

**T.C. DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ  
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ**

**II. MEŞRUTİYET'TEN I.DÜNYA SAVAŞI'NA  
OSMANLI DEVLETİ'NDE DENİZ TİCARETİ  
(1908-1914)**

**Doktora Tezi**

**Hazırlayan  
Özlem YILDIZ**

**Danışman  
Yrd. Doç. Dr. Türkan BAŞYİĞİT**

**İZMİR, 2012**

**T.C. DOKUZ EYLÜL ÜNİVERSİTESİ  
ATATÜRK İLKELERİ VE İNKILÂP TARİHİ ENSTİTÜSÜ**

**II. MEŞRUTİYET'TEN I.DÜNYA SAVAŞI'NA  
OSMANLI DEVLETİ'NDE DENİZ TİCARETİ  
(1908-1914)**

**Doktora Tezi**

**Hazırlayan  
Özlem YILDIZ**

**Danışman  
Yrd. Doç. Dr. Türkan BAŞYİĞİT**

**İZMİR, 2012**

## Yemin Metni

Doktora Tezi olarak sunduğum “*II. Meşrutiyet'ten I.Dünya Savaşı'na Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914)*” adlı çalışmanın, tarafımdan, bilimsel ahlak ve geleneklere aykırı düşecek bir yardıma başvurmaksızın yazıldığını ve yararlandığım eserlerin bibliyografyada gösterilenlerden oluştuğunu, bunlara atıf yapılarak yararlanılmış olduğunu belirtir ve bunu onurumla doğrularım.

.../.../.....

**ÖZLEM YILDIZ**

## ÖNSÖZ

Buharlı gemilerin deniz ticareti alanında yaygın olarak kullanılmaya başlanması ile Osmanlı Devleti bu değişimin çarklarına katılmak ve bu teknolojik yeniliği yakalamak için çaba göstermişti. XIX. yüzyılda Avrupa limanlarıyla bağlantılı ticaret yapan Osmanlı Devleti, II. Meşrutiyet döneminden Birinci Dünya Savaşı'na kadar olan süreçte İttihat ve Terakki yerli ticaret filosunu oluşturmak için bir çaba içine girecekti. Osmanlı ticaret filosu bu süreçte büyümekle birlikte, artan ticaretin gereklerini karşılayacak aşamaya gelemeyecekti.

II. Meşrutiyet döneminden Birinci Dünya Savaşı'na kadar olan süreçte kapitülasyonların sınırlayıcılığı ve olumsuz tesirleri deniz ticaretinde de belirgin bir şekilde etkisini gösterdiği gibi kabotaj tartışmaları ve yaşanan siyasal olayların beraberinde getirdiği boykotlar, yerli ticaret filosu oluşturma girişimleri ve nihayet milli iktisat söylemleri döneme damgasını vurdu. Bu çalışmada II. Meşrutiyet döneminden Birinci Dünya Savaşı'na kadar olan süreçte Osmanlı Deniz Ticareti anlatılmıştır. Bu akademik çalışmanın literatür ve arşiv araştırması anlamında, Osmanlı Devletinde ilgili dönemin deniz ticareti konusuna yeni katkılar getireceğine inanmaktayım.

Çalışmamın başlangıcından itibaren tezin araştırma ve yazım aşamalarında yaptığı yönlendirmelerle çalışmamın olgunlaşmasında büyük katkılar sağlayan tez danışmanım Yrd. Doç. Dr. Türkan Başyigit başta olmak üzere konu seçimimde ve çalışmalarımın ilerlediği dönemlerde desteğini hiç esirgemeyen Prof. Dr. Kemal Arı'ya çok teşekkür ederim. Arşiv çalışmalarında yardımcı olan TC. Başbakanlık Osmanlı Arşivi ve Deniz Müzesi Arşivi çalışanlarına, geniş kütüphanesiyle araştırmalarımaya yardımcı olan ve İstanbul'da bulunan Beyazıt Devlet Kütüphanesi, Taksim Atatürk Kitaplığı, İSAM Kütüphanesi, Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Kütüphanesi yetkililerine teşekkür ederim. Çalışmamı, tez yazım kuralları yönünden inceleyerek, son haline getirmemde yardımcı olan ablam Yrd. Doç. Dr. Ayşe Yıldız Özsalmanlı'ya teşekkür ederim. Tezi hazırlarken bana uygun bir çalışma ortamı sağlamış ve maddi-manevi desteklerini sürdürmüş olan anneme ve kardeşlerime teşekkürü ayrıca borç bilirim.

**Özlem YILDIZ**

**İzmir, 2012**

## ÖZET

II. Meşrutiyet'ten I. Dünya Savaşı'na kadar olan süreçte en önemli siyasal aktör İttihat ve Terakki Cemiyeti idi. Cemiyet bu süreçte milli bir ticaret filosu oluşturmak için çaba gösterdi. Ancak bu süreçte meydana getirilen deniz ticaret filosu, ihtiyacı karşılamaktan uzaktı. Bu nedenle yabancılar, Osmanlı sahillerinde ticarî alandaki etkinliklerini devam ettirdiler. Osmanlı deniz ticaretinde Almanya'nın payı giderek arttı.

Bu çalışmada, II. Meşrutiyet'ten I. Dünya Savaşı'na kadar olan süreçte Osmanlı Deniz Ticareti ele alındı. Limanların yapımı, deniz ticareti ve bu deniz ticaretinin liman kentlerine etkisi üzerinde duruldu. Bu süreçte izlenen milli iktisat politikası bağlamında Osmanlı ticaret filosunu arttığı, liman işçilerinin yaptığı boykotların döneme damgasını vurduğu, deniz ticaretinde Almanların payının giderek arttığı, ikinci derecede önemli liman kentlerine limanlar yapıldığı, dönemin sonlarında kapitülasyonların kaldırıldığı görüldü. Ancak tüm bu çabalar sonucu milli bir ticaret filosu oluşturulamadığı ve kabotaja geçilemediği görüldü.

## **ABSTRACT**

The Most important politic factor was committee of union and progress from constitutional monarchy 2. to world war 1. committee made an effort to develop national commercial fleet at that time. But the national commercial fleet which was developed at that time was a long way off supplying commercial needs. because of this foreign people continued their commercial activities at the Ottoman Empire's coasts. The share of German about maritimate trade increased day by day.

In this study The Ottoman Emripre's maritimate commerce is discussed. Building of harbours, maritimate commerce and this maritimate commerce's impression on seaports are emphasized. At that time being increased in Ottoman Empire's fleets in the context of being followed national economics policy, Making harbour workers' boycotts mark in history. Increasing the maritimate commercial share of German day by day, being built harbours which are second degree important seaports and revoking of capitulations at the end of this term are seen. But as a result of all these efforts, Not being established any national commercial fleet and passed cabotage are seen.

## KISALTMALAR

a.g.e.	: Adı geçen eser
a.g.m.	: Adı geçen makale
a.g.t.	: Adı geçen tez
akt.	: Aktaran
bkz.	: Bakınız
BOA	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
C.	: Cilt
Çev.	: Çeviren
ÇTTAD	: Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi
D.	: Devre
Dz. Müz. Arşivi	: Deniz Müzesi Arşivi
DEÜ	: Dokuz Eylül Üniversitesi
DİA	: Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi
Ed.	: Editör
Haz.	: Hazırlayan
İç.	: İçtima
İ.Ü.	: İstanbul Üniversitesi
İRCİCA	: İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi
İÜEF	: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi
M.M.Z.C.	: Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi
M.Ü.	: Marmara Üniversitesi
OTAM	: Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi
OZTG	: Osmanlı Ziraat ve Ticaret Gazetesi
S	: Sayı
TCTA	: Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi
TDİ	: Türkiye Denizcilik İşletmeleri
TTK	: Türk Tarih Kurumu
T.y.	: tarih yok
Yay.	: Yayını
Yay.Haz.	:Yayına Hazırlayan

# İÇİNDEKİLER

İÇKAPAK	I
YEMİN METNİ	II
ÖNSÖZ	.III
ÖZET	IV
ABSTRACT	V
KISALTMALAR LİSTESİ	VI
İÇİNDEKİLER	VII
TABLolar LİSTESİ	XII
<b>GİRİŞ</b>	<b>1</b>
<b>BİRİNCİ BÖLÜM: OSMANLI DEVLETİNDE, İTTİHAT VE TERAKKİ DÖNEMİNDE DENİZ TİCARET POLİTİKASI (1908-1914) ve BUHARLI GEMİ İŞLETMELERİ</b>	<b>11</b>
<b>A.İTTİHAT VE TERAKKİ’NİN DENİZ TİCARET POLİTİKASI</b>	<b>11</b>
1. İttihat ve Terakki’nin Ekonomiye Bakışı	11
2. İttihat ve Terakki Döneminde Deniz Ticareti ve Politikası	14
3. İttihat ve Terakki Döneminin Milli Ekonomi	21
3.a. Kapitülasyonların Kaldırılmasının Deniz Ticaretine Etkisi	25
3.b. Kabotaj	27
3.c. Gümrük Vergileri	35
<b>B-DÖNEMİN BUHARLI GEMİ İŞLETMELERİ</b>	<b>37</b>
1.Osmanlı Vapur İşletmeleri	38
1.a. Fevaid-i Osmaniye’den Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi’ne	38
1.b. Şirket-i Hayriye	44
1.c. Haliç Vapurları Şirketi	48
1.d.Diğer Vapur Kumpanyaları	52
2. Yabancılara Ait Vapur İşletmeleri	57



<b>İKİNCİ BÖLÜM: OSMANLI DEVLETİNDE, II. MEŞRUTİYETTEN İDÜNYA SAVAŞI'NA DENİZ TİCARETİ (1908-1914)</b>	<b>65</b>
<b>A.II. MEŞRUTİYETTEN İDÜNYA SAVAŞI'NA SİYASİ-ASKERİ GELİŞMELERİN DENİZ TİCARETİNE ETKİSİ</b>	<b>65</b>
1. Avusturya'nın Bosna Hersek'i Topraklarına Katması	65
1.a.Milli Bir Tepki: Boykot	66
1.b. Avusturya, Bulgaristan ve Yunanistan'a Boykot	67
2. Trablusgarp Savaşı	75
3. Balkan Savaşı	78
<b>B.II. MEŞRUTİYET'TEN İDÜNYA SAVAŞI'NA DENİZ TİCARETİ</b>	<b>80</b>
1.İstanbul Limanı	80
1.a.İstanbul	81
1.b.İstanbul Liman Trafığı	82
1.c.İstanbul Limanında Deniz Ticareti	87
2.İzmir Limanı	90
2.a.İzmir	90
2.b.İzmir Liman Trafığı	92
2.c.İzmir Limanında Deniz Ticareti	97
3.Selanik Limanı	103
3.a.Selanik	104
3.b.Selanik Limanı Trafığı	106
3.c.Selanik Limanında Deniz Ticareti	113
4.Beyrut Limanı	121
4.a.Beyrut	121
4.b.Beyrut Liman Trafığı	124
4.c.Beyrut Limanının Deniz Ticareti	128
5.Trabzon Limanı	134
5.a.Trabzon	134

5.b.Transit Ticaret ve Trabzon Limanı	137
5.c.Trabzon Liman Trafığı	139
5.d.Trabzon Limanda Deniz Ticareti	146

## **ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: OSMANLI DEVLETİ'NDE, II. MEŞRUTİYET'TEN BİRİNCİ**

### **DÜNYA SAVAŞI'NA LİMANLARIN İNŞA FAALİYETLERİ VE LİMAN ÇALIŞANLARI** **157**

#### **A-LİMANLARIN İNŞA FAALİYETLERİ** **157**

1- Liman Yapılmasını Gerektiren Nedenler	157
2. II. Meşrutiyet'in İlanından Önce Yapılan Limanların İnşa Faaliyetleri	160
2.a. İstanbul Limanı	161
2.b. Haydarpaşa Limanı	162
2.c. İzmir Rıhtımı	164
2.d. Selanik Limanı	165
2.e. Beyrut Limanı	167
2.f. Derince Limanı	169
2.g. Dedeoğlu Limanı	169
2.h. Sakız Limanı	169
2.i.Midilli Limanı	170
3. II. Meşrutiyet'in İlanından I. Dünya Savaşı'na Kadar Yapılan Limanların İnşa Faaliyetleri	171
3.a. İskenderun Limanı	171
3.b. Zonguldak Limanı	174
3.c. Bandırma Limanı	177
3.d. Mudanya Limanı	178
<b>B- DÖNEMİN LİMAN ÇALIŞANLARI</b>	<b>180</b>
1. Gümrük İşlemleri Görevlileri	180
2. Gümrük Memurlarının Vazifesi	184
2.a. Gümrük Müdürleri ve Merkez Memurları	184

2.b.Memurlar	184
2.c.Bir Baş Müdüriyet Başkâtibi	185
2.d.Bir Müdüriyet veya Merkez Memurini Başkâtibi	185
2.e.İstimator	186
2.f. Başmüdürler	187
2.g.Muayene Müfettişleri	188
2.h.Ambar Memuru ve Mukayyidleri	189
2.ı.Muayene Memuru	189
2.j.Kapu Memurları	189
2.k.Gümrükler Aklamı Temeyyüz ve Memurları Manifesto Sermemuru	190
2.l.Veznedar	190
2.m.Gümrük Ketebesi(Kalem Kâtipleri)	191
3.Dönemin Liman İşçileri	191
3.a. Dönemin Limanlarının İnşasına, Liman İşçilerinin Tepkileri	196
3.b. Boykot Hareketinde Liman İşçileri	200
3.c. Liman İşçileri ile İlgili Düzenlemeler	209
4.Osmanlı Devletinde Deniz Fenerleri ve Çalışanları	214
4.a. Deniz Fenerleri	214
4.b. Deniz Fenecileri	217
5. Karantinahaneler ve İşleyişi	219
6.Kıyı Emniyeti	226
6.a.Tahlisiye(Can Kurtarma) İşinde Çalışanlar	226
6.b.Kılavuzluk	228

**IV. BÖLÜM: OSMANLI DEVLETİNDE, II. MEŞRUTİYET'TEN BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NA DENİZ TİCARETİNİN LİMAN KENTLERİNDE OLUŞTURDUĞU SOSYO-EKONOMİK DEĞİŞİMLER** **234**

**A.LİMAN KENTLERİNDE NÜFUS HAREKETLİLİĞİ** **234**

1.İstanbul Liman Kentinde Nüfus Hareketliliği	234
2.İzmir Liman Kentinde Nüfus Hareketliliği	236

3.Marmara Sahillerinde Nüfus Hareketliliği	239
4.Selanik Liman Kentinde Nüfus Hareketliliği	240
5.Beyrut Liman Kentinde Nüfus Hareketliliği	242
6.Trabzon Liman Kentinde Nüfus Hareketliliği	244
<b>B.LİMAN KENTLERİNDE OLUŞAN FİNANS SEKTÖRÜ</b>	<b>245</b>
1.Bankalar	245
2.Sigortacılık	249
3.Ticaret Odaları	253
4. Borsacılık ve Borsa	258
5.Liman Kentlerinde Borsa	259
<b>C- KENTLERDE SOSYAL DEĞİŞİM</b>	<b>261</b>
1.Liman Kentlerinde Milli Burjuvazi Oluşturma Çabaları	261
2. Levantenler	272
3.Liman Kentlerinde Levantenler ve Sosyal Değişim	275
4.Gayrimüslim Tüccarlar	281
5.Müslüman Tüccarlar	285
6.Gemi Acenteleri	288
<b>D.LİMAN KENTLERİNDE TÜKETİM ALIŞKANLIKLARININ DEĞİŞİMİ</b>	<b>289</b>
<b>SONUÇ</b>	<b>300</b>
<b>KAYNAKÇA</b>	<b>306</b>
<b>EKLER</b>	<b>332</b>

## TABLolar

Tablo 1.1- 1910'da Gemi Şirketleri, Acente Merkezleri ile Güzergâhları	63
Tablo 2.2- İstanbul Limanı Gemi Trafığı (1840-1909)	84
Tablo 2.3- İstanbul Limanında Gemi Hareketleri ve Tonajları (1900)	85
Tablo 2.4-Ticarî Amaçlı olarak İstanbul Limanını Ziyaret Eden Buharlı Gemilerin Sayı ve Tonajları (1908)	87
Tablo 2.5- İstanbul Limanı İthalat ve İhracatı(1897-1910)	88
Tablo 2.6- İstanbul Limanı İthalat ve İhracat ile Transit Ticaret Değerleri (Mart 1907-Şubat 1908)	88
Tablo 2.7- İzmir Limanı Trafığı (1830-1912)	94
Tablo 2.8- İzmir Limanında Devletlere Göre Gemi Sayıları ve Tonajları(1900-1911)	96
Tablo 2.9-İzmir Limanına ait İthalat ve İhracat Rakamları(1835-1914)(Bin Sterlin Olarak)	98
Tablo 2.10- İzmir Limanında Ülkelere Göre İhracat Değerleri (Sterlin olarak)	99
Tablo 2.11- İzmir Limanında Ülkelere Göre İthalat Değerleri (1899-1907)(Sterlin Olarak)	100
Tablo 2.12- Bazı Avrupa Devletleri'nin ve Amerika'nın İzmir İhracatındaki Payları	101
Tablo 2. 13-Bazı Avrupa Devletleri'nin ve Amerika'nın İzmir İthalatındaki Payları	103
Tablo 2.14- Selanik Limanındaki Ticari Hareketlilik (1839-1846)	107
Tablo 2.15- Selanik Limanına İşleyen Buharlı Vapur Kumpanyaları, Güzergâhları ve Sefer Sıklığı(1904/1905)	108
Tablo 2.16- Selanik Limanında Buharlı-Yelkenli Gemi Sayıları ve Tonajları(1903-1911)	109
Tablo 2.17-Selanik Limanı Buharlı-Yelkenli Gemi Sayıları ile Tonajları(1903-1905)	110
Tablo 2.18- Selanik Limanında Devletlere Göre Toplam Gemilerin Sayı ve Tonajları(1903-1911)	111
Tablo 2.19- Selanik Limanında İthalat ve İhracat(1839-1846)	114
Tablo 2.20- Selanik Limanı İthalat ve İhracatı(1885-1890)	116
Tablo 2.21-Selanik Limanı İthalat ve İhracatı Gümrük Resmi Miktarı (1896-1899)	117
Tablo 2.22- Selanik Limanında İthalat ve İhracat(1903-1911)	117
Tablo 2.23- Selanik Limanı İthalatı(1907-1911)	119
Tablo 2.24- Selanik Limanı İthalatı(1910-1911)	120
Tablo 2.25- Beyrut Limanında Yelkenli-Buharlı Gemi Sayıları ve Tonları ile Toplamları (1899-1911)	125
Tablo 2.26- Beyrut Limanında Ülkelere Göre Gemi Toplamları(1900-1911)	126
Tablo 2.27- Beyrut Limanı İthalat ve İhracatı(1899-1911)	130
Tablo 2.28- Beyrut Limanına Ait Devletlere Göre İhracat(1899-1911)	130
Tablo 2.29- Beyrut Limanına Ait Devletlere Göre İthalat(1899-1911)	132
Tablo 2.30- 1900'da Trabzon'da Faaliyet Gösteren Kumpanya, Acente Yetkilisi,	

<b>Kumpanyanın Sefer Sıklığı, Kumpanyanın Güzergâhı</b>	<b>141</b>
<b>Tablo 2.31-Trabzon Limanı Gemi Trafiği (1839-1913)</b>	<b>143</b>
<b>Tablo 2.32-Trabzon Limanında Toplam Gemi Sayısının Ülkelere Göre Dağılımı (1900-1912)</b>	<b>145</b>
<b>Tablo 2.33-Trabzon Ticaretinde Anadolu ve İran'ın Payları (1890-1912)</b>	<b>147</b>
<b>Tablo 2.34-Trabzon Limanından Ülkelere Göre Anadolu'ya İthalat (1899-1911)</b>	<b>150</b>
<b>Tablo 2.35- Trabzon Limanı İhracatı (1899-1911)</b>	<b>152</b>
<b>Tablo 2.36- Devletlere Göre Trabzon Limanından İran İçin Yapılan İthalat (1899-1910)</b>	<b>154</b>
<b>Tablo 2.37- Devletlere Göre Trabzon Limanından İran'dan Yapılan İhracat (1899-1910)</b>	<b>155</b>
<b>Tablo 3.38-Osmanlı Devleti'nde Önemli Liman İşletmeleri (XIX. Yüzyıl Sonu-XX. Yüzyıl Başı)</b>	<b>160</b>
<b>Tablo 4.39-İstanbul'un Nüfusu</b>	<b>234</b>
<b>Tablo 4.40 Selanik Kentinin Nüfusu</b>	<b>242</b>
<b>Tablo 4.41 Beyrut Kentinin Nüfusu</b>	<b>243</b>
<b>Tablo 4.42-Trabzon Liman Kentinde Nüfus</b>	<b>244</b>
<b>Tablo 4.43- İstanbul'daki Gemi Acenteleri ve Yerleri</b>	<b>288</b>

## GİRİŞ

Sanayi devrimi ertesini dünya hızla bir değişimin içine girmişti. Avrupa ürettiği ucuz mamulü satacak pazar ve üreteceği ürün için hammadde aramaya başlamıştı. Avrupa için Osmanlı Devleti de iyi bir pazar ve hammadde kaynağı idi. Buharlı makinaların sanayi alanında kullanılması yanında demiryolu alanında hızla kullanılmaya başlanmıştı. Osmanlı Devleti'nde ise demiryollarını çoğunlukla yapan Avrupalılardı. Demiryolu konusunda Osmanlı Devleti'nde oluşan rekabet denizlerde de yaşanmaktaydı. Avrupa'nın Osmanlı Devleti'nde yayılışının en önemli araçları buharlı gemilerdi. Fakat Osmanlı demiryolları ile ilgili birçok çalışma yapılmış olmasına rağmen yabancı kumpanyalar ve faaliyetleri, Osmanlı deniz ticareti, kabotaj gibi konularda çalışmalar nadirdir. Bu yüzden bu alana bir ölçüde de olsa bir katkı koymaya çalışacağız.

Osmanlı Devleti'nde deniz ticaretini teşvik ve ulusal bir deniz ticaret filosu oluşturulması ile ilgili padişahların teşviki yönünde çabalar III. Selim ile başlamıştı. II. Mahmut döneminde ise 1823'te bir nizamname çıkarılmıştı. Bu nizamname ile gemilerin çoğaltılması, yeniden inşa edilmesi ve Osmanlı gemilerine limanlarda öncelik tanınması kararlaştırılmıştı. Ancak bu sıralarda teknolojik yenilikler sonucu buharlı gemiler, yelkenli gemilerin yerini almaya başlamıştı. Bu durum devletin ilk ticaret filosunun gelişmesine sekte vurmuştu. Şimdi yeni teknolojiyi öğrenip benimsemek ve rekabete başlamak yeni bir ivme gerekecekti.

İngiltere'de James Watt, 1775 yılında buharlı makinayı bulup bundan hareket enerjisi yaratmıştı. Buharlı makinanın icadı, ardından birçok teknolojik değişime yol açacak ve bu teknolojik değişimler etkisini birçok alanda hissettirecekti.

Amerikalı Robert Fulton, 1807'de Clermont isimli ilk buharlı gemisiyle Hudson nehrinde 150 mili aşarak 32 saatte New York üzerinden Albany'e gitmeyi başarmıştı. Buharlı geminin ardından, 1825'te İngiltere'de ilk trenin başlamasıyla birlikte dünyada değişen ulaşım araçları ile birlikte Osmanlı Devleti'nde ulaşım araçları değişime uğrayacaktı.

Buharlı gemilerin dünyada kullanılmaya başlanmasının ardından 20 Mayıs 1828 tarihinde Osmanlı Devleti'ne ilk buharlı gemi (Swift, Sürat) geldi. 1820'lerden itibaren Osmanlı kara sularında yabancı buharlı gemiler işlemeye başladılar. 1838 Balta Limanı

Antlaşması'ndan sonra Avrupalılar Osmanlı ticaretinde etkinliklerini arttırdılar. Osmanlı Devleti sahilllerinde buharlı gemilerin yayılışı merkezden çevreye doğru oldu. Buharlı gemiler önce İstanbul, İzmir gibi hinterlandı geniş ve önemli limanlara yöneldi. Ardından Beyrut, Trabzon, Selanik, Mersin, İskenderun, Basra gibi kentlere doğru genişledi. Bu liman kentlerine konsolosluklar açan Avrupa ülkeleri tüccarları sayesinde bölgedeki ticareti kontrol etmeye ve bölgenin potansiyelini belirledikleri gibi hangi ihtiyaçlarının ne kadarını karşılayabilecekleri hakkında fikir sahibi olacaklardı.

Abdülmecit, *Hazine-i Hassa*'nın da desteğiyle "*Şirket-i Osmaniye*"'yi kurdu. "*Hazine-i Hassa*", bir süre sonra adı geçen şirketten ayrıldı. Alınan yeni gemilerin bir kısmıyla "*Hazine-i Hassa Kumpanyası*" adıyla "*Şirket-i Osmaniye*"nin yanında ikinci bir kumpanya etkinliğe geçti. Daha sonra "*Mecidiye Şirketi*" adını alan bu şirket, 1843 yılında da "*Fevaid-i Osmaniye Şirketi*" adını almıştır. Böylece bir Türk şirketi limanlar arasında yük ve yolcu taşımacılığına başladı. Ancak bu şirket ihtiyacı tam olarak karşılamaktan uzaktı. İskele ve limanlara iç kesimlerden gelen mallar Fevaid-i Osmaniye veya Avusturya Lloyd firmasının buharlı gemileriyle İstanbul'a taşınırdı.

Osmanlı limanları ile Avrupa arasında yük ve posta taşımacılığı genellikle yabancı gemilerle yapılmaktaydı. Osmanlı Devleti yabancı rekabeti karşısında yavaş bir şekilde de olsa ticaret filosunu geliştirmek amacıyla çaba göstermeye başlamıştı. Osmanlı devletinde İzmir-İstanbul arasında ara iskelelere de uğrayarak sefer yapan Peyk-i Şevket adlı gemi sefere kondu. Bu geminin sefere konulması ile ilk defa bayrak himayesine geçilecek ve bu gemi yük ve yolcu almadan başka gemiler yük ve yolcu alamayacaktı. Böylece Osmanlı Devleti tavrını kendi gemilerinden yana koymuş ve ulusal bir duruş sergilemiş ve bayrak himayesini başlatmıştı. Bu dönemde devlet eliyle yeni bir işletme ve yönetim olan "*Şirket-i Hayriye*" kuruldu. Şirkete ait gemiler yolcu taşıdıkça, gemilerin uğrak yeri olan iskelelerin etrafında ekonomik canlanma görüldü. Şubat 1853'ten itibaren kent içi ulaşımda yabancı gemilerin çalışmasını yasaklayan bir tamim yayınladı. Böylelikle yeni şirkete tekel konumu sağlandı. Abdülmecit döneminde Fevaid-i Osmaniye, Şirket-i Hayriye yanında 1859'da Haliç Vapurları Şirketi kurulmuştu Kurulan vapur kumpanyaları ile Osmanlı Devleti çağı yakalamaya ve denizlerinde varılmaya çalışıyordu. Yine de kurulan vapur kumpanyaları Osmanlı deniz ticaretinin ihtiyacını karşılamaktan uzaktı. Bu yüzden kurulan yabancı vapur



kumpanyalarına bir ölçüde göz yumuluyordu. Yabancılar Osmanlı sularındaki faaliyetlerine kapitülasyonları dayanak gösteriyorlardı. Avrupalılar yaptıkları vapur seferleri ile Osmanlı limanlarını birbirine değil, kendi limanlarını Osmanlı limanlarına bağlayacaklardı. Yine de milli bir ticaret filosu oluşturulması yönünde çabalarda sergilenecekti.

Bir Osmanlı limanından yararlanmak için liman ve konsolosluk harçları ödenmesi gerekiyordu. Bunn dışında sağlık vergisi de ödenen vergilerdendi.

Abdülmecit döneminde 1848 yılında deniz ticaret kanununun hazırlanması için çalışmalar başlatıldı. 1848 yılında ticaret vapurlarında konşimento ve navlun usulü uygulanmaya başlandı. 1856 yılında Paris Antlaşması'nın uluslararası denizcilik hukukuna ait kuralları, 1863 yılında denizde çatışmayı önleme tüzüğü kabul edildi. Osmanlı Devleti, 1864'te bir ticari bandıra kazandı. Yeni bayrak kırmızı renkli, kenarları yeşil ve ortasında beyaz bir hilal vardı. Aynı yıl deniz ticaret kanunu da hazırlandı. "*Ticaret-i Bahriye Kanunname-i Hümayün*" adlı bu kanun, Fransızların "*Code de Commerce Maritime*"ini esas almakla birlikte en muteber görülen Hollanda Ticaret Kanunu ittihazı alınmıştı.

Donanma Tutkunu Sultan Abdülaziz döneminde, Fevaid-i Osmaniye'nin adı yeni sultanın adına binaen 1872 yılında "*İdare-i Aziziye*"ye çevrildi. Bu sırada şirketin 20 gemisi vardı. Ancak dördü tersanede yatmakta olup diğerleri de çok iyi durumda değildi. Şirket, Karadeniz, Marmara ve Ege'deki uzak mesafe ulaşımının yanı sıra, bir dizi küçük vapurla Kadıköy, Ayastefanos ve Adalar'a sefer yapıyordu. Bu dönemde donanmaya olduğu gibi ticaret filosuna da gemi kazandırmak için yoğun çalışmalar yapılmıştı. Tersaneler, gemi yan sanayine el atılmış ve bahriyede eğitim geliştirilmişti. 1870 yılında konsolosluklardaki mahkemelerin yerini almak üzere denizcilik mahkemesi kurulmuştu.

Kırım Savaşı'nda Osmanlı Devleti, Fransız ile İngilizlerle birlikte savaşıyordu. Bu savaşta Osmanlı, denizcilik alanındaki eksiklerini görerek ve birçok değişim yapması gerektiğini fark etti. Deniz fenerleri, karantina, tahlisiye hizmetleri ihtiyaca cevap vermekten çok uzak ve yetersizdi. Limanlar modern gemilerin yanaşmasına uygun değildi. Fransız hükümeti Bâbîâli'ye deniz yollarındaki deniz fenerlerinin sayısının ve kalitesinin yükseltilmesi talebiyle başvurdu. 1855'te Fransız kaptan Marius

Michel'in girişimiyle "*Memalik-i Mahrusa Fenerler İdaresi*" kuruldu. Marius Michel, Bernard Collas ve Joseph Baudouy yönetimindeki bu kuruluş kısa zamanda Osmanlı sularında çok sayıda fener inşa edecekti. Osmanlı Devleti'nde böylece fenerlere yabancıların talip olup bu imtiyazı aldıklarını görüyoruz. Ardından Fransızlar İstanbul liman imtiyazını da alacaklardı.

Abdülhamit 1876 yılında tahta geçtiği zaman Almanya ve İtalya gibi devletler siyaset sahnesine yeni çıkmışlardı. Bu devletlerde sanayi devrimi ile baş döndürücü bir hızla gelişen ticarete kumpanyalarıyla yerlerini almak sömürge ve nüfuz alanları ele geçirmek için can atıyorlardı. Almanya Ortadoğu'nun enerji kaynaklarına ve Anadolu'nun buğdayına, tarım ürünlerine uzanabilmek için Berlin'den Bağdat'a uzanacak bir demiryolu hattı yapımı için imtiyaz arayışlarına girecekti. Almanya ile Osmanlı'nın yakınlaşması yüzyılın sonundan itibaren başlayacaktı. XX. yüzyıl boyunca Almanya Osmanlı ticaretindeki payını gün geçtikçe arttıracaktı.

Abdülhamit döneminde İdare-i Aziziye adı "*İdare-i Mahsusa*"ya çevrildi. Bu idare çalıştığı hatları işletme hakkına sahip olduğu gibi diğer Osmanlı liman ve iskelelerine de vapur işletme hakkı vardı. 24 gemiye sahip olan idarenin elindeki gemiler ikinci el ve kullanılmış gemilerdi. Bu yüzden halkın İdare-i Mahsusa'dan ve bu ömrünü tamamlamış gemilerden halkın şikâyeti bir türlü bitmiyordu. 1880'lere kadar Osmanlı buharlı gemileri büyürken, yelkenli gemiler de tonaj olarak büyümeye devam etmişlerdi. 1885 ve 86 yıllarında devlet her ne kadar gemilerin tonajını arttırmak yönünde bir takım teşviklerde bulunduysa da yapılanlar yine de ihtiyacı karşılamaktan uzaktı<sup>1</sup>.

Abdülhamit döneminde hinterlandlarıyla ticarî olarak önemli olan bölgeler demiryollarıyla limana bağlanmaya başlanmıştı. Batı Anadolu'daki demiryollarına İngilizler, Suriye bölgesindeki demiryollarına Fransızlar ve İzmit-Ankara demiryoluna Almanlar talip olacaklardı. Demiryolları yapıldıktan sonra sıra limanları modernleştirmeye gelecekti. İzmir limanına İngilizler talip olacaksa da limanı Fransızlar tamamlayacaktı. Beyrut limanı Suriye'de ekonomik etkinliği belirgin olan Fransızlar

---

<sup>1</sup> 1886 yılında ticari gemi yapımını teşvik için otuz tondan büyük olanlardan vergi alınmaması kararlaştırılmıştı.

tarafından yapılacaktı. Selanik limanı da Fransızlar tarafından modernleştirilecekti. Almanlar ise demiryollarıyla etkin olurken; bir taraftan da limanları Berlin-Bağdat demiryoluna bağlamaya başlayacaklardı. 1896'da İzmit limanı, 1903 yılında Haydarpaşa limanı Almanlar tarafından inşa edilecekti.

II. Abdülhamit önemli limanların devlet tarafından satın alınması için çaba göstermişti. Önce İzmir limanının Hazine-i Hassa'ya geçmesi için uğraşmış, başarısız olmuştu. Galata limanını da almak için uğraşan II. Abdülhamit, Fransızların müdahalesi ve şirketin çok yüksek bir fiyat istemesi nedeniyle başarılı olamamıştı.

1908 yılında II. Meşrutiyet ilan edildiği zaman Osmanlı deniz ticaret filosunun Osmanlı sahillerindeki payı % 17 ile % 18 kadardı. Yeni yönetim bu durumun farkında olduğu gibi dönemin gazete ve dergilerinde de yerli sermaye sahiplerinin bir araya gelerek vapur alıp, yük ve yolcu taşımalarının ülkeye ve kişiye sağlayacağı faydalar işleniyordu. Ancak Osmanlı ticaret filosu ihtiyaca cevap vermediği için boşluk yabancı kumpanyalar ile doldurulmaya çalışılıyordu.

II. Meşrutiyet döneminde İttihat ve Terakki'nin belli başlı hedeflerinden biri, Avrupa'dan bağımsızlaşabilmek, milli bir ekonomi ve milli burjuvazi yaratabilmektir. İttihat ve Terakki'nin ünlü Maliye Bakanı Cavit Bey, Osmanlı Devleti'nin aslında ziraat devleti olduğunu düşünmekteydi. Ancak Cavit Bey, üretilen tarım ürünlerinin pazarlara ulaşabilmesi için bayındırlık alanında yatırımların yapılması gerektiği inancındaydı. Gerçekten de Osmanlı devletinin bayındırlık alanında birçok eksikliği bulunuyordu. Demiryolları Avrupalıların ihtiyaçları doğrultusunda yapılmıştı. Yerel ihtiyaçları karşılamak demiryolları çoğu yerde yoktu. Bunun dışında hinterlandı geniş olan bazı limanlar hala yapılmamıştı. Karaadeniz'de Zonguldak'ta liman vardı. Ancak İran transit ticaretinde uzun süre rol oynamış olan Trabzon'da II. Meşrutiyet'e değin hala bir liman yapılmamıştı. Trabzon'un iç bölgelerle ulaşımı hala karayoluyla ticareti ise deve kervanlarıyla yapılıyordu. Ticarî açıdan önemli olabilecek Samsun, Kastamonu, Tirebolu limanları hala yoktu. Akdeniz'de Halep'in limanı diyebileceğimiz İskenderun'da ya da hacıların kutsal yerlere naklinde önemli olan Cidde'de hala limanlar yoktu.

Liman eksikliği dışında Osmanlı Devleti'nde demiryolları ihtiyacı karşılayacak düzeyde değildi. Karayolu çalışmaları her ne kadar yapılsa da sık sık yapılan yolların

elden geçmesi gerekiyordu. Var olan karayolları da ihtiyaca yeterince cevap veremiyordu. Demiryolu ve karayolunda varolan eksiklikler bazen limanın hinterlandı ile bağlantı kurmasındansa yabancı bir ülkeden mal almasını zorunlu kılıyordu. Yabancı ülkeden alınan mal, hinterlandtan gelecek maldan daha ucuz olabiliyordu. Demiryolu ve karayoluna göre denizyolu ile yapılan nakliyat daha ucuzdu. Ancak Osmanlı Devleti deniz yolu alanında eksiklerle doluydu. Dalgakıranlar, limanlar, gemi adamı, fenerler, ticaret filosunun yetersizliği bu eksikliklere örnek verilebilir.

Cavit Bey, 1912’de ulaşım ile ilgili bir proje ortaya koymuştu. Bu proje gereğince Samsun, Trabzon, Dedeağaç, Kavala, Yafa, Hayfa veya Trablus için limanlar yapılması planlanmıştı. Bunun yanısıra bazı demiryolları ile Selanik limanında genişletilmesi gerekiyordu.

1911-1913 yılları arasında Fransızlar İnebolu, Ereğli, Trablusşam, Yafa, Hayfa gibi limanların yapım imtiyazlarını aldılar. Ancak savaş nedeniyle bu limanlar tamamlanamadı. İskenderun limanı imtiyaz sözleşmesini de Almanlar aldılar. Ancak bu projede gerçekleştirilemedi. 1912 yılında İngiliz National Bank of Turkey, Trabzon limanının inşası için bir imtiyaz elde etmişti. Ancak çıkan savaşlar birçok proje gibi bu projenin de gerçekleşmesini engelleyecekti.

Osmanlı Devleti kendi bandırasına ait gemileri zaman zaman muayene ediyordu. Fakat Osmanlı sularında çalışan yabancı gemileri kontrol edemiyordu. Kaldı ki, yabancı gemiler arasında Osmanlı gemilerinden çok çürük olanlar olduğu gibi, muayeneden kaçmak için bandıra değiştirip yabancı bandırasına geçen Osmanlı tebaasına ait gemilerde vardı. Yabancı bandırasında olmak Osmanlı bandırasında olmaktan çoğunlukla daha avantajlı olabiliyordu. Yabancı bandırasına geçen gemiler liman ile palamar vergisi ödemedi Osmanlı sularında rahatlıkla ticaret yapabiliyorlardı. Muayene derdinden de kurtulmuş oluyorlardı.

II. Meşrutiyet döneminde esen liberal söylemlerin etkisi ve yeni gemileriyle halkın daha memnun olduğu Şirket-i Hayriye örnek alınarak İdare-i Mahsusa’nın özelleştirilmesi söylemleri dillendirilmeye başlandı.

Osmanlı Devleti daha çok askeri denizciliğe önem vermişti. Ticari denizciliğe Osmanlı devleti gereken önemi vermemiş olduğundan bu alanda daha çok gayri müslimler ile yabancılar etkindi. Avrupa’dan yeni vapurlar alarak ya da yerli

tezgâhlarda yeni gemiler yaptırarak gemi ihtiyacını karşılamaya çalışan Osmanlı Devleti'nin bu iş için epey uzun yolu vardı. Eldeki mevcut Osmanlı gemilerinin ise bir kısmı hantal, bir kısmı çürük bir haldeydi. Bu yüzden devlet, bazen ticaret için ortaya çıkan boşluktan dolayı, bazen de asker nakli ya da göçmenlerin taşınması için yabancı kumpanyalarla anlaşmak zorunda kalıyordu.

Osmanlı Devleti kabotaja ancak milli bir ticaret filosu yarattığı ve kapitülasyonları kaldırarak kabotaj hakkını kullanmak için bir tekel oluşturmak istediğinde geçebilirdi. İttihat ve Terakki ticarî denizciliği geliştirerek bu alanlardaki kazanımları diğer alanlara aktarmayı planlıyordu. Ancak yapılan ithalat ve ihracatta ithalat daha ağır basıyordu.

Yabancı tüccarlar liman kentlerine yerleşmişler ve pazar hakkında bilgi sahibi olmuşlardı. Konsoloslar tüccara hem yardımcı oluyor, hem de yapılan ticaret hakkında ülkesine raporlar yolluyordu. Kurulan ticaret evleri ile tüccar organize oluyor ve kurulan yabancı bankalarla rahatlıkla yatırım yapabiliyor ve hareket alanı bulabiliyordu. Buldukları kentleri bir taraftan değiştiriyor ve dönüştürüyorlardı. Sigortacılık alanında da etkinlikleri genişletmişlerdi. Kapitülasyonların sağladığı haklar ile birçok alanda ayrıcalık sahibi olan yabancılar Osmanlı Devleti'nin ekonomisinin bağımlı duruma gelmesi ve Avrupa sermayesinin birçok alana yayılmasını sağlıyorlardı.

Osmanlı Devleti'nde deniz ticareti ile ilgili birçok alanda yabancıları görmek mümkündü. Daha öncede belirttiğimiz gibi fenerleri yapan ve işletenler Fransızlardı. Birçok limanı ve işletmeciliğini yapan yabancıları. Haliç'te deniz ulaştırmasında İtalyanlar etkindi. Demiryollarında Fransızlar ve Almanlar arasında müthiş bir rekabet vardı. Aldığı imtiyazlarla yapacakları demiryolu malzemelerini deniz yolu ile getiren Almanlar Osmanlı ekonomisi üzerindeki paylarını her gün arttırıyorlardı. Karantina işleri ile uluslararası bir komisyon ilgileniyordu.

Avrupalı tüccarlar, İstanbul'da 1901 yılında Chambre Des Maritimes de Navigation Etrangers'den 11 yıl sonra, 1913 yılında Chambre Maritime De Smyrne (İzmir Deniz Ticaret Odası) kuruldu. Böylece deniz ticareti ile uğraşan Avrupalıların hızla örgütlenmeleri devam ediyordu.

1907 yılında ticaret gemilerinin harp zamanı gerektiğinde silahlandırılarak kullanılması, 1909'da yabancı tüccar gemilerinin liman vergisine tabi tutulması

kararlaştırılmıştı. 1913 yılında ise yabancı ticaret gemilerinin boğazlardan geçiş zamanı talimatnamesi hazırlanmıştı. İkinci meşrutiyet döneminde 250'ye yakın liman reisinin yeri değiştirilmışti.

Trablusgarp ve Balkan savaşlarından sonra cemiyetin 1913 yılındaki kongresinde ekonomi alanında ilk defa milli iktisat kelimesi kullanılacak ve kapitülasyonların kaldırılması vurgusu yapılacaktı.

1914 yılında kapitülasyonların kaldırılmasıyla beraber denizcilik alanında bir takım değişiklikler yapılmış ve Osmanlılar ile yabancılar arasındaki farklılıklar kalkmıştı. Kapitülasyonların kaldırılması ile birlikte yabancı gemiler artık Osmanlı şehbenderlerine limanlarında patentelerini vize ettireceklerdi. Oktruva vergisi şehir ve kasabalara ticaret amacıyla getirilen eşyadan alınan bir vergi olup kapitülasyonların kaldırılması ile kaldırıldı. Ancak I.Dünya savaşı nedeniyle uygulanamadı. Karantina (Sıhhiye) Meclisi, kapitülasyonların yürürlükte olduğu dönemde, yabancı üyelerin etkin olduğu ve yabancıların çıkarlarının gözetildiği uluslararası bir kurula dönuşmüştü. Kapitülasyonların kaldırılmasıyla Karantina Meclis'indeki yabancıların işlerine son veren Osmanlı Hükümeti, meclis üzerinde tek yetkili güç haline gelmişti. Kapitülasyonların kaldırılmasıyla birlikte Osmanlı Devleti egemenliğinin gereği olan ve uluslararası hukukun kendisine tanıdığı hak olan kabotaj hakkını kullanabilecekti. Kapitülasyonlar nedeniyle bağımsız bir gümrük siyaseti oluşturamayan Osmanlı Devleti, ilga kararından sonra bu alanda tek basına aldığı bir kararla gümrük vergisini yükseltecekti. Ayrıca deniz nakil vasıtalarına çekilecek bandıralar da devletler genel hukukuna uygun olarak tespit edilmiş ve bu düzenleme bir genelgeyle Osmanlı memurlarına gönderilmiştir. Artık Osmanlı sularında ticaret yapan gemiler Osmanlı bandırası çekecekti<sup>2</sup>.

1898-1913 arası dış ticarete yeni bir genişleme dönemi yaşanacaktı. Osmanlı devleti sınırları bir taraftan küçölüyor olmasına rağmen ticaret büyüyecekti. Alman-İngiliz ticari rekabetiyle dikkati çeken büyüme, Osmanlı hammaddelerine olan talebi arttırmıştı. Bu dönemin deniz ticaretimize yansıması ise egemenliğin iyice kaptrırıldığı hissi, kumpanyaların yabancı tabiiyetine kaçtığı, milli tepkilerin yükseldiği ve denizcilik

---

<sup>2</sup> Muhammet Emin Külünk, *Kapitülasyonların Kaldırılması*(1914), M.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2006, s.308.

konusunda da milli ekonomi, fikir ve arayışlarının geliştiği dönem olarak karşımıza çıkar<sup>3</sup>.

Buharlı gemiler karşısında yelkenli gemiler azalmakla birlikte sayı olarak artan ticarete paralel olarak artmışlardı.1914 yılında yelkenliler Osmanlı bayrağı altında taşınan bütün tonajın üçte ikisini temsil ediyordu. Yelkenlilerin direnci ve varlıklarını devam ettirmeleri %75'lik paya sahip olan iç ticarete hitap etmelerinde, vapurların yardımcı unsurları haline gelmelerindendi. Osmanlı buharlı gemileri ise 1879'a oranla 1914 yılında tonajda 6.4 kat artmıştı. Ancak Osmanlı ticaret filosunun büyük kısmı yelkenli gemilerden oluşmakta olup yeterli olmadığı gibi büyük bir önemde taşımamıştı. II. Meşrutiyetle birlikte birçok yabancı şirket yabancı vapur kumpanyaları boykotların tepkilerin hedefi haline geldi. Avusturya-Macaristan'a boykot ile başlayan tepkiler diğer siyasal olaylarda da kullanıldı. Bulgaristan, Yunanistan, İtalya ve Rumlar boykottan nasiplerini aldılar. Yunan vapurlarının seferleri ve kazançları, Romen ve Bulgarların deniz filolarını güçlendirmesi, bandıra değiştirerek Osmanlı hâkimiyetinden kaçan şirketlere yönelen tepkiler, millet, din, ihanet, kaçakçılık, casusluk... Kavramları çerçevesinde suçlamalara maruz kalmıştı<sup>4</sup>.

Bosna Hersek'in ilhakıyla başlayan Avusturya boykotunda, boykot uygulanan şirketler arasına Lloyd Vapur şirketi de yer almıştı. Vapurları boykot etmek, yolcu ve yük indirmemek, ilhakla küçük düşürülmüş "anavatan" için yapılan "kutsal bir görev" haline dönüşmüştü<sup>5</sup>.

Araştırmamız, II. Meşrutiyet'ten I. Dünya Savaşı'na Osmanlı Devleti'ndeki deniz ticaretini ortaya koymayı amaçlamaktadır. Araştırmamızda deniz ticareti bağlamında İttihat ve Terakkinin politikası, ticaret, limanlar ve deniz ticaretinin kentlere etkileri incelenmiştir. Araştırmamızda temel kaynak olarak Osmanlı Arşiv Belgeleri, Askeri Deniz Müzesi Arşivi Belgeleri, dönemin basını, İngiliz Parlamento Kayıtları kullanıldı. Ayrıca vilayet salnameleri, ticaret-i bahriye salnamesi, rüsumat salnamesi ve anılar da yararlandığımız kaynaklar arasındadır.

Bu çalışma dört bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde II. Meşrutiyet'ten I. Dünya Savaşı'na deniz ticaret politikası ve buharlı gemi işletmeleri üzerinde

<sup>3</sup> İlhan Ekinci, "Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında", *Kebikeç*, S.21, Ankara, 2006, ss.73-96.

<sup>4</sup> *A.g.m.*, ss.73-96.

<sup>5</sup> *A.g.m.*, ss.73-96.

durulmuştur. II. bölümde II. Meşrutiyet'ten I. Dünya Savaşı'na yaşanan boykotlar ve siyasal olaylar ile İstanbul, İzmir, Beyrut, Selanik ve Trabzon limanlarında (dönemin öne çıkmış beş limanı) gemi trafiği ve deniz ticareti ele alınmıştır. III. bölümde II. Meşrutiyet'ten I. Dünya Savaşı'na Limanlar ve liman işçileri, IV. bölümde II. Meşrutiyet'ten I. Dünya Savaşı'na Deniz Ticaretinin liman kentlerine sosyal ve ekonomik etkisi üzerinde durulmuştur. Nüfus, tüketim alışkanlıklarının değişimi, acente, banka gibi finans kurumlarının ortaya çıkışı incelenmiştir.





## **BİRİNCİ BÖLÜM:**

### **OSMANLI DEVLETİNDE, İTTİHAT VE TERAKKİ DÖNEMİ'NDE DENİZ TİCARET POLİTİKASI (1908-1914)**

II. Meşrutiyet öncesi İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin üzerinde birleşilmiş bir iktisat programı olmadığı gibi deniz ticaret politikası da yoktu<sup>6</sup>. İttihat ve Terakki'nin meşrutiyet öncesine ait beyanname ve nizamnamelerinde, cemiyetin iktisadi ve mali politikalarında yeterli açıklık yoktu<sup>7</sup>. Bu bilinmezlik 1902 ve 1907 Jön Türk Kongreleri'nde de çözülmemişti<sup>8</sup>.

Zafer Toprak "*Milli İktisat*" adlı eserinde İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin II. Meşrutiyet dönemi iktisat politikalarına değinen yazarların milli iktisat politikası izlediğini kabul ettiklerini ancak cemiyet ve partiye ait yazılı belgelerin incelenmesi neticesinde milli bir iktisat politikasının değil, liberal bir iktisat politikasının izlendiğini belirtiyor. I. Dünya Savaşı ile birlikte izlenen iktisat politikalarında zorunlu bir değişiklik olmuştu. Savaş koşullarının oluşturduğu bu yapısal zorunluluk, İttihatçılar arasında milli iktisat düşüncelerinin yaygınlaşmasını ve hâkimiyetini sağlamıştır<sup>9</sup>.

#### **A.İTTİHAD VE TERAKKİ'NİN DENİZ TİCARET POLİTİKASI**

##### **1. İttihat ve Terakki'nin Ekonomiye Bakışı**

II. Meşrutiyet'in ilan edildiği yıl içinde toplanan kongresinde alınan kararları içeren "*Osmanlı Terakki ve İttihat Teşkilatı Dahiliye Nizamnamesi*" adlı ilk nizamnamesi incelendiğinde; cemiyetin amacının Kanun-u Esasi'yi yeniden yürürlüğe koymak olduğu anlaşılmaktaydı<sup>10</sup>. Bu sırada halkta kapitülasyon boyunduruğundan kurtularak Avrupa ülkeleri ile aynı seviyeye ve saygınlığa sahip olmak düşüncesi

---

<sup>6</sup> Bkz. Erol Şadi Erdinç, "Osmanlı İttihad ve Terakki Cemiyeti(Fırkası) Nizamnameleri", *Simurg Dergisi*, 2-3 (Ekim, 2000), ss. 166-316.

<sup>7</sup> Bkz. Sina Akşin, 100 Soruda Jön Türkler ve ittihat ve Terakki, Gerçek Yayınevi, 1980, s.15; Şükrü Hanioglu, Bir Siyasal Örgüt Olarak Osmanlı İttihat ve Terakki Cemiyeti ve Jön Türklük (1889-1902), İletişim Yayınları, İstanbul 1985.

<sup>8</sup> Abdüllatif Şener, "İttihat ve Terakki Cemiyetinin İktisadi ve Mali Politikaları(1908-1918)", *Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, VIII/1 (1980), s.207.

<sup>9</sup> Bkz. Zafer Toprak, *Milli İktisat (1908-1918)*, Yurt Yayınları, Ankara, 1982.

<sup>10</sup> Şener, a.g.m.,s.207.

hâkimdi<sup>11</sup>. Bu yüzden II. Meşrutiyet'in ilk yıllarında Babıali her fırsatta kapitülasyonları gündeme getirdi; yabancı ülkeleri bu konuda iknaya çalıştı<sup>12</sup>.

1908 yılı kongre kararları ve siyasi program incelendiğinde “*terakkiyat-ı memleketin*” sağlanması için teşvik ve ödüllerle şahsi girişimleri canlandırmak, sanayi, ticaret ve tarımı geliştirmek, şirketleşmeyi sağlamak, ticaret ve sanayi mektepleri açmak, işçi ve işveren arasındaki hukuki ilişkileri düzenlemek, çiftçiyi topraklandırmak, aşar oranını azaltmak ve ileride kadastro usulüne geçmek gibi konular yer almakta, diğer belgelerde de daha farklı yaklaşımlar görülmemektedir<sup>13</sup>. Deniz ticaretinden ise bahsedilmemektedir. Ancak deniz ticaretinin gelişebilmesi ticaret, sanayi alanındaki gelişmelerle ilintili olduğundan bu sektörlerin gelişmesi deniz ticaretinin gelişmesini tetikleyecektir.

1911 ve 1913 yıllarına ait olan kongre programlarında iktisatla ilgili bölümler bulunmasına rağmen, milli iktisat politikasını amaçlayan belirgin ifadeler bulmak mümkün değildir. Bu durum 1913 yılı kongresine ait program incelendiğinde daha iyi anlaşılacaktır. Dört bölümden oluşan bu programın 17 ile 32 arasındaki maddeleri “*kısm-ı iktisadi*” başlığını taşımaktadır. Ticari mevzuat, şirketler ve kredi kurumlarının şartlara uydurulması (m.18, 20,30, 31), ziraatın teşviki (m.17, 19, 25, 27, 28), teşvik-i sanayi kanununun yürürlüğe konması (m.29) gibi yenilik taşımayan maddelerden oluşuyor. Yabancıların temettü vergisi kapsamına alınması hakkında 24. madde dışında iktisadi bağımsızlığı sağlamaya yönelik bir madde yoktur<sup>14</sup>.

II. Meşrutiyet dönemine damgasını vuran ve liberal ekonominin savunucusu Cavit Bey, daha meşrutiyet öncesi (1900) yayınladığı “*İlmi İktisat*” adlı dört ciltlik eserinde şahsi teşebbüsün önemine dikkati çekmiş ve devlet müdahalesi ile himayeciliği eleştirmiştir. İleri ülke olmanın artık toprak genişlemesi yerine ticari genişlemeye dayandığını iddia eder<sup>15</sup>. Liberalizm akımının düşünsel temelini oluşturan Ulum-u

---

<sup>11</sup> Bayram Soy, “1908 Jön Türk Devrimi’ne İngiltere’nin Yaklaşımı”, *Doğu Batı Düşünce Dergisi*, II/46 (Ağustos, Eylül, Ekim 2008), s.164.

<sup>12</sup> Zafer Toprak, *Milli İktisat-Milli Burjuvazi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1995, .51.

<sup>13</sup> Abdüllatif Şener, Tanzimat ve Meşrutiyet’te İktisadi ve Mali Politikalar”, *Osmanlı*, III, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s.559.

<sup>14</sup> A.g.m., s.559.

<sup>15</sup> Ahmet İnsel, “Türkiye’de Liberalizm Kavramının Soy Çizgisi”, *Türkiye’de Modern Siyasal Düşünce: Liberalizm*, VII, (Kollektif Eser), İletişim Yayınları, İstanbul, 2005, s.53.

İktisadiye ve İctimaiye Mecmuasında<sup>16</sup> “*Ticaret Şirketleri*” isimli makalesinde ekonomik liberalizmi felsefe olarak savunmuştu<sup>17</sup>.

Maliye Nazırı Cavit Bey, yabancı sermayenin ülkeye sokulması için her türlü kolaylığın gösterilmesine taraftar olmakla birlikte, yabancıların mali kontrolüne karşı çıkmıştı. Avrupa piyasalarının ünlü borç arayıcılarından biri olan Cavit Bey, kapitülasyonların yıkıcı karakterini bir felaket olarak tanımlamıştı<sup>18</sup>. Cavit Bey, “*usul-ü himaye amelenin en büyük düşmanıdır*” diyerek ekonomide devletin etkinliğine karşı çıkmaktaydı<sup>19</sup>.

Gerek 1913 kongre programlarında gerekse I. Dünya Savaşı öncesine ait diğer belgelerde vurgulanan iktisadi ve mali politikalar, XIX. yüzyıl boyunca Osmanlı Devlet adamları ve aydınlarının sürekli üzerinde durdukları bir konu olmuştu<sup>20</sup>.

O güne değin uygulanan “*mali*” gümrük politikası devlet hazinesine önemli gelir sağlamış, ancak mükelleflerin vergi ödeme gücünü günden güne sınırlanarak devletin bir kalemde yükselen gelirlerini diğer bir kalemde düşürmüştü. Bu tür bir iktisat politikası sonuçta ülke ekonomisini çökertmişti. Oysa yeni “*iktisadi*” gümrük politikası bazı gümrük gelirlerini düşürse de, tarım ve sanayi gelişerek vatandaşların vergi ödeme gücünü giderek arttıracak, gümrük gelirlerindeki düşüş diğer vergilerle giderilecekti<sup>21</sup>.

Osmanlı Devleti’nde ticari faaliyette bulunan yabancılar Osmanlı tüccarının sahip olmadığı ticari ayrıcalıklara sahipti. Kapitülasyonların Osmanlı sanayi, tarımı üzerinde yıkıcı etkisi olmuştu. Kapitülasyonlar İttihat ve Terakki iktidarı döneminde birkaç kez kaldırılmaya çalışılacak, ancak I. Dünya Savaşı’na dek devam edecekti. Ticari ayrıcalıklar dışında Osmanlı gümrük resimlerinin düşük oranları yerli sanayii korumaktan uzaktı.

---

<sup>16</sup> Derginin kurucuları Mehmet Cavid Bey, Ali Şuayb, Rıza Tevfik’tir. Liberal ekonomiyi savunan bu dergi 28 Aralık 1908-14 Mart 1911 tarihleri arasında 27 sayı olarak yayınlanmıştır.

<sup>17</sup> Mehmet Cavid, “*Ticaret Şirketleri*”, *Ulum-u İktisadiye ve İctimaiye Mecmuası*, S.2, Nu. 6-9, 1910, ss.779-780.

<sup>18</sup> M. Emin Elmacı, *İttihat Terakki ve Kapitülasyonlar*, Homer Kitabevi, İstanbul, 2005, s.47.

<sup>19</sup> Mehmet Cavid, “*Neşriyet ve Vakayi-i İktisadiye*”, *Ulum-u İktisadiye ve İctimaiye Mecmuası*, S.2, 10 Kanun-u Sani 1324 R./ 23 Ocak 1909 M., ss.779-780.

<sup>20</sup> Şener, *a.g.m.*,ss.210-212.

<sup>21</sup> Zafer Toprak, “*Tanzimat’tan Sonra İktisadi Politika*”, *TCTA*, C.III, Ankara, 1985, s.670

## 2.İttihat ve Terakki Döneminde Deniz Ticareti ve Politikası

1908 Meşrutiyet'ini gerçekleştiren İttihat ve Terakki'nin belli başlı hedeflerinden biri, Avrupa'dan bağımsızlaşabilmek amacıyla milli bir ekonomi ve milli burjuvazi yaratabilmektir. İttihatçılar bu hedeflerine ulaşabilmek için kararlı davrandılarsa da I. Dünya Savaşı'nın patlak vermesine kadarki 6 yıl boyunca, mücadeleleri esas olarak siyasi boyutta kaldı<sup>22</sup>.

Maliye Nazırı Mehmet Cavit Bey, mecliste *“Hatta devletlerin arasında cari olan mübareze, mübareze-i siyasiye değil, mübareze-i iktisadiyedir ve bu mübareze-i iktisadiye sayesinde hangi memleket muzaffer olacaksa o memleket için istikbal vardır. Ve hangi memleket bu sahaya girmez ise veyahut girer de miskinane hareket ederse, o memleket için hiçbir istikbal yoktur”*<sup>23</sup> diyerek asıl mücadelenin iktisadi olması gerektiğini vurgulamıştır.

Cavit Bey, *“Biz bugün ziraat memleketiyiz”* diyor ve tarımın pazara açılmasını sağlayacak demiryolu, kara yolu, liman gibi bayındırlık işlerine önem verilmesi, yerli ve yabancı sermayenin bu alanlara yönelmesi gerektiğini savunuyordu. Osmanlı Devleti, Mehmet Cavit'e göre tarım yanında ticarete ağırlık vermeliydi. Ancak bu şekilde uygar ülkeler arasında yer alabilirdi. Sanayi de bu süreçte kendiliğinden doğardı<sup>24</sup>. Mehmet Cavit'e göre bayındırlık işleri hükümetler tarafından yerine getirilirse araya birçok siyasi mülahazalar, parti görüşleri gireceğinden kanallar, köprüler, limanlar, yollar vs. çoğunlukla ticaret ve sanayi için yeterince faydalı olmayacaktı<sup>25</sup>.

Ahmet Muhtar'ın Ulum-u İktisadiye ve İçtimaiye Mecmuası'nda yer alan *“Ticaret-i Bahriye ve Limanlar”* adlı yazısına baktığımızda *“Sevahil-i Osmaniye'nin pek vasi ve memalik-i Osmaniye muhtelif muntakalara münkasim olduğundan daha pek çok limanlar tesisi lüzumu der- kârdır”* dediğini görmekteyiz. Yazar, yeni limanların inşasının gerektiği belirtilerek Cavit Bey'le aynı fikirde birleşiyordu. Makalenin devamında Osmanlı devletinde 8 tane liman bulunduğu belirtiliyordu. Bunlar: Ereğli,

<sup>22</sup> Feroz Ahmad, *İttihatçılıktan Kemalizm'e*, Kaynak Yayınları, İstanbul 1999, s.30

<sup>23</sup> İnel, a.g.m., s.62.

<sup>24</sup> Zafer Toprak, *Milli İktisat-Milli Burjuvazi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1995, s.32; Mehmet Cavid, “Müessesat-ı Nafiamız”, *Ulum-u İktisadiye ve İçtimaiye Mecmuası*, C. I, S.1, 15 Kanunu-u Evvel 1324 R/ 28 Aralık 1908 M., s.72.

<sup>25</sup> Nazmi Eroğlu, Mehmet Cavid Bey'in İktisadî Görüşleri”, *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi*, 2 (2002), s.176.

İstanbul, Haydarpaşa, İzmir, Selanik, Sakız, Beyrut, Hayfa limanları olarak sıralanıyordu. Karadeniz sahilinin hemen hepsi Osmanlı egemenliğinde olduğu halde, sadece Zonguldak küçük ve fena halde bir liman olduğu, bu limanında aslında kömür madeni için inşa edildiğini ve nakliye gemileri için pek uygun olmadığını belirtiyordu. Sivas ve civarının ihracatını sağlamak için Samsun ve Kastamonu, kereste ihracatı için Tirebolu'da bir liman inşası gerekli olduğu ekliyordu. Yazar, Halep gibi geniş ve verimli bir vilayetin en doğal limanı olan İskenderun'da mükemmel bir liman ve buradan Halep'e kadar bir demiryolu hattı inşa edilirse, buranın gelişeceğini düşünmektedir. Her sene yüzlerce hacının geldiği Cidde-Yemen'de tek iskele olan Cidde'de bir limanın olmamasını eleştiriyordu. Hudeyde, Yemen'in önemli bir limanı olup yolcu ve ticari eşyanın çıkarılabileceği modern bir limanın gerekli olduğu söylüyordu. Osmanlı sahillerinde doğrudan doğruya hükümet tarafından inşa ve idare olmayan yegâne liman Hicaz hattının limanı olan Hayfa iskelesi olup, bu iskele sahilde ufak bir rıhtımdan denize doğru çıkmış bir iskeleden ibaret olduğundan pek de liman olmadığı belirtiyordu. Dedeagaç'ta da bir liman inşası önerisinde bulunuyordu<sup>26</sup>.

Mustafa Suphi, Donanma Mecmuası'nda “*Vesait-i nakliyedeki bu terakkiyat-ı sürat, suhulet, emniyet ve ahuniyyet*” in sebep olduğunu belirterek buharlılarla deniz ticaretinin yaşatmış olduğu rahatlığı vurguluyordu. Yine aynı mecmuada bir ülkenin gelişip güçlenebilmesi ve harp sahasında başarılı olabilmesi, sermayeyi arttırabilmesinin başlıca yolunun, ticaret-i bahriye olduğu, ticaret-i bahriyenin gelişmesinin özellikle sahillerimizde mükemmel limanlar yapılmasına bağlı olduğunu belirtiyordu<sup>27</sup>.

1908 yılında II. Meşrutiyet ilan edildiği zaman Osmanlı deniz ticaret filosunun Osmanlı sahillerindeki payı % 17 ile % 18 kadardı<sup>28</sup>. Yeni yönetim bu durumun farkında olduğu gibi dönemin gazete ve dergilerinde de bu konu işleniyordu<sup>29</sup>. Osmanlı ticaret filosu ihtiyaca cevap vermediği için boşluk yabancı kumpanyalar ile

---

<sup>26</sup> Ahmet Muhtar, “Ticaret-i Bahriye ve Limanlar”, *Ulum-u İktisadiye ve İctimaiye Mecmuası*, 15 Şubat 1324 R., 27 Şubat 1909 M., C.1, S.3, ss.410-412.

<sup>27</sup> Mustafa Suphi, “Sanayi Nakliye, Buhar Kuvveti, Buhar Gemileri”, *Donanma Mecmuası*, S. 11, Kanun-u Sani, 1326 R./ 24 Ocak 1911 M., s.993.

<sup>28</sup> “Ticaret-i Bahriye-i Osmaniye”, *Tanin*, 8 Eylül 1908; Ahmet İsmail, “Osmanlı Ticaret-i Bahriyesi”, *Risale-i Mevkute-i Bahriye*, 10 (Ağustos 1333), s.457.

<sup>29</sup> Bkz. “Ticaret-i Bahriye-i Osmaniye”, *Tanin*, 8 Eylül 1908; Ahmet Muhtar “Ticaret-i Bahriyemiz, Gemi ve Vapurlar”, *Ulumu İktisadiye ve İctimaiye Mecmuası*, C. I, S.3, 28 Şubat 1909, s.554; “Tahrirat-ı Mahsusa”, *Tasvir-i Efkâr*, 8 Ekim 1909.

doldurulmaya çalışılıyordu. Ancak bu durumda yabancılar kasalarını doldururken Osmanlı Devleti sürekli kan kaybediyordu. Kayıpları kazanca dönüştürebilmek için ticarete etkin rol oynayabilecek bir ticaret filosuna acilen ihtiyaç vardı. Bu durumu Ahmet Muhtar, Ulum-u İktisadiye ve İçtimaiye Mecmuası'nda şöyle anlatmaktaydı: “Bir memleketin harice gönderdiği mahsulat ve masunuat gibi ve haricden celb ve tedarik eylediği mevad ve eşya için tesviye eylediği ücret-i nakliyenin miktarı bilinirse bu ihtiyaca kâfi merakib-i bahriyeye malik olduğu halde edeceği istifadenin derece-i ehemmiyeti anlaşılır. Büyük vapur kumpanyalarına sahip olan memleketler bu vapurların gerek ithalat ve ihracatı icra etmek gerek memalik-i saire beyinde vaki olan mübadelat-ı ticariyenin bir kısmını nakle vesait eylemek suretiyle servet-i milliyelerinin tezayüdüne hizmet eyledikleri nazar-ı dikkate alınırsa gemiciliğe ziyadece ehemmiyet verilmesi lüzumu tayin eder”<sup>30</sup>. Yine Muallim Mehmet Aziz 1327 yılında yayınlanan “Büyük Bir Derdimiz” adlı kitabında “...alelhusus deniz ticaretimizin fıkdanından dolayı memleketimizden memalik-i ecnebiyeye akıp giden paralarımıza acımak hatırımıza gelmiyor”<sup>31</sup> diyerek deniz ticaret filosunun olmayışının zararlarını vurguluyordu. Fransa’da doktora yapmış olan Abdülvahap Hayri’nin 1913 yılında basılmış olan “İktisadi Trabzon” adlı eserinde deniz ticareti sayesinde “Paris’e İtalya’dan kırmızı domates, Kanada’dan elma, İspanya’dan kuru üzüm nakl olunduğu”nu ancak Osmanlı Devleti’nde “vilayetin bir sancağında yetişen meyvelerden diğer sancağının istifade edememesi yollarımızın fıkdanındandır” diyen Abdülvahap Hayri, Osmanlı ülkesinde malların dağıtımının yapılamadığı gerçeğinin altını çiziyor. Diğer taraftan Trabzon’un hububat ihtiyacını karşılamak için Erzurum’dan gelebilecek hububatın ulaşım masrafiyle, Avrupa’dan deniz yoluyla gelenden daha pahalıya mal olduğunu belirtiyordu<sup>32</sup>. Avrupalılar uluslararası ticaret ile kendi ülkelerinin ihtiyaçlarını karşılarken, kendi sularında da kendi gemileriyle ticaret yapmaktaydılar. Osmanlı Devleti değil uluslararası ticarete el atmak, kendi ülkesi için bile deniz ticaretinin gereklerini yeterince yerine getiremiyordu. Bu alanı yabancılar dolduruyordu.

<sup>30</sup> Ahmet Muhtar “Ticaret-i Bahriyemiz, Gemi ve Vapurlar”, *Ulumu İktisadiye ve İçtimaiye Mecmuası*, C. I, S.3, 28 Şubat 1909, s.554.

<sup>31</sup> Muallim Mehmet Aziz, *Büyük Bir Derdimiz(Osmanlı Deniz Ticareti)*, 1328, s.4.

<sup>32</sup> Abdülvahap Hayri, *İktisadi Trabzon*, (Haz. Melek Öksüz), Serander Yay., Trabzon, 2008, s.76.

Donanma mecmuasında Osmanlı ticaret-i bahriyesinin hiç mertebesinde olduğu ve ticaret-i bahriyeyi meydana getirebilmek için bir cemiyet oluşturulması gerektiği belirtiliyordu<sup>33</sup> Bu cemiyetin çalışmaları ile “*sevahil-i şahane ve ecnebiyeye muntazam ticaret seferleri icra edip vakti hazırda her yerde Rus gönüllü filosu sefaini gibi Bahriye Nezareti emrine tevdi’ olunarak maddi ve manevi, ticarî ve harbî*” menfaatlerin temin olunması tavsiye ediliyordu<sup>34</sup>. Yine aynı mecmuada Mustafa Suphi de harp donanmasını ticaret donanmasından ayırmanın mümkün olmadığını, bunlardan birinin diğerinin müvellidi olduğunu söylüyordu. Ticaret gemilerinde yetişen denizcilerin donanmada da yararlı olacağını, ticaret gemilerinin savaş esnasında nakliye hizmetleri görebileceğini, bu yüzden ticaret gemilerinin inşa edilirken Bahriye Nezareti’nin vereceği emre göre inşa edilmesinin yararlı olduğunu belirtmekteydi<sup>35</sup>. Gerçekten de İttihat ve Terakki savaş esnasında ticaret gemilerini ordunun hizmetinde kullanmış, hatta bazıları zarar görerek batmıştı. Yine I. Dünya Savaşı sırasında 10-11 Ekim 1914 tarihinde “*tedarik-i vesait-i nakliye-i bahriye hakkındaki kanun-u muvakkat*” adlı yasa çıkarılmıştı. Bu yasaya uyularak, I. Dünya Savaşı başlarında kararnamelerle, Bahriye Nezareti yerli ve yabancı tüm gemilere el koyma hakkı kazanmıştı<sup>36</sup>.

Diğer taraftan İttihatçılara karşı eleştiriler ve problemlere derli toplu bir bakışı Osmanlı Ziraat ve Ticaret Gazetesi’nde bulmaktayız. 1864 yılında hazırlanmış olan “*Ticaret-i Bahriye Kanunu dikkate alınırca burada şirketler bahsinin pek iptidai kaldığı görülür. Avrupa kooperatif şirketlerinden istifade etmeye başlayalı pek çok zaman olmakla beraber Osmanlı devletinde kooperatif şirketlerinin en adisi bile teşkil edilememiştir. Hâlbuki bu şirketler tarafından yapılan işler hepimizin elini ağzında bırakacak cinstendir. Medeni memleketlerde köylerden kasabalara kadar her yerde ziraat şirketleri, iktisat ve tasarruf şirketleri teşkil eylemekte ve halkın maddi ve manevi menfaatine hizmette bulunmaktadırlar. Osmanlı devletinde olması gereken şirketlerin hiç biri hala kurulmuş değildir... Ticaret-i Bahriye Kanunumuza gelince bu kanun kadar*

---

<sup>33</sup>Mustafa Suphi, “Ticaret ve Harp Donanması”, *Donanma Mecmuası*, C.I, S. 10, Kanun-u evvel, 1326, , ss.876-878.

<sup>34</sup> Süleyman Nutkî, “Kuvve-i Bahriye-Ticaret-i Bahriye”, *Donanma Mecmuası*, S. 19, Teşrinevvel 1329, s.906.

<sup>35</sup>Mustafa Suphi, “Ticaret ve Harp Donanması”, *Donanma Mecmuası*, C.I, S. 10, Kanun-u evvel, 1326, ss.876-878.

<sup>36</sup> Mehmet Emin Elmacı, *İttihat - Terakki ve Kapitülasyonlar*, Homer Kitabevi, İstanbul, 2005, s.119.

*berbat kanun düşünülemez. Bu kanun öyle bir haldedir ki, yabancılara imtiyaz vererek Osmanlı tüccarını sefaletе düşürmektedir. Her memleket de hükümetler bahriye ticaretinin gelişmesi için gemi ve gemi sahiplerinin şirketlerine tahsisatlar ayrılır. Hâlbuki biz de tahsisat vermek söyle dursun eski bir kanunla teşebbüs kökünden kazanıyor”* diyerek İttihat ve Terakki dönemindeki denizcilik sorunlarına dikkat çekiliyor<sup>37</sup>. Osmanlı armatörlerinin yabancılara verilen imtiyazlar yüzünden bir türlü kara geçemedikleri gibi giderek sefaletе düşükleri de belirtiliyordu<sup>38</sup>.

Yabancı gemilere bir takım kolaylıklar sağlanırken Osmanlı gemilerine de bir takım imtiyazlar verilebileceği ve bazı vergilerden muaf tutulabileceği söyle anlatılmaktadır: *“Bu sebepten dolayı İstanbul gibi mühim bir limanda dahi Osmanlı sancağından ziyade yabancı sancakları sallanıyor. Bunun için Osmanlı gemilerine bazı imtiyazlar verilmelidir. Liman harici şamandıra ücretleri kısılmalıdır. Yabancı vapurlardan posta taşıyanlar bazı vergilerden muaf tutulmaktadır. Osmanlı vapurlarının da bu imtiyazdan yararlandırılması ve liman dairelerinin rıhtımların İnterpollerle en yakın olan şamandıraların Osmanlı gemilerine tahsis edilmesi menfaatimiz gereğidir. Herkesçe bilinmektedir ki, ticaret sürat, emniyet, itibar denilen üç esas üzerine kuruludur. Bu üç esastan biri diğerinden ayrılırsa ticaret zarar görür. Hüsn-ü niyet ile beraber sebat daim olursa her hususta başarı muhakkaktır. Erbab-ı ticaretimizin teşebbüs ve faaliyeti ve genç fikirlerimizin cevvalliğiyle çalışılmalı ve sebat edilmeli ki, muvaffak olunsun<sup>39</sup>”*.

Cavit Bey, 1912’de on yıl için ulaşım ile ilgili şu programı ileri sürmüştü: Fransız sermayesiyle, Karadeniz ve Adriyatik Hatları; Amerikan sermayesiyle Anadolu’daki Chester Projesi; İngiliz sermayesiyle Bağdat-Basra Hattı; Alman sermayesiyle Ankara’yı Samsun-Sivas hattına bağlayan bölüm bitirilecek ve Samsun, Trabzon, Dedeğaç, Kavala, Yafa, Hayfa veya Trablus için limanlar yapılacak; ayrıca Selanik limanı genişletilecekti. Bunun yanında, dört yılda 9655 mil karayolu düşünülüyordu<sup>40</sup>.

---

<sup>37</sup> Osmanlı Ziraat ve Ticaret Gazetesi, S. 15, 28 Nisan 1909, ss. 237–238; Aktaran: Orhan Delibaş, Osmanlı Ziraat ve Ticaret Gazetesi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2008, ss.98-99.

<sup>38</sup> Benzer örnek için bakınız: Aziz, *a.g.e.*, ss.10-30.

<sup>39</sup> O.Z.T.G., S. 15, 5 Nisan 1325, ss. 237–238; bkz. A.g.t., ss.98-99.

<sup>40</sup> Eroğul, *a.g.m.*, s.177.



1907 yılında ticaret gemilerinin harp zamanı gerektiğinde silahlandırılarak kullanılması, 1909'da yabancı tüccar gemilerinin liman vergisine tabi tutulması kararlaştırılmıştı. 1913 yılında ise yabancı ticaret gemilerinin boğazlardan geçiş zamanı talimatnamesi hazırlanmıştı<sup>41</sup>.

1911 yılında İttihat ve Terakki Kongresi yapılmış ve programın 12. maddesinde “*kapitülasyonların ilgası esbabının istikmaline çalışılacaktır*” denmişti. Böylece kapitülasyon konusu ilk defa konuşulmuş ve kaldırılmasına çalışacağı belirtilmişti<sup>42</sup>. Böylece ekonomik alanda müslimler ile gayri müslimler arasında eşitlik sağlama düşüncesi belirtilmiş oluyordu.

Cemiyetin, 1913 (1329) Kongresi'nde de 1911 Trablusgarp ve 1912 Balkan savaşları sonucu ortaya çıkan milliyetçilik akımının ekonomi politikası üzerinde de etkili olduğu görülür. Kongre programının 2. maddesi “*İttihat ve Terakki Fırkası milli iktisat siyasetinin bağımsızlığını zorlaştıran ve yabancılarla ilgili mali ve iktisadi imtiyaz ve ayrılıkları kaldırmaya çalışacağı gibi tüm kapitülasyonların da kaldırılması nedenlerini tamamlamayı en kutsal amaç sayar*” şeklindeki maddesi ile ilk defa milli iktisat kelimesini kullanmış ve kapitülasyonların kaldırılması açısından uygun ortam arayacağını söylemesi bakımından önemlidir<sup>43</sup>.

Bahriye Nazırı Arif Hikmet Paşa, Meclis-i Mebusan'da deniz ticareti alanında hükümetin bir yıllık icraatını şöyle özetliyordu: “*Meşrutiyetten bugüne kadar Bahriye Nezareti vazifesinde hiç kusur etmedi. Yapılan ve yapılmakta olan tensikat ve teşkilat ve islahat sırasında bu madde nazar-ı dikkate alındı. Bundan 3 ay evvel bir komisyon teşekkül etti. O komisyon ikmal vazife etmek üzeredir. Bununla beraber iki yüz elliye karib liman reisleri tebeddül ederek yerlerine mütefennin mektepli zabitler tayin olundu. Maahaza yapılmakta olan liman nizamnamesi Meclisi Ali'nize takdim edildi<sup>44</sup>*”. Ancak bu sırada hacıların taşındığı Hicim adlı bir vapur batmıştı. Bahriye Nazırı, liman nizamnamesinin kabulünden sonra inşallah bir daha böyle bir olay meydana gelmez diyerek iyi dileklerde bulunuyordu. Hicim vapuru olayı ile birlikte dikkatler deniz ticaretinin çeşitli meseleleri üzerine çevrilmişti.

<sup>41</sup> Tülay Duran, *Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları*, İstanbul, 2002, s.338

<sup>42</sup> “İttihat ve Terakki Programı”, *Tanin*, 23 Ekim 1911.

<sup>43</sup> Elmacı, *a.g.e.*, s.48.

<sup>44</sup> *M.M.Z.C*, 1325 2-1/1, TBMM Basımevi, Ankara, 1985, s.111.

Mecliste söz alan İstanbul Mebusu Kirkor Zohrap Hicim adlı vapurun nasıl battığını şöyle anlatmaktadır: “*Hicim vapuruna, hacıları nakledebilecek bir hale getirmek için bir takım teneffüs delikleri açmışlardı. O delikler de muahharen kâmilen kapatılmamıştır. Su kesimine çok yakın olan bu delikler, kendi istiaabından ziyade kömür alması üzerine su hizasına inmiş ve binaenaleyh sular oraya hücum etmiş, vapur batmıştır. Osmanlı bayrağı altında bulunan ticaret vapurları aynı tehlikeye maruzdurlar. Aynı nevakısla muttasıftırlar. Bütün Osmanlı yolcularımız her gün bu gibi kazalara maruz bulunuyorlar ve bundan dolayıdır ki bugün ecnebi sefain-i mazharı rağbet oluyor. Biz Osmanlı olduğumuz halde bir limandan diğerine gitmek için Nemçe veyahut Fransız vapurunu tercih ediyoruz. Bizim kendi gemilerimize binmekten halfediyoruz. Bunun sebebi de bendenize kalırsa, biz hayatı beşeri muhafaza etmek lüzumuna zannederim ki layıkıyla ehemmiyet vermiyoruz. Bir kere bir vaka oldu mu, bunu mukadderattan olmak üzere kabul ediyoruz... Hülasa bu Hicim vapuru Karadeniz’in fırtınasında batmadı. Bizim için içtimai, idari nevakımızdan daima hükmü ferma olan fırtınadan battı<sup>45</sup>”. İstanbul mebusu Osmanlı gemilerinin muayene edilmeden mirur tezkeresi verildiğini de belirtiyor.*

Hicim vapurunun batması üzerine Osmanlı bandıralı gemiler muayene edilmeye başlanmıştır. Ancak bir süre sonra Osmanlı bandıralı gemilerin yabancı bandıra taktıkları görülmüştü. Bu olay üzerine mecliste Karesi Mebusu Abdülaziz Bey “*Bandıralarını tahvil etmekle çürük olan vapurlar sağlam mı oldu?*” diye sormuştu<sup>46</sup>. Bu konuda ilginç olan nokta Osmanlı Devleti kendi gemilerini muayene edebilirken yabancı bandıralı ama Osmanlı sularında çalışan gemileri kontrol edemiyordu. Kaldı ki, yabancı gemiler arasında Osmanlı gemilerinden çok çürük olanlar olduğu gibi, muayeneden kaçmak için bandıra değiştirip yabancı bandırasına geçenler de vardı.

II. Abdülhamit döneminde Ticaret ve Nafia Nezareti’nden alınarak Bahriye Nezareti’ne bağlanan ve bu dönemin merkezîyetçi anlayışına uygun olarak yönetilen

<sup>45</sup> M.M.Z.C., 1325 2-1/1, TBMM Basımevi, Ankara, 1985, ss.112-113.

<sup>46</sup> M.M.Z.C., 1325-1326, C.1, TBMM Basımevi, Ankara, T.y., ss.5-6.

İdare-i Mahsusa'nın II. Meşrutiyet döneminde, liberal söylemlerinde etkisi ile ve Şirket-i Hayriye'nin başarısı da örnek alınarak özelleştirme istek ve teşebbüsleri artmıştı<sup>47</sup>.

II. Meşrutiyet ile birlikte bir komisyon kurularak yeni bir ticaret kanunu üzerine çalışmalara başlandı. Almanya, İtalya, İspanya, Portekiz, Romanya gibi ülkelerin ticaret yasalarından yararlanılarak hazırlanan Ticaret kanunu dört bölümden oluşmaktaydı. Ticaret-i Berriye, Ticaret-i Bahriye, Ahkam-ı İflas ve Devai ve Usul-i Muhakeme-i Ticariye, Adliye Nezaretinde kurulan komisyonda Dersaaadet Ticaret ve Ziraat ve Sanayi Odası'ndan da iki üye bulunmuştu. 286 maddeden oluşan ilk kitap 1910 yılı başlarında tamamlanmış ve Meclis'e gönderilmişti<sup>48</sup>.

### **3.İttihad ve Terakki Döneminin Milli Ekonomi Politikası**

1908 devrimi istibdat yerine hürriyet getirirken, ekonomide de serbesti kavramını getirmişti. Serbesti-i mukavelat ve serbesti-i mübadelat ilkeleri ışığında ticarete serbesti-i ticaret benimsenmiş, serbesti-i rekabet ekonomik yaşamda temel yönlendirici olmuştu<sup>49</sup>.

1908 ile 1913 yılına kadar olan süreçte Osmanlı Devleti'nin ekonomik yaşamına damgasını vuracak olan ekonomi politikası liberal ekonomiydi. Liberal ekonomi ile bireyin kişisel çıkarının gözetilerek, toplumun en üst refah düzeyine ulaştırabileceği vurgulanmış, “teşebbüs-ü şahsi” yaygın bir kullanım alanı bulmuştu. Bu ekonomi politikasını uzun süre maliye nazırlığı yapmış olan Mehmet Cavit Bey, kurucularından olduğu Ulum-u İktisadiye ve İçtimaiye Mecmuası'nda savunmuştu. Burada 27 makale yazmıştı. Prens Sabahattin ise “Teşebbüs-ü Şahsi ve Adem-i Merkeziyet” düşüncesi ile bireyciliğin diğer güçlü savunucusuydu<sup>50</sup>.

Cavit Bey, meclisteki konuşmalarında çağdaş uygarlık düzeyine ancak servet birikimi ile çıkabileceğimizi söylüyordu. Ona göre hükümet iktisat politikasında serveti gözetmeli ve servet birikimine ortam hazırlamalıydı. Cavit Bey, Babıali'nin artan oranlı gelir vergisinden kaçınarak servet sahiplerinden yüksek bir pay almaktansa, büyük çoğunluktan azar azar toplayarak giderlerini karşılamasını daha yararlı görmekteydi.

<sup>47</sup> İlhan Ekinci, “Son Dönem Osmanlı Deniz Ticaretini Kurtarma Çareleri”, *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, 10 (Yaz, 2006), s.38; Kaori Komatsu, “İdare-i Mahsusa'nın Özelleştirilmesi Üzerine Bir tetkik”, XIII. *TTK Kongresi Bildirileri*, 3/3, Ankara, 2002, ss.1780-1786.

<sup>48</sup>Toprak, *a.g.e.*, s.101.

<sup>49</sup> *A.g.e.*, s.10.

<sup>50</sup> *A.g.e.*, s.10.

Ona göre her ülkede teşebbüs erbabı, servet sahipleri arasından çıkardı<sup>51</sup>. Cavit Bey, uluslararası rekabette en önemli görevi tüccarların üstlendiğini, hükümetlerin sorumluluğunun da bu çerçevede şekillendiğini belirtiyordu. Hükümetten beklenen, konsolosları vasıtasıyla istihbarat toplayarak bunu tüccarlarına bildirmek, onların yabancı ülkelerdeki hukukunu korumak, serbest ticarete engel olacak usul ve nizamata izin vermemek ve ticarete ileri gitmemiş memleketler için fertlerin gücüne kendi gücünü ikame ederek tacirlere rehber olmaktır<sup>52</sup>.

Liberal ekonomi gayrimüslim ve yabancıların etkinliğini arttırırken, Müslüman zanaatkâr serbest rekabet koşulları altında giderek fakirleşti. Hatta zanaatından oldu. Loncaların ikinci meşrutiyetle birlikte kaldırılması sonucu küçük üretici Müslüman sınıfta büyük bir darbe yedi<sup>53</sup>.

1911-1913 arası dönemde, Trablusgarp ve Balkan savaşlarındaki yenilginin getirdiği felaketler, toprak kaybı yanında Anadolu ve Trakya topraklarına akan milyonlarca göçmenin yarattığı ekonomik bunalım sonucunda, toplum ulusçu girişimlere sahne olmaya başlayacaktı. Başta tasarruf yoluyla sermaye birikiminin sağlanması hedeflenmişti. Fakat bu dönemde tasarruf birikimi bir yana Türk-Müslüman nüfus geçimini bile zorlukla karşılamış ve istenilen Türk-Müslüman burjuvazi yaratılamamıştı. Bu başarısızlık klasik liberalizmden ulusçuluğa, diğer adıyla milli iktisat politikasına geçişi yaratacaktır. Bu bireycilikten cemiyetçiliğe yani devletçiliğe geçiş demektir<sup>54</sup>. Artık Osmanlı ekonomisi üzerindeki İngiliz-Alman mücadelesinin de Almanlar lehine gelişmeye başlayacaktı. Milli iktisat döneminin 1913-1918 yılları arasını kapsadığını söyleyebiliriz. Azınlıklara ve Avrupalılara karşı yerli malı kullanma kampanyaları, şirketleşerek sanayileşme girişimleri, finans kapitale karşı milli bankacılık hareketinin başlatılması, Müslüman milli burjuvazi yetiştirme çabaları, esnaf ile çiftçileri örgütleyerek azınlık ve yabancı tüccarın tekelci gücünü kırma deneyimleri milli iktisat dönemi uygulamalarıydı. Fakat ulusçu akımların bilinçle şekillendirilmesi I.

---

<sup>51</sup> Toprak, *a.g.e.*, s.11.

<sup>52</sup> Atilla Doğan, Haluk Alkan, *Osmanlı Liberal Düşüncesi/Ulum-u İktisadiye ve İçtimaiye Mecmuası*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2010, s.115.

<sup>53</sup> Zafer Toprak, *Türkiye'de Ekonomi ve Toplum: 1908-1950: Milli İktisat-Milli Burjuvazi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1995, ss. 1-4.

<sup>54</sup> Ali İhsan Bağış, "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türk-Müslüman Burjuvazisi Oluşturma Çabaları", *Osmanlı*, III, Yeni Türkiye yayınları, Ankara, 1999, ss.546-547.

Dünya savaşı yıllarında oldu; çünkü bu dönemde hedeflenen politikaları dış güçler karışmadan özgürce uygulama görelisi olarak kolaylaşmıştı<sup>55</sup>. Birinci Dünya Savaşı sürecinde Düyun-u Umumiye'nin faaliyetleri askıya alındı. Geniş ayrıcalıklara sahip yabancı şirketler denetim altına alınıp, bir kısmı millileştirildi. Savaşla birlikte İngiliz ve Fransızların Osmanlı sınırlarında bulunan iktisadi mal varlıklarına önemli bir darbe indirildi. Bu girişimlerin çoğu müttefikimiz olan Almanya'nın onayı ile gerçekleşmekteydi. Ancak kapitülasyonların kaldırılmasına ilk tepki yine Almanya'dan gelmişti<sup>56</sup> I. Dünya Savaşı yıllarında ithalatta oldukça azalacaktı<sup>57</sup>.

1915 güzünde “*Milli İktisada Doğru*” düsturuyla yayınlanmaya başlanan İktisadiyat Mecmuası, ittihatçıları destekleriyle “*milli iktisat*” öğretisinin kuramsal yayın organını oluşturmuştu. Bu mecmuada Tekin Alp, Ziya Gökalp, Yusuf Akçura gibi önemli düşünürler yazıları ile dikkat çekmekteydi. İktisadiyat mecmuasının ilk sayısında yer alan “*Mecmuamızın Mesleği: Milli İktisada Doğru*” başlıklı yazıda, Türklerin Alman ulusunu örnek almaları gerektiği kaydediliyor, Almanya'nın yarım yüzyıldan kısa bir sürede ulusal ekonomisini kurduğu vurgulanıyordu. Dergi Frederick List'in övgüsünü yapıyor, List öncesi Alman halkının bugünkü iktisadi gücünü bile hayal edemeyeceğini yazıyordu<sup>58</sup>. Yeni akımın ortaya çıkmasında aslında Almanya'daki Müller, Fichte, List, Gentz gibi düşünürlerin etkisi de önemliydi.

Milli iktisat anlayışını savunan Türkçülere göre her milletin bir iktisadi gerçeği vardı. Bu nedenle olayın milli yönleri ihmal edilemezdi. Osmanlı devletinin ve Türklerin kurtuluşunu milli bir burjuva sınıfının doğuşunda gören Yusuf Akçura, Osmanlı Türkünün artık memuriyetten vazgeçerek ticaret ve sanat alanında uğraşması gerekliliğini vurgulamaktadır. Akçura'ya göre Türkler kendi içlerinde Avrupa sermayesinden de istifade ederek bir sermayedar burjuva sınıfı çıkarmayacak olurlarsa, yalnız köylü ve memurdan ibaret Osmanlı toplumunun çağdaş bir devlet halinde

---

<sup>55</sup> Gülten Kazgan, *Tanzimat'tan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları., İstanbul, 2006, s.40.

<sup>56</sup> Toprak, *a.g.e.*, s.7.

<sup>57</sup> Savaş öncesi ortalama 15 milyonu besin maddesi, 30 milyonu sanayi mal olmak üzere yılda toplam 45 milyon liralık Osmanlı ithalatı olan Osmanlı devleti 1915 yılında bu miktarın yüzde 3'ünü bile getirememişti. Bu nedenle ülke olanaklarıyla yetinmek zorunda kalınmış, kendi yağıyla kavrulan bir Osmanlı ekonomisi oluşturulmak istenmişti. Bkz. Toprak, *a.g.e.*, s.15.

<sup>58</sup> Toprak, *a.g.e.*, s.15.

yaşayabilmesi mümkün değildir. Kısaca Akçura, Türklerin güçlü bir millet oluşturmalarını milli burjuvazinin geliştirilmesine bağlamaktadır<sup>59</sup>.

Ziya Gökalp'e göre, İngilizlere ait olan Manchester iktisadiyatının nazariyeleri Osmanlı düzenine uymuyordu. Çünkü İngiltere bir ziraat memleketi değildi. Ziraat için kâfi derecede arazisi bulunmuyordu. Orada çok kömür ve demir madenleri vardı. Ahali arasında kendiliğinden büyük sanayi teessüs etmişti. Deniz ticareti de kendiliğinden ilerlemişti. İktisadi hayat hükümetin teşvik etmesine gerek kalmadan ilerliyordu. Hükümetin, iktisadi muamelelere müdahale etmemesi, ithalat ve ihracattan gümrük resmi almaması iktisadi hayatın genişlemesi için yeterliydi. Osmanlı'da ise durum tamamıyla bunun tersineydi ve ferdi teşebbüs gayet zayıftı. Şirket kurmak kabiliyeti yoktu. Büyük sanayi hakkında bir bilgi birikimi bile yoktu. Bunun için gerekli olan tekniklerden habersiz bulunuyorduk. Demek ki, yalnız ihtiyaçların sevki ile iktisadi hayatın memleketimizde doğmasına imkân yoktu. Türklere hükümet rehberlik etmezse, Türklerin iktisadi hayatta tek bir adım atmasına bile imkân yoktu.<sup>60</sup>

Milli iktisadın diğer savunucularından Tekin Alp bir iktisatçı değildir. Asıl adı Mois Cohen olan Tekin Alp Yahudi asıllı olup Türkçülük akımına katkıları ile dikkat çeker. İktisat konusundaki söylemleri diğerlerinden farklı ve biraz daha yumuşaktır. Dış ticaret konusunda da, milli bir sanayi oluşturulduktan sonra mutlaka diğer ülkelerle işbölümüne gidilmesi gerektiğini öne sürmektedir. Bu konuda Almanya örneğini veren Tekin Alp, Almanların milli iktisadı gerçekleştirmelerine rağmen dış ticarete diğer ülkelerle gerekli münasebetleri kuramadıklarını ve bunun bir eksiklik olduğunu belirtmektedir<sup>61</sup>.

---

<sup>59</sup> Rahmi Çiçek, "İttihat ve Terakki'nin Milli Sermaye Oluşturma Girişiminde Taşra Örneği", *Yeni Türkiye Dergisi*, 32 (Mart-Nisan, 2000), s.306.

<sup>60</sup> Selçuk Şahin, *II. Meşrutiyet Dönemi İktisadi Fikir Akımları*, M.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2009, ss.53-54.

<sup>61</sup> Şahin, *a.g.t.*, s.55.

### 3.a. Kapitülasyonların Kaldırılmasının Deniz Ticaretine Etkisi

Kapitülasyonların kaldırılmasıyla beraber liman işleriyle ve bahriye ile ilgili hangi değişikliklerin yapılacağı, işe nereden ve nasıl başlanacağının belirlenmesi amacıyla bir komisyon oluşturulmuştu<sup>62</sup>. Bu komisyon deniz ticareti ile ilgili tam bağımsızlıkla bağdaşmayan, Avrupa devletlerinin baskısı ile devam ettirilen hususları düzenlemişti.

Kapitülasyonların kaldırılması ile Osmanlılar ile yabancılar arasında her türlü rüsum ve tekâlif konusunda bir fark kalmamıştı. Bu uzun süredir beklenen ve istenen bir durumdu. Liman vergisi (resmi) 1909'dan beri yabancı vapurlardan da alınmaktaydı<sup>63</sup>. Kapitülasyonların kaldırılmasıyla yabancı vapurlardan bu verginin alınmasında herhangi bir değişikliğe gidilmemiş; eskisi gibi alınması uygun görülmüştü<sup>64</sup>.

Gemilere, hareket ettikleri yerlerin sağlık durumu hakkında, oranın bulaşık veya temiz olduğuna dair verilen tezkireye “*patente*” denilmekteydi. Çeşitli nizamname ve talimatnamelerle düzenlenen patenteler, bir mahallin salgın hastalıklardan korunması amacıyla uygulanan karantinanın müddetini belirleyen en önemli belgeydi. Vize uygulaması ise, her bağımsız devletin kendi kendine karar alarak, sınırlarına kabul edeceği taşıt ve yolcular için uygulayabildiği bir konuyken; XIX. yüzyıla bakıldığında, Osmanlı Devleti'nin buna muktedir olamadığı anlaşılmaktadır<sup>65</sup>. Kapitülasyonlar kaldırılmadan önce Yunan ve Bulgar gemi ve yelkenlileri Osmanlı şebbenderine patentelerini vize ettirmekte idiler. Tarifeye göre hacmi 300 tonilatodan fazla olan sefain için yarım Osmanlı lirası, 100 tonilatodan 300 tonilatoya kadar çeyrek Osmanlı lirası, 100 tonilatodan aşağı olanlar için 10 guruş olarak belirlenmişti<sup>66</sup>. Ancak kapitülasyonların kaldırılması ile birlikte artık sefain-i ecnebiyede patentelerini mahrec limanlarında Osmanlı şebbenderhânelerine vize ettirecekti. Eğer “‘*ale'l- 'umûm sefâ'in-i ecnebiyye patentelerinde Osmanlı şebbenderhânesi vizesi görülmez ise ber-mûceb-i nizâm dört misli harac alınması bi'l-cümle karantinahâneler ile icâb eden vapur*

<sup>62</sup> Dz. Müz. Arşivi, Mülga Bahriye, 676/84, 8 Zilkade 1332 H./ 28 Eylül 1914 M.

<sup>63</sup> Tülay Duran, *Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları*, İstanbul, 2002, s.338.

<sup>64</sup> BOA, DH.SYS., 52/7, T.y.

<sup>65</sup> Bkz. Mesut Ayar, *Osmanlı Devleti'nde Kolera, İstanbul Örneği (1892-1895)*, Kitabevi Yayınları, İstanbul, 2007.

<sup>66</sup> Dz. Müz. Arşivi, Mülga Bahriye, 676/89, 22 Zilhicce 1332 H./11 Kasım 1914 M.

acentelerine” 11 Kasım 1914 tarihinde bildirilmişti<sup>67</sup>. Böylece Osmanlı Devleti siyasi olarak bağımsız olan her devlet gibi patentleri vize ettirme hakkını kullanacaktı.

Kapitülasyonlar kaldırılmadan önce “Osmanlı limanlarına gelecek sefâ'in-i ecnebiyyeye sefâ'in-i Osmaniyye misüllü mahreç limanlarında Osmanlı şebkenderleri ve Osmanlı limanlarında da liman rü'esâsı tarafından mürûr tezkiresi i'tâsı ve mürûr tezkiresi ibrâz edemeyen sefâ'inden liman nizâm-nâmesi mûcebince mürûriyye resminin bahriyeye cezâen üç misli alınması münâsib görülmekte bulunmuş” idi. Ancak kapitülasyonların kaldırılması ile yabancılara ait imtiyazlar kalktığından bu konuda şimdilik bir emir tebellüğ etmemesinden dolayı “icrâsında tereddüd hâsıl olduğundan mârrü'l-'arz mürûr tezkiresinin şimdiden sefâ'in-i ecnebiyyeye tatbiki husûsunda nezâret-i celîlelerince(Hariciye Nezareti) bir mahzûr görülmediği takdirde icâb edenlere tebligât-ı lâzime ifâsıyla liman rü'esâsına da ana göre tebligât ifâ olunmak üzere keyfiyetin emr u inbâ buyurulması bâbında<sup>68</sup>” Bahriye Nezareti'nin tebligatta bulunulmasını istenmekteydi.

