

XIX. YÜZYILDA OSMANLI DENİZ TİCARETİNDE DEĞİŞİM ve TEPKİLER

İlhan Ekinci*

Özet

19. Yüzyılda Osmanlı dış ticareti hızla gelişti. Bu gelişme Avrupa'nın ekonomik yayılmasına karşı verilen bir tepkiydi. Bu yayılmanın araçlarından birisi buharlı gemilerdi. Osmanlı sahilllerinde hızla çoğalan buharlı gemiler, geleneksel Osmanlı deniz ticaretini –yelkenli gemiciliği- değiştirmeye zorladı. Bu yayılma ve baskı Osmanlı sahil ticaretinin geleneksel aracı yelkenli gemiler üzerinde daha fazla hissedildi. Yelkenliden buharlı teknolojisine değiştirmeye zorlanan Osmanlı deniz ticareti buna farklı tepkiler verdi. Bazen yabancı vapurlara karşı tepkiler yükseldi. Bazen yelkenliler ve kayıklar yabancı vapurların yardımcı hizmetlerini yapmaya dönüştüler. Bazen de Osmanlı sahillerinin egemenliği tartışmalarına konu oldular. Cumhuriyet bu tartışmalarla devraldığı yapıyı daha ileriye götürmek için yeni tedbirler almaya devam etmişti.

Anahtar Kelimeler: *Osmanlı Devleti, Buharlı Gemi, Deniz Ticareti, Kapitülasyon*

Abstract

Change in the Ottoman Maritime Trade and Reactions in the 19th century

Ottoman foreign trade developed rapidly in the 19th century. The origin of this development was the Europe's economical spread. One of the tools of this spread was steam vessels. This spread and pressure was felt more by the sailboats which were the traditional means of Ottoman maritime trade. Rapidly increasing steam vessels in the Ottoman coasts forced the traditional Ottoman maritime trade –sailboats- to change. Ottoman maritime trade which was forced to change from sailboats to steam vessels gave different responses to this change. Sometimes reactions increased against foreign boats. Sometimes sailboats tried to survive by doing assistance works of foreign boats. And sometimes they were the subjects in the Ottoman coasts' sovereignty arguments. Turkish Republic tried to take measures in order to carry the economy forward which was taken over with these arguments.

Keywords: *Ottoman Empire, Steamship, Maritime Trade, Capitulation*

Giriş

19. yüzyılda Osmanlı deniz ticaretinin görünümüne bakıldığında mutlak bir yabancı hâkimiyetinin varlığı görülür. Bu durumun sebepleri açıklanırken, ortaya koyulan yaklaşımlarda Cumhuriyetin kabotaj tekeline kendi vatandaşlarına bırakmasıyla sonuçlanan anlayış ve bakışın etkisi vardır. Bu yazıda öncelikle 19. yüzyılda Osmanlı dış ticaret dönemleri ve eğilimleri verilerek, dış ticaretle buharlı gemilerin yükselişi arasındaki ilişki ortaya konulmaya çalışılmış, arkasından da dış ticarete olduğu gibi deniz ticaretinde de Osmanlı devletinin yıkılışına kadar gittikçe belirginleşen yabancı egemenliği vurgulanmıştır. Osmanlı sahillerinde ve deniz ticaretindeki yabancı egemenliğinin ortaya çıkışında buharlı gemilerin rolü ve bu teknolojik gelişme karşısında Osmanlı tepkisi de incelenmeye çalışılmıştır. Hiç kuşkusuz böyle bir konunun, bir yüzyıl gibi uzun bir zaman dilimi ve bütün Osmanlı coğrafyasını içine alacak şekilde incelemek bu çalışmanın boyu(tu)nu aşar. Bu yazı, genel bir çerçeve çizerek Lozan'da kabotaj tartışmalarına giren Türkiye'nin bu aşamaya nasıl geldiğini ve buharlı gemilerin bu süreçteki katkılarını ortaya koymak amaçlanmıştır.

17. ve 18. yüzyıllarda dış ticarete, deniz ticareti her zaman kara ticaretine üstün gelmişti. Ege denizi hâlâ üzerinde en fazla gemilerin dolaştığı alandı. Doğu'nun iskeleleri Avrupalı ya da Osmanlı gemilerinin sürekli varlığına tanık oluyorlardı. Osmanlı imparatorluğunun uluslararası ticaretinde Batının üstünlüğünün kesinleşmesi 18. yüzyılda olmuştu. Bu gelişme, ortaklıklar, "kumpanyalar" kurulması ve yayılmasıyla kendini gösteriyordu. Osmanlı imparatorluğunda bu kumpanyalar, devletin gücü azaldıkça, yetkileri artan, hatta varlıkları bir ihtiyaç haline gelen büyükelçi ve konsolosların desteğinden yararlanıyorlardı. Bu sırada kapitülasyonlar, imparatorluğun bütün iskelelerine yerleşmiş olan batı tüccarlarının yararına çok geniş ölçüde işletiliyordu. Bunun yanında Yakındoğu'da ticaret yapan eski ulusların yanında yeni gelenler, sözgelimi Avusturyalılar, Ruslar ortaya çıkmıştı. Bu yeni uluslara, 19. yüzyılın son çeyreğinde Almanya ve imparatorluktan kopan Bulgaristan, Romanya gibi eski vilayetler, fakat yeni milli ekonomiler de eklenecektir¹.

17. yüzyıldan beri saldırılarına devam eden yabancılar, gitgide Osmanlı ticaretinde daha etkili bir duruma geldiler. 18. yüzyılda Doğu Akdeniz'deki ticaret

*19 Mayıs Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Ordu. E-mail; ekincilhan@hotmail.com

¹ Mantran 1987, 163-165.

XIX. yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler

geniş ölçüde uluslararası bir nitelik kazanmıştı. Batı, bir yandan hammadde alımı öte yandan işlenmiş ürünlerin satılmasını güvence altına almaya çalışarak ticaret yollarını, transit merkezlerini egemenliği altına alma, politikalarına yöneldi. Bir sanayi kapitalizmi (az çok endüstri öncesi) denizcilik (ticarî) kapitalizminin yerine geçti².

Osmanlı Devleti'nde ise bunalımlar yaşanmaktaydı. Bu bunalımın sebepleri arasında, dış ticaret dengelerinin bozulması, hükümetin ihmali, yasaların katılığı, yüksek düzeydeki devlet memurları arasındaki bozulma, tüccarlardaki utanma duygusunun yokluğu, daha önceki ayrıcalıklı konumlarını korumak isteyen kimi ayan ve esnafın kaygıları, insanların Batı'da doğmuş olan yeni tekniklere uyum sağlayamaması, kimi azınlık topluluklarının siyasal art düşünceleri gibi sebeplerin yanında, uluslararası nitelikte bir ticaret filusunun bulunmaması da sayılmaktadır³.

Sanayi devrimi önce İngiltere sonra da Batı Avrupa ekonomilerini, mamul mallarda ucuz ve kitlesel üreticiler durumuna getirdi. Avrupa ülkeleri, bir yandan mamul malları için pazarlar bulmaya, diğer yandan da bol ve ucuz gıda ve hammadde kaynakları sağlamaya çalışıyorlardı. Dolayısıyla dünya ticaret hacminde o güne dek görülmemiş bir genişleme ortaya çıkmıştır. Yüzyılın daha sonraki dönemlerinde deniz ulaştırıcılığında gerçekleşen teknolojik devrim, ticaretteki bu eğilimlerin daha da hızlanmasına yol açmıştı⁴.

Denizcilik konusundaki değişimlerin Avrupa'daki diğer gelişmelerin bir parçasıydı. Bu konudaki göstergelerden birisi deniz ulaşımında kullanılan araçların nitelik ve nicelik olarak değişime uğramasıdır. Bu değişim, uzun yıllara yayılmış tedrici bir şekilde kendini gösteren ticaret gemilerinde değil, yoğunlaştırılmış üstünlük denemeleri olan ve deniz savaşlarında kullanılan savaş gemilerinden daha açık bir şekilde takip edilebilmektedir. Klasik yeniçağ imparatorluklarının ve tarım ekonomisinin araçları olan kürekli gemiler, Avrupa'da coğrafi keşiflerle gözlemlenen, büyük yelkenlilere dönüşmüştü. Büyük yelkenli gemiler Avrupa'nın okyanus ötesine ulaşan endüstri öncesi deniz kapitalizminin araçlarıydı. 19. yüzyılın başlarında Avrupa, deniz ulaşımı konusunda yeni bir tekniğe ve araca ulaştı. O da sanayi devrimi sonucunda uluslararası değişim aracı olarak ortaya çıkan buharlı gemilerdi.

² Mantran 1987, 169.

³ Mantran 1987, 172.

⁴ Pamuk 1994, 3.

Yenilikleri takip etme konusunda Osmanlı devletinin savaş gemilerini modernize etme çabaları dikkat çekicidir. Osmanlı, kalyon-kadırğa değişimine-geçişine uyum sağlamaya çalışırken Avrupa'nın buharlı gemi teknolojisine geçmesi, bu konudaki gelişmelere ayak uydurmaya çalışırken de düvel-i muazzamanın "dretnotlar savaşı"na girişmesi, Osmanlı donanmasını yaşattığı facialarla sarsacaktır. Osmanlı devletinin Avrupa'daki gelişmelere vermiş olduğu tepki, donanmasında bitmeyen bir reformlar süreci şeklinde olacaktır. Donanmalarda takip edilebilen bu gelişmelerin paralelinde, sivil ticaret gemilerinde de benzer bir sürecin, fakat daha yavaş ve tedrici bir biçimde yaşanmış olduğu açıktır.

18. yüzyılın ikinci yarısında geliştirilmeye başlanan buhar makinelerinin kullanılması, ulaşım konusundaki teknolojik yenilikler eş zamanlı gibi görünseler de, ilk önce denizlerde başlamıştı. Robert Fulton, 1797'de Paris'e giderek, orada buhar ile hareket eden "steam boat" (istimbot) inşa etmiş ve bunun tecrübelerini Seine nehrinde yapmıştı. Üç yıl sonra tekrar Amerika'ya dönerek buharla hareket eden ilk istimbotu yapmıştır. Bu konudaki asıl gelişme 1819 yılında, yelkenli bir gemiye buhar makinesi koyarak okyanusun 26 günde aşılp Liverpool'a ulaşılmasıyla gerçekleşmişti. 1820'de 110 kadem boyunda vapurlar yapılmaya başlanmış, daha sonraki yıllarda hız ve büyüklük olarak geliştirilmişlerdi. Stephenson'un lokomotifinin Liverpool-Manchester arasında işlemeye başlaması ise 1830'u bulacaktır⁵. Dolayısıyla teknolojik devrim bu konuda ilk önce denizyolunda gerçekleşmişti ve aslında kara ulaşımında köklü bir devrim yapan demiryolları, denizlerden bakıldığında "buharlı kara gemileri"⁶ idi. Fakat gerek inceleme alanı olarak gerekse bundan kaynaklanan etkiler ve sonuçlar açısından buharlı gemiler, demiryollarının (çalışmalarının) gölgesinde kalmış gibidir. Bunda, Osmanlı devletinde, siyasi sebep ve zorlamaların yanında gerek uluslar arası boyutuyla gerekse iç gelişmeleriyle yüzyılın son çeyreğinden itibaren demiryollarının çok önemli bir yer işgal etmesi etkili olmuştur. Fakat deniz ve demiryolları arasındaki

⁵ Robert Fulton'un yapmış olduğu ilk buharlı gemi 154 millik mesafeyi 32 saatte almıştı. 4 metre boyunda 5.50 cm eninde ve 160 tonluk bu geminin 19 beygir gücünde bir makinesi vardı. Vapura "Clearmont" adı verilmişti... Osmanlı Devleti'nin almış olduğu ilk buharlı geminin personeli İngilizdi ve Mister Kelly adlı bir İngiliz subayın idaresindeydi. II. Mahmud, bu gemi ile Şubat 1829 tarihinde Tekirdağ'a seyahat etmişti. Seyahati esnasında havanın bozması ve bu şartlar altında kaptanın gösterdiği maharet ve soğukkanlılık, II. Mahmud'un hoşuna gitmiş, üç defa mükâfat ve iltifat görmüştü. Gencer 2001, 116; Engin 1993, 17.

⁶ Quataert 2002, 185.

XIX. yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler

denge söz konusu olduğunda, bu ön plana geçişten dolayı, dönemin idareci ve hükümetleri eleştirilmiştir⁷.

Bu algılamada buharlı gemilerin eski gemi, güzergâh ve liman şehirlerine getirilen yeni bir soluk olarak görülmesi etkili olmuştur. Buharlı gemiler, ilk anda yelkenli gemilerin teknolojik yardım almış şekilleri olarak ortaya çıkmışlardı. Avrupa'nın eskiden beri bildiği, gidip geldiği eski yollar, sahiller, limanlar için yalnızca, hız, güven ve ulaşım kolaylığı getirmişlerdi. Yani Avrupalılar için pek de gizemli ve yeni ufuklar vaat etmemişti. Hâlbuki demiryolları, Avrupa için o zaman kadar kolay kolay ulaşılamayan karaların içlerine kadar nüfuz etme şansı tanıdı. *İnsanoğlunun kaderini etkileyen en önemli buluşlardan biri*⁸ olarak görüldü. Dolayısıyla demiryollarının önemi vurgulanırken Avrupa merkezli bir algılamanın etkisi altında kalılabileceği dikkate alınmalıdır. Gerçekte, öncelikle denizyollarında gelişme ve devrim yaşanmıştı. Özellikle buharlı gemilerin gelişi, yayılması ve bunların etki ve sonuçları incelenmeli ve ortaya konulmalıdır. Çünkü Avrupa'nın dünyaya, dolayısıyla Osmanlı ülkelerine yayılışı söz konusu olunca ilkönce akla gelmesi gereken denizyolları, onların araçları olan, yelkenli ve buharlı gemilerdi. Buharlıların yayılışları söz konusu olduğunda bu yaklaşımın da yine Avrupa merkezli olduğu kabul edilmelidir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa ekonomisiyle bütünleşme süreci 16. yüzyılda başladı ve Avrupa'yla yapılan ticaret geliştikçe Osmanlı kapalı ekonomisi çözüldü. Ne var ki her bölgenin Avrupa sistemine katılması aynı hızda gerçekleşmedi⁹. Bu bütünleşmenin ve çözülmenin araçlarından birisi de buharlı gemilerdi. Buharlı gemiler hız, güven ve uzak mesafelere gidiş bakımından sahip

⁷ Demiryollarına verilen öncelik, deniz ticaretinin geliştirilmesine yeterince önem verilmemesinden ve bu konuda gerekli tedbirlerin alınmadığından yakınan Şirket-i Hayriye kaptanı; demiryollarının faydası geçtiği bölgeye ait olduğunu, Rumeli demiryollarından Anadolu'nun faydalanmasının mümkün olmadığını, memleketin her noktasına demiryolu götürülse bile gelişmenin yine sınırlı ve eksik kalacağını, hâlbuki deniz ticaretinin eksikliğinden kaynaklanan boşluğu doldurulamayacağını, memleketin politik noktayı nazarından deniz ticareti konusundaki şiddetli ihtiyacı açıkken kaybedilen zamanın esef verici olduğunu belirtmiş, ayrıca memleketin mevcut şartları altında yakın bölgeleri hatta Hicaz, Basra ve Yemen hattı gibi uzak beldelerle, Trablusgarp gibi müstakil topraklarına sahip bir ülkenin merkezle olan ilişkileri ve siyasi rabitalarını artırmak ve güçlendirmenin devletin her şeyden önce göz önünde bulundurması gereken önceliklerinden olması gerektiğini yazmıştı. Y. PRK.HR, 32/9, 22.07.1902.

⁸ Özyüksel 2000, 1.

⁹ Quataert 1987, 18.

oldukları üstünlükleriyle önce yerel ticarî ağları ve usullerini değiştirdi, arkasından bu bölgelerin Avrupa ekonomisine katılmasını kolaylaştıran bir rol oynadılar. Belki daha doğru bir ifadeyle imparatorluğun en uzak noktalarını bile zamanla Avrupa ekonomisinin bir uzantısı haline getirdiler.

