



KAPİTALİZM ÇAĞINDA RODOS'TA TİCARET VE TOPLUM

Halim KILIÇ*

ÖZ

19. yüzyılda küresel kapitalizmin genişlemesi ve İngiliz serbest ticaret emperyalizminin etkisi altında Rodos 'un Osmanlı Devleti'nin idari ve iktisadi bakımdan bilhassa Dersaadet'in iase ağlarında konumlandığı lojistik üs vasfından çıkarak küresel sisteme bağımlı bir çevre ekonomisine dönüşümü bu çalışmanın konusudur. Çalışma, 1838 Balta Limanı Antlaşması'nın adanın iktisadi yapısında yarattığı yapısal kırılmayı ve İngiliz finansal kapitalizminin Levant bölgesindeki yerel ticaret ağlarına nüfuzunu tartışmaktadır. 1850'lerde kurulan İngiliz Rodos Konsolosluk Bölgesi'nin idari inşası ve Konsolos Niven Kerr ile halefi Robert Campbell'in resmi raporları aracılığıyla Osmanlı taşra idaresindeki bürokratik yozlaşma, keskinleşen toplumsal ayrışma, Osmanlı tebaasına patenta satışının ve kapitülasyonların yarattığı sosyo-politik krizler mercek altına alınmaktadır. Adanın tarımsal kısıtlılıklarına karşın, sünger ticareti ve nakit ürün ihracatıyla küresel pazarlara entegrasyonu, üretim ilişkilerindeki kapitalist dönüşüm bağlamında değerlendirilmektedir. Ayrıca 1838-1858 dönemine ait Başbakanlık Osmanlı Arşivi gümrük, nüfus, evkaf ve sıhhiye defterleri ile İngiliz konsolosluk istatistikleri karşılaştırmalı olarak değerlendirilmiş, Kırım Savaşı'nın yarattığı suni lojistik büyüme, 1857 Küresel Finansal Krizi'nin ve ekolojik felaketlerin yıkıcı etkileri ile buharlı gemi teknolojisinin yenkenli taşımacılığına karşı yarattığı erken dönemli rekabet dinamikleri incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı İktisat Tarihi, İngiliz Serbest Ticaret Emperyalizmi, Rodos, 19. Yüzyıl Osmanlı Ticareti, Kapitalizm.

TRADE AND SOCIETY IN RHODES IN THE AGE OF CAPITALISM

ABSTRACT

This study examines the transformation of the island of Rhodes from a logistical base-positioned by the Ottoman Empire, particularly within the supply networks of Constantinople, for administrative and economic purposes-into a peripheral economy dependent on the global system, under the influence of the expansion of global capitalism and British free-trade imperialism in the 19th century. The study examines the structural rupture in the island's economic structure caused by the 1838 Treaty of Balta Limanı and the penetration of British financial capitalism into local trade networks in the Levant region. Through the administrative establishment of the British Consular District of Rhodes in the 1850s and the official reports of Consul Niven Kerr and his successor Robert Campbell, the study examines the bureaucratic corruption within the Ottoman provincial administration, the intensifying social division, and the socio-political crises caused by the sale of patents to Ottoman subjects and the capitulations. Despite the island's agricultural limitations, its integration into global markets through the sponge trade and the export of cash crops is assessed within the context of capitalist transformation in production relations. Furthermore, customs, population, waqf and health registers from the Prime Ministry's Ottoman Archive for the period 1838-1858 have been compared with British consular statistics, The artificial logistical growth caused by the Crimean War, the destructive effects of the 1857 Global Financial Crisis and ecological disasters, and the early-stage competitive dynamics created by steamship technology against sail-powered shipping have been examined.

Keywords: Ottoman Economic History, British Free Trade Imperialism, Rhodes, 19th Century Ottoman Trade, Capitalism.

Araştırma Makalesi

Makale Gönderim Tarihi: 30.04.2026

Yayına Kabul Tarihi: 25.06.2026

* Dr Öğr. Üyesi, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Yakınçağ Tarihi, e-posta/ e-mail: halim.kilic@hbv.edu.tr ORCID No: 0000-0002-1953-2600

Giriş

Dünya iktisat tarihinin en köklü dönüşümlerinden biri, küresel ticaretin ağırlık merkezinin yüzyıllar boyunca hâkim olduğu Akdeniz havzasından Kuzey Atlantik kıyılarına kaymasıyla yaşanmıştır. Ancak bu kayma, yeni okyanus rotalarının ya da coğrafi keşiflerin kendiliğinden bir sonucu değildir, eski pazarlarda yürütülen son derece agresif ve yıkıcı rekabetin eseridir (Rapp, 1975, s. 499). Sanayileşmenin erken evrelerinde Kuzey Atlantik Avrupası'nın -özellikle Hollanda ve Büyük Britanya'nın- küresel ekonomideki baskınlığı, Venedik ve Ceneviz gibi eski Akdeniz devlerinin geleneksel pazarlarını daha ucuz üretim maliyetleri, agresif pazarlama ve hızlı teknolojik dönüşüm sayesinde istila etmeleriyle inşa edilmiştir (Rapp, 1975, s. 501).

Bu dönüşümün kavramsal çerçevesi, kapitalizmin 19. yüzyıldaki yayılışını derinleşme, genişleme olmak üzere iki ekseninde okuyan iktisat tarih yazımı tarafından açıklığa kavuşturulmuştur, çekirdek ülkelerde giderek karmaşılaşan finans piyasalarının ve modern şirketin olgunlaşması bir yanda, kapitalist kurumların yeni coğrafyalara taşınması diğer yanda ilerlemiştir (O'Rourke & Williamson, 2014, s. 11). Bu sürecin asıl itici gücü ise sadece yeni ulaşım ve iletişim teknolojileri değil, bunları etkili kılan elverişli jeopolitik koşullar ise Batı Avrupa'da merkantilist rekabetin sona ermesi, ticaret tekellerinin çözülmesi ve serbest ticareti hem resmî sömürgelere hem de yalnızca biçimsel olarak bağımsız ülkelere dayatan emperyalizmin yükselişinden ibarettir (O'Rourke & Williamson, 2014, s. 15). Nitekim 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren beliren uluslararası iktisadi düzenin en belirleyici niteliği, ham madde ve gıda maddelerinin Avrupa'ya, mamul malların ise Avrupa'dan dünyanın geri kalanına akmasıydı (Harlaftis & Kardasis, 2000, s. 233).

Bu yapı içinde Doğu Akdeniz'in konumu yeniden değerlendirilmelidir. Güncel Akdeniz tarih yazımı, klasik çevreleşme tezini sınamış ve havzanın 18. yüzyıla kadar canlı bir iç ticaret alanı olarak işlediğini ortaya koymuştur; nitekim Osmanlı limanları arasındaki iç deniz ticareti, uluslararası deniz ticaretinden hacimce çok daha büyük bir yer tutmaktaydı (Panzac, 1992, s. 189). Doğu Akdeniz'deki bu bölgesel entegrasyonun ve güçlü iç pazarın varlığına dair 18. yüzyıl başlarında Kıbrıs'daki ticari hareketlilik bir başka örnektir. Kıbrıs bu dönemde, Avrupalı tüccarların uluslararası transit noktası, Anadolu sahilleri, Suriye ve İstanbul gibi merkezlerden çok sayıda Osmanlı tüccarını kendine çeken yoğun bir bölgesel kavşak konumundaydı. Bu canlı bölgesel ağın bir diğer kritik halkasını Girit oluşturmaktaydı. Nitekim 1799 tarihli bir İngiliz raporunun da teyit ettiği üzere, Girit'in iklimsel avantajlarıyla çeşitlenen tarımsal üretimi, Suriye ve Mısır ile sürekli bir karşılıklı ticaret imkânı doğurmaktaydı. Adanın tahıl ihtiyacının ise düzenli olarak başta Mora olmak üzere diğer Osmanlı vilayetlerinden karşılanması, Doğu Akdeniz havzasındaki bölgeler arası ticari entegrasyonun ve karşılıklı bağımlılığın derinliğine işaret etmektedir. Stratejik ürünlerin ticaretinin büyük ölçüde yerel piyasaya dönük olması ve Müslüman tüccarların Suriye sahillerinden Mısır'a tütün nakletmek gibi imparatorluk içi ticari faaliyetlerinde zaman zaman İngiliz gemilerini lojistik bir araç olarak kiralamaları (Demiryürek ve Yazar, 2017, ss. 93-95), Osmanlı tüccarlarının ve bölgesel nakliye ağlarının sanılanın aksine pasifleşmediğini, Doğu Akdeniz ekosistemindeki ticari canlılığı kendi lehlerine sürdürdüklerini açıkça göstermektedir (Yılmaz, 2026, s. 950). Asıl kırılma ise 19. yüzyılın ortalarında yaşanmıştır, 1838 yılında imzalanan Balta Limanı Muahedesi ve onu izleyen benzer serbest ticaret anlaşmalarıyla yed-i vâhid sisteminin kaldırılması ve Avrupalı tüccarlar önündeki engellerin temizlenmesi, Osmanlı'yı dünya piyasalarının serbestleşme akımına doğrudan eklemeyen en temel kurumsal değişim olmuştur (Pamuk, 2018, s. 97). Bunu izleyen yıllarda 1869'da Süveyş Kanalı'nın

açılması ve buharlı gemilerin bölgeye girişi, Akdeniz deniz yollarına başat rolü geri kazandırmış, Doğu Akdeniz ve Karadeniz topraklarının emtia piyasalarını Atlantik ekonomisiyle doğrudan bütünleştirmiştir (Harlaftis & Kardasis, 2000, s. 233-234). Bununla birlikte Osmanlı imalat sektörü, Avrupa'nın kitlesel üretim dalgası karşısında bütünüyle çökmemiş, bilakis daha ucuz teknolojik yenilikler ve düşen ücret maliyetleri gibi stratejilerle iç ve dış pazarlardaki konumunu korumaya çalışarak ciddi bir dinamizm ve ekonomik uyum yeteneği sergilemiştir (Quaert, 1993, s. 2-7). Bu küresel iktisadi dönüşümün ve onun emperyal politikalarının Osmanlı Levant'ında nasıl tecessüm ettiğini en net izleyebileceğimiz kritik merkezlerden biri şüphesiz Rodos Adası'dır. Anadolu yarımadasını Yunanistan'a, Suriye'ye ve Mısır'a bağlayan deniz yollarının tam kalbinde yer alan ada, tarih boyunca imparatorlukların ilgisini çeken ticari ve askerî bir merkez olmuştur (Braudel, 1993, s. 687; Vatin, 2004, s. 356-358). Ortaçağ boyunca St. Jean Şövalyeleri'nin idaresinde Hristiyanlığın Doğu Akdeniz'deki sarsılmaz bir karakolu işlevi gören ada, 1522'de Kanunî Sultan Süleyman tarafından uzun ve meşakkatli bir kuşatmanın ardından fethedilmiştir (Brummett, 1993, s. 517). Fetihle birlikte İskenderiye ile İstanbul arasındaki deniz yolunun güvenliğini sağlayan en kritik üslerden biri hâline gelen ada, ilerleyen asırlarda Kaptanpaşalık ve ardından Cezâyir-i Bahr-i Sefid eyaletine bağlanmış, 1867 Vilâyet Nizamnâmesi ile vilâyet merkezi statüsü kazanarak stratejik önemini korumuştur (Kiel, 2008, s. 155-158).

19. yüzyılda İngiliz serbest ticaret emperyalizminin Doğu Akdeniz'de kurduğu egemenlik, adanın demografik, kentsel ve idarî yapısını derinden sarsmıştır. Burada belirleyici olan, Britanya'nın hâkimiyetini çoğunlukla resmî ilhak yoluyla değil, gayri resmî imparatorluk/informal empire biçiminde, yani serbest ticaretin dayatılması, konsolosluk ağları, eşitsiz ticaret anlaşmaları ve dolaylı finansal nüfuz aracılığıyla tesis etmesidir (Cain & Hopkins, 2016, s. 66). Ayrıca bu emperyal genişlemenin arkasındaki başat toplumsal güç yalnızca sanayi burjuvazisi değil, ağırlığını finans ve hizmet sektöründen alan kapitalist elit de yer alır, bu çerçevede, modern Britanya tarihinde sanayinin rolünü reddetmeksizin, sanayi dışı kapitalizm biçimlerinin uzun süre hafife alınmış etkisine dikkat çeker (Cain & Hopkins, 2016, s.5). Sanayi Devrimi'nin yarattığı devasa üretim fazlasını eritecek pazarlar arayışının yanı sıra, Londra'nın hizmet ve finans sektörünün bu yeni coğrafyalara uzanarak sağladığı kurumsal genişleme, Levant'taki emperyal varlığın temel rasyonalitesini oluşturur (Cain & Hopkins, 2016, s. 385). Rodos'un Osmanlı idaresi altındaki kentsel ve ekonomik dönüşümü, İngiliz ticari ve finansal sermayesinin bölgeye sızması, 1850'de kurulan İngiliz konsolosluk bölgesinin idari sancıları, kapitalizm olgusunun taşradaki yansımaları ve 19. yüzyılın ortalarında yaşanan küresel ticari krizlerin ada ekonomisi üzerindeki yıkıcı etkileri bu zemin üzerinde ortaya çıkmıştır.

1. Erken Modern Dönemde Rodos ve Doğu Akdeniz'de Askerî-Ticari Hegemonya

Rodos'un Osmanlı dönemi öncesindeki yapısını ve Doğu Akdeniz'deki stratejik konumunu kavramak için, adada hüküm süren Saint Jean Şövalyeleri'nin/Hospitallerler geçirdiği kurumsal dönüşümü ve bölgedeki siyasi dinamikleri incelemek elzemdir, çünkü Osmanlı idaresi, boş bir araziye değil, yüzyıllar içinde kristalize olmuş güçlü bir kentsel ve iktisadî altyapı üzerine yerleşmiştir. Aslen 1125 civarında Kudüs'te hacılara barınak ve tıbbî bakım sağlamak amacıyla kurulan bu hayırsever manastır kardeşliği, 1291'de Kıbrıs'a sürüldükten sonra 1310 yılına gelindiğinde Rodos'a yerleşerek kendi egemenlik alanını kurmuştur (Soucek, 2004, s. 220). Şövalyelerin yönetimindeki Rodos kenti, tarikat mensuplarının yaşadığı "Collachio" adlı iç kale ile sivil halkın yaşadığı "burgo" olarak ikiye bölünmüş bir yapıya sahipti (Vann & Kagay,

2015, s. 4-6; Luttrell, 1998, s. 135-136; Kollias, 2005, s. 73-89). Ada, Latinlerin yanı sıra yerli Rumlar, Suriyeli Hristiyanlar ve Yahudilerden oluşan çok kültürlü bir demografik yapı barındırıyordu (Vatin, 2000, s. 23-30). Bu ada devleti, güvenli bir üs, vergilendirilebilir bir şehirli-kırsal nüfusu besleyen büyük bir ticari giriş limanı ve antrepo gerektirmekteydi (Luttrell, 2016, s. 132). Adanın güneydoğu köşesinde, denize yakın konumda yer alan *commerchium*, ithalat ve ihracatın vergilendirildiği ve denetlendiği kurumdu; onun batısında uzanan geniş *magna platea* başlıca pazaryeri olarak işlev görüyordu. 14. yüzyıl itibarıyla Hospitalerler, Bizans surlarıyla çevirli iç kenti ele geçirdikten sonra, akropolisi kendi hâkimiyetlerini simgeleyen bir saraya dönüştürmüştü, manastır kilisesi inşa etmiş, mevcut metropoliten kilisesini Latin katedraline çevirmiş ve büyük bir manastır hastanesi de tesis etmiştir (Luttrell, 1998, s. 135-136). Ancak Rodos'un tarikat devrinde klasik Osmanlı döneminde üstlendiği donanma üretim merkezi fonksiyonu ortaya çıkmamıştır. Adanın gerçek anlamda bir tersaneye kavuşması Osmanlı hakimiyeti döneminde gerçekleşecektir (Vatin, 2000, s. 45).

Rodos toplumunu şövalyeler, Rumlar, Latinler, Doğu Hristiyanları, Yahudiler ve Müslümanlardan müteşekkil ayrışık bir cemaatler mozaiği görünümündedir. Bu çoğulluğun iktisadî zemini de güçlüydü, adanın Venedik ile yoğun ticareti, bilhassa şeker üretiminin büyük ölçüde Venedikli tüccarlarca satın alınması, Narbonne gibi şehirlere verilen konsolosluk imtiyazları Rodos'un iktisadi kaynakları arasında önde geliyordu. *Servitudo marina* yükümlülüğü aracılığıyla yerli Rum nüfus, tarikat donanmasında eğitilerek deneyimli denizcilere dönüştürülerek iktisadi ve askerî faaliyetin insan kaynağı da devşirilmiştir (Kollias, 2005, s.52). Ancak bu renkli toplumsal yapı ve iktisadi düzen, tarikatın 9 Ocak 1503 tarihli bir kararnameyle Yahudileri adadan ve İstanköy'den sürgün etme kararı almasıyla daralmaya başlamıştır (Vatin, 2000, s. 29). Deniz yollarının ve dinî ideolojilerin kesişim noktasında yer alan ada, şövalyeleri zamanla militan deniz savaşçılarına dönüştürmüştü, şövalyeler, Müslüman gemilerine saldırarak ganimet ve esir elde ettikleri kârlı bir korsanlık faaliyetine girişmişlerdir (Soucek, 2004, s. 221). Bu dönemde Rodos ekonomisi, salt Hint Okyanusu ticaretine bağımlı olmayıp büyük ölçüde tarikat üyelerinin dışarıdan sağladığı destek, transit geçiş vergileri ve İskenderiye, Dimyat ve Beyrut merkezli lüks tüketim ticaretinden beslenmekteydi (Brummett, 1993, s. 518). Anadolu kıyılarının hemen açığında yer alması sebebiyle saldırılara açık olmasına rağmen, güçlü surlarıyla öne çıkan Rodos, aynı zamanda Doğu Akdeniz'de kritik bir istihbarat toplama merkezi, transit liman ve askerî üs işlevi görüyordu (Brummett, 1993, s. 518). Rodos, Venedik gemilerinin Türkiye yönündeki güzergâhları üzerinde hayati bir uğrak noktası teşkil ettiği gibi, bizzat Venedik de adaya aktarılan mal ve nakdi fonların ana çıkış/biniş limanı işlevini görüyordu (Luttrell, 1958, s. 196-200). Tarikatın Papalık, Ceneviz ve Fransa ile geliştirdiği kurumsal ve diplomatik bağlar, Doğu Akdeniz'de ticaret veya savaş amacıyla seyreden bu devletlere ait gemilerin Rodos limanını güvenli bir sığınak ve lojistik üs olarak kullanmalarına imkân tanımıştır (Luttrell, 1958, s. 196-200). Coğrafi korunaklılığı ve askerî tahkimatı sayesinde ada, elverişsiz hava koşullarından veya korsan tehditlerinden kaçan gemiler için stratejik bir acil durum limanı işlevi görmüştür (Luttrell, 1958, s. 196-200). Bu çok milletli deniz trafiğinin doğal bir sonucu olarak Ada, Venedik'ten gelen kumaş ve çivilerin, Kıbrıs'tan getirilen tuzun, Girit menşeli tahıl, şarap ve peynirin yanı sıra Akdeniz piyasalarında işlem gören esirlerin depolandığı ve yeniden dağıtıldığı canlı bir uluslararası antrepo, emtia dağıtım merkezi statüsüne yükselmiştir (Luttrell, 1958, s. 196-200).

1499-1503 yılları arasındaki Osmanlı-Venedik deniz savaşları, Doğu Akdeniz'de Osmanlı deniz üstünlüğünün kesin olarak tesis edildiği ve Venedik'in ağır kayıplar vererek geri

çekilmek zorunda kaldığı bir dönemdir (Brummett, 1993, s. 517). Bu çatışmaların ardından Modon ve Koron 1500'de, Nauplion ve Monemvasia ise 1540'ta Osmanlı kontrolüne geçmiş; Venedik'in Doğu Akdeniz'deki üs hattı belirgin biçimde gerilemiştir (Davies & Davis, 2007, s. 26-29). Osmanlı İmparatorluğu bu stratejik üsleri ele geçirerek İyon Denizi'ndeki varlığını sağlamlaştırmış ve donanmasının ulaştığı seviyeyi kanıtlamıştır (Soucek, 2004, s. 222, 240). Bu çatışmalar, Venedik ve Rodos gibi sınır devletlerinin Hristiyan Avrupa'dan somut bir destek alamayacaklarını göstermiş, nitekim Venedik'in Osmanlı ile barış politikasına yönelmesi, Rodos'u devasa Osmanlı donanmasıyla kısa mesafede yüzleşmek üzere yalnız bırakmıştır (Brummett, 1993, s. 517-518). Bu dönemde Rodos Şövalyeleri, Osmanlı donanmasına karşı tek başlarına doğrudan bir meydan okumaya girişmekten kaçınmış, bunun yerine korsanlık faaliyetlerini destekleyerek hem Osmanlı hem de Memlûk ticaret gemilerine ciddi zararlar vermişlerdir (BOA, TS.MA.e., 851/23, 7 Safer 918/24 Nisan 1512). Şövalyelerin hac kafilelerine ve hububat yüklü ticaret gemilerine yönelik bu asimetrik saldırıları, Osmanlı Devleti için Anadolu'nun güvenliği ve imparatorluğun ticari can damarları açısından kabul edilemez bir tehdit oluşturmuştur (Uzunçarşılı, 1954, s. 347-356). Nitekim Hospitaller donanmasının taarruzî karakteri, sadece doğrudan korsanlıkla sınırlı kalmamıştır. Tarikat, *corso* faaliyetleri aracılığıyla Doğu Akdeniz ticaret hatlarını sistematik biçimde rahatsız eden bir aygıtı dönüşmüştür (Vatin, 2000, s. 282-296; Zachariadou, 2001, s.145; Zachariadou, 1989; Brummett, 1993, s. 524-525). Bu taarruzî kimlik, tarikatın iktisadî yapısına da gömülüydü, nitekim liman resimleri ve korsanlık gelirlerine ilişkin kayıtlar sistematik biçimde tutulmaktaydı, bu kayıtlar korsanlığın Rodos ekonomisinin yapısal bir bileşeni olduğunu vurgular (Vann & Kagay, 2015, s. 8). Rodos'un bu konumu yalnızca askerî değil, dinî-sosyolojik bir anlam da taşımaktaydı. Patmos Manastırı gibi Rum Ortodoks kurumlar, Hospitallerler ile Osmanlı İmparatorluğu arasında çifte himaye altında ticari ve denizcilik faaliyetleri yürütüyordu. Belli şartlarda iki taraf arasında istihbarat akışında dahi rol oynuyorlardı. Bu durum, ada toplumlarının erken modern dönemde kesin sınırlar içinde kalmadığını, çok-katmanlı bir himaye coğrafyasında var olduğunu göstermektedir (Zachariadou, 2001, s.144). Esasında bu örüntü, Ortaçağ Doğu Akdeniz'inin tümüne içkin bir yapıydı, Batı'yı, Bizans'ı ve Müslüman dünyayı birbirine bağlayan bir ticaret ve denizcilik ağı oldukça derin köklere sahipti (Jacoby, 2009).

Stratejik önemi haiz bu adadan yürütülen ve Müslüman deniz ulaşımını hedef alan Hristiyan korsanlığı, özellikle [Yavuz] Sultan I. Selim'in (Aşağıda da Kanunî yerine Sultan I. Süleyman denilebilir ya da burada da Yavuz eklenirse daha iyi olabilir, tutarlılık açısından) 1517'de Suriye ve Mısır'ı fethetmesinin ardından İstanbul ile yeni eyaletler arasındaki deniz yolunun güvenliğini sağlama zorunluluğu doğduğunda Osmanlı Devleti için tahammül edilemez bir hale gelmiştir (Soucek, 2004, s. 222). Hospitaller varlığının Osmanlı deniz ticareti için yarattığı yapısal tehdit ve bu çok-merkezli denge, kapsamlı bir askerî operasyonu kaçınılmaz kılmıştır. 1522 yılında Kanunî Sultan Süleyman'ın bizzat komuta ettiği devasa bir kuşatma sonucunda Rodos düşmüş ve Osmanlı hâkimiyetine girmiştir (Brockman, 1964, s. 98-100; Soucek, 2004, s. 223). Altı ay süren kuşatmanın ardından 27 Aralık 1522'de imzalanan teslim antlaşması, döneminin koşullarına göre dikkat çekici biçimde ılımlı şartlar içermekteydi: Şövalyelere on iki gün içinde silahları, kutsal eşyaları ve dinî ikonalarıyla birlikte adayı terk etme izni verilmiş; ayrılmak isteyen yerli halka üç yıllık bir süre tanınmış, hiçbir kilisenin camiye çevrilmemesi ve kalan halkın beş yıl boyunca vergiden muaf tutulması teminat altına alınmıştır (Vatin, 2000, s.344-345). Bu fetih, Osmanlı kaynaklarında olduğu kadar Avrupa kaynaklarında da Doğu Akdeniz'in stratejik dengesini kalıcı olarak değiştiren bir kırılma olarak değerlendirilmiştir; zira İstanbul-

İskenderiye hattının güvenliği nihayet sağlanmış ve 1669'da Girit'in fethine giden zemin hazırlanmıştır (Davies & Davis, 2007, s. 27-28; Soucek, 2004, s. 224). Fethin ardından Rodos, Osmanlı idari yapısına bir sancak olarak entegre edilmiş, İstanbul, Gelibolu, Kavala, Midilli ve İskenderiye ile birlikte imparatorluğun önde gelen altı deniz üssünden biri statüsüne yükseltilerek, derya beyleri sınıfından bir sancak beyinin yönetimine verilmiştir (Soucek, 2004, s. 224).

Fethin ardından ada, İslâm şehri modeline uygun olarak büyük bir hızla yeniden yapılandırılmıştır. Şehir mekânında en belirgin dönüşüm, dini ve ticari alanların yeniden tanımlanmasında yaşanmıştır. Ortaçağdan kalma ana pazar yolu, Osmanlı döneminde ekonomik hayatın merkezi olan çarşıya dönüştürülmüş ve İslâm şehrinin tipik bir özelliği olarak pazarın etrafı San Giovanni Katedrali'nden çevrilen Cuma Camii, bedesten, medrese ve hamam gibi kamu yapılarıyla çevrelenmiştir (Maglio, 2012, s. 1-2; Ntellos & Manousou-Ntella, 2025, s. 469; Gabriel, 1923, s. 167-168). Sencuvan Camii olarak da bilinen Cuma Camii ve medrese külliyesi, kentsel dokuya İslâmî bir kimlik kazandırmıştır. Şehir, her biri bir cami etrafında şekillenen ve kendi kendine yeten mahalle birimlerine bölünmüş, bu durum geniş ve geçirgen sokak ağının zamanla içe dönük çıkmaz sokaklara dönüşmesine zemin hazırlamıştı (Maglio, 2012, s. 9-10). Bu dönüşüm tesadüfî değil, Hospitaller dönemindeki mekânsal hiyerarşi üzerinden yürümüştür. Hospitaller döneminin *castrum*'u, içindeki kamu binaları ve manastır kilisesiyle birlikte, Osmanlı idarî-dinî merkezinin tesis edileceği omurgayı sunmuştu. Hospitaller döneminde ticari yaşamın kalbi olan *commerchium-magna platea* hattı, Osmanlı çarşı sisteminin doğal taşıyıcısına dönüşmüş; tersane ise kuzeydoğu köşedeki mevkiini korumuştur. Dolayısıyla 1522 sonrası kent, sıfırdan inşa edilmiş bir yerleşim değildi, Latin kent altyapısının, İslâmî kullanım ve yaşayış kalıpları doğrultusunda yeniden kurgulandığı senkretik bir mekândı (Luttrell, 2016, s. 132-133, Maglio, 2016, s.78). Yahudi cemaatinin tarihi de bu dönüşümün dikkate değer bir vechesini sunar. Hospitallerlerin 1503'te yürürlüğe koyduğu sürgün kararıyla büyük ölçüde kesintiye uğrayan Yahudi varlığı (Luttrell, 2016, s. 136), Osmanlı fethinin ardından yeniden tesis edilmiştir. Selanik ve İstanbul gibi merkezlerden gelen Sefarad Yahudilerinin *burgus* denilen ada mahallelerine yerleşmesiyle birlikte Rodos, Ege ve Doğu Akdeniz'in çoğul cemaat yapısının özgün bir örneği hâlini almıştır (Maglio, 2016, s. 77-78). Rodos'un geleneksel iktisadi örüntüsü Osmanlı idaresi altında güçlendirilerek korunmuş, hatta orta çağlarda söz konusu olmayan tersane ve gemi inşa sektörü Rodos ekonomisinin ayrılmaz bir parçası haline getirilmiştir (BOA., A.DVNS.MHM.d., Defter Nr. 14, Hüküm Nr. 809, 978/1569-70).

Fethin ardından Rodos, başlangıçta Kaptan Paşa'nın doğrudan idaresi altındaki sancaklardan biri olarak örgütlenmiş; Barbaros Hayreddin Paşa'nın 1533'te kapudan-ı derya olarak atanmasının ardından, ada Cezayir-i Bahr-i Sefîd Eyaleti'nin çekirdek sancaklarından biri hâline gelmiştir. Bu eyalet, Gelibolu, Ege ve Akdeniz'deki adaların idaresinden doğrudan sorumlu Kaptan Paşa'nın komutasında, deniz seferlerinin lojistik ve askerî omurgasını oluşturmuştur. Sancaklara bağlı tımar ve zeamet sahipleri, derya beyi olarak anılan sancakbeylerinin kumandasında, her sefer mevsiminde donanmaya katılmakla yükümlüydüler.

Osmanlı idaresine giren çevre adaların demografik seyri, Batılı kaynaklardaki ıssızlaşma anlatılarıyla uyuşmamaktadır. Örneğin, William Miller'ın 1538'de Barbaros Hayreddin Paşa'nın saldırısı sonrası Skiathos'un tamamen boşaldığı yönündeki iddiası, 1539/40 tarihli Osmanlı tahrir defterinin sunduğu verilerle çürütülmektedir, zira bu defter adada yeterli çekirdek hanenin varlığını ve nüfusun ekonomik olarak toparlandığını kanıtlamaktadır (Kiel, 2007, s. 37-38). Batı Kiklad adaları, Kea, Kythnos, Seriphos, Siphnos, nüfus ve vergi yükü seyri de benzer

bir esneklik göstermiştir (Kiel, 2007, s. 42). Nitekim Siphnos'a ilişkin 1569/70 tarihli kayıt, Venediklilerin baskısı altında olan halkın Osmanlı idaresine sığındığını belirten bir ifade de içermektedir (Kiel, 2007, s. 42). Bu kayıt, adalarda Osmanlı hâkimiyetinin yalnızca bir fetih süreci olarak değil, aynı zamanda Latin baskısına karşı bir himaye arayışının sonucu olarak da anlaşılması gerektiğine işaret eder. Bu adalar Müslüman yerleşimcisi son derece kısıtlı, yerel Rum elitler aracılığıyla yönetilen kendine özgü bir idarî modelin parçası olmuştur.

Kythera/Çuka Adası örneği ise Osmanlı vergi rejiminin ada koşullarına uyarlanabilirliğini gösterir. 1715-1718 yılları arasında kısa süreliğine Osmanlı idaresine giren adada yapılan tahrir, adanın dağlık yapısı göz önüne alınarak halktan avâriz ve nüzül gibi olağanüstü vergilerin alınmamasını ve verginin maktû olarak toplanmasını emretmiştir (Kiel, 2007, s. 38-39). Defterin başına eklenen 1715 tarihli hüküm-i şerif, Kapudan Paşa'nın raporuna dayanarak adanın taşlı ve dağlık olduğunu, tarıma elverişli alanların sınırlı bulunduğunu ve halktan avâriz ile nüzül gibi olağanüstü vergilerin alınmaması gerektiğini bildirmektedir. Cizyenin de bireysel değil, hane başına maktû olarak toplanması emredilmiştir (Kiel, 2007, s. 39). Bu uygulama, klasik Osmanlı vergi rejiminin ada koşullarına uyarlanabilirliğinin somut bir yansımasını göstermektedir (Kiel, 2007, s. 41).

18. yüzyıla gelindiğinde, Osmanlı İmparatorluğu'nun Karadeniz, Kızıldeniz, Ege ve Doğu Akdeniz'deki deniz ticareti, imparatorluğun iç uyumunu ve iâşesini sağlayan devasa bir ağa dönüşmüştü. Öyle ki, 1780'lerin sonlarında Osmanlı-Avrupa uluslararası ticaretinin toplam değeri 110-120 milyon *livre tournois* (bunun için bir açıklama dipnotu eklenebilir) civarındayken, imparatorluk içi deniz ticaretinin değeri bunun neredeyse iki katına, 180-200 milyon *livre tournois*'ya ulaşmaktaydı (Panzac, 1992, s. 202). Bu ticari canlılık içinde İskenderiye limanı kritik bir merkezdi, nitekim 1785 yılında limana gelen ve giden toplam 1.172 geminin büyük bir kısmı (%87,9'u) Osmanlı limanları arasında sefer yapmaktaydı (Panzac, 1992, s. 197). Avrupalı gemilerin Osmanlı içi ticaretteki rolü de büyüktü, örneğin 1776-1779 yılları arasında Rodos limanına uğrayan 776 geminin %77,6'sı Avrupa bandırası taşımaktaydı (Panzac, 1992, s. 196). Bu durum, Müslüman Osmanlı tüccarlarının Avrupalı kaptanların gemilerini kiralayarak yürüttükleri ve Panzac tarafından *caravane maritime* (deniz kervanı) olarak adlandırılan uygulamanın, imparatorluğun iç ticaret pratiklerinin temel bir unsuru haline geldiğini göstermektedir (Panzac, 1992, s. 197-198). Bu uygulamada Müslüman Osmanlı tüccarları, çoğunlukla Fransız, Venedikli veya Ragusalı kaptanların gemilerini bir sefer veya belirli bir süre için kir alıyor, konsolosluklarda titizlikle kaydedilen sözleşmelerle hukukî güvence altına alıyorlardı (Panzac, 1992, s. 197-199). 18. yüzyıl Akdeniz'inde Osmanlı tüccarlarının ekonomik dinamizmi, geleneksel geri kalmış ticari yapı anlatısının çürütüldüğü kuvvetli bir gösterge olarak öne çıkmaktadır. İskenderiye, Hanya, İstanbul ve Cezayir limanlarındaki verilere göre, navlun anlaşmalarının yüzde 71,7 ile 92,7 arasında değişen oranlarda Müslüman tüccarlar tarafından imzalandığı tespit edilmiştir (Panzac, 1992, s. 200).

17. yüzyılın sonu ile 18. yüzyıl boyunca, Doğu Akdeniz adalarındaki güç dengesi, Venedik'in tedricen geri çekilişiyle yeniden şekillenmiştir. 1669'da Girit'in Osmanlı hakimiyetine geçişi, 1684-1699 Mora seferi sırasında yaşanan dalgalanmalar ve 1718 yılındaki Pasarofça Antlaşması ile Venedik'in egemenliğinin yalnızca İyonya adalarıyla sınırlandırılması, Doğu Akdeniz'in idarî haritasını köklü biçimde değiştirmiştir (Davies & Davis, 2007, s. 26-29). 1797'de

Venedik Cumhuriyeti'nin ortadan kalkması ve Fransız Devrimi savaşlarıyla birlikte Fransız ticaret donanmasının Akdeniz'den çekilmesi, ortaya çıkan boşluğu doldurmak için Rum Ortodoks tüccarlara ve denizcilere büyük bir fırsat sunmuştur (Panzac, 1992, s. 204). 1770'lerden itibaren Osmanlı bayrağı altında seyreden Rum ticaret donanması belirgin biçimde büyümüş (Panzac, 1992, s. 203); 1774 sonrasındaki süreçte Karadeniz'in Rus ticaretine açılmasıyla beraber, Rum tüccarlar Rus ticaret filosunun ana gövdesini oluşturmaya başlamışlardır. Bu süreç, Osmanlı Devleti'nin iç ekonomik bütünlüğünün inşasında ve 1820'lerde başlayan Rum İsyanı'na giden yolda kritik bir rol oynamıştır.