Oktruva vergisi şehir ve kasabalara ticaret amacıyla getirilen eşyadan alınan bir vergi olup, giriş vergisi demek olan duhuliye resmi olarak adlandırılmaktaydı<sup>69</sup>. Kaldırılma kararından sonra yabancılar oktruva vergisini ödemekle de yükümlü tutulmuştur. 21 Kasım 1914'te yayımlanıp ilan edilen “Oktruva Kanun-ı Muvakkati” ile her ne kadar yabancılardan bu vergiyi vermesi kararlaştırılmışsa da I. Dünya Savaşı'nın ülkeyi soktuğu olağanüstü durum nedeniyle adı geçen kanun tatbik edilememiştir<sup>70</sup>

Karantina (Sıhhiye) Meclisi, kapitülasyonların yürürlükte olduğu dönemde, yabancı üyelerin etkin olduğu ve yabancılardan çıkarlarının gözetildiği uluslararası bir kurula dönüşmüştü. Kapitülasyonların kaldırılmasıyla Karantina Meclisi'ndeki yabancılardan işlerine son veren Osmanlı Hükümeti, meclis üzerinde tek yetkili güç haline gelmişti<sup>71</sup>.

<sup>67</sup> Dz. Müz. Arşiv, Mülga Bahriye, 676/88, t.y.

<sup>68</sup> Dz. Müz. Arşivi, Mülga Bahriye, 676/88, t.y.

<sup>69</sup> Mehmet Zeki Pakalın, “Oktruva Resmi”, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. II, İstanbul, 1993, s.724.

<sup>70</sup> Muhammet Emin Külünk, *Kapitülasyonların Kaldırılması (1914)*, M.Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2006, s.308.

<sup>71</sup> Külünk, a.g.t., s.308.



Savaş durumu ile ilgili 29 Teşrin-i evvel 1330 tarihli “*Rusya, Fransa ve İngiltere devletleriyle hal-i harp ilanı hakkında irade-i seniyye*” ile 11 Teşrinevvel 1330 tarihli “*Tedarik-i vesait-i nakliye-i bahriye hakkında kanun-u muvakkat*” ile yerli olsun yabancı olsun Bahriye Nezareti’ne tüm gemilere el koyma hakkı verilmişti<sup>72</sup>.

Kapitülasyonlar nedeniyle bağımsız bir gümrük siyaseti oluşturamayan Osmanlı Devleti, ilga kararından sonra bu alanda tek başına aldığı bir kararla gümrük vergisini yükseltecekti. Bu konuya biraz ileride değineceğiz. Ayrıca deniz nakil vasıtalarına çekilecek bandıralar da devletler genel hukukuna uygun olarak tespit edilmiş ve bu düzenleme bir genelgeyle Osmanlı memurlarına gönderilmiştir<sup>73</sup>

Kapitülasyonların kaldırılmasıyla birlikte Osmanlı Devleti egemenliğinin gereği olan ve uluslararası hukukun kendisine tanıdığı hak olan kabotaj hakkını kullanabilecekti.

### **3.b. Kabotaj**

Kabotaj (*cabotage, kabotage, coasting trade, die Küstenschiffahrt*) en başta bir siyasal ve hukuksal terimdir. En dar anlamıyla, denize kıyısı olan bir ülkede, denizdeki yük ve insan taşıma hakkının kullanılmasıdır<sup>74</sup>.

İlk olarak XVI. yüzyılda İngiltere kendi bayrağını taşımayan gemilere, kendi kıyılarında taşıma, ticari gemi bulundurma ve ticaret yapma yasağı getirdi. Bütünüyle bu uğraşı ve etkinlikleri kendi bayrağını taşıyan İngiliz gemilerine bıraktı. İngiltere’yi başka ülkeler de izlediler. Ancak ulus devletler kuruluncaya kadar devletler kabotaj hakkını kendi tercihlerine göre kullanabildikleri gibi kullanmaya da biliyorlardı. Bu durumu birazda o ülkenin ekonomik gelişmişlik düzeyi, ulusal duyarlılıklarının boyutu, jeopolitiği ve jeostratejik konumu, stratejisi belirliyordu<sup>75</sup>.

Osmanlı padişahları ticari denizcilikten çok askeri denizciliğe önem vermişlerdi. Osmanlı tebaası olan Müslümanlar denizciliğe pek heves etmemişlerdi. Ancak yine de

---

<sup>72</sup> Elmacı, *a.g.e.*, s.119.

<sup>73</sup> Külünk, *a.g.t.*, s.308.

<sup>74</sup> Bu konudaki çalışmalar için bakınız. Kaori Komatsu, “XIX. Yüzyıl Osmanlı-İngiliz Deniz Ticaret Münasebetlerinde Kabotaj Meselesi”, *Osmanlı*, III, Tahir Çağa, “Türkiye’de Deniz kabotajı Tekeli”, *Lozan’ın 50. Yıl Armağanı*, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1978, Kemal Arı, *İzmir’den Bakışla Türkiye’de Kabotaj*, “*Haklar, Kazanımlar, Bayramlar*”, Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları, İzmir, 2009 ve Kemal Arı’nın konu ile ilgili birçok makalesi için <http://web.deu.edu.tr/ataturkilkeleri/tr/inc/content.php?contentid=28>, 4 Ağustos 2011.

<sup>75</sup> Arı, *a.g.e.*, s.25.

bir takım korsanlık faaliyetlerinde bulunmaktan geri kalmamışlardı. Klasik dönemde Osmanlı Devleti öncelikle ülkenin ihtiyacını gidermeye, kalan artı ürünü ihraç etmeye, ülkede sıkıntısı duyulan malları yabancılardan ithal etmeye yönelik bir ekonomi politikası izliyordu. Yabancılara bir takım ticari ayrıcalıklar verilmiş ve böylece durgun Osmanlı ekonomisinin hareketlenmesi istenmişti. Osmanlı sahillerinde ticaret etkinliğine genelde İspanyollar, Venedikler, Hollandalılar, giderek de İngilizler ve Fransızlar heves etmişlerdi<sup>76</sup>. Klasik dönem ekonomi anlayışında yabancılardan deniz faaliyetlerini henüz kavram olarak da kabotaj tekeli gibi kaygılarla sınırlama eğilimi yoktu. Kapitülasyonlardan yararlanan devletler Osmanlı limanlarına gelip rahatlıkla ticaret yapabiliyorlardı. Osmanlı sularında balık, mercan avlayabilirlerdi<sup>77</sup>. Osmanlı klasik dönem sahilleri, çağına, yapısına uygun olarak mutlak bir kurallar bütünü içermeyen, sahillerdeki eski gelenek ve teamülleri dikkate alan bir imparatorluk örgüsüyle yönetiliyordu. Açık denizlerden merkeze doğru gidildikçe güvenlik kaygıları belirginleşiyordu. Mesela Marmara’da endişeler daha ön plandaydı. Uzak sahillere doğru gidildikçe yerel dinamikler önem kazanıyor, merkezî hâkimiyet de sembolikleşiyordu<sup>78</sup>.

XIX. yüzyıl başlarında ulusal devletler kurulmaya başlandı. Ulusal devletler ulusal bir ekonomi siyaseti gütmeye ve kendi kıyılarında kendi gemileriyle ticaret yapmaya başlamışlardı. Ulusal devletlerin kurulmasının hız kazandığı bu dönemde, uluslararası hukuk da yeni bir biçim ve karakter almıştı. Artık kabotaj her bağımsız devlet için bir hak olarak görülüyordu. Pek çok ülke, sermaye birikimi sağlamak, para ve diğer değerli maden, kâğıtların dışarı çıkışını en aza indirmek ve kendi ulusal ticaret filolarını geliştirmek için bu hakkı yaygın bir biçimde kullanmaya başladılar. Diğer taraftan sanayi devrimi fabrikaların kurulmasını hızlandırmış, buharlı gemiler sayesinde ticaret sürat, emniyet kazanmıştı. Demiryolları da ticaretin hızla büyümesini sağladı. Osmanlı Devleti de bu yeniliklerden yararlanmaya çalışıyordu. Yararlanamadığı pek çok noktayı gideren Avrupalılardı. Sömürgecilik hızla ağlarını örmeye çalışıyordu.

---

<sup>76</sup> Arı, *a.g.e.*, s.43.

<sup>77</sup> Aybars Pamir, “Kapitülasyon Kavramı ve Osmanlı Devleti’ne Etkileri”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 51/ 2 (2002), s.93.

<sup>78</sup> İlhan Ekinci, “Marmara’da Kabotaj Tartışmaları”, *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. VIII, S. 1, Afyonkarahisar, 2006, s.100.

Denizlerde yabancı kumpanyalar yolcu ve yük taşımaya başlamışlardı. Oysa Osmanlı Devleti'nde hukuki olarak kabotaj hakkı, yabancılara devredilmiş değildi. Diğer taraftan onlara sınırlama getiren hiçbir uygulama da yoktu<sup>79</sup>.

XIX. yüzyıl başlarında Osmanlı Devleti yabancı bandıralı gemilerin limanlar arasında Osmanlı Devleti'ne ait yük ve yolcu taşımalarını yasaklamak istediğinde kapitülasyonlardan dolayı bir tekel oluşturamayacaktı<sup>80</sup>. Kapitülasyonlar idari, adli ve ekonomik birçok alanda Osmanlı Devleti'nin milli bir duruş sergilemesini engelleyecekti. XIX. ve XX. yüzyılda kabotaj, yabancı sefaretlerle Osmanlı Devleti arasında ihtilaf konusu ola gelmiştir. Yabancı sefaretler eski ahidnameleri göstererek kabotaj yapmaya hakları olduğunu savunmuşlardı<sup>81</sup>". Ancak Osmanlı Devleti'nin batılı devletlere ahitnamelerle vermiş olduğu serbesti-i seyr u sefer ve ticaret kabotaj hakkı değildir. Osmanlı Devleti sadece kendi ülkesine ait limanlardan çıkıp Osmanlı Devleti'ne gelip ticaret yaptıktan sonra, yine limanlara dönen gemilerin serbest geçişini taahhüt etmişti. Batılılar ise eski geleneklerin getirdiği kazanımlarından vazgeçmek istemiyorlardı<sup>82</sup>.

Tanzimat döneminde ilk defa Osmanlı Devleti'nde kabotaj tartışmaları başlayacak ve II. Meşrutiyet döneminde hızla sürecekti. Osmanlı Devleti artık uluslararası hukukun kendisine verdiği hakları kullanmak istiyordu. Ama yetersizlikleri eline ayağına dolanıyordu. Kabotaj uygulamasına geçebilmesi için kendi kendine yeterli bir ticaret filosu olması gerekiyordu. Bu yetersizlik Osmanlı bürokrasisi tarafından şöyle ifade edilmişti: "...bir de emvâl-i ticâriyye ve nüfûs naklince ve bi'l-husûs tahlîsiyye hıdmeti îfâsınca hâcet ve zarûret bulunan yerlerde sefâ'in-i milliye bulunmadıkca sevâhil-i Osmaniyyeden ecnebî kabotajının ref'ine teşebbüs müsmir olmayacağı ve sefâretlere mürâca'at beyhûde münâkaşât-ı tavîleden başka bir şey'i intâc etmeyeceği..."<sup>83</sup>". Avrupa'dan yeni vapurlar alarak ya da yerli tezgâhlarda yeni gemiler yaptırarak gemi ihtiyacını karşılamaya çalışan Osmanlı Devleti'nin bu iş için

<sup>79</sup> Arı, a.g.e., s.25.

<sup>80</sup> Çağa, a.g.m., s.74; XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti yabancıların gemi çekmelerine, yolcu taşımalarına engel olmaya çalışmıştı. Bu maçla 1837,1843, 1849, 1853, 1860, 1872, 1881 yılında yabancıların seyr ve seferlerine yasak getirmeye çalışmışlardı. Ancak başarılı olamamışlardı. Bkz. Ekinci, a.g.m.,ss.107-110.

<sup>81</sup> Bkz. BOA., DH.İD, 74/4, 12 Zilkade 1330 H./ 23 Ekim 1912 M.

<sup>82</sup> Ekinci, a.g.m., ss.107-110.

<sup>83</sup> BOA., DH.İD, 74/4, 12 Zilkade 1330 H./ 23 Ekim 1912 M.

epey uzun yolu vardı. Eldeki mevcut Osmanlı gemilerinin ise bir kısmı hantal, bir kısmı çürük bir haldeydi. Bu yüzden devlet, bazen ticaret için ortaya çıkan boşluktan dolayı, bazen de asker nakli ya da göçmenlerin taşınması için yabancı kumpanyalarla anlaşmak zorunda kalıyordu<sup>84</sup>.

Osmanlı sularındaki kabotaj meselesi yabancı sefaretler ile kapitülasyonlar noktasına takıldığından 1890'lardan sonra sık sık, yeni yapılacak ticaret antlaşmalarına atıfta bulunularak kabotaj konusunun Osmanlı lehine açık ve net bir şekilde yer alması gerektiğini vurgulamışlardı. Yabancı baskısı karşısında da en azından Marmara Denizi, İzmir Körfezi ve Boğaziçi gibi kapalı (iç) sularda kabotajın Osmanlı gemilerine bırakılması şeklinde bir orta yol ile halledilmesi önerilmişti. Fakat Avrupa devletlerinin bir taraftan eski antlaşmaları alabildiğince geniş yorumlamaları ve kabotaj yaparak kazanmış oldukları fiili durumdan vazgeçmek istememeleri sebebiyle görüşmeler bir türlü istenilen sonuca bağlanamıyordu<sup>85</sup>.

1894 yılında Osmanlı deniz ticaretini geliştirmek, Osmanlı sularında kabotaj meselesine bir düzenleme getirmek için gerekli tedbirleri görüşmek ve kararlar almak üzere irade hazırlanıyordu. Daire-i Bahriye'de kurulacak bir komisyon deniz ticareti ve kabotaj ile ilgili konularda alınabilecek tedbirleri belirleyerek, Babıali'ye bildirilecekti. Bunun için Osmanlı ticaret gemilerinin ödemekle mükellef oldukları vergilerin ihtiyaçlara göre düzenlenmesi için gerekli görüşmeler yapılmıştı<sup>86</sup>.

1902 yılında ise Kaptan Osman, Hariciye Nezareti'ne verdiği layihada "*Mesela Yunan Denizi'nde İtalya sularında İngiltere, Fransa, Almanya sevhil ve limanlarında vesair mahallerde yerli kumpanyalarından başkalarının vapurlarına tasarruf edilmez. Başka memleketlerde hükümet ve ahali ticaret-i bahriyelerini asla ecnebilere kaptırmazlar. Bir memleketin bir limanından icra olunacak münakalatı bahriyesi umumiyetle yerli kumpanyaların elindedir*" diyerek her ülkenin ve o ülke yurttaşlarının kabotaj hakkına sahip çıktıklarını söylüyordu. Osmanlı Devleti'nde ticaret-i bahriyenin ihtiyacını karşılayacak bir ticaret filosu olmadığı için bu boşluğu yabancıların doldurduklarını belirtiyordu<sup>87</sup>.

---

<sup>84</sup> Ekinci, *a.g.m.*, s.101.

<sup>85</sup> *A.g.m.*, s.111.

<sup>86</sup> BOA, YA.RES., 69/5, Şura-yı Devlet Mazbatası, 11 Recep 1311 H/ 21 Ocak 1894 M.

<sup>87</sup> BOA. Y.PRK.HR., 32/9, 15 Rebiyülahir 1320 H/ 22 Temmuz 1902 M

1908 yılında II. Meşrutiyet ilan edildiği zaman Osmanlı deniz ticaret filosunun Osmanlı sahillerindeki payı % 17 ile % 18 kadardı<sup>88</sup>. Bu dönemde “*Büyük Bir Derdimiz*” adlı eseriyle deniz ticareti konusunda Osmanlı Devleti’nin içinde bulunduğu durumu gözler önüne seren Muallim Mehmet Aziz, bununla da kalmamış, Marmara’da bir vapur kumpanyası kurma teşebbüsünde bulunmuştu. Bu esnada mevcut uygulamaların yarattığı sıkıntıları eserinde bizlerle paylaşmıştı. Marmara Denizi’nde seyr ve seferi kimlerin yaptığını kitabında şöyle anlatıyor: “*Her bir sefinemizi Haliç’ten çıkarmak için ecnebi römorkörlere, odun ve kömürümüzü nakl eden kırık dökük yelken gemilerimizi cerr için limanlarımızda mebzul olan Yunan römorkörlerine, bir iskelemizden diğer iskelemize seyahat için Bulgar vapurlarına, İzmit gibi 3-5 saatlik bir limanımıza gitmek için İngiltere’de seyr ü sefere mezun olmayan köhne vapurlara ve daha uzak limanlarımıza gitmek içinde yarım asırlık salhurda? Mesajeri vapurlarına arz-ı iktiza ediyoruz bunlar içinde de her gün, her saat bin müşkülata, bin hakaretlere bin zararlara uğruyoruz da esasen 3-5 mütemevvilimizin bir araya gelmesiyle hükümetimizin de cüz’i himmetiyle nihayet verilebilen şu halinin istimal-i hattına çekmek hatırımıza gelmiyor*”. Marmara Denizi’nde yabancı kumpanyaların yoğunluğu yanında Mehmet Bey, aslında kabotaja geçebilmek için yerli müteşebbislerin devletin desteğiyle var olan boşluğu doldurmaları gerektiğini adeta sitem ederek belirtiyordu<sup>89</sup>. Kaptan Osman adlı tecrübeli ve denizciliğe gönül vermiş bir kaptan, Tasvir-i Efkâr gazetesinde “*Osmanlı sancağı altında sarf-ı Osmanlı sermayesiyle icra-yı muamele eden seyr ü sefain şirketlerini tevsi’ daire-yi ticaretten men’ etmeyip bilakis teşvik ve tarik-i terakkiye sevk etmek*” gerektiğini söyleyerek Mehmet Beyle aynı fikirleri paylaşıyordu<sup>90</sup>. Mehmet Bey, toprakları Osmanlı Devleti’nden küçük olan “*Yunanlıların birkaçı Amerika’ya işleyen 8-10 bin tonluk olmak üzere 60-70 posta vapurları ve 500 tondan 5-6 bin tona kadar birkaç yüz tüccar vapurları vardır. Posta vapurlarının nisfindan fazlası sevhil-i Osmaniye’de işler*” diyerek Osmanlı Devleti ile Yunanistan’ı kıyaslıyor ve bu küçük devletin bile kendi ihtiyacından fazla vapuru olup Osmanlı devletinde bile kabotaj yaptığını örnekliyordu. “*Hatta bir Yunan vapur*

<sup>88</sup> “Ticaret-i Bahriye-i Osmaniye”, *Tanin*, 8 Eylül 1908; Ahmet İsmail, “Osmanlı Ticaret-i Bahriyesi”, *Risale-i Mevkute-i Bahriye*, 10(Ağustos, 1333), s.457.

<sup>89</sup> Aziz, a.g.e., ss.4-5.

<sup>90</sup> Kaptan Osman, “Bir(Ticaret-i Bahriye Nezareti) Lazım”, *Tasvir-i Efkâr*, 23 Eylül 1909.

*kumpanyası bilirim ki Marmara denizimizde işlettiği iki küçük vapur hâsılatı ile bugün 18 vapur edinmiştir”* diyerek yabancı vapurlar için Osmanlı devletinde ticaret yapmanın ne kadar kazançlı olduğunu da belirtiyordu<sup>91</sup>.

Muallim Mehmet Aziz, yeni bir vapur şirketi kurmanın ve senelerden beri kazançları ile güçlenmiş yabancı kumpanyalarla rekabet edebilmenin kolay olmadığını belirtiyor. Ona göre yeni ortaya çıkan bir Osmanlı şirketi kendine bir yer edinme ve mümkün olduğu kadar tasarruf yapma peşindeydi. Hâlbuki kökleşmiş yabancı şirketler Osmanlı devletinin onlara verdiği imtiyazlar gereğince liman vergisi de ödemediklerinden, servetlerine servet katarak hızla büyüyorlardı<sup>92</sup>. Osmanlı müteşebbisleri için diyebiliriz ki yarış eşit koşullarda başlamıyordu. Yarışı biraz daha kolaylaştırmak ve kabotaja geçebilmek için Osmanlı Devleti vergilerde bir takım düzenlemeler yapmalıydı.

Kabotaj meselesi, II. Meşrutiyet sonrası Trablusgarp ve Balkan savaşlarıyla yaşanan gerginliklerin yükselttiği güvenlik kaygıları ve boykotlarla gelen yeni tartışmalara konu oldu. Osmanlı Devleti artan Yunan bandıralı gemileri de kontrol ve denetime tabi tutmak istediler. Fakat gemilerin büyük bir kısmının yabancı bir limandan çıkıp Osmanlı iskeleleri arasında ticaret yaparak gitmeleri ve tekrar yabancı bir limana dönmeleri sebebiyle anlaşmalardan kaynaklanan kabotaj hakkına sahip oldukları itirazlarıyla karşılaştılar<sup>93</sup>.

İstanbul ile Bandırma arasında, Marmara Denizi’nden çıkmaksızın sefer yapan, “*Marmara Ekspresi*” adlı Fransız kumpanyası vapurlarının işletilmesinin, bu hakkın Osmanlı bandırası taşıyan gemilere ait olduğu gerekçesiyle engellemesi üzerine Fransız Sefaretinin tepkisiyle karşılaşmıştı. Osmanlı yetkileri daha da ileri giderek Marmara’daki sefer yapan diğer yabancı kumpanyaların vapurlarına yolcu ve yük aldırılmaması ve engellenmesi için talimat verdiler<sup>94</sup>.

Osmanlı devletinin yabancı gemilerin yaptıkları kabotajla ilgili konularla Babıali Hukuk Müşavirliği ilgileniyordu. Ancak kabotaja geçmek mümkün olmuyordu. Nitekim Bahriye Nezâreti’nin bir tezkeresinde Grek Kumpanyasının Çanakkale-Gelibolu

---

<sup>91</sup> Aziz, *a.g.e.*, s.11.

<sup>92</sup> *A.g.e.*, s.11.

<sup>93</sup> Ekinci, *a.g.m.*, s.115.

<sup>94</sup> *A.g.m.*,s.115.

arasında 45-50 yıl evvel, Şarköy’de 18, Mürefte’de 15-16 sene önce olduğu, Alman ve Fransız römorkörlerin Çanakkale’de 15, Gelibolu’da Fransız römorkörünün 10 senedir mevcut olduğu görülmekteydi. İstanbul ve ona yakın iskeleler arasında işleyen Yunan bandıralı gemiler ile Marmara Ekspresi gibi Fransız veya diğer bayraklar taşıyan vapurlar bulunmaktaydı<sup>95</sup>. II. Meşrutiyet döneminde yük, yolcu ve tahlisiye hizmeti için yeterince milli gemiler bulunmadıkça bu duruma çözüm bulmanın mümkün olmadığını hem bürokrasi, hem de konu ile ilgili olanlar görüyordu. Yani mili iktisat politikası gereği milli bir duruş sergilemek için milli bir ticaret filosu olması yerli müteşebbislerimiz, ihtiyacımız kadar yerli kaptan ve diğer mürettebat ile teknik eleman olması gerekiyordu.

Milli bir duruş sergilemek amacıyla çaba gösteren Osmanlı bürokrasisi diğer taraftan yaratılmış olan adaletsiz durumları artık sonlandırmak için mücadele veriyordu. Kabotaj tekeli kurmaya çalışan Osmanlı Devleti sahildeki limanlar ve iskeleler arasındaki seyri seferin Osmanlı vapur kumpanyalarına ait olduğu gerçeğinin, uluslararası hukuka dayanarak altını daha kalın çiziyordu. Nitekim adaletsizlikler sadece kabotajla sınırlı değildi. Osmanlı gemileri muayeneye tabii tutulurken, yabancı bandıralı gemiler muayeneye tabii tutulmuyordu. Bu durumu Mehmet Bey, şöyle anlatıyor: *“Osmanlı deniz ticaretinin terakkisine mani olan haksızlıklar bundan ibaret değil: Osmanlı sancağını hamil olan tüccar vapur ve sefineleri liman dairesinden alelusul muayene olunarak cüz’i bir kusur görüldüğü halde seferden men olunurken ecnebi posta vapurlarının hiç biri bu muayeneye tabii değil”*<sup>96</sup> Bu yüzden Osmanlı tabiiyetinden kaçmak ve rahatça liman ile palamar vergisiz, muayene derdi olmadan kazancının peşinde koşabilmek için vapurlar bandıra da değiştirebiliyorlardı: *“İşittiğimize göre bugün bütün sevhilimize işleyen 15 vapura malik olan (Hacı Davud) esasen Osmanlı olduğundan geçen seneye kadar vapurları Osmanlı sancağını hamil iken, gerek bu gibi müşkilattan ve gerek liman resminden kurtulmak için Amerika bayrağı ihtiyar etmeye mecbur oldu. Bu sayede hem muayeneden hem de liman*

<sup>95</sup> BOA., DH.İD, 74/4, 12 Zilkade 1330 H./23 Ekim 1912 M.

<sup>96</sup> Aziz, a.g.e., s.14.

*resminden muaf kaldı!*. Mehmet Aziz, Yunanlılar ve Bulgarların bile yabancılardan liman vergisi aldıklarını hatırlatıyor<sup>97</sup>.

1. Dünya Savaşı öncesi Marmara iskelelerine yabancı vapurların yanaştırılmaması için (Harbiye Nezareti'nden bildirilmiş ve Dahiliye Nezareti'nden İstanbul Liman Dairesi aracılığı ile) emir verilmişti<sup>98</sup>.

I. Dünya savaşı öncesi şartlardan istifade ederek kapitülasyonları kaldıran Osmanlı devleti böylece gerekli adımı atmıştı. Artık kabotaja geçebilirdi. Kabotajın denizlerdeki uygulamanın nasıl olacağı ile ilgili dokuz madde kabul edildi. Bunlar: <sup>99</sup>

1. Osmanlı karasularıya, limanlar, boğazlar, nehirler, göller ve Marmara (özellikle zikredilmesi dikkate değer) dâhilinde vapur, römorkör, istimbot, motor bot, mavna, salapurya, sandal, kayık velhasıl makine, yelken, kürekli her türlü büyük ve küçük deniz araçları, duba, şamandıra, sal gibi vasıtalar bulundurmak ve çalıştırmak suretiyle ticaret yapma hakkı doğrudan doğruya Osmanlı tebaasına aittir.

2. Kara suları dahilinde balık avı (balık sünger, inci sedef ve saire), dalgıçlık ve bu gibi işlerle sanat icra etmek ve ticaret yapmak hakkı Osmanlı devleti tebaasına aittir.

3. Başlangıcı ve bitişi sırf Osmanlı limanları olmak üzere kabotaj seferleri yapmak Osmanlı tebaasının hakkıdır.

4. Hareket noktası ecnebi limanlar olan ticaret gemileri yabancı mallarla yüklü olduğu halde yolcu, emtia ve eşyayı Osmanlı limanlarına ihraç edebilir. Ancak Osmanlı limanları arasında yolcu, eşya ve emtia nakliyatı icra edemez.

5. Osmanlı limanlarından birine uğrayacak bütün yabancı ticaret gemileri Osmanlı kanunlarına tabidir.

6. Osmanlı limanlarına gelen ecnebi ticaret gemilerinin liman dairelerinde yapılması gereken bütün resmî muameleleri, bu geminin mutasarrıfları, acentesi veya kaptanı tarafından takip olunacaktır.

7. Tahlisiye idaresi doğrudan doğruya Osmanlı hükümeti tarafından idare olunup, gelirleri liman dairesince toplanıp, maliyeye gönderilecektir. (Tahlisiyenin mevcut birikmiş bütün mal ve nakdi de maliye nezaretine devir olunacaktır.)

---

<sup>97</sup> Aziz, *a.g.e.*, ss.15-22.

<sup>98</sup> Ekinci, *a.g.m.*,s.119.

<sup>99</sup> *Dz. Müz. Arşivi, Meclis-i Bahriye*, 676, 6 Zilkade 1332 H./ 26 Eylül 1914'den aktaran: Ekinci, *a.g.m.*,s.120.



8. Osmanlı karasularıyla boğazlarında kılavuzluk hakkı Osmanlı tebaası olanlara aittir.

9. Karantina idaresi bir Heyet-i Sıhhiye-i Osmaniye tarafından idare edilerek geliri doğrudan doğruya maliye nezaretine verilecektir. (Karantinanın mevcut bütün mal ve nakdi de maliye nezaretine devir olunacaktır.)

### 3.c.Gümrük Vergileri

Ulusal devletlerin giderek arttığı bu dönemde devletler rahatlıkla gümrük politikalarını belirliyorlardı. Ne yazık ki Osmanlı Devleti, 1914'e kadar olan süreçte kapitülasyonlar nedeniyle kendi gümrük politikasını kendisi belirleyememişti. Gümrük vergilerini yükseltmek için girişimde bulunduğu yabancı devletlerin işe karışıp karşı koyması ile karşılaşmaktaydı. Vergilerde devletin yapacağı artış ile Osmanlı devletinde oturan yabancılar vergi yükü altına girecekti<sup>100</sup>. Bu istenilen bir durum değildi. Diğer taraftan Avrupa ülkeleri vergi oranlarının yükseltilmesine onay verecekleri zaman belli menfaatler istemişler, bu durumu bir fırsata çevirmeye çalışmışlardı.

1908 Meşrutiyetinden sonra İttihat ve Terakki hükümetlerinin mali alandaki çabaları da ön plana çıkmaya başladı. Bu dönemde liberal ve korumacı politikaları benimseyen iki taraf da Osmanlı Devleti'nin spesifik tarifeye geçmesini ve gümrük vergilerini istediği gibi ayarlayabilmesini istiyordu<sup>101</sup>.

Osmanlı Devleti, meşrutiyetten hemen önce 1907 yılı Temmuz ayında büyük devletlerin kabulüyle ithalat vergisine %3 zam yaparak % 8'den, %11'e çıkarmıştı. Bu kabule karşılık ilgili devletler, ilave vergiden elde edilecek gelirin Makedonya reform programı çerçevesinde sarf edilmesi koşulunu öne sürdüler. Hatta Düyun-u Umumiye tarafından, toplanan gelirin Makedonya'da kullanılması denetlenecekti<sup>102</sup>. Böylece gümrük vergileri % 8'den % 11'e yükseltmişti. Bu tarifede de yine belirli malların himayesi söz konusu değildi<sup>103</sup>.

<sup>100</sup> Osman Nebioğlu, *Bir İmparatorluğun Çöküşü ve Kapitülasyonlar*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara, 1986,s.47.

<sup>101</sup> Ad valorem tarife ile malın değerinin belli bir yüzdesi, spesifik tarife ile malın fiziki birimi baz alınarak vergilendirilirdi. Bkz. Nüvit Oktay, *Dış Ticarete Giriş*, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, 2005, s.121.

<sup>102</sup> Donald C. Blaisdell, "Osmanlı Devleti'nde Avrupa Mali Denetimi 'Düyun-u Umumiye'", (Çev. Ali İhsan Dalgıç), *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, 64 (Mayıs, 2002), s.43.

<sup>103</sup> Külünk, *a.g.t.*, s.270.

Diğer taraftan hükümet yine bu dönemde gümrük vergilerini yükseltmek isteyecek ve 1909 tarihinde gümrük resmini %11'den %15'e çıkartma çabası içinde bulunacaktı. Bu %4'lük zamdan yıllık 1-2 milyon lira yani yaklaşık 40 milyon frank gelir elde edilmesi planlanıyordu. Hükümetin kendisinden beklenen düzenlemeler içinde bu gelire ihtiyacı vardı. Ancak istenen zam yine kapitülasyon engeline takılacaktı<sup>104</sup>.

Hükümet bu zammı dışarıdaki elçilerine bilgi ve talimat ile haber vermişti. Bu devletler ile görüşmelere başladı. Avusturya 1909 Şubat'ında imzaladığı protokol ile zaten gümrük vergisinin yükseltilmesini kabul etmişti. İngiltere'de Londra elçisi Tevfik Paşa'ya göre bu karar olumlu karşılanmıştı. Ancak elde edilecek gelirin Bağdat demiryoluna kullanılması istenmekteydi. Fransız Dışişleri Bakanı da bu kararı kabul edeceğini bildirmişti. Amerika ise Bağdat Demiryolu imtiyazını elde etmek için gümrük vergisinin arttırılmasını kabul ettiği gibi, kapitülasyonların kısıtlanması veya kaldırılmasını gönülsüzde olsa kabul edebileceğini belirtmişti. Bu teşebbüsler 1911 yılında da devam etti. Bu döneme kadar özellikle İngiltere'den Sir Edward Grey'in itirazlarıyla gümrük konusu başarısızlıkla sonuçlanmaktaydı. Ayrıca Almanya, Fransa ve yine İngiltere, Amerika'nın Chester Projesini gerçekleştirmesi durumunda gümrük resminin arttırılması işinin reddedileceğini bildirmişlerdi<sup>105</sup>.

1913 Haziran'ında hükümetin gümrük resmini yeniden %15'e yükseltme çabaları Hakkı Paşa ile İngiliz temsilcileri arasında görüşülüp parafe edildi. Bu parafe edilmiş anlaşmaya göre İngiliz hükümeti Osmanlı Devleti'nin gümrük resmini %15'e yükseltmesini kabul etmişti. İngiltere bu resmin daha sonra yükseltilmesine ancak birlikte karar verilip, ortaklaşa karar alınırsa razı olacaktı. Yani diğer devletlerin kabulüne bağlıydı. Bu anlaşma Hariciye nazırı Edward Grey tarafından 29 Temmuz 1913 tarihinde imzalandı. Ancak Grey bu tarihte Londra elçisi Tevfik Paşa'ya gönderdiği notada aynı zamanda Bağdat demiryolu ve Irak petrol imtiyazı ile ilgili sorunların çözümlenmesini istedi. Bu yüzden imza edilen anlaşmanın gizli kalması gerektiğini de belirtti. Elçi Tevfik Paşa ise buna karşılık Hakkı Paşa'nın yanıtını ekler.

---

<sup>104</sup> Elmacı, a.g.e., ss.45-46.

<sup>105</sup> A.g.e., ss.45-46.

Buna göre İngiltere bu konudaki şartlarını devam ettirdikçe Anlaşma yürürlüğe konulmayacaktı. Böylece bu teşebbüste başarısız olmuştu<sup>106</sup>.

Büyük devletler, Osmanlı Devleti'nin bağımsız olarak gümrük tarifelerini belirlemesine karşı çıktıklarını yaşadıklarıyla bunu gören Osmanlı Devleti, şimdi I. Dünya savaşından yaralanarak kapitülasyonları kaldırmıştı. Böylece artık bağımsız bir şekilde gümrük politikasını belirleyebilecekti. Nihayet 9 Eylül gümrük resmi %11'den %15'e çıkarıldı. 20 Eylül 1914 tarihinde çıkartılan “*Gümrük Resminin Tadili Hakkında Kanun-u Muvakkat*” ile 30 Eylül 1914'ten itibaren gümrüklerden geçecek her türlü ticari maldan %15 oranında vergi alınmasına karar verilmişti<sup>107</sup>. Osmanlı Devleti'nin gümrük vergilerini yükseltmesi büyük devletlerin tepkilerine sebep olmuştu<sup>108</sup>.

Milli iktisat yolunda kapitülasyonların kaldırılmasıyla tam bir serbesti elde eden Osmanlı Devleti, 31 Mayıs 1915'da harbin devamı süresince ithal mallardan %15 oranında alınan vergiyi %30'a çıkardı<sup>109</sup>. 23 Mart 1916 tarihinde çıkarılan diğer bir kanunla, gümrük kıymeti üzerinden alınan ve “*ad valorem*” olarak bilinen uygulama kaldırılmış, aynı yılın Eylül başından itibaren uygulanmak üzere verginin “*eşyanın sıklığı*” üzerinden ve değişik ithal malları için spesifik tarifelerle alınması kararlaştırıldı. Böylece Osmanlı devleti gümrüklerden elde edeceği gelirleri arttırma adına Tanin gazetesinin de yazdığı gibi güzel bir adım atmış oldu<sup>110</sup>. 30 Eylül 1916 tarihinde, savaş sonuna kadar savaş halinde olunan devletlerden gelecek eşyadan yüzde 100 gümrük resmi alınması, irade-i seniyeyle kararlaştırıldı.

## **B-DÖNEMİN BUHARLI GEMİ İŞLETMELERİ**

Osmanlı Devleti'nde yerli vapur işletmeleri yük ve yolcu taşıdığı gibi yabancıların da iç ticarete de el attıkları görülmekteydi. 1901'de 4 Türk, 26 Yabancı olmak üzere toplam 30 şirket İstanbul'da acente açmışken, 1911'de 6 yerli ve 31 yabancı toplam 37 şirketin temsilcileri İstanbul'da bulunmaktaydı. Aşağıda Osmanlı vapur kumpanyaları ile yabancı vapur kumpanyalarından bahsedilmiştir.

<sup>106</sup> Elmacı, *a.g.e.*, ss.45-46.

<sup>107</sup> *Takvim-i Vekayi*, 22 Eylül 1914 M, *İkdam*, 22 Eylül 1914; *Düstur*, Tertib-i Sani, C. X, ss.4-5.

<sup>108</sup> “Maliye Nazırı Cavit Bey'in Notları”, *Tanin*, 10 Kasım 1944.

<sup>109</sup> *İkdam*, 15 Haziran 1915; *M.M.Z.C.*, C.III, D. 3, İctima senesi:3, 1333 (1917), ss.314-315.

<sup>110</sup> *Tanin*, 19 Kasım 1915.

## 1.Osmanlı Vapur İşletmeleri

Bu başlık altında Osmanlı vapur şirketleri olan Fevaid-i Osmaniye'den Seyr-i Sefain İdaresi'ne uzanan süreç ile Şirket-i Hayriye, Haliç Vapurları Şirketi ile diğer vapur kumpanyaları anlatılmıştır.

### 1.a.Fevaid-i Osmaniye'den Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne

Tersane-i Amire'nin Fransa'da yaptırdığı İstanbul'a getirttiği Peyk-i Şevket adlı gemi 1837 yılında ticaret amacıyla kullanılmaya başlandı. Bir süre sonra sarraflarda Londra'da yaptırdıkları Eser-i Ticaret adlı gemiyi Trabzon hattında çalıştırmaya başladılar. Bunun üzerine II. Mahmut Tersane-i Amire'ye elindeki bazı vapurların ticarete kullanılmasını buyurdu. Peyk-i Şevket adlı gemi İstanbul-İzmir hattında çalışmaya başladı. Ardından Tekirdağ-Bandırma, İzmit-Gemlik hatları açıldı. Böylece limanlarımız arasında düzenli ve tarifeli seferler başlamış oldu. İstanbul-İzmir hattında çalışan gemilere Peyk-i Şevket adlı gemiye yeterli yolcu ve yük verilmeden yabancı gemilere yük ve yolcu verilmemesi kararı alınmıştı. Böylece Osmanlı Devleti kendi gemilerinden yana tavır alarak bayrak himayesine geçmişti.

Tarifeli seferlerin aksamadan eksiksiz uygulanabilmesi için deniz taşımacılığının şirketler eliyle daha sağlıklı yapılabileceğine inanan Osmanlı Devleti Hazine-i Hassa'nın katılımıyla “*Şirket-i Osmaniye*”yi kurdu. Bu şirketin Çanakkale, Limni, Galos, Sinop, Samsun, Trabzon, Selanik, Gemlik, Karamürsel ve İzmit'e seferleri vardı<sup>111</sup>. Bir süre sonra Hazine-i Hassa bu şirketten ayrıldı ve Hazine-i Hassa Kumpanyası adı altında kendi gemilerini çalıştırmaya başladı. Bu kuruluş daha sonra “*Mecidiye Şirketi*” ve 1843 yılında da “*Fevaid-i Osmaniye Şirketi*” adını aldı. Fevaid-i Osmaniye'nin kurulacağı günlerde tüm Osmanlı ticaret gemilerinde geçerli olacak Osmanlı sancağı belirlendi. Sancağın ortasında tek hilal yer almakta olup iç mekânı kırmızı, dışı ise yeşildi<sup>112</sup>. Fevaid-i Osmaniye'nin kurulduğu 1843 yılında, Osmanlı buharlı gemileri beş hat üzerinde sefer yapıyorlardı. Bunlar şunlardı: İstanbul'dan İzmir'e her salı günü sefer yapılıyor, pazar günü dönülüyordu. İstanbul'dan Selanik'e

<sup>111</sup> *Devlet Salnamesi*, 1269(1852), s.102; *Devlet Salnamesi*, 1270(1853), s.111; Aktaran: Sema Küçükalioglu, *İdare-i Mahsusa, Kuruluşu, Faaliyetleri ve Sosyo-Ekonomik Etkileri*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitü Yakıncağ Tarihi Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 1999, s.24.

<sup>112</sup> Küçükalioglu, *a.g.t.*, s.30.

her cumartesi sefer yapılıyor, dönüş ertesi cumartesi gerçekleşiyordu. İstanbul-İzmit hattında ise, çarşamba ve cumartesi günleri gemi kalkıyor; bu gemilerin dönüşü pazartesi ve perşembe oluyordu. İstanbul'dan Gemlik'e ise salı günleri gemi kalkıyor, perşembe günü Gemlik'den İstanbul'a dönüyordu. İstanbul-Trabzon hattında ise, on beş günde bir cuma günü sefer oluyor, dönüş ertesi hafta cumartesi oluyordu<sup>113</sup>.

Fevaid-i Osmaniye Şirketi, bu dönemde Osmanlı'nın en önemli milli kurumlarından biri haline geldi. İstanbul-İzmir hattından ayrı olarak, kuruma bağlı gemiler başka hatlarda da etkinlik gösteriyorlardı. İstanbul'da da etkinlik gösteren işletmeye ait gemiler için Boğaziçi'nde, Üsküdar hattı açıldı. Bu arada, yabancı kumpanyaların etkinlikleri de sürüyordu. Boğaziçi'nde İngiliz ve Rus bandıralı iki yabancı gemi iskeleler arasında yolcu taşımaktaydı. 1849 yılında başlayan bu etkinlikler üzerine, Fevaid-i Osmaniye İdaresi derhal harekete geçti. Hümapervaz adıyla bir gemiyi devreye sokuldu. Bu gemiyle Boğaziçi'nde yolcu taşınmaya başlandı. Böylece, İngiliz ve Rus gemileri ile Osmanlı bandırası taşıyan Hümapervaz arasında bir rekabet başlamıştı. Bu rekabet, 1851 yılına dek sürdü. Bu tarihte, Osmanlı yönetimi çürük bir kaç gemi ile işe başlayan ve önemli başarı gösteremeyen bu yönetimi, elindeki gemileri ve diğer varlığını kimi ayrıcalıkların da verildiği bir Fransız şirketine devretti. Ancak Fransız şirketi de bu işin üstesinden gelemedi ve işletme yine Türk yönetimine geri verildi<sup>114</sup>.

1870 yılında irade-i şahane ile Fevaid-i Osmaniye Şirketi'nin adı İdare-i Aziziye olarak değiştirildi. Bu sırada idarenin gemileri Marmara kıyıları ile Trabzon, Varna ve Selanik hatlarına düzenli seferler yapıyordu. Bir taraftan Şira'ya(Yunanistan) posta gemisi yollanırken, bir taraftan da Sakız ve Antalya hatları kuruluyordu. İdare-i Aziziye'nin elinde 20 gemi bulunmaktaydı. Bunların 16'sı Trabzon, Varna, Adalar, Kadıköy, Haydarpaşa ve Yeşilköy'e işliyordu. Dört gemide tamirde bulunuyordu. İdare-i Aziziye, Bahriye Nezareti'ne bağlıydı. İdare-i Aziziye'nin gemilerinin çoğu İngiliz tezgâhlarında, bir kısmı da İskoçya'daki tezgâhlarda inşa edilmişti. İngilizler, inşa

---

<sup>113</sup> Bayram Camcı, Cazmi Zafer, Şükrü Yaman, *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi*, 1, TDİ Kültür Yayınları, İstanbul, 1994, s.141.(Bu eser bundan sonra dipnot verilirken Camcı, a.g.e. olarak verilecektir.)

<sup>114</sup> Eser Tutel, *Şirket-i Hayriye*, İletişim yay., İstanbul, 2008; Murat Koraltürk, *Şirket-i Hayriye*, İDO Yayınları, İstanbul, 2007; Ahmet Gülerüz, Hande Yüce, *Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi Vapurları*, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2002.

ettikleri yepyeni gemileri belli bir süre kullandıktan sonra elden çıkartıyorlardı. Bu gemileri alan Yunanlı armatörler bir süre kullandıktan sonra Osmanlılara satıyorlardı<sup>115</sup>. Bu yüzden gemilerin çoğu ömrünü tamamlamış gemilerdi. Bu durum idarenin yabancı gemilerle rekabetini güçleştiriyordu.

1876 yılında İdare-i Aziziye, II. Abdülhamit'in tahta çıkması ile İdare-i Mahsusa adını aldı. İdare yine Bahriye Nezareti'nin idaresi altındaydı. II. Abdülhamit döneminde Osmanlı devletinin çeşitli limanlarına kayıtlı büyüklü küçüklü 126 gemi bulunuyordu. Bunların 101'i İdare-i Mahsusa, Şirket-i Hayriye ve diğer özel şirketlerin gemileri olup İstanbul'a, 11'i İzmir'e, 9'u Beyrut limanına kayıtlıydı. Bunları dışında İstanbul limanına kayıtlı 912 yelkenli tüccar gemisi vardı. Bu dönemde Mekke, Medine, Taif, Hudeyde, Halep, Bezm-i Alem, Hasan Paşa, Ali Saip Paşa, Kamil Paşa, Nimet-i Hüda, Garp, Sakarya, Kaplan, Aslan, İzmir, Tunç adlı gemilerle başlangıçta Kızıldeniz, Basra Körfezi'ne Trieste, Bingazi, Trablusgarp dahil Doğu Akdeniz'in bütün limanları ile Karadeniz limanlarına yolcu ve yük taşımacılığı yapılırken, giderek bu taşımacılık yabancı bayraklı gemilere bırakıldı. Milli gemiler ise ülkenin çeşitli bölgelerinde askerî taşımacılıkta kullanıldı<sup>116</sup>.

80 gemisi olan İdare-i Mahsusa'nın düzenli bir idare merkezi yoktu. Meydana gelen arızaların giderilmesiyle yakından ilgilenilmemekteydi. Bu durumda gemiler birer ikişer çürüğe çıkarılmakta, Haliç'te de yer kalmayınca Paşabahçe koyuna demirlenmekteydi. Bu gemilerin bir kısmı olduğu yerde battı. 37 tanesi de çürüğe çıkarıldı<sup>117</sup>.

1908 yılında idarenin elinde 15 gemi vardı. İhtiyaca yerli gemiler cevap vermeyince devreye yabancı vapur kumpanyaları girmişti ve daha yeni, sağlıklı gemileriyle müşteri çekiyorlardı. Selanik, Hicaz, İzmir, Edremit, Bartın, Kal'a-i Sultaniye (Çanakkale), Köstence, Trabzon hatları bir süredir tatil edilmiş durumdaydı. Marmara'da bilinen hatların bazılarında vapur vardı, bazılarında yoktu<sup>118</sup>. Halk İdare-i Mahsusa vapurlarından şikâyetçiydi. Sabah ve akşam saatlerinde birçok memur, öğrenci, ticaret erbabının gidiş-dönüş saatlerine rastladığından vapurlarda izdiham

<sup>115</sup> Eser Tutel, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2006, s.72.

<sup>116</sup> Camcı, a.g.e., s.147.

<sup>117</sup> Tutel, a.g.e., s.76.

<sup>118</sup> A.g.e, s.91.

olmakta ve oturacak yer bulunmamaktaydı. Bu yüzden iskelelerden birden fazla vapur hareket ettirilmesinin daha uygun olacağı ifade edilmekteydi<sup>119</sup>. Bunun dışında vapurlar geç gidip gelmekte ve düzeni bozuk ya da pusulası şaşmış vapurlar halkın can güvenliğini tehlikeye düşürmekteydi<sup>120</sup>. 20 Eylül tarihinde Şile Redif taburuna ait birkaç zabıtinde içinde olduğu İdare-i Mahsusa'ya ait bir vapur hava müsait olduğu halde Şile'ye uğramayıp, yolcuları Ereğli'ye götürerek oradan Laz kayıkları vasıtasıyla Şile'ye göndermişti. Kaptanın bu keyfi muamelesi Tanin sütunlarında yer buluyordu<sup>121</sup>. Liman dairesine bağlı fen heyeti seyahat edenlerin selameti için Osmanlı limanlarına yabancı kumpanyalara ait gemilerinde dahil olmak üzere muayeneye tabi tutulmasını kararlaştırmıştı. Bunun yanında İdare-i Mahsusa vapurları ile Haliç vapurlarının da muayeneye tabi tutulması kararlaştırılmıştı. “*Adalar hattına işleyen idare-i vapurlarının arasında belki pek çürük denmeyecek kadar sağlamları vardır. Fakat Kadıköy ve Ayastefonos hattına icra-yı seyr ve sefer eden salhurda tekneleri niçin muayeneden istisna etmeli? Bu vapurların rasanet ve metanetle ile alakası birçok zamanda birü kesilmiş olduğundan hepsini, hatta muayene külfetine bile lüzum görmeden çürüğe çıkarmak, icra-yı seferden men'i etmek evladır*”<sup>122</sup>. Dün İdare-i Mahsusa'nın Kozlu, Gelibolu, Şark, Marya, Terakki vapurları muayene olunarak Marya ile Terakki seferden men' edilmiştir. Kozlu da yalnız yük taşıyacak, kömür ile insan nakletmeyecektir<sup>123</sup>.

İdare-i Mahsusa Nafia Nezareti'ne bağlıydı. Nafia Nazırı Noradikyan Efendi, idarenin bir şirket statüsü içinde yeniden yapılandırılması gerektiği fikrini ileri sürüyordu. İzmir Mebusu İstapan İspartaliyan Efendi'de o sırada Noradikyan Efendi'nin yerine gelen Hallaçyan Efendi'nin arka çıkmasıyla idarenin verileceği şirketin yabancı bir şirket olması gerektiğini söylüyorlardı<sup>124</sup>. Bu durumda bir özel şirket kurulması gündeme geldi. Ticaret ve Nafia Nezareti'nde kurulan bir komisyon mukavele ve şartname layihalarını İstanbul gazeteleri ve Avrupa'daki büyükelçileri vasıtasıyla ilan etti. Meclis-i vükelada incelenen müracaatlar içinde en uygun olarak Londra'daki

<sup>119</sup> “Vapurlarda İzdiham”, *Tanin*, 27 Ekim 1909.

<sup>120</sup> “İdare-i Mahsusa Vapurları”, *Tanin*, 11 Eylül 1908.

<sup>121</sup> “İdare-i Mahsusa'da İntizamsızlık”, *Tanin*, 21 Eylül 1908.

<sup>122</sup> “Liman Dairesi Komisyonunun Karar-ı Müstahsini”, *Tasvir-i Efkâr*, 9 Aralık 1909.

<sup>123</sup> “İdarenin Köhne Vapurlarının İcra-yı Tekaüdü”, *Tasvir-i Efkâr*, 10 Aralık 1909.

<sup>124</sup> Abdülehad Nuri, *Türkiye Cumhuriyeti Seyr-i Sefain İdaresinin Tarihçesi*, Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul, 1926, s.66.

Fairfield& Woody Şirketi adına hareket eden Ticaret ve Nafia Nazırı Hallaçyan Efendi arasında bir sözleşme akdedildi<sup>125</sup>. Bu sözleşmede imtiyaz süresi olarak 75 yıl belirlendi. Şirket yurt içinde alacağı alet ve edevatta gümrük resminden muaf olacaktı. Şirket binalarından emlak vergisi alınmayacağı gibi fener vergisinde de indirimden yararlanacaktı. Bunun dışında liman, şamandıra ve gümrük resminden muaftı. Şirketin acente ve memurları Osmanlı uyuşu olacaktı<sup>126</sup>. Ancak hükümet tarafından istenildiğı zaman gemileri hükümetin emrine vermeyi kabul etmediler. Bu yüzden imtiyaz feshedildi<sup>127</sup>. İdare-i Mahsusa'nın şirketleşmesi önerisi böylece gerçekleşmemiş oluyordu. Yeniden ticari görünümlü bir şirketin kurulmasına olanak bulunmadığından sermayesi yine devletten olmak koşuluyla Maliye, Harbiye, Ticaret ve Nafia Nezaretlerinden seçilen üyelerden kurulu ve uzman bir genel müdürün yönetiminde bağımsız bir kurul tarafından yönetilmek üzere “*Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi*” kuruldu<sup>128</sup>. Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi Bahriye Nezareti'ne bağlandı<sup>129</sup>. Seyr-i Sefain İdaresi'nin ilk müdürü Deniz Albayı Aziz Bey oldu. 10 ay kadar görev yapan Aziz Bey döneminde oluşturulan bir komisyon Avrupa'ya giderek 8 gemi aldılar. Bunlar: Akdeniz, Karadeniz, Nilüfer, Derne, Gülcemal, Bahr-i Ahmer, Plevne, Kızılırmak idi. Bunların dışında 1912'de Marsilya yakınlarındaki Atl. & Chantier de Provence, Port de Bouc tersanesi tezgâhlarında yeni üç vapur inşa etmesi için sipariş verildi. Moda, Burgaz ve Kadıköy adını alacak olan bu vapurların gelişi Trablusgarp ve Balkan savaşları nedeniyle gecikti. Almanya ile olan yakınlaşma ve orduda Alman subaylara yer verilmesinden Seyr-i Sefain İdaresi de nasibini aldı. Karl Leke adlı bir Alman bu idarinin genel müdürlüğüne getirildi. Blum adlı bir diğer Alman Levazım Müdürlüğü'nün, Aypin adlı bir başka uzman da Makine Müdürlüğü'nün başına getirilmişti. Ama çok geçmeden bu üç Alman'ın işlerinde pek de uzman olmadıkları görüldü. Başına geçtiğı işin uzmanıymış gibi görünmek isteyen Karl Leke bazı Alman denizcilik işletmelerinin nizamnamelerini getirtmiş, bunları Türkçe'ye çevirtip bastırtmıştı. Ama çeviren kişilerin denizcilikle ilgileri olmadığı için, bu gayretler pek bir yarar

<sup>125</sup> “The Ottoman National Steam-Navigation Company”, *Levand Herald*, 24 Aralık 1909.

<sup>126</sup> Küçükaliöğlü, *a.g.t.*, ss.115-120.

<sup>127</sup> Camcı, *a.g.e.*, s.147.

<sup>128</sup> *Düstur*, II, Tertib-i Sani, Matbaa-yı Osmaniye, Dersaadet,1330, s.688; *BOA.*, *İ. BAH.*, 6 Ramazan 1328 H. /11 Eylül 1910 M.

<sup>129</sup> *A.g.e.*, s.688.



sağlamamıştı. İdarenin siyah renk olan bacalarını sarıya boyatmış üzerine ay-yıldız ile çaprazlama iç içe geçmiş iki çapadan oluşan yeni forsun yerleştirilmesi oldu. Bu for, kısa aralar dışında günümüze kadar gelmiştir. Gerek çizimi, gerek ifadesiyle güzel, anlamlı bir amblemidir. Karl Leke'nin öteki icraatı ise, telgraflarda kısaltılmış firma adı olarak "*Vaputo*" kelimesinin kabulüdür. Karl Leke'nin çalışmaya başlamasının üzerinden iki yıl geçmiş olmasına rağmen hala idari işlere yabancı kalmakta devam ettiği ve hiçbir icraatı görülmediği için 4 Ocak 1913 günü sözleşmesi feshedildi. Karl Leke döneminin bir diğer icraatı ise Almanya'daki Danzig tezgâhlarına 3 vapur ısmarlanmasıydı. Kınalıada, Pendik, Maltepe adlarını alacak olan bu vapurlar I. Dünya Savaşı'nın çıkması sebebiyle ancak 10 yıl sonra İstanbul'a getirilebildi<sup>130</sup>.

Askeriye ile Seyr-i Sefain İdaresi arasındaki ilişkileri sağlamak amacıyla Kurmay Binbaşı Sadullah Bey görevlendirildi. O sıralarda Blum'un da kuruluştan ayrılmak istediğini bildirmesi üzerine, onun da istifası kabul edildi. 2 Kasım 1912 günü, Harbiye Nezareti'nden 2.216 sayı ile Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne bir yazı geldi. Yazıda, İdare'nin, gözetim ve denetim için askeriye devredildiği bildiriliyordu Sadullah Bey, asker taşıyan idare vapurlarından fener rüsümü alınmamasını sağlayarak bir ilki gerçekleştirecekti<sup>131</sup>.

Balkan Savaşı nedeniyle asker sevki büyük önem kazandığından onarımı gereken gemiler hemen tamire alınarak, bakımı tamamlanıp sefere konuyordu. Yüzbaşı Murat Bey gemisinin su gemisi şekline sokulmasıyla, idare gemilerinin ilkel bir şekilde yapılan su ikmal işi kısmen modern bir şekle sokuldu<sup>132</sup>. Balkan Savaşı'nda Ahmed İzzet Paşa'nın Şarköy'e yaptığı çıkarmada pek çok armatör gemisi kolordunun emrine verilmişti. Bu gemiler Gülcemal, Akdeniz, Karadeniz, Mithat Paşa, Marmara, Mahmut Şevket Paşa, Seyyar, Despina, Bahr-i Cedid, Millet, Kebric, Necat, Güzel İzmir, Zahir, İskalamağa, Trikupis, Heybeliada, Dafni, Başlangıç, Hilal ve ayrıca Şirket-i Hayriye'nin 12 adet şehir hattı vapuruydu. Ancak 7 Şubat 1913 günü başlayan harekâta Bulgarlarla olan mücadelede istenilen sonuç pek alınamadı. Ancak gemi kaybı da olmadı<sup>133</sup>. Balkan savaşlarında idare devletin geniş Osmanlı toprakları üzerinde asker taşımaktan yolcu

---

<sup>130</sup> Nuri, *a.g.e.*, s.20.

<sup>131</sup> Camcı, *a.g.e.*, s.153; Nuri, *a.g.e.*, s.96.

<sup>132</sup> Camcı, *a.g.e.*, s.154.

<sup>133</sup> Nuri, *a.g.e.*, s.110.

taşımaya vakit bulamayacaktı. Bu yüzden deniz taşımacılığında savaş yıllarında yabancıların payı yükselecekti.

### 1.b.Şirket-i Hayriye

Ulaşım araçlarına duyulan talebin bir kısmını 1837’de biri İngiliz, diğer ikisi Rus bandıralı vapurlar kapitülasyonlardan yararlanarak karşılamaya çalışıyorlardı. Diğer yandan Hazine-i Hassa’nın girişimi ile kurulan Fevaid-i Osmaniye de bu alandaki eksikliği doldurmaya çalışıyordu. Hem yabancı rekabetine son vermek hem de halkın Boğaziçi köylerine rahat ve güven içinde gidip gelmelerini sağlamak amacıyla bir şirket kurma fikri Bursa’daki kaplıcalarda Keçecizade Fuat Bey ile Ahmet Cevdet Bey’den çıkmıştı. Bu iki devlet adamı sadece fikri oluşturmakla kalmamış orada buldukları sırada şirketin kuruluş nizamnamesini de kaleme almışlardı<sup>134</sup>. İstanbul’a dönüşlerinde bu iki devlet adamı, Sadrazam Reşit Paşa’nın desteği ile Sultan Abdülmecit’in müsaadesini de almayı başardılar<sup>135</sup>. Böylece, Şirket-i Hayriye adı verilen bu şirket, 17 Ocak 1851 günü padişahın iradesi ile Osmanlı devletinde ilk anonim şirket olarak kurulmuş oldu<sup>136</sup>. Verilen ilk imtiyaz süresi 25 yıldır. Vapur çalıştırma müsaadesi yalnızca Boğaziçi kıyılarıyla sınırlanmıştı. Şirket-i Hayriye ilk seferini Üsküdar’a yapacaktı<sup>137</sup>.

1870’de şirketin filosunda 20 adet vapur bulunurken, 1872’de bu sayı 34’e, 1896’da 46’ya yükseldi. Yine bu dönemde araba vapuru seferleri de başladı. 1873’te Şirket-i Hayriye’nin işletme imtiyazı 10 sene, 1888 tarihinde ise 30 sene, 1903 tarihinde elli sene daha uzatıldı<sup>138</sup>.

II. Meşrutiyet dönemi gazetelerinde Şirket-i Hayriye’den şikâyetler olmaktadır. Seferlerinin bazen tehir edildiği, vapurlarda izdiham yaşandığı dönemin gazetelerinde sıkça yer bulmuştu. Tanin gazetesi sütunlarında “...bağıra bağıra ilan ettikleri tarifinin tayin ettiği saatlerde iskelelere varabilecek vapurları, akşam postalarına ayırmak, sonra yolları az ve küçük olanları öğle seferlerinde kullanmak o kadar güç bir şey mi?

<sup>134</sup> “Şirket-i Hayriye”, *Tasvir-i Efkâr*, 4 Ağustos 1909.

<sup>135</sup> Eser Tutel, *Şirket-i Hayriye*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2008, ss.19-20; Murat Koraltürk, *İstanbul’da Şehir İçi Ulaşımında Şirket-i Hayriye (1850-1945)*, M. Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 1992, s.11.

<sup>136</sup> BOA., *İrade-i Dahiliye*, 13579.

<sup>137</sup> Tutel, *a.g.e.*, ss.24-25.

<sup>138</sup> *A.g.e.*, ss.24-25.

*Saat 6'da İstanbul'a giden bir adamın biraz daha geç vasıl olması 12'de köprüden kalkacak bir vapura yetişmek mecburiyetinde kalan iş güç sahiblerinin saatlerce vapurlarda beklemeleriyle kabil-i kıyas mıdır?"* diyerek Şirket-i Hayriye vapurlarına dair halkın şikayetlerine çözüm önerisi getiriyordu. Şirket-i Hayriye'nin iyi vapurlarını kiraya verdiği için her akşam birçok müşterisinin yorgun bir şekilde bindiği vapurlarda itilip kakılmalarına sebep olduğu da basında yer alan şikâyetler arasındaydı<sup>139</sup>. Seferlerin ertelenme sebebinin genellikle liman dâhilindeki merakib-i bahriyenin yoğunluğundan kaynaklandığı *"Seferlerin tehirinin sebebi genellikle liman dâhilindeki enva-yı merakib-i bahriyenin kesretinden ve mavnaların hilaf-ı memnuniyet yelken açarak seyr etmelerinden tevellüd etmekte olduğunu görmemek insafsızlık olur"*<sup>140</sup> denilerek ifade ediliyordu. Resmi daire memurlarının devamları hakkında Meclis-i Mahsus-u Vükelaca alınan karara dayanarak sabah ve akşam aynı saatlerde vapurlara bindiklerinden izdiham olmaktaydı. Bu yüzden Dâhiliye Nezareti Şirket-i Hayriye'den gidiş ve dönüş için aralıklı ve ihtiyaca uygun vapurlar tahsis edilmesini istemişti. Bu konuda Şirket-i Hayriye tarifeler hazırlamıştı ve bu tarifelere uygun davranılarak sorunun çözümlenmesi isteniyordu<sup>141</sup>. Bir defasında Ortaköy'e uğraması gereken vapur yarım saat kadar gecikmiş ve bu yüzden adliye memurları işlerine geç kalmışlardı<sup>142</sup>. Bunun yanında bazen vapurun güzergâhında şaşmalar yaşanabiliyordu. Bu durumda müşterilerin zaman kaybına yol açtığı gibi sabrını da zorluyordu. Nitekim 20 Ekim'de bu tarz bir olay meydana gelmişti. Bu olayı Tanin sütunlarından takip edelim: *"saat dördü kırk beş geçe köprüden hareket eden 48 numrolu şirket vapuru tarife mucibince Kabataş, Kuzguncuk, Ortaköy ve Beylerbeyine azimet etmesi lazım gelirken Ortaköy'e incek bir zatın hatırı için Kabataş'tan sonra Ortaköy'e uğrayarak oradan Kuzguncuk'a gitmiş ve yine Ortaköy'e gelerek oradan beylerbeyine uğramıştır"*<sup>143</sup>. Şirketin Hasköy'de tamir atölyesi vardı. Burada şirket vapurları tamir edilmek üzere sevk edildiklerinde buradaki tamir masrafları ve bu konuda çalıştırılan amele, ambarlardan çıkarılan malzeme üzerine doğru kayıtlar tutulmamaktaydı. Tutulan

<sup>139</sup>"Şirket-i Hayriye", *Tanin*, 1 Ağustos 1908

<sup>140</sup>"Şirket-i Hayriye'ye Dair", *Tercüman-ı Hakikat*, 18 Şubat 1909.

<sup>141</sup>"Şirket-i Hayriye'ye Tebligat-ı Kat'iyeye", *Tasvir-i Efkâr*, 12 Kasım 1909.

<sup>142</sup>"Şirket-i Hayriye", *Tanin*, 17 Kasım 1909.

<sup>143</sup>"Şirket-i Hayriye", *Tanin*, 20 Ekim 1909.

kayıtlar daima yanlış ve takribiydi<sup>144</sup>. Bunun dışında vapurlar için alınan kömür miktarı ile harcanan kömür miktarı da aynı şekilde yanlış ya da yaklaşıktır<sup>145</sup>.

1910 yılı Nisan ayında Osmanlı vapur kumpanyalarının gemilerinin sefere elverişli olup olmadıkları liman idaresince teşkil edilen komisyon tarafından kontrol edilmişti. Şirket-i Hayriye'nin 63, 62, 61, 60, 69, 68, 67, 56, 55, 54, 53, 52, 51, 50, 49, 48, 47, 46, 44, 43, 42, 26, 35, 38 numaralı vapurların seyr ve sefere elverişli oldukları ve diğerlerinin kısmen tamire ihtiyaçları olduğu anlaşıldı<sup>146</sup>.

1911 yılında Trablusgarp Savaşı'nda Çanakkale boğazının tahkiminde, asker ve mühimmat sevkiyatında, Şirket-i Hayriye vapurları da kullanıldı. Savaşın ilk günlerinde Suhulet'e İstanbul'da torpil kovani tertibatı konulmuştu. Askeri sevkiyata tahsis edilen Suhulet'ten aylarca Çanakkale'de süvari ve topçu alaylarının Anadolu kıyısından Rumeli kıyısına geçirilmesinde yararlandı. Dört bataryadan oluşan bir topçu taburunu dört günde karşı kıyıya geçirmek mümkün iken, Suhulet sayesinde bu iş dört saatte yapılabiliyordu. İtalyan birliklerinin Saroz kıyılarına saldırmaları ihtimaline karşın Kabatepe'de acilen bir savunma hattının kurulabilmesi yine Suhulet sayesinde mümkün oldu. Eşi Sahilbendle birlikte Haydarpaşa ile Sirkeci arasında haftalarca asker ve savaş malzemesi taşıdı<sup>147</sup>.

1912-1913 Balkan Savaşlarında, şirket vapurları İzmit, Tekirdağ, Yeşilköy, Çanakkale, Gelibolu ve Karamürsel arasındaki asker sevkinde, Haydarpaşa-Sirkeci arasında çalışan iki araba vapuru önemli rol oynamıştı. Savaş süresince Şirket-i Hayriye vapurlarıyla toplam 150.000 asker 50.000 mekâri nakledildi<sup>148</sup>. Bütün bunlara rağmen Şirket-i Hayriye, 1902-1914 yılları arasında filosuna 19 yeni vapur aldı<sup>149</sup>.

Osmanlı Seyr-i Sefain idaresi Müdürü 3 Kasım 1912'de Dahiliye Nezareti'ne yazdığı yazıda Çanakkale mutasarrıflığının bildirdiğine göre Karabiga hattına bir vapur çalıştırılması istenmişti. Ancak tüm vapurlar asker sevkiyatına ayrılmış olduğundan bu hatta şimdilik vapur işlettirilemeyeceği bildirilmişti<sup>150</sup>.

<sup>144</sup> "Şirket-i Hayriye", *Tasvir-i Efkâr*, 4 Ağustos 1909.

<sup>145</sup> "Şirket-i Hayriye", *Tasvir-i Efkâr*, 4 Ağustos 1909.

<sup>146</sup> "Muayene-i Sefain", *Tasvir-i Efkâr*, 11 Nisan 1910; "Vapur Muayenesi", *Tanin*, 11 Nisan 1910.

<sup>147</sup> Tutel, *a.g.e.*, s.53.

<sup>148</sup> Koraltürk, *a.g.t.*, s.12.

<sup>149</sup> *A.g.t.*, s.14.

<sup>150</sup> *BOA., DH.İD.*, 75, 23 Zilkade 1330 H./ 3 Kasım 1912 M.

24 Ağustos 1913 tarihinde Seyr-i Sefain idaresine müsaadeler ve imtiyazlara dair bir kanun yayınlandı<sup>151</sup>.

Birinci Dünya Savaşı süresince de Şirket-i Hayriye yolcu taşıma işini ve askeri sevkiyatı birlikte sürdürdü. Savaş arifesinde şirketin filosunda bulunan 39 vapurdan, 11'i savaşta kullanılamaz hale geldi. Savaş sonrası şirketin işler halde 18 vapuru vardı. Savaş sırasında şirketin taşıdığı yolcu sayısında da azalma oldu. Şirketin geliri içerisinde %98'lere varan bilet gelirinde, taşınan yolcu sayısındaki gerilmeden dolayı %48'lere varan bir düşüş meydana gelir. Bu koşullar altında şirketin gelirinin, savaş öncesi on yıllık gelir ortalamasının ve giderin üzerinde seyrettiği, bunda asker sevkiyatı nedeniyle şirketin devletten aldığı bedelin etkisi olduğu anlaşılmaktadır. 1918'e gelindiğinde, savaşın neticesinin belirmesiyle askerî sevkiyatta durur ve şirket, savaşın doğurduğu ağır koşullar ile nakit para ve kömür yokluğundan faaliyetlerini durdurmak tehlikesi ile yüz yüze gelir. Şirket bu durumda savaş süresince ilk kez taşıma ücretlerine zam yapar<sup>152</sup>.

Şirket-i Hayriye'nin 1903 yılında 50 sene daha uzatılan ve 1927'de Cumhuriyet Hükümeti'nce ufak değişiklikler ile tanınan işletme imtiyazının sonu olan 19 Temmuz 1953 tarihinden çok önce, 1944'te şirketin devletçe satın alınması gündeme gelir. Yapılan müzakereler neticesinde 20 Ekim 1944 tarihli sözleşme, 15 Ocak 1949'da TBMM'nde onaylanarak kanunlaşır. Böylece şirket-i Hayriye'nin bütün hak, mal ve imtiyazları Münakelat Vekaleti Devlet Denizyolları ve Limanları İşletme Umum Müdürlüğü'ne geçti<sup>153</sup>.

---

<sup>151</sup> *Düstur*, C. V, Tertib-i Sani, ss.666-667.

<sup>152</sup> Tutel, *a.g.e.*, s.93.

<sup>153</sup> Koraltürk, *a.g.t.*, s.14.

### 1.c.Haliç Vapurları Şirketi

Boğaziçi ve kentin Asya ile Avrupa yakası arasında olduğu gibi Haliç'te de XIX. yüzyıl ortalarına kadar denizyolundan ulaşım kayıklarla sağlanırdı. 1851 yılında bir fermandan Boğaziçi'nde yolcu taşımak işi Şirket-i Hayriye'ye verilmişti. Ancak Haliç bu şirketin imtiyaz sahasının dışında bırakılmıştı. Bir süre sonra Haliç'te vapurla yolcu taşıma imtiyazı gündeme geldi. Küçük vapurlarla yolcu nakli için ilk talep Yusuf Ağa isimli bir girişimci tarafından yapıldı. Eylül 1856 tarihli bir irade ile onaylandı. Bu tarihten itibaren geçerli olmak üzere, yirmi yıllık bir süre için Haliç'te vapur işletme imtiyazı Yusuf Ağa'ya verildi. Komisyonun istediği gibi, vapurların Galata Köprüsü dışında nakliyatla uğraşmaları yasaktı<sup>154</sup>. Tophane Müşiri Rodoslu Ahmed Fethi Paşa'nın imtiyazı almasıyla Haliç sularında 1858'de 3 vapur işlemeye başladı İmtiyazın Fethi Paşa'ya nasıl geçtiği konusu açık olmamakla birlikte 1856 yılı içinde geçtiği sanılıyor. Böylece Fethi Paşa birkaç vapurla Galata Köprüsü ile Haliç'teki iskeleler arasında yolcu taşımacılığına başladı. Ali Fethi Paşa'nın 1857'de ölümü ile oğlu Mahmut Celalettin Paşa'ya intikal eden 20 sene müddetli işletme imtiyazı, 31 Aralık 1872'de bitim tarihinden geçerli olmak üzere hükümet tarafından bu kez on sene daha uzatıldı. Ancak Sultan Abdülmecit'in kızlarından Cemile Sultan'la evli olan Mahmut Celalettin Paşa'nın işletmeyi düzenli bir şekilde çalıştıramaması, işletmenin Tersane-i Amire'de demircilik yapan Artin Usta'ya iltizama verilmesine neden oldu. Ancak Artin Usta'da işletmecilikte başarılı olamadı. İmtiyazı Mahmut Celalettin Paşa'ya iade etti. Mahmut Celalettin Paşa işletmeyi mültezimlere bıraktı. Bir süre sonra halkın mültezimlerden ve vapurların durumundan şikâyetçi olması üzerine işletmeyi bizzat idare etmeyi kararlaştırdı<sup>155</sup>.

II. Meşrutiyet döneminde halk sesini çıkarmaya başlamış ve feryat figan Haliç vapurlarından şikâyet ediyordu. En çok vapurların kışın saatinde gelmemesinden, kırık camlarından, vapurların çürüklüğünden, pisliğinden şikâyetçiydiler<sup>156</sup>. Yapılması gereken vapurların onarımdan geçmesi ve yeni vapurlar hizmete sokulmasıydı<sup>157</sup>.

<sup>154</sup> Ali Akyıldız, *Haliçte Seyr-ü Sefer-Haliç Vapurları Şirketi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2007, s.21.

<sup>155</sup> Akyıldız, *a.g.e.*, s.21.

<sup>156</sup> "Haliç Vapurları", *Tanin*, 12 Aralık 1909

<sup>157</sup> *A.g.e.*, s.47.

Ancak vapur idaresi ne halkın beklentilerini karşılıyor ne de şikâyetleri umursuyordu. Bu yüzden 1908 yılı sonlarında Eyüp Sultan halkı bu problemi aşmak için istimbot kiralamak yoluna gidecekti. Bu istimbot Eyüp Sultan ile Köprü ve Yemiş iskelesi arasında sefer yapmaya başlayacaktı. Bu durumu örnek alan Ayvansaray, Fener ahalisi de benzer bir teşebbüse hazırlanmaktaydı<sup>158</sup>

Cemile Sultan'ın imtiyazı 1891 yılında sonra ermesine rağmen herhangi bir yenileme veya uzatma işlemi yapılmaksızın 1908 yılına kadar gelmişti. Vapurların durumunu tespit ve kontrol etmek amacıyla giden heyeti Cemile Sultan'ın oğlu Celalettin Bey geri çevirdi ve çalışmalarına izin vermedi. 1908 yılında artık imtiyaz konusu basında yer almaya başlamış ve yeni talipler ortaya çıkmaya başlamıştı. Yeni bir imtiyaz sözleşme ve şartnamesi hazırlanarak gazetelerle kamuoyuna duyurulmuştu. En uygun öneriyi getirene vapur şirketinin ihale edilmesi için yetki Ticaret ve Nafia Nezareti'ne yetki verildi. Ticaret ve Nafia Nezareti'nde kurulan bir komisyonun hazırladığı ihale şartnamesi ve sözleşme hükümetin onayına sunuldu. Hükümetin onayının ardından ihaleye katılmak için müteşebbislere bir aylık süre tanındı. Ağustos ayı içerisinde müteşebbisler Ticaret ve Nafia Nezareti'ne başvuracaklardı. İmtiyaz en uygun teklifi veren yatırımcıya ihale edilecekti. Belirlenen süre içerisinde altı tane başvuru oldu. En uygun teklifi veren Cemile Sultanzade Celalettin Bey'e imtiyaz verildi.<sup>159</sup> Süresi kırk yıl olan imtiyaza ait mukavele 16 Ekim 1909 tarihinde gazete sütunlarında yer aldı. . İmtiyaz Galata Köprüsü'nden başlayarak Haliç'in sonundaki Kâğıthane'ye kadar sahilin her iki tarafında mevcut veya tesis olunacak iskelelere yolcu nakletmek üzere vapur işletme imtiyazı verilmişti<sup>160</sup>. Cemile Sultan, imtiyazdan kaynaklanan bütün haklarını ve buna ait belgeleri bir anonim şirket olarak teşekkül eden Haliç Vapurları Şirketi'ne devretti. Merkezi İstanbul'da olan şirketin içtüzüğü Ticaret ve Nafia Nezareti'nde gerekli düzeltmeler yapıldıktan sonra Şura-yı Devlet'e havale edildi. Burada son şekli verilen ve hükümet ile padişah tarafından onaylanan içtüzük 7 Mayıs 1910 tarihinde yürürlüğe girdi<sup>161</sup>.

<sup>158</sup> “Haliç Vapurlarında Boykot”, *Tercüman-ı Hakikat*, 15 Aralık 1908.

<sup>159</sup> “Haliç Vapurları İmtiyazı”, *Tasvir-i Efkâr*, 15 Ekim 1909.

<sup>160</sup> “Haliç Vapurları”, *Tasvir-i Efkâr*, 30 Kasım 1909.

<sup>161</sup> *A.g.e.*, s.52.

1909 yılı sonlarında Haliç idaresinin 4 ve 1 numaralı vapurları liman dairesince muayene olunarak seyr ve sefere gayr-ı müsait bulunduğundan ta'til edilmiştir<sup>162</sup>. Bu vapurların çürüğe çıkarılması neticesi Haliç'te çalışan vapurların durumu gelen bir mektup üzerine Tanin gazetesinde bir kez daha ele alınmış ve Haliç Vapurları Şirketi şöyle eleştirilmişti: “*Ne vakit iki vapurlar gelecek, ne vakit ciddi bir idare intizamı, ne vakit hakiki bir seyr ve sefer tarifesi tatbik edilecek. Kış geldi, Haliç ahalisi bin türlü tehlikelere rahatsızlıklara maruz kaldı...İnsan bunları düşündükçe, sonra bu idarenin istirahat, emniyet-i ahaliye karşı göstermiş olduğu şu kayıtsızlığı gördükçe ne yapacağını ne söyleyeceğini şaşırıyor. İmtiyaz verildi, şartnameler mukaveleler yapıldı. Her şey oldubitti. Hala bir eser tecdid, bir eser hayat-ı meşhud olmadı. İdare hükümetle ahali ile istihzami ediyor. Anlaşılmıyor*”. Yazının devamında Haliç Vapurları Şirketi'nin aklını başına toplamadıkça susmayacakları belirtilmiştir<sup>163</sup>. Aralık 1909'da da Tanin gazetesine Haliç idaresinin vapurlarından şikâyet eden mektuplar gelmeye devam etmekteydi. 3,8 ve 11 numaradan başka diğer vapurların işleyecek halleri olmadığı söyleniyordu<sup>164</sup>. Nafia Nezareti kendisine ulaşan bu şikâyetler sonunda idareye aksaklıkların giderilmesi için bir hafta süre verdi. 1911 yılı sonu gelmiş olmasına rağmen halk seferlerin saatlerinin düzensiz oluşundan, iskelelerde bekleme sıkıntısından, seferler arasında çok zaman olmasından şikâyetleri devam etmekteydi<sup>165</sup> Haliç vapurları çalışanları ve halkın şikâyetleri üzerine Nafia Nazırı Noradikyan Efendi'nin önerileri doğrultusunda vapurların kontrol ve muayeneden geçirilmesi gündeme geldi.

Muayene konusunun gündeme gelmesi muayene ve kontrol işinin hangi nezarete veya şehremanetine mi ait olduğu konusunun tartışılmasına neden oldu. Bahriye Nezareti Ticaret-i Bahriye Kanunu'nun gereği kontrol ve muayene işinin Bahriye Nezareti'ne ait olduğunu savundu. Nafia Nezareti de Bahriye Nezareti'ni destekliyordu. Ancak ne Şehremaneti'nde ne de Ticaret ve Nafia Nezareti'nde kontrol ve muayene işini yapacak uzmanlar yoktu. Şehremaneti Vekili ve Şehremaneti Meclis Başkanı Tevfik Efendi bu işin Lloyd Angle Şirketi tarafından yapılmasını Dahiliye Nezareti'ne

<sup>162</sup>“Haliç Vapurları”, *Tasvir-i Efkâr*, 26 Kasım 1909.

<sup>163</sup>“Haliç Vapurları”, *Tanin*, 29 Kasım 1909.

<sup>164</sup>“Yine Haliç Vapurları”, *Tanin*, 3 Aralık 1909.

<sup>165</sup>“Haliç Vapurları”, *Tanin*, 9 Aralık 1911.



önerdi. Bahriye Nezareti'nde muayene işleminin kendisine bağlı Dersaadet Liman Dairesi riyasetinde kurulan bir komisyon tarafından yürütüleceğini ifade ederek Lloyd Angle şirketine gerek olmadığını bildirdi. Nisan 1910 tarihinde Haliç vapurları liman idaresi tarafından kontrol edilmişti. Haliç vapurlarından seyir ve sefere elverişli olanları varsa da yolcu nakline uygun olmayan 1, 3, 4, 9 numaralı vapurların katiyen kullanılmaması belirtilmişti<sup>166</sup>.

Girit'in 9 Mayıs 1910'da Yunanistan'a katılması ile başlayan boykot hareketinden Haliç Vapurları Şirketi de nasibini alacaktı. Haliç Vapurları Şirketi'nde nakliyat faaliyetlerinde kullanılmak üzere Yunan şirketlerindeki istimbolar kiralanmaktaydı. Haliç Vapurları Şirketi'nin Yunan istimbolu ve personeli kullandığını fark eden halk bu istimboların seferden kaldırılması için şirkete on beş gün süre verdi. Böylece şirketi gereksiz yere zarara uğratmamak istenmişti. Tanınan sürenin 23 Haziran'da dolması üzerine boykot başladı<sup>167</sup>. Şirketin Yunan istimbolarının ve Yunan uyruklu personelin şirketle ilişkisinin kesildiğini ilan etmesi üzerine boykot sona erdi<sup>168</sup>.

1913 yılında şirketin şartname, sözleşme ve içtüzüğünde bazı değişiklikler yapıldı. Hazırlanan bir itilafname ile isme yazılı olan hisse senetleri, hamiline yazılı hale getirilecekti. Şirketin Osmanlı uyruklulara ait olma hususu da kaldırılıyordu. Böylece hisse senetlerinin ecnebiler tarafından alınması imkânı doğmuş oluyordu. Bu durum *“Ma'lûm devletleridir ki bir memleketin servetini ve ahâlisinin medâr-ı ma'îşetini tramvay, tûnel, şimendifer ve vapur gibi vesâ'it-i nakliyenin te'sîs ve işledilmesi misülli umûr ve mu'âmelât teşkîl eylemekde olup işbu menâbi'in eyâdi-i ecnebiyyeye geçmesi memleket ve teba'a-i memleket için bi'l-âhire mûcib-i sefâlet ve zarûret olacağı bî-iştihâbdır. Büyük sermâyelere muhtâc olan şühûr ve vilâyât beynindeki şimendifer gibi te'sîsât-ı cesîmenin yerli sermâye ile inşâ ve işledilmesi husûsundaki 'adem-i imkâna binâ'en bu bâbda sermâye-i ecnebiyyeye mürâca'at zarûri ise de bi'n-nisbe az bir sermâye ile vücûda gelecek olan meselâ Haliç dâhilinde vapur işletmek gibi küçük bir işinde ecânib eline terki aslâ tecvîz edilemez. Çünkü sermâye-i kalîlemizin bi'....(okunamadı) tezyîdi esbâbı ref' edilmiş olur”* denilerek

<sup>166</sup>“Vapur Muayenesi”, *Tanin*, 11 Nisan 1910.

<sup>167</sup>“Boykotaj”, *Tanin*, 24 Haziran 1910.

<sup>168</sup> Akyıldız, *a.g.e.*, ss.56-57.

eleştiriliyordu<sup>169</sup>. İdari ve teknik işlerde üç kişiye kadar yabancı istihdam edebilme hakkı şirkete tanınmıştı. Nitekim bir süre sonra hisse senetlerinde ve şirket yönetiminde İtalyanların ön plana çıktıkları görülecekti<sup>170</sup>.

Osmanlı Devleti, Birinci Dünya Savaşı'na girdiği sırada Haliç Vapurları Şirketi'nin filosunda en eskisi 3 yaşında olan 14 adet vapur vardı. Seyr-i Sefain İdaresi ve Şirketi Hayriye gibi Haliç Vapurları Şirketi de Osmanlı Devleti'nin Birinci Dünya Savaşı'na girmesinin ardından filosundaki gemilerin önemli bir bölümünü asker ve mühimmat sevkiyatında kullanmaları için orduya tahsis etti. 7 adet vapurunu ordunun emrine veren ve bunların 4'ünü savaşta yitiren şirket, 7 vapuruyla Haliçte yolcu taşımaya devam etti<sup>171</sup>. Savaş sırasında malzeme, yedek parça ve kömür temini vapurlar için oldukça zorlaştı. Özellikle kömür bulmak zor ve fiyatı da yüksekti. Ordunun emrine vapurlarını veren Haliç Şirketi kira bedellerini zamanında alamaz. Bu da şirketi daha güç duruma düşürmüştür<sup>172</sup>.

#### **1.d.Diğer Vapur Kumpanyaları**

İzmir Körfezi'nde vapur işletmek amacıyla İzmir Hamidiye Vapur Şirketi / İzmir Körfez Vapurları Şirketi, Selanik limanında işlemek üzere Şirket-i Hayriye-i Hamidiye, Bursa merkez olmak üzere sahilde ticari eşya ve yolcu nakletmek amacıyla Hüdavendigâr Osmanlı Seyr-i Sefain Anonim Şirketi çalışmaktaydı. İttihâd-ı Seyr u Sefâ'in Anonim Şirket-i Osmaniyyesi, Hilal Vapur Şirketi, Gümüşiyan Vapur Şirketi, Adalar Osmanlı Şirket-i Bahriyesi, Beykoz Vapur Şirketi, Erdekli Rasim Şirketi, Trabzon Necat Vapur Şirketi gibi bir çok vapur şirketi bu dönemde faaliyettedir<sup>173</sup>.

İzmir Körfezi'nde vapur işletme imtiyazı, yabancıların ve azınlıkların daha iyi koşullar öne sürmelerine rağmen 13 Temmuz 1883 tarihinde İzmirli tüccar Yahya Hayati Efendi'ye verildi. Bu imtiyazın Hayati Bey'e verilmesinde Müslüman ve Türk olması önemli etkendi<sup>174</sup>. 1883 yılında Yahya Hayati Efendi'nin başkanlığında kurulan İzmir Hamidiye Vapur Şirketi Türk, Ermeni ve Rum ortaklığı olup merkezi

<sup>169</sup> "Haliç Vapurları ve Şehr Emâneti", *Tanin*, 8 Haziran 1912.

<sup>170</sup> *A.g.e.*, s. 60.

<sup>171</sup> Murat Koraltürk, Kerem Coşkun, "Kayıklardan Vapurlara İstanbul'da Deniz Ulaşımı", *Denizcilik Dergisi*, 22 (Ağustos, 2005), s.40

<sup>172</sup> Akyıldız, *a.g.e.*, s.73.

<sup>173</sup> Bkz. *Ticaret-i Bahriye Salnamesi*, 1913(1329 H.).

<sup>174</sup> Sadık Kurt, "İzmir Hamidiye Vapur Şirketi (1884-1915)", *Ç.T.A.D*, C. I, S. 1, 1991, s.75.

İzmir'deydi<sup>175</sup>. İmtiyaz süresi 15 Ağustos 1883'ten geçerli olmak üzere otuz yıldır. Daha sonra Jolly Şirketi 1886 yılına kadar körfezde vapur işletmeyi sürdürdüğü için bu süreye iki yıl dokuz ay daha eklendi. Şirketin idare memurları Türk, Rum ve diğer azınlıklardan oluşmaktaydı. Şirkette çalışan kaptanların çoğu Türk'tü. İzmir'in tek Osmanlı anonim şirketi olma özelliğini uzun yıllar koruyan ve kısaca Şirket-i Hamidiye olarak da bilinen İzmir Hamidiye Vapur Şirketi, 1908'de Belçikalıların eline geçmesinden sonra, Körfez Vapurları olarak anılmaya başlandı. Fakat Belçikalıların şirket yönetimini ele geçirmesinden sonra Rum kaptanların sayısı giderek arttı. Şirket-i Hamidiye'de tayfa, makinist, ateşçi, biletçi, demirci, kazancı, ambarcı vb. olarak yaklaşık iki yüz kişi çalışmaktaydı. Belçikalıların şirketi ele geçirmelerinden sonra yabancı memurlar özellikle tersanede çok yüksek aylıklarla çalışmaya başladı. 10 Ağustos 1909 yılında şirket çalışanları, şirket yönetimine yabancıların girmesi, Osmanlı yerine yabancı memur alınması, tersaneye yabancı müdür atanması ile işlemlerin Fransızcaya dönüştürülmesi gibi nedenlerden dolayı greve gittiler. 11 Ağustos 1909'da Vilayet İdare Meclisi kararı uyarınca Belediye'ye şirkete geçici olarak el konuldu. Belçikalılar yönetime geçtikten sonra hemen her yıl özel komisyonlar tarafından denetlendi. Eksikleri tamamlanmadığı için aleyhinde dava açılmasına karşın şirketin durumunda bir düzelme olmadı. Belçikalıların yönetimindeki şirket İzmir halkına iyi bir hizmet sunamadı<sup>176</sup>.

1912 yılında Ticaret ve Nafia Nezareti, şirkette yabancı memur ve işçilerin artması üzerine, personel alımında Osmanlıların tercih edilmesini istemek zorunda kaldı. Seferler körfez içi ve körfez dışı olmak üzere iki kısımda toplanıyordu. Körfez içi seferleri de limanda gün boyunca yapılan seferlerle liman dışında günde bir veya haftada iki-üç defa yapılan seferler olarak ayrılabilir. Hamidiye vapurları körfez içinde Karşıyaka, Gümrük, Karataş, Karantina, İspartalı, Göztepe, Mamuret'ül-hamidiye iskelelerine her gün sabahdan akşama kadar seferler yapıyorlardı. Liman dışında Urla, Foça'ya ve Karaburun'a sık aralıklarla olmasa da seferler vardı. Körfez dışına ise Ayvalık, Kemer, Edremit ve Midilli, Sakız, Rodos, Kuşadası'na seferler yaparken XX.

---

<sup>175</sup>Şirketin kurucuları İzmir tüccarlarından Yahya Hayati, Baylozzade Matyos, Karabet, İsayi İsayan, Arnabutoğlu Dimitri Efendiler ve Urla tüccarlarından Eskinazi Erdit ve Kazancızade Hafız Mehmet Efendilerdir.

<sup>176</sup> Kurt, *a.g.m.*, ss.105-107.

yüzyıl başlarında güney Ege kıyılarına yapılan seferlerin kesildiği, Körfez dışına sadece haftada iki defa olmak üzere Ayvalık seferlerinin devam ettiği görülmektedir. Buna karşılık aynı tarihlerde İzmir'den İskenderiye ve İstanbul'a başka bir kumpanya muntazam seferler yapmaktaydı<sup>177</sup>.

Merkez Bursa olmak üzere sahilde ticari eşya ve yolcu nakletmek amacıyla Hüdavendigâr Osmanlı Seyr-i Sefain Anonim Şirketi imtiyazı İnegöllüzade Saffet Bey'e verilmişti<sup>178</sup>. Tabiiyeti itibariye Osmanlı Devleti kanun ve nizamlarına bağlı olacak olan şirketin imtiyaz müddeti otuz senedir. Ancak bu şirket ilerleyen günlerde Dersaadet- Mudanya hattında çalışan İdare-i Mahsusa'nın kuvvetli rekabeti ile karşılaşacaktı<sup>179</sup>.

Şirket-i Hayriye-i Hamidiye, Selanik limanında işlemekte olan bir vapur şirketi idi. Genel müdürü Setrak Efendi idi. Kesendere (Kasandra) (181 tonilato), Tefikiyye (344 tonilato), Hikmet (takriben 50-60 tonilato), Hayır, Katrin (takriben 50-60 tonilato), Seyyare (takriben 50-60 tonilato) adlı altı vapuru vardı<sup>180</sup>. Şirket-i Hayriye'nin 57 ve 58 numaralı vapurları Şirket-i Hayriye-i Hamidiye Şirketi'ne kiraya verilmişti. Şirket-i Hayriye-i Hamidiye'nin müdürü Tefik Beyefendi Şirket-i Hayriye'ye başvurarak bu iki vapur örneğinde İngiltere'de iki vapur inşa ettirmişti. Bu vapurlar çift uskurlu ve 14 mil süratindedirler<sup>181</sup>.

İttihâd-ı Seyr u Sefâ'in Anonim Şirket-i Osmaniyyesi, adlı şirketin nizamnamesinde şirketin kuruluş amacı şöyle anlatılmaktadır: “*Şirketin maksadı Osmanlı ve ecnebî sevâhilinde icrâ-yı seyr-i sefer ve yolcu ve eşyâ nakl etmek ve bunlara müteferri' mevâdd-ı ticâriyye ile iştigâl eylemek üzere Osmanlı İttihâd ve Terakki Cem'iyyeti Merkez-i 'Umûmîsi murahhaslarından Eyüb Sabri Bey ve Bere meb'ûsu merhûm İsmailbeyzâde Fuad Bey Selanikli Kerim Efendizâde Tefik Bey, tüccârdan Gridli Silmyanakizâde Ali Vafî ve Üskonaki İbrahim Fikri efendiler, Selanikli Müftü İbrahim Beyzâde İhsan Namık Bey ile tertîb ve ihrâcî ber-vech-i 'âtî kararlaşdırılan hisseler ashâbı beyninde bir Osmanlı anonim şirketi teşkil olunmuşdur*”

<sup>177</sup> Kütükoğlu, a.g.m., ss.197-199.

<sup>178</sup> BOA., BEO, 3857/289217, 14 Safer 1329 H./ 14 Şubat 1911 M.

<sup>179</sup> BOA., DH.İD.,75-1 /64, 10 Cemaziyelahir 1330 H./27 Mayıs 1912 M.

<sup>180</sup> Süleyman Nutkî, *Ticaret-i Bahriye Salnamesi*, 1913 (1329 H.), ss.70-75.

<sup>181</sup> “Şirket-i Hayriye-i Hamidiye”, *Tercüman-ı Hakikat*, 5 Nisan 1908.

<sup>182</sup>. Ticaret-i bahriyeyi geliştirmek amacıyla kurulmuş olan şirket, kurulduğu yıl hissedar kaydına başlamıştı. Trablusgarp savaşının ortaya çıkardığı mali buhran sırasında idare heyetleri taksitlerin kalanını ertelemeyi uygun gormuştu. Devamında ıkan Balkan Savaşı dolayısıyla da şirket bir türlü faaliyete geçememişti. Trablusgarp savaşından nce satın alınan ve Pire limanında bulunan «İttihād» vapuru oradan çıkarılamamış ve Yunan hükümeti tarafından zapt ve müsadere edilerek içine top konulup muavin kruvazr haline getirilmişti. Yapılan girişimler sonucunda Yunan Ganā'im-i Bahriye Mahkemesi karar vererek vapuru teslim etmişlerdi<sup>183</sup>. Trablusgarp savaşı ile başlayan muharebeler yeni kurulmakta olan İttihad-ı Seyr-i Sefain şirketi'ni epey zorlayacaktı. Baştan büyük ümitlerle başlayan işler neticesiz kalacaktı. şimdi şirket tekrar faaliyetine başlıyor. 1914 yılında şirketin elinde sadece İttihad vapuru bulunmaktaydı. Ticaret-i bahriyede bu vapur şirketinin kurulması için iki senelik bir inceleme ve araştırma süreci olmuştu<sup>184</sup>. şirket, İttihat ve Terakki Cemiyetinin himayesine sahiptir. Bu şirketin teşkili Yunanlıların ticaret alanında gosterdikleri terakkiye bir tepki olarak ortaya çıkmıştı. Bu şirket ile Osmanlı bayrağının Basra'ya kadar dalgalanması dşnlmekteydi. «şirketten hisse senedi alanlar hem Osmanlının şanını yükseltecek hem de feyizli bir ticarete katılmış olacaktı», bu şirket ile Osmanlı «biz ciddi ve büyük işler yapmakta Osmanlıların kabiliyeti var mı imiş, yar ve ağyara gostereceğiz» denilerek Tanin gazetesi şirketin gelişmesi için kamuoyu oluşturmaya çalışıyordu<sup>185</sup>.

II. Meşrutiyet dneminde kurulan vapur şirketlerinden biride Hilal vapur şirketi idi. 1910 yılında kurulan şirket, 1928'e kadar faaliyet gosterdi<sup>186</sup>. şirketin idarehanesi İstanbul Rıhtım Hanı'nda olup Müdürü Giritli Nafi idi. Alāmet-i fārikası kırmızı zemīn üzerine beyaz hilaldi. şirketin Hilal, Güzel Girit, Millet adlı üç vapuru bulunmaktaydı. Hilal 935, Güzel Girit 602, Millet 319 tonilatoydu<sup>187</sup>. 27 Haziran 1910 yılında şirkete ait bir ilanda güzergahı hakkında bilgi edinebiliyoruz. Cemal Efendi adlı bir kaptanın

<sup>182</sup> BOA., İ.MMS., 1329 Ca 23, 19 Cemāziye'l-evvel 1329 H./18 Mayıs 1911 M.

<sup>183</sup> «İttihād Seyr-i Sefā'in şirketi», Tanin, 25 şubat 1914.

<sup>184</sup> «İttihad Seyr-i Sefain şirketi», Tanin, 28 Mart 1911.

<sup>185</sup> «İttihad Seyr-i Sefain şirketi», Tanin, 28 Mart 1911.

<sup>186</sup> Kemal Arı, İzmīr'den Bakışla Türk Ticaret-i Bahriyesi ve Mübadele Gemileri, Deniz Ticaret Odası İzmīr şubesi Yayınları, İzmīr, 2008, s.58.

<sup>187</sup> Nutkī, a.g.e, s.67.

idaresinde olacak olan vapur Sirkeci-Samsun-Giresun-Rize'ye uğrayacaktı<sup>188</sup>. 9 Ağustos'ta yapacağı seferde ise Sirkeci-İstanbul- Samsun- Ordu- Trabzon-Rize iskelelerine uğrayacaktı<sup>189</sup>. Millet vapuru da İngiltere'den satın alınmış ve 1911 yılında İstanbul'a ulaşmıştı<sup>190</sup>. Hilal vapur kumpanyasının vapurlarını Karadeniz'e çalıştırdıklarını ve kaptanlarının Osmanlı tebaa Müslümanlar olduğunu söyleyebiliriz.

Adalar Osmanlı Şirket-i Bahriyesi Mısırlı Halim Paşazade Abbas Paşa tarafından kurulmuştu. Acentesi Galata'daydı. İdarenin vapurları Tahir (780 tonilato), Heybeliada (529 tonilato), Kınalıada (179 tonilato) idi.

Gümüşciyan Vapur Şirketi'nin idarehanesi Galata'da Liman Dairesi karşısında Daire-i Mahsusa'daydı. Sâhib ve Müdür-i Umûmî, Mağrdic Gümüşciyân Efendi idi. İdarenin dört vapuru vardı. Bu vapurlar, Mahmut Şevket Paşa (1743 tonilato), Seyyar (2140 tonilato), Ontemmuz (1486 tonilato), Zonguldak (780 tonilato) idi.

Beykoz Vapur Şirketi'nin müdürleri ve sahibi Mustafa ve Hacı Ali beyler'di. Şirketin vapurları Beykkoz (870 tonilato), Hanefiyye (240 tonilato)ydı.

Erdekli Rasim Şirketi'nin idarehanesi Galata'da Kutuhanındaydı. Sahibi ve genel müdürü Erdekli Rasim bey'di. Vapurları Bandırma (297 tonilato) ve Erdek (415 tonilato) idi.

Trabzon Necat Vapur Şirketi, kollektif bir şirket olup merkez idaresi Trabzon'da Hüseyin Celal Efendi Ve Şürekası'ydı. Şubesi Bahçe Kapısında Yeni Handa olup görevli olarak Hafız Seyid Efendizade Esat Bey vardı. Şirkette ticaret (943 tonilato), İstefanos<sup>191</sup>(450 tonilatuluk şilep), Despina (480 tonilatuluk şilep), Dafni (826 tonilatuluk şilep)

Terelya Vapur Şirketi'nin sahibi ise Filip Efendi idi. Terelya adlı (220 tonilato) tek bir vapuru vardı. Mudanya vapur şirketi kollektif bir vapur şirketiydi. Başlangıç adlı (216 tonilato) tek bir vapuru vardı. Kırlangıç vapur şirketi sahibi Yorgi Efendi olup tek vapuru kırlangıç (22 tonilato)tı. Vatan vapuru (63 tonilato) adlı Man'izade ve şürekasına aitti. Paşabahçe vapuru (58 tonilato) Remzi Bey'e aitti. Pandeli biraderler

<sup>188</sup> "Osmanlı Hilal Vapur Şirketi", *Tanin*, 27 Haziran 1910.