Çoğunlukla Batı ülkeleri sermayesi tarafından inşa edilen demiryolları ise iç bölgelere ulaştırma masraflarını büyük ölçüde düşürerek ürünlerin limanlara akmasını sağlayan “yardımcı-tamamlayıcı¹⁰” bir rol oynamıştı. Böylece demiryolları bir sömürge veya yarı sömürge ülkesinin değişik bölgelerini birbirine bağlamak yerine, yeraltı kaynakları ve tarımsal açıdan zengin bölgelerini Manchester, Marsilya ya da Hamburg’un nüfuz alanı içine soktu. 19. yüzyılda demiryolları, Avrupa’da ve Amerika Birleşik Devletleri’nde ulusal ekonomilerin oluşmasına (merkeziyetçi, güçlü yapıların) katkıda bulunurken, Osmanlı gibi çevre ülkelerinde ülke içi mal dolaşımını ortadan kaldırmaktaydı. Bir anlamda ülkeyi birbirinden bağımsız farklı ekonomik bölgelere ayırmakta veya bu ayrımı kuvvetlendirmekteydi. Keza demiryollarının, asıl olan deniz ulaşımının yanında oynadığı bu “yardımcı” rolünden önce deniz ticaretinin de benzer bir sonuca aracılık yaptığı, liman bölgelerini Avrupa ekonomisinin uzantısı haline getirdiği açıktır. Çünkü yüksek kâr sağlayan Osmanlı limanları arasındaki ticaret dışındaki tüm deniz ticaretinin yönü, Avrupa’ya doğruydu ve Osmanlı limanları arasındaki ulaşım, imparatorluk yıkılıncaya kadar artan bir yabancı hakimiyeti söz konusuydu. 19. yüzyılda bu faaliyetlerin aracı olan buharlı gemiler, Osmanlı ülkelerinin veya sahillerinin birbirleriyle olan bağımlı değil, sahillerin Avrupa’nın önemli limanlarıyla olan bağımlı güçlendiriyordu. Örneğin İzmir limanı yoluyla Ege, Irak ve Mısır İngiltere’nin ekonomik uzantıları haline gelmişti. Buharlı gemiler bu yabancılaştırmanın araçlarıydılar. Bu gelişmelerin yoğun olarak yaşanmaya başladığı dönem Tanzimat devriydi. Bu durum ise uzun vadede merkeziyetçiliği güçlendirmeyi hedefleyen devlet adamlarının amaçlarının tam tersi yönünde bir gelişmeyle sonuçlanacaktı.

1. 19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti Dönemleri ve Deniz Ticareti

19. yüzyıldaki Osmanlı deniz ulaşımı Osmanlı ekonomisi ve dış ticareti paralelinde bir gelişme seyri izlemiştir. Ticaretin, Rumeli demiryolu ile karadan,

¹⁰ Fakat buradaki yardımcı rol o kadar belirgin bir şekilde ön plana geçti ki denizyollarındaki gelişmeler ikinci planda kalmıştı.

XIX. yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler

Balkanlar üzerinden Avusturya ve Almanya'ya giden emtiayı ve yine sınırlı sayıda çevre ülkelere karadan yapılan ihracat ve ithalat (İran, Romanya, Yunanistan gibi) hariç tutulursa, tamamı denizyoluyla gerçekleşmekteydi. 1914'e gelindiğinde Osmanlı deniz ticaretinin yüzde 90'ı yabancı bandıralı gemilerle yapılmaktaydı. Dolayısıyla deniz ticaretinin dış ticaret rakamlarıyla ve dalgalanmalarıyla yakından ilgili ve bu değerler paralelinde olması beklenir. 19. yüzyılda dünya ekonomisindeki değişimler Osmanlı ekonomisini, Osmanlı dış ticaretindeki genişleme, daralma dönemleri de deniz ulaşımındaki gelişmeleri yakından etkilemiş, hatta paralellik göstermiş olmalıdır.

Dünya ekonomisi ile bütünleşme sürecindeki Osmanlı ekonomisinin geçirdiği dönemler ve bu dönemlerin özellikleri, sahillerindeki deniz ticareti ve buna verdiği tepkileri anlamamıza yardımcı olacaktır. 19. yüzyıl Osmanlı deniz ticaretindeki gelişmeleri anlamak için dünya ekonomisindeki genişleme ve durgunluk dönemlerini ve buna bağlı Osmanlı dış ticaretinin dalgalanmalarına bakmak gerekir. Dış ticaretteki genişleme ve durgunluk dönemlerine paralel olarak, Osmanlı sularındaki yabancı kumpanyalarda da bir genişleme ve çeşitlenme olmuştur. Bunu salnamelerden Osmanlı sahil ve iskelelerine uğrayan yabancı vapur kumpanyalarının yıldan yıla artan çeşit ve çokluğu ile takip etmek mümkündür.

19. yüzyılı, dünya ekonomisinin genişleme ve durgunluk dönemlerine bağlı olarak, Osmanlı dış ticaretinin büyüme hızının gösterdiği dalgalanmalar dört temel döneme ayrılmıştır¹¹. 1)1820-1853 *İngiliz hegemonyası altındaki dış ticaret*. Ekonomik açıdan ilk dış borçlanmanın gerçekleştirildiği Kırım Savaşı yıllarına kadarki bu dönem dünya kapitalizmine açılış sürecinin dış ticaret ile sınırlı kalan aşamasını temsil etmektedir. Bu dönemin siyasal ve toplumsal manzarası ise ekonomik manzarayı tamamlar ve anlamlandıracak biçimdedir. Yani merkezi devletin taşradaki unsurlar karşısındaki görelî gücünün artması, ayanın etkinliğinin ortadan kaldırılması ve merkezîyetçi eğilimlerin güçlenmesindeki İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğu'nun toprak bütünlüğünü koruma politikasının uyumu ve desteği. Yüzyılın ikinci çeyreğinde Osmanlı dış ticaretinin büyüme hızı önceki yüzyıllarda görülmemiş boyutlara ulaşacaktır. 2)1854-1876 *yılları arasındaki Dış borçlanma ve artan bağımlılık dönemi*. 3)1880-1896 *yıllarında durgunluk ve mali denetim dönemi*. Dönemin genel özelliği dünya ölçeğinde emperyalistler arası güç

¹¹ Bu konuda Şevket Pamuk'un *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme* adlı eserindeki görüşler temel alınmıştır; Pamuk, 1994, 28-37.

dengelerinin değişmesi, İngiliz hegemonyasının yerini İngiltere, Fransa ve Almanya arasında yoğun bir rekabete terk etmesidir. 4)1896-1913 Dünya Savaşı'na doğru büyüme ve emperyalistler arası rekabet dönemi.

Deniz ticaretini dönemlere ayırma konusundaki tek veri dış ticaret olamaz. İç ticaretin de deniz ticaretinde etkili olduğunu belirtebiliriz. Fakat gerek Osmanlı ekonomisinin Batı ekonomisinin yörungesine girmiş olması, gerekse sahiller arasındaki iç ticarete yabancıların gittikçe daha etkili oluşu sebebiyle, deniz ticaretinin (dış ticaret dönemleri karşısında) almış olduğu genel görünüm ve vermiş olduğu tepkileri üç maddede özetleyebiliriz:

1- Dünyadaki gelişmelere paralel olarak, Tanzimat devrinde 1840 ile 1873 arası dış ticarete hızlı bir genişleme dönemi görülmektedir. Özellikle dünyadaki İngiliz hegemonyasının doruğuna ulaştığı bu dönemde, Osmanlı imparatorluğunun dış ticareti de (İngiltere merkezli) hızlı bir artış eğilimi gösterecektir. Bu dönemin Osmanlı sahillerindeki görünümü yabancı vapur ve kumpanyalarının Osmanlı sahillerine geldikleri ve yayıldıkları dönem olarak görünmektedir. Deniz ticaretini ise, Boğaziçi'ne kadar uzanan İngiliz egemenliğini ve yine Marmara ile Boğaziçi'ne kadar taşınan kabotaj tartışmalarında görmek mümkündür¹². Dolayısıyla Tanzimat devrinde, devlet adamlarının yabancı vapur ve kumpanyalarının Osmanlı sahillerindeki faaliyetlerine karşı hoşgörülü yaklaşımları, özellikle dünya ticaretindeki bu genişlemeden kaynaklanan bir "ihtiyaç" ve merkezizetçi reformları destekleyen bir araç olmasından kaynaklandığı anlaşılmaktadır. Çünkü daha sonra değişen şartlarla birlikte Osmanlı sahillerindeki yabancı egemenliğinin ortaya çıkmasına sebep olacak izinlerin nasıl olup da verilmiş olduğunu Osmanlı bürokrasisi de anlayamayacak ve eleştirecektir.

2-Bu hızlı artışın ardından dünyada 1879-1898 yılları arasında büyük bunalım ve durgunluk dönemi olarak adlandırılmış bir kriz dönemi gelmektedir. Osmanlı dış ticareti büyümeye devam etse de önceki döneme göre önemli düşüşler göstermişti. Osmanlı dış ticaretinde nispi bir durgunluk dönemi yaşanmıştı. Fiyatların düşmesine yol açan bu dönemde Osmanlı-Avrupa ticaret hacmi daha yavaş büyürken, ihracat ve ithalat fiyatları hızla gerilemişti. Osmanlı dış ticaretindeki durgunluk, 1850'lerden beri giderek ağır koşullarda borçlanan Osmanlı Devleti'nin mâli iflâsı ve Düyun-ı Umumiye İdaresi'nin kurulması ile devam etmişti¹³. Bu dönem Osmanlı

¹² Komatsu 1999, 371-379.

¹³ Pamuk 1994, 28-37.

XIX. yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler

deniz ticaretinde toparlanma istek ve çabaları görülmesine rağmen durgun geçen bir dönem olarak değerlendirilebilir. Bunda nispeten gerileyen dış ticaret Osmanlı sahillerindeki deniz ulaşımı konusundaki yayılma ve Avrupa baskısını biraz olsun azaltmışsa da, gerek bu alandaki talebi de azaltmış olması, gerekse Osmanlı maliyesinin kötü durumu, mali kaynakların verimli kullanılması kaygıları gibi sebepler, deniz ticareti alanındaki yatırım ve gelişmeyi engellemiştir. Daha doğrusu nispeten yaşanan bu durgunluk II. Abdülhamit devrinin “*durgun*” olduğu, “*ihmal edildiği*” iddia edilen deniz politikalarını da etkilemiş, bu konuda esaslı bir denizcilik politikasının izlenememesine en azından istenilen sonuçların alınamamasına sebep olmuştur.

3- 1898-1913 arası dış ticarete yeni bir genişleme dönemi yaşanacaktır. Ülke içindeki demiryolları yatırımlarının hızlı artışıyla dikkati çeken bu dönemde Osmanlı ekonomisi toprak ve nüfus kaybına rağmen hızla büyüdü. Alman-İngiliz ticarî rekabetiyle dikkati çeken büyüme, Osmanlı hammaddelerine olan talebi artırmıştı. Osmanlı topraklarında hiçbir Avrupa ülkesinin tam denetim kuramaması, Avrupa ekonomisinin çabalarına rağmen Osmanlı ekonomisini hiçbir zaman tam bir dönüşüme uğratamamış olması ve buna karşı gösterilen direnç, dönemin genel görünümünü sunmaktadır. Bu dönemin deniz ticaretimize yansımaları ise egemenliğin iyice kaptırıldığı (hissi), kumpanyaların yabancı tabiiyetine kaçtığı, (milli) tepkilerin yükseldiği ve denizcilik konusunda da milli ekonomi, fikir ve arayışlarının geliştiği dönem olarak karşımıza çıkar. Bunun için birçok yeni denizcilik şirketleri kurulmuş, fakat aynı zamanda Batı ekonomisi ve denizciliği karşısında adeta bir çöküş yaşanmıştı. Çünkü Osmanlı denizcilik sektörünün, bütün şirketleşme çabalarına, boykotlarla destekli milli denizcilik eğilimlerine, Osmanlı şirketleri ve bandıralı gemilerin artmasına rağmen, dış ticaretteki payının iyice küçüldüğü bir dönemdi. Bu dönemin sonunda veya devamında ise denizcilik konusundaki bu direniş ve yenilik arayışlarının sembolü ve simgesi olan, Cumhuriyet dönemindeki Kabotaj kanununun çıkarılması vardır.

2. Tanzimat Dönemi Deniz Ticareti ve Buharluların Gemilerin Gelişi

Ubicini, Tanzimat devri Osmanlı ekonomik yapısı için; “*bütün dünyada ticari kanunlar konusunda Türkiye’den daha geniş prensipler ortaya atan bir memleket yoktur. Çünkü Orta Avrupa milletlerinin ticaret hakkında koydukları yasaklardan hiçbirini bilmez. Sultanların tahtı İstanbul’a yerleşeli beri ticari yasaklar bilinmez olmuştur, sultanlar imparatorluklarının bütün limanlarını Batı’nın veya daha*

doğrusu bütün cihanın ticaretine, mamul maddelerine, toprak mahsullerine açmışlardır” diye yazmıştır¹⁴. Bu ifadeler Avrupa devletlerinin yüksek gümrük duvarları ve ticari korumalarla üretimlerini güvence altına alırken, Osmanlıdaki kapitülasyonların, 1838 ticaret anlaşmasının akabinde oluşan geniş ticaret serbesti yetinin verdiği görünümü anlatmaktadır. Bu görünümü tamamlayan şey ise 1840 ile 1873 arası dünya dış ticaretinde görülen hızlı bir genişleme ile Osmanlı Devleti'nin dış ticaretinin de hızlı bir artış eğilimi içine girmesidir.

Tanzimat, Avrupa devletleri ile ilişkilerin düzenlenmesinde önemli yenileşme hareketlerine başlangıç olduğu gibi, ticarî ilişkilerin de yeniden düzenlendiği ve hukukî bir temele dayandırıldığı, bir bakıma devletin bürokratik yapısının şekillendiği bir dönemdi¹⁵. Gerek ulaştırma tekniğindeki gelişmeler, gerekse Avrupalıların telkinleri özellikle, II. Mahmut döneminden itibaren Osmanlı Devlet adamlarını modern ulaştırma konusuna eğilmeye yöneltmişti. Tanzimat dönemine damgasını vuranlardan Fuat Paşa, yabancı temsilciler ile yaptığı özel konuşmalarda, kara ve deniz yolu ulaşımını artırmakla ortak çıkarlara hizmet etmenin sonucu ırklar arasında kaynaşmaya varmanın mümkün olabileceğini belirtiyordu¹⁶. Tanzimat yöneticilerinin ulaştırma konusundaki olumlu düşüncelerinin arkasında, onu, reformlarının uygulanması için kullanılabilecekleri önemli bir araç olarak görmeleri yatıyordu. Osmanlı bürokrasisinin merkeziyetçi erki elde edebilmek için ulaşım araçlarının [yabancıların egemenliğinde de olsa] Osmanlı limanlarına yayılmalarına göz yummak olarak değerlendirebileceğimiz bu davetkâr tutumu, yabancı kumpanyaların yerleşmeleri ve egemenliklerini kolaylaştırmıştı.

1800'den önceki yıllarda Doğu Akdeniz ticaretine -sahil ticareti hariç- Avrupa gemileri hâkim olmaya başlamıştı. 1800'de Osmanlı mallarının ve yolcularının çoğu küçük yelkenlilerle taşıyordu. 19. yüzyılın başında Napolyon harpleri sebebiyle Osmanlı-Yunan ticaret filosu imparatorluk sahillerindeki ticareti ele geçirmişti. Kızıl Deniz'i 1840'lara kadar bölgedeki Müslüman tüccarlar kontrol ediyordu. Bunların yelkenlileri çift direkliydi ve 80 tonu aşmıyordu. 19. yüzyılın ortasına kadar Akdeniz'de 200 tondan daha ağır yelkenli enderdi. Yüzyılın başında Osmanlı kara

¹⁴ Ubcini, 383.