Rodos maliyesi, erken modern dönemde tarımsal üretime dayalı öşür, iskele mukataaları-gümrük, süngercilik ve geniş çaplı cizye/avârız tahsilatlarına entegredir. Tımar sistemi adada kısmen uygulanmış, toplam 77 tımar birimi, müşterek tasarruflarla 85 sipahi, tesis edilmiştir. Ancak dirlik hasılatının %64 gibi devasa bir bölümü doğrudan Hassa-i Hümâyûn hasılatına, %8'i Adalar Beylerbeyi'ne, %15'i ise Rodos Sancakbeyi'ne ayrılmıştır. Bu durum, adada feodal bir tımar elitinin oluşumunu engellemiş, nakit gelirlerin doğrudan merkeze veya yüksek bürokrasiye aktarılmasını sağlamıştır. Rodos'un eski ve yeni Hassa-i Hümâyûn gelirlerinin toplamı 1.205.326 akçeye ulaşmaktadır. Gümrük oranları sabitlenmiş, Müslüman tüccarlar iskeleye mal getirdiklerinde %3, Gayrimüslim (darü'l-harb harici) tüccarlar ise %4 gümrük vergisi ödemiştir (BOA, TT.d, Nu. 1147, Evâil Muharrem 1123/Şubat sonu 1711). Şarap (hamr) fiçısından 49 akçe, limana giren gemilerden 1 filori (veya 2 akçe resm-i liman), at/katır ticaretinden ise 5 akçe bac alınması, adadaki ithalat ve ihracat kalemlerinin vergi potansiyelini göstermektedir.

Bununla birlikte, Rodos'ta toplanan bu yüksek nakit meblağlar hızla askerî harcamalara sevk edilmiştir. 1722-1725 yılları arasında Rodos ve Marmaris gümrüğünden tahsil edilen 2.400.000 akçelik gelirin büyük kısmı; İskenderiye kalesi müstahfizânına, 38.988 akçe, Rodos'taki yerli neferlerin et iâşesine, 7.320 akçe, cebeciyân-ı Akdeniz'e, 4.000 akçe ve Anadolu ile Kefe kalemlerindeki kâtiplerin maaşlarına, 49.912 akçe harcanmıştır (BOA, AE.SAMD.III, 215/20784, 5 Zilhicce 1137/15 Ağustos 1725). Bu durum, adanın kendi ürettiği zenginliğin bizzat imparatorluğun askerî hizmetleri için kullanıldığını göstermektedir.

18. yüzyıl Rodos malî rejimi, Rodos İskelesi gümrüğü ve ifrâzât-ı cedid mukataaları; bu varidatın kale neferâtına ocaklık olarak tahsisi ve malikâne tasarrufu olmak üzere üst üste binmiş üç katmandan oluşmaktaydı. 1725 yılına ait icmâl muhasebesi, Rodos Kalesi neferâtının uhdesinde olan Mukataa-i İfraz-ı Cedid-i Rodos ve Mukataa-i Gümrük-i Hazine-i Rodos ile tevâbii varidat ve teslimâtın yekûnunu 6.400.000 akçe olarak kayıt altına almaktadır (BOA, AE.SAMD.III, 215/20784, 5 Zilhicce 1137/15 Ağustos 1725). Bu rakam, Rodos kale muhafızlarının geçimini doğrudan iskele gelirine bağlayan mali yapının 18. yüzyıl başındaki büyüklüğünü ortaya koyar. Yüzyılın ortasında bu ocaklık tahsisi, devlet aygıtının üst katmanlarındaki bir manipülasyona kurban gitmiştir. 1756 tarihli bir vesika, Rodos muhafızlarına ocaklık olarak tahsis edilen Rodos, Mekri ve Marmaris gümrükleri varidatının, Yeniçeri Kâtibi Mehmed ve oğlu Bursa Hocası lakabıyla anılan Sadrazam Said Mehmed Paşa tarafından ocaklık kaydı kaldırılarak

kendi üzerlerine malikâne olarak tescil ettirildiğini ve bu işlem nedeniyle kale muhafızlarının ciddi sıkıntı çektiğini, dolayısıyla kaydın tashihinin uygun görüldüğünü kaydetmektedir (BOA, C.AS., 247/10352, 1169/1756). Osmanlı hazinesi, mevcut vergi birimlerini özelleştirmenin ötesinde, sürekli olarak yeni gelir akışları belirlemeye ve bunları izole etmeye çalışmıştır. Bu süreç, ifrâz-ı cedit terimiyle kavramsallaştırılmıştır. İfrâz-ı cedit mukataalarının yaratılması, klasik geniş ve geleneksel vergi tabanlarının metodik olarak parçalanmasını ve belirli, yüksek getirili ekonomik faaliyetlerin doğrudan merkezi hazineye aktarılmasını temsil ediyordu. Osmanlı mali bürokrasisi özel transit geçiş ücretleri, yeni pazar vergileri veya özelleşmiş tarımsal getiriler gibi faaliyetleri birbirinden ayırarak mali erişimini maksimize etmiştir. On yedinci yüzyılın sonlarından itibaren İstanbul Mukataası Kalemî'nin kontrol ettiği Dalyan-ı Mahi, Tahmis-i Kahve ve Kapan-ı Dakik gibi ihtisaslaşmış vergi kalemlerinin artışı, bu gelir çeşitlendirmesi politikasının yansımalarıdır. Bu sistemin Rodos idari bölgesindeki uygulaması 18. yüzyıl başı ve 19. yüzyıl başı kayıtlarında belirgindir. Aynı malî rejimin yüzyıl sonundaki nicel değişimini, 1825 tarihli icmâl defteri bize göstermektedir. Rodos İskelesi gümrüğü ve ifrâzât-ı cedit mukataasının 1824 yılı varidat yekûnu 516.266 akçe olarak kayıtlıdır (BOA, D.KFM.d., Defter Nr. 26412, 19 Cemaziyelevvel 1240/9 Ocak 1825). 1725'teki 6.400.000 akçelik toplam varidat ile 1825'teki 516.266 akçelik gümrük varidatının doğrudan karşılaştırılması yanıltıcı olsa da çünkü birincisi tevâbii ile tüm kalemleri, ikincisi yalnızca iskele gümrüğünü kapsar, iki kayıt arasındaki nominal ve birim farkı, hem akçenin yüzyıl boyunca yaşadığı tağşişi hem de Rodos malî sisteminin parçalanmış muhasebe usullerini göstermektedir.

Bu iki rakam arasındaki muazzam fark, Osmanlı Devleti'nin makro-ekonomik gerçekliklerindeki karmaşık dalgalanmalara işaret etmektedir. 6.400.000 akçeden 516.266 akçeye düşüş, sadece ticari bir daralma ile açıklanamaz. Akçenin değer kaybı, muhasebe uygulamalarının yeniden yapılandırılması, vergi çiftliklerinin coğrafi sınırlarının değişmesi ve 1820'lerdeki Mora İsyanı'nın Akdeniz istikrarı üzerindeki yıkıcı etkileri bu düşüşte rol oynamış olmalıdır. İfrâz-ı cedit tanımının 1820'lere kadar süregelen varlığı, Osmanlı Devleti'nin gelir yaratmak için iktisadi üniteyi parçalama stratejisinin, Tanzimat döneminin yapısal revizyonlarına kadar mali politikanın temel bir unsuru olarak kaldığını kanıtlamaktadır.

18. yüzyıl, (metin içinde ya yazı ya da sayıyla verilmesi gerekiyor; tutarlılık için) Rodos için ticari bir gerileme ve askerî bir tahkimat çağı olmuştur. İngiliz ve Fransız, ticaret gemilerinin rotalarını doğrudan İzmir limanına çevirmeleri, Rodos'un transit ticaret merkezi olma özelliğini yitirmesine neden olmuştur. Adanın kaderini değiştiren en büyük kırılma ise 1770 yılında Rusya Donanmasının Çeşme Limanı'nda Osmanlı filosunu yakmasıyla sonuçlanan hezimetidir. Bu felaketin ardından Rus donanmasının Ege adalarında yarattığı tahribat ve Ortodoks Rumları isyana teşvik etmesi, Osmanlı'nın adalar üzerindeki kontrolünü sarsmıştır. Rodos Kalesi, güçlü tahkimatı sayesinde 1771'deki Rusya'nın saldırılarını püskürterek işgalden kurtulmuş ve Ege'deki en güvenli Osmanlı kalesi olma unvanını korumuştur (BOA., C.AS., 52/2420, 16 Zilkade 1184/3 Mart 1771; C.AS., 301/12469, Lef 3, 29 Recep 1187/16 Ekim 1773). Küçük Kaynarca Antlaşması sonrasında Rusya'nın artmaya başlayan nüfuzu ve Rus ticaret gemilerinin boğazlardan serbest geçiş hakkı elde etmesi, adalar ekonomisindeki Rum tüccarların palazlanmasına yol açmıştır. Fransa'nın 1798'de Mısır'ı işgal etmesi ise adanın lojistik değerini bir kez daha kanıtlamış, Napolyon'a karşı oluşturulan Osmanlı-İngiliz-Rus ittifakının askerî yığınağı Rodos

üzerinden koordine edilmiştir. Ancak bu askerî canlanma, adanın genel ekonomik durgunluğunu tersine çevirememiş; yüzyılın sonunda Rodos, ticaretin değil, gemi inşa tezgahlarının, devasa kale surlarının, sürgündeki elitlerin ve askerî bürokrasinin gölgesinde yaşayan muazzam bir garnizon şehri olarak kalmıştır.

2. 19. Yüzyıl Osmanlı İktisadi Yapısı, Serbest Ticaret ve Kapitalizm

Tanzimat sonrası taşra reformunun en kritik adımlarından biri, Rodos'un eyalet merkezi statüsüne yükseltilmesidir. 8 Mart 1849 tarihli bir ilmühaber, bu kararı şu somut sözcüklerle kayda geçirir: irâde-i seniyye gereği Rodos ceziresi makarr ve merkez olmak üzere tevâbii ile Kıbrıs, Sakız, Midilli ve İstanköy cezireleri bir eyalet olarak teşkil edilmiş ve Cezayir-i Bahr-i Sefid valiliği unvanıyla Safvet Paşa hazretlerinin uhdesine tevcih edilmiştir; aynı vesika ile Rodos Kaymakamı Mişon Paşa'nın infisali kayda geçirilmiştir (BOA, A.TŞF., 6/42, 13 Rebiülahir 1265/8 Mart 1849). Eyaletin teşkili yalın bir idari karar değildir; uzun bir hazırlık ve tahkikat sürecinin ürünüdür. 7 Mart 1849 tarihli bir vesika, Rodos ve tevâbii adaların "tahkik-i usûl ve keyfiyeti" amacıyla Tercüme Odası hâlifesi Mehmed Efendi'nin ada ada üç-dört ay dolaştırılarak memuriyetini ifa ettiğini kayda geçirir (BOA, A.MKT., 179/52, 12 Rebiülahir 1265/7 Mart 1849). Yani eyaletin sınırları çizilmeden önce, sahada sistematik bir bürokratik keşif yapılmıştır. Bu keşfin en kapsamlı yansıması, 11 Mayıs 1848'de Rodos Kaymakamı Edhem Paşa'ya gönderilen talimat metnidir (BOA, İ.MSM, 77/2241, 7 Cemaziyelahir 1264/11 Mayıs 1848). Talimat metni, dönemin merkezî yönetiminin taşra reâyasına ilişkin politikasını saf hâliyle kayda geçirir. Önemli adalardan olan Kerpe (Karpaz) Adası reâyasının istidaları üzerine asayişlerinin sağlanmasıyla beraber maiyetine on nefer zabtiye eşliğinde Hasan Ağa Kalimnos Adası'na müdür olarak tayin edilmiş; ayrıca Rodos Kaymakamı Edhem Paşa'ya zikrolunan adalar reâyasına "zulm ve taaddî" vukuu gelmemesi için bir talimat irsal edilmesine karar verilmiştir. Talimatın metni, devlet teba'asının ecnebi himayesine geçmemesi için yerel valilerin nasıl davranması gerektiğine dair son derece nüanslı bir rehber sunar: "daire-i edeb ve raiyette sâbit-kadem oldukça hoşça tutularak", "konsolosların iğfâlâtı" üslûb-ı hâkimâne ile defedilecektir (BOA, İ.MSM, 77/2241, 7 Cemaziyelahir 1264/11 Mayıs 1848).

Eyaletin teşkili sürecinde en kritik mâlî veri, 13 Haziran 1849 tarihli Meclis-i Vâlâ kararıdır. Buna göre Rodos ceziresinin bir senelik tüm varidatına mesarifâtı hesaplandığında varidatının mesarifâtından 7 yük 87.498 kuruş ziyâdesi görünmektedir. Ancak müteakip detaylı hesapta cezirenin müzayedeye konu olan varidat-ı aşâriyesiyle varidat-ı seneviyesi tahminen 11 yük 11.848,5 kuruş, mesarifât-ı mukarreresi ise 16 yük 22.292 kuruşa baliğ olarak "mesarif-i mezbûrenin 5 yük 10.443,5 kuruş açığı" görünmektedir (BOA, MVL, 323/33, 12 Receb 1265/13 Haziran 1849). Bu açığın Cezayir-i mülhaka emvâlinden değil, Kıbrıs ceziresi emvâlinden karşılanması Vâli Safvet Paşa tarafından önerilmiş ve Meclis-i Vâlâ bu öneriyi kabul etmiştir. Bu mali tablonun analitik anlamı son derece güçlüdür. Birincisi, Rodos'un eyalet merkezi olarak yeniden teşkili bir gelir artırma operasyonu değil, bir gider transferi operasyonudur, ada kendi giderini karşılayacak gelir üretmemekte, Kıbrıs'ın geliriyle desteklenmektedir. İkincisi, bu malî açık ile bir önceki vergi reformu - yani gümrüğün maktu ihaleye dönüştürülmesi ve ihtisabın tarife defterine bağlanması - arasındaki ilişki dikkat çekicidir: nominal vergi tahsilâtı sistemleştirilirken, idari masraflar artmıştır.

Eyaletin merkezi olarak Rodos, 1862'de Cezayir-i Bahr-i Sefid Mutasarrıfı Ahmed Atâ'nın bir başka önemli adımı ile yeni bir döneme girer. 4 Ağustos 1862 tarihli vesika, Cezayir-

i Bahr-i Sefid eyaleti dahilindeki Midilli ve Sakız gibi yerlerde millet-i gayrimüslime tarafından meclis-i memlekette üçer dörder aza bulunduğu hâlde, Karesi Eyaleti'nde olan Rodos Ceziresi Meclis-i Kebiri'nde yalnız bir Hristiyan aza bulunduğunu belirtir ve emsâline tatbiken iki neferin daha eklenerek Meclis-i Kebir'de üç Hristiyan aza bulundurulmasını talep eder. Rodos Metropolidi ile sair muteberânın istidası üzerine Kocabaşı Anaştaş ikinci aza olarak intihab edilmiş ve mutasarrıf bu kararın hazine-i celileye takdimini emretmiştir (BOA, MVL, 788/69, 7 Safer 1279/4 Ağustos 1862). Bu karar, Tanzimat sonrası taşra meclislerinde gayrimüslim katılımının nicel olarak- yaklaşık üç katına - genişlemesini somutlaştırmıştır. Aynı dosyanın 22 Eylül 1862 tarihli kısmı, Rodos'a mülhak küçük adalarda ıslâhât icrasıyla Hazine-i Celile'ye hayli menfaat istihsal edileceği öngörüsünü içerir; mutasarrıf, şimdiye kadar yaptığı tetkiklerde buradan hazineye "iki-üç bin kese varidat-ı cedide" husulü tahmin etmektedir (BOA, MVL, 788/69, 27 Rebiülevvel 1279/22 Eylül 1862). Bu projeksiyon, 1849'daki açık problematiği ile düşünüldüğünde, eyaletin mali olarak kendine yetebilir hâle gelmesinin uzun bir süreç gerektirdiğinin ve 1860'larda hâlâ bu hedefin peşinde koşulduğunun göstergesidir.

İngiliz serbest ticaret emperyalizminin 19. yüzyılda Doğu Akdeniz'de kurduğu egemenlik, adanın demografik, kentsel ve idarî yapısını derinden sarsmıştır. Sanayi Devrimi'nin yarattığı devasa üretim fazlasını eritecek yeni pazarlar arayan Büyük Britanya (Cain & Hopkins, 1987), Levant bölgesindeki varlığını konsolosluk ağları, eşitsiz ticaret anlaşmaları ve dolaylı finansal yatırımlar aracılığıyla pekiştirmiştir. 1825'te Levant Şirketi'nin lağvedilmesi ve konsolosluk hizmetlerinin doğrudan Foreign Office'e devredilmesinin ardından (Gunning, 1997, s. 43-44), Britanya konsolosluk ağı sistematik biçimde yeniden örgütlenmiş; Rodos da bu yeni yapılanmanın yürütüldüğü kritik merkezlerden biri olmuştur. 1831'de bağımsız Yunan devletinin sınırlarının çizilmesinin ardından Osmanlı idaresi devam eden Ege adaları, yerel otoritelerin denetim eksikliği ve merkezi hükümetin otoritesinin zayıflaması nedeniyle derin bir siyasi buhran yaşamıştır. 19. yüzyılın ortalarında imparatorluğun gayrimüslim tebaasına tanıdığı haklar, Müslüman ve Hristiyan nüfus arasındaki tarihsel dengeyi bozmuş, bu durum, kocabaşı mütesellim gibi yerel idareye hâkim konumdakilerin keyfi uygulamalarıyla birleşerek dini gerilimi tırmandırmıştır. Konsolosluk raporları, özellikle Kıbrıs ve Kos gibi adalarda adalet mekanizmasının işlemediğini ve dini aidiyetin hukuki süreçlerde belirleyici bir engel teşkil ettiğini belgelemektedir (FO 195/370, ss. 78-79).

1839 Gülhane Hatt-ı Hümayûnu'nun ilanından kısa süre sonra Rodos malî rejimi, yeni bir bürokratik mantığın baskısı altına girer. Bu dönüşümün ilk işaretlerinden biri ihtisap rüsumunun idari yeniden yapılandırılmasıdır. 1840'ta, İzmir ihtisabı tarafından zabt ve idare edilen Rodos ihtisabında, memurlarda tarife defteri bulunmadığından idarenin keyfi bir nitelik kazandığı ve bunun münâzaalara sebep olduğu şikayetleri üzerine çözüm olarak, Rodos muhassılı Mustafa Şakir Bey'e tarife defterinin gönderilmesi ve adanın 1840'tan itibaren Tanzimat-ı Hayriye usulüne uygun şekilde, mahallinde tescilli tarifeye tatbikan, eksik ve fazla alınmaksızın idare edilmesi karara bağlanmıştır (BOA, C.ML., 339/13918, 28 Rebiülevvel 1256/30 Mayıs 1840). Böylece memurun kişisel kanaatine göre tahsil yerine, basılı tarifeye tâbi bir mekanizma getirilmektedir. Aynı dönüşüm, tahmishane düzeyinde de gözlemlenebilir. Rodos'taki tahmishanenin yed-i vahid usulüyle idaresine ilişkin emrin tatbiki, Rodos Muhassıllığı'nın iki ardışık yazışmasında belirgindir. Muhassıl, emir gereği harekete geçilmek istendiğini, ancak "tahmishanenin yed-i vahid usulü cezire-i Rodos'ta şimdiye değin icra olunmamış olduğundan" bu usulün uygulanması için müstakil bir emr-i âlî gerektiğini ifade etmiş, aksi takdirde herkesin çiğ kahve

alıp dilediği gibi dövmesine devam edeceğini, dolayısıyla yed-i vahidin işletilemeyeceğini belirtmiştir (BOA, C.BLD., 29/1450, 17 Cemaziyelevvel 1256/17 Temmuz 1840). Bu yazışma, merkez ile taşranın arasında muhassıl, üst makamın iradesini icra etmek isterken aynı zamanda yetkinin sınırlarını yeniden tahkim etmektedir.

Gümrük rejiminin dönüşümünde belirleyici eşik ise 1841'de Rodos emtia gümrüğünün maktuen Hâfız Ahmed Ziya Efendi'ye ihalesidir. Gümrük, bedel-i sâbıkı olan 82.500 kuruşa 2.000 kuruş zam yapılarak 84.500 kuruş bedelle, İstanköy gümrüğünün ise 1 yük 20.500 ile ma' zam 2 yük 5.000 kuruşa, 1262 senesine mahsuben ihale edildiğini ve sarraf taahhüdüyle adı geçen efendiye verildi (BOA, İ.DH., 117/5947, 25 Safer 1261/5 Mart 1841). Bu mekanizma, yıllar geçtikçe genişleyen bir coğrafyaya yayılmıştır. 1849 tarihli bir karar, Taşöz, Kavala, Marmaris ve Rodos emtia gümrüklerinin ahire ihale edilmesinin İzmir ve mülhakatı gümrükleri varidatına kesir ve noksan tertip edeceği gerekçesiyle, Taşöz ve Kavala gümrüğünü 2 yük 57.500 küsür, Marmaris ve Rodos gümrüğünü ise 92.800 küsür kuruş bedelle Abdülkadir Paşa'nın uhdesine ihale etmektedir (BOA, İ.DH., 190/10639, 4 Rebiülahir 1265/27 Şubat 1849). Bir yıl sonra aynı düzenleme yeniden teyit edilmiştir (BOA, A.AMD., 22/82, 29 Zilhicce 1266/5 Kasım 1850). Aynı dönemden bir başka kayıt, 25 Muharrem 1266 tarihli Rodos gümrük bedelini 928 kuruş olarak verir (BOA, ML.VRD.d., Defter Nr. 1457, Zilhicce 1265/18 Ekim 1849); bu rakamın yıllık makro bedellerle karşılaştırıldığında bir gün veya kısa periyot kaydı olduğu açıktır. Rodos gümrüğü Balta Limanı Muahedesi sonrasında, İzmir merkezli bir gümrük ağının periferik bir uzantısı olarak işletilmektedir. Karar metnindeki "İzmir ve mülhakatı gümrükleri varidatına kesir ve noksan tertip edeceği" ifadesi, malî karar alıcının zihninde Rodos'un Osmanlı mali zihniyetindeki yansımaları ifade eder.

1850 yılına kadar Ege adaları, İngiliz ticari çıkarlarının ana merkezi konumundaki İzmir konsolosluğunun yetki alanı altındaydı. Ancak 1850'de Rodos'a bir valinin atanmasıyla birlikte, Osmanlı İmparatorluğu'nun Ege'deki idari yapısında köklü bir değişikliğe gidilmiş ve buna paralel olarak İngiliz Dışişleri Bakanlığı, merkezi Rodos olan yeni bir konsolosluk bölgesi oluşturmuştur. Patmos, Kos, Limnos, Tenedos gibi adaları kapsayan bu yeni teşkilatlanma, özellikle Levant'taki Fransız ticari nüfuzuna karşı bir denge unsuru oluşturma ve bölgenin sosyo-ekonomik dinamiklerini yakından gözlemlene ihtiyacından doğmuştur (Gunning, 1997, s. 67-68; BOA, HR.TO., 215/1, 22 Mayıs 1850).

1850'de Rodos'ta Niven Kerr'in ilk konsolos tayiniyle tesis edilen İngiliz konsolosluk bölgesi, ticarî bir temsilciliğin ötesinde, en bilineni Biliotti ailesi olmak üzere yerel Levanten ailelerle eklemlenen bir nüfuz organıydı. Bu Levanten aracılar, antika ticareti, arkeolojik kazılar ve diplomatik istihbarat alanlarında merkezî roller oynamıştır, Britanya İmparatorluğu'nun informal emperyalizminin Ege uzantısının taşıyıcıları hâline gelmişlerdir (Gunning, 1997, s. 68, 219). Nitekim İngiliz tüketici taleplerini karşılayacak pamuk, ipek ve yağ gibi tarımsal ham maddelerin tedarik zincirlerinin Anadolu kıyası-Rodos ekseninde yeniden yapılandırılması, adanın 18. yüzyılda Mısır ve İstanbul ile şekillenen iç ticaret yönelimini, 19. yüzyılda Liverpool ve Marsilya hattına bağlayan bir dönüşüme yol açmıştır.

Yeni kurulan Rodos Konsolosluk Bölgesi, muazzam bir deniz yetki alanını kapsıyordu. Merkeze doğrudan bağlı adalar arasında Rodos'un yanı sıra Patmos, İstanköy (Kos), Kaşot (Cassos), Kızılhisar (Castel Rosso/Meis), Sömbeki (Symi), Semadirek (Samothraki), Gökçeada (Imbros), Taşoz (Tassos), Bozcaada (Tenedos) ve Limni (Limnos) bulunmaktaydı. Dahası, idari hi-

yerarşide Kıbrıs, Midilli (Lesvos) ve Sakız (Scio) adalarındaki İngiliz konsolos ve konsolos yardımcılarını da doğrudan Rodos'taki başkonsolosluğa rapor vermekle yükümlü kılınmıştı (Gunning, 1997, s.225).

Bu kritik ve zorlu bölgenin ilk konsolosu olarak Şubat 1850'de Niven Kerr atanmıştır. Daha önce Kıbrıs'ta konsolos yardımcısı olarak görev yapmış olan Kerr, Ege'nin karmaşık etno-dinî yapısını, Osmanlı idarecilerinin rüşvet ve kayırmacılığa dayalı yönetim pratiklerini yakından tanıyan, sahada yetişmiş deneyimli bir diplomattı. Kerr'in Rodos'a varışı, Osmanlı yerel idaresi tarafından en üst düzey protokolle karşılanmıştır. Rodos genel valisi, onu normalde yalnızca en yüksek dereceli Osmanlı paşalarına uygulanan yedi pare top atışıyla selamlayarak, İngiliz İmparatorluğu'nun bölgedeki ağırlığına duyulan saygıyı veya çekinceyi alenen göstermiştir (Gunning, 1997, s. 230-232). Niven Kerr'in görev süresi boyunca Londra'ya gönderdiği raporlar, Osmanlı taşra idaresinin yapısal çöküşüne, adalardaki derin yoksulluğa ve giderek keskinleşen etno-dinî fay hatlarına dair son derece karamsar ancak belli açıdan da analitik tespitler içerir. Kerr, Osmanlı'nın adalarda uyguladığı yönetim sistemini açıkça yanlış ve yıkıcı bir politika olarak nitelendirmiştir. 16 Nisan 1850 tarihli kapsamlı raporunda, bir zamanlar ticaret, denizcilik merkezi olarak parlayan Rodos'un, liyakatsiz ve yalnızca kendi şahsi kesesini doldurmayı amaçlayan yerel valilerin elinde hızla sefalet ve çürümeye sürüklendiğini detaylarıyla anlatmıştır (Gunning, 1997, s. 251-252).

Kerr'in analizleri yalnızca iktisadi bir eleştiri değil, aynı zamanda keskin bir sosyolojik tespitti. 1831 yılında bağımsız Yunanistan devletinin sınırları çizilirken Ege adalarının Osmanlı yönetiminde bırakılması, yıllarca süren bağımsızlık mücadelesine destek vermiş olan ada Rumları arasında ihanete uğramışlık ve hayal kırıklığı yaratmıştı. Bâbîâli, isyan yıllarında işlenen suçları affederek Hristiyan ve Müslüman nüfus arasında yeniden bir denge kurmayı hedefleyen ıslahat fermanları yayınlansa da bu merkezî irade taşrada yerel valilerin direnişiyle karşılaşılıyordu. Valiler, bu eşitlikçi politikaları kendi otoritelerine bir tehdit olarak algılamış ve zımnî bir onayla Hristiyan nüfusa yönelik hırsızlık, gasp ve şiddet eylemlerine göz yummuşlardır.

Konsolos Kerr'in mesaisi yalnızca Osmanlı yetkilileriyle uğraşmakla geçmiyordu; aynı zamanda İngiliz himayesinde olan İyon Adaları sakinlerinin yarattığı krizlerle de boğuşmak zorundaydı. Bölgede ticaret yapan, yaşayan ve kapitülasyonların sağladığı dokunulmazlık zırhına bürünen çok sayıda İyonlu, bu ayrıcalıklarını yerel halkı istismar etmek ve şiddet olaylarına karışmak için kullanıyordu. Kerr, bir yandan bu İngiliz korumasındaki şahısları Osmanlı yargısına karşı savunmak, diğer yandan da onların karıştığı skandalların diplomatik krizlere dönüşmesini engellemek gibi yıpratıcı bir cambazlık yürütmekteydi (Gunning, 1997, s. 246).

Kerr'in ardından göreve gelen Charles Thomas Newton ve Robert Campbell gibi konsolosların yönetim tarzları, İngiliz diplomasisinin farklı yüzlerini temsil ediyordu. Midilli'den Rodos'a atanan Newton, selefinin aksine yerel halkın taleplerine duyarsız kalmış, zamanının neredeyse tamamını adadaki antik eserlerin gün yüzüne çıkarılmasına ve arkeolojik kazılara adanmıştır (Villing, 2019, s. 71-95). Robert Campbell ise çok daha pragmatik ve tüccar zihniyetli bir profil çizmiştir. Osmanlı makamlarıyla iyi geçinmeye ve sürtüşmelerden kaçınmaya özen gösteren Campbell, asıl odak noktasını İngiliz ticaretinin önündeki bürokratik engellerin kaldırılmasına vermiştir. Ancak en nihayetinde o da Kerr'in vardığı sonuca ulaşmaktan kurtulamamış, Bâbîâli'nin merkezî politikaları ile yerel valilerin bitmek bilmeyen şahsi rant hırslarının çeliştiğini ve bu yozlaşmanın adaların ekonomisine onarılamaz zararlar verdiğini resmi raporlarına kaydetmek zorunda kalmıştır (Campbell, 1859).

Rodos'un ve Osmanlı İmparatorluğu'nun kapitalist dünya ekonomisiyle tam anlamıyla bütünleşmesi, 1838 tarihli Balta Limanı Ticaret Antlaşması ile perçinlenmiştir. Kavalalı Mehmed Ali Paşa isyanının yarattığı varoluşsal siyasi kriz ortamında, İngiltere'nin askerî ve diplomatik desteğini almak adına imzalanan bu antlaşma, Osmanlı iç pazarını İngiliz serbest ticaret emperyalizmine geniş ölçüde açmıştır. Antlaşma uyarınca, devletin ihracat üzerindeki geleneksel tekelleri olan yed-i vahid uygulaması kaldırılmış, iç gümrük vergilerinde yabancı tüccarlara yerli tüccarlardan daha avantajlı koşullar sunulmuş ve İngiliz tüccarlarının imparatorluğun her köşesinde serbestçe mal alıp satmasının önü açılmıştır (Pamuk, 1987, s. 20). Antlaşmanın yıkıcı etkileri çok geçmeden görülmüş; ucuz İngiliz pamuklularının ve Manchester tezgâhlarından çıkan tekstil ürünlerinin piyasayı istila etmesiyle, Halep, Şam ve Anadolu'daki geleneksel dokuma tezgâhları kapanmak zorunda kalmıştır (Issawi, 1980, s. 38). Nitekim Balta Limanı sonrası, ticari potansiyeli değerlendirmek isteyen Büyük Britanya bölgeye yönelik diplomatik ilgisini artırdı. 1850 yılında Rodos merkezli yeni bir İngiliz Konsolosluk bölgesinin kurulması, İngiliz himayesindeki İyonyalı tebaanın korunması ve bundan da öte İngilizlerin ticarî çıkarlarıyla yakından ilgilidir (Gunning, 1997, s. 225-227).

3. Demografik Yapı, Mülkiyet ve İşgücü Piyasası

Türk idaresi boyunca adanın değişmeyen sakinleri Türkler, Rumlar ve Yahudiler olmuş; bunlara az sayıda Kıpti, Ermeni ve sonraki dönemde İtalyan ve diğer Avrupalılar eklenmiştir. Adaya gelen seyyahların verdiği tahminler ile Osmanlı tahrir ve avarız defterlerinden çıkan hâne sayıları, nüfusun dönemsel dalgalanmasını izlemeye imkân tanır. Kanûnî döneminde 2.549 hânedede ortalama 13.000 kişi tespit edilmiş; III. Murad döneminde adada 5.495 hânedede yaklaşık 28.000 kişi yaşamaktaydı. II. Mustafa döneminde 5.128 hâne (26.000 kişi), III. Ahmed döneminde (1703-1730) ise 3.650 hâne (19.000 kişi) kayıtlıdır; bu son düşüş, savaşların, vebanın, kuraklık ve depremlerin etkisini yansıtır (Erdoğan, 1996, s. 29-41; Örenç, 2001, s. 220-221; Örenç, 2006, s. 200).

1710-1711 tarihli avâriz defteri verileri üzerinden incelendiğinde, Osmanlı İmparatorluğu'nun adalar coğrafyasındaki iskân ve idare politikasının temel dinamikleri açıkça görülmektedir (BOA., D.MKF.d., Nr. 27982, 27 Şaban 1122/21 Ekim 1710). Adaların var olan Hristiyan görünümünü ve nüfus yapısını radikal bir biçimde değiştirmeye yönelik sistemli bir sürgün veya göç politikası uygulanmamıştır (BOA., D.MKF.d., Nr. 27982, 27 Şaban 1122/21 Ekim 1710). Bu durumun temel nedenleri arasında, Demogerondia Meclisi gibi köklü yerel kurumların korunması, adalara özgü ayrıcalıklı yönetim esnekliği ve Anadolu ahalisinin adalara yerleşme konusundaki isteksizliği yer almaktadır.

Nüfus verileri genel yekûn/nefer ve vergi veren sivil hane-reâyâ, dul, alâ, evsat, ednâ bağlamında ayrıştırıldığında, askerî ve sivil unsurların dağılımına dair somut tablolar ortaya çıkmaktadır. Rodos kent merkezinde Müslüman nüfus yoğunlukla askerî ve idari kadrolardan teşekkül ederken, sivil nüfus ağırlıklı olarak gayrimüslimlerden oluşmaktadır (BOA., D.MKF.d., Nr. 27982, 27 Şaban 1122/21 Ekim 1710). Toplam 24 Kale İçi Müslüman mahallelerinde yaşayan Müslüman nüfusun genel yekûnu 1.348 neferdir (BOA., D.MKF.d., Nr. 27982, 27 Şaban 1122/21 Ekim 1710). Ancak bu nüfusun büyük kısmı müstahfizân, azabân, topçu, sipahi gibi idari ve askerî görevlilerden oluşmaktadır (BOA., D.MKF.d., Nr. 27982, 27 Şaban 1122/21 Ekim 1710). Sivil vergi mükellefleri ayrıştırıldığında, 271 reâyâ ve 119 dul olmak üzere toplam 390 sivil hane tespit edilmektedir (BOA., D.MKF.d., Nr. 27982, 27 Şaban 1122/21 Ekim 1710). En

kalabalık Müslüman mahalleleri sırasıyla Câmî-i Enderûn, 100 nefer, Bekri, 85 nefer ve Câmî-i Kebir ile Hüdayi, 82'şer nefer, mahalleleridir (BOA., D.MKF.d., Nr. 27982, 27 Şaban 1122/21 Ekim 1710).

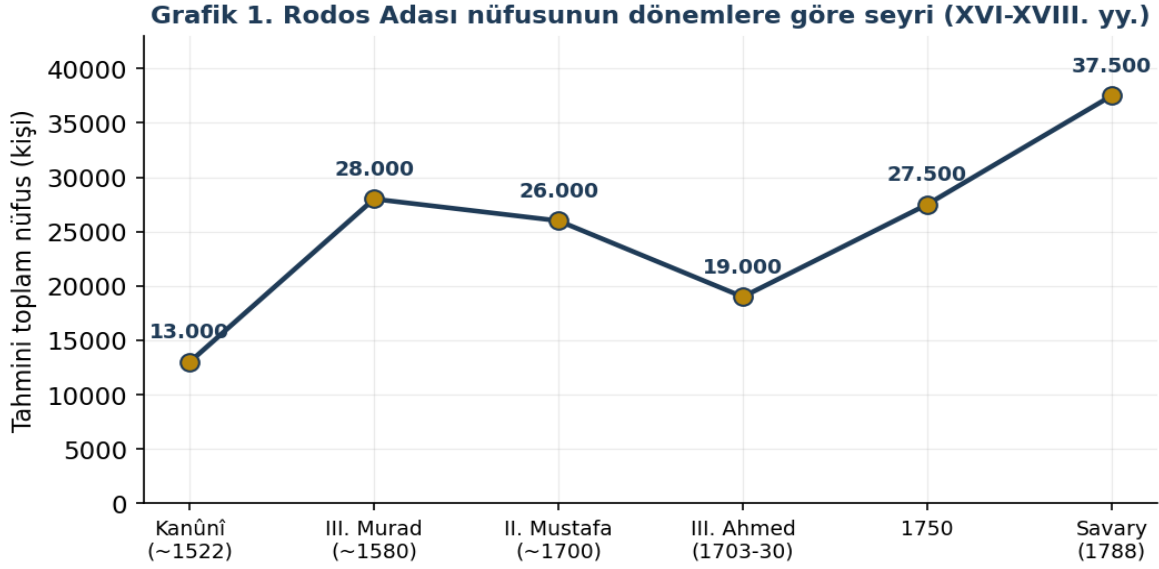
Enderûn-ı Kala'da yani Kale içinde ikamet eden Yahudi cemaatinin genel yekûnu 103 neferdir (BOA., D.MKF.d., Nr. 27982, 27 Şaban 1122/21 Ekim 1710). Bu nüfusun 100'ü vergi hanesi olup; 11 alâ, 29 evsat, 58 ednâ ve 2 dul hanesinden oluşmaktadır (BOA., D.MKF.d., Nr. 27982, 27 Şaban 1122/21 Ekim 1710).