<sup>189</sup> "Osmanlı Hilal Vapur Şirketi", *Tanin*, 9 Ağustos 1910

<sup>190</sup> "Hilal-i Osmanlı Anonim Vapur Şirketi", *Tanin*, 10 Nisan 1911.

<sup>191</sup> İstefanos şilebinin sahibi, Toma Efendi, Despina şilebinin sahibi Ayvatoğlu Efendi, Dafni şilebinin sahibi Pandeli Efendi idi. Bkz. Nutkî, *a.g.e.*, s.70 .

idaresine ait Taksiarhi adlı vapur (566 tonilato) vardı. Yani Arvenitidis ve oğullarına ait 2 vapur vardı.: Nikea (1047), Velisarsarios (541 tonilato)du. Adliye vapurunun sahibi Cemal Bey olup vapurun tonilatosu 20'ydi<sup>192</sup>.

## 2.Yabancılara Ait Vapur İşletmeleri

XIX. yüzyılda Osmanlılar Devleti'nde ulaştırma hizmetlerini, özellikle de deniz ticaretini yabancılar yürütmekteydi. Dış taşımalarla uğraşan gemi acentelerinin neredeyse tamamı yabancılardı<sup>193</sup>. İlk buharlı geminin Atlantik Okyanusu'nu geçmesinden kısa bir süre sonra Türk karasularında bir İngiliz buharlı gemisinin dolaşmaya başladığı görülmektedir. Yabancı bayrağı taşıyan gemilerin elde ettikleri imtiyazlar sayesinde Karadeniz'de seyr ü sefer hakkına sahip olmalarından sonra artık yalnız Akdeniz ve Ege'de değil, Karadeniz'de de limanlar arasında taşımacılığa başlamışlardır. 1833'de Rusların Odessa Kumpanyası İstanbul'a ilk seferini düzenledi. 1834'de ise Avusturya'nın Tuna Kumpanyası vapurları Kalas limanında boy gösterdi ve 1836'dan itibaren Avusturya Kumpanyası'nın I. Ferdinand adlı gemisi İshakçı-Tulca ve Varna'ya uğramak üzere Kalas'la İstanbul arasında on beş günde bir muntazam seferler yapıyordu<sup>194</sup>. 1837'de Avusturya Kumpanyası Trieste, İstanbul ve Trabzon arasında da seferler yapmaya başlamıştı. Tersane vapurlarının devreye girişine kadar bu hattaki seferlerde yabancı şirketler tarafından yürütülmekteydi. 1843'te Gemlik, İzmit, Bandırma ve Tekirdağ ile İstanbul arasındaki vapur seferleri henüz bir Rus şirketi tarafından yapılmaktaydı<sup>195</sup>. Mesir-i Bahri vapuru Marmara hattına tahsis edildi. Tersane vapurların sefere başlamasından bir süre sonra İstanbul'la Gelibolu arasında gerek Rumeli gerek Anadolu yakasında yabancı vapurların sefer yapması yasaklandı. Buna rağmen bazı yabancı şirketler seferlerini kesmemekte ısrar ettiler<sup>196</sup>.

---

<sup>192</sup> A.g.e., s.70 vd.

<sup>193</sup>Necmettin Akten,"Türkiye'de Gemi Acenteliğinin Geçmişi", <http://www.denizhaber.com.tr/Yazar/prof.-dr.-necmettin-akten/104/turkiye8217de-gemi-acenteliginin-gecmisi.html> , 30 Temmuz 2009.

<sup>194</sup> İlhan Ekinci, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler", *Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXI/ 2 (Aralık, 2006), s.35-40.

<sup>195</sup> Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", *Çağın Yakalayan Osmanlı*, (Yayına Haz. Ekmelettin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar), İRCİCA Yayınları, İstanbul, 1995, s.168.

<sup>196</sup> Kütükoğlu, a.g.m., s.168. 1857 yılında Yeşilköy'e işleyen bir İngiliz vapuru yolcularının kayıkçılar tarafından karaya çıkarılmak istenmemesi dolayısıyla çıkan olay üzerine düvel-i ecnebiye vapurlarının Haliç'te bulunan iskelelerde yolcu taşımalarının yasak olduğu bir kere daha belirtilmişti

1833 yılında Kars Ludwig Baron Bruck'un girişimiyle yedi Triesteli sigorta şirketi mensubu tarafından Trieste'de dünyaca ün kazanacak olan Lloyd kumpanyası kuruldu. 1837'de Trieste-İstanbul güzergâhında hizmet vermeye başlayan "*Archiduca Lodovica*" isimli gemisi bu seyahati 14 günde tamamlıyordu. Aynı sene Avusturya Postası, Avusturya Lloyd Şirketi ile bir anlaşma imzaladı. Böylece şirketin gemileri, Avusturya İmparatorluğu bayrağını taşıyan Avusturya İmparatorluğu Buharlı Posta Gemileri oldu. Avusturya Loyd'un solganı "*İleri*" olup kısa zamanda Doğu Akdeniz gemiciliğinde lider pozisyona ulaştı. 1842'de Trieste-İstanbul arasında seyahat süresini 9 güne indiren hızlı seferler başlattılar. 1845 yılında şirket İstanbul-Odessa arası sefer başlatarak Karadeniz'de de faaliyet göstermeye başladı<sup>197</sup>. Fransız hükümeti tarafından bir devlet teşebbüsü olarak 1835 yılında kurulan Messageries Maritimes (Compagnie des Messageries Maritimes) ise kısa sürede Akdeniz yük ve posta taşımacılığında kendisine iyi bir yer edindi. Daha da genişleyerek dünyanın dört bir yanına posta gemileri göndermeye başladı. 1904 yılında şirketin, İskenderiye, Beyrut, İstanbul, Yafa, Pire, Odesa, Port Sait, Selânik, İzmir, Rodos, Samsun, Trabzon ve Trablus'daki büroları aracılığıyla Osmanlı postaları da dâhil olmak üzere posta taşımacılık hizmeti veriyordu. Şirketin aynı tarihteki sermayesi 30.000.000 franktı<sup>198</sup>. Bu şirketin XIX. yüzyıl ortalarında 57 gemisi vardı<sup>199</sup>.

1846 yılında Osmanlı deniz taşımacılığında Osmanlı Devleti'nin kendi gemilerinin payı %23'ler civarında iken yabancı gemilerin payı %77 idi. Osmanlı bayrağı taşıyan yelkenli ve küçük tonajlı buharlı gemilerin yabancılarla boy ölçüşmesi çok zordu. Bu yüzden, hem gemi sayılarını ve sefer aralıklarını sürekli artıran hem de daha güvenli ve hızlı olan yabancı gemileri taşımacılık işlerini almaya başladılar. Fakat yine de zaman zaman bunların da yetersiz kaldığı görülmekteydi. Yabancı şirket gemileri kârlarının daha fazla olduğu hatlara öncelik verdiklerinden; ayrıca Rus ve İran mallarına daha çok ilgi gösterdiklerinden Osmanlı mallarının taşınması gecikiyor, bu da her yönden ticarete zarar veriyordu. Bu yüzden bazen Tersane-i Âmire gemilerinin taşımacılık işini üstlendikleri de oluyordu Bazen yabancı vapurlar Osmanlı mallarını almadıklarından halk zorluklara maruz kalıyor ve malları bozulabiliyordu. Örneğin,

<sup>197</sup>Rudolf Agstner, Elmar Samsinger, *Österreich in Istanbul* Berlin, 2010, s.369.

<sup>198</sup> Bkz. *Paquebots-Poste Français Compagnie Des Messageries Maritimes*, Paris, 1904, s.3.

<sup>199</sup> <http://www.theshipslist.com/ships/lines/mm.htm>, 16 Mayıs 2011.



1846 yılı sonlarında Trabzon'da yüklenmeyi bekleyen mallar Avusturya Lloyd Kumpanyası vapurları tarafından alınmadığı için istenen yardım üzerine Tersane'den Eser-i Cedid vapurunu tahsis edilmişti. Daha sonra Osmanlı vapur kumpanyaları kurulmaya başlanacaktı.

Osmanlı döneminde denizcilik kumpanyalarının mekânı Galata ve çevresiydi. Bu yüzden gemi acenteliği hizmetleri de gemilerin yanaştığı rıhtım ve iskelelerin odaklandığı Galata ve çevresinde yoğunlaşmıştı<sup>200</sup>. XIX. yüzyıl ortalarında Osmanlı ülkesinde çalışan altı yabancı vapur kumpanyası olup bu kumpanyalar şunlardı<sup>201</sup>:

1- İskenderiye Vapur Kumpanyası: Bu yolcu vapurları İskenderiye'den İstanbul'a bazen ayda iki ve bazen de üç sefer yaparlar ve gelişlerinden üç gün sonra İstanbul'dan İskenderiye'ye hareket ederlerdi.

2-Avusturya Lloyd Kumpanyası: İstanbul-Suriye, Suriye-Trieste, Suriye-İskenderiye, İstanbul-Beyrut, İstanbul-Trabzon, İstanbul-Kalas hatlarında sefer yapmaktaydı. Bir diğer Avusturya Şirketi olan Austrian Steam Danube Company, İstanbul ile Gemlik arasında da haftalık düzenli seferleri vardı<sup>202</sup>.

3-1836'da kurulan Fransız Posta Gemileri Servisi: Marsilya'dan İstanbul'a ve Marsilya'dan İskenderiye yoluyla Beyrut'a olmak üzere iki hatta sefer yapmaktaydı.

4-Rostant Kumpanyası Buharlı Gemi Servisi: Bu vapurlar Marsilya'dan hareket ederek Livorno, Malta, Syra, İzmir, Midilli, Çanakkale, Gelibolu'ya uğrarlar ve İstanbul'a gelirlerdi. Gelişlerinden beş gün sonra aynı yolu takip ederek geri dönerlerdi.

5-İngiliz Kumpanyasının Buharlı Gemiler Servisi: 1840 yılında parlamentonun bir kanun tasarısıyla kurulmuş olan Yarımada ve Şark Kumpanyası(Peninsular Company) İngiltere ile Türkiye arasında direkt bir buharlı gemi hizmeti sürdürdü. Her 22 günde bir kere bu kumpanyanın 1.400 tonajlı bir gemisi Southampton'dan kalkıp, Malta ve İzmir'e uğrayarak 15 veya 16 günde İstanbul'a ulaşırdı.

---

<sup>200</sup>Necmettin Akten,"Türkiye'de Gemi Acenteliğinin Geçmişi", <http://www.denizhaber.com.tr/Yazar/prof.-dr.-necmettin-akten/104/turkiye8217de-gemi-acenteliginin-gecmisi.html> , 30 Temmuz 2009.

<sup>201</sup> Camcı, a.g.e., s.142.

<sup>202</sup> Mehmet Murat Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Turhan Kitabevi, Ankara, 2005, s.106.

6-Rus Postası Buharlı Gemileri: Bu yolcu gemileri 4, 14 ve 24'ünde İstanbul'dan Odessa'ya hareket ederler ve 2, 12 ve 22'sinde İstanbul'a geri dönerlerdi<sup>203</sup>.

1872'ye gelindiğinde üç yerli, on beş yabancı denizcilik şirketinin gemileri İstanbul'a sefer yapıyordu. Yerli şirketler şehir içi ulaşımda faaliyet gösteren Şirket-i Hayriye, Fevaid-i Osmaniye ve Societe Anonyme de Navigation a Vapeur Ottomane Paul Gorlero & Co. idi. Bu son şirket 1871'de kurulmuş, İstanbul Mudanya arasında bir hat kurmak istemiş, ama 1873'te iflas etmişti. Yabancı şirketler Lloyd Austriaco, Messageries Maritimes, Peninsular and Oriental Company, Burns & MacIver (daha sonra Cunard Line), Compagnie Russe de Navigation a Vapeur, de Commerce et de Chemin de fer d'Odessa, Compagnie Egyptienne Khedivie, Compagnie Belge d'Anvers, Nouvelle Compagnie Marseillaise A.&M. Fraissinet & Fils., Papayanni Brothers, John Biby & Sons (daha sonra Fred), London Steam Navigation Company, Trinacria, Compagnie Royale Netherlandaise des Vapeurs du Levant ve ayrıca bir diğer İngiliz Şirketi ve bir Yunan Şirketi idi<sup>204</sup>.

XX. yüzyıl başlarında Osmanlı devletinin ticareti içindeki payını giderek arttıracak olan Almanya, Osmanlı Devleti ile ancak XIX. yüzyıl sonlarında doğrudan seferler yapmaya başlamıştı. Hamburg'dan Yakındoğu'ya ilk düzenli gemi seferleri 1884 yılında Kiel'li bir armatör olan Lange Gebrüder'in girişimiyle başladı. Daha sonra Orientlinie adını alacak bu şirket ilk seferlerini Hamburg-İstanbul-Odessa-Batum arasında yaptı. Fakat şirket Hamburg'da yeteri kadar yük bulamayınca İngiliz limanlarını da hareket planına dahil etmek zorunda kaldı<sup>205</sup>. Bir diğer şirket olan A.C.Freitas ise 1888'de Hamburg-Rotterdam-İzmir arasında seferlere başladı. Bu şirkette yabancı limanlara uğradığından Osmanlı mallarının limanlara geç gelmesine sebep oluyordu. 4 Ekim 1888'de Anadolu Demiryollarının inşa ve işletme imtiyazının Deutsche Bank'a verilmesiyle Osmanlı Devleti ile Almanya arasında daha düzenli gemi seferleri yapılmaya başlanacaktı. Deutsche Levante Linie adlı kumpanya demiryolu malzemesinin taşınmasında Osmanlı Devleti'ndeki Alman ticaretinde etkin bir rol

---

<sup>203</sup> Camcı, *a.g.e.*, s.142.

<sup>204</sup> Baskıcı, *a.g.e.*, s.106.

<sup>205</sup> Rifat Önsoy, *Türk-Alman İktisadi Münasebetleri (1871-1914)*, Enderun Kitabevi, İstanbul, 1982, ss.25-26.

oyunacaktı. Başta Alman hükümeti olmak üzere, çeşitli çevrelerin desteğini sağlayan Deutsche Levant Linie ilk seferlerini İzmır, İstanbul, Selanık'e yapacaktı. 1892'den itibaren İskenderun, Malta, Dedeğaç, Burgaz, Varna ve Köstence'yi, 1898'de ise Orientlinie'yi satın alarak Samsun, Trabzon ve Batum'u Alman limanlarıyla düzenli bir bağlantı içine soktu. Başlangıçta ihmal edilen Güney Anadolu ve Suriye limanları da aynı yıllarda devlet yardımıyla şirketin hareket planına dahil edildiler. Böylece Deutsche Levant Linie 1890'ların sonuna kadar Yakındoğu'da 30'a yakın limanı faaliyet kapsamına alırken, gemi sayısını 4'ten 15'e ve sefer sayısını da 24'ten 61'e yükseltmeye muvaffak oldu<sup>206</sup>. Ancak 1890'ların sonuna kadar Deutsche Levante Linie, Osmanlı Devleti'nde yapılan ihracat ve ithalatın yaklaşık yarısını üstlenecek duruma geldiyse de Osmanlı limanlarındaki toplam gemi miktarı içindeki yerinin oldukça düşük ve diğer devletlerle rekabetin henüz söz konusu olamayacağı söylenebilir<sup>207</sup>.

1908 yılında II. Meşrutiyet ilan edildiği zaman Osmanlı deniz ticaret filosunun Osmanlı sahillerindeki payı % 17 ile % 18 kardı<sup>208</sup>.

Alman Hükümeti 20 seneden beri Osmanlı ile ticareti geliştirmek için çaba sarf etmiş ve XX. yüzyılda gcl bir ivme yakalamıştı<sup>209</sup>. 1903'te Deutsche Bank'a Bağdat Demiryolu imtiyazı verilir. İki lke arasındaki deniz trafiği yoğunlaşır ve bazı Alman armatrlerin dikkati yeniden Osmanlı coğrafyasına çekilir. Bu bankanın faaliyete geçişi sonrasında Alman gemicilik şirketleri de Osmanlı Devleti'nde artar. 1905'te Atlas Linie Bremen ve Osmanlı limanları arasında seferlere başlar. şirketin kuzey hattı Rotterdam, Malta, Pire, Selanık, İstanbul ve İzmır'e kadar uzanır. Güney hattı ise Beyrut başta olmak üzere bütün Suriye limanlarını dolaşıyordu. 1906'da sefere başlayan Hamburg-Amerika Linie, düzenli seferleri ve uyguladığı indirimli tarifeler sayesinde Basra'daki İngiliz tekeline büyük bir darbe indirdi. Bu Alman gemi işletmeciliğinin en büyük teşebbsyd. Bu şirketin faaliyete başlamasını müteakip bölgedeki Alman işadamı ve tüccarına yardımcı olabilmek amacıyla 1908'de Bağdat'ta bir Alman konsolosluğu açıldı. Osmanlı Devleti ile Almanya arasındaki mal taşımacılığının yaklaşık yarısını Deutsche Levante Linie üstlenmişti. şirket artan taleplere cevap verebilmek için 1910

---

<sup>206</sup> Önsoy, *a.g.e.*, ss.61-62.

<sup>207</sup> *A.g.e.*, ss.28-29.

<sup>208</sup> "Ticaret-i Bahriye-i Osmaniye", *Tanin*, 8 Eylül 1908.

<sup>209</sup>"Ticaret-i Bahriye ve Amerika", *Tercüman-ı Hakikat*, 13 Haziran 1908.

yılında Atlas Linie ile A.C.Freitas'ın Adriyatik hattını satın alarak faaliyetini genişletti. Müşterilerini faaliyetinden daha iyi haberdar edebilmek için 1911'de çıkmaya başlayan Deutsche Levante Zeitung'a ortak oldu. Şirketin kuzey hattına mensup gemiler her on günde bir İstanbul'a, yirmi günde bir Haydarpaşa ve İzmir'e, dört haftada bir Samsun ve Trabzon'a, güney hattına mensup gemiler ise her yirmi günde bir Yafa, Hayfa, Beyrut, Trablus, İskenderun ve Mersin'e hareket edeceklerdi<sup>210</sup>. Nord Deutsche Lloyd, Bremer Dampfschiffslinie, Bell's Orient Linie, Argo Linie, See Transportgesellschaft, Rederei H. Podesus diğer Alman kumpanyalarıydı<sup>211</sup>.

Osmanlı Devleti'nde 1901'de 4 Osmanlı, 26 yabancı olmak üzere toplam 30 vapur kumpanyası, 1911'de 6 yerli ve 31 yabancı toplam 37 kumpanya faaliyet gösteriyordu. Yukarıda bahsettiğimiz 1872 yılındaki şirketlere ilave olarak N.Paguet Aine&Cie., Moss Steamship Company, Societa Nazionale di Servizi Marttimi, Deutsche Levante Linie, Atlas Levante Linie, Archipelago American S.S.Company, Societe Commerciale Bulgare de Navigation a vapeur Cycladiki, Navigation Hellenique J.McDowall, Achaiki, Westcott Line, Navigation a Vapeur Panhellenique, Hungarian Levante steamship Company Ltd., Norddeutsche Lloyd, Servicul Maritim Roman vardı<sup>212</sup>. 6 Kasım 1902 tarihinde Galata ve çevresinde yer alan yabancı vapur kumpanyalarının acenteleri yük ve yolcu hareketlerinin de hızlanması üzerine başlayan sorunları çözebilmek amacıyla "*Ecnebi Seyrisefain Kumpanyaları Dersaadet Bahriye Odası*" adı altında örgütlenecekti. Dersaadet Bahriye Odası'nın kuruluş amacı, Fransızca olarak basılıp Osmanlıcaya çevrilmiş, 6 Kasım 1902 tarihli 9 maddelik Osmanlıca yazılmış, arkası mühürlü Oda Nizamnamesi'nde şöyle belirtilmişti: "*Şarkta gemi şirketlerini ilgilendirecek meselelerin tetkik ve takip edilmesi ve bu konu ile ilgili olarak bütün resmi daireler arasında gerekli teşebbüslerin yapılması, kendisine müracaat olduğu takdirde şirketler veya şirketler ile tüccar arasında ortaya çıkabilecek anlaşmazlıkların çözümü için dostlukla yardımcı olmak*". Ecnebi Seyrisefain Kumpanyaları Dersaadet Bahriye Odası'nın ilk başkanlığını Compagnies Messageries'in temsilcisi Fransız M.Charles Déchaud yapmıştır. 28 kurucu üye İngiliz, Yunan, Fransız, Rus, Alman, Bulgar, Macar, Avusturya, Romen, Belçika, İtalyan ve

---

<sup>210</sup> Önsoy, a.g.e., s.62.

<sup>211</sup> A.g.e., s.61.

<sup>212</sup> Baskıcı, a.g.e., s.106.

Hollandalılardan oluşuyordu<sup>213</sup>. İlk olarak 10 kişilik yönetim kurulu seçilmişti. M. Charles Dechaud'tan sonra 1912 yılında Timothee Reboul başkan olarak seçildi. Başkanlık döneminin Balkan Harbi'ne rastlaması ve arkadan I. Dünya Savaşı'nın başlaması nedeniyle başkanlığı 1919 yılına kadar devam etti. İstanbul limanının içinde bulunduğu şartlar, düzenli bir deniz ticaretine uygun olmadığı için kuruluş da normal dönemdeki gibi çalışmamıştır<sup>214</sup>.

Osmanlı ticaret filosu ihtiyaca cevap vermediği için boşluk yabancı kumpanyalar ile doldurulmaya çalışılıyordu. Osmanlı basınında sık sık sermaye sahiplerinin vapur işletmeleri gerektiği yer alıyordu. Bu durumu Ahmet Muhtar, Ulum-u İktisadiye ve İctimaiye Mecmuası'nda şöyle anlatmaktaydı: “*Bir memleketin harice gönderdiği mahsulat ve masunuat gibi ve haricden celb ve tedarik eylediği mevad ve eşya için tesviye eylediği ücret-i nakliyenin miktarı bilinirse bu ihtiyaca kafi merakib-i bahriyeye malik olduğu halde edeceği istifadenin derece-i ehemmiyeti anlaşılır. Büyük vapur kumpanyalarına sahip olan memleketler bu vapurların gerek ithalat ve ihracatı icra etmek gerek memalik-i saire beyninde vaki olan mübadelat-ı ticariyenin bir kısmını nakle vesait eylemek suretiyle servet-i milliyelerini tezayüdüne hizmet eyledikleri nazarı dikkate alınırsa gemiciliğe ziyadece ehemmiyet verilmesi lüzumu tayin eder*”<sup>215</sup>. Yine Muallim Mehmet Aziz 1327 yılında yayınlanan “*Büyük Bir Derdimiz*” adlı kitabında “*...alelhusus deniz ticaretimizin fıkdanundan dolayı memleketimizden memalik-i ecnebiyeye akıp giden paralarımıza acımak hatırımıza gelmiyor*”<sup>216</sup> diyerek deniz ticaret filusunun olmayışının zararlarını vurguluyordu.

Aşağıda 1909 yılı Ocak ayı başına ait gemi şirketleri, acentaları ve güzergâhları verilmiştir:

**Tablo 1.1- 1910'da Gemi Şirketleri, Acente Merkezleri ile Güzergâhları<sup>217</sup>**

Gemi Şirketi	Merkezi	Güzergâhu
--------------	---------	-----------

<sup>213</sup>Necmettin Akten, “Türkiye’de Gemi Acenteliğinin Geçmişi”, <http://www.denizhaber.com.tr/Yazar/prof.-dr.-necmettin-akten/104/turkiye8217de-gemi-acenteliginin-gecmisi.html>, 30 Temmuz 2009.

<sup>214</sup>“Tarihçe”,

<http://www.vda.org.tr/Hakk%C4%B1m%C4%B1zda/Tarih%C3%A7e/tabid/62/Default.aspx>, 9 Ekim 2010.

<sup>215</sup> Ahmet Muhtar “Ticaret-i Bahriyemiz, Gemi ve Vapurlar”, *Ulumu İktisadiye ve İctimaiye Mecmuası*, C.I, S.3, 15 Şubat 1324, s.554.

<sup>216</sup> Aziz, a.g.e., s.4.

<sup>217</sup> *Le Moniteur Oriental ( Oriental Adviser)*, 3-4-5 Janvier 1910.

The Papayanni Line	Liverpool	Liverpool ile Akdeniz Arasında
Most Steam Ship Co(Limited) (Merkezi Liverpoolda)	Liverpool	Liverpool ile Akdeniz ve Karadeniz
Societa Raunite Florio Et Rubattiro	İtalya	Çanakkale, Selanik, Pire, Katana, Mesina, Livourne, Korfu, Birindisi, Bari, Venedik, Odessa
Navigation A Vapeur Egree		Trabzon, Zonguldak, İnebolu, Sinop Samsun, Giresun
Compagnie Royale Neerlandaise De Navigation A Vapeur	Hollanda, Amsterdam	
Compagnie De Navigation Cycladienne		Çanakkale, Pire, Syra, Tinos, Naxos
Norddeutscher Lloyd Bremen	Bremen- Almanya	Barselona, Marsilya, Gines, Naples, Katana, Pire, İzmir, İstanbul, Odessa, Batum.
Societe Commerciale Bulgare De Navigation A Vapeur		Burgaz, Varna, Çanakkale, Pire, Samos, İzmir.
Compagnie De Messageries Maritime		Batum, Odessa, İzmir, Selanik, Suriye, Pire, Patras, Marsilya, Malta, İskenderiye, Port-Saïd, Beyrut, Syria, İzmir, İstanbul ve Karadeniz.
The Cunard Steamers Co. Ltd		Liverpool-New York, Boston-Liverpool, Potaya, Akdeniz, Adriyatik-Akdeniz- New York
Khedivial Mail Line	İskenderiye, Mısır	İskenderiye, Pire, İzmir, Karadeniz, İstanbul
Compagnie Russe		Çanakkale, İzmir, Mersin, İskenderiye, Beyrut, Yafa, Port Said.
Service Maritime Roumanin	Romanya	Romanya-Dakya
Societe Anonyme Hongroise De Navigation Maritime Levant		Burgaz, Köstence, Varna,
Compagne De Marseillaise De Navigation A Vapeur Fraissinet& C		Selanik, Varna, Dedeğaç, Burgaz, Pire
Navigation A Vapeur Hellenique		
Compagnie De Navigation A Vapeur Lloyd Autrichien		İnebolu, Samsun, Trabzon, Giresun, Rize, Batum, Burgaz, Varna, Odessa, Çanakkale, Dedeğaç, Kavala.
N. Paquet & C		Samsun, Trabzon, Batum, Novarisisk.

## **İKİNCİ BÖLÜM:**

### **OSMANLI DEVLETİ'NDE, II. MEŞRUTİYET'TEN I.DÜNYA SAVAŞI'NA DENİZ TİCARETİ (1908-1914)**

Bu bölümde öncelikle II. Meşrutiyet'ten I. Dünya Savaşına kadar olan süreçte siyasi gelişmelerin deniz ticaretine etkisi ardından bu dönemdeki deniz ticareti incelenecektir. Osmanlı coğrafyasının genişliği birinci ve ikinci derecede limanların çokluğu dolayısıyla İstanbul, İzmir, Selanik, Beyrut ve Trabzon üzerinden gidilerek dönemin deniz ticareti verilmeye çalışılmıştır.

#### **A.I. MEŞRUTİYET'TEN I.DÜNYA SAVAŞI'NA SİYASİ-ASKERİ GELİŞMELERİN DENİZ TİCARETİNE ETKİSİ**

II. Meşrutiyet dönemi, Osmanlı toplumu yalnızca siyasal yaşamında değil, aynı zamanda ekonomik ve düşünsel yaşamında da önemli değişimleri yaşamaktaydı. Bu dönemin en dikkat çekici yönlerinden birisi de Osmanlı insanının, "*ekonomi*"nin devletlerarası ilişkilerde sahip olduğu önemi kavramış olmasıdır. II. Meşrutiyet döneminde çeşitli tarihlerde, farklı siyasal olaylar sonucu ortaya çıkan iktisadi boykot hareketleri, Osmanlı vatandaşlarının ekonomik konularda bilinçlenmesinde son derece etkili oldu. Osmanlı "*vatan*"ına yönelik diğer devletlerin müdahaleleri karşısında o güne kadar tepkisiz kalan Osmanlı vatandaşları Meşrutiyet döneminde iktisadi boykot hareketlerini bir tür eylem biçimi olarak kullanarak yaşanan siyasal gelişmeler karşısında tepkilerini gösterdiler. Ayrıca ekonomik boykot hareketleri, siyasal yaşama hâkim olan İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin uygulamaya çalıştığı milli iktisat politikalarının önemli unsurlarından birisini oluşturdu<sup>218</sup>.

##### **1. Avusturya'nın Bosna Hersek'i Topraklarına Katması**

5 Ekim 1908'de Avusturya-Macaristan Bosna-Hersek'i topraklarına kattığını ilan etti. Birkaç gün sonra Bulgaristan bağımsızlığını ilan etti. Daha sonra Girit adası Yunanistan'a katıldığını ilan etti<sup>219</sup>. Bu olaylara karşı askeri bir karşılık veremeyen

<sup>218</sup> Hasan Taner Kerimoğlu, "1913-1914 Rumlara Karşı Boykot ve Hüseyin Kazım Bey'in Risalesi", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, V/13 (2006/Güz) , ss.91-93.; Kemal Yakut, "İkinci Meşrutiyet Döneminde İtalyan Boykotu", *Tarih ve Toplum*, 211 (Temmuz, 2001), s.21.

<sup>219</sup> Donald Quataert, *Osmanlı Devleti'nde İktisadi Yayılım ve Direniş (1881-1908)*, Yurt yay., Ankara, 1987, s.103.

Osmanlı Devleti, ekonomik tepki olan boykotu öncelikle Avusturya ve Bulgaristan'a karşı uygulayacaktı. Diğer boykot hareketi ise 1909-1911 yıllarında Yunanistan'a karşı yapıldı. Yunanistan'ın Girit adası üzerindeki isteklerinden vazgeçmemesi ve Osmanlı vatandaşı olan Rumları, kendi siyasal amaçlarına yönlendirmek için Osmanlı ülkesinde gizli faaliyetlerde bulunması, Yunanistan'a karşı yapılan boykotun temel gerekçesini oluşturmaktaydı. İtalya'nın Trablusgarp'ı işgal etmesine tepki olarak Trablusgarp Savaşı boyunca Osmanlı ülkesinde İtalyan mallarına karşı da bir boykot yapıldı. II. Meşrutiyet döneminde bir diğer iktisadi boykot hareketi, Balkan Savaşları sonrasında gündeme geldi. 1913 ve 1914 yıllarında uygulanan boykot hareketinin öncekilerden farkı, diğer ülkeleri hedef almayarak Osmanlı vatandaşı olan Rumlara karşı yapılmasıydı. Osmanlı aydınları, Balkan Savaşları'nda ülkelerinin askeri alandaki başarısızlığının sebepleri arasında, Türk ve Müslüman unsurun ekonomik yaşamda yeteri kadar rol almamasının etkisi olduğunu düşünmekteydiler. Bu nedenle savaş sonrasında, siyasal yaşama hâkim olan İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin temel politikasında yaşanan değişmelere bağlı olarak, Türk ve Müslüman unsurdan bir "burjuva" sınıfı yaratma politikasına önem verildi. Balkan Savaşları öncesinde ve sonrasında Osmanlı vatandaşı olan bazı Rumların Yunanistan'a doğrudan veya dolaylı olarak yardımda bulunmaları, Osmanlı kamuoyunda Rumlara karşı bir tepki yaratmış ve böyle bir siyasal atmosferde boykot hareketi gündeme gelmiştir<sup>220</sup>.

### **1.a.Milli Bir Tepki: Boykot**

Boykot şahsa, kuruluşa veya devlete karşı uygulanabilen, sosyal ve iktisadî ilişkileri kesmeye yönelik bir protesto şeklidir. Diğer bir ifadeyle bir devletin vatandaşlarının, düşmanca davranışları nedeniyle bir başka devletten gelen malları satın almamasıdır. Boykot, çoğu zaman halkın başlattığı bir eylem olmakla beraber zaman zaman hükümetlerin de bunu destekledikleri görülmüştür. Maksat, belli bir amacı gerçekleştirmek, karşı tarafı zorlamak ve ödün vermesini sağlamaktır. Boykotu düzenleyen ve buna taraftar olana "boykotçu", boykot etmeye de "boykotaj" denir<sup>221</sup>.

Boykot kelimesi, kişi, kuruluş veya devletleri protesto şekli olarak uluslararası siyasî literatüre XIX. yüzyılın sonlarında girmiştir. İrlanda County Mayo'da 1880'li

<sup>220</sup> Kerimoğlu, *a.g.m.*, s.s.91-93.

<sup>221</sup> Osman Köse, "Osmanlı-Amerikan İlişkilerinde Bir Kriz: Hacı David Vapur Kumpanyası Boykotu (1911)", *Bellekten*, LXVIII/ 252 (Ağustos, 2004), s.1.



yıllarda eyalet temsilcisi olan Charles Cunningham Boycott, boykota ismini veren kişidir. Boycott İngiliz bir toprak sahibi için çalışıyordu ve kiracılara çok acımasız davranıyordu. Boycott bu davranışlarından dolayı İrlandalı bir eylemci olan Charles Parnell'in hedefi haline geldi. Parnell, Boycott'un yanında çalışanları onunla işbirliği yapmamaya teşvik etti. Daha sonra dükkânlar onun ailesine satış yapmamaya başladı, ardından postane mektuplarını taşımayı bıraktı. Sonunda tüm toplum Boycott ailesine tavrı aldı. Bu toplu hareket de boycott (boykot) olarak anılmaya başlandı. Bu kelime hemen hemen tüm Avrupa dillerinde ve dünyada kullanılmaktadır.

### **1.b. Avusturya, Bulgaristan ve Yunanistan'a Boykot**

23 Ağustos 1908 tarihinde II. Meşrutiyetin ilan edilmesinden üç ay sonra ekim ayı başında Bulgaristan'ın bağımsızlığını ilan etmesi, Avusturya-Macaristan'ın Bosna-Hersek'i ilhak etmesi Osmanlı kamuoyunda büyük bir tepkiye yol açmıştır. Bu olayların ardından Osmanlı devletinde gösteriler başlamış, hükümet ise adı geçen devletleri protesto etmiştir. Hükümet ve İttihat ve Terakki savaştan yana değillerdi. Dolayısıyla tepkileri belli bir kanala sevk etmek ve meşrutiyet aleyhine tepkilerin dönmesini engellemek, Avusturya ve Bulgaristan'ı diplomasi sahasında sıkıştırmak ve kamuoyunu belli amaçlar doğrultusunda harekete geçirmek için Osmanlı gündemine yeni, modern bir protesto yöntemi girdi: Boykot. 1908 yılında boykot yerine basında lanetleme, harb-i iktisadi, mukaata, aforoz gibi kelimeler kullanılmıştı. Bunlardan en fazla kullanılan "*harb-i iktisadi*" olacaktı<sup>222</sup>.

Anadolu gazetesinde boykotların nasıl yapılacağı ile ilgili olarak şöyle bir beyanname yayınlamıştır: "*Boykotaj, Avusturya ve Bulgaristan'a karşı açılmış bir ekonomik savaştır. Boykotajın önemi ve gerekliliğinden bahsetmek bizim kanayan yaramızı tekrar deşmemiz demektir. Milletimiz Avusturya malı almamakta haklıdır. Boykota uymak vatanperverliğin gereğidir. Hükümet bile bu duruma uymak zorundadır. Eğer bir mağaza boykota tâbi değilse onu ilan etmelidir. Her memlekette Boykotaj Cemiyetleri kurulmuştur. Vatanını seven, Boykotaj Cemiyeti'nin ortaya koyduğu esaslara uymak zorundadır. Boykotaj kişilere karşı değil devletlere karşıdır. Eğer memleketimize Avusturya ve Bulgaristan malları girerse boykota mahkûmdur. Eğer halkımız, esnafımız boykota katılırsa faaliyetimiz sonuç verir. Malum devletlerin*

<sup>222</sup> Mehmet Emin İlhan, "İzmir'de Avusturya Boykotajı", *Tarih ve Toplum*, 27/161 (Mayıs,1997), s.20.

*hususuna devlet müdahale etmemelidir. Boykotaj Cemiyeti'ne üye olan tüccarlarımızın kesinlikle Afrodizyak Ticarethanesi ve Abronozyan Biraderler Ticarethanelerinden mal almamalarını tavsiye ediyoruz. Millet'in içinde bulunduğu bu zor durumdan kurtulmasını isteyenler isimlerini mutlaka cemiyete kaydettirsinler”*<sup>223</sup>

1908 boykotu liman işçilerinden, tüccarlar, bürokrasinin alt kademelerinden, öğrencilere tüm toplumsal kesimleri bünyesinde toplamayı başardı. Boykotun örgütlenmesinde basın ve sivil toplum örgütleri ve özellikle İttihat ve Terakki Cemiyeti mensupları rol oynadı. Bosna-Hersek'i geri almayı düşünen ancak daha sonra gerçekleri anlayan İttihat ve Terakki Cemiyeti üyeleri bundan sonra boykot sayesinde Avusturya'dan maddi tavizler almak istediler<sup>224</sup>.

Avusturya'ya karşı ilk boykot olayı İstanbul'da 7 Ekim tarihinde Selanikli ve çoğunluğu cemiyet üyesi olan tüccarların Avusturya fabrikalarına telgraf çekmeleri ve daha önce sipariş ettikleri malları almayacaklarını bildirmeleriyle gerçekleşti. Selanik ve İzmir boykotun ilk tatbik edildiği liman kentleridir. İzmir'de ilk önce 10 Ekim 1908 tarihinde halk bir gösteri yapmıştır. İzmir'deki Ahenk ve İttihad gazeteleri de halkı ilhaka karşı boykota, Avusturya hazır giyimi, şeker ve fesi almamaya davet etmişlerdi. Kayıkçıların Avusturya ve Bulgaristan vapurlarına uğramamaları, tüccarlarımızın Avusturya vapurlarına mal tahmil etmemeleri, ahalinin Avusturya vapurlarıyla sefer yapmamaları istenmiştir<sup>225</sup>. İzmir'de en erken boykot 20 Ekim tarihli İktisadiyyun Fırkası'nın düzenlediği fes boykotu olmuştu. Ancak İzmir'de gayrimüslimlerin fazla olması ve boykotun yerli tüccara da zarar vermesi sebebiyle Selanik ve Trabzon'daki kadar etkili olmamıştır<sup>226</sup>.

Boykotaj sendikası ekim ya da kasım 1908 tarihinde kurulmuş olmalıdır. Bu sendika tarafından kasım ayında Karadeniz sahillerindeki limanlarda bulunan tüccar ve işçilere üç dilde yazılmış umumi bir bildiri gönderilmiş ve Avusturya mallarının alınmaması tavsiye edilmişti. İstanbul Osmanlı Boykotaj Sendikası'nın kararları da Haydarpaşa limanında bulunan mallara ilişkin olarak gönderildi. Avusturya malı

---

<sup>223</sup> Anadolu, 24 Aralık 1908

<sup>224</sup> Y. Doğan Çetinkaya, “Osmanlı Boykotaj Cemiyeti (1908)”, *Tarih ve Toplum*, 40/ 238 (Ekim, 2003), s. 226; Kudret Emiroğlu, “Trabzon'da Avusturya Boykotu 1908”, *Toplumsal Tarih*, II/8 (Ağustos, 1994), ss.17-18.

<sup>225</sup> İlhan a.g.m., ss.19-20.

<sup>226</sup> Çetinkaya, a.g.m., s. 226.

olmayan malları gümrükten indirebilmek için hamalların ve mavnacıların ikna edilmesi kararlaştırıldı. Sendika Avusturya sigorta şirketleri ile de her türlü münasebetin kesilmesi gerektiğini ve ilişkisi olanların en kısa zamanda taahhünamelerini diğer şirketlere geçirmeleri gerektiğini ifade edildi. İzmir’de de bir Boykotaj Cemiyeti kurulmuş olup, cemiyet boykot ilanının yapıldığı güne kadar Avusturya ve Bulgaristan’dan gelen malların Osmanlı malı sayıldığını bildirmiş ve bunların sürümüne engel olunmamasını istemişti. Bu mallar limanlardan geçti. 1908 Kasım’ının ikinci yarısından itibaren Avusturya ve Bulgaristan’dan mal getirecek veya bu ülkelerle herhangi bir muamelede bulunacakların kamusal mekânlarda şifahi veya yazılı olarak teşhir edileceklerini ilan etmiştir<sup>227</sup>. Selanik’te de boykotajın nasıl, hangi araçlarla yapılması gerektiği ile ilgili kararlar almak için on dört tüccardan oluşan bir komisyon kurulmuştu. Selanik’teki sendikada İstanbul’dakiyle benzerlik içerisindeydi. Trabzon İttihat ve Terakki Cemiyeti İstanbul ve Selanik komitelerinden aldığı emirle 12 Ekimde Trabzon Rüşumat Emni’ni Mehmet Emin başkanlığında Trabzon tüccarlarını ilhak konusunu tartışmaya çağırdı. Hıristiyan tüccarlar ve bazı mavnacılar Lloyd şirketi yüklerini taşımamaya söz verdiler. 13 Ekim’de yerli tüccarlardan boykot komitesi kuruldu, komite kâtipliğine bir gümrük memuru getirildi<sup>228</sup>.

İstanbul, Selanik, Konya ve Samsun gibi şehirlerde boykotaj cemiyetleri birkaç temel açıklama dışında çok göz önünde olmamış, boykotun sahibi daha çok liman işçileri, tüccarlar ve en genel anlamda Osmanlı milleti olmuştu<sup>229</sup>. İzmir’de ise bu durumun tersi olmuş ve Boykotaj Cemiyeti çok fazla ön plana çıkmıştı.

Boykotaj Sendikası, boykota katılan tüccarların örgütü olmasına rağmen liman işçileri de birçok sefer boykotaj sendikasının kararlarını tanımışlardı. Galata’daki kayıkçı, mavnacı ve hamallar Boykotaj Sendikası’na giderek boykot uygulamasına uygun davranacaklarına dair yemin etmişlerdir<sup>230</sup>. Boykotaj Sendikası’nın tüccar ve liman işçileri üzerindeki nüfuzu çok artmış ve bu da bazı hilelerin ortaya çıkmasını sağlamıştı. Mavnacı esnafının basına bildirdiğine göre bazı kalpak giymiş kişiler Boykotaj Sendikası’ndan geldiklerini söyleyerek markalarının değiştirildiği belli olan

---

<sup>227</sup> Çetinkaya, *a.g.m.*, s. 229.

<sup>228</sup> Emiroğlu, *a.g.e.*, ss.17-18.

<sup>229</sup> Çetinkaya, *a.g.m.*, s. 230.

<sup>230</sup> *A.g.m.*, s. 233.

mallar hakkında, bunlar “*Avusturya malı değildir*” diyerek bu malların boşaltılmasını sağlamaya çalışmışlardır. Mavnacılar bu konuda diğer liman işçileri de uyarılmışlardır<sup>231</sup>.

İzmir’de boykot nedeniyle Avusturya’dan boşalan yeri Fransa doldurmuştu. Avusturyalı mağazalar malların üzerine Fransız malı yazarak satış yapmayı denemişlerdir. İzmir’de bulunan Avusturya mağazası Orosdi Back, Avusturyalılığını inkâr ederek, şirketlerinin Fransız şirketi olduğuna dair ilanları camlarına yapıştırmıştı<sup>232</sup>.

14 Aralık 1908’de Osmanlı Devleti ile Avusturya görüşmelere başladı. Ocak ayı ortaları ise iki devlet arasında kesin anlaşmaya varıldı. İstanbul ve Selanik Boykotaj Cemiyetleri ise anlaşmanın Meclis-i Mebusan’da onaylanmasına kadar boykotun devam edeceğini bildirdi. Bu karar İzmir’de de boykotun devam etmesini sağlamıştı. Ancak Avusturya görüşmeler başladığı için devam eden olaylardan dolayı şikâyetlerde bulunmuştu. 26 Şubat 1909’da anlaşma protokolünün mecliste onaylanmasının hemen ardından, Kamil Paşa’nın yerine yeni gelen Sadrazam Hüseyin Hilmi Paşa’nın Aydın Vilayetine gelen yazısında boykotajın devamında ülke yararı olmayacağı belirtilmiş ve kaldırılması istenmişti. 28 Şubat günü Boykotaj cemiyeti tarafından görevlendirilen memurların Rüşumat önünde boykotun kalktığını ilan ettikleri ve desteklediklerinden dolayı da hamal ve mavnacılara teşekkürlerini sundukları belirtilmişti<sup>233</sup>.

Boykot öncesi Avusturya malı sipariş etmiş olan yerli tüccar boykottan zarar görür. Ancak Boykotaj cemiyetlerinin yaptıkları ilk iş bu malların Osmanlı sayılarak boykota uğramasını engellemek olmuştu. Tüccarlar ellerindeki Avusturya mallarını satamadıkları gibi daha ucuz olan Avusturya malı değil, uzak olduğu için pahalı olan İngiliz ve Fransız malları getirmek zorunda kalmışlar ve zarara uğramışlardır<sup>234</sup>. Osmanlı Devleti Avusturya ihracatında Almanya, İngiltere ve İtalya’dan sonra dördüncü sıradaydı. Gelişmiş bir Avusturya’ya karşı pazar durumunda olan Osmanlı’nın yaptığı boykot çok fazlaydı. 1907 yılının son üç ayında Avusturya’nın Osmanlı Devleti’ne ihracatı 920.000 İngiliz lirasıyken, Ramazan ayına da rastlayan boykotun uygulandığı 1908 yılının son üç ayının rakamı ise 417.000 İngiliz lirasına

---

<sup>231</sup> A.g.m., 233.

<sup>232</sup> İlhan, a.g.m., s.279.

<sup>233</sup> A.g.m., ss.279-280.

<sup>234</sup> A.g.m., s.280.

düşmüştü<sup>235</sup>. 1907 yılında Avusturya'dan 750.000 adet ithal edilen fese karşılık 1908'de 234.000 adet fes ithal edilmiştir<sup>236</sup>

Boycot uygulaması milli iktisat fikrinin oluşması açısından da önemlidir. Kasım ayı başlarında devreye giren boykotaj cemiyetleri vasıtasıyla ittihat ve Terakki Cemiyet'inin sermaye sahibi olan kişilerle sıkı ilişkileri daha sonra ekonomide büyük bir uyanışa neden olacaktır. Avusturya boykotu nedeniyle bazı ticari mallarda Osmanlı Devleti'nin dışarıya bağımlı olduğunu çok iyi anlayan yerli tüccar, tek çare olarak bu malları yurt içinde üretme yoluna gidecekti. Bu konuda İttihat ve Terakki Cemiyetlerinin yatırımlarını destekleme ve yerli burjuvaziyi koruma politikası sayesinde 1903-1908 arası dönemde kurulan ulusal sermayeli anonim şirketlerinin sayısı 13 iken, 1909-1914 yılları arasında 30 yeni anonim şirket daha kurulmuştu<sup>237</sup>.

İttihat ve Terakki Cemiyeti, limanların modernleşmesi sürecinde kaybettikleri hakları nedeniyle hamalları yanlarında bulmuştu. İttihat ve Terakki'nin boykotu örgütlemesi ve belli kesimlerle ilişki kurmasında deneyim kazanmasına yardımcı olurken, Avrupa ticaretiyle daha iç içe olan gayri Müslimlerin boykota karşı tavır almaları da farklı çıkarların açığa çıkmasında ve milli iktisat görüşünün netleşmesinde etkili oldu<sup>238</sup>.

Avusturya ile birlikte Bulgaristan'a da boykot yapılmıştı. Ancak araya Rusya'nın girmesiyle 19 Nisan 1909'da iki antlaşma imzalanmıştı. Bu antlaşmaların birincisinde Osmanlı Devleti'nin Bulgaristan'ın bağımsızlığını tanımasına karşılık, Bulgaristan Osmanlı Devleti'ne 125 milyon frank tazminat ödeyecektir. Fakat bu tazminat, Osmanlı Devleti'nin Rusya'ya olan 125 milyon franklık tazminat borcuna karşılık tutularak Bulgaristan'ın Rusya'ya borçlu kalması sağlanmıştır. İkinci antlaşmada ise Bulgaristan ve Doğu Rumeli'deki Müslüman halkın hakları ile müftüler

---

<sup>235</sup> A.g.m., s.280.

<sup>236</sup> “ Notes Economique et Finance ”, *Correspondence D'Orient* , 1 Januier 1909, s.221.

<sup>237</sup> Erdal Yavuz, “1908 Boykotu”, *ODTÜ Türkiye İktisat Tarihi Üzerine Araştırmalar, Gelişme Dergisi*, Ankara, 1978 (Özel Sayı), s.173.

<sup>238</sup> Kudret Emiroğlu, “Trabzon'da Avusturya Boykotu 1908”, *Toplumsal Tarih*, II/8 (Ağustos, 1994), ss.17-18.

ve vakıflar hakkındadır. Bu antlaşma ile Bulgaristan Berlin Antlaşması'ndan beri fiilen bağımsız olduğu halde, bu suretle bağımsızlığını hukuken de elde etmiş oluyordu<sup>239</sup> .

Girit Rum mebuslarının iltihak kararı almalarında Yunanistan sorumlu görülmüş, mitingler dışında Türk kamuoyunca sorumlu görülen Yunanistan'a karşı boykotaj başlatılmıştır<sup>240</sup>. Yunan mal ve vapurlarına karşı başlatılan boykot daha ziyade liman kentlerinde ve Yunan tüccarlarının mevcut olduğu yerlerde etkin olarak uygulanmıştır. Boykotun batı vilayetlerinde doğudakilere nispetle daha etkili olduğu görülmektedir. Boykotun Yunan malları ve vapurları ile başka ülkelere ait olan ancak Yunan mal ve yolcusu taşıyan gemilere uygulanması hedeflenmiştir. Fakat bu arada diğer devlet gemilerinin ve vatandaşlarının da zarar gördüğü olmuştur. Ülke dâhilinde Osmanlı vatandaşı Rumların zarar görmemesi için bazı tedbirler alınmıştır. Fakat bu da zaman zaman yeterli olamamıştır. Boykot cemiyetleri yayınladıkları beyanat ve tebliğlerle halkı özellikle Rum vatandaşların boykota tabi tutulmaması konusunda uyarmışlardır<sup>241</sup>.

Arşiv belgelerinden takip ettiğimiz üzere, 1909 yılı Haziran'ın da başlayan boykot Yunanistan'la olan gerginliğin azalmasını takiben kısa zamanda sona erecekti. Vilayetler boykot uygulamasında Dersaadet Boykot Heyeti'ne tabi olarak hareket etmekteydi. İstanbul'da boykot 17 Haziran 1910 tarihinden itibaren uygulamaya konuldu. Osmanlı Harb-i İktisadi Heyeti İstanbul Şubesi tarafından ilan edilen boykot, heyetin Bahçekapı'daki gümrük karşısındaki dairesinden idare ediliyordu. İstanbul'da Yunan mallarına karşı ilk boykot uygulaması Varna'dan gelen bir vapura karşı yapıldı. Mallar mavnacı ve sandalcı esnafı tarafından boşaltılmadı. Vapurun bağlı olduğu kumpanya Yunan bandıralı bir istimbot bularak yolcu ve eşyaları karaya çıkartmak zorunda kaldı. Ancak bu seferde arabacılar arabalarına kabul etmediği için, yolcular eşyalarını kendileri taşımak zorunda kaldı<sup>242</sup>. 19 Haziran 1909'da Drama'daki

---

<sup>239</sup> Filiz Çolak, *II. Meşrutiyet'ten Cumhuriyete Batı Anadolu'da Üretim ve Dış Ticaret (1908-1920)*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 2005, ss.89-90; Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, IX, TTK Yayınları, Ankara, 1996, ss.230-231

<sup>240</sup> Bkz. *Ahenk*, 2, 4, 6, 7 Ağustos 1325.

<sup>241</sup> Karagöz, *a.g.m.*, s.69.

<sup>242</sup> *A.g.m.*, ss.43-50.

Müslümanlar, Rumlar aleyhine boykot yapmışlardı<sup>243</sup>. 22 Haziran'dan itibaren Zonguldak'ta da Yunan vapurlarına karşı boykot ilan edilmişti<sup>244</sup>. Ardından Tekirdağ mutasarrıflığı livada sandalcıların Yunan vapurlarını boykot ettiklerini bildirmişti<sup>245</sup>. 26 Haziran'da Kandilli İskelesi hamal esnafı, Yunan yükü taşımayacaklarını ve bir Yunanlı ile alışverişte bulunmayacaklarını bildirmişlerdi<sup>246</sup>. Gelibolu ahalisi de Yunan vapurlarıyla yapılan ticareti tamamen kesilmişti<sup>247</sup>. Yanya vilayetine yakın hudut boylarındaki köyler tarafından da Yunanlılara karşı boykotaj ilan edildiği haberi de basında yer almıştı<sup>248</sup>. Böylece Avusturya ve Bulgar boykotundan sonra üçüncü boykot kısa zamanda dalga dalga yayılmıştı. Sandalcı, kayıkçı ve hamallar kısa zamanda boykota sahip çıkmışlardı. Basında Tanin gazetesinde bu konuda 8 Ağustos tarihli haberden Galata, Yağkapanı, Unkapanı mavnacı, salapuryacı ve sandalcı esnafının 8 güne kadar Yunan bandırasını taşıyan gemilere boykot yapacaklarını ilan ettiklerini öğreniyoruz<sup>249</sup>.

Selanik'ten alınan boykot haberinde burada boykot heyetinin toplandığı anlaşılıyor. Kala-i Sultaniye'de boykota iştirak edeceğine dair Selanik'le haberleşmişti. “*Mamañih boykotajın Yunan şirketlerinden maada'sına sirayet edeceği ve bahusus Yunanistan'a, Girit'e, Mısır'a sığır ve koyun sevk eden ticarethanelerinde pek sarsılacağı tahmin ediliyor*”<sup>250</sup>” denilerek boykottan zarar göreceklere yer verilmişti.

Kayıkçı, mavnacı, salapuryacı gibi lonca üyeleri merkezin emirlerine rağmen boykota devam etmişlerdi. İstanbul Yunan sefiri 13 Ağustos 1909 tarihinde Somer Palas Otelinde Hariciye Nazırı Refet Paşa ile görüşmüştü. Bu görüşmede Yunan Sefiri Yunan gemilerine karşı salapuryacı mavnacı gibi sanat erbabı tarafından yapılmakta olan teşebbüslerin engellenmesini istemişti. Hariciye Nazırı ise boykotun bertaraf edildiğini, sadece Tekfurdağı, Kale-i Sultaniye ve Gelibolu'da devam etmekte olduğunu

---

<sup>243</sup> BOA., DHK.MKT., 2849/73, 30 Cemaziyülevvel 1327 H./ 19 Haziran 1909 M.

<sup>244</sup> “Boykotaj”, *Tanin*, 22 Haziran 1910. Ancak 1 Temmuz 1910 tarihinden itibaren Yunan vapurlarına kömür verilmeye başlanmıştı. Bkz. Karagöz, *a.g.m.*, s.43 vd.

<sup>245</sup> BOA., DH.MKT., 2895/58, 22 Recep 1327 H./4 Ağustos 1909 M.

<sup>246</sup> “Boykotaj”, *Tanin*, 26 Haziran 1910.

<sup>247</sup> BOA., DH.MKT., 2896/65, 20 Recep 1327 H./7 Ağustos 1909 M.

<sup>248</sup> *Tasvir-i Efkâr*, 19 Ağustos 1909

<sup>249</sup> “Yunanistan'a Boykotaj”, *Tanin*, 8 Ağustos 1909.

<sup>250</sup> *Tasvir-i Efkâr*, 19 Ağustos 1909.

belirtmişti<sup>251</sup>. Dâhiliye Nezareti özel emir ile Tekfurdağı'nda da boykotajın sona ermesini istemişti. Kale-i Sultaniye ve Gelibolu'da da boykotaj sona ermişti. Trabzon, Samsun ve bazı limanlarda ise devam etmekteydi<sup>252</sup>. 15 Ağustos 1909 tarihinde Emniyet Genel Müdürü Galip Bey, mavnacı ve salapuryacıları davet ederek nasihatte bulunmuştu. 16 Ağustos'tan itibaren boykotun kaldırıldığı bilcümle konsoloslara ve ticarethanelere bildirilmişti<sup>253</sup>. Ancak bir süre sonra boykotun bütün Osmanlı memleketlerine tekrar yayıldığı görüldü<sup>254</sup>. İttihat ve Terakki Cemiyeti Merkez-i Umumiyesi'nin Neyyir-i Hakikat gazetesinde neşrettiği beyannamesinde Yunan sefinelerine boykot uygulanmasına karar verildiğinden bahsetmesi sonucu, Manastır mülhakatında Osmanlı tebaasından olan Rumlara karşı boykota teşebbüs edildiğini Dâhiliye Nezareti haber almıştı<sup>255</sup>. Boykot İzmir çevresinde de yayılmış ve Rumların bağlarında çalışmaktan kaçınan tarım ameleleri yüzünden pek çok Rum'un üzümleri toplanamamıştır<sup>256</sup>.

31 Ekim 1909 tarihli Meclis-i Vükela/Bakanlar Kurulu kararıyla Yunan tebaası ve ticari gemilere uygulanan boykotun kaldırıldığını ilan etmiştir<sup>257</sup>. Ancak 1910 yılı Haziran ayında Yunan mallarına karşı yapılan boykotun tekrar başladı. Nitekim 5 Haziran'da Yunan mallarına karşı boykot yapıldığına dair haberler gelmeye başladı<sup>258</sup>. Yunanistan'a karşı uygulanan boykotun en şiddetli ve düzenli şekilde yürütüldüğü Osmanlı şehri İzmir'di<sup>259</sup>. Yunan vapurlarının yükleme ve boşaltma yapmaması üzerine İzmir'e çalışan bazı kumpanyalar, vapurlarının seferlerini durdurdular. Öte yandan Yunanlılara ait dükkânlardan alışveriş kesildi. Sokak duvarlarına "*Yunanlılardan alışveriş yapanlar, Osmanlılar nazarında alçaktır*" şeklinde yaftalar asılarak halkında boykota uyması sağlandı. İzmir boykotaj cemiyeti Yunan uyruklu tüccarların isimlerini vermek suretiyle boykotu yaygınlaştırmaya çalıştı<sup>260</sup>. Boykotun şiddetini arttırması üzerine Rumlar yabancı devlet konsolosluklarına başvurularla bulunarak boykotun

<sup>251</sup> "Boykotaj", *Tanin*, 15 Ağustos 1909.

<sup>252</sup> "Boykotaj", *Tanin*, 16 Ağustos 1909.

<sup>253</sup> "Boykotajın Kaldırılması", *Tanin*, 17 Ağustos 1909.

<sup>254</sup> "Boykotaj", *Tanin*, 17 Ağustos 1909.

<sup>255</sup> *BOA.*, *DH. MKT.*, 2902/25, 29 Recep 1327 H./ 16 Ağustos 1909 M.

<sup>256</sup> *Ahenk*, 21 Ağustos 1909; *BOA. DH.MKT.*, 2913/5, 11 Şaban 1327 H./28 Ağustos 1909 M.

<sup>257</sup> *BOA.*, *MV*, Dosya no:131/92, 16 Şevval 1327 H./ 31 Ekim 1909 M.

<sup>258</sup> *BOA.*, *DH.MUİ.* 98-1/56, 26 Cemaziyülevvel 1328 H./ 5 Haziran 1910 M.

<sup>259</sup> Kerimoğlu, *a.g.m.*, ss.91-93.

<sup>260</sup> Karagöz, *a.g.m.*, s.43-71.



biran önce bitirilmesi için Babıali'ye baskılarda bulunulmasını istemeye başlamışlardır. Dâhiliye Nezareti'ne gelen şikâyetlerin artması üzerine Hükümet boykotu hafifletmek için çeşitli önlemler almak zorunda kaldı. Yunan mallarına karşı uygulanan boykot hareketi, Girit meselesi çözümleninceye kadar devam etmiştir<sup>261</sup>. Trablusgarp savaşı ile etkisini kaybeden boykotun ancak 1912 başlarında kalktığını görmekteyiz. Dâhiliye Nezareti 21 Ocak 1912'de Yunanlılara uygulanan boykotun kalktığını bildirmekteydi<sup>262</sup>. Boykotaj sırasında Osmanlı iskeleleri arasında çalışan Yunan vapurlarının pek çoğu iş bulamadıkları için seferlerini iptal etmek zorunda kalmışlardır Dolayısıyla da Yunanlılar bu boykottan epey zarar görmüşlerdir. Hatta bir kısım Yunanlılar tabiiyet değiştirerek Osmanlı, İngiliz, İtalyan vatandaşlığına geçerek boykotun etkilerinden kurtulmaya çalışmışlardır<sup>263</sup>.

## 2. Trablusgarp Savaşı

İtalya'nın 1911 yılında Trablusgarp topraklarını işgal etmesi ticari ilişkiler üzerinde kısıda olsa bir gerginliğe yol açmıştır<sup>264</sup>. Hükümetin İtalya'ya savaş ilan etme konusunda gecikmesi nedeniyle boykot fikri basında yayılmaya başladı. 12 Ekim 1911 tarihli Tanin gazetesinde İtalya ile sınırimız olmadığı için en etkili silahın boykot olduğu söylenerek tepkinin yolu belirlenmiş oldu<sup>265</sup>. II. Meşrutiyet döneminde İtalya, Osmanlı İmparatorluğu ile ticaretini geliştirmiş bulunuyordu. 120 milyon franga ulaşan alım ve satımı ile İngiltere'yi (315 milyon), Avusturya'yı (160 milyon) ve Almanya'yı (150 milyon) izlemekteydi. Osmanlı Devleti'ne sattığı mallar ve mamuller arasında makarna, kükürt ve pamuklu dokuma önemli yer tutmaktadır. Osmanlı ülkesindeki İtalyan uyruklular, mali örgütler ve vapur kumpanyalarında çalışmaktaydılar. Bu mallara ve müesseselere yapılacak bir boykot ile İtalyan ekonomisine büyük zarar verilmiş olacaktı<sup>266</sup>.

---

<sup>261</sup> Çolak, *a.g.t.*, s.91.

<sup>262</sup> BOA., *DH.İD*, 134/5, 1 Safer 1330 H./ 21 Ocak 1912 M.

<sup>263</sup> İlhan Ekinci, "Hacı David Vapur Kumpanyası ve Amerikan Boykotu", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, IX (2003), s.61.

<sup>264</sup> *A.g.t.*, s.91.

<sup>265</sup> "Boykotaj ve İtalya Ticareti-Kapitülasyonlar, Tarife-i Umumiye", *Tanin*, 12 Ekim 1911.

<sup>266</sup> Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, IX. Cilt, TTK, 1996, Ankara, ss.274-275; Çolak, *a.g.t.*, ss.91-92.

İtalya'nın savaş ilanı üzerine Osmanlı Devleti öncelikle limanlardaki maden kömürleriyle her çeşit vapur levazımı için konan ihraç yasağını kaldırmıştı<sup>267</sup>. Boykot devam ederken hükümet kapitülasyonları kaldırma planları yapmaya başladı. Adliye Nezareti, 7 Ekim 1911'de vilayetlere gönderdiği bir genelgede, İtalyanlara tanınan kapitülasyonların kaldırıldığını açıkladı<sup>268</sup>. Bundan böyle İtalyan tebaası hakkında kapitülasyonlar geçersiz olacak, İtalyan suçlular doğrudan tutuklanıp, Osmanlı hapisanelerine konulabilecekti. Daha önemlisi Osmanlı mahkemelerinde ve tercümanlı yargılanabileceklerdi. Ancak bu talimatnamenin uygulanıp uygulanmadığı tespit edilebilmiş değildir<sup>269</sup>. Kapitülasyonların kaldırılmasından kısa bir süre sonra 12 Ekim 1911 tarihinde İtalya'dan Osmanlı Devleti'ne gelen eşyanın kıymeti üzerinden %100 gümrük resmi alınması hakkında kanun-u muvakkat çıkarıldı<sup>270</sup>. Böylece İtalya Osmanlı Devleti ile ticaret yapmaktan uzaklaşacaktı. Osmanlı Devleti tek taraflı olarak ilk defa gümrük vergisi oranlarını değiştirmişti. Sadece kükürt, bağcılarını mağdur etmemek için bu uygulamanın dışında tutulacaktı. Nitekim İtalya'dan Osmanlı Devleti'ne gelecek kükürtler üzerinden ise %11 gümrük resmi alınması 13 Şubat 1912'de kararlaştırılmıştı<sup>271</sup>. Telgraf ve Posta ve Telefon Nezareti ise 1912 yılının Kasım ayı sonunda kamuoyunun baskısı sonucu hükümete bir tezkere göndererek tüm İtalyan Postaneleri'nin kapatılmasını ve bu ülke ile her türlü haberleşmenin kesilmesini önerdi. Ancak hükümet 1 Aralık'ta yaptığı açıklama ile haberleşmenin aksayacağını öne sürerek bu öneriyi kabul etmedi<sup>272</sup>. Hüseyin Cahit ise Tanin sütunlarında 17 Ekim 1911'de “*memleketimizde ki İtalyanların bir an evvel ihracı*” görüşünü savunmuştu<sup>273</sup>. Savaşın başında İtalyanların tardı meselesini bir koz olarak elinde tutan hükümet, İtalya'nın savaşı Ege Denizi'ne doğru yayma isteği ve kamuoyunun baskısı sonucu aşama aşama tardı uygulamaya koydu. 9 Aralık 1912 tarihinde aralarında kadın ve

---

<sup>267</sup> A.g.t., ss.91-92.

<sup>268</sup> Halit Ziya Uşaklıgil, *Saray ve Ötesi-Son Hatıralar*, III, İstanbul, 1941, s.170.

<sup>269</sup> Mehmet Emin Elmacı, *II. Meşrutiyet'ten Lozan'a Kapitülasyonlar*, DEÜ Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 2001, s.53

<sup>270</sup> *Düstur*, C.III, Tertib-i sani, Matbaa-yı Osmaniye, İstanbul, 1330, s.755.

<sup>271</sup> *Meclis-i Mebusan Levayih-i Kanuniye*, 1328, I-II, s.105; *Düstur*, C. IV, Tertib-i sani, Matbaa-yı Osmaniye, İstanbul, 1330, s.112.

<sup>272</sup> Kemal Yakut, “II. Meşrutiyet Dönemi'nde İtalyan Boykotu”, *Tarih ve Toplum*, 211 (Temmuz, 2001), s.24.

<sup>273</sup> Hüseyin Cahit, “Hükme Müracaat”, *Tanin*, 17 Ekim 1911.

çocukların olduğu 8.000'i aşkın İtalya'nın bir hafta içerisinde kenti terk etmeleri istendi<sup>274</sup>.

İtalya 24 Şubat 1912 tarihinde uluslararası hukuk kurallarına aykırı olarak Beyrut limanı ve şehrini bombalamıştır. Bombardıman sonucunda birçok masum insan ölüp, yaralandığı gibi birçok sivil bina da hasar görmüştü. Limandaki Osmanlı'nın Avnullah ve Ankara savaş gemileri de batırılmıştı<sup>275</sup>. İtalyanların Beyrut kentini bombardıman etmelerinden bir gün sonra aldığı kararla hükümet, İtalyanların Beyrut kentini 5 gün içinde terk etmeleri istedi. Beyrut'ta yaşayan 180 İtalyan kenti terk etti. Ardından Osmanlı Hükümeti Çanakkale boğazına saldırı ve on iki adanın işgali ile karşılaştı. Dâhiliye Nezareti, Sadrazamlığa yazdığı yazıda bütün ülkede yaşayan İtalyanların sınır dışı edilmesini istedi. 21 Mayıs'ta Harbiye Nezareti on beş gün zarfında bütün İtalyanların sınır dışı edilmesini istedi. Daha sonra süre sınırlaması kaldırıldı. Neticede Osmanlı ülkesinde yaşayan elli bin İtalyan'dan iki bininin sınır dışı edildiği anlaşıldı<sup>276</sup>. Yalnız çoğunluğu denizyolu şirketinde çalışan İtalyan uyrukluları sınır dışı etmek büyük devletlerin girişimi sonucu pek mümkün olmadı<sup>277</sup>.

Trablusgarp Savaşı, 15 Ekim 1912 tarihinde imzalanan Quchy Antlaşması ile sona erdi. Antlaşmanın 6. maddesinde İtalyan hükümeti diğer devletler ile yürürlükte olan ticaret antlaşmalarını yenilediği sırada, Osmanlı Devleti ile Avrupa Devletler hukuku esasları üzerine bir ticaret antlaşması yapmayı taahhüt etmiştir. Yani Osmanlı devletine kapitülasyonlar ve bugüne değin yapılmış antlaşmalarla kayıtlı olmayarak, bütün iktisadi serbestisini ve bütün Avrupa benzeri ticaret ve gümrüğe ilişkin maddeleri uygulama hakkı vermeyi kabul etmiştir. Bundan başka İtalyan hükümeti, Osmanlı topraklarında rayiç üzerinden alınan gümrük vergisinin %11'den %15'e çıkarılmasına ve petrol, sigara kâğıdı, kibrit, alkol ve oyun kâğıdına yeniden tekelleştirilmesini veyahut bunları gümrük vergilerinden yararlanmasına şimdiden onay vermiştir. Savaşın sona ermesinden sonra Osmanlı devletine Trablusgarp ve Bingazi'den getirilecek eşyadan %11 ve Osmanlı Devleti'nden oralara gönderilecek eşyadan %1 ihracat resmi

---

<sup>274</sup> Yakut, *a.g.m.*, s.28.

<sup>275</sup> Ömer Osman Umar, "Trablusgarp Savaşı Sırasında İtalya'nın Beyrut'u Bombardımanı", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 51/ 17 (Kasım, 2001), ss.727-735.

<sup>276</sup> Yakut, *a.g.m.*, ss.28-29.

<sup>277</sup> Şengül Mete, "Trablusgarp Savaşı ve İtalya'nın Akdeniz'deki Faaliyetleri" , *Çağdaş Türkiye Araştırmaları Dergisi*, II/ 8 (1998), s.271.

alınması uygulamasına 23 Zilhicce 1330 tarihinden itibaren başlanmıştır. İtalyan mallarına %100 gümrük resmi uygulanmasına ise 23 Ekim 1912 tarihli kanunun Takvim-i Vekayi'de yayınlanması ile son verilmiştir<sup>278</sup>. Bunun yanı sıra ikinci madde ile Trablusgarp ve Bingazi'deki Osmanlı askerinin çekilmesini takiben, İtalya'da Adalar denizinde işgal edilmiş adaları verecekti<sup>279</sup>. Ancak İtalya, Osmanlı askerinin tam olarak Trablusgarp'ı boşaltmadığını ileri sürerek 12 adadan ve Rodos'tan çekilmemişti. Daha sonra çıkan Balkan Savaşı dolayısıyla işgal tehlikesi olduğu için Osmanlı Devleti adaları İtalya'ya geçici olarak bıraktı<sup>280</sup>.

### 3. Balkan Savaşı

1912 yılında Osmanlı Devleti kendini yeni bir savaşın içinde buldu. Trablusgarp savaşı ile Osmanlı Devleti'nin zayıflığını gören Balkan Devletlerinden Yunanistan, Bulgaristan, Sırbistan ve Karadağ 8 Ekim'de Osmanlı Devleti ile savaşa girdiler. Böylece Osmanlı Devleti yakın zamanda kendi bünyesinden kopan unsurlarla savaşa giriyordu. İlk önlem olarak Osmanlı Devleti savaş açan Balkan Devletleri'nden % 100 gümrük vergisi alınmasına karar vermişti<sup>281</sup>. Aynı zamanda askerî ihtiyaçların karşılanabilmesi amacıyla buğday ve arpa ihracatı yasaklanmıştı<sup>282</sup>. Balkan Savaşı sonucunda Kosova, Manastır, Ohri, Üsküp Sırp'ların eline geçmişti. Yunanlılar Selanik limanını ele geçirmişti. Böylece Osmanlı Devleti 5 büyük limanından birisini kaybettiği gibi onun hinterlandını da kaybediyordu. Balkanlarda yaşayan çaresiz binlerce Türk yollara düşmüş, akın akın Anadolu'ya akıyordu. Savaşın getirdiği maddi ve insan kayıpları, salgın hastalıklar yanında bir de muhacirlerin yarattığı problemler ortalığı kasıp kavuruyordu. Bulgar ordusu Edirne'yi kuşatmıştı. Averof adlı Yunan zırhlısı da Osmanlı'nın başına bela olmuştu. Sadece Rauf (Orbay) Bey'in Hamidiye kruvazörüyle Çanakkale'den çıkmayı başararak, Ege Denizi'ndeki Yunan Kuvvetlerini tehdit etmesi moralleri yükseltmişti<sup>283</sup>. Zengin bir Osmanlı vatandaşı olan Rum asıllı Georgios Averoff'un büyük yardımlarıyla Yunan Hükümeti İtalya'dan zamanına göre güçlü ve yepyeni bir kruvazör almıştı: Avaroff. 10.000 tonluk bu kruvazör üç beş zırhlıya

<sup>278</sup> Çolak, a.g.t., s.92.

<sup>279</sup> "Muahede-i Sulhiye'nin Metni", *Tanin*, 24 Teşrinievvel 1912.

<sup>280</sup> Şıvgın, a.g.e., s.141.

<sup>281</sup> *Takvim-i Vekayi*, 1 Temmuz 1914.

<sup>282</sup> *BOA, MV*, 172/16, 15 Muharrem 1331 H./ 21 Aralık 1912 M.

<sup>283</sup> Alan Palmer, *Bir Çöküşün Yeni Tarihi*, Turkuvaz Yayınları, İstanbul, 2008, ss.266-267.

bedeldi<sup>284</sup>. Bu zırhlı gemiyi 1911 yılında donanmasına katan Yunanistan, Balkan savaşında Osmanlı donanmasını özellikle bu zırhlısı ile Marmara'ya hapsetmiş ve Osmanlı Devleti bu yüzden Rumeli'ye asker sevk edememişti. Ayrıca Yunanistan, Doğu Ege Adaları'nı ele geçirmişti. Makedonya'da yaptığı zulümler ve Balkanlardan kopup gelenler halkta bir tepki oluşturmuştu. Asıl en büyük tepki ise Rumların Yunan donanmasına yaptıkları yardımlarla alınan bir geminin Osmanlı askerini düşürdüğü zor durumdu. Müslüman vatandaşın Rum esnafla yaptığı alışverişten doğan kazancın silah, isyan ve ihanet olarak Müslümanlara döndüğü düşünülüyordu. Bu yüzden Rumlar 1913 ve 1914 yılında boykot edilecekti. Kamuoyunda Balkan savaşı derin izler bırakmıştı. Bir zamanlar Osmanlı vatandaşı olan bu Hristiyan unsurlar Osmanlı Devleti'ne karşı başarılı olmuşlardı. Babıali baskını sonucu yönetimini ele geçiren İttihat ve Terakki Edirne'yi kurtarmıştı. Sonuçta Osmanlı Devleti'nin Balkanlardaki toprakları kaybedildiği gibi Doğu Ege Adaları da elden çıkmıştı<sup>285</sup>.

Bu boykot hareketi II. Meşrutiyet sürecindeki diğer boykot hareketlerinden farklıydı. Dış bir düşmanı değil, Osmanlı vatandaşı olan Rumları hedef almaktaydı. Bu boykot hareketi, Osmanlı toplumsal ve ekonomik yaşamında gayrimüslim unsurların sahip olduğu rolü azaltmak isteyen İttihatçıların milli iktisat politikaları ile doğrudan ilişkiliydi. Bu bakımdan Rum boykotuna, İttihatçıların Osmanlı Devleti'nin ekonomik yaşamında Rum unsurunun sahip olduğu konumu sarsmak amacıyla uyguladıkları bir tür önlem olarak bakılabilir<sup>286</sup>.

Boykot konusu basında yer bulduğu gibi dağıtılan risalelerle halkın ticarete atılması ve Türk esnaftan alışveriş etmesi, Rum esnafa itibar etmemesi fikrinin oluşturulmaya çalışıldığını görmekteyiz<sup>287</sup>. Boykotla iki amaca ulaşmak hedeflenmişti: Rumların elindeki sermayenin tahrip edilmeden millileşmesini sağlamak ve bunun bir sonucu olarak da Rumları “gönüllü göçe” zorlamak<sup>288</sup>.

---

<sup>284</sup> Nejat Gülen, *Şanlı Bahriye (Türk Bahriye'sinin İki Yüz Yıllık Tarihçesi: 1773-1973)*, Kastaş Yayınları, İstanbul, 2001, s.200.

<sup>285</sup> Palmer, *a.g.e.*, ss.266-267.

<sup>286</sup> Kerimoğlu, *a.g.m.*, s.s.91-93.

<sup>287</sup> Zafer Toprak, “İslam ve İktisat: 1913-1914 Müslüman boykotajı”, *Toplum ve Bilim*, 29-30 (Yaz, 1985), Birikim yay., İstanbul, ss.180-181, Cüneyd Okay, “Müslüman Boykotajı ve İstiklal-i İktisadi-i Milli Cemiyeti”, *Toplumsal Tarih*, VI/31 (Temmuz, 1996), s.47.

<sup>288</sup> Kerimoğlu, *a.g.m.*, s.96.

Boykotla ilgili haberlere baktığımızda bu tür haberlerin basına ve yazışmalara pek yansımadığını görmekteyiz. İzmir ve Bandırma’da Müslümanların Rum tüccarlara boykotaj uyguladıkları ve mallarını gasp ettikleri gerekçesiyle Fransız sefiri Bomgar Muhtıra vermişti<sup>289</sup>. Yine Bandırma’dan 4 gün sonra yeni bir telgraf gelmişti. Dikran Orpatyan adlı Rum, bazı kişilerin Müslüman ahaliyi Rumlara karşı kışkırttıklarını ve alışveriş hususunda boykot ettirdiklerini Sadarete ve Dâhiliye Nezareti’ne bildirmişti<sup>290</sup>. Hatta Rumlardan alışveriş edenler, tehdit bile edilmektedirler<sup>291</sup>.

1913-1914 boykotajı II. Meşrutiyet döneminde “*milli iktisad*”ın başlangıcı sayılabilir. Balkan harbiyle birlikte Türk unsur arasında “*milli şuur*” ya da ulusal bilinç oluşur. Gerek dışarıya karşı, gerek içerde gündemdeki ilk maddelerden biri iktisadi bağımsızlıktır. Kısa sürede İstanbul’da 500’e yakın Müslüman dükkânı açılacaktı. Cihan harbi boykotajla amaçlanan gelişmelere yeni bir ivme kazandırır. “*Devlet İktisadiyatı*” İttihat ve Terakki’yi ticaret hayatına sokar. Heyet-i Mahsusa-i Ticariye iç ve dış ticareti kısa zamanda ele geçirir. İhracat heyeti devletin dış ticareti doğrudan üstlenmesine neden olur. Tüm dış parasal işlemler Kambiyo Muamelatı Merkez Komisyonu’na denetlenir. 1914 baharında kurulan Müslüman Tüccar Cemiyeti İslam ticaret erbabını aynı çatı altında toplamış ve Dersaadet Ticaret Odası’na karşı güçlü bir muhalefet oluşturmuştur. 1922 yılında faaliyete geçen Milli Türk Ticaret Birliği Müslüman Tüccar Cemiyeti’nin devamıdır ve Milli Mücadele ertesini Türkiye’deki ticaret odalarının millileştirilmesinde başı çeker<sup>292</sup>.

## **B.II. MEŞRUTİYET’TEN İDÜNYA SAVAŞI’NA DENİZ TİCARETİ**

Bu bölümde Osmanlı Devleti’nin beş büyük liman kentinde liman trafiği, devletlere göre ticaret incelenmiştir.

### **1.İstanbul Limanı**

Asya ile Avrupa’yı birbirine bağlayan İstanbul, aynı zamanda Karadeniz’i Ege Denizi yoluyla Akdeniz’e, Akdeniz’i Karadeniz’e bağlamaktadır. İstanbul limanının, Karadeniz’in uluslararası ticarete kapalı olduğu dönemde buradan gelen malları ülke

<sup>289</sup> BOA., DH.KMS., 63/58, 5 Cemaziyülevvel 1332 H./1 Nisan 1914 M.

<sup>290</sup> BOA., DH.H. 70/2, 9 Cemaziyülevvel 1332 H./5 Nisan 1914 M.

<sup>291</sup> BOA., DH.KMS. 21/40, 21 Cemaziyülahır 1332 H./17 Mayıs 1914 M.

<sup>292</sup> Toprak, a.g.m , ss.181-182.

içinde dağıtmak gibi bir işlevi de vardı. Liman, Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması ile transit bir işlevde üstlenmişti.

### **1.a.İstanbul**

XIX. yüzyılın başında yük ve yolcu taşımacılığı yelkenli gemilerle sağlanıyordu. Ancak 1840'larda buharlı gemiler yaygınlaşmaya başlar. Buharlı gemilerin yaygınlaşması yeni düzenlemeler gerektirmiştir. 1846'da İstanbul Limanı için bir tüzük ilan edilir. 1847'de bu tüzük diğer Türk limanları içinde geçerlilik kazanır. Buna göre liman idareleri sığılıkları, kayalıkları ve başka engelleri işaretlemek, deniz fenerlerini işaretlemek, safra indirme ve yükleme yerleri ve gemilerin özel görevliler nezaretinde su ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri çeşme yerleri kurma zorunluluğu getirildi. Kömür, saman, odun gibi yanıcı madde yüklü gemilere ayrı demirleme yerleri verilecek, kiremit ve şarap taşıyanların da yerleri belli olacaktı. Ayrıca çöp indirmek için yerler tahsis edilecekti. Buna karşılık limana yanaşan gemilerin kaptanları limanın temiz tutulmasını sağlamakla ve demir atarken temkinli davranmakla yükümlüydü. Denizciler güneş battıktan sonra en fazla 1,5 saat içinde gemilerinde olmalıydı. Silah taşımalarına izin yoktu. Limanda çıkan yangınlarda tüm gemilerin mürettebatı söndürme çalışmalarına katılmak zorundaydı. Liman reisi fırtınadan zarar gören gemilere yardım sağlamakla yükümlüydü. Liman reisi giriş yapan gemilerden yükün türü ve yolcu sayısı konusunda bilgi alabilecek ve kalkışta da yük belgelerini kontrol edecekti. Ayrıca ihtilaf çıktığında hakemlik yapacak ve daha sonra olay hakkında rapor verecekti. Limandan yararlanmak için tonaja göre belirlenmiş çeşitli harçlar ödeniyordu. Bu harçlar içinde liman, konsolosluk, sağlık ve fener şirketinin harçları vardı<sup>293</sup>.

İleride daha ayrıntılı belirteceğimiz gibi 1890-1896 tarihleri arasında Fransız ve İngilizler tarafından İstanbul limanı yapılmıştı. 1873 yılında devlet tarafından Haydarpaşa-İzmit hattı yapılmış ve devlet tarafından işletilmeye başlanmıştı. 1888 yılında Alfred Von Kaulla ve Deutsche Bank'ın Müdürü George Von Siemens ile kurduğu grup bu hattı satın aldığı gibi demiryolunun Ankara'ya uzatılması imtiyazını da elde etmişti. 1889 yılında kurulan Anadolu Şirketi 1893'te Ankara'ya, 1896'da

---

<sup>293</sup> Mehmet Murat Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Turhan Kitabevi, Ankara, 2005, ss.102-105.

Konya'ya ulaşmıştı<sup>294</sup>. Haydar Paşa limanının yapımı da Almanlara verilmişti. Liman yapımına 1899 yılında başlanmış,1903 yılında tamamlanmıştır<sup>295</sup>. Böylece demiryolları ile Konya'ya kadar uzanan Almanlar ihtiyaç duydukları hammaddeyi Haydarpaşa limanı sayesinde rahatlıkla ülkelerine ulaştıracaklardı. Almanlar 10 yıl kadar kısa sürede Osmanlı Devleti'nde yaşanan ticarî rekabette önemli roller almışlardı. Öyle ki daha önce Alman sanayi ürünleri Osmanlı Devleti'ne daha çok Avusturya malı olarak girmekteyken, artık Alman malı olarak girmeye başlamıştı. Alman kapitalistleri sermayelerini ticaretin hizmetine veriyor, deniz taşımacıları Bremen ve Antwerp'ten İstanbul'a direkt gemicilik hizmetleri sunuyorlardı. Yüzlerce Alman satıcı Osmanlı pazarını inceliyor ve mallarını satıyorlardı<sup>296</sup>.

Selanik ve Dedeoğaç limanı ile demiryolu bağlantısına da sahip olan İstanbul, Almanların yaptığı demiryolları ile Anadolu'nun bağrına kadar ulaşmıştı. Bölgenin ürünlerine daha rahat ulaşma imkânına kavuşmuştu. Rus buğdayı, Anadolu'dan gelen buğdaya göre daha uygun fiyatla İstanbul'a ulaştığı için Rus buğdayına bel bağlamak zorunda kalan İstanbul, demiryolları ile buğday ihtiyacını yurt içinden sağlamaya başlamıştı.

Almanlar İstanbul'da ticaretin artmasıyla paralel sayı olarak da giderek artmaktaydılar. XIX. yüzyılın sonunda Almanların sayısı İstanbul'da 3000'i geçmişti. 1898 yılı sonunda Alman işyerlerinin sayısı ise 120'ye ulaşmıştı. Almanya'dan demiryolu malzemesi yanında silahta alınıyordu. Bu durum ticari ilişkileri arttırıyor ve Haydarpaşa limanından demiryolu malzemeleri Anadolu'nun içlerine taşıyordu. Almanya yatırımlarıyla giderek İngiltere ve Fransa'ya rakip oluyordu<sup>297</sup>.

### **1.b.İstanbul Liman Trafığı**

1840'larda İstanbul ile Trieste, İzmir, Odessa ve Trabzon arasında iki Avusturya Şirketi olan Lloyd ve Austrian Steam Danube Company vasıtasıyla düzenli buharlı gemi seferleri başladı. Danube şirketinin İstanbul ile Gemlik arasında da haftalık düzenli seferleri vardı. 1872'ye gelindiğinde üç yerli, on beş yabancı denizcilik şirketinin

<sup>294</sup> V. Necla Geyikdağı, *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye(1854-1914)*, Hil yayınları, 2008, İstanbul, ss.139-140.

<sup>295</sup> Ekmel Derya, "İstanbul Limanı'nın Kuruluşu", *Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi-Bildiriler*, Ankara, 1981, ss.150-151.

<sup>296</sup> Geyikdağı, *a.g.e.*, s.143.

<sup>297</sup> Ortaylı, *a.g.e.*, s.32.



gemileri İstanbul'a sefer yapıyordu. Yerli şirketler şehir içi ulaşımında faaliyet gösteren Şirket-i Hayriye, Fevaid-i Osmaniye ve Societe Anonyme de Navigation a Vapeur Ottomane Paul Gorlero & Co. İdi. Bu son şirket 1871'de kurulmuş, İstanbul Mudanya arasında bir hat kurmak istemiş, ama 1873'te iflas etmişti. Yabancı şirketler Lloyd Austriaco, Messageries Maritimes, Peninsular and Oriental Company, Burns & Maclver (daha sonra Cunard Line), Compagnie Russe de Navigation a Vapeur, de Commerce et de Chemin de fer d'Odessa, Compagnie Egyptienne Khedivie, Compagnie Belge d'Anvers, Nouvelle Compagnie Marseillaise A. & M. Fraissinet & Fils., Papayanni Brothers, John Biby & Sons (daha sonra Fred), London Steam Navigation Company, Trinacria, Compagnie Royale Nederlandaise des Vapeurs du Levant ve ayrıca bir diğer İngiliz Şirketi ve bir Yunan Şirketi idi. Bu şirketlerin sayısı giderek arttı ve 1901'de 4 Türk, 26 Yabancı olmak üzere toplam 30 şirkete, 1911'de 6 yerli ve 31 yabancı toplam 37 şirkete yükseldi. Yukarıdakilere ilave olarak bu şirketler arasında N. Paguet Aine & Cie., Moss Steamship Company, Societa Nazionale di Servizi Marttimi, Deutsche Levante Linie, Atlas Levante Linie, Archipelago American S.S. Company, Societe Commerciale Bulgare de Navigation a vapeur Cycladiki, Navigation Hellenique J. McDowall, Achaiki, Westcott Line, Navigation a Vapeur Panhellenique, Hungarian Levante steanship Company Ltd., Norddeutsche Lloyd, Servicul Maritim Roman vardı<sup>298</sup>.

Liman kentlerine ait liman trafiği ve ticaret ile ilgili bilgileri çoğunlukla İngiliz Parliamentary Papers adlı kaynaklardan derledik.

İstanbul limanına aşağıdaki tabloya göre limana giriş yapan vapur sayısı ve ortalama tonajı giderek artarken büyük yelkenlilerin sayısı giderek azalmıştır. Limana 1875'te ortalama tonajı 709 olan 3.520 buharlı gemi girmiş, 1909'da buharlıların ortalama tonajı 1.550 ve sayısı 10.096 olmuştu. Buharlı sayısı 34 yılda yaklaşık 3 katına çıktı. Yelkenli sayısı ise 1875'te 17.174 iken 1886'da 4.782'ye düştü. Ancak İstanbul limanı gemi trafiği hakkında tam bir fikre sahip olmak biraz güçtür. Bir kere İngiliz konsolosluk raporlarında da şikâyet edildiği üzere, Osmanlı makamları yıldan yıla gemi sayımının mahiyetini değiştirebiliyor, buharlı yolcu gemileri bazen gemi trafiğine dâhil ediliyor, bazen edilmiyordu. Ayrıca resmi Osmanlı rakamları dışında elde ettikleri

---

<sup>298</sup> Baskıcı, *a.g.e.*, s.106.

rakamlarda da raporlar her zaman buharlı yelkenli ayrımı yapmıyor, özellikle kıyı ticaretinde yelkenlilerin payı tam olarak belirtilmiyordu. Öte yandan yelkenli gemi sayısının yüksek görünmesinin sebebi, liman istatistiklerinde balıkçı teknelerinin ve çoğu boğazda taşımacılık yapan gemilerin de sayılmasıydı. Bu durum gemi büyüklükleri hakkındaki izlenimi de çarpıtmakta, onları olduğundan küçük gösterme eğilimli olmaktadır. Ayrıca bazı gemicilik şirketlerinin İstanbul'a getirdikleri malları burada gemi değiştirerek Karadeniz limanlarına gönderiyor olması da gemi sayımını etkileyebilen bir faktördü<sup>299</sup>.

1875'te buharlı gemiler limana giren gemilerin % 17'sini, yelkenliler ise % 83'ünü oluşturuyordu. Toplam tonajın % 54'ünü buharlılar, % 46'sını ise yelkenliler oluşturuyordu. 1881'se ise buharlı gemiler % 35 oranında toplam gemiler içinde yer alırken toplam tonajın ise % 80.6'sını oluşturuyordu. 1900 yılına gelindiğinde buharlı gemilerin limana gelen gemiler içinde oranı % 78'e tonajı ise % 97'ye yükselmişti. Buharlılarla birlikte kargo miktarının da artması 1890'larda İstanbul rıhtımlarının yenilenmesini gündeme getirecekti.

**Tablo 2.2- İstanbul Limanı Gemi Trafik (1840-1909)<sup>300</sup>**

Yıl	Giren Gemi	Buharlı	Yelkenli	Buharlı Tonaj	Yelkenli Tonaj	Toplam Tonaj	Buharlı Oranı	Yelkenli Oranı	B tonaj Oranı	Y tonaj oranı
840	.630									
864	5.069					3.787.722				
875	0.694	.520	7.174	2.498.397	2.115.996	4.614.393	17.01	82.99	54.14	45.86
881	5.154	.297	.857	4.191.713	1.007.380	5.199.093	34.95	65.05	80.62	19.38
887	1.153	.618	.535	5.784.194	960.734	6.744.928	50.37	49.63	85.76	14.24
				9.541.515	727.131	10.263.646				

<sup>299</sup> Baskıcı, *a.g.e.*, ss.102-105.

<sup>300</sup> *A.g.e.*, s.105.

890	8.373	3.637	.736				74.22	25.78	92.96	7.08
900	4.367	1.198	.169	10.070.933	410.289	10.481.222	77.94	22.06	96.09	3.91
904	0.037	0.037		15.066.620		15.066.620				
905	.796	.796		14.785.680		14.785.680				
907	.630	.630		14.694.685		14.694.685				
908	.473	.473		12.757.066		12.757.066				
909	0.096	0.096		15.656.330		15.656.330				

B:Buharlı Y: Yelkenli

Not: 1890–1900 arası kıyı ticareti dâhildir ve sadece buharlı gemileri içermektedir. 1901’den itibaren sadece buharlı gemiler dâhildir.

İngiliz konsolosluk raporları İstanbul limanı gemi hareketleri ve tonajlarına baktığımızda transit olarak İstanbul limanını 14.367 geminin kullandığını görürüz. Bu gemilerin kimisi Karadeniz’e çıkmak amacıyla, kimisi ise Akdeniz’e gitmek amacıyla İstanbul’u ziyaret etmişlerdir. Kıyı ticareti yapan İngiliz ve diğer bandıralı gemilerde 3590 kadardır.

**Tablo 2.3- İstanbul Limanında Gemi Hareketleri ve Tonajları (1900)<sup>301</sup>**

Bandıra	Karadeniz için gümrük işlemleri yapılan		Akdeniz’den en gelip Karadeniz’e giden		Akdeniz için gümrük işlemleri yapılan		Karadeniz’den gelip Akdeniz için işlemleri yapılan		Toplam	
	Gemi Sayısı	Tonaj	Gemi Sayısı	Tonaj	Gemi Sayısı	Tonaj	Gemi Sayısı	Tonaj	Gemi Sayısı	Tonaj

<sup>301</sup> *Report For The Years 1899-1900 On The Trade of Constantinople*, London, 1901, s.8.(Parliamentary Papera başlığı altında toplanmış olan İngiliz konsolosluk raporlarına dayanarak ticarete ilişkin rakamları derledik. Bundan sonra bu raporlardan bahsederken kısaca A&P, İstanbul 1901 Raporu olarak bahsedeceğiz)

TOPLAM	Kıyı ticareti yapan diğer bandıralar	Kıyı ticareti yapan İngiliz bandıralar	Türk ve yabancı posta kumpanyaları	Diğer bandıralar	Alman	İngiliz
	-	-	330	1.906	-	2
	-	-	269.561	305.482	-	552
	-	-	618	1.712	94	1275
	-	-	792.060	1.612.687	130.828	2.052.970
	-	-	329	744	8	100
	-	-	296.579	116.988	11.686	108.582
	-	-	568	1.723	92	1.276
	-	-	781.074	1.614.021	130.659	2.058.356
14.367	3.582	8	1.845	6.085	194	2.653
10.481.222	198.949	186	2.139.274	3.649.178	273.173	4.220.462

1902 yılında İstanbul'a gelen bandıralara baktığımızda; Osmanlı bandıralı gemilerin % 26, Yunanistan % 18.7, Rus %15, Avusturya % 10.5, Fransa ve İtalya % 6.6, İngiltere bandıralıların % 7.1 olduğunu görmekteyiz. 1908 yılında da gemi sayıları 1902 yılına göre artmıştır. Ancak Avusturya Macaristan bandıralı gemilerin sayısı Avusturya boykotu nedeniyle % 6.7'ye düşmüştü. Osmanlı ve Yunan bandıralı gemiler

% 25 oranında, Rusya % 8.5, İngiltere % 7.3, Fransa % 6.4, Almanya % 6.2, İtalya % 6 oranında İstanbul limanına uğramışlardı. Almanya 1902 yılında % 2.5 oranında İstanbul'a gemi göndermişken, 1908 yılında % 6.2'ye yükselmişti.

**Tablo 2.4-Ticarî Amaçlı olarak İstanbul Limanını Ziyaret Eden Buharlı Gemilerin Sayı ve Tonajları (1908)<sup>302</sup>**

Bayrağı	1902		1908	
	Gemi Sayısı	Tonaj	Gemi Sayısı	Tonaj
Rusya	513	455.794	368	546.696
Fransa	224	356.491	276	537.612
İngiltere	243	350.243	318	486.576
Avusturya-Macaristan	354	485.656	290	470.192
Yunanistan	634	293.254	1.084	434.792
İtalya	224	325.035	260	423.076
Almanya	86	131.179	266	402.544
Osmanlı	884	367.216	1.056	383.558
Romanya	109	78.564	158	167.564
Bulgaristan	82	54.126	148	81.876
Belçika	14	18.564	54	51.360
Hollanda	27	24.156	24	26.444
Danimarka	-	-	8	9.261
İsveç	-	-	4	5.948
Amerika	-	-	1	267
Norveç	4	5.553	-	-
İspanya	1	700	-	-
<b>Toplam</b>	<b>3.399</b>	<b>2.946.531</b>	<b>4315</b>	<b>4.027.766</b>

### 1.c.İstanbul Limanında Deniz Ticareti

İstanbul limanı ile ilgili aşağıdaki ithalat-ihracat rakamlara bakarak bir ithalat limanıdır diyebiliriz. Osmanlı Devleti'nin başkenti olan bu kent ilk dönemlerinden beri bir ihracat kenti değil, ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik bir ithalat kenti olmuştur. İhracat XIX. yüzyıldan itibaren özellikle İzmir yoluyla yapılmaktaydı. İstanbul başkent olması, ordu ile donanmanın ihtiyaçları, üst düzey bürokrat ve sarayın ihtiyaçları için ithalat yapmak gerekmektedir. Ancak ihracat rakamları ithalat rakamlarının çok altında olarak seyrettiği gibi düşüş eğilimi sergilemekteydi Bu durum Karadeniz limanları başta olmak

<sup>302</sup> A&P İstanbul 1903 Raporu, s.29, İstanbul 1908 Raporu, s.27.

üzere Selanik, İzmir ve Beyrut arasında doğrudan gemi hatlarının kurulması ve bu limanların ithalat ve ihracatının İstanbul ile bağlantılı olmaktan çıkması gösterilebilir. Bu yüzden İstanbul bir ticaret merkezi olma özelliğini yitirmekteydi<sup>303</sup>.

**Tablo2.5- İstanbul Limanı İthalat ve İhracatı(1897-1910)<sup>304</sup>**

Yıl	İthalat	İhracat
1897	6.629.863	2.576.000
1898	8.124.270	2.585.000
1899	7.379.000	2.842.000
1900	7.142.000	2.669.000
1905	8.778.000	1.432.000
1910	12.181.000	1.993.000

İngiltere'den % 23, Avusturya'dan % 17.4, Fransa'dan % 12.7, Almanya'dan % 7.1 oranında ithalat yapılmıştı. Almanya ile Avusturya'dan yapılan ithalat % 24.5 oranında olup İngiltere'den yapılan ithalatı geçmişti. İngiltere'ye % 31.9, Almanya'ya % 12.2, Avusturya'ya % 9.3 ihracat yapılmıştı. Transit ticarete İngiltere % 39.9, Rusya % 43.4, İran % 18.9 pay almıştı.

**Tablo 2.6- İstanbul Limanı İthalat ve İhracat ile Transit Ticaret Değerleri (Mart 1907-Şubat 1908)<sup>305</sup>**

Devletler	İthalat(sterlin)	İhracat(sterlin)	Transit Ticaret(sterlin)
Birleşik Krallık	2.154.000	496.000	172.000
Almanya	680.000	190.000	3.900
Amerika	2.000	68.000	1.000
Avusturya-Macaristan	1.663.000	146.000	2.200
İtalya	854.000	35.000	2.500
İran	319.000	1.600	96.000
İspanya	300	-	-
İsviçre	91.000	-	-
Belçika	329.000	3.700	130

<sup>303</sup> Baskıcı, *a.g.e.*, s.108.

<sup>304</sup> *A.g.e.*, s.107.

<sup>305</sup> *A&P İstanbul 1908 Raporu*, s.21.

<b>Rusya</b>	119.000	53.000	220.000
<b>Romanya</b>	1.217.000	138.000	3.500
<b>Japonya</b>	2.000	-	-
<b>Sırbistan</b>	31.000	3.000	-
<b>Fransa</b>	1.209.000	134.000	1.000
<b>Hollanda</b>	328.000	4.200	-
<b>Karadağ</b>	30	12	-
<b>Yunanistan</b>	97.000	115.000	3.900
<b>Bulgaristan</b>	304.000	132.000	53
<b>Sisam</b>	10	-	3
<b>Mısır</b>	122.000	25.000	1.000
<b>Diğer Ülkeler</b>	14.000	11.000	-
<b>Toplam</b>	9.535.340	1.555.512	507.188

Trablusgarp Savaşı başladığında tatbikat yapmak için Beyrut'a gitmiş olan Osmanlı donanması savaşın ilan edilmesinden bir gün önce 28 Eylül'de boğazdan hareket etmiş ve bütün Akdeniz ve Egeyi kontrolünde bulduran İtalyan gemilerine yakalanmadan, 1 Ekim'de Çanakkale'ye geçebilmişti. İki üç ay sonra savunma tedbirleri alıp, boğaz mayınlandı. 1912 yılının 18 Nisan'ında İtalya, Çanakkale boğazına saldırdı. Osmanlı Devleti Çanakkale'ye bir taarruz olursa boğazları kapatacağını ilan etmişti. Osmanlı Devleti ilan ettiği bu karara dayanarak, boğazları ticaret gemileri de dâhil olmak üzere her türlü uluslararası seyr-i sefere kapattı. Bu durum İngiltere'nin İtalya aleyhine bir vaziyet almasına sebep oldu<sup>306</sup>. Barış için Osmanlı haklarının Trablusgarp ve Bingazi'de tanınmasını şart koşması üzerine İtalya adalara saldırdı. Rodos'un işgalinden önce Rusya ve Fransa başta olmak üzere Avrupa devletlerinin itirazları üzerine boğazları 2 Mayıs 1912'de açmak zorunda kaldı<sup>307</sup>.

