönen İngiliz Bandıralı Gemilerin Malları ve Miktarları

<i>Mallar</i>	<i>Miktar</i>	<i>Mallar</i>	<i>Miktar</i>
<i>Gemide Satılmadan Kalan Mallar</i>		<i>Gemide Satılmadan Kalan Mallara İstanbul’dan Eklenen Mallar</i>	
Aheni ham	1.000 kantar	Afyon	3 sandık 190 kıyye
Arpa suyu	8 fiçi	Beštahta saati	2 sandık iki adet
Beyazı İngiliz	10 sandık	Beyaz tenekte	150 sandık
Ceviz	5 sandık	Beyazı İngiliz	3 sandık, 7 denk, 1.550 top
Çiti İngiliz	11 denk	Beyazı Trieste	4 sandık 880 top
Çivit	10 sandık	Cevizi bevva	1 sandık, 100 kıyye
Demir tenekte	5 adet	Cildi erneb	2 denk
Demiri hamı İngiliz	925 çubuk	Cemşir	1.379 kantar
Elvan kamri	14 denk	Çit, basmai İngiliz	1 denk
Eşya	Bir miktar	Çiti İngiliz	15 denk, 2.100 top
Frengi bogası (keten kumaş)	22 denk	Çivit	1 sandık
Göz taşı (cenâr)	40 fiçi	Cuka	7 denk 12,5 paştav
Hırdavat	1 sandık	Cuka ve elbisei frengi	4 denk
İngilizkari çit ve basma	53 denk, 12 sandık	Duhan	1 çuval
İngilizkari tabak	24 küfe	Eşyayı mütelevvia	10 denk
Kâğıdı yazı	1 denk	Fesi frengi	2 sandık, 60 deste
Kahvei efrenci	204 çuval	Fitilli beyaz	3 sandık, 379 deste
Kalay	110 Varil	Gül yağı	1 sandık
Kambocya bakkamı	713 parça	Hariri ham	53 denk, 1.928 tefe
Kütübi efrenci	3 sandık	Hariri hamı Bursa	117 denk, 3.997 tefe
Mismari efrenci	1 Varil	Hariri hamı Rumili	11 denk, 527 kıyye
Ristei penbei İngiliz	42 denk	İngilizkari tabak	3 küfe
Sacma	88 Varil	İngilizkari tülbent	9 denk, 1.375 top
Sim saat	2 kutu	Kahvei efrenci	83 çuval
Şeker, kahvei frengi, İngilizkari çit, basma, dülbent, kirpas	312 adet fiçi ve denk	Kalay	20 Varil
Şeker, kahvei frengi, kalay, mismari frengi	196 fiçi ve Varil	Kuşaklık tülbent	1 sandık, 9 deste
Şeker, kalay	53 fiçi	Kütübi efrenci	1 sandık
		Makramei İngiliz	5 denk, 3.092 deste
		Mazi	78 çuval, 107,5 kantar
		Revganı verd	2 sandık, 2.440 miskal
		Riştei Ankara	16 denk, 1.040 kıyye
		Riştei İngiliz	6 denk
		Riştei penbei İngiliz	9 denk, 212 kıyye
		Saat	1 sandık
		Tülbent, makramei İngiliz	3 denk, 1.917
		Yapağı	50 denk, 41 kantar

Kaynak: BOA. *DVN. DVE. d. 037/3.*

Tablo 3: Akdeniz’den Gelerek Mallarının Bir Miktarını Satan veya Hiç Satmadan Geri Dönen İngiliz Bandıralı Gemilerin Malları

<i>MALLAR</i>	<i>MİKTAR</i>
Boya	40 denk
Civit	10 sandık
Demir sacı	150 demet
Fülfül	16 denk
Günlük	2 varil
Ham demir	510 çubuk
Hintai Rusya	6.500 kile
Hurmayı Mısır	23 varil
İngiliz çiti	8 sandık
İngilizkarı çit, basma	25 denk
İngilizkarı çit, bez, tülbent	79 denk
İngilizkarı emtia mütenevvia	51 sandık, 1 denk
İngilizkarı tabak	1 küfe
Kahvei efrenci	67 fiçi
Kalay	100 varil
Şeker	53 sandık, 84 fiçi, 70 varil
Teneke	200 sandık

Kaynak: BOA. *DVN. DVE. d. 037/3.*

Tablo 3, 1821-28 yılları arasında Akdeniz’den İstanbul’a gelerek taşıdığı malların bir kısmını satan veya hiç satamadan gerisin geriye Akdeniz’e dönen İngiliz bandıralı gemilerden oluşmaktadır. Bu gemilerin hangi mallarını İstanbul’da sattıkları kayıtlarda gösterilmediği için bunlar tespit edilememiştir ancak Akdeniz’e dönüş yaparken hangi mallarla dönüş yaptıkları kayıtlarda hem isim hem de miktar olarak gösterildiği için tabloda gösterilmiştir. Bu malların daha çok ham demir, İngiliz çiti, İngiliz tabağı, şeker ve kalay gibi mallardan oluşması bu gemilerin Osmanlı dışındaki dünyadan getirilen malları taşıdığını gösterir niteliktedir. Üstelik bu malların bazıları kolonyal mallar niteliğine de sahiptirler. Ancak malların neden satılmadan geriye götürüldüğü sorusunun cevabı net değildir. Bu malların satışı konusunda başarısız mı olunmuştur, yoksa malların fiyatlarında mı anlaşılammıştır veya bu gemiler İstanbul’dan mal alma umuduyla mı İstanbul’a gelmişlerdir, bu sorulara arşiv belgesindeki verilerden hareketle cevap vermek mümkün görünmemektedir.