Gayrimüslim Kale Dışı Varoş Mahalleleri'nde, Varoş-u Atik ve Varoş-u Cedid bölgelerindeki 7 mahallede genel nüfus yekûnu 716 neferdir (BOA., D.MKF.d., Nr. 27982, 27 Şaban 1122/21 Ekim 1710). Görevliler dışarıda bırakıldığında 58 alâ, 57 evsat, 422 ednâ, 147 dul olmak üzere sivil hane sayısı 684 olarak karşımıza çıkmaktadır (BOA., D.MKF.d., Nr. 27982, 27 Şaban 1122/21 Ekim 1710).

Rodos adası genelinde ve civar adalarda sosyoekonomik refah seviyesi oldukça düşüktür (BOA., D.MKF.d., Nr. 27982, 27 Şaban 1122/21 Ekim 1710). Vergi dilimleri üzerinden yapılan analize göre; ada ve mülhakatında iyi durumda, alâ olanlar 167 kişi, orta halliler, evsat yalnızca 92 kişidir (BOA., D.MKF.d., Nr. 27982, 27 Şaban 1122/21 Ekim 1710). Geriye kalan 3.277 kişi ise ekonomik açıdan kötü, ednâ durumdadır (BOA., D.MKF.d., Nr. 27982, 27 Şaban 1122/21 Ekim 1710). Nispeten en iyi durumdaki mahalle Miyan iken, kırsalda Tataviya ve Kirmastı köyleri öne çıkmaktadır (BOA., D.MKF.d., Nr. 27982, 27 Şaban 1122/21 Ekim 1710). Rodos köyleri arasında en yüksek nüfus barındıran yerleşimler, 117 kişiyle Tataviya (Kataviya) ve 82 kişiyle Villanova'dır (BOA., D.MKF.d., Nr. 27982, 27 Şaban 1122/21 Ekim 1710). Tataviya'da 1'i imam olmak üzere yalnızca 11 Müslüman, Salakoz'da ise 24 Müslüman yaşamaktadır (BOA., D.MKF.d., Nr. 27982, 27 Şaban 1122/21 Ekim 1710).

Müslüman nüfusun adalardaki varlığı ağırlıklı olarak askerî statüye dayanmaktadır (BOA., D.MKF.d., Nr. 27982, 27 Şaban 1122/21 Ekim 1710). Defter verilerine göre Rodos mahallelerinde 390 müstahfizân, 284 azabân, 85 topçu ve 47 tımarlı sipahi görev yapmaktadır (BOA., D.MKF.d., Nr. 27982, 27 Şaban 1122/21 Ekim 1710). İstanköy'deki Narince, Beyân, Andimahya ve Kefalos kalelerinde toplam 595, Bodrum Kalesi'nde 40, Marmaris Kalesi'nde 29 ve Meis Kalesi'nde 89 müstahfizân bulunmaktadır (BOA., D.MKF.d., Nr. 27982, 27 Şaban 1122/21 Ekim 1710). Çevre adalarda gayrimüslim nüfus ezici bir çoğunluğa sahiptir (BOA., D.MKF.d., Nr. 27982, 27 Şaban 1122/21 Ekim 1710). Sömbeki Adası 474 kişiyle yoğun bir yerleşime sahipken; İstanköy köylerinde 531 gayrimüslim ve 261 Müslüman, Gerpe köylerinde 231 gayrimüslim, Batnos'ta 150 gayrimüslim, İncirli Adası Mandraki köyünde ise 134 kişi kaydedilmiştir (BOA., D.MKF.d., Nr. 27982, 27 Şaban 1122/21 Ekim 1710). Ayrıca, Meis tuzlasında görevli cemaat-i tuzciyân toplam 70 has tuzcu, 44 avâriz reâyâsı olmak üzere 114 kişiden müteşekkildir (BOA., D.MKF.d., Nr. 27982, 27 Şaban 1122/21 Ekim 1710).

1710-1711 yılı verileri, Rodos ve mülhakatının Osmanlı İmparatorluğu içerisindeki stratejik rolünü yansıtmaktadır. Osmanlı İmparatorluğu, bölgeyi bir Müslüman yerleşim havzasına çevirmekten ziyade yoğun bir askerî garnizon ağıyla idari ve askerî kontrolü sağlamayı öncelikle, sivil demografik yapı ve başlıca tuz, sünger ve gemiciliğe dayalı ekonomik üretim büyük ölçüde yerel gayrimüslim unsurların uhdesinde bırakılmıştır (BOA., D.MKF.d., Nr. 27982, 27 Şaban 1122/21 Ekim 1710).



1750'de Rodos'un nüfusu 27.500, Oniki Ada'nın nüfusu 67.000 olarak verilmiştir. M. Savary'nin 1788 tarihli eserinde nüfus, 4.700 Türk, 2.500 Rum ve 100-300 Yahudi ailesi üzerinden, her aile beş kişi sayılarak yaklaşık 37.500 kişi olarak hesaplanmıştır (Erdoğan, 1996, s. 29-41).

Grafik 1. Nüfus tahminleri farklı dönemlere ait olup mutlak karşılaştırmadan çok eğilimi gösterir (Erdoğan, 1996, s. 29-41)..

19. yüzyılın ortalarında Rodos'un nüfusu yaklaşık 30.000 kişi olarak kaydedilmiştir. Nüfusun etnik ve dini dağılımı incelendiğinde; 20.600 Rum, 7.000 Türk, 2.000 Yahudi ve 400 Avrupalı'nın adada ikamet ettiği görülmektedir. Katı bir mekânsal ayrışmanın uygulandığı adada, surlarla çevrili asıl şehir merkezinde yalnızca Türkler (6.000 kişi) ve Yahudiler (2.000 kişi) yaşamaktaydı. Avrupalılar ve Rumlar ise Neo Chori gibi sur dışı mahallelerde ve köylerde iskân edilmişti; Avrupalıların gün batımında kapılar kapandıktan sonra şehre girmeleri yasaktı (Campbell, 1859, s. 522). Rodos nüfusunun yapısına ilişkin Campbell raporu yanı sıra Osmanlı kayıtları, birbirini tamamlayıcı bir biçimde okunmalıdır. 1839 tarihli kapsamlı bir nüfus tahriri, Anadolu, Rumeli ve Cezayir-i Bahr-i Sefid'de "alîl ve ihtiyâr ve sıbyân ve asâkir-i mansûreye dâhil olanlarından mâ-adâ" 12-40 yaş arası askere elverişli gayrimüslim erkek nüfusu kayıt altına almıştır. Bu tahrire göre Rumeli'de 133.653 nefer, Anadolu'da 382.847 nefer, Cezayir-i Bahr-i Sefid'de 95.000 nefer bulunmakta; Rodos için ise "gayr-ı ez Topçuyân" (Topçulardan başka) 739 nefer kaydedilmiştir (BOA, TS.MA.d., Defter Nr. 783, 17 Rebiülevvel 1255/31 Mayıs 1839). Toplam 526.000 askerî yedek havuzu içindeki bu Rodos rakamının önemi, adanın gayrimüslim erkek nüfusunun imparatorluk düzeyindeki askere alma stratejisi içerisinde nasıl konumlandırıldığını göstermesinden gelir.

Tahriri tamamlayan ikinci vesika, Müslüman nüfusa odaklanır: 1841 tarihli Rodos nüfus defteri, Müslüman erkek sayısını 2.139 olarak kayda geçirmiştir (BOA, NFS.d., Defter Nr. 3826, 29 Zilhicce 1256/21 Şubat 1841). 1839'da 739 askerî elverişli gayrimüslim nefer ve 1841'de

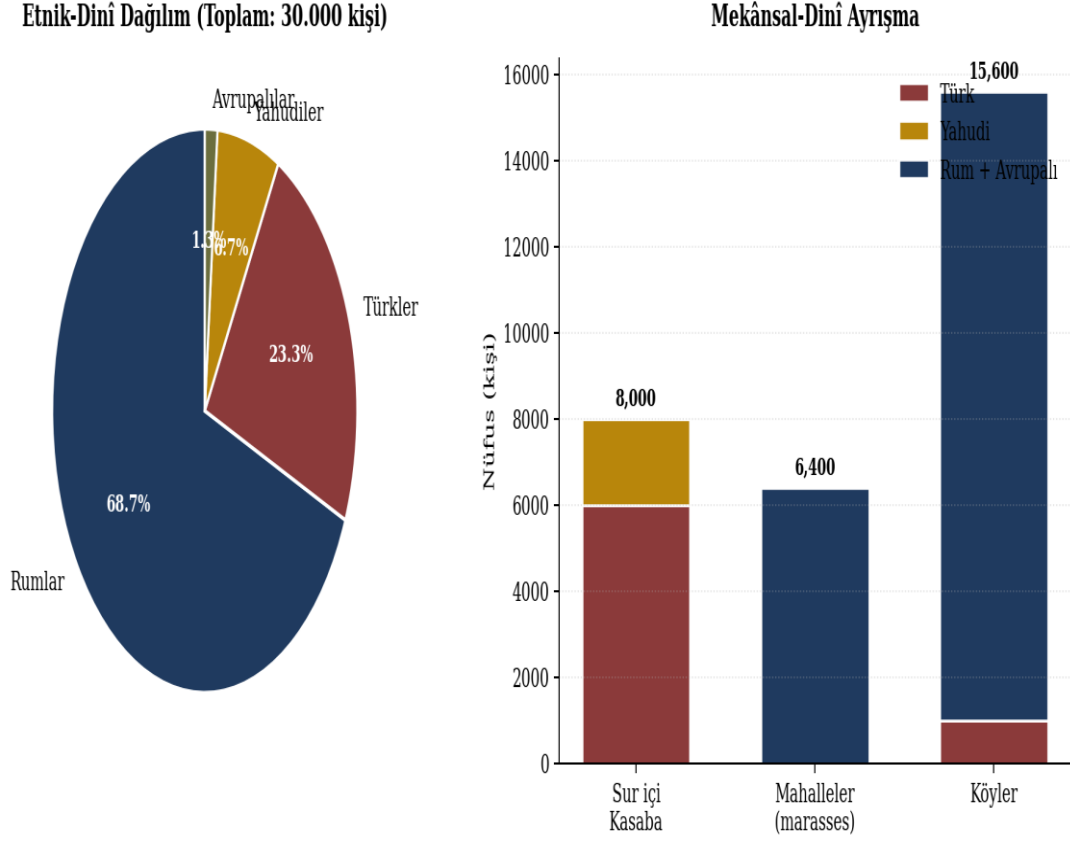
2.139 Müslüman erkek rakamları, doğrudan toplam nüfusa çevrilemese de Rodos'un demografik kompozisyonunda Müslüman erkek nüfusun gayrimüslim erkek nüfusa kıyasla askerî/vergi mükellefligi bakımından yaklaşık üç katı bir ağırlığa sahip olduğunu düşündürür. Ancak bu yorumun ihtiyatla yapılması gerekir, zira 1839 kaydı yalnızca 12-40 yaş aralığını ve askere elverişli kategorisini kapsar.

1840-41 (1256-57 H) tarihli Müslim Nüfus Defteri (BOA, NFS.d, Nu. 3802), adadaki Müslüman erkek nüfusunu mahalle ve karye düzeyinde kaydeder. Deftere göre Müslümanlar 23 mahalle ve 18 köyde yaşamakta olup toplam 1.142 hâne ve tevellüd kayıtlarıyla birlikte 2.625 kişi kayıtlıdır; hâne başına ortalama kişi sayısı 1 ile 3 arasındadır. En kalabalık mahalle 178 kişiyle Hüdayi, en kalabalık karyeler 127 kişiyle Fındıklı ve 106 kişiyle Uzgur'dur. Defterin en zengin katmanı meslek bilgisidir: 116 farklı meslek kaydedilmiştir. Bir ada şehri olan Rodos'un meslekî profili, denizciliğin baskınlığını çıplak biçimde ortaya koyar. Mellâh (gemici) 203 kişiyle toplam nüfusun %7,7'sini oluşturarak tek başına en büyük meslek grubudur; buna kalafat (21) ve kapudan (14) eklendiğinde doğrudan denizcilikle geçinen kayıtlı kesim daha da genişler. İkinci kümeyi tarım oluşturur: reñber 103, çiftçi 48, bahçivan 28, sebzevâççı 21. Üçüncü küme şehirli zanaat ve esnafır: balcı 69, debbağ 34 (çırağıyla birlikte 53), kahveci 25, babuşçu 24, berber 20, demirci 18, bakkal 17. Ayrıca 48 gulâm (köle) kaydı, adanın köle ticaretindeki tarihsel rolünün ve azat sonrası yerleşmelerin bir izidir. Nüfus defterindeki 'âmed' (geleş) kayıtları, adanın aynı zamanda bir göç-emek havzası olduğunu belgeler: Köyceğiz, İskenderiye ve farklı mahallelerden gelen mellâh ve kahvecilerin tarih ve yaş bilgileriyle kaydedilmesi, denizcilik emeğinin Anadolu kıyıları ve Mısır limanlarıyla iç içe geçtiğini gösterir. Ada'da gemi inşası ve süngercilik gibi denize dayalı iktisadî faaliyetlerle örtüşen bir işgücü yapısıdır.

1847 tarihli bir başka tahrir, askerlik hizmetine fiilen alınan nefer sayılarını ve bakaya oranlarını verir. Trabzon, Kastamonu, Tırhala ve Selanik vilayetleri, Marmara sahillerindeki kazalar, Sakız, Taşöz, İstanköy, Kıbrıs kazaları, Midilli, Rodos ve Limni adaları kazalarından tertip edilen Hristiyan teba'a neferlerinin toplamı 1.156 iken vürud edenlerin sayısı 788, bakaya kalanların sayısı 368'dir; Rodos özelinde 25 neferden 17'si vürud etmiş, 8'i bakaya kalmıştır (BOA, TS.MA.d., Defter Nr. 6703, 29 Zilhicce 1263/8 Aralık 1847). Yüzde 32'ye varan bakaya oranı, Tanzimat sonrası askere alma pratiğinin gayrimüslim teba'a üzerindeki uygulanabilirliğinin sınırlarını göstermektedir; ancak Rodos'taki 25 neferin 17'sinin fiilen gelmesi (yüzde 68 vürud oranı), ada özelinde merkezî iradenin yerel toplulukla görelî bir uzlaşî düzeyi kurabildiğine işareteder.

Cizye kayıtları ise gayrimüslim erkek mükellef nüfusun malî profilini katmanlı bir biçimde sunar. 1842 tarihli Rodos Cizye Defteri'ne göre 1257'de Rodos ceziresinden âlâ statüsünden 1.105 kuruş, evsat statüsünden 2.672 kuruş, ednâ statüsünden 1.747 kuruş cizye toplanmış; toplam Rodos cizyesi 5.518 kuruş, diğer adalarla birlikte toplam cizye geliri ise 57.797 kuruş olarak gerçekleşmiştir (BOA, ML.VRD.CMH.d., Defter Nr. 50, 29 Muharrem 1258/12 Mart 1842). Gayrimüslim nüfusu serveti üzerinden hiyerarşileyen klasik Osmanlı malî kategorilendirilmesinin Tanzimat sonrasında da işlevini koruduğunu göstermektedir. Rodos'ta evsat (orta) ve ednâ (alt) statünün toplam tahsilâtın %80'ini oluşturması, gayrimüslim cemaatin malî bakımdan büyük ölçüde küçük orta sınıf ve dar gelirli emek piyasası unsurlarından oluştuğuna işareteder. Nüfus, şehir merkezi ve banliyölerde nispeten tutunurken köylerde dramatik bir şekilde azalmıştır. Ağır vergiler ve istihdam yetersizliği nedeniyle özellikle yetenekli taş usta-

ları ve işçiler, ailelerini geride bırakarak Anadolu'ya ve Yunanistan'a göç etmek zorunda kalmıştır; bu radikal göç dalgası köylerdeki evlerin yarısından fazlasının terk edilmesine neden olmuştur (Campbell, 1859, s. 523; Gunning, 1997, s. 237).

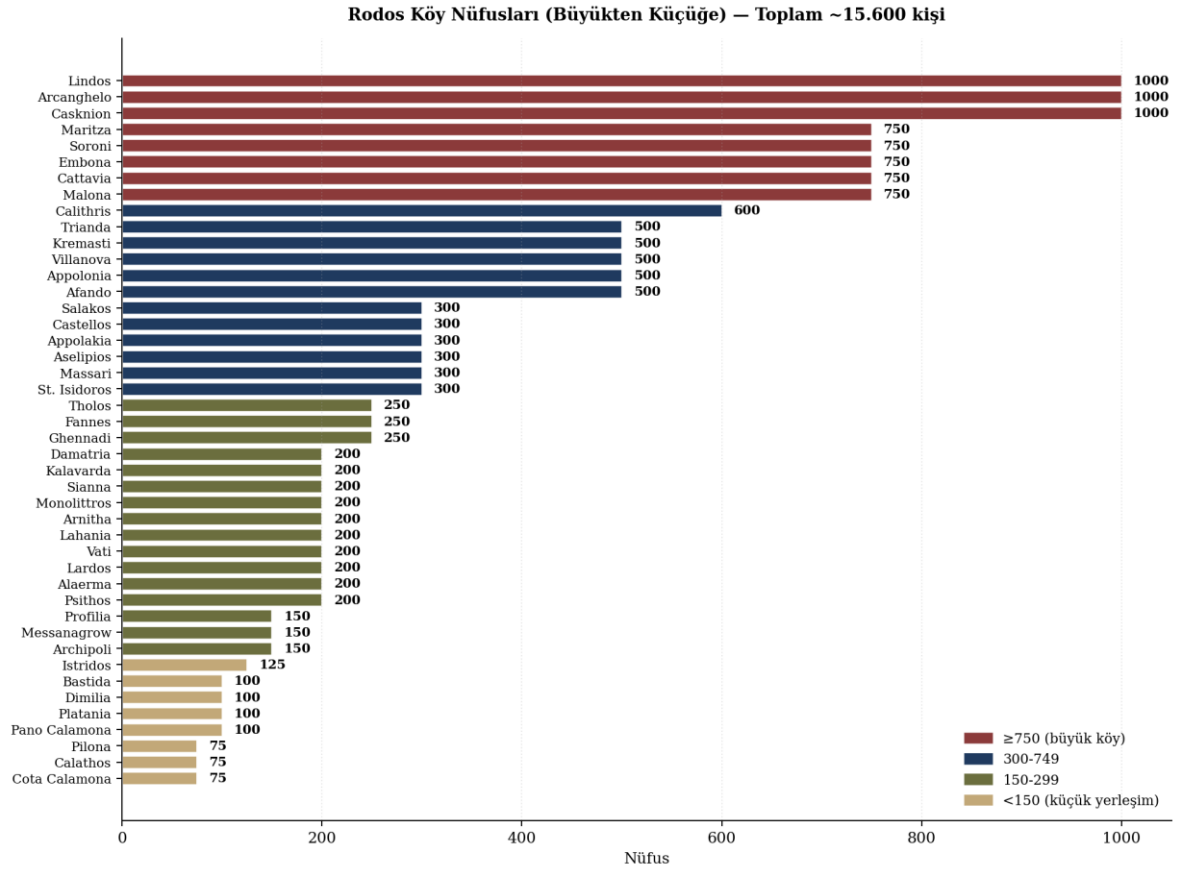


Şekil 1. Rodos'un nüfus kompozisyonu (sol panel) ve etnik-dinî gruplara göre mekânsal ayrışma (sağ panel). Sur içi kasaba neredeyse tamamen Müslüman-Yahudi yerleşimi iken, Avrupalı Frenkler dışarıda Neo Chori mahallesinde, Rumlar büyük çoğunlukla köylerde ikamet etmektedir. *Kaynak: Campbell, 1859, s. 522-523.*

Köylere ait nüfus dökümü, ada içi yerleşim hiyerarşisinin haritasını sunar. Toplam 44 köy ve 15.600 köylü nüfusun tek tek listelendiği bu döküm, Lindos, Arcanghelo ve Casknion gibi 1.000 kişilik büyük köylerden Piona ve Calathos gibi 75 kişilik küçük yerleşimlere kadar geniş bir ölçeği yansıtır (Campbell, 1859, s. 523). Köylerde dağılmış olan Türklere yaklaşık 1.000 kişi olduğu raporda belirtilmiştir (Campbell, 1859, s. 523).

Demografik dinamizmin yönü çift kutupludur, kasaba ve mahallelerde nüfus artmakta, köylerde ise azalmaktadır (Campbell, 1859, s. 523). "Adanın iç kesimlerinde istihdam talebi nedeniyle, özellikle Yunanistan ve Anadolu'ya daha zeki ve çalışkan sınıflar göç eder" diye yazar Campbell; "İlkbahar ve yaz aylarında Anadolu'da çalışan Rodoslu masonlardan/taş-duvar ustalarından ve işçilerden birçoğu eşlerini ve çocuklarını Rodos'ta sefalet içinde bırakarak oraya yerleşir" (Campbell, 1859, s. 523). Son otuz yıllık göç o kadar yoğundur ki köylerin büyük çoğunluğunda evlerin yarısından fazlası boştur (Campbell, 1859, s. 523).

Kapitalizm Çağında Rodos'ta Osmanlı-İngiliz Ticareti



Şekil 2. Rodos'un 44 köyünün nüfusu (büyükten küçüğe). Lindos, Arcanghelo ve Casknion 1.000 kişilik nüfusla en büyük köyler; Pilona, Calathos ve Cota Calamona ise 75 kişilik en küçük yerleşimlerdir. *Kaynak: Campbell, 1859, s. 523.*

Mülkiyet rejimi, adanın kapitalist tarıma geçişini zorlaştıran geleneksel bir yapı sergilemekteydi. Adadaki arazilerin onda üçü vakıf, onda beşi mîrî ve onda üçü mülk statüsündeydi. Arazinin değeri durumuna ve kalitesine göre dönüm, 120 fit kare başına 20 ila 120 kuruş-3 şilin 4 peniden 1 sterline kadar- arasında değişmektedir (Campbell, 1859, s. 524). Mülkiyet yapısı bakımından adanın kuzey kesimlerinde büyük mülk sahibi birkaç Türk ve Rum dışında küçük mülkler hâkimdir, bir zamanlar zengin olan mülk sahiplerinin büyük bir kısmı eski dönemlerde maruz kaldıkları sıkıntı ve baskı nedeniyle ortadan kaybolmuştur (Campbell, 1859, s. 524). Bu nedenle mevcut mülk sahipleri ailelerinin ihtiyaçlarını karşılamaktan fazlasına yetecek toprağı işlemeye girişmemekte, çoğu Türk olan varlıklı toprak sahipleri topraklarını sabit yıllık aynî kira karşılığında kiracılara vermektedir (Campbell, 1859, s. 524). Paranın yasal faizi yıllık yüzde 12 olmasına rağmen, kiracı nadiren yüzde 18'in altında bir kredi bulabilmekte, oranlar sıklıkla yüzde 24'e kadar yükselmektedir (Campbell, 1859, s. 524). Bu rakam, kapitalist piyasanın resmî hukukla informel finans pratiği arasındaki açığı net şekilde ortaya koymaktadır. (Campbell, 1859, s. 523-524).

Emek piyasasında ise ciddi bir işgücü kıtlığı yaşanıyordu. 1838 ile 1854 yılları arası karşılaştırıldığında, tarım ve zanaat ücretlerinin neredeyse iki katına çıktığı görülmektedir. Örneğin, bir işçinin günlük yevmiyesi 4 kuruştan 8 kuruşa, bir dülgerin yevmiyesi 9 kuruştan 15 kuruşa, kalafatçının yevmiyesi ise 10 kuruştan 18 kuruşa yükselmiştir. Bu artış, adadaki istihdam açığına ve tüketim maddelerinin fiyatlarındaki yükselişe doğrudan bağlıydı (Campbell, 1859, s. 523-524).

4. Tarımsal İstihsal, İhracat ve Başarısız Sanayileşme Girişimleri

18. yüzyılda, Rodos arazisinin 381.948 dönümlük toplam alanının 290.000 dönümü tarıma kısmen elverişli olmasına rağmen, ada genelinde üretilen buğday-hınta, arpa-şair, çavdar, yulaf ve mısır ancak adanın iç tüketimine yetmiştir. Kırsal üretim modeli, küçük işletmeler ve köylülerin bağ-bahçe-bostan ziraatına dayanmaktadır. Zirai üretim verileri incelendiğinde; Kattaviya, Villanova, Kirmastı, Salakoz ve Arhangeloz köyleri tarımsal hasılanın lokomotifleridir. Harac-ı bagat/bağ vergisi oranları, adada üzüm ve şarapçılığın son derece yaygın olduğunu kanıtlamaktadır. Zeytin ağaçlarından elde edilen yağ kaliteli olsa da üretim yöntemlerinin ilkelliği- zeytinlerin ezilerek çıkarılması- nedeniyle %25 oranında zayıat yaşanmakta ve yağ koyu renkli çıkmaktadır. Üretilen tarım ürünlerinden-zeytin, pamuk, incir, narenciye-tahsil edilen deştbâni, resm-i kovan-arıcılık, adet-i ağnâm ve resm-i asiya vergileri kırsal ekonominin çeşitliliğini yansıtır. Meis adasındaki 114 kişilik (70'i has tuzcu) cemaatin işlettiği tuzlalar da devletin önemli mukataa gelirleri arasındadır (BOA, TT.d, Nu. 1147, Evâil Muharrem 1123/Şubat sonu 1711).

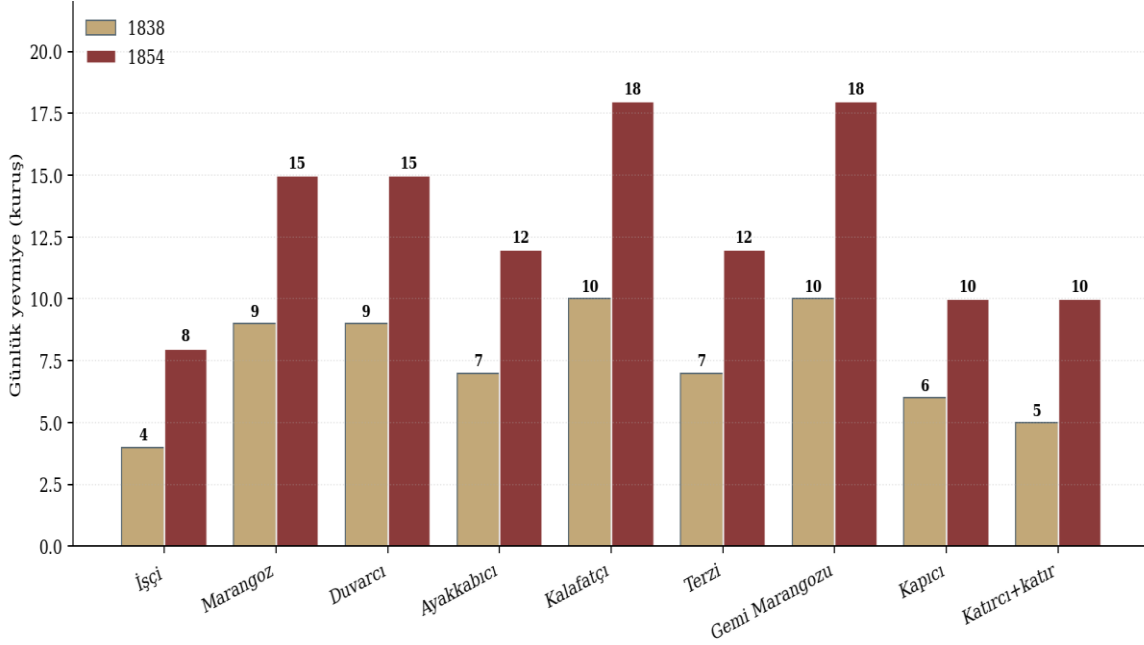
19. yüzyılın ortalarında Rodos'un ekonomik yapısı, kapitalist dünya pazarının hammadde ihtiyacı ile geleneksel ada ekonomisinin kısıtlılıkları arasına sıkışmış bir görünüm arz ediyordu. Adanın engebeli ve kayalık topografyası, nüfusu besleyecek ölçekte bir tahıl ziraatına imkân tanımıyordu. Bu yapısal eksiklik nedeniyle Rodos, tarihi boyunca buğday ve arpa gibi temel gıda maddelerini Anadolu anakarasından ithal etmek zorunda kalmıştır. Ancak 19. yüzyılın ilk yarısında, Anadolu'dan getirtilen sultaniye üzümü fidelerinin adanın köylerine sistemli bir biçimde yayılmasıyla Rodos, önemli bir kuru üzüm ihracatçısı konumuna gelmiştir (HR.MKT., 357/91, 9 Cemaziyelevvel 1277/23 Kasım 1860).

Tarım işçisinin sosyal durumu Campbell tarafından bütün olarak kabul edilir seviyede değerlendirilmiştir; işçi ekmek, peynir, tuzlama balık, sebze ve meyve ile yaşamını sürdürür, hayvansal gıdaların tüketimi düşüktür (Campbell, 1859, s. 524). En önemli işgücü kategorilerinden biri olarak siyahların en iyi işçiler olduğu belirtilir; yerliler arasındaki emek eksikliğini bu siyahilerin de karşılamakta yetersiz kaldığı vurgulanır. Adada efendilerinin kontrolü altında 500 kadar siyahi köle bulunmakta ve bu köleler nüfus sayımında Türk nüfusuna dahil edilmektedir (Campbell, 1859, s. 524).

Tarım ücretlerinin oranı son beş yıl içinde yaklaşık iki katına çıkmıştır, bu artış emekçi kıtlığına ve tüm tüketim maddelerinin fiyatlarındaki artışa bağlanmaktadır (Campbell, 1859, s.

524). Aşağıdaki şekil, dokuz farklı meslek grubunda 1838 ile 1854 yılları arasındaki günlük ücret-

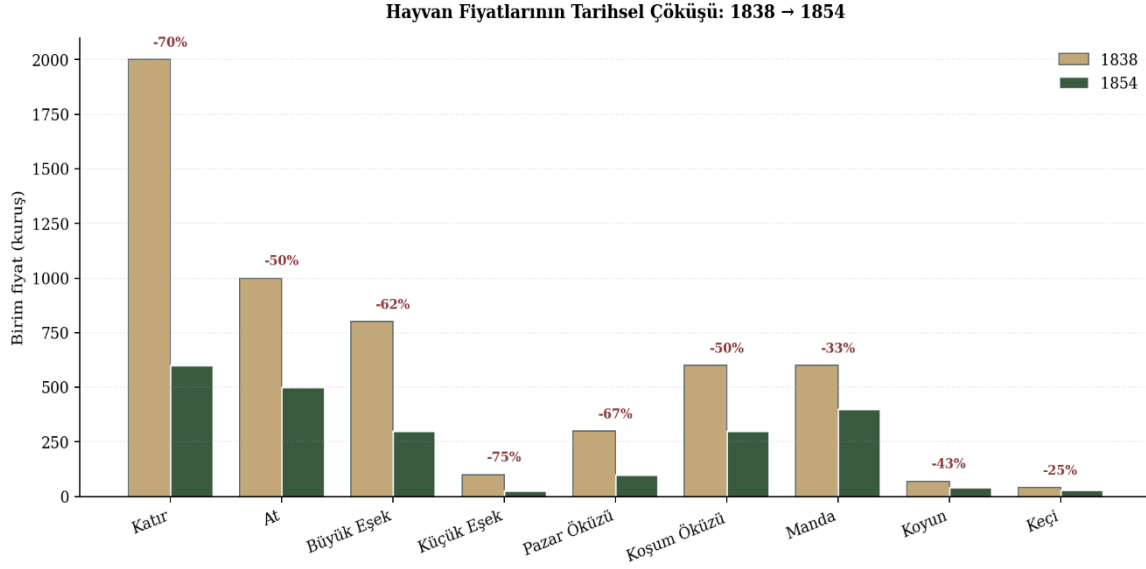
Rodos'ta Mesleklere Göre Günlük Ücretler: 1838 vs. 1854



ret artışını sistematik olarak görselleştirmektedir:

Şekil 3. Dokuz meslek grubunda günlük ücretlerin 1838 ve 1854 yıllarındaki karşılaştırması (kuruş cinsinden). Her meslekte ücretler yaklaşık iki katına çıkmıştır. *Kaynak: Campbe II, 1859, s. 524.*

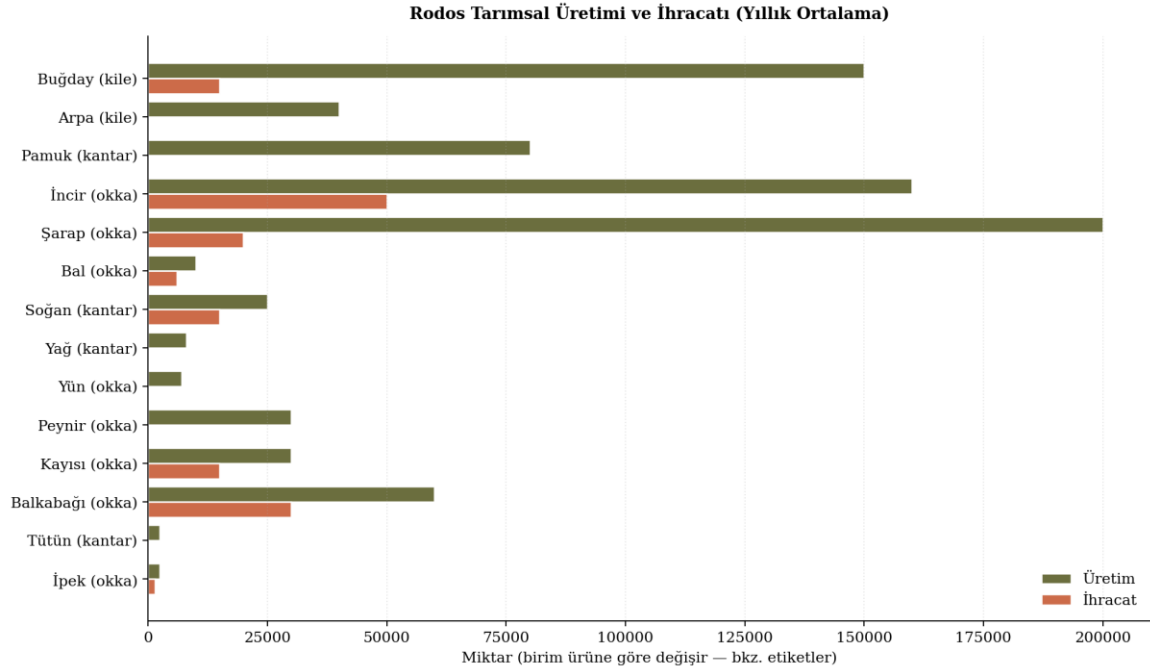
Ücretlerdeki bu çift katlanma, sermaye birikiminin ürünü olmaktan çok, emek kıtlığının doğal bir sonucudur. Yerlilerden büyük oranda Yunanistan ve Anadolu'ya göçen vasıflı işçilerin yarattığı boşluğun aynı zamanda hayvan fiyatlarında bir tersine düşüş ile yaşanması, dönemin Akdeniz iktisadi tarihinin çarpıcı paradokslarından birini oluşturur.



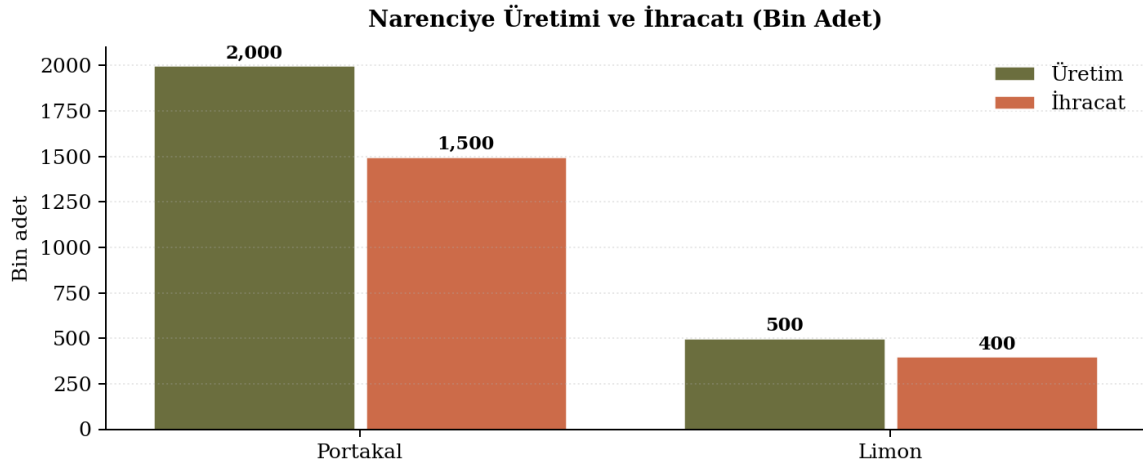
Şekil 4. Yük ve binek hayvanlarının 1838 ve 1854 fiyatları (kuruş). Tüm hayvan kategorilerinde fiyatların yarıdan fazla düşmesi (%50-%80 arasında) dikkat çekicidir; bu, Rodos hayvan piyasasının daralmasının dolaylı bir göstergesidir. *Kaynak: Campbell, 1859, s. 525.*

Hayvan fiyatlarındaki bu çarpıcı düşüşün bir nedeni, iş gücü için kullanılan hayvanların büyük çoğunluğunun Anadolu kıyılarından ithal edilmesidir (Campbell, 1859, s. 525). Bir katırın taşıyabileceği maksimum yük 300, bir atınki 250 ve bir eşeğinki 200 libredir (Campbell, 1859, s. 525). Anadolu'dan Rodos'a özellikle yemek için gelen sığırlar "hastalıklı bir açlık içinde" varmakta ve etleri "sağlıksız ve güç bela yenecek kadar sert" bulunmaktadır (Campbell, 1859, s. 525).