¹⁵ Duran 2004, 85; Bu konudaki en önemli gelişme Bahriye Meclisi ve Bahriye Nezaretinin kuruluşuydu. Bu konuda Gencer 1986, 102.

¹⁶ Engin 1993, 26-27.

XIX. yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler

sularında taşınan yük hacmi yüzyılın sonundakine nispetle önemsizdi. 1800'lerde yabancı gemilerin de yük tonajı düşüktü¹⁷.

Bu görünümü değiştiren Avrupa'dan gelen buharlı gemiler oldu. Osmanlı kara sularında 1820'lerden itibaren işlemeye başlamışlardı. 1833'te Odessa Kumpanyası Karadeniz yoluyla İstanbul'a bir gemi gönderdi. Bunu takip eden yılda Avusturya bandıralı bir gemi Tuna üzerinden İstanbul'a vardı¹⁸. Beyrut limanına ilk buharlı gemi 1836'da, Kızıldeniz'e 1840'da girdi. Yelkenli gemilere buhar makinelerinin yerleştirilmesiyle başlayan süreç, 1835-1840'lı yıllarda buharla çalışan çarklı gemilerin yapılmasıyla devam etmişti. İlk defa 1841 yılında pervaneli ve buharla çalışan İngiliz Novelty gemisi Liverpool'dan 420 ton yükü İstanbul'a geldi¹⁹. 1840'ların sonunda İngiltere Kızıl Deniz'de, diğer Avrupa devletleri ise Akdeniz ve Karadeniz'de düzenli gemi seferleri işletmeye başlamışlardı. Basra körfezine muntazam gemi seferleri 1860'lardan evvel başlamadı. Süveyş kanalının açılması buradaki gemi sayısını da artırdı²⁰.

Osmanlı Devleti sahillerinde buharlı gemilerin yayılışı elbette merkezden çevreye doğru olacaktır. Yalnız bu merkez kavramını Avrupa ekonomisinin ilgi ve ihtiyaçları belirleyecektir. Seferlerin ilk önce İstanbul, Tuna, İzmir gibi önemli ticarî yol ve ekonomik merkezlere veya art ülkesi geniş limanlara, arkasından da diğer Osmanlı sahillerine doğru bir yayılış göstermiş olduğu anlaşılmaktadır. Bundan sonra Avrupa için ekonomik ve stratejik yerlere, hatlara doğru, özellikle Doğu Akdeniz, Süveyş, Kızıldeniz, Karadeniz'in doğusu olarak, yayılmaya devam edecektir.

Buharlı gemilerin bu yayılış ve artışına karşı Osmanlı tepkisi erken denebilecek bir zamanda gelecektir. Fakat Osmanlı Devleti'ndeki birçok teknolojik yenilik gibi buharlı gemilerin girişi de önce askerî merkezli (donanmayla) başlamıştı. Osmanlı devletinde ilk buharlı gemi 1828 yılında İngilizler tarafından getirilerek padişaha satılmıştır. "Sürat" ismi verilen gemiye halk, "buğu gemisi" ismini takmıştır. Osmanlı Devleti 1829 senesinde İngiltere'den bir vapur daha satın

¹⁷ Quataert 2004, 920.

¹⁸ 1833 yılı içinde kumpanya Avusturya hükümetinin ısrarları üzerine gemilerinin seferlerini Tuna'nın aşağı kısımlarıyla Tuna'nın ağzına kadar uzatmayı kabul etti. Şirketin 1833'de inşa ettirdiği "Argo" adlı gemi 11 Nisan 1834'de Demirkapı'yı geçip aynı ayın 23'ünde Kalas'a gelmesiyle faaliyet alanını Aşağı Tuna'ya kadar genişletmiş oldu. Paskaleva 1968, 65-67.

¹⁹ Duran 2004, 85.

²⁰ Quataert 2004, 920.

almıştır. Tanzimat devriyle beraber buharlı gemiler yavaş yavaş yelkenli gemilerin yerini almaya başlamışlardı. Esasen bu yönlü bir teknik vasıtanın Osmanlı deniz kuvvetleri için önemi büyüktü ve özellikle gelişmiş teknolojik vasıtalar kullanmak, Tanzimat'ın ruhuna uygun ve onu tamamlayıcı nitelikteydi²¹. Askerlik merkezli başlayan reformlar, zamanla ihtiyaçların belirlediği bir şekilde sivil deniz ticaretine kaymış ve donanmaya alınan bu vapurlardan bazıları Ada, Boğaziçi, Selanik ve Girit postasında görevlendirilmişlerdi. Donanma daha ziyade küçük çapta gemilerden oluşuyordu ve bu vapurlar daha çok deniz ticareti, posta işleri, asker ve eşya nakli gibi hizmetlerin karşılanmasında kullanılıyorlardı. Tersane-i âmire tarafından ticaret maksadıyla önceleri Trabzon, İzmir ve diğer bazı mahallerle Eser-i Hayr, Hümapervaz, Eser-i Cedid, ve Girit isimli vapurlarda yakın sahillere seferlere konulmuştu²².

19. yüzyıla kadar ticaret gemilerine toplar koyularak askerlikte kullanılırken, bu yüzyılda askerî amaçlarla alınmış gemilere ticaret yaptırılması bir değişimin de habercisidir. En azından sivil ve askerî bir ayırım ve ihtisaslaşmaya doğru bir gidişin başlangıcı olduğu anlaşılmaktadır. Fakat bu vapurların tıpkı yelkenli gemicilik gibi deniz aşırı sefer ve ticaretlerde değil, yakın sahillerde, iç ihtiyaçları karşılamak üzere koyulmaları dikkati çekmektedir. Mevcut vapurlar, aynı zamanda Osmanlı sahillерinde kabotaj yapan yabancı vapur kumpanyalarıyla da rekabet ediyorlardı. Osmanlı Devleti'nin, kendi için önemli gördüğü hatlara, özellikle Doğu Akdeniz, Kızıldeniz, Basra gibi uzak sahillere vapur işletmek istemiş ve bazı teşebbüslerde bulunmuştu. Buralara işletilecek vapurlardan büyük ekonomik ve siyasî faydalar elde edilmesi bekleniyordu. Birçok yerel ve resmî talepler gelmesine rağmen, yeterli vapurun olmaması, vapur işletmenin kârsız oluşu, kömür temini, bakım ve onarım gibi altyapı desteğinin yetersizliği bu isteklerin karşılanmasını geciktirmiş veya engellemişti.

Deniz kuvvetleri için alınan bu yeni buharlı gemiler beraberinde bağımlılığı da getirmişti. En iyimser şekilde vapurların tekneleri tersanede inşa edilip makineleri İngiltere'den satın alınmaktaydı. Fakat iç dinamiklerden kaynaklanmayan bütün teknolojilerin ithali gibi pahalı ve verimsizdiler. Hatta

²¹ Gencer 2001, 189.

²² Gencer 2001, 17, 189; 19. yüzyıla kadar ticaret gemilerine toplar koyularak askerlikte kullanılırken, bu yüzyılda askerî amaçlarla alınmış gemilere ticaret yaptırılması bir değişimin de habercisidir. En azından sivil ve askerî bir ayırım ve ihtisaslaşmaya doğru bir gidişin başlangıcı olduğu anlaşılmaktadır.

XIX. yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler

araçların yolsuzlukları sebebiyle daha sonra vapurların tamamı, başta İngiltere olmak üzere Avrupa'da yaptırılmaya ve satın alınmaya başlanacaktır. Buharlı gemilerin idareleri yani makinist ve çarkçıları İngiliz idi ve bunların yardımı olmadan hiçbir buharlı geminin Karadeniz veya Akdeniz'e çıkması mümkün olmuyordu. Bu elemanlar da yüksek ücretlerle Avrupa'dan getirilmek zorunda kalınmıştı²³. Teknik eleman konusundaki sıkıntılar her zaman devam etti. Osmanlı Devleti nehir ve göllerde vapur işletme imtiyazı almak isteyenlere şirketin Osmanlı tabiiyetini ısrarla vurgularken, teknik eleman konusu söz konusu olduğunda dışarıdan karşılanabileceğini kabul etmek zorunda kalıyordu²⁴. Buharlı gemilerin gelişimiyle ortaya çıkan teknik eleman açığını gidermek için devlet, bahriye mektepleri açmaya yönelmiş, fakat bunların da temel kaygı ve hedefi sivil ticaret değil askeri ihtiyaçlar olmuştu²⁵.

Buharlı gemilerin bir diğer sonucu da maliyetleriydi. Tanzimat'a kadar Tersanenin gelir ve giderleri arasında bir orantı mevcuttu. Tanzimat ile birlikte bu oran gider yönünün ağır basması ile bozulmuştur. Bunda buharlı gemilerin gelişimi ve buharlı bir filoya sahip olmak için gösterilen gayretler sonucunda, tamamen dışa dönük bir siyaset takip etmek zorunda kalınması etkili olmuştu. Zira gemi makinelerini yapacak teknik güçte olmayan Osmanlı Devleti, bunları Avrupa'dan bilhassa İngiltere'den büyük paralar karşılığı almak zorunda kalmıştı²⁶. Fakat yelkenliden buharlıya geçiş, büyük sermaye, teknik bilgi ve birikim gibi birçok şart sebebiyle özel teşebbüs tarafından gerçekleştirilmesi pek mümkün görünmüyordu.

Osmanlı Devleti'nde hızla genişleyen Avrupa ticaretinin, Tanzimat reformları ortamında, denizcilik açısından yeşerttiği bir diğer sonuç ise ticarî denizciliğin uluslararası standartlarda yapılandırılması çalışmalarını başlatmasıdır. Çıkarılan yeni kanunlar, nizamnameler, Batı ekonomisi ve deniz ticareti yanında hukuku ve standartlarını da getirmeye başlamıştır²⁷. Ticaret vapurlarında konşimento ve navlun

²³ Gencer 2001, 191.

²⁴ Ekinci 1992, 67-90; 2005, 185-203.

²⁵ Gencer 1986, 71 vd.

²⁶ Gencer 2001, 213-214.

²⁷ 1848 yılında genel vapur trafiğinin de arttığının bir göstergesi olarak, vapurların çeşitli kazalardan koruma amaçlı ışıklandırılması tedbirlerinin alınması kabul edilmişti. Demirlediklerinde beyaz, seyir esnasında ise baş direğinde beyaz sancak tarafında yeşil, sol tarafında kırmızı bir ışık bulundurulması ve bütün Osmanlı savaş gemileriyle yerli ve yabancı şirketlerin gemilerinde de kullanılmasına karar verilmişti. Bu uygulamanın alındığı kaynak ve gerekçesi ise; "İngiltere Devleti tarafından karar

usulünün getirilmesinden başlayıp, Deniz Ticaret Kanununun hazırlanması ve kabulü, arkasından uluslar arası deniz kurallarının kabulü ile devam eden bu süreç, şüphesiz dünyada gelişmekte olan deniz ticaretinin bir sonucu²⁸. Bu hareketler, Osmanlı deniz ticaretinin, hukukunun Avrupa ekonomisinin yayılması karşısında vermiş olduğu tepki ve kendini düzeltme, düzenleme çabaları olarak görülebilir. Osmanlı devlet adamları deniz ticareti ve hukuku konusunda ister kendileri karar vermiş, isterse buna zorlanmış olsunlar²⁹, bu yeni yapılanmanın yabancı ticaretini, sermayesini ve vapurlarını Osmanlı sahillerine doğru çektiği açıktır. Tuna nehrindeki seyri sefer kurallarının uluslararası standart ve garantiler altına alınması, yeni Batı ticaret kanunlarının kabulü, Osmanlı sahillerinde yabancı vapur şirketlerinin sayı ve çeşit olarak arttırmıştır³⁰. Keza, Haliç deniz ulaştırmasının İtalyanlara, fenerler ve önemli limanlar Fransızlara, tahlisiye ve römorkörcülük İngilizlere, kılavuzluk hizmetlerinin Rumların elinde olması gibi imtiyazlar³¹ yoluyla giren yabancı egemenliği yeni düzenlemeleri de beraberinde getirmiştir.

Ubicini, Tanzimat dönemi Osmanlı deniz ticaretinin şekil, çeşit ve gelişimiyle ilgili olarak, yelkenli ve buharlı olmak üzere ikiye ayırmıştır. Yelkenli gemiciliği de birincisi Avrupa devletleri ve limanları arasında işleyen “büyük gemicilik” diğeri kendi sahilleri arasında işleyen “kervan gemiciliği” (büyük kabotaj) olmak üzere iki bölümde sınıflandırmıştır. Özellikle yerli mahsulleri iç pazarlara nakletmede kullanılan ikinci tip gemiciliğin hemen tamamı Türk, Yunan ve Avusturya bayrağı altında çalışmaktaydı³². Gerek ele alış biçimi (uzak limanlara işleyen yelkenli gemilerin bu sınıflandırmada yer almasından 1850’lerde Osmanlı sahillerinde hâlâ önemlerini koruduklarını göstermektedir) gerekse verdiği rakamlardan Tanzimat devri, Osmanlı Devleti’nde yelkenli ve buharlı gemiler arasında bir “denge (geçiş) dönemi” olarak görülebilir. Bu dönemden sonra dengenin buharlı gemiler lehine

verilerek uygulamaya koyulması” olarak belirtilmişti. Deniz Müzesi Arşivi, Şura-yı Bahri, 5-171/A, 29 Şaban 1264.

²⁸ Duran 2004, 86; Bozkurt 1996, 158.

²⁹ Osmanlı bürokratları başlangıçta sıcak baktıkları bu yardımda, ilişkilerin biçimi değiştikçe, sömürgeleştikçe, ekonomik dengeler Osmanlı aleyhine dönmeye başladıkça, batı kurallarının kabulünde gittikçe zorlanacaklardır. Bu zorlamaya karşı verilen ilk tepkiler deniz ticaretinin doğal yollarla geliştirilmesine çalışılması şeklinde olacaktır. Fakat çıkmazlar ve başarısızlıklar karşısında, milli ekonomiye doğru bir gidiş söz konusu olacaktır.

³⁰ Ekinci 1998a.

³¹ Hergüner 2003, 100.

³² Ubicini, 375.

XIX. yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler

değiştığı açıktır. Fakat sahiller arasında kabotaj yapan küçük gemicilik, ya da Ubicini'nin "*kervan gemiciliği*" olarak adlandırdığı, bir ülkenin kendi iskele ve limanları arasında yapılan kıyı denizciliği, buharlı gemiler karşısında daha uzun zaman direnecektir. Bunda yerel teamüller (geleneksel ekonomik ilişkiler), vapurlar için bazı iskeleleri kullanmanın verimli olmayışı (kısa mesafelerde vapurlar açısından yolcu taşımacılığı daha kârlıydı fakat yükün azlığı, iskeleler arasında zaman kaybı gibi çeşitli dezavantajları da vardı) etkili olmuştur.

Tanzimat dönemi Osmanlı sahillerindeki buharlı ve yelkenli gemilerin durumu ve gelişim hızlarını Ubicini'nin verdiği rakamlardan karşılaştıracak olursak; 1841 ile 1849 yılları arasında (kervan gemiciliği hariç) yelkenli gemi sayısının yüzde 58 oranında buharlı gemilerin ise yelkenlilerden daha hızlı (yüzde 77) oranında arttığı görülmektedir. Burada yalnızca tekne sayısı verilmiş olması sebebiyle taşıma kapasiteleri konusunda kesin rakamlara ulaşmak mümkün olmamaktadır. Gerçekte buharlı gemilerin ticaretten aldıkları pay burada belirtilen sayıca artış hızından çok daha fazla olmalıdır. Çünkü buharlı gemiler yelkenli gemilere göre tonaj olarak en azından 10 kat daha büyüktüler. Ve yıllar ilerledikçe de yelkenlilere göre bu büyüklükleri (ortalama tonajları) artmaktaydı. Tablo I'deki 1849 verilerine bakıldığında, buharlı gemilerin en azından on kat daha büyük olduğu-tonaj büyüklükleri-düşünüldüğünde, buharlı ve yelkenli gemiciliğin hacim olarak birbirlerine hayli yaklaştıkları görülür.