Sonuç

Kullanılan arşiv verilerinin sınırlılığında kaleme alınan bu çalışma ile bazı genel sonuçlara ulaşmak mümkün olmuştur. Arşiv kaynaklarının düzenlenmiş bir şekilde araştırmacıların kullanımına sunulması amacı ile gerçekleştirilen bu çalışma ile elde edilen genel sonuçlardan ilkinin, 1821-28 döneminde İngiliz bandırası taşıyan gemilerin Ege, Akdeniz, boğazlar ve İstanbul'da yürüttükleri ticari faaliyetlerinin etkin olduğu ve taşımacılıkta XVIII. yüzyıldaki düzeylerini ileriye taşıdıklarıdır. XVIII. ve XIX. yüzyıllara ilişkin verilerden de anlaşılabilecek olan bu sonuç, İngiltere'nin Osmanlı topraklarında ve Levant'taki ekonomik faaliyetlerde etkin bir devlet olduğu hipotezini ileri süren başka çalışmaları da doğrulamaktadır.

Elde edilen bir diğer sonuç malların muhtevası ile ilgilidir. İngiliz bandıralı gemilerin söz konusu dönemde yaptıkları taşımacılıkta daha çok Akdeniz havzasında yürütülen bölgesel ticarete konu olan malları taşıdığı, bu malların genellikle temel tüketim mallarından oluştuğu ama bunlara çok az da olsa bazı ham madde, ilaç, baharat ve kolonyal malların eşlik ettiği görülmektedir. Ancak İzmir ve Selanik gibi limanlarda İngilizlerin yaptıkları ticarete özellikle kolonyal malları, yarı mekanik aletleri ve sanayi devrimi ile geliştirilen saat, kahve değirmeni, gözlük ve benzeri malları Osmanlı'ya ihraç ettikleri göz önünde bulundurulduğu zaman 1821-28 dönemindeki taşımacılığa konu olan malların daha çok bölgesel tüketime hitap ettiği iddiası güçlenmektedir.

Yine bu İngiliz bandırası taşıyan gemilerin söz konusu dönemde İstanbul-Akdeniz karşılıklı ticaretinde yaptıkları taşımacılığa konu olan malların genellikle, gıda, baharat ve ecza, hırdavat ve maden ürünleri, kereste ve kereste ürünleri, deri ve deri ürünleri, kumaş ve tekstil ve manifatura ve tuhafiye ürünlerinden oluştuğu görülmektedir. Bu mallara, İngiliz çiti gibi bazı İngiltere menşeli mallar ile havyar gibi Rusya kökenli ve kahve gibi kolonyal mallar da eşlik etmektedir.

Etik Beyanı

Bu çalışmanın, özgün bir çalışma olduğunu; çalışmanın hazırlık, veri toplama, analiz ve bilgilerin sunumu olmak üzere tüm aşamalarından bilimsel etik ilke ve kurallarına uygun davrandığımı; bu çalışma kapsamında elde edilmeyen tüm veri ve bilgiler için kaynak gösterdiğimi ve bu kaynaklara kaynakçada yer verdiğimi; kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı, çalışmanın Committee on Publication Ethics (COPE)'in tüm şartlarını ve koşullarını kabul ederek etik görev ve sorumluluklara riayet ettiğimi beyan ederim. Herhangi bir zamanda, çalışmayla ilgili yaptığım bu beyana aykırı bir durumun saptanması durumunda, ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara razı olduğumu bildiririm.

Declaration

I declare that this study is original; that I have acted by the principles and rules of scientific ethics at all stages of the study, including preparation, data collection, analysis, and presentation of information; that I have cited sources for all data and information not obtained within the scope of this study and included these sources in the bibliography; that I have not made any changes in the data used, and that I comply with ethical duties and responsibilities by accepting all the terms and conditions of the Committee on Publication Ethics (COPE). I hereby declare that if a situation contrary to my statement regarding the study is detected, I agree to all moral and legal consequences that may arise.

Kaynakça

Arşiv Kaynakları

BOA. *DVN. DVE. d.* 037/3. (95 Sayfa).

Diğer Kaynaklar

Bağış, Ali İhsan. *Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler*. Ankara: Turhan Kitabevi, 1983.

Black, Jeremy. *Kısa İngiltere Tarihi*, Çev. Ekin Duru. İstanbul: Say Yayınları, 2015.