Rodos tarımının Campbell'in gözlerindeki en temel niteliği, yetersizliğidir: "Tarım o kadar kusurlu ve köylüler o kadar tembeldir ki adanın ekili bölümünün verimi bile oldukça düşüktür, ki bu bölge düzgün bir şekilde işlenirse mevcut nüfusun en az beş katını karşılayacak durumdadır." (Campbell, 1859, s. 525). Kullanılan aletler "en kaba ve kusurlu türler olan saban, kürek ve oraktır" (Campbell, 1859, s. 525). Campbell raporunda 24 farklı ürün için ayrıntılı yıllık üretim ve ihracat tahminlerini sunmaktadır. Narenciye Rodos ihracatının amiral gemisidir. Yıllık 2 milyon adet portakal üretiminin 1,5 milyonu ve 500.000 adet limon üretiminin 400.000'i ihraç edilmektedir (Campbell, 1859, s. 525). Bu oran, sırasıyla %75 ve %80'lik ihracata-yönelik üretim payı anlamına gelir; başka hiçbir ürün bu denli yüksek bir ihracat yoğunluğuna sahip değildir. Ancak bu üretim doğa koşullarına karşı oldukça kırılgandı; şiddetli fırtınalar ve yaklaşık yirmi beş yılda bir görülen don olayları mahsulü yok edebiliyordu (Campbell, 1859, s. 525).



Şekil 5. Rodos'ta yıllık ortalama tarımsal üretim ve ihracat. İncir (160.000 okka üretim, 50.000 okka ihracat), şarap (200.000 okka, 20.000 okka), bal (10.000, 6.000) ve soğan (25.000, 15.000) gibi ürünler en yüksek ihracat oranlarına sahiptir. Kaynak: Campbell, 1859, s. 525.



Şekil 6. Portakal ve limon - Rodos'tan ihraç edilen başlıca ürünler. 2 milyon portakalın 1,5 milyonu, 500.000 limonun 400.000'i ihraç edilmektedir.

Açık alanlarda yetişen portakal ve limon ağaçları yaklaşık 25-30 yılda bir donlardan zarar görmüş, en son don 1840 ve 1850 yıllarında yaşanmış ve "tüm meyvelerin kaybolduğu ve ağaçların çoğu geri dönülmez bir şekilde yok olduğu" şekilde betimlenmiştir (Campbell, 1859, s. 526). Üzüm asmaları son beş yıl içinde az miktarda ve kalitesiz üzüm üreten bir hastalıktan mustarıptir, ayrıca tahılı "ince siyah bir toz haline getiren" Bassra adlı doğal afet de tahıl üretimini sık etkilemektedir (Campbell, 1859, s. 526). Nitekim Osmanlı idaresi adalarda "fikdan-ı

zehir” zahire kıtlığı ortaya çıktığında Hamid, Menteşe ve Teke’den başta Rodos olmak üzere adlara zahire nakline ruhsat vermiştir (BOA, HAT, 299/17741, 1823-24). Tarım istatistiklerinde bir başka kritik veri, raporun 1857 sonlarına ait gözlemidir: portakal ve limon mahsulü, “şiddetli kış fırtınaları nedeniyle ağaçlar zarar gördüğünden, bu yıl öncekinden yaklaşık üçte bir oranında daha az oldu” (Campbell, 1859, s. 517). Bu cümle, Rodos ihracatının iklimsel dalgalanmaya ne denli bağımlı olduğunu gösterir.

Pamuk konusunda raporun bir teknoloji-transfer detayı bulunmaktadır: 1858’in başında Manchester Pamuk Tedarik Derneği (Özgün ve Hamaloğlu, 2025) bölgeye dağıtım için büyük miktarda en iyi New Orleans pamuk tohumu göndermiş ve bir başarı elde etmiştir (Campbell, 1859, s. 526; HR. MKT., 240/10, 16 Şevval 1274/30 Mayıs 1858). Adanın güney ve batı kesimlerinde devlete ait yaklaşık 4.000 dönümlük arazi pamuk ekimine uygundur, ancak “bu ovaları işleyecek el bulunmamaktadır” (Campbell, 1859, s. 526). Bu cümle, kapitalist piyasanın talebi ile yerel işgücü kıtlığının yarattığı sistemik açmazın özetidir.

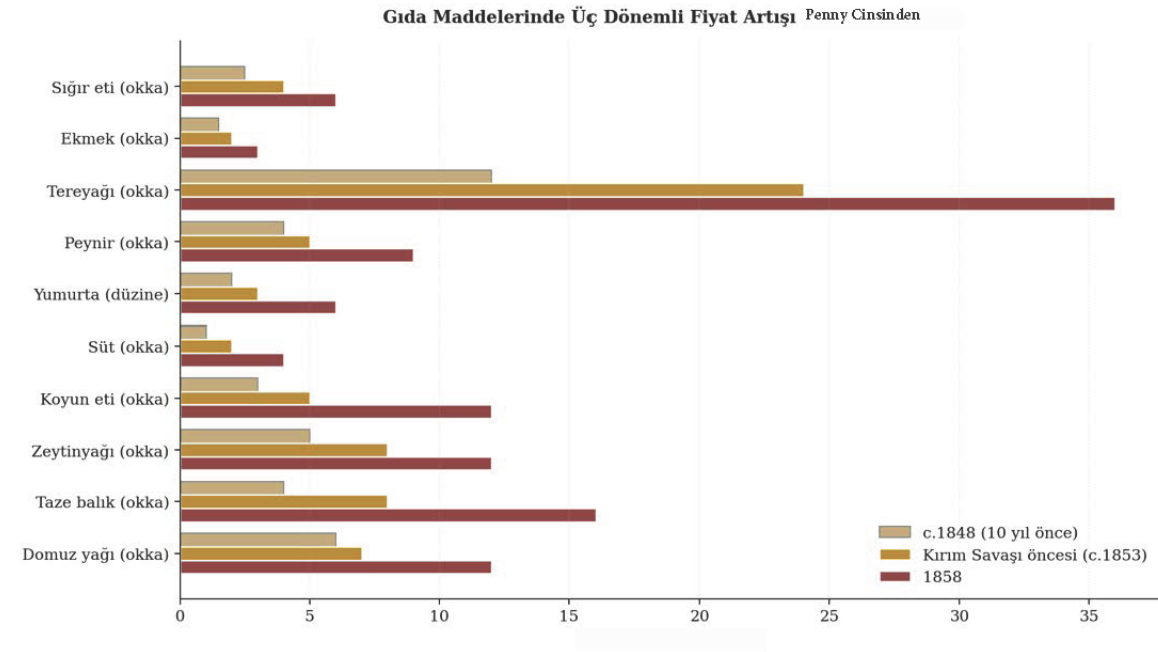
Kapitalist üretim biçimlerine geçiş denemeleri ise yerel dinamiklere çarpıp başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Bunlardan ilki, Cova adlı bir Fransız ipek iplikçisinin Rodos Kalesi yakınlarında inşa ettiği büyük ipek iplikhanesidir. 1858’te ruhsat alan Cova (BOA, İ.MVL., 396/17223, 1 Zilkade 1274/13 Haziran 1858; BOA., A.AMD., 86/37, Zilkade 1274/ Temmuz 1858): “yetişkin erkek ve kız çocuklarına yüksek ücret, yani günde 5 kuruş ve 12 yaşından küçüklere 2 kuruş teşvik etmesine rağmen, 10 kişiden fazlasını istihdam edemedi.” (Campbell, 1859, s. 519). Cova, kozalarını Suriye’deki kendi iplikhanelerine göndermek zorunda kalmış ve buradan emrinde çalışacak 100 Maruni getirmiştir. Bu deneyimin teknik bir ek detayı vardır: “on iki okka Suriye ipek kozasından 1 okka ipek elde edilirken, aynı miktarda ipek elde edebilmek için 15 okka Anadolu ipek kozası gerekir” (Campbell, 1859, s. 519). Yani Suriye kozası, Anadolu kozasından %25 daha verimlidir. Bu kaliteli kozanın Rodos’ta üretilmesi mümkündür: “Dut ağacı Rodos’ta hızlı ve sayıca fazla şekilde yetişebilir” “fakat fazla ekilmez” (Campbell, 1859, s. 519). Yatırımın başarısızlığının nihai nedeni şöyle izah edilmektedir; “Rodos’ta tüketim maddelerini çok pahalı ve kıt bulunca en azından bu yıl için fikrinden vazgeçti ve satın aldığı kozaları eğrilmek üzere Suriye’ye gönderdi” (Campbell, 1859, s. 528).

İkinci başarısızlık hikâyesi Mösyö de Noary adlı emekli Fransız tüccarınkidir. Fransa’dan getirdiği bir değirmenle gelişmiş bir sistem üzerinde yağ üretmeye başlayan de Noary, “yerliler zeytinlerini M. de Noary’nin değirmenindenense ülkenin eski hantal değirmenlerinde preslemeyi tercih ettikleri için spekülasyonlarında tamamen başarısız olmuştur” (Campbell, 1859, s. 528). Bu iki vaka birlikte düşünüldüğünde, küresel kapitalist teknoloji transferinin yerel emek piyasası ve geleneksel pratiklerin direnci karşısında nasıl bir kırılma taşıdığı net biçimde görülür. Modernleşmeci yatırımcı burada yeterli işçi ve yeterli alıcı bulamamıştır.

Campbell’in analitik tablolarından biri, başlıca tüketim maddelerinin üç döneme göre - 1848, 1853, Kırım Savaşı ve 1858 - karşılaştırılmasıdır (Campbell, 1859, s. 526). Bu üç dönemli yaklaşım hem Kırım Savaşı’nın hem de savaş sonrası dönemin yerel piyasalar üzerindeki kümülatif etkilerini görmemize olanak sağlar. Süt fiyatı 1848’de okka başına 1penyy iken 1858’de 4 penny’ye çıkarak dört katına ulaşmış; koyun eti 3 penny’den 12 penny seviyesine dörde katlanmış, taze balık ise 4 penny’den 16 penny seviyesine yaklaşık dörde katlanmıştır (Campbell, 1859, s. 526). Bu düzeydeki kümülatif enflasyon, ücretlerdeki ikiye katlanmayı (bkz. Şekil 3) reel olarak telafi etmemekte, yani işçinin alım gücü gerçekte gerilemektedir.

Kapitalizm Çağında Rodos'ta Osmanlı-İngiliz Ticareti

Tüketim Maddesi (Okka Başına)	1848 Fiyatı (İngiliz Penny)	1848 Osmanlı Karşılığı (Guruş / Akçe)	1858 Fiyatı (İngiliz Penny)	1858 Osmanlı Karşılığı (Guruş / Akçe)	Fiyat Artış Oranı
Süt	1 penny	0,46 Guruş (55 Akçe)	4 penny	1,83 Guruş (220 Akçe)	4 Kat
Koyun Eti	3 penny	1,37 Guruş (165 Akçe)	12 penny	5,50 Guruş (660 Akçe)	4 Kat
Taze Balık	4 penny	1,83 Guruş (220 Akçe)	16 penny	7,33 Guruş (880 Akçe)	4 Kat



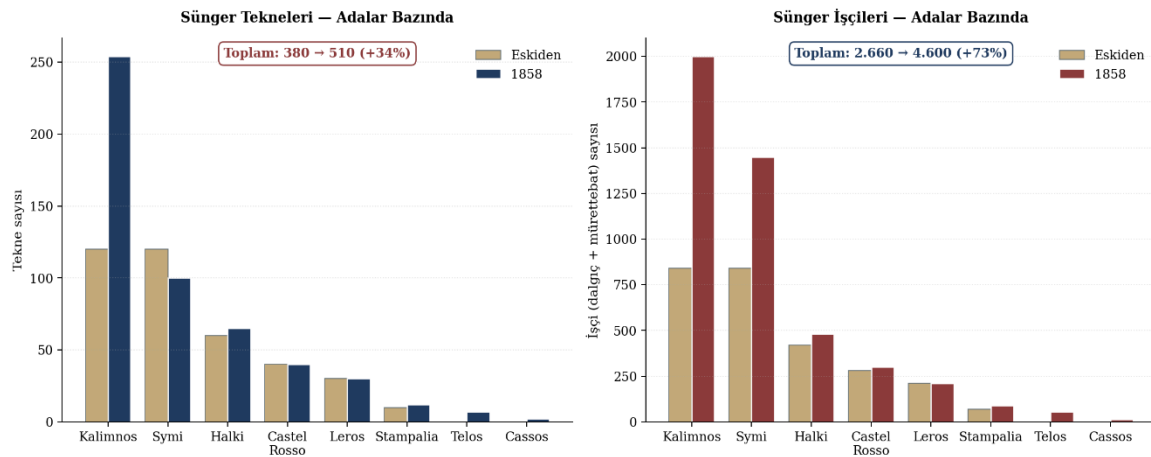
Şekil 7. On başlıca gıda maddesinin üç dönemli fiyat artışı (peni cinsinden). Tüm kategorilerde - özellikle koyun eti, zeytinyağı ve süt gibi temel kalemlerde - fiyatların iki ila üç katına çıktığı görülmektedir. Kaynak: Campbell, 1859, s. 526.

Bölgenin ve bağlı bulunduğu Oniki Adalar bölgesinin -özellikle Sömbeki/Symi ve Kalimnos- denizcilik ve ticaret ekosisteminin en hayati damarlarından biri şüphesiz sünger avcılığıydı. “İhracatta ana madde süngerdir; buna dayanarak son birkaç yıl içinde, avcılıkta kullanılan tekne sayısı üçte bir oranında artarken, işçi sayısı buna bağlı getiriden de anlaşılacağı üzere iki katına çıkarılmıştır.” (Campbell, 1859, s. 531). Bu çarpıcı cümle, sünger avcılığının Rodos’a bağlı Sömbeki (Symi), Kalimnos, Halki, Castel Rosso, Leros, Stampalia, Telos ve Cassos gibi takımadalardaki nüfus için tek anlamlı geçim kaynağı olduğunu göstermektedir.

Süngerciliğin Osmanlı iktisadi dünyasındaki konumunu gösteren XVIII. yüzyıla uzanan kayıtlar mevcuttur. 1762 ve 1767 saray masraf defterlerinde sünger için aylık 180, yıllık 2.160 akçe ayrılmıştır (BOA, TS.MA.d, 2406; 2411); 1828 hesabında o yıl 325 kg sünger alındığı görülür (BOA, TS.MA.d, 2474). Bununla birlikte ticarî bir iş kolu olarak süngerciliğin asıl yükselişi

XIX. yüzyıldadır. Adalar halkının en büyük gelir kaynağı sünger avcılığıydı; işleyecek toprağı olmayan ya da arazisi kayalık olan adalarda yaşayanlar bu işle geçinirdi. Meis, Herkit, Kalimnos ve Rodos'ta süngercilik yapılırsa da merkez Sömbeki idi. Nitekim, tarımsal arazisi kayalık ve verimsiz olan Sömbeki (Symi), Herke ve İlyaki gibi adalarda ise halkın temel geçim kaynağı ve devlete vergi ödeme aracı sünger avcılığı olmuştur. Sömbeki, Osmanlı saray-ı amiresinin sünger ihtiyacını ocaklık sistemiyle karşılayan yegâne merkezdir. 1711 sayımında Sömbeki'deki 465 reâyâ neferi, avârız ve nüzûl vergileri mukabilinde yılda 15.000 adet sünger, 12.000 kaba, 3.000 has sünger, teslim etmekle yükümlü kılınarak vergiden muaf tutulmuştur (BOA, TT.d, Nu. 1147, Evâil Muharrem 1123/Şubat sonu 1711). Osmanlı idaresinin bu kotayı 25.000 süngere çıkarmak istemesi üzerine Sömbeki halkı itiraz etmiş, yapılan tahkikat neticesinde kapasitenin en fazla 20.000 sünger olduğu tespit edilerek haksız talebin önüne geçilmiştir (BOA, İE.DH, Nu. 2016, 17 Şevval 1102/13 Temmuz 1691). Bu durum, aynı vergilendirmenin adalar ekonomisindeki kritik rolünü vurgulamaktadır.

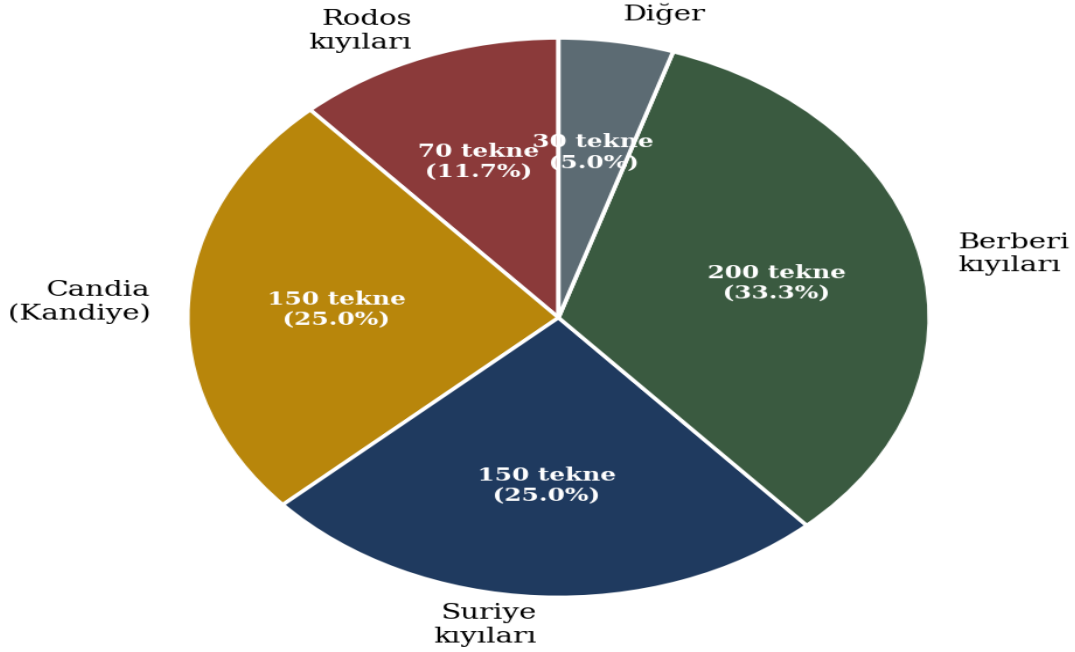
Adaların bu geleneksel geçim kaynağı, 19. yüzyılda da değerini korudu. 1858 yılında sünger avcılığına 600 tekne ve 4.000 işçi katılmış, satılan süngerlerin toplam değeri 90.000 sterline ulaşmıştır. İnce süngerlerin büyük bir kısmı Londra'ya, sıradan süngerler Fransa'ya, geri kalanlar ise İstanbul ve Trieste'ye ihraç ediliyordu (Campbell, 1859, s. 531-532). 1851 yılında Konsolos Niven Kerr, Kalimnos adasındaki sünger üretiminin neredeyse tamamının İngiltere'ye gönderildiğini ve adalıların bu ticareti bizzat yürüterek Avrupa'nın en büyük sünger tedarikçisi konumuna geldiklerini rapor etmiştir. 1858 yılında ise Konsolos Campbell, Güney Sporadlar bölgesindeki 600 sünger teknesinin 254'ünün Kalimnos'a ait olduğunu ve toplam 4.600 sünger avcısının 2.000'inin bu adadan çıktığını detaylarıyla merkeze bildirmiştir (Campbell, 1859, s. 531-532). İşçi sayısının tekne sayısından çok daha hızlı artması, bir tekne başına ortalama işçi sayısının 7'den 9'a yükselmesi, avcılık tekniğinin emek yoğunluğunun arttığını ya da daha derin sulara açılan büyük tekne kullanımının yaygınlaştığını göstermektedir. Kalimnos Adası tek başına 254 tekne ve 2.000 işçi ile sektörün dominant aktörüdür (Campbell, 1859, s. 531). Symi, 100 tekne ve 1.450 işçi ile ikinci sıradadır.



Şekil 8. Sünger avcılığında kullanılan tekne sayısı (sol) ve işçi sayısı (sağ) - sekiz ada karşılaştırması. Toplam tekne sayısı 380'den 510'a (+%34), işçi sayısı 2.660'tan 4.600'e (+%73) yükselmiştir. Kaynak: Campbell, 1859, s. 531.

1858 yılında sünger avcılığına katılan 600 teknenin coğrafi dağılımı, sektörün artık yalnızca Ege'de değil, Doğu Akdeniz'in tüm önemli sünger sahalarında etkin olduğunu göstermektedir (Campbell, 1859, s. 532).

Sünger Avcılığında Bölgesel Dağılım — 600 Tekne (1858)

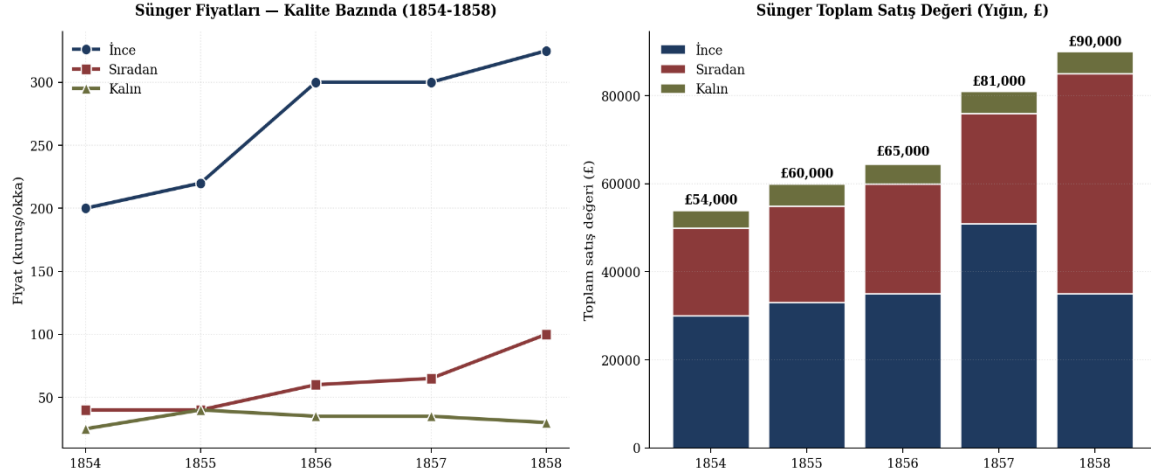


Şekil 9. Sünger avcılığında bölgesel dağılım - 600 teknenin avlandığı sahalar (1858). Berberi (Kuzey Afrika) kıyıları 200 tekne ile en yoğun saha; Suriye ve Kandiye (Girit) kıyıları 150'şer tekne ile takip eder; Rodos kıyıları ise yalnızca 70 tekne avlanmıştır. *Kaynak: Campbell, 1859, s. 532.*

Ancak Sektörün vergi politikası çatışmanın merkezindedir. Vali, 1858'te Rodos kıyılarına dönmeye başlayan teknelerden alınan tüm süngerlere yüzde 20 gümrük vergisi getirmiş; ancak "başka bir yere gitmekle tehdit eden dalgıçlar üzerine vergi, her bir teknede sabit bir tutar olan %30'a çevrildi" (Campbell, 1859, s. 532). Kandiye kıyılarından alınan süngerlerde de yüzde 20 vergi uygulanmakta; dalgıçlar yavaş yavaş vergisiz Berberi kıyısına geçmekte, ancak teknelerini oraya gemilerde taşımaları gerektiğinden büyük masraflar üstlenmektedirler. "Bu dalgıçların şikâyet ettiği şey, gümrük vergisinden çok, bunun düzensiz ve aşırı bir şekilde zorla alınmasıdır." (Campbell, 1859, s. 532). Söz konusu şikâyetlerin Osmanlı bürokrasisindeki yansımalarına bakıldığında, vergi ve ruhsat düzenlemeleri sık sık uyuşmazlık doğurmuştur. 1858'de Cezâyir-i Bahr-i Sefid Valiliği, Rodos'tan gelecek sünger için %20 gümrük vergisi öngörmüş (BOA, HR.MKT, 247/61); 1865'te düşük hasılat gerekçesiyle verginin onda bire indirilmesine karar verilmiştir (BOA, İ.MVL, 513-23148). İngiliz ve Fransız yapımı dalış makinelerinin farklı vergilendirilmesi-40'a karşı 24 lira- süngerciler arasında itirazlara yol açmış (BOA, HR.İD, 322/53); 1886'da Herkit ahalisinin tekne donatımı için Menafi Sandıkları'ndan kredi talebi red-

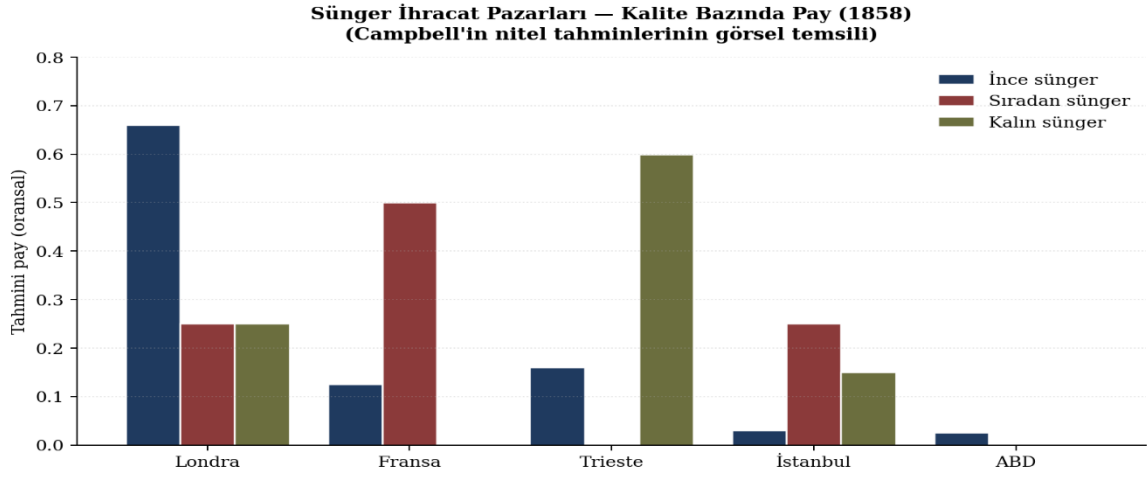
dedilmiştir (BOA, DH.MKT, 1371/78). Sömbeki gibi maktû vergi veren adalarda dimoyeran-diya-ihthiyar meclisi heyetlerinin konsolosların desteğiyle vergi muafiyeti iddiaları, XIX. yüzyıl sonunda Osmanlı'nın bölge üzerindeki denetimini zayıflatan ve Yunanistan'ın istismar ettiği bir mesele hâline gelmiştir.

Sünger fiyatlarının ve toplam satış hasılatının evrimi, Rodos ticaretinde istikrarlı büyüme hikâyesini sunmaktadır:



Şekil 10. Sünger fiyatlarının kalite kategorilerine göre evrimi (sol; kuruş/okka) ve toplam satış değerinin yığın gösterimi (sağ; £). İnce sünger fiyatı 1854'teki 200 kuruştan 1858'deki 325 kuruşa (+%62,5) yükselmiştir. Toplam satış £54.000'den £90.000'e ulaşarak %67 artış kaydetmiştir. Kaynak: Campbell, 1859, s. 532.

İnce süngerin fiyatlarındaki %25-30 ve sıradan süngerin %30-35 oranında artışın temel nedeni Campbell tarafından şu şekilde açıklanır: “Bu artış, son zamanlarda alışverişlerini yapmak için bizzat buraya gelen birçok Avrupalı sünger tüccarının rekabetinden kaynaklanmaktadır” (Campbell, 1859, s. 532). Bu cümle, Akdeniz'in periferik bir niş sektörünün küresel kapitalist alım ağına nasıl ekleminden geçmekte olduğunu gösterir. Süngerlerin pazarlara dağılımı da bu küresel ağın haritasını verir. Campbell, sünger ekonomisinde bir kurnazlığa dikkat çekerek eskiden dalgıçların süngerleri kiloyla satarken ağırlıklarını artırmak için içlerine kum koyduklarını, “şimdi miktar olarak satılsa da hâlâ devam ettikleri bir uygulamadır” (Campbell, 1859, s. 532) ifadesiyle ticari çevreleri uyarır. Bu detay, raporun gözlem niteliğinin ne denli yüksek olduğunu gösteren tipik bir örnektir.



Şekil 11. Sünger ihracatının pazarlara göre kalite-bazlı dağılımı (Campbell'in nitel tahminlerinin görsel temsili). İnce süngerin üçte ikisi Londra'ya, sıradan süngerin yarısı Fransa'ya, kalın süngerin çoğu Trieste'ye gönderilmektedir. ABD'ye birkaç iyi kalitede ince sünger gönderildiği de raporda kayıtlıdır. Kaynak: Campbell, 1859, s. 532.

Bu dönemde sünger avcılığı, son derece ilkel ve tehlikeli olan dalış yöntemiyle, ellerinde ağırlık olarak kullandıkları *skandali* denilen taşlarla denizin dibine inen dalgıçlar tarafından yapılmıyordu. Ancak 1860'lı yıllarda geldiğinde, sünger makinesi olarak adlandırılan modern dalgıç kıyafetlerinin Kalimnos ve Symi'ye getirilmesi, üretim ilişkilerinde tam bir devrim yaratmıştır (BOA., HR.MKT., 539/47, 13 Şevval 1282/1 Mart 1866). Sünger ekonomisinin coğrafi yoğunlaşması ve teknik tabakalaşması, mürettebat verilerinde açıkça görülür. XIX. yüzyıl sonunda *skafander* (dalış aygıtı) ile çalışan mürettebat Sömbeki'de 1.000, Halki'de 760, Kalimnos'ta 600 iken Rodos'ta yalnızca 60'tır; çıplak dalış ve tarak yöntemleri de ağırlıklı Sömbeki ve Kalimnos'ta yoğunlaşır. Bu tablo, 'Rodos sancağı' çatısı altında asıl üretim merkezinin Sömbeki-Kalimnos-Halki üçgeni olduğunu, Rodos'un ise idarî-ticarî merkez işlevi gördüğünü ortaya koyar.

Süngerciliğin malî ve hukukî düzenlenmesi, Bâbîâli'nin bu doğal kaynaktan vergi elde etme çabası ile kaynağın korunması kaygısı arasında salınmıştır. 1867'de dalış aygıtlarının (*skafander*) yaygınlaşması küçük adaların geleneksel dalgıçlarını rekabet dışı bırakınca, 9 Ocak 1882 tarihli Zâbıta-i Saydiyye Nizamnamesi yürürlüğe girmiş; 52 maddelik nizamnamenin 29. maddesi *skafander* ile sünger avını yasaklamıştır (BOA, ŞD, 2495/17). Nizamnameden sonra yıllık çıkarılan sünger yarı yarıya düşmüştür. Vergilendirmede teknenin türü esas alınmış; birinci sınıf makineli kayıklardan 32, dalgıç olup makinesi olmayanlardan 9, basit dip ağıyla avlananlardan 4 Osmanlı lirası alınmıştır. Süngerlerin de balıklar gibi Mart-Mayıs arasında yumurtladığının keşfi üzerine, 1896'da bu üç ayda sünger çıkarılması yasaklanmıştır (BOA, ŞD, 365/24; İ.DH, 1334/48).

Ancak söz konusu değişim geleneksel yöntemlerle sünger çıkaran adalıların çalışma ilişkilerini baştan aşağıya değiştirdiği için tepkiyle karşılanmıştır. Kalimnis'a sünger makinesi getiren ve günde 50 okka sünger çıkarmayı başararak Mill adıyla bir şirket ihdas eden Silvin'in sünger makinesi adalı süngerciler tarafından parçalanmıştır. Silvin'in sünger makinesi değeri olan 54.000 guruş Bâbîâli tarafından tazmin edilmiştir (BOA, A.MKT.MHM., 383/89, 15 Mayıs 1867). Söz konusu pahalı teknolojik ekipman, kapitalist üretim ilişkilerini denizin dibine kadar indirmiş; tekneleri donatacak sermayeye sahip olan tüccarlar dalgıçları ücretli işçilere dönüştürmüştür. Bu süreçte Londra'da birleşen Kalimnoslu ve Rodoslu tüccarlar, uluslararası sünger piyasasını kontrol eden tekeller oluşturmuş, adalı dalgıçlar ise Florida'daki Tarpon Springs'ten Karayiplere kadar uzanan küresel bir göç ve emek sömürüsü ağına dahil olmuştur (Olympitou, 2024, s. 185-269).

5. Gümrük Kayıtları Işığında Ticari Dinamikler (1840-1860)

Doğu Akdeniz havzası, yüzyıllar boyunca Osmanlı İmparatorluğu'nun deniz ticareti, askerî lojistiği ve mali idaresi için kritik bir merkez üssüdür. Bu bölgesel ağın kalbinde yer alan Rodos adası, Anadolu anakarasını, Ege adalarını ve daha geniş Akdeniz ticaret yollarını birbirine bağlayan stratejik ve ticari bir kilit noktası olarak işlev görmüştür. Rodos gümrüğünün ve ona bağlı gelir kaynaklarının idaresi, Osmanlı devlet yapısının, vergilendirme sistemlerinin ve deniz ticaretinin evrimine göre şekillenmiştir. Rodos gümrüğü, klasik dönemde ocaklık sistemi içinde idare edilmiş, 18. yüzyılda klasik mali mekanizmaların kademeli olarak tasfiye sürecinde özelleştirilmiş, ömür boyu süren vergi iltizamı olan malikâne sistemine dahil edilmiş ve nihayetinde Tanzimat reformlarının getirdiği merkezi bürokratik aygıtın inşa edildiği bir geçiş sürecinde iltizamdan merkezi kontrole evrilmiştir.

Rodos gümrüğünün idare usulü Osmanlı Devleti'nin ticari ve iktisadi yapısının kritik bir değişime uğradığı 19. yüzyılın ikinci yarısında emanet usulü üzereydi. Nitekim 1840'ta Osmanlı ticaret düzenin kırılma döneminde Rodos gümrüğünün iki aylık detaylı dökümü (BOA, C.ML., 442/17814, 29 Safer 1256/2 Mayıs 1840) adanın ticaretinin ve gündelik iktisadi hayatına dair bir nevi panoptikon işlevi görmektedir. Tanzimat'ın mali düzenlemelerinin henüz başladığı döneme tekabül eden bu günlük kayıtlar, Ege-Akdeniz kıyı ticareti ve daha geniş uluslararası tedarik zincirlerine derinden entegre olmuş hareketli ve kozmopolit bir limanı yansıtmaktadır.

1840 yılında Rodos gümrük binasından geçen tüccarların demografik manzarası, zengin bir sosyal ve etnik yapıya sahip denizcilik toplumunu ortaya koymaktadır. Ticaret tek bir etnik veya dini grubun tekelinde değildi, aksine Müslümanların, gayrimüslim tebaanın ve Avrupalı aktörlerin faaliyet gösterdiği bir kompozisyon ortaya çıkmaktadır. Denizcilikle iştigal edenlere atfedilen unvanlar, onların statüleri ve onların süvar oldukları gemilerin hacmi ve niteliği hakkında ipuçları vermektedir. Kapudan terimi genellikle büyük kapasiteli açık deniz gemilerinin reislerini ve daha uzun mesafeli rotalarda faaliyet gösteren aktörleri tanımlamak için kullanılmıştır. Karagürle Mehmed Kapudan, Çamlıcalı Yanni Kapudan, Alnidoslu Aci Yanni Kapudan ve Giritli Bilal Kapudan gibi figürler; büyük miktarlarda sabun, kereste veya zirai ürünleri nakletmişlerdi. Buna karşılık, Mustafa Reis, Ali Reis, İsmail Reis ve Marmarisli Hüseyin Reis gibi isimlerin taşıdığı reis unvanı, daha çok tuz, mısır, balık ve soğan gibi günlük temel ihtiyaç maddelerinin düzenli ve daha küçük sevkiyatlarını gerçekleştiren denizcilere verilmiştir. Bu durum, reislerin Rodos'u İstanköy, Mekri, Marmaris ve Alanya gibi yakın anakara veya adalarla

bağlayan kısa mesafeli yerel kabotaj ticaretindeki rollerine işaret etmektedir (BOA, C.ML., 442/17814, 29 Safer 1256/2 Mayıs 1840).