Tablo I*

Yıllar	Büyük Gemicilik	Buharlı Gemicilik	Toplam
1841	3318	274	3592
1842	4503	314	4816
1843	4925	394	5319
1844	5305	380	5685
1845	5631	373	6004
1846	6739	426	7165
1847	10500	437	10937
1848	6395	430	6825
1849	5270	486	5756

* Kaynak: Ubicini.

Tanzimat dönemi deniz ticaretinin hızlı artışını ise yine verilen rakamlardan çıkarmak mümkündür. Türkiye'nin çeşitli limanlarındaki yelkenli gemilerin geliş gidişini, 1846 senesi için (giriş çıkış beraber) yaklaşık olarak 4.700.000 tonajlık bir toplamı bulan 35.000 gemi olarak tahmin edilmekteydi. İstanbul, imparatorluğun bütün limanlarındaki gemilerin yarısından daha fazlasını barındırmaktaydı ve 1841 ile 1849 senelerinin karşılaştırılmasından limandaki gemiler, tonaj bakımından yaklaşık iki kat artmıştı³³. 1849 yılındaki büyük gemiciliğin toplamını meydan getiren 5270 gemiden 1288'i Rusya limanlarından (Karadeniz ve Baltık), 688'i İngiliz limanlarından (Malta, İyonya adaları dahil), 214'ü Avusturya limanlarından, 116'sı da Fransız limanlarından geliyorlardı³⁴.

Ubicini, Tanzimat devri buharlı gemicilik konusunda ise Osmanlı buharlı posta vapurları dışında yabancı vapur kumpanyaları olarak İskenderiye, Avusturya Lloyd, Fransız, Rostand, İngiltere ve Rus kumpanyalarının buharlı gemilerinin faaliyet gösterdiğini ve büyük bir gelişmeler olduğunu belirtmişti³⁵. Osmanlı Devleti'nde yabancı buharlı gemi şirketlerinin hızla yükselişine bir örnek olmak üzere ayrıntılarını verdiği Avusturya Lloyd kumpanyası hakkında ise; Merkezi Trieste olan ve belli başlı yöneticileri arasında, Avusturya Maliye bakanı da bulunan bu şirketin 1833'te Trieste ile Venedik arasında haftada bir sefer yapan tek bir gemi ile işe başladığı, aynı devirde kurulmuş olan Tuna İmparatorluk Kumpanyası ile birleşerek, onbeş yıl içinde (1849'da) büyük bir filo haline geldiğini yazmıştı. Kumpanyanın 3370 beygirlik bir toplam güce, 10,226 tonajlık bir kapasiteye ve 3,130,000 fl. (8,138,000 frank) değere sahip olan 26 vapuru vardı. Yeni vapurlarının suya indirilmesiyle beraber ortalama her gemi için 130 beygirlik ve 393 tonluk bir kapasiteye ulaşmıştı³⁶.

1836'da kurulmuş olan Fransız posta gemileri servisi, bahriye subayları tarafından kumanda edilen ve bütün harp gemileri imtiyazlarından faydalanan on iki buharlı büyük gemi ile Marsilya-İstanbul, Marsilya-İskenderiye-Beyrut olmak üzere iki hatta çalışıyordu. Sadece posta işleri ve yolcuların nakilleri için kurulmuş olan bu

³³ Bu ticaretin bandıralara göre dağılımı ise şöyleydi: Osmanlı bandırası %23, Helen-İyon %32, İngiliz-İyon %11, Avusturya %10, Rus %9,5, Sardunya %7, Fransız %2,5, diğer %5 tir. Ubicini, 375.

³⁴ Ubicini, 378-379. (Sayı olarak büyüklükler genel tonajı ifade etmediğinden, buharlı gemi filosu çok güçlü olan İngiliz ticaretinin büyüklüğünü yansıtmamaktadır.)

³⁵ Ubicini, 379; 1864 yılına gelindiğinde Türk karasularında faaliyet gösteren önemli kumpanyalar olarak, Avusturya Lloyd, Fransız Messageries Maritimes, Rus Odessa, Anvers, Yunan ve Mısır vapur kumpanyaları gösterilmektedir. Gencer 1986, 18.

³⁶ Ubicini, 379-380.

XIX. yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler

posta gemileri, kendilerine müsaade edilen az miktarda ticaret malı yükleyebilirlerdi. Bu sebeple gemilerin devlete maliyeti 3-4 milyon frankı bulmaktaydı. Hâlbuki yalnız ticarî gaye güden Lloyd kumpanyası, Trieste-İstanbul hattı üzerinde her yıl 300,000 frank net gelir sağlamaktaydı³⁷. Benzer bir durum Osmanlı deniz ticareti için de geçerliydi. Özel sermaye ve teşebbüsün, devlet desteği altında, yalnızca ticarî gayelerle işlettiği buharlı gemi işletmelerinde verimlilik yüksek oluyordu. Osmanlı Devleti'nde alınan ilk buharlı gemilerin askeri amaçlar yanında ihtiyaca binaen sivil deniz ticareti ve posta hizmetlerinde kullanılmış olmasından dolayı malî kazanç ve verimlilik sağlanamıyordu. Gemilerin yapılış tekniği, komutanlar ve askerler tarafından işletilmesi, devamlılıkları, öncelikleri ve daha birçok husus söz konusu olduğunda tüccarlar ve halk sivil denizcilik şirketlerini tercih ediyordu³⁸.

3. Osmanlı Deniz Ticaretini Geliştirme Çabaları

Avrupa ile olan ticaretin hızla artması, bunun yapılış şekli Osmanlı deniz ticaretini de etkilemişti. Osmanlı sahillerinde ecnebilerin önce yelkenlileri, arkasından buharlı gemilerinin artışı devlet adamlarını çeşitli düzenlemeler yapmaya ve tedbirler almaya zorlamıştı.

III. Selim zamanında yapılan 1804 kanunnamesinde deniz ticaretinin geliştirilmesi için de çeşitli tedbirler alınmıştı. Bunların genel deniz ticaretini geliştirmekten çok, korumaya yönelik tedbirler olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca gerçekte donanma merkezli, yani askerî faydalar sağlamaya yönelik idiler. Fakat yine de deniz ticaretinin önemini ve algılayış biçiminin değişmeye başladığına işaret etmektedir. Donanma personelinin maharet kazanmaları ve denize aşına olabilmeleri için bir takım ticaret gemileri satın alarak veya inşa ederek içlerine gedikli ve reislerden, münavebeli olarak, donanma personelinin yerleştirilmesine, dolayısıyla "*Mîrî Ticaret Filosu*"nun oluşturulmasına çalışılmıştı³⁹. 1823 senesinde çıkarılan bir nizamname ile III. Selimin çıkarttığı 1804 kanunnamesindeki ticaret-i bahriye için teklif edilen hususlar daha da geliştirilmiş, özellikle miri ticaret gemilerine önem

³⁷ Ubcini, 381.

³⁸ Keza Tuna üzerinde kurulmuş olan İdare-i Nehriye'nin gemilerinde asker kullanılmış olmasından dolayı Avusturya vapurlarıyla rekabet edememesi ve sivilleştirilmesine dair görüşler için bkz. Ekinci 1998.

³⁹ Gencer 2001, 86-87.

verilmesi, bu gemilerin limanlarda yük alıp boşaltırken öncelik tanınması istenmişti⁴⁰.

6 Ekim 1826 tarihli belgeyle “*ticaret işlerini kolaylaştırmak için, tüccar gemilerinin şekilleri ve taşıma kapasiteleri...*” belirlenmeye çalışılmıştı. Aslında standardizasyon çabalarının örnekleri olarak değerlendirilebilecek bu tedbirleri, merkezîyetçilik arayışları içerisindeki II. Mahmut ve Tanzimat devrinin genel tablosuna da uygun olarak, Osmanlı deniz ticaretinin batı ticareti karşısında dönüşümünü sağlamaya yönelik tedbirler ve tepkiler olarak değerlendirebiliriz. Yani devlet dış ticaret baskısı karşısında iç ticareti kontrol altına almak, daha büyük Avrupalı gemiler karşısında rekabet için gemilerin şekil ve taşıma kapasitelerini belirlemeye çalışılmaktadır. Bunu yaparken bir taraftan askerî amaçlar da düşünülmüştü. 22 Mart 1839 tarihinde bir kararname çıkararak “*..ticaret amacıyla yaptırılan gemilerin gerektiğinde donanma hizmetinde de kullanılabilmesi için sekiz bin kileden küçük olmamaları...*” konusunda tebliğ yayınlamıştı⁴¹.

Yeni yapılacak gemilerin daha büyük tonajlı olması istekleri, gittikçe çoğalan ve büyüyen yabancı gemiler (özellikle buharlı gemiler) karşısında düşülen durumu ve verilen tepkiye işaret etmektedir. Tanzimat döneminde özellikle sahil-kervan gemiciliği Rum gemicilerin elinde kalmıştı. Osmanlı deniz ticaretini geliştirebilmek için gittikçe artan, vapur tonaj ve hızlarına uyum sağlamaya çalışılmıştı. Fakat Avrupa'nın yeni teknolojiye ait buharlı gemileri, Osmanlı devletinin büyük yelkenli gemiciliğini, Yunan tekneleri de Osmanlı sahil gemiciliğini tehdit ediyordu⁴².

Artan ticaret hacmi gemilerin tonajlarını artırmaya zorlamıştı. 1880'lere kadar yaşanan buharlı gemilerin tonajları ve sayısındaki büyük artış ister istemez yelkenli gemileri de tepki vermeye zorlamıştı. Yelkenli gemiler de tonajca büyümeye devam etmişlerdi. Buhar enerjisinin keşfedildiği İngiltere'de bile 1870'lere kadar yelkenli gemilerin tonajları artmıştı. Fakat yelkenlilerin teknik olarak buharlı gemilerin

⁴⁰ Gencer 2001, 123.

⁴¹ Duran 2004, 85.

⁴² Rum deniz ticaretinin bölgedeki değişimi için özellikle Koalisyon savaşları sırasında Avrupa devletlerin birbirleriyle savaşmasından istifade eden Rum tebaa birkaç yıl içinde Mısır ve Karadeniz hububat nakliyatını kendi tekellerine almışlardı. Tanzimat dönemi devlet memurlarının emirleri tam yerine getirmemeleri, dolayısıyla müsamahakâr davranmaları neticesinde Yunan ticaret gemilerinin, Osmanlı sahillerinde serbestçe dolaşıp ticaret yapmaları üzerinde durulmuş, bundan sonra tayin edilecek memurlar ile kontrol edilecekleri ve hatası görülecek devlet memurlarının şiddetle cezalandırılacakları, bu suretle Yunan ticaret gemilerinin Osmanlı sahillerinde serbestçe ticaret yapmalarının önüne geçilebileceği belirtilmekteydi. Gencer 2001, 258-259.

XIX. yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler

büyümesine karşı daima büyüyerek yetişmeleri mümkün değildi. Fakat Osmanlı yetkilileri, deniz ticaretini koruma ve geliştirme adına inşa edilen gemi tonajlarını, teşviklerle artırmaya çalışmışlardı. 1886 yılında alınan bir kararla, ticarî gemi yapımını teşvik için otuz tondan büyük olanlardan vergi alınmaması kararlaştırılmıştı⁴³.

Avrupa'daki gelişmeleri izleyen Osmanlı idarecileri, bazen taklit bazen takip ederek gelişmelere ayak uydurmaya çalışmışlardı. Fakat özellikle deniz yollarındaki gelişmenin arkasında yatan unsurun güçlü bir ekonomi olduğu, Cevdet Paşa'nın da ifade ettiği gibi, pek geç fark edilmişti⁴⁴.

4. Buharlı Gemilerin Egemenliği ve Yelkenliler

18. yüzyılın sonlarında buhar makinesi yapıncaya kadar, toptan mal nakletmenin tek gerçekçi yöntemi su yoluyla taşımaktı. Akdeniz dünyasında kürekli kalyonlarla deniz ulaşımı, 18 yüzyıl başlarında yerini yelkenli gemilere bırakmıştı. Yelkenlilerle nakliye, kara taşımacılığından hem çok ucuz hem de hemen her zaman hızlıydı. Fakat kara taşımacılığından farklı olarak deniz taşımacılığı değişen hava koşulları, akıntı ve rüzgârlar nedeniyle müthiş bir belirsizlik riski taşımaktaydı. Deniz yolculuğuna çıkınca varış saati bir yana varış gününü hatta haftasını bile önceden kestirmek zordu. Ana ticaret yollarından birisi olan İstanbul-Venedik yolculuğu uygun hava ve rüzgârlarla 15 günde tamamlanabiliyordu. Fakat aynı yolculuk elverişsiz koşullarda 81 gün de sürebiliyordu. Dolayısıyla 19. yüzyıl öncesinde denizyoluyla taşımacılık süreleri ve varış zamanları konusunda büyük bir belirsizlik vardı. Ayrıca yelkenli gemiler buharlı gemilerle gelen standartlarla kıyas kabul etmeyecek kadar küçüktü. Zamanın tipik bir ticaret gemisi altı kişilik mürettebatı ile 50-100 tonluk gemilerdi⁴⁵.

19. yüzyılda gemileri akıntılardan, gelgitlerden ve rüzgârlardan çekip çıkaran buhar makinelerinin kullanılması sayesinde, su yolu taşımacılığı köklü bir dönüşüm

⁴³ Osmanlı sahillerinde deniz ticaretini geliştirmek için çıkarılmış olan nizamnamenin beşinci maddesinde 30 ve 30'dan fazla tonilatoluk gemilerde geminin inşaatının bitiminden sonra kıymeti üzerinden ve gemi inşaatına mahsus bulunan her nevi dahili inşa malzemelerin den gümrük resmi alınmayacağı, ayrıca hiçbir ad altında ve vesile ile vergi talep edilmeyeceği belirtilmişti. Deniz Müzesi Arşivi, Şura-yı Bahrî, 275-47/A, 28.08.1886; Duran 2004, 86.

⁴⁴ "Güzel gemiler yapıldıysa da asâkir-i bahriyenin fidanlığı ticaret-i bahriye olduğu bilinmedi ve emri-i ticaretin tervincine hiç ikdam olunmadı" İlgürel 1995, 156.

⁴⁵ Quataert 2002, 180-181.

geçirdi. Önceden bilinebilirlik öyle arttı ki, gemilerin kalkış ve varış saatlerini tam olarak belirten sefer tarifeleri ortaya çıktı⁴⁶. Tarifeler hukukî taahhütleri, onlar da garantileri getirerek ticaretin uluslararası boyutunu ve hukukunu çıkardı. Buharlı gemiler, 19. yüzyılda Osmanlı deniz ticaretinde yaşanan büyük artışın hem sebebi hem de sonucuydu. Ulaşımında meydana gelen teknolojik devrim ticaret hacmini beslerken, artan ticaret hacmi de ulaşımındaki büyük atılımları besliyordu. Bunun ikincil etkileri de aynı derecede önemliydi. 1914'te Osmanlı sularında çalışan ticaret gemilerinin hemen hemen hepsi Avrupalılara aitti.

Buharlı gemiler, Osmanlı sularında ilk kez 1820'lerde, yani Batı Avrupa'da yapıldıktan pek uzun sayılmayacak bir süre sonra görüldü. Buhar makinesi, gemilerin boyutlarını da muazzam ölçüde büyüttü ve tonajlarını artırdı. 1870'lere gelindiğinde Osmanlı sularındaki buharlı gemilerin ortalama tonajı 1000 tona ulaşmıştı. Bu, yelkenli gemi dönemindeki ortalama büyüklüğün 10 ila 20 katıydı⁴⁷. Bu büyüme biraz da teknik ve verimlilik sıkıntıları sebebiyle başlamıştı. İlk buharlı makineler yelkenli gemilere koyularak başlamış fakat kapladığı alan, teknenin yapılış tekniği, depolarında bol miktarda kömür bulundurma zorunluluğu sebebiyle yük ve yolcu taşıma kapasitesi hayli düşmüştü. Bunun üzerine gemilerin büyüklüğü devamlı artmış, buharlı makinelere göre tasarım yapılmaya başlanmış ve gittikçe daha az kömürle daha çok yol yapan makineler yapılarak verimlilik artırılmıştı.