Bostan, İdris. “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)”. *Belleten* 59/225 (1995): 355-379.

Burian, Orhan. “Türk-İngiliz Münasebetinin İlk Yılları”. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi* 9/1-2 (1951): 1-40.

Davis, Ralp. “English Foreign Trade, 1660-1700”. *The Economic History Review* (New Series) 7/2, (1954): 150-166.

Davis, Ralp. “English Foreign Trade, 1700-1774”. *The Economic History Review* (New Series) 15/2, (1962): 285-302.

Davis, Ralp. “English Imports from the Middle East, 1580-1780”, *Studies in the Economic History of the Middle East from the Rise of Islam to the Present Day*, Ed. M. A. Cook. London: Roudledge Press, 1970): 193-207.

Dursteler, Eric. “Commerce and Coexistence: Veneto-Ottoman Trade in the Early Modern Era”. *Turcica* 34 (2002): 105-133.

Eldem, Edhem. “Capitulations and Western Trade -Western Trade in the Ottoman Empire: Questions, Issues and Sources”, *The Later Ottoman Empire, 1603-1839*, Ed. Suraiya N. Faroqhi. London: Cambridge Univ. Press, 2008: 283-335.

Elibol, Numan. “Karadeniz Ticaretinde İngiliz Bandıralı Gemiler, 1802-33”. *Süleyman Demirel Üniversitesi İİBF. Dergisi* 20/2 (2015): 73-94.

Elibol, Numan. *XVIII. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti*, Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi: 1996.

Genç, Mehmet. “XVIII. Yüzyılda Türkiye’den Fransa’ya Yapılan Pamuklu İhracatı ile İlgili Bir Araştırma Hakkında Düşünceler”, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Devlet ve Ekonomi I*, 10. Baskı, (İstanbul 2013): 262-269.

Genç, Mehmet. “Yed-i Vahit”, *DTV. İslam Ansiklopedisi*, 43 (İstanbul 2013), ss. 378-343.

Hope, T. J. “Britain and the Black Sea Trade in the Late Eighteenth Century”. *Revue Roumaine d’Etudes Internationales* 24/2 (1974): 159-174.

İmlah, Albert H. “Real Values in British Foreign Trade, 1798-1853”. *The Journal of Economic History* 8/2 (1948): 133-152.

- İnalcık, Halil. “İmtiyazat”, *DİB. İslam Ansiklopedisi*, 22 (İstanbul 2000), ss. 245-252.
- İnalcık, Halil. “Osmanlı İktisat Zihniyeti ve Osmanlı Ekonomisi”. *Tarih Risaleleri*, Der. Mustafa Özel. İstanbul: İz Yayınları, 1995: 35-53.
- İnalcık, Halil. “Osmanlı İmparatorluğu”. Çev. Vahdettin Engin. *Türklük Dünyası Araştırmaları* 93 (1994): 145-175.
- İnalcık, Halil. “Osmanlı’nın Avrupa İle Barışıklığı: Kapitülasyonlar ve Ticaret”. *Doğu Batı Dergisi* 24 (2003): 55-83.
- İnalcık, Halil. “The Question of the Closing of the Black Sea Under the Ottomans”. *Archeion Pontou* 35 (1979): 74-110.
- İnalcık, Halil. *Klasik Çağ (1300-1600)*. 2. Baskı. Çev. Ruşen Sezer. İstanbul: YKY. Yayınları, 2003.
- Kayıran, Mehmet. “16 Ağustos 1838 Tarihli Türk-İngiliz Ticaret Antlaşması ile 29 Nisan 1861 Tarihli Türk-Fransız Ticaret Antlaşması ve Karşılaştırılması”. *Anadolu Üniv. Fen-Edebiyat Fak. Dergisi* 2/1 (1989): 151-181.
- Köse, Ensar. “Kefe Limanı ve Karadeniz Ticareti (XVIII. Yüzyılın İlk Yarısı)”. *Ordu Üniv. Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 5/12 (2015): 24-56.
- Kurat, Akdes Nimet. *Türk-İngiliz Münasebetlerinin Başlangıcı ve Gelişmesi (1553-1610)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1953.
- Kurmuş, Orhan. *Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi*. Ankara: Savaş Yayınları, 1982.
- Küçükcalay, A. Mesud. “Farklılıkları Bağlamında Osmanlı İstanbul’unda İthalat: İzmir ile Bir Karşılaştırma (1793-1803)”. *Osmanlı Araştırmaları Dergisi* 41 (2013): 321-359.
- Küçükcalay, A. Mesud. “Imports to Smyrna between 1794 and 1802: New Statistics from the Ottoman Sources”. *Journal of the Economic and Social Histoy of the Orient* 51 (2008): 487-512.
- Küçükcalay, A. Mesud. “İzmir Efrenç Gümrüğü Mukataası’na Ait 1802-1805 Tarihli 15 Adet Defterin Analizi”. *Türklük Araştırmaları Dergisi* 16 (2004): 215-223.
- Küçükcalay, A. Mesud. “İzmir Efrenç Gümrüğü’ne Ait Bir İrad Defteri’nin Analizi ve Ticarete İlişkin Sonuçları (1797-1799)”. *Belleten* 70/257 (2006): 265-288.
- Küçükcalay, A. Mesud. “Merkantilizm”, *Sosyal Bilimler Ansiklopedisi*. C. 3. Ed. Yekta Saraç. Ankara: Tübitak Yayınları, 2021, ss. 66-68.
- Küçükcalay, A. Mesud. *Dünya İktisat Tarihi*. 2. Baskı. İstanbul: Beta Yayıncılık, 2014.
- Küçükcalay, A. Mesud. *Osmanlı İzmir’inde İthalat -İzmir Efrenç Gümrüğü- (1818-1838)*. İstanbul: Dergâh Yayınları, 2013.