Ağırlıklı olarak Rum Ortodoks kökenli gayrimüslim zimmi nüfus, liman ekonomisinde vazgeçilmez bir rol oynamıştır. Nikola, Yanni, Dimitri, Andon ve Kostandi gibi tüccarlar günlük kayıtlarda sürekli olarak yer almaktadır. Bu tüccarlar özellikle kereste ticareti, spesifik tekstil ürünlerinin ithalatı ve zirai emtianın taşınmasında aktifti. Örneğin, Londoğlu zimmi ve Aleksandiri zimmi gibi tüccarların, gömlek, bürümcük bezi ve helali bezi gibi tekstil ürünleri ticaretinde uzmanlaştığı görülmektedir. Ayrıca, limandan transit geçen ve 1 kuruşluk "baş harcı" ödeyen reaya kayıtları, Ege ağı boyunca sivil nüfusun ve işgücünün düzenli bir şekilde hareket ettiğini kanıtlamaktadır.

Yahudi tüccarlar, Rodos ticaretinde farklı ve son derece uzmanlaşmış bir ticari demografi oluşturmuştur. Mişon, Avram, Bohor, İsak, Davi ve Müşdak Yahudi gibi bireylerin yüksek değerli, düşük hacimli emtialar veya uzmanlaşmış mamul mallar ticareti yaptıkları anlaşılmaktadır. Ticaretlerinde şeytan bezi, kaba astar, ipek kazaziye, şem-i asel ve ayakkabı, çizme ve terlik gibi mamul, deri eşyalar ağırlıklı olarak yer alıyordu. Rodos'taki Yahudi ticaret ağı, Akdeniz'deki zanaatkar bağlantılarından ve tekstil dağıtım zincirlerinden faydalanarak kârlı ticari kanallar sürdürmüştür.

Defterdeki tüccar adları arasında Mustafa Reis, Mehmed Reis, Panbe Bezirgan gibi Müslüman aktörlerin yanında Yanni zimmî, Nikola zimmî, Dimitri zimmî, Avram Yahudi, Mişon Yahudi, Solomon Yahudi, Davi Yahudi, İsak Yahudi, Bohor Yahudi gibi gayrimüslim tüccarların; ayrıca Rusyalı Giovanni, İngiltereli Wendyck bezirgan, Sakızlı Martako Yahudi, Giridli Bilal Kapudan, Alaiyeli Mehmed Reis, Marmarisli Hüseyin, İstanköylü Ahmed, Meisli Vasil gibi mekânsal aidiyeti net biçimde belirtilen kişiler Rodos limanını yalnızca yerel bir iskele olarak değil, Rumeli'den Suriye'ye, Karadeniz'den Akdeniz'e uzanan bir ağ üzerinde birleşme noktası olarak konumlandırır (BOA, C.ML., 442/17814, 29 Safer 1256/2 Mayıs 1840)

Rodos'un uluslararası tedarik zincirleriyle bağlantısı, Osmanlı ekonomisinin Avrupa kapitalist ağlarına entegrasyonunu vurgulamaktadır. Ancak 19. yüzyılın ortasında henüz bu eklemleme güçlü bir şekilde hissedilmemektedir. Gümrük defterinde İngiltereli Wendyck bezirganın sülük ticareti yaptığına dair dikkate değer bir kayıt bulunmaktadır. Sülük ticareti, 19. yüzyılda Avrupa tıp uygulamalarının kan alma tedavisine yönelik muazzam talebi nedeniyle son derece kazançlı bir pazardı. Osmanlı İmparatorluğu bu dönemde Avrupa'nın en büyük sülük tedarikçilerinden biriydi ve Wendyck'in Rodos'taki varlığı, adanın bu medikal tedarik zincirindeki rolünü göstermektedir. Benzer şekilde, Rusyalı Giovanni adlı bir tüccarın beyaz havyar ticareti yapması, Karadeniz havzasının lüks gıda ürünlerinin Ege-Akdeniz rotaları üzerinden dağıtıldığını ve farklı coğrafyalardan gelen ticari ağların Rodos'ta kesiştiğini ortaya koymaktadır (BOA, C.ML., 442/17814, 29 Safer 1256/2 Mayıs 1840).

Gümrük kapısından geçen malların detaylı bir şekilde listelenmesi, yerel ekonominin kapsamlı bir haritasını çıkarmamıza olanak tanır. Stratejik olarak hayati bir konumda olmasına rağmen Rodos adası tamamen kendi kendine yeten bir iktisadi birim değildi. Şehir nüfusunu, neferatı ve gemi inşa sanayisini ayakta tutmak için yoğun bir şekilde deniz yoluyla yapılan ithalata bağımlıydı. Tarihsel veriler, Rodos halkının etlik koyun ve hububat ihtiyaçlarını karşılamak için geleneksel olarak Teke ve Hamid sancaklarına dayandığını hatta 16. yüzyılda bu tedarik yollarının kesilmesi üzerine merkezi hükümete şikâyetle bulduklarını göstermektedir

(BOA, A.DVNS.MHM.d., Defter Nr. 5, Hüküm Nr. 514, 973/1565; BOA, A.DVNS.MHM.d., Defter Nr. 7, Hüküm Nr. 1130, 975/1567). 1840 kayıtlarında görülen emtialar; zirai temel gıdalar, ham inşaat malzemeleri, mamul tekstil ürünleri ve köle ticareti olmak üzere dört ana kate-goride incelenebilir.

Zirai ithalatta göze çarpan en önemli özellik, kokoroz/mısırın ezici üstünlüğüdür. Camusoğlu Mehmed'in 74 kile, Ali Reis'in 160 kile, Koca Yusufğlu Hasan'ın 120 kile ve Kara Manole Reis'in 79 kile gibi devasa miktarlarda taşıdığı mısır, adanın yoksul kesimleri ve denizci işgücü için temel kalori kaynağı işlevi görüyordu. Yeni Dünya kökenli bir mahsul olan mısırın Ege-Doğu Akdeniz diyetine bu denli dahil olması, Anadolu hinterlandında yaşanan büyük bir tarımsal dönüşüme işaret etmektedir. Geleneksel buğdaya kıyasla yüksek verimli, iklim şartlarına dayanıklı ve Ege gemilerinin rutubetli ambarlarında taşınması daha kolay olan mısır, 19. yüzyılda Ege havzasının vazgeçilmez bir metası haline gelmişti.

Tarım Ürünleri Sevkiyatı (1840 Örnekleme)	Tüccar / Kaptan	Miktar	Alınan Vergi
Mısır (Kokoroz)	Ali Reis	160 kile	(Deri ile birlikte 95 guruş)
Mısır (Kokoroz)	Çamlıcalı Mihal Kapudan	349 kile	174 guruş
Soğan	İngiliz tercümanı Korilyo	2000 kıyye	24 guruş
Soğan	Terzi Moğle Zimmi	1500 kıyye	10 guruş
Zeytinyağı (Revgan-ı zeyt)	Muğla Ömer Ağa	950 kıyye	210 guruş

Balıkçılık endüstrisinin temel koruyucusu olan tuz, Ahmed Reis tarafından 156 kile ve Marmarisli Hüseyin Reis aracılığıyla 120 kile olmak üzere ithal edilmişti. Rodos'a düzenli tuz akışı, denizcilik ekonomisi için elzemdi. Tatlandırıcılar ve yağlar da kritik emtialardı. Bal ve pekmezin yanı sıra, tahin ve tahin helvası gibi gıdalar sıklıkla işlem görüyordu. Revgan-ı sade revgan-ı zeyt büyük hacimlerde taşınmaktaydı. Muğlalı Ömer Ağa'nın tek kalemde 950 kıyye zeytinyağı ithal etmesi, Muğla ve Marmaris gibi Anadolu kıyı şeridinin, adanın iaşesinin esas bileşenleri olduğunu göstermektedir. Ayrıca, incir ticareti de günlük olarak gerçekleştirilmek-teydi (BOA, C.ML., 442/17814, 29 Safer 1256/2 Mayıs 1840).

Rodos, ada coğrafyasının getirdiği kısıtlamalar nedeniyle, altyapısını korumak ve deniz-cilik endüstrilerini desteklemek için sürekli bir hammadde akışına ihtiyaç duyuyordu. 1840 gümrük kayıtları, adayı Teke, Hamid ve Marmaris gibi Anadolu anakarasının ormanlarına bağ-layan yoğun bir kereste ticaretinin varlığını kanıtlamaktadır. Kereste, kullanım amacına göre kategorize edilmiştir. Tüccarlar standart çam tahtası, mertek denilen kiriş tahtaları ve dilme olarak adlandırılan özel kesim tahtalar ithal etmişlerdir. Dervişoğlu Mustafa'nın tek bir işlemde 1050 adet çam tahtası getirmesi, Sicalı Mustafa Reis'in 1000 adet tahta taşınması ve Devranoğlu

Emin Ağa'nın tahta ve mertekten oluşan karma sevkiyatları, limana giren kereste hacminin büyüklüğünü göstermektedir. Adada hem sivil inşaat sektörünün canlı olduğunu hem de adanın ve Rodos ve hinterlandının ekonomik bakımdan can damarı olan gemi inşa ve bakım endüstrisinin son derece aktif olduğu ortaya çıkmaktadır.

Tüccar / Kapitän	Kereste ve Yapı Malzemeleri	Emtia ve Miktar	Alınan Vergi
Dervişoğlu Mustafa	Çam tahtası	1050 adet	40 guruş
Sicalı Mustafa Reis	Tahta	1000 adet	4 guruş
Türk Yusuf	Tahta, mertek, dilme	Toplam 380 adet	(Mısırla birlikte 18 guruş)
Yakdumi Zimmi	Katran (Zift)	90 kıyye	3 guruş

Keresteye ek olarak, gemi bakımı için hayati önem taşıyan ham demir ve zift/katran düzenli olarak vergilendirilmiştir. Sığır derisi, manda derisi, keçi derisi ve boyalı sahtiyan/kırmızı sahtiyan gibi ham ve işlenmiş derilerin hareketi, yerel ayakkabıcıları, saraçları ve ciltçileri destekliyordu. Kasap esnafı için düzenli canlı kara sığır sevkiyatları, adanın Anadolu'nun üretimine olan bağımlılığını daha da pekiştiriyordu.

Mamul malların ticareti, Rodos'ta canlı tüketici pazarının varlığını gözler önüne sermektedir. Gümrük kapılarından çeşitli kalitelere ve menşelerde tekstil ürünleri geçmiştir. Çavdaroğlu Mustafa Ağa tarafından getirilen Halep işi ipek ve pamuk karışımı lüks bir kumaş olan kutni-i Haleb, şehir elitleri arasındaki talebe işaret etmektedir. Bunun yanı sıra, şeytan bezi, helali bezi", bürümcük bezi ve yelken bezi gibi gündelik ve dayanıklı kumaşlar, denizcilerin ve geniş halk kitlelerinin ihtiyaçlarını karşılamak üzere ticarete konu olmuştur. Pabuç, çizme ve terlik gibi hazır giyim eşyalarının sıklıkla ithal edilmesi, Rodos'un kendi yerel zanaatkarlarına sahip olmasına rağmen, Anadolu veya Balkanlar'daki büyük üretim merkezlerinin seri üretim kapasitesine de bel bağladığını göstermektedir.

Rodos üzerinden ticareti yapılan en yüksek finansal değere sahip mamul mallardan biri sabundu. Gümrük kayıtları, büyük miktarda ve yüksek değerli sevkiyatları ortaya koymaktadır. Bunun çarpıcı bir örneği, Giritli Bilal Kapudan'ın getirdiği ve 200 guruş gibi yüksek bir vergi tahsil edilen 22 kantarlık (1,241 kilogram) sabun sevkiyatıdır (BOA, C.M.L., 442/17814, 29 Safer 1256/2 Mayıs 1840). Girit, Osmanlı Doğu Akdeniz'inde zeytinyağı bazlı sabun üretiminin bir numaralı merkeziydi. Girit sabununun Rodos üzerinden akışı, adanın tüketici olmanın yanı sıra mamul malların Anadolu anakarasına ve Levant'a aktarımını kolaylaştıran bir antrepo olarak rolünü vurgulamaktadır.

1840 Rodos gümrük defterinin nihai kategorisi ise ev kölesi ticaretidir. Kişi başı 20 ila 25 kuruş olarak belirlenen gümrük vergisi son derece yüksekti. Bu meblağ, büyük miktarlardaki zeytinyağından veya devasa kereste sevkiyatlarından alınan vergiye eşdeğerdi ve insan ticaretinin yüksek sermaye değerini yansıtıyordu. Cariye terminolojisi, kadın ev hizmetçilerini

ifade etmektedir, bu da bölgedeki pazar talebinin zirai kölelikten ziyade ev içi emek ve cariye-liğe yönelik olduğunu gösterir. Dahası, köle ticaretiyle ilgili olarak 'aktarma' ifadesinin açıkça zikredilmesi, Rodos'un Doğu Akdeniz, Mısır veya Kuzey Afrika kıyılarındaki köle pazarlarını Anadolu ve Ege'nin kent merkezlerine bağlayan bir deniz ara istasyonu olarak da işlev gördüğünü kanıtlamaktadır (BOA, C.ML., 442/17814, 29 Safer 1256/2 Mayıs 1840).

Tüccar	Köle Sayısı	Vergi Tutarı (Kuruş)
Ahmed Ağa	1 Arap cariyesi	20 guruş
Mustafa Ağa	2 Arap cariyesi (2 res)	40 guruş
Hacı Said Ağa	3 Arap cariyesi (Aktarma)	45 guruş
Abdülbaki	2 Siyah cariye	50 guruş

21 gün boyunca Muharrem ayında biriken gümrük geliri 931 kuruş 35 para, ardından gelen Safer ayında 30 gün boyunca biriken tahsilât 1.483 kuruş 5 paraya ulaşmıştır. Bu rakamlar, yıllık projeksiyona çevrildiğinde 1841'de ihaleye konu olan 84.500 kuruşluk maktu bedelle yaklaşık tutarlı bir hacim üretmektedir.

Defterdeki emtia çeşitliliği Rodos'un ticaretinin hinterlandını ve uzandığı coğrafyayı yansıtır: tuz, pirinç, incir, kokoroz (mısır), çam tahtası, mertek, dilme, sabun, sahtiyan, manda derisi, keçi derisi, kara sığır, leblebi, susam, bakla, asel (bal), revgan-ı sâde, revgan-ı zeyt, ipek hurdası, ipek alacası, ipek kazaziye, pamuk çekirdeği, ham pamuk (kütçük), "kahve-i frengi", helva, hurma, anason, urgan, astar, fes, papuç, terlik, sülük, ham demir, demir hurdası, balmumu (şem-i asel), tahin, yelken bezi, kutni-i Haleb (Halep kumaşı), pürüncek bezi (yukarıda bürüm-cük olarak verilmişti), helali bezi, dimi (pamuklu dokuma), şeytan bezi gibi pek çok kalem Rodos, Anadolu kıyılarıyla - Muğla, Marmaris, Alanya, Antalya hinterlandıyla - temel gıda, tuz, incir, kokoroz, susam, zeytinyağı, keçi/manda derisi, alışverişi içerisinde olduğunu; Doğu Akdeniz'in Suriye-Mısır hattı ile dolaylı bir ilişkiyi; "kahve-i frengi" tabiri sömürge ticaretine, Rus tüccarın "beyaz havyar" varili Karadeniz hattının uzantısına, "İngiltereli Wendyck bezirganın sülüğü" ve "İngiliz tercümanı Korilyonun soğan"ı kapitülasyonlar çerçevesindeki Avrupa tüccarlarının liman içi varlığına işaret ederek küresel ticaret zincirleriyle teması gösterir (BOA, C.ML., 442/17814, 29 Safer 1256/2 Mayıs 1840). Kapudan Penbe Bezirgan'ın 4 adet kahve (büyük ihtimalle çuvalı), 170 okka revgan-ı zeyt, 4 kantar ham demir ve 50 okka şem-i asel ile tek aktarmada 142 kuruş ödediği görülmektedir; bu, tek tüccarın eşzamanlı olarak çoklu mal grubunu hareket ettirme kapasitesinin somut bir ölçüsüdür (BOA, C.ML., 442/17814, 29 Safer 1256/2 Mayıs 1840).

1840 tarihli gümrük defterinin yapısal muhasebesi, gümrük binasının bürokratik işleşi ve Rodos ekonomisindeki rolü hakkında veriler sunmaktadır. Çok sayıda emtianın vergilendirilmesinden elde edilen gelirlerin tamamı merkezi hazineye gönderilmiyordu, önemli bir kısmı, bürokratik genel giderleri karşılamak ve dini seçkinlerin, duagûyan gibi çeşitli isimlerle patronaj ağını finanse etmek üzere doğrudan kaynağında tenzile uğruyordu.

Gümrük binası, maaşları/mahiyat doğrudan toplanan gelirlerden ödenen profesyonel bir bürokrasi tarafından yönetiliyordu. İdari hiyerarşi gümrük emini/nazırı, gümrük kâtibi ve kolcu/hademe etrafında şekillenmişti.

1840 kayıtlarında yer alan kritik bir not, Rodos gümrüğünün işleyişini açıkça imparatorluk çapındaki Tanzimat reformlarına bağlamaktadır. Daha önce gümrük müdürü olarak görev yapanların maaşlarının ayda 750 kuruş olduğunu belirtildikten sonra, “ber-muceb-i tanzimat-ı Hayriye meclisçe beş yüz guruşa tenzil kılınmış” ifadesiyle, bu maaşın aşağı çekildiği vurgulanmaktadır (BOA, C.ML., 442/17814, 29 Safer 1256/2 Mayıs 1840). Osmanlı Devleti'nin mali kontrolü merkezileştirme, bürokratik ücretleri standartlaştırma ve taşra idari maliyetlerini dizginleme çabalarının bir yansıması olarak bu kayıt değerlendirilebilir. Katip Ahmed Efendi için 50 kuruş ve iki kolcu/hademe Mehmed ve Hamdi için 110 kuruş ile toplam aylık bürokratik maaş gideri 660 kuruş ile sınırlandırılmıştır.

Gümrük idaresi, bürokratik kadrosunun ötesinde, yerel dini ve entelektüel kurumlar için birincil bir finansal kaynak olarak da işlev görüyordu. Bâbiâli, gümrük gelirlerini önde gelen yerel şahsiyetlere vezaif adı altında maaş ödemek için kullanarak, taşra elitlerini etkin bir şekilde imparatorluk hazinesine bağlıyordu. 1840 defteri, bu ödeneklere yönlendirilen aylık 81 kuruş ve 15 paralık bir ödemeyi, “ba-berat-ı alişan gümrük-i mezbur malından verilen vezaif” başlığı altında detaylandırmaktadır. Alıcılar, Rodos toplumunun manevi liderlerini temsil ediyordu:

- Camii-i Sercivan imamı ve vaizi Şeyh Mustafa Efendi'ye 10 kuruş verilmiştir.
- Müderriszade Halil Efendi, eğitim alanındaki yüksek statüsünü yansıtan 30 kuruşluk önemli bir meblağ almıştır.
- Yerel fetva makamı olan Müfti Efendi'ye 12,5 kuruş tahsis edilmiştir.
- Hacı Mercimek Efendi (13 kuruş), Müderris Şeyh Hacı Süleyman Efendi (4 kuruş 10 para), Eğriboydanoğlu Mehmed Efendi (4 kuruş 5 para) ve Topçu Musanın oğlu Ali (7,5 kuruş) gibi diğer isimler de bu tahsisattan faydalanmıştır.

Bu vezaif sistemi, devlet finansmanı ile dini meşruiyetin doğası gereği ne kadar iç içe geçmiş olduğunu göstermektedir. Osmanlı Devleti, müftüleri, imamları ve medrese müderrislerini doğrudan deniz ticareti gelirlerinden finanse ederek, İstanbul'dan karmaşık nakit transferleri yapmaya gerek kalmadan adanın sosyal altyapısını korumuş ve taşra entelijansiyasının (buraya daha uygun bir kavram bulunabilir mi? Anakronik oluyor) sadakatini güvence altına almıştır.

1840/1256 yılının Muharrem ve Safer aylarının mali özetleri, Rodos gümrük gelirin nasıl konsolide edildiğini net bir surette ortaya koymaktadır.

Muhasebe İcmali	Muharrem 1256 (21 Günlük Kayıt)	Safer 1256 (30 Günlük Kayıt)
Brüt Gelir (Yekûn)	1673 Guruş, 10 Para	2224 Guruş, 20 Para
Bürokratik Maaşlar (Mahiyat)	660 Guruş	660 Guruş

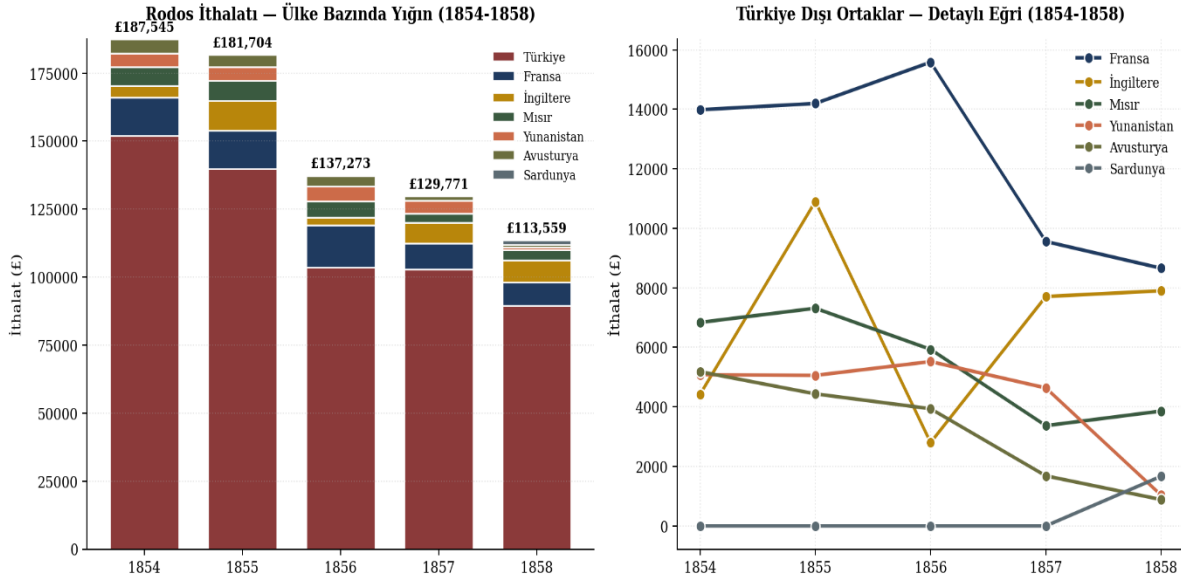
Dini ve Sosyal Tahsisat (Vezaif)	81 Guruş, 15 Para	81 Guruş, 15 Para
Toplam Kesinti (Mesarifat)	741 Guruş, 15 Para	741 Guruş, 15 Para
Net Hasılat (Ceman/Teslimat)	931 Guruş, 35 Para	1483 Guruş, 5 Para

Muharrem ayındaki 21 günlük dönemde deniz tüccarlarından tahsil edilen brüt gelir 1.673 kuruş ve 10 para olmuştur. Bu brüt toplamdan 741 kuruş 15 paralık sabit kesintiler düşüldüğünde, geriye 931 kuruş ve 35 paralık net havale edilebilir bakiye kalmıştır. Safer ayındaki 30 günlük dönemde ise ticaret hacmi artmış, brüt gelir 2.224 kuruş ve 20 paraya ulaşmıştır. Aynı sabit aylık kesintinin uygulanmasıyla, 1.483 kuruş ve 5 paralık net bir bakiye elde edilmiştir (BOA, C.ML., 442/17814, 29 Safer 1256/2 Mayıs 1840). Osmanlı mali sisteminin 18. yüzyılın şeffaflıktan uzak malikâne düzenlemelerinden 19. yüzyılın resmileştirilmiş merkezi muhasebe uygulamalarına geçiş çabaları bu tabloda da vurgulanmaktadır. Rodos gibi taşra limanlarından öngörülebilir ve net bir pozitif gelir yaratma yeteneği, Osmanlı Devleti'nin idari aygıtını modernleştirme projesinin finansmanı için temel bir zorunluluktur.

Emaneten gümrük sistemi kısa sürede yeniden yenilenerek Rodos Gümrüğü, iltizam-takuen ihale sistemine geçmiştir. 1841 (1261) yılında Rodos gümrüğü, 84.500 kuruş bedel ve sarraf taahhüdü ile Hafız Ahmed Ziya Efendi'ye ihale edilmiştir (BOA, İ.DH., 117/5947, 25 Safer 1261/5 Mart 1841). 1849 (1265) yılında ise Taşöz, Kavala ve Marmaris gümrükleri ile birlikte Rodos gümrüğünün idaresi, İzmir gümrükleri varidatında noksanlık yaşanmaması gerekçesiyle Abdülkadir Paşa'ya verilmiştir (BOA, İ.DH., 190/10639, 4 Rebiülahir 1265/27 Şubat 1849; A.AMD., 22/82, 29 Zilhicce 1266/5 Kasım 1850; ML.VRD.d., Defter Nr. 1457, Zilhicce 1265/18 Ekim 1849).

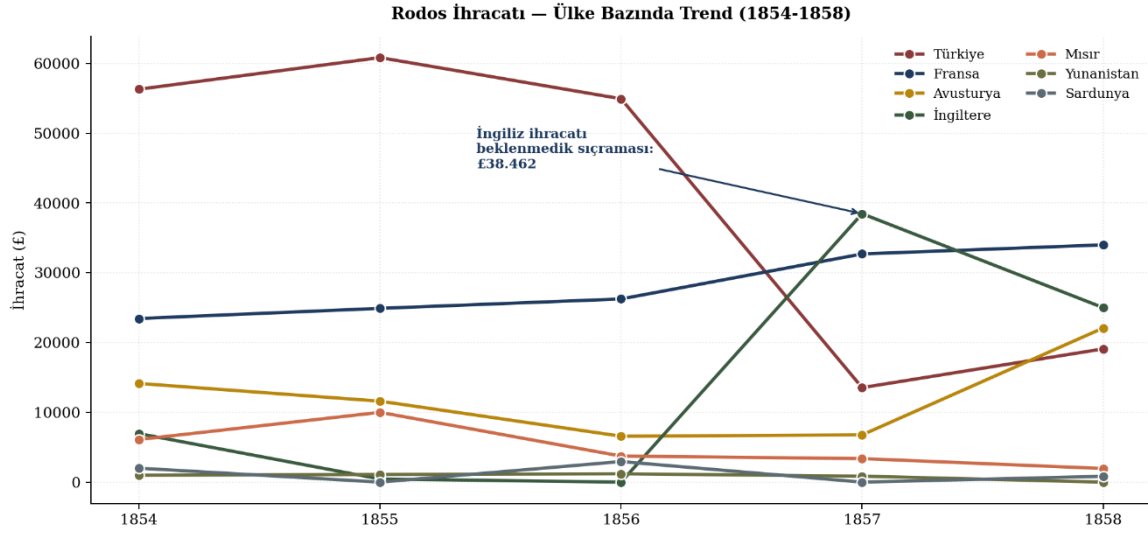
Gümrük varidatı ile yerel memur maaşları arasındaki bütçe dengesi de tutulmaktaydı. Örneğin 1840 yılında 21 günlük gümrük geliri yekûnu 931 kuruş 35 para iken, gümrük emini Mustafa Es'ad'ın defterine göre gümrük memuru (500 kuruş), kâtip (50 kuruş) ve kolcuların (110 kuruş) aylıkları doğrudan bu varidattan ödenmekteydi (BOA, C.ML., 442/17814, 29 Safer 1256/2 Mayıs 1840). Konsolosların Rodos'u bir "serbest liman" yapma yönündeki yoğun lobi faaliyetleri de Osmanlı idaresinin gümrük gelirlerini kaybetme korkusu nedeniyle sürekli reddedilmiştir (Campbell, 1859, s. 22).

Osmanlı gümrük verilerinin Campbell'in dış ticaret verileriyle mukayesesi ise adanın dönüşümünü gözler önüne sermeye imkân tanımaktadır. Campbell'in raporu, 1854-1858 dönemine ait ithalat ve ihracat verilerini yedi ana ticari ortak ülke bazında sistematik olarak sunar (Campbell, 1859, s. 529-530). Bu beş yıllık serinin en çarpıcı özelliği, Rodos'un ticaret için Anadolu'ya bağımlı kaldığını, ancak bu payın zamanla daraldığını göstermesidir.



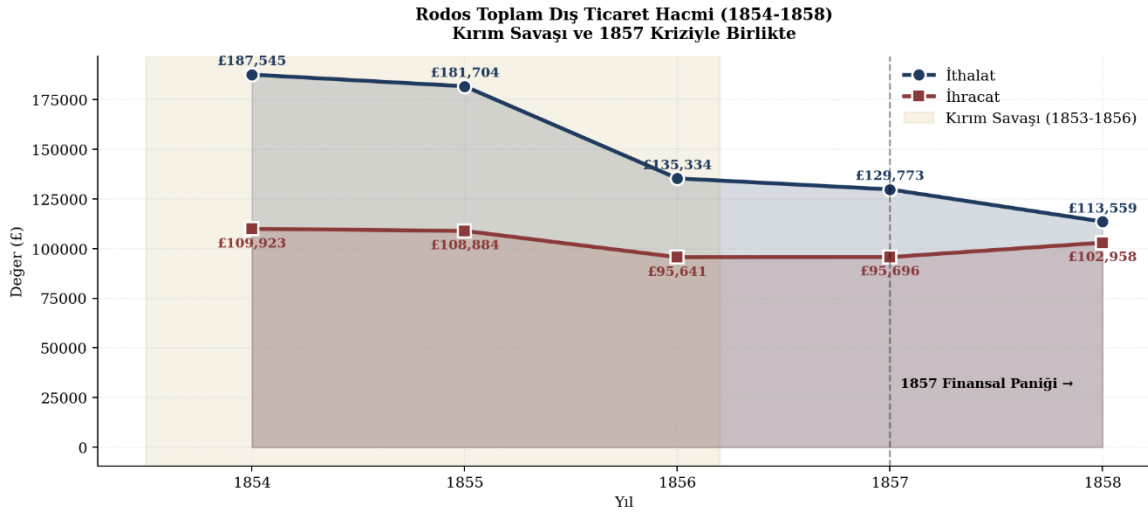
Şekil 12. Rodos ithalatı - ülke bazında yığın grafiği (sol) ve Türkiye (Osmanlı olarak tercüme edilebilir) dışı ortakların detaylı eğrileri (sağ). Türkiye 1854'te £152.045 olan ithalat hacmini 1858'de £89.558'e düşürürken Fransa istikrarlı bir ikinci sırada kalmaktadır. *Kaynak: Campbell, 1859, s. 529.*

Toplam ithalat, 1854'teki £187.545 zirvesinden 1858'deki £113.559'a yaklaşık %40 oranında düşmüştür (Campbell, 1859, s. 529). Bu düşüşün doğrudan ifadesi şu cümlede yer alır: "Avrupa'da ticari işlerin durgunluğu nedeniyle ticaret bu yıl son birkaç yıldaki kadar canlı geçmemiştir" (Campbell, 1859, s. 531). Bu "Avrupa durgunluğu", elbette 1857 Finansal Krizine (Calomiris & Schweikart, 1991) işaret etmektedir; raporun farklı yerlerinde "İngiltere'deki ticari kriz nedeniyle ani bir düşüş oldu, hatta o kadar ki son zamanlarda herhangi bir ticari işlem ne-redeyse gerçekleşmedi" denmiştir (Campbell, 1859, s. 517).



Şekil 13. Rodos ihracatı - ülke bazında trend (1854-1858). 1857’de İngiltere’ye ihracatın £38.462’ye fırlaması, dönemin en çarpıcı anomalisidir; Fransa istikrarlı şekilde yükselirken Türkiye 1856’dan sonra önemli ölçüde gerilemiştir. Kaynak: Campbell, 1859, s. 530.

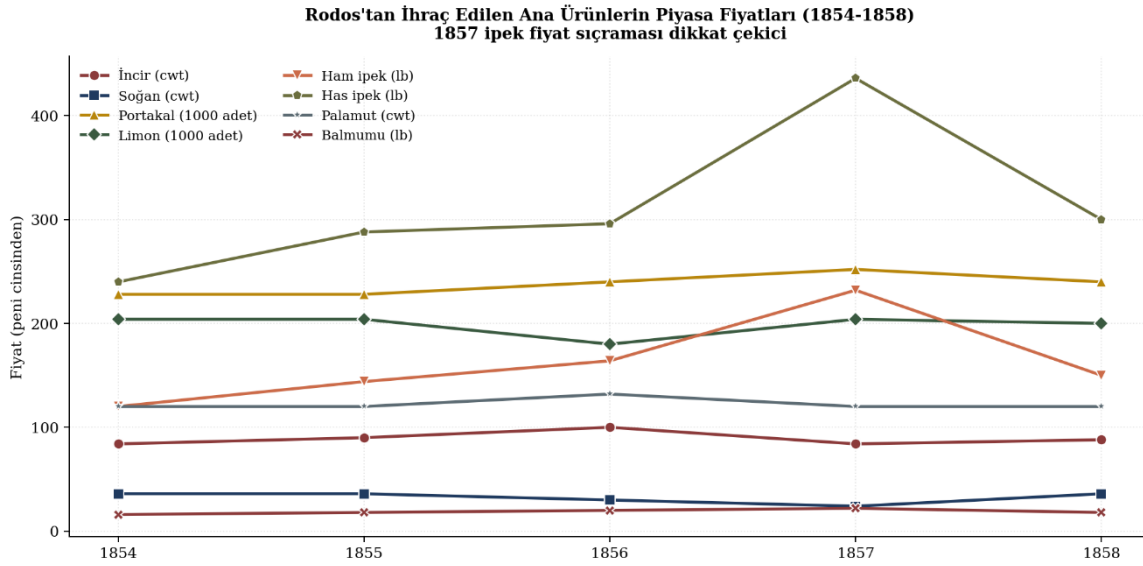
İhracatın iki temel özelliği vurgulanmalıdır. Birincisi, 1857’de İngiltere’ye yapılan ihracatın £38.462’ye sıçramasıdır. Bu, raporun aynı yıl Britanya’da yaşanan finansal krize rağmen - belki de Britanya’nın kendi krizini ihracat artırarak telafi etme refleksinden ötürü - gerçekleşmiş paradoksal bir hareketlenmedir. İkincisi, Fransa’ya ihracatın istikrarlı bir biçimde yükselmesidir. 1854’te £23.440 iken 1858’de £34.000’e ulaşmış, beş yıl boyunca neredeyse kesintisiz büyümüştür (Campbell, 1859, s. 530). Bu trend, Fransız Messageries Impériales vapurlarının Rodos limanına düzenli seferlerinin somut iktisadi karşılığıdır.



Şekil 14. Rodos toplam dış ticaret hacmi (1854-1858). Kırım Savaşı yılları (1853-1856) ile 1857 Finansal Paniği arka planda işaretleştirilmiştir. İthalatın hızlı düşüşü ve ihracatın görece istikrarlı kalması, ticarettaki açığın kapanmaya başladığını gösterir.

Bu makro tablo göstermektedir ki 1854-1855 yıllarındaki yüksek ithalat hacmi, Kırım Savaşı sırasında Doğu Akdeniz'in askerî tedarik için zorunlu yeniden organizasyonu ile bağlantılıdır. Savaşın bitişinden sonra ithalat düzeyleri normalleşmeye başlamış, ancak 1857 Paniği yeni bir aşağı yönlü baskı yaratmıştır. İhracatın görece istikrarı ise Rodos'un incir, portakal, sünger gibi kapitalist ihracat ürünlerinin talep yapısının ticari döngülerden daha az etkilenmesinden kaynaklanır.

İzmir üzerinden gelen aracı ticaretin maliyeti de Rodos ticaretinin dikkat çekici yönüdür. Sömürge ürünleri "eskiden olduğu gibi İzmir yoluyla değil, şu anda direkt olarak buradan, Fransa'dan gelmektedir, böylece o yerdekiyle aynı fiyatlara satılmaktadırlar" (Campbell, 1859, s. 531). Buna karşılık İngiliz imalatları hâlâ İzmir'den transit gelmektedir. "Eğer İngiliz imalatlar, şu anda olduğu gibi, tüccarlarımızın onları satın almak zorunda oldukları son yer olan İzmir yolu yerine, Büyük Britanya'dan doğrudan Rodos'a getirilseydi, sömürgelerde olduğu gibi aynı muazzam masraflardan tasarruf edilmiş olurdu" (Campbell, 1859, s. 531). Bu cümle, Campbell'in raporunun doğrudan Britanya-Rodos ticari hattı kurulmasına yönelik zımnî bir politika önerisidir. İhraç ürünlerinin piyasa fiyatlarındaki dalgalanmalar, dönemsel ticari faaliyetinin seyrini takip için kritik bir öneme sahiptir.