The Cuanard, Moss, Ellerman ve Wilson Line Ekim sonuna kadar İstanbul'a sefer yapmadılar. Bazı İngiliz buharlı gemileri İstanbul'a ait yüklerini İzmir'de boşalttılar. Düzenli gemi seferleri ancak Ocak'ta başlayabildi. Balkan savaşları kesilinceye kadar tüm nakliye hayvanları, mavnalar ve buharlı gemiler Osmanlı ordusu

<sup>306</sup> Hale Şıvgın, *Trablusgarp Savaşı ve 1911-1912 Türk-İtalyan İlişkileri*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2006, s.99.

<sup>307</sup> Şıvgın, *a.g.e.*, ss.102-103.

tarafından talep edildi. İtalya savaştan dolayı bir miktar Osmanlı ile olan ticaretinde açık verdi<sup>308</sup>. Osmanlı Devleti Balkan Savaşı'yla Avrupa'da Selanik, Dedeağaç ve Arnavutluk limanlarını kaybetti. Buradaki tüccarlar Trakya'dan, zengin tütün bölgesi Kavala'dan İstanbul'a geldiler.

XX. yüzyılın başlarında İstanbul, geçmiş döneme göre çok önemli bir liman değildi. Bu duruma, Balkan savaşları ve Osmanlı topraklarının kaybedilmesiyle, kentin hinterlandının da hayli küçülmesi rol oynadığı gibi, Karadeniz limanlarının daha iyi duruma getirilmesi, önceden İstanbul üzerinden nakledilen malların artık başka yollar izlemesine yol açtı. XVIII. yüzyıldan beri İzmir'in hissedilir rekabeti de bunda bir sebebi. Yeni kurulan Bulgaristan, Yunanistan ve Romanya devletleri kendi limanlarını genişletmeye gayret ediyorlardı<sup>309</sup>.

## **2.İzmir Limanı**

### **2.a.İzmir**

İzmir Limanında Deniz Ticareti İzmir bir ticaret kentiydi. Bu ticaretin gerçekleştiği yer İzmir limanıydı. İzmir'e gelen gezginler, eserlerine hep limanı betimleyerek başlamışlardı. Bu durum birazda kentin limanla birlikte akıp giden yaşantısından kaynaklanıyordu. Rıhtım gün boyu, yük vagonlarının veya develerin Anadolu'nun içlerinden getirdiği ürünlerin gemilere yüklenerak genellikle Avrupa limanlarına doğru yola çıktığı ve Avrupa'da üretilmiş mamül ürünlerin Anadolu içlerine kadar ulaştığı bir yerdi.

İzmir'in ticarî atılımı Osmanlı Devleti'nin batıyla ticaretinin gelişmesi ile çakışır. XIX. yüzyıl başında Avrupa ekonomisinin genişleme evresine katılan İzmir'in ticareti yüzyıl boyunca artar. İzmir'in hinterlandı Batı ve Orta Anadolu'dan ve Suriye topraklarındaki Halep'ten Doğu Anadolu'ya ve oradan da İran'a dek uzanır. Irak ve Musul'u ve batıda Ege Bölgesini ve kıta Yunanistan'ı kapsar. İzmir'in devletin merkezine yakınlığı önemini arttıran bir etkendir<sup>310</sup>.

<sup>308</sup> A&P İstanbul 1913 Raporu, s.5.

<sup>309</sup> Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, (Çev.Erol Özbek), Tarih Vakfı Yurt yay., 1998, İstanbul, s.142.

<sup>310</sup>Elena Frangakis-Syrett, "Uluslar arası Önem Taşıyan Bir Akdeniz Limanının Gelişimi Smyrna: 1700-1914), *İzmir 1830-1930; Unutulmuş Bir Kent Mi?: Bir Osmanlı Limanından Hatıralar*, (Der. Maria-Carmen Smyrnelis), İletişim yay., İstanbul, 2008, ss. 27-29.



İzmir'in ekonomik gelişiminde en önemli süreçlerden birini, İzmir-Aydın ve İzmir-Kasaba Demiryollarının yapımı oluşturur. İşletme, kendisine tanınan ayrıcalıklar çerçevesinde katarlarını yaptığı demiryolu üzerinde işletmeye başladı. İş bununla sınırlı kalmadı; aynı işletme, yeni ayrıcalıklar elde etti. Bitirdiği İzmir-Aydın Demiryoluna ek olarak, aldığı yeni imtiyazlarla, demiryolu ağını, Anadolu platosunun içlerine doğru adım adım uzattı<sup>311</sup>.

Aydın demiryolu yapımına yeni başlanmış ve ancak küçük bir kısmı yapılabilmişken, 1859 yılında yeni bir demiryolu yapımının imtiyazı verildi<sup>312</sup>. 1866'ya gelindiğinde, hat artık Kasaba'ya gelmişti. 1888'de de Manisa'ya kadar uzanan kısım tamamlandı. İngiliz sermayesinin ağırlıklı olarak görüldüğü ve etkili olduğu bu etkinlik, bölgede ticarî ağırlığın İngilizler'in eline geçtiğini gören Osmanlı yöneticilerini kaygılandırmıştı. Bu nedenle müdahaleler oldu. 1894 yılında bu hattın işletme imtiyazı Fransızlar'a verildi. Osmanlı Bankası'nın da desteğiyle, bu yeni Fransız şirketi tarafından hat, Afyon'a kadar uzatıldı<sup>313</sup>.

Demiryolu yapımı ile iç bölgelerde üretilen mallar kıyı bölgesine taşınabilecekti. Demiryolu liman bütünleşmesinin sağladığı gibi Avrupa'nın sanayi mallarının pazar alanları da genişledi. Gediz ve Menderes vadilerinin zengin ürünleri de kolay ve ucuz biçimde taşınmaya başladı. Bu gelişmeler bölge ekonomisinin canlanmasına neden oldu. İzmir, tarımsal ürün ihraç merkezi olarak dünya pazarlarıyla bütünleşti. Ticaret sermayesi kırsal kesimden başlayarak, yavaş yavaş sanayi sermayesine dönüşmeye başladı. İzmir ve çevresinde buhar gücünün uygulandığı yağ ve çırçır fabrikaları, ambalajlamanın gerektirdiği sanayi kuruluşları ortaya çıktı<sup>314</sup>. Ancak, modern bir rıhtım olmadığı için, kıyılarına getirilen bu ticari değeri olan malların gemilere yüklenmesi oldukça zor oluyordu. Böylece, İzmir'de gereksinimi karşılayacak bir rıhtım yapılması düşüncesi ortaya çıktı. 1875 yılında Sultan Aziz, İzmir Limanı'nın yapım ve işletme imtiyazını Fransız Şirketi M. Gifre'ye verdi. 1877 yılında Pasaport-Konak rıhtımı ile

---

<sup>311</sup> Cana Bilsel, "Modern Bir Akdeniz Metropolüne Doğru", *İzmir 1830-1930; Unutulmuş Bir Kent mi?: Bir Osmanlı Limanından Hatıralar*, (Der. Maria-Carmen Smyrnelis), İletişim yay., İstanbul, 2008, s.148.

<sup>312</sup> İzmir'de Avrupalı iki tacir İzmir-Kasaba demiryolunun yapımı için kolları sıvadılar. Bunlardan birisi, Tarafsız gazetesinin de sahibi olan İngiliz A. Edwards'tı. Diğeri de Hollandalı M.Meun'du.

<sup>313</sup> Murat Özyüksel, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul, 1988, s.18; Bilsel, a.g.m.,s. 150; Süleyman Barda, *Münakale Ekonomisi*, İstanbul, 1958, s.172; Ahmet Onur, *Türkiye'de Demiryolları Tarihi*, İstanbul, 1953, s.12.

<sup>314</sup> Martal, a.g.m., s.123.

mendirek inşaatı tamamlandı. Gifre Şirketi, 1877-1919 yılları arasında, Liman işletme görevini yürüttü<sup>315</sup>.

Para akışı hızlanınca, bu ekonominin diğer alanlarının ve modern uygulamalarının büyümesine yol açtı. Bankacılık, sigortacılık, küçük ve büyük işletmelerdeki iş hacmi, üretim, hizmet ve ulaşım sektörü, ihracatın artması ve paranın bölgeye girmesiyle birlikte hızlı bir yol aldı<sup>316</sup>. Bu ticari etkinlik, dönemin değişen koşullarına göre, çağdaş bir iletişim altyapısını zorunlu kıldı. İzmir’de bankalar, limanda yer alan işletmeler, iyi örgütlenmiş bir posta ve telgraf servisini kullanılmaya başlandı. Tren hatları da, kendi özel durumları ve yapıları gereği, kendi telgraf düzenlerini kurmuşlardı. Ancak, bu ağ, küçük yerleşim yerlerine ve köylere yeterince ulaşmıyordu<sup>317</sup>.

## **2.b.İzmir Liman Trafiği**

Akdeniz’de en sık kullanılan deniz ticaret rotası İstanbul-İzmir-İskenderiye’dir. İzmir bu güzergâh üzerinde önemli bir halkayı teşkil eder. Bütün olarak bakıldığında; Osmanlı denizcilik dünyasının % 30’dan fazlasının çıkış ya da varış noktası İzmir’dir. İzmir sadece Akdeniz-Karadeniz-Kızıldeniz gibi farklı denizlerin bağlandığı bir nokta olmakla kalmaz, iç karanın önemli bir bölümünü de limana bağlar<sup>318</sup>.

İzmir 1840’lardan itibaren Levant kıyıları ve Mısır ile buharlı gemi hatlarına sahipti. Lloyd (Avusturya), Messageries Maritimes (Fransa) gibi Akdeniz’in ünlü hatlarının yanı sıra İzmir’de üstlenmiş ve yakın çevredeki kıyı ticareti ile ilgilenen yerel hatlarda vardır. Joly Victoria (İngiliz ) hattı 1877’de kurulmuştu; 25-40 beygir güçlük 8 küçük gemisi vardı. İzmir civarındaki küçük limanlar arasında yolcu taşımacılığı yapıyordu. 1883’te kurulan Carava (Yunan) hattı 60-80 beygir gücünde iki gemisi ile komşu adalar ve Türkiye’nin Batı Akdeniz kıyılarında seferler yapıyordu. Bell’s Asia Minor Company 100-150 beygir gücündeki 4 gemisi ile Mersin’e kadar seferler yaparken, 1883’te kurulan Osmanlı Hamidiye Şirketi de İzmir Körfezi’nde vapur işletme imtiyazına sahipti. Ayrıca Osmanlı bandıralı Hacı Davud Hattı da mevcuttu. Avusturya, Fransa ve İngiltere’ye ait olan buharlı gemi hatları düzenli olarak İzmir’e

---

<sup>315</sup> Camcı, *a.g.e.*, s.210.

<sup>316</sup> Syrett, *a.g.m.*, s.51.

<sup>317</sup> Kıray, *a.g.e.*, ss.3-4.

<sup>318</sup> *A.g.m.*, s.28.

sefer yapmaktaydılar. Limana baktığımızda bu vapur kumpanyalarının bayraklarını her zaman görmek mümkün olmaktadır<sup>319</sup>.

6 Eylül 1889'da kurulan Deutsche Levante Line Hamburg ile Osmanlı limanları arasında gemi seferleri yapan tek şirket olarak uzun yıllar kaldı. 1903'te Deutsche Bank'a Bağdat Demiryolu imtiyazı verildi. İki ülke arasındaki deniz trafiği yoğunlaşması sonucu bazı Alman armatörlerin dikkati yeniden bu bölgeye çekildi. Bu bankanın faaliyete geçişi sonrasında Osmanlı Devleti'ndeki Alman gemicilik şirketleri de artacaktı. 1905'te Atlas Linie Bremen ve Osmanlı limanları arasında seferlere başladı. Şirketin kuzey hattı Rotterdam, Malta, Pire, Selanik, İstanbul ve İzmir'e kadar uzandı. Güney hattı ise Beyrut başta olmak üzere bütün Suriye limanlarını dolaşıyordu. 1905'te kurulan Deutsche Mittelmeer-Levant Linie<sup>320</sup> Marsilya, Cenova, İzmir, İstanbul ve Karadeniz limanları arasında sefer yapıyordu. Osmanlı Devleti ile Almanya arasındaki mal taşımacılığının yaklaşık yarısını Deutsche Levante Linie üstlenmişti. Şirket artan taleplere cevap verebilmek için 1910 yılında Atlas Linie ile A.C.Freitas'ın Adriyatik hattını satın alarak faaliyetini genişletti, müşterilerini faaliyetinden daha iyi haberdar edebilmek için 1911'de çıkmaya başlayan Deutsche Levante Zeitung'a ortak oldu. Şirketin kuzey hattına mensup gemiler her on günde bir İstanbul'a, yirmi günde bir Haydarpaşa ve İzmir'e, dört haftada bir Samsun ve Trabzon'a, güney hattına mensup gemiler ise her yirmi günde bir Yafa, Hayfa, Beyrut, Trablus, İskenderun ve Mersin'e hareket edeceklerdi<sup>321</sup>.

1911 yılında İngiltere'den The Cuanard, Moss, Papayanni, Ellerman, Bell's Orient Line, Westcott and Lawrence, Wilson, General Steam Navigation, Egypt ve Levant hatları düzenli seferler yapıyordu. Khedivial Mail Line adlı hat iki haftada bir İskenderiye ve İstanbul arasında çalışıyordu.

Limana giriş yapan toplam gemi sayısı 1846'da 2.958'den, 1910'da 6.665'e (64 yılda 2.25 kat artış), gelen gemilerin ortalama tonajı ise aynı dönemde 47'den 371'e çıkmıştır. 1846 ile 1880 yılları arasındaki buharlı ve yelkenli gemilere ait rakamlara

---

<sup>319</sup> *Report Smyrna*, Londra, 1856, s.85.

<sup>320</sup> Bu şirket Almanya'nın en büyük nakliyat şirketlerinden olan Nord Deutsche Lloydve Deutsche Levant Line tarafından kurulmuştur.

<sup>321</sup> Rifat Önsoy, *Türk-Alman İktisadi Münasebetleri (1871-1914)*, Enderun Kitabevi, İstanbul, 1982, ss.28-29.

sahip değiliz. Fakat Donald Quataert “*Osmanlı Devleti’nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*” adlı eserinde 1872’de buharlı gemi payının % 80’i aştığını belirtmektedir<sup>322</sup>. İzmir’deki yeni liman tesisleri rıhtımla birlikte 1876’da inşa edilmişti. Limanın yapılması da limanda yükleme-boşaltma yapan buharlı gemi sayısını arttıracaktı. Limandaki toplam tonajda 1830 yılındaki rakamın 10 katından fazla artmıştı. 1885 yılında zaten buharlı gemiler % 73.7’lik bir paya sahiptiler. 1885 yılında buharlı gemilerin 1.270 tane olduğunu ve yelkenlilerin üç katına ulaştığını görüyoruz. Aynı yılda buharlıların tonajı % 93.8, yelkenlilerin tonajı ise % 6.2 idi. 1900 yılından itibaren ise kıyı ticaret yapan yelkenli gemilerde hesaba dâhil edildiğinden yelkenlilerin sayısının yükseldiğini görüyoruz. 1885 te limana uğrayan buharlı gemi sayısı 1.270 iken, 1910’da 2.661 olmuş ve 25 yılda 2 kattan fazla artmıştı. Yelkenli sayısı ise 1830’da 1.125 iken 1910’da 4.004 idi. Ancak aynı dönemde yelkenli gemilerin ortalama tonajı 83’ten 17’ye düşmüş görünmektedir ki, bu durum İzmir limanına uğrayan yelkenli gemilerin artık uluslararası ticaretten çok kıyı ticareti ile meşgul olduğunu göstermektedir. 1910’da kıyı ticareti de dâhilken, toplam gemilerin yüzde % 40’ı buharlı olup, bunlar toplam tonajın % 97’sini oluşturuyor, % 60’lık yelkenli oranına ise sadece % 3’lük bir tonaj payı düşüyordu. Bu oranlar uluslararası ticarete buharlı gemilerin XIX. yüzyıl boyunca sağladığı ilerlemeyi açıkça yansıtmaktadır<sup>323</sup>.

**Tablo 2.7- İzmir Limanı Trafiki (1830-1912)<sup>324</sup>**

YIL	Giren Gemi	B	Y	Buharlı Tonaj	Yelkenli Tonaj	Toplam Tonaj	Buharlı Oranı	Yelkenli Oranı	B tonaj Oranı	Y tonaj oranı
1830			1.125			93.814				
1835			1.255			119.000				
1840			969			107.596				
1846	2.958					140.942				
1864	1.222					404.807				
1865	1.543					496.601				
1870	1.380					629.930				

<sup>322</sup> Donald Quataert, *Osmanlı Devleti’nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş(1881-1908)*, Yurt yay., Ankara, 1987, s.86.

<sup>323</sup>Baskıcı, *a.g.e.*, ss.63-64.

<sup>324</sup> Baskıcı, *a.g.e.*, s.65; B:Buharlı Y: Yelkenli; Not: 1900’den İtibaren Kıyı Ticaretindeki gemiler dahildir.

1875	1.217					775.445				
1880	1.533					996.885				
1885	1.723	1.270	453	1.158.688	76.582	1.235.270	% 73.71	%26.29	%93.80	%6.20
1890	1.608	1.278	330	1.352.801	51.956	1.404.757	%79.48	%20.52	%96.30	%3.70
1895	2.495	1.769	726	1.732.983	81.503	1.814.486	%70.90	%29.10	%95.51	%4.49
1900	5.252	1.508	3.744	1.456.271	109.898	1.566.169	%28.71	%71.29	%92.98	%7.02
1905	5.746	2.357	3.389	2.250.237	89.788	2.340.025	%41.02	%58.98	%96.16	%3.84
1910	6.665	2.661	4.004	2.410.333	67.400	2.447.733	%39.92	%60.08	%97.28	%2.72
1912	5.035	2.448	2.587	2.210.049	43.998	2.254.047	%48.62	%51.38	%98.05	%1.95

İzmir’de 1900 yılında 5.252 geminin 3.788 tanesinin Osmanlı gemisi olduğunu görülmektedir. Ancak bu gemilerin 3.428 tanesi yelkenli, 310 tanesi buharlı gemidir<sup>325</sup>. Bu rakamları oranlarsak Osmanlı gemilerinin % 91.5’inin yelkenli, % 8.5’inin buharlı gemi olduğunu görürüz. Görülüyor ki Osmanlı Devleti hala buharlı gemileri yoğun olarak kullanmaktaydı ve yeni teknolojiyi İzmir’de hala hayata geçirememişti. Tonaj olarak baktığımızda ise en fazla tonaja İngiltere’nin sahip olduğu anlaşılmaktadır. Tüm gemiler içinde Osmanlı bandıralıların oranı % 72, Yunan bandıralıların oranı % 10.2 idi. Almanya bandıralı gemilerin İzmir’deki oranı %1, İngiliz bandıralı gemiler % 4.5, Rus bandırası % 2.9’du. 1903 yılında limana ticaret yapmak amacıyla gelen gemiler hem sayı hem de tonaj olarak artmıştı. Sadece Osmanlı gemileri bir düşüş sergilemiş ve toplam içindeki oranı % 64.8’e düşmüştü. Almanya ise gemi sayısını ikiye katlamış ve payını % 2’ye yükseltmişti. İngiltere % 4.8, Rusya % 3.8, Avusturya-Macaristan % 3.9, Yunanistan % 12.9 oranında gemiye sahipti. 1908 yılında gemi sayısı ve tonajı arttı. Osmanlı gemileri 4.854’e yükseldi. Bu toplam gemi sayısının % 66.7’si Osmanlı, % 13.6’sı Yunan, % 4.3’ü İngiliz, % 2.8’i Rus, % 2.7’si Alman ve % 2.5’i Fransız bandıralı gemilerdi. 1911 yılına baktığımızda; 1910 yılına göre gemi sayısı ve tonaj düşmüştü. Amerikan gemileri ise sayı olarak yükseldiği gibi Osmanlı devletinden sonra en çok gemi ile ticaret yapan ülke olmuştu. Trablusgarp savaşı dolayısıyla İtalya Ege Denizi’ni kontrolü altına aldığı için İtalyan ve Türk bayraklı gemi sayısı azaldı. İzmir Körfezi girişine savaş sebebiyle mayınlar döşenmiş ve gemi geçişini kısıtlayıcı düzenlemeler getirilmişti. Gemilerin ancak Sancakkale ve dış körfez civarından kılavuz

<sup>325</sup> Bkz. *A&P İzmir 1901 Raporu*, s.10.

eşliğinde dar bir geçitten körfeze girmeleri izin verilmişti<sup>326</sup>. İtalya Trablusgarp savaşı esnasında tarafsız gemileri Ege’de durdurdu ve kaçak mal aradı. İzmir Körfezi’nde İtalyan bayraklı gemiler görülmez oldu ve İtalyan mallarını diğer ülkelere ait kumpanyalar taşıdı. İtalyan gümrük mallarına uygulanan % 100 gümrük tarifesi İtalyan mallarının ticaretini zaten imkânsız kıldı. Türk gemileri de İtalyan gemileri tarafından esir alınma korkusundan görünmez oldular. Gemi sayısındaki en belirgin düşüş, Yunanistan bandıralı gemilerde görülmüştü. Bu durum tabii ki İngiliz ticaretini olumlu ölçüde etkiledi<sup>327</sup>. Limana gelen gemilerin % 59 Osmanlı bandıralı, % 9.3 Amerikan, % 6.5 İngiliz, % 5.5’i Rus, % 3.2 Fransız, % 2.4’ü Alman bandıralıydı.

**Tablo 2.8- İzmir Limanında Devletlere Göre Gemi Sayıları ve Tonajları (1900-1911)** <sup>328</sup>

Devletler	1900		1903		1908		1910		1911	
	Gemi Sayısı	Tonaj	Gemi Sayısı	Tonaj	Gemi Sayısı	Tonaj	Gemi Sayısı	Tonaj	Gemi Sayısı	Tonaj
<b>İngiltere</b>	239	280.464	271	372.622	314	499.721	306	408.297	348	581.405
<b>Osmanlı</b>	3.738	245.377	3.694	354.616	4.854	238.167	3664	124.058	3.148	108.569
<b>Rusya</b>	153	260.389	214	338.512	205	370.720	251	378.581	295	376.746
<b>Fransa</b>	136	233.459	175	306.622	183	384.360	166	311.691	172	337.519

<sup>326</sup> A&P İzmir 1912 Raporu, s.7.

<sup>327</sup> A&P İzmir 1912 Raporu, s.7-10.

<sup>328</sup> A&P İzmir 1902-3 Raporu, s.18; İzmir 1901, 1904, 1909, 1911, 1912 Raporları.

Toplam	Diğer Milletler	Amerika	Belçika	Romanya	Almanya	İtalya	Yunanistan	Avusturya-Macaristan
5.252	169	-	-	-	53	78	538	148
1.566.169	48.436	-	-	-	73.762	92.102	142.013	190.167
5.702	182	-	-	-	112	98	735	221
2.243.459	65.923	-	-	-	158.116	134.314	206.095	306.639
7.280	138	-	133	79	194	85	988	107
2.819.960	105.216	-	110.932	95.667	398.545	132.194	338.698	145.740
6.665	171	400	130	57	148	110	1.151	111
2.477.733	96.330	112.299	114.822	53.325	239.726	187.870	212.808	177.926
5.340	301	494	152	46	128	81	70	105
2.405.216	87.119	127.131	125.997	51.293	222.621	143.483	37.245	206.088

## 2.c.İzmir Limanında Deniz Ticareti

İzmir limanına ait ihracat ve ithalat rakamlarını incelediğimizde; İzmir'in bir ihracat limanı olduğu gerçeği ilk göze çarpmaktadır. 1880 yılından itibaren hem ihracat,

hem ithalat değeri olarak artmıştı. 1905 ve 1906 yıllarında ithalat ve ihracatta belirgin bir yükselme göze çarpmaktadır. 1907’de ihracatta, 1908’de ithalatta yaşanan düşüşte Amerika’daki iktisadi krizin Avrupa’da para darlığı meydana getirmesi yanında, şiddetli kış yağmurlarının mahsule hasar vermiş olmasının da tesiri vardı. 1908’de Avusturya mallarına uygulanan boykot sebebiyle sadece Avusturya ticaretini değil, Avusturya gemileriyle taşınan diğer memleketlere ait malların ithalatını da olumsuz yönde etkilemiştir. 1909’da Avusturya boykotu son bulmuşsa da bu defada Osmanlı sahilleri ile adalar ticaretini ellerinde bulunduran Yunan tebaalılara karşı boykot başlatılması ciddi bir durum yaratmıştı. Bu boykot devam ederken kolera salgını, Trablusgarp ve Balkan savaşları 1911 ve 1912 yıllarının daha parlak geçmesini engellemişti<sup>329</sup>.

**Tablo 2.9-İzmir Limanına ait İthalat ve İhracat Rakamları  
(1835-1914)(bin sterlin olarak)<sup>330</sup>**

Yıl	İhracat	İthalat
1835	1.032	670
1850	1.449	1.241
1860	1.846	2.387
1880	3.852	3.980
1885	4.315	2.693
1890	3.708	3.031
1895	4.334	2.881
1900	4.157	2.369
1901	4.413	2.850
1903	4.834	2.804
1905	5.504	3.215
1906	5.600	3.448
1907	4.690	3.183
1908	4.453	2.938
1909	4.814	3.414
1910	4.500	4.061

<sup>329</sup> Mübahat S.Kütükoğlu, “İzmir Ticaret Odası İstatistiklerine Göre XX. Yüzyıl Başlarında İzmir Ticareti”, *İzmir ve Batı Anadolu Uluslararası Sempozyum Tebliğleri*, (Haz. Tuncer Baykara), Akademi Kitabevi, İzmir, 1994, s.31.

<sup>330</sup> Baskıcı, a.g.e., ss.65-66; *Report For The Year 1908 On The Trade And Commerce Of The District Of Smyrna*, London, 1909, s.6.



<b>1911</b>	4.400	4.138
<b>1912</b>	4.000	3.788

İzmir'in ihracatında tartışmasız en büyük payı İngiltere almıştı. XX. yüzyılın başlarında ihracattaki payı %50'nin üzerinde gerçekleşmişti. İngiltere bu bölgeden özellikle afyon, palamut, pamuk ve zımpara taşı ithal etmektedir. İngiltere'nin ticaret hacminin diğer devletlere göre yüksek olmasının nedeni bu ülkedeki transit ticaretten kaynaklanmaktadır. Nitekim Amerika, ticaretinin bir kısmını İngiltere üzerinden yapmaktadır. İngiltere'yi ihracatta Avusturya-Macaristan bazen de Fransa izlemektedir<sup>331</sup>. XX. yüzyıla 4.157.405 sterlinle başlayan toplam ihracat değeri II. Meşrutiyet'e kadar ufak dalgalanmalarla bu seviyesini korumuş, hatta 1905 ve 1906 senelerinde artarak 5.5 milyon sterline ulaşmıştır<sup>332</sup>.

**Tablo 2.10- İzmir Limanında Ükelere Göre İhracat Değerleri (Sterlin olarak)<sup>333</sup>**

İhracat	1899	1900	1901	1903	1904	1905	1906	1907
Birleşik Krallık	2.194.600	1.700.000	2.475.098	2.733.886	2.594.601	2.625.164	3.064.892	2.401.640
Avusturya Macaristan	442.350	198.140	389.435	467.100	503.098	754.322	535.276	533.044
Fransa	243.049	131.800	238.621	363.116	275.312	244.381	326.874	383.091
İtalya	173.017	56.500	139.180	136.518	129.683	95.167	117.283	81.398

<sup>331</sup> Çolak, a.g.t.,s.46.

<sup>332</sup> A.g.t., s.43.

<sup>333</sup> A&P İzmir 1901 Raporu ,s.9; Mübahat S. Kütükoğlu, " Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerinin Rolü" , İzmir Tarihinden Kesitler, İzmir, 2000, ss.285-312.

<b>Amerika</b>	156.647	73.800	224.096	283.113	323.572	493.562	396.142	402.644
<b>Hollanda</b>	114.990	123.000	327.664	217.314	276.873	434.168	387.561	176.398
<b>Rusya</b>	121.988	70.000	163.036	125.631	104.168	69.321	72.105	91.309
<b>Diğer Ülkeler</b>	336.140	1.804.165	456.240	507.753	547.226	788.077	700.055	620.583
<b>Toplam</b>	3.782.781	4.157.405	4.413.370	4.834.431	4.754.533	5.504.162	5.600.188	4.690.107

İzmir'e ithal edilen malları çoğunlukla İngiltere, Fransa, Amerika, Hollanda, Almanya, Avusturya-Macaristan, İtalya'nın kolonilerinden elde ettikleri ürünler ile işlenmiş sanayi ürünleri oluşturmaktadır<sup>334</sup>. İzmir Limanı'na gerçekleşen ithalatta ülkelerin payına bakacak olursak ilk söylenmesi gereken şey İngiltere'nin belirgin bir üstünlükte olduğudur. Bununla birlikte İngiltere, 1905 ve 1906 yılları dışında, 1 milyon sterlin seviyesine ulaşamamıştır.

**Tablo 2.11- İzmir Limanında Ülkelere Göre İthalat Değerleri  
(1899-1907)(Sterlin Olarak)<sup>335</sup>**

İthalat	1899	1900	1901	1903	1904	1905	1906	1907
<b>Birleşik krallık</b>	1.071.325	572.000	996.939	883.452	981.815	1.069.368	1.116.265	923.301
<b>Avusturya-Macaristan</b>	483.685	210.000	517.981	481.546	518.763	596.508	648.616	630.725
<b>Fransa</b>	261.100	171.000	306.665	313.124	254.643	278.934	331.698	282.000
<b>İtalya</b>	181.716	123.400	277.960	267.834	325.704	353.624	342.165	325.345

<sup>334</sup> Kahve, şeker, çay, pamuklu ve yünlü mensucat, pamuk ipliği, madeni eşya vb.

<sup>335</sup> A&P İzmir 1901 Raporu ,s.9; Kütükoğlu, a.g.m.,ss.285-312.

<b>Amerika</b>	19.274	29.640	71.012	66.407	42.167	33.979	47.416	28.159
<b>Hollanda</b>	55.637	20.800	43.862	49.703	54.531	53.615	79.100	103.318
<b>Rusya</b>	189.417	121.650	174.745	187.902	295.766	220.015	93.566	207.787
<b>Diğer Ülkeler</b>	350.731	1.120.746	461.150	552.396	587.414	608.478	789.690	682.286
<b>Toplam</b>	2.562.884	2.369.236	2.850.304	2.802.364	3.060.803	3.214.518	3.448.516	3.182.921

İzmir'in yabancı ülkelere yaptığı ihracatın 1905 yılı hariç % 50'den fazlası İngiltere'yledir. Geri kalan kısım diğer devletler tarafından paylaşılmaktadır. Avusturya'nın payı % 9-14 kadardır. Fransa ise en çok % 8 pay almıştır. Almanya'nın sadece Hamburg şehrine yapılan ihracat bile bazı yıllarda Fransa'nın payını aşmaktadır. Amerika ihracat oranı da aşağı-yukarı aynıdır<sup>336</sup>.

**Tablo 2.12-Bazı Avrupa Devletleri'nin ve Amerika'nın İzmir İhracatındaki Payları (%)<sup>337</sup>**

	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908
<b>İngiltere</b>	57.4	56	56.8	56.4	54.6	47.7	54.3	51.2	52.7
<b>Avusturya</b>	10.5	9	10	9.2	11.2	13.7	11	11.4	11.1
<b>Fransa</b>	6.8	5.4	5	7.3	5.8	4.4	7	8.1	7.9
<b>Almanya</b>	5	5	7	6.8	6.2	7.5	7.9	6.9	8.8
<b>Amerika</b>	5	5	6	6.5	6.8	8.9	6.1	8.6	6.7

İngiltere'nin İzmir limanındaki üstünlüğü XIX. yüzyıl sonlarından itibaren Almanya tarafından tehdit edilmeye başlanmıştı. Osmanlı pazarına İngiltere ve Fransa'ya göre daha geç giren Almanya, Batı Anadolu'da kendisine yer edinmek için epey çaba göstermişti. Almanya özellikle pamuklu dokuma, pamuk ipliği, yünlü kumaş, hırdavat ve demir eşyası gibi mallarla İngiliz mamulleriyle başarılı bir şekilde rekabet etmeye çalışmıştı. Kolay kolay aldığı üründen vazgeçmeyen Osmanlı tüketicisini kazanabilmek için demiryolları yatırımlarını zamanında bitirerek ve kaliteli

<sup>336</sup> Mübahat S. Kütükoğlu, , "İzmir Ticaret Odası İstatistiklerine Göre XX. Yüzyıl Başlarında İzmir Ticareti", *İzmir ve Batı Anadolu Uluslararası Sempozyum Tebliğleri*, (Haz. Tuncer Baykara), Akademi Kitabevi, İzmir, 1994, s.33.

<sup>337</sup>Kütükoğlu, *a.g.m.*, s.34.Bu istatistikteki rakamlar M.S. Kütükoğlu tarafından İzmir Ticaret Odası İstatistiklerine göre hazırlanmıştır.

malzeme kullanarak prestij sağlamaya çalışmıştı<sup>338</sup>. Bir taraftan da pamuklu dokuma, pamuk ipliği, yünlü kumaş, hırdavat ve demir eşya gibi mallarda İngiliz mamulleriyle başarılı bir biçimde rekabete başladı. Anadolu tüketicisi İngiliz mallarına göre daha düşük kaliteli olan, fakat daha ucuza ve altı ay vadeyle satılan Alman mallarını tercih etmeye başladı. Alman demir ve çelik ürünleri 1884 yılından itibaren İzmir piyasasında görülmeye başladı. İngiltere Ticaret Dairesi, Alman rekabetine karşı uyarılar yayınlamakla özellikle Türkiye’de bulunan İngiliz tüccarlarının Alman ilerlemesine karşı yeni tedbirler alması gerektiğinden dem vurmaya başladı. Bu gelişmelerle eş zamanlı olarak Alman şirketlerinin temsilcilerinin bütün Anadolu kentlerine yayıldığı görüldü. Köy köy dolaşan bu temsilciler, sattıkları malların örneklerini göstererek bilgi veriyor, broşürler dağıtıyor, pazarlık yaparak kredi açıyor ve her köyden uzun uzun sipariş listeleri ile ayrılıyorlardı. İngiliz büyükelçisinin belirttiğine göre, bu temsilciler üstün enerjileri, her ortama kolaylıkla uyabilme yetenekleri ve Almanya’nın Türkiye üzerindeki politik etkisinin artması sayesinde İngiliz tüccarların müşterilerini kendilerine çekebiliyorlardı<sup>339</sup>.

Bir zamanlar İngiltere’nin hiç rakip tanımadığı pamuklu kumaşlar ticareti, Almanya’da geliştirilen ve kumaşların renginin atmamasını sağlayan Hemsdorf boyama yöntemiyle boyanan Alman pamukluları karşısında gerilemeye başladı. İngiliz malı ince pamuk iplikleri hala Batı Anadolu pazarına egemendi. Ama 4 numaradan 14 numaraya kadar bütün kalın iplikler Almanya’dan ithal edilir olmuştu. 14 numaradan 20 numaraya kadar iplik ticareti İngilizlerin etkisinde iken Almanların eline geçti. Bütün dünyada en iyi kalite diye bilinen Dundee çuvalları bile Alman ve Belçika rekabeti karşısında Batı Anadolu’da tutunamıyordu.

İngiliz tüccarlarının kaba ve zevksiz diye niteledikleri Alman malı cam eşya ve porselenler İngiliz mallarından daha ucuz oldukları için en ücre köylere kadar girdi. Alman ve Avusturya malı lambalar, gazocakları, çini sobalar giderek daha fazla satılmaya başladı. Almanya’da yapılan ve taşınması kolay olsun diye parçalara ayrılıp İzmir’deki Alman atölyelerinde monte edilen Paris ve Viyana taklidi ucuz mobilyalar

---

<sup>338</sup> Filiz Çolak, “Osmanlı Devleti’nin Dış Ticaretinde Almanya’nın Yeri ve Önemi”, *I. Uluslararası Tarihi ve Kültürel Yönleriyle Türk-Alman İlişkileri Sempozyumu Bildiri Kitabı*(8-10 Ekim 2009), Konya, 2010, s.171.

<sup>339</sup> Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi*, Savaş Yayınları, Ankara, 1982.

İzmir’de her dükkânda satılır oldu. İzmir’deki Alman kahvelerinde Alman malı Vogel ve Plagel-Wolf marka piyanoların eşliğinde Alman malı Dreyherr ve Pilsner biraları içilerek Alman şarkıları söyleniyordu. İzmir’in Almanya’dan yaptığı ithalat 1902 ve 1903 yılında en yüksek seviyesine ulaşmıştı.

İthalat oranlarında, İngiltere yine ilk sırayı almakla birlikte % 30’larda kalmaktadır. Buna karşılık Avusturya’nın oranı % 15-20 arasında; Fransa’nın % 9-18 arasında değişmektedir. İtalya’nın da ithalat oranı ihracatına nazaran hayli yüksektir. İhracat % 4’e ulaşamazken, ithalat % 8-11 arasında değişmektedir. Rusya’nın oranı 1906 yılı hariç tutulursa % 6-9.5 arasında değişmekte ve beşinci sırada yer almaktadır. Amerika’nın ithalat oranı ise % 2.5’a bile ulaşmamaktadır<sup>340</sup>.

**Tablo2. 13-Bazı Avrupa Devletleri’nin ve Amerika’nın İzmir İthalatındaki Payları(%)<sup>341</sup>**

	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908
<b>İngiltere</b>	30.3	34.4	32.4	28.6	31.2	33.3	31.2	29	30
<b>Avusturya</b>	18.3	17.8	17.7	15.9	16.7	18.4	20.2	19.8	15.5
<b>Fransa</b>	15.5	12.3	15.2	17.5	10.6	8.7	9.3	8.8	8.7
<b>İtalya</b>	8.2	9.5	9	8.8	10.3	11	9.5	10.2	10.6
<b>Almanya</b>	3.2	4	4.4	6.1	6.1	5.8	5.9	5.7	4.4
<b>Amerika</b>	8.5	6	6.1	6.7	9.4	6.8	2.7	6.5	8.5

### 3.Selanik Limanı

1430 yılından itibaren kalıcı olarak Osmanlı egemenliğine geçen Selanik şehri, Tanzimat Fermanı’nın ilanından sonra, ticaret ve kültür alanında büyük bir gelişme gösterdi. Selanik kenti Adriyatik’ten Karadeniz’e ve Tuna’dan Ege’ye giden ana yolların kavşak noktasında kurulmuş olduğundan, önemli bir transit limana dönüşmüş ve daha XVIII. yüzyılın başında dünya pazarıyla bütünleşmişti. 1835’ten itibaren Tuna’dan yapılan buharlı gemi taşımacılığının önemini bir ölçüde azaltmış olmasına karşın, Selanik 1830’larda bile yalnız Makedonya’nın değil, Osmanlı Balkanlarını

<sup>340</sup> Kütükoğlu, *a.g.m.*, s.34

<sup>341</sup> *A.g.m.*, s.34.

kapsayan çok daha geniş bir iç bölgenin ekonomik açıdan doğal giriş limanı olma ayrıcalığını korumuştur<sup>342</sup>.

### 3.a.Selanik

1838 Osmanlı-İngiliz ticaret antlaşması imzalanmıştı ve tüm bunlar Selanik ticaretinin gelişmesi için önemli gelişmelerdi. 1845'te bazı geçici gerilemelere rağmen ticarete olumlu bir gidiş görüldü. Kırım savaşı Selanik'teki tahıl ticaretini canlandırdı. Ticaretin giderek gelişmesi kredi kurumunu gerekli kılmıştı. 1856'da Osmanlı Bankası'nın ilk şubelerinden biri Selanik'te açtı. Şehrin ticari faaliyeti arttıkça şehirdeki yabancıların ve Avrupa devletlerine ait konsoloslukların sayıları da çoğalmaya başladı. Surlarından ancak 1860'da şehri genişletmek amacı ile yıkıldıklarında kurtulabilen Selanik, bundan sonra bir liman kenti olmaya yönelik olarak hızla gelişecek ve kent dışı doğru büyüyecekti.

On dokuzuncu yüzyılın son çeyreğinde Osmanlı Devleti'nde karayolu çalışmalarında gözle görülür iyileşmeler sağlanmasına rağmen Rumeli ve Anadolu'da kilometrekare başına düşen karayolu uzunluğu 0,01 kilometreydi. Oysa aynı tarihlerde İngiltere'de mil kare alana düşen karayolu uzunluğu 4.75 mildi. Coğrafi yapı dikkate alındığında Rumeli'ye oranla Anadolu'nun durumu daha da kötüydü. Rumeli'de bir kilometre karelik alana düşen karayolu uzunluğu 0,015 kilometreyken; Anadolu'da bu oran ancak 0.009 kilometreydi. 1881'de Selanik ve diğer illerde inşa edilmiş hiçbir köprü ve şose yolu yoktu. Bir yıl sonra bölgede toplam 536 köprü ve 158 kilometrelik karayolu inşa edilmesi gelecek adına umut vericiydi<sup>343</sup>.

XIX. yüzyılın son çeyreğine doğru karayolları çalışmalarında, özellikle kısa mesafelerde, kimi iyileştirmelerin sağlandığı, yüzyılın sonuna doğru sözü edilen çalışmaların önemli ölçüde artarak devam ettiği görülmektedir<sup>344</sup>.

Selanik-Mitroviçe arasında 1871-1874 arasında ilk demiryolu hattı inşa edilmişti. Bu hat 1888'de Üsküp yoluyla Sırbistan ağına bağlandı. Böylece Selanik'in

<sup>342</sup> Basil C. Gounaris, "Selanik", *Doğu Akdeniz Liman Kentleri 1800-1914*, (Çağlar Keyder, Donald Quataert, Eyüp Özveren), TVYY, İstanbul, 1994, s.106.

<sup>343</sup> Selahattin Bayram, *Osmanlı Döneminde Selanik Limanı(1869-1912)*, İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, 2009, s.21.

<sup>344</sup> Bayram, *a.g.t.*, s.21.

Avrupa'yla bağlantısı kurulmuş oldu. Deutsche Bank'ın verdiği sermayeyle 1891-1894 arasında Selanik'ten Batı Makedonya'nın en büyük kenti olan Manastır'a dek uzanan ikinci bir hattın inşası tamamlandı. 1893-1896 arasında inşa edilen üçüncü bir hatta Selanik-Dedeağaç yolundan İstanbul'a bağlandı. Demiryolları Makedonya ekonomisinin gelişimini oldukça etkilemekle birlikte bu üç hattın varış noktası olan Selanik, en hızlı ve en fazla gelişime uğrayan kent oldu. Bu demiryolları Kavala hariç diğer ikincil derecedeki limanları önemsizleştirerek ticareti Selanik limanına yöneltti. Demiryolunun işlediği hatlardaki kasaba ve köylerdeki siparişler Selanik'e yöneldiler. Makedonya ekonomisini yönlendirecek olan ithalat-ihracat, sevkiyat-yükleme-boşaltma acenteleri ve çeşitli perakendeciler, temsilciler ve aracılar Selanik'te iş kurdular. Demiryollarının tamamlanmasından sonra Selanik limanına düzenli gemi seferleri başladı. Selanik, Rumeli Bölgesi'nin İstanbul'dan sonraki en önemli ticaret merkeziydi. Selanik, hinterlandında bulunan Kosova, Manastır, Yanya vilayetlerinin de ihracat ve ithalat merkeziydi. Bu hinterlandtan gerçekleşen dış ticaretin büyük bir kısmı da Selanik'ten yapılıyordu. Özellikle üç demiryolu hattının merkezi konumunda bulunması ticaretteki önemini daha da artırdı<sup>345</sup>.

Selanik'te demiryolu ile gelen mallar, tren istasyonuna indirilirdi. Hamallar buradan aldıkları malları limana kadar 1 km'lik bozuk yolda elde taşırlardı<sup>346</sup>. Selanik kentinde yükleme-boşaltma tesisleri, modern bir liman ya da demiryolu ile liman arasındaki yolda bağlantı olmamasına rağmen deniz ticareti hızla büyümeye devam ediyordu. Ancak Avrupalıların limanın yapılması yönündeki talebi daha yüksek sesle dile getiriliyordu<sup>347</sup>. Osmanlı Devleti sonunda baskılara dayanamayıp, 1897 yılında Fransız firmaya liman için imtiyaz tanımıştı. 1903 yılında limanı genişletme çabaları tamamlandı. 1909 yılında ise liman işletme şirketi, Şark Demiryolları Şirketi ve Selanik-İstanbul Hattı Şirketi trenlerin direkt rıhtımlara kadar gitmeleri ve yüklerini doğrudan limandaki gemilere boşaltmalarını temin edecek bir anlaşma imzalandı<sup>348</sup>.

---

<sup>345</sup> A.g.t., s.18.

<sup>346</sup> Donald Quataert, "Selanik'te İşçiler(1852-1912)", *Osmanlı'dan Cumhuriyet Türkiye'sine İşçiler (1839-1950)*, (Der. Donald Quataert, Erik Jan Zürcher, Çev. Cahide Ekiz), İletişim yay, İstanbul, 1998, ss.97-98.

<sup>347</sup> A.g.t.,s.16

<sup>348</sup> Emre Polat, *Osmanlı'nın İlk Yahudi Sosyalisti*, Truva yay., İstanbul, 2004, s.19536.

Demiryolu ve liman tesislerinin modernleştirilmesi limana komşu mahallerin yeniden düzenlenmesine neden olduğu gibi tren istasyonlarının, antrepoların ve yeni gümrük binasının yapılmasına yol açtı. Gümrük binası 1911’de kentin ilk betonarme binası oldu. Öte yandan su, gaz, tramvay ve elektrik şirketleri de kendi altyapılarının iyileştirilmesine giriştiler ve ilk sanayi tesislerinin binaları kentte ilk kez boy gösterdi. Gaz fabrikası (1890), tramvay deposu (1891), yükseltici fabrikası (1892) ve elektrik fabrikası (1908), Avrupa teknolojisinin kurallarına uygun modern yapılarıdır. Kentin tüccar toplumu tarafından kurulan bankalar, galeriler, oteller ve büyük mağazalarla kent donanmaya başladı. Denizcilik ve sigorta şirketleri merkezleri, sanayi kuruluşlarının büroları, yabancı ticaret şirketlerinin şubeleri ve genç serbest meslek sahiplerinin yazıhaneleri bulunur<sup>349</sup>.

Balkan Savaşlarında Yunanlılar bir yandan Selanik’i ele geçirirken öte yandan Ege Adaları’ndan Bozcaada, Limni, Semendirek ve Taşoz adalarını işgal ettiler. Selanik şehri, 8 Kasım 1912’de, burada toplanmış olan Yunan ve Türk ordularının temsilcileri arasında yapılan görüşmeler sonunda, imzalanan protokol ile, Yunanlılara teslim edildi<sup>350</sup>.

### **3.b.Selanik Limanı Trafiği**

1836 yılında Selanik limanına ilk buharlı gemi geldi. Levant adını taşıyan bu gemi bir İngiliz şirketine aitti. 1840’da Avusturya-Tuna Buharlı Gemi Şirketi, Selanik-İstanbul arasında nehir vapurlarıyla gemi işletmeye başladı. Bundan iki yıl sonra Avusturya Lloyd Company direkt olarak Selanik-Volos-Pire-Syros-Korfu-Triyeste ve diğer Adriyatik limanları arasında çalışmaya başladı. 1844 yılında Selanik-İstanbul-Kavala ile Çanakkale arasında Osmanlı vapurları işlemeye başladı. 1853 yılında bu limana işleyen kumpanyalar arasına Messageries Maritimes ve 10 yıl sonra Fraissinet katıldı. 1860’larda Rusya, Mısır ve Türk şirketleri de limana işlemeye başladı. 1871’de Trinacria ya da diğer adıyla Florio de Rubatino İstanbul-Selanik-Brindisi-Marsilya arasında işlemeye başladı<sup>351</sup>.

<sup>349</sup> Vassilis Colonas, “Mimarî Dönüşümler”, *Selanik (1850-1918)- Yahudilerin Kenti ve Balkanların Uyanışı*, (Gilles Veinstain, Çev: Cüneyt Akalın), İletişim Yayınları, İstanbul, 2001, ss.177-182.

<sup>350</sup> Nuri Yavuz, “Birinci Balkan Harbi ve Selanik’in Kaybı”, *Gazi Akademik Bakış Dergisi*, I/ 2 (Yaz 2008), s.152.

<sup>351</sup> Basil K. Gouanaris, “Economic Developments in Macodonia, 1430-1912”, [http://www.macedonian-heritage.gr/ContemporaryMacedonia/Downloads/Macedonia\\_Vol\\_1\\_p\\_58-83\\_Gouanaris.pdf](http://www.macedonian-heritage.gr/ContemporaryMacedonia/Downloads/Macedonia_Vol_1_p_58-83_Gouanaris.pdf), ss.64-65.



Selanik limanındaki ticari hareketliliğe ait tabloya baktığımızda; ithalat amacıyla gelen gemi sayısı ve tonilatosunun ihracat amacıyla gelenlerden fazla olduğu görülmektedir. 1843 ve 44 yılı dışında gemi sayıları ve tonilatolar artış göstermiştir. 1838 Ticaret anlaşmasının da etkisiyle ticaret hızla artmaktadır.

**Tablo 2.14- Selanik Limanındaki Ticari Hareketlilik (1839-1846)<sup>352</sup>**

Yıl	İhracat		İthalat	
	Gemi Sayısı	Tonilato	Gemi Sayısı	Tonilato
1839	243	14.863	243	15.125
1840	385	19.089	338	21.523
1841	543	36.275	448	36.524
1842	548	40.527	561	41.596
1843	348	23.699	355	25.731
1844	487	34.860	471	35.420
1845	596	50.763	576	53.081
1846	713	70.795	790	77.385

1853 yılına göre 1854 yılında gemi tonajlarında Kırım Savaşı nedeniyle bir düşüş yaşanmıştı. Düşüş özellikle Türk, Yunan, İngiliz, Fransız, Sardinya bandıralarda olmuştu<sup>353</sup>. 1869 tarihinde Papayanni Company adlı İngiliz kumpanyası, İngiltere ile Selanik arasında direk seferler yapmaya başladı<sup>354</sup>.

On yıl içinde 1872-1882 yılları arasında ise deniz ticareti trafiği üçe katlandı<sup>355</sup>. Bunun yanında Selanik'te yeni gemi kumpanyaları görülmeye başladı: Elliniki (Selanik-Volos-Pire arasında), Gürcü kumpanyası (İstanbul-Selanik-Volos), İngiliz kumpanyaları olan Bell's Asia Minor ve Victoria Jolly's (Selanik-İzmir), Messrs Johnstone and Co

<sup>352</sup> Anastasiadou, a.g.e., s.92.

<sup>353</sup> 2.696 ton İngiliz, 8.253 ton Fransız, 3.023 ton Sardinya, 10.328 ton Türk, 15.214 ton Yunan bandıralarına ait gemilerin tonajında düşüş yaşanmıştı. *Abstract of reports on the trade of various countries and places, for the year 1854, received by the Board of Trade (Through The Foreign Office And The Colonial Office) From Her Majesty's Ministers, Consuls, And Colonial Authorities. (Being In Continuation Of The Papers Presented To Parliament In The Month Of August, 1855.)*(Turkey, Salonica başlıklı bölümden), London, 1856, s.61.

<sup>354</sup>Böylece İngiliz pazarları için pamuk talebinin karşılanması sağlanarak, kıtasal pazarlardan sapıtılmış oldu. (A&P ) *Report by Mr. Consul Wilkinson, On The Trade and Commerce of Salonica For The Year 1869, y.y., 1870, S.350.*

<sup>355</sup> Meropi Anastasiadou, *Tanzimat Çağında Bir Osmanlı Şehri: Selanik 1830-1912*, T.V.Y.Y, İstanbul, 2001, s.96 ve Bayram, a.g.t., ss.182-183.

(Selanik-Liverpol) ve Westcott and Lawrence (Selanik-Londra). 1888 yılında ise Messageries Maritimes tarafından İskenderiye-Selanik arasında yeni bir hat daha açıldı<sup>356</sup>.

XX. yüzyıl başına ait Selanik vilayet salnamesinden öğrendiğimize göre limana dokuz vapur kumpanyası sefer düzenlemekteydi. Aşağıda bu vapur kumpanyalarının isimleri, güzergâhları ve sefer sıklıklarına dair bilgiler yer almıştır:

**Tablo 2.15-Selanik Limanına İşleyen Buharlı Vapur Kumpanyaları, Güzergâhları ve Sefer Sıklığı(1904/1905)<sup>357</sup>**

Kumpanya Adı	Kumpanyanın Güzergâhı	Kumpanyanın Sefer Sıklığı
İdare-i Mahsusa	İstanbul- Selanik	Haftalık
Nemçe Postası	İstanbul-Selanik-Triyeste	Haftalık
İtalyan Postası	İtalya-Pire-Selanik-İstanbul	On beş günde bir
Rusya Postası	Odessa-İstanbul-Selanik-İzmir	On beş günde bir
Mesajeri Kumpanyası	Marsilya- Selanik-İstanbul	On beş günde bir
Gürcü Kumpanyası	Galatz-İstanbul-Selanik	Haftalık
Fraissinet Kumpanyası	Marsilya-Selanik	On beş günde bir
Hacı Davud Kumpanyası	İzmir-Selanik-Kavala	Haftalık
Yunan Pandelion Kumpanyası	Midilli-İzmir-Kavala- Dedeoğaç-Karaoğaç	Haftalık

1897-1903 yılları arasında yeni liman tesisleri yapıldı. Selanik, Osmanlı Devleti'nin Rumeli Bölgesi'nde var olan ticaret hacminin en büyük payına sahip bir merkezdi. Bölgede bulunan üç demiryolu hattının kesiştiği nokta ile Avrupa demir yollarına bağlanmış olması ticarî, siyasî ve askerî açıdan kentin önemini bir hayli artırmış oldu. Avrupa ticaret yollarının Süveyş Kanalı güzergâhı ile en kısa yoldan doğuya, Asya ve Afrika'ya yönelmesini de sağlayan kent, her geçen gün ticarî olarak gelişme gösteriyordu. Selanik limanını yapan Selanik Limanı İşletme Şirketi, batı iskelesini geçici olarak işletmeye açmıştı. 1902 yılında tüccarın limanın bir bölümünün işletmeye açıldığından haberdar olmaması ve havuz dışında demirlemeleri ve gemilerin

<sup>356</sup> Guanaris, *a.g.m.*, ss.71-72.

<sup>357</sup> *Selanik Vilayeti Salnamesi*, Selanik Hamidiye Mektebi Matbaası, Selanik, 1322 (1904/1905), ss.344-345.

istatistik rakamlarına yansımamasına bağlanabilir<sup>358</sup>. Buharlı gemi sayıları 1907 ve 1910 yılları arasında artış sergilemiştir. 1911 yılı sonunda İtalya ile Trablusgarp Savaşı'nın yaşanması ve İtalyanların Ege ve Akdeniz'i kontrolleri altına almalarından dolayı Selanik limanına gelen gemi sayısında düşüş yaşanmıştır.

**Tablo 2.16-Selanik Limanında Buharlı-Yelkenli Gemi Sayıları ve Tonajları  
(1903-1911)**<sup>359</sup>

YIL	Buharlı		Yelkenli		Toplam	
	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj
1903	889	789.997	2185	58.260	3074	848.257
1905	916	853.270	2.748	66.887	3.664	920.157
1906	924	868.134	2.214	58.998	3.138	927.132
1907	1.158	879.217	2.367	61.996	3.525	941.213
1910	1.171	1.119.307	1.697	54.231	2.868	1.173.538
1911	962	1.045.036	1.699	53.148	2.661	1.098.184

1903 yılında limanın işletmeye açılması ile birlikte liman trafiği artmaya başladı. Ancak 1909 yılına kadar liman ile demiryolu arasındaki bağlantının sağlanamamış olmasından dolayı gemi kumpanyaları limandan bir süre uzak durdular. Bir süre sonra tekrar Selanik'e yöneldiler. 1908 yılında limandaki tonaj çok hızlı artmaya başladı<sup>360</sup>. Buharlı gemileri 1903 yılında ülkelere göre tonaj açısından değerlendirdiğimizde; Yunanistan % 26.8, Osmanlı Devleti % 20.7, Avusturya-Macaristan, % 13.5, Fransa % 8, Rusya % 7.3, İngiltere % 7, İtalya % 6.4, Almanya % 4.7 oranında yer tutmaktadır. 1905 yılında ise Yunanistan % 41.4, Avusturya-Macaristan % 13.4, Fransa % 8.7, İtalya ve Osmanlı % 6.9, İngiltere % 6.3, Rusya % 6.1 oranında ticari amaçlı gemi göndermişlerdir. 1903 yılında yelkenli gemilerin % 90'ı Osmanlı Devleti'nin, % 9.75'i ise Yunanistan'ın; 1905 yılında % 88.9'u Osmanlı Devleti'nin, % 10.8'i ise Yunanistan'ındı. 1903 yılında en yüksek gemi tonajı Avusturya-Macaristan, Fransa, İtalya, İngiltere, Osmanlı, Yunanistan, Rusya ardından Almanya'ya aitti.

<sup>358</sup> Bayram, a.g.t., s.13.

<sup>359</sup> A&P Selanik 1906 Raporu, s.8; ; Selanik 1908 Raporu, s.28; Selanik 1911 Raporu, s.24. .

<sup>360</sup> Guanaris, a.g.m., s.72.

**Tablo2.17- Selanik Limanı Buharlı-Yelkenli Gemi Sayıları ile Tonajları  
(1903-1905)<sup>361</sup>**

Devletler	1903				1905			
	Buharlı	B.Tonajı	Yelkenli	Y.Tonajı	Buharlı	B.Tonajı	Yelkenli	Y.Tonajı
Avusturya-Macaristan	120	150.400	-	-	123	169.394	2	468
Belçika	6	25.500	-	-	16	22.409	-	-
İngiltere	2	94.500	-	-	58	88.827	-	-
Hollanda	9	29.060	-	-	27	23.751	-	-
Fransa	1	99.400	-	-	80	123.142	-	-
Almanya	45	66.000	-	-	51	66.609	2	22
Yunanistan	238	79.590	213	12.400	379	160.959	296	8.545
İtalya	7	99.400	4	60	63	103.948	4	53
Osmanlı	84	83.700	1.968	45.800	63	29.562	2.444	57.799
Rusya	5	60.000	-	-	56	64.669	-	-
Danimarka	-	-	-	-	-	-	-	-
Norveç	1	1.022	-	-	-	-	-	-
Romanya	1	1.425	-	-	-	-	-	-
<b>Toplam</b>	<b>889</b>	<b>789.987</b>	<b>2.185</b>	<b>58.260</b>	<b>916</b>	<b>853.270</b>	<b>2.748</b>	<b>66.887</b>

1 Mart 1903 tarihinde limanın işletmeye açılması ile birlikte Selanik limanında ticari hareketlilik katlanarak gelişmeye başlamıştır<sup>362</sup>. Selanik limanına uğrayan gemilerin 1905 yılında toplam gemi sayısının % 68.4'ünü, Yunanistan % 18.4'ünü, Avusturya-Macaristan % 3.4'ünü, Fransa % 2.2'sini oluşturmaktadır. 1911 yılında ise buharlı gemilerin % 69.4 Osmanlı, % 7.3 İngiltere, % 4.4 Avusturya-Macaristan, % 2.7 İtalya, % 2.4 Fransa, % 2.3 Almanya bandıralıydı. 1911 yılı Eylül ayı sonunda İtalya ile

<sup>361</sup> A&P Selanik 1906 Raporu, s.8.

<sup>362</sup> Bayram, a.g.t., s.183.

savaş başladığında birçok Osmanlı küçük gemi şirketi Çanakkale boğazından dışarı çıkamadılar. Mesela küçük bir grup Osmanlıya ait olan Selanik gemisi Ekim ayı başından beri koyda boşa bekliyordu<sup>363</sup>.

**Tablo 2.18-Selanik Limanında Devletlere Göre Toplam Gemilerin Sayı ve Tonajları(1903-1911)<sup>364</sup>**

	1903		1905		1907		1910		1911	
	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj
Avusturya Macaristan	120	150.400	125	169.862	113	161.515	116	202.618	118	219.016
Belçika	16	25.500	16	22.409	11	18.282	52	45.632	47	39.993
İngiltere	62	94.500	58	88.827	61	104.409	104	151.300	195	186.617
Hollanda	29	29.060	27	23.751	25	24.914	28	48.234	27	44.474
Fransa	71	99.400	80	123.142	85	129.384	80	118.508	65	106.266
Almanya	45	66.000	53	66.631	41	60.873	68	106.258	63	105.732

<sup>363</sup> A&P Selanik 1912 Raporu, s.6.

<sup>364</sup> A&P Selanik 1906 Raporu, s.8; Selanik 1908 Raporu, s.28; Selanik 1911 Raporu, s.24..

Samian	Amerika	Bulgaristan	Romanya	Norveç	Danimarka	Rusya	Osmanlı	İtalya	Yunanistan
-	-	-	1	1	-	65	2152	61	451
-	-	-	1.425	1.022	-	60.000	129.500	99.460	91.990
-	-	-	-	-	-	56	2507	67	675
-	-	-	-	-	-	64.669	87.361	104.001	169.504
-	-	-	-	-	6	51	2.356	61	715
-	-	-	-	-	7.195	41.766	107.413	100.425	185.037
18	54	4	1	14	12	77	1820	114	306
1.398	18.198	4.656	1.112	7.807	16.608	94.391	101.241	138.462	117.115
21	43	16	15	3	12	58	1.847	73	56
5.788	15.359	30.447	6.349	3.247	16.788	82.769	103.111	95.195	33.821

İsveç										
	074	848.257	3.664	920.157	3.525	941.213	2.868	1.173.538	2	3.212
<b>Toplam</b>										

1880’de limana gelen gemilerin tonajı 1 milyon iken, 1912’de tonaj 2 milyon tona çıkarak yüzde yüzlük bir artış yapmıştır<sup>365</sup>. 1912’lerde Selanik limanı, İzmir, İstanbul limanlarının ardından Beyrut limanı ile beraber Osmanlı’nın üçüncü büyük limanıydı

### 3.c.Selanik Limanında Deniz Ticareti

Selanik, Balkanları en kısa yoldan Ege Denizi’ne ve Akdeniz’e bağlamakta olup, Avusturya-Macaristan’ın, Bulgaristan’ın Ege Denizi’ne ulaşabileceği en kısa yol üzerinde bulunuyordu. Akdeniz’i Balkanlar ‘da yapılacak demiryolları ile en kısa yoldan Avrupa’ya da bağlayan Selanik limanı için Balkanların limanı demek hiçte yanlış olmayacaktı. Makedonya’da yetişen pamuk Kıbrıs ya da İzmir pamuğu kadar değerli olmasa da Selanik limanı yoluyla ihraca değerdi. Makedonya topraklarında yetişen bir diğer ürün ise tütündü. Kavala ve Üsküp çevresinde tütün üretimi yüzlerce aileye iş kapısı yaratıyordu. Avrupa, Amerika ve Mısır bu tütünün başlıca alıcılarıydı. Selanik, Yenice, Doyran, Ustrumca, Serez yünleri de piyasaya sürüyordu. İpek, tahıllar da Selanik piyasasında alıcı buluyordu<sup>366</sup>.

Manastır ile Selanik arasında 137 km uzunluğunda demiryolu inşa edilmesiyle Manastır iyice Selanik limanına yaklaşacaktı. Ticarî bağlantılarını Selanik yoluyla sağlayan kentte sadece birkaç tüccar doğrudan yabancı ülkelerle ticaret kurmaktaydı. Manastır’ın ithal ettiği ürünler, alkol, bira, inşa malzemeleri, peynir, kimyasal ürünler, kahve, pamuk, pamuk ipliği, un, meyve, cam, yağ, demir, çelik, deri ve deri ürünleri, makine, kâğıt, petrol, pirinç, tuz, sabun, şeker, tekstil, tütün, şarap, odun ve sebzeler idi.

<sup>365</sup> Polat, *a.g.e.*, s. 40

<sup>366</sup> Anastassiadou, *a.g.e.*, s.99.

İhracat ürünleri halı, peynir, yumurta, yağ, tütün, odun, petrol, yün, balık, un, deri, afyon, tahıl, koza, kenevir, hasır, bakır, odun kömürü idi<sup>367</sup>.

1829 yılında Yunanistan bağımsızlığına kavuşmuş ve Selanik bu olayın ardından yaralarını sarmaya çalışıyordu. Korsanlığa son verilmesi ve 1838 ticaret anlaşması Selanik'in ticaretinin gelişme seyri içine girmesine sebep olmuştu.

Aşağıdaki tabloyu incelediğimizde XIX. yüzyılın ikinci çeyreğinde Selanik'te ithalatın ihracattan fazla olduğunu görmekteyiz. 1840 yılında ise ithalata ve ihracat rakamları Arnavutluk'ta çıkan ayaklanma nedeniyle düşmüştü. 1845 yılından itibaren ise ticarete canlanma yaşanmaya başladı.

**Tablo 2.19- Selanik Limanında İthalat ve İhracat(1839-1846)<sup>368</sup>**

Yıl	İhracat	İthalat
	Değer(Sterlin)	Değer(Sterlin)
1839	173.539	211.036
1840	114.098	85.517
1841	140.172	135.952
1842	163.293	165.296
1843	106.103	117.296
1844	79.901	136.908
1845	223.730	219.439
1846	312.285	323.644

Kırım savaşı Karadeniz'deki Rus kapılarının kapanmasına sebep olmuş ve Osmanlı Devleti'nin buğday ihtiyacının nasıl karşılanacağı problemi ortaya çıkmıştı. Osmanlı Devleti buğday ihraç ettiği gibi, özellikle İstanbul'un ihtiyacı için un satında alan bir ülkeydi. Bu savaş boyunca Selanik, özellikle Osmanlı başşehrinin buğday ihtiyacını karşılayacaktı. Bu durumda Selanik kentindeki tahıl ticaretini canlandıracaktı<sup>369</sup>.

1861'de patlak veren yılında Amerikan iç savaşı buradan pamuk ihtiyacını karşılayan Avrupa ülkelerini, özellikle İngiltere'yi olumsuz etkilemişti. İngiltere artan

<sup>367</sup> A&P Manastır 1908 Raporu, ss.8-11.

<sup>368</sup> Anastassiadou, a.g.e., s.92.

<sup>369</sup> Anastassiadou, a.g.e., s.95.



üretimi için gerekli hammaddeyi bulmak için Hindistan, Mısır ve Osmanlı Devleti'ne yönelmişti<sup>370</sup>. Hatta İngiltere bu süreçte pamuk ihtiyacını doğrudan İngiltere ile Selanik arasında buharlı gemilerle taşımak amacıyla Papayanni Kumpanyası'nı kurmuştu. İngiltere'nin Balkanlara yönelmesi Selanik ve Serez'in işine yaradı. İyi kaliteli Selanik ve Serez pamuğu bu on yıl boyunca(1860-1870) Avrupalıların ihtiyacının önemli bir bölümünü karşılayacaktı<sup>371</sup>.

1875'lerden sonra Balkanlarda yapılan demiryolları sayesinde Selanik limanı daha önce de belirttiğimiz gibi Makedonya'nın önemli kentleri Üsküp, Manastır ile bir taraftan da İstanbul'a bağlanacak ve böylece ürünlerin fiyatları ulaşım maliyetlerinin düşmesinden dolayı azalacaktı<sup>372</sup>. Demiryollarının geçtiği yerleşim yerlerindeki ticarî ürünler, Selanik kentine yönelecekti. Bunun sonucu olarak Makedonya ekonomisini yönlendirecek olan ithalat-ihracat, sevkiyat-yükleme-boşaltma acenteleri ve çeşitli perakendeciler, temsilciler ve aracılar Selanik'te iş kurmaya başladılar. Selanik, limanın yarattığı canlanma ile Balkanlarda en hızlı ve en fazla gelişime uğrayan kent oldu. Demiryolları Selanik çevresinde yer alan Kavala hariç diğer ikincil derecedeki limanları önemsizleştirerek ticaretin Selanik limanına yönelmesine sebep oldu<sup>373</sup>. Çayağzı, Lithor, Katrin, Ksendire ve Aynaroz iskelelerinden gerçekleşen ihracat ve ithalatın ise giderek daha da önemsizleşti. Selanik limanının ticarî önemi arttıkça liman ve liman tesislerinin modernleştirilmesi için talepler gelmeye başladı. Pek çok liman kentinde olduğu gibi demiryollarının hinterland bağlantılarını sağlamasının ardından limanın modernleştirilmesi gündeme geliyordu.

Selanik kentinin yaşadığı ekonomik büyüme, Bosna krizi (1875) ve Osmanlı-Rus Savaşı'yla(1876-1878) ile birlikte belli bir yavaşlama gösterecekti. İlerleyen yıllarda görülen Balkanlar da yaşanan hareketler 1895'e doğru başlattığı yeni ekonomik yayılma evresinden tam anlamıyla yararlanmasını engelleyecekti<sup>374</sup>.

1892 tarihli raporunda Fransız konsolosu “...*Selanik özellikle Fransız ve İtalyan malları için Sırbistan'a ve Bulgaristan'a nüfuz noktası olacaktır. İngiltere, Belçika,*

---

<sup>370</sup> Ali Bilgenoğlu, “Amerikan İç Savaşı ve Mısır: Pamuk Örneğinde Mısır Modernleşmesi ve Amerikan İç Savaşı'nın Sürece Olan Katkısı”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, III/11(Bahar, 2010), s.147.

<sup>371</sup> Anastasiadou, a.g.e., s.95.

<sup>372</sup> Gounaris, a.g.m., s.72.

<sup>373</sup> Bayram, a.g.t., s.17

<sup>374</sup> Anastasiadou, a.g.e., s.96.

*Almanya’da bu yeni durumdan yararlanacaklardır. Herkesin kar elde etmeye hazırlandığı yeni ve kesin pazar alanları görebiliyoruz. Buna karşılık Sırbistan’ın ve Bulgaristan’ın büyük bölümünün ürünleri de Selanik yoluyla denize ulaşacaktır. Avusturya, Almanya, Orta Avrupa ve Güney Avrupa için Makedonya, Mısır’a ve Ortadoğu’ya ulaşmanın en kestirme ve hızlı yolu olmaya devam etmektedir. Mevcut kontratları sona eren İngiltere, Hindistan mallarını kuşkusuz Selanik’ten geçirecek, böylece Brindisi yolu üzerinden birkaç saat kazanacaktır”<sup>375</sup> diyerek yüzyılın sonlarında Selanik limanını uluslararası ticaret için kazandığı ve kazanacağı önemi sergiliyordu.*

1885 ile 1890 yılları arasında Selanik ithalat ve ihracat rakamlarına baktığımızda 1885 yılındaki rakamları ancak ticaretin 4 yıl sonra yakalayabildiğini ve 1890 yılında ticaretin sıçrama yaptığı görmektediriz. 1888’de en düşük seviyesine ulaşan Selanik Limanı’nın toplam dış ticaret değeri, 1889’da yükselişe geçerek bir yıl sonra, önceki yıla göre %49,9 artarak 80.133.000 franka ulaştı. Altı yılda toplam dış ticaretin %50’yi aşan dalgalanma göstermesi; ancak söz konusu yıllardaki hasam mevsimlerinin iyi ya da kötü gitmesiyle açıklanabilir<sup>376</sup>.

**Tablo 2.20- Selanik Limanı İthalat ve İhracatı(1885-1890)<sup>377</sup>**

Yıl	İhracat ve İthalatın Toplamı(Frank)
1885	64.151.000
1886	61.898.000
1887	61.033.000
1888	53.480.000
1889	65.700.000
1890	80.183.000

Selanik limanı ithalat ve ihracatı gümrük resmi miktarına baktığımızda; ithalat toplamının ihracat toplamından 20 kat fazla olduğu görülmektedir.

<sup>375</sup> Anastasiadou, a.g.e., s.96.

<sup>376</sup> Bayram, a.g.t., s.181.

<sup>377</sup> BOA,. HH.THR, 209/55, (M. 9.V.1893), Aktaran Bayram, a.g.t., s.181.

**Tablo 2.21-Selanik Limanı İthalat ve İhracatı Gümrük Resmi Miktarı  
(1896-1899)<sup>378</sup>**

Yıl	İhracat(Kuruş)	İthalat(Kuruş)
1896	965.467	12.017.325
1897	803.601	13.915.320
1898	863.848	15.869.071
1899	99.436	14.883.789
<b>Toplam</b>	2.732.352	56.685.505

XX. yüzyıl başlarında Selanik ithalatı giderek artan bir seyir izlemiştir. Özellikle ikinci meşrutiyet döneminden itibaren ithalat rakamlarında önemli yüzyılın başına göre 2.6 kat ithalat atmıştı. İhracat ithalata göre 1911 yılında 4 kat daha az olmuştu. 1908 yılında ihracat en düşük seviyesinde gerçekleşmişti. Aşağıdaki tabloda Selanik limanına ait 1903 ve 1911 yıllarını içine alan ithalat ve ihracat rakamları görülmektedir.

**Tablo 2.22- Selanik Limanında İthalat ve İhracat(1903-1911)<sup>379</sup>**

Yıl	İthalat(pound)	İhracat(pound)
1903	?	1.176.600
1904	1.826.200	1.068.300
1905	1.703.640	1.300.475
1906	2.600.000	1.601.470
1907	2.777.795	1.058.540
1908	3.254.328	934.150*
1909	4.188.655	1.047.389*
1910	4.641.301	1.362.102*
1911	4.663.105	1.428.681*

\*Sığır, koyun vb. hariç.

Selanik limanı ithalatının, 1907 yılında %22.5'ini Avusturya-Macaristan'dan, %17.3'ünü İngiltere'den, %9.5'ini Almanya'dan, % 9.4'ünü Fransa'dan, ve % 5.1'ini İtalya'dan yapmaktaydı. %7.3'ü ise Osmanlı Devleti ile yapılmaktaydı. 1908 yılında Avusturya Macaristan'dan yapılan ithalat % 14.2'ye düşmüştü. İngiltere'den yapılan

<sup>378</sup> BOA., *HH.THR.*, 222/9, Aktaran Bayram, *a.g.t.*, s.182.

<sup>379</sup> *A&P Selanik 1909 Raporu*, s.10; *Selanik 1910 Raporu*, s. 13; *Selanik 1912 Raporu*, s.12.

ithalat % 19.7'ye yükselmişti. Avusturya-Macaristan'dan yapılan ithalatın düşmesinde Bodna-Hersek'i ilhaki nedeniyle liman işçilerinin yaptığı boykot etken olmuştu. Avusturya-Macaristan'dan boşalan yeri İngiltere doldürmüştü. 1908 yılında Almanya %12.2'ye, İtalya %6.1'e, Fransa %9.3'e, Rusya %7.2, Osmanlı % 8.8'e yükselmişti. 1911 yılında ticaret 1910 yılına göre dikkate değer bir artış sergilemediğini görmekteyiz. 1911 yılında nu sefer Avusturya-Macaristan ve İngiltere, İtalyan ürünlerine uygulanan boykot dolayısıyla yılın son üç ayında oldukça kar edeceklerdi. Selanik'teki ithalatçıların listesinde İngiltere tekrar ilk sırada yer almaya başlayacaktı<sup>380</sup>. 1911 yılında %19.3 Avusturya-Macaristan, %10.6 Almanya, %21.2 İngiltere, %7.5 Osmanlı Devleti ve Fransa, %5.7 Rusya'dan ithalat yapılmıştı.

Komşusu Avusturya-Macaristan ile gümrük anlaşmazlığı bulunan ve bu yüzden ülkenin en büyük ticari faaliyetini oluşturan domuz ihracatını yapamama durumuyla karşı karşıya kalan Sırbistan, XX. Yüzyıl başında yeni arayışlar içine girdi. Dört bir taraftan kapalı olan ülkenin denize çıkabileceği yol, Belgrat- Selanik demiryolu hattıydı. Bu yüzden Sırbistan 1906'dan itibaren, Selanik'te Bulgar ve Rumlardan sonra yeni bir etken olarak devreye girdi<sup>381</sup>. Sırbistan'ın Selanik limanı üzerinden gerçekleştirdiği transit ticaret, Osmanlı ekonomisinde önemli bir yer edindi. Öyle ki bu ticarettten elde edilen gelirin, 1908'den başlayarak düşüşe geçmesi üzerine, 1911 yılında Osmanlı yönetimi harekete geçmiş ve bu ticaretin neden azaldığı sorusunun cevabını bulmaya çalışmıştı. 1911 yılının ikinci yarısında konuyu yerinde incelenmesi için Ticaret Müdürü Ali Bey, Selanik'e gönderilmişti. Ali Bey, yaptığı incelemeler sonucunda, bu konuda bir rapor hazırlayarak Ticaret ve Nafia Nezareti'ne sunmuştu<sup>382</sup>.

Sırbistan'dan Selanik limanının yaptığı ithalat 1907'de %1.7 iken 1908'de %3.2'ye yükselmişti. 1909 yılında Sırbistan'dan yapılan ithalat %2.8'e gerilemiş ve bu gerilemesini 1910 yılında %1.7'ye düşerek sürdürmüştü. Varna ve Burgaz rotaları birleştirilerek, Sırp transit ticareti Burgaz'a yöneldiği için 1910 yılından itibaren bir düşüş yaşanmıştı<sup>383</sup>. 1911 yılında ise 1.8'e yükselmişti.

---

<sup>380</sup> A&P Selanik 1912 Raporu, s.5.

<sup>381</sup> Polat, a.g.e., s.196.

<sup>382</sup> Polat, a.g.e., ss.196-197.

<sup>383</sup> A&P Selanik 1912 Raporu, s.7.

Tekstil, metal ve makine gibi ürünlerde daha önceki yıllarda Avusturya-Macaristan ve Fransız ürünleri tercih edilirken, XX. Yüzyıl başlarında İtalyan ve Alman ürünleri tercih edilmeye başlandı. Bu durumda İtalya ve Almanya'nın alıcılarına uygun kredi koşulları sağlaması etkili olmuştur<sup>384</sup>.

**Tablo 2.23- Selanik Limanı İthalatı(1907-1911)<sup>385</sup>**

Ülke	1907(pound)	1908(pound)	1909(pound)	1910(pound)	1911(pound)
Arjantin Cumhuriyeti	-	56.000	68.000	-	-
Avusturya-Macaristan	629.585	461.338	604.150	900.000	975.200
Belçika	117.980	154.855	200.000	126.660	140.000
Brazilya	78.680	65.000	80.000	76.000	96.800
Bulgaristan	91.000	22.680	13.400	105.400	110.000
Fransa	263.440	302.200	358.680	373.892	350.000
Almanya	266.840	396.480	642.580	530.578	492.363
Yunanistan	47.350	62.500	70.000	41.280	55.000
Hindistan, Myanmar	63.390	68.142	64.500	126.500	140.000
İtalya	142.360	199.300	220.000	358.400	179.200
Hollanda	9.180	47.233	35.000	33.836	36.000
Romanya	36.200	18.000	44.800	158.500	170.000
Rusya	198.050	237.488	304.845	254.400	265.000
Sırbistan	47.200	98.400	117.200	78.120	85.000
İspanya	24.900	30.220	24.200	21.000	3.268
İsveç	3.800	5.260	5.000	3.800	7.500
İsviçre	29.650	28.350	30.000	11.500	15.000
Osmanlı	204.320	286.930	300.000	367.475	350.000
Birleşik Krallık	484.020	639.642	882.300	886.960	992.774
Amerika	39.850	74.320	124.000	187.000	200.000
<b>Toplam</b>	<b>2.777.795</b>	<b>3.254.338</b>	<b>4.188.655</b>	<b>4.641.301</b>	<b>4.663.105</b>

<sup>384</sup> Todorovitch, a.g.e., s.27.

<sup>385</sup> A&P Selanik 1910 Raporu, s.13; Selanik 1912 Raporu, s.12.

**Tablo 2.24- Selanik Limanı İthalatı(1910-1911)<sup>386</sup>**

Ülke	1907(pound)	1908(pound)	1909(pound)	1910(pound)	1911(pound)
Arjantin Cumhuriyeti	-	56.000	68.000	-	-
Avusturya-Macaristan	629.585	461.338	604.150	900.000	975.200
Belçika	117.980	154.855	200.000	126.660	140.000
Brezilya	78.680	65.000	80.000	76.000	96.800
Bulgaristan	91.000	22.680	13.400	105.400	110.000
Fransa	263.440	302.200	358.680	373.892	350.000
Almanya	266.840	396.480	642.580	530.578	492.363
Yunanistan	47.350	62.500	70.000	41.280	55.000
Hindistan, Myanmar	63.390	68.142	64.500	126.500	140.000
İtalya	142.360	199.300	220.000	358.400	179.200
Hollanda	9.180	47.233	35.000	33.836	36.000
Romanya	36.200	18.000	44.800	158.500	170.000
Rusya	198.050	237.488	304.845	254.400	265.000
Srbistan	47.200	98.400	117.200	78.120	85.000
İspanya	24.900	30.220	24.200	21.000	3.268
İsveç	3.800	5.260	5.000	3.800	7.500
İsviçre	29.650	28.350	30.000	11.500	15.000
Osmanlı İmparatorluğu	204.320	286.930	300.000	367.475	350.000
Birleşik Krallık	484.020	639.642	882.300	886.960	992.774
Amerika	39.850	74.320	124.000	187.000	200.000
<b>Toplam</b>	<b>2.797.795</b>	<b>3.254.338</b>	<b>4.188.655</b>	<b>4.641.301</b>	<b>4.663.105</b>

<sup>386</sup> A&P Selanik 1910 Raporu, a.13; Selanik 1912 Raporu, s.12.

## 4.Beyrut Limanı

### 4.a.Beyrut

Doğu Akdeniz’de yer alan Beyrut, Anadolu’yu Arabistan’a, Akdeniz’i Basra’ya ve İran’a bağlayan yollar üzerindeydi. Yavuz Sultan Selim döneminde Osmanlı topraklarına katılan Beyrut, XIX. yüzyılda Avrupa ile bağlantılı olarak yapılan ticaretin içinde yer almaya başladı. Trabzon limanı gibi bir ithalat limanı olan Beyrut, hiçbir zaman bir İzmir ya da bir Selanik limanı seviyesine gelemeyecekti.

1831 yılında Beyrut, Kavalalı Mehmet Ali Paşa tarafından işgal edilmişti. Dokuz yıl sonra Kavalalı Mehmet Ali Paşa, Beyrut’tan ayrıldığında, kent modern bir kimliğe doğru yol almaya başlamıştı<sup>387</sup>. 1836’da kentte Amerikan ve 1839’da Rus konsoloslukları açılarak, mevcut İngiliz ve Avusturya konsoloslukları arasına katılmıştı<sup>388</sup>.

Beyrut, bulunduğu coğrafi konumu, iklim şartları ve topraklarının verimli olması nedeniyle tarıma uygundu. Ancak fiziki yapısı, sınırlı bir alana sahip olmasına yol açtığından, tarım ve hayvancılık gelişmemişti. İhtiyaç duyulan hayvanlar genellikle dışarıdan temin edilmekteydi<sup>389</sup>. Bu yüzden kentte en önemli ekonomik faaliyet ticaretti.

XIX. yüzyılda Beyrut, Manchester’dan Anadolu’ya ve İran’ın iç merkezlerine dek akan ithalat ve Marsilya ile Lyon yönündeki ihracat bağlantılarının merkeziydi. Bir yandan pamuk ve tekstil ile makine sanayi gibi temel sanayiler ya da şeker, çay ve kahve gibi sömürge ürünlerinin taşımacılığı ve dağıtımını, öte yandan iç bölgeden gelen hammadde ihracatıyla meşgul olan kent, ticaretin büyümesiyle paralel nüfus olarak da büyümeye başladı<sup>390</sup>.

Beyrut’ta uluslararası ticarete konu olan en önemli ürünler ipek, yün ve kâğıttı. Beyrut ipeği kalitesi, parlaklığı ve boyaya uygunluğu ile dünyada ün yapmıştı. 1850’li yıllarda Fransa’da yayılan bir hastalık nedeniyle fabrikalar, kapanma tehlikesiyle yüz

---

<sup>387</sup> Mansel, *a.g.e.*, s.126.

<sup>388</sup> *A.g.e.*, s.126.

<sup>389</sup> Kürşat Çelik, *Osmanlı Hâkimiyetinde Beyrut(1839-1918)*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Elazığ, 2010, s.204.

<sup>390</sup> Özveren, *a.g.m.*, s.85-87.

yüze kalmış, bu yüzden Fransa ipeğiyle ünlü Beyrut'a yönelmişti. Beyrut ve çevresinde ham ipek üretimi giderek yaygınlaşırken, Beyrut bir liman kenti olarak kendini iyice göstermeye başladı. Ham olarak aldığı ipeği Marsilya limanına götüren Fransa, Lyon'da işlediği ipeği getirerek tekrar Beyrut'a satıyordu. Bunun yanında Fransa, Beyrut kentinde ipek fabrikaları da kurmuştu. Beyrut'ta en önemli sanayi yatırımı XIX. yüzyılda ipek fabrikalarıydı diyebiliriz. Osmanlı Devleti de ipek üretimini kontrol etmek için Beyrut gümrüğü içerisinde harir gümrüğü oluşturmuştu. Şehirde ipek ticaretinden sağlanan kârın fazla olması, ipek ticaretinde usulsüzlükleri de beraberinde getirmekteydi. Özellikle yabancı tüccarlar, Beyrut limanında bulunan gümrük memurları ile anlaşarak kaçak yollardan ipek ticareti yapıyorlardı<sup>391</sup>. İpek fabrikaları dışında kentte kâğıt fabrikaları da vardı. Burada üretilen kâğıt, Suriye, Mısır, İzmir, İstanbul ve Halep'e gönderiliyordu. Suriye bölgesinin dokumacılık ve bazı imalat malları da önemli olup, Osmanlı iç pazarlarında da yer alıyordu. 1870'lere kadar ilerleme gösteren dokuma sanayi, bu tarihten itibaren Avrupa'nın ucuz fabrika mallarıyla rekabet edemedi<sup>392</sup>. 1910 tarihinde Avrupa'ya yapılan yumurta ihracatından dolayı kentte kümes hayvancılığı da gelişmişti.

1880'li yıllarda İngiltere dünyadaki ekonomik üstünlüğünü kaybetmeye başlamıştı. Almanya, pamuklu dokuma, pamuk ipliği, yünlü kumaş, hırdavat ve demir eşya gibi mallarda İngiliz mamulleriyle başarılı bir biçimde rekabete başlamıştı. Bu devrede İngiltere'den ithal edilen pamuklu ve keten kumaşların değeri azalırken, Alman pamuklularının ithalatı arttı. Şam'da Almanların İngilizlere en büyük rakip olarak ortaya çıktığı; Beyrut'ta yünlü ithalatının tümüyle Almanların eline geçtiği İngiltere'ye gelen haberler arasındaydı. 1885-1888 yılları arasında İngiltere'nin başka bazı önemli mallarda da üstünlüğü Almanlara kaptırıldığı görüldü. İngiltere Ticaret Dairesi uyarılar yayınlamaya özellikle Osmanlı Devleti'nde bulunan İngiliz tüccarlarının Alman ilerlemesine karşı yeni tedbirler alması gerektiğinden dem vurmaya başladı.

XIX. yüzyıl sonlarında Anadolu'nun özellikle Mezopotamya'nın zenginlikleri Alman yatırımcıların ilgisini çekmeye başlamıştı. 1888'de İzmit-Ankara Demiryolu imtiyazını Almanların alması, Osmanlı Devleti'nin hayat alanlarına göz diken diğer

---

<sup>391</sup> Çelik, *a.g.t.*, ss.119-204.

<sup>392</sup> *A.g.t.*, s.20.



güçleri de harekete geçirdi. Özellikle Fransa, mevcut demiryolu yatırımlarını genişletmek isteğindeydi ve yeni imtiyazlar talep etti. Zaten Fransızlar Suriye bölgesiyle ilgilenmekteydiler. Fransa'nın Suriye'yi tercih etmesinde bölgenin stratejik önemi ön plandaydı. Suriye Mısır, Arabistan, Anadolu ve Irak arasındaki ticaretin en önemli güzergâhı olmakla birlikte, diğer ülkelerin sömürgeleriyle olan bağlantısını kesecek özellikteydi. Bu da bölgedeki rekabette Fransa'nın lehine bir durum ortaya koyuyordu. Suriye tarihi bölgesinin en önemli iki kenti Şam ve Beyrut'tu. Verimli topraklara sahip olan Suriye'nin bu yöndeki ticareti hem Osmanlı iç pazarlarına hem de bölgenin kıyıları vasıtasıyla Batı'ya yönelmekteydi. Bunun yanı sıra Avrupalı devletlerin hammadde ve yarı mamul mallara olan ihtiyacı sonucu bölge ile olan ticaretin artması, Suriye'nin ekonomik gelişimine katkıda bulunmuştu<sup>393</sup>. 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılması ile Şam, ticarî anlamda önem kaybetmeye başladı<sup>394</sup>. Demiryolu yatırımlarında Anadolu Demiryolu Kumpanyasına yolu Konya'dan öteye uzatmak için gerekli imtiyaz verilince, Fransızlar da, adeta bu olayın tazminatı olarak Batı Anadolu'da Kasaba demiryolunu Afyon'a kadar uzatmak ve Suriye'de de Şam-Humus-Halep hattını inşa için gereken imtiyazı aldılar<sup>395</sup>. 1892 yılında Yafa-Kudüs, 1894'te Şam-Muzayrib, 1895'te Beyrut-Şam, 1898'de Beyrut-Ma'almiten, 1902'de Rayak-Humus-Hama ile Şam-Ber'at demiryolları hizmete açıldı<sup>396</sup>. Böylece Beyrut Süveyş kanalının açılması ile kaybettiği önemini bir nebze olsa yeniden kazandı. Demiryollarının yapılmaya başlanması ve ticaretin artması sonucu tüccarların limana yönelik şikâyetleri ve limanın yenilenip, modernleştirilmesi talepleri yükselmeye başlayınca 1889-1894 yıllarında modern bir liman, rıhtım, iskele, dalgakıran, depolar inşa edildi<sup>397</sup>. Artık gemiler rıhtıma Selanik'te

---

<sup>393</sup> Yavuz, *a.g.t.*, ss.14-15.

<sup>394</sup> 1869 tarihinde Süveyş kanalının açılması ile Fransa ipeğini Çin'den getirmeye başlamış ve Lyon ile Marsilya kentleri için Beyrut'un önemi azaldı. İpek üretimi uzakdoğuya kaydıka Suriye bölgesinde tahıl ticareti Bekaa ve havran'da önem kazandı. Ancak bu kez liman olarak bu bölgelerle ulaşımı kolay olan Beyrut dışındaki limanlar önem kazandı. Kıyı serisinde uzun süreli bir durgunluk döneminden sonra Trablusşam bir kez daha demografik ve ekonomik büyümeyi yakaladı. Beyrut'un ekonomik çevresinin dışında kalmış olan İskenderun'da büyüdü. Güneyde ise Filistin'in limanı olarak Hayfa ortaya çıktı. Bkz. Y.Eyüp Özveren, "Beyrut", *Doğu Akdeniz Liman Kentleri(1800-1914)*, (Çağlar Keyder, Donald Quataert, Eyüp Özveren), Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 1994, s.84.

<sup>395</sup> Ortaylı, *a.g.e.*, s.83.

<sup>396</sup> *A.g.e.*, s.73-74; Yavuz, *a.g.t.*, ss.14-15.

<sup>397</sup> Pelin Kithir Öztürk, *Urban Transformation Of Ottoman Port Cities In The Nineteenth Century: Change From Ottoman Beirut To French Mandatory Beirut*, A Thesis Submitted To The Graduate School Of Social Sciences Of Middle East Technical University, Ankara, 2006, s.100.

olduğu gibi doğrudan yanaşabilmekteydi. 1889'da şehirde aydınlatma sistemi ve 1907'de de elektrikli tramvay hizmeti başlatıldı. 1903'te ise rıhtıma doğrudan ulaşan bir tren hattı açılmıştı<sup>398</sup>.

1910 yılında Beyrut'tan Halep'e inşa edilen demiryolu ile büyük miktarda mal nakledilmekteydi. Beyrut-Halep arası 400 km. idi ve emtia demiryolu ile kantar(256 kg.) başına 60 Halep kuruşuna taşınıyordu. Buna karşılık aynı yılda İskenderun limanından Halep'e uzanan 158 km.lik yoldan karayolu ile kervanlarla emtia naklediliyordu. Ancak kantar başına 80 ila 140 kuruş daha pahalıya mal olmaktaydı. Beyrut kenti demiryollarının yapılmasıyla bu durumun getirdiği avantajları diğer limanlara attığı farkla hissettiriyordu. 1909'da Halep'e ulaşan malların % 60'ı Beyrut limanı, % 40'ı da İskenderun limanı yoluyla gerçekleşmiştir. Beyrut limanı daha yüksek bir taşıma kapasitesine sahipti. Ancak mal paketleme işlevi zayıftı; güneş ve yağmura karşı da daha az korumalı idi<sup>399</sup>.

#### **4.b.Beyrut Liman Trafığı**

İzmir- İskenderiye arasında yapılan seferlerin 1830'lu yıllarında tek uğrak noktası olan Beyrut'a 1834 Şubat'ında İngiltere'den iki buharlı gemi geldi<sup>400</sup>.

Alman Hükümeti 20 seneden beri Osmanlı ile ticareti geliştirmek için çaba sarf etmiş ve XX. yüzyılda güçlü bir ivme yakalamıştı<sup>401</sup>. Bağdat Demiryolu imtiyazını Almanya'nın almasıyla iki ülke arasındaki deniz trafiği yoğunlaştı ve bazı Alman armatörlerin dikkati yeniden Osmanlı coğrafyasına çekildi ve giderek Alman gemicilik şirketleri de Osmanlı Devleti'nde arttı.

İngilizlere ait Prince Line adlı hat İngiltere'nin Suriye ile olan ithalat ve ihracatında başat rol oynamaktadır. Antwerp ve Hamburg ithalatı bu hat tarafından taşınmaktadır. Deutsche Levante Line adlı hat ise düzenli olarak her ay Suriye'nin farklı limanlarına sefer yapmaktadır<sup>402</sup>. İtalyan Florio-Rubbatino Steamship Company, bu kıyılara yerleşme hazırlığındaydı. Bağdat demiryolu malzemeleri Trablus, Mersin ve

<sup>398</sup> Mansel, *a.g.e.*, s.213.

<sup>399</sup> Mehmed Beşirli, "Haydarpaşa Liman Şirketi'ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı ve Liman Tarifesi(1911)", Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, S.11 (2004), s.182.

<sup>400</sup> Charles İssawi, *The Fertile Crescent 1800-1914(A Documentary Economic History)*, Oxford University Press, New York, 1988, ss.164-168; Özveren, *a.g.m.*, s.84..

<sup>401</sup> "Ticaret-i Bahriye ve Amerika", *Tercüman-ı Hakikat*, 13 Haziran 1908.

<sup>402</sup> *A&P Beyrut ve Suriye Kıyıları 1901 Raporu*, s.30

İskenderiye limanlarına indirilmekteydi<sup>403</sup>. Bu da Suriye kıyılarındaki gemi trafiğini arttırıyordu.

I. Dünya savaşından önce kumpanyalardan Messageries Maritimes, her hafta Marsilya-İskenderiye-Port Said-Yafa-Beyrut-Hayfa arasında sefer yapıyordu. Bu sefer on gün sürüyordu. İki haftada bir Marsilya-İstanbul seferi olup, bu seferde gemi, Beyrut, Hayfa, Trablus, İskenderiye, Mersin'e de uğradı. The Oesterreichische Lloyd in Triyeste, Triyeste-İskenderiye-Port Said-Yafa-Hayfa-Sidon-Beyrut-Trablus ve Latakya-Mersin'e 12-15 gün süren bir tur yapardı<sup>404</sup>. Rusya hattı, Odessa-İstanbul-İzmir-Mersin-İskenderiye-Latakya-Trablus-Beyrut-Hayfa-Yafa-Port Said arasında yaptığı seferi sekiz dokuz günde tamamlardı. İki İtalyan şirketi olan Marrittima İtaliana and Servizi Marittimi, iki haftada bir Venedik'ten veya Cenova'dan Pire ve Beyrut'a gelirlerdi. Bu rotalar fırtına ya da Mısır'daki kolera sebebiyle sık sık kesilirdi. Romanya, Bulgaristan, ve iki İngiliz hattı da bu limana gemi işletirdi.

Beyrut limanında 1899 yılından itibaren yelkenli gemilerin sayısı azalmakla birlikte genel itibarıyla varlıklarını korumuşlardır diyebiliriz<sup>405</sup>. Ton olarak ise yelkenli gemiler azalan bir seyir izlemişti. Buharlı gemilerin sayısı ve bu sayıyla orantılı olarak tonajlarda artmıştır. Trablusgarp savaşının yaşandığı 1911 yılında buharlı gemi sayısı ve tonajı düşüş yaşamıştı. Aşağıda yıllara göre buharlı ve yelkenli gemi sayıları ile tonajları görülmektedir:

**Tablo 2.25-Beyrut Limanında Yelkenli-Buharlı Gemi Sayıları ve Tonları ile Toplamları (1899-1911)<sup>406</sup>**

Yıllar	Yelkenli		Buharlı		Toplam	
	Sayı	Ton	Sayı	Ton	Sayı	Ton
1899	2.609	97.801	761	751.207	3.370	849.008
1900	2.446	69.554	701	777.823	3.147	847.377

<sup>403</sup> A&P Beyrut ve Suriye Kıyıları 1911 Raporu, s.4.

<sup>404</sup> Arthur Ruppın, Syria: An Economic Survey, The Provisional Zionist Committee, New York, 1918, ss.77-78.

<sup>405</sup> Suriye kıyılarındaki yelkenli gemiler, 7 büyük limanda 1910 da 8545 taneydi. Bkz.Ruppın, a.g.e., ss.77-78.

<sup>406</sup> A&P Beyrut ve Suriye Kıyıları 1901 Raporu, s.10; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1903 Raporu, s.12; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1909 Raporu, ss.21-23-24; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1911 Raporu, ss.21-22 Beyrut ve Suriye Kıyıları 1912 Raporu, ss.21-22.

<b>1901</b>	2.280	61.300	566	634.711	2.846	696.011
<b>1902</b>	3.073	92.844	911	1.107.318	3.984	1.200.162
<b>1905</b>	2.269	53.111	908	1.187.487	3.177	1.240.598
<b>1908</b>	2.321	50.908	1.023	1.457.108	3.344	1.508.016
<b>1909</b>	2.413	58.062	1.154	1.692.402	3.567	1.750.464
<b>1910</b>	2.340	3007	1.249	1.701.287	3.589	1.704.294
<b>1911</b>	2.399	60.455	1.046	1.535.431	3.445	1.595.886

İngiltere en fazla Beyrut limanına uğrayan yabancı üşlkeydi. Onu Fransa ve Avusturya-Macaristan, Rusya, İtalya ve Almanya takip etmekteydi. İtalya'nın 1910 yılında 145 gemisi limana girmişken 1911 yılında bu sayı Trablusgarp savaşı sebebiyle 93'e düşmüştü. Diğer taraftan İtalya'nın 1900 yılında Beyrut'a 27 gemisi gelmişken bu sayı II. Meşrutiyetten sonra giderek artmıştı.

**Tablo 2.26- Beyrut Limanında Ülkelere Göre Gemi Toplamları (1900-1911)**<sup>407</sup>

	1900		1902		1905		1908		1909		1910		1911	
	Sayı	Ton	Sayı	Ton	Sayı	Ton	Sayı	Ton	Sayı	Ton	Sayı	Ton	Sayı	Ton
<b>Fransa</b>	125	241.583	145	261.554	125	286.429	142	347.941	158	388.081	160	394.601	165	399.555
<b>Amerik</b> <b>a</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	4	2.749	89	62.158	78	53.764
<b>Osmanlı</b> <b>ı</b>	2.494	97.490	3.128	148.278	2.376	95.775	2410	104.572	2553	138.622	2441	49.586	2514	99.557
<b>İngiltere</b>	244	178.615	293	263.488	285	338.128	255	288.314	250	302.482	240	317.661	256	359.649
<b>Toplamda</b>														

<sup>407</sup> A&P Beyrut ve Suriye Kıyıları 1901 Raporu, s.10; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1903 Raporu, s.12; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1903 Raporu, s.12; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1906 Raporu, s.12; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1909 Raporu, ss.21-23-24; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1911 Raporu, ss.21-22 Beyrut ve Suriye Kıyıları 1912 Raporu, ss.21-22.