Buharlı gemiler nehir taşımacılığında da devrim yaptı. O zamana kadar nehir yolculukları genellikle akıntıyla birlikte, tek yönde yapılmaktaydı. (Nil'de hakim rüzgarlar akıntı yönünün tersine olduğu için bir istisnaydı). Genellikle tekneler yükleriyle birlikte nehrin akış yönünde giderlerdi. Gidecekleri yere varınca da tekneler sökülür, kerestesi satılırdı⁴⁸. Fakat birçoğu başarısızlıkla neticelense de Osmanlı coğrafyasındaki nehirlerden Nil, Tuna, Fırat ve Dicle'de vapur işletilmişti. Böylece buharlı gemiler denizler ve körfezlerde kalınmayarak karaların içlerine kadar ulaşma imkânı sağlamıştı⁴⁹.

⁴⁶ Vapur kumpanyalarının müşteri ve rekabet gücünü artıran bu düzen, söz konusu *İdare-i mahsusa olunca biraz kapsam dışı kaldığı anlaşılmaktadır. Halep vilayet salnamesinde bütün yabancı kumpanyaların vapurlarının hareket, varış gün ve saatleri belirli iken onun " zuhurata tabi" olmaları henüz bu teknolojinin getirdiği avantajlardan faydalanabilecek konum ve durumda olmadığı anlaşılmaktadır. 1313 Tarihli Halep Vilayet Salnamesi, 297.*

⁴⁷ Quataert 2002, 181.

⁴⁸ Quataert 2002, 182.

⁴⁹ Ekinci 1998b, 67-90.

XIX. yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler

Ancak denizyolu taşımacılığındaki bu devrim bir anda gerçekleşmedi. 1860'larda İstanbul limanına uğrayan yelkenli teknelerin sayısı hâlâ buharlı gemilerin dört katıydı. Gerçi bu karşılaştırmayı sayı ile yapmak yanıltıcıdır. Çünkü buharlı gemiler yelkenlilere göre en az 10-20 kat daha büyüktüler. Nitekim 1860 ve 1870'lerde İstanbul limanından yapılan ticaretle yelkenli ve buharlı gemilerin payı hemen hemen eşitti. Hatta burada taşınan yük söz konusu olduğunda buharlıların yelkenlilere üstünlük sağlamış oldukları anlaşılmaktadır. 1880'lerin sonuna doğru ise yelkenlilerin toplam tonaj içindeki payı yüzde 10'un altına (1 milyon ton) düşmüştü. İstanbul'un ortalama yükleme-boşaltma tonajı 1890-1909 döneminde yılda 15 milyon tona çıkarken, yelkenli gemilerle taşınan yük miktarı hem mutlak hem de görel olarak azalarak yüzde 5'e kadar düştü. Yine de bu yüzde 5'in 19. yüzyılın daha önceki yıllarından herhangi birinde İstanbul'a gelmiş yelkenli gemilerin sayısından fazla olması dikkati çekmektedir. Bu gemi taşımacılığında meydana gelmiş olağanüstü artışın bir göstergesidir⁵⁰.

Bu durum imparatorluğun Avrupa ile çok sıkı bağları olan büyük limanları için geçerliydi. İmparatorluğun her bölgesinde bu dönüşümün aynı zamanda sağlandığı söylenemez. Ana güzergâhların dışında kalan, küçük iskeleler veya henüz Avrupa'nın uzanamadığı uzak limanlar bu süreci arkadan takip edecektir. Başlangıçta buharlı gemilere rağmen yelkenli gemi sayısı artmaya devam etmişti. Fakat genel ticaretle aldıkları pay ve tonajları gittikçe düşmüştür⁵¹.

1830 ile 1914 arasında Beyrut'a gelen tonaj 40'tan 1700'e İzmir'de 100'den 2.200'e Trabzon'da 15'den 500'e, Basra'da 10'dan 400'e yükseldi. 1914'ten evvelki

⁵⁰ Avusturya Lloyd filosunun ortalama tonajı 1836 ile 1874 arasında 4 katı artarak 1.000 tona çıktı. Trabzon'a uğrayan gemilerin ortalama tonajı 1830-1880 arasında 8 katı artarak 1.005 tona yükseldi. İstanbul'a 1830'larda gelen gemiler 130 ile 530 ton arasındaydı; 19. yüzyılın sonuna doğru ise ortalama 1.250 tona yükselmiştir. Quataert 2004, 921; 1987, 87; Ubicini'nin verdiği rakamlara bakılırsa tonaj bakımından 1840'lı yıllarda denge, sonlarında ise buharlı gemilerin öne geçtiği tahmin edilebilir.

⁵¹ Merkezden çevreye doğru yayılan teknolojinin çevre ülkelerde yarattığı değişim teknolojinin ilk önce geleneksel olan eski tarzların yerine, arkasından gelen yeni teknolojilerine eskisinin yerine geçmesi şeklinde devam etmektedir. Buharlı gemilerin gelmesiyle yelkenli gemilerin daha çevreye doğru çekildikleri varsayılmaktadır. Yani Avrupa'daki buharlı gemilerin yayılmasıyla Osmanlı sahillerindeki yelkenli gemi sayısında ilk anda bir artış yaratsa da daha sonra Osmanlı sahillerine gelen buharlılar buradaki yelkenlilerin yerini almaya başlamış ve onları çevreye doğru itmiş olmalıydılar. Arkasından ise teknolojik dönüşüm gereği yeni teknolojik buharlı gemiler eskilerini çevreye doğru itmiş olmalıdır. Bu kaçışın bir aşaması da yerli vapur şirketlerinin yabancı tabiyetine –merkeze- kaçmasıdır.

20 yılda İstanbul limanına giren tonaj 4 katı artarak 4000'e yükseldi. 1914'te trafiğin %90'ı Avrupa kumpanyalarının gemileriyle yapılıyordu. Trabzon'da 1830 ile 1874 arasında taşınan yük hacmi 7 kat artarak 11.000 tondan 71.000 tona yükselmişti fakat Osmanlı nakliyecilerinin tonaj payı azalarak %69'dan %33'e düşmüştü. Buna rağmen Osmanlı armatörleri (ayakta kalabilenler) bir hayli kâr ettiler. Samsun'da, Trabzon'da ve Tarsus gibi açıkta demirlenen limanlarda Osmanlı nakliyecilerinin sayısı önemsiz değildi⁵². Özellikle Karadeniz gibi dağlık ve karayolu ağı gelişmemiş bölgelerde ara hizmeti yapıyorlardı. Yani vapurların uğrayamayacak kadar küçük iskelelerden büyük limanlara doğru mal akışını sağlıyor ve kayıkçı ve mavnacılık yaparak vapurların liman içi ihtiyaçlarını karşılıyorlardı.

Buhar enerjisinin keşfedildiği İngiltere'de de 1820'lerle 1870'ler arasında yelkenli gemilerin tonajı mütemediyen artmıştı. Bir bölgede yaşanan ticarî artışa, deniz ticareti, yelkenli gemilerin sayısında hemen önemli bir artışla tepki veriyordu. Osmanlı sahillerinde de buharlıların egemenliği öncesinde, yelkenlilerin tonaj ve sayısında ticaretin beslediği bir artış görülüyordu. Arkasından ticaretin daha da artışıyla buharlıların egemenliği geliyor ve yelkenli gemicilik üzerinde bir baskı oluşturuyordu. Dolayısıyla bu yelkenliler açısından buharlı gemiler karşısında kaybedilecek olan mücadelenin daha ağır, etkili ve yıkıcı olmasına sebep olmuştu. Bu baskının, geleneksel ekonomilerin daha yoğun yaşandığı, merkezi otoritenin güçlü olmadığı imparatorluğun uzak topraklarında (Kızıldeniz ve Basra), tabiiyet değişikliğinden, kaçakçılık hatta korsanlığa varan tepkilere sebep olduğu veya en azından bu olguyu besleyen sebeplerden birisi olduğu anlaşılmaktadır. Bölgedeki ticaretin artışı Süveyş kanalından önce başlamıştı. Fakat buharlı gemilerin asıl girişi ve egemenlikleri kanal açıldıktan sonra olacaktır. Dolayısıyla bu aradaki ticarî artış yelkenlerin çoğalmasıyla sonuçlanmıştı. Fakat arkasından gelen buharlı gemiler bu yelkenlileri işlerinden etmişti⁵³.

Bu değişim merkezden çevreye doğru gittikçe yüzyılım sonuna doğru sarkan bir sürece taşınmıştır. Buharlı gemiler ve ticarî hacimdeki büyüme arasında bir

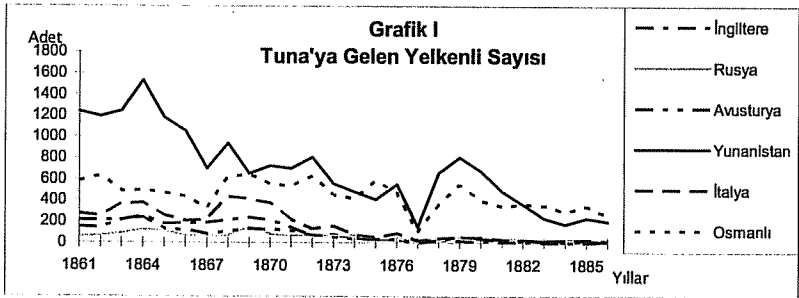
⁵² Quataert 2004, 921.

⁵³ Cidde'de yelkenliler artan ticaretten istifade ettiler (aslında tüm imparatorlukta öyle) sayıları 1814 ile 1861 arasında 250'den 600'e çıktı. Ortalama olarak 8 tonluklardı, ama buharlı gemilerin rekabeti yelkenlilerin rolünü çok azalttı. 1878-1882'de Osmanlı armatörleri Cidde'de her yıl ortalama olarak 100.000 ton taşıdılar; bu miktar 1900-1904'te %250 artarak 259.000 tona yükseldi. Fakat 1900'de nakliyatın %90'ı buharlı gemilerle yapılıyordu.

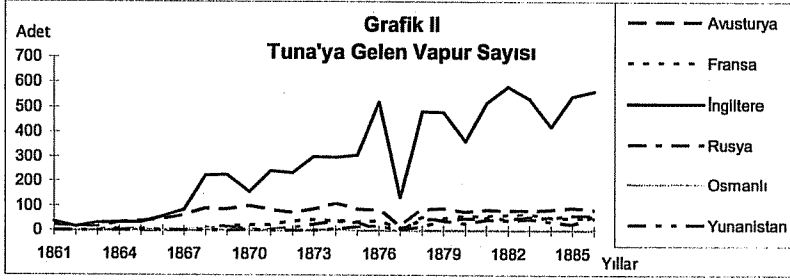
XIX. yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler

doğru orantı muhakkak vardır. Fakat imparatorluğun bütün noktalarında eşzamanlı bir gelişme olmadığı ve yaşanmadığı açıktır.

Yelkenli ve buharlı gemiler arasında yaşanan rekabetin bir başka bölgesi ise Tuna Boğazlarıydı. Tuna nehrinin bir ticarî yol olarak önemi Karadeniz'in uluslar arası ticarete açılmasından sonra daha da arttı. Bu önem, 1856 yılında Avrupa Tuna Komisyonu'nun kurulmasıyla devam etti. Bu komisyonun çalışmaları sonucu Tuna boğazlarından Kalas ve İbrail'e kadar giden gemilerin sayısında hızlı bir artış oldu. Burada yelkenli ve buharlı gemiler arasında yaşanan dönüşümü açıkça görmek mümkündür. Yelkenli gemilerin başta Yunanistan ve Osmanlı bandıralı olmak üzere sayıları hızla düşerken, Savaş yılı olan 1876-1877 hariç tutulursa özellikle İngiltere'nin buharlı gemi sayısında hızlı bir artış gözlenmektedir. Grafik I ve II⁵⁴ geniş bir coğrafyanın çıkışı özelliğine sahip Tuna boğazlarında, yelkenli ve buharlı gemiler arasındaki gelişim ve dönüşümü, ülkelere göre göstermektedir. 1861'den 1886'ya kadar devam eden süreçte özellikle sayıca en büyük grubu oluşturan Yunanistan ve Osmanlı bandıralı yelkenli sayısının düşüş, onun yerine geçmekte olan vapur sayısındaki, (özellikle İngiltere) yükseliş görülebilir. Hatta sayıca az olmakla birlikte Yunan vapurları daha istikrarlı ve hızlı bir şekilde artarken, Osmanlı bandıralı vapurların Tuna boğazlarından gittikçe çekildiği gözlenmektedir.



⁵⁴ Grafiklerin kaynakları; Brockhaus 1873; Schenk 1888.



Buharlı gemiler karşısında, yelkenliler, etkinlikleri azalmasına rağmen, ticaret hacmi o kadar büyümüştü ki 1914'te 19. yüzyılda olduğundan çok daha fazla Osmanlı yelkenlisi çalışıyordu. Bir anlamda buharlı gemiler, 19. yüzyılın olağan olmayan hızda artan ticaret hacminin ürünüydüler ve o hacmi taşımakla mükelleftiler. Osmanlı sahilleri bir yönüyle 19 yüzyılda buharlı gemilerle gelen, hızla akan zaman ve küçülen mekânın alanı değildi.

Yelkenliler 1914'e kadar, 19. yüzyıl öncesi yaşanan artış oranlarını taşıyarak varlıklarını devam ettirmişlerdi. Bunlar da yabancı buharlı gemiler gibi yeni işler elde ettiler. 1879 ile 1914 arasında Osmanlı yelkenlilerinin tonajı 164.000'den 202.000 tona çıkmıştı. Fakat genel ticaret o kadar hızlı artıyordu ki tüm ticaret hacmi içinde Osmanlı denizcilerinin payı –yukarıdaki Trabzon örneğinde olduğu gibi- düşmüştü. 1914'te yelkenliler Osmanlı bayrağı altında taşınan bütün tonajın üçte ikisini temsil ediyordu. Yelkenlilerin bu direncinin sebepleri, tam olarak hesaplanamayan fakat kabaca yüzde 75'lik paya sahip olan iç ticarete hitap etmelerinde, vapurların yardımcı unsurları haline gelmelerinde veya onların boşattıkları alanlara yönelmiş olmalarında aranmalıdır. Cidde'de 1890'lara kadar Müslüman tüccarlar on tane 1000 tonluk büyük yelkenli ve 400-600 tane de küçük yelkenliyle iş yapıyorlardı. 19. yüzyılın sonunda 2500 den fazla Osmanlı yelkenlisi her sene Beyrut'a geliyordu. Mersin'e 1897'de 529, 1906'da da 626 yelkenli geldi. Daha önemlisi 1880'lerin sonunda her yıl Trabzon'da 8000, İzmir'de de 1908 ile 1912 arasında 3000 yelkenli gemi girişi kaydedilmişti. Samsun'da ise 1888'de ancak 14 yelkenli gemi demirlemişti⁵⁵.

⁵⁵ Quataert 2004, 922.

XIX. yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler

Osmanlı buharlı gemileri, 1879'da 18.000 gros ton iken 1914'e kadar geçen 35 yılda altı kat aratarak 111.600 gros tona yükselmişti. Buna karşılık bu 35 yıllık dönemde buharlı gemilere ve teknolojisine rağmen yelkenli gemiler de %23'lük bir artışla 164.000 gros tondan 202.000 gros tona yükselmişlerdi. Osmanlı deniz ticaret filosunun gelişimi hızlı olmakla beraber, bu hareket geç başlamış (özellikle 1910 sonrası) ve büyük bir kısmı yelkenlilerden oluşan filo iktisadî bakımdan hiçbir zaman büyük önem taşımamıştı⁵⁶.