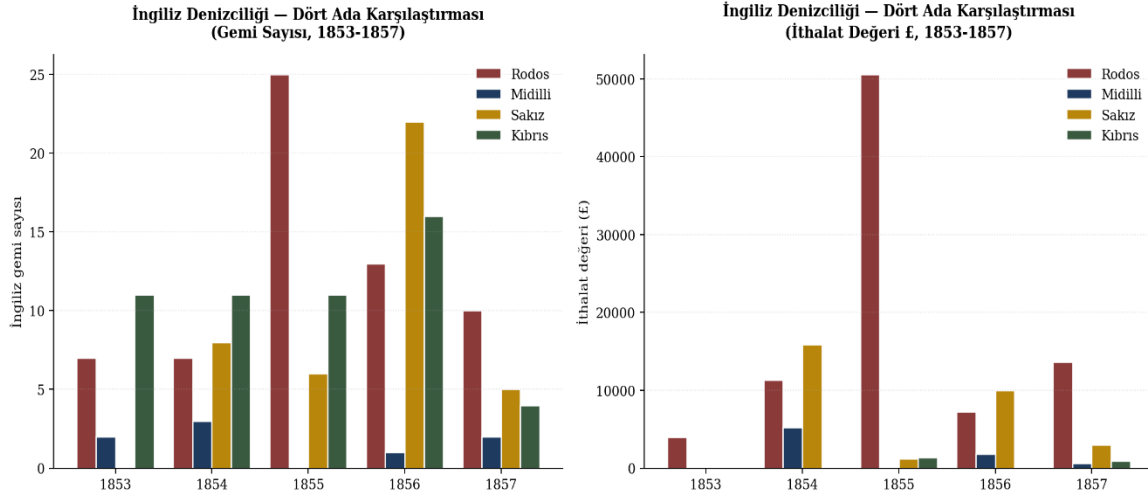


Şekil 15. Rodos'tan ihraç edilen ana ürünlerin piyasa fiyatları (1854-1858). 1857'de ham ipek fiyatının lb. başına 232 penny (yaklaşık iki katı), has ipek fiyatının 436 penny'ye fırlaması, döneme damga vuran tek bir yıllık şoktur. *Kaynak: Campbell, 1859, s. 530.*

1850 tarihi dolaylarında Osmanlı ipek piyasasında 1 libre/453 gram ham ipek, nominal olarak yaklaşık 49,5 guruşa, yaklaşık 108 penny / 9 şilin değerindedir. Kırım Savaşı öncesindeki bu fiyatlar, 1850'lerin ikinci yarısında, özellikle 1856-1857 ipek böceği hastalığı (pébrine) krizi ve küresel enflasyon dalgasıyla libre başına iki ila üç katına kadar fırlayacaktır (Macgregor, 1850; Çizakça, 1980; Quataert, 1993; Issawi, 1980). 1857 yılında yaşanan bu tek yıllık şiddetli fiyat patlaması, ipek piyasasının sivil aktörleri ve üreticileri üzerinde doğrudan bir nominal şok yaratırken, ipek sanayinin emek piyasasındaki izdüşümü çok daha derin bir yapısal sömürüyü

beraberinde getirmiştir. Nitekim 1851 yılında Osmanlı hükümetinin de kendi ipek çekim (filatür) fabrikasını açarak katıldığı bu üretim düzeninde (Çizakça, 1980, s. 151), fabrikalar kendi aralarında tek tip ücret belirlemiş ve iş gücü mobilitesini sınırlandıran işçi pasaportu gibi oligopsonik (ne demek?) mekanizmalar geliştirmiştir (Çizakça, 1980, s. 151). Bu durum, ham madde fiyatlarındaki muazzam artışlara ve Batı'nın yoğun talebine rağmen, işçi yevmiyelerinin reel olarak çökmesine neden olmuştur (Çizakça, 1980, s. 151). 1850'lerdeki ipek emtiası fiyat şokları ve ardından gelen endüstriyel süreçler, yerel sivil hanelerin (reâyâ) alım gücünü eritirken, Bursa ve mülhakatındaki ipekçilik sektörünü mamul kumaş üretiminden neredeyse tamamen koparmış (Çizakça, 1980, s. 152); öyle ki yerel dokumacılar üretilen ham ipeğin ancak %6'sını tüketebilir hale gelmiştir (Çizakça, 1980, s. 152). Bu analitik dönüşüm, Osmanlı taşrasının Avrupa dokuma merkezleriyle bütünüyle entegre olduğunu ve yerel sanayinin ham madde bağımlılığı sarmalına girdiğini açıkça ortaya koymaktadır (Çizakça, 1980, s. 152). Bursa örneğinde detaylandırılan sürecin Rodos'daki üretim organizasyonunda da paralel geliştiği izlenmektedir.

Campbell'in raporu, Rodos, Midilli, Sakız ve Kıbrıs'ta İngiliz denizciliği ve ticaretinin beş yıllık karşılaştırmalı tablosunu sunar (Campbell, 1859, s. 517-518). Bu karşılaştırma, İngiliz mevcudiyetinin bölgesel olarak ne denli eşitsiz dağıldığını göstermesi bakımından dikkat çekicidir.



Şekil 16. İngiliz denizciliği - Rodos, Midilli, Sakız ve Kıbrıs'ın gemi sayısı (sol) ve ithalat değeri (sağ) bazında karşılaştırması (1853-1857). Sakız 1855'te İngiltere'den £50.570 ithalat ile diğer adalardan ayrı bir noktaya yükselmiştir; Kıbrıs ise daha düşük ithalat ama görece istikrarlı bir denizcilik faaliyetine sahiptir. Kaynak: Campbell, 1859, s. 517-518.

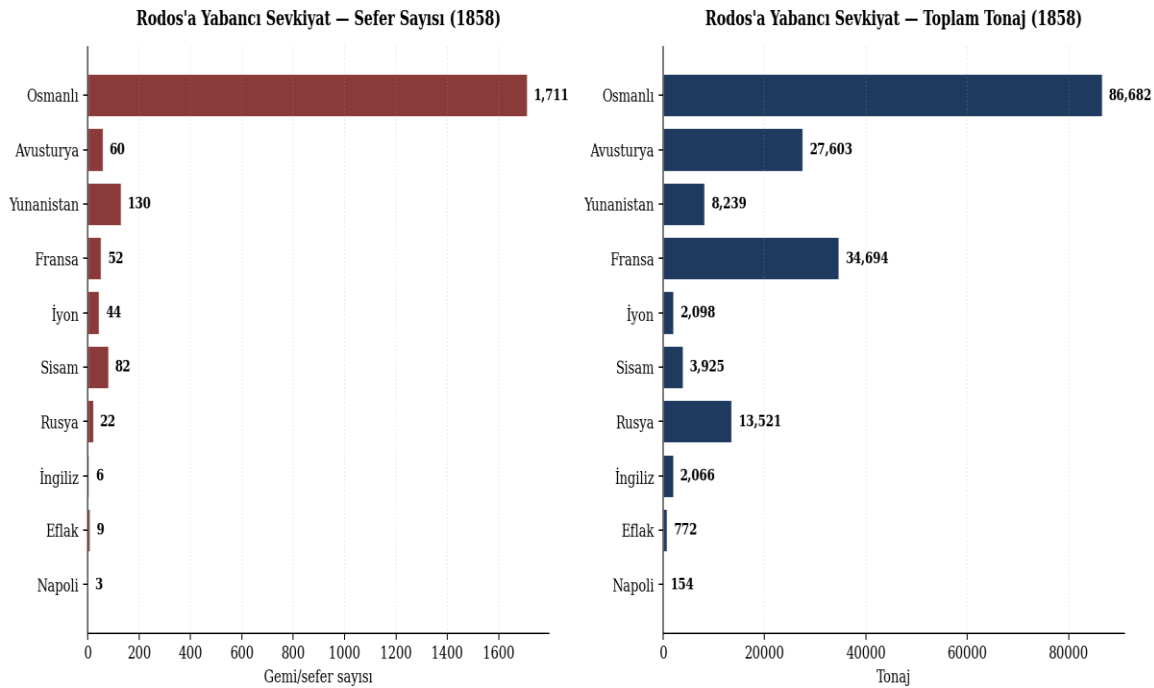
Rodos'ta İngiliz Denizcilik ve Ticareti (1853-1857)

Yıl	Gemi Sayısı	Tonaj	Mürettebat	İthalat (£)	İhracat (£)
1853	7	1.489	69	3.987	-
1854	7	1.829	79	11.370	7.030
1855	25	11.117	439	50.570	27.520
1856	13	4.742	506	7.260	10.400
1857	10	3.243	164	13.615	7.517

Kapitalizm Çağında Rodos'ta Osmanlı-İngiliz Ticareti

Yukarıdaki veriler incelendiğinde, 1855 yılının İngiliz denizciliği ve ticareti için olağanüstü bir zirve noktası olduğu açıkça görülmektedir. Bu sıçramanın arka planında yatan temel faktör, Osmanlı, İngiliz ve Fransız ittifakının Rusya'ya karşı yürüttüğü Kırım Savaşı'dır. Savaşın devasa lojistik ihtiyaçları, askerî tedarik zincirlerinin Ege üzerinden Karadeniz'e uzanması ve orduların işesi, Rodos limanındaki gemi trafiğini ve ticaret hacmini yapay bir biçimde şişirmiştir. 1855 yılında adaya yanan İngiliz gemisi sayısı 25'e, ithalat değeri 50.570 sterline ve ihracat değeri 27.520 sterline fırlamıştır. Ancak savaşın 1856 Paris Antlaşması ile sona ermesinin ardından savaş ekonomisi sönmüş, askerî filolar geri çekilmiş ve 1857 yılına gelindiğinde gemi sayısı 10'a, ithalat hacmi ise 13.615 sterline gerilemiştir.

Şekilde en dramatik veri ise Sakız'ın 1855 yılındaki £50.570'lik İngiltere'den ithalat hacmidir; bu rakam, Kıbrıs'ın aynı yıldaki £1.340 ithalatından kırk kat fazladır. Bu olağanüstü yükseliş, Kırım Savaşı sırasında Sakız'ın askerî tedarik merkezi olarak kullanılmasının bir yansıması olabilir. Rodos'un da 1855'te İngiltere'den £50.570'lik ithalatı kaydı, aynı kategoride değerlendirilmelidir. Rapor, İngiliz denizciliğinin 1858'deki son durumunu da bandıra bazında verir. Aşağıdaki şekil, on farklı bandıralı yabancı sevkiyatın Rodos'a yaptığı seferin gemisi ve tonajını sıralamaktadır.



Şekil 17. Rodos'a yabancı sevkiyat - 1858 yılında bayrak bazında gemi sayısı (sol) ve toplam tonaj (sağ). Osmanlı bayrağı 1.711 sefer ile baskın; Fransa 52 sefer ama 34.694 ton; Avusturya 60 sefer 27.603 ton; Rusya ilk kez 22 sefer 13.521 ton; İngiliz bayrağı yalnızca 6 sefer 2.066 ton. *Kaynak: Campbell, 1859, s. 533-536.*

Rodos'ta Dış (Yabancı) Nakliye ve Ticaret (1853-1857)

Yıl	Gemi Sayısı	Tonaj	Mürettebat	İthalat (£)	İhracat (£)
1853	2.280	112.733	15.916	139.390	32.337
1854	2.149	114.053	15.336	176.173	102.373

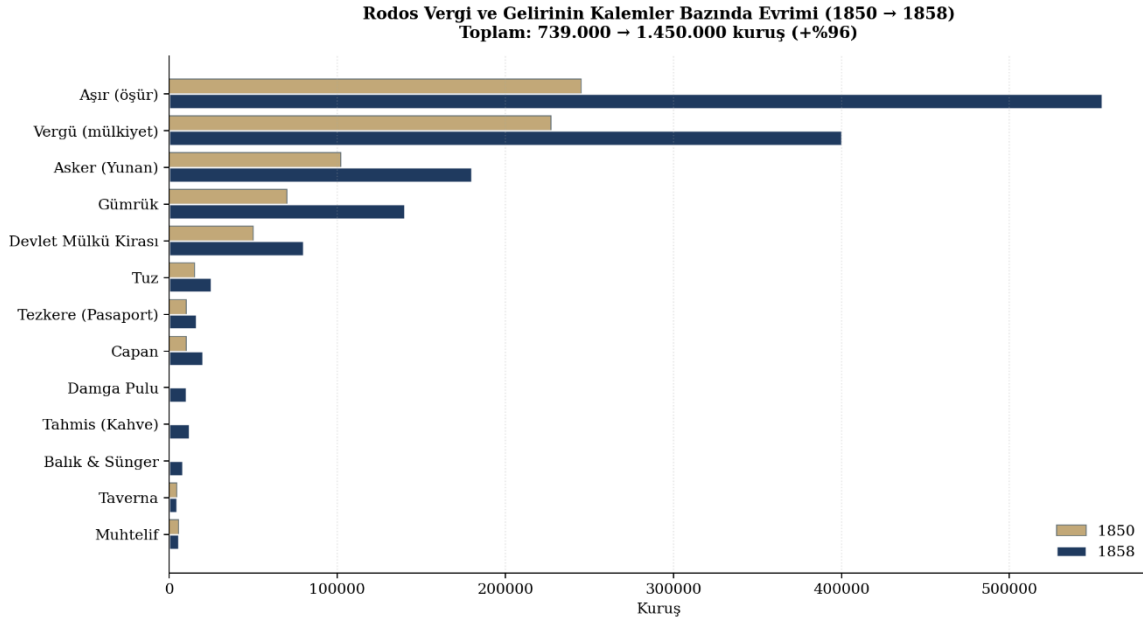
1855	2.778	123.385	17.026	181.134	81.864
1856	2.100	122.817	18.241	193.894	93.641
1857	1.756	166.936	19.370	129.773	95.693

Rodos limanına 1858'de en sık uğrayan bayrak Osmanlı'dır, 1.711 sefer ancak Osmanlı gemilerinin ortalama tonajı yalnızca 51 tondur. Fransız gemilerinin ortalama tonajı 667 ton, Avusturya'nınki 460 ton, Rus gemilerinin 615 ton civarındadır. Yani Osmanlı bayrağı liman trafiğinin sayısal çoğunluğunu oluştururken, taşımacılık kapasitesi büyük buharlı vapurlar tarafından dominate edilmektedir. Bu durum, ticari kapasitenin küçük yelkenli ile büyük vapur arasında nasıl bölünmüş olduğunun somut bir kanıtıdır.

İngiliz diplomatik stratejisi, Robert Campbell'ın raporlarında da açıkça görüldüğü üzere, Fransızların bölgedeki ticari hegemonyasını kırmak üzerine kuruluydu. Rodos konsolosluğunun 1850'de doğrudan Dışişleri Bakanlığı tarafından açılmasının temel ekonomik gerekçesi, İngiliz sanayi mallarının, pamuklu basma, patiska sair satışını artırmaktı. Nitekim 1857 yılındaki derin ekonomik krize rağmen, İngiltere'den ithal edilen pamuklu mamuller, bükümlü pamuk, gri eşya ve baskılı patiska (madapolam) ithalatında çarpıcı bir artış yaşanmıştır. Bir önceki yıl 3.855.000 kuruş değerinde olan bu ürünlerin ithalatı, kriz yılında 4.523.850 kuruşa ulaşarak 668.850 kuruşluk, yaklaşık 5.716 £ net bir büyüme kaydetmiştir. Bu paradoksal durum, serbest ticaret antlaşmalarının açtığı yoldan ilerleyen Manchester tekstil sanayisinin, kriz dönemlerinde bile yerel pazarları nasıl istila ettiğinin ve yerli üretimi boğarak tüketim alışkanlıklarını dönüştürdüğüünün istatistiksel kanıtıdır (Issawi, 1980, s.233-234). Bölgenin kapitalist dünya ile anlık iletişimini sağlayacak olan telgraf hattı projesi ise Osmanlı valisinin çelişkili emirleri nedeniyle iptal edilmiş ve Rodos, küresel bilgi akışının dışında kalarak ticari bir dezavantaj yaşamıştır.

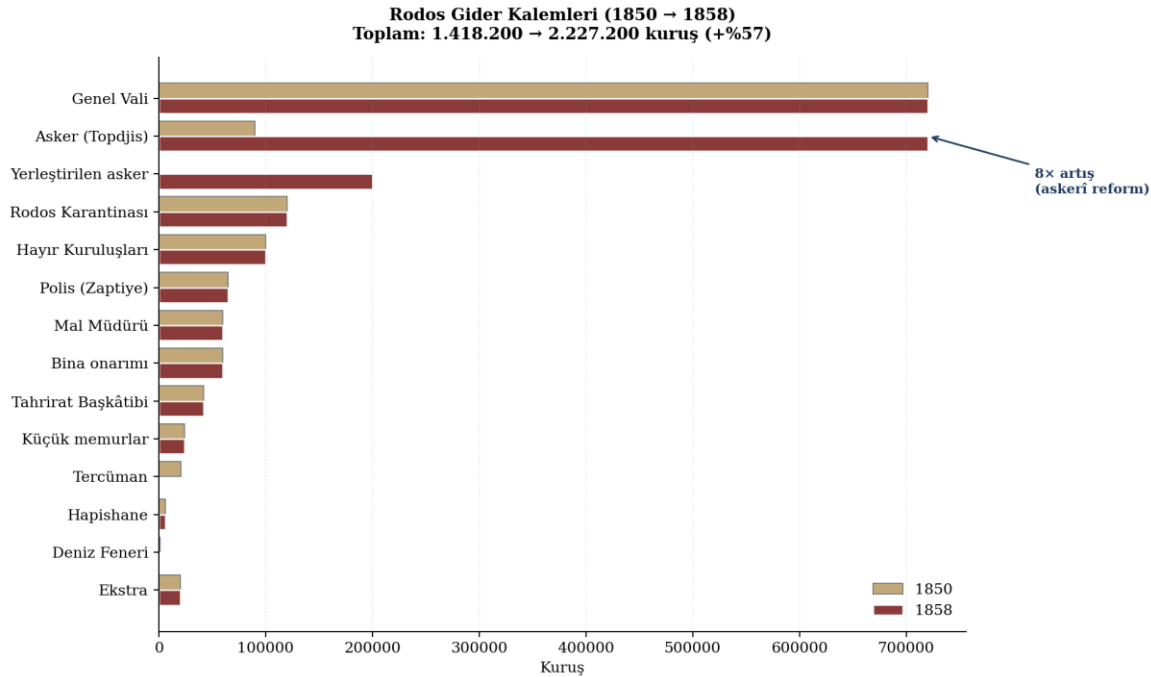
Ele alınan dönemdeki ticari yükseliş yahut düşüşler Rodos mülki idaresinin 1850 ile 1858 yıllarındaki vergi-gelir-gider yapısının doğrudan etkilemiştir (Campbell, 1859, s. 538-539). Bu sekiz yıllık aralıkta vergi gelirleri 739.000 kuruştan 1.450.000 kuruşa, yani %96 oranında yaklaşık iki katına çıkmıştır. Bu artışın yapısal kaynakları üç başlık altında özetlenebilir. Birincisi, tarımsal ürünlerin fiyatlarındaki artış ve aşârın satın alınması için çok sayıda aday olması nedeniyle güçlü müzayedelerin yapılmasıdır (Campbell, 1859, s. 538). Bu cümle, aşar müzayedesindeki yoğun iltizam rekabetinin malî sisteme entegre olmasının doğrudan ifadesidir. İkincisi, 1850'de Rodos'un Osmanlı takımadalarındaki adalar ve Kıbrıs hükümetinin merkezi yapılması ile bağlantılıdır, yetki alanının genişlemesi tabiatıyla vergi kapsamını genişletmiştir (Campbell, 1859, s. 538). Üçüncüsü, yüksek oranda bedel-i askeriye vergisinin getirilmesidir (Campbell, 1859, s. 538). Bu son nokta, Tanzimat'ın simgesel reformlarının zaman zaman mali yükü artıran sonuçlar doğurabildiğinin göstergesidir.

Kapitalizm Çağında Rodos'ta Osmanlı-İngiliz Ticareti



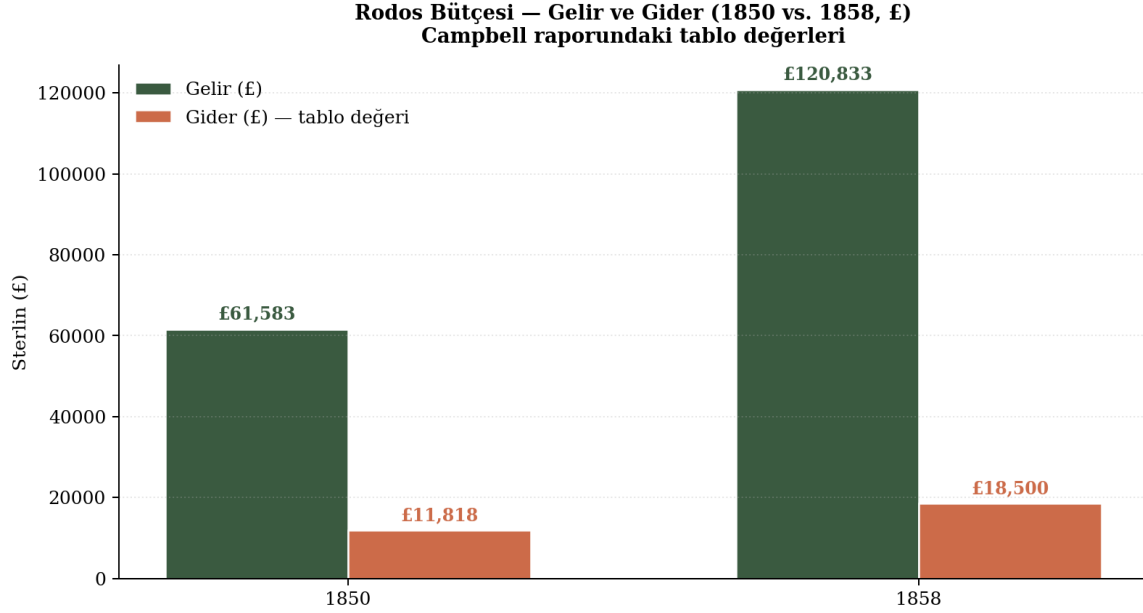
Şekil 18. Rodos vergi ve gelirinin kalemler bazında evrimi (1850 → 1858, kuruş). Aşır (öşür) en hızlı artan kalem (245.000 → 555.000, +%127); mülkiyet vergisi (227.000 → 400.000, +%76); gümrük (70.000 → 140.000, %100). Damga pulu, tahmis, balık-sünger gibi yeni kalemler 1858'de ilk kez devreye girmiştir. Kaynak: Campbell, 1859, s. 538.

Gider tarafında ise askerî harcamalar, reformun çarpıcı maliyetini görünür kılmaktadır:



Şekil 19. Rodos gider kalemleri (1850 → 1858, kuruş). En çarpıcı değişim asker/topçu kaleminde: 90.000'den 720.000'e sekiz katlık bir sıçrama. Ayrıca 'buraya yerleştirilen asker' kalemi 1858'de yeni bir gider olarak 200.000 kuruş ile devreye girmiştir. Kaynak: Campbell, 1859, s. 538-539.

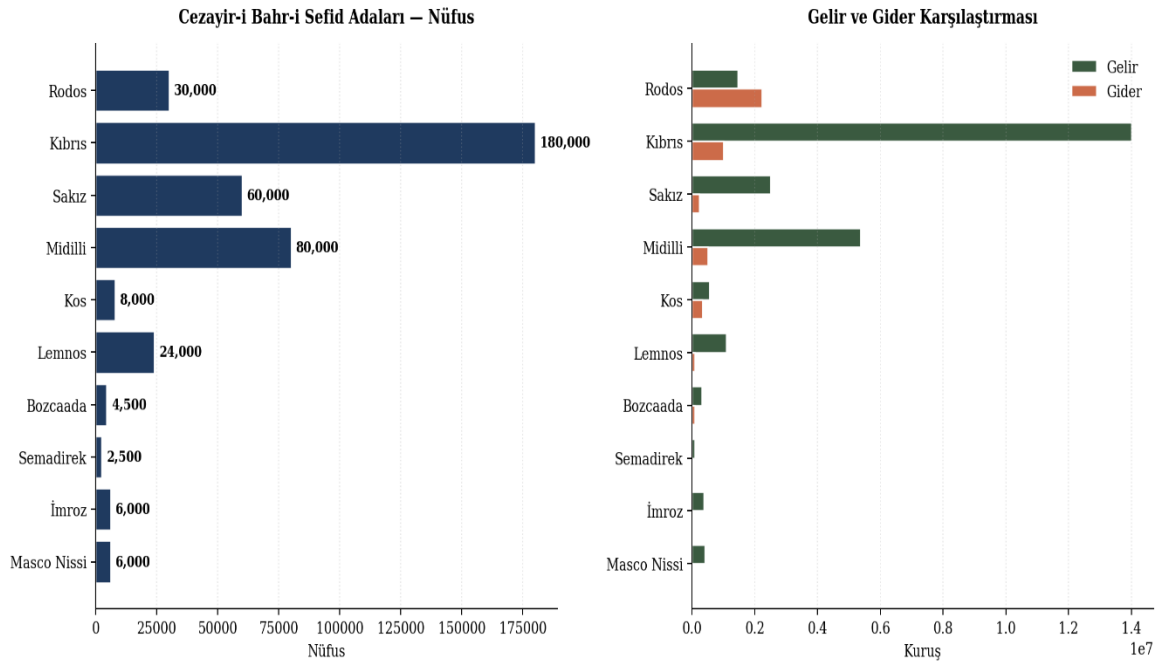
Askerî harcama kaleminin sekiz katlık patlaması, Campbell tarafından şöyle açıklanır: “Topdijilerin/Topçuların veya neferin son zamanlarda erzak, giyim, barınma ve maaş artışı ile düzenli olarak eğitilen bir askere dahil edilmesiyle, bu başlık altındaki harcamalar bunlara bağlı olarak önemli ölçüde arttı” (Campbell, 1859, s. 538). Eskiden bu adamlar tüm gelirleri ayda yalnızca on kuruş kazanırken “farklı meslekleri veya meslekleri yapma izniyle, bunlardan birkaçının zaman zaman kasabanın kapılarında görev yapması” beklenmekteydi (Campbell, 1859, s. 539). Reformla birlikte gayri-resmi yarı-zamanlı milisler, düzenli ücretli profesyonel askerlere dönüştürülmüştür.



Şekil 20. Rodos bütçesi - gelir ve gider karşılaştırması (1850 ve 1858, £). Gelir £61.583'ten £120.833'e, gider £11.818'den £18.500'e yükselmiştir. Kaynak: Campbell, 1859, s. 538.

Eyalet düzeyinde tabloyu görmek için Campbell'in tüm Rodos Genel Valisi/Cezayir-i Bahr-ı Sefid Valisi yetkisi altındaki adaları gösteren genel beyannamesini incelemek gerekir. Tüm eyalet sisteminin yıllık net geliri 183.545 £'ye balıdır, ancak Campbell, “vergiler az da olsa gelişmiş, düzgün bir şekilde dağıtılmış ve dürüst Devlet memurları tarafından toplanmış olsaydı, miktar iki katına kolayca ulaşılabilirdi” diye yorumlar (Campbell, 1859, s. 539). Bu cümle, klasik İngiliz konsolosluk söyleminin Osmanlı malî sistemine yönelik tipik eleştirisini özetler.

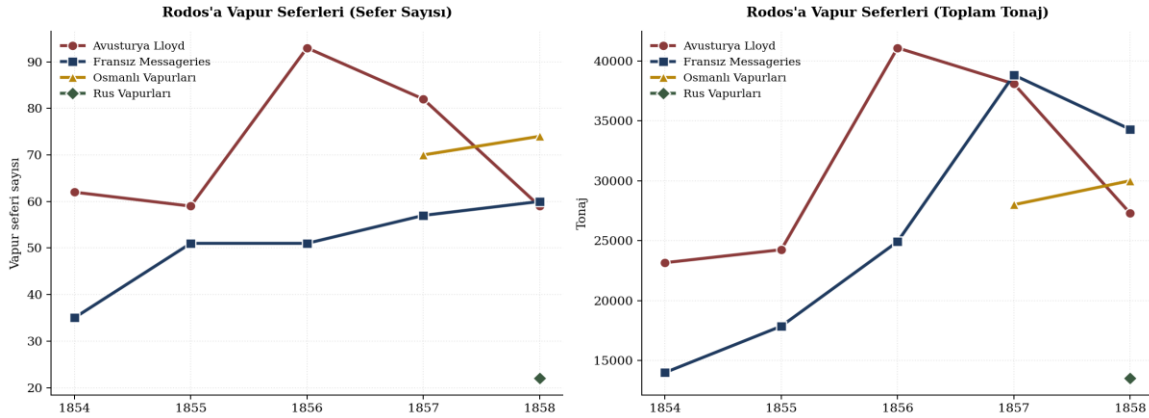
Kapitalizm Çağında Rodos'ta Osmanlı-İngiliz Ticareti



Şekil 21. Cezayir-i Bahr-i Sefid adalarının nüfus (sol) ile gelir-gider (sağ) karşılaştırması. Kıbrıs 180.000 nüfusu ve 14 milyon kuruş geliri ile eyaletin malî omurgasıdır. Rodos, eyalet merkezi olmasına rağmen gider (2.227.200 kuruş) gelirinden (1.460.000 kuruş) yüksektir. *Kaynak: Campbell, 1859, s. 539.*

6. 1853-1857: Rodos'un Uluslararası Buharlı Ağına Eklemlenmesi

Rodos, Doğu Akdeniz'in vapur kumpanyalarının kavşak noktalarından biri olarak Campbell'in raporunda özel bir öneme sahiptir. Üç ana kumpanyanın - Avusturya Lloyd, Fransız Messageries Impériales ve Fevaid-i Osmaniye vapurları - beş yıllık sefer ve yük değeri verileri raporda ayrı tablolarla sunulmaktadır (Campbell, 1859, s. 518-519, 536-537).

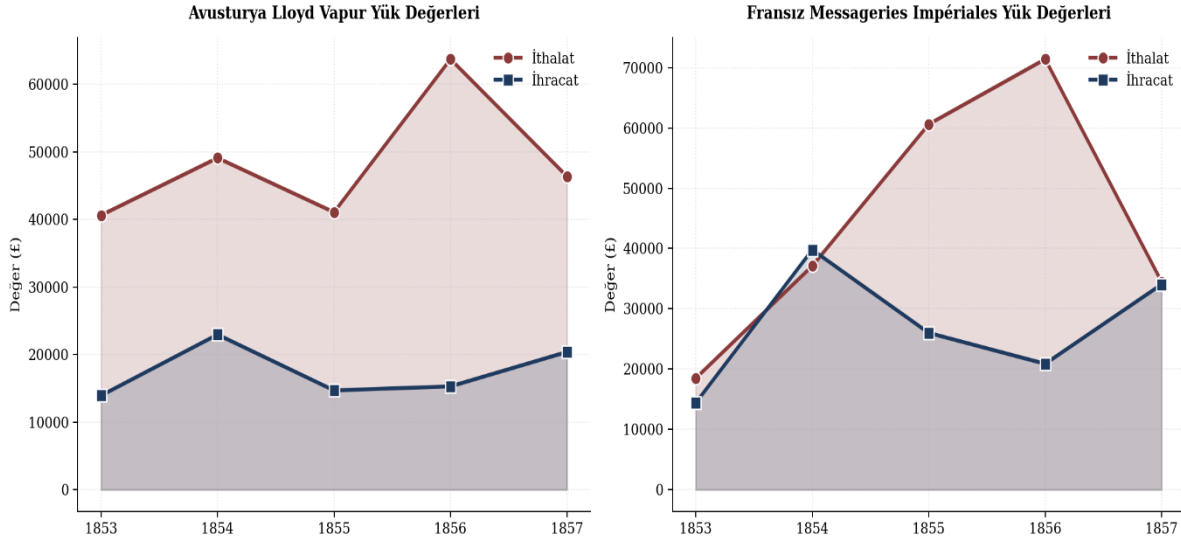


Şekil 22. Vapur kumpanyalarının Rodos'a sefer sayısı (sol) ve toplam tonajı (sağ) bazında rekabeti (1854-1858). Avusturya Lloyd 1856'da 93 sefer ile zirveye ulaşmış, ardından gerilemiştir. Osmanlı vapurları 1857-58'de aniden devreye girerek dengeyi değiştirmiştir. *Kaynak: Campbell, 1859, s. 519, 536-537.*

Yabancı gemilerin sayısal ve hacimsel ezici üstünlüğü, büyük ölçüde buharlı gemi teknolojisindeki devrimin bir sonucuydu. Yelkenli gemi taşımacılığında buharlı gemilere geçişte öncü rol oynayan Fransız Messageries Impériales ve Avusturyalı Lloyd şirketleri, Doğu Akdeniz’de düzenli hat işletmeciliği kurarak posta, yolcu ve değerli kargo taşımacılığında âdeta tekel konumuna yükselmişlerdir.

Vapur ücreti meselesi de bir rekabet meselesidir. Osmanlı vapurlarının ücreti, Fransız ve Avusturyalılardan yüzde 10 ila 12 daha azdır (Campbell, 1859, s. 519). Bu fiyat avantajı, devlet sübvansiyonunun ticari faaliyete dahil edilmesinin tipik bir örneğidir. Daha çarpıcı bir gelişme Rus vapurlarının ortaya çıkmasıdır. “Takımadalarda bu kadar uzun zamandır beklenen Rus vapurları, bu yaz Odessa’dan Yafa’ya her iki haftada bir yolculuğa çıkmaya başladı” (Campbell, 1859, s. 536). Rus vapurunun ilk Sakız limanına girişinde “o adanın Yunan nüfusu tarafından büyük bir coşkuyla karşılandığı”, limandaki tüm Yunan ve Osmanlı-Yunan gemilerinin renklerle bezendiği ve adada bayram havası yaşandığı kayıtlıdır (Campbell, 1859, s. 536). Campbell’in gözlemi politik bir öngörüyü içerir: “Türk hâkimiyetindeki nüfusun Yunan kesimi, her zaman yolcular için olduğu kadar ürünler için de onları tercih edecektir.” (Campbell, 1859, s. 536).

Vapurların yük değerleri açısından detaylı bir karşılaştırma yapıldığında, kumpanyaların farklı yıllarda farklı ticari rollere büründüğü görülür.



Şekil 23. Avusturya Lloyd (sol) ve Fransız Messageries Impériales (sağ) vapurlarının Rodos'tan taşıdığı ithalat ve ihracat yük değerleri (£, 1853-1857). Fransız vapurlarının yük değeri 1856'da £71.400'e ulaşarak Avusturya'yı geçmiştir. Kaynak: Campbell, 1859, s. 518-519.

Fransız Messageries Impériales 1853'te 36 vapur, 14.300 ton ile başlamış, 1857'de 57 vapurla 38.815 tona ulaşmıştır (Campbell, 1859, s. 518). Avusturya Lloyd kumpanyası ise 1853'te 53 vapurdan 1857'de 82 vapura yükselmiştir (Campbell, 1859, s. 518). Bu kumpanyaların gemilerinin önemli bir kısmı son üç yıl içinde, çoğunluğu Büyük Britanya'da inşa edilmiş, daha büyük ve daha güçlü demir gövdeli vapurlarla yenilenmiştir (Campbell, 1859, s. 536).

Bâbîâlî'nin vapur işletmesi Hazine-i Hassa vapurları, 1850'den beri Rodos'ta Girid, Vesile-i Ticart gibi vapurlarıyla faal iken (BOA, A.MKT.UM., 40/38, 19 Muharrem 1267/24 Kasım 1850) 1858 Nisan ayından itibaren ayrı iki özel şirketle birleştirilerek 24 vapurluk ortalama 10.000 tonajlık tek bir şirket hâline getirilmiş, Nisan'dan o yıl raporunun yazıldığı tarihe kadar bu vapurlar Rodos'a uğramıştır (Campbell, 1859, s. 518-519). Bunların özelliği, ücretlerinin Fransız ve Avusturyalı kumpanyaların ücretlerine kıyasla yüzde 10-12 daha düşük olmasıdır (Campbell, 1859, s. 519). Odessa merkezli Rus Stream Navigation Şirketi'nin 1856'da vapurlarının bir bölümünü adalarda çalıştıracağı taahhüdü ise raporun ilk yazıldığı tarihte henüz yerine getirilmemişken (Campbell, 1859, s. 519), 1858 itibarıyla 22 Rus vapuru, 13.521 ton Rodos'a uğramıştır (Campbell, 1859, s. 537). Vapurun Sakız'a varışı, ada Rum nüfusu tarafından büyük bir coşkuyla karşılanmış; limandaki tüm Yunan ve Yunan-Osmanlı gemileri bayraklarla donatılmıştır; Campbell, Türklerin bile Rus vapurlarını Fransız ve Avusturya hatlarına tercih ettiğini özellikle kaydeder (Campbell, 1859, s. 537).