Romany	İsveç	Arjantin	Tunus	İspanya	Danimark	İsveç,	Almany	İtalya	Yunanista	Hollanda	Rusya	-
a					a	isveç,	a	a	n			Macarista
-	-	-	-	-	-	1	12	27	44	-	92	94
-	-	-	-	-	-	1.520	16.186	28.000	13.971	-	117.895	151.543
-	-	1	-	11	-	14	39	73	48	-	121	105
-	-	2.180	-	12.627	-	20.135	53.376	83.665	13.755	-	168.112	172.644
-	1	-	-	-	-	12	27	68	42	-	133	100
-	1.405	-	-	-	-	18.361	50.795	97.381	29.567	-	158.655	160.617
-	-	-	3	-	2	17	33	168	84	-	110	107
-	-	-	680	-	2.335	26.270	54.323	293.426	54.677	-	148.931	190.110
-	-	-	1	-	1	19	30	165	111	25	149	99
-	-	-	308	-	1.350	24.783	57.554	351.235	77.122	16.767	197.648	190.589
4	-	-	-	-	-	19	35	145	41	20	175	106
2.828	-	-	-	-	-	22.946	66.5499	287.405	27.437	18.001	235.614	219.508
7	-	-	-	1	1	17	37	93	18	1	136	115
4.759	-	-	-	2.350	3.613	20.242	61.474	161.618	10.979	937	198.629	214.308

Toplam	Diğer	Samian	Bulgarista n
3.147	14		-
847.377	574		-
3.984	6		-
1.200.162	348	-	-
3.177	7	-	-
1.240.598	3.485	-	-
3.344	3	-	-
1.508.016	61	-	-
3.567	1	-	1
1.750.464	10	-	1.164
3.589	-	-	-
1.704.294	-	-	-
3445	-	4	2
1.595.889	-	2.110	2.328

#### 4.c. Beyrut Limanının Deniz Ticareti

1830'larda Doğu Akdeniz'de buharlı gemilerin seferlere başlamasıyla Beyrut giderek liman kenti kimliği kazanmaya başlamıştı. Şam'ın limanı olan Beyrut, yüzyıl ortasında Suriye kıyısında yer alan rakip limanları geride bırakacaktı. Özellikle deniz yoluyla gelen ithal malların Anadolu'ya ve İran'a taşınmasında önemli bir işlev üstlenecekti<sup>408</sup>.

1834 Şubat'ında ilk buharlı gemi olarak Londra'dan iki, Liverpool'dan bir gemi geldi. Gemilerden ikisi yün, ipek, kök boya ile döndü. Üç İngiliz Şam ve Halep'te İngiltere ile direkt ticaret yapmak için düzenlemeler yaptılar. 1835 Beyrut İngiliz konsolosunun raporunda İngiltere'de daha önce adı pek bilinmeyen Beyrut'un, artık adının anılmaya ve üçüncü sınıf bir Arap şehriden bir ticaret şehri kimliğine dönüşmeye başladığı belirtilmekteydi. İngilizlerin limanı ziyaretleriyle İngilizlerin iplik, kahve, şeker gibi ürünleri Beyrut'a akarken; bölgenin yün, ham ipek, kök boya gibi maddeleri İngiltere'ye gidiyordu<sup>409</sup>. Artık Beyrut limanı, İngiliz buharlı gemilerinin güzergâhına girmişti.

XIX. yüzyılın ikinci çeyreğinde Beyrut'ta, ticarete buharlı gemilerin kullanılmaya başlanması, ipek üretiminin genişlemesi, 1838 ticaret anlaşması nedeniyle

<sup>408</sup> L. T. Fawaz, *Nineteenth-Century Beirut*, London, 1983, s.133, Aktaran Çelik, a.g.t., s.207.

<sup>409</sup> Charles İssawi, *The Fertile Crescent 1800-1914(A Documentary Economic History)*, Oxford University Press, New York, 1988, s.164-168.

ithalat ve ihracat artmaya başladı<sup>410</sup>. Artık kent, bölge içi mal değiş tokuşuna dayalı ticaret modelinden, Avrupa'yla ticaret yapmaya doğru bir değişim yaşamaya başlamıştı<sup>411</sup>. Süveyş kanalı ve Basra Körfezi ile yapılan ticarete göre göre Beyrut yolunun kısa olması Avrupalıların Beyrut limanını kullanmalarına yol açıyordu. Ticaretin artmasıyla paralel 1830'larda 10.000'den az olan nüfus 1860 yılında 50.000'leri bulmuştu. 1858 yılında Beyrut'ta Osmanlı Bankası açıldığı gibi, bir Fransız kumpanya tarafından 1859-1863 yılları arasında Şam'a yol da inşa edildi. Telgraf hattının döşenmesi ile Beyrut Avrupa'ya düzenli bir şekilde bağlandı<sup>412</sup>.

Avrupa ile ticaretin artması, sadece Beyrut'un değil, Ortadoğu'nun 1870'li yıllarda başlayan ve dünya ticaret hacminin 1872 ile 1914 arasında yılda ortalarında % 3.5 dolayında büyümesine sahne olan, ilk büyük küreselleşme akımının içinde yer almasını sağlamıştı<sup>413</sup>.

Beyrut ithalat ve ihracat rakamlarına ilk baktığımızda bu limanın ithalat limanı olduğu hemen göze çarpmaktadır. Beyrut limanında 1899 ile 1911 yılları arasındaki ihracat rakamları yarı yarıya düşmüştür. İthalat rakamları ise giderek artan bir seyir izlemiştir. 1910 yılında hem ihracat, hem ithalat artmıştır. Fakat 1911 yılında yaşanan savaş ile birlikte hem ihracat hem de ithalat düşmüştür.

---

<sup>410</sup> İssawi, *a.g.e.*, ss.164-168.

<sup>411</sup> Roger Owen, Şevket Pamuk, *XX. Yüzyılda Ortadoğu Ekonomileri Tarihi*, Sabancı Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2002, s.11.

<sup>412</sup> İssawi, *a.g.e.*, ss.164-168.

<sup>413</sup> Owen, Pamuk, *a.g.e.*, s.11.

**Tablo 2.27- Beyrut Limanı İthalat ve İhracatı(1899-1911) <sup>414</sup>**

Yıllar	İhracat	İthalat
1899	1.051.950	1.580.165
1900	604.670	1.352.289
1904	953.500	1.426.000
1905	924.000	1.537.700
1907	1.020.000	1.694.000
1908	919.200	1.692.500
1909	791.750	1.655.550
1910	822.500	2.153.200
1911	550.500	1.920.400

Beyrut limanından yapılan ihracat sterlin olarak en çok Fransa'ya yapılmaktaydı. 1899 yılında 850.000 sterlinlik mal alan Fransa 1911 yılında 431.500 sterline düşmüştür. Fransa'yı sırasıyla İngiltere, Amerika takip etmekteydi. Almanya'nın Beyrut'tan alımları giderek düşen bir seyir izlemiştir. 1911 yılında Beyrut'un ihracatı Fransa'ya %78.3, İngiltere'ye %7.5, İtalya'ya %0.4, Avusturya-Macaristan'a %0.3, Almanya'ya %0.2 idi. İtalya ile olan ithalatta düşüşün sebebi olarak İtalyan mallarına %100 gümrük resmi konulmasını gösterebiliriz. Aşağıda Beyrut limanına ait devletlere göre ihracat rakamlarını görmekteyiz:

**Tablo 2.28- Beyrut Limanına Ait Devletlere Göre İhracat(1899-1911) <sup>415</sup>**

Devletler	İhracat										
	1899	1900	1901	1902	1904	1905	1907	1908	1909	1910	1911

<sup>414</sup> A&P Beyrut ve Suriye Kıyıları 1901 Raporu, s.10; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1903 Raporu, s.12; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1903 Raporu, s.12; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1906 Raporu, s.12; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1909 Raporu, ss.21-23-24; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1911 Raporu, ss.21-22 Beyrut ve Suriye Kıyıları 1912 Raporu, ss.21-22.

<sup>415</sup>A&P Beyrut ve Suriye Kıyıları 1901, 1903, 1906, 1909, 1911, 1912 Yılına Ait Raporlar ve çeşitli sayfalar.



Amerika	Romanya	Mısır	Rusya	Belçika	İtalya	Fransa	Almanya	Avusturya- Macaristan,	Türkiye	Birleşik Krallık
54.300	-	24.760	-	2.900	24.610	850.000	8.450	3.500	28.700	38.750
45.800	-	26.300	1.200	1.400	16.000	446.400	6.500	2.100	25.750	30.500
28.000	500	23.000	1.800	1.200	12.500	420.000	4.300	1.200	27.000	18.250
38.000	850	19.500	2.600	1.350	11.700	576.900	3.600	2.000	24.000	38.500
34.000	-	15.000	5.000	1.200	-	780.000	2.500	800	28.000	76.000
31.000	-	11.000	4.500	12.500	9.100	701.000	3.000	1.200	27.000	115.000
25.500	-	10.000	3.000	9.000	8.000	770.000	3.500	2.000	30.000	160.000
23.200	-	13.500	5.000	7.000	6.500	638.000	2.500	2.500	35.000	175.000
37.000	-	15.000	2.700	4.000	3.200	568.250	2.300	3.800	32.000	110.000
21.000	-	17.000	3.100	2.500	3.000	672.000	1.900	2.300	18.000	70.500
17.000	-	22.000	4.200	1.100	2.200	431.500	1.000	1.500	19.000	41.000

<b>Diğer ülkeler</b>	15.980	2.720	3.165	11.535	8.500	9.300	8.000	11.000	13.500	11.200	10.000
<b>Toplam</b>	1.051.950	604.670	540.915	730.535	953.500	924.600	1.020.000	919.200	791.750	822.500	550.500

Beyrut limanından yapılan ithalata baktığımızda İngiltere birinci sırada yer almaktadır. Onu İtalya, Avusturya-Macaristan, Almanya ve Fransa takip etmektedir. 1907 yılında İngiltere %48.4, Avusturya-Macaristan %11.2, Almanya %9.4, Fransa %7.6 ve İtalya %6.5 oranında Beyruttan ithalat yapmışlardı. Kentin yaptığı ithalat en fazla 1910 yılında artmıştı. 1911 yılındaki ithalat rakamlarına baktığımızda genel olarak bir düşme eğilimi olduğunu görürüz. İthalatının %46.96'sı İngiltere ile %9.98'i İtalya ile, %8.98'i Avusturya-Macaristan ile, %7.5'i Almanya, %6.7'si Fransa ile yapılmaktadır. Aşağıda Beyrut kentine ait devletlere göre ithalat rakamlarını görmekteyiz:

**Tablo 2.29-Beyrut Limanına Ait Devletlere Göre İthalat(1899-1911) <sup>416</sup>**

	İthalat										
	1899	1900	1901	1902	1904	1905	1907	1908	1909	1910	1911
<b>Birleşik Krallık</b>	848.332	801.875	895.000	713.500	875.000	954.000	820.000	710.000	665.000	933.500	902.000
<b>Hindistan</b>	16.000	27.800	25.000	28.200	22.000	28.000	35.000	43.000	38.000	45.000	31.000

<sup>416</sup> A&P Beyrut ve Suriye Kıyıları 1909 Raporu, s.25; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1911 Raporu, s.11; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1912 Raporu, s.10; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1912 Raporu, s.10; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1901 Raporu, ss.11.; Beyrut ve Suriye Kıyıları 1903 Raporu, ss.15.

İspanya	İsveç	Mısır	Rusya	Belçika	İtalya	İsviçre	Fransa	Almanya	Avusturya-Macaristan	Türkiye
-	5.400	12.000	33.500	64.000	88.500	51.000	92.000	163.000	161.300	26.500
-	3.000	8.750	41.000	40.300	70.125	32.000	60.800	110.250	118.500	21.000
-	2.550	7.400	62.000	42.920	76.500	34.000	80.500	128.000	133.000	28.500
-	2.700	6.800	48.700	39.500	57.000	29.000	75.000	125.000	156.000	25.750
-	500	7.200	73.000	35.000	45.000	19.500	55.000	105.000	150.000	23.200
-	300	6.300	31.000	48.750	51.500	22.000	48.000	117.000	176.600	27.000
-	-	12.500	60.000	75.000	110.000	23.000	130.000	160.000	190.000	27.000
3.500	-	13.500	70.000	90.000	160.000	18.000	145.000	170.000	165.000	31.000
2.100	-	12.500	78.000	93.000	168.500	12.000	130.000	162.000	185.000	27.000
3.700	-	27.000	94.000	67.500	257.000	19.000	150.000	178.000	165.000	110.000
1.500	-	23.000	76.000	55.000	190.000	14.000	130.000	145.000	172.500	78.000

Toplam	Diger ülkeler	Amerika	Hollanda	Romanya
1.580.165	1.883	4.250	-	12.500
1.352.289	4.389	3.500	-	9.000
1.545.272	4.152	15.500	-	10.250
1.339.650	6.750	10.650	-	15.100
1.426.000	3.100	4.500	-	8.000
1.537.700	4.250	18.000	-	9.500
1.694.000	10.500	18.000	-	23.000
1.692.500	11.000	15.000	2.500	45.000
1.655.550	15.000	18.750	1.200	47.500
2.153.200	17.000	23.200	2.300	61.000
1.920.400	13.500	15.750	1.200	72.000

## 5.Trabzon Limanı

### 5.a.Trabzon

Karadeniz'in güney doğusunda kurulmuş olan Trabzon kenti, ilk çağlardan beri bölgesinin önemli bir liman kenti olmuştur. Fatih Sultan Mehmet'in 1461 yılında Trabzon'u Türk hâkimiyetine almasıyla Karadeniz'e yabancı bandıralı gemilerin girmesi yasaklanmıştır. Ancak 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması ile Ruslar Karadeniz'de serbest dolaşma hakkını kazanmış<sup>417</sup>, ardından Avusturya(1784), İngiltere(1799) ve Fransa(1802) ile Sardinya, Danimarka, İspanya gibi diğer Avrupa devletleri onu takip etmiştir.

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasının ardından İngiltere 1812'de İranla olan ticaretini kara nakliyesi daha ucuza geleceği için Buşir limanı yerine Trabzon

<sup>417</sup> Konu ile ilgili bkz. Kemal Beydilli, "Karadeniz'in kapalılığı karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve 'Miri Ticaret' Teşebbüsü", *Belleten*, LX/214(Aralık 1991), Ankara, 1991, s. 688–693.; İdris Bostan, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması", *Belleten*, LIX/225(Ağustos 1995), s.368 vd.; Necmettin Aygün, "Osmanlı Devleti'nin Son Zamanlarında Karadeniz'in Güney Kesiminde İktisadî Faaliyetler", *Karadeniz Araştırmaları*, 6/23, (Güz 2009), s.42.

limanına döndürmüştü<sup>418</sup>. Böylece uluslararası ticarete daha cazip bir kent haline gelen Trabzon, süratle gelişmeye başlamıştı. İran transit ticareti dolayısıyla Tebriz ve Tahran'ın limanı da diyebileceğimiz Trabzon, aynı zamanda Kars'tan, güneydeki Diyarbakır ve Malatya'ya, batıdaki Tokat'a dek Karadeniz'in güney doğusunda yer alan tüm yerleşim yerleri için doğal bir merkezdi<sup>419</sup>. Ancak Trabzon, İzmir gibi ihraç limanı olamamış, daha çok Trabzon ve İran'ın ithal limanı olmuştu. Bu liman sayesinde Avrupa'nın malları Osmanlı'nın doğu vilayetleri yanında İran'a ulaştırıldığı gibi, İran'ın ihraç ürünleri de Avrupa'ya taşınıyordu<sup>420</sup>. Uluslararası ticarete açılmasının ardından Trabzon'da birçok ülke konsolosluk açmıştı. 1830 yılında İngilizler de Trabzon'da konsolosluk açmışlardı. Böylece 19. yüzyıl başlarında Trabzon limanında apayrı gelişmeler yaşanmaya başlandı.

1830'lu yıllara kadar Trabzon ile İstanbul ve Avrupa ülkeleri arasındaki deniz ulaşımı yelkenli gemilerle yapılırdı. 1836 yılına gelindiğinde İstanbul ile Trabzon arasında buharlı gemiler çalışmaya başladı. Buharlı gemilerle vapur ve gemi seferlerinin artmaya başlamasıyla ticari eşya ve emtia artarken, Trabzon limanının hacmi genişledi<sup>421</sup>. Trabzon'un Avrupa'yla ticaretinde gemiler İstanbul ya da İzmir aktarmalıydı. Avusturya, Rus, İngiliz ve Fransız gemileri Trabzon'a çalışmakta olup Türk ve yabancı gemiler arasında rekabet vardı. Asrın ilk yarısında Avusturya'nın Tuna Kumpanyasına ait bir veya iki gemi düzenli seferler yapıyordu<sup>422</sup>.

Ticaretin Trabzon-Erzurum-Tebriz yoluna kayması, Kırım Savaşı sürecinde İran, Osmanlı ve özellikle İngiltere'ye büyük karlar sağlamıştır. Bu savaş esnasında Trabzon limanına uğrayan gemi ve vapur sayısı ile birlikte ticarete artmıştı. Buna bağlı olarak limandaki işçi sayısı ve ücreti de arttığı gibi, Trabzon limanında büyük bir canlanma

<sup>418</sup> Hüseyin Kaleli, "19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı:9, Aralık 2003, s.3.

<sup>419</sup> Özgür Yılmaz, "Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, II/7(Bahar 2009), s. 361-384.

<sup>420</sup> A. Üner Turgay, "Trabzon", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri*, çev. Gül Çağalı Güven, ed. Ç. Keyder, Y. E. Özveren, D. Quataert, İstanbul, 1994, s.48.

<sup>421</sup> Mübahat S.Kütükoğlu, "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", *Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, Yayına haz. Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi, Samsun 1998, s.98-99. Selahattin Tozlu, "19. Yüzyılda Sosyo-Ekonomik Bakımdan Trabzon Limanı", Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu Bildirileri(3-5 Mayıs 2001), I, (Yayına Hazırlayan: Mithat Kerim Aslan, Hikmet Öksüz), Trabzon Valiliği Kültür Müdürlüğü yay., Trabzon, 2001, s.383-384.

<sup>422</sup> Mübahat S.Kütükoğlu, "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", *Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, Yay. Haz. Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi, Samsun, 1998, s.98-99.

yaşanmıştı<sup>423</sup>. 1836'da limana giren gemi sayısı 170 iken, Kırım Harbi arifesinde 133'e düşmüş, 1858'de 324'e yükselmiş, 1890'da ise sadece buharlıların sayısı 517'ye çıkmıştı. Aynı sene yelkenlilerle birlikte bu rakam 9530'u bulmuştu<sup>424</sup>.

Trabzon limanının bu canlanması yüzyılın sonlarına doğru aynı hızla devam etmedi. 1869 Süveyş kanalının açılması ile İngiltere tekrar Buşir limanını yoğun olarak kullanmaya başladığı gibi, Trabzon-Erzurum-Bayezid yolu yüzyılın dördüncü çeyreğinde Rus rekabeti ile karşılaştı. 19. yy ortalarına doğru Rusya'nın gümrük ve karantina işlerinde sağladığı kolaylıklar, yollarının daha kısa ve bakımlı olması, İran tüccarını yavaş yavaş Kafkas yoluna çekmeye başladı. Yüzyılın ortalarında, Rus ticareti ile Türk ticareti dengede iken, Rusların 1868 yılında Kafkas demiryolunu yapmaya başlamalarıyla(Tiflis-Bakü ve Tiflis-Poti) Ruslar İran ticaretini kendi ülkelerine çekmeye başladılar. Osmanlı devleti bu rekabette geri kalmamak için Trabzon-Erzurum şosesini 1868'de tümüyle yeniledi. Ancak demiryoluna karşı Osmanlının şose yol ile rekabeti mümkün değildi<sup>425</sup>. Ruslar, ticari Poti(Faş) limanından ticaret yapıyorlar ve istedikleri seviyede olmayan bu liman yerine Batum'u istiyorlardı. 1878 Berlin antlaşmasıyla Batum limanını ele geçiren Ruslar, burayı serbest bir ticaret limanı yapmayı arzuladıkları halde, bu şehri tahkim ederek savunma şehri haline getirdiler. Ancak ülkelerinde Rus mallarının devri daimini düşünen Ruslar, İran ticari eşyasına ağır vergiler koyarak İran-Avrupa transit ticareti kendi yollarından kestiler. Böylece İran ticareti yeniden Tebriz-Bayezid-Erzurum-Trabzon yoluna intikal etti. Transit ticaretin yeniden Trabzon'a yönelmesiyle gelen eşya ve mallara yetmeyen limanın altyapı unsurları yenilendi ve istiaab hadleri arttırılarak iskele, sundurma, gümrük, han, telgraf odası, çeşme vb. altyapı gözden geçirildi. Bu durum 20. yy başlarına kadar böyle devam etti<sup>426</sup>.

---

<sup>423</sup> Tozlu, *a.g.m*, s.385.

<sup>424</sup> Mehmet Murat Baskıcı, *1800–1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Turhan Kitabevi, Ankara, 2005, s.70–71.

<sup>425</sup>Tozlu, *a.g.m*, s.385.

<sup>426</sup> Tozlu, *a.g.m*, s.385.

## 5.b.Transit Ticaret ve Trabzon Limanı

19.yüzyılda Değirmendere'nin ve Karadeniz'den dalgaların getirdiği kumlar nedeniyle, Trabzon limanı dolmakta olup, gemilerin kıyıya yanaşmasını bu kumlar zorlaştırmaktaydı. Bu yüzden gemiler açıkta demirliyor, kayık ve mavnalara yükler boşaltılıyordu. Tabii ki bu durum hem zaman kaybı, hem de maliyet artışına sebep oluyordu. Zaman zamanda bazı kumpanya vapurlarının Trabzon'a ulaşmadan veya Trabzon'a vardığı halde kıyıya çıkamadan kazaya uğraması ya da batması da görülen olaylardı<sup>427</sup>. 20. yüzyıl başlarında Trabzon limanı hala modern bir limana sahip değildi. Trabzon limanının yapımına da İstanbul, İzmir limanında olduğu gibi yabancılar talip olacaktı. Ağustos 1911 tarihli The Times'da yayınlanan “*Küçük Asya Liman Çalışmaları*” adlı İstanbul kaynaklı bir haberden öğrendiğimize göre Samsun ile birlikte Trabzon limanı çalışmaları İngiliz National Bank of Turkey'e verilmişti<sup>428</sup>. Ancak sürekli savaşlar birçok projenin gerçekleşmesini engellediği gibi bu projenin de gerçekleşmesini engelleyecekti. I.Dünya Savaşı sırasında Ruslar, Trabzon limanına dalgakıran inşa edip vinçler yerleştirecekler, bazı yollar yapacaklar fakat liman işi ise kalacaktır<sup>429</sup>.

20. yy başlarında limanın, İran ve Osmanlı vilayetleriyle bağlantısı hala karayolu ile gerçekleşiyordu. 1868 yılında Trabzon-Erzurum karayolu yenilenme çalışmaları başlamış, 1871 yılında ise bu çalışma sonlanmıştı. Bu yolda ticaret hala develerle yapılmaktaydı. İran'la Trabzon arasında eşya nakliyatı kışın 1,5 ay, yazın 2,5 ay devam ediyordu. Trabzon'dan hareket eden deve katarları, yaz aylarında Gümüşhane civarında fazla güneşten bunalmakta, kışın ise çığlardan, nisan ve mayıs aylarında eriyen karlardan deve katarlarının ulaşımı güçleşmekteydi<sup>430</sup>. Trabzon-Erzurum yolunun 20. yy başlarında tamiri Fransız şirketine verilmiş, merkezi otoriteden kaynaklanan sebeplerden dolayı 1912 yılında yol henüz bitirilememişti<sup>431</sup>.

<sup>427</sup> Tozlu, a.g.m, s.386.

<sup>428</sup> Enis Şahin, “İngiliz The Times Gazetesi'ne Göre Samsun (1908–1925)”, *Geçmişten Geleceğe Samsun*, (Yay. Haz. Cevdet Yılmaz), c.I, Samsun, 2006, s.207.

<sup>429</sup> V.Necla Geyikdağı, *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye*, Hil yay., İstanbul, 2008, s.163.

<sup>430</sup> Abdülvahap Hayri, *İktisadi Trabzon*, (Haz. Melek Öksüz), Serander yay., Trabzon, 2008, s.23.

<sup>431</sup> *A&P Trabzon Vilayeti 1912 Raporu*, s.6.

Dünyanın en gelişmiş devletleri ülkelerini demiryolu ağlarıyla örerken, Osmanlı devletinde demiryollarına da yabancı sermaye talip olmuş ve hinterlandıyla önemli bölgeler limanlara bağlanmaya başlanmıştı. Rusya da Kafkaslarda demiryolları yapıyor ve İran'ı nüfuz bölgesi olarak görüyordu. Daha önce İran-Trabzon üzerinden gerçekleşen transit ticaret, şimdi Reş-Bakü ve Batum yoluyla buharlı trenlerle gerçekleşmekteydi. Bunun yanında 1912 senesinde Rusya, Toros Şimendifer Şirketi tesis etmiştir. Ruslar, Poti limanından İran sınırındaki Çulfa'ya demiryolu döşemişler ve buradan da Tebriz'e 179 kilometre uzunluğunda her an demiryolu inşa olunabilecek özellikte şose yapmışlardı. Batum'dan Kars'a da demiryolu döşenmişti. Böylece Rusya servetine servet katarken, yanı başındaki Osmanlı'nın transit ticareti günden güne gerilemekteydi<sup>432</sup>. Askeri ve ticari açıdan oldukça önemli olan demiryollarını Osmanlı kaynak yetersizliğinden dolayı gerçekleştirilemiyordu.

Trabzon, 20. yüzyılın başlarında transit ticarete giderek gerilerken, demiryolu deve kervanını geçip gitmekteydi. 1913 yılında basılan eserinde Abdülvahap Hayri, deve sayısının transit ticaretin azalmasıyla bağlantılı olarak giderek düştüğünü belirtmektedir. Abdülvahap Hayri bir Trabzon Amerikan konsolusun yazdıklarından 20.yy başlarında transit ticaretin azalması ile ilgili şöyle bir alıntı yapmıştır: *“1894 senesinde İran'a gitmek üzere Trabzon'a ithal olunan emval-i ticariye şu son senenin (1912 sene-i miladiyesi) 15.158 parçasına karşı 54.121 parçaydı. Son sene zarfında Trabzon tarikiyle İran'dan gelen emtia miktarı bervech-i atidir. 34 sandık badem, 354 denk halı, 181 keçi derisi, 300 sandık kuru üzüm. Balada gösterilen rakamlar birkaç sene evvelki İran ihracatı ile kabil-i kıyas değildir. Evvelki senelerde şu son seneye nispetle İran'dan Trabzon'a 350'ye karşı 5000'den 6000 denk kadar halı, 300'e mukabil 5000'den 6000 sandık raddesinde kuru üzüm, 181'e karşı da 2000'i müteceviz denk keçi derisi geliyordu. Bundan başka İran memalik-i Trabzon tariki ile 2000'den 3000 denke kadar koza ve mühim miktarlarda yün, pamuk ve emtia-yı saire ihraç ediyordu”*. Trabzon'da ticaret gerilerken ticaretin geçtiği güzergâhlarda bulunan Van, Bitlis gibi vilayetlerde iktisaden bu durumdan etkilenmekteydiler<sup>433</sup>.

<sup>432</sup> Abdülvahap Hayri, *İktisadi Trabzon*, (Haz. Melek Öksüz), Serander yay., Trabzon, 2008, s.82.

<sup>433</sup> Hayri, *a.g.e.*, s.80.



İmparatorluğun birçok yerinde olduğu gibi, Trabzon limanını da hükümet modernize edememişti. Trabzon’u demiryollarıyla Doğu Anadolu ve İç Anadolu bölgesine bağlayamadığı gibi karayollarıyla dahi bunu tam anlamıyla gerçekleştirememişti. “Paris’e İtalya’dan kırmızı domates, Kanada’dan elma, İspanya’dan kuru üzüm naklolunduğu bir sırada vilayetin bir sancağında yetişen meyvelerden diğer sancağın istifade edememesi yollarımızın fıkdanındandır”<sup>434</sup> diyen Abdülvahap Hayri, kendi ülkemizin içerisinde malların dağıtımını yapamadığımız gerçeğinin altını çiziyor. Diğer taraftan Trabzon’un hububat ihtiyacını karşılamak için Erzurum’dan gelebilecek hububatın ulaşım masrafiyle, Avrupa’dan gelenden daha pahallıya mal olduğunu belirtiyor. Fakat artık çağ buharlılar çağıydı. Buharlı gemiler, buharlı trenler, buharlı makinelerle çalışan fabrikalarda üretilenler kısaca buharlılar ulaşım, nakliye, üretim süreçlerini kendi lehine değiştiriyordu. Bu değişimleri geçiremeyenler ise yabancı devletler tarafından onların menfaatine göre bu değişimin çarkına katılıyordu, tabii ki bundan imparatorluğun her kenti yararlanamıyordu.

### 5.c.Trabzon Liman Trafığı

Buharlı gemilerden önce Karadeniz’de nakliye işi yelkenli gemilerle yapılmaktaydı. Buharlı makinelerin bulunuşuyla buharlı motorlar, gemilere de takılmıştı. Böylece sanayi devrimini gerçekleştiren ülkeler, buharlı makinelerle fabrikalarda ürettiklerini Osmanlı limanlarına kadar ulaştırabiliyorlardı<sup>435</sup>. Buharlı gemilerle yelkenli gemiler arasındaki rekabet, buharlıların yelkenlilerin yerini almasıyla sonuçlanacaktı. Bu rekabette geride kalan yelkenliler, limanlara gelen malların civardaki iskelelere taşınması ve iskeledeki mallarının limana taşınmasında rol almaya başlamışlar ve buharlı gemilere yardımcı roller üstlenmişlerdi. Küçük iskelelerde küçük ticari hacimler ve bunlar aralarındaki deniz trafiği de uzun seferlere odaklanmış buharlı gemilere zaten uygun değildi. Yelkenlilerin ayakta kalmasının bir sebebi de limanların modernize olmadığı Trabzon gibi limanlarda buharlı gemilerin yanaşmalarına uygun rıhtım olmadığından bu boşluğu yelkenliler yanında kayık ve mavnalar dolduruyordu<sup>436</sup>.

<sup>434</sup> Hayri, a.g.e, s.76.

<sup>435</sup> Kemal Arı, *İzmir’den Bakışla Türkiye’de Kabotaj(Haklar, Kazanımlar ve Bayramlar)*, İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları, İzmir, 2010, s.26-27.

<sup>436</sup> İlhan Ekinci, “19. Yüzyılın İkinci Yarısında Samsun’da Deniz Ulaşımı”, *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2. Kitap, (Haz. Cevdet Yılmaz), Samsun, 2007, , 123-124

Ticaret yaptığı yerlerin nabzını tutan Avrupalı, bölge insanının alım gücünü, beğenileri tespit ediyor sahip olduğu pazarda yerini sağlamlaştırmaya ve etkinliğini arttırmaya çalışıyordu. Trabzon'da da halkın alım gücünün düşük olduğu, halkın kaliteden çok ucuz ve gösterişli ürünleri tercih ettiklerini İngiliz konsoloslarının ülkelerine ilettiklerini biliyoruz<sup>437</sup>.

Trabzon'da 1836'da İngiliz ve 1837'de Osmanlı buharlı gemi şirketleri İstanbul-Samsun-Trabzon hattında seferler yapmaktaydı. Karadeniz'de sefere başlayan Osmanlı şirketi ilk önceleri sadece Trabzon, Samsun, Giresun gibi büyükçe limanlara uğruyor ve buralardan diğer buharlı gemi şirketlerinin çok altında karlar elde ediyordu. Zamanla Ereğli, Tirebolu, Ünye, Ordu, Rize gibi yabancı şirketlerin düzenli olarak uğramadıkları küçük limanlara uğrayarak bunu telafi etmeye başladılar<sup>438</sup>. Bu gemi şirketlerini ilerleyen dönemde Avusturya, Fransa ve Rusya izledi. 1867 yılında 4 olan buharlı gemi şirketi temsilciliği XIX. yy sonlarında 11 şirkete çıktı. 1894 yılına ait İngiliz Konsolosluk Raporuna göre Avusturya Lloyd's Company (Trieste), İdare-i Mahsusa (İstanbul), Russian Navigation Company (Odessa), The Greco-Turkish Courdje Company (İstanbul) Trabzon limanına haftalık sefer yapmaktaydılar. İki haftada bir ise Messageries Maritimes (Marsilya), The Paquet Company (Marsilya), The General İtalian Company (Palermo), The Panhellenic Company (Pire), aylık olarak The Westcott and Laurence Company (Londra), The United Steam Company (Kopenhag) seferleri vardı. Bunların yanında Alman buharlı şirketi Danubian Lloyds', Rize'den Batum'a yedi veya sekiz kere baharda Tuna için göç eden 500 yerli balıkçı için sefer yapardı<sup>439</sup>.

XIX. yüzyılın ilk yarısında Trabzon ile Avrupa limanları arasında direkt seferler azdı. Mallar genellikle İzmir veya İstanbul'dan aktarılıyordu. Avrupa'ya bu limanlardan ihraç ediliyordu. Ancak gemicilik şirketlerinin zamanla Trabzon ve Samsun'a doğrudan seferler koyması bu limanların yükselişinde önemli rol oynadı. Yüzyıl boyunca Trabzon'da yabancı gemi seyrinde İngiltere gerileme sergiledi. Trabzon ve diğer Karadeniz limanlarında gözlenen bu durumun sebebi Lloyd ve Messageries gibi şirketlerin hükümetlerinden sübvansiyon alması, İngiltere'nin ise yapacağı seferlerde

<sup>437</sup> A&P Trabzon Vilayeti 1913 Raporu, s.5.

<sup>438</sup> Baskıcı, a.g.e., s.72.

<sup>439</sup> A&P Trabzon 1895 Raporu, s.4.

zarar etmeyi göze alması gerektiğidir<sup>440</sup>. Aşağıda 1900 yılında Trabzon limanına sefer yapan aşağıda 9 gemi kumpanyası ve bu kumpanyaların takip ettiği güzergâh gibi bilgileri görüyoruz.

**Tablo 2.30- 1900’da Trabzon’da Faaliyet Gösteren Kumpanya, Acente Yetkilisi, Kumpanyanın Sefer Sıklığı, Kumpanyanın Güzergâhı<sup>441</sup>**

Kumpanya Adı	Acente Yetkilisi	Acentenin Yeri	Kumpanyanın Sefer Sıklığı	Kumpanyanın Güzergâhı
İdare-1 Mahsusa	Şevki Bey	Meydan-1 Şarki’de	Haftalık	İstanbul-Ereğli-İnebolu-Sinop-Samsun-Ünye-Fatsa-Ordu-Giresun-Tirebolu-Trabzon-Sürmene-Of-Rize-Trabzon-İstanbul
Gürcü Osmanlı Kumpanyası	Fostropulo Biraderler	Semerciler Başında	Haftalık	İstanbul-İnebolu-Samsun-Trabzon-İstanbul
Nemçe Kumpanyası	Mösyö Sasi	Meydan-1 Şarki’de	Haftalık	Tiryeste-İstanbul-Samsun—Giresun-Trabzon-Rize-Batum-Trabzon-İstanbul
Rus Kumpanyası	Emanuel Sarafimof	Meydan-1 Şarki’de	15 Günde 1	Odessa-İstanbul-İnebolu-Sinop-Samsun-Ordu-Giresun-Trabzon-Batum-Trabzon-İstanbul
Yunan Kumpanyası	Mösyö Rudoknaki	Meydan-1 Şarki’de	Haftalık	Tiryeste- İstanbul-Samsun-Giresun-Trabzon-İstanbul
Fransız Pake Kumpanyası	Mısıryan Mıgırdıç Efendi	Meydan-1 Şarki’de	15 Günde Bir	Marsilya-İstanbul-Samsun-Giresun-Trabzon-Batum-Trabzon-İstanbul
Fransız Mesajeri Kumpanyası	Boyacidi Petraki Efendi	Meydan-1 Şarki’de	15 Günde Bir	Marsilya-İstanbul-Samsun-Giresun-Trabzon-Batum-Trabzon-İstanbul
İtalya Kumpanyası	Mahuhyan Efendi	Meydan-1 Şarki’de	15 Günde Bir	İnebolu-Samsun-Giresun-Trabzon-Batum-Trabzon-İstanbul.
Almanya Kumpanyası	Mösyö Hustraşer	Semerciler Başında	Ayda Bir	Trabzon’a gidip döner

<sup>440</sup> Baskıcı, a.g.e., s.71–72.

<sup>441</sup> *Trabzon Vilayet Salnamesi 1900*(1318), XVIII, (Haz.Kudret Emiroğlu), Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yay., Ankara, 2008, s.345-351.

1909 yılı Trabzon'a ait İngiliz konsolosluk raporundan öğrendiğimize göre Lloyd(Avusturya), Panhellenic(Yunan), Destouni(Yunan), Gürcü(Osmanlı), Mahsusa(Osmanlı) adlı kumpanyalar 1908 yılında haftalık olarak Trabzon'a sefer yapıyorlardı. İki haftada bir Messageries Maritimes (Fransız), Pagquet (Fransız), Compagnie de Navigation(Rusya), Florio ve Rubbatino (İtalyan), Deutsche Levante Linie(Alman), Norddeutscher Lloyd (Alman), bir Rus, iki türk botu, , Gagarina, Hürriyet, Nehjat oldukça düzenli aralıklarla Trabzona sefer yapmaktadırlar. Moss, Ellerman, Westcott ve Laurance Line tarafından deneme seferleri de yapılmaktaydı<sup>442</sup>.

Aşağıdaki tabloya baktığımızda; Trabzon'a gelen gemi sayısı 1836'da 170 ve ortalama tonaj 155 iken 1880'de 427 ve ortalama tonaj 894, 1910'da gelen gemi sayısı kıyı ticareti ile birlikte 7364 ve ortalama tonaj 165 idi. Buharlı gemi sayısı 1867'de 287 ve ortalama tonaj 490 iken, 1910'da buharlı gemi sayısı 975 ve ortalama tonaj 1.216 oldu. 43 yılda buharlı sayısı yaklaşık 3,5 kat, ortalama tonaj ise 2.5 kat arttı. 100 tondan büyük yelkenli gemi sayısı ise 1867'de 99'dan 1880'de 21'e inerken, 1910'da kıyı ticareti ile toplam yelkenli sayısı 6.389 idi. Yelkenlilerin ortalama tonajı 1867'de 170'den 1880'de 238'e çıktı ve 1910'da sadece 4,5 idi. Bu durum İzmir limanındakinin benzeri olarak, Trabzon limanına giriş yapan uluslararası ticaret ile ilgili yelkenli sayısının zaman içinde azaldığını ve yelkenli trafiğinin temel olarak kıyı ticaretindeki küçük gemilerden oluştuğunu göstermektedir. Trabzon limanı daha 1858'de toplam gemiler içinde buharlıların payı %53 ile yelkenlileri geçmişti. Toplam tonaj içindeki paylara bakıldığında ise 1867'de buharlıların payı % 89, yelkenlilerin payı ise %11 idi. Kıyı ticaretindeki küçük yelkenlilerin hesaba katılması ile 1910'da toplam trafik içinde buharlıların payı %13'e düşmüş ve yelkenliler %87'ye yükselmiş görünse de toplam tonaj içindeki paylar deniz ticaretindeki gerçeği yansıtmaktadır: 1910'da toplam tonajın %97,5'i buharlılara ve sadece %2,5'i yelkenlilere aitti<sup>443</sup>.

---

<sup>442</sup> A&P Trabzon Vilayeti 1909 Raporu, s.5.

<sup>443</sup> Baskıcı, a.g.e., s.70-71.

**Tablo 2.31-Trabzon Limanı Gemi Trafığı(1836-1913)<sup>444</sup>**

Yıl	1836	1846	1858	1867	1875	1880	1885	1890	1895	1900	Giren Gemi	B	Buharlı Tonaj	Yelkenli Tonaj	Toplam Tonaj	Buharlı Oran	Yelkenli Oran	Tonaj Oran	Tonaj Oran	
1836	170																			
1846	133																			
1858	324	173	151																	
1867	386	287	99	140.855	231.836	376.790	449.000	530.170	572.027	522.017										
1875	5.242	315	9	16.831	2.504	5.006	36.322	63.266	44.783	35.810										
1880	6.885	406	21	157.686	234.340	381.796	485.322	593.436	616.810	557.827										
1885	6.370	448	5.922	%74,35	%6,01	%5,90	%7,03	%5,42	%5,72	%6,86										
1890	9.530	517	9.013	%25,65	%0,17	%0,31	%92,97	%94,58	%94,28	%93,14										
1895	9.003	515	8.488	%89,33	%98,93	%98,69	%92,52	%89,34	%92,74	%93,58										
1900	7.096	487	6.609	%10,67	%1,07	%1,31	%7,48	%10,66	%7,26	%6,42										

<sup>444</sup> A.g.e.,s.70.

1905	8.081	602	7.479	629.823	37.446	667.269	%7,45	%92,55	%94,39	%5,61
1910	7.364	975	6.389	1.186.241	29.571	1.215.812	%13,24	%86,76	%97,57	%2,43
1912	6.497	775	5.722	1.072.980	25.149	1.098.129	%11,93	%88,07	%97,71	%2,29
1913	5.927	643	5.284	1.004.241	27.577	1.031.818	%10,85	%89,15	%97,33	%2,67

B:Buharlı Y: Yelkenli

Not: 1885'e kadar sadece 100 tonun üzerindeki yelkenliler dâhildir. 1867 için sadece buharlı gemi mürettebatı söz konusudur.

Aşağıdaki tabloda buharlı ile yelkenli gemilerin toplam sayılarını ve tonajlarının devletlere göre dağılımını görmekteyiz. Buna göre en çok Osmanlı gemilerinin Trabzon'a işlediğini söyleyebiliriz. Ancak Trabzona çalışan gemilerin çoğu yelkenli ve tonajı küçük olan gemilerdi. Avusturya-Macaristan Trabzon'a en fazla gemi çalıştıran yabancı ülkeydi. XX. yüzyıl başlarından itibaren Yunanistan'a ait gemi sayısının sürekli arttığını görülmekteydi. Mehmet Aziz'in "*Büyük Derdimiz*" isimli kitabında "*hele Yunan komşularımızın şu 10–15 sene tarafında deniz ticaretine ihraz edildiği harikulade terakkiyatını, bütün limanlarımızı iskelelerimizi istila eden vapurlarından anlıyoruz. Bugün Yunanlıların deniz ticaretinde Akdeniz'de İngilizlerden sonra ikinci olarak kaldıklarını evet tekrar ediyorum.*"<sup>445</sup> diyerek belirttiği Yunanlılar, XIX. yy sonu XX. yy başlarında Akdeniz ticaretinde ağırlıklarını hissettirdikleri gibi Karadeniz'de de azımsanmayacak durumdaydılar. Girit meselesi dolayısıyla başlayan süreçte ve ardından yaşanan Balkan savaşları sırasında Yunanlılara ait gemi sayısı giderek azalmıştı. XIX. yüzyılın son çeyreğinden itibaren Karadeniz ticaretinde giderek etkisizleşen İngiltere XX. yüzyılda da bu durumunu sürdürmektedir. Nitekim Trabzon'daki İngiliz konsoloslu Satow, Trabzon'daki İngiliz taşımacılığının önemsenmeyecek kadar az olduğunu, 1912 yılında limana sadece 3 adet İngiliz

<sup>445</sup> Mehmet Aziz, *Büyük Bir Derdimiz(Osmanlı Deniz Ticareti)*, Artin Asadoryan ve Mahdumları Matbaası, 1327, s.4.

gemisinin geldiğini belirtir<sup>446</sup>. Osmanlı limanına gelen yabancı bandıralı buharlı gemiler içinde 1912 yılında en fazla Rusya yer almaktadır. Onu Avusturya-Macaristan ve Fransa takip etmektedir. 1912 yılında Balkan savaşları yaşandığından Satow, ticaretin 1911'e kıyasla 1912'de önemli ölçüde azaldığını belirtmektedir.

**Tablo 32-Trabzon Limanında Toplam Gemi Sayısının Ükelere Göre Dağılımı (1900-1912)<sup>447</sup>**

	1900		1902		1905		1909		1910		1912	
	Gemi Sayısı	Tonaj	Gemi Sayısı	Tonaj	Gemi Sayısı	Tonaj	Gemi Sayısı	Tonaj	Gemi Sayısı	Tonaj	Gemi Sayısı	Tonaj
<b>İtalya</b>	26	27.233	10	609.137	9	15.534	50	73.326	27	38.402	1	2.065
<b>Yunanistan</b>	49	39.357	52	49.287	60	54.224	156	126.846	1	419	3	1.835
<b>Rusya</b>	67	56.274	78	61.714	65	56.392	92	57.572	282	152.641	292	169.648
<b>Avusturya-Macaristan</b>	104	114.442	82	98.718	106	121.716	115	190.159	106	195.317	104	191.520
<b>Fransa</b>	75	113.021	91	143.491	107	188.925	107	241.371	106	248.317	88	232.032
<b>İngiltere</b>	1	1.202	-	-	-	-	5	8.896	6	9.628	3	5.196
<b>Buharlı-Yelkenli Toplamına Göre</b>												

<sup>446</sup> A&P Trabzon Vilayeti 1913 Raporu, s.6.

<sup>447</sup> A&P Trabzon Vilayeti 1912 Raporu, ss.5-12; Trabzon Vilayeti 1906 Raporu, s.11; Trabzon Vilayeti 1903 Raporu, s.14.

Toplam	İran	Romanya	Norveç	Osmanlı	Almanya
7.096	-	-	-	6.758	16
557.827	-	-	-	185.211	21.087
7.468	-	-	-	7.119	36
609.137	-	-	-	189.674	50.304
8.081	-	-	-	7.698	36
667.269	-	-	-	180.229	50.249
8.275	-	-	-	7701	49
922.867	-	-	-	133.440	91.257
7.364	-	51	1	6748	36
1.215.812	-	39.068	1.803	470.206	60.011
6497	2	3		5968	33
1.098.129	1.084	1.542		436.939	56.268

#### 5.d.Trabzon Limanda Deniz Ticareti

İngiliz konsolosluk raporlarına baktığımızda Trabzon limanından yapılan ticaretin bir bölümünün Anadolu, diğer bölümünün ise İran için yapıldığı anlaşılmaktadır. Güney Karadeniz sahillerinin en mühim limanı olan Trabzon'da XX. yy sonlarından itibaren İran ticareti gerilemeye başlamış ve Anadolu ticareti ise artmaya başlamıştı. Bu değişimde baştan beri vurguladığımız Rus demiryolları ve İngiliz ticaretinin Süveyş kanalı yoluyla Buşir limanına kayması etkili olmuştur.

Limandaki ticaret Trablusgarp ve Balkan savaşlarından etkilendiği gibi, XX. yy başlarında yaşanan Avusturya, İtalya, Rum bojkotlarından da etkilenmiştir. Zaman zaman salgın hastalıklar da ticarete sekte vurmuştur. Kolera ve onu takip eden karantina 1910 yılında ticareti etkilemişti. 17 Eylül'den 16 Aralık'a kadar Trabzon'da 584 kişi koleradan ölmüştü.

Tabloyu değerlendirdiğimizde; 1890–1912 yılları arasında Anadolu ithalat ve ihracatının 2 kat arttığını görüyoruz. XX. yy ile birlikte Trabzon ve hinterlandının ticaretinde de bir artış gözlenmektedir. Anadolu ticaretinde ithalatın payının daha yüksek olduğunu görmekteyiz. Bu da Trabzon'un ithalat limanı olma durumunu



desteklemektedir. 1909 yılı istisna tutulursa İran'ın Trabzon üzerindeki ihracatında bir azalma olduğu gözlenmektedir. Trabzon giderek İran transit limanı olmaktan uzaklaşmaktadır. Limanın toplam ticaretine(Anadolu+İran) bakıldığında ticaret hacminin 1890–1909 yılları arasında 2.64 oranında arttığını görüyoruz.

**Tablo 2.33-Trabzon ticaretinde Anadolu ve İran'ın Payları(1890-1912)<sup>448</sup>**

Yıl	İhracat		İthalat	
	Anadolu	İran	Anadolu	İran
1890	383.625	311.530	788.285	665.250
1895	428.750	211.520	821.920	682.890
1899	417.800	151.640	823.229	501.510
1900	536.170	224.500	918.550	495.800
1902	484.000	177.000	1.113.000	656.000
1904	546.840	149.000	1.045.440	499.000
1906	589.000	406.000	1.565.000	600.000
1908	714.000	12.000	867.000	165.000
1909	606.000	2.230.000	1.352.000	1.496.000

<sup>448</sup> Charles İssawi, *The Economic History Of Turkey*, Aktaran Kütükoğlu, a.g.m, s. 110-111; *Trabzon Vilayeti 1913*, s.11; *Trabzon Vilayeti 1901 Raporu*, s.9; *Trabzon Vilayeti 1906*, s.12; *Trabzon Vilayeti 1901 Raporu*, s.13.

1912	644.000	-	1.542.000	-
------	---------	---	-----------	---

Abdülvahap Bey, Avrupa fabrikaları karşısında el tezgâhları ve çıkırıklarla rekabet etmenin imkânsız olduğunu, Avrupa’da kimyevi maddelerle 1–2 günde bezleri ağartmak mümkün iken, Osmanlı devletinde kadınların haftalarca deniz kenarında uğraştıklarını anlatır. Ülkemiz birçok hammaddeye sahipken bunları fabrikalarda işlemedikçe, elimizdeki hammaddenin yok pahasına dışarıya çıktığının altını çizmektedir<sup>449</sup>. Sanayi devrimi en büyük atılımını dokuma sektöründe yapmış ve buhar gücüyle ucuz, seri üretilmiş mallarını Avrupalılar, Trabzon limanından İran’a kadar akıtmaktadır. *“Bugün memleketimize ithal olunan bir kısım mensucat-ı ecnebiye vardır ki; Avrupa fabrikalarında yapıldığı halde Avrupa piyasasına çıkarılmaz. Çıkarılsa da rağbet bulmaz. O emtia surf şarka mahsus olmak üzere yapılmıştır. Avrupalı fabrikatörler memleketimizin iklimini, emzicesini, hatta duygularımızı bile tetkik ve hesap ettikten sonra o malı fabrikasına sipariş etmiştir”* diyen Abdülvahap Bey, Macaristan’dan fabrikatörlerin gelip Anadolu’yu karış karış gezip hammaddelerle birlikte masalları da topladıklarını ve bir süre sonra bu masallardaki motiflerden esinlenerek üretilen ürünlerin Anadolu insanı tarafından seve seve alındığını kaydetmektedir<sup>450</sup>.

Trabzon’da yaşayanların satın alma kapasiteleri oldukça sınırlıydı. Trabzon ile yaptığı ticarete İngilizler özellikle yabancı rakipleriyle rekabette zorlanmaktaydılar. Diğer rakipleri, ucuz olarak getirdikleri malları ödemeleri uzun süreler sağlıyorlardı Bu yüzden İngiliz üreticiler pazarın ihtiyaçlarını saptayacak ticari görevliler göndererek ürünlerinin örneklerini de sergilemelidirlir<sup>451</sup>. 1905 yılında İngiliz gemilerinden hiç biri Trabzon’a gelmemiştir. İngiliz ürünleri diğer yabancı vapur şirketleri tarafından taşınmıştı. İki haftada bir Messageries Maritimes Londra’ya uğramakta ve İngiliz mallarını da almaktaydı<sup>452</sup>. Buna rağmen İngiltere Trabzon’un ithalatında ilk sırada yer almaktaydı.

Avusturya-Macaristan, Trabzon’a yapılan ithalatta İngiltere’den sonra gelmektedir. XX. yüzyılda Osmanlı Devleti ile yaptığı ticarete bir ivme yakalayan

<sup>449</sup> Hayri, *a.g.e.*, ss.18-19.

<sup>450</sup> *A.g.e.*, ss.18–19.

<sup>451</sup> *A & P Trabzon Vilayeti 1903 Raporu*, s.7.

<sup>452</sup> *A & P Trabzon Vilayeti 1905 Raporu*, s.3.

Avusturya-Macaristan, Bosna-Hersek'i ilhak etmesi ve ardından yaşanan Balkan savaşları sebebiyle Trabzon'un ithalatında değer kaybetmiştir.

Fransa'da Trabzon ticaretinde dengesiz bir tablo izlese de ithalatta üçüncü sırada yer almaktadır.

Osmanlı Devleti'ne giren Alman malları genellikle Avusturya-Macaristan malı olarak giriyordu. Osmanlı ile yabancı ülkelerin yaptığı ticarete baktığımızda; 1887 yılında Almanya ve Avusturya toplam ticareti %18 iken, bu rakam 1910 yılında %42'ye ulaşacaktı. Avusturya ve Almanya, İngiltere ile Fransa aleyhine önemli bir gelişme kaydetmişti. XIX. yüzyıl boyu, ulaşımın pahalılığı yüzünden Alman malları Osmanlı pazarında makbul değilken, 1880'lerden sonra durum değişmişti. Taşıma ücretleri azalırken, mal akımı hızlanmıştı. Temelde önemli bir gelişme göstermemekle birlikte Alman deniz ticareti de hacim olarak artıyordu<sup>453</sup>. Almanya 1910 yılına kadar Avusturya-Macaristan ile birlikte İngiliz konsolosluk raporlarına yansırken, 1910 yılından itibaren tek başına ticarî değerleri belirtilmektedir. Osmanlı Devleti'ne yatırımları her gün artan Almanya, Trabzon ithalatında da bir yılda bile büyük bir ivme yakalamıştır. Rusya'da 1910 yılından itibaren Trabzon ticaretinde hatırı sayılır bir yer edinmeye başlamıştır. Aşağıda bir ithalat limanı olan Trabzon'da 1899 ile 1911 yılları arasında ülkelere göre yapılan ithalat görülmektedir:

---

<sup>453</sup> İlber Ortaylı, *II. Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğu'nda Alman Nüfuzu*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayını, Ankara, 1981, s.30.

**Tablo 2.34-Trabzon Limanından Ülkelere Göre Anadolu'ya İthalat(1899-1911)<sup>454</sup>**

Ülkeler	İthalat							
	1899	1902	1906	1905	1907	1908	1910	1911
<b>Birleşik Krallık ve Kolonileri</b>	223.065	279.980	363.740	286.220	372.740	106.040	202.670	232.820
<b>Hindistan</b>		-	44.060	34.890	77.980	22.791	1.150	-
<b>Mısır</b>	176.900	290.830	1.370	1.700	2.350	2.175	3.760	-
<b>Avusturya-Macaristan, Almanya</b>	134.645	239.670	291.380	222.350	226.700	60.711	118.800	173.450
<b>Belçika ve İsveç</b>	19.105	36.100	73.940	50.520	59.560*	19.080*	31.380	58.890
<b>Almanya</b>							27.120	89.410
<b>Fransa</b>	126.785	110.350	179.900	146.510	174.170	190.076	163.890	189.890
<b>Balkan Devletleri</b>		-	-	-	-		30.400	-
<b>Yunanistan</b>	4.540	10.000	5.770	10.510	4.160	1.567	3.380	25.840
<b>İtalya</b>	24.340	40.230	64.640	48.450	66.570	25.105	88.840	25.260
<b>Hollanda</b>		6.000	1.710	600	2.260		-	-
<b>Romanya ve Bulgaristan</b>	19.720	23.790	57.680	13.040	71.370	8.825	-	-
<b>Rusya</b>	73.720	44.060	55.870	67.020	52.870	26.299	267.250	198.980
<b>İsviçre</b>	11.200	15.100	3.640	4.410	940		-	
<b>Amerika</b>		14.100	37.180	16.580	30.130	7.356	4.670	3.950
<b>Diğer ülkeler</b>	4.209	3.210	1.490	1.020	970		8.920	34.800
<b>Yabancı ülkeler</b>		-	1.182.370	903.820	1.142.770	470.036	952.230	1.032.980
<b>Türkiye</b>		-	382.220	303.410	317.060	397.384	400.220	339.770
<b>Genel Toplam</b>	823.229	1.113.420	1.564.590	1.207.230	1.459.830	867.420	1.352.450	1.372.750

(“\*” Sadece Belçika ticareti., “+” Türkiye ve Mısır’a ait toplamı, “/” Sadece Avusturya-Macaristan ticaretini göstermektedir.)

<sup>454</sup> A&P Trabzon Vilayeti 1912 Raporu, ss.5-13; Trabzon Vilayeti 1906 Raporu, s.11; Trabzon Vilayeti 1903 Raporu, s.14; Trabzon Vilayeti 1907 Raporu, ss.10-11; Trabzon Vilayeti 1909 Raporu, ss.6; Trabzon ve Sivas 1901 Raporu, s.12; Trabzon Vilayeti 1911 Raporu, ss.10

Konsolosluk raporlarında Trabzon'da dikkate değer bir sanayi olmadığı, gümüş işi ve telkari yapılmakta olup, Trabzon'un telkariden dolayı bir ün kazandığı, Trabzon ve Rize'de üretilmekte olan Rize bezinin Suriye'ye kadar geniş bir coğrafyaya ihraç edildiği belirtilmektedir<sup>455</sup>. Abdülvahap Hayri de Trabzon'da dikkate değer bir sanayi olmayıp, sadece küçük çapta kuyumculuk, bakırcılık, saraçlık, marangozluk, dokumacılığın olduğundan söz etmektedir

İhraç malları içinde fındık, tütün, koyun, sığır, yumurta, fasulye ilk sırada yer almaktadır. İhraç ürünleri içinde en çok yer tutanlar tarım ürünleridir. Ancak Trabzon 1912 konsolosluk raporunda da belirtildiği gibi tarımsal bir bölge değildir. Bu vilayetin doğal yapısı, denize paralel olarak uzanan sahil bandı haricinde dağlıktır. Fakat buna rağmen tarım halkın önemli bir geçim kaynağıdır. Bu yüzden halk elinden geldiğince topraktan yararlanmaya çalışmaktadır. Arazinin engebeli yapısı ve yağmur sularının arazinin üst kısmını alıp götürmeleri sonucu halk çözümü ormanları keserek tarım arazisi açıp çevresini çitlerle çevirmekte bulmuştur. Kimyevi gübre de kullanılmaya başlamıştır<sup>456</sup>.

Trabzon ve Sivas vilayetlerinin bütün bölümlerinde yumurta ihracatı inanılmaz artmıştır. Sandıklar içine konan yumurtalar gemilerle Fransa(Marsilya'ya) ve İspanya'ya yollanıyordu. Albümin sanayi alanında eldiven ve kumaşların hazırlanmasında cila olarak, yumurta sarısı ise dericilikte kullanılıyordu<sup>457</sup>.

Büyükbaş hayvan ihracatı 1883'ten sonra sıçrama yapmış olup, 1912'de de bu durum devam etmektedir. Hayvan ihracatındaki artışın nedeni İstanbul'un ihtiyacı için Doğu Anadolu otlaklarında yetiştirilen hayvanların karayolu yerine deniz yoluyla sevkinin tercih edilmesinden kaynaklanmaktadır. Bunun yanında hayvan ürünlerinden bağırsak, yün, tiftik de satılan ürünlerdendir.

Fındık, Trabzon'un en gözde tarım ürünlerindedir. Çikolata, şekerleme, pasta imalatında ve ressamlarca yağlı boya işinde kullanılmaktadır. Osmanlı devletinden fındık alan ülkeler Almanya, Mısır, Amerika, Fransa, İngiltere, Rusya, Avusturya-

---

<sup>455</sup> *Reports For The Year 1912 On The Trade And Commerce Of Vilayet Of Trebizond*, London, July 1913, s.1; Aktaran Özlem Yıldız, "İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre 20. Yüzyıl Başlarında Trabzon'da Deniz Ticareti", Piri Reis Üniversitesi Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu (2010) ve Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu II (İstanbul ve Marmara) Bildiriler Kitabı, İstanbul, 2010, s.244

<sup>456</sup> Hayri, *a.g.e.*, s.72.

<sup>457</sup> Hayri, *a.g.e.*, s.70; *A&P Trabzon 1907 Raporu*, s.3.

Macaristan ve Romanya'dır. İspanya fındığı da Osmanlı fındığına Avrupa pazarında rakiptir<sup>458</sup>.

Trabzon'un ihracatı ithalatına göre oldukça geridedir. Balkan devletleri de Karadeniz ticaretinde yerlerini almışlar ancak Balkan savaşları Trabzon ile ticaretlerine sekte vurmuştu. 1911 yılında yapılan ihracatta Almanya ilk sırada yer alırken onu Fransa ve Avusturya-Macaristan takip etmişti.

**Tablo 2.35: Trabzon Limanı İhracatı(1899-1911) <sup>459</sup>**

Ülkeler	İhracat							
	899	902	906	905	907	908	910	911
<b>Birleşik Krallık ve Kolonileri</b>	.955	2.140	.460	8.350	.670	6.305	1.130	8.790
<b>Hindistan</b>								
<b>Mısır</b>	60.805+	05.450+	4.360	02.780	17.900	35.678	2.940	
<b>Avusturya-Macaristan, Almanya</b>	7.085	7.150	0.140	7.500	5.880	23.845	9.120	16.080/
<b>Belçika ve İsveç</b>	.015	.380	.660	.450	.380*			
<b>Almanya</b>							8.040	30.760
<b>Fransa</b>	8.760	7.715	6.060	7.000	6.720	4.328	6.640	27.120
<b>Balkan Devletleri</b>							.060	1.270
<b>Yunanistan</b>	.500	.060	1.160	.100	.450	.135	.050	
<b>İtalya</b>	.200	.880	.150	.790	.840	.532	.670	50
<b>Hollanda</b>	.000	.510	.260	.490	2.930	3.612		
<b>Romanya ve Bulgaristan</b>	.265	.810	0.170	.070	2.400	4.204		
<b>Rusya</b>	7.010	6.125	7.790	2.400	9.710	1.447	1.360	.450
<b>İsviçre</b>								

<sup>458</sup> Hayri, a.g.e., s.78.

<sup>459</sup> A&P Trabzon Vilayeti 1912 Raporu, ss.5-13; Trabzon Vilayeti 1906 Raporu, s.11; Trabzon Vilayeti 1903 Raporu, s.14; Trabzon Vilayeti 1907 Raporu, ss.10-11; Trabzon Vilayeti 1909 Raporu, ss.6; Trabzon ve Sivas 1901 Raporu, s.12; Trabzon Vilayeti 1911 Raporu, ss.10.

	00							
<b>Amerika</b>		.770	9.080	6.160	.040	8.587	6.710	2.210
<b>Diğer ülkeler</b>	.705	30	.570	.750	.030	.440	.850	4.220
<b>Yabancı ülkeler</b>			30.860	90.840	39.040	14.113	79.570	69.850
<b>Türkiye</b>			58.210	90.930	42.370	00.512	00.150	28.200
<b>Genel Toplam</b>	17.800	83.720	89.070	81.770	81.410	14.625	79.720	98.050

Trabzon limanı aracılığıyla İran için yapılan ticaret için zorlu yolların aşılması gerekmektedir. Osmanlı devletinin İran ile demiryolu bağlantısı olmadığı gibi, Doğu Anadolu ve İç Anadolu'yu Karadeniz'e bağlayan demiryolları yoktu. 1885 yılından önce sadece Trabzon ile Erzurum arasında karayolu vardı. 1885 yılından sonra Trabzon ve çevresinde şose yol inşasına başlanılmıştı. 1893 yılına kadar açılan yollar şunlardı: Trabzon-Gümüşhane(105 km), Samsun-Sivas(62 km), Giresun-Sivas(52 km), Ordu-Hamidiye(85 km), Ünye-Niksar(77 km), Trabzon-Yumru(11 km), Trabzon-Akçaabat(14 km), Samsun-Çarşamba(23 km), Samsun-Bafra(62 km), Ordu-Ünye(20 km), Ordu-Erzincan yollarıydı. İlerleyen yıllarda şose yol yapımı devam etmiş ve 1906 yılında 725 km'ye yükselmişti<sup>460</sup>. Ancak kervanlarla karayoluyla yapılan ticaret uzun süre alıyor, doğa şartlarıyla savaşıyor ve maliyet artıyordu. 1912 yılında daha öncede bahsettiğimiz gibi Rusların Toros Şimendifer Şirketi'ni kurmalarıyla deve kervanına tren yolu rakip olmuştu. Transit ticaret azaldıkça Trabzon'da transit ticaret için bulunan ticaret evleri ve komisyoncular 30-35 sene önce İstanbul'a kaymışlardır. Transit ticaret yavaş yavaş rota değiştiriyordu. Demiryolunun yanısıra Rusya kendi Karadeniz Kafkas sahillerinde düzgün şoseler, telgraf hatları, antrepolar yaptırmak ve vapur şirketleri kurmak suretiyle Trabzon ticaretini ele geçirmeye başladı. Trabzon'un ticaret hacmi azaldıkça bazı Avrupa devletleri Trabzon'daki konsolosluklarını vekilliğe indirerek Batum ve Tiflis'te konsolosluklar açtılar<sup>461</sup>.

<sup>460</sup> Bünyamin Duran, "Karadeniz Bölgesinin 1870-1914 Arasında Tarımsal Gelişmesi", *II. Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri Kitabı(Uluslararası) (1-3 Haziran 1998)*, Sönmez Matbaa ve Yayınları, Samsun, 1990, s.62.

<sup>461</sup> Baskıcı, *a.g.e.*, s.82.

Transit ticaretin azalışını ithalat rakamlarında görmek mümkündür. 1907 yılından itibaren toplam ithalat %50 oranında azalmıştı. 1908 ve 1910 yıllarında 1902 yılındaki ithalat toplamının dörtte biri kadar azalmıştı. Transit İran ticaretinde ithalat yapılan en önemli ülke İngiltere'dir. Avusturya-Macaristan ve Almanya'da önemli ticari partnerler olarak karşımıza çıkmaktadır<sup>462</sup>.

**Tablo 2.36-Devletlere Göre Trabzon Limanından İran İçin Yapılan İthalat (1899-1910)<sup>463</sup>**

	İthalat						
	899	902	905	906	907	908	910
<b>Birleşik Krallık</b>	11.610	72.080	35.680	47.810	32.950	0.065	6.630
<b>Hindistan</b>			8.040	1.970	8.140		
<b>Avusturya-Macaristan ve Almanya</b>	9.970	61.010	31.090	55.180	20.620	9.305	6.980
<b>Belçika ve İsveç</b>	.025_	5.690_	0.830	0.350	1.030*	.527	.770*
<b>Almanya</b>							0.620
<b>Fransa</b>	4.385	0.840	9.430	1.280	4.390	1.633	2.440
<b>İtalya</b>	00	6.500	8.610	1.030	9.820	8.467	
<b>Romanya ve Bulgaristan</b>	.920	60					
<b>Yunanistan</b>	.340	.510					
<b>Hollanda</b>					.600		
<b>İsviçre</b>	.220	2.200	.460	.410	.100		
<b>Amerika</b>							

<sup>462</sup>1880-1904 yılları arasında Osmanlı Devleti'nin de İranla ticareti arttı. Gerçekte Osmanlı Devleti İran'da Alman sanayi ve ticaretinin temsilcisi durumundaydı. Bu konuda bkz. Ortaylı, a.g.e, s.35.

<sup>463</sup> A&P Trabzon Vilayeti 1910 Raporu, s.10.; Trabzon Vilayeti 1907 Raporu, ss.10-11.



		.370	.680	.160	.320		50
<b>Diğer ülkeler</b>	.000	30	80	70			90
<b>Yabancı Ülkeler</b>			10.290	98.360	63.030	58.997	
<b>Türkiye</b>	.005+	.020	.890	.750	30	.873	
<b>Toplam İran</b>	01.510	36.010	12.180	00.110	63.460	64.870	38.910

“\*” Sadece Belçika ticaretini içeriyor.

“+” Mısır ticaretini içeriyor.

“\_” Bu ticarete Hollanda ticareti de dahildir.

İran Trabzon yoluyla halı, ipek kumaşlar ve kuru üzüm ihraç etmekte olup, artık Trabzon limanından uzaklaşarak daha avantajlı bulunduğu Rusya üzerinden transit ya da Buşir limanı ile doğrudan ticaret yapmaktadır.

**Tablo 2.37-Devletlere Göre Trabzon Limanından İran’dan Yapılan İhracat  
(1899-1910)<sup>464</sup>**

Devletler	İhracat					
	1899	1902	1905	1906	1907	1908
<b>Birleşik Krallık</b>	13.790	30.160	5.230	8.160	6.450	1.102
<b>Hindistan</b>	-	-	-	-	-	-
<b>Avusturya- Macaristan ve Almanya</b>	14.190	26.480	1.100	5.680	10.210	283
<b>Belçika ve İsveç</b>	445_	1.570_	-	820	720*	-
<b>Fransa</b>	4.240	6.060	6.660	2.920	1.500	-
<b>İtalya</b>	520	120	180	690	410	-
<b>Romanya ve Bulgaristan</b>	445	800	240	-	-	-
<b>Yunanistan</b>	850	2.100	-	-	-	-
<b>Hollanda</b>	-	-	-	-	-	-
<b>İsviçre</b>	-	-	-	-	2.090	-
<b>Amerika</b>	-	17.020	18.720	40.950	11.400	23
<b>Diğer ülkeler</b>	3.285	220	130	4.130	1.350	-

<sup>464</sup> A&P Trabzon Vilayeti 1907 Raporu, ss.10-11; Trabzon Vilayeti 1910 Raporu, s.10.

<b>Yabancı Ülkeler</b>	-	-	32.260	63.350	44.130	1.408
<b>Türkiye</b>	113.750+	92.200+	201.310	342.610	51.550	10.811
<b>Toplam İran</b>	151.640	176.730	233.570	405.960	95.680	12.219



## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM:

### OSMANLI DEVLETİ'NDE, II. MEŞRUTİYET'TEN BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NA LİMANLARIN İNŞA FAALİYETLERİ VE LİMAN ÇALIŞANLARI

Bu bölümde ikinci meşrutiyet döneminden önce ve bu dönemde yapılan limanlar ile liman çalışanlarının görevleri ve dönemin boykot olaylarındaki işlevleri, esnaf loncaları ile ilgili yapılan düzenlemelerin hamal, kayıkçı, mavnacı gibi liman işçilerine yansımaları konu edilmiştir.

#### A-LİMANLARIN İNŞA FAALİYETLERİ

Deniz ticareti limanlar yoluyla gerçekleşmekteydi. Limanlarda bir değişim ve gelişim halindeydi. Osmanlı Devleti buharlı gemilerin ticarî hayata girmesi ile limanları çağa göre yenilemek durumunda kalacaktı. Bu başlık altında limanların yapılmasını gerektiren nedenler ile XIX. yy sonlarında yapılan limanlar ve II. Meşrutiyet döneminde yapılan limanlar konu edilmiştir.

##### 1- Liman Yapılmasını Gerektiren Nedenler

Buharlı gemilerin insan hayatına girmesiyle gemiler büyümüş, taşınan mallar da miktar olarak artmıştı. Ancak tüm dünyada yükü ulusal ve uluslararası pazarlara ulaştıran bir hizmet ünitesi olan limanların<sup>465</sup> bu yeni teknolojiye uygunsuzluğu kısa zamanda ortaya çıkmıştı. Marsilya ve Londra gibi Avrupa limanları birbiri ardı sıra modernize edilmeye başlanmıştı<sup>466</sup>.

Osmanlı Devleti'nde XIX. yüzyıl boyunca bugünkü Türkiye sınırları içinde İstanbul en büyük ithalat, İzmir en büyük ihracat limanı durumundaydı. Bu iki kentin dışında Trabzon, Mersin, İskenderun, Samsun diğer önemli dış ticaret limanlarıydı. Osmanlı Devleti'nin Anadolu dışında diğer önemli dış ticaret limanları Selanik, Beyrut, Basra'ydı<sup>467</sup>. XIX. yüzyılın II. yarısına kadar Osmanlı Devleti'nde gemiler kıyıya yakın bir mesafede açıkta, korunaksız bir biçimde günlerce boşaltılmayı bekliyorlardı.

<sup>465</sup> Aslı Aran, *Türk Deniz Ulaşımı ve Ticaretinin Türkiye Jeopolitiği Açısından Önemi*, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Coğrafya Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2006, S.43,

<sup>466</sup> Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, (Çev.Erol Özbek), Tarih Vakfı Yurt Yay., 1998, İstanbul, S.136-137.

<sup>467</sup> Şevket Pamuk, "19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", *Tanzimat'tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, C.III, s. 665.

Boşaltılan malların bir kısmı ise tuzlu suya iyice doymuş olarak kıyıya çıkarılabiliyordu. Gemiler için güvenli barınaklar, dalgakıran yoktu. Bu da kış aylarında gemilerin nadiren uğramasına neden oluyordu. Karadeniz ve Akdeniz sahillerinde ise rüzgâr ya da kötü hava şartları nedeniyle yolcu ve yük taşıma işlerinin engellendiği bununda zaman, iş gücü ve maliyet artışına sebep olduğu görülüyordu<sup>468</sup>. Trabzon limanında denizin getirdiği kumlar gemilerin karaya oturmasına sebep oluyor<sup>469</sup> ya da bazen Bartın'da olduğu gibi nehrin getirdiği kumlar limanı işlevsiz bırakıyordu<sup>470</sup>. Boğazlarda gemilere gece seyir izni verilmemesi, gün battıktan sonra yükleme ve boşaltma yapılmaması gibi uygulamalarda zaman ve etkinlik kaybına sebep olmaktaydı. Bunun yanı sıra gemilerin yanaşmasına, var olan limanlar derinlik olarak uygun değillerdi. Beyrut limanının uzunluğu 150 metre, genişliği 100 metre, derinliği 2 metreydi. 1880'de ise buharlı gemilerin ortalama büyüklüğü 1000 tonu aşmaktaydı. Bunun yanında Avrupa artık mavnâ ile ticari malları aktarma yönteminden modern rıhtım işletmelerine geçiyor<sup>471</sup> ve buharla çalışan vinçler kullanmaya başlıyordu. Osmanlı Devleti'nde ise malların boşaltılıp yüklenmesinde kayıkçı, mavnacı ve hamallar önemli bir emekçi grubu olarak hizmet veriyorlardı. Bu fedakâr zümre mal boşaltma-yükleme işinin uzun süre almasına ve bazen malların zedelenmesine sebep oluyordu. Modern limanlara geçilirken en büyük tepki, işlerini kaybetmek istemeyen bu emekçi grubundan gelecekti. Modern limanlar kapasite olarak çok sayıda geminin mal boşaltmasına uygundu. Böylece zamandan da büyük ölçüde tasarruf ediliyordu. Limanların modernleşmesiyle birlikte Osmanlı Devleti'nde de çok sayıda gemi limana yanaşıp mallarını daha seri bir şekilde boşaltabilecekti.

XIX. yüzyıl ortalarında Osmanlı limanlarının yapımı gündeme gelmeye başladı. Ticaret hacminin XIX. yüzyılda artmasıyla birlikte yabancılar ticari potansiyeli yüksek limanların yapımıyla ilgilenmeye başlayacaklar ve liman yapım imtiyazlarını almaya çalışacaklardı. Fransızlar ile Almanlar demiryolları imtiyazlarını almak konusunda

---

<sup>468</sup> Tülay Duran, "Deniz ve Denizcilik Tarihimiz", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, 87 (Nisan, 2004), s.102.

<sup>469</sup> Özlem Yıldız, "XX. Yüzyıl Başlarında Trabzon'da Deniz Ticareti", *Piri Reis Üniversitesi, II. Türk Ticaret Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, İstanbul, 2011, ss. 233-240.

<sup>470</sup> Ergül Elmacı, *Bir Liman Kenti Bartın(1830-1923)*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2007, s.112-116.

<sup>471</sup> Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, (Çev. Erol Özbek), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1998, İstanbul, S.136-137.

rekabet halinde oldukları gibi liman imtiyazı konusunda da rekabet içine gireceklerdi. Bazı limanların yapımı demiryolu yapan şirketlere havale edilecekti. Böylece yabancılar yaptıkları demiryolunu limana bağlayacaklardı. Mesela, Varna Rıhtımı imtiyazı 8 Temmuz 1867’de Varna Demiryolu Şirketi’ne verilecekti<sup>472</sup>. İstanbul, Beyrut, Selanik limanları çoğunlukla Fransız sermayesiyle inşa edilip işletilecekti. XIX. yüzyılın sonunda Osmanlı Devleti’nde Alman nüfuzunun artması ile birlikte ise Haydarpaşa ve İskenderun limanları ile daha küçük bazı rıhtımlarının yapımı ise Alman sermayesi ile gerçekleştirilecekti<sup>473</sup>.

Limanların yapımı genellikle o liman bölgesini hinterlandına bağlayacak demiryolu ya da karayolunun yapımından sonra olmuştu. Selanik Rıhtımı’nın yapımına, İstanbul-Selanik ve İstanbul Mitroviç demiryolları ile Selanik-Manastır ve Selanik-Serez karayollarının yapımı sırasında Vali Sabri Paşa tarafından girişildi. Beyrut rıhtımı inşaatı ise, Beyrut-Şam Karayolunun açılmasından sonraydı<sup>474</sup>.

Liman yapım imtiyazları yabancılara verilmiş olmakla birlikte Padişah II. Abdülhamit önemli limanların devletçe satın alınması için girişimde bulunmuştur. İzmir limanını almaya çalışmış, başarılı olamayınca imtiyaz sözleşmesini yenilemişti. 1901 yılında ise İstanbul (Galata) limanının alınması için teşebbüste bulunmuş, Fransız elçisinin müdahalesi ve şirketin çok yüksek bir fiyat istemesi sonucu başarılı olamamıştı<sup>475</sup>.

Aşağıda XIX. yüzyıl sonu ile XX. Yüzyıl başlarında Osmanlı Devleti’nde liman imtiyazını alan şirketin adı, imtiyaz tarihi, açılış tarihi, imtiyaz sahibi, ortaklar yer almaktadır.

---

<sup>472</sup> Mübahat S. Kütükoğlu, “İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı”, *İ.Ü. Tarih Dergisi*, 32 (1979), s. 497.

<sup>473</sup> André Chérademe, *La Question d’Orient, la Macédoine, l Chemin de Fer de Bagdad*, Librairie Plon, Paris 1903, s.64.

<sup>474</sup> Kütükoğlu, *a.g.m.*, s. 497.

<sup>475</sup> Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, C.VIII, Türk Tarih Kurumu, 5.baskı, Ankara, 2000, ss.463-463.

**Tablo 3.38-Osmanlı Devleti'nde Önemli Liman İşletmeleri**

**(XIX. Yüzyıl Sonu-XX. Yüzyıl Başı)<sup>476</sup>**

Şirketin Adı	İmtiyaz tarihi	Açılış tarihi	İmtiyaz sahibi	Ortaklar
Société des Quais (İzmir)	1867	1875	John Charnaud, A.Baker, G.Guarracino	İngiliz;1877'den sonra Fransız (Joseph ve Elie Dussaud)
Société Anonyme Ottomane de Quais, Docks et Entrepôts de Constantinople (İstanbul)	1890	1896	Marius Michel	Fransız ve İngiliz
Compagnie Ottomane du Port, de Quais et Entrepot de Beyrouth (Beyrut)	1887	1892	Joseph Moutran	J.Moutran, Osmanlı Bankası, Le Comptoir d'Escompte de Paris, La Banque de Paris et Pays-Bas, Messageries Maritimes vs.
Société Ottomane de Construction et d'Exploitation du Port De Salonique (Selanik)	1888-97	1902	Hassa Hazinesi, Edmond Bartissol	Fransız ve yerli ortaklar,(Merkez İstanbul, Yönetim: Paris)
Port de Haidar-Pacha (İstanbul)	1899	1903	Anadolu Demiryolu Şirketi	Alman Deutsche Bank
Port d'İsmid (İzmit)	1895	1896	Alman	Alman
Consortium des Ports Ottomans, İnebolu, Ereğli, Trablusşam, Yafa, Hayfa.	1911- 1913	Savaş Nedeniyle Yapılamadı	Fransız	Le Creusot, Hersent, Batignolles, Régie General de Chemin de fer, Osmanlı Bankası

İstanbul, Beyrut, Selanik, İzmir gibi limanların yapımı tamamlanmış olduğundan II. Meşrutiyet döneminde İnebolu, Ereğli, Trablusşam, Yafa, Hayfa gibi ikinci derecede önemli limanların yapımı gündeme gelecek ancak I. Dünya savaşının araya girmesi nedeniyle bu limanların yapımı gerçekleşmeyecekti.

## **2. II. Meşrutiyet'in İlanından Önce Yapılan Limanların İnşa Faaliyetleri**

Bu başlık altında II. Meşrutiyetten önce yapılmış olan İstanbul, İzmir, Selanik, Beyrut gibi birinci derecede limanlar ile Derince, Dedeoğaç, Sakız, Midilli gibi ikinci derecede önemli limanların yapım süreçleri anlatılacaktır.

<sup>476</sup> V. Necla Geyikdağı, *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye(1854-1914)*, Hil Yayınları, İstanbul, 2008, s.164

## 2.a. İstanbul Limanı

Asya ve Avrupa arasında gidip gelen gemilerin uğrak durağı olan İstanbul'da deniz trafiği arttıkça Haliç yetersiz kalmaya başladı. 1872 yılı tespitlerine göre 15 yabancı, 3 Türk gemicilik şirketine ait gemiler İstanbul limanını kullanmaktaydı. Bazen limanda 400–500 gemi bulunduğu gibi bunların yükleme ve boşaltma yapması gerekiyordu<sup>477</sup>. Bu durumda limanda verilen hizmetlerde aksamalar yaşıyor, mallar uzun süre gemilerden boşaltılamıyordu.

1853'te Kırım Savaşı başlayınca Osmanlı'nın müttefikleri İngiltere ve Fransa, donanmalarını İstanbul'a yollamışlardı. Müttefik gemileri, limanda gerek asker, gerekse malzemelerin boşaltılmasında ve depolanmasında zorluklar yaşamışlardı. Kırım Savaşı'nın ardından toplanan 1856 Paris Kongresi'nde İstanbul'da deniz fenerlerinin olmayışı ve de limanların yetersizliği konu edilmişti. Bu yüzden Osmanlı Devleti, önce fenerler konusunu ele alacak ardından ise limanların iyileştirilmesi için çalışmalar yapacaktı. Limanın yapım imtiyazı, Kırım savaşı sırasında Fransız gemilerinde kaptan olan ve 1857'de fenerlerin işletme imtiyazını alarak Fenerler Umum Müdürü olan Marius Michel'e verilecekti<sup>478</sup>. Bu işi finanse etmek amacıyla kurulan Dersaadet Rıhtım Dok ve Antrepoları Şirketi ile Babıali arasındaki sözleşme 10 Kasım 1890'da imzalandı. 14 yılda tamamlanacak olan limanda yapılacak olan depoların inşası için gerekli arsalar, denizi doldurma yoluyla kazanılacaktı. Anlaşma şirketin rıhtımlarından başka bazı idare binalarını da inşa etmesi yükümlülüğünü taşıyor, buna karşılık denizden doldurulacak arazinin şirket mülkiyetine geçmesi ve şirketin beş çeşit rıhtım ve ardiye resim ve ücretlerini alabilmesi hakkını tanıyordu. Fransızlara imtiyaz 85 yıllık bir süre için verilmiş olmasına rağmen devlet tesisi 40 yıl sonra satın alabilecekti. Babıali şirketin yeni kazanılan araziler için hükümlerlik dışı toprak statüsü talep edeceğinden endişelenmesi, şirketi erken satın almaya çaba göstermesine neden oldu, ancak bu girişimleri başarısız oldu<sup>479</sup>.

Rıhtım inşaatına, Tophane'den Galata sahilinde Nisan 1892'de başlandı. Yapım işi o günkü teknik imkânlarla çok zordu. Rıhtımın geometrik çizgisi değişik

<sup>477</sup>Wiener, *a.g.e.*, ss.136-137.

<sup>478</sup> Feza Kürkçüoğlu, "İstanbul'un İlk Çağdaş Limanı, Galata Rıhtımı", *Popüler Tarih Dergisi*, 63 (Kasım, 2005), s.40

<sup>479</sup> Wiener, *a.g.e.*, ss.138-139.

derinliklerden geçiyordu ve bazı noktalarda 35 metreyi buluyordu. Zemini takviye için Marmara adası, Hayırsız ada, Karadeniz'in girişindeki taş ocaklarından getirilen materyal kullanılıyordu<sup>480</sup>. Tophane'den Karaköy'e kadar devam ederek, 1895 de 285 metrelik bölümü tamamlandı. Galata Köprüsü ile Tophane arasındaki 758 m uzunluğundaki rıhtımın tamamlanması için 5 yılı aşan zorlu bir çalışma gerekmiş, özellikle inşaat için gerekli büyük taş parçalarının temininde sıkıntı yaşanmıştır. Kalifiye işçi bulunamadığı için yabancılar da çalıştırılmıştır. 1898 yılında yeterli derecede sağlam inşa edilmediği anlaşılan rıhtımın bir kısmı çökmüş, tamirat ve yenileme işlemi 1900 yılına kadar sarkmıştır<sup>481</sup>.

Rıhtımda depolar henüz yapılmamıştı. Oysa acilen depolara ihtiyaç vardı. 1905 yılında şirket depoların inşasına başladı. 1909 yılında Eminönü'nde 14.436 metrekare kullanım alanlı bir bina tamamlandı. Çok geçmeden 7000 metrekarelik ikinci bir bina yapıldı. Ancak şehremanetiyle ortaya çıkan uzun boylu anlaşmazlıklar yüzünden Eminönü'nde planlanan depoların inşası gecikti<sup>482</sup>.

Genel sorun umumi bir yolun hangi ölçüde gümrük alanı içerisinden geçebileceğiydi. Burada önceleri geçici depolama alanları oluşturuldu. Ancak I.Dünya Savaşı yıllarında, tesislere askeri idare tarafından el konulduktan sonra yeni depo binaları yapıldı. Limanı işleten Fransız şirketi 1934 yılında limanın Türk devleti tarafından alınmasından sonra feshedildi. Bu sırada limanda Galata'da 2, Eminönü'nde 8 bina halinde toplam 30.735 metrekarelik depolama alanı bulunuyordu. Bunlara Galata rıhtımındaki bir antrepo ve Tophane önündeki antrepolar ekleniyordu. Başlangıçta projede öngörülmüş olduğu halde rıhtımların köprü'nün ötesinde Azapkapı- Unkapanı hizasına kadar uzatılmayacağı ise daha önce şirket ile hükümet arasındaki görüşmelerle kararlaştırılmıştı<sup>483</sup>.

## **2.b. Haydarpaşa Limanı**

Haydarpaşa'da 1872 yılında ilk garın inşası sırasında kurulan rıhtım, İstanbul'a ulaşan tahılın yüklenmesine yetmez oldu. Rıhtımın önündeki su derinliği az olup, bazen

---

<sup>480</sup> A.Rıza Dirican, "Galata, Sirkeci ve Karaköy Rıhtımları Büyük Merkez han Tarihi ve Hikayesi", *Rota* Ağustos, 1990), s.5.; Orhan Türker, *Galata'dan Karaköy'e*, Sel yayıncılık, İstanbul, 2000, s.70.

<sup>481</sup> Orhan Türker, *Galata'dan Karaköy'e*, Sel Yayıncılık, İstanbul, 2000, s.70.

<sup>482</sup> Wiener, *a.g.e.*, ss.138-139.

<sup>483</sup> *A.g.e.*, s.142.



60 cm'ye kadar iniyordu. Bu rıhtıma yanaşan mavnalar, su derinliği azaldığında rıhtıma yanaşamaz oluyordu. Yük katarları böyle durumlarda günlerce beklemek zorunda kalıyordu. Bu olumsuzluklar yüzünden Haydarpaşa'ya yeni liman tesisleri gerekiyordu<sup>484</sup>. Liman tesislerinin yapımını Almanya'ya ait bir demir yolu şirketi olan Anadolu-Bağdat Demiryolu Kumpanyası almış ve Osmanlı hükümeti ile 1899 yılında antlaşmasını yapmıştı. Hükümet şirkete liman inşa etmek için yeni bir şirket kurma hakkı tanıdığından, 29 Ağustos 1901'de Haydarpaşa Liman Şirketi kuruldu. Anadolu Demiryolu Şirketi, liman imtiyazından kaynaklanan bütün haklarını Haydarpaşa Liman Şirketi'ne devretti. Haydarpaşa Liman Şirketi, Haydarpaşa'da liman, rıhtım, dok, gümrük ve hububat depo ve antrepoları, gemi ve vagonlara mal yükleyip indirmeye yönelik her türlü inşaat ile tesisatı yapmak ve işletmek hakkına sahipti<sup>485</sup>. Sözleşmeye göre tesisler 3 yıl içinde çalışır hale gelecekti. Demiryolu hattının imtiyaz süresine bağlanan bu sözleşmenin sona ermesinden sonra liman tesisleri başkaca para ödemeksizin Osmanlı Devleti'nin mülkiyetine geçecekti<sup>486</sup>.

İnşa çalışmaları yeni Haydarpaşa Liman Şirketi'nin kuruluşundan kısa süre sonra başladı. 595 metre uzunluğunda bir dalgakıran ve birbirine dik 150 ve 300 metre uzunluğunda iki rıhtım planlanıyordu. Bunların üzerinde modern rıhtım donanımlı elektrikle çalışan vinçler ve başka tesisler bulunacaktı. Kıyıdan aşağı yukarı 300-400 metre uzakta güneydoğu-kuzeybatı doğrultusunda uzanan, deniz seviyesinden aşağı-yukarı 6.5 metre enindeki dalgakıran, büyük kırma taşlar dökülerek yapıldı. Üzerinde 3.5 metre eninde, 3 metre yüksekliğinde bir duvar ve açık denize bakan tarafında 1.5 metre yüksekliğinde bir siper duvarı inşa edildi. Mendireğin 2 ucuna elektrikle çalışan fenerler kuruldu. Dalgakıran ile doğu tarafındaki iki rıhtım duvarı arasında yaklaşık 7.5-8 metre derinliğindeki liman havuzu oluşturuldu. Rıhtım duvarlarının su altında kalan kısımları dalgıçların yerleştirdiği taş bloklar vardı. Üstte ise Hereke'deki ocaklarından getirilen kireç taşı kullanılarak hafif eğim verildi. Rıhtım duvarının gerisindeki alan kısmen kırma taşlarla, kısmende toprakla dolduruldu. Bu şekilde kazanılan rıhtım yüzeyi üzerine, demiryolu raylarının yanı sıra, her biri 1.5 tonluk köprülü vinçlerin ve 35 tonluk bir ayaklı vincin altyapısı yerleştirildi. Bunların yanına demir ve oluklu

<sup>484</sup> A.g.e., s.160.

<sup>485</sup> Tülay Duran, *Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları*, İstanbul, 2002, s.638.

<sup>486</sup> Wiener, a.g.e., s.160 vd.

tenekeden iki hangar, gümrük ve idare binaları, işçi barınağı ve nöbetçiler için küçük binalar yapıldı. Tesisler 2.5 yıldan az bir süre içinde tamamlandıktan sonra 14 Nisan 1903'te liman törenle açıldı. Yeni limanın hemen güneyinde duran garın inşası ise 1905'ten 1909'a kadar sürdü. Liman alanı içine aynı zamanda büyük bir tahıl silosu, bir depo binası ve birde tahıl yükleme tesisatı yapıldı. I. Dünya savaşından sonrada liman bölgesinde bir kaç ek bina inşa edildi<sup>487</sup>.

### 2.c. İzmir Rıhtımı

İzmir limanında XIX. yüzyıl ortalarına gelinmiş olmasına rağmen hala modern liman yoktu. Gelen gemiler kıyıya önden veya arkadan mümkün olduğu kadar sokuluyor, getirdiği malları kendi vinçleri ile sallara veya mavnalara boşaltıyor, onlar da kıyıda ihracat-ithalat işiyle uğraşan tüccarların yaptığı derme çatma ahşap iskelelere getiriyor, ondan sonra işler hamallara kalıyordu. İskelelerden kıyıda binaların anbar yerine kullanılan alt katlarına sırtta taşıyorlardı. Gemilere yüklenecek çuvallar ve kutular sık sık denize düşüyor, mallara zarar geliyordu. Gemiler bu nedenlerle limanda uzun süre bekliyor, fazla liman vergisi vermek zorunda kalıyordu. Tabii bu durumdan tüccarlar ve mal sahipleri şikâyet ediyordu. Limanın acilen batı devletlerindeki tesislere kavuşturulması gerekiyordu. 1867 Kasım ayında bir denizaltı depremi neticesinde ortaya çıkan büyük dalgaların etkisiyle İzmir liman tesisinin kullanılamaz hale gelmesiyle artık İzmir'e yeni bir liman ve rıhtım yapılması zorunlu hale gelmişti.

J.Charmad, A.Baker, G.Guarracino adlı 3 İngiliz, Osmanlı Ticaret ve Nafia Nezareti'nden rıhtım yapılması için imtiyaz aldılar. Bu amaçla bir şirket kurdular. Antlaşma 27 Kasım 1867 tarihinde imzalandı<sup>488</sup>. Yapılacak işler karşılığında imtiyaz sahipleri 25 yıllığına limana indirilen ve limandan bindirilen bütün mallar üzerinden vergi alma ve deniz üzerinde kazanılan toprakların mülkiyet hakkını elde ettiler<sup>489</sup>. İngiliz mühendislerin çalışması istenilen sonucu vermeyince İzmir'deki Fransız Konsolosu, Marsilyalı büyük bir şirket olan Dussaud Kardeşler ile birleşmeyi önerdi<sup>490</sup>.

<sup>487</sup> Wiener, *a.g.e.*, s.160.; Ekmel Derya, "İstanbul Limanı'nın Kuruluşu", *Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi-Bildiriler*, Ankara, 1981, ss.150-151

<sup>488</sup> M. Çınar Atay, *Tarih İçinde İzmir*, Yaşar Eğitim ve Kültür Vakfı Yayınları, İzmir, 1978, s.94.

<sup>489</sup> Cana Bilsel, "Modern Bir Akdeniz Metropolüne Doğru", İzmir 1830-1930; *Unutulmuş Bir Kent Mi?: Bir Osmanlı Limanından Hatıralar*, (Der. Maria - Carmen Smyrnelis), İletişim yay., İstanbul, 2008, s.152.

<sup>490</sup> Atay, *a.g.e.*, s.94.

Dussaud Kardeşler Akdeniz’de Marsilya’da Napoleon Limanı, Trieste’de Sudbahn rıhtımı ve Cezayir limanı gibi pek çok liman yapmışlardı. 1869 Mayıs’ında İzmir Rıhtım Kumpanyası deniz kıyısındaki arazi sahiplerinin sayısız direnişine ve önemli güçlüklerle göğüs gerdikten sonra çalışmaların devamı için gereken parayı ödeyemez duruma düşünce Dussaud kardeşler İzmir Rıhtım Kumpanyası’nın imtiyaz sahipliğini elde etmeyi kabul ederler<sup>491</sup>. Dussaud Kardeşler, yalnız İzmir Limanı ile ilgilenmekle kalmadılar. Ayvalık’taki gemi barınağını da modernize ettiler<sup>492</sup>.

İzmir rıhtımında inşaat hızla ilerliyordu. Ancak ilerleyen süreç içinde, önemli güçlükler ortaya çıktı. Taş döküldükçe denizin dibinde oturmalar oluyor, denizin dibi ile yüzeyi arasında önceden hesapları çok aşan bir derinlik farkı çıkıyordu. Bu koşullar altında rıhtımın kararlaştırılan süre içinde bitirilmesine olanak bulunmuyordu. Kumpanya hükümetten sürenin uzatılmasını istedi. Bunun üzerine hükümet iki yıllık bir süreyle sözleşmeyi uzattı. Bu süre de yetmedi. Ek sözleşmeler yapılarak, rıhtım inşaatı ancak 1876 yılında tamamlanarak hizmete açılabilirdi<sup>493</sup>.

1875 yılında Sultan Aziz tarafından, İzmir Limanı'nın inşa ve işletme imtiyazı Fransız şirketi M. Gifre' ye verilmiştir. 1877 yılında Pasaport-Konak rıhtımı ile mendirek inşaatı tamamlanmıştır. İzmir’deki yeni liman tesisleri, rıhtımla birlikte 1876’da inşa edilmişti.

1870’lerin başından 1890’ların başına kadar yapılan yükleme ve boşaltma tonajı üç katına çıkmış ve daha 1872’de yüzde 80’i aşan buharlı gemi payı 1880’lerin başında yüzde 95’e yaklaşmıştı<sup>494</sup>. Gifre Şirketi 1877-1919 yılları arasında, Liman İşletme görevini yürütmüştür.

## **2.d. Selanik Limanı**

Kendi adını taşıyan körfez kenarında kurulmuş bir kent olan Selanik, Asya’yı Balkanlara ve Avrupa’ya bağlayan yolların düğüm noktasında güvenli bir limandır. Sırbistan, Avusturya, Bulgaristan’ın gibi ülkelerin Akdeniz’e açılan mahreci olduğu gibi, Kosova, Manastır, Yanya gibi Osmanlı vilayetlerinin ithalat ve ihracat merkeziydi.

---

<sup>491</sup> Bilsel, *a.g.m.*, s..152.

<sup>492</sup> Herve Georgelin, *Smyrna’nın Sonu*, Birzamanlar Yayıncılık, İstanbul, 2008, s.54.

<sup>493</sup> Kütükoğlu, *a.g.m.*, s.214.; Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi*, Savaş yayınları, Ankara, 1982, s.160.

<sup>494</sup> Donald Quataert, *Osmanlı Devleti’nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş(1881-1908)*, Yurt yay., Ankara, 1987, s.86.

Selanik Limanı'nda modern anlamda rıhtım inşa etme imtiyazı talebi ilk defa 16 Şubat 1867'de Mösyö Jorj Guarracino ve Mösyö H. Charnoud adlı girişimcilerden geldi. İzmir Limanı'nın rıhtımı, inşası düşünülen Selanik rıhtımı için örnek olacaktı. Gerekli izinler alındıktan sonra adı geçen girişimcilerle Nafia Nezareti arasında 1867'de 25 maddelik bir mukavele imzalandı. Fakat henüz bilinmeyen nedenlerden dolayı bu teşebbüsün arkası gelmedi ve taraflar arasında imzalanan mukavele rafa kaldırıldı<sup>495</sup>.

XIX. yüzyıl sonlarına doğru Selanik'in önemi arttıkça demiryolu projeleri de gündeme gelecekti. 1871'de Selanik'ten Vardar Vadisi boyunca demiryolu döşenmesine başlandı ve 1888'de bu hat Üsküp'e bağlandı. 1894'te de Manastır'a kadar uzatıldı<sup>496</sup>. Bu hattın hizmete girmesiyle hinterlandından Selanik'e yapılan ticarî sevkiyatta hem nicelik hem de nitelik bakımından gelişme meydana geldi<sup>497</sup>. Selanik-Manastır ve Selanik-Dedeğaç-İstanbul hatlarının birleşmesiyle ticarî emtia daha kısa sürede ve daha kolay nakledilir hale geldi<sup>498</sup>. Bölgenin dışa açılan kapısı olan Selanik limanı artan ticarete paralel olarak modern bir limana sahip olmalıydı.

İzmir Limanı'nı inşa eden Vitalis adında bir şirket, Selanik rıhtımı için imtiyaz talebinde bulundu. Sadrazam Mehmet Emin Paşa vasıtasıyla bu talep Sultan Abdülaziz'in onayına sunuldu<sup>499</sup>. Mösyö Vitalis'in çizdiği rıhtım projesi Nafia Nezareti teknik uzmanlarınca uygulanabilir bulundu. Rıhtımın inşasında kullanılacak taşların bir kısmının sahil tarafında kalan surların yıkılmasıyla elde edilecek taşlardan temin edilecek olması maliyeti biraz daha rahatlatıyordu<sup>500</sup>. Rıhtım masrafının 70,000 Osmanlı Lirasını aşması durumunda aşılardan dolayı müteahhidin devletten bir talebi olmayacaktı. Bu durumda Vitalis'in alacağı inşa bedeli %4'ten 2,800 Osmanlı Lirasıydı. Rıhtımın inşa bedelinin 70,000 liranın altında gerçekleşmesi durumunda Vitalis'in almış olacağı bedel, toplam maliyetin %4'ü olacaktı. Vitalis, Nafi'a Nezareti'nin ileri sürdüğü şartlarda inşaatı üstlenmeyi ve hazırlanacak sözleşmede

<sup>495</sup> Selahattin Bayram, *Osmanlı Döneminde Selanik Limanı(1869-1912)*, İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, 2009, s.43.

<sup>496</sup> Yavuz, *a.g.m.*, s.141.

<sup>497</sup> Bayram, *a.g.t.* s.30.; Geyikdağı, *a.g.e.*, ss. 126-127.

<sup>498</sup> Bayram, *a.g.t.* s.31.

<sup>499</sup> BOA., *İ.D.*, 42571, 4 Safer 1287 H./ 6.Mayıs 1870M'den aktaran Bayram, *a.g.t.* s.31.