Tablo II*

Sene	Buharlı (Gros ton)	Yelkenli (Gros ton)	Toplam (Gros ton)
1879	18	164	182
1895	38	152	190
1898	46	179	225
1901	59	188	247
1905	63	201	264
1911	67	206	273
1914	112	202	314

Bu hızlı artışa bakıldığında Seyri Sefain İdaresi ile özel teşebbüsün elinde bulunan gemiler arasında 1911 yılına kadar dengeli bir artış izlenmektedir. Yani 1898 yılında Seyri Sefain'in 22.000, Şirket-i Hayriye'nin 3.000, özel şahısların 21.000 gros tonluk bir payı vardı. Bu yarı yarıya oran 1911'e kadar korunmuş görünmektedir. 1914 yılında ise Seyri Sefain İdaresi 44.400, Şirket-i Hayriye 6.350 gros tona sahipken özel teşebbüs 60.800'e çıkmıştır⁵⁷. Bir başka deyimle Seyri Sefain ve Şirket-i Hayriye 1898 ile 1914 arasında iki kat büyürken özel teşebbüs üç kat büyümüştü. Hacı David, Gürcü kumpanyası gibi bazı özel vapur kumpanyalarının yabancı taabiyetine kaçmasına rağmen bu oranın yükselmiş olması, her şeye rağmen özel teşebbüsün arttığı, yabancıların yerini Türk müteşebbisin almaya başladığını göstermektedir.

⁵⁶ Eldem 1970, 168-169.

* Kaynak: Eldem 1970.

⁵⁷ Eldem 1970 169.

Lloyds Register of Shipping kayıtlarına göre 100 tonilatodan yukarı olan gemilerin yıllara göre toplam tonajı III. tabloda verilmiştir⁵⁸. Yukarıdaki II. tabloyla karşılaştırıldığında 100 tonilatodan daha küçük yelkenlilerde artış oranının daha fazla olması dikkati çekmektedir. Yine bu tabloların karşılaştırılmasından Osmanlı yelkenli teknelerinin ancak %20 kadarının 100 tonilatodan üzerinde olduğu ve yıllar ilerledikçe bu oranın düştüğü anlaşılmaktadır. Bütün koruma, himaye ve teşviklere rağmen büyük tonajlı Osmanlı yelkenli gemiciliğinin tedrici bir şekilde çözüldüğü anlaşılmaktadır. Yelkenli gemiler çok yavaş bir şekilde artarken, Osmanlı buharlı gemilerinde özellikle Osmanlı Rus Savaşı sonrası hızlı bir artışın söz konusu olduğu görülmektedir. Bu eğilim 1907-1911 arası azalmışsa da 1911-1914 arası yeniden yükselmiştir.

Tablo III*

Sene	Buharlı (Gros ton)	Yelkenli (Gros ton)	Toplam (Gros ton)
1878	3.000	35.000	38.000
1897	44.000	40.000	84.000
1907	64.000	43.000	107.000

5. Buharlı Gemilerin Etkileri

a) Yelkenlilerin Direnci veya Uyum

Buharlı gemiler insanların seyahat ve malların taşınma tarzını tamamen değiştirdi. Avrupa hâkimiyetindeki dünya ekonomisi, Osmanlı Devleti'nde yaşayanların hayatlarını kazanma yollarını, toplumsal statülerini ve siyasî davranışlarını etkilemişti. Avrupa ekonomisi dünya üzerinde yayılırken mevcut toplumsal, iktisadî ve siyasî kurumlarla her yerde boğuştu ve sonunda bu kurumları dönüştürdü. Batı'nın yayılmasının ve çıkarlarını kabul ettirip sürdürebilmesinin arkasındaki güçlerden birisi de üstün bir teknolojik güçtü. Bu yeni teknoloji 19. yüzyılda ilerledikçe güveni ve emniyeti artırdı, sürati ve taşıma kapasitesini

⁵⁸ Eldem 1970 168.

* Kaynak: Eldem 1970.

XIX. yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler

yükseltti. Denizyollarındaki gelişmeyi karada tamamlayan, demiryollarının yayılması oldu. Demiryolları ile uzak yerlere erişildi, maliyet ucuzladı ve sahiller, limanlar ve iç bölgeler bütün dünyaya o zamana kadar görülmemiş bir şekilde bağlandı. Gemiler daha da büyüdükçe deniz nakliyatı çok ucuzladı. 1900'e gelindiğinde eski teknolojiler, yani hayvan ile nakliyat ve yelkenli gemiler, ortadan kalkmaya başlamışlardı⁵⁹.

Bu üstün teknolojik gücün Osmanlı sahillerine gelişi karşısında ilk tepkilerden birisi Tuna nehrindeki kayıkçılardan gelmişti. Aşağı Tuna'da Avusturya buharlı gemilerinin çalışmaya başlaması üzerine Tuna'da gemi işletmekte olan Osmanlı tebaası büyük zarar görmeye başladı. Vidin Valisi konuyla ilgili olarak; Avusturya'nın Viyana'da inşa ettirdiği ve suyun çoğaldığı bir vakitte Demirkapı girdaplarından aşağıya geçirmiş olduğu bir vapura emr-i şerif verildiği, vapurun Maçın, İbrail ve Kalas iskelelerine kadar gidip gelmeye, Fethülislam'la Kalas arasında hem Avusturya'ya götüreceği emtia ve eşyayı hem de sahil iskelelerindeki yolcu ve tüccarların mallarını taşımaya başladığını, bildiriyordu. Büyüklüğü sebebiyle taşıdığı yük ve aldığı yolcunun çokluğu ve yaktığı kömürle gece gündüz hiç durmadan hızlı bir şekilde çalıştığı için tüccarlar bu vapuru tercih ediyorlardı Tuna sahilindeki ahalinin önemli bir kısmının gelir kaynağı olan gemilerin ki ekserisinin kayıkçı nevinden olduğu, iş yapamaz hale geldiği ve perişan durumda oldukları belirtilmişti. Hatta Trieste'de iki tanesinin daha yapılmakta olduğunun haberinin alındığı bildirilerek, duruma çare bulunması istenmiştir⁶⁰. Keza Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi seferlerine başladığında, işleri zarar gören kayıkçı esnafı şirketten şikâyetçi olmaları gibi tepkiler ve istekler imparatorluk yıkılıncaya kadar çeşitli biçim ve seviyelerde dile getirilecektir.

Ülkelerinin siyasî desteğini arkasına alarak gelen yabancı vapur kumpanyaları, artan dış ticaret eğilimi, kabotaj konusunda devlet yıkılıncaya kadar Osmanlı bürokrasisi üzerinde bir baskı oluşturdu. Osmanlı hükümetlerinin yabancı vapur kumpanyalarının seferlerine karşı çıkmaları (Lloyd'un Karadeniz veya İngilizlerin Boğaz) yalnızca yeni gelişmekte olan buharlı ticaret gemilerine fırsat yaratmak için değildi. Yelkenliden buharlıya dönüşümü tamamlayamayan Osmanlı sahil ticaretinde yelkenli ve küçük gemiler önemli bir yer tutuyordu ve daha uzun

⁵⁹ Quataert 2004, 919; 1987, 13.

⁶⁰ BOA, HH, Nr. 33010-J, 7 Eylül 1834, Vidin Valisi'nin tahrirâtı.

yıllar işlemeye devam edeceklerdi⁶¹. Dolayısıyla yabancı vapur kumpanyalarının faaliyetlerine karşı çıkış aynı zamanda yelkenli gemileri korumaya yönelikti⁶². Bu yüzden yelkenlilerin tonajlarını artırmaya, vergi indirim ve muafiyetleri tanımaya, gemi inşaat malzemelerinden gümrük ve diğer vergileri almama gibi çeşitli tedbirlere yöneldiler. 1884 yılında yapılan düzenlemelerde gemilerin ödediği vergilerde indirime gidilmesiyle hem gemi sayısı artmış hem de yeni tarifeye göre artan ticaretle alınan vergi yekûnunda artış olmuştu. Bunun üzerine on yıl sonra yeni indirimlere ve düzenlemelere gidilmesine karar verildi. Önerilen yeni düzenlemeler, Osmanlı küçük tonajlı tekneleri korumaya yönelikti. Özellikle vergi indirimi veya muafiyetine gidilmişti. Burada dikkati çeken diğer bir husus ise sahillerde küçük teknelerin karışıkları olaylar sebebiyle devletin denetim, kontrol ve güvenlik kaygılarının artmış olmasıdır⁶³. Alınan bu tedbirler, buharlılar karşısında yelkenlilerin direncini artırıyordu.

⁶¹ Yelkenli gemiler limanlar arasında taşımacılıkta hayli büyük bir rol oynamakta ve Osmanlı deniz ticareti işlerinin % 23'ü bunlar tarafından yapılmaktaydı. 1908 yılında II. Meşrutiyet ilan edildiği zaman Osmanlı deniz ticaret filosunun Osmanlı sahillerindeki payı % 17 ile % 18'i kadardı. Ahmet İsmail 1333, 457.

⁶² Osmanlı yetkilileri sahilinden çekildiği Tuna üzerindeki nüfuzunu kaybetmemek için Avrupa Tuna Komisyonu'ndaki üyeliğini devam ettirmenin önemine dikkati çekmişti. Üyeliğin gayelerinden birisini nehirde küçük yelken ve kayıklarıyla 25 bini aşkın Osmanlı denizcisinin bulunmasına ve bu menfaatin ecnebi devletler eline teslim edilmesinin doğru olmamasına bağlamışlardı. BOA, İH, Nr. 17420, 18 Mayıs 1880.

⁶³ Osmanlı Deniz ticaretini geliştirmek için Osmanlı sularında kabotaj meselesine bir düzenleme getirmek üzere gerekli tedbirleri görüşmek ve kararları almak üzere padişah iradesi çıkmıştı. Daire-i Bahriye'de kurulacak komisyon tarafından bu konuda alınabilecek tedbirlerin Babailiye bildirilmesi kararlaştırılmıştı. Bunun için Osmanlı ticaret gemilerinin ödemekle mükellef oldukları vergilerin ihtiyaçlara göre düzenlenmesi için gerekli görüşmeler yapılmıştı. BOA, Ya. Res, 69/5, 21.01.1894, Şuray-ı Devlet Mazbatası

XIX. yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler

Tablo IV*

Nevi	İstanbul	Taşra	Toplam
Yelken	25521	17289	42810
Vapur	1044	2003	3047
Römorkör	3	-	3
İstimbót	6	-	6
Kayık	1630	-	1630
Sandal	1319	-	1319
Toplam	30468	19292	49760

Eski ile yeninin karşılaşmasında yeninin galip geleceği belliydi. Fakat ikisi arasındaki mücadele çok uzun sürdü. Osmanlı imparatorluğunda da yelkenli gemiler bir anda önemlerini kaybetmediler; bilakis sayıları 19. yüzyılın sonuna kadar artmaya devam etti.

Nakliyeciler yeni rekabete karşı tarifelerini indirmek suretiyle mücadele ettiler ve çoğu zaman gemi nakliyatının arttırdığı ticaretten istifade ettiler. Buharlı gemi egemenliğine karşı yelkenli tekneler ilkönce tonajlarını artırarak, büyümeye çalışarak tepki vermişlerdi. Devletin alınan tedbirlerine ve teşviklerine rağmen buharlı teknolojisini takip edemeyen yelkenliler, tıpkı demiryollarının yayılması karşısında kervanların aldığı konum gibi⁶⁴, onlar karşısında rakip değil yardımcı

*1897 Yılında Osmanlı Limanlarındaki Osmanlı Bandıralı Gemi ve Kayık Miktarı. Kaynak; Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yılığ; 1897, 1997.

⁶⁴ Ortaylı 2000, 104. Ubicini Osmanlı'daki iç ticarete veya sahil ticaretine hitap eden küçük tonajlı yelken gemiciliğini demiryolu karşısındaki kervanları karşıtırcasına "kervan gemiciliği" olarak nitelendirmişti. Karada, demiryolları karşısında benzer bir konumda kalan deve kervanları da hemen kaybolmamış, hatta demiryolu çağında bile genişlemeye ve işlemeye devam etmişlerdi. Fakat

olacak şekle bürünmek zorunda kaldılar. Yani vapurlara mal akışını sağlayan, görece küçük iskelelerden büyüklerine, yani büyük buharlı gemilere mal taşıyacak ikincil vasıtalar haline dönüştüler. Bu da yelkenlilerin, buharlılar karşısında büyüyerek değil, daha sonra hızla küçülerek, tepki vermeleriyle sonuçlanmıştı. Bu küçülme yalnız tekne büyüklüğü değil, ticarî olarak da yaşanmıştır. Yani uzak seferlere uygun şekillerden daha çok kısa mesafelere ve özel tüketime ait malların taşınması ihtiyacına yönelip, demiryolu ve buharlı deniz nakliyatını tamamlayan bir şekle dönüşmüşlerdi⁶⁵. Diğer bir deyişle, Avrupa ekonomisi karşısında imalat sanayinin ölerek tarımıyla Avrupa'yı besler bir hale gelmesi, yani dönüşerek geçirdiği süreci, Osmanlı denizcileri ve deniz ticareti de yabancı vapur kumpanyalarının liman hizmetlerine, hamallığa, mavna ve kayıkçılığa doğru dönüşerek geçirdiğini söyleyebiliriz⁶⁶. Ayrıca küçük iskelelerde küçük ticarî hacimler ve bunlar aralarındaki deniz trafiği de uzun seferlere odaklanmış buharlı gemilere uygun değildi.

Bütün egemenliklerine rağmen Osmanlı devletinde daha uzun yıllar yelkenli gemilerin yaşamaya devam etmesinin arkasındaki sebeplerden birisi bu olmalıdır. Özellikle coğrafyası sebebiyle Karadeniz bölgesi ve Trabzon vilayet iskeleleri buna iyi bir örnek teşkil eder. Vapurların uğradığı Ordu, Giresun, Trabzon gibi ana limanlarda ve küçük iskelelerde yelkenlilerin ve küçük teknelerin canlı bir hareketliliği görülmektedir⁶⁷.

Yelkenlilerin direncini artıran bir diğer sebep, limanların durumu ve derinlikleri gibi buharlıların teknik gereksinimlerinin bir anda karşılanamamasıydı. Yeni limanlar kuralları, hacimleri, öncelikleri, işleten sermaye sahipleri, taşıdıkları hammadde ve mamul mallarıyla Avrupa ekonomisine, buharlı gemilere hitap edecek şekilde düzenleniyorlardı. Elbette bu düzenleme hemen olmuyordu. Limanların ve iskelelerin buharlı gemiler için uyumlu hale getirinceye kadar geçen zaman buradaki

kaçınılmaz olarak zamanla karayollarının gelişmesi kervanları nasıl olumsuz etkilemişse iskeleler arasındaki yelkenli gemilerle nakliye de bitirmişti.

⁶⁵ Kömür depolarına, tersaneye ve İstanbul'a Ereğli'den taşınan kömürler önceleri yelkenlilerle taşınırdı. Fakat anlaşmaya rağmen büyük kumpanyaların vapurlarıyla taşınmaya başlanması küçük tüccar gemilerinin bir anda işsiz kalmasına ve tepkilere sebep olmuştu. Gencer 1986, 22.

⁶⁶ Örnek olarak İstanbul limanındaki durum hakkında; limanda demir atmış teknelerden doklara yük taşınmasında 30 ila 50 ton kapasiteli mavnalar kullanılırdı. 1912 yılında limanda 400 kadar mavna vardı. Sandallar kayıklarla aynı boydaydı, ancak gemilerden kıyıya yük taşımakta kullanılan kürekli teknelerdi. Salapuryalar ortalama 10 ton kapasiteli depo tekneleriydi. Quataert 1987, s. 90.

⁶⁷ 1322 Tarihli Trabzon Vilayet Salnamesi, 449-452.

XIX. yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler

yelkenlilerin kısmen ayakta kalmasını sağlıyordu. Karadeniz limanları, Mersin limanı hatta gemilerin büyüklüklerine oranla yetersiz kalan Beyrut limanı böyleydi. Gerçi bu imkânlardan yelkenliler de faydalanıyordu. Fakat faaliyet alanları itibarıyla buharlı gemilerin uğramadığı küçük hacimli iskelelere veya uygun olmayan şartlar sebebiyle buharlı gemilerin açıkta durmak zorunda oldukları limanlarda kayıkçı ve mavnacılar iş yapmaya devam etmişlerdi.