Avusturyalı ve Fransız vapurlarının çoğu "bu son üç yıl içinde, çoğu Büyük Britanya'da inşa edilmiş olan demirin tamamı daha büyük boyutta olanlarla değiştirildi. Eskiden olduğundan daha güçlü olan motorlar da oradan temin edilmiştir." (Campbell, 1859, s. 536). Bu cümle, Avusturya ve Fransız vapur filolarının teknolojik altyapısının nasıl Britanya tezgâhlarına bağımlı olduğunu gösterir, küresel kapitalist sistem içinde Britanya'nın endüstriyel hegemonyası Rodos hattında da ortaya çıkmaktadır.

7. Gemi İnşası, Siyasi Krizler ve Kassos (Kaşot) Örneği

Rodos tersanesi hareketliliğini Osmanlı döneminde kazanmıştır, öyle ki adaya yönetici atanırken gemi inşasından anlaması aranan niteliklerdendi. Aynı anda birkaç geminin yapılabildiği tezgâhta daha çok donanma için savaş gemisi inşa edilir, Akdeniz'deki gemilerin onarımı ve kalafatı da büyük ölçüde burada yapılırdı. Ticaret gemileri ise daha çok Kerpe ve Kaşot adalarında inşa edilirdi. Rodos tersanesine dair erken kayıtlara göre 1770-1792 arasında Rodos'ta büyük donanma gemilerinden 3 kalyon, 1 firkateyn ve 5 firkate; ince donanma sınıfından 10 şahtur, 10 celbe ve 2 kırlangıç inşa edilmiştir. Adadaki kalyon inşasının yoğunlaşması, 1770 Çeşme Deniz Savaşı'nda yanan Osmanlı donanmasının yarattığı kalyon açığıyla doğrudan ilişkilidir. 12 Ağustos 1770'te Rodos'ta aynı anda üç kalyon inşasına başlanmış; bunlar kalyon-ı evvel, sâni ve sâlis olarak adlandırılmıştır (BOA, C.BH, nr. 12/575, 12 Ağustos 1770/19 Rebîülâhir 1184). Her üçü de 43 zira (32,5 m) boyutundaydı. İnşa süreci, Rodos Mutasarrıfı Cafer Bey'in 1772'de vefatı ve halefi Ahmed Bey'in işi bırakıp İstanbul'a kaçmasıyla aksamış, süreç ancak Merabitzade Hacı Hüseyin Kapudan'ın atanmasıyla (21 Ocak 1776) yeniden başlatılarak kalyonlar 1776, 1778 ve 1780'de tamamlanabilmiştir. Üç kalyon için toplam 182.930 kuruş masraf yapılmıştır.

Rusya donanmasının Akdeniz'deki varlığı hem güvenlik hem de malzeme tedariki açısından inşayı zorlaştırmıştır, inşa hâlindeki kalyonların gece-gündüz 700-800 silahlı kişiyle korunması istenmiş, tedarik edilen ham demir ve çivinin Akdeniz'den deniz yoluyla taşınmaması üzerine işler kara yoluyla yürütülmüştür. Ham demir (âhen-i ham) genellikle Cebehâne-i Âmir'e'den, oraya da Samakov bölgesinden Tekfurdağı İskelesi yoluyla sağlanmış; üç kalyon için 1.500 kantar ham demir gerekirken yalnızca 1.000 kantarı tedarik edilebilmiş (BOA, C.BH, nr. 270/12482), 1779'da 750 kantar daha verilmiştir (BOA, C.BH, nr. 179/8428). Çeşme'de batan gemilerden çıkarılan 2.000 kantar demir de inşada kullanılmak üzere gönderilmiştir. Çivi

(mismar) konusunda ise Venediklilerden 58.500 adet satın alınmıştır (BOA, D.BŞM.TRE 15044, s. 14). Adanın gemi inşasındaki kilit rolü, kereste kaynağı olmasıdır. 25 Haziran 1770 - Şubat/Mart 1775 arasında Rodos köylerinden kalyon inşası için 24.484 adet kereste tedarik edilmiş, bunun için 21.432 kuruş ödenmiştir (BOA, C.BH, nr. 144/6910). Tedarikte Eynot (3.430), Tahtalı Manol (3.412) ve İskelyoz (3.352) köyleri başı çeker. Kalyon-ı sâni ve sâlis için ayrıca tutulan defterlere göre her kalyon için 6.418 adet kereste 16.372 kuruş 30 pareye mübâyaa edilmiştir (BOA, D.BŞM.TRE 15044; 15054).

19. yüzyılın ortalarında Rodos ve çevre adaların ekonomisini ayakta tutan en kritik sektör geçmişte olduğu ve örneklendiği üzere gemi inşasıydı. Kaşot (Kassos/Çoban) Adası, bu sektörün merkezlerinden biriydi. Ancak bu sanayi kolu, Osmanlı merkezi idaresinin siyasi endişeleri nedeniyle büyük bir krizle yüzleşmiştir. Ege adalarının can damarı olan denizcilik ve gemi inşası, Osmanlı merkezi hükümetinin güvenlik odaklı bürokratik kararları neticesinde en ağır darbeyi almıştır. 1850 yılında Bâbîâli'nin Türk bandırası taşımayan ticari gemilerin inşasını yasaklaması, adaların ekonomisini felç etmiştir. Rum nüfusun siyasi aidiyet olarak Yunanistan'a yönelmesi ve inşa edilen gemilerin Yunan bayrağı çekmek üzere anakaraya götürülmesi, Osmanlı yönetimini bu katı yasağı uygulamaya sevk etmiştir (Gunning, 1997, s. 236). Doğu Akdeniz denizcilik ağlarının kapitalist dünya ekonomisine entegre olduğu bir evrede, Rodos ve mülhakatındaki gemi inşa faaliyetleri, Osmanlı İmparatorluğu'nun güvenlik kaygıları ile bölgesel ekonomik rasyonalite arasındaki derin çatışmanın merkezine oturmuştur. İngiliz Konsolos Kerr'in 1850 tarihli raporu, Bâbîâli'nin Yunanistan Krallığı'nın kuruluşunun ardından geliştirdiği katı denizcilik politikalarının, ada ekonomileri üzerindeki yıkıcı etkilerini net bir biçimde gözler önüne sermektedir (Kerr, 1850, FO 78/833). Kerr'in verilere göre tarımsal kaynaklardan yoksun kayalık adalar olan Kaşot (Kasos), Meis (Kastellorizo) ve Sömbeki (Symi) ile Rodos, denizcilik ve gemi inşasında devasa bir kapasiteye sahipti. 1850 yılı itibarıyla bu adalarda inşa edilen ve işletilen toplam 142 Osmanlı bandıralı gemi 26.626 tonluk bir hacme ulaşırken, aynı bölgeden çıkan 54 Yunan bandıralı gemi ise 12.015 tonluk bir kapasiteyi idare etmekteydi (Foreign Office, FO: 78/833, Kerr'den Palmerston'a, 16 Nisan 1850). Adalar bazında incelendiğinde, salt Kaşot'un 63 gemi, 12.545 ton ve Meis'in 49 gemi, 9.675 ton ile Osmanlı deniz ticaretinde ne denli kritik bir tonajı sırtlandığı açıkça görülmektedir. Ancak Bâbîâli, adalardaki bu üretim potansiyelinin ve Yunan bandıralı gemilerdeki hızlı artışın, olası bir kriz anında devlete karşı kullanılabileceği endişesiyle sektörü baskılayan katı kısıtlamalara gitmiştir. Osmanlı idaresi, Avrupalıların ve Yunanlıların Anadolu kıyılarından kereste tedarik etmesini yasaklamış; daha da önemlisi, adalarda inşa edilecek her gemi için Osmanlı sancağı taşıyacağına dair güvence, kefalet zorunluluğu getirmiştir (Kerr, 1850). 1848-1849'da Kaşot Adası'nda inşa edilen gemilerin milliyetleri ve bandıralarına yönelik yapılan tahkikatlar, yerel kaptanların Yunan tabiiyetine geçme eğilimini kırmak ve Osmanlı himayesinde tutmak için yapılan idari baskıların bir yansımasıdır. 1848 ve 1849 yıllarına ait jurnaller, Kaşot'ta adeta endüstriyel bir tersane hüviyetinde, devasa kapasitelerde brik ve gulet tipi sefinelerin inşa edildiğini ortaya koymaktadır. 1 Mayıs 1848 tarihli Rodos Kaymakamı raporu ve Kaşot'ta inşa olunmakta olan sefinelerin bir cetvelini içerir (BOA, İ.MSM., 77/2240, 27 Cemaziyelevvel 1264/1 Mayıs 1848). Cedvelde toplam 28 gemi listelenmektedir; her birinin boy, açıklık ve derinlik ölçüleri kadem ve zira' cinsinden ve tonajı kile/tonilato cinsinden kayıt altına alınmıştır. Cedveldeki en büyük tonajlı iki gemi, Kapudan Yorgi Kocabaşı ve Kapudan Zaharya'ya ait olup her biri 13.500 tonilato brikettir. En küçük tonaj 4.000 tonilato ile Kapudan Kanaki'ye ait gulet sınıfı bir sefinedir. Tonajlar 5.000 ile 14.000 arasında geniş bir dağılım sergilemektedir; bu da Kaşot tezgâhlarının küçük

guletlerden büyük briklere kadar geniş bir ölçek aralığında üretim yapabildiğini gösterir. Özellikle Kocabaşı Kapudan Yorgi ve Kapudan Yanni'ye ait sefinelerin sırasıyla 13,500 ve 14,000 tonilatoluk hacimleri, yerel reyanın Akdeniz ticaretinde ciddi bir taşıma kapasitesine ulaştığını ispatlamaktadır (BOA, İ.MSM, 77/2240, 27 Cemaziyelevvel 1264/1 Mayıs 1848).

1849 yılında adadaki tersanelerde yapılan tahkikatta ise pişkahta 34 kıta sefine tespit edilmiştir. Kaşot'ta inşa edilmekte olan 34 adet geminin cinsi, ebadı ve kaptanlarını detaylı olarak listelenmiştir. Bu listede Kapudan Yorgi Kocabaşı'nın 13.500 kilelik devasa brik sefinesinden, daha küçük guletlere kadar geniş bir üretim kapasitesi göze çarpmaktadır (TS.MA.e, 699/46, 25 Temmuz 1849; TS.MA.e, 492/4, 8 Recep 1265/30 Mayıs 1849).

İdari problematik; "sarh ile câize verilmiş olan on iki kıt'a sefinenin reâya bandırası keside edeceklerine ve mahal-i âhare fûruht etmeyip kendileri ticaret edeceklerine her vecihle kefilsiz durdukları geri kalan yirmi iki kıt'a sefinenin kapudanlarının ise Yunan teba'asından oldukları" ifadesinde belirtilmektedir (BOA, TS.MA.e., 492/4, 8 Recep 1265/30 Mayıs 1849). Bu gemilerin inşası için devletten resmi bir ruhsat/buyuruldu alınmadığı anlaşılmış, dahası, sefine kaptanlarının yirmi ikisinin Yunan tebaasından olduğu ve bu gemilere "Osmanlı sancağı mı yoksa ecnebi bandırası mı çekileceğinin belirsizliği merkezî otoriteyi alarma geçirmiştir (BOA, TS.MA.e, 492/4, 8 Recep 1265/30 Mayıs 1849). Daha önce - Edhem Paşa zamanında - sandık hizmetlerinde bulunan Nazif Efendi Kaşot'a gelmiş ve tezgâhlarda 44 kıt'a sefine tespit ederek bir jurnal düzenlemiştir, ancak vesikanın açıkça ifade ettiği gibi şimdi sözü edilen 22 kıt'a sefinenin "güya ol zamandan kalmışlardır" söylemi yetkililerce inandırıcı bulunmamaktadır, çünkü "mezkur sefinelerin bazısı üç beş aylık olup ve bazılarının henüz aynalığı kakılmamıştır" (BOA, TS.MA.e., 492/4, 8 Recep 1265/30 Mayıs 1849). Bürokratik şüphenin gerekçesi son derece somuttur, bir geminin aynalığının/kıç tahtası henüz çakılmamış olması, onun on sekiz ay öncesinden kaldığını söyleyen yerel kapudanların ifadesini yalanlamaktadır. Bu kriz üzerine Kaşot ahalisinin istidalarına göre brik-i hümâyûn "cây-ı ferah" ile adaya gelen müfettişin, ada kocabaşılıarı ile ortak hareketiyle Kaşot'ta ecnebi himayeti iddiasında bulunan kişilerin cümlesi raiyyet-i saltanat-ı seniyyeyi kabul ederek pasaportlarını bırakmış, bir daha bu şekilde himayet iddiasında bulunmayacaklarına dair kefil ve senedat vermişlerdir, meclis azaları ve sair muteberân-ı millet tarafından da mazbata ile tasdik ve imza işlemleri gerçekleştirilmiştir (BOA, TS.MA.e., 699/46, 5 Ramazan 1265/25 Temmuz 1849). Ayrıca iddialarında ısrar eden iki neferin evraku bir aydan sonra bütün bütün ref olunacak ve şu anda inşa edilmiş veya derdest-i inşa olan 34 kıt'a sefine ile ecnebi bandırasıyla deryâda gezenlerin tümünden kefiller ve mazbatalar alınmıştır, sonuçta "şimdilik Kaşot'ta ecnebi himayesinde hiçbir fert kalmadığı" Bâbiâli'ye bildirilmiştir. Aynı süreç Kerpe ve Herke adalarında da uygulanmış; Rodos dahilindeki tüm adalarda ecnebi himayesinde bulunanlar Osmanlı tabiiyetine döndürülmüştür (BOA, TS.MA.e., 699/46, 5 Ramazan 1265). Osmanlı egemenliğinin Akdeniz çevresindeki bir krizini ve onun çözüm yöntemini görmek mümkündür. Kaşot adası, gemi inşası ve denizcilik sektöründe, 1849 cedvelinin 34 sefinelik miktarı bunu açıkça gösterir, bağımsız Yunan devletinin ve Avrupa konsoloslukların himaye ağına çekilme potansiyeli en yüksek noktalardan biriydi. Osmanlı bürokrasisi buna karşı hem bürokratik denetim hem de fiziksel mevcudiyet içeren çok yönlü bir müdahale ile cevap verdi.

Bu sorunların gölgesinde Tanzimat dönemi Osmanlı taşra reformununun temel araçlarından biri olan kapsamlı teftiş usulü devreye alınmıştır (BOA, İ.MVL, 149/4215, 9 Şevval 1265/28 Ağustos 1849; BOA, TS.MA.e., 443/38, 27 Receb 1265/18 Haziran 1849). Cezayir-i Bahr-i Sefid valisi tarafından takdim edilen layihada Dersaadet'ten Rodos'a hareket eden ve burayı makarr

ittihaz eden valinin, tâbi adaları gezerek her birindeki kaza ve karyelerin müdür ve aza-yı meclisleri ile ikişer muhtar, ikişer kocabaşı ve despot vekillerinin huzurunda memuriyetini ilân ettiği; reformun ekonomik gerekçesini “husul-i emniyet ve ma’ûriyet” formülüyle özetlediği görülmektedir. Layiha, üç temel sektörde nüanslı bir analiz sunar. Birincisi, ada tarımının modernizasyonudur: “yabani zeytin eşcârı aşılatılmak ve esas mahsûlâtlarından olan portakal ve limon ve dut eşcârı bahçeleri ve bağların” teksir ve tevkirine ilişkin tedbirler meclis tarafından müzakere edilmektedir (BOA, İ.MVL, 149/4215, 9 Şevval 1265/28 Ağustos 1849). Vali, ada tarımının kapasitesini artırmak için Anadolu ve Arabistan’dan ekrâd ve aşâir nakli önerisinde bulunmuş, arazinin vüs’ati cihetiyle bunun ma’ûriyeti müstelzem olacağını ifade etmiştir. İkinci, tabiiyet meselesinin sosyal kompozisyonudur, ada nüfusunda 61 nefer ecnebi teba’ası ve 46 nefer yerli reâya bulunmakta, ayrıca pek çok Yahudi Yunanistan ve sair Avrupa devletlerinin himayesine girmiş durumdadır. Vali, despot, kocabaşılar ve hahambaşına mahremâne tenbihâtta bulunmuş; bunun sonucunda “birek ikişer himâyeyi terk ile taht-ı raiyyete ricat etmekte” oldukları ve kocabaşılârin “ekserisini terk-i himâyeye teşvik eylemekte” oldukları kaydedilmiştir (BOA, İ.MVL, 149/4215, 9 Şevval 1265/28 Ağustos 1849). Bu, 1849 öncesinde Rodos’taki gayrimüslim ahâlinin önemli bir kısmının ecnebi himayesine geçmiş olduğunu ve reformun nominal hedefinin bu yolu kapatmak olduğunu somutlaştırmaktadır.

Üçüncüsü ise sanayi-madencilik perspektifidir. Layihada Rodos’taki Eski Rodos adlı mahalde vapur kömürü madeni olduğu rivâyetinin tahkîki, vapur-ı hümâyûn makinecileri tarafından numunenin değerlendirilmesi ve mezkûr mahalde kazı yapılması anlatılır, ancak “kil-i nev’inden bir siyah toprak zuhûru ile maden kömür olmadığı müşahede” edilmiştir (BOA, İ.MVL, 149/4215, 9 Şevval 1265/28 Ağustos 1849). Mülhakat adalardan İncirli Ceziresi’nde de kömür madeni bulunduğu istihbâr edilmiş, ancak bunun imâlinin bazı makine tanzimine mevkuf olduğu Harbiye’den iş’âr edilmiş ve makinelerin tamamlanması beklenmektedir. İncirli Ceziresi’nin maden potansiyeli, daha önce 1840’ta İzmirli Ogüst Bozendi adlı tüccara o adada zuhur eden kükürt madeninin bazı şerâit ile ihale edildiği başka bir vesikayla da koleksiyonda doğrulanmaktadır (BOA, İ.DH., 12/572, 21 Safer 1256/24 Nisan 1840).

Teftiş raporunun en detaylı kısmı, Rodos’a mülhak 12 adada “adetâ hükümetten hâli” durumunun nasıl giderildiğine ayrılmıştır. Mevcut subaşılâr yerine her bir adaya birer müdür ve naib tayin edilmiş, müdürlerin maiyetine birkaç zaptiye verilmiş, deavi (davalar) müdürün hazır bulunduğu birer meclis tarafından görülmesine karar verilmiştir. Yunanlı veya himayetlilerin meclislerde bulundurulması yasaklanmış; katl, cerh ve sirkat misüllü davaların yerel mecliste değil mutlaka Rodos’a sevk edilmesi şart koşulmuştur (BOA, İ.MVL, 149/4215, 9 Şevval 1265/28 Ağustos 1849). Bu reformun ilk somut sonucu, Sömbeki Adası’nda gemi yapan asılı Yunanlı bir kapudanın sefinesinin durdurulması üzerine kendi rızasıyla saltanat raiyyetine girmek için başvurmasıdır, ancak vesikanın kayıt altına aldığı biçimde, bu başvurunun kabul edilmesi ek koşullara - kavi kefil bulması ve sefinesini reâyaya satması - bağlanmıştır (BOA, İ.MVL, 149/4215, 9 Şevval 1265/28 Ağustos 1849).

İngiliz konsolosluk biriminin bu duruma dair gözlemleri ise karamsardır. Bu durum, adalı denizcilerin gemilerini inşa ettikten sonra Yunanistan veya Sire (Syros) Adası’na giderek gemileri yabancılara satması yahut ecnebi patentası altına girmesi gibi, kapitalist deniz taşımacılığında Osmanlı’nın hem vergi hem de egemenlik kaybı yaşadığı yapısal bir soruna işaret etmektedir. İngiltere’den ithal edilen demir ve Anadolu’dan getirilen kereste tedariki kısıtlanmış,

tersaneler durma noktasına gelmiş ve yetenekli gemi ustaları işsiz kalarak komşu adalara göç etmek zorunda kalmıştır (Campbell, 1859, s. 536).

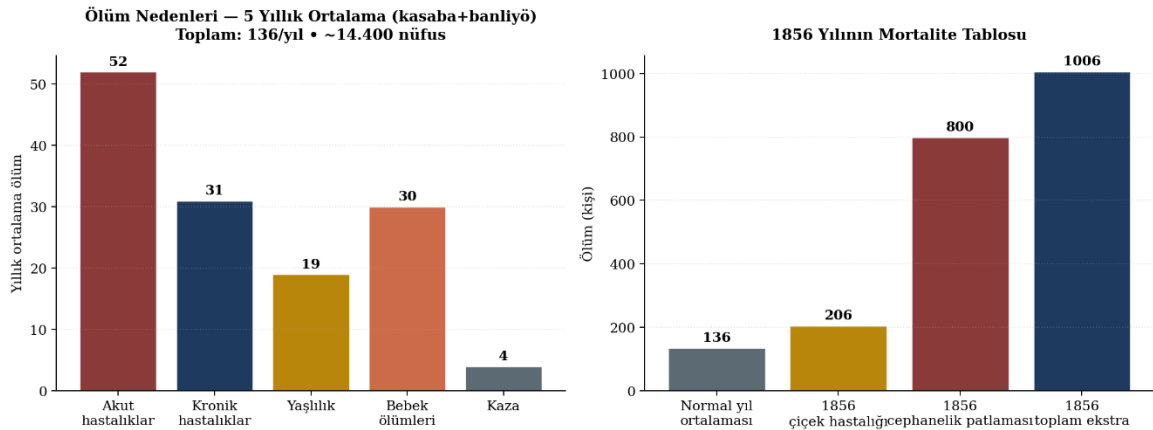
Konsolos Kerr'in altını çizdiği üzere bu politika, beklenen güvenlik hedeflerinin aksine, Osmanlı tebaası aleyhine ve Yunanistan lehine sonuçlar doğuran iktisadi bir yıkıma dönüşmüştür. Kereste ticaretindeki yasal kısıtlamalar, Anadolu'dan Mısır veya başka bir Osmanlı limanına beyan edilen ahşap kargoların fiiliyatta Pire, Siros veya diğer Yunan adalarına yönlendirilmesiyle aşılmış ve Yunanistan'daki gemi inşasını canlandırmıştır. Daha da vahimi, Rodos ve civarındaki kalifiye gemi inşa ustaları ile zanaatkârlar; işsizlik ve ağır vergi yükü nedeniyle ailelerini terk ederek, iş imkânlarının bol olduğu Yunanistan'a göç etmeye başlamıştır (Kerr, 1850).

Sermaye ve nitelikli iş gücü kaçışına yol açan bu sürecin en çarpıcı demografik ve ekonomik faturası Rodos'un nüfusunda yaşanmıştır. Adanın 1836'da 42.000 olan toplam nüfusu, 1850 yılına gelindiğinde yaklaşık %33'lük dramatik bir çöküşle 28.000'e gerilemiştir (Kerr, 1850). Sonuç olarak bu veriler, Osmanlı İmparatorluğu'nun Doğu Akdeniz'deki denizcilik tekelini koruma refleksinin, bölgenin deniz ticaretindeki rekabet gücünü nasıl sekteye uğrattığını ve iktisadi canlılığı nasıl Yunan limanlarına transfer ettiğini kanıtlayan birincil düzeyde bulgular sunmaktadır. Alınan bu karar, gemi yapım ustalarının Siros (Syra) ile Pire'ye göç etmesine neden olmuştur (Gunning, 1997, s. 237). 1859 Konsolosluk verilerinde, Rodos'ta geçmişte inşa edilen büyük gemilerinin sadece bir tarihsel nostaljiye dönüşmüş, bu köklü endüstri adada neredeyse tamamen yok olmuştur (Campbell, 1859, s. 536).

8. Halk Sağlığı, Doğal Afetler, Karantina ve Fizikî Altyapının Çöküşü

Rodos'un hijyenik durumu Campbell tarafından, "güzel bir iklimin sonucu olarak halk genel olarak sağlıklıdır ve Yunanlıların maruz kaldıkları uzun ve sürekli oruçlardan, yoksul yaşamlarından ve erken yaşta evlenmelerinden kaynaklanan dezavantajlara rağmen, uzun yıllar yaşarlar" şeklinde özetlenmiştir (Campbell, 1859, s. 540). Çarpıcı bir örnek olarak 1858'de Rodos'ta 128 yaşında bir Türk kadınının ölümü kayda geçirilmiştir (Campbell, 1859, s. 540).

Beş yıllık veriye göre kasaba ve banliyölerin yaklaşık 14.400 kişilik nüfusunda yıllık ortalama 136 ölüm gerçekleşmektedir; bu, binde 9,4'lük bir kaba ölüm hızı anlamına gelir. Ölüm nedenleri akut hastalıklar (52), kronik hastalıklar (31), yaşlılık (19), bebek ölümleri (30) ve kaza (4)



kaza (4) olarak dağılmaktadır (Campbell, 1859, s. 540). Ancak 1856 yılı bu ortalamadan dramatik biçimde sapar.

1856 yılı çifte felakete sahne olmuştur. Nisan'dan Ağustos'a kadar çoğu çocuk olan 206 kişi çiçek hastalığından hayatını kaybetmiştir (Campbell, 1859, s. 540; BOA., HR.MKT, 164/15, 21 Safer 1272/2 Kasım 1855). Hastalık üzerine Cezayir-i Bahr-ı Sefid Valiliği'nin talebi üzerine adaya Mekteb-i Tıbbiye'den tabib ve çiçek aşısı sevk edilmiştir (BOA., HR.MKT, 164/15, 21 Safer 1272/2 Kasım 1855). Aynı yıl bir barut deposunun patlamasıyla ölenler ise 800 kişi olarak tahmin edilmektedir (Campbell, 1859, s. 540). Rodos Kalesi'ne yıldırım düşmesi sonucu gerçekleşen patlamada, Cezayir-i Bahr-ı Sefid meclisinin tespitine göre 221 hane tamamen yıkılmış, 116 kişi ise vefat etmiştir (BOA., İ.DH. 360/23818, 23 Rebiülevvel 1273/21 Kasım 1856; BOA., İ.DH., 364/24099, 9 Rebiülahir 1273, 7 Aralık 1856). Campbell ise bu patlamayı şöyle aktarır: "6 Kasım 1856'da 500 evin yıkıldığı ve yaklaşık 800 kişinin hayatını kaybettiği bir cephaneliğin patlaması sonucu yerle bir olmuştur." (Campbell, 1859, s. 527). Üstelik Campbell, ölümlerin büyük bir kısmının "yıkılan evlerin yıkıntıları altında kalanları kurtarmak için adam göndermek yerine kapıların her zaman olduğu gibi gün batımında kapatılmasını emreden valinin ilgisizliğine dayandırılabilirliğini" yazmaktadır (Campbell, 1859, s. 527). Bu, modern devlet aygıtının bir doğal felaket karşısındaki sorumluluk eksikliğine yapılmış sert bir konsolosluk eleştirisidir.

Tıbbi yardım konusunda durum çok daha kasvetlidir. "Karantina doktorunun kendisine bu amaçla başvuran herkese aşı yapması dışında hiçbir yardım topluma hükümet tarafından sağlanmaz" (Campbell, 1859, s. 540). Halk "Yunanlıların ve şarlatan kendini beğenmiş doktorların eline" düşmüştür (Campbell, 1859, s. 540). Rapor, çözüm olarak "yerel yönetimlerin tıp mesleğini icra etmek isteyenlerden diplomalarını vermelerini ısrarla istemesini" önermektedir. Eyalet merkezi olmuş bir Rodos için asayişin sağlanması artık yalnızca bir adanın değil, geniş bir takımadanın merkezi olarak yönetim sorunu hâline gelmektedir.

Adada kamu sağlığının kurumsallaşması bağlamında 22 Mart 1862 tarihli Rodos'a hastahane inşası kararı dikkat çekici bir gelişmedir. Meclis-i Muhâsebe ve Maliye Nezâreti'nin Meclis-i Vâlâ'ya havâle ettiği mazbatasında Rodos Adası'nda mecrûh ve hasta kesânın tedavisi için hükümet konağı bitişiğindeki tersâne odalarının harap mahallerinin 3-4 bin kuruş masrafla tamir edilerek hastane hâline getirilmesi ve mezkûr hastahanenin tabipliğinin karantina hekimine gördürülmesi öngörülmüştür (BOA, MVL, 787/91, 21 Ramazan 1278/22 Mart 1862). Vesikanın gerekçesi bir cümleyle özetlenir, "Rodos'ta hastane bulunmadığı cihetle hastaların sefâlet çektiği anlaşılmıştır. Bu cümle, modern devlet kuruculuğunun taşrada katmanlı bir biçimde - önce karantina (1840), sonra hastane (1862) - inşa edildiğini gösteren bir tarihsel sıralama sunar. Hastanenin tabipliğinin "emsâli vecihle" karantina hekimine gördürülmesi, modernleşmenin kıt insan kaynağıyla yürütüldüğünün ve kurumsal işlevlerin çakıştırıldığının tipik bir örneğidir.

Rodos'un 19. yüzyıl iktisadi ve sosyal tarihini belirleyen bir diğer unsur ağır doğal ve beşerî felaketlerdir. 13 Safer 1273 (Ekim 1856) tarihinde meydana gelen şiddetli deprem, adada devasa bir yıkıma neden olmuştur. 12 Ekim'de meydana gelen büyük deprem de "kasabaya büyük zarar verse de birçoğu tamamen yok olan ve diğerlerinin büyük bir kısmı da yaşanamayacak şekilde paramparça olan köyler daha fazla zarar görmüştür" (Campbell, 1859, s. 527). Yardım için Lord Stratford de Redcliffe 12.000 kuruş veya 100 £'den fazla göndermiştir (Campbell, 1859, s. 527). Arşiv belgelerine göre, Rodos köylerinde 691 ev tamamen yıkılmış,

1.157 ev hasar görmüş, Kerpe ve Kaşot (Çoban) adalarında ise yüzlerce kişi hayatını kaybetmiştir. Evkaf-ı Hümâyün kayıtları; Süleymaniye Camii, Sultan Mustafa Camii ve Enderun Camii dâhil olmak üzere pek çok kamu binasının, minare ve şadırvanların tamamen münhedim olduğunu belgelemektedir (BOA, MVL, 306/25, 29 Zilhicce 1273/20 Ağustos 1857; MVL, 303/14, 1 Rebiülahir 1273/29 Kasım 1856). Depremden kısa bir süre sonra, Kasım 1856'da St. John Kilisesi'nde bulunan bir cephaneliğin patlaması sonucu yaklaşık 800 kişi hayatını kaybetmiştir.

1856 Rodos Depreminde Cezirelerde (Adalarda) Yaşanan Hasar

Cezire Adı	Vefat (tahmini)	Yaralı (tahmini)	Yıkılan Hane	Hasar Hane	Yıkılan Kilise	Hasar Kilise
Herke Adası	-	-	45	10	2	-
Kerpe Adası	61	74	424	94	75	-
Kaşot/Kasos/Çoban Adası	30	32	740	110	11	-
İncirli Adası	-	-	-	7	-	1
YEKÛN	91	106	1.209	221	88	1

Kaynak: BOA, MVL, 303/14, 1 Rebiülahir 1273/29 Kasım 1856.

13 Safer 1273 (13 Ekim 1856) gecesi saat 9'da Rodos'u sarsan deprem genel yekûn olarak Rodos karyelerinde 31 ölü, 41 yaralı, 691 yıkılan hane, 1.157 hasar gören hane, 16 yıkılan kilise ve 17 hasar gören kilise tespit edilmiştir (BOA, MVL, 303/14, 1 Rebiülahir 1273/29 Kasım 1856). En büyük hane yıkımı Arhancelus Karyesi'nde 160 hane, Salakoz Karyesi'nde 65 hane, Fenaz Karyesi'nde 20 yıkık-65 hasarlı şeklinde dağılmıştır. Belge ayrıca Lahaniye'de 5, Fenaz'da 3, Surade'de 3, Arhancelus'ta 3 ve Monolitos'ta 6 olmak üzere yerel olarak yoğunlaşmış kayıpları kaydeder.

Asıl yıkım, Rodos'a mülhak adalarda yaşanmıştır, Kerpe Adası 61 ölü ve 74 yaralı, 424 yıkık ve 94 hasar gören hane, 75 yıkık kilise; Kaşot/Kassos/Çoban Adası 30 ölü ve 32 yaralı, 740 yıkık ve 110 hasar gören hane, 11 yıkık kilise; Herke Adası 45 yıkık hane ve 2 yıkık kilise; İncirli Adası ise 7 hasarlı hane ve 1 hasarlı kilise ile yekûn 91 ölü, 106 yaralı, 1.209 yıkık hane, 221 hasarlı hane, 88 yıkık kilise ve 1 hasarlı kilise vermiştir (BOA, MVL, 303/14, 1 Rebiülahir 1273/29 Kasım 1856). Bu rakamların asimetrisi son derece çarpıcıdır, ada nüfusları Rodos'a kıyasla çok daha küçük olmasına rağmen, mutlak ölü ve yıkım sayılarının üç katı civarında olması, depremin episantrının Rodos'tan ziyade güneydoğu adaları olduğunu güçlü biçimde düşündürür.

Depremin maddi yıkımının bürokratik ölçümü, on aylık bir süreç sonrasında 20 Ağustos 1857 tarihli bir başka vesika ile somutlaşmıştır. Rodos Adası karyelerinde meydana gelen maddi zararın yekûnunu 189.639 kuruş olarak hesaplandı, bu rakamın, kiliseler ve manastırlar dışında kalan, münhedim veya zedelenmiş hanelerin Rodos Meclisi tarafından tayin edilen memur ve mimar marifetiyle keşf ve tahmin olunan ziyanlarının bedeli olduğunu belirtmektedir (BOA, MVL, 306/25, 29 Zilhicce 1273/20 Ağustos 1857). 691 yıkık ve 1.157 hasarlı hane üzerinden 189.639 kuruşluk bedel, hane başına ortalama 100 kuruşluk bir tazminat hesabı çıkarılır; bu rakam, dönemin gündelik ücret seviyeleriyle karşılaştırıldığında bir hanenin yeniden inşası için yetersiz bir miktardır.

1862 tarihli Evkâf-ı Hümâyûn defteri, depremin dinî mimari üzerindeki tahribatının vakıf bürokrasisi tarafından on yıllık bir gecikme ile bile olsa hâlâ kayıt altına alınmaya devam ettiğini göstermektedir. Bu vesikaya göre Süleymâniye Câmii'nin minare ve şadırvanı tamir edilemeyecek derecede tahrip olmuş; Sultan Mustafa Câmii'nin bir tarafı hafif zarar görürken minare ve şadırvanı tamamen münhedim olmuş; Recep Paşa Câmii'nin şadırvanı tamamen, İbrahim Paşa Câmii'nin minare ve kubbesi kısmen, Enderun Câmii'nin minaresi külliye, Yeni Câmi mescidi ve minaresi külliye münhedim olmuş; Abdülcelîl Mescidi'nin minaresi, Sünbüllü taraftaki mescidin yarısı, Çarşıdaki şadırvan, Salakoz Külliyesi'ndeki Câmi tamamen yıkılmıştır (BOA, EV.d., Defter Nr. 18029, 19 Cemaziyelevvel 1279/12 Kasım 1862). Listeye ayrıca "derûn-ı şehre gelecek su yollarının çubuk kemerleri münhedim" ve "kalede olan fenerin taalluk olunacak mahallin nısfı münhedim" kayıtları eklenmiştir.

Bu vakıf defteri, depremden altı yıl sonra bile yıkımın hala tamir edilmemiş olduğunu - yani 1856 felaketinin maddi izlerinin uzun erimli olduğunu - kayıt altına alır. İkincisi, listenin kendisi Rodos'un Osmanlı dönemi anıtsal mimarisinin bir kataloğu işlevi görür: Süleymâniye, Sultan Mustafa, Recep Paşa, İbrahim Paşa, Enderun, Yeni Câmi, Abdülcelîl, Şadırvan, Adazgur, Demirli, Dolablı, Hudayî ve İlk Mihrab gibi adlandırmalar, fethedilmiş bir şehrin Osmanlı yapı stoğunun ne denli yoğun olduğunu da kanıttır. İmâret-i Âmire'nin iki duvarı yıkık ve kubbesi çatlamış olarak listede yer alır; Hurmalı Medresesi "fenâ halde harap" olarak kayda geçirilmiştir (BOA, EV.d., Defter Nr. 18029, 19 Cemaziyelevvel 1279/12 Kasım 1862).