- Küçükkalay, A. Mesud ve Elibol. “Osmanlı İmparatorluğu’na Avrupa’dan Karayolu İle Yapılan İhracatın Değerlendirilmesi: 1795-1804”. *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 2 (2003): 151-176.
- Küçükkalay, A. Mesud ve Elibol. Numan, “Osmanlı Döneminde İzmir’den Yapılan İhracatın Analizi (1774-1776)”. *Belleten* 86/306 (2022): 603-640.
- Küçükkalay, A. Mesud ve Elibol. Numan, “Ottoman Imports in the Eighteenth Century: Smyrna (1771-1772)”. *Middle Eastern Studies* 42/5 (2006): 723-740.
- Kütükoğlu, Mübahat. “Ahidname”, *DİB. İslam Ansiklopedisi*, 1 (İstanbul 1988), ss. 536-540.
- Kütükoğlu, Mübahat. “Osmanlı-İngiliz Gümrük Tarifeleri”. *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi* 4-5 (1973-74): 335-383.
- Kütükoğlu, Mübahat. *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1833)*. Ankara: Türk Kültürü Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1974.
- McGowan, Bruce. *Economic Life in Ottoman Europe, Taxation, Trade and the Struggle for Land 1600-1800*. USA: Cambridge Univ. Press, 1981.
- Murphey, Rhoads, “Conditions of Trade in the Eastern Mediterranean: An Appraisal of Eighteenth-Century Ottoman Documents from Aleppo”. *Journal of the Economic and Social History of the Orient* 33/1 (1990): 35-50.
- Özcan, Azmi. “Osmanlı-İngiltere Münasebetleri”, *DİB. İslam Ansiklopedisi*, 22 (İstanbul 2000), ss. 302-307.
- Öztürk, Yücel. “XIII. ve XVII. Yüzyıllarda Karadeniz Ticareti”. *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi* 97 (1995): 114-135.
- Pamuk, Şevket. “Kapitalist Dünya Ekonomisi ve Osmanlı Dış Ticaretindeki Uzun Dönemli Dalgalanmalar 1830-1913”, *ODTÜ Gelişme Dergisi*, Türk İktisat Tarihi Üzerine Araştırmalar. 1979-1980 Özel Sayısı II: 161-204.
- Pamuk, Şevket. *100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*. 4. Baskı. İstanbul: Gerçek Yayınevi, 1997.
- Panzac, Daniel. “International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire During the 18th Century”. *International Journal of Middle East Studies* 24/2 (1992): 189-206.
- Price, Jacop M. “What did Merchants Do? Reflections on British Overseas Trade, 1660-1790”. *The Journal of Economic History* 49/2 (1989): 267-284.
- Rider, Christine. *An Introduction to Economic History*. USA: South Western College Publishing, 1995.
- Roover Raymond De. “On Üçüncü Yüzyıl Ticaret Devrimi”. *Tarih Risaleleri*. Der. Mustafa Özel. İstanbul: İz Yayınları, 1995): 111-117.

- Subaşı, Turgut. “Abdülmecid Dönemi Osmanlı İngiliz İlişkileri”, *Osmanlı Diplomasi Tarihi Kurumları ve Tatbiki*. Ed. E. A. Yalçınkaya ve Uğur Kurtaran. (Ankara: 2018): 179-204.
- Subaşı, Turgut. “Anglo-Ottoman Relations Before the Tanzimat”, *New Millennium Perspectives in the Humanities*, Global Publications, (New York: 2001): 202-230.
- Tabakoğlu, Ahmet. *Türkiye İktisat Tarihi*. 15. Baskı. İstanbul: Dergâh Yayınları, 2018.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı. “On Dokuzuncu Asır Başlarına Kadar Türk-İngiliz Münasebatına Dair Vesikalar”. *Belleten* 13/51 (1949): 573-648.
- Wood, Alfred C., *Levant Kumpanyası Tarihi*, (Çev. Çigdem E. İpek), Doğubatı Yayınları, Ankara: 2013.
- Yücekök, Ahmet, “Emperyalizm Yörüngesinde Osmanlı İmparatorluğu 1838 Ticaret Sözleşmeleri”. *AÜ. Siyasal Bilgiler Fak. Dergisi* 23/1 (1968): 381-425.