<sup>500</sup> BOA., *ŞD.*, 3208/8, 9 Şaban 1283 H. / 5 Şubat 1868 M, Aktaran Bayram, *a.g.t.* s.31.

yukarıdaki hususların aynen sözleşmede yer almasını kabul etmişti<sup>501</sup>. Rıhtım inşaatı, batıda Vardar Kulesi adıyla bilinen Topçu Kışlası'ndan başlayarak doğuda Kanlıkule ya da diğer adıyla Beyazkule'ye kadar uzanacaktı. Rıhtım için gerekli arazi sahildeki uygun yerler doldurularak elde edilecekti. Bütün bunların karşılığında rıhtımın imtiyazı şirketin elinde olacaktı. Şirketin sunduğu bu teklifleri inceleyen hükûmet, 1868 yılında rıhtım inşaatı için şirketle bir mukavele imzaladı. Bu mukaveleye göre şirket, dolgu sonucu elde edeceği arsalar için her türlü tasarruf hakkına sahip olacak, dilediği zaman bunları bütün ya da parça halinde satabilecekti. Aynı şekilde rıhtım tarifelerinde söz hakkı şirkete ait olacak; ancak liman, şirketle Hazine-i Hassa'nın belirleyeceği ortak bir tarife üzerinden işletilecekti<sup>502</sup>.

Sabri Paşa'nın öngörüsü ve olağanüstü gayretleriyle yapılan bu rıhtım inşaatı sahil alanını nispeten genişletmişti; ancak limanda yükleme ve boşaltma işlemleri hâlâ beden gücüne dayanıyordu. Bu zorlukların farkında olan ve limandan tam kapasite yarar sağlamak isteyen Hazine-i Hassa, Selanik Körfezi'nde yeni bir liman ve rıhtım inşa etmeyi tasarlıyordu. Yerli ve özellikle yabancı tüccar Selanik'teki mevcut iskelenin yetersiz kaldığını öne sürerek yerel hükûmete baskı yapmaya başlamışlardı. Hazine, 20 Temmuz 1896'da Fransız müteşebbis Edmond Bartissol'e 6.500.000 Frank bedelle limanı ihale etti. Beş yılda bitirilmesi öngörülen liman, değişik sebeplerden dolayı ancak Ekim 1904'te bitirilebildi. Limanın alt ve üst yapılarıyla diğer müstemilatının inşası aşamasında Liman İnşa Şirketi'yle Hazine-i Hassa arasında derin ihtilaflar yaşandı. Şirketin, inşa yükümlülüklerini bitirmeden batı iskelesini işletmeye açması ve tanzim ettiği yeni tarifelerin Hazine-i Hassa tarafından onaylanmaması, anlaşmazlıklara yeni bir boyut kazandırdı. Taraflar arasındaki bu ihtilaf ancak yeni bir sözleşmeyle aşılabildi<sup>503</sup>.

## 2.e. Beyrut Limanı

1830 tarihinden sonra Beyrut limanında ticarî yoğunluğun artması ile birlikte liman ihtiyaca cevap veremez bir hale gelmişti. Bu yüzden limanın yeniden yapımı gündeme gelmişti. Limanın tekrar yapımı için ilk keşif, 4 Mart 1853 tarihinde yapılmış, bu keşifte yapılması plânlanan yeni liman için iki bin kese akçeye ihtiyaç duyulduğu

<sup>501</sup> Bayram, *a.g.t.*, s.44.

<sup>502</sup> *A.g.t.*, s.44.

<sup>503</sup> *A.g.t.*, s.27.

belirlenmişti. Beyrut liman ve iskelesi için gerekli keşiflerin yerel idareciler tarafından detaylı olarak yapılması ve aynı zamanda Fransız Mesajeri İmperyal firmasından görüş alınması kararlaştırılmıştı. Yapılan keşifler ve alınan görüşler doğrultusunda Nafia Komisyonu'nun hazırlamış olduğu raporda liman inşasının bir şirkete havale edilerek yapılabileceği, senelik 580.000 frank ödeneğın bu işe ayrılması gerektiği, devlet eliyle bu işin yapılmasının mümkün olmadığı ve ihale yoluyla yapılmasının zorunlu olduğu ifade edildi. Liman ve rıhtım yapımı için Nafia idaresinin açmış olduğu ihaleyi, Beyrutlu Yusuf Matran Efendi 60 seneliğine limanı işletmek şartıyla aldı<sup>504</sup>. Limanın 6.000.000 Frank'a mal olacağı planlandı. 3 Temmuz 1887 tarihinde şartname imzalandı. Limanın yeniden inşası 5 yılda tamamlanacaktı. Limanın imtiyaz süresi Yusuf Matran Efendi'nin başvurusu üzerine 2 Ağustos 1892 tarihinde 99 yıla çıkarılmıştı. Liman imtiyazını alan Yusuf Matran Efendi mukavelenamenin 15. maddesine dayanarak 2 Temmuz 1888 M.(22 Şevvâl 1305 H.) tarihinde *Şirket-i Liman Beyrut el-Hamidiye* adında bir anonim şirket kurmuştu. Şirketin bir hissesi beş yüz Frank olup, iki bin adet hisse senedi çıkarılmıştır. Böylece şirketin toplam değeri bir milyon Frank sayılmıştır<sup>505</sup>.

İmtiyaz, gelip giden gemileri barındırmak için bir liman ile yolcu ve emtia ve eşyanın ihraç ve tahmili muamelatına özgü bir rıhtım inşasıyla işletilmesi için verilmişti<sup>506</sup>.

Beyrut liman inşası da birçok limanda olduğu gibi, hinterlant bağlantılarının oluşturulmasının ardından-Beyrut- Şam karayolunun açılmasından sonra gündeme geldi<sup>507</sup>. Limana malları taşıma işini kolaylaştırmak amacıyla bir demiryolu da inşa edilmişti. Bu ticari hattın yanı sıra taş ocaklarından çıkarılacak hafriyatın limana taşınması için de demiryolu hattı inşa edilmişti. Liman hafriyatında çıkan molozları taşıma işi ise Siver Bey'e ihale edilmişti. Liman ve rıhtımlar bir taraftan inşa edilirken, bir taraftan da biten kısımlar hizmete açılmıştı. 1893 yılında ise limanın açılışı

---

<sup>504</sup> BOA., MV., 18-20, 16 Mart 1887 M./20 Cemaziye'l-âhir 1304 H., *Salname-i Vilayet-i Beyrut, 1310*, Vilayet Matbaası, s.282

<sup>505</sup> Kürşat Çelik, *Osmanlı Hâkimiyetinde Beyrut (1839-1918)*, Fırat Üniversitesi SBE Tarih Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Elazığ 2010, ss.235-236.

<sup>506</sup> Çelik, a.g.t, s.235-236.

<sup>507</sup> Kütükoğlu, a.g.m., s. 497.

yapılmıştı<sup>508</sup>. 1894'ten itibaren, kumpanya bu limandan esaslı gelir sağlamaya başlamıştır<sup>509</sup>.

Trablusgarp Savaşı sırasında İtalya, Osmanlı Devleti'ni barışa zorlamak amacıyla bir takım baskınlar ve işgaller gerçekleştirmişti. Bu baskınlarından biri de Beyrut limanının bombalanmasıydı. Bu olay sırasında İtalyan gemilerinden atılan bombalardan liman ve rıhtım şirketi tarafından sonradan yapılan girişe beş bomba, pasaport dairesine gülle isabet etmiş ve hayli tahribat yaptığı görülmüştür<sup>510</sup>.

## 2.f. Derince Limanı

İzmit-Ankara demiryolu hattının imtiyazını alan Almanlar, 1893 Ocak ayında ilk treni Ankara'ya ulaştırmışlardı. Bu başarıdan memnun kalan II. Abdülhamit İzmit körfezinde bulunan Derince'ye iskele ve liman inşaatını da aynı şirkete vermişti<sup>511</sup>.

## 2.g. Dedeoğaç Limanı

Edirne Vilayeti Dedeoğaç Sancağı'na bağlı olan Dedeoğaç limanı Batı Trakya'nın ve devletin zengin bölgelerinden olan Edirne'nin Ege'ye en yakın bir mahreci ve Avrupa ile temas vasıtası olarak önem taşıyordu. Dedeoğaç'ta belediye tarafından ahşap bir iskele inşa edilmişti<sup>512</sup>.1890 yılında ise Dedeoğaç limanının temizlenmesi gündeme gelmişti<sup>513</sup>.1897 yılında meydana gelen fırtınadan dolayı Dedeoğaç iskelesi harap olmuş ve iskeleyi Şark Demiryolları Kumpanyası tamir etmiştir<sup>514</sup>.

## 2.h. Sakız Limanı

İzmir limanının yükselişi sürecinde ticaretin İzmir'e yönlendirilmesi sebebiyle Ege adaları ticaretlerini İzmir üzerinden yapmaktaydılar. Bu durum serbest ticaret antlaşmalarının imzalanmasıyla son buldu. Böylece uluslararası ticaret yapma imkanı bulan Doğu Ege limanları buharlı gemilerin yanaşması için uygun duruma getirilmeliydi. Limanlar modern olmadığı gibi Sakız ve Midilli limanları bakımsızdı ve

<sup>508</sup> Çelik, a.g.t., s.240.

<sup>509</sup> Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, VIII., TTK yay., Ankara, 1995, s.s.463-464.

<sup>510</sup> Ömer Osman Umar, "Trablusgarp Savaşı Sırasında İtalya'nın Beyrut'u Bombardımanı", *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 51/17 (Kasım, 2001), <http://www.atam.gov.tr/index.php?Page=DergiIcerik&IcerikNo=250>, 19.11.2011.

<sup>511</sup> H. Bayram Soy, *Almanya'nın Osmanlı Devleti üzerinde İngiltere ile Nüfuz Mücadelesi*, Phonix Yayınları, Ankara, 2004, s.197.

<sup>512</sup> BOA., DH.MKT.D:1381, G: 102, 4 Rebiyülevvel 1304 H./ 1 Aralık 1886 M.

<sup>513</sup> BOA.,DH.MKT., 1676/69, 29 Rebiyülevvel 1307 H./ 20 Kasım 1889 M.

<sup>514</sup> BOA., İ..ML., 35/1317/N-10, 16 Ramazan 1317 H./ 18 Ocak 1900 M

temizlenmesi gerekiyordu. Bunun dışında dalgakıran ve fenerler inşa edilmeliydi. Sakız adasında limanın temizlenmesi için yıkılan setlerin inşası ve kazılması ile yarım kalan hendeklerin kazılmasına ancak 1868 yılında başlatılacaktı<sup>515</sup>. 22 Nisan 1895 tarihinde Sakız adasında yeniden bir liman ve rıhtım inşası ve işletilmesi için 55 sene müddetle Sakızlı Pandelidi ve ortağı Constantin Eliasco'ya imtiyaz verilmişti<sup>516</sup>. Liman ve Rıhtım 4 yıl içinde tamamlanarak açılmıştı.

Liman Şirketi liman için yaptığı harcamaları karşılamak amacıyla fahiş vergiler koymuş ve bu yerli tüccarın şikâyetlerine sebebiyet vermiştir. Yabancı tüccar ise bu vergiyi ödemeyi reddetmişlerdi. Rıhtım Şirketi'nin bu yüksek vergileri 1908 yılında adada dört şirketin iflasında büyük rol oynamış<sup>517</sup>, Sakızlılar bu durum hakkında Bâb-ı Âli'ye birçok kez şikayette bulunmuşlar ve söz konusu tarifinin değiştirilmesini istemişlerdir. Meclis-i Mebusan Zabıt ceridelerinde Sakız limanı ve rıhtım şirketinin ahaliye olan zararı şirketin, şartnamesini tecavüzden dolayı imtiyazın feshini ve yahut tarifesinin tenzili ve Aşağı Yalı, Yukarı Yalı denilen mahallere mukaddema çıkarılmakta olan mevaddın bundan böyle ihracı ve Lankata limanının hemen küşadı için (açılması) için Nafia ve Rüsumat Encümenlerine havalesi<sup>518</sup> kararlaştırılmıştır. Fakat buna rağmen istenen başarı sağlanamamıştır<sup>519</sup>

## 2.i.Midilli Limanı

Ticari açıdan oldukça hareketli olan Midilli adasında 1880'lerde tamamen yerli halkın yatırımıyla bir liman ve rıhtım inşa edilmişti. Bunların bakımını ve ışıklandırmasını temin etmek üzere Osmanlı tüccarlarından düşük oranda bir vergi kesilmeye başlanmış, ancak 1890'ların sonunda, hiçbir geçerli sebep olmaksızın, bu vergiler yükseltilmiş ve bunlardan muaf olan yabancı tüccarların rekabetine dayanamayan yerli tüccarlar büyük zarar görmüştür<sup>520</sup>

<sup>515</sup> BOA.,MVL. 801/18, 14 Ramazan 1284 H./9 Ocak 1868 M.

<sup>516</sup> BOA.,İ.İMT, 1/1312/L-1, 26 Şevval 1312 H./22 Nisan 1895 M.

<sup>517</sup> Elif Yeneroğlu Kutbay, *Doğu Ege Adalarının Osmanlı Hâkimiyetinden Çıkışı*, D.E.Ü Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 2005, s.5.

<sup>518</sup> *Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi*, 1325, 1-1/3, 1986, TBMM Basımevi, Ankara, s.488.

<sup>519</sup> A.g.t., s.5.

<sup>520</sup> A.g.t., ss.5-10.



### 3. II. Meşrutiyet'in İlanından I. Dünya Savaşı'na Kadar Yapılan Limanların İnşa Faaliyetleri

II. Meşrutiyetin ilanından sonra limanların inşası da gündeme gelmişti. İzmir, İstanbul, Beyrut, Selanik gibi limanlar daha önce yapılmış olduğundan şimdi sıra hinterlandı geniş olan ikinci derecede limanlardaydı. Bu liman ve iskeleler Mudanya, Bandırma, Zonguldak, ve İskenderun'du.

#### 3.a. İskenderun Limanı

İskenderun iskelesi, İskenderun körfezi, Suriye kıyılarında yılın bütün zamanları güvenli demirleme imkânları sunan ve rüzgârlara karşı korunaklı bir yerdir. Halep'in iskelesi olarak bilinen İskenderun hem Avrupa'dan Halep'e gelen malların giriş, hem de İran, Hindistan ve Halep'ten gelip, Avrupa'ya ihraç edilen malların çıkış kapısı olarak hizmet veriyordu<sup>521</sup>. Ancak yaz sezonunda çevresindeki bataklıklar, sağlık açısından riskler yaratmaktaydı. Bu yüzden küçük yelkenliler Latakya limanını tercih etmekteydi<sup>522</sup>.

Küçük bir yerleşim yeri olan bu iskele, XIX. yüzyılın ortalarından itibaren giderek gelişmeye başlamıştı. Bataklıkların kurutulması çalışmaları başlamış ve bir karantina görevlisi atanmıştı. 1858 yılında İngiliz konsolos vekilinden öğrendiğimize göre gemiler açıkta demirliyor, kayıklar vasıtasıyla mallar kıyıya taşınıyordu. Balyalar bazen kayıkta suya doyuyor ve bu halde kumsalda karaya çıkarılıyordu. Depo imkânı olmasına rağmen bunlar kıyıda oldukça uzaktaydı. Taşıma imkânları da sınırlı olduğundan balyalar, yağmur ve rüzgâra açık bir şekilde günlerce bekliyorlardı<sup>523</sup>. Bu yüzden İskenderun limanında gemilerin kıyıya kolaylıkla yanaşmaları ve daha uygun koşullarda yükleme ve boşaltma yapılabilmesi için temizleme çalışmaları ve iskelenin yeniden yapımı gerçekleştirilmeliydi. Zaten 26 Eylül 1855 yılında Fransa Sefareti, Fransız ticaretini kolaylaştırmak için Kaptan Paşa'ya limanın temizlenmesini teklif etmişti. Sefaret, teklifi liman meclisine sunmuştu. Liman meclisi de konuyu görüşüp, Meclis-i Vala'ya iletmişti. 29 Kasım 1859 yılında Halep Valisi'ne hitaben yazılan bir yazıdan İskenderun limanının temizlenmesi ve yeni bir iskele inşası konusunda

<sup>521</sup> Adem Kara, *XIX. Yüzyılda Bir Osmanlı Şehri: Antakya*, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2005, s.288.

<sup>522</sup> Baskıcı, a.g.e., s.91.

<sup>523</sup> A.g.e., s.93.

İstanbul'dan onay çıktığı anlaşılmaktadır. Ancak çalışmalara hızla başlanılamayacak ve iskele inşası ancak 1863 yılında tamamlanacaktı. Bu küçük iskelenin ticaret hacminin artmasıyla buharlı gemiler için kömür depoları, buharlı gemi temsilcilikleri, miktarı artan malların saklanması için aracı-komisyoncu büroları kurulmuş ve bu gelişmeler sadece mal indirip bindirmekten başka işlerle uğraşacak bir nüfusu da kendine çekmişti. 1872 yılında gümrük evinin Halep'ten İskenderun'a taşınması, İskenderun'un sergilediği büyümenin göstergesiydi<sup>524</sup>.

İskenderun limanının temizlenmesi, inşası ve bununla birlikte demiryolu yapılması teklifleri XIX. yüzyıl sonlarında tekrar gündeme gelecekti. 31 Ocak 1895 (4 Şaban 1312)'te İstinaf Mahkemesi azasından İsmail Hakkı, bir arzuhalde ülkenin birçok yerinin demiryolu ağı ile imar edildiği ve insanların refahlarına çalışıldığını belirttiikten sonra, "*İskenderun rıhtım ve limânı tathîr ve inşâsıyla beraber*", Halep, Ayıntab, Birecik, Urfa'dan Diyarbakır'a ve oradan Musul'a kadar devam edecek demiryollarının yapılması imtiyazının kendisine verilmesini Sultan'dan arz etmiştir. Daha sonra İngilizler, Fransızlar ve diğer Avrupalı şirketlerden de İskenderun'a modern liman ve tesislerinin kurulması hususunda imtiyaz talepleri gelmişti. Ancak Bağdat demiryolunun önem kazanmasıyla Alman şirketleri ön plana çıkacaktı<sup>525</sup>.

1903 Bağdat Demiryolu imtiyaz anlaşmasıyla Almanlara demiryolunun İskenderun'a bağlanması için vaatte bulunulmuştu. Bu konu 1910 yılında Maliye Bakanı Cavit Bey'in Fransa ve İngiltere ile kredi görüşmelerinin başarısızlıkla sonuçlanması üzerine Almanya'nın iyi şartlarla Osmanlı'ya kredi verebileceğini belirtmesiyle tekrar gündeme geldi. Görüşmelerde Almanlar, Bağdat demiryolunun devamı, İskenderun'a bir şube hattı ile bağlanması ve demiryolunun bittiği noktada da modern bir limanın inşa imtiyazlarını gündeme getirdiler. Bu liman imtiyazı sayesinde Bağdat demiryolu Akdeniz'e ve bu sayede Avrupa'ya bağlanacaktı. Almanya, böylece Ortadoğu'nun mallarını Avrupa ve Alman pazarına en kısa ve hızlı yoldan ulaştıracağı gibi ihracatta yapabilecekti. Cavit Bey, bu konularda Osmanlı Hükümeti'ni bağlayacak bir vaatte bulunmadı. Ancak şu da bir gerçektir ki; 1910 kredi anlaşması ile Bağdat demiryolunun devamı, şube hatları ve liman imtiyazının önündeki engeller ortadan

---

<sup>524</sup> Baskıcı, a.g.e., s.92.

<sup>525</sup> Mehmet Beşirli, "*Haydarpaşa Liman Şirketi'ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı ve Liman Tarifesi (1911)*", Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 11 (2004),ss.182-183.

kalktı<sup>526</sup>. 1911 yılı başlarında Bağdat demiryolunun devamı konusundaki görüşmelere tekrar başlandı ve bir dizi yeni imtiyaz anlaşmaları imzalandı. 21 Mart 1911 (20 Rebiyülevvel 1329) tarihinde imzalanan anlaşmalarla Bulgurlu İstasyonu'ndan el-Helif'e kadar 840 km'lik Bağdat demiryolu hattı ile Toprakkale-İskenderun demiryolu şube hattı imtiyazları Bağdat Demiryolu Şirketi'ne, bu hattın ucunda modern bir liman ve tesisler inşa imtiyazı da Haydarpaşa Liman Şirketi'ne verildi. Bunun yanı sıra Haydarpaşa Liman Şirketi, isterse Payas'ta da bir liman inşa edebilecekti<sup>527</sup>.

Limanın inşa ve işletilmesini alan Almanya, 15 ay içinde Nafia Nezareti'nin tasdikine liman projesini sunacak ve projelerin tasdik tarihinden itibaren dört yıl içinde bitirilecekti. Ayrıca İskenderun limanında bu mukaveleneye bağlı tarifeler tatbik edilecekti<sup>528</sup>. Haydarpaşa Limanı Şirketi'nin yolcu ve askerinin girip çıkmalarıyla eşya ve mühimmatın yüklenmesi ve ihracı için Payas'ta inşa edebileceği iskele, Osmaniye veya Mustafa Bey ile İskenderun arasındaki şube hattına bağlanacaktı. İskelenin kullanılmasından dolayı uygulanacak tarifeler ileride Nafia Nezareti ve şirketin ortak kararlarıyla tespit edilecekti. Şayet şirket, İskenderun limanı inşaatının bitirilmesinden itibaren iki sene müddet zarfında bu salahiyeti kullanmak istemezse, salahiyet geçersiz olup hükümet, Payas'ta liman veya iskele tesisi için başka bir şahıs ya da şirkete imtiyaz verebilecektir. Haydarpaşa Liman Şirketi hükümetten hiçbir teminat talep etmeyecek, bütün zarar ve ziyanı kendisi üstlenecektir. Haydarpaşa Liman Şirketi, ayrıca İskenderun'da rıhtımlar, vinçler, kömür depoları ve antrepolar yapacaktı. Bağdat Demiryolu için olduğu gibi, İskenderun'da da Liman Şirketi'ne devlet malı topraklar bedelsiz olarak verilecek, şirketin almak istediği özel topraklar ise özel bir kanunla kamulaştırılacaktı. Şirket, liman tesisleri alanı içinde çalışma ve mal güvenliğini sağlamak için özel bir polis kuvveti bulundurabilecekti<sup>529</sup>.

İmtiyazların hayata geçmesi konusunda ilk çalışmalar, 10 Haziran 1912'de İskenderun limanı ile Toprakkale-İskenderun şube hattı inşaatına ilk kazma vurulmasıyla başladı. Toprakkale-İskenderun şube hattı kolaylıkla bitirildi ve işletmeye

---

<sup>526</sup> Beşirli, *a.g.m.*, s.182-183.; Rıfat Önsoy, *Türk- Alman İktisadi Münasebetleri(1871-1914)*, Enderun Kitabevi, İstanbul, 1982, s.58.

<sup>527</sup> Beşirli, *a.g.m.*, s.184.

<sup>528</sup> Beşirli, *a.g.m.*, s.184.

<sup>529</sup> Beşirli, *a.g.m.*, s.185.

açıldı. İmtiyaz verilirken liman inşaatının 1914 yılı sonunda tamamlanması öngörülmekteydi. Ancak I. Dünya Savaşı'nın çıkması planın gerçekleşmesini engelledi<sup>530</sup>. İskenderun limanı 1. Dünya savaşında İngiliz uçakları tarafından defalarca bombalandı. Suriye Osmanlı hâkimiyetinden çıkınca İskenderun'un ticari faaliyet alanı da daraldı<sup>531</sup>.

### 3.b. Zonguldak Limanı

Ereğli Havzası'nda kömür II. Mahmut döneminde bulunmuş ve işletmeye açılmıştır<sup>532</sup>. Madenin nakledilmesinde XIX. Yüzyıl boyunca deniz yolu tercih edilmişti. Ancak maden kömürü alacak gemiler, rıhtım olmadığı için ağız iskelelerinde bekliyor ve kayıklar vasıtasıyla gemilere maden kömürü taşıyordu. Hava müsait olmadığı zamanlarda ise yükleme yapılamıyordu. Bu ilkel yöntemlerle tatbikî yeterince kömür nakledilemiyordu. Bu yüzden XIX. Yüzyıl sonlarından itibaren Bahriye Nezareti, kömür çıkarmada yeni tekniklerin kullanılması yanında, kömürün tüketilen yerlere naklini kolaylaştıracak tedbirlerin alınmasını sürekli planlanmaktaydı. Kömür madeninin tüketileceği yere hızlı bir şekilde naklini demiryoluyla ya da karayoluyla yapmak mümkün olmadığından, en kısa yol olan deniz yolundan yana tercih yapılacaktı. Bu yüzden Kozlu ya da Zonguldak'ta bir liman ile limana madeni ulaştıracak demiryolu inşası düşünüldü. Bu amaçla Şura-yı Bahriyece maden bölgesinde bir liman inşası ile Kozlu-Üzülmez arasında bir demiryolu hattının yapılmasına dair harita ve planlar hazırlandı. Limanın yapılmasıyla yılın her mevsiminde kömür kolay bir şekilde sevk edilecek ve Ereğli limanına nakil olunan kömür için kayıklara ve hayvanlara verilen nakliye ücreti de ortadan kalkacaktı<sup>533</sup>.

Tersane-i Amire yardımıyla Kozlu veya Zonguldak'ta liman inşa edecek olanlara imtiyaz verilmesi amacıyla 21 Aralık 1884 tarihinde irade çıkarıldı. Şura-yı Devlet tarafından kurulan bir komisyon, limanın Kozlu'da inşasına karar verdi. Bu doğrultuda

---

<sup>530</sup> Beşirli, *a.g.m.*, s.s.186-187

<sup>531</sup> Mehmet Beşirli, "20. Yüzyılın Başlarında Akdeniz'de Ticareti Geliştirme Teşebbüslerine Bir Örnek: İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı ve Liman Tarifesi", *1. Uluslararası Akdeniz Ticareti ve Liman Kentleri: Geçmiş ve Gelecek*, İzmir, 25-27 Ekim 2008, İzmir 2009, s.206.

<sup>532</sup> İsak Tak, "Osmanlı Döneminde Ereğli Kömür Madenlerinde Faaliyet Gösteren Şirketler", *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S.18, Erzurum, 2001, s.253.

<sup>533</sup> Hamdi Genç, "Maden Havzası'nda Modern Bir Şehrin İnşası: Zonguldak(1840-1920)", *Selçukludan Cumhuriyet'e Şehir Yönetimi*, (Ed. Erol Özvar, Arif Bilgin), Türk Dünyası Belediyeler Birliği yay., İstanbul, 2008, ss. 412-413.

Yanko Bey'e 7 Mayıs 1891 yılında liman imtiyazı verildi. Kozlu'da liman inşasına başlayan Yanko Bey, Kozlu'nun liman inşasına uygun olmadığından dolayı inşaatı yarım bıraktı<sup>534</sup>. Ardından bu sefer liman yapımına daha uygun olan Zonguldak'ta liman imtiyazı talep etmişti. Yanko Bey'in ruhsat talebi 7 Aralık 1893 tarihinde uygun bulunmuş ve 42 yıllığına liman imtiyazı ona verilmişti. Bundan sonra Zonguldak Limanı'nın temel atma töreni, memurlar, madenciler ve mühendislerin katıldıkları bir merasimle 28 Şubat 1894 tarihinde yapılmıştı<sup>535</sup>. Zonguldak limanı inşaatı 1895 yılında çıkan fırtınadan dolayı zarar görmüştü. Ek süre talep eden Yanko'nun teklifi 20 Ekim 1895 tarihinde kabul edilmişti. Fransız sermayesi tarafından desteklendiği anlaşılan Yanko Bey sahip olduğu imtiyazı Ereğli Şirketi adıyla bir Osmanlı Anonim Şirketi'ne devretmişti<sup>536</sup>. Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından 10 Eylül 1896'da şirket nizamnamesi tasdik ve tescil edilmişti. Fakat şirket padişah iradesi olmaksızın kurulmuştu. Nezaret tarafından tasdik edilen nizamname mukavelede yer almayan, gayet ayrıntılı maddeler eklenerek bu şekilde şirketin maden üzerindeki yetkileri arttırılmıştı<sup>537</sup>. Ereğli Şirketi'ne imtiyazın devriyle birlikte liman inşaatı genişletilmişti<sup>538</sup>. 1897 yılında şirketin kuruluş işlemleri geçici olarak 5 Aralık 1897 tarihinde yapıldı. Ancak limanın yarısından fazlasının inşaatının devam ettiği bir sırada ortaya çıkan fırtınada inşaatın büyük kısmını dalgalar harap etmişti. Şirket, bu olağanüstü durum üzerine inşaat süresinin uzatılmasını talep etmiş ve şirketin bu talebi kabul edilmişti. Fırtınadan sonra yeniden inşa edilen limanın, kabul işlemlerinin tamamlanması ve resmi açılışının gerçekleşmesi gerekiyordu. 1901 tarihinde Zonguldak limanı inşasının tamamlanmış olduğunu belirten Pançiri Bey tarafından dilekçe yazılmıştı. Demiryolları komiseri, imtiyaz gereğince siper duvarı ile liman içinde sefaının rıhtıma aborda olarak emniyet içinde yanaşıp, kömürünü yüklemeleri için gereken iskelenin inşaatının son bulmadığı anlaşıldığını ifade eder. Aynı zamanda inşaatın tamamlanıp tamamlanmadığının, gemilerin rıhtıma güvenle yanaşıp

---

<sup>534</sup> Kozlu, hem esen rüzgârlardan hem de denizin derinliğinin yeterli seviyede olmamasından dolayı liman yapımına uygun değildi.

<sup>535</sup> BOA, Y.MTV, 91/46, 23 Şaban 1311 H./ 1 Mart 1894 M., Hamdi Genç, *Ereğli Kömür Madenleri (1840-1920)*, M.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), s.384.

<sup>536</sup> Tak, a.g.m.,s.255.

<sup>537</sup> Genç, a.g.m., s.415.

<sup>538</sup> Genç, a.g.t., ss.384-386.

yaşamadığının, kömür almalarının ve liman içinde emniyetle barınmalarının mümkün olup olmadığının incelenmesini istedi<sup>539</sup>. Sonuç olumsuzdu.

Zonguldak limanının resmi açılışı henüz yapılmamıştı. Bu yüzden Bahriye Nezareti, kömür yükleyecek gemilere zorluk çıkarılmamasını Ereğli Şirketi'nden istemişti. Fakat şirket, limanın henüz resmi açılışının yapılmadığı için kendi vapur ve gemileri haricinde diğer gemilerin limana girmeye hak ve yetkisi olmadığını belirtiyordu. Şirket, Zonguldak limanı içinde inşa ettiği vinç ve oluktan iki yıldan beri iyi ve kötü havalarda sadece kendine ait vapur ve gemileri yüklüyordu. Diğer madencilere ait gemiler limana yanaştırılmıyor, liman ağzında yükleme ve boşaltmayı kayıklarla yapıyorlardı. Bazen buna bile engel olunuyordu. Madenciler bu durumdan sürekli şikâyet ediyorlardı. Ayrıca limanın açılışı yapılmadığından Karadeniz'de ticaretle meşgul olan ve bu limandan geçen çeşitli ülkelere ait gemilerden hiçbir vergi alınmıyor, devlet rüsum kaybına uğruyordu. Bu yüzden Bahriye Nazırı tarafından limanın açılışı bir an önce yapılmalıydı<sup>540</sup>. Devlet, limanın resmi olarak açılmamasının gerekçesi olarak, limanın mukavelename şartlarına uygun yapılmamasını gösteriyor, eksiklikler giderilmedikçe limanın resmi olarak açılmayacağını belirtiyordu. Şirketi bunun üzerine limanın imtiyaz hükümlerine uygun olarak yapılıp yapılmadığını ispat için 1903'de Fransa'dan mühendis getirdi.<sup>541</sup>

Kasım 1908'de Ticaret ve Nafia Nezareti'nce limanın kabul işlemlerinin yapılması için şirketinde talebi üzerine bir heyet gönderildi. Bu heyet tarafından yapılan inceleme sonucunda hazırlanan raporda dalga kıran seddinin liman için yeterli olmadığı ve limanın derinliğinin imtiyaz mukavelenamesi hükümlerine uygun olmadığı beyan edilmişti. İfade edilen bu noksanların altı aya içerisinde tamamlanması şartıyla limanın açılmasına Bâbîâli tarafından izin verilmişti. Limanın 1 Mart 1909 tarihinde geçici olarak kabul işlemleri yapıldı. Fakat geçici kabul işlemlerinin yapılması üzerinden bir yıla aşkın süre geçmesine rağmen ifade edilen noksanların yapılmadığı yapılan yazışmalardan anlaşılıyordu. Bu eksikleri ne zaman tamamlayacağı şirket vekâletinden üzerine 10 Mayıs 1910 tarihinde verilen cevapta, inşaatın 1910 yılının yazının sonunda biteceği bildirilmişti. Yaz sonunda tekrar Zonguldak'ta yapılan incelemeden anlaşılıyordu.

<sup>539</sup> *Dz. Müz. Arşivi, MKT, 1314/37, 29 Nisan 1901.*

<sup>540</sup> *Genç, a.g.t., s.387.*

<sup>541</sup> *A.g.t., s.388.*

ki tayin olunan süre beş ay geçmesine rağmen ne dalgakıran seddi istenilen biçimde yapılmış ne de limanın derinliği mukavelenamede belirlenen dereceye ulaştırılmıştı. Heyetin orada bulunduğu süre içerisinde devam eden fırtınadan limanın birçok mahalleri dolmuş olduğu gibi dalgakıran seddinin baş tarafı dahi zarar görmüştü. Limanın eksik yapılması ve derinliği mukavelenamede tayin olunan dereceye çıkarılmamasından dolayı limana bir iki gemi ancak girebilmekteydi. Bu eksikliklerin giderilmesi gerekiyordu<sup>542</sup>.

Zonguldak limanının temizlenmesi için İstanbul'dan ve Hopa'dan tarak getirilmiş ve temizlik işi tamamlanmıştır<sup>543</sup>. Limanın açılışı da 1912 yılına kalmıştır.

### 3.c. Bandırma Limanı

1815'de Bandırma yakınlarındaki Sultançayırı'nda bor madeni keşfedilmiş<sup>544</sup> ve bu madenin imtiyazını 1867 yılında bir Fransız şirketi almış, sonra imtiyaz İngilizlere geçmişti<sup>545</sup>. Karesi sancağının ithalat ve ihracat iskelesi olarak öne çıkan Bandırma, üretilen madenlerin Avrupa'ya ihraç edilmesinde önemli bir mahreç özelliğini kazanacaktı.

Bandırma iskelesinin 1864 yılında tesviyesi<sup>546</sup> ve iskele inşası yapılmıştı<sup>547</sup>. Burada gümrük binası yapımı da planlanmıştı<sup>548</sup>. Bandırma iskelesi, poyraz rüzgârlarına açık olduğundan rüzgârlı havalarda tekneler barınmakta zorluk çekmekteydi. Bandırma'yı ziyaret eden Şerafettin Mağmumi, bu yüzden doğu yönüne 120-140 metre uzunluğunda bir kordon inşası ve liman yapılmasının kararlaştırıldığı ve bu işin

<sup>542</sup> Genç, *a.g.t.*, s.390.

<sup>543</sup> "Zonguldak Limanında", *Tanin*, 17 Nisan 1911.

<sup>544</sup> Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Tetkik*, TTK yay., 1994, Ankara, s.41.

<sup>545</sup> Bor madeni imtiyazını 1867 yılında bir Fransız şirketi almıştı. 20 yıl sonra ise imtiyaz Charlos Hanson, Desmazures ve Groppler Şirketi'ne devredilince 1887 yılı sonunda Londra'da Bor Limited Şirketi(Boraks Company Limited) kurulur. Şirket bu imtiyazı 80.000 Osmanlı lirası karşılığında 24 yıl için alır. Hissedarlar 1899 yılından itibaren bütün varlıklarını Londra'da kurulmuş olan ve dünyadaki bütün bor şirketlerini içine alan Konsolide Bor Limited Şirketi'ne devrettiler. Geniş bilgi için bkz.: Geyikdağı, *a.g.e.*, s.178.

<sup>546</sup> *BOA.,MVL.*, 679/100, 16 S 1281 H./ 21 Temmuz 1864 M.

<sup>547</sup> *BOA.,MVL.*, 20 Safer 1281 H./25 Temmuz 1864.M

<sup>548</sup> *BOA.,MVL.*, 681/45, 29 Safer 1281 H./3 Ağustos 1864 M.

belediyeye verildiğini ve orada bulunduğu 1889 yılında 50 metrelik yere taş döküldüğünü söylemektedir<sup>549</sup>.

Bandırma rıhtım seddi ile iskele ve liman inşaatı XX. yüzyıl başında Bandırma Belediyesi tarafından yaptırılmıştı. İdare-i mahsusa vapurlarının yanaşacağı bir iskelede yapılmış ve bunları gösteren harita Hariciye Nezareti'ne gönderilmişti<sup>550</sup>. Belediye rıhtım inşası harcamalarını karşılamak üzere ithalat ve ihracat üzerine vergi koymuş olup bu vergi Şura-yı Devlet tarafından onaylanmıştı. Ancak ecnebi tebaa bu vergiyi vermek istememişti<sup>551</sup>. Babıali'ce Hariciye Nezareti'ne yabancı sefaretlere bu vergiyi ödemek zorunda olduklarına dair tebligatta bulunulması bildirilmişti<sup>552</sup>.

XIX. yüzyılda batı ekonomisine eklenme ile birlikte demiryolu ve karayolları inşası gündeme gelmiş ve ticari ürünler üreten bölgeler en yakın iskelelere eklenmeye başlamıştı. Bandırma'yı da hinterlandı Balıkesir'e bağlayacak karayolu inşası 1867 yılında planlanmıştı<sup>553</sup>. 1890'da yolun büyük bir kısmı tamamlanmış ve 1891'de yol açılmıştı<sup>554</sup>. Ancak 9 yıl içinde yol büyük ölçüde bozulmuştu<sup>555</sup>. 1900'lerin başında Bandırma-Soma demiryolu hattının yapımı Fransız bir şirkete verildi. 1912'de Bandırma-Soma hattında trenler işletilmeye başlandı. Böylece Bandırma demiryolu ile Soma ve İzmir'e kadar bağlanmış oldu<sup>556</sup>.

### 3.d. Mudanya Limanı

Marmara sahilinde Gemlik, Bandırma, Mudanya, Erdek iskeleleri bulunmaktaydı. Bunlardan Mudanya iskelesi, İran'la ipek ticaretinde önemli rol oynamış, ipek yolu üzerinde bir iskele olarak adından hep söz ettirmiştir. İstanbul ile Anadolu'nun bağlantısını sağlayan, Bursa ve hinterlandını Marmara'ya ve uluslararası sulara bağlayan önemli bir iskele olarak önemini hep korumuştur. Bursa vilayetinde ticaret genelde Gemlik, Mudanya, Bandırma, Erdek ve Kapıdağ limanlarından yararlanılarak yapılıyordu. Mudanya limanı, Bursa, Ertuğrul, Kütahya ve Afyonkarahisar

<sup>549</sup> Şerafettin Mağmumi, *Bir Osmanlı Doktorunun Anıları*, Buke Yay., İstanbul, 2001

<sup>550</sup> BOA., *BEO.*, 3025/226816, 19 S 1325 H./3 Nisan 1907 M.

<sup>551</sup> Bkz. BOA., *DH.MKT*, 2760/74, 2 Safer 137 H./ 23 Şubat 1909 M.

<sup>552</sup> BOA., *DH.MKT*, 1098/6, 15 Cemazeyilevvel 1324 H./ 7 Temmuz 1906 M.

<sup>553</sup> BOA., *ŞD.*, 4/1, 25 Şevval 1295 H./22 Ekim 1878 M.

<sup>554</sup> BOA., *İMM.*, 111/ 4741, 7 Şaban 1307 H./ 28 Mart 1890 M., BOA., *İMM*, 119 /5108, 14 Receb 1308 H./ 23 Şubat 1891 M.

<sup>555</sup> BOA., *DH.MKT.*, 2299/31, 22 Ramazan 1317 H./ 23 Ocak 1900 M.

<sup>556</sup> Geyikdağı, *a.g.e.*, ss.126-127.



sancaklarından elde edilen ürünlerin ülke içindeki diğer yörelere ve dışarıya gönderilmesinde önem taşıyordu. İhraç ürünlerinin başında ham ipek geliyordu<sup>557</sup>.

XVI. yüzyıldan itibaren Avrupa’da ipek üretiminin başlaması ve İran’la Osmanlı Devleti arasında yapılan savaşların ipek naklini zorlaştırması sebebiyle Anadolu’da ipekli dokumacılıktan vazgeçildi. Giderek Bursa’da ham ipek üretimine geçildi. Ancak bu üretilen ham ipek, iç piyasanın ihtiyacını değil, özellikle Fransa’nın ihtiyacını karşılayacaktı.

1881 yılında Düyun-u Umumiye’nin kurulmasıyla ipek gelirine el konuldu. İpek aşarından elde edilen geliri arttırmak isteyen Düyun-u Umumiye, ipekböcekçiliğini geliştirmek amacıyla çalışmalar yaptı<sup>558</sup>. Hammaddeye dayalı ticaretin gelişmesi Bursa’nın demiryolu sayesinde Mudanya’ya ve iskele vasıtasıyla dünyaya bağlanmasını zorlamıştı<sup>559</sup>. Mudanya-Bursa demiryolu Abdülaziz’in teşvik ve iradesi ile 1873 yılında devlet tarafından yapılmaya başlanmıştı. Fransızlar tarafından tamamlanan demiryolu, 1892 yılında işletmeye açılmıştı.

Demiryolu ile birlikte Mudanya iskelesi de yeniden inşa edilmişti. Mudanya-Bursa Demiryolu Şirketi tarafından Mudanya’da inşa edilen iskelenin 1893 yılında tehlikeli olduğu gerekçesiyle İdare-i Mahsusa vapurlarının Simon Bey’in satın aldığı eski iskeleye yanıştırılması için vilayetçe emir verilmişti. Bu durumu demiryolu şirketi şikâyet etmişti. Muayenenin sonuçlanmasına kadar şirket kendi iskelesine İdare-i Mahsusa vapurlarının yanışmasını istemişti<sup>560</sup>. Bahriye Nezareti verdiği cevapta ise incelemede bulunmak üzere bir fen komisyonu gönderileceği ve karar alınıncaya kadar iskelenin boşaltılmamasını bildirmişti<sup>561</sup>. Bursa-Mudanya Demiryolu Şirketi tarafından inşa edilen vapur iskelesinin 20 metre daha uzatılmadıkça, İdare-i Mahsusa vapurları Simon Bey’in iskelesine yanışmaları için kaptanlara emir verileceği, ancak şirketin uğradığı zararın hükümetçe karşılanacağı durumunda kalınacağını Ticaret ve Nafia

---

<sup>557</sup> Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, TTK yayınları, Ankara, 1997, s.370.

<sup>558</sup> Ükkase Kadan, *Hüdavendigâr Vilayetinin Kuruluşu, Teşkilatı ve İdaresi*, Uludağ Üniversitesi Tarih Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Bursa, 2006, s.36 vd.

<sup>559</sup> Mine Akkuş, “XIX. Yüzyılda Bursa’daki İpek Ticaretini Geliştirmeye yönelik Bir Kurum: Vapur Kumpanyası ve Nizamnamesi”, *OTAM*, 24 (2008), ss.2-15.

<sup>560</sup> Bkz. *BOA., BEO.*, 221/16505, 1 Zilhicce 1310 H./16 Haziran 1893, *BOA., BEO.*, 220/16453, 29 Zilkade 1310 H./ 14 Haziran 1893 M.; *BOA., BEO.*, 222/16585, 3 Zilhicce 1310 H./18 Haziran 1893 M.

<sup>561</sup> *BOA., BEO.*, 222/ 16585, 3 Zilhicce 1310 H./ 18 Haziran 1893 M.

nezareti Bahriye'ye tezkere ile bildirmiştir<sup>562</sup>. 15 Ağustos 1909 'da Mudanya'da yeni bir iskelenin eski iskele mevkiinde yapılması gündeme geldi<sup>563</sup> Çünkü Mudanya iskelesi askeri sevkiyatın süratle yapılması ve ticaretin gelişmesi için 2000 tonluk gemilerin yanaşmasına uygun değildi<sup>564</sup>.

## **B- DÖNEMİN LİMAN ÇALIŞANLARI**

Limanlarda gümrük binaları, pasaport iskelesi, karantina, yolcu salonu ve karakol gibi binalar bulunmaktaydı<sup>565</sup>. Bu binalarda bulunduğu limanın büyüklüğüne göre çok sayıda memur çalışmaktaydı. Devlet görevlilerinin yanında birde lonca daha sonra cemiyet adını alacak örgütlere kayıtlı hamal, mavnacı, salapuryacı, sandalcı, kayıkçı ve limanın hemen dışında at arabacıları bulunmaktaydı. Deniz fenerlerindeki fenerciler ile kılavuzlar liman ünitesi içinde yer alan görevlilerdi.

### **1-Gümrük İşlemleri Görevlileri**

1330 senesine ait olan Rüşumat Salnamesi sayesinde Osmanlı sahillerinde yer alan gümrük müdüriyetleri ile burada çalışan kişilerin isimleri ve memur sayıları hakkında bilgi sahibi olabilmekteyiz. Biz burada gümrüklerde çalışan görevlilerin bir gemi yanaştığında ne gibi işlemler yaptığı ile ilgileneceğiz<sup>566</sup>.

İncelediğimiz dönemde gümrükler Osmanlı Maliye Nezareti'ne bağlı genel müdürlük düzeyinde idi. Gümrükler baş müdüriyet olarak teşkilatlanmış, müdürlük ve memurluk gibi bölümlenmelere tabi tutulmuşlardı. Bölgesinde ticari açıdan en önemli kentler baş müdürlük olarak seçilmişti. İstanbul baş müdürlüğü Sirkeci ve Galata müdüriyetlerini, Haydarpaşa baş müdüriyeti İzmit, Gemlik, Mudanya, Bandırma, Kale-i Sultaniye, Zonguldak müdüriyetlerini, İzmir gümrük baş müdüriyeti Ayvalık, Midilli, Sakız, Rodos müdüriyetlerini kapsamaktaydı. Bunların dışında Beyrut,

---

<sup>562</sup> BOA., BEO., 321/24046, 24 Cemazeyilevvel 1311 H./3 Aralık 1893 M.

<sup>563</sup> BOA.,BEO, 3619/270968, 28 Receb 1327 H./15 Ağustos 1909 M.

<sup>564</sup> BOA., DH.MUİ, 110/25, 26 Cemazeyilahir 1328 H./ 5 Temmuz 1910 M.

<sup>565</sup> Şennur Kaya, "Bazı Liman Kentlerindeki Örnekler Işığında Tanzimat Dönemi ve Sonrasında İnşa Edilen Gümrük Binalarının Özellikleri", *İ.Ü. Sosyal Bilimler Dergisi*, 2010, s.75.

<sup>566</sup> Bkz. *Rüşumat Salnamesi*, Matbaa-yı Ahmet Hasan ve Şürekası, Dersaadet, 1330, s.161 vd. Gümrük işlerinde yer alan görevler Rüşumat Salnamesine dayanılarak anlatılmıştır.

İskenderun, Bağdat, Cidde, Yemen, Trabzon, Edirne, Tekfurdağı, Erzurum gibi baş müdüriyetleri vardı<sup>567</sup>.

İzmir liman kentinde İzmir Rüsumat Baş Müdüriyeti'nde 25, İzmir İthalat Gümrüğü Müdüriyeti'nde 81, İzmir İhracat Gümrüğü'nde 40, İzmir Yolcu Salonu Memuriyeti'nde 7, İzmir Paket Gümrüğü Memuriyeti'nde 15, İzmir Muhafaza İdaresi'nde 12 görevli bulunmaktaydı. İstanbul Rüsumat Baş Müdüriyeti 140, İstanbul İhracat ve Meyve Gümrükleri Kontrol Memuru 101, Sirkeci Merkez Rüsumat Müdüriyeti 20, Kereste Gümrüğü Müdüriyeti 18, Dersaadet Paket Gümrüğü Müdüriyeti 19, Galata Rüsumat Başmüdüriyeti 89, Zahire ve Galata İhracat Gümrüğü Kontrol Memuriyeti 40, Galata Ma-Müskirat Zahire Gümrüğü Kontrol Memuriyeti 47, Ma-mülhekat Haydarpaşa rüsumat başmüdüriyeti 22 ile Haydarpaşa Rüsumat Başmüdüriyeti 15 görevli çalıştırmaktaydı. Beyrut limanında Ma-Mülhakat-1 Beyrut Rüsumat Baş Müdüriyeti'nde 17, Beyrut İthalat Gümrüğü Müdüriyeti'nde 72 görevli vardı. Beyrut İhracat Gümrüğü'nde Sermemuriyette 24, Beyrut Muhafaza Sermemuriyetinde 5, Beyrut Yolcu Salonu Memuriyeti'nde 7, Beyrut Posta Paket Şubesi Sermemuriyetinde 15 memur çalışmaktaydı. Beyrut Osmanlı Postahanesi Rüsumat Memuriyeti'nde 5 görevli vardı. Trabzon limanında Ma-Mülhakat-1 Trabzon Rüsumat Baş Müdüriyeti'nde 13, Trabzon Rüsumat Müdüriyeti'nde 31, Trabzon Postahane Memuriyeti'nde 1, Değirmendere Rüsumat Müdüriyeti'nde 3, Mumhaneönü Rüsumat Memuriyeti'nde 4, Polathane Rüsumat memuriyetinde 4, Trabzon Transit ve Dahiliye Gümrüğü Müdüriyeti 28, Büyük Liman Rüsumat memuriyeti'nde 4 görevli bulunmaktaydı<sup>568</sup>.

Diğer yandan aşağıda, gümrük görevlilerinin yaptıkları işlemler, İstanbul örneklemini üzerinden anlatılmaya çalışılmaktadır.

İstanbul'a gelen her gemi belirli mıntikalarda durarak sıhhiye, polis ve gümrük memurlarını beklemek zorundaydı. Bu görevliler geminin ilk muayenesini yapmaktaydılar. İlk muayene vapurun sıhhiye evrakları, zabıtaya ilişkin işler ve gümrüğü ilgilendiren gemi ve gemi yükü belgelerinin incelenmesinden ibaretti. Bu

---

<sup>567</sup> Bkz. A.g.e.

<sup>568</sup> A.g.e., ss.40-104.

muameleler yapılmadıkça, gemi yolcusunu çıkarmak ve manifesto muamelelerine başlayarak eşyasını boşaltmak hakkına sahip değildi<sup>569</sup>.

Gemiden inen kaptan ya da acente görevlisi manifesto kalemine gidecekti. Tatbik muayenesini yapan manifesto kalemi, manifestonun aslını kumpanya acentesine verecekti. Manifesto memuru suretlerinin birer âdetini kendileri saklayacak, bir adetini gümrük genel müdüriyetine gönderecekti<sup>570</sup>. Manifesto ile beyanname karşılaştırılacaktı. Daha sonra muayene memuruna gönderilecekti. Muayene memuru, gerekli görürse kapları muayene etme hakkına sahipti. Beyannamede yolsuzluk ve sahtekârlık olursa her bir kap muayene edilebilecekti. Muayene memuru muayeneyi tamamladıktan sonra zuhuruna şerh vererek imza edecek ve kendi defterine eşyanın tarifine, miktar ve kıymetine dair beyannamedeki özellikleri yazacaktı. Muayene yapıldıktan sonra muayene memuru tarafından imzalanmış beyanname ve ordino istimatora verilecekti. İstimator beyan edilmiş olan kıymeti inceleyecekti. İstimator, kahve ve şeker gibi ürünlerin piyasadaki alım ve satım fiyatını daima bilmek zorundaydı<sup>571</sup>. Eşya kendisince malum olduğu ve beyan olunan kıymeti kabul eylediği takdirde veyahut eşya kıymet-i muayene tarifelerinden birinde muharrer olduğu halde beyanname imza edecektir. Bilakis eşya kendisinde meçhul olduğu zaman istimator kıymeti tasdik etmezden evvel bir numune talep edebilecekti. Eşyanın kıymeti takdir veya tarifedeki resmi tatbik eyledikten sonra istimator eşyanın kıymetini veyahut resm-i ma'rufu muayene memurunun defterine kayıt edecek ve mezkûr kıymet veya resmi beyannamenin zuhuruna dahi işaret ederek beyannameyi imza edecektir. İstimator tarafından beyan olunan kıymeti kabul etmez ise keyfiyeti başmüdür, müdür veya müfettişe ihbar edip oda istimator reyine iştirak eylediği takdirde beyannamede gösterilen kıymeti tetkike medar olmak üzere eşyayı fûruht eden ticarethane veya fabrika tarafından imzalı fatura nüsha-yı asliyeleri tarifname ve mekatib ve evrak-ı sairenin ibrazını beyanname sahibinden talep eyleyecektir<sup>572</sup>.

---

<sup>569</sup> *İstanbul Ticaret Odası Raporu (1924)*, (Çev. Aynur Karayılmazlar), İstanbul Ticaret Odası Yayını, İstanbul, 2006, s.145.

<sup>570</sup> Bir gemideki malları göstermek için kaptan tarafından boşaltma işlemlerinin yapılacağı gümrük idaresine verilen liste.

<sup>571</sup> *Rüsumat Salnamesi*, s.166.

<sup>572</sup> *A.g.e.*, ss.145-150.

Kıymet takdir edildikten sonra beyanname ile ordino ve fatura gibi evrakları önce rüsümü tayin ve miktarını beyannamede kayıt ve şart edecek olan bir muhasebe kâtibine, ikinci olarak beyannameyi imza edecek olan başmüdür veya müdür veya müfettişe verilecekti. Beyanname ve ordino ve evrak-ı saire merbut rüsümün tediyesi için vezneye veyahut veya eşya-yı ayniye ambarı memuruna ibraz olunacaktır. Rüsümün istifasından sonra veznedar beyannameyi imza ve hıfz edecek ve makbuz senedini tanzim ettirecektir. Makbuzun sıra numarası beyanname ile ordino üzerinde kayıt ve işaret edilecektir. Makbuz senedi veznedar tarafından tahkim edildikten sonra ordino ve evrak-ı saire ile beraber beyanname sahibine veya eşya-yı gümrükten çıkaran kimseye verilerek bunun tarafından eşya gümrükten ihraç olunacak ve rüsüm aynen istifa kılındığı takdirde keyfiyet-i beyannameye derç edilecektir. Eşyayı gümrükten çıkaran kimse makbuz senediyle ordinoyu kapu memuruna ibraz edecek ve bu da ordinoyu alıkoyarak kaplar çıkarıldıkça bu ordino ile tatbik edecek ve kapların adediyle marka vesairesini ve gümrükten çıkarıldığı tarih ve saatini defterine kayıt edecektir<sup>573</sup>.

Her bir muamelenin ifa olduğu gün ve saat beyannamenin kısm-ı muhafazasında gösterilecektir. Eğer gümrük idaresi beyanname ile muayene olunan eşya beyninde bir fark müşahede eder ise başmüdür beyanname sahibine durumu bildirerek bu konuda açıklama talep eyleyecektir. Eğer farklılık %10'u aşarsa veya %10'dan noksan ve %5'ten fazla farkla tekrar ederse resmi gümrüğü tecavüz etmemek üzere nakit bir ceza verilecekti. Başmüdür beyanname sahibinin açıklamasını dikkate aldıktan sonra işin böyle bir cezayı müstelzim olup olmadığını kararlaştıracaktır. Bu takdirde keyfiyeti tahriren beyanname sahibine bildirecektir. Beyanname sahibi nakdi ceza kararına itiraz eder baş müdürde bu itirazın muhakkak olduğu ve yolsuzluğun kasten meydana geldiği fikrinde bulunur ise iş rüsumat müdüriyeti umumiyesi veya hakim heyeti veya mercii olan mahkeme tarafından tesviye edilinceye kadar ceza-yı nakdinin istifasına karar verildiği veyahut bir beyanname sahibi tarafından ita olunan izahat kafi ad edildiği takdirde beyanname sahibi namına gelen eşyanın beher kabı birer birer muayeneye tabi tutulacaktır<sup>574</sup>.

---

<sup>573</sup> *Rüsumat Salnamesi*, s.166.; *A.g.e.*, ss.145-150.

<sup>574</sup> *Rüsumat Salnamesi*, s.166.; *A.g.e.*, ss.145-150.

## **2.Gümrük Memurlarının Vazifesi**

### **2.a. Gümrük Müdürleri ve Merkez Memurları**

Müdür ve merkez memurları gümrük muameleleri ile kendileri meşgul olacaklar ve düzenli bir şekilde görevleri başında olacaklardı. Depo muayene mahalleri ile aklamda cereyan eden muamelata nezaret edeceklerdi. Müdür ve merkez memurları bizzat imzalayacakları ve memurine imzalatacakları devam jurnallerini her ay nihayetinde başmüdüriyete göndereceklerdi<sup>575</sup>.

Seyri sefain kumpanyaları acenteleri ile beyanname sahiplerine dair işlemler sıra ile yapılacaktı. Kaçakçılığın engellenmesi için her türlü tedbiri alacaklardı. İbraz olunan beyannamelerin muayene sahiplerinin imzalarını içermesine ve beyannameler ile birlikte ibraz olunan faturaların adı geçen ticarethanenin tasdikini içermesine bilhassa dikkat edeceklerdi. Muamelatı ikmal edilmiş olan beyannamelerin her gün posta günü müdüriyet-i umumiyyeye gönderilmesinde itina edecekti. Gümrük resmine tabi bir eşyadan gümrük resmi alınmaksızın gümrükten geçirilirse sorumlu tutulacaklardı. Gümrüğün geliri her gün ve mümkün olduğu kadar çabuk bir sürede Osmanlı bankasına teslim edilecek veya gene müdürlük veznesine ulaştırılacak ve paralar arasında yabancı para olmamasına dikkat edilecekti. Gümrük idaresinin hesapları nizam ve talimatlara uygun olarak her ay sonunda baş müdüriyete teslim edilecekti. Hesap ve gelir ile masrafların artma ya da azalmasıyla ilgili mütalaa ve açıklamalarda yapılacaktı. Gelirde bir azalma görülürse düzenlenecek hesabın bir sureti de genel müdürlüğe gönderilecekti. Muayene defterleri ile muhasebe ve vezne defterlerinin nizamlar ve talimata uygun olarak tutulmasına dikkat edilecekti. Genel müdürlükten gelen emir ve talimata uygun olarak bunların gereği için geciktirmeksizin alakalı olan memur ve alakalı olan kişilere bildirilecekti<sup>576</sup>.

### **2.b.Memurlar**

Rüsumat memurları idarelerine ulaşan gümrük resmine tabi her mal üzerindeki hukuk-u rüsumiyenin istifasından mesul ve adı geçen malların diğer bir rüsumat idaresinde resmini verip vermemiş olduğunu incelemeye memurdu.

---

<sup>575</sup> A.g.e., s.161.

<sup>576</sup> A.g.e., s.162.

Rüsumat memurları memuriyetleri muamelatının hüsn-ü cereyanından faalen menfaatdar imişcesine özen göstermeye mecburdurlar. Düzenli olarak görevleri başında bulunacaklar ve her ay nihayetinde memuriyetinin tabi olduğu müdüriyet veya merkez memuriyetine ulaştıracağı devam jurnallerini kendisi ve refakatindeki memurlar tarafından imza edilecekti.

Refakatindeki bir memurun yolsuz bir hareketinin tahakkuku takdirinde duruma göre gereken tedbirleri alarak müdüriyet veya merkez memuriyetine durumu derhal bildirecekti.

Rüsumat memurları kendi memuriyetleri muamelatına dair nizam ve talimata uygun şekilde hareket edeceklerdi. Rüsumat memurları özellikle hesap ve defterlerin nizam ve talimata uygun şekilde tutulmasına, hasılatın ulaştırılmasına ve her bir muamelenin talimata uygun olarak yapılması ile beraber idaresi dâhilinde kaçakçılık vukuunun engellenmesi için her tür tedbiri almak için gerekli özeni gösterecekti

Muayene esnasında refakatindeki memurların vazifeleri başında bulunmasına ve mezuniyetin müddetine göre müdür veya başmüdür veya müdüriyet-i umumiyyeden istihsal-i müsaade eylemeksizin hiç birisinin işleri başından ayrılmalarına dikkat edecektir.

Memur yada refakatindeki memurlardan biri hastalanırsa tedabir-i lazıme acilen konularak müdüriyet veya merkez memuriyetine derhal ihbar keyfiyete mecburdur.

### **2.c.Bir Baş Müdüriyet Baş Katibi**

Bir baş müdüriyet başkâtibi baş müdüriyet aklamının vezaif-i mevduesine hüsn-ü ifa eylemesinden mesuldür. Başkâtib haberleşmenin düzenli olarak yapılmasına ve genel kabullere aykırı yazışma yapılmamasına, baş müdüriyete bağlı gümrükler hesabının düzenli olarak ulaştırılmasına dikkat edecektir.

### **2.d.Bir Müdüriyet veya Merkez Memurini Başkâtibi**

Bir Müdüriyet başkâtibi gümrük idaresi aklamı muamelatının hüsn-ü cereyanından dolayı müdüre karşı doğrudan doğruya mesuldür. Genel müdürlükten bildirilen nizam ve talimatları meydana getirmeye ve gümrüğün idaresi için birer suretlerini alıkoymaya mecburdu.

Baş katip bilhassa manifesto kalemi muamelatının nizam ve talimat ahkamına uygun olarak yapılmasına ve beyanname sahiplerinin sıra ile ve biri diğerine tercih

olunmayarak muamelelerinin yapılmasına ve muayene defterlerinin talimata uygun olarak tutulmasına ve muhaberata dair defterler ile hesabın, vezne defterlerinin talimata uygun olarak tutulmasına ve muamelesi son bulan beyannamelerin suretlerini düzenli olarak genel müdürlüğe ulaştırılmasına ve gümrük cetvel-i şehriyesinin düzenli olarak baş müdüriyete ulaştırılmasına ve kalem katiplerinin düzenli olarak işleri başında bulduklarına dair devam jurnallerini imza etmelerine ve gümrüğün bir memuru tarafından icra edildiği sabit olan her bir yolsuzluktan müdürün itla' hasıl eylemesine itina eyleyecektir<sup>577</sup>.

Baş katip gümrüğün veznesini muntazaman kontrol eden neticesini müdüre bildirmeye mecburdur.

### **2.e.İstimator**

İstimator gümrükte muamelesi icra kılınmış olan eşya kıymetlerinin kontrol edilmesinden mesuldür. Bundan dolayı istimator kahve ve şeker gibi eşyanın piyasada alım ve satım fiyatından daima haberdar olmağa mecburdu. Çeşitli ticarethaneler adına gelen örnek eşyalar beyan olunan fiyatların aynı olup olmadığını tayin ettirebilmek için işbu fiyatları kayıt ve zapt edecekti. İstimator muamelat-ı rüsumiyeye dair olan talimatın takdiri kıymet konusunda geçerli olan usul ve ahkâmı iyi bir şekilde öğrenmeye mecburdu. İstimator bilhassa beyan olunan fiyatlarda masarif-i nakliyenin ithal edilmiş olduğunu anlamak için faturalarda muharrer fiyatının CİF veyahut FOB mu olarak gösterildiğini inceleyecek ve faturaların sıhhat-ı mündericatı hakkında muktezi şerhi havi olup olmadığına ve faturaların tahrif edilmiş olduğuna delalet edecek surette çek veya rakamların değiştirilmesi gibi asar bulunup bulunmadığına ve cins ve nev'i eşyanın beyanname ve faturaların bu babdaki işaretine mutabık olup olmadığına ve takdir-i kıymet için irai olunan numunelerin muayene olunan kabda zuhur eden eşyanın hepsinin ne nev'i ve ne cins eşya olduğu anlaşılabilir surette alınmış olmasına ve istimaya müteallik muamelatın ashab musallahdan birisi tercih olunmaksızın sıra ile icra edilmesine dikkat ve itina edecektir<sup>578</sup>.

---

<sup>577</sup> A.g.e., s.166.

<sup>578</sup> A.g.e., s.167.



İstimator beyan olunan fiyatı kabule aykırı görür ise beyanname sahibinden malumat talep edebilirdi. İstimatorlar dikkatsizlikten veyahut yolsuz bir muamelesinden doğabilecek zarardan sorumlu tutulacaktı<sup>579</sup>.

## **2.f.Başmüdürler**

İdaresine verilen gümrüklerin cereyan eden muamelelerine karşı genel müdürlüğe sorumludur. Başmüdür baş müdüriyet dâhilindeki ve merkez memurluklarını senede hiç olmazsa bir defa teftiş etmekle görevliydi. Bu teftiştten sonra raporunu genel müdürlüğe ulaştıracaktı. İdaresi dâhilindeki tüm gümrük idareleri muamelatının nizamlar ve talimatlar gereğince olmasına özen gösterecekti. Başmüdürler diğer başmüdürler ile tüccar sairleri ile muamelat-ı rüsumiye ile ilgili konularda haberleşebilirler. Başmüdür gümrüklerin hesabat-ı şehriyesinin nizam ve talimat dairesinde tutulmasından ve muntazaman genel müdüriyete gönderilmesinden sorumludur. Hesapla ilgili olarak artma ve azalma gibi durumlara ait açıklamada da bulunacaktı. Gümrük idareleri varidatının imkan dairesinde her gün Osmanî Bankası şubelerine yatıracak veya müdüriyet-i umumiye veznesine gönderilmesine ve tahsilatın yabancı parası değil mutlaka Osmanlı parası olmasına itina eyleyecekti. Baş müdüriyet dâhilindeki müdür, memur ve gümrük müstahdeminin gümrükte cereyan eden muamelatla alakadar olmalarını temine ve bütün memurların düzenli olarak görevleri başında olmalarına özen gösterecekti. Bunun için müdür ve memurlar tarafından gönderilen şehri raporlar ile devam jurnallerini bizzat inceleyecek ve gereken tahkikatı yapacaktı. Bir memur görevine muntazaman devam etmediği veya izinsiz görevinden kaybolduğu görülürse genel müdürlüğe bildirecekti. 1 ay görevine gelmemiş memura işinden el çektirilebilirdi. Her sene-i maliyesinde başmüdür kendisine müdürlerinden gelen raporlara dayanarak bir rapor tanzim edecek ve bu raporunda lüzum görür ise memurların ehliyet ve görevini yapması tarz-ı hareketini de gösterecekti<sup>580</sup>.

Baş müdüriyetler dâhilindeki müdüriyetlerce tanzim olunacak mezuniyet listelerinin baş müdüriyetler tarafından tasdik ve imza edilmesi gerekir. Bu suretle

---

<sup>579</sup> A.g.e., s.167.

<sup>580</sup> A.g.e., s.167.

müdür ve başmüdür tarafından imzalanmış olan listeler acil olarak genel müdürlüğe gönderilecektir<sup>581</sup>.

## **2.g.Muayene Müfettişleri**

Muayene müfettişi muayene muamelatının yapılmasında müdüre karşı sorumludur. Muayene müfettişi her muayene memurunun işin geneline iştirakini temin edecek surette muayene muamelatının muayene memuru arasında dağıtımıyla ve düzenli olarak yapılmasına dikkat etmeye mecburdur. Rıhtım üzerinde eşya kaplarının bir yenisine meydan kalmamak üzere kapların güzel istif edilmiş olup olmadığını ve mevcut mahallerden hakkıyla istifade olup olmadığını anlamak için ara sıra gümrük ambarlarını teftiş edecektir. Muayene müfettişi muayeneye tabi tutulan kapların muayene memurları tarafından hakkıyla muayene edilip edilmediğine ve gerçek muhteviyatlarını tayin ettirip ettirmediklerine dikkat edecektir. Eğer lüzum görür ise muayene muamelatına yardım edecektir. Muayene müfettişi evzan, eskal ve mikyasat-ı ecnebiyenin hakkıyla tayin ettirilmesine yardım edecektir. Muayene esnasında kaplar muhteviyatının muayene memurları tarafından örseletilmemesine ve muayene memurlarının ve vazifelerini nizam ve talimata uygun olarak yapmalarına dikkat edecektir. Muayene neticelerinden müdürü haberdar edecektir. Muamelatı kontrol etmek üzere lüzum gördüğü durumda muayene edilmek üzere belirlenmiş kaplar konusunda müdüre tavsiyede bulunacak ve uygun gördüğü takdirde muayene edilmiş olan kabı tekrar muayene edecektir. Fakat bir sebebe dayanmaksızın muamelede bulunmayacak ve lüzumsuz veya bir şüpheye dayanmaksızın kapları muayene ettirmekten kaçınacaktır<sup>582</sup>.

Muayene müfettişi doğrudan doğruya müdüre ya da makamına kaim(mevcut) olan memura karşı mesul olacaktır. Belirlenmiş saatlerde vazifesi başında bulunacaktır. Muayene müfettişi müstahdem bulunduğu gümrük idaresinde rüsumatça tanınmış bir antrepo mevcut ise muayene müfettişi oradaki muayene muamelatını ara sıra teftiş edecek ve antrepoda mevcut eşyanın gümrük idaresinin muamelatı ve olmaksızın sahibine teslim edilmiş olup olmadığını tayin ettirmek üzere defterde antrepoda mevcut gösterilen eşyadan 5 veya 6 kabının kendisine gümrük müdüründen istihsal edeceği müsaade mucibince talep edecektir. Muayene müfettişi tutacağı bir defterde ambardaki

---

<sup>581</sup> A.g.e., s.167.

<sup>582</sup>A.g.e., s.169.

günlük teftişinin saatini ve muayene mevkiinde bulunan muayene memurlarının adet ve isimlerini yazacaktı. Ayrıca hangi vakit kapların kaç defa muayene edildiği ve sonuçlarını ve antrepoda mevcut kapların ayda bir icra edeceği kontrol neticesini gösterecekti. Bu defterin her hafta sonunda müdür tarafından görülmüştür işareti ile imza edilmesi gerekliydi. Bu defter esna-yı teftişlerinde kezalik başmüdüre ve müdüriyet-i umumiye müfettişlerine sunulacaktı<sup>583</sup>.

### **2.h.Ambar Memuru ve Mukayyidleri**

Ambar memuru malın gümrük ambarlarına teslimine dair talimatın ahkâmını güzelce öğrenmeye mecburdu. Bir malın üzerindeki alametin listedeki alamet olduğuna ve kabın teslim esnasında bir kırıklığı veya bir tarafının açık bulunduğunu görecekti. Alakadar olan acentenin memurunu haberdar ederek sureti hali içeren imzasını almaya, durumunu gümrük müdürüne bildirmeye mecburdu. Ambar memuru ambarın açık olduğu saatlerde yolsuzluk olmasına imkân vermeyecek tedbirleri alacaktı.

Herhalde ambar memuru ambara konulmuş olan kaplar için muayenelerinin yapılmasına kadar daima sorumlu tutulacaktı<sup>584</sup>.

### **2.i.Muayene Memuru**

Muayene memuru muayene işlemini uygun bir şekilde yapmalıydı. Dikkatsizliği veya yolsuzluğu neticesi ortaya çıkan kayıptan dolayı da sorumlu tutulacaktı.

Muayene memuru muayene olmak üzere işaret edilen her bir kabın miktar ve evsafının beyanname mündericatına uygun olduğunu ve beyannamede gösterilen marka ile numaraların kapların üzerindeki marka ve numaralar ile ordinoda gösterilen marka ve numaralarla aynı olduğunu ve istimatora alınan numunelerin muayenesi icra olunan kap muhteviyatının nev' cinsinden olduğu müşir olarak muayenesi icra edildiği kaplar üzerini damgalayacaktı. Muayene muamelatının sıra ile icrası mecburi idi<sup>585</sup>.

### **2.j.Kapu Memurları**

Kapu memuru ordinosu ile gümrük resminin tesviye olduğunu gösterir makbuz senedi olmaksızın hiçbir kabın gümrükten çıkmasına kapların marka ve numaralarının makbuz senedi ile ordino üzerinde muharrer marka ve numaralara mutabık olmasına ve çıkan kapların marka ve numarasını ordino zuhuruna işaretle kaydını kapattıktan sonra

<sup>583</sup> A.g.e., s.168.

<sup>584</sup> A.g.e., s.169.

<sup>585</sup> A.g.e., s.169.

bunu manifesto memuruna iade etmeye hassaten dikkat ve itina vazifesiyle mükelleftir. Gümrük idaresinin malumatı olmadıkça hiçbir kabın çıkamayacağına emin olmadıkça kapu memuru mahalli memurinden ayrılamaz. Gümrük açık olduğu saatlerde beyan olunan muamelatı olmayan kaplar gümrükten çıkacak olur ise kapu memuru herhalde mesul tutulacaktı<sup>586</sup>.

## **2.k.Gümrükler Aklamı Temeyyüz ve Memurları Manifesto Sermemuru**

Manifesto sermemuru ibraz olunan beyannameler üzerinde birbirini takip eden numaralar bulunmasına ve beyannameye ait ordinoonun birlikte olmasına, beyanname sahiplerinin el yazısı ile yazılmış imzasını içermesine, eşyaya dair manifesto kapudanının usulü dairesinde kapatılmış olmasına dikkat edeceklerdi. Ayrıca manifestoda yazılı olup gümrüğe teslim edilmemiş veya muamelat-ı nizamiyesi yapılmamış olan her bir kap hakkında gümrük müdürünü haberdar edecek, muamelatı son bulmuş olan beyannamelerin muntazaman müdüriyet-i umumiyeye ulaştırılmasına çalışacaktı. Muhasebe kalemi mümeyyiz gümrüğün hesabat-ı şehriyesinin geciktirilmeksizin düzenli olarak hazırlanması ve gümrük resminin tediyesinden evvel beyannameler üzerindeki hesapların incelenmesi ve yabancı paraların Osmanlı parasına dönüştürülmesinden dolayı gelirce bir gün bile gelirce zayıat meydana gelmemesine çalışacaktı. Kalem mümeyyizleri devam jurnallerini düzenli olarak imza etmeye ve vazifeleri başında olduklarını göstermeye mecburdurlar<sup>587</sup>.

## **2.1.Veznedar**

Veznedar gümrük resmi almak üzere tayin edilen akçenin meskukat-ı sahihe olmak üzere peşin olarak istifasına mecburdu.

Veznedar istifa eylediği akçenin makbuz senedinin usulüne uygun olarak yazılmış olmasına ve kalem odasında varidatın korunmasına özgü bir kasa bulunarak istifa kılınan hasılattan zayıat meydana gelmemesine dikkat edecekti. Her tür tedbirin alınmış olmasına, usulüne aykırı olarak veznedenden hiçbir akçe çıkarılmamasına ve kasaya giren ve kasadan çıkan her bir akçenin talimata uygun olarak vezne defteri tutulup her akşam

---

<sup>586</sup> A.g.e., s.170

<sup>587</sup> A.g.e., s.170

muhasebe defteri ile karşılaştırılması ve kasada kalacak paranın kayıt ve tasdik edilmesine özellikle dikkat ve itina edilecekti<sup>588</sup>.

## 2.m.Gümrük Ketebesi(Kalem Kâtipleri)

Ketebe kendi kalemlerinin doğrudan doğruya temeyyüz veya müdürlerinin emri altında hareket edeceklerdi. Nizama uygun olarak muayyen olan saatlerde vazifelerinin başında olacaklardı<sup>589</sup>.

## 3.Dönemin Liman İşçileri

Liman işçileri dediğimiz grubu hamallar, mavnacılar, kayıkçılar oluşturmaktaydı.

Etimolojik anlamda hamal; ücretle yük taşıyarak geçinen kimse, taşıyıcı, yükçü olarak tanımlanmaktadır. Hamallık ise hamalın yaptığı iştir<sup>590</sup>. Hamallar, “sırık hamalı” ve “sırt hamalı” gibi adlandırılabilir. Bunlardan sırt hamalı; han, iskele ve limanlarda “arkalık” adı verilen meşinden yapılmış içi samanla dolu semerlerle yük taşıyanlardır. Sırık hamalı ise dört kişilik bir hamal ekibinden oluşan, dışbudak ağacından yapılmış uzun sırikları omuzlara alınarak kısa ve çabuk adımlarla yük taşıyanları tanımlamak üzere kullanılmaktaydı<sup>591</sup>. Hamallar çalıştıkları semte ve yaptıkları işe göre gümrük hamalları, köşe hamalları, sırık hamalları, iskele hamalları gibi farklı isimlerle anılmış, ayrı loncalar içinde örgütlenmişlerdir. Hamal olarak çalışmak isteyen bir kişi önce kethüdaya belli oranda harç öderdi. Bunun yanında yıllık bir harç ücreti de ödemekteydi. Lonca üyelerinin kazançlarını, lonca içinde kethüda paylaşmaktaydı. Bu örgütlenme içinde her grubun hastalık ve sakatlık fonu vardı. Gümrük hamalı kethüdaya gündelik kazancının bir kısmı ile aylık ve yıllık harçta ödemekteydi<sup>592</sup>. Lonca bünyesinde onbaşı, kolbaşı, kisedar ve yazıcı gibi unvanlar taşıyan kişiler vardı. Bu kişiler teşkilat içi işleyişin sağlanmasına ve dış ilişkilerin sağlıklı yürütülmesine yardımcı olmaktaydılar<sup>593</sup>.

---

<sup>588</sup> A.g.e., s.170

<sup>589</sup> A.g.e., s.170

<sup>590</sup> “Hamal”, *Türk Dil Kurumu Sözlüğü*, s.603.

<sup>591</sup> Zekavet Nuran Oğuz, Suat Kolukırık, “ Formel ve İnfornel Emek Biçimi Olarak Hamallık ve Hamallar: Isparta Örneği”, *Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi*, VII/2 (2008), s.297.

<sup>592</sup> Cevdet Kırpık, “Loncadan Cemiyete Osmanlı Hamal Teşkilatlarında Değişim”, *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, 158 ( Eylül-Ekim, 2005), s.98.

<sup>593</sup> Kırpık, a.g.m., s.98.

Hamal loncası XIX. yüzyılda siyasal gelişmelerden etkilenecek ve hamallar yerlerini diğer gruplara bırakmak zorunda kalacaktı. En etkili hamal grubunun olduğu İstanbul'da Türk ve Kürtlerden oluşan hamalların yerini 1826 Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılmasının ardından Ermeniler alacaktı. Hamalların bir bölümü Yeniçeri Ocağı'na kayıtlı olduğundan, yeniçeri ocağının kaldırılması takiben hamalların bir kısmı İstanbul dışına sürülecek ya da öldürüleceklerdi. Yerine padişahın emri ile getirilen Ermeni hamallar, bu loncada 1896 Osmanlı Bankası baskınına kadar var olacaklar, bu tarihten sonra Müslümanlarca oluşan tepki sonucu Ermeniler yerlerini Kürt hamallara terk edeceklerdi<sup>594</sup>.

Hamallar, İstanbul dışında İzmir, Beyrut, Selanik, Trabzon gibi liman şehirlerinde azımsanmayacak bir çoğunluktaydılar. II. Abdülhamit zamanında hamal loncasının sarayla ilişkileri devam etmiş, İstanbul içindeki ve dışındaki hamal kethüdalarının saray tarafından atandığı görülmüştü. Saray baltacılarından Mehmet Tevfik Ağa, Selanik gümrüğü ve mahalli saire hamallar kethüdalığının kendisine verilmesi isteği ile padişaha dilekçe vermişti. Bunun üzerine söz konusu kethüdalığın boş olup olmadığına dair araştırma yapılması istenmişti. Hamal kethüdalığına atamalarda padişaha dilekçe ile başvurulması ve atama yapılması için kethüdalığın boş olması gerekiyordu. İzmir'de de merkezden atanan birçok hamal kethüdası bulunmaktaydı. Ataması saray tarafından yapılan hamal kethüdaları, olağandışı bir gelişme olmazsa, hayatları boyunca görevde kalmaktadırlar. Hamallar kethüdalığına yenisi atanıncaya kadar geçici bir süre için tahsildar aracılığıyla idare olduğuna da rastlanmaktadır. Geçici olarak kethüdalığa atanan bu kişi daha sonra bu görevden alınarak asaleten kethüda olmaktadır<sup>595</sup>. Kethüdalıklara saray çalışanları ya da saraydan emekli olanların ya da bunların yakınlarının atanması sözü edilenlerin atayanlarca tanınması ve güven duyulmasının çok büyük etkisi olmaktadır. Her türlü malın girişi ve çıkışının yapıldığı iskelelerde hamalların ne taşıdığını bilmeleri istihbarat açısından önemli olduğu gibi, ayrılıkçı hareketlerin arttığı bu dönemde güvenlik konusu önem kazandığından iskeleler ve gümrüklerin önemi de artmaktadır. Abdülhamit döneminde istihbarat amacıyla kullanılması mümkün olan hamallar, bu dönemde yaşanan 66 grevin

---

<sup>594</sup> A.g.m, s,98.

<sup>595</sup> A.g.m. s.99.

sadece birine karışmışlardır. Bu grevde 1907 yılında Dersaadet Rıhtım Şirketi'nde çalışan hamalların grevidir. Bu durumda alınan tedbirlerin ne kadar etkili olduğunu göstermektedir.

Mavnacı, salapuryacı, kayıkçı ve sandalcı gibi kelimelerle anılan limanda çalışan emekçi gruplarda vardı<sup>596</sup>. Mavnacılık denizlerle çevrili ve ticari limanları ve sayısız iskelesi olan bir ülke için gerekli bir esnaf loncasıydı. İstanbul limanında yük taşınmasında 30 ila 50 ton kapasiteli mavnalar kullanılırdı. 1912 yılında limanda 400 kadar mavna vardı. Mavnalar, sandallar ve kayıklarla aynı boydaydı, ancak gemilerden kıyıya yük taşımakta kullanılan kürekli teknelerdi. Salapuryalar ortalama 10 ton kapasiteli depo tekneleri<sup>597</sup>. İstanbul'daki mavnacılar genellikle Karadenizliyidiler. İnebolu, Abana, Küre, Safranbolu, Nigez, İlişi, Örenye nahiyelerinden İstanbul'a gelmişlerdi. Ayrıca Karesi ve Alaplı nahiyeleri ve küçük bir kısmı da Trabzon vilayetindendi. Bir kethüdaya bağlı olarak çalışan mavnacılar limanlara gelen gemilerin yüklerini boşaltmada yükleme de önemli bir esnaf grubuydu. İstanbul'da mavnalar Yağkapanı, Unkapanı, Hatapkapu, Sebzebane, Eminönü, Kuruçeşme, Hasköy ve Üsküdar iskelesi olmak üzere sekiz adet iskelede çalıştırılmaktaydı. Mavnacı esnafı arasında rekabet ve kargaşayı önlemek üzere serbest çalışmadan ziyade nöbet sistemi uygulanmıştı<sup>598</sup>. İstanbul limanında geceleri mavna ve salapuryalar içinde emtia ve ticarî eşya kalmakta olup rüsumat ile zabıta ve liman memurları tarafından muhafaza altında bulundurulması istenmekteydi<sup>599</sup>.

Mavnalar bazen muhacir naklinde de kullanılabilirdi. İzmit Mavnacılar Kethüdası muhacirlerin naklinde gösterdiği hizmetten dolayı beşinci rütbeden mecidi nişanla taltif edilecek olması bu durumun göstergelerindendi<sup>600</sup>.

Liman dâhilinde mavnaların yelken açmaları yasaklanmıştı<sup>601</sup>. Ancak Şirket-i Hayriye vapurlarında yaşanan gecikmelerin "... genellikle liman dâhilindeki enva-yı merakib-i bahriyenin kesretinden ve mavnaların hilaf-ı memnuniyet yelken açarak seyr

---

<sup>596</sup> Mavna, eşya naklinde kullanılan ve kürekle hareket ettirilen gemilere verilen addır<sup>596</sup>. Sandal limanlarda yolcu taşımakta kullanılan çift kürekli kayığa sandal denir. Bkz. Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C.III, MEB Yayınları, İstanbul, 1983, s.122.

<sup>597</sup> Quataert, *a.g.e.*, s. 90.

<sup>598</sup> BOA., *DH.MUİ.*, 15-4/1, 22 Safer 1328 H./5 Mart 1910 M:

<sup>599</sup> BOA., *BEO*, 3135/235095, 22 Recep 1325 H./31 Ağustos 1907 M.

<sup>600</sup> BOA., *DH.MKT.*, 1059/33, 22 Muharrem 1324 H./18 Mart 1906 M.

<sup>601</sup> *Dz. Müz. Arşivi, Mülga Bahriye*, 673/317, . 27 Cemaziyülevvel 1328 H./ 6 Haziran 1910 M.

*etmelerinden tevellüd etmekte olduğunu görmemek insafsızlık olur”* denilerek mavnaların liman dahilinde yelken açmasından kaynaklandığı belirtiliyordu. Bunun yanında önlem alınmaz ise ilerleyen günlerde limanda kazalar, çarpışmalar ve sakatlıkların meydana geleceği belirtiliyordu<sup>602</sup>.

Yağkapanı, Sebzebane gibi adlar kaldırılarak Osmanlı Mavnacı Cemiyeti adı altında birleştirilmesi, “*hiçbir vesîle ile dahi serbesten ihrâcâtın dolayısıyla bile iştirâk edebilmelerine ve ecnebî teba‘asından olan acentelerle tüccâr ve simsârların mavna ve salapuryalar tedârikiyle işletmelerine kat‘iyyen meydân verilmemesi”* kararlaştırılmıştı<sup>603</sup>. Kethüda yönetiminde olan mavnacılar 1912 yılında çıkacak esnaf cemiyetleri talimatnamesi ile lonca sisteminden cemiyet sistemine geçeceklerdi<sup>604</sup>.

Liman dâhilinde sandalcılık etmek Osmanlı tebaasına verilmiş bir haktı. Ancak her nasılsa İstanbul’da sandalcılık etmekte olan Yunan tebaası şahıslara da rastlamak mümkündü<sup>605</sup>. Nitekim Mumhane iskelesine ve rüsum-u şehriyeye kayıtlı Yunan tebaasından olan sandalcılar vardı<sup>606</sup>.

Gelibolu, Çardak ile Lapseki iskeleleri arasında ve Kal‘a-i Sultaniye ile Maydos beyninde işleyen kayıklardan liman, karantina, fener rüsumu alınmaktaydı. Gelibolu ahalisi bu vergilerden muaf tutulmalarına dair Bahriyeye dilekçe yazmışlardı<sup>607</sup>.

Osmanlı devletince hem ulaşımında kullanılan kayıklar limanda da görev yapabiliyorlardı. Kayıklar limanda yolcuların ve eşyaların gemiye götürülmesinde rol almaktaydılar. İstanbul’daki kayıkçıların çoğu Anadolu’dan gelmişti. Kayık sahiplerinin çoğunu Yahudiler oluşturmaktaydı. Mavnacı ve salapuryacılar loncasına üye olan diğer kayıkçıların büyük çoğunluğunu, aralarında Kürtler, Türkler, Ermeniler, Karadeniz kıyılarından gelen Rumlar ve Lazlar oluşturmaktaydı<sup>608</sup>. İstanbul’da yaşayan kayıkçılar, hamallar gibi bekâr olarak yaşamaktaydılar. Rıhtımların tamamlanmasından sonra en azından bir bölümü şirketin inşa ettiği barakalarda yaşamaya başladılar.

<sup>602</sup> “Liman Dâhilindeki Müsademeler”, *Tanin*, 29 Mayıs 1911.

<sup>603</sup> *BOA, DH.EUM.THR*, 44/38, 29 Recep 1328 H./6 Ağustos 1910 M.

<sup>604</sup> Mehmet Mazak, *Boğaziçi ve Kayık Kültürü*, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2010, ss.64-65

<sup>605</sup> *BOA.,BEO.*, 4119/308866, 21 Zilhicce 1330 H./1 Aralık 1912 M.

<sup>606</sup> *Dz. Müz. Arşivi, Mülga Bahriye*, 699/196, 10 Zilkade 1330H./21 Ekim 112 M.

<sup>607</sup> *Dz. Müz. Arşivi, Mülga Bahriye*, 665/241, 8 Şaban 1328 H./15 Ağustos 1910 M.

<sup>608</sup> Donald Quataert, *Osmanlı Devleti’nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş(1881-1908)*, Yurt yay., Ankara, 1987, s.89.



Hamallar ve kayıkçılar çoluk-çocuksuz sürgünde yaşayan, kazandıkları parayı evlerine gönderen, çok uzun aralıklarla memleketlerine giden ve ancak çalışamayacak kadar yaşlandıklarında memleketlerinde yerleşen insanlardı. Genellikle kayıkçılar, hamallarla aynı etnik köken ve köyden gelmekte olup bu sayede kendi iş alanlarındaki istihdamı denetleyip başkalarının bu işlere girmesini önleyebiliyorlardı<sup>609</sup>.

Zonguldak'ta mavnacı ve kayıkçı esnafı adına Mavnacı Yorgi bir telgraf çekmişti. Zonguldak limanında 3 mavna ile ticari eşya taşımakta olan Yorgi'ye Gürcü Kumpanyası Acentesi Vapur Kaptanı, mal vermek istememişti. Yorgi zorla almak istediğinden kaptan şikâyetçi olmuş ve polis komiseri gelmişti. Yorgi eşyaların taşıtırılmak istendiği Mösyö Mil'in Fransız tebaasından olduğunu bu yüzden karşı çıktığını bildirmişti. Ancak Yorgi'ye verilen cevapta *“taşra liman reislerine mahsus olan talimatın 69. ve 70. maddeleri hükmünce tebaa-yı ecnebiyenin dahi sandal ve kayıklarla liman dahilinde icrayı ticarete selahiyatdar oldukları”* belirtiliyordu<sup>610</sup>. Böylece kapitülasyonlardan yararlanan yabancı tebaa kayık ve mavna işletme alanında da görülmeye başlanmıştı.

1910 yılında Beyrut limanında kayıkçılık yapmakta olan El-Hâcc Hasan el-Mekâvî ve on arkadaşı, Ahmed Eş-Şarkavî adlı kişinin kayıkçılık sanatını ele geçirmesi ile zor duruma düşmüş olduklarından tekrar nöbet usulüne geçilmesi istemişlerdi. İrade-i seniyye ile *“Şurayı devlet ve meclis-i mahsustan geçerek geçerlilik kazanan irade-i seniyye ye göre “tevfikân bi'l-cümle sevâhil-i Osmaniyye limanlarında münâkilât-ı ticâriyyede müstahdem mavnacı ve kayıkçıların ihrâcât husûsunda serbest bırakılıb, ithâlâtta usûl-ı münâvebeye tâbi' tutulmaları lâbüd olub Beyrut limanında mevcud mavnacı ve kayıkçı esnafında usûl-ı müttehaze-i ma'rûze dâhilinde hareket etdirilmeleri hakkındaki karâr-ı vâki'in ta'mîmen iş'ârı sırasında mahal-i mezkûr liman re'isine de emr u iş'âr olunmuş ve iş'âr-ı vâki'e tevfikan mu'âmele etmesi re'is-i mûmâ-ileyhin cümle-i vezâ'ifinden bulunmuş olduğu meclis ifâdesine atfen 'arz olunur”* denilerek mavna ve kayıkçıların ithalatta nöbet usulüne devam etmeleri, ihracatta ise serbest bırakılmaları kararı alınmıştı<sup>611</sup>.

<sup>609</sup> Quataert, *a.g.e.*, s.89.

<sup>610</sup> BOA., *DH.İD*, 151/2, 25 Zilhicce 1330 H./29 Ocak 1908 M.

<sup>611</sup> *Dz. Müz. Arşivi, Mülga Bahriye*, 686/73, 24 Zilkade 1328 H./27 Kasım 1910 M.

1911 yılına ait Hariciye Nezareti'nin Dâhiliye Nezareti'ne yazdığı yazısından öğrendiğimize göre “*Dersa’âdet’de ve gerek Bahr-i Siyah limanlarında bulunan kayıkcılar ecnebî kumpanyalara mensûb sefâ’ine giren veyâ çıkan yolculardan keyfemâyeşâ ücret almakda oldukları gibi yolculardan eşyâ sâhiblerini Osmanlı gemileriyle seyâhate ve emti’a-i ticâriyyenin de bunların nakline icbâr için tehdîd etmekte buldukları Lloyd Kumpanyası tarafından Avusturya Hâriciye Nezâreti’ne vâki’ olan iş’ârdan anlaşıldığı beyân ve seyr u sefâ’in-i ecnebiyye menâfi’i ve serbestisini muhil olan bu hâle nihâyet verilmesi için tedâbîr-i serî’a ve takviye ittihâzı iltimâs olunmaktadır*<sup>612</sup>” denilerek kayıkcılığın tüm uyruklar için serbest bırakılması istenmekteydi.

Yaşanan savaşların etkisi, limanları ve sahilleri kontrol edecek gerekli araçların yetersizliği, tütün rejisinin varlığı gibi nedenlerle Osmanlı sahillerinde kaçakçılık yapılmaktaydı. Ancak Osmanlı devleti bu durumu önlemek için istibot gönderdiği gibi kanunlarda çıkarmaktaydı. Kaçakçılığı önlemek için, kayık ve sandal bulunacak iskelelerin tümüne liman idaresi tarafından birer liman çavuşu yerleştirilmesi ve sandalcı - kayıkçı esnafı liman idaresine bağlı ise bunların Zabıta Nezareti altında bulundurulması kararlaştırılmıştı. Sandalcı ve kayıkçı esnafının çalıştıkları iskelelerde kayıt olmaları, şahıs ve eşya-i muzırta taşıyan merakip sahiplerinin cezalandırılması hakkında 3 Haziran 1908 tarihinde ceza kanuna madde eklenmişti<sup>613</sup>. Ancak yine de kaçakçılık olayları sürmekteydi.

### **3.a. Dönemin Limanlarının İnşasına Liman İşçilerinin Tepkileri**

Hamallar yukarıda bahsettiğimiz iç gelişmelerden etkilendikleri gibi teknolojik yeniliklerin getirdiği değişimlerden de özellikle XX. yüzyıl başlarında etkileneceklerdi.

Buhar makinasının icadı ve buharlı gemilerin yaygınlaşmasının ardından Avrupa’da artık gemilerin doğrudan yanaşabileceği limanlar yapılmaya başlanmıştı. Burada mallar buharlı vinçler sayesinde kolaylıkla limana çıkarılmaktaydı. İnsan emeğini en aza indirgemişti. Osmanlı Devleti’nde ise gemiler açıkta demirliyor ve hamal, kayıkçı ile mavnacılar buradan malları alarak kıyıya taşıyorlardı. Bazen mallar suya düşüyor ya da zarar görebiliyordu. Bazen de günlerce mavnada beklemek zorunda

<sup>612</sup> BOA., DH.İD., 134/6, 27 Ramazan 1329 H./ 21.09.1911M.

<sup>613</sup> *Düstur*, C.VIII, Tertip I, Ankara, 1943, Başvekalet Devlet Matbaası, ss.856-859.

kalıyordu. Yitip giden zaman ticarî gemileri çileden çıkardığı gibi, maliyet artışı da şikâyetlerine sebep olmaya başlamıştı.

İstanbul limanının yapım imtiyazı ile işletme hakkı Fransızlara verilmişti. Tophane'den Galata'ya kadar olan mesafede yapılan rıhtım tamamlanmasıyla İstanbul limanına Messagerie Maritime kumpanyasına ait Memphis vapuru yanaştı. Ancak bu durumdan memnun olmayan mavnacılar ve liman işçileri olay çıkardılar. Çünkü limanın modernleşmesiyle birlikte burada çalışan kayıkçı, mavnacı, salapuryacı ve hamal gibi emekçiler, işlerini kaybetme tehlikesi ile karşı karşıyaydılar. Geleneksel uygulama malların limandan doklara mavnalarla taşınmasıydı. Doklardan sonra mallar buharlı gemilere aktarılıyordu. Antrepolarda yetersiz olduğundan depo tekneleri olan salapuryalar kullanılıyordu. Bu teknelerde mallar bazen günlerce bekliyordu. Şirketin imtiyaz bölgesinde kayıkçılar yük ve yolcu da taşıyorlardı. Rıhtımda kurulması planlanan tramvay hattı ile tüccarların yükleri topluca taşınacak ve hamallara duyulan ihtiyaç giderek azalacaktı. Hamallar gümrükte, antrepolarda, kayıklarda çalışıyorlardı. Limanın modernleşmesi tüm bu grupları ekmeklerinden edebilirdi. Mavnacılar ve liman işçilerinin çıkardığı olaylar sonucu askerler müdahale etmişti. Ancak mavnacılar, askerleri püskürtmeyi başardılar. Bunun üzerine padişah, rıhtım şirketinin mavnacılar loncasıyla anlaşana kadar faaliyetlerini durdurmasını emretti<sup>614</sup>.

Şirket, loncanın mal nakliyesi ile ilgili haklarını tanımak durumunda kaldı. Haliç'in iki yakasındaki mallardan, rıhtımda bir gemiden diğerine yüklenecek mallar, ile demiryoluyla gelen bütün malların taşınması loncaya bırakıldı. Şirket ayrıca işini kaybeden mavnacılar için iş imkânları arayacağını ve bundan böyle limanda yabancı denizcilik şirketlerine ait mavnaların faaliyetlerini durdurup, ticari trafiği sadece lonca üyesi mavnacılara ayıracağına söz verdi. Ancak lonca şirketin kendisine ayırmayı kabul ettiği yükün hepsini taşımadı. Şirket yüzer doklardan yük taşımayı, kendi mavnalarını kullanmayı sürdürdü. Mavnacı loncası bu sırada 1000 mavnacının işsiz kaldığını iddia ediyordu. Fransızların işlettiği limanda yabancı mavnacılarda çalışmaya başlamıştı<sup>615</sup>. Ancak liman modernleştikçe bu emek grubu işinden olmaya, kendi ülkesinde yabancı giderek zenginleşirken, kendisi boğaz tokluğuna yaşama şansını bile yitirmeye başladı.

<sup>614</sup> Dirican, *a.g.e.*, s.5.; Quataert, *a.g.e.*, s.92.

<sup>615</sup> Quataert, *a.g.e.*, s.93.

Mavnacılar, 6 Şubat 1895'te Galata rıhtımının bir bölümünün açılışına şahit olmuşlardı. Limanın açılışı onların ekme kapılarının kesilmesi demektir. İşte mavnacılar, liman tesislerine hücum ederek yüzer dokların bağlarını çözdüler. Şirket Osmanlı makamlarından yardım alamadı ve mavnacı loncası karşısında geri adım atmak zorunda kaldı. Böylece, rıhtım şirketi buharlı gemileri kıyıya yanaştırmayıp, gemilerin mallarını mavnalara boşaltmalarına izin verdi. Bir süre sonra rıhtım şirketi protestolarına başladı. Ticaret ve Nafia Nazırı, sadrazama yük taşıma işinin loncaya geri verilmesiyle rıhtım yapılmasının ana amacının ortadan kalktığını ve bu durumun şirketin kar yapmasını engelleyeceğini bildiriyordu. Loncada hükümete verdiği dilekçede yüzer dokların kaldırılması ile yabancı denizcilik şirketlerinin özel mavnalar kullanmasının yasaklanmasını istedi. Çaresiz kalan şirket sorunların sona ermesi şartıyla yabancı mavnaları satın almayı ve gemilerin rıhtıma uzunlamasına yanaşması şartını kabul etti. Şirket hızla diğer denizcilik şirketlerine ait olan mavnaları satın almaya başladı. Böylece İstanbul limanında rıhtım şirketi aleyhine taşıma maliyetleri artacak fakat mavnacılar memnun olacaktı<sup>616</sup>. Bu durumun böyle devam etmeyeceği belliydi. Yeni eskiyi bir süre sonra yenecekti.

Rıhtım şirketi diğer taraftan 1900'lerin başlarında hamalların gücünü kırmak amacıyla lonca üyesi olmayan gayri Müslimleri hamal olarak işe almaya başladı. Bu durum hamalların ve şehremanetinin şikâyetine sebep oldu. Hamallar ve mavnacılar aldıkları paranın giderek erimesi yanında işlerini kaybetme tehlikesiyle karşı karşıyaydılar. Avrupa ile Osmanlı gümrük vergilerinin yüzde 8'den yüzde 11'e çıkaran bir anlaşma imzalandı. Özellikle Büyük Britanya Sefiri bu gümrük değişikliğini gümrük idaresi ve Osmanlı liman tesislerinde bir dizi değişiklik elde etmek için kullandı. Büyük devletler 1906 yılında verdikleri nota ile hamal sorunun kesin bir şekilde düzenlenmesini istediler. Bu durumda II. Abdülhamit loncaların tepkisini göze alarak rıhtım şirketi ve yabancı tüccarı memnun etme yoluna gidecekti. Hamallar ise İttihat ve Terakki Cemiyeti ile işbirliği yapacaklardı<sup>617</sup>.

Avrupalılar ile Osmanlılar arasında görüşmeler yapıldı. 1907'de Padişah İstanbul ile Galata gümrük binaları ve antrepo yapımına izin vermeyi kabul etti. Şirket dar hatlı

---

<sup>616</sup> A.g.e., s.94.