I. Dünya Savaşı öncesine kadar nispeten durgunluk dönemleri yaşansa da ticaretin çok hızlı artışı da yelkenli gemilerin bir anda silinmesine engel oldu. Yabancı vapurlar büyük oranda dış ticarete yönelmişlerdi. Gerçi imparatorluğun son yıllarında, kabotaj tartışmalarının iyice yükseldiği dönemlerde yabancı vapur, römorkör hatta kayıklarının bile Osmanlı liman ve sahillerinde yoğunlaştıkları görülmektedir. Fakat yine de yelkenlilere iç ticarete hareket edecek bir alan sağladı. 1800-1914 döneminde imparatorluğun iç ticaret hacmi dış ticaretinkinden daha yüksekti.⁶⁸ İç ticaret hacminin yüksekliği, bu alanın da eski gelenek ve teamüllerleriyle yelkeniler tarafından sürdürülmesine imkân tanıyordu ki bu da yelkenlilerin de buharlı gemiler karşısındaki direncini artırmıştı.

Modern ekonomiler girdiği her yerdeki geleneksel ekonomileri sallıyor, sarsıyor ve yıkıyor ve dönüşmeye zorluyordu. Buna karşılık yelkenli gemicilik gibi geleneksel ekonomiler veya araçlarının tutunma çareleri değişiyordu. Bir anlamda onların çevreye doğru itilişleri yalnızca mekân olarak değil meşruyetin ince sınırlarının dışına taşmalarına da sebep oluyordu. Yelkenlilerin bu konuda verdiği tepkilerden birisi kaçakçılık⁶⁹, bir diğeri bandıra değişiklikleri ve himaye arayışlarıydı.

Reji idaresiyle ilgili olarak-devlet, başlangıçta kaçakçılığı şirkete karşı bir çeşit direniş sayıp buna göz yummuş ve II. Meşrutiyet'in ilanından sonraki hükümet değişikliğine kadar, kaçakçılık gelişmesini sürdürmüştü. Fakat daha sonra bu kaçakçıların da tekel kadar devleti tehdit ettiği kabul edildi. Tütün kaçakçıları, şakilere ve muhtemelen devrimcilere silah satarak kaçakçılığı, yabancı bir girişimi tedirgin etmek gibi belki de yararlı bir kategoriden çıkarıp, devlet güvenliğini tehdit eder bir kategoriye sokuyorlardı. Böylece, Osmanlı görevlilerinin bir kısmı tekele

⁶⁸ Örneğin imparatorluğun tarım mahsullerinin yüzde 25'i ihraç ediliyordu. Bu geri kalan yüzde 75'inin ya yetiştirildiği yerde ya da imparatorluğun diğer bölgelerine gönderilerek tüketildiğini göstermektedir. Quataert 2004, 952.

⁶⁹ Özellikle Kızıldeniz ve Basra gibi Osmanlı merkezî otoritesinin zayıf olduğu alanlarda bu sınırın korsanlığa doğru kaymış olduğu anlaşılmaktadır.

karşı bir tutum takınır, bir kısmı aldıkları maaş karşılığında hoşgörü gösterirken, hükümet deniz yoluyla yapılan kaçakçılığı önleyebilmek için Reji'yle sıkı bir işbirliğine girdi⁷⁰.

1870'lerin sonundan başlayarak 1900'e kadar geçen süre içinde, ana limanlardaki ticaretin, yelkenliden buharlıya geçmesi aynı zamanda hızlı bir değişimi göstermektedir. Bu değişimin Osmanlı ekonomisinin nispeten bir durgunluk döneminde yaşanması dikkati çekmektedir. Henüz buharlı gemiler için teknolojik altyapısını oluşturamamış bir devlet için bu değişime verilecek tepkinin ve alınacak tedbirlerin pek de etkili olamayacağı açıktır. Fakat yelkenlilerin ve sahiplerinin bu sürece uyum sağlayabilmek için devletten daha kıvrak oldukları söylenebilir. Devletin bu teknelerin yapılması için almış olduğu tedbirlere rağmen vergi indirimi, kereste için orman kesimi- teknelerin yapıldıktan sonra tabiiyet değiştirmesi, onların devam edebilmek için hızlı arayışlarını göstermektedir.

Osmanlı yetkililerinin teşvikine rağmen kaçakçılık ve bandıra değişikliğine kadar giden bir süreci son dönem Karadeniz iskelelerinde takip etmek mümkündür. Tüccar gemilerinin inşa ve tamiri için Osmanlı tebaası olanlar hakkında çıkarılmış olan teşvikin suiistimal edildiği, kesilen kerestelerin yabancı memleketlere kaçırmak ve yabancılarla Osmanlı tebaası olanlara arasında anlaşarak gemi inşa ettirilmesi gibi durumlara kalkışıldığı, bu durumun engellenmesi için tüm liman başkanlıklarından tedbirler alınması istenmişti⁷¹. Tirebolu'da Hakkı Eminzade Mehmed ve Hüseyin Efendilerin yeni inşa ettirdikleri beş teknenin Rusya bandırası çektikleri, inşa ettirmekte oldukları üç tekneye de aynı şekilde Rusya bandırası çekmek üzere teşebbüs ettikleri, bölgedeki liman başkanlığından bildirilmişti. Bahriye nezareti, orman ve gümrük muafiyetinden yararlanarak inşa ettirmiş oldukları gemilere daha sonra yabancı bandırası çeken bu kişileri "*bir takım menfaatperestler*" olarak değerlendirmişti. Yalnızca Tirebolu değil, Sinop ve çevresinden gelen bu tür şikâyetler karşısında etkili tedbirler alınmasını istemişti⁷².

⁷⁰ Quataert 1987, 28-41; Reji idaresi deniz yoluyla yapılan kaçakçılığı önlemek için buharlı gemiler kullanıyordu.

⁷¹ Özellikle Sinop çevresinde gemi inşası için kesilen kerestelerin 1889 ve 1890 senelerinde yabancı bandıralı gemilere yüklenerek dışarı çıkarıldığı, yine hazırlanmış olan gemi kerestelerinin "adi travers" muamelesi yapılarak dışarı çıkarılacağı haberi alındığı bildirilmişti. Deniz Müzesi Arşivi, Limanlar 45/39, 8 Haziran 1307, 20.06.1891.

⁷² Deniz Müzesi Arşivi, Limanlar 45/8, 9 Mart 1308, 23.03.1891.

XIX. yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler

Tablo V*

Yıllar	Yelkenli			Vapur		
	Adedi	Tonu	Tayfa S.	Adedi	Tonu	Tayfa S.
1888	46531	778234	86730	1548	711882	20557
1889	41436	892996	120861	2048	883569	24596
1890	42393	822774	125653	2158	1041676	24619
1891	40224	810131	118518	2055	1058148	27615
1892	38214	814259	124654	2102	1099763	29579
1893	44313	767520	113505	2801	1321152	23835
1894	41990	889162	102370	3314	1642670	25770
1895	38331	842109	101854	3782	1710293	35378
1896	37894	831975	106215	3806	1756497	25515
1897	42810	926264	106525	3047	1480886	25192

Yukarıdaki tablodaki rakamlardan Dünya ve Osmanlı dış ticaretinin nispeten durgunluk yaşadığı bir dönemdeki on yıllık bir dönemde yelkenli ve buharlıların gelişimini ve değişimi görmek mümkündür. Her şeyden evvel yelkenli sayısında bu on yıllık dönemde az da olsa gerileme vardır. Buna karşılık toplam tonajda ise belirgin bir artış vardır. Bu da yelkenlilerin tonaj olarak hâlâ büyüyerek direnmeye çalıştıklarını göstermektedir. Yalnız tonajla birlikte yelkenlilerin verimlilik

* Osmanlı Limanlarına Ticari Eşya Taşıyan Gemilerin Miktarı ve Tonu (1888-1897). Kaynak; Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yıllığı 1897, 1997.

problemine ışık tutan bir gerçek daha ortaya çıkmaktadır ki o da tayfa sayısı oranındaki artıştır. Hâlbuki aynı dönemde vapurlar hem sayı hem de tonaj olarak iki katına çıkarken tayfa sayısı ancak %20 artmıştı. Ayrıca vapurlar tonaj olarak sayılarından daha hızlı artmışlar yani büyümüşlerdi. Bu buharlılardaki verimlilik artışını göstermektedir. Bu durumda verimlilik problemlerinin, yelkenli gemiciliği bir “aile” şirketi halinde kalmasını veya gittikçe buna dönüştürmesindeki rolü göz ardı edilmemelidir.

Hiç kuşkusuz bu değişimin uzun vadedeki etkilerinden birisi ise tepki olacaktır. Milli ekonomi arayışlarının gittikçe yükselmeye başladığı ve II. Meşrutiyetle zirveye ulaşan boykotlarında liman kentlerinde çalışan kayıkçı ve mavnacıların etkisi tartışılmazdır. Avrupa baskısı karşısında yelkenli küçük teknelerin ısrarlı dirençleri ve devamlılıklarının arkasında bir türlü tam denetim kuramayan Avrupa ekonomisi karşısında bağımsızlığını tümüyle yitirmeyen Devletin de etkisi olmuştur. Osmanlı devleti Avrupa baskısı karşısında, temelleri olan tarımda küçük köylülüğün ağırlık taşıdığı tarımsal yapının sürdürülmesinden yana tavır almıştı⁷³. Bir anlamda bunun denizlerdeki görünümü olan ve ortalama altı mürettebatı ile adeta denizlerdeki bir aile işletmesi şeklinde değerlendirebileceğimiz yelkenli gemi işletmeciliğinin korunmasından yana tedbirler aldığı görülmektedir. Bu bağımsız duruş ve direnç tıpkı tarımda olduğu gibi Avrupa sermayesi üretim ilişkilerini tam olarak kendi çıkarları doğrultusunda dönüştürememesi gibi, denizcilikte de yelkenlileri ortadan kaldıramadı. Fakat hızla gelişen dış ticaret karşısında gelişmesine engel olarak ağır bir darbe vurdu. Lozan görüşmeleri sırasında ve sonrasında Kabotaj tartışmaları yapılırken temel kaygı, yabancı vapur şirketleri çekildikten sonra yerli şirketlerin ve teknelerin deniz ticaretini karşılamaktan çok uzak oluşlarıydı.

b) Ekonomik ve Sosyal Etkileri

Modern deniz ve karayolu teknolojileri Batı’lı mühendisler tarafından Avrupa sermayesi ile geliştirilmişti. Buhar teknolojisinin gelişmesiyle yabancıların Osmanlı iktisadıyla olan bağları kuvvetlendi, zira bu teknolojiler limanların civarlarında ve demiryollarının ulaştığı bölgelerde yeni pazarlar açtı, fakat aynı zamanda Osmanlı mahsulleri dünya piyasasında rekabetle karşılaştı. Ucuz kara ve deniz nakliyatı imparatorluğun iç ve sahil bölgelerinde Avrupa mamullerinin fiyatını düşürdü.

⁷³ Pamuk 1994, 20.

İmalatçılar iç pazarları kaybetmemeye çalışılırsa da modern nakliyat yüzölçümü boyunca Osmanlı sanayisinin aleyhine gelişti⁷⁴.

Anadolu'daki ulaşım devrimi, herhangi bir Batılı'nın bu toplulukları görmesinden çok önce Doğu Anadolu ve Karadeniz kıyılarındaki köylülerin hayatına yeni bir biçim verdi. 1880'lerde Avrupalı konsololar Ereğli bölgesi köylülerinin hayat tarzlarındaki değişimlere işaret ederken (çoğu zaman farkında olmadan) buharlı geminin etkisinden söz ediyorlardı. Ermeni ve Kürt köylüler Doğu Anadolu'dan İstanbul'a (ve liman kentlerine) büyük gemiler için çalışmak üzere göçüyorlardı⁷⁵. Aynı zamanda buharlı gemilerin muntazam çalışması ve fiyatlarının çok daha düşük olması, Osmanlı imparatorluğu'ndan Yeni Dünyaya muazzam göçleri olanaklı kıldı⁷⁶.

Gerek İstanbul'da gerekse başka yerlerde buhar gücünün yelken karşısında artan üstünlüğü, buharlı gemilerin sağladığı hız ve güvenilirlikten kaynaklanıyordu. 19. yüzyılda İstanbul'a uğrayan buharlı gemilerin ortalama ağırlığı 1250 tondur. Bu gemilerin büyüklük ve taşıma kapasiteleri her geçen gün artıyordu. Fakat İstanbul'a gelen pek çok buharlı gemi kıyıda birkaç yüz metre açıkta Haliç ağzındaki şamandıralara baştan ve kıçtan demir atmak zorunda kalıyorlardı. Bu verimsiz yöntem yükleme-boşaltma zamanını uzatıyor, taşıma maliyetini yükseltiyordu. Liman içindeki yetersiz rıhtım ve doklara sadece küçük buharlı gemiler doğrudan yanaşabilmekteydi⁷⁷. Yelkenlilerin, buharlılar karşısında kaldıkları durumun bundan pek farkı yok, hatta daha kötüydü. Çünkü liman yapıldıktan sonra buharlı gemilere tanınan öncelik, yelkenlilerin limana römorkörlerle çekilmesi zorunluluğu sebebiyle bu sefer de onları şamandıralara bağlı olarak bekletme şekline dönmüştü⁷⁸.

⁷⁴ Quataert 2004, 919.

⁷⁵ Quataert 1987, 122.

⁷⁶ Quataert 2002, 183.

⁷⁷ Quataert 1987, 87.

⁷⁸ Yeni getirilen uluslararası kurallar da dâhil olarak buharlı gemilere, tekniğe, teknolojiye öncelik tanımları geride kalmış yelkenlileri bir başka açıdan yani hukukî olarak da arka plana itiyordu. Keza İstanbul limanına gelen yelkenlilerin ilk önce şamandıraya bağlanarak beklemeleri, şikâyet üzerine liman şirketi tarafından iskeleye kadar römorkörle çekilmeleri kararı alınması fakat bunun için yine sıra beklemeleri gibi uygulamalar yelkenli gemilere pek fazla bir rekabet şansı bırakmıyordu. Hatta uygulamadaki bu öncelikler getirilen tüzüklerle, hukukî açıdan da destekleniyordu. Ölçülerde standardizasyon ve Morison usulü gibi uluslar arası standartlar yelkenli gemilerin rekabet edecek şartlarını ortadan kaldırıyorlardı. BOA, HR. HMŞ.İŞO, 33/7, 21.05.1909, Hariciye layihası.

Ticaretin ve buharlı gemilerin artışı mevcut Osmanlı liman tesisleri için güçlükler yarattı. Taşınan yük hacminin çoğalması ve gelen gemilerin gittikçe daha büyük olması yükleme ve boşaltmayı zorlaştırıyor, işleri geciktiriyor ve tüccarları sınırlendiriyordu. Mesela Mersin açık denizde demirlettiren bir liman olarak kaldı. Buharlı gemiler, limanların kapasitesine göre büyüktü. 1880’de gemilerin ortalama büyüklüğü 1000 tonu aştığı halde Beyrut limanının uzunluğu 150 metre, genişliği 100, derinliği 2 metreydi. Bu gibi limanlarda yük alıp vermek için büyük gemiler açıkta demirliyor ve ufak tekneler malları gemilerden sahile veya gemilere taşıyordu. Bu ameliye zaman alıyor ve çoğu zaman malların zarar görmesine sebep oluyordu. Yabancı tüccarlar itiraz atılar ve durumun düzeltilmesi için hükümete baskı yaptılar. Hatta tüccarlar, bunun için isteklerini Mısır Valisi Mehmed Ali Paşa’nın oğlu İbrahim Paşa Beyrut’u ziyaret ettiğinde de dile getirdiler⁷⁹.