EK 1: İstanbul'dan Akdeniz'e Boş Olarak Giden İngiliz Bandıralı Gemilerin Yıllar İtibariyle Dağılımı

Hareket Ta- rihi (Hicri)	Hareket Ta- rihi (Miladi)	Gemi Sayısı (Aylık)	Gemi Sayısı (Yıllık)	%	Hareket Ta- rihi (Hicri)	Hareket Ta- rihi (Miladi)	Gemi Sayısı (Aylık)	Gemi Sayısı (Yıllık)	%
05 Rebiyülevvel 1237	30 Kasım 1821	4	6	2,75	05 Cemaziyülevvel 1239	07 Ocak 1824	4		
25 Rebiyülevvel 1237	20 Aralık 1821	2			15 Cemaziyülevvel 1239	17 Ocak 1824	3		
15 Rebiyülahir 1237	09 Ocak 1822	1			25 Cemaziyülevvel 1239	27 Ocak 1824	2		
25 Rebiyülahir 1237	19 Ocak 1822	4			05 Cemaziyülahir 1239	06 Şubat 1824	1		
15 Cemaziyülevvel 1238	28 Ocak 1822	5			15 Cemaziyülahir 1239	16 Şubat 1824	4		
25 Cemaziyülahir 1237	19 Mart 1822	4			25 Cemaziyülahir 1239	26 Şubat 1824	1		
15 Recep 1237	07 Nisan 1822	2			05 Recep 1239	06 Mart 1824	3		
25 Recep 1237	17 Nisan 1822	4			15 Recep 1239	16 Mart 1824	5		
05 Şaban 1237	27 Nisan 1822	2			25 Recep 1239	26 Mart 1824	3		
25 Ramazan 1237	15 Haziran 1822	2			05 Şaban 1239	05 Nisan 1824	1		
15 Sevvâl 1237	05 Temmuz 1822	5			15 Şaban 1239	15 Nisan 1824	3		
25 Sevvâl 1237	15 Temmuz 1822	1			25 Şaban 1239	25 Nisan 1824	3		
25 Zilkade1237	13 Ağustos 1822	1			05 Ramazan 1239	04 Mayıs 1824	1		
15 Zilhıccе 1237	02 Eylül 1822	2			15 Ramazan 1239	14 Mayıs 1824	3		
25 Zilhıccе 1237	12 Eylül 1822	1	48	22,01	25 Ramazan 1239	24 Mayıs 1824	1		
15 Muharrem 1238	02 Ekim 1822	1			13 Haziran 1824		1	56	25,68
25 Muharrem 1238	12 Ekim 1822	1			23 Haziran 1824		1		
05 Safer 1238	22 Ekim 1822	1			02 Temmuz 1824		1		
15 Safer 1238	01 Kasım 1822	1			30 Ağustos 1824		1		
25 Safer 1238	11 Kasım 1822	3			05 Muharrem 1240	1824			
15 Rebiyülevvel 1238	30 Kasım 1822	2			25 Muharrem 1240	19 Eylül 1824	1		
25 Rebiyülevvel 1238	10 Aralık 1822	1			05 Safer 1240	29 Eylül 1824	1		
05 Rebiyülahir 1238	20 Aralık 1822	2			25 Safer 1240	19 Ekim 1824	1		
15 Rebiyülahir 1238	30 Aralık 1822	2			15 Rebiyülahir 1240	07 1824	2		
25 Cemaziyülevvel 1238	07 Şubat 1823	7			25 Rebiyülahir 1240	17 1824	1		
05 Cemaziyülahir 1238	17 Şubat 1823	1			29 Rebiyülahir 1240	21 1824	1		
15 Cemaziyülahir 1238	27 Şubat 1823	7			04 Cemaziyülevvel 1240	25 1824	1		
05 Recep 1238	18 Mart 1823	2			05 Rebiyülevvel 1240	26 1824	6		
15 Recep 1238	28 Mart 1823	2			05 Rebiyülahir 1240	25 Ocak 1825	1		
05 Şaban 1238	17 Nisan 1823	1			26 Cemaziyülevvel 1240	16 Ocak 1825	1	3	1,37
15 Şaban 1238	27 Nisan1823	4			29 Cemaziyülevvel 1240	19 Ocak 1825	1		
25 Şaban 1238	07 Mayıs 1823	1	56	25,68	15 Cemaziyülevvel 1243	04 1827	31	32	14,67
25 Ramazan 1238	05 Haziran 1823	4			15 Cemaziyülevvel 1243	24 1827	1		
15 Sevvâl 1238	25 Haziran 1823	2			15 Zilkade 1243	29 Mayıs 1828	1	1	4,12
25 Sevvâl 1238	05 Temmuz 1823	2			KY.	KY.	8	8	3,66
15 Zilkade1238	24 Temmuz 1823	3							
25 Zilkade1238	03 Ağustos 1823	2							
15 Muharrem 1239	21 Eylül 1823	2							
05 Safer 1239	11 Ekim 1823	4							
15 Safer 1239	21 Ekim 1823	3							
25 Safer 1239	31 Ekim 1823	2							
15 Rebiyülahir 1239	19 Aralık 1823	4							
25 Rebiyülahir 1239	29 Aralık 1823	3							
					TOPLAM		210	210	100