<sup>617</sup> A.g.e., s.94.

bir demiryolu da yapacaktı. Böylece mallar demiryoluyla taşınacak ve sırik hamallarına duyulan ihtiyaç tamamen ortadan kalkacaktı. Rüsumat emaneti yedi Osmanlı limanında daha gümrük binaları ve nakliye tesislerini geliştirecekti. Rüsumat emaneti 200 daha yeni gümrük memuru alacaktı. 1907 yılında hamalları gümrük yetkililerin denetimi altına sokan bir irade yayınlandı. 1907 yönetmeliği gümrüklerde çalışacak hamal ve istifçi sayısını belirliyor ve istihdamı sınırlıyordu. Galata ve İstanbul gümrüklerinde 1002 hamal, 64 istifçi ve 43 el arabalı hamal bulundurulması kararlaştırılmıştı. Kethüdaların artık kendi başlarına adam tutmaları yasaklanmıştı. Çalışma izni alan hamallar kendilerine verilen numaraları kolluklarına takacaklardı. Kurallara aykırı hareket eden hamalları rüsumat emini cezalandıracaktı. Mavnacı ve gümrük hamallarının ücretlerini doğrudan rıhtım şirketi ödeyecekti. Hamallar artık tüccardan ücret isteyemeyeceklerdi. Şirket yasadışı ücret aldığını belirttiği 42 hamalı işten uzaklaştırdı. Aynı loncaya üye olan sadece 15 hamalın şirket için çalışmasına izin verildi. Hükümette lonca komitesini lağvetti. Karşısında devleti gören lonca pek direnemedi. Ancak bazı hamalları işi bırakmaya teşvik ettiler. Şirket bu hamalları işten çıkardı. 1907 yazına gelindiğinde rıhtım şirketi hamalları büyük oranda kontrolüne almıştı<sup>618</sup>.

II. Meşrutiyet'in ilanı hamal ve mavnacılar için yeni bir umut kaynağı oldu. Tekrar geleneksel sistemlerine dönebileceklerine dair içlerinde umut belirdi. Hükümetin değişmesiyle şirket yetkilerini kaybetmişti. Yeni ilan edilen anayasa ile birlikte 42 hamal tekrar işlerine döndüler ve tüccardan zorla ücret almaya başladılar. Diğer taraftan mavnacılar, şirketin yüzer doklar vasıtasıyla yüklerini indirmesini engelleyerek, gemicilerin mavnaları kullanmasını talep ettiler. Şirket hükümete başvurdu. Ancak hükümet hamal ve mavnacılarla bir dizi görüşme yaptı. Kazanan taraf hamal ve mavnacılar olmuştu. 13 Ağustos 1908 tarihinde Sirkeci rıhtımında bir grev çıktı. Binlerce liman işçisi greve katıldı. İttihat ve Terakki komitesi üyeleri liman işçilerini tehdit ettiler. Grevciler bir süre sonra işlerine başladılar. Bir hafta sonra tekrar grev yapan liman işçilerinin elebaşları tutuklandı<sup>619</sup>.

---

<sup>618</sup> A.g.e., s.98.

<sup>619</sup> A.g.e., s.94.

### 3.b. Boykot Hareketinde Liman İşçileri

Daha öncede bahsettiğimiz gibi 5 Ekim 1908’de Avusturya-Macaristan Bosna-Hersek’i topraklarına kattığını ilan etti. Birkaç gün sonra Bulgaristan bağımsızlığını ilan etti. Daha sonra Girit adası Yunanistan’a katıldığını ilan etti. Bu olaylara karşı askeri bir karşılık veremeyen Osmanlı Devleti’nde ekonomik tepki olan boykotu görmekteyiz.

Boykotta adından söz ettiren dört grup vardı: Sadrazam, hükümet, İttihatçılar ve tüccarlar ile liman işçileri. Boykot konusunda en etkili tepkiyi ortaya koyan liman işçileri olan hamallar, mavnacılar ve kayıkçılar olmuştu.

Boykot ilk etapta protesto gösterileri ile başlamıştı. Daha sonra tepki Avusturya malı almama şeklinde gösterilmişti. Tanin sütunlarında daha 6 Ekimde yayınlanan bir haberde “*Avusturya Malı Almayınız*” deniyordu. Ancak dükkânlara girmiş olan malların alınmasının iyi olacağını, önemli olanın tüccarlarımızın bundan sonra Avusturya malı getirmemesi olduğu da bir taraftan belirtilmekteydi. Osmanlı tüccarı da Avusturya’ya telgraf çekerek bundan sonra şeker gönderilmemesini istemekteydi<sup>620</sup>. Avusturya’nın bu hareketinden 72 saat sonra İstanbul’da müşterilerin Avusturya mağazalarına girmesi engellendi<sup>621</sup>. Boykot kısa sürede etkisini göstermişti. Derne’deki tüccarlarda Avusturya’dan mal getirmemek için yemin etmişlerdi<sup>622</sup>. 7 Ekim’de çoğu Selanikli olan bazı önemli İstanbul tüccarları Avusturya mallarını boykot etmeye karar verdiler. Bu tüccarların çoğu İttihatçıydı<sup>623</sup>.

Avusturya–Macaristan Ticaret Odası, Viyana Hükümeti’ne bir dilekçe göndererek loncaların işbaşı yapmalarının sağlanmasını talep etti. Ayrıca Osmanlı hükümetinin geminin bandırasına bakmadan bütün malları yükleme ve boşaltmaya zorunlu oldukları belirtiliyordu. 16 Kasım’da Avusturya, Osmanlı Devleti’ni boykot sona ermez ise yaptığı görüşmeleri kesmekle tehdit etti. Sadrazam boykotu sona erdirmeyi kabul etti. Ancak Jöntürkler bu sefer boykotu hem Avusturya hem de Osmanlı hükümetlerine baskı uygulamak amacıyla sürdürdüler<sup>624</sup>.

<sup>620</sup> “Avusturya Mallarını Almayınız”, *Tanin*, 6 Ekim 1324.

<sup>621</sup> Nejdet Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Hamalları*, Timaş yay., İstanbul, 2008, s.289.

<sup>622</sup> “Avusturya Emtiasına Karşı”, *Tanin*, 17 Ekim 1324.

<sup>623</sup> Quataert, *a.g.e.*, s.105.

<sup>624</sup> *A.g.e.*, s.107.

İstanbul'da bulunan Avusturya vapurları boykotun başladığı süreçte hiç müşteri bulamadıklarından limandan boş bir şekilde ayrılmışlardı. İzmir'de yapılan boykot sırasında da kayıkçılar, Avusturya ve Bulgaristan gemilerinin yanına uğramamışlardı. Tüccarında gemilere mal tahmil etmemesi istenmişti. Müslüman liman işçileri yanında Rum liman işçileri de bu boykota katılmıştı<sup>625</sup>. 1908 Kasım ayına gelindiğinde boykot giderek yaygınlaşmıştı. Osmanlılar bu sırada bir limandan diğer bir limana gitmek için Lloyd vapurlarına binmedikleri gibi tüccarlar dahi Avusturya'ya sipariş ettikleri malları almıyorlardı<sup>626</sup>. Sadrazam Kâmil Paşa'nın gemilerin boşaltılması ile ilgili emirleri mavnacılar ve hamallar tarafından hiçe sayılıyordu. Kasım ayının sonuna gelindiğinde Rumlardan bazı mavnacılar Lloyd yolcularını ve postasını boşalttılar. Mavnacılar 1908 Kasımında kurulmuş olan Boykot Sendikası'na getirilerek harekete bağlılık yemini etmeye zorlandılar<sup>627</sup>. Diğer taraftan kara ve deniz yoluyla İstanbul'a gelen Avusturya mallarını gümrüklerden çıkarmayan hamal esnafı ile vapur ve gemilerden eşya almayan mavnacılar ve bunlara katılan ahali Sirkeci yoluyla gazete matbaalarının olduğu yere gelerek gösteri yapmışlardı<sup>628</sup>.

Boykot sürecinde hamallar ile mavnacılar büyük bir dayanışma örneği çıkarmışlardı. Çanakkale kayıkçılar kethüdası ile hamal kethüdasının 8 Aralık'ta Tercüman-ı Hakikat'te telgrafları yayınlanmıştı. Bu telgrafta Selanik kayıkçı ve hamallarının Avusturya ve Bulgaristan'a karşı icra edilen boykotu uygulamaya devam etmeleri istenmişti. Selanik hamal ve kayıkçı kethüdası bu konuda hem fikirdir<sup>629</sup>. Boykotaj sendikası boykota katılan tüccarın örgütü olmasına rağmen liman işçileri de birçok sefer boykotaj sendikasının kararlarına bağlı olduklarını bildirmişlerdi. Boykotu İttihat ve Terakki Cemiyeti yayın organları ile desteklemiş, bir kamuoyu oluşumunu sağlamıştı<sup>630</sup>. İttihat ve Terakki Cemiyeti, limanların modernleşmesi sürecinde

---

<sup>625</sup> Engin Berber, "II. Meşrutiyet Döneminde Domino Etkisi Yapan Bir Eylem: İzmir Liman İşçileri", *European Journal of Turkish Studies*, 11 (2010), s.7.

<sup>626</sup> "Boykotaj", *Tercüman-ı Hakikat*, 16 Kasım 1908.

<sup>627</sup> Quataert, *a.g.e.*, s.107.

<sup>628</sup> "Boykotaj Nümayişi", *Tercüman-ı Hakikat*, 5 Aralık 1908.

<sup>629</sup> "Boykotaj", *Tercüman-ı Hakikat*, 8 Aralık 1908.

<sup>630</sup> Elmacı, *a.g.m.*, s.155.

hamalların kaybettikleri hakları nedeniyle kendilerine boykot konusunda destek verebilecek uygun bir ortak bulmuştu<sup>631</sup>.

Boykot hareketi sırasında bir de “*Boykot Komisyonu*” kurulmuştu. Bu komisyon hükümetin boykotu hafifletmesi amacıyla Dahiliye Nazırı Hüseyin Hilmi Paşa başkanlığında Rüşumat Emimi Raif Paşa ile Maarif Nazırı Hakkı Bey’den oluşmuştu<sup>632</sup>. Hükümet boykot konusunda Avrupa Devletleri’nin tepkilerini mümkün olduğunca üzerine çekmemeye çalışıyordu. Dâhiliye Nazırı Hüseyin Hilmi Paşa’nın başkanlığındaki komisyonda, boykotaj sendikası azalarının hazır oldukları müzakerede “*Avusturya, Bosna ve Hersek’i Hükümet-i Osmaniye’ye iade etmedikçe boykotaja devam olunacağı ve hamallar ve mavnacılar vasıtasıyla eşya çıkarılmaması hakkında hamallar ve mavnacılar tarafından karar verildiği beyan edilmiş ve hükümet ise bu gibi malların rıhtıma ve istasyonlara vürudlarında hamallar vasıtasıyla naklettirmeğe bir mecburiyeti olmadığından ve Avusturya’nın ahalinin memnuniyeti celb eylemesi ve bundan başka bu güne muamele icrasına hükümetin karışmayacağını*”<sup>633</sup> bildirmiştir.

4 Aralık tarihinde liman işçileri İstanbul’da büyük bir gösteri düzenlediler. Lonca işçileri boykota devam eden hamalları tebrik ettiler. Ardından İttihat ve Terakki Cemiyeti ve gazete matbaalarına gidildi. Boykota bütün güçleri devam edeceklerini belirttiler. Liman işçilerinin İttihat ve Terakki Cemiyeti’ni ziyaret etmeleri boykotta liman işçisi ile cemiyet arasındaki ilişkiyi gözler önüne sermesi açısından önemliydi<sup>634</sup>. Artık limanlarda devletin yetkisinin yerinin İttihat ve Terakki ile özdeşleşen hamal ve mavnacılar almıştı.

Hükümet ile liman işçileri arasında soğuk savaş devam ederken, Dahiliye Nazırı Hüseyin Hilmi Paşa, 5 Aralık tarihinde Osmanlı hamallarının yerine Almanya, İtalya ve diğer Avrupa ülkelerinden işçi getireceğini açıkladı. Bu karar bir gün önceki, hamalların sadrazamın genelgesine uymayacaklarını belirtmelerine karşı bir tepkiydi. Hükümet ile liman işçileri artık karşı karşıyaydılar. Liman işçileri uzun yıllar önce kaybetmeye başladıkları haklarını tekrar ele geçirmek için Bosna-Hersek’in ilhakı gibi önemli bir

---

<sup>631</sup> Elmacı, *a.g.m.*, s.155.

<sup>632</sup> Çetinkaya, *a.g.m.* s.43.

<sup>633</sup> “Boykotaj”, *Tercüman-ı Hakikat*, 16 Aralık 1908.

<sup>634</sup> Elmacı, *a.g.m.*, s.156.



dayanak noktası bulmuş ve boykotajı hükümete ve yabancı rihtım şirketlerine karşı büyük bir koz olarak ellerinde tutmuşlardı<sup>635</sup>.

Aralık ayı liman işçilerinin boykotu en yoğun uyguladıkları ay olmuştu. Lloyd kumpanyası'nın Hungaria adlı vapuru İstanbul'a gelmiş, ancak hamalların boykot uygulaması nedeniyle bir gün sonra liman işçilerinin alkışlarıyla geri gitmişti. 13 Aralık tarihinde ise içinde tuhafiyeye eşyası yüklü Alga adlı Avusturya vapurunun yükünü boşaltmadan, Bulgaristan'ın Varna şehrine gitmek zorunda kalması, her iki devleti de bu konuda yeni çareler aramaya itti.

Trabzon'da gümrüklerde tüccarları gizlice izleyerek, Avusturya malı alan tüccarları uyaran boykot sendikasının casusları ortada dolaşıyorlardı. Trabzon valisi ve belediye başkanı İttihatçıların baskısı altında olduklarından hamalların ve mavnacıların sertlikleri önlenemiyordu<sup>636</sup>. 3 Aralıkta İstanbul, Selanik ve Trabzon boykot komiteleri boykota uymayan İzmir limanından gelen mallara yabancı işleme yapılması kararı aldılar. Aynı gün Trabzon'da Avusturya malı taşımak için özel olarak tutulan hamal saldırıya uğradı, yükü alınarak yakıldı Trabzon'da 13 Aralık'ta mavnacılar ve boykot komitesi üyeleri yaptıkları toplantıyla yerli tüccarlar İzmir'den yaptıkları Avusturya ithalatını durdurmaları konusunda uyardılar. Aralık ayının son haftasında mavnacı ve hamallar herkesin gözü önünde ve zaptiyeden hiçbir müdahale olmaksızın Avusturya mallarını imha ettiler. 29 Aralıkta birinin elinde çekiç bulunan yirmi kadar mavnacı bayraklar ve marşlarla yürüyüş yaparak halkı Avusturya mallarını ortaya çıkarmaya ve imha etmeye çağırdılar. Avusturya yapısı bir tabanca çekiçle ezildi, boykot ambarından çıkarılan bazı mallar yakıldı<sup>637</sup>..

14 Aralık 1908'de Osmanlı Devleti ile Avusturya arasında Bosna-Hersek konusunda görüşmeler başladı. Ancak 25 Aralık'ta bir Avusturya vapurundan mal taşıyan mavnanın rihtıma bağlı olan iplerinin kesilerek, mal taşınmasının engellendiği ve boykotaj cemiyeti üyelerinden birinin de gümrükte eşya gelip gelmediğini takip ettiği Avusturya'nın şikâyetlerine sebep olmuştur<sup>638</sup>. Boykot etkisini yitirse de devam

---

<sup>635</sup> Elmacı, *a.g.m.*, s.160.

<sup>636</sup> *A.g.m.*, s.159.

<sup>637</sup> Kudret Emiroğlu, "Trabzon'da Avusturya Boykotu 1908", *Toplumsal Tarih*, II/8 (Ağustos, 1994), ss.17-18.

<sup>638</sup> İlhan, *a.g.m.*, s.280.

ediyordu. Hamallar ise iki devlet arasında görüşmelerin başladığı sırada, kazandıkları güç nedeniyle rıhtımın yapılmasıyla kaybettikleri haklarını geri alma peşindeydiler. 28 Aralık tarihinde hamallar, sadrazama verdikleri dilekçe ile 1907 yılında işten çıkarılan 42 hamalın tekrar işe alınmalarını istediler<sup>639</sup>. Sadrazam Kamil Paşa, rıhtım şirketleriyle başlattığı görüşmelerin sonunda, 7 Şubat tarihinde daha önce işten çıkarılmış 42 hamalı tekrar işe aldirmayı başarmıştı. Ocak ayı ortaları ise iki devlet arasında kesin anlaşmaya varıldı. İstanbul ve Selanik Boykotaj Cemiyetleri ise anlaşmanın Meclis-i Mebusan'da onaylanmasına kadar boykotun devam edeceğini bildirdi. Bu karar İzmir'de de boykotun devam etmesini sağlamıştır. 26 Şubat 1909'da anlaşma protokolünün mecliste onaylanmasının hemen ardından, Kamil Paşa'nın yerine yeni gelen sadrazam Hüseyin Hilmi Paşa'nın Aydın Vilayetine gelen yazısında boykotajın devamında ülke yararı olmayacağı belirtilmiş ve kaldırılması istemişti<sup>640</sup>. 28 Şubatta İzmir'de Rüşumat önünde cemiyet tarafından görevlendirilen bir kişi boykotun kalktığını ve desteklerinden dolayı hamal ve mavnacılara teşekkürlerini sunduklarını belirtmişti<sup>641</sup>.

Hamalların istekleri yavaş yavaş yerine getiriliyordu. Ancak durumdan memnun olmayan bir grup bulunmaktaydı: Mavnacılar. Mavnacılar ücretlerinin yükseltilmesini istiyorlardı. Hatta yabancı mavna ve mavnacıları rıhtımdan çıkararak, eski tekeleci durumlarına dönmeyi amaçlıyorlardı<sup>642</sup>. Lloyd kumpanyasının 18 tane mavnası olduğu için kendi mallarını bu mavnalarla karaya çıkarıyorlardı. Bu durumdan rahatsız olan mavnacıları yabancı şirketlerin mavnalarını da kendi esnaflarına katabilmek için boykota devam edeceklerini bildirmişler ve önceden 60 kuruşa kiralanan mavnalara 70, 25 kuruşa kiralanan salapuryalara da 30 kuruş ücret istemişlerdi. Rıhtım şirketleri ve Avrupalı şirketler mavnacıların bu isteklerini çok aşırı buluyorlardı ancak istekleri kabul edilmezse mavnacıların kaba güçle de olsa istediklerini mutlaka elde edeceklerini çok iyi biliyorlardı. Mavnacıların beklenen kaba güce başvurmaları üzerine yabancı şirketler, mavnalarını teslim etmek zorunda kalmışlardı. Lloyd kumpanyası da zaten 5 ay süren boykot nedeniyle büyük zarar uğramıştı. Artık uğraşacak gücü kalmadığı için mavnacıların isteklerini kabul ederek, kendi mavnaları yerine mavna esnafının

---

<sup>639</sup> Elmacı, *a.g.m.*, s.160.

<sup>640</sup> İlhan, *a.g.m.* ss.279-280.

<sup>641</sup> *Ahenk*, 3 Mart 1909.

<sup>642</sup> Elmacı, *a.g.m.*, s.161.

mavnalarını kullanacağını belirtmişti. Limandaki yabancı, özellikle Dalmaçyalı mavnacıların da görevlerine son verilmesiyle 13 Mart 1909 tarihinde mavnacılar da boykota son vermişler ve beş ay boyunca Bosna-Hersek'in Avusturya tarafından ilhak edilmesini kullanarak, haklarını geri alma politikasını başarıyla tamamlamışlardı<sup>643</sup>.

Girit Rum mebuslarının iltihak kararı almalarında Yunanistan sorumlu görülmüş, mitingler dışında Türk kamuoyunca sorumlu görülen Yunanistan'a karşı boykotaj başlatılmıştı<sup>644</sup>. Boykot uygulaması daha ziyade liman kentlerinde etkin bir şekilde gerçekleştirildi. Örneğin Bandırma, Beyrut, Kale-i Sultanî, Mudanya, Mersin, İzmir, Akka limanlarında boykot sebebiyle Yunan bandıralı gemilerin yükleri iskele ve gümrük hamalları tarafından boşaltılmadı. Öte yandan Eskişehir, Konya gibi Anadolu'nun iç bölgelerinde de Yunan tabiiyetinde olan kişilerin dükkânlarına karşı boykot uygulandı<sup>645</sup>. Arşiv belgelerinden takip ettiğimiz üzere, 1909 yılı Haziran'ın da başlayan boykot Yunanistan'la olan gerginliğin azalmasını takiben kısa zamanda sona erecekti. 19 Haziran 1909'da Drama'daki Müslümanlar, Rumlar aleyhine boykot yapmışlardı<sup>646</sup>. Ardından Tekirdağ mutasarrıflığı livada sandalcıların Yunan vapurlarını boykot ettiklerini bildirmişti<sup>647</sup>. 22 Haziran'dan itibaren Zonguldak'ta da Yunan vapurlarına karşı boykot ilan edilmişti<sup>648</sup>. 26 Haziran'da Kandilli İskelesi hamal esnafı, Yunan yükü taşımayacaklarını ve bir Yunanlı ile alışverişte bulunmayacaklarını bildirmişlerdi<sup>649</sup>. Gelibolu ahali de Yunan vapurlarıyla yapılan ticareti tamamen kesmişti<sup>650</sup>. Yanya vilayetine yakın hudut boylarındaki köyler tarafından da Yunanlılara karşı boykotaj ilan edildiği haberi de basında yer almıştı<sup>651</sup>. Böylece Avusturya ve Bulgar boykotundan sonra üçüncü boykot kısa zamanda dalga dalga yayılmıştı. Sandalcı, kayıkçı ve hamallar kısa zamanda boykota sahip çıkmışlardı. Tanin gazetesinde yer alan 8 Ağustos tarihli haberden Galata, Yağkapanı, Unkapanı mavnacı,

---

<sup>643</sup> A.g.m., s.162.

<sup>644</sup> Şam, Bursa, Ayvalık, Yenişehir gibi yerlerde mitingler düzenlendi. Bkz. Ahenk, 24 Temmuz 1325; 2 Ağustos 1325; Selanik, İzmir, İstanbul, Trabzon ve İzmit'te Rum mallarına karşı boykot ilan edildi. Bkz. Ahenk, 2, 4, 6, 7 Ağustos 1325.

<sup>645</sup> Rıza Karagöz, "Osmanlı Devleti'nde Yunan Mallarına Karşı Uygulanan Ticari Boykot (1910), *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, VIII, İstanbul, 2003, ss.43-71.

<sup>646</sup> BOA., DHK.MKT., 2849/73, 30 Cemaziyülevvel 1327 H./ 19 Haziran 1909 M.

<sup>647</sup> BOA., DH.MKT., 2895/58, 22 Recep 1327 H./4 Ağustos 1909 M.

<sup>648</sup> "Boykotaj", *Tanin*, 22 Haziran 1910.

<sup>649</sup> "Boykotaj", *Tanin*, 26 Haziran 1910.

<sup>650</sup> BOA., DH.MKT., 2896/65, 20 Recep 1327 H./7 Ağustos 1909 M.

<sup>651</sup> *Tasvir-i Efkâr*, 19 Ağustos 1909

salapuryacı ve sandalcı esnafının 8 güne kadar Yunan bandırasını taşıyan gemilere boykot yapacaklarını ilan ettiklerini öğreniyoruz<sup>652</sup>.

Selanik'ten alınan boykot haberinde burada boykot heyetinin toplandığı anlaşılıyor. Kala-i Sultaniye'de boykota iştirak edeceğine dair Selanik'le haberleşmişti. “*Mamañih boykotajın Yunan şirketlerinden maada'sına sirayet edeceği ve ba-husus Yunanistan'a, Girit'e, Mısır'a sığır ve koyun sevk eden ticarethanelerinde pek sarsılacağı tahmin ediliyor*”<sup>653</sup>” denilerek boykottan zarar göreceklere yer verilmişti.

Selanik'teki boykotun başladığı saatlerde Yunan bandıralı bir vapur limanda bulunuyordu. Vapurun yükünün yarısı boşaltılmışken, boykotun başlamasından dolayı vapurdaki geri kalan yükün boşaltılmasından vazgeçildi. Müteakip günlerde de Yunan vapurlarıyla gelen eşya ve yolcuların çıkarılması engellendi. Boykot uygulamasından dolayı Selanik'te zaman zaman arbede çıktığı da oluyordu. Mesela Selanik Boykot Heyeti, Yunan bandıralı Lloyd vapuruyla gelen Yunanlı yolcuların çıkmasına engel olunca meydana gelen olaylarda bir Yahudi kayıkçı ağır şekilde yaralandı. Selanik'te boykotun şiddetle ve kesin bir kararlılıkla uygulanması üzerine Yunan vapurlarının Selanik acenteleri bağlı buldukları kumpanya merkezlerine vapurların Osmanlı limanlarına beyhude yere seyahat etmemelerini tavsiye etti<sup>654</sup>.

İstanbul Haliç Dersaadet idaresi de boykottan nasibini aldı. İdarenin kullandığı istimbotlar bir Yunan kumpanyasına aitti. Eyüp sultan ve civarı boykot heyeti 15 gün içinde istimbotların değiştirilmesini aksi takdirde boykot uygulanacağını bildirir. Ancak istimbotlar değiştirilmeyince idareye karşı boykot başladı. Halkın Haliçten geçebilmesi için kayıklar temin edildi. Halkın boykota tam desteğiyle Yunanlı kayıkçılar yolcu bulamaz oldular<sup>655</sup>.

Yunanistan'a karşı yapılan boykot hareketi, Girit sorunu nedeniyle iki ülke arasındaki ilişkilerin gerginleşmesine bağlı olarak, 1910 yılının Haziran ayında yeniden başladı. Yunanistan'a karşı uygulanan boykotun en şiddetli ve düzenli şekilde yürütüldüğü Osmanlı şehri İzmir'di<sup>656</sup>. Tanin gazetesi 1910 yılında hamalların boykotu

<sup>652</sup> “Yunanistan'a Boykotaj”, *Tanin*, 8 Ağustos 1909.

<sup>653</sup> *Tasvir-i Efkâr*, 19 Ağustos 1909.

<sup>654</sup> Karagöz, a.g.m, ss.43-71.

<sup>655</sup> Karagöz, a.g.m., s.43-50.

<sup>656</sup> Hasan Taner Kerimoğlu, “1913–1914 Rumlara Karşı Boykot ve Hüseyin Kazım Bey'in Risalesi”, *ÇTAD*, V/13 (2006/Güz) , ss.91–93.

nasıl uyguladığı ile ilgili şöyle bir bilgi veriyor: “Yük bargircileri dünden şiddetle boykotaj yapmaktadır. Dün şehre Yunan bandıralı Margaret adlı vapur geldi. Ne bir sandalcı, ne bir hamal vapurun yanına yanaşmadı. Vapurdan çıkan bir kadın ile adam eşyalarını kendileri taşımaya mecbur oldular. Bir faytona binmek istedilerse de hiçbir arabacı arabasına onları kabul etmedi. Yunanlı bir talebe Avusturya vapuruyla Atina’ya gideceklerken rıhtıma gelen eşyalarını vapura kendileri çıkarmışlardı”<sup>657</sup>.

Boycot kapsamında Yunan gemileriyle nakliyesi yapılan başka ülke mallarının boşaltılmasında da sorunlar yaşandı. Yunan bandırasında bulunan Fransız malları Beyrut, Mersin ve Akka limanlarında boşaltılmadı. Gemi kaptanının, Beyrut limanında malları boşaltmak için günlük 200 frank vererek hamalları iknaya çalıştığı belirtilen notada elçilik bu durumun mahzurları hakkında Osmanlı hükümetinin dikkatini çekmektedir. Sefaretin yazısı üzerine Dâhiliye Nezareti derhal Beyrut valiliğinden durumun araştırılması ve meselenin halledilmesini istedi. Söz konusu yazıda iskele ve gümrük hamallarının eşya çıkarmaya yanaşmamaları halinde, gemi personelinin kendi imkânları ile boşaltma işlemini yapmaları için gereken tedbirin alınması, şayet buna karşı fiilen bir müdahalede bulunanlar olursa onlar hakkında kanuni işlem yapılması tebliğ edildi. Bu tebliğe rağmen söz konusu Yunan gemisi limanlara alınmadı ve yükünün karaya çıkarılmasına engel olundu. Bunun üzerine gerek Beyrut gerekse Adana vilayetlerine te’kiden tebligat yapılarak, bir daha şikâyete meydan bırakmayacak şekilde tedbir alınması ve kanuni takibat yapılması emredildi<sup>658</sup>.

Kayıkçı, mavnacı, salapuryacı gibi lonca üyeleri merkezin emirlerine rağmen boykota devam ettiler. İstanbul Yunan sefiri 13 Ağustos 1909 tarihinde Somer Palas Otelinde Hariciye Nazırı Refet Paşa ile görüşmüştü. Bu görüşmede Yunan Sefiri Yunan gemilerine karşı salapuryacı, mavnacı gibi sanat erbabı tarafından yapılmakta olan teşebbüslerin engellenmesini istemişti. Hariciye Nazırı ise boykotun bertaraf edildiğini, sadece Tekfurdağı, Kale-i Sultaniye ve Gelibolu’da devam etmekte olduğunu belirtmişti<sup>659</sup>. Dâhiliye Nezareti özel emir ile Tekfurdağı’nda da boykotajın sona ermesini istemişti. Kale-i Sultaniye ve Gelibolu’da da boykotaj sona ermişti. Trabzon,

<sup>657</sup> “Gümrük Hamalları, Sandalcılar, Arabacılar”, *Tanin*, 18 Haziran 1910.

<sup>658</sup> Karagöz, *a.g.m.*, ss.43-71.

<sup>659</sup> “Boycotaj”, *Tanin*, 15 Ağustos 1909.

Samsun ve bazı limanlarda ise devam etmekteydi<sup>660</sup>. 15 Ağustos 1909 tarihinde Emniyet Genel Müdürü Galip Bey, mavnacı ve salapuryacıları davet ederek nasihatte bulunmuştu. 16 Ağustos'tan itibaren boykotun kaldırıldığı bilcümle konsoloslara ve ticarethanelere bildirilmişti<sup>661</sup>. Ancak bir süre sonra boykotun bütün Osmanlı memleketlerine tekrar yayıldığı görüldü<sup>662</sup>. İttihat ve Terakki Cemiyeti Merkez-i Umumiyesi'nin Neyyir-i Hakikat gazetesinde neşrettiği beyannamesinde Yunan sefinelerine boykot uygulanmasına karar verildiğinden bahsetmesi sonucu, Manastır mülhakatında Osmanlı tebaasından olan Rumlara karşı boykota teşebbüs edildiğini Dâhiliye Nezareti haber almıştı<sup>663</sup>. Hatta Bandırma'da Ağustos'un 16. gününden itibaren Yunan kumpanyalarına mensup vapurlara yönelik boykot tekrar başlanmıştı. Her iki Yunan kumpanyası da yük ve yolcu almaksızın dönmeye mecbur kalmışlardı.

1910 yılı Haziran ayında Yunan mallarına karşı yapılan boykot tekrar başladı. Trablusgarp savaşı ile etkisini kaybeden boykotun ancak 21 Ocak 1912'de kalktığını görmekteyiz<sup>664</sup>. Dolayısıyla da Yunanlılar bu boykottan epey zarar görmüşlerdir.

29 Eylül 1911 yılında İtalya'nın savaş ilan kararı ile karşılaşan Osmanlı Devleti, gazetelerle İtalyan mallarını tercih etmeme yönünde bir kamuoyu oluşturulmaya çalışmış, bunun yanında İttihat ve Terakki kulüpleri vasıtasıyla boykot desteklenmişti. Boykot hem limanlara gelen İtalyan mallarını indirmeme şeklinde kendini gösterirken, aynı zamanda Osmanlı ülkesindeki İtalyan tüccarın mallarını taşımama, toplamama, gemiye yüklememe şeklinde de görülmüştü<sup>665</sup>. Liman işçileri Avrupalı tarafsız ülkelere ait gemiler arasında bile bir sandık İtalyan malı olursa bütün yükün karaya çıkarılmasına engel olunacağı konusunda gemi işletme kumpanyalarına tebligatta bulunmuşlardı. Bu uygulamadan rahatsız olan tarafsız ülke tüccarları, hükümetleri aracılığıyla Babiali'ye baskı yaparak savaşın başladığı gün İtalyan mallarına uygulanan yüzde yüzlük gümrük resminin yeterli olması gerektiğini, bu verginin zaten İtalya'dan gelecek mallara yeteri kadar engel olacağını, boykot uygulamasından amele

---

<sup>660</sup> "Boykotaj", *Tanin*, 16 Ağustos 1909.

<sup>661</sup> "Boykotajın Kaldırılması", *Tanin*, 17 Ağustos 1909.

<sup>662</sup> "Boykotaj", *Tanin*, 17 Ağustos 1909.

<sup>663</sup> *BOA.*, *DH. MKT*, 2902/25, 29 Recep 1327H./ 16 Ağustos 1909 M.

<sup>664</sup> *BOA.*, *DH.İD*, 134/5, 1 Safer 1330 H./ 21 Ocak 1912 M.

<sup>665</sup> Hasan Babacan, "Trablusgarp harbinde İtalyan Mallarını Boykot Meselesi", *Araştırmalar Dergisi*, Yıl:1, S. 2 (1999/2), ss.93-94.

sandıklarının vazgeçirilmesini telkin etmişlerdir. Sadrazam Said Paşa da, Dâhiliye Nezareti'nden bu durumun düzeltilmesi için gerekli tedbirlerin alınmasını istemiştir<sup>666</sup>.

Babialı'nın resmi yollarla engelleme girişimlerine rağmen, boykot liman işçileri sayesinde devam etmişti. Tekirdağ'da meydana gelen bir olayda İngiliz tebaası Mösyö Vitold isimli tüccar, Tekirdağ rıhtımında yüklü gemisine boykot uygulandığı gerekçesiyle büyükelçisi vasıtasıyla Hariciye Nezareti'ne başvurmuştu. Yapılan incelemede yükün taşınması için gümrük müdürü ve hamal başının anlaşarak dört katı ücret istedikleri anlaşılmıştı. Bu yük bir İngiliz'e ait olmasına rağmen bir İtalyan tüccarın mağazasından iki hafta önce satın alınmıştı. Geminin yüklenmesi sırasında sandalcılar boykot ederek yükleri taşımak istemeyince yüklerin İngiliz'e ait olduğu ve geminin İngiliz bandırası taşıdığı yönünde bilgilendirilmişlerdi. Böylece liman işçilerinin bu gemiye uyguladığı boykot anlaşılmıştı<sup>667</sup>.

### 3.c. Liman İşçileri ile İlgili Düzenlemeler

İstanbul rıhtımlarının yabancı bir şirket tarafından yenilenmeye başlamasıyla birlikte liman işçilerini örgütlü bir şekilde sevk ve idare eden loncalar istenmemekteydi. Çünkü loncalar daha ucuza çalışacak hamalların çalışmasına engel oluyor, hem de örgütlü olan loncalar birlikte hareket ediyorlar ve direnişi de güçlü kılıyorlardı. 1907 yılında kethüdaların görev ve sorumlulukları büyük oranda gümrük yönetimlerine verildi. Ancak bu karar hamalları İttihat ve Terakki Cemiyeti'ne yaklaştıracaktı. Boykot hareketinde hamallar ile boykot komitelerini elinde tutan İttihat ve Terakki birlikte hareket edeceklerdi. Zaman zamanda hamallar yaptıkları grevlerle hükümetin belirlediği istikamet dışına çıkıp, yabancı devletlerle hükümeti karşı karşıya getiriyorlardı. Bu yüzden ilerleyen aylarda İttihat ve Terakki onların gücünü kırıcı tedbirler almaktan geri kalmadı. Bunun yanında loncalar kendi içyapısından da memnun değildi. 1908 boykot sürecinde hamallar istemedikleri bir kâhyayı dilekçe toplayarak görevden almışlardı. Yerine bir başkasının atanmasını sağlamışlardı<sup>668</sup>.

16 Ağustos 1909'da "*Cemiyetler Kanunu*" yayınlandı<sup>669</sup>. 6 Eylül 1909 tarihinde ise "*Dersaadet Hamallarına Mahsus Talimatname*" yayınlandı<sup>670</sup>. Bu talimat sadece

<sup>666</sup> Babacan, a.g.m., s.95.

<sup>667</sup> A.g.m., s.96.

<sup>668</sup> Kırpık, a.g.m. ss.100-101..

<sup>669</sup> *Düstur*, C. I, Tertib-i sani, Matbaa-i Osmaniye, Dersaadet, 1329 (1911), ss.604-607.

İstanbul hamallarını kapsamaktaydı. Buna göre hamallar kethüdalığı ilga edilmiş ve kethüdalığa ait hukuk ve salahiyetler belediye ve zabıta idarelerine geçmiştir (Madde 1). Böylece daha önceleri saraya arzuhal vermek suretiyle ve saray tarafından atanan kethüdalar dönemi sona ermiş oldu<sup>671</sup>. İskele ve köşe başı hamallarının ve müctemi'an çalışan mahallat hamallarının içlerinden emin oldukları birisini mensup olduğu daire-i beledî reisi o daire-i meclisinin kararı ile hamal başı nasb edecek ve bu hamalbaşısı hisse-i ücretinin taksiminde yalnız iki pay alacak ve başka bir nam ve vesile ile hamallardan ve ahaliden bir para alınmayacaktır (madde 15). Böylece hamalların içlerinden emin olanlarından birisinin hamal başı seçilmesi kararlaştırılmıştı. Kethüdaların şimdiye kadar hamalların hisse-i ücretinden kendi hesaplarına pay namıyla aldıkları hisseler hamal kaydı için muhtelif namlar ile almakta oldukları akçeler ba'de ez-in hiçbir taraftan hiçbir nam ve vesile ile alınmayacaktır (madde 2). Hamalbaşısı kefalete rabt olunacaktır. Hamalbaşısının vazifesi tüccardan ücret-i nakliyeyi alıp hamallara eşit bir şekilde dağıtmak ve hamalların tezkere bedellerini tahsil ederek düzenli olarak belediye dairelerine teslim eylemek ve hamallardan vefat edenlerin belediyece kaydını silmek ve memleketine gidecek olanların ilişkisini kesmek ve markasını iade ettirmek ve içlerinde hasta olanları hastahaneye sevk ile muavenet-i insaniyede bulunmaktır (madde 16). Hamalların hiçbir iskele, köşe ve handa gedik veya inhisar ile imtiyaz iddiasına hakkı yoktur. Erbab-ı namusdan olduğu zabıta ve belediye idarelerince musaddak olan ve hamallığa kudret-i bedeniyesi müsaid bulunan her şahıs rüsum-u mevzu'ayı ifa etmek şartıyla ve mevadd-ı atiyede tavzih ve takyid olduğu vechle hamallık edecektir (madde 3). Hamal olabilmek için artık namuslu olmak ve beden olarak güçlü olmak yeterli olabilecekti. Mahallelerde hamallık yapacak olanların sayısı sınırlanmayacaktı. İskele ve gümrüklerde bulunup tüccar eşyası nakledecek hamalların sayısı belediye tarafından gerektiğinde sınırlandırılabilecekti. Tüccarın talebi üzerine adedi arttırılabilecekti. Gümrükler dâhilinde çalışacak hamalların adetlerinin belirlenmesi gümrük hamalları hakkındaki talimata göre olacaktı (madde 4). Arka hamallığı yapan isteyen her şahıs Osmanlı tebaası olduğu ve bir suç işlemediği ve ikamet ettiği mahallin zabıta memurluğundan alacağı imzalı varakayı nerede sanatını icra etmek istiyorsa oranın

---

<sup>670</sup> *Düstur*, C I, Tertib-i sani, Matbaa-i Osmaniye, Dersaadet, 1329 (1911), ss.720-725.

<sup>671</sup> Ertuğ, a.g.e., s.35.



belediye idaresine verecektir. Belediye bu kişiyi uygun görürse hamalın numarasını içeren bir marka verecekti. Bu markayı hamal görünecek şekilde taşımaya mecburdu (madde 5). Belediyede kayıtlı olan hamallardan birinin belediyeden verilen markayı taşımadığı veyahut görünecek şekilde takmadığı zabıta veya belediye memurlarınca görülür ise veya şikâyet üzerine anlaşılırsa belediye idaresi tarafından beş beşlik ceza-yı nakdi alınarak defter-i mahsusunda kendisi hizasına işaret edilecek ve tekrarı halinde kaydı silinecek ve hamallıktan men olunacaktı (madde 6). Hamallardan ilişiği kesilmeksizin memleketine gidecekleri azimetlerinden 48 saat evvel idare-i belediyeye ihbar etmeye hamal başılar mecburdur. Aksi takdirde hamalbaşısı giden hamalın belediyeye olan borcuna kefildir (madde 17)<sup>672</sup>. Dışarıdan gelen şikâyetler ve hamalların lonca içinde yaşadıkları sıkıntılar kethüdaların gücünün kırılması ile sonuçlanmıştır.

“Gümrük Hamalları Hakkında Talimat” 15 Haziran 1909’da yayınlanmıştır. Dersaadet gümrükleri hamal kethüdalığı da bu talimat ile ortadan kalkmıştır. Kethüdaya ait hukuk ve salahiyetler gümrük nezaretine geçmişti (madde 1). Gümrükte ne kadar hamal istihdam olunacağı gümrüğün ihtiyacı doğrultusundadır (madde 2). Gümrüklerde gereğine göre bir hamalbaşısı, bir sandikkâr ve ihtiyac kadar kisedar, hamal katibi, kolbaşılar bulunacaktı. Hamalbaşısının değiştirilmesi ya da ihraç olunabilmesi gümrük nazırları tarafından yapılacaktı. Diğer görevliler hamalbaşısı tarafından tayin olacaktı (madde 4). Hamallık ücretinden %10 düşürüldükten sonra hamalbaşılar iki buçuk, sandikkâr iki, kâtipler birer buçuk hisse alacaklar ve bundan başka hamallardan ücret almayacaklardı (madde 8)<sup>673</sup>.

Genel olarak bakıldığında devlet, hamalların geleneksel teşkilatlanma biçimlerine müdahale etmişti. Lonca etrafında örgütlenmiş çalışma yeri ve sayısı yabancı tüccarı rahatsız etmekteydi. Bunlar şirketlerin kendi işçilerini kullanmasını engelliyor ve bu konuda büyük zorluklar çıkarıyorlardı. Düzenleme ile taşıma ücretleri konusunda da bir esneklik geleceği görülmüyordu<sup>674</sup>.

Aslında artık sadece hamal loncası değil, tüm loncalar değişimi ve rekabeti engelleyen kurumlar olarak görülmüyordu. Artık dönem cemiyetler ve şirketler

<sup>672</sup> *Düstur*, C I, Tertib-i sani, ss.720-725.

<sup>673</sup> “Gümrük Hamalları Hakkında Talimat”, *Tasvir-i Efkâr*, 15-16 Haziran 1909.

<sup>674</sup> Kırpık, *a.g.m.*, s.103..

dönemiydi. Kapitalizm ve serbest piyasa ekonomisi bağlamında loncaların para kazanmayı engellediği düşünülüyordu<sup>675</sup>. Ardından 16 Haziran 1909'da Cemiyetler Kanunu yayınlandı<sup>676</sup>. 7 Mayıs 1912 tarihinde “*Esnaf Cemiyetleri Hakkındaki Talimat*” yayınlandı. Talimat ile esnaf kethüdalıklarının tümü ilga edildi (madde 1).Esnafın her birinin ayrı ayrı cemiyet kurabileceği kararlaştırıldı (madde 2). Esnaf cemiyetlerinin Dersaadette şehir emanetince ve taşrada devair-i belediyece kayıtlı ve belirli bir toplanma mekânları olacaktır (madde 3).Esnaf cemiyeti esnafın kesreti adedine göre altıdan on ikiye kadar fahri azadan tertip eder (madde 4). Cemiyet reisleri cemiyet azaları içinden azalar tarafından seçilecekti. Taşrada belediye dairesine, İstanbul'da şehir emanetine bildirilerek bir deftere kaydedilecekti (madde 6).

Esnaf cemiyetlerinin vazifesi cemiyetlerin terakkisine çalışmak, acziyet ve sıkıntı içinde olanlara ve malul olanlara insanî yardımda bulunmak, esnaf arasında esnaflıkla ilgili meselelerden dolayı çıkan ihtilafı çözüme kavuşturmaktır. Arabacı, mavnacı, kayıkçı, hamal gibi esnaf gerektiğinde devletin talep edeceği umuma ait hizmetleri ve devlete ait taşımayı halen yürürlükteki kurallar ve gelecekte yapılacak düzenlemelere göre yerine getirmekle yükümlü tutulmaktaydı (madde 8).

İstanbul limanında çalışan bir grup hamal tarafından “*Osmanlı Deniz Markasya Cemiyeti*” kuruldu. İstanbul limanına gelen veya limandan çıkan tüm ticari gemilerden mal boşaltacak ve yükleyecek amele Osmanlı Deniz Markasya Cemiyeti namıyla bir esnaf cemiyeti teşkil ve tesis etmişlerdir (madde 1). Esnaf cemiyetleri talimatnamesinde esnaf cemiyetleri kaldırılmıştır maddesine dayanarak Osmanlı Deniz Markasya Cemiyeti amelesi arasında lostromave<sup>677</sup> onbaşılık gibi namlarla tanınmış olan imtiyazlı hizmetler kaldırılmıştır.

Cemiyetin genel vazifesine bakıldığında; ameleden biri hizmet esnasında malul olur veya hasta olursa esnaf cemiyetleri talimatnamesinin 14.ve 15. maddeleri gereğince para yardımında bulunmak ve tedavi ettirmek cemiyetin göreviydi (madde 4). Amele esnafı görülecek bir yerine kendisine verilecek markayı takacaktı. Deve tüyü renkli, bağlı, kısa devrik yakalı ve kolları dar, kısa olmak üzere gömlek, pantolon ve sayfiye

<sup>675</sup> Mehmet Ö. Alkan, “Osmanlı'da Cemiyetler Çağı”, *Tarih ve Toplum*, 238 (Ekim, 2003), s. 203.

<sup>676</sup> Bkz. *Düster*, C I, Tertib-i sani, Matbaa-i Osmaniye, Dersaadet, 1329 (1911), ss.604-607.

<sup>677</sup> Ticari gemilerde tayfaların başıdır. Bkz: <http://sozluk.bilgiportal.com/nedir/lostromo>, (E.T.7 Nisan 2011)

yerlerinde aynı biçimde lacivert keten gömlek ve pantolon giyecekti. Böylece çalışanların aynı renkte kıyafet giymeleri esası kabul edilmişti (madde 5). Bu işle meşgul olmak isteyenler cemiyetin özel defterine ismini yazdıracaktı. Talimatname ahkâmına uymaya tamamen mecburdu (madde 6). Hamal olarak çalışmak isteyen kimsenin bedenî kuvveti yerinde olduğu cemiyet defterine kaydedilmeliydi. Ancak öyle hamal olabilirdi (madde 7) .

Reisin zorunlu harcamaları ile cemiyetin ikametgâh parası ve kâtip için işçilerden her biri, oluşturulan sandığa aylık beş kuruş ödeyecek, bu miktardan fazla olarak hiçbir para alınmayacak, özel ve geçerli bir sebebi olmaksızın üç ay aadat ödemeyenlerin isimleri defterden silinecekti (madde 8). Cemiyet bir reis ile 5 azadan oluşur. Yazım ve hesap işiyle uğraşacak birde katip bulunacaktı. Kararlar oy çokluğu ile alınacaktı. Eşitlik durumunda reisin bulunduğu taraf kabul edilecekti. Cemiyet azası 2 sene için oy hakkına sahipti. Azalar içlerinden birini reis olarak seçecekler ve bir müşterek mazbata hazırlanıp imzalanarak emanete verilecekti. İlk sene azanın değiştirilmesi kura usulüyle olacaktı (madde 11). Cemiyet haftada bir belirli gün ve yerde toplanır. Genel kurulda bir kez toplanmakla birlikte gerekli durumlarda olağanüstü toplantıya çağırılabilirdi. Genel kurulun başkanı aynı zamanda cemiyetinde başkanı olup, salt çoğunluk olmadıkça karar alamazdı (madde 12). Cemiyet esnafın alacağı ücretler hakkında bir özel tarife düzenlenerek bunu meclis emanetine tasdik ettirecektir. Bu tarife haricinde ücret talep edenler hakkında birinci defa da uyarılır, ikinci defa da para cezasına çarptırılır (madde 15). Sefaine gidip gelecek amele sabah ve akşamları gümrük salonundan geçmeye mecbur olduğu gibi sefain ve pratika ahz etmedikçe derununa girenler sorumludur (madde 17). İşbu talimatnamede yer almayan huşular ile ilgili esnaf cemiyetleri talimatnamesine göre muamele olunacaktır<sup>678</sup> (madde 18).

Hamalların gündüz yevmiyesi 20, gece yevmiyesi 40 ve kumanyalara mahsus olmayan işbaşlarının yevmiyesi 30 guruş olup, fakat yalnız gece yarısına kadar çalışan amele gece yevmiyesinin yarısını alacağı gibi işbaşları yevmiye-i mukarrarada bir şey kesmeye hakları olmayarak kumpanyanın verdiği gibi ameleye vermeye mecburdurlar. Rıhtıma yanaşmamış olan vapur ve merakib-i saireden vuku bulan nakliyatta sandal vesaire ücretleri ameleye ait olacaktır (madde 1). Pazar günleri amele çalışmaya mecbur

<sup>678</sup> BOA, DH.EUM.THR, 101/92, 30 Haziran 1328/13 Temmuz 1912 M.

değildir. İki taraf anlaşarak çalışabilirler (madde 2). Çalışmanın süresi 10 saattir. Yarım saat sabah, bir saat öğle paydosu vardır (madde 3). Vapur erken hareket ederse veya iş erken biterse bile amele tam yevmiye alacaktır. Ya da sabahtan öğleye kadar, yada öğleden sonra başlayıp akşama kadar çalışan amele yarım yevmiye alacaktır (madde 5). Aynı kumpanyanın limanda birkaç vapuru varsa, bir vapurda çalışıp işini bitiren amele kumpanyaya ait diğer vapura gönderilemez (madde 6) <sup>679</sup>.

#### 4. Osmanlı Devleti'nde Deniz Fenerleri ve Çalışanları

##### 4.a. Deniz Fenerleri

Fener, içine yağ kandili, mum, gaz lambası konabilen, etrafı camlı muhafazanın adıdır. Deniz feneri ise gemilerin denizde güvenle seyretmeleri ve buldukları yeri, mesafeleri tayin etmelerini sağlayan yapılardır. Deniz fenerleri liman, mendirek, kıyı şeridi, ada, şamandıralar ile gemi, dubalar ve deniz ortasındaki sığılıklar üzerine yapılırlar<sup>680</sup>. Genelde deniz fenerleri yüksek yerlere yapılmakta, böylece en uzak mesafeden bile rahatça görülmeleri sağlanmaya çalışılmaktadır<sup>681</sup>. Deniz fenerleri buldukları yere, önem derecelerine ve niteliklerine göre isim alırlar. Açık deniz fenerleri (bu fenerler rota fenerleri), geçit fenerleri (boğazlarda bulunan), sığılık fenerleri (Yeniköy, Fenerbahçe ve Büyükkada önlerindeki büyük sığılığı markalayan fenerler), liman ve mendirek fenerleri gibi<sup>682</sup>.

Osmanlı devletinde Kanuni Sultan Süleyman öneminde ilk deniz feneri 1562 yılında Fenerbahçe'de yapılmıştı. Daha sonra Sultan III. Osman zamanında, Ahırkapı'da deniz feneri inşa edilmişti<sup>683</sup>. 1839 yılından sonra üç kıtaya yayılmış Osmanlı Devleti'nde fenerler, buharlı gemilerin yaygınlaşması ve deniz trafiğinin artmasıyla birlikte İstanbul çevresinden itibaren yapılmaya başlanacaktı<sup>684</sup>. Ancak bu fenerler düzen ve teşkilatlarının ilkelliği nedeniyle istenen yararı sağlamaktan uzaktı<sup>685</sup>.

<sup>679</sup> BOA, *DH.EUM.THR*, 101/92, 30 Haziran 1328/13 Temmuz 1912 M.

<sup>680</sup> Tülay Duran, "Deniz ve Denizcilik Tarihimiz", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, Sayı 87(Nisan 2004), s.104.; M. Orhan Kızıldemir, "Dünya Deniz Fenerleri ve Türkiye Deniz Fenerlerinin Tarihçesi", *Rota*(Ocak 1989), s.6

<sup>681</sup> <http://www.yelkenokulu.com/denizfenerleri.html>, 29 Kasım 2009.

<sup>682</sup> Kızıldemir, *a.g.m.*, s.6.

<sup>683</sup> Duran, *a.g.m.*, s.105.

<sup>684</sup> *A.g.m.*, s.105.

<sup>685</sup> Bayram Camcı, Cezmi Zafer, Şükrü Yaman, *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi*, I, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları, İstanbul, 1994, s.221.

Kırım Savaşı başlayınca Osmanlı'nın müttefikleri olan İngiltere ve Fransa, donanmalarını İstanbul'a yolladılar. Deniz fenerlerinin olmayışı kaza riskini artırmakta ve gemilerin güvenli seyretmesini zorlaştırmaktaydı. Bu yüzden 1855 yılında Kırım Savaşı sırasında, İngiliz ve Fransız gemilerinin İstanbul Boğazı'na rahat girip çıkabilmeleri için Fransızlar tarafından Boğaz'ın iki yakasındaki deniz feneri yenilenmişti. Bu savaş sırasında Fransız gemilerinde kaptan olan Marius Michel ile yapılan sözleşme ile fenerler imtiyazı 10 yıllık bir süre için ona verilmişti<sup>686</sup>. Bahriye Nezareti'nin gözetiminde kurulan Fenerler İdare-i Umumiyesi Müdürlüğü yönetiminde müdür ve mühendisler Fransız, teknisyenler Osmanlı vatandaşı gayrimüslimler, fener bakıcıları ve memurlar ise Türklerdi<sup>687</sup>. Fenerler İdaresi ile ilk modern fener inşasına ve fener hizmetlerine başlanılmıştı. Bu imtiyaz döneminde toplam 21 fener yapılmıştı<sup>688</sup>. Birinci imtiyaz süresi dolmadan ikinci imtiyaz sözleşmesi 20 Ağustos 1860 yılında yapılmıştı. İkinci imtiyaz Marius Michel ile birlikte Mösyö Culas'a 20 yıl için verilmişti. Nitekim 15 Ağustos 1861'de Kuruçeşme, Kandilli, Rumelihisarı (Kayalar), Kanlıca, Yeniköy, Tarabya, Umuryeri (Beykoz, Sütlüce arası) bankı ve Anadolu Kavağı fenerleri hizmete girmişti. O sıralarda faaliyete geçen Şirket-i Hayriye gemileri de geceleri güvenle seyir yapabilmeye olanaklarına kavuşmuştu. Daha sonra, bu fenerleri İzmit Körfezi, Çanakkale Boğazı, Ege Denizi, Akdeniz, Kuzey Afrika, Güneydoğu Avrupa kıyıları, özellikle Selanik çevresi kıyıları izlemişti<sup>689</sup>.

1879 yılında yeni bir sözleşme imzalanıp, imtiyaz süresi 15 yıl daha uzatıldı. Sözleşme 1894 yılında sona erecekti. Kaptan-ı Derya Hacı Mehmet Rasim Paşa ile Mösyö Michel ve Mösyö Culas arasında yapılan bu yeni sözleşme 19 fenerin yapımına ilişkindi. Bu sözleşme ile yapılan fenerlerden başlıcaları Girit, Dedeoğlu, Alanya, Meis, Çeşme, Bodrum, Trablusgarp, Bingazi, Derne, Selanik fenerleriydi. Fenerler İdaresi, 1898 yılına kadar ne Kızıldeniz ve ne de Basra Körfezi'nde bir faaliyette bulunmamıştı. Fakat diğer bölgelerde yapılan çalışmalardan memnun kalan Osmanlı Hükümeti, Mösyö Michel'e paşalık rütbesi vermişti. Kızıldeniz ve Basra Körfezi sahillerine fener yapımı

---

<sup>686</sup> M. Vefa Toroslu, *Denizciye Göz Kırpan Sevdalar Deniz Fenerleri*, İzmir Marmara Ege Akdeniz Karadeniz Deniz Ticaret Odası İzmir Yayınları, İzmir, 2009, ss.40-41; Ahmet Muhtar, "Ticaret-i Bahriye ve Limanlar", *Ulum-u İktisadiye ve İçtimaiye Mecmuası*., 15 Şubat 1324, C.1, Nu. 3, s.405.

<sup>687</sup> Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, Cilt 6, TTK yay., Ankara, 1995, s.266.

<sup>688</sup> Toroslu, a.g.e., s.42.

<sup>689</sup> Toroslu, a.g.e., s.42.; Karal, a.g.e., s.266., Kızıldemir, a.g.m., s.7.

için 1881 yılında yeni bir sözleşme imzalanmıştı. 14 Nisan 1881 tarihinde yapılan bu sözleşme gereğince, fener yapılacak yerler; İbn-ül behir, Şab-ı Saba, Cidde, Cezire-i Küsran, Konfide, Hadide, Reis ül Biyat, Reisül Cedir, Tiran Adası, Elektra Limanı, Jüpiter Adası, Ebuabil Adası, Hürmüz Boğazı'nda Koyun Adacığı, Reis'ül-had ve Şaron'du. 9 Mart 1882 tarihli karar ile Kızıldeniz ve Basra Körfezi fenerler imtiyazı da 40 yıl süreyle yine Michel Paşa ve Mösyö Culas'a verildi. 1894 yılında yapılan sözleşme ile imtiyaz bu kez 25 yıllığına uzatılmıştı. İmtiyazın sona ereceği tarih 4 Temmuz 1924 idi. Daha sonra yapılan yeni bir sözleşme ile imtiyazın Michel Paşa'dan Mösyö Culas'a geçtiği, Mösyö Culas'unda 1898 yılı Şubat ayı içinde öldüğünden, oğlu Mösyö Bernard Cambil Culas'a geçtiği anlaşılmaktadır. İlk imtiyazın verildiği 1855 yılından 1904 yılına kadar Osmanlı sahillerinde 205 fener yapılmıştı<sup>690</sup>.

Osmanlı Hükümeti Fenerler İdaresi'nden değişik sürelerde borç alma sözleşmeleri imzalamıştı. Fenerler İdare-i Umumiyesi Osmanlı Devleti'ne verdiği borç paralara güvenerek yüksek fener rüsumu almıştı. Bu vergiyi ödemek zorunda kalan Osmanlı gemileri, masraflar çıktıktan sonra ellerine az kazanç geçtiğinden ticaret filolarını büyütmek için çaba göstermemişler ve gösterememişlerdir. Nitekim bu durumu Dersaadet Ticaret Odasında 1881 yılında yapılmış bir toplantıda konuşan Hacı Ali Efendi şu sözleriyle özetlemektedir: “*Esbabı tedenninin başlıcası, liman ve fener idarelerince alınmakta olan rüsumun kesreti, esbabı sefainin tayfaları zimmetinde bulunan matlubatının liman idaresince tahsiline müdahale olunmaması, şamandıradan dolayı bi-gayrı hakkın cezayı nakdi alınması, Devleti Osmanî şebkenderleri canibinden nizamın haricinde resim alınması, ecnebi sefain hakkında bir takım istisnaat icrasıdır. İki bin lira değerinde bulunan sekiz bin kiloluk bir sefine Suline'den İstanbul'a gelinceye kadar 35 lira rüsum tediye ederek masarifi mutadesi olan 65 lira tenzil olunduktan ve kaptan ile tayfa aidatı çıktıktan sonra 700 kuruş ticaret bırakmakta ve binaenaleyh hiç kimse yeniden sefine inşasına mübaşeret etmemektedir ve bundan dolayı sefain adedi tenezzül eylemektedir*”<sup>691</sup>.

Trablusgarp Savaşı'nda Cezayir-i Bahri Sefid'de İtalyanlar tarafından işgal edilen bazı adalarda el konulmuş ve fenerleri ellerine geçirirlerse nasıl hareket edileceği

<sup>690</sup> Duran, *a.g.m.*, s.105, Toroslu, *a.g.e.*, s.44.

<sup>691</sup> Necmettin Akten, Cumhuriyetin 50 Yılında Türk Denizciliği, *İstanbul Ticaret Odası Mecmuası*, İstanbul Ticaret Odası, İstanbul, 1974, 56.

Fenerler İdaresi'nden Bahriye Nezareti'ne yazılmıştır. Bu yazıda “*Taht-ı işgâle alınan cezâ'irde Hükümet-i Seniyye'nin kuvve-i müdâfa'a ve muhâfazası bulunduğundan fenarların iş'âli husûsunda kuvve-i iş'âliye kumandanın icbârı vukû'unda me'mûrları ikâd etmeyüb bu esnâda mümkün ise yalnız fenarı yanmayacak bir hâle ifrâğ edebilecek ba'zı aksâmını fek etmek veyahut fenar alanından ba'zılarını tahrîb etmek üzere müşkilât göstermesi muvâfık olacağı*” denilerek fenerlerin İtalyanların eline geçmesi durumunda tahrip edilmesi ya da çalışmaması için bazı parçalarının alınması istenmekteydi<sup>692</sup>.

Fenerler ile ilgili en son sözleşme 1913 yılında imzalanmış olup 500.000 liralık avansa karşılık, imtiyaz 1924 yılından itibaren 25 yıl süre ile uzatılmıştır<sup>693</sup>. Fenerler İdaresi ile hükümet arasında I. Dünya Savaşı'nda ortaya çıkan anlaşmazlık nedeniyle 24 Temmuz 1923 tarihinde bir protokol yapılmış ve bu protokol 16 Mart 1925 tarih ve 576 sayılı kanun ile onaylanmıştır<sup>694</sup>. 1938 yılı Ocak ayında işletme imtiyazı Türkiye Cumhuriyeti adına Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya tarafından Fransızlardan satın alınarak millileştirilecek ve önce Nafia Vekâleti'ne daha sonra Denizbank'a bağlanacaktı<sup>695</sup>.

Başlangıçta fenerler yağla çalıştırılmıştı. 1887 yılında yağ ile çalıştırılan fenerlerin havagazı ile çalıştırılmasına başlanmıştı. 1892'li yıllarda elektrikli fenerler kullanılmıştır. Günümüzde ise fenerlerde elektrik enerjisi ve güneş enerjisi kullanılmaktadır. Denizde seyir güvenliğinin en önemli aracı olan fenerlerin yapım ve çalışmasının 1894'lü yıllardan başlayarak, uluslararası kurallara tabi olmaya başladığı bilinmektedir<sup>696</sup>.

#### **4.b. Deniz Fenercileri**

Fener bakıcılığı veya fener bekçiliği babadan oğula geçen bir aile mesleği<sup>697</sup>. Fenerlerde görevli kişiler fenerin hemen bitişiğinde ya da yakın civarlarda oturmaktaydı. 1755 yılında Ahırkapı deniz feneri inşa edilmişti. Yapılan fener kulesi

<sup>692</sup> Dz. Müz. Arşivi, Mülga Bahriye, 703/33, 6 Cemaziyülahır 1330 H./ 23 Mayıs 1912 M.

<sup>693</sup> *Düstur*, C V, Tertib-i sani, Matbaa-i Osmaniye, Dersaadet., 1332(1914), ss.254-261; “Fenerler İdarleri İmtiyazı”, *Tasvir-i Efkar*, 31 Mayıs 1913.

<sup>694</sup> Toroslu, a.g.e, s.44.

<sup>695</sup> Kızıldemir, a.g.e, s.7.

<sup>696</sup> Duran, a.g.m., s.105

<sup>697</sup> Toroslu, a.g.e., s.9.

altında görevlinin kalabileceği bir yer, ihtiyacı olacak malzeme, yağ ve fitilde konmuştu. Bu fener 1857 yılında tekrar yapılacaktı<sup>698</sup>. Bazen fenerde görevli kişiler yanında, fenerin güvenliği için muhafaza *amaçlı* askerlerde olabiliyordu. Edirne yakınlarında yer alan İğneada feneri 15 kişilik bir müfreze ile korunmaktaydı<sup>699</sup>. İğneada mevkiinde ise bir zabıt kumandasında otuz neferlik bir müfreze bulundurulmaktaydı<sup>700</sup>. Bahriye Muhasebesi kayıtlarına göre, 1839 yılında Rumeli Feneri, bir müdür (İbrahim oğlu Mahmut Hoca, Yüzbaşı Arap Sait) ve beş memur (Mahmut oğlu Kara Mustafa, Ali oğlu Hüseyin, Mehmet oğlu Hüseyin, Osman oğlu Ebubekir, İsmail oğlu Mehmet) tarafından yönetilmekteydi. Bunların aylıkları 1300 kuruş tutmaktaydı. Diğer masraflarla birlikte bu 2680 kuruşa ulaşıyordu. Anadolu Fenerinde de bir müdür (Ahmet oğlu Mustafa Efendi) ve beş memur (Yahya oğlu Mehmet, Mehmet oğlu Mehmet, Mehmet oğlu İsmail, Süleyman oğlu Ahmet) görev yapmaktaydılar. Bunların da maaş tutarı 1200 kuruş ve diğer masraflarla 2470 kuruştur.

Fenerler genellikle güneş battığında yakılıyor ve güneş doğduğunda ise söndürülüyordu<sup>701</sup>. Zeytinyağı ile çalışan fenerlerde büyük fitilli kandiller kullanılırdı. Ahırkapı feneri 12 kandilli, Fenerbahçe feneri 8 kandilli idi. Bu iki fenerde yılda 1200 kg zeytinyağı ve yarım altın liralık fitil harcanmaktaydı. İlerleyen dönemde gazla ve elektrikle çalışan fenerlerde yapılacaktı. Güvenlik gerekçesi ile savaş sırasında şehirlerde fazla ışık bulundurulmaması ve fenerlerin söndürülmesi yoluna gidilmişti. Bahriye Nezareti'nin Dersaadet Liman Reislığı'ne yazdığı yazıda bazı fenerlerde her gün bazı fenerlerde ise Cuma günleriyle resmi günlerde 1.50 cm eninde 2.60 cm uzunluğunda sancak çekilmesi uygun görülmüş ve bu suretle çekilecek sancak ile gerekli levazımatın tedarik ve tamamlanması için Osmanlı hükümetinin yalnız inşa masrafları ve yakımları bahriye dairesi yönünden temin edilen fenerleri dikkate alacağı ve diğer fenerler ise belli bir süre idaresi fenerler idaresine bırakılmış olduğu için masraflar fenerler idaresi tarafından yapılacaktı<sup>702</sup>.

---

<sup>698</sup> Duran, *a.g.m.*, s.105.

<sup>699</sup> BOA., *DH.MKT.*, 884/29, 16 Cemaziyülahır 1322 H./28 Ağustos 1904 M.

<sup>700</sup> BOA., *BEO.*, 2416/181162, 14 Recep 1322 H./24 Eylül 1904 M.

<sup>701</sup> BOA., *.BEO.*, 2761/207001, 20 Zilhicce 1323 H./ 15 Şubat 1906 M.

<sup>702</sup> *Dz. Müz. Arşivi, Mülga Bahriye*, 708/33, 9 Zilkade 1329 H./ 1 Kasım 1911 M.



Can kurtarma olaylarında da fenerlerde çalışan görevlilerin etkin oldukları görülmekte ve bu başarılar tahlisiye madalyası ile ödüllendirilmekteydi. Mesela denizde çıkan fırtınada birçok deniz mürettebatının kurtarılması hususunda başarısı görülen Rumeli Feneri polis memuru Hafız Hüseyin Efendi'ye madalya verilmişti<sup>703</sup>. Yine İzmir'de Topçu Mülazim-i Sanisi İsmail Hakkı Efendi ile İzmir Boğazı Feneri Sergardıyanı Cemal Ağa ve Balıkçı Bakomi tahlisiye madalyası ile taltif edilmişlerdi<sup>704</sup>.

## 5. Karantinahaneler ve İşleyişi

XIX. yüzyıl sonlarında karantinahaneler özellikle Basra Körfezi, Karadeniz, Kızıldeniz gibi sahillerde yapılmış ve var olan karantinahaneler ise tamir edilmişti. Böylece karantina sistemine işlerlik kazandırılmaya çalışılmıştı.

XX. yüzyılın hemen başlarında da Osmanlı coğrafyasındaki birçok karantinahanenin tamir edildiğini ve elden geçtiğini arşiv kayıtlarından takip edebilmekteyiz. Mesela Doğu Akdeniz'de yer alan Sayda karantinahanesi yeniden inşa edilmişti. Akka, Gazze, Taşoz, Sakız, Rodos, Bozcaada, İstanköy, Kale-i Sultaniye, Gelibolu, Alaiye, Selanik, Draç, Kuşadası, Bandırma, İnebolu karantinahaneleri tamir edilmişti<sup>705</sup>. Böylece karantinalar ihtiyaçlara cevap verebilecek hale sokulmaya çalışılmıştı. Ancak buna rağmen yolcuların karantina uygulamasından şikâyetleri bitmiyordu. Gemilerden indirilip soyunma odalarına alınan yolcuların kıyafetleri 360 derece dönen dolaplardan görevliler tarafından alınıyor ve dezenfekte işlemine tabi tutuluyordu. Sistemin işleyişinde en çok göze çarpan ise işlemler sırasında insanların eşyalarla ve birbirleriyle olan temasının engellenmesiydi. Hastalığın bulaşmaması için böyle bir yol izlenmişti. Yolculara takunya ve peştamal veriliyordu. Taş bir odada bekletilen yolcular sonra özel duş odasına alınıyordu. Burada kendilerine verilen özel sabun ve dezenfekte suyla banyo oluyorlardı. Yolcuların banyo oldukları sular, soğuk olabiliyordu. İşte bu muameleye Klozomen tahaffuzhanesindeki yolculardan Manastırlı

<sup>703</sup> BOA., *DH.EUM.MEM.*, 54/ 48, 3 Zilhicce 1332H./ 23 Ekim 1914 M.

<sup>704</sup> BOA., *.DH.MKT.*, 1248/46, 17 Rebiyülevvel 1326 H./19 Nisan 1908 M.

<sup>705</sup> Bkz. BOA., *A.}MKT.MHM.*, 568/2, 24 Şaban 1320 H./26 Kasım 1902 M.; BOA., *A.}MKT.MHM.*, 556/25, 19 Muharrem 1322 H./ 5 Nisan 1904.; BOA.,*A.}MKT.MHM.*,556/18, 14 Şevval 1320 H./14 Ocak 1903 M.; BOA., *A.}MKT.MHM.*, 4/1321-S-3, 23 Safer 1321 H./ 21 Mayıs 1903 M.; BOA., *A.}MKT.MHM.*, 586/13,8 Recep 1321 H./30 Eylül 1903 M.; BOA., *İ.SH.*, 4/1321-N-1, 8 Ramazan 1321 H./28 Kasım 1903 M.; BOA., *İ.SH.*, 4/1322-M-1., 2 Muharrem 1322 H./ 19 Mart 1904 M.; BOA., *A.}MKT.MHM.*, 2603/22,6 Muharrem 1322 H./ 19 Mart 1904 M.

M. Nejat maruz kalmıştı. Duştan çıkanlara kıyafetleri iade edilirdi. Giyinenler doktor odasında muayeneden geçerler, sağlıklı olanlarda yolculuğuna devam ederdi<sup>706</sup>. Koleralı hastalar iki üç yüz metre uzaklıkta kurulacak çadır ve barakalara yerleştirilerek tedavi altına alınırdı. Ölen hastaların eşyaları yakılır, iyileşenlerin elbiseleri kaynatılıp iade edilirdi<sup>707</sup>. Hayvanlarda pülverizatörler vasıtasıyla temizlenmekteydi<sup>708</sup>. Postalarda katranlı iseler direkt, katransız iseler etüv makinesinden geçirilerek ülkeye sokulmaktaydı. Tel, demir gibi mikrop kabul etmeyen şeylerin tebhirine de lüzum görülmüyordu. Elbise, yük, yün, işlenmiş hayvan derisi ve benzeri eşyalar ise mutlaka etüvden geçirilmekteydi<sup>709</sup>

Karantinahanelerin geliri ise, buraya gelen hasta insan ve hayvanlardan alınan resimlerdi. Karantinahane binaları devlete ait olabildiği gibi kiralanabiliyordu. Samsun karantinahanesinin binası devlete aitti. Ancak Ünye karantinahanesinin binası kiralanmış olup, özel şahsa aitti<sup>710</sup>.

Takvim-i Vekayi'den öğrendiğimize göre Osmanlı Devleti'nde bu sırada olan karantinahaneler şunlardı: Boğazlar, Bahri Siyah, Marmara Denizi ve Bahri Sefid'de Galata, Kavak, Manastırağzı, Büyükdere, Yenikapu, Salacak, Kalikratiya, Silivri, Tekfurdağı, Mürefte, İzmit, Mudanya, Bandırma, Vasilikoz, Zonguldak, Ereğli, Samsun, Sinop, İnebolu, Trabzon, Giresun, Polathane, Rize, Dedeagaç, Kavala, Taşoz, Karaagaç, Selanik, Aynaroz, İstratonya, Preveze, Parga, Sarandoz, Avlonya, Draç, Selimiye, Boyana, Kale-i Sultaniye, Gelibolu, Bozcaada, Midilli, Ayvalık, Sakız, Çeşme, İzmir, Klazomen, Urla, Foça, Sisam, Mitla? İbrahim, Avlakiya?, Tifani?, Maratokambu?, Karlıovası, Kokari, Rodos, Meğri, İstanköy, Kalimnoz, Sömbeki, Meis, Bodrum, Antalya, Hanya, Suda, Resmo, Kandiye, Ayanikola, Mersin, Silifke, İskenderun, Trablusşam, Lazkiye, Beyrut (Hem karantinahane hem de tahaffuzhane var), Sayda, Akka, Hayfa, Yafa, Gazze, Şam, Bingazi, Trablusgarp, Hums, Tuzla, İskenderiye karantinahaneleri vardı. Bu üç denizde Galata, Kavak, Kale-i sultaniye

---

<sup>706</sup> Sabri Yetkin, "Kolera Günlerinde İzmir(1910-1911)", *İzmir Kent Kültürü Dergisi*, III (Mart, 2001), s.15.

<sup>707</sup> İpek, *a.g.m.*, s.405..

<sup>708</sup> Ayar, *a.g.t.*, s.307.

<sup>709</sup> *A.g.t.*, s.308.

<sup>710</sup> M.Emin Yolalıcı, *XIX. Yüzyılda Canik(Samsun) Sancağı'nın Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1998, ss. 140-143.

istimbotu tarassudat hizmeti veriyordu. Devlet-i Aliye, İran hududu, Irak ve Basra Körfezi'nde Bağdat, Kazmiye, Zurbadiye, Amara, Mesib, Kerbela, Necef, Rayet, Süleymaniye, Hanikin, Mendeli, Aligarbi, Gurna, Semava, Bukella, Kufe, Şitafiye, Basra, Selahiye, Fav, Katif, Erzurum, Bayezid, Kızıldize, Van, Başkale, Giver, Kirmanşah karantinahaleri bulunmaktaydı. Bahri Ahmer'de Ebusaid (vasıtalari Zelal istimbotu), Cidde, Yenbe, Hudeyde, Şeyh said, Kovan, Mekke-i Mükerrerme, Medine-i Münevvere, Kamran karantinahaneleri mevcuttu. Burada Kamran istimbotu görev yapmaktaydı<sup>711</sup>.

Basra vilayetinin kıyıları Hindistan'dan gelen gemilerin uğrak yeri olması nedeniyle Hindistan kökenli kolera salgılarına XIX. yüzyıl boyunca çok sık maruz kalmıştı. Basra vilayetinden giriş yapan kolera Osmanlı topraklarına doğru yayılma alanı bulabilmişti. XIX. yüzyıl başlarında burada geçici bir tahaffuzhane yapan Osmanlı devleti 1893 sonlarında burada Basra tahaffuzhanesini yeniden inşa etmek yönünde girişimlere başlayacaktı<sup>712</sup>. Böylece XX. yüzyılda da bu tahaffuzhane Hindistan'dan gelecek kolera tehlikesini önlemek için mesai yapacaktı.

İzmir'den hastalığın İstanbul'a ulaşmasını engellemek amacıyla Urla (Klazomen) Tahaffuzhanesi yapılmıştı. Bu tahaffuzhane Akdeniz ve Batı Avrupa limanlarından gelen ve bir kısmı da İstanbul yönüne giden gemilerin karantinalarını çıkardığı önemli bir karantina mahalliydi<sup>713</sup>. Bu tahaffuzhane tarafından İzmir'i kolera salgılarından korumak amacıyla Yenikale açıklarında bir karakol gemisi görevlendirilmiş ve bu gemi sayesinde İzmir limanına girmek isteyen şüpheli gemilerin karantinalarını geçirmeleri sağlanmıştı<sup>714</sup>.

Hac sırasında Osmanlı coğrafyasından Mekke'ye giden hacılar, dünyanın çeşitli yerlerinden gelen hacılarla temas ediyorlardı. Bu da hastalıkların yayılması için ortam hazırlıyordu. Hac döneminde hastalıkların yayılmasını engellemek amacıyla 1902 yılında hacdan dönen Trablusgarplı hacılar, Beyrut karantinahanesinde bekletilmişler ve daha sonra vapur masrafları karşılanarak memleketlerine gönderilmişlerdi<sup>715</sup>. Ağustos

<sup>711</sup> *Takvim-i Vekayi*, 1 Ağustos 1915, ss.19-50.

<sup>712</sup> Ayar, a.g.t., s.160.

<sup>713</sup> *BOA, BEO. Ayniyât Defteri*, nr. 1690, s. 103,108.

<sup>714</sup> A.g.t., s.69.

<sup>715</sup> *BOA., DH.MKT.*, 557/54, 6 Cemazeyilevvel 1320 H./ 11 Ağustos 1902 M.

1902 yılında yine Mısır'dan gelen gemi ve kayıklarda karantina sürelerini Beyrut'ta geçirmişlerdi<sup>716</sup>. İstanbul yönüne gidecek olan hacılarında İstanbul için bir tehlike oluşturmalarını önlemek amacıyla Klazomen tahaffuzhanesinde karantinaya alınması kararlaştırılmıştı<sup>717</sup>. Batum ve Poti yönünden gelen hacılarda Sinop tahaffuzhanesinde 1904 yılında karantinaya alınmışlardı<sup>718</sup>. Görüldüğü gibi temel amaç İstanbul'u hastalıktan korumaktı. Bu yüzden bulaşıcı hastalık tespit edilenler Çanakale ya da Kavak tahaffuzhanelerine değil, İzmir'deki Klazomen ve 1892 yılında açılan Sinop tahaffuzhanelerine gönderiliyordu. Kavak İstanbul'a yakınlığı sebebiyle pek güvenli değildi. Klazomen ve Sinop tahaffuzhanesinde karantinalarını dolduran hacılardan durumları şüphe uyandırmayanları Kavak'ta dezenfekte işleminden sonra İstanbul'a girebiliyordu. Mekke'den dönen hacıların hastalık taşıyabileceği düşünülerek 1907'den beri İstanbul'a girmeleri 2 yıl yasaklanmıştı. Ancak bu hacıların ticareti canlandırdıkları düşünülerek bunun sebebi sıhhiye idaresinden Tanin gazetesince soruluyordu<sup>719</sup>.

Ağustos 1908'de Rusya'da zuhur eden koleradan dolayı Karadeniz sahillerinden gelecek gemilerin Sinop tahaffuzhanesinde üç gün karantinaya alınması kararlaştırılmıştı<sup>720</sup>. Sinop tahaffuzhanesinde barakalar inşa edilmişti<sup>721</sup>. Rusya'dan gelecek olan hacıların da Kavak tahaffuzhanesinden derhal Beyrut tahaffuzhanesine gönderilmesi kararlaştırılmıştı<sup>722</sup>. 1908 Haziran'ında Rusya sahilinde görülen koleranın Karadeniz'e sirayetini önlemek amacıyla Sinop'tan Hopa'ya kadar olan sahilde tarassudat icra etmek amacıyla ordu gambotu memur edilmiş, Sinop'tan boğaza kadar olan alanda ise Gökçedağ sefinesi görevlendirilmişti<sup>723</sup>. Ancak bu gambot ve sefine yeterli değildi. Sinop'tan Hopa'ya kadar olan sahilde yelkenli gemiler ile Laz kayıklarının bazıları yük ve yolcu almaktaydılar. Böylece hastalığın Karadeniz sahiline sirayeti tehlikesi doğuyordu. Bu yüzden bu konu Bahriye nezaretine yazılmıştı. Bu

<sup>716</sup> BO., , A.JMKT.MHM. 583/17, 23 Cemazeyilevvel 1320 H./ 27 Ağustos 1902 M.

<sup>717</sup> BOA.,,İ..HUS., 98/1320-R-48, 18 Rebiyülahir 1320 H./25 Temmuz 1902 M.

<sup>718</sup> BOA., A.JMKT.MHM., 557/2, 23 Ramazan 1322 H./ 1 Aralık 1904 M.

<sup>719</sup> "Sıhhiye İdaresinin Nazar-ı Dikkatine", *Tanin*, 8 Ekim 1909.

<sup>720</sup> BOA.,BEO. 3374/252995, 15 B 1326 H./13 Ağustos 1908 M.

<sup>721</sup> BOA.,BEO. 3387/254025, 5 Şaban 1326 H./ 2 Eylül 1908 M.

<sup>722</sup> BOA.,DH.MKT., 2617/64, 2 Ramazan 1326 H./28 Eylül 1908 M..

<sup>723</sup> Dz. Müz. Arşivi, *Mülga Bahriye*: 676/145, 17 Cemaziyülevvel 1326 H./ 17 Haziran 1908 M.

yazılarda tarassudat amacıyla vapurlar alındığı bunların süratle uğraması istenmekteydi<sup>724</sup>.

Rusya'da kolera salgını görüldüğünden Rusya limanlarından gelecek gemilerin karantinaya alınması, yolcu ve muhacirlerin doktor kontrolünden geçmeden karaya çıkarılmaması Eylül 1909'da kararlaştırılmıştır<sup>725</sup>. 1909 yılında Yalta'da kolera görülmüştü. Sivastopol'u da koleranın tehdit etmesi üzerine Rusya sahilinden gelecek tüm gemilerin Sinop tahaffuzhanesinde 5 gün karantinaya konulması meclis-i sıhhiye tarafından kararlaştırılmıştı<sup>726</sup>.

Temmuz 1910'da Rusya'nın Sohum limanından hareket ederek Sinop tahaffuzhanesine gelen Rus vapurunun yolcularından birinde muayene esnasında hastalık şüphesi görüldü. Yapılan muayenede bu hastalığın kolera olduğu anlaşıldı. Bu hasta tedaviye ve tecrit altına alındı. Vapurdaki yolcularla mürettebat hakkında fenni buhar yoluyla temizlikler yapıldı. Gıda maddeleri imha edilip ve vapurun suyu yenilendi ve hastalar 5 gün boyunca Sinop tahaffuzhanesinde karantinaya alındılar<sup>727</sup>. Rusya limanlarından gelecek gemilerin karantinaya alınması, yolcu ve muhacirlerin doktor kontrolünden geçmeden karaya çıkarılmaması Eylül 1909'da kararlaştırılmıştı<sup>728</sup>. Rusya'dan gelip Sinop ve Kavak tahaffuzhanelerinde karantinaya tabi tutulan yolcuların ulaştıkları Osmanlı şehirlerinde belediye yoluyla 5 gün daha müşahede altında tutulmaları meclis-i sıhhiye tarafından kararlaştırıldı. Emniyet-i umumiye müdüriyetleri yoluyla vilayetlere ve karantina idarelerine bildirilmişti<sup>729</sup>. Böylece hastalığın yayılması ihtimali asgariye indirilmeye çalışılacaktı.

Bulaşık limanlardan gelip de içinde kolera görülmemiş olan gemilerin kömür ihtiyaçları olabiliyordu. Zonguldak'tan ve Ereğli ya da Manastırağzı mevkilerinden birinden kömür alacak olan bu gemiler 2 gardiyan alarak kömür yüklenecek yere gideceklerdi. Burası tecrid edildikten sonra bu mahalde hamalların kömür nakline müsaade edilecekti. Nakliyat son bulduktan sonra dönen hamalların elbiseleri

<sup>724</sup> *Dz. Müz. Arşivi, Mülga Bahriye*, 676/146, 26 Cemaziyülevvel 1328 H./ 5 Haziran 1910 M; *Dz. Müz. Arşivi, Mülga Bahriye*, 676/14, 17 Haziran 1326 H./20 Haziran 1910 M.

<sup>725</sup> *BOA., DH.EUM.THR*, 90/15, 15 Şaban 1327 H./1 Eylül 1909 M.

<sup>726</sup> "Tedabir-i Sıhhiye", *Tasvir-i Efkâr*, 29 Kasım 1909.

<sup>727</sup> *BOA.,DH-MUI*, 117/12, 21 Recep 1328 H./ 28 Temmuz 1910 M.

<sup>728</sup> *BOA., DH.EUM.THR*, 90/15, 15 Şaban 1327H./1 Eylül 1909 M.

<sup>729</sup> "Karantinaya Tabi Yolcular Hakkında", *Tanin*, 5 Temmuz 1910.

temizlenecek ve hamalları bir tabip müşahede altına alacaktı. Kömür nakleden mavnalarda tebhirata tabi tutulacaklardı. Gardiyanlar sefinede kalarak gerektiğinde Manastırağzı tahaffuzhanesine ihraç edileceklerdir<sup>730</sup>.

1910 yılı Eylül ayında İtalya'da kolera görülmüştü. Bu yüzden İtalya'nın Adriyatik sahilinden gelecek gemilerde yolcuların ilk Osmanlı karantinahanelerinde kontrolleri yapılacaktı. İşkodra ve Avlonya'da gibi İtalya'ya yakın olan mahallerde karantina yapılması da istenmişti<sup>731</sup>.

Bulaşık yerlerden gelen askerler kolera yaymaları tehdidine karşı önce tahaffuzhaneye alınırlardı. Hüdavendigar, Konya ve Ankara'da kolera tehlikesi bulunduğundan asker sevkiyatının sıhhati ve hastalığın İstanbul'a sıçramaması için Tuzla'da tahaffuzhane kurularak tedbir alınmıştı<sup>732</sup>. Osmanlı devletinde de bu sırada kolera görüldüğünden Ege, Marmara ve Karadeniz sahillerinden çıkacak olan gemiler ilk uğrayacakları yerdeki tahaffuzhanede karantinaya tabi tutulacaklardı<sup>733</sup>.

Kolera gemi seferlerini de aksatmakta ve yolcuların bir yerde beklemelerine sebep olabilmekteydi. 1910 yılında kolera bittiği halde Samsun'da mahsur kalan 1000 kadar İstanbul ve Trabzon yolcusunun alınabilmesi için acilen gemi gönderilmesi kararlaştırılmıştı.

Salgın durumlarında uygulanan karantina liman kentlerinin ticari canlılığına da son verebiliyor ve liman bir anda boşalabiliyordu. Osmanlı ürünlerini alan Avrupalılar, hastalık endişesiyle ürünleri almaya yanaşmıyorlardı. Mesela 1893 yılında Amerika İzmir'in incirinin almak istememişti. Bulaşık yerlerden gelen ürünlerin alınmasına Amerikan kanunları izin vermiyordu. Bu durumda hem tüccar hem de üretici köylü zor durumda kalıyordu. Örneğin Romanya kolera salgını sırasında bazı ürünlerin Osmanlı'dan girişini yasaklamış bu da Trabzon halkının gelirinin azalmasına sebebiyet vermişti<sup>734</sup>. Bunun yanında gündelik kazanç elde eden limanın emekçileri hamallar, kayıkçı ve mavnacılar hatta kutu imalatçıları bile zor duruma düşüyordu<sup>735</sup>. Karantina uygulamasının kalkmasıyla ancak rahat bir nefes alabiliyorlardı. Bazen bu emekçi

<sup>730</sup> "Mukarrerat-ı Sıhhiyye", *Tanin*, 10 Temmuz 1911

<sup>731</sup> *BOA., DH.İD.*, 53/14, 8 Zilhicce 1328 H./ 11 Kasım 1910 M.

<sup>732</sup> *BOA., BEO.*, 3919/ 293901, 27 Recep 1329 H./24 Temmuz 1911 M.

<sup>733</sup> *BOA.,DH.İD.*, 50-1/14, 14 Zilkade 1328 H. /17 Kasım 1910 M.

<sup>734</sup> İpek, *a.g.m.*,s.409.

<sup>735</sup> Ayar, *a.g.t.*, s.69.

zümreler sağa sola saldırılıp asayiş bozabiliyorlardı<sup>736</sup>. Bilinen faydaları yanında, devletlerin finans kaynaklarını tüketen, ticareti zedeleyen ve dolayısıyla fakirliğe yol açan karantina uygulamaları, Osmanlı Devleti için de tahripkâr olmuştur.

Bursa'da çıkan kolera salgınları da XX. yüzyıl ilk çeyreğinde İstanbul'u endişelendirmişti. Bursa'nın Marmara sahilindeki iskelesi konumunda olan Mudanya iskelesi, İstanbul'a çok yakındı. Bu yüzden burada da padişah, sıkı karantina tedbirleri uygulanmasını acilen istiyordu. Kolera çıkan yerlere hemen merkezden doktorlar gönderilmesi de çok sık rastlanan bir durumdu.

Karantina tedbirleri hastalığın geniş bir alana yayılmasını engellediği gibi kayıpları da asgari düzeyde tutuyordu. Tehlikenin geçmesi ve ölüm ve hastalık vakalarının görülmemesi üzerine karantina tedbirleri kaldırılıyordu. Mesela 1905 Şubat'ında Hindistan'ın Ranfon şehrinde kaynaklanan veba salgınından dolayı buradan gelecek gemiler karantinaya tabi tutulmuştu. Bahreyn'de veba illetinin bertaraf edildiğinin anlaşılmasıyla Sıhhiye Meclisi karantina uygulamasını kaldırmıştı<sup>737</sup>.

Ecnebî tüccarlar ticarî faaliyetlerini aksattığı ve zarara sebebiyet verdiği gerekçesiyle karantina uygulamasına karşıydılar. Bu nedenle, ecnebî devletler ülkelerinde koleranın iki, üç hafta kadar görülmemesi üzerine Babıali'den karantina müddetinin azaltılmasını talep ediyorlardı<sup>738</sup>.

Kolera tedbirleri dolaylı olarak asayiş kontrollerini de sıkılaştırmaktaydı. Bu ise kordon veya tahaffuzhane mevkilerinde kaçakçılarla kolluk kuvvetlerinin çatışmalarını gündeme getirmekteydi. Örneğin Trabzon Tahaffuzhanesi'nden tütün kaçakçıları zor kullanmak suretiyle geçmeye kalkınca taraflar arasında silahlı çatışma çıkmıştı. Erzurum'da meydana gelen hastalıklar sebebiyle tüccar ve yolcular ya Trabzon'a kabul edilmiyor ya da hastalık olan yerler uzun müddet karantina altına alınıyordu<sup>739</sup>.

Kolera deniz ulaşımının yanı sıra demiryolu ulaşımını da aksatmıştır

---

<sup>736</sup> Bkz. Ayar, *a.g.t.*, s.81; *Dz. Müz. Arşivi, Mülga Bahriye*, 676/14, 17 Haziran 1326 H./ 20 Haziran 1910 M.

<sup>737</sup> *BOA.,DH.MKT.*, 962/9, 23 Rebiülevvel 1323 H./28 Mayıs 1905 M.

<sup>738</sup> İpek, *a.g.m.*, ss.406-407.

<sup>739</sup> Nedim İpek, "Trabzon'da Kolera(1892-1895)", *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu Bildirileri (3-5 Mayıs 2001)*, Haz. Mithat Kerim Aslan, Hikmet Öksüz, T.C. Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayını, Trabzon, 2001, ss.406-407.

## 6.Kıyı Emniyeti

Denizciliğin güvenli ve verimli bir şekilde yapılabilmesinde en önemli unsur kıyı tesisleri tarafından desteklenmesidir. Tahlisiye (Can Kurtarma), gemi kurtarma, romörkörüçülük, fenerler ve kılavuzluk gibi hizmetler “*Kıyı Emniyeti*” olarak adlandırılır<sup>740</sup>.

### 6.a.Tahlisiye(Can Kurtarma) İşinde Çalışanlar

Osmanlı devletinde tahlisiye ihtiyacı Kırım Savaşı sırasında gündeme gelmişti. Buharlı gemilerin icadı ve dünyada giderek kullanımının yaygınlaşması ve beraberinde gemi trafiğinin artması, gemi tonajlarının artması deniz kazalarının yaşanmasını ve beraberinde seyir güvenliği konusunu denizcilik alanına getirmişti. Dar suyollarının dip yapısı, görüş açıları, sahil yapısı, bataklıklar, akıntı, med-cezir, sis, yoğun hava akımları, o bölgedeki trafik yoğunluğu gibi özellikleri tam bilmeyen kaptanlar, bu dar boğazlardan geçerken gemileri oturtmuşlar ya da batırmışlardı. Bunu yanında mal kayıpları, gemi kayıpları, ticaretin ve trafiğin durması, aksaması ve çevre kirlenmesi gibi birçok sorun yaratmışlardı.

1866 yılında Norveç ve İsveç sefirlerinin teşebbüsü ile tahlisiye idaresinin kurulması için İstanbul’da görüşmeler başladı. Babıali ile ecnebi sefirler arasında başlayan ve üç sene gibi uzun bir zaman süren görüşmelerin sonunda bu tesislerden yararlanacak yabancı vapurların verecekleri verginin oranı ve yapılacak işlerin neler olduğunu kararlaştırmak üzere 1869 yılında bir komisyon kurulması için Babıali tarafından ecnebi elçiliklere birer davetiye gönderildi. Bu komisyon tahlisiye teşkilatının kurulacağı yerleri tespit ettikten sonra tonaj hesabıyla ticaret gemilerinden alınacak verginin miktarını tespit etti. İdaresini de Bahriye Nezareti üstlendi<sup>741</sup>. Yabancı ülkelerin etkisi ile 1869 yılında İstanbul liman reisine bağlı, ancak yabancı büyükelçilerin kontrolünde tahlisiye idaresi kurulmuştu<sup>742</sup>.

Osmanlı devletinin hizmetinde bulunan Sir Henry F. Woods’un gayretleriyle kazaların önlenmesi için Anadolu ve Rumeli fenerlerinin yanına birer top konulmuş ve

---

<sup>740</sup> Mustafa Hergüner, *Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizciliğimize ilişkin Bir İnceleme (1923-1930)*, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası Yayını, İstanbul, 2002, s.111.

<sup>741</sup> Camcı, *a.g.e.*, s.220.

<sup>742</sup> Hergüner, *a.g.e.*, s.111.



fenerlerden 14 mil kadar açığa da sabit bir fener dubası konularak gemilerin boğaz ağzını bulmaları temin edilmişti. Ayrıca kazazedelere yardım etmek amacıyla boğaz girişinin sağ ve sol kıyılarında 16 tahlisiye istasyonu yaptırıldı<sup>743</sup>. Avrupa yakasında Palmer adlı İngiliz'in yönetiminde 4 istasyon, 5 barınak, 2 cankurtaran sandalı (biri Kilyos'ta diğeri Karapınar'da) ve 5 havai fişek bataryasıyla 50 kişilik personel vardı. Ayrıca bir kaptan, bir doktor ve bir kâtip olarak üç Türk personel bulunuyordu. Asya yakasında Doyle adlı İngiliz'in yönetiminde 4 istasyon, 4 barınak, 2 cankurtaran sandalı(biri Kili'de, diğeri Riva'da ) ve 4 havai fişek bataryası ile yaklaşık 50 personel vardı<sup>744</sup>. Anadolu ve Rumeli sahillerinde Terkos Gölü'nün kuzeyinden başlayarak Şile'nin batısına kadar çeşitli yerlere can kurtarma istasyonları yaptırıldı. Gemilerden ton başına 15 altın para vergi alınmaya başlandı. Bundan sonra İstanbul Liman Reisi Ethem Paşa'nın başkanlığında toplanan ikinci komisyon ilk toplantısını 19 Aralık 1870'de sonraki toplantılarını da 16 Ocak 1871 ve 4 Şubat 1871'de yapmıştır. Bu komisyonun görevi Bahriye Nezareti tarafından can kurtarma tesisleri için yapılan harcamaları incelemek ve düşük olan gümrük vergisini artırmaktı. Komisyon Bahriye Nezareti'nin tesisleri için 2.909.254 kuruş harcama yaptığını tespit etti. Tahlisiye vergisini de 20 altın paraya çıkardı. Tahlisiye işleri 1881 yılına kadar Bahriye Nezareti tarafından idare edildi<sup>745</sup>. 1870–1875 arasında bu imkânlar ile kaza geçiren 76 gemiye yardım edilmiş, kazalarda 133 kişi kaybolmuş, ama en az 571 kişi kurtarılmıştı<sup>746</sup>.

19 Şubat 1880 tarihinde İngiltere, Fransa, Almanya, Avusturya, Amerika, İspanya, İtalya, Norveç, Belçika, Rusya, Romanya, Hollanda, Yunanistan devletlerinin sefirleri Babıali'ye müşterek bir nota vererek üçüncü bir komisyonun toplantıya çağırılmasını istediler. Bunun üzerine 9 Aralık 1880'de Dilaver Paşa'nın başkanlığında kurulan komisyon 24 Nisan 1883 tarihine kadar toplantılarına devam etti. Bu komisyon Tahlisiye İdaresi'nin mali ve idari kontrolünün yukarıda adı geçen devletlerin üyeleri arasından seçecekleri bir delege tarafından yapılmasına ve Bahriye Nezareti adına da İstanbul Liman Reisi'nin komisyon kararlarını ve can kurtarma işlerini yürütmesine

---

<sup>743</sup> Camcı, *a.g.e.*, s.220.

<sup>744</sup> Baskıcı, *a.g.e.*, ss.106-107.

<sup>745</sup> Camcı, *a.g.e.*, s.220.

<sup>746</sup> Baskıcı, *a.g.e.*, ss.106-107.

karar verdi.<sup>747</sup> 1883'te uluslararası bir deniz kurtarma şirketi kuruldu ve kurtarma istasyonları, bakımı, işletilmesi, personeli ve yönetimi bu şirkete geçti. 1893'te şirket Karadeniz'in Anadolu yakasında 8, Avrupa yakasında da 7 istasyona, Karadeniz'in girişinde bir fener gemisine, ayrıca 6 kurtarma botu, 4 yelkenli nakliye gemisi ve 8 küçük bota sahipti<sup>748</sup>.

Bu durum 1883'ten Lozan'a kadar devam etti. Tahlisiye İdaresi Cumhuriyetin ilanından sonra genel müdürlük seviyesinde bağımsız olarak görev yaparken fenerler idaresini de bünyesine alıp kıyı emniyeti işletmesi müdürlüğü şekline dönüştürülmüştür<sup>749</sup>.

İngiltere tebaasından Mösyö Girek, Kala-i Sultaniye'de tahlisiye kumpanyası teşkil etmişti. Bu duruma Edirne vilayetinden Bahriye Nezareti'ne yazılan yazı ile dikkatler çekilmeye çalışılıyordu. İngilizlerin “ binlerce lira” kazandıklarından bahsedilerek bu işin yabancı şirkete terk edilmesinin doğru olmadığı vurgulanıyordu. Tahlisiye işinin Tersane-i Amire'ye veya bir Osmanlı şirketine verilmesi veya gemi kurtarma ücreti üzerinden hesap edilerek Hamidiye Hicaz Demiryolu'na yardım kesilmesi gibi uygulamaya gidilebileceği belirtiliyordu<sup>750</sup>.

### **6.b.Kılavuzluk**

Buharlı gemilerin icadı ve dünyada giderek kullanımının yaygınlaşması ve beraberinde gemi trafiğinin ve gemi tonajlarının artması deniz kazalarının yaşanması seyir güvenliği konusunu denizcilik alanına getirmişti. Dar suyollarının dip yapısı, görüş açıları, sahil yapısı, bataklıklar, akıntı, med-cezir, sis, yoğun hava akımları, o bölgedeki trafik yoğunluğu gibi özellikleri tam bilmeyen kaptanlar, bu dar boğazlardan geçerken gemileri oturtmuşlar ya da batırmışlardı. Bunu yanında mal kayıpları, gemi kayıpları, ticaretin ve trafiğin durması, aksaması ve çevre kirlenmesi gibi birçok sorun yaratmışlardı<sup>751</sup>. Tüm bu yaşananları en aza indirmenin yolu bölgeyi iyi tanıyan deneyimli kılavuz kaptan kullanmaktan geçiyordu.

---

<sup>747</sup> A.g.e., ss.106-107.

<sup>748</sup> A.g.e., ss.106-107.

<sup>749</sup> Camcı, a.g.e., s.220.

<sup>750</sup> BOA., DH.MKT., 714/37, 28 Safer 1321 H./ 26 Mayıs 1903 M.

<sup>751</sup> A.g.e., s.221 vd.

1804 yılında III. Selim döneminde Bahriye Kanunnamesi hazırlanır. Osmanlı denizcilik teşkilatını yeniden yapılandırmayı hedefleyen bu kanunda kılavuzlar ile ilgili bir bölümde bulunmaktadır<sup>752</sup>. Kılavuzluk hizmetlerinin modernleştirilmesi düşüncesi ise XIX. yüzyıl sonlarında gündeme geldi. Bazı sermayedarlar karlı bir yatırım olacağını düşünerek kılavuzluk hizmeti vermek amacıyla talip oldular. Bu taleplere en çok İstanbul limanı ve boğazlar konu oldu. 1870 yılında ise kılavuz esnafı, İstanbul limanında hizmet verecek bir kılavuzluk teşkilatının kurulması için başvuruda bulundular. 1892 yılında Marino adında bir Rum Kaptan, Osmanlı Devleti'nden bir şirket adına Boğazlar ve İstanbul limanında kılavuzluk yapma ayrıcalığını talep etti. Talebi değerlendiren Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa, Mesudiye Firkateyni süvarisi Miralay Hayri Başkanlığında bir komisyon kurdu. Komisyon kılavuzluk işinin kişilere bırakılamayacağı kararını verdi<sup>753</sup>.