Rodos'un altyapısı Campbell'in gözlemlerinin tüm bölümlerinde ısrarla vurgulanan bir köhneliğin sahnesidir. Limanlar üzerine Campbell şu hükmü verir: "İç ve dış limanlar geçen yılki gibi perişan durumda. Kasabanın atıkları ve gemicilikten gelen malzeme, fütursuz bir şekilde bu limanlara atılmaya devam ediyor." (Campbell, 1859, s. 519). Dış liman tamamen derinleştirildiğinde 200 ila 500 ton arasında 100-120 gemiyi alabilecek kapasitededir; doğu tarafında 27 fit su bulunmakta ve kuzey rüzgarlarına açıktır (Campbell, 1859, s. 527). İç liman, tamamen karayla çevrili olduğundan 100 büyük gemi barındırabilir; 30 avlu genişliğindeki girişte yalnızca 9 fit, içeride 16-18 fit su vardır (Campbell, 1859, s. 527). Karantina uygulamaları ticari sevkıyatı yavaşlatan ve maliyet yaratan bir diğer unsurdur. 1847 (1263) tarihli mesarifet defterine göre, karantinahane müdürü, kâtipler ve İtalyan Tabip Karlo'nun maaşları dâhil karantina masrafları oldukça yüksekti ve limana yaklaşan her gemi sıkı muayenelerden geçiriliyordu (BOA, HAT., 1415/57836, 29 Zilhicce 1256/21 Şubat 1841; C.SH., 26/1294, 29 Zilhicce 1255/4 Mart 1840; C.SH., 26/1264, 25 Cemaziyelevvel 1264/29 Nisan 1848; C.SH., 19/921, 14 Rebiülevvel 1263/2 Mart 1847; C.ML., 603/24872, 9 Şaban 1261/13 Ağustos 1845). Limanda modern bir karantina tesisinin tam donanımlı olmaması ise salgın hastalık şüphesi taşıyan gemilerin haftalarca bekletilmesine ve tedarik zincirlerinin kopmasına neden oluyordu (Kerr, 1850).

Tanzimat dönemi Osmanlı modernleşmesinin en belirleyici kurumsal yeniliklerinden biri olan karantina sistemi, Rodos'ta 1840'tan itibaren sistematik olarak inşa edilmeye başlanmıştır. 4 Mart 1840 tarihli vesika, irâde-i seniyye gereği Rodos Adası'nda karantina usulünün icra edilmesini ve mevcut tesisin genişletilerek karantina odasının inşa edilmesini, bazı memurin, kâtip ve hekim mâhiyelerinin tahsis ve itasını içeren cezire meclisi mazbatasının uygun bulunduğunu kayıt altına alır (BOA, C.SH., 26/1294, 29 Zilhicce 1255/4 Mart 1840). Bu, Rodos karantinasının kurumsal olarak ilanidir.

Karantinanın kurumsal mâhiyetini bir yıl sonra belirlenmiştir. Avusturya teba'ası olan Rodos Karantina Tabibi Herçliko'nun arzuhâli, Osmanlı modernleşmesinin uluslararası bir aktör ağıyla nasıl iç içe yürütüldüğünü göstermesi bakımından son derece öğreticidir (BOA, HAT., 1415/57836, 29 Zilhicce 1256/21 Şubat 1841). Herçliko, daha önce Asâkir-i Mansûre'nin Birinci Alayı'nda 12 yıl hizmet ettiğini, Arnavutluk'taki ihtilâl sırasında neredeyse canını yitirme noktasına geldiğini, daha sonra Kuşadası ve Denizli'de "illet-i mahûde"yi (veba) defetmede sebep olduğunu belirtmektedir. Rodos Valisi Yusuf Paşa ile ve "söz sahibi olan bendeleri"nin karantina hususunda kendisine karşı durduklarını, bu durumun karantina nâzırı Arif Bey ile çatışmaya yol açtığını anlatır. Daha da çarpıcı olan, kendisine Fransızca yazılı talimatnâmenin Rodos Valisi tarafından tanınmadığı ifadesidir: "Eğer Osmanlıca yazılıp Şûrâ-yı mûmâileyhin müs-limîn azasından memhûr olmadıkça" talimatın geçerli kabul edilmeyeceği yönündeki itiraz, Tanzimat dönemi modernleşmesinin dil, otorite ve epistemik meşruiyet sorunlarını tek bir cümlede toplar (BOA, HAT., 1415/57836, 29 Zilhicce 1256/21 Şubat 1841).

Karantinanın mali boyutu, 1845 ve 1847 tarihli iki defter aracılığıyla niceliksel olarak okunabilir. Temmuz 1845 tarihli Rodos Kaymakamlığı mesarifât defteri, Rodos Ceziresi Karantinasının aylık personel ve gider profilini şöyle vermektedir: Müdür Safon Efendi 1.000 kuruş, kâtib Mustafa Efendi 200 kuruş, diğer görevliler 600 kuruş, Tabib Karlo 1.000 kuruş, yazıcı Vasilaki 150 kuruş - yekûn 2.950 kuruş ve müteferrik mesarifâtla birlikte toplam 3.906 kuruş 30 para (BOA, C.M.L., 603/24872, 9 Şaban 1261/13 Ağustos 1845). Aynı vesika, aynı ay içinde Rodos kaymakamlığının toplam mesarifâtının 23.628,5 kuruş 10 paraya ulaştığını ve bunun 20.000 kuruşunun aşâr-ı maktû bedelinden, 3.628,5 kuruşunun ise emanet hasılatı varidatından karşılandığını kayda geçirir. Karantina giderlerinin toplam kaymakamlık mesarifâtının yaklaşık altıda birini oluşturması, kurumun bütçedeki ağırlığını gösterir.

1847 tarihli mesarifât defteri ise karantinanın gündelik işlerliğini daha somut bir biçimde gösterir. Karantinahane giderleri arasında revgan-ı zeyt, kömür, filka için halat, çadır hamalya, sirke-kömür, kâğıt, yeniden imal olunan sancak ve karantina tamiri için tahta ve mismâr-çivi gibi kalemler sayılmaktadır (BOA, C.SH., 19/921, 14 Rebiülevvel 1263/2 Mart 1847). Karantinaya alınan gemiler arasında İskenderiyeli Yusuf Kaptan, Rodoslu Yusuf Kaptan, Bozcaadalı Ahmed Kapudan (Beyrut'tan), Sömbekeli Marko Kapudan (İskenderiye'den), Kuşadalı Kaptan Andon (İskenderiye'den) ve Meisli Kapudan Mihâl (İskenderiye'den) gelen sefineler kayıtlıdır; karantina tabibi Karlo marifetiyle muayene bedelleri 2.438 kuruş olarak hesaplanmıştır. Toplam karantina masrafı Rodos'a tâbi adalarla birlikte 27.119 kuruşa ulaşmıştır (BOA, C.SH., 19/921, 14 Rebiülevvel 1263/2 Mart 1847). Mart 1848 tarihli bir başka mali kayıt, Rodos karantinahanesi ve mülhakatı, Batnaz, Zefe, Herke, Meis, Sömeki, toplam gelirini 1262 senesi havalelerinde 1.255 kuruş olarak kaydeder (BOA, C.SH., 26/1264, 25 Cemaziyevvel 1264/29 Nisan 1848). Bu rakam, karantinanın bir gelir merkezi olmaktan çok bir gider merkezi olarak işlediğini açıkça göstermektedir.

Su yolları konusu özellikle vahimdir. Eskiden Türkler tarafından düzgün şekilde onarılan ve dindar Müslümanların eklediği çeşmelerle bezenen yontma taş akarsular, son beş yılda "kısmen ilk aşamadaki ihmalden kısmen de depremlerin etkisiyle yavaş yavaş tıkanmıştır" ve onları onarmak için "hiçbir yöntem uygulanmamaktadır" (Campbell, 1859, s. 526). Bu nedenle son üç yılda kasabanın çevresindeki çeşmeler tamamen kurumuştur. "Bu içler acısı durumun devam etmesine izin verilirse Levant'ın incisi olarak adlandırılan Rodos, Kelemez Ada, Halk, Meis ve Cassos gibi çok da uzak olmayan bir dönemde kurak bir çölden biraz daha iyi durumda

olacaktır” (Campbell, 1859, s. 526). Bir özel detay olarak Campbell şunu kayda geçirir: “1856’da Babıâli tarafından akarsuları onarmak için 92.000 kuruş, yaklaşık 800 £ verildi ama para bazı hükümet görevlilerinin eline geçtiğinden daha sonra ne para ne de su yollarının onarımı ile ilgili bir haber alınmadı” (Campbell, 1859, s. 526). Bu, modern devletin yerel düzeyde gerçekleştirdiği yolsuzluğun somut bir örneğidir.

İç ulaşım da kötü durumdadır: “Adanın iç kısmında yol yoktur, sadece çoğu yerde zor geçilebilen katır yolları vardır ve dereler veya vadiler üzerinde köprü yoktur” (Campbell, 1859, s. 526). Adada yalnızca bir deniz feneri bulunmakta, o da iç limanın doğu girişinde St. Elmo Kalesi üzerindedir ve “o kadar zayıf bir ışık verir ki onu birkaç mil öteden ayırt etmek imkansızdır” (Campbell, 1859, s. 528). Bu fener, bir kâse yağda yedi-sekiz pamuk fitili tarafından üretilen ışıktan ibarettir.

Sonuç

19. yüzyılda Rodos, kendi kendine yeten geleneksel bir Akdeniz adasından, Avrupa kapitalizminin periferisinde yer alan bir hammadde tedarikçisine ve mamul madde pazarına dönüşmüştür. 1838 Balta Limanı Antlaşması ile kurumsal çerçevesi çizilen bu entegrasyon süreci, adanın ekonomik kaderini doğrudan Londra’daki finans merkezlerinin kararlarıyla ilişkili hâle getirmiştir. Osmanlı merkezi idaresinin bölgeyi kontrol altında tutmak amacıyla uyguladığı ağır vergiler, gemi inşası gibi yerel sanayilere getirilen yasaklar ve yetersiz bürokratik vizyon, adanın iktisadi gelişimini baltalamıştır.

Niven Kerr ve Robert Campbell gibi İngiliz konsoloslarının merkeze yolladığı kapsamlı raporlar, bu iktisadi ilhak sürecinin rakamlardan ibaret olmadığını; yozlaşmış yerel idarecilerin, ağır vergi yükü altında ezilen ve Yunan milliyetçiliğine kayan yerel Hristiyan tebaanın ve ayrıcalıklı İyonlu tüccarların yarattığı derin toplumsal fay hatlarını da gözler önüne sermektedir. Gemi yapımı yasakları, köhne altyapı ve eksik karantina tesisleri gibi Bâbıâli kaynaklı bürokratik engeller, adanın kendi kendine yeten bağımsız bir ticaret merkezi olma ihtimalini ortadan kaldırmış ve onu İzmir üzerinden Avrupa’ya bağlanan bir bağımlılık zincirine hapsedmiştir.

Rodos’un 30.000 kişilik nüfusu etnik-dinî açıdan çoğul, ancak mekânsal açıdan keskin biçimde ayrılmış bir yapı sergilemektedir, sur içi kasaba neredeyse tamamen Müslüman ve Yahudi iken Rum nüfus köylerde, Avrupalılar ise Neo Chori’de toplanmış durumdadır. Bu mekânsal düzen, gün batımı kuralı ve Cuma namaz vakti ritüelleri ile günlük yaşamda kurumsallaşmıştır. Rodos’taki ücretler 1838’den 1854’e iki katına çıkarken gıda fiyatları ise 1848-1858 arasında iki ila üç katına ulaşmıştır. Üç hareketin birleşik sonucu, yapısal bir reel ücret erozyonudur; ücret artışı enflasyonun gerisinde kalmaktadır. Dış ticaret 1854’teki £187.545 ithalat zirvesinden 1858’deki £113.559’a düşerek %40 oranında daralmıştır. Bu düşüş hem 1857 Finansal Paniği hem de Kırım Savaşı sonrası askerî tedarik talebinin sönümlenmesi ile bağlantılıdır. Ada ithalat bakımından Anadolu ve Mısır’a bağımlı olarak kalsa da payı azalmış; Fransa ise istikrarlı bir biçimde ikinci sırada konumunu korumuştur. Sünger ekonomisi Rodos ihracatının dinamizm sahnesidir. Tekne sayısı %34, işçi sayısı %73 oranında artmış; toplam satış değeri 1854’teki £54.000’den 1858’deki £90.000’e ulaşarak %67 büyümüştür. Bu büyüme, sünger fiyatlarının Avrupalı tüccarların doğrudan adaya gelmesi sayesinde %25-35 yükselmesiyle des-

teklenmiştir. Kumpanyalarının rekabeti, Doğu Akdeniz'in liman trafiğini yeniden tanımlamaktadır. Rus vapurunun Sakız'a ilk girişinde adanın Yunan nüfusunun bayram havasıyla karşılama yapması Osmanlı Devleti'nin Akdeniz'deki sembolik egemenliğinin nasıl test edildiğinin somut bir göstergesidir.

Kamu maliyesi sahnesinde Rodos'un 1850-1858 arasında vergi gelirleri %96 artarken gider tarafında askerî harcamalar sekiz katına çıkmıştır. Cizyenin kaldırılarak yerine bedel-i askerî konması, Tanzimat reformlarının yerel düzeydeki paradoksal mali yükünü kayda geçirmektedir. Aynı dönemde para birimi sistemi yaklaşık üçte bir oranında değer kaybetmiştir. Bu bulgular birlikte düşünüldüğünde, Campbell'in 1859 raporu, Rodos'un 19. yüzyıl ortasındaki sosyo-ekonomik dönüşümünü; küresel kapitalizmin, bölgesel jeopolitik dönüşümün, demografik baskıların ve doğal/insan kaynaklı felaketlerin iç içe geçtiği bir süreçtir.

KAYNAKÇA

A. Arşiv Kaynakları

Türkiye Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Osmanlı Arşivi - BOA

BOA, A.DVNS.MHM.d. (Divan-ı Hümâyun Sicilleri Mühimme Defterleri), Defter Nr. 5, Hüküm Nr. 514, 973/1565; Defter Nr. 7, Hüküm Nr. 1130, 975/1567; Defter Nr. 14, Hüküm Nr. 809, 978/1569-70.

BOA, A.AMD. (Sadaret Âmedi Kalemi), 22/82, 29 Zilhicce 1266/5 Kasım 1850.

BOA, A.AMD., 86/37, Zilkade 1274/Temmuz 1858.

BOA, A.E. SAMD. III (Sadaret Amedi Kalemi, III. Ahmed Dönemi), 215/20784, 5 Zilhicce 1137/15 Ağustos 1725.

BOA, A.MKT. (Sadaret Mektubî Kalemi), 179/52, 12 Rebiülahir 1265/7 Mart 1849.

BOA, A.MKT.MHM. (Sadaret Mektubî Mühimme Kalemi), 383/89, 15 Mayıs 1867.

BOA, A.MKT.UM. (Sadaret Mektubî Umum Vilâyât Kalemi), 40/38, 19 Muharrem 1267/24 Kasım 1850.

BOA, A.TŞF. (Sadaret Teşrifat Kalemi), 6/42, 13 Rebiülahir 1265/8 Mart 1849.

BOA, C.AS. (Cevdet Askeriye), 247/10352, 1169/1756; 52/2420, 16 Zilkade 1184/3 Mart 1771; 301/12469, Lef 3, 29 Recep 1187/16 Ekim 1773.

BOA, C.BH. (Cevdet Bahriye), nr. 12/575, 12 Ağustos 1770/19 Rebiülahir 1184.

BOA, C.BH., nr. 144/6910, 25 Haziran 1770-Şubat/Mart 1775.

BOA, C.BH., nr. 179/8428, 1779.

BOA, C.BH., nr. 270/12482

BOA, C.BLD. (Cevdet Belediye), 29/1450, 17 Cemaziyelevvel 1256/17 Temmuz 1840.

- BOA, C.ML. (Cevdet Maliye), 339/13918, 28 Rebiülevvel 1256/30 Mayıs 1840.
- BOA, C.ML., 442/17814, 29 Safer 1256/2 Mayıs 1840.
- BOA, C.ML., 603/24872, 9 Şaban 1261/13 Ağustos 1845.
- BOA, C.SH. (Cevdet Sıhhiye), 19/921, 14 Rebiülevvel 1263/2 Mart 1847.
- BOA, C.SH., 26/1264, 25 Cemaziyelevvel 1264/29 Nisan 1848.
- BOA, C.SH., 26/1294, 29 Zilhicce 1255/4 Mart 1840.
- BOA, D.BŞM.TRE (Darbhane ve Darphane Büyük Kalemi), 15044.
- BOA, D.BŞM.TRE, 15054.
- BOA, D.KFM.d. (Defterhane-i Âmire Kalemi Muhtelif Defterleri), Defter Nr. 26412, 19 Cemaziyelevvel 1240/9 Ocak 1825.
- BOA, D.MKF.d. (Divan-ı Hümâyun Mühimme Kalemi Defterleri), Nr. 27982, 27 Şaban 1122/21 Ekim 1710.
- BOA, DH.MKT. (Dahiliye Nezareti Mektubî Kalemi), 1371/78.
- BOA, EV.d. (Evkaf Defterleri), Defter Nr. 10829.
- BOA, EV.d., Defter Nr. 11577, 1842-43
- BOA, EV.d., Defter Nr. 14990, 1276/1860.
- BOA, EV.d., Defter Nr. 18029, 19 Cemaziyelevvel 1279/12 Kasım 1862.
- BOA, HAT. (Hatt-ı Hümâyun), 299/17741, 1238-1239/1823-1824.
- BOA, HAT., 1415/57836, 29 Zilhicce 1256/21 Şubat 1841.
- BOA, HR.İD. (Hariciye Nezareti İdare Kalemi), 322/53.
- BOA, HR.MKT. (Hariciye Nezareti Mektubî Kalemi), 164/15, 21 Safer 1272/2 Kasım 1855.
- BOA, HR.MKT., 247/61, 1858; 2 40/10, 16 Şevval 1274/30 Mayıs 1858.
- BOA, HR.MKT., 357/91, 9 Cemaziyelevvel 1277/23 Kasım 1860.
- BOA, HR.MKT., 539/47, 13 Şevval 1282/1 Mart 1866.
- BOA, HR.TO. (Hariciye Nezareti Tercüme Odası), 215/1, 22 Mayıs 1850.
- BOA, İ.DH. (İrade Dahiliye), 12/572, 21 Safer 1256/24 Nisan 1840.
- BOA, İ.DH., 117/5947, 25 Safer 1261/5 Mart 1841.
- BOA, İ.DH., 190/10639, 4 Rebiülahir 1265/27 Şubat 1849.
- BOA, İ.DH., 360/23818, 23 Rebiülevvel 1273/21 Kasım 1856.
- BOA, İ.DH., 364/24099, 9 Rebiülahir 1273/7 Aralık 1856.
- BOA, İ.DH., 1334/48.

- BOA, İ.MSM. (İrade Mesail-i Mühimme), 77/2240, 27 Cemaziyelevvel 1264/1 Mayıs 1848.
- BOA, İ.MSM., 77/2241, 7 Cemaziyelahir 1264/11 Mayıs 1848.
- BOA, İ.MVL. (İrade Meclis-i Vâlâ), 149/4215, 9 Şevval 1265/28 Ağustos 1849.
- BOA, İ.MVL., 396/17223, 1 Zilkade 1274/13 Haziran 1858.
- BOA, İ.MVL., 513/23148, 1865.
- BOA, İE.DH. (İbnülemin Dahiliye), Nu. 2016, 17 Şevval 1102/13 Temmuz 1691.
- BOA, ML.VRD.CMH.d. (Maliye Varidat Cizye Muhasebe Defterleri), Defter Nr. 50, 29 Muharrem 1258/12 Mart 1842.
- BOA, ML.VRD.d. (Maliye Varidat Defterleri), Defter Nr. 1457, Zilhicce 1265/18 Ekim 1849.
- BOA, MVL. (Meclis-i Vâlâ), 3/34, 1261/1845.
- BOA, MVL., 303/14, 1 Rebiülahir 1273/29 Kasım 1856.
- BOA, MVL., 306/25, 29 Zilhicce 1273/20 Ağustos 1857.
- BOA, MVL., 323/33, 12 Receb 1265/13 Haziran 1849.
- BOA, MVL., 787/91, 21 Ramazan 1278/22 Mart 1862.
- BOA, MVL., 788/69, 7 Safer 1279/4 Ağustos 1862; ayrıca 27 Rebiülevvel 1279/22 Eylül 1862.
- BOA, MVL., 790/78, 1279/1863.
- BOA, NFS.d. (Nüfus Defterleri), Defter Nr. 3802, 1256–1257/1840–1841.
- BOA, NFS.d., Defter Nr. 3826, 29 Zilhicce 1256/21 Şubat 1841.
- BOA, ŞD. (Şura-yı Devlet), 365/24, 1896.
- BOA, ŞD., 2495/17, 9 Ocak 1882.
- BOA, TS.MA.d. (Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Defterleri), Defter Nr. 783, 17 Rebiülevvel 1255/31 Mayıs 1839.
- BOA, TS.MA.d., Defter Nr. 2406, 1762.
- BOA, TS.MA.d., Defter Nr. 2411, 1767.
- BOA, TS.MA.d., Defter Nr. 2474, 1828.
- BOA, TS.MA.d., Defter Nr. 6703, 29 Zilhicce 1263/8 Aralık 1847.
- BOA, TS.MA.e. (Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Evrakı), 443/38, 27 Receb 1265/18 Haziran 1849.
- BOA, TS.MA.e., 492/4, 8 Receb 1265/30 Mayıs 1849.
- BOA, TS.MA.e., 699/46, 5 Ramazan 1265/25 Temmuz 1849.
- BOA, TS.MA.e., 851/23, 7 Safer 918/24 Nisan 1512.
- BOA, TS.MA.e., 230/60, 1187/1773.

BOA, TT.d. (Tapu Tahrir Defterleri), Nu. 1147, Evâil Muharrem 1123/Şubat sonu 1711.

İngiliz Konsolosluk Raporları (Foreign Office, FO/A&P)

KERR, N. (1850, 16 Nisan). General report on the political and economic conditions of the Rhodes consular district [Kerr'den Palmerston'a]. The National Archives, Kew, FO 78/833, ss. 182, 202.

KERR, N. (1851–1853). Consular despatches on judicial conditions in Cyprus and Kos. The National Archives, Kew, FO 195/370, ss. 78–79.

CAMPBELL, R. (1859). Reports by Her Majesty's secretaries of embassy and legation on the manufactures, commerce, &c., of the countries in which they reside: Rhodes. *Accounts and Papers: Commercial Reports*, Vol. XXX. London: Harrison & Sons.

NEWTON, C. T. (1865). *Travels and discoveries in the Levant* (2 Cilt). London: Day & Son.

B. İkincil Kaynaklar

BRAUDEL, F. (1993). Akdeniz ve Akdeniz dünyası (C. Mutlu, Çev.). İstanbul: Eren Yayıncılık. (Orijinal: Braudel, F. (1949). *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*. Paris: Armand Colin.)

BROCKMAN, E. (1964). *The two sieges of Rhodes 1480–1522*. London: John Murray.

BRUMMETT, P. (1993). Ottoman seapower and Levantine diplomacy in the age of discovery. Albany: State University of New York Press.

CAİN, P. J. & Hopkins, A. G. (2016). *British Imperialism 1688–2015* (3. ed.). New York: Routledge.

CAİN, P. J., & Hopkins, A. G. (1987). Gentlemanly capitalism and British expansion overseas II: New imperialism, 1850-1945. *The Economic History Review*, 40(1), 1-26. <https://doi.org/10.1111/j.1468-0289.1987.tb00417.x>

CALOMİRİS, C. W., & Schweikart, L. (1991). The Panic of 1857: Origins, transmission, and containment. *The Journal of Economic History*, 51(4), 807-834. <https://doi.org/10.1017/S0022050700040122>

ÇİZAKÇA, M. (1980). A short history of the Bursa silk industry (1500–1900). *Journal of the Economic and Social History of the Orient / Journal de l'histoire économique et sociale de l'Orient*, 23(1-2), 142-152. <https://doi.org/10.1163/156852080X00075>

- DAVİES, S., & Davis, J. L. (Eds.). (2007). *Between Venice and Istanbul: Colonial landscapes in early modern Greece* (Hesperia Supplement 40). American School of Classical Studies at Athens.
- DEMİRÜREK, M., & Yazar, H. (2017). Osmanlı Arşiv Belgelerine Göre Kıbrıs'ta İngiltere Konso-
losluğu (1700-1800). *Bellekten*, 81(290), 89-134. <https://doi.org/10.37879/bellekten.2017.89>
- ERDOĞRU, M. A. (1998). Rodos Adası'nda 1711 yılında tımarlar ve tımarlılar. *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 13(1), 25-48.
- GUNNING, L. P. (1997). *British consuls in the Aegean, 1820-1860*. (Doktora tezi). University College London. (Yayımlanmış hali: Gunning, L. P. (2009). *The British consular service in the Aegean and the collection of antiquities for the British Museum*. Farnham: Ashgate).
- HARLAFTİS, G. & Kardasis, V. (2000). International shipping in the eastern Mediterranean and the Black Sea: Istanbul as a maritime centre, 1870-1910. Ş. Pamuk & J. G. Williamson (Ed.), *The Mediterranean Response to Globalization Before 1950* içinde (s. 233-265). New York: Routledge.
- ISSAWİ, C. (1980). *The economic history of Turkey, 1800-1914*. Chicago: University of Chicago Press.
- JACOBY, D. (2009). *Latins, Greeks and Muslims: Encounters in the Eastern Mediterranean, 10th-15th centuries*. Ashgate. (Variorum Collected Studies Series, CS914)
- KİEL, M. (2007). The smaller Aegean islands in the 16th-18th centuries according to Ottoman administrative documents. İçinde S. Davies & J. L. Davis (Eds.), *Between Venice and Istanbul: Colonial landscapes in early modern Greece* (Hesperia Supplement 40, pp. 35-54). Princeton: American School of Classical Studies at Athens.
- KİEL, M. (2008). Rodos. TDV İslâm Ansiklopedisi (C. 35, ss. 155-158). Türkiye Diyanet Vakfı. <https://islamansiklopedisi.org.tr/rodos>.
- KOLLİAS, E. (2005). *The medieval city of Rhodes and the palace of the Grand Master* (3rd ed.). Archaeological Receipts Fund, Ministry of Culture.
- LUTTRELL, A. T. (1958). Venice and the Knights Hospitallers of Rhodes in the fourteenth century. *Papers of the British School at Rome*, 26, 196-200.

- LUTTRELL, A. (1998). The Hospitallers' early written records. içinde J. France & W. G. Zajac (Eds.), *The crusades and their sources: Essays presented to Bernard Hamilton* (ss. 135–154). Ashgate.
- MACGREGOR, J. (1850). *Commercial statistics: A digest of the productive resources, commercial legislation, customs, tariffs...* (Vol. 5). London: Whittaker.
- MAGLIÓ, E. (2012). At the periphery of the Empire: urban restructuring and architectural transformation in Ottoman Rhodes. *LONAARD Magazine*, 2012, 2 (9), ss. 1-20. halshs-00718934.
- MAGLIÓ, E. (2016). The changing role of historic town of Rhodes in the scenario of Ottoman and Italian rules in the light of the iconographic sources. *Eikonocity*, 1(1), 75–88. <https://doi.org/10.6092/2499-1422/3748>
- OLYMPÍTOU, E. (2024). "When the Scaphander Diving Suit Took Down the Skandalopetra ...", *Aegean Sponge Fishing and the Island of Kalymnos (19th–20th Centuries)*. Leiden: Brill. s. 185-269. https://doi.org/10.1163/9789004701946_006
- O'ROURKE, K. H. & Williamson, J. G. (2014). Introduction: the spread of and resistance to global capitalism. L. Neal & J. G. Williamson (Ed.), *The Cambridge History of Capitalism, Vol. II* içinde (s. 1–21). Cambridge University Press.
- ÖRENÇ, A. F. (2001). *Yakın dönem tarihimizde Rodos Adası* (Doktora tezi). İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- ÖRENÇ, A. F. (2006). *Yakındönem tarihimizde Rodos ve Oniki Ada*. İstanbul: Doğu Kütüphanesi.
- ÖZGÜN, C., & Hamaloğlu, İ. (2025). In Ottoman–British Commercial Relations Efforts to Increase Cotton Production in Smyrna and Its Surroundings (1855–1870). *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, 27(3), 371–391. <https://doi.org/10.1080/19448953.2024.2379669>.
- YILMAZ, H. (2026). İngiltere'nin Akdeniz'de Askerî Üs Arayışları ve 1799 Tarihli Girit Raporu. *Vakanüvis - Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 11(1), 930-964. <https://doi.org/10.24186/vakanuvis.1797837>
- PAMUK, Ş. (1987). *The Ottoman Empire and European capitalism, 1820-1913: Trade, investment and production*. Cambridge: Cambridge University Press.

- PANZAC, D. (1992). International and domestic maritime trade in the Ottoman Empire during the 18th century. *International Journal of Middle East Studies*, 24(2), 189-206. <https://doi.org/10.1017/S0020743800021541>
- SOUCEK, S. (2004). Naval aspects of the Ottoman conquests of Rhodes, Cyprus and Crete. *Studia Islamica*, (98/99), 219-261. <https://doi.org/10.2307/20059216>
- VANN, T. M., & Kagay, D. J. (2015). *Hospitaller piety and crusader propaganda: Guillaume Caoursin's description of the Ottoman siege of Rhodes, 1480*. Ashgate.
- VATİN, N. (2004). *Rodos Şövalyeleri ve Osmanlılar: Doğu Akdeniz'de savaş, diplomasi ve korsanlık (1480-1522)* (T. Altınova, Çev.). Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- VİLLİNG, A. (2019), The Archaeology of Rhodes and the British Museum: Facing the Challenges of 19th-century Excavations, in: S. Schierup with S. Hoffmann (eds), *Documenting Ancient Rhodes: Archaeological Expeditions and Rhodian Antiquities* (Aarhus: Aarhus University Press) 71-95.
- QUATAERT, D. (1993). *Ottoman manufacturing in the age of the industrial revolution*. Cambridge: Cambridge University Press.
- RAPP, R. T. (1975). The unmaking of the Mediterranean trade hegemony: International trade rivalry and the commercial revolution. *The Journal of Economic History*, 35(3), 499-525. <https://doi.org/10.1017/S0022050700075616>
- UZUNÇARŞILI, İ. H. (1954). Rodos Şövalyeleri Hakkında Antalya Valisi Sultan Korkud'a Gönderilmiş Bir Mektup. *BELLETEN*, 18(71), 347-356. <https://doi.org/10.37879/ttkbelleten.1282464>.
- VATİN, N. (2004). *L'Ordre de Saint-Jean-de-Jérusalem, l'Empire ottoman et la Méditerranée orientale entre les deux sièges de Rhodes (1480-1522)*. Paris-Leuven: Peeters.
- ZACHARİADOU, E. (2001). Monks and sailors under the Ottoman sultans. *Oriente Moderno*, 20(81), 139-147. <https://www.jstor.org/stable/25817749>
- ZACHARİADOU, E. A. (1989). Holy war in the Aegean during the fourteenth century. içinde B. Arbel, B. Hamilton, & D. Jacoby (Eds.), *Latins and Greeks in the Eastern Mediterranean after 1204* (ss. 212-225). Frank Cass.

EXTENDED ABSTRACT

One of the most profound and disruptive transformations in global economic history was the shifting of the center of gravity of world trade from the Mediterranean basin to the shores of the North Atlantic. As detailed in the seminal analyses of economic historians like Richard T. Rapp, this monumental shift was not merely the natural consequence of geographical discoveries but the result of aggressive and destructive competition waged in established markets. At the dawn of the industrial age, the dominant role of Northern Atlantic Europe—particularly the Netherlands and Great Britain—was built upon the invasion of the traditional markets of former Mediterranean commercial giants such as Venice and Genoa.

To comprehend how this macro-level global economic transformation and imperial policy materialized at the micro-level, the island of Rhodes serves as an unparalleled strategic focal point. Situated at the heart of the maritime routes connecting the Anatolian peninsula to Greece, Syria, and Egypt, Rhodes was conquered by Sultan Suleiman the Magnificent in 1522. Following the conquest, it evolved from an impenetrable Christian bastion under the Knights of St. John into a critical Ottoman naval base securing the Alexandria-Istanbul route, and eventually, into a bustling commercial hub heavily penetrated by European merchants and consuls, fully articulated into the capitalist world economy.

The absolute integration of Rhodes and the broader Ottoman Empire into the capitalist world economy reached a point of no return with the Treaty of Balta Liman in 1838. Signed amidst the existential political crisis generated by the rebellion of Mehmed Ali Pasha of Egypt, this treaty unconditionally opened the Ottoman internal market to British free-trade imperialism. The abolition of traditional state monopolies (*yed-i vahid*) and the granting of advantageous customs conditions to foreign merchants led to the rapid destruction of local manufacturing.

This economic devastation and subsequent restructuring gain profound theoretical meaning when analyzed through the concept of “Gentlemanly Capitalism” introduced into the literature by P.J. Cain and A.G. Hopkins. The driving force of British imperialism in the Levant was not solely the industrial bourgeoisie, but an elite class of London-based financiers, aristocrat-bureaucrats, and bankers. British foreign policy viewed Mediterranean trade not merely as a sphere for exporting goods, but as a domain for investment, debt structuring, and financial control. This financial penetration was operationalized through local money-lender (*sarrafi*) networks in Galata and provincial tax-farming (*iltizam*) systems, transforming Rhodes’ customs revenues into a sophisticated regime of capitalist accumulation tethered to London’s financial markets.

By the mid-19th century, escalating commercial volumes and the struggle for political influence compelled Britain to restructure its diplomatic infrastructure in the Aegean. In 1850, the Foreign Office established the independent Rhodes Consular District, appointing Niven Kerr as its first consul. This massive administrative organization—encompassing numerous islands from Patmos to Cyprus—was a clear manifestation of Britain’s vision to transform the Aegean into a commercial lake and to curb growing French influence.

The consular reports dispatched by Kerr and his successors (such as C.T. Newton and R. Campbell) provide a deeply analytical, albeit pessimistic, mapping of the structural collapse of Ottoman provincial administration. These reports expose the rampant corruption among local governors, who actively resisted the egalitarian reform edicts (*Tanzimat*) issued by the central Ottoman government (*Bâbîâli*). This local tyranny exacerbated ethno-religious fault lines, alienating the Greek Orthodox population and fueling Hellenic nationalism. Furthermore, the

consuls had to navigate exhausting diplomatic crises caused by Ionian merchants, who exploited British capitulatory protection to engage in usury and abuse the local populace, immune from Ottoman jurisdiction.

In the mid-19th century, the economic structure of Rhodes was squeezed between the raw material demands of the global capitalist market and the inherent limitations of island geography. Unable to sustain large-scale grain cultivation, Rhodes remained chronically dependent on Anatolia for basic sustenance. However, the island successfully integrated into global supply chains through cash crops, primarily exporting high-quality “sultana” raisins, olive oil, and citrus fruits.

The most vital artery of the Dodecanese maritime economy was the sponge trade. Primarily concentrated in Symi and Kalymnos, sponge diving evolved from a local subsistence activity into a massive commodity chain supplying the hygienic and industrial needs of global capitalism. Consular data indicates that massive quantities of fine sponges were exported directly to London. The introduction of the “sponge machine” (modern diving suits) around 1868 sparked a complete revolution in production relations. This capital-intensive technology transformed independent divers into wage laborers, allowing merchant capital in London and Rhodes to establish global monopolies, effectively bringing capitalist exploitation to the bottom of the sea. Conversely, the island’s traditional shipbuilding industry was paralyzed by inconsistent Ottoman bureaucratic prohibitions and supply restrictions, further stunting indigenous capital accumulation.

The commercial statistics compiled by the Rhodes Consulate between 1853 and 1857 perfectly illustrate the acute vulnerability of the Ottoman provincial economy to global geopolitical shocks and capitalist market fluctuations. The outbreak of the Crimean War (1853-1856) created an artificial economic boom; in 1855, British shipping and trade volumes at the port of Rhodes skyrocketed due to the massive logistical and provisioning needs of the allied armies.

However, the post-war contraction was immediate and brutal, compounded by the Global Financial Panic of 1857. This synchronized capitalist crisis, originating in the United States and rippling through London, paralyzed commercial transactions in the Levant. This global financial contraction was accompanied by an ecological disaster; severe winter frosts in 1857 destroyed a third of the island’s vital citrus crop, pushing both local peasants and Levantine merchants to the brink of bankruptcy.

Furthermore, the 1850s witnessed the irreversible triumph of steamship technology. French (*Messageries Impériales*) and Austrian (*Lloyd*) steamship companies established regular, fast, and cheaper lines, entirely displacing traditional British sailing vessels in regional transit. Yet, paradoxically, despite the severe economic crisis and the decline of British shipping, the influx of British manufactured cotton goods into Rhodes continued to rise sharply in 1857, proving the ruthless efficiency of Manchester’s textile industry in dominating peripheral markets regardless of local purchasing power.

In the age of capitalism, Rhodes functioned as a historical laboratory demonstrating how European free-trade imperialism and industrial capitalism transformed a traditional Ottoman provincial port into a dependent peripheral economy. The structural framework established by the 1838 Treaty of Balta Liman directly tethered the island’s economic destiny to the decisions of financial centers in London. The transition of the sponge trade to monopolistic capital control, the vulnerability of agricultural exports to both global financial panics and ecological shocks, and the unstoppable flooding of the market by cheap British cottons indicate that Rhodes had lost its economic autonomy. Ultimately, Rhodes shed its centuries-old military

grandeur to become merely another cog in the vast machinery of global capitalism and British imperialism in the Mediterranean.