Kaynak: BOA. DVN. DVE. d. 037/3. KY.=Kaydı Yok

EK 2: İstanbul'dan Akdeniz'e Giden İngiltere Bandıralı Gemilerin Malları ve Miktarları

<i>Mallar</i>	<i>Miktar</i>
GIDA ÜRÜNLERİ	
Balık	2 çift
Ciros balığı	798.000 adet
Cevizi bevva	1 sandık, 80 kıyye
Dakik	6.616 çuval, 60.000 kıyye, 4721,5 kile
Fındık	598 çuval, 12 sepet, 101 kap, 8 sandık, 2.588,5 kantar
Gülac (güllac)	2 küfe
Hamr (efrenci)	9 varil, 50 kıyye
Hamsi balığı	6 varil
Havyar	47 fiçi, 8.199 kıyye, 172 kantar
Helva	55 kutu, 500 kıyye
Kaba zeytin	92 fiçi, 13 varil, 11.366 kıyye
Kahve efrenci	110 çuval, 6.000 kıyye
Kırmızı havyar	4 varil, 60 kıyye
Kırmızı havyar ve morina	12 fiçi
Kokoroz (mısır)	3.000 kile
Kudret helvası	10 sandık, 800 kıyye
Kuru balık	600.000 adet
Pastırma	33 hasır, 230,5 kantar
Peksimet	3.757 kantar
Reçel	6 sandık, 52 kıyye
Revganı sade (sadeyağ)	1.000 kıyye
Rom	1 fiçi, 280 kıyye
Sair	4.050 kile
Seker	2 sandık, 50 kutu, 40 kıyye
Tuzlu balık	10.000 adet, 3.193 varil
Tuzlu çiros balığı	900.000 adet
Tuzlu lahm sucuğu (et sucuğu)	27 varil
Tuzlu mahi (tuzlu balık)	349 varil
Yenidünya	160 adet
Zeytin	50 varil
KUMAŞ ve TEKSTİL ÜRÜNLERİ	
Astar	18 denk, 780 top
Basmai hassa	445 top
Bazen ve elvan patista	13,5 top
Beyazı İngiliz	2 denk, 200 top, 2 sandık, 200 nice
Beyazı İngiliz ve şeytanbezi	7 denk, 710 top
Bursakarı çitari	27 top
Canfes	160 zira
Çiti asitane	20 top
Çuka (france, mahud, saye)	40 denk, 29,5 paştav
Damgahane (bir tür kumaş)	2 top
Destgahi bez (tezgâh bezi)	6 adet
Elvan patesta (pamuklu kumaş)	17 top

Elvan tülbent	12,5 top
Elvan ve basmai hassa	416,5 top
Gömlleklik bez	34 sandık
Harir hurdası (kamçıbaşı)	1.284 denk, 3.247 kantar
Hariri ham	720 denk, 9.503 kıyye, 47.433 tefe
Hariri hamı Bursa	202 denk, 6 sandık, 13 çuval, 8.011 tefe
Hariri hamı Rumili	37 çuval, 10 denk, 2.357 kıyye,
Hint taklidi telli kutnii İngiliz	1 bohça, 10 top
Hinta (Rusya)	31.940 kile
İngiliz çiti	14 denk, 1.267 top
İngilizkari çit ve basma	1 sandık, 16 denk, 2.411 top
İngilizkari tülbent	5 denk, 1.000 nece
İşleme ve Bursakari çitari	27 top
İşleme ve sade havlı	84 çift
İstanbul çiti	15 top
Kanaviçe bezi	56 denk
Kazmir (ince çuka)	1 sandık
Kirpas (İngiliz, Rusya, Mısır vs.)	2.262 top, 8 denk, 1.564 kıyye
Mahlutı basmai hassa	6 top
Muhabbethanei İngiliz	3 sandık, 270 top
Pazen	3 sandık, 131 top
Peştamal	107 çift
Şalii asitane	9 sandık, 234 top
Saye çukası	1 denk, 6 paştav
Selimiye (ipekli kumaş)	49 top
Selimiye ve nemika	10 sandık, 41 top
Silecek	315 adet, 10 çift
Tiflik	50 denk
Tülbent	1 sandık, 100 top
Üstlük	53 top
Yapağı	218 çuval, 27 balya, 831 kantar
Yapağı Rusya	40 denk, 13 çuval, 492 kantar
<i>KERESTE ve KERESTE ÜRÜNLERİ</i>	
Ağaç havan	423 adet
Ağaç iskemle	35 adet
Ağaç kavata ve kürek (ağaç tas)	268 adet
Ağaç kufa (ağaç testi)	18 adet
Ağaç tokmak	10 adet
Ağacı kavata	3.070 adet
Ağacı zerta/zurna	1 kutu
Balta sapı	2.500 adet
Balta tahtası	710 adet
Balyemez sırk çam	100 adet
Ceviz tahtası	100 adet
Ecnası kereste	10.753 adet
Envai Kereste	41.025
Fıçı tahtası	13.050 adet