Kılavuzluk teşkilatının henüz faal olmadığı dönemlerde denetim ve kayıt dışında bulunan kimi İngilizler İstanbul Boğazı'nda, Yunanlı ve Romenlerin Çanakkale Boğazı'nda kılavuzluk yaptıkları bir sırada, 1895 yılında bazı Galata Bankerleri ve Avrupalı sermayedarlar birlikte, Boğazlarda römorkörlerle gemi çekmek, kılavuzluk hizmetleri ve Marmara Denizi hatlarında gemi işletmek amacıyla Fransız Römorkörcülük, Kılavuzluk ve Kurtarma Şirketi'ni kurdular. Şirketin kuruluş amacı yayınlanan beyannameye göre meydana gelen kazaları en aza indirmek, boğazlardan geçecek gemilere deneyimli ve bilgili kılavuz kaptanlar temin etmektir. Alınacak kılavuz kaptanlar, sınavla seçilecekti. Kılavuzların İstanbul limanı ve boğazlar hakkında pratik ve teorik bilgi sahibi olmaları yanında, İngilizce, İtalyanca ve yerel dilleri bilmesi gerekiyordu. Bu amaç doğrultusunda şirketin Kavak'ta bir istasyon teşkil ederek Çanakkale-İstanbul Limanı ve Kavak ile Çanakkale arasında hizmet vereceği öğrenilmektedir<sup>754</sup>. Boğazlarda verilmesi düşünülen kılavuzluk için bir tüzük hazırlandı. Bu tüzüğe göre 100 gros ton ve üzeri büyüklükteki gemilere, boğazlar bölgesi ve liman sınırları içerisinde kılavuz kaptan alma zorunluluğu getirildi. Tarifeler ise her gros ton

---

<sup>752</sup> Ali İhsan Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi*, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı yay., 2002, Ankara, s.227.

<sup>753</sup> Murat Koraltürk, *Türkiye'de Kılavuz Kaptanlığın Tarihi*, Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Yayınları, İstanbul, 2004, s.45.

<sup>754</sup> A.g.e., s. 46.

başına 20 para olarak belirlendi. Kılavuz kaptanların ihmali ya da yetersizliği sebebiyle meydana gelecek batma, karaya oturma gibi kazalardan dolayı kılavuz kaptan görevden alınırdı. Ölümle sonuçlanan kazalarda ise kılavuz kaptanın yargılanması için hükümete teslim edilirdi. Şirketin 6 römorkörü vardı. Bunun yanı sıra Glasgow’da inşa edilmekte olan her biri 400 beygir gücünde yedi adet gemisi bulunmaktaydı. 1895 yılında kılavuzluk ile ilgili iki önemli yasal düzenleme yapıldı. Biri kurulması öngörülen resmi kılavuzluk teşkilatının yönetimi ile ilgiliydi. Diğer boğazlarda uygulaması düşünülen zorunlu kılavuzluk hakkındaydı. Yedi maddeden oluşan “*Dersaadet Liman Dairesi’nde Kılavuzların Hüsn-ü İdaresi İçin Teşkil Olunan Heyet-İ İdarenin Vezaif-i Esasiesini Mübeyyin Talimat*”a göre kurulması öngörülen kılavuz kurulu donanmadan bir miraliva, bir miralay, bir kaymakam ve bir binbaşından oluşur. Bu kurulun İdaresi altında bir tahrirat ve birde muhasebe kalemi bulunmaktaydı. Kurul haftada üç gün çalışacaktı. Oy çokluğu ile alınan kararlar zapta geçirildikten sonra üyeler tarafından imzalanacaktı. Kılavuzlar kurul tarafından seçilirdi ve kılavuzlar kurula karşı, kurul ise Bahriye Nezareti’ne karşı sorumluydu<sup>755</sup>.

XX. yüzyıl başlarında da kılavuzluk imtiyazı almak amacıyla talepler geldi. 1901’de Sacitolar adlı bir kişi Bahriye Nezareti’ne kılavuzluk hizmeti verecek bir anonim şirket kurmak için başvurdu. II. Meşrutiyetin ilanından sonra Amerikalı Bucknam Paşa ve bir yerli şirket, Boğazlarda ve İstanbul Boğazı’nda kılavuzluk imtiyazı talep etti. 1910’da ise Kamilbeyzade Mehmet Ali ve ticaret gemisi kaptanlarından Emin Beyzade Sami Beyler, İstanbul Boğazı’nda kılavuzluk hizmeti vermek üzere Dersaadet Osmanlı Kılavuz İdaresi adı altında bir işletme için imtiyaz talebinde bulundu. Anglo Polso isminde bir kişide imtiyaz talebinde bulundu. Meclis-i Mebusan’da görüşülen bu imtiyaz talepleri reddedildi. Kılavuz alınması zorunluluğu, boğazlarda kılavuzluk veren yabancı kılavuz kaptanların faaliyetleri sona erdirilirse buna yabancı devletler itiraz edeceklerdi. Osmanlı Devleti de güç duruma düşecekti. Bu yüzden kılavuzluk hizmetinin devlete bağlı bir kuruluş tarafından yapılması kararlaştırıldı. 10 Kasım 1903’te köprülerden geçecek gemiler için Şirket-i Hayriye’nin İstanbul limanında kılavuzluk etmeye yeterli ve akıntıları iyi bilen kaptanlarından birinin uygun bir ücretle kılavuz kaptan olarak Tersane-i Amire’de istihdamı kararı

---

<sup>755</sup> A.g.e., ss.48-49.

alındı. Resmi ve İdare-i Mahsusa'ya ait gemilerin kılavuz kaptan almalarıyla kazalar %2'ye indi. İstanbul limanında yabancı gemilerinde kılavuz alması gündeme geldiğinde yabancı ülke temsilcileri İstanbul limanında bir kaza olduğunda hasarı İstanbul liman dairesinin karşılaması önerisi ile karşı karşıya kaldı. Liman içinde meydana gelen kazaların sebebi kılavuz kaptan almayan yabancı gemiler olduğu kadar, kılavuz kaptanların sayıca yetersizliği idi<sup>756</sup>.

Boğazlar savaşlar dolayısıyla uzun süreli deniz trafiğine kapatıldığında kılavuzluk hizmetleri de bundan nasibini alıyordu. 18 Nisan 1912'de Trablusgarp Savaşı sırasında İtalya Çanakkale Boğazı'nı bombaladı. Bunun üzerine Osmanlı Devleti boğazları kapattı. Ancak bir süre sonra büyük devletlerin baskısı sonucu boğazlar tekrar ticarete açıldı. Boğazların açılmasından bir süre önce Çanakkale boğazından gemilerin kılavuz vasıtasıyla geçirilmesine izin verilmesi Meclis-i Vükela tarafından kararlaştırıldı<sup>757</sup>. Kılavuz kaptanlar römorkörler beraberinde hizmet gördüklerinden savaş sırasında römorkör problemi ile de karşılaşıyorlardı. İstanbul'da Balkan savaşı sırasında römorkör sıkıntısı çekildiği gibi İzmir'in talepleri de karşılanmamıştı. Balkan savaşından sonra boğazların tekrar trafiğe açılması ile kılavuz ihtiyacında da artış olmuştu

XIX. yüzyılın sonunda kılavuzlarla ilgili toplanan komisyon 1914 yılında tekrar toplandı. Bu komisyonun toplandığı sıralarda 15 Mart 1914 pazar günü Şirket-i Hayriye'nin 38 numaralı vapuruna Mesajeri Kumpanyası hesabına işlettirilen İtalyan bandıralı Antao adındaki bir vapur önünde römorkör olmadığı halde sancak baş omuzluğuyla 38 numaralı vapurun iskele tarafındaki davlumbazına ağır zarar vermişti. Yolcular bir römorkör tarafından alınarak iskeleye götürülmüştü. Çarpışma esnasında Yorgi adlı biri vefat etmişti. Kazanın sebebi olarak gemi kaptanının liman sularını tanımaması ve limana kılavuz kaptansız ve römorksüz olarak girmesi gösterilmişti. Kılavuzluk hakkındaki komisyonun kararı kesinleşinceye kadar limandaki nakliye vasıtalarının kalabalıklığı sebebiyle limana giren ve çıkan vapurların yavaş seyretmelerinin sefaretleleri vasıtasıyla bildirilmesi kararlaştırılmıştı<sup>758</sup>.

<sup>756</sup> A.g.e., s.55.

<sup>757</sup> BOA., ,MV., 164/39, 18 Cemazeyilevvel 1330 H./5 Mayıs 1912M.

<sup>758</sup> Dz. Müz. Arşivi, Mülga Bahriye, 682/314, 20 Rebiyülahir 1332 H./18 Mart 1914 M.

21 Aralık 1914 tarihinde Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne Boğazlar, Marmara Denizi ve İstanbul limanında kılavuzluk imtiyazı tanındı. Ayrıca bir nizamname hazırlandı. Bu nizamnameye göre İstanbul limanıyla, Salacak, Seddülbahir, Gelibolu ve Anadolu Kavağı'nda birer kılavuz istasyonu kurulacaktı. Bu istasyonların her birinde gerekli sayıda kılavuz kaptan, römorkör, istimbot ve motorbot bulundurulacaktı. 250 register ton dahil olduğu halde, bundan fazla register tona sahip bulunan bütün gemiler İstanbul limanına, Haliç'e girip çıkarken, İstanbul ve Çanakkale Boğazlarından geçerken kılavuz kaptan almaya mecburdurlar. 300 register tondan fazla büyüklüğe sahip buharlı gemiler ile 50 tondan büyük yelkenli gemiler, İstanbul limanına ve Haliç'e girip çıkarken römorkör almaya mecburdurlar. Römorkör almaya mecbur olan buharlı gemiler aynı zamanda kılavuz kaptanda almak durumundadır. Ancak Birinci Dünya Savaşı'nın başlaması nedeniyle Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi aldığı imtiyazın gereğini yerine getiremedi<sup>759</sup>. Kılavuzluk hizmeti 1924 yılında Türkiye cumhuriyeti Seyr-i Sefain İdaresi'ne geçti<sup>760</sup>.

Sonuç olarak limanlardan hacmi en fazla olanlar XIX. yüzyılın ikinci yarısında yabancı sermaye tarafından yapılmaya başlandı. XX.yüzyıl başlarında (1908-1914) ise ikinci derecede önemli limanlar yapılma kararı alındı. Ancak bir çoğu savaşların araya girmesi nedeniyle bitirilemedi.

Limanlarda gümrük binaları, pasaport iskelesi, karantina, yolcu salonu ve karakol gibi binalar bulunmaktaydı<sup>761</sup>. Bu binalarda İttihat ve Terakki döneminde yenilendi.

Bu binalarda, bulunduğu limanın büyüklüğüne göre çok sayıda memur çalışmaktaydı. Devlet görevlilerinin yanında birde lonca daha sonra cemiyet adını alacak örgütlere kayıtlı hamal, mavnacı, salapuryacı, sandalcı, kayıkçı ve limanın hemen dışında at arabacıları bulunmaktaydı. Deniz fenerlerindeki fenerciler ile kılavuzları liman ünitesi içinde yer alan görevlilerdi. Karantina işlerinde uluslararası bir komisyon vardı. Deniz fenerleri imtiyazını Fransızlar almışlardı. İstanbul, İzmir, Beyrut, Selanik gibi limanların yapımında Fransızlar etkin olmuşlardı. Limanları

---

<sup>759</sup> A.g.e., ss.61-62.

<sup>760</sup> Camcı, a.g.e., s. 232.

<sup>761</sup> Şennur Kaya, "Bazı Liman Kentlerindeki Örnekler Işığında Tanzimat Dönemi ve Sonrasında İnşa Edilen Gümrük Binalarının Özellikleri", *İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 2010, s.75.

işletenler hep yabancılar olacaktı. Almanlar İskederun limanının yapım imtiyazını alacaklar, ancak limanı tamamlayamayacaklardı. Derince'ye bir liman yapacaklar, Haydarpaşa limanının yapım XX. yüzyıl başlarında tamamlayacaklardı. İstanbul'daki Alman uyruklular giderek artarken, Bağdat Demiryolu imtiyazları nedeniyle Haydarpaşa limanından malzemeler Anadolu'nun bağrına taşınıyordu. Almanlar, İskenderun limanında demiryoluyla Bağdat demiryoluna bağlamayı planlamaktaydılar. Bandırma limanı da yapılarak İzmir'e demiryolu liman bağlanacaktı. Böylece bölgenin madenlerine ulaşacaklardı.

Son bölümde liman kentlerinde ticaretin artmasıyla yaşanan ekonomik ve sosyal dönüşüm ele alınmış ve liman kentlerinin II. Meşrutiyetten sonra nasıl bir değişim geçirdiği anlatılmaya çalışılacaktır.

#### IV. BÖLÜM:

### OSMANLI DEVLETİ'NDE, II. MEŞRUTİYET'TEN BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI'NA DENİZ TİCARETİNİN LİMAN KENTLERİNDE OLUŞTURDUĞU SOSYO-EKONOMİK DEĞİŞİMLER

1830-1912 yılları arasında özellikle liman kentlerinde ve bu kentlerin hinterlandlarında yer alan demiryolu güzergâhlarında nüfus artışı belirgin düzeydeydi. Müslüman-Türk nüfusu ise ancak XX. yüzyılın başından itibaren ticarete etkin bir şekilde katılmaya başlayacaktı. XIX. yüzyılda olduğu gibi XX. yüzyıl başlarında da Osmanlı Devleti yaşanan toprak kayıplarının meydana getirdiği büyük çaplı göç dalgası ile karşılaşacaktı. Balkanlardan akıp gelen yığınlar genellikle İstanbul, İzmir gibi liman kentlerine yerleşeceklerdi.

#### A. LİMAN KENTLERİNDE NÜFUS HAREKETLİLİĞİ

Hem gelen göçlerin etkisi hem de ticaretin yarattığı canlanma ile liman kentleri modernleşerek nüfus çeker bir noktaya geleceklerdi.

Aşağıda özellikle beş büyük liman kentinin nüfusu ile ilgili değerlendirmeler ile Marmara kıyılarındaki nüfus hareketliliği el alınmıştır.

##### 1. İstanbul Liman Kentinde Nüfus Hareketliliği

XIX. yüzyılın başlarında İstanbul nüfusu 375.000 idi. Bu nüfus yüzyılın donlarına doğru üç katı artacaktı. Bu artışta Rusya ile yaşanan savaşların akabinde yaşanan göçlerin büyük etkisi olmuştu.

**Tablo 4.39-İstanbul'un Nüfusu**<sup>762</sup>:

YIL	1830-40	1890	1912
NÜFUS	375.000	900.000	1.125.000

1860'lardan sonra Rusya kaynaklı göçler ve 1895 tarihinde Galata Rıhtımı, 1903'te Haydarpaşa Rıhtımı, 1909'da ise Eminönü'nde rıhtım ve depolar hizmete

<sup>762</sup> Charles İssawi, *The Economic History of Turkey (1800-1914)*, Chicago, 1980, ss.34-35 'den Aktaran: Donald Quataert, "Nüfus", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Sosyal ve Ekonomik Tarihi II (1600-1912)*, (Ed. Halil İnalçık, Donald Quataert), Eren yayınları, İstanbul, 2004, s.906.



açıldı. Ancak 1913'te İstanbul liman imkânları hala sınırlı olup, yerli ve yabancı tüccarlar, gemicilik şirketlerinin temsilcileri ve ticaret odaları, rıhtım yerleri ve antrepoların yetersizliğinden şikâyetçiydi<sup>763</sup>. İstanbul'un nüfusu yüzyıl boyunca hem ticaretin yarattığı hareketlilikten dolayı hem de yaşanan göçlerden dolayı giderek artmıştı.

Osmanlı Devleti, Balkan savaşları ile bir yıl kadar kısa bir süre içerisinde Avrupa'daki topraklarının çok büyük bir bölümünü (İstanbul hinterlandı dahil %83'ünü) ve nüfusunun büyük bir kısmını (çoğu Hristiyan 4 milyon kişi olmak üzere %69'unu) kaybetti. Böylece büyük bir göç dalgası başladı. Balkan milletleri türdeş bir nüfus oluşturmak için Türkleri göçe zorladılar<sup>764</sup>. Bulgarlar, Yunanlılar, Sırp ve Karadağlıların Makedonya ve Rumeli'nin Müslüman-Türk halkını yok etme veya kovma isteği nedeniyle yaptıkları zulümler sonucu Rumeli'deki Türk ahalisi göç ederek özellikle İstanbul ve Anadolu'ya gelmeye başladı<sup>765</sup>. Balkanlardan karayoluyla gelen göçmenler Edirne, İstanbul, İzmir ve Konya'ya yerleştirildi<sup>766</sup>. Bu yerleştirmeler iklim benzerliği yanında, Türk nüfusun azaldığı yerler dikkate alınarak yapıldı.

İstanbul ve Anadolu'ya göç eden halkın çoğu ya doğrudan doğruya kendi imkânlarıyla karayolu ile güvenli gördükleri henüz işgal edilmemiş olan şehirlere ya da karayolunda büyük sıkıntılar çekip ilk güvenli limandan denizyoluyla Anadolu'ya göç etmişlerdi<sup>767</sup>. Bazı vatandaşlarımız da istasyonlara gelerek, oradan gemi ve trenlerle Anadolu'ya geçmişlerdir. Rumeli'den göçler olduğu gibi Bulgarların Edirne-Çatalca civarına gelmeleriyle Silivri'ye kadar olan yöre halkı da İstanbul veya çeşitli Anadolu şehirlerine çekilmişti. Priştine'den İstanbul'a gelen göçmenlerin de çok perişan olduğundan bahisle, bir an evvel iaşelerinin sağlanması hususunda Dâhiliye Nezaretinden Şehremânetine bilgi verilmişti. Kırklareli, Lüleburgaz ve çevresinden de birçok muhacir gelmişti. Bunlardan çoğu Bursa, İzmir, Karesi ve Bandırma'ya sevk edilmişti. Ayrıca Kırklareli 'den karayolu ile yola çıkan bir grup muhacir (yaklaşık 400

---

<sup>763</sup> Mehmet Murat Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Turhan Kitabevi, Ankara, 2005, s.110.

<sup>764</sup> Hasan Taner Kerimoğlu, *İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin Rum Politikası(1908-1914)*, D.E.Ü. Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 2008, s.224.

<sup>765</sup> Ahmet Halaçoğlu, "Balkanlardan Anadolu'ya Yönelik Göçler, *Türkler*, C. XIII, Ankara, 2002, s.889.

<sup>766</sup> Ahmet Halaçoğlu, *Balkan Harbi Sırasında Rumeli'den Türk Göçleri (1912-1913)*, TTK yay., Ankara, 1995, ss.70-79.

<sup>767</sup> Makedonya ahalisinin önce Selanik'e sonra İzmir, Antalya Limanlarından Anadolu'ya gelmeleri gibi.

hane) ise, manda arabalarıyla ancak 17-18 günde İstanbul'a ulaşabilmişlerdir. Bu göçmenlerden bir kısmı Sirkeci'den Üsküdar'a, diğerleri de Mudanya'ya sevk edilmişlerdi. İlk iki günde Mudanya'ya sevk edilen muhacir sayısı 1500'ü bulmuştu. Bunun yanında Kırkkilise ve Lüleburgaz göçmenlerinin pek çoğu İstanbul'da kalmıştı<sup>768</sup>. Yunanistan'daki muhacirlerin en önemli toplanma merkezlerinden birisi Selanik limanı olmuştu. Burada biriken 40.000 civarında muhacir çoğunlukla İzmir ve İstanbul limanlarına indirilmişti. 13 Ocak 1913'e kadar iki haftalık süre içinde Selanik'ten 15.000'i İstanbul'a, 8.000'i İzmir'e ve bir kısmı da Anadolu limanlarına olmak üzere toplam 25.000 kişi nakledilmişti<sup>769</sup>.

XX. yüzyılın başlarında İstanbul, geçmiş döneme göre çok önemli bir liman değildi. Çünkü Balkan savaşları ile bir kısım Osmanlı toprakları kaybedilmiş ve kentin hinterlandı da hayli küçülmüştü. Karadeniz limanlarının daha iyi duruma getirilmesi ile önceden İstanbul üzerinden nakledilen mallar artık başka yollar izlemeye başlamıştı<sup>770</sup>. Ancak İstanbul hala Anadolu için önemli bir liman ve başkent olma durumunu koruyordu. İstanbul nüfus olarak giderek büyüyordu.

## 2.İzmir Liman Kentinde Nüfus Hareketliliği

İzmir liman kentinde, limanın hizmete girmesinden önce İzmir-Aydın demiryolu (1860), İzmir-Kasaba demiryolu (1866) yapılmıştı. İzmir limanının yapımı ile kent giderek büyümüştü. XIX. ve XX. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin en önemli ihracat merkezlerinden biri olarak İzmir, devletin dünya ile iktisadi, kültürel etkileşiminde ve bütünleşmesinde büyük katkı sağlayacaktı<sup>771</sup>.

İzmir'in nüfus artışında ekonomik potansiyeli önemli rol oynamıştı. İzmir'in ekonomik potansiyeli arttıkça adalardan, Yunan krallığından binlerce insan İzmir'e göç etmişlerdi. Kırım Savaşı (1856), Osmanlı-Rus Savaşı (1877-1878), Teselya'nın Yunanistan'a bağlanması (1882) ve Osmanlı-Yunan Savaşı (1897), Girit'in Yunanistan

<sup>768</sup> Sezer Arslan, *Balkan Savaşları Sonrası Rumeli'den Türk Göçleri*, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Edirne, 2008, s.79.

<sup>769</sup> Halaçoğlu, a.g.e., ss.70-79.

<sup>770</sup> Wolfgang Müller-Wiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, (Çev.Erol Özbek), Tarih Vakfı Yurt Yay., 1998, İstanbul, s.142.

<sup>771</sup> Muharrem Öztel, "Osmanlı Devleti'nde Sosyoekonomik Yapısıyla Öne Çıkan Vilayet ve Sancakların Kamu Maliyesindeki Yeri ve Önemi (1325-1327/1909-1912)", *Maliye Dergisi*, 160 (Ocak-Haziran, 2011), s.210.

tarafından ilhakı (1908) ve Balkan Savaşı (1913) gibi olayların ardından İzmir liman kenti, Müslüman muhacirlerin göçleriyle karşılaşacaktı. Kitlesel yer değiştirmelerin dışında önceki dönemlerde nüfus üzerinde büyük hasarlar yaratan bulaşıcı hastalıklara karşı koruyucu sağlık uygulamalarındaki gelişmeler ve XIX. yüzyılın ikinci yarısındaki savaşların nispeten azlığı da nüfus artışında etkili olacaktı<sup>772</sup>.

Balkan savaşı sırasında Selanik limanından çıkan göçmenlerin büyük bir kısmının varış yeri İzmir limanıydı. Selanik'ten İzmir'e gelen her vapur 1200-1500 arasında göçmen taşıyordu. Themistocles vapuru 2100, Mağda vapuru 1500, Sahalin vapuru 4000 civarında göçmeni İzmir'e nakletmişti<sup>773</sup>. İzmir'e Selanik dışında diğer müttefik Balkan Hükümetlerinin işgal ettiği şehirlerden de göçmen taşınmaktaydı. Mesela Kifre vapuru önce 1500 Rumeli göçmenini, daha sonra 500 Edirne göçmenini İzmir'e nakletmişti. Bunun yanı sıra bir Rus vapuru da Selanik'ten çoğunluğu Musevi olmak üzere 750 kadar göçmeni İzmir'e çıkarmıştı. Selanik göçmenlerinin başlangıçta İzmir'e nakil olunması kararlaştırıldığı halde bir süre sonra İzmir'de yığılma meydana geldiği için daha sonra göçmenlerin Mersin'e nakledilmesi kararlaştırılmıştı. Ancak çaresizlikten İzmir'e göçmen nakli devam etmişti. Bir süre sonra İzmir'de bulaşıcı hastalık ortaya çıkması üzerine, belde müftüsü bundan böyle İzmir'e göçmen kabul edilmeyeceğini bildirmişti. Aldığı göçmenlerle İzmir'e doğru yola çıkmış olan Orano vapuru, bunun üzerine İstanbul'a yönelmişti<sup>774</sup>.

Balkan Savaşlarının ardından Rumeli'deki Rumlar, Batı Anadolu'daki Rum nüfusunu çoğaltmak amacıyla aileleriyle İzmir ve Balıkesir havalisine geleceklerdi. Bu durumun tespit edilmesi üzerine Osmanlı Hükümeti önlemler aldı. Anadolu sahillerinde Rum nüfusunun artmasını önlemek amacıyla hükümet, Balkan savaşlarıyla Rumeli'den gelen Müslüman göçmenlerin bir kısmının bu bölgeye yerleştirilmesine karar verdi. Makedonya Türklerini, Trakya'da ve Batı Anadolu kıyılarında, özellikle Ege adaları karşısındaki bölgede bulunan Rumların yerine yerleştirmede, Trakya ve Anadolu'yu ilerisi için birçok “*fitne ve fesattan*” korumak düşüncesi önemli rol oynadı<sup>775</sup>.

<sup>772</sup>Erkan Serçe, “II. Meşrutiyet Döneminde İzmir”, *Değişen İzmir'i Anlamak*, (Der: Deniz Yıldırım, Evren Haspolat), Phoenix Yayınları, Ankara, 2010, ss.25-26.

<sup>773</sup> Ahmet Halaçoğlu, *Balkan Harbi Sırasında Rumeli'den Türk Göçleri(1912-1913)*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara, 1990, s.76.

<sup>774</sup> Halaçoğlu, *a.g.t.*, ss.77-78.

<sup>775</sup> Yusuf Hikmet Bayur, *Türk İnkılabı Tarihi*, II, Kısım III, TTK yay., Ankara, 1991, s.251.

Batı Anadolu'da İzmir ve Çanakkale'den sonra en önemli göç hareketinin yaşandığı bir başka yer Ayvalık ve çevresiydi. Ayvalık gerek nüfusunun tamamına yakınının Rum olması ve gerekse Yunan milliyetçiliğinin yoğun olması açısından II. Meşrutiyetten itibaren çok problemlili bir noktaydı. Bu sahil kesimindeki Rumların desteğinden faydalanmak isteyen Yunanistan I. Balkan Savaşından beri Ayvalık'tan Çanakkale Boğazına kadar olan sahili ablukaya almıştı. Yunan savaş gemileri sahillerde geziyor kıyıları topa tutuyordu. Midilli'de askeri gücünü arttırmıştı ve kurduğu çetelerle sahili tehdit ediyordu. Ayvalık Rumlarının Yunanistan'la birlikte hareket ediyor olması, adadaki çetelerin sahile çıkmalarına yardım etmeleri Yunan tehlikesinin boyutunu daha da büyütüyordu. Rumlar Balkan Savaşı'nda kasabayı silah ve yiyecek kaçakçılığının, çeteciliğinin merkezi haline getirmişlerdi. Batı Anadolu'nun diğer yerlerindeki zararlı faaliyetleri önlemede başarısız kalan hükümet Ayvalık Rumlarının yaptığı faaliyetleri de önlemede yetersiz kalmıştı. Özellikle Yunanistan'ın Ayvalık sahillerinin hemen yanı başındaki Midilli adasını ele geçirmesinden sonra Ayvalık Rumlarının faaliyetleri daha da yoğunlaşmıştı. Ayvalık'tan adaya geçen Rum fedailerini Yunan askerleri ve çeteleriyle birlikte adanın Müslüman halkına zulmediyorlardı. Adaları işgal eden Yunanistan tüm Batı Anadolu sahilinde büyük bir tehlike oluşturmaya başlamıştı.<sup>776</sup>.

Balkan savaşları sonunda Makedonya ve Ege adalarının büyük kısmının kaybedilmesiyle on binlerce Müslüman göçmen, başta İstanbul olmak üzere Osmanlı'nın büyük şehirlerine yığıldı. 1914 Mayısından itibaren Türk çeteleri, özellikle sahillerdeki Rum yerleşimlerine saldırılar düzenlemeye başladılar. Oluşan güvensizlik ortamında Rumlar Yunan adalarına ve anakarasına göç etmeye teşvik edildiler<sup>777</sup>.

1914 yılının Mart ayında Trakya'dan Yunanistan'a doğru yaşanan Rum göçü, Osmanlı hükümeti tarafından alınan önlemler ile durma noktasına geldi. Ancak kısa bir süre sonra Batı Anadolu'da yaşanmaya başladı. Haziran ayının ilk günlerine Batı Anadolu'nun kıyı kesiminde Balıkesir, Çanakkale, Ayvalık, Çeşme gibi yerlerde başlayan Rum göçü giderek Anadolu'nun iç kısımlarına doğru yayılmaya başladı. Dönemin Çeşme kaymakamı Hilmi Uran'ın anlattığına göre 45.000 nüfuslu Çeşme'den

<sup>776</sup>Ahmet Efiloğlu, *İttihat ve Terakki'nin Azınlıklar Politikası -Rum Örneği*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2007, ss.213-214.

<sup>777</sup> Serçe, a.g.m., s.39.

40.000 Rum bir saldırıya uğramaksızın göç etmişti<sup>778</sup>. Çeşme'den göç eden Rumlar bazen vapur bulmakta sorunlarda yaşamışlardı. Ancak Rum nüfusun göçü, önemli oranda Rum nüfus barındıran İzmir'de önemli oranda gerçekleşmedi. Ancak İzmir Rum göçmenlerin göçten önce uğradıkları önemli bir merkezdi. Aydın, Nazilli, Atça gibi yerlerden gelen Rum nüfusu göç etmek için trenlerle İzmir'e geliyorlardı.

Vilayetin Müslüman nüfusu Balkan Savaşıyla birlikte artmaya başlamıştı. Bunun sebebi savaşla birlikte Balkan devletlerin göç ettirdiği 300 bine yakın muhacirin büyük yarıya yakınının bu vilayete iskân edilmiş olmasıydı. Sahillerin hemen yanı başındaki Ege adalarının Yunanistan tarafından işgal edilmesiyle birlikte de Ege sahillerindeki tehlike daha büyük boyutlara ulaşmıştı. Vilayetin artan stratejik önemine paralel olarak hükümet de Rumların bu zararlı faaliyetlerini önlemek amacıyla bölgedeki İslam nüfusunu daha da arttırma yoluna gitmiş ve Balkanlardan göç ettirilen 300 bin muhacirin yarıya yakını Aydın Vilayetine iskân etmişti<sup>779</sup>.

1914 Nüfus sayımına göre, Karaburun'da 9934, Foça'da 15670, Çeşme'de 39073 toplam 64677 Rum'dan 63454'ü bu süreçte göç etmiştir. Bu da, göçün büyük oranda sahil kesiminde yoğunlaştığını göstermektedir<sup>780</sup>

### **3.Marmara Sahillerinde Nüfus Hareketliliği**

Marmara sahillerinde yoğun bir nüfus hareketliliği yaşanmıştı. Balkan Savaşı devam ederken Rumlar, Yunan donanması için casusluk yaptıklarından dolayı 1912'nin sonlarından itibaren hükümet tarafından sahilden iki günlük mesafe dâhile sevk edilmişlerdi. Hükümet öncelikle boğaz içindeki Rumların dâhile sevkine karar vermişse de, 1906-07 ile 1914 Osmanlı nüfus sayımlarını karşılaştırdığımızda ortaya çıkan sonuçtan, il genelinde önemli oranda bir Rum nüfusunun dâhile sevk edildiği anlaşılmaktadır. Sancağın 1906-07 sayımında 38.291 olan Rum nüfusu 1914'e gelindiğinde 29.750 azalarak 8541 düşmüştü. 1906-07 sayımında 18.106 olan Ayvacık

<sup>778</sup> Hilmi Uran, *Hatıralarım*, Ankara, 1959, s.79.

<sup>779</sup> H. Yıldırım Ağanoğlu, *Osmanlı'dan Cumhuriyete Balkanların Makûs Talihi: Göç*, Kum Saati Yayınları, İstanbul, 2001.

<sup>780</sup> Efiloğlu, *a.g.t.*, s.210.

Rum nüfusunun 1914 sayımında sıfıra, Ezine'nin ise 5390'dan 486'ya düşmesi oldukça dikkat çekicidir<sup>781</sup>.

Gelibolu Yarımadası, Ayvalık, Edremit gibi yerler buralarda Rum nüfusun yoğun olması sebebiyle nüfus dengesi açısından devletin çok önem verdiği yerlerin başında geliyordu. Gelibolu yarımadası, Ayvalık, Edremit gibi Müslümanlar lehine nüfus sağlanması amacıyla gelecek muhacirlerin öncelikli olarak bu yerlerde iskân edilmesine dikkat edilmesi isteniyordu. Yine takip edilen yerleştirme politikası gereği Türk muhacirler Marmara Denizi sahillerine Rumlardan tahliye olan köylere yerleştirilmişti<sup>782</sup>.

#### **4.Selanik Liman Kentinde Nüfus Hareketliliği**

İzmir'de valilik yapmış olan Sabri Paşa, 1869 yılında Selanik valisi olarak kente geldi. Eski Vardar kapısının ve Beyaz Kule'den uzanan surların doğu parçalarının yıkılmasıyla, kent tarihinde ilk kez dış dünyaya açılacaktı. Böylece kentin genişlemesi ve büyümesi süreci başlamış oldu. 1869'da kurulan belediye ile beraber değişen şehircilik anlayışı Selanik'i yavaş yavaş yeni bir çehreye kavuşturmuştur. Başta su, aydınlatma, gaz şebekeleri gibi alt yapı eksiklerinin giderilmeye başlanması, ticarî hayatın hareketlenmesi, diğer Osmanlı şehirlerinde olduğu gibi Selanik'te de yeni bir dönemi başlatmıştı. Bu değişim Selanik'i bir cazibe merkezi haline getirdiği için olsa gerek özellikle XIX. yüzyıl sonuna doğru şehrin demografik yapısı büyük bir hareketlilik göstermişti.

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Selanik'teki hızlı nüfus artışında dış dünya ile yapılan yoğun ticaret ve büyük ölçüde 1871'te Üsküp'e, 1888'de Belgrad'a, 1894'de Manastır'a ve 1896'da Dedeğaç'a kadar uzanan tren yollarının varlığı etkili olmuştu<sup>783</sup>. 1897'de liman inşası imtiyazının Fransız bir firmaya tanınması ve 1904 yılında liman tesislerinin tamamlanması ile birlikte de Selanik kentinin ticari önemi giderek artmıştı<sup>784</sup>. Balkanların Akdeniz'e açılan önemli bir kapısı olan Selanik'e yapılan ticarî

<sup>781</sup> Efiloğlu, *a.g.t.*, s.212.

<sup>782</sup> Özer Özbozdağlı, *İttihat ve Terakki'nin Balkan Siyaseti(1908-1914)*, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Hatay, 2005, s.135.

<sup>783</sup> Öztel, *a.g.m.*,s.210.

<sup>784</sup> İsmail Arslan, *Selanik'in Gölgesinde Bir Sancak: Drama (1864-1913)*, Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul, 2010, s.241; Emre Polat, *Osmanlı'nın İlk Yahudi Sosyalisti*, Truva yay., İstanbul, 2004, s.194.

sevkiyat hem nicelik hem de nitelik bakımından arttı<sup>785</sup>. Selanik-Manastır ve Selanik-Dedeağaç-İstanbul hatlarının birleşmesiyle ticarî emtia daha kısa sürede ve daha kolay nakledilir hale geldi<sup>786</sup>. Aşağıdaki tabloda da görüleceği üzere XIX. yüzyılın sonundan itibaren nüfus giderek arttı. 1912 yılında nüfus XIX. yüzyılın başına göre iki katından fazla arttı.

I. Balkan Harbi 8 Ekim 1912'de başlamış, 30 Mayıs 1913'te Osmanlı Devleti'nin mağlubiyeti ile sona ermiştir. Osmanlı Devleti bu savaşa her alanda hazırlıksız girdiği için dört yeni ve küçük Balkan Devleti'ne karşı başarısız olmuştu. Bu mağlubiyetten sonra Osmanlı Devleti Edirne'nin batısında bulunan bütün Rumeli topraklarını kaybetmişti. Sırpların ve Yunanlıların taarruzu neticesinde Selanik şehri, 9 Kasım 1912'de teslim oldu. Bu durum kısmen şehirde yaşayan kozmopolit halkın istekleri, kısmen de Kolordu Kumandanı Hasan Tahsin Paşa'nın gafleti neticesinde gerçekleşmişti. Selanik 10 Ağustos 1913'te imzalanan Bükreş Antlaşması ile resmen Yunanistan'a bırakıldı<sup>787</sup>. Yunanlılar, Ege Adaları'ndan Bozcaada, Limni, Semadirek ve Taşoz adalarını da işgal etti<sup>788</sup>.

Balkan savaşı sırasında göçmenlerin toplanma merkezleri olarak Rumeli bölgesinin önde gelen limanı Selanik'ti. Bunun dışında Avlonya, Kavala, Preveze, Dedeağaç, Karaağaç, Köstence, Varna, Burgas, Ahyolu diğer toplanma şehirleriydi<sup>789</sup>. Selanik çevresi ile Makedonya ve eski Sırbistan havalisinden Selanik'e, Anadolu'ya geçmek üzere 30-40.000 civarında göçmen gelmişti. Selanik'in Yunan uçaklarıyla bombalanması ve Yunan ordusunun Selanik'e yürüdüğü haberi alınması üzerine burada toplanan halk paniğe kapılıp göç etmeye başlamıştı. Bu sırada limanda bulunan New York tahliye gemisi ile pek çok kişi taşınmıştı.

Selanik'te toplanan perişan haldeki göçmenlerle ilgilenmek üzere milletlerarası bir iane komisyonu meydana getirilmişti. 29 Aralık 1912'de faaliyete geçen bu komisyon şehrin dışında faaliyete geçmiş, iki yerde çadır ve barakalar kurmuştu. Göçmenlerin bir kısmı da cami ve mekteplere yerleştirilmişti. Bu sırada salgın

---

<sup>785</sup> Bayram, *a.g.t.*, s.30.; Geyikdağı, *a.g.e.*, ss. 126-127.

<sup>786</sup> Bayram, *a.g.t.*, s.31.

<sup>787</sup> Yavuz, *a.g.m.*, s.151.

<sup>788</sup> Yavuz, *a.g.m.*, s.143.

<sup>789</sup> Ahmet Halaçoğlu, *Balkan Harbi Sırasında Rumeli'den Türk Göçleri(1912-1913)*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara, 1990, s.65.

hastalıklar baş göstermişti. Kolera ve çiçek hastalığı salgınına birde açlık eklenince Osmanlı hükümeti Selanik kentindeki Müslümanları Anadolu'ya nakletmek için vapur tahsisini kararlaştırmıştı. Osmanlı devletinin elindeki vapurlar çok sayıda göçmeni Anadolu'ya taşımaya yetmediğinden Mısır, Romanya, Avusturya, Rusya, İtalya, Belçika ve İngiltere'den yardım veya kiralama suretiyle gemi istemiştir. Bunun yanında Yunanistan gemileriyle de göçmen taşınmıştır. Gemilerle göçmen taşınması sırasında taşıma ücreti ve yiyecek giderleri Muhacirin Komisyonu'nca karşılanmıştı. Bu nedenle göçmenlere gemideki görevlilerce ücret istenmemesi için ilmühaber kâğıtları verilmiş, fakat buna rağmen ücret istenmesi gibi yolsuzluklar yapılmıştı. Bu sırada liman şehirleri hem göçmen nakleden hem de göçmen alan birer merkez durumuna gelmişti<sup>790</sup>.

Göçmenlerin naklinde zaman zaman Yunan gemileri de kullanılmıştı. Bu konuda Almanya sefareti aracılığıyla Osmanlı Devleti ile Yunanistan hükümeti arasında Türk göçmen ve esirlerinin Osmanlı topraklarına taşınması konusunda anlaşma yapılmıştı. Anlaşma gereğince Yunanistan'da bulunan Müslüman halktan göç arzusunda bulunanlar Yunan gemilerinde Osmanlı topraklarına taşınacak ve bu gibi gemilere Osmanlı savaş gemilerince müdahale edilmeyecekti. Yunanistan işgal ettiği araziye Müslüman- Türklerden arındırmak ve mallarını kendi tebaasına vermek gibi bir politikayı benimsemişti. Bu yüzden Yunanistan ülkesindeki Müslümanların naklini ücretsiz yapmayı kabul etmişti<sup>791</sup>. Selanik kentinin nüfusu şöyledir:

**Tablo 4.40-Selanik Nüfusu<sup>792</sup>:**

YIL	1830-40	1890	1912
NÜFUS	70.000	78.000	150.000

### **5.Beyrut Liman Kentinde Nüfus Hareketliliği**

Beyrut kentinde yabancılar nüfusun büyük bir bölümünü oluşturmadı. Kentteki ticaretin giderek arttığı XX. yüzyıl başlarında bile 1236 kişiyi geçmediler. İskenderiye ve İzmir'deki gibi içlerine kapanmayan yabancılar, yerel ortaklarla birlikte çalışıp onları etkilediler. Beyrut topraklarında yaşayan etnik gruplar İzmir ya da İskenderiye'nin

<sup>790</sup> Halaçoğlu, *a.g.t.*, ss.73-74.

<sup>791</sup> *A.g.t.*, s.79.

<sup>792</sup> İssawi, *a.g.e.*, s.906.



aksine bu toprakların yerlisiydi. Beyrut ve İskenderiye Mehmet Ali Paşa'nın egemenliğine girdiği dönemde Doğu Akdeniz'in büyük limanlarından olmaya başladı. Beyrut kazandığı önemi İngilizlerin Suriye'ye gönderdiği ve bazıları deniz yoluyla Anadolu'ya ve İran'a taşınan ithal malların varış noktasını oluşturmasına borçludur<sup>793</sup>.

1884-5 de 1881-2'ye göre % -13,74 azalmış, 1893-4'de 1884-5'e göre % 18,15 artmış, 1901-2'de 1893-4'e göre % -15,16 azalmış, 1904-5'de 1901-2'ye göre % 4,93 artmış, 1908-9'da 1904-5' göre % 31,46 artmış ve son olarak 1911-2'de 1908-9'a göre % 42,84 oranında nüfus artışı olmuştur<sup>794</sup>. Nüfus artış ve azalmasının dalgalı bir seyir izlemesinin dış sebepleri olarak 1860 tarihine kadar yaşanan Cebel-i Lübnan Olayları, Mısır'ın İngilizler tarafından işgali, Yahudi göçleri, Suriye bölgesinde meydana gelen olaylar ve devletin siyasi yapısından kaynaklanan birçok etken şehrin nüfusunu etkilemişti<sup>795</sup>.

Aşağıdaki tabloda yıllara göre nüfus miktarları yer almaktadır:

**Tablo 4.41- Beyrut Kentinin Nüfusu<sup>796</sup>**

YIL	1881-2	1884-5	1893-4	1901-2	1904-5	1908-9	1911-2
NÜFUS	52.328	45.137	53.329	45.244	47.473	62.408	89.143

Fransız Belçika sermayeli Beyrut Gazı Osmanlı Şirketi (Le Campagne du Gaz de Beyrouth) 1885 tarihinde aldığı imtiyaz ile Beyrut'un havagazı üretimi ve dağıtımını sağlayacaktı. Havagazı fabrikası kısa zamanda inşa edilerek, kanalizasyon ve borular bir yıl içinde döşenecekti. Belçikalı ve Fransız ortaklar tarafından 1909 tarihinde açılan Beyrut tramvay şirketi ve 1891 yılında Beyrut-Şam arasında demiryolu işletmesi ile Beyrut giderek gelişecek ve modernleşecekti. Beyrut limanına karantina idaresinin kurulması ile Beyrut kentinde ticaret hacminde hızlı bir artış yaşanacaktı. 1892 yılında Beyrut limanının Fransızlar tarafından modernleşmesi ile birlikte birçok gemicilik

<sup>793</sup> Y.Eyüp Özveren, "Beyrut", *Doğu Akdeniz Liman kentleri(1800-1914)*, (Çağlar Keyder, Donald Quataert, Eyüp Özveren), Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 1994, ss.78-79.

<sup>794</sup> Kürsat Çelik, *Osmanlı Hakimiyetinde Beyrut(1839-1918)*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Elazığ, 2010, s.179.

<sup>795</sup> Çelik, *a.g.t.*, s.182.

<sup>796</sup> Kemal H. Karpat, *Osmanlı Nüfusu(1830-1914)*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2010, ss.270-271, *Suriye Vilayet Salnamesi*, 1302 H.(1884-1885 M.), s.234-235; *Beyrut Vilayet Salnamesi*, 1311 H.(1893-1894 M.), s.462; *Beyrut Vilayet Salnamesi*, 1318 H.(1900-1901 M.), s.317; *Beyrut Vilayet Salnamesi*, 1322 H.(1904-1905 M.), s.308; *Beyrut Vilayet Salnamesi*, 1326 H.(1908-1909 M.), s.475; *Memalik-i Osmaniye'nin 1330 Senesi Nüfus İstatistiği*, Dersaadet, 1336, ss.14-15; Aktaran: Çelik, *a.g.e.*, s.178.

şirketleri kurulmuştu<sup>797</sup>. Ticaretin artmasıyla paralel kent modernleştikçe buna paralel olarak özellikle XX. yüzyıl başlarında nüfusta artacaktı.

Şehir, içinde bulunan eğitim, sağlık ve sosyal tesislerin zamanına göre modern bir yapıda olması da şehri cazibe merkezi haline getirmişti. Eğitim alanında, yatılı ve normal ilk, orta ve yükseköğretim kurumlarının bulunması şehre dışarıdan öğrencilerin gelmesini teşvik ediyordu. Sağlık hizmetlerinde, askerî, özel ve resmî kurumlara ait olmak üzere hastahânelerin bulunması şehre göç edenlerin artmasına sebep oluyordu. Sosyal olarak şehrin pek çok mahallesinde park ve bahçeler bulunması, kentte, tiyatro, gazino, lokantaların bulunması Beyrut'u tercih edilecek bir şehir haline getirmişti<sup>798</sup>.

### 6.Trabzon Liman Kentinde Nüfus Hareketliliği

Trabzon kenti ilk nüfus sayımında 33.000 nüfusa sahipti. 1832 yılında Trabzon eyaletini gezmek için gelen Charles Texier'in verdiği bilgilere göre, Trabzon merkezindeki mahallelerden 28'inde Türkler, 8'inde ise Hristiyanlar oturmakta idi. 1860 yılında nüfusun artmasının sebebi Rusların baskısı sonucu Trabzon'a gelen Kafkas kökenlilerdi<sup>799</sup>.

XIX. yüzyılın sonlarında Trabzon'da nüfus 35.000'e düşmüştü. Bunda İran transit ticaretinin Rus limanlarına yönelmiş olmasının etkisi olmuştur. 1912 yılında ise nüfus 50.000 seviyesindedir. Aşağıda Trabzon kentine ait nüfus miktarları yer almaktadır:

**Tablo 42-Trabzon Liman Kentinde Nüfus<sup>800</sup>**

YIL	1830-1840	1860	1890	1912
NÜFUS	33.000	55.700	35.000	50.000

<sup>797</sup> Geyikdağı, *a.g.e.*, s.174.

<sup>798</sup> Çelik, *a.g.t.*, s.182.

<sup>799</sup> Nazım Kuruca, *XIX. Yüzyılda Trabzon Gümriüğü ve Çevre Ticareti*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı; (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, 2003, s.191.

<sup>800</sup> Charles İssawi, *An Economic History of North Africa*, Columbia University Press, New York, 1982, ss.101; Cem Behar, *Osmanlı İmparatorluğu'nun ve Türkiye'nin Nüfusu (1500-1927)*, Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Ankara, 2003, s.36.

## **B.Liman Kentlerinde Oluşan Finans Sektörü**

### **1.Liman Kentlerinde Bankalar**

XIX. yüzyıldan itibaren dünya ekonomilerinin etkisi altına giren Osmanlı ekonomisi, dışa açık bir ekonomi haline dönüşmeye başlamıştır. Özellikle 1838’de imzalanan Ticaret Anlaşması ile bu dışa açılmanın hukuki zemini oluşturulmuştur. Genel anlamda, yabancıların serbestçe ticaret yapabilmelerine imkân hazırlanmış, yabancı sermaye yatırımları özellikle liman, demiryolu, ticaret, madencilik alanında başlamıştır. Avrupa sanayilerinin hammadde ihtiyaçlarını karşılama ve mamul mallarına pazar yaratma amacıyla yapılan bu girişimler sonucunda Osmanlı Devleti, ilk kez modern bankacılık faaliyetleri ile tanışmıştır<sup>801</sup>. Bankacılık faaliyetleri ile Osmanlı ülkesinde yapılan yatırımlar desteklendiği gibi yabancı tüccarda faaliyetleri sırasında kolayca kredi alabilmekteydi. Gemi seferleri, demiryolları yatırımları arttıkça Osmanlı ülkesindeki yabancı tüccarda giderek artıyordu. Yabancılar Osmanlı ülkesindeki gayri müslimler ile işbirliği yaparken, Müslüman tüccarlar nüfusun çok az bir kısmını oluşturuyordu. Yabancılar ahtapot gibi rahatça kollarını Osmanlı ülkesine dolarken Müslüman tüccarın destek alabileceği bir bankası bile yoktu. Bu durumda bir deniz ticaret bankasının olmasını beklemek çok fazla iyimserlik olur. Ancak milli iktisat söylemlerinin yükseldiği II. Meşrutiyet yıllarında bir deniz ticaret bankası kurulması yönünde fikirlere rastlayabilmekteyiz.

Kaptan Osman Tasvir-i Efkar’da II. Meşrutiyet döneminin ilk aylarında deniz ticaretinin problem ve çözümlerini dile getirdiği yazısında “*Bir ticaret-i bahriye bankası tesisi için teşebbüs-ı lazimedede bulunmak*” diyerek bir deniz ticaret bankası kurulması için teşebbüste bulunulması gerektiği belirtiyordu<sup>802</sup>.

Osmanlı Devleti’nde ilk banka kurma girişiminde 1836 yılında İngilizler bulunmuşlardı. İngiltere’nin girişimlerini Fransa ve İsveç takip etmişti. Kırım Savaşı ardından demiryolu, limanlar, madencilik gibi birçok alana Avrupalılar girdiği gibi yabancı tüccarlar da banka kurulması isteklerini dillendirmeye başlamışlardı. 1844 yılında Londra ve Liverpool tüccarlarının girişimiyle The Commercial Bank of Smyrna

<sup>801</sup> Adem Anbar, “Osmanlı İmparatorluğu’nun Avrupa’yla Finansal Entegrasyonu:1800-1914”, *Maliye Finans Yazıları Dergisi*, Yıl: 23, 84( Temmuz, 2009), s.27.

<sup>802</sup> “Bir (Ticaret-i Bahriye Nezareti) Lazım”, *Tasvir-i Efkar*, 23 Eylül 1909.

kurulmak istenmişse de bir sonuç elde edilememiştir<sup>803</sup>. Osmanlı idarecilerin çabalarıyla kurulan ilk banka Mayıs-Haziran 1849 tarihinde faaliyete geçen *Dersaadet (İstanbul) Bankası* olmuştur<sup>804</sup>. Osmanlı Hükümeti'nin ön ayak olması ile J. Alleon ve T.H. Baltazi isimli iki Galata bankeri tarafından kurulan bu bankanın amacı, Osmanlı lirasının İngiliz poundu karşısındaki değerini sabit tutarak (1 sterlin = 110 kuruş) ticareti ve finansal faaliyetleri kolaylaştırmaktı. Ancak 1853 yılında banka faaliyetine son vermişti. Bunun nedeni, bazı tüccarlar gerçek ticarete dayanmadan poliçe vermişler, bundan dolayı da bankanın itibarını sarsmışlardı<sup>805</sup>.

1856'da Babıali yeni para düzeni ve mali yapının güçlendirilmesi, borçlanmanın kolaylaşması için banka ihtiyacını duymuştu<sup>806</sup>. Bir ticaret bankası işlevi görmek amacıyla Bank-ı Osmanî adlı İngiliz önerisi Babıali tarafından kabul gördü<sup>807</sup>. Bank-ı Osmanî'nin daha sonra devlet bankasına dönüştürülerek, Bank-ı Osmanî-i Şahane adını(Osmanlı Bankası) alması kararlaştırıldı<sup>808</sup>. Banka bir taraftan tarım kesimine verdiği kredilerle tarım kesiminin duyduğu sermayeyi tedarik edecek diğer taraftan da devletin gelirinin artmasını kolaylaştırmış olacaktı. Ticaretin gelişimine de imkân verecek olan banka diğer yandan hükümetin ihtiyaç duyduğu ödemeler için gerekli parayı kaime basmadan sağlayacaktı<sup>809</sup>. Bank-ı Osmanî İzmir, Selanik, Beyrut ve Kalas'ta şube açmış, ticarî işlemlerin yanı sıra hazineye avans vermiş, dış borç akitlerinde aracılık etmişti<sup>810</sup>. 1914'te Rumeli'de 14, Anadolu'da 43, Ege adalarında 2, Kıbrıs'ta 4, Suriye vilayetinde 15, Irak'ta 3, Kuzey Afrika'da 2, Arabistan'da 2 ve Mısır'da 3 şubesi bulunuyordu<sup>811</sup>.

---

<sup>803</sup> Zafer Toprak, *İttihad Terakki ve Cihan Harbi: Savaş Ekonomisi ve Türkiye'de Devletçilik (1914-1918)*, Homer Kitabevi, İstanbul, 2003, s.51.

<sup>804</sup> Kaya Bayraktar, "Osmanlı Bankası", *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 3/1(2002), s.76.

<sup>805</sup> Bayraktar, *a.g.m.*, s.76.

<sup>806</sup> Anbar, *a.g.m.*, s.18.

<sup>807</sup> Bkz.Edhem Eldem, "Bağımlılık ve Gelişme Arasında Bir Kurum: Osmanlı Bankası", *Türkler*, C. XIV, Ankara, 2002, ss.416-435; Edhem Eldem, *Osmanlı Bankası Tarihi*, (Çev.Ayşe Berktaş), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayını, İstanbul, 1999; Andre Authaman, *Tanzimat'tan Cumhuriyete Osmanlı Bankası: Bank-ı Osmanî-i Şahane*, (Çev.Ali Berktaş), Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul, 2002.

<sup>808</sup> Toprak, *a.g.e.*, s.47.

<sup>809</sup> Anbar, *a.g.m.*, s.28.

<sup>810</sup> Toprak, *a.g.e.*, s.47.

<sup>811</sup> Geyikdağı, *a.g.e.*, ss. 151-155.

Osmanlı Bankası zamanla batının finans kurumlarıyla karşılaştırılmayacak ölçüde olağanüstü yetkilere sahip olmuştu. Osmanlı finans ve ekonomik yaşamına adeta damgasını vurmuştu<sup>812</sup>. Bankanın bu durumu milli bir bankanın kurulmasına neden olacaktı.

XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti ticaretinde ilk sıralarda olan İngiltere Süveyş kanalının açılışı ile dikkatini yavaş yavaş Hindistan ve Basra Körfezi'ne doğru kaydırmaya başladı. Bu sıralarda Osmanlı ticaretinde etkin bir yer edinmeye çalışacak olan Almanya sahneye çıkmaya hazırlanıyordu. 1880'lerden itibaren Osmanlı ülkesi ile ticaretini geliştirmek için yoğun bir efor sarf eden Alman devleti, demiryollarına el atarak Osmanlıya limanlardan demiryolu malzemesi ihraç ederken, bir taraftan da gemi seferlerini artırıyordu. Hedefi Berlin'den Mezopotamya'ya Bağdat'a değin uzanacak bir demiryolu ile buranın buğdayına, enerji kaynaklarına da el atmak olan Almanya, sadece bürokrasisi ile değil örgütlenmiş yığınlarıyla ticaret payını hızla büyütüyordu. Almanya 1890'larda demiryolu yatırımlarının % 22.4'üne sahipken, bu oran 1914 'de % 36.8'e çıkmıştır. Bankacılık ve sanayi alanında Almanya, üç devletin içinde daima en düşük paya sahipti<sup>813</sup>. 1888'de Deutsche Bank'm önderliğindeki bir grup, İzmit-Ankara demiryolu imtiyazını aldığı anda; Fransa'da hemen Ege'de ve Suriye'de demiryolu imtiyazı avcılığına girişecekti. Almanya'nın Osmanlı devletinde ticaret, sanayi, madencilik gibi birçok sektöre yatırım yapması Avrupa devletlerinin rekabetini arttırdığı gibi imtiyaz alımları da giderek artacak ve hızlanacaktı.

1874'te ilk İstanbul'da ilk temsilciliğini açan Credit Lyonnais bir Fransız bankası olup, 1896'da İzmir, İskenderiye, Kahire, Port Said, Kudüs ve Yafa'da da şubeler açmıştı. 1904'te Atina'da Fransız sermayesiyle Şark Bankası kurulmuştu. İzmir, Selanik, İskenderiye ve Kahire'de şubeler açtığı gibi Midilli, Manastır, Serez, Manisa ve Bergama'da temsilcilikleri vardı<sup>814</sup>.

1888'de bir Osmanlı Anonim Şirketi olarak Selanik Bankası kurulur. Fransız, Avusturyalı, Macar üç bankanın ve Selanikli işadamlarının katılımıyla ortaya çıkmıştı.

---

<sup>812</sup> Suat Oktar, Arzu Varlı, "İttihat ve Terakki Dönemi'nin Ulusal Bankası: Osmanlı İtibar-ı Milli Bankası", *Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, 27/2 (2009), s.8.

<sup>813</sup> Ortaylı, *a.g.e.*, s.36.

<sup>814</sup> *Geyikdağı, a.g.e.*, ss. 151-155

1911'de İstanbul, İzmir, Manastır, Kavala, Üsküp, Edirne, Dedeoğaç, Drama, Yenice, Samsun ve Beyrut'ta şubeleri vardı. Bankanın merkezi 1912'de İstanbul'a açılmıştı<sup>815</sup>.

Merkezi Berlin'de olan Alman Deutsche Bank, İstanbul, Halep gibi devletin ticaret merkezlerinde şubeler açmıştı. Böylece Alman tüccarları İngiliz bankalarıyla değil, Alman bankalarıyla işlerini yapıyorlardı. Alman hükümetinin desteğiyle Osmanlı ülkesindeki ticaret ve endüstri alanındaki yatırımları teşvik eden bu bankanın Anadolu demiryollarının yapımında payı büyüktü. 1889'da kurulan Alman Filistin Bankası Beyrut, Adana, Şam, Hayfa, Yafa, Kudüs, Nablus, Nasıriye, Halep ve Trablusşam'da şubeleri bulunuyordu. 1906'da Dresdner Bank, Schaffhauerischer Bankverein ve Nationalbank für Deutschland'ın ortaklığıyla kurulan Deutsche Orientbank ise İstanbul'daki Alman konsolosluğu siciline kaydedilmişti. Merkezi Berlin'deydi. İstanbul, Kahire, İskenderiye, Bursa, Edirne, Dedeoğaç, Mersin, Adana, Halep ve Hamburg'da şubeleri buluyordu. Deutsche Palastina Bank 1914'te Deutsche Orientbank'la birleşti. 1869 yılında kurulan Wiener Bankverein'in sadece İstanbul'da bir şubesi vardı. Diğer şubelerinin neredeyse tamamı Avusturya-Macaristan imparatorluğunda bulunuyordu. 1891'de Osmanlı Anonim Şirketi olarak kurulan Midilli Bankası bütün sermayesi Rum olan bir banka olarak görülmektedir. Merkezi Midilli'de olan bu bankanın 1906 yılındaki şubeleri İstanbul, İzmir, Selanik, Atina ve Pire'de bulunuyordu. Atina'da 1873'te kurulan Yunanistan Endüstriyel Kredi Bankası, İstanbul'da bir şube açtıktan bir yıl sonra 1906'da Atina bankası tarafından satın alındı. 1922'ye kadar faaliyetlerine İstanbul ve İzmir'de devam etti.

1902'de Filistin'de ticaretle uğraşan İngilizlere hizmet vermek üzere Anglo-Palestina Company Limited kuruldu. 1908'de Doğu ve Orta Avrupa ülkeleri ile Osmanlı Devleti'nde (İstanbul, Edirne, Yafa'da) her türlü ticari ve yatırım bankacılığı hizmetleri amacıyla The Anglo-Levantine Banking Co. Ltd. Şirketi'ni faaliyete geçirdiler. 1909'da İstanbul'da üç yabancı banka şubesi daha açılmıştı. Bunların en önemlisi Osmanlı bankasına rakip olmak üzere kurulan Sir Ernest Cassel'in gayretiyle kurulan, İngiliz ticaret şirketinin kontrolündeki Türkiye Milli Bankasıydı<sup>816</sup>.

1908'de İtalya'nın Osmanlı Devleti'ndeki mali nüfuzunu geliştirmek amacıyla kurulan Roma Bankası vardı. 1900'lerin başında Venedik'te bulunan Societa

---

<sup>815</sup> A.g.e., ss.151-155.

<sup>816</sup> A.g.e., s. 156.

commerciale d'Oriente isimli bir banka da İtalyan tüccarlara hizmet vermek üzere bir şube açmıştı. Ruslar 'da 1909'da İstanbul'da Rus Dış Ticaret Bankası'nın bir şubesini açmışlarsa da Rusya'daki siyasi gelişmeler nedeniyle pek fazla bir faaliyet gösterememişlerdi. 1910 yılında 75 yıllık bir imtiyazla kurulan Credit Foncier d'Orient de genellikle ipotekli kredi alanında iş yapmaktaydı<sup>817</sup>.

Deutsche Bank; demiryolu, petrol, deniz taşımacılığı dalında ve daha birçok daldaki şirketlerde hissedardı. Bunun gibi Darmstaedter Bank, Dresdener Bank ve diğerleri sanayi ile iç içeydi. Devletin destek alımları ve ulaştırma politikası da sanayi ve bankaların birliğini tamamlayan üçüncü bir ögeydi. Bu nedenle Almanya ekonomik örgütlenmesindeki mükemmellik ile de, Yakın-doğuda büyük başarılar elde edecekti. Çoğunlukla bankaların da birbirleriyle kenetlenip, konsorsiyum halinde yatırımlara girişmeleri ve 1880'lerden sonra Avusturya bankalarının da bu sisteme dahil olması yatırımcılar için büyük bir destekti. İstenen amaca ulaşırsa Almanya ve Avusturya bloku doğuyu birlikte elde etmiş olacaktı. 1897 de Deutsche Orient Bank'ın bir şubesi olarak açılan Palaestina Bank 100.000 Marklık bir fonla işe girişti. Bu Filistin'deki ilk ve güçlü bankacılık kuruluşuydu<sup>818</sup>.

## 2.Sigortacılık

İnsanların kudreti haricinde maruz kaldığı zararları telafi adına geliştirdikleri tedbirlerden olan sigorta; İtalyanca "*sicurta*" dan alınmış, Fransızcası "*assurance*" dir. Kazaya, ateşe maruz olan eşya, emlak ve gemilerin kıymetini belirli bir ücret mukabilinde tazmin taahhüdüyle kazalar karşısında temin manasına gelir. Uygulanışına göre sigorta yanmak, batmak, hasara uğramak, hasta olmak hatta ölmek kabiliyetinde olan bazı eşya ile insan ve hayvanların "*prime*" denilen belirli bir ücret karşılığında vuku muhtemel olan tehlikelerden etkilendiği halde hasar ve zararın tazmin ve temini için iyi bir şirketle sözleşme yapmaktır<sup>819</sup>. Sigortacılık hayat, yangın, kaza ve nakliyat gibi alanlarda yapılmıştır.

---

<sup>817</sup> A.g.e., s.157.

<sup>818</sup> Ortaylı, a.g.e., ss.40-41.

<sup>819</sup> Fatih Kahya, *Osmanlı Devleti'nde Sigortacılığın Ortaya Çıkışı ve Gelişimi*, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2007,

İlk sigorta fikri 13. yüzyıl ortalarında Venedik, Pisa ve Floransa’da ortaya çıkmıştı. Merkantilist gelişme paralelinde deniz ticaretinin artması, deniz sigortalarını gündeme getirdi. İngiltere’de XVII. yüzyıla kadar değişik sigorta işlemleri yapılmıştı. Ancak 1710 tarihinde Londra’da The Sun Insurance Office Ltd. kuruldu. 1720’de London Assurance ve Royal Exchange şirketlerine kraliyet tarafından “*organize denizcilik sigortası*” imtiyazı verildi. 1762’de Equitable Society of London karşımıza çıkmaktadır. Amerika’da 1735’te Friendly Society kuruldu<sup>820</sup>.

Sanayi devrimi sonrası doğu ile batı arasındaki ticari münasebetlerin gelişmesi, ticaret hacminin giderek artması sigortaya ihtiyacı arttırdı. Deniz nakliyatında İngiltere ve Fransa’nın sigortayı zorunlu hale getirmesi İstanbul, İzmir, Beyrut, Trabzon, Selanik gibi kentlerde sigortacılığın ortaya çıkmasına neden oldu. İlk önceleri liman kentlerinde başlayan sigorta faaliyetleri giderek demiryollarının geçtiği güzergâhlara doğru yayılacaktı. Ticaret antlaşmaları ile getirilen sigorta hükümleri de getirildi. Sigorta bedellerinin vergi matrahına alınması ilk zamanlar gümrüklerde anlaşmazlıklara neden olmuştu<sup>821</sup>. Sigorta şirketleri bu sıkıntıyı ortadan kaldırmak için İstanbul başta olmak üzere Osmanlı sahillerine yerli ortaklar bularak sigorta şirketleri açtılar<sup>822</sup>.

Osman Nuri Ergin, eserinde sigorta muamelelerinin Tanzimat fermanı ya da Avrupa ile ilişkilerin arttığı Kırım savaşından sonra uygulanmaya başlandığı belirtmekle birlikte kesin bir tarih verememektedir<sup>823</sup>. Resmi izin alınarak Osmanlı devletinde kurulduğu bilinen ilk sigorta şirketi ise Sakız’da 1891 yılında Le de Sur Şirketi’dir. Bu tarihten önce de Osmanlı topraklarında faaliyet gösteren sigorta şirketleri muhakkak ki vardı<sup>824</sup>.

1850 yılında ise Fransız Ticaret Kanunu’nun 1. ve 2. kitapları çevrilerek Ticaret

---

s.3.; Şükrü Bâban, “Sigorta Anlamı”, *İktisadi Yürüyüş Sigortacılık Özel Sayısı*, S. 112, 30 Ağustos 1944, s.2.

<sup>820</sup> Kahya, *a.g.t.*, s.251.

<sup>821</sup> A.*g.t.*,s.28.

<sup>822</sup> Mustafa Avcı, “Sigorta’nın Osmanlı Hukukuna Girişi”, *Türkler Ansiklopedisi*, C.XIV, s.436.

<sup>823</sup> Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umur-u Belediye*, C. 3, İstanbul Büyük Şehir Belediyesi Kültür İşleri Dair e Başkanlığı Yayınları, İstanbul, 1995, s.1150.

<sup>824</sup> Kahya, *a.g.m.*, s.254.



Kanunu hazırlandı. 28 Temmuz 1850 tarihli Kanunname-i Ticaret'in 29. maddesinde sigorta faaliyetleri ilk kez yer almıştır<sup>825</sup>. Deniz taşımacılığının artmasıyla birlikte, 21 Ağustos 1863 tarihli Kanunname-i Hümayun-u Ticaret-i Bahriye'nin(Deniz Ticaret Kanunu) on birinci bölümü ise sadece sigorta konusuna ayrılmıştır<sup>826</sup>.

İstanbul'da Beyoğlu'nda Voyvoda Caddesi üzerinde bankalar, modern ticarethaneler, sigortalar, liman ve limana bağlı etkinlikler yoğun olarak yapılmaktaydı. 1880 sonrası Düyun-u Umumiye'nin faaliyete geçmesi ile birlikte Avrupalı sermayedarlar daha rahat hareket etme imkânını buldular. Deniz sigortacılığı da bundan olumlu etkilendi. *Annuaire Oriental* 1888'de İstanbul'da faaliyet gösteren sigorta şirketi sayısını 50 olarak vermişti<sup>827</sup>. 1889'da İstanbul'da kayıtlarda geçen sigorta şirketlerinin hiçbirisi yerli ya da Türk değildi<sup>828</sup>. Sigorta şirketlerinin temsilcileri/vekilleri daha çok Ermeni ve Rumlardı.

1894'te İstanbul'da deniz nakliyatında 40, yangın sigortasında 45, hayat sigortasında 35 ayrı şirket faaliyettedir. Şirketlerin büyük kısmının sadece İstanbul'da temsilciliği vardı. Deniz nakliyatındaki şirketlerin 9'u(%22,5), yangın dalında 45 şirketten 14'ü (%31), hayat dalında 35 şirketten 17'si (%48.5) sadece İstanbul'da faaliyet gösteriyordu. 1894 yılında deniz nakliyatı dalında 40 şirketten 31'inin İstanbul'da temsilciliği vardı.

XIX. yüzyılın sonunda Trabzon'da sigortacılıkta daha çok deniz sigortacılığı gelişmiştir. 1873'te Trabzon'da *Helvetia*, *Lloyd Suisse* ve *Lyonnaise* deniz sigortası, *Gironde* ise genel sigorta işlemleri yapıyordu. Ancak deniz sigortaları bölgede Trabzon ticaretinin altın çağının sona ermesinden dolayı ilgi görmüyordu<sup>829</sup>. 1884'te ise Trabzon'da *Reliance*, *Manheimer* ve *La Fonciere*'in temsilcilikleri vardı<sup>830</sup>. Bu şirket temsilcilikleri Ermeni ve Rum'du.

---

<sup>825</sup> Kahya, *a.g.t.*, s.254; Mustafa Avcı, "Sigorta'nın Osmanlı Hukukuna Girişi", *Türkler Ansiklopedisi*, C. XIV, Ankara, 2002, s.441.

<sup>826</sup> *Düstur*, Tertib-i Evvel, C. 1, Matbaa-yı Amire, Dersaadet, 1289 (1872), s.446.

<sup>827</sup> Kahya, *a.g.m.*, ss.255-256.

<sup>828</sup> Kahya, *a.g.t.*, ss. 51-55.

<sup>829</sup> 1869 Süveyş Kanalı'nın açılması, 1872'de Batum-Tiflis demiryolunun İran ticaretinin Trabzon'dan çekilmesi ve Trabzon limanının canlılığını yitirmesine sebep olmuştur.

<sup>830</sup> Kahya, *a.g.t.*, s.49-51, Baskıcı, *a.g.m.*, ss.5-6.

1840 ile 1870 yılları arasında Anadolu'nun kraliçesi İzmir'de ticaret hacmi dört kat, ihracat 3 kat, ithalat 6 kat artmıştı. XIX. yüzyılın kalan bölümünde İzmir, Osmanlı ihracatında birinci, ithalatında İstanbul'dan sonra ikinci şehir olmuştu. Ticaretin canlanması beraberinde sanayileşme, bankacılık ve sigortacılık sektörlerini hareketlendirmişti. İyonya'nın tacı İzmir'de daha çok deniz sigortaları yaygındı. İzmir'de 1894'te deniz nakliyatı dalında 20, yangın dalında 25, hayat dalında 14, toplamda 41 sigorta şirketi vardı. İzmir'de sigortacılıkta Rumlar daha etkiliydi. Sigorta şirketlerinin çoğunluğu, Ayafotini Caddesi'nde Coya Hanı'nda toplanmıştı. 1894 yılında sigorta şirketlerinin bulunduğu merkezlere bakıldığında İstanbul, Trabzon, Samsun, Mersin, Adana, İskenderun, Giresun, Ayvalık, Bandırma, Gelibolu, Çanakkale, Tekirdağ, İzmit, Sinop, Edirne, Bursa, Eskişehir, Ankara, Uşak, Nazilli idi. Bu şehirlere bakıldığında buharlı gemi şirketlerinin seyir güzergâhındaki limanlar ya da Anadolu'da dönemin demiryolu güzergâhındaki şehirler olduğu görülmektedir. Ticari ilişkilerin geliştiği ve gayri Müslim nüfusun barındığı bu liman kentleri sigorta şirketlerinin ilgisini çekiyordu<sup>831</sup>.

1908 sonrasında Osmanlı ülkesinde kurulan sigorta şirketi sayısı artar. Ticaret ve Ziraat Nezareti'nin 1918'de yayınladığı Memalik-i Osmaniye'de Osmanlı Anonim Şirketleri çalışmasına göre; 1918'de faaliyette bulunan 129 Osmanlı Anonim Şirketi'nden 9'u 1908 öncesi kurulmuştur. Çalışmada yer alan şirketlerin 42'si ticari, 42'si sanayi, 16'sı mali, 15'i inşaat ve nakliyat, 9'u sigorta ve içtimai gayeler güden ve 6'sı zirai şirket olarak sınıflandırılıyordu<sup>832</sup>.

Merkezi İstanbul'da olarak, İstanbul limanı dahil ve haricinde nakliye yapacak küçük gemileri sigorta etmek, rehin alınan gemileri borç vererek çekmek, bu hususlarda her çeşit işleri yapmak üzere, 75 sene müddet ve 25.000 lira sermaye ile 1912 de “*Merakib-i Sagire-i Bahriye-i Osmaniye Sigorta Şirketi*” namında bir sigorta şirketinin teşkiline ruhsat verilmiştir<sup>833</sup>.

Sigorta şirketleri genellikle Osmanlı Devleti'nden resmi izin almadan, belli bir teminat göstermeden kurulmuş olan şirketlerdi. Poliçeleri de kendi dillerinde

<sup>831</sup> Kahya, *a.g.m.*, s.257; Şükrü Bâban, *Sigorta Anlamı, İktisadi Yürüyüş Sigortacılık Özel Sayısı*, S. 112, 30 Ağustos 1944, s.2.

<sup>832</sup> Toprak, *a.g.e.*, s.63.

<sup>833</sup> *BOA, MV.*, 227/158, 1330/1914.

hazırlıyorlardı. Osmanlı halkının dilini de anlamadığı poliçeler hukuki anlamda bir güvence sağlamıyordu. Çünkü herhangi bir sorunda Osmanlı mahkemeleri değil Avrupa merkezlerindeki mahkemeler merci olarak gösteriliyordu. 1887, 1906 v e 1914 yılında sigorta piyasasını düzenlemek için yapılan düzenlemelere karşı çıkıyorlardı. Elçilikleri arkalarına alan sigorta şirketleri kapitülasyonları bahane göstererek düzenlemelere itaat etmediler<sup>834</sup> .

### 3.Ticaret Odaları

Avrupa’da ticaret odalarının kuruluşu 1650’de Marsilya Ticaret Odası’nın kurulması ile başlamaktadır. İlk ticaret odaları dış ticaretin yoğun olduğu kıyı şehirlerinde kurulmuştu. XVIII. Yüzyılda birçok Avrupa ülkesinde ticaret odaları kurulmaya başladı<sup>835</sup>. Bir süre sonra Amerika’da da ticaret odaları faaliyete geçti. Ticaret odalarının sayısı 1887’de Fransa’da 71, İngiltere’de 69, İtalya’da 73, Avusturya-Macaristan’da 28 ve İspanya’da 24’e ulaştı<sup>836</sup>.

I. Dünya Savaşı sırasında dünya üzerinde kurulu bulunan yabancı ticaret odalarının sayısı 100’e ulaşmıştı. Bu odalardan 11’i Fransa’da, 9’u Türkiye’de, 8’i İngiltere’de, 8’i Belçika’da, 6’sı Mısır’da, 6’sı Amerika’da, 6’sı Arjantin’de ve geri kalanları ise birer ikişer diğer ülkelerde bulunuyordu. Batılılar başka bir ülkede ticaret odası kurarken, genellikle ticari ilişkilerin gelişmesine gerek ve olanak olan ülkeleri tercih ediyorlardı.

Yabancılar, 1870’lerden itibaren başta İstanbul olmak üzere İzmir, Beyrut, Şam gibi önemli iktisadi merkezlerde ticaret odaları kurmaya başladılar<sup>837</sup>. 1874 tarihinde İstanbul’da Dersaadet Avusturya- Macaristan Ticaret Odası kuruldu. Bu oda Osmanlı ülkesinde kurulan ilk yabancı ticaret odasıydı. Avusturya-Macaristan Beyrut, Şam ve Selanik gibi kentlerde de ticaret odası kurdu. Ancak bu odalar kısa süreli oldu. 1885 tarihinde ise dış ticaretini geliştirmek hevesinde olan Fransa, yabancı bir ülkede ilk defa

---

<sup>834</sup> Kahya, *a.g.m.*, s.259.

<sup>835</sup> 1700 Paris ve Dunkerque, 1702 Lyon, 1703’te Rouen ve Toulouse, 1704’te Montpellier, 1705’te Bordeaux, 1710’da La Rochelle, 1714’te Lille ve 1723’da Bayonne’da ticaret odaları kuruldu.

<sup>836</sup> Murat Koraltürk, *Türkiye’de Ticaret ve Sanayi Odaları (1880-1952)*, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2002, s.19.

<sup>837</sup> Koraltürk, *a.g.e.*, s.21.

olmak üzere İstanbul'da ticaret odası kurdu. Fransa'nın İstanbul'daki ticaret odası Fransız konsolosunun fahri başkanlığı altındaydı<sup>838</sup>.

Dersaadet Fransız Ticaret Odası'nın Fransa ve dışarıyla ilişkileri yoğun olduğu gibi Osmanlı Devleti içinde ve doğuda da önemli bir örgüt ağı bulunuyordu. Osmanlı Devleti'nde vilayet ve liva merkezleri ile ticari önemi bulunan diğer Osmanlı kentlerinde Fransız Ticaret Odası'nın bir muhabiri bulunuyordu. Bu muhabirler genellikle Fransız konsolosları veya konsolos tercümanları, Osmanlı Bankası, Düyun-u Umumiye İdaresi ve Reji Şirketi memurları veya mühim ticarethane mensuplarındandı. Miktarı 150'yi bulan muhabir üyeler dışında, biri Bursa'da, diğeri Çanakkale'de olmak üzere iki Fransız Ticaret Komitesi bulunuyordu. Bu komitelerde başlı başına bir oda niteliğindedi. Dersaadet Fransız Ticaret Odası'nın Marmara, Akdeniz havzasında ve Balkanlarda da muhabir üyeleri bulunuyordu. Bunlar aracılığıyla genel olarak doğuda önemli bir yer edinebiliyordu<sup>839</sup>. Fransız Ticaret Odası'nın 70 kadar mahalde, hariçte de Rusya, İran, Romanya, Sırbistan ve Yunanistan'da muhabirleri mevcuttur<sup>840</sup>.

1883 yılına kadar Osmanlı Devleti'nde bir ticaret odası olmayan İtalya, Dersaadet İtalya Ticaret Odası ve İzmir'de bir ticaret odası açmıştı. Fransız hükümeti kadar ticaret odalarına önem vermemesine rağmen İngiltere'nin de yabancı ülkelerde ticaret odaları bulunuyordu. Bu odaların başında 1887'de İstanbul'da kurulan Dersaadet İngiliz Ticaret Odası geliyordu. Osmanlı devletiyle olan ticarete birinci sırada olmasına rağmen, etkinlik bakımından Fransa, Avusturya-Macaristan hatta İtalya ticaret odalarına göre zayıftı<sup>841</sup>.

Yunanistan'da 1891 yılında Dersaadet Yunan Ticaret Odası'nı Yunan Sefirinin girişimiyle kurdu. Belçika'da İstanbul'da bir ticaret odası kurmuş ancak kısa süreli olmuştu. Hollanda da 1903 yılında İzmir'de Hollanda Ticaret Odası'nı kurmuştu. 1911 yılında Amerika, İstanbul'da Memalik-i Şarkıye Ticaret Odası, 1913 yılında Rusya Dersaadet Rus Ticaret Odası'nı kurdu<sup>842</sup>. Bu ticaret odaları içinde en büyüğü Fransız Ticaret Odası olup 1902'de 883 üyesi bulunmaktaydı. Daha sonra 335 üyeli İtalyan

---

<sup>838</sup> Koraltürk, *a.g.e.*, ss.22-23.

<sup>839</sup> *A.g.e.*, ss.23-25.

<sup>840</sup> Mehmet Cavid, "Ticaret Odaları", *Ulum-u İktisadiye ve İctimaiye Mecmuası*, C.I, S.2, 15 Kanun-u Sani 1324 R/ 28 Ocak 1909 M., s.231.

<sup>841</sup> *A.g.e.*, ss.26.

<sup>842</sup> *A.g.e.*, ss.26-27.

Ticaret Odası gelmekteydi. Almanya ise I. Dünya Savaşı'na kadar ticaret odası kurma konusunda ciddi bir teşebbüste bulunmamıştı<sup>843</sup>. Murat Baskıcı bu durumun nedenini İngiliz konsolosluk raporlarına dayanarak şöyle açıklamaktadır: “*Alman Konsolosluğu ticari çabalarda etkilidir. Ticari Ataşe iç bölgelere periyodik ziyaretler yapmaktadır [ve] ayrıca [konsoloslukta] İstanbul’da istatistiki veriler toplayıp düzenleyen bir ekip bulunmaktadır*”<sup>844</sup>. Anlaşıldığı gibi Alman konsolosu bir ticaret odası kurulmasına gerek duyulmayacak şekilde bu boşluğu dolduruyordu.

Osmanlı Devleti’nde ilk yerli ticaret odası 19 Ocak 1880’de kurulan Dersaadet Ticaret Odası oldu<sup>845</sup>. Ticaret odasının danışma işlevi ağırlık taşıyordu. Odaya üye olma zorunluluğu yoktu. Odanın gelirini üyelerin ödediği aidatlar oluşturmaktaydı. Odanın gelirinin olmaması odanın gelişmesini engelledi. Üye olma zorunluluğunun olmamandan dolayı geniş bir kitleyi kapsamına alamayan odalar bir baskı unsuru da oluşturamadı. 1880 tarihinden itibaren Osmanlı Devleti’nde vilayet, sancak ve livalarda odalar kurulmaya başladı<sup>846</sup>.

II. Meşrutiyet’ten doğan nispi özgürlük ortamında sermaye, özellikle yerli sermaye oluşumu ve mevcut sermaye birikiminin girişimlere dönüşümü hız kazandı. Bunun en belirgin örneği şirketleşme yönünde ortaya çıktı. İlk yerli anonim şirketin kurulduğu 1849’dan 1907’ye kadar geçen sürede toplam 83 şirket kurulurken, 1908-1918 yıllarında 236 şirket kurulmuştu. Meşrutiyetin ilanıyla umut içine giren yerli tüccar düşüncelerini Dersaadet Ticaret ve Sanayi Odası aracılığıyla sadarete ilettiler<sup>847</sup>. Oda ticaret, sanayi ve ziraatın geliştirilmesi gerektiğini ifade ediyordu. II. Meşrutiyet döneminde odalar önceki döneme göre hükümetlerin daha çok ilgisini çeker hale geldi.

Osmanlı Ziraat ve Ticaret Gazetesi, Ziraat ve Ticaret odalarının önemini “*Ziraat ve ticaretimizin terakki ve tealisine ait her türlü teşebbüs ve icraatın önemli vasıtalarından biri de Ziraat ve Ticaret Odaları’dır. Bu odalar, liva ve kazalarda daimi bir ziraat encümeni, bir ticaret komisyonu vazifesini yaparlar. Ziraat ve Ticaret*

<sup>843</sup> Rifat Önsoy, *Türk-Alman İktisadi Münasebetleri (1871-1914)*, Enderun Kitabevi, İstanbul, 1982, ss.89-90.

<sup>844</sup> M. Murat Baskıcı, “Osmanlı Piyasasında Ticaret: Yabancı Tüccarların Dikkat Etmesi Gereken Hususlar (1870-1920)”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 64/1 (2009), s.52.

<sup>845</sup> Dersaadet Ticaret Odası’nın görevleri konusunda bkz. Koraltürk, *a.g.e.*, s.28.

<sup>846</sup> Koraltürk, *a.g.e.*, ss.30-39.

<sup>847</sup> Bkz.”Kanun-ı Esasi ve Dersaadet Ticaret Odası Heyeti’nin Arıza-i Şükranıyesi”, *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, S. 1230, 19 Temmuz 1324 R./ 1 Ağustos 1908, .245. Nakleden Koraltürk, *a.g.e.*, s.49.

*Nezaretlerinin tatbik ve icra edecekleri her türlü Nafia işlerini her kazanın ihtiyaçlarına göre takdir ve tayin eyleyecek, her hususta tüccara kolaylık, üreticiye yardım gösterecek Ziraat ve Ticaret Odaları'dır. Bundan dolayı bu odaların hizmet ve önemleri pek büyüktür”* diyerek belirtiyor. Bu odaların hizmetlerine devam edebilmeleri için bir gelir kaynaklarının olması gerektiğini şöyle anlatıyor: “Ziraat ve Ticaret Odaları'ndan hakiki hizmet ve icraat beklemek için işin başında odanın tahsisatına bir karşılık tedarik edilmelidir. Bu oda için bulunacak gelirler ne devlete, ne millet fertlerine yük olmalı ve tamamen üretici ve tüccarın menfaatleri uğruna sarf olunmalıdır<sup>848</sup>.”

Mehmet Cavid Bey, II. Meşrutiyet döneminde 156 ticaret odası olduğu bilgisine ulaşmıştı. Ancak Cavid Bey, aslında bu kadar oda olmadığı ve bunların daha çok kâğıt üzerinde olduğunu belirtiyor. Bir işlerlik gösteren odaları ise şöyle sıralıyor: Erzurum, İzmid, Üsküp, İstanköy, Ahtabolu, Edirne, İskece, Ankara, Antakya, İskenderun, İzmir, Ereğli, Amasya, Ortaköy, Adana, İşkodra, Eskişehir, Ohri, Urla, Istrumca, Acaabad, Ahiçelebi, Eğridere, İnvona, Ergiri, Alasonya, Ayaş, Akçaabad, Of, Atna, Ergene, Ayvacık, Ordu, Ezine, Bafra, Basra, Bozcaadası, Bingazi, Burdur, Birecik, Bitlis, Biga, Balıkesir, Baba-i Atik, Bursa, Baalbek, Beyrut, Bayramiç, Boyabad, Bandırma, Tekfurdağı, Tirebolu, Cesir Mustafa Paşa, Cesir Ergene, Cezayir-İ Bahrî Sefid Merkez, Cuma, Kayalar, Çıkabad, Çorlu, Çeşme, Çorum, Halep, Horan, Hama, Havza, Haymana, Hankin, Hopa, Hayrabolu, Dimetoka, Drama, Dedeğağaç, Diyarbekir, Doma, Daridere, Rodos, Ziver, Sinop, Selanik, Sakız, Şarköy, Şiran, Samsun, Sarı Şaban, Sofulu, Trablusgarp, Tubran, Taşoz, Trablusşam, Trabzon, Tarsus, Ayıntab, Ayancık, Fatsa, Firecek, Konya, Kusva, Kastamonu, Kavala, Kozansa, Karesi, Karahisar Şarkı, Kale-İ Sultaniye, Kocaali, Karahisar, Kırkkilise, Kudüs-Ü Şerif Merkez, Karacık, Kozana, Kalecik, Gümülcine, Gelibolu, Gümüşhane, Görice, Kerkük, Görele, Giresun, Kelkit, Keşan, Kesendire, Lüleburgaz, Lankize?, Lazistan, Mudanya, Manastır, Mürefte, Mediye?, Mersin, Mardin, Midilli, Musul, Mihaliçık, Malkara, Vize, Vakfi Kebir, Yanya, Yenice, Yafa, Yenişehir, Yozgad<sup>849</sup>. Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi ise

<sup>848</sup> *Osmanlı Ziraat Ticaret Gazetesi*, 14 Eylül 1324 R / 27 Eylül 1908 M., s. 305–307.

<sup>849</sup> Cavid, *a.g.m.*, s.230.

II. Meşrutiyet'e gelindiği zaman yalnızca İstanbul, İzmir, Selanik, Edirne ve Trabzon gibi önemli liman kentlerinde yer alan ticaret odalarının işlev gösterdiğini belirtiyor<sup>850</sup>.

1908 İttihat ve Terakki Partisi Kongresi'nde "*ticaret, ziraat ve sanayi odalarına teşvikatta bulunmak*" olarak karar alındığını görmekteyiz. 1911 İttihat ve Terakki Kongresi'nde düzenlenen siyasal programda "*Borsa, ticaret, ziraat ve sanayi odaları teksir ve yekdiğerinden müstakil olarak teşkil ve bunlara varidat temini ile faaliyetleri esbab-ı ihzar ettirilecektir*" denilmekteydi. Bu hüküm, 1913 kongresinde kabul edilen siyasal programda da aynen yer almıştı<sup>851</sup>.

1910 yılında Ticaret ve Sanayi Odaları Nizamnamesi kabul edildi. 1910 yılında yapılan düzenleme ile 1889 yılından beri ticaret ve ziraat ve sanayi odaları adı altında tek çatı altında faaliyet gösteren odalar ticaret ve sanayi odaları ile ziraat odaları olarak birbirlerinden ayrıldılar. 14 Haziran 1910 tarihli Ticaret ve Sanayi Odaları'na Dair Nizamname ile odalar yeniden yapılandı. Buna göre bir yerde ticaret ve sanayi odası kurulması talebi mahalli hükümetçe gerekli görüldüğü veya mahalli tüccar tarafından müracaat olduğu durumda o vilayetin ait olduğu vilayet meclis idaresince karar alınıp vilayet tarafından ticaret nezaretine bildirilecek ve oda kurulması uygun görülürse izin verilecektir<sup>852</sup>. 1910 yılındaki düzenlemeye rağmen en önemli problem gelir temini problemiydi.

Ticaret ve sanayi odalarının görevleri hükümet ile tüccar arasında bilgi alışverişini sağlamak, ticaret ve sanayiinin gelişmesi için ilgili kanun ve ticari düzenlemeleri yapmak, gümrük tarifelerine, bayındırlık işlerine ilişkin olarak limanlar yapılmasına ve deniz ve nehirlerde seyr-i sefain yapılmasına, posta, telgraf ve demiryolu hatları ile her türlü yolun yapılmasına, borsalar tesisi, ülkede kurulacak sanayi kurumlarına verilecek ayrıcalıklara, mahalli ticaret ve sanayin gelişmesi için gerekli olacak tüm hususlara dair gerek resen gerek talep edildiği takdirde İstanbul'da Ticaret ve Nafia Nezaretine ve mahalli hükümete görüş bildirmek, ticaret ve sanayi gazeteleri çıkarmak, mahalli ekonomiye sekte vuracak engellerin kaldırılması için

---

<sup>850</sup> "Ticaret Odaları", *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, 23 Ağustos 1908.

<sup>851</sup> Koraltürk, *a.g.e.*, .50.

<sup>852</sup> Ticaret ve Sanayi Odalarına Dair Nizamnamesi", 14 Haziran 1910, *Düstur*, II, Tertib-i sani, ss.322-323.

gereken tedbirleri inceleyerek hükümete bildirmek, mahalli hükümeti bu konuda alınacak malumattan haberdar etmek, ticaret ve sanayi odalarının görevlerindedir<sup>853</sup>..

#### 4.Borsacılık ve Borsa

Dünyada bilinen ilk borsa günümüzden yaklaşık 1750 yıl önce Kütahya'nın Çavdarhisar ilçesindedir<sup>854</sup>. Modern anlamda ise borsaların tarihi 13.yüzyılın sonlarında başlatılabilir.

Pazar ve panayırlarda her türlü ticarî emtia ile birlikte, kıymetli madenler ve ticarî senetler de alınıp satılmaya başlanmıştı. Ancak daha sonra ticaretin hacmi hızla genişleyerek, alım-satım işlemleri kapalı alanlara yönelmiş, bu da ticarî kurumsallaşmanın önünü açmıştı<sup>855</sup>.

Borsa kelimesi bir rastlantı sonucu ortaya çıkmıştı. Borsa kelimesi Yunanca kökenli olup, bu dilde “*deri*” anlamına gelmekteydi. Fransızca da ise “*borsa*” sözcüğü, “*kese*” anlamındadır. “*Borsa*” adının, 13. yüzyıl sonlarında Belçika’da olan sınırları içerisindeki Bruges kentinde “*Van der Bourse*” ailesinin adından geldiği ileri sürülmektedir. Çünkü bu aileye ait olan “*Hotel Des Bourses*” isimli bir handa bir grup tüccar bir araya gelmekteydi. Tüccarlar, numuneler üzerinden alışveriş yapmakta, gemiler limana gelmeden malları belirli kurallar çerçevesinde aralarında alıp satmaktaydılar<sup>856</sup>.

Borsanın gelişmesine yol açan en önemli etken bazı teknik alet-edevatların keşfiyle birlikte deniz ticaretinin gelişmesi olmuştur. İngiltere, İtalya, Hollanda ve Belçika gibi denizci ülkelerde ticarî emtia alım-satım hacminin genişlemesi, büyük ticarî merkezlerin kurulmasını zorlamış; bu da ticarî senetlerle, kredi belgelerinin doğmasına ve 15. yüzyılda ilk poliçenin kullanılmasına yol açmıştı<sup>857</sup>. Borsa adı ile anılan ilk örgütler, esham ve tahvilat borsaları olup, bunlardan ilki 1487 yılında Belçika'nın Anvers şehrinde kurulmuş, bunu 1549'da Fransa'daki Toulouse Borsası

---

<sup>853</sup> A.g.m., s.323.

<sup>854</sup> <http://www.kutbo.org.tr/?r=ilk-borsa> (18 Ağustos 201, 10:19)

<sup>855</sup> Bahar Burtan Doğan, “Ticaret Borsacılığının Dünyada ve Türkiye’deki Gelişim Süreçlerine Bir Bakış”, *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 24/1,( 2010), s.46.

<sup>856</sup> Doğan, a.g.e., s.45.

<sup>857</sup> Mehmet Beşirli, “Osmanlı’da Borsa: Dersaadet Tahvilat Borsasından Esham ve Tahvilat Borsasına Yeni Düzenleme Girişimleri”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 19/1 (2009), s.189.



izlemiştir. Bu borsalar önceleri tarım ve sanayi ürünlerinin, değerli madenlerin ve menkul değerlerin alınıp satıldığı genel borsalar olarak kurulmuş, zaman içinde tek maddeyi konu alan uzmanlaşmış borsalara dönüşmüştür. Vadeli işlem sözleşmelerine benzer sözleşmelerin alım satımı, ilk olarak 18. yüzyılın ilk yarısında Japonya ve Hollanda’da yapılmaya başlanmıştır<sup>858</sup>. Sanayi devrimi sonrası, anonim şirketlerin büyümesi, deniz aşırı yatırımların ve deniz ticaretinin genişlemesi, borsaların hacimlerinin de artmasına sebep olmuş, işlemler gittikçe büyümüştür. 19. yüzyılda ise, Brüksel, Roma, Milano, Madrid, İstanbul ve Tokyo borsaları kurulmuştur<sup>859</sup>.

### 5.Liman Kentlerinde Borsa

Osmanlı Devleti’nde borsanın kurulmasını zorlayan en önemli etmenlerden birisi, Avrupa borsalarının gösterdiği hızlı gelişmedir. Avrupa’da sanayi devrimi sonrasında hızla gelişen ticaret, şirketleşmeyi beraberinde getirmiştir. XIX. yüzyılda giderek ticarileşen Osmanlı devletinin dış ticaret hacminin artması, bankacılığın ve sermaye piyasalarının gelişmesine büyük katkılar sağlamıştır<sup>860</sup>. Bir biri ardı sıra kurulan anonim şirketlerin çıkardığı hisse senedi ve tahvillerin, sarraflar aracılığıyla imparatorluğun merkezi ve önemli şehirlerinde dolaşması ve alınıp-satılması, Kırım Savaşı ile birlikte dış piyasalardan sağlanan borçların tahvillerinin Avrupa’nın önemli piyasalarında kota edilmesi, Osmanlı’da borsanın kurulmasını tetiklemiştir<sup>861</sup>.

1866 yılında çıkarılan bir kararname ile Fransız borsa sistemine benzer İstanbul’da ilk resmi borsa “*Dersaadet Tahvilât Borsası*” adıyla açılmıştır. Bu borsayı 1892 yılında İzmir Ticaret Borsası’nın kuruluşu takip edecekti<sup>862</sup>.

Dersaadet Tahvilât Borsası’nın kontrolünü sağlamak için Maliye Nezareti’nce Abidin Bey (daha sonra Paşa) adlı bir komiser atanmış ve 20 kişilik bir yönetim komitesi oluşturulmuştur. 1867 yılında çoğu Rum olan borsa abonelerinin oy birliği ile yaptıkları tüzük, borsa işlemleri ve bu işlemleri yapanlarla ilgili birçok esasları

<sup>858</sup> Ferda Keskin Önen, *Ticaret Borsalarının Türkiye Ekonomisindeki Gelişimi ve Performansı*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Maliye ve Ekonomi Bölümü, Diyarbakır, 2009, ss.6-7.

<sup>859</sup> Beşirli, *a.g.m.*, s.189.

<sup>860</sup> Anbar, *a.g.m.*, s.26.

<sup>861</sup> Beşirli, *a.g.m.*, s.190.

<sup>862</sup> <http://www.ubhk.org/izmirHakkinda.aspx>

belirlemiştir. 1874 tarihli yayımlanan tüzükle borsa işlemlerini gözetim görevi, yeni oluşturulan Borsa Komiserliği'ne verilmiştir. Özellikle konsolid ve hava oyunları ile birçok insanın kandırılması ve mağdur duruma düşürülmesi, borsa üzerinde hükümet denetiminin kurulmasını zorunlu hale getirmiştir<sup>863</sup>.

1881 yılında Düyûn-ı Umumiye-i Osmaniye İdaresi'nin kurulmasından sonra Galata borsasında işlemler yine devam etmiştir. Özellikle bir anonim şirket olarak kurulan Reji Şirketi'nin borsanın sistemli işleminde önemli rolü olmuştur<sup>864</sup>. XIX. yüzyılın sonunda Galata semtine yerleşen Fransız, Rus ve İtalyan bankaların Galata Borsası'nda yabancı devlet kâğıtları ile yabancı şirketlere ait işlemleri hızlandırmasının da rolü olmuştur<sup>865</sup>. 1886 yılında çağdaş ticaret borsalarımızın temelini teşkil eden “*Umumi Borsalar Nizamnamesi*” çıkarıldı. Söz konusu düzenlemeye dayanarak 14 Aralık 1891'de kurulan ilk ticaret borsası İzmir'de kurulmuştu<sup>866</sup>. 1895 yılından itibaren çeşitli borsa hileleri ile itibarı sarsılan Dersaadet Tahvilât Borsası'nda, 1904 yılından itibaren yeni düzenlemelere girilmiş ve borsanın adı da “*Esham ve Tahvilât Borsası*” olarak değiştirilmişti. Aynı tarihte “*Esham ve Tahvilât Nizamnamesi*” ve borsa işlemlerinden alınacak vergi ve cezaları kapsayan “*Esham ve Tahvilât Borsası Resmine Dair Nizamname*” taslakları hazırlanmış, kanun, 1906'da yürürlüğe girmişti<sup>867</sup>.

İkinci Meşrutiyet'e kadar, İstanbul borsasına devlet tahvilleri, Düyûn-ı Umumiye senetleri, konsolidler vs. ile İstanbul, Selanik ve Beyrut'ta kurulu yabancı şirketlerin menkul kıymetleri, Panama ve Süveyş kanalları tahvil ve hisse senetleri gibi tümüyle yabancı kıymetler kayıtlı iken, daha sonra yerli şirketlerin menkul kıymetleri de işlem görmeye başlamıştır. Ancak bunların çoğu da yabancı sermayeli şirketlerdi<sup>868</sup>.

1913 yılında Adana'da bir ticaret borsası açıldı<sup>869</sup>. İstanbul borsası ise 1913 yılında Konsolid Han'ın yıkılmasıyla birlikte Mehmed Ali Paşa Hanı'na taşındı. Borsa, I. Dünya Savaşı'nın çıkması ile birlikte büyük bir yara aldı. Hıristiyan Osmanlı

---

<sup>863</sup> Beşirli, *a.g.m.*, ss. 191-192.

<sup>864</sup> *A.g.m.*, s.192.

<sup>865</sup> Avrupa'daki borsaların kuruluş tarihçesi ile ilgili geniş bilgi için bk. *Borsa Rehberi (1928)*, (Sadeleştiren: M. Ragıp Batumlu), İstanbul Menkul Kıymetler Borsası Yayınları, 2. Baskı, İstanbul, 1992, s. 3.

<sup>866</sup> Doğan, *a.g.m.*, s.47.

<sup>867</sup> Beşirli, *a.g.m.*, s.192.

<sup>868</sup> Anbar, *a.g.m.*, s.33; Beşirli, *a.g.m.*, s.193.

<sup>869</sup> Doğan, *a.g.m.*, s.47; Beşirli, *a.g.m.*, s.193.

vatandaşlarının askere alınması kararı ile birlikte borsa mübâyaacıları