Osmanlı limanlarındaki yapılan yatırımların artan ticaret baskısı karşısında yetersiz kaldığı, şikâyetlerin devam etmesinden anlaşılmaktadır. Yeni teknolojinin getirdiği sorunlardan şikâyetçi olanlar yalnızca tüccarlar değildi. Liman işçileri de tepkiliydi. Yabancı şirketlerin ameliyeleri limanlarda çalışan Osmanlıların işlerini tehlikeye soktu. Limanlar genişletilip, geliştirilmeden önce binlerce kayıkçı, rıhtım ile açıkta demirlemiş gemiler arasında yolcu ve mal taşıyarak geçimlerini sağlıyorlardı. Bazıları da yükleri daha sonra teslim edilmek üzere depo olarak kullanılan mavnalara yüklüyorlardı. Hamallar malları kıyıda antrepo ve gümrük binalarına götürüyorlardı. Başlıca limanlarda hamalların ve sandalcıların çoğu üyelerini koruyan loncalar mensuptular. Yeni liman tesisleriyle gemiler artık doğrudan yanaşmaya başlayınca başta sandalcılar olmak üzere işlerini kaybettiler. Antrepolar, depo olarak mavnalara, raylar üzerinde giden yük vagonları ise hamallara olan ihtiyacı azalttı. Yabancı şirketlere tanınan imtiyazlar ise onlara limanlarda bir tekel gibi hareket etme hakkını veriyordu. Yabancı tüccarlar ve denizyolu şirketleri yabancı işçilere veya loncaya mensup olmayan Osmanlı işçilerini istihdam etmeye başladılar. Bütün bunlar tepkileri artırdı. Arbedeler yaşandı, yük indirip bindirmeye engel olunması şeklinde tepkiler gösterildi. Buna karşılık yabancı tüccarlar ve liman şirketleri konsolosluklarına başvurular ve hükümet kendi tebaasını yabancı şirketler namına tutukladı. Gittikçe beslenen tepkiler siyasî olayların da etkisiyle boykotlara dönüştü. Avusturya-Macaristan’ın Bosna-Hersek’i ilhakıyla başlayan boykotlar öyle etkili oldu ki İttihatçı kadrolar bu hareketin başına geçerek yönlendirdiler. Liman işçilerinin hareketleri zamanla yerel

⁷⁹ Quataert 2004, 922-923.

XIX. yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler

İttihatçı kadrolarla birlikte daha sonraki bojkotlar için de kullanıldı ve yönlendirildi⁸⁰.

Buharlı gemilerin gelişinin bir diğer etkisi ise kömür madenleri üzerine oldu. 1829 yılında Osmanlı donanması buharlıya çevrilmeye başlayınca kömür ihtiyacı doğdu. Hükümet gerek donanmaya, gerek Tophane, Tersane, Darphane ve diğer tesislere yakıt sağlamak için büyük meblağlar harcamaktaydı. Sultan II. Mahmut, İmparatorluk sınırları içinde iyi kalitede kömür bulunması için ferman çıkardı ve Ereğli'de zengin yataklar bulundu⁸¹.

Ereğli Madenleri işletilmeye açıldığında Osmanlılar geniş bir sınai temel sahip olmadıklarından kömür ihtiyaçları da fazla değildi. Ancak iç tüketimin artması ve fiyatların uluslar arası pazarda yükselme eğilimi göstermesiyle birlikte Ereğli şirketinin üretimini artırmasını teşvik edecek elverişli koşullar ortaya çıktı. Buharlı gemilerin sayısının artması 19. yüzyıl sonlarında Osmanlı imparatorluğunda kömür tüketiminde görülen artışın büyük kısmını tek başına açıklamaya yeter. 1909'a gelindiğinde, şirket üretiminin en büyük kısmını limana uğrayan gemilere satıyordu. Karadeniz'de seyreden gemilerin çoğu, dönüş yolu için Zonguldak kömürü almaktaydılar. Ereğli'den yapılan kömür ihracatı başkent kömür ithalatından fazlaydı⁸².

Yabancı vapurlar Ereğli kömürlerini kullanırken Osmanlı gemileri İngiliz kömürü kullanmak durumunda kalıyorlardı. Buradaki madenleri işletenlerin yüzde 90'ı hükümetten alacaklıydı. 1870'lerin ortaları ve sonlarında hükümet Osmanlı-Rus savaşı sırasında büyük miktarlarda kömür alımı yapmak zorunda kaldı. Borçlar büyüdüğü gibi arkasından gelen iflas sebebiyle Bahriye Nezareti aldığı kömürün parasını ödeyemez duruma geldi. Maden işletmecilerinden çoğu işi bırakmak zorunda kaldılar ve Bahriye Nezareti muhtemelen başka fonları kullanarak İngiliz kömürü ithal etmek zorunda kaldı⁸³. Gerçi Doğu Akdeniz bölgesinde vapur kömürü olarak en çok kullanılan kömürün Ereğli kömürü olduğu, bu durumun oluşmasında madenleri işleten Fransız şirketinin İngilizlerle rekabete girerek bölgeden İngiliz

⁸⁰ Quataert 2004, 924; Emiroğlu 1994, 20.

⁸¹ Quataert 1987, 47.

⁸² Pire'deki Yorgi Gemicilik Şirketi maden işletmelerinin satmasına izin verilen yüzde 40'lık payla kendi ticaret filosunun ihtiyacını karşılamak amacıyla madenlere 20 milyon kuruş tutarında yatırım yaptı. Quataert 1987, 48-51.

⁸³ 1908'lerde Ereğli'de kömürün tonu 17-18 şilinden satılırken navlun masrafının daha yüksek olduğu bildirilen İngiliz kömürünün tonu 21-22 şiline mal oluyordu. Quataert 1987, 52.

kömürünü uzaklaştırdığı ifade edilmektedir⁸⁴. Fakat ister doğrudan İngiliz kömürü, isterse Fransızların kontrolü altındaki Ereğli kömürü kullanılsın, teknik eleman ve malî bağımlılığın yanında, enerji kaynağı olarak kömür de dışarıya olan bağımlılığı artırıyordu.

Buharlı teknolojisinin gelişmesi Osmanlı Devleti'ne artırılarıyla beraber eksilerini de getiriyordu. 1869'da Süveyş kanalının yapılmasında etkili olurken, artan stratejik değeriyle Mısır'ın işgaliyle sonuçlanan faktörlerden de birisi olmuştu⁸⁵.

6. I. Dünya Savaşı Öncesinde Osmanlı Deniz Ticareti ve Kabotaj Tekeli

Yeni teknolojinin gelmesiyle bu modern ulaşım araçlarından Doğu'daki nakliyat şekilleri de etkilenmeye başladı. Bu etkileşim, sınırları kesin olmamakla birlikte yüzyılın sonuna kadar; ilk önce merak ve ilgi (1830-1870-Tanzimat), arkasından geliştirme çabaları ve rekabet (1870-1900 durgunluk veya II. Abdülhamid), arkasından tepki ve karşı koyuş (1900-1914 II. Meşrutiyet) olarak nitelendirilebileceğimiz bir süreçten geçti.

Fevaid-i Osmaniye adıyla başlayan bir deniz nakliyat filosu kurma teşebbüsü 1871'de Azîziye, 1875'te İdare-i mahsusa olarak devam etmişti⁸⁶. 1851 yılında ilk Osmanlı Anonim şirketi olarak kurulan Şirket-i Hayriye Türk deniz ticaretinde önemli rol oynamıştı. 1910 yılından sonra ise devletin himaye tedbirlerinden faydalanarak birçok şirket kurulmuştu⁸⁷. Fakat bu şirketlerin uluslar arası değil, iç ticarete yönelik ve milli ekonomi anlayışının ürünleri olduğu anlaşılmaktadır.

Deniz ticareti konusundaki eksiklikler karşısında arayışlara giren Osmanlı yetkilileri II. Meşrutiyet sonrası bu alanda yeni girişimlerde bulundular. Boykotlar, özellikle denizcilik konusunda Osmanlı müteşebbislerine alan yaratmak için uygun

⁸⁴ Gencer 1986, 32.

⁸⁵ Quataert 2002, 183.

⁸⁶ Kütükoğlu 1995, 167.

⁸⁷ Kuruluş yıllarının da verildiği bu şirketlerin bir listesi için bkz. Eldem 1970, 166-167.

XIX. yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler

bir alandı⁸⁸. I. Dünya Savaşı sonrası kaldığı yerden devam eden bu gayretlerle Lozan görüşmelerine gidildi⁸⁹.

Buharlı gemilerin egemenliği, bu gemilerin dünyanın çeşitli tersanelerinde inşa edilmesi sebebiyle kullanımlarının devamlılığı, yedek parça desteği yabancı ülkelere olan bağımlılığı artırmaktaydı. Bütün bunlara dış ticarete yabancı ülkeler lehine olan denge de eklenince ekonomik bağımlılık daha da artıyordu. Nitekim 1900'lü yıllardan Cumhuriyetin kuruluşuna kadar Osmanlı armatörlerinin (bir kısmı) yabancı bandıra taşıyorlardı. Lozan görüşmeleri bu atmosfer içinde başladı. İngiliz, Fransız ve İtalyan delegeler Türkiye'deki yatırımlarının varlığını, yeni Türk devletinin bu konudaki yatırımlarının yetersizliğini ortaya koyarak, Türkiye'nin Kabotaj Hakkını kullanmasına razı olmuyorlardı. Batı ülkeleri denizciliğin evrensel bir meslek olduğunu, Türk denizciliğinin uluslar arası standartlarda olması gerektiğini ve bu standartlara ulaşıncaya kadar ülkedeki yabancı kumpanyaların faaliyetlerini sürdürmesi gerektiğini iddia ediyorlardı. Belli bir geçiş dönemi tespit edildi. Yapılan anlaşmayla 1 Ocak 1924 tarihinden itibaren iki yıl süreyle geciktirilmesine ve 1926 yılına –her türlü alt yapı hazırlıkları tamlanmış oluncaya– kadar bu haktan adı geçen ülkelerin denizcilik şirketlerinin de yararlanmasına izin verildi. İşte bu sebeple Türkiye Cumhuriyetinin denizcilik yönünden stratejik yapılanma gayretlerinin temelinde “*kabotaj hakkını elde edecek seviyeye ulaşma*” amacı ve anlayışı yatmaktadır⁹⁰. Kabotaj hakkının Türk bandıralı gemilere verilmesi, gemi sayımızı artırmış fakat kısa sürede bazı olumsuzluklara da sebep olmuştu. Yabancı şirketlerin rekabeti ortadan kalktığından, Türk gemilerinin gerek tonaj yetersizliği ve gerekse eski olmaları, deniz ticaretinin gelişimini olumsuz etkilemişti⁹¹.

⁸⁸ Bosna Hersek'in işgaliyle başlayan Avusturya-Macaristan, Trablusgarp Savaşıyla İtalya, Balkan Savaşlarıyla Yunan ve Rum bojkotlarının aktörlerinin deniz, gemi, mavna, kayıkçı ve tayfalar merkezli olması ve bir ucunun deniz ticareti ve denizciliğe dayanması anlamlıdır.

⁸⁹ Ulusal ekonomi Yaratma çabalarıyla ilgili olarak; Türk bandıralı gemilerin yetersizliği, eskiliği, küçük tonajlarına hatta açılan ihaleyi daha fazla fiyat kırarak Lloyd Triestino'nun kazanmasına rağmen, açılan karşı kampanya ile ihale Seyri Sefain İdaresi ve Türk Vapurcular Birliği'ne verilmesi konusunda bkz. Arı 1999.

⁹⁰ Hergüner 2003, 100.

⁹¹ Duran 2004, 87.

BİBLİYOGRAFYA

1. Arşiv Kaynakları

- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), HH, Nr. 33010-J.
- BOA, İH, Nr. 17420.
- BOA, Ya. Res, 69/5.
- BOA, Y. PRK.HR, 32/9.
- BOA, HR. HMŞ.İŞO, 33/7.
- Deniz Müzesi Arşivi, Limanlar 45/8; 45/39.
- Deniz Müzesi Arşivi, Şura-yı Bahrî, 275-47/A.

2. Basılı Eserler

- Ahmet İsmail 1333 Ahmet İsmail, "Osmanlı Ticareti Bahriyesi", *Risâle-i Mevkute-i Bahriye*, 10, .
- Arı 1999 Kemal Arı, "Mübadele ve Ulusal Ekonomi Yaratma Çabaları", *Toplumsal Tarih*, 68, 12-17.
- Bozkurt 1996 Gülnihal Bozkurt, *Batı Hukukunun Türkiye'de Benimsenmesi*, Ankara.
- Brockhaus 1873 F. A. Brockhaus, *Mémoire Sur L'achèvement Des Travaux D'amélioration Exécutés Aux Embouchures Du Danube Par La COMMISSION EUROPEENNE*, Leipzig.
- Duran 2004 Tülay Duran, "Deniz Ticaretimiz", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, 89, 81-89.
- Ekinci 1998 İlhan Ekinci, *Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)*, Basılmamış Doktora Tezi, Samsun.
- Ekinci 1998 İlhan Ekinci, "Osmanlı Devleti'nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşletme Teşebbüsleri", *Araştırmalar -İnsan Bilimleri Araştırmaları-*, 2/2, 67-90.
- Ekinci 2005 İlhan Ekinci, "Osmanlı Devleti'nde Bazı Nehir ve Göllerde Vapur İşletme Teşebbüsleri II", *Türk Dünyası Araştırmaları*, 156, 185-203.

XIX. yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler

- Eldem 1970 Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadî Şartları Hakkında Bir Tetkik*, İstanbul.
- Emiroğlu 1994 Kudret Emiroğlu, "Trabzon'da Avusturya Boykotu 1908", *Toplumsal Tarih* 8, 17-21.
- Engin 1993 Vahdettin Engin, *Rumeli Demiryolları*, İstanbul.
- Gencer 1986 Ali İhsan Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, İstanbul.
- Gencer 2001 Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789-1867)*, Ankara.
- Halep Vilayet Salnamesi (1313 Tarihli).
- Hergüner 2003 Mustafa Hergüner, "Türk Denizcilik Tarihi", *BTTD* 80, 97-102.
- İlgürel 1995 Mücteba İlgürel, "Buharlı Gemi Teknolojisinin Osmanlı Devleti'nde Kurma Teşebbüsleri", *Çağını Yakalayan Osmanlı*, İstanbul, 143-158.
- Komatsu 1999 Kaori Komatsu, "XIX. Yüzyıl Osmanlı-İngiliz Deniz Ticareti Münasebetlerinde Kabotaj Meselesi", *Osmanlı*, Ankara, C.3, 371-379.
- Kütükoğlu 1995 Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir körfezi Hamidiye Şirketi", *Çağını Yakalayan Osmanlı*, İstanbul, 165-206.
- Mantran 1987 Robert Mantran, "XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ticaretin Değişmesi" (Çev. Zeki Arıkan), *Tarih İncelemeleri Dergisi*, III, 159-175.
- Ortaylı 2000 İlber Ortaylı, "Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme", *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadî ve Sosyal Değişim*, Ankara, 95-104.
- Osmanlı Devleti'nin İlk İstatistik Yılığ 1897, Tarihi İstatistikler Dizisi, C.5, Haz. Tevfik Güran, Ankara 1997.
- Özyüksel 2000 Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, 2000.
- Pamuk 1994 Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913*, İstanbul.

İlhan Ekinci

- Paskaleva 1968 Virginia Paskaleva, "Osmanlı Balkan Eyaletleri'nin Avrupalı Devletlerle Ticaretleri Tarihine Katkı (1700-1850)", *İ.Ü.İ.F.M.*, C. XXVII/1-2, 37-74.
- Quataert 1987 Donald Quataert, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, Ankara.
- Quataert 2002 Donald Quataert, "Osmanlı İmparatorluğu, 1700-1922" İstanbul.
- Quataert 2004 Donald Quataert, "19. Yüzyıla Genel Bakış: Islahatlar Devri 1812-1914", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve sosyal Tarihi*, C.2, İstanbul, 885-1052.
- Schenk 1888 J. Schenk, *Mémoire Sur Les Travaux D'amélioration Du Cours Du Bas-Danube, Exécutés Pendant La Période 1873-1886 Par La COMMISSION EUROPEENNE*, Galatz.
- Trabzon Vilayet Salnamesi (1322 Tarihli).*
- Ubicini M. A.Ubicini, *Türkiye 1850*, İstanbul, Tercüman 1001 Temel Eser.

İlhan Ekinci