İhlamur tahtası	176 adet
Kalın değnek	2.500 adet
Kalın meşe tahtası	380 adet
Kalın tahta	2.576 adet
Kalın ve ince tahta	10.875 adet
Karaağaç	187 adet
Kavak	2 kutu, 4 adet
Kavata (kebir, sağır), (ağaç tas)	4.570 adet
Kazma sapı	600 adet
Kereste (mütenevvia)	29.791 adet
Keser sapı	2.250 adet
Koşuş tahtası	500 adet
Küçük karaağaç	31 adet
Küreklik ağaç	10 adet
Matrak (kalın sopa, değnek)	9.700 adet
Orta direk çubuğu	9 adet
Rumili tahtası	570 adet
Sandık tahtası	7.000 adet
Seren (gemi sereni)	50 adet
Serenlik sütun	30 adet
Tahta	680 adet
Tehi portakal sandığı	200 adet
Tehi sandık	2 adet
Ufak direk	4.245 adet
Varil tahtası	6.800 adet
<i>BAHARAT, ECZA ve KİMYA ÜRÜNLERİ</i>	
Afyon	3 sandık, 127 kıyye
Alacehr (kök boya bitkisi)	54 çuval, 4.388 kıyye
Aselbend (bir çeşit zambak)	1 sandık, 35 kıyye
Barut siyah	250 varil
Çadır uşağı (bir çeşit şifalı bitki)	8 sandık, 300 kıyye
Duhan (tütün)	1.055 denk, 17 bohça, 44.617 kıyye
Ecza	1 sandık
Germişik çubuğu (yabani kızılçık)	707 demet, 16.150 adet
Gül yağı	27 sandık, 22.244 miskal
Hınnap (Çin hurması)	50 adet
İhlamur	100 demet
Kara boya	250 kıyye
Kav (ağaç mantarı, ateş yakmak için)	4 çuval, 500 kıyye
Kendir çubuğu	3 bağ, 600 adet
Kiraz çubuğu	2 demet, 204 adet
Kirazcık	3 adet
Kireç	2 küfe
Kundus böceği	1 torba, 5 kıyye
Mahlep (sahlep)	9 çuval, 900 kıyye
Mantar kavı	10 çuval, 1.100 kıyye
Mazı (orman ağacı)	136 çuval, 43 kantar

Nişadır	4 kafes, 4 sandık, 998 kıyye
Revğanı verd (gül yağı)	9 sandık, 7.860 miskal
Sap	3 fiçı, 40 kantar
Siyah boya	15 fiçı
Sünger	8 çuval, 285 kıyye
Tiryak (afyon macunu)	1 sandık, 40 kıyye
Zencebil (zencefil)	950 kıyye
Ayna	1 sandık
Billur evanı	2 sandık
Fincan	15 küfe
Fincanı beç	3 sandık
Saat camı	1 kutu, 30 deste
Şişe (asitane, beç)	4 sandık, 1 küfe
<i>MANİFATURA VE TUHAFİYE</i>	
Altun şerit	1 sandık
Attariye	1 küfe
Attariyyei uzun çarşı ve hırdavat	Bir miktar
Ayakkabı	3 seklem
Boyama	16 adet
Çamaşır teknesi	21 adet
Çemşir (çamaşır)	7.653 kantar, 717 parça
Çemşir tarak	20 adet
Çeşitli eşya, attariye ve hırdavat	32 ecnası kap, 30 sandık, 1 denk, 2 küfe
Çizme	192 çift
Duhan bıçağı	100 adet
Ecnası halat ve gomana	96 kantar
Ecnası kürek	30 çift, 1 denk
Elbisei efrenci	2 sandık
Eşyayı gice	2 sandık
Eşyayı kilim	4 sandık
Eşyayı mahluta (karışık eşyalar)	110 sandık
Eşyayı mütenevvia	48 ecnası kap, 3 sandık ve bir miktar
Fesi frengi	21 sandık, 2.350 deste
Frengi klapdan (şerit)	4 sandık, 21.920 dirhem
Gergef	25 adet
Gözege ve sair pullama	500 adet
Gözge (ayna) tahtası	3.024 adet
Gülâb (gül suyu)	3 varil
Haffafiye	2.595 çift, 1 sepet, 5 sandık
Harci lüle (nargile lülesi)	20 sandık, 3.000 adet,
Harci zarfı frengi (fincan kabı)	1 sandık, 300 deste
Hartuç (nargile temizleme fırçası)	30.000 adet
Hartuçluk kâğıt	20 top
Hasır süpürgesi	1.500 adet
İğne	1 sandık, 20 torba
İngilizkârı tabak	1 sandık
İngilizkârı teneke kutu	1 sandık

İpekten pare kesesi	4 adet
İşleme ve mahlut hadi	82 çift
İspilye (bir çeşit taş)	1.244 adet
Kalpa taşı	163 kantar
Kaşık	3 küfe, 4 deste
Kaşık ve tabak	42 küfe
Kaya/kaba kaşık ve tabak	24 küfe
Kazıp pul (yalancı pul)	1 sandık, 30 kıyye
Keçe	500 adet
Keçe külah	2 küfe
Keçi kılı Rusya	28 çuval, 7 denk, 330 kantar
Keçi kılından peçe	8 adet
Kehrübarı emame	42 adet
Köhne ayakkabı	11 seklem, 2 denk
Külah	200 adet
Lüle	43 sandık, 1 fiçı, 2 küfe
Mahlut çubuk	2 bağ, 300 adet
Marpic (marpuç)	10 deste
Mimli tapa	1.800 adet
Muyı deve (deve kılı)	20 denk, 1.040 kıyye
Nargile seri (nargile gövdesi)	6 adet
Pul (kazıp)	42 sandık, 1 çuval, 100 kıyye
Riştei Ankara	63 denk, 4.034 kıyye
Riştei İngiliz (penbei)	22 denk, 796 kıyye
Tarak	3 küfe
Tehi çekmece	4 adet
Tehi çuval	12 denk
Tehi iğne kutusu	10 adet
Tehi küfe	50 adet
Tehi kutu	1 seklem
Telatini françe (ince deri)	3 denk
Tunç taş	6 adet
Urgan	166 denk, 10.500 kıyye
<i>HİRDAVAT, MADEN ve MADENİ ÜRÜNLER</i>	
Aheni ham	1.200 kantar
Alatı nühas (bakır aletler)	8 kıyye
Anadolu Hırdavatı	737 adet
Balta	50 adet
Bartın hırdavatı	715 adet
Danehai humbara (gülle)	1.500 adet
Demir (ham, Rusya, Samakov)	4.129 çubuk, 3.730 kantar
Eğ	5 kutu, 5.000 adet
Eğ ve destere	45 adet
El kantarı	10 adet
Evani nühas	8 küfe, 1 sandık, 41.488 kıyye
Fiçı çemberi	3.558 demet
Hırdavat	2 sandık, 3 küfe, 8 sepet

Hırdavatı uzun çarşu	4 küfe, 5 sepet, 4 zenbil
Kalbur	420 adet
Kantarı kile	1 deste
Kebir ve sağır varil	60 adet
Keser	1 sandık, 175 adet
Kilit	2 sandık, 150 deste
Matbaha müteallik evanı nühas	5 sepet
Mısmarı flemenk (çivi)	15 varil, 81,5 kantar
Mühimmat	5 sandık, 24 parça
Nühas kazgan (büyük tencere)	1 adet
Rusya kilidi	306 sandık, 19.000 adet
Sarı teneke	4 sandık, 276 kıyye
Testere	100 adet
Varil çemberi	1.485 demet, 1.525 adet
<i>DERİ ve DERİ ÜRÜNLERİ</i>	
Cildi camus	56 denk
Cildi erneb	5 denk, 3.000 adet
Gön	3 denk
İşlenmemiş kürk	250 adet
İşlenmiş kürk	490 adet
Kakum (kürk)	3 sandık
Kavsale (kösele)	378 adet
Manda gönü	20 adet
Meşin	1 sandık, 1 bağ, 400 adet
Meşin foca	1 sandık, 8 adet
Sahtiyan	100 adet
<i>Diğer</i>	
Anadolu çifte dolabı	219 adet
Bartın dolabı	200 adet
Bartın koguşu	400 adet
Çifte dolab	390 adet
Çifte mana	1.940 adet
Çıkık	2 adet
Çubuk	1 sandık
Ecnası makara	36 adet
Elek	41 adet
Eşya ve erzak	50 sandık
Frengi kâğıt mengenesi	1 sandık
Hamr ve elbisei efrenci	16 sandık
Harci çubuk	50 adet
Harir	21 denk
Hondura ve life	50 kıyye
Kalas dolabı	461 adet
Kara cild kuşağı	24 deste
Karacalar (?) kuşağı	24 deste
Kelotı frengi	14 adet
Kütübi efrenci	5 sandık

Meles	452 top, 8 sepet, 2 sandık
Saat beštahta	3 sandık, 5 adet
Sevahi	231 adet
Silme çubuk	2 bağ, 700 adet
Sürat ağacı plastorya (gülle koruyucu)	500 adet
Tehi sepet	9 adet
Tehi varil	752 adet
Tek dolab	100 adet
Tenaki/tinaki	4 torba, 76 kıyye
Vezne	3 adet
Yapağı tahta	3.000 adet
Yazı kâğıdı ve kitabı efrenç	1 sandık
Yek dolab	163 adet
Yuvarlak	200 adet

Kaynak: BOA. *DVN. DVE. d. 037/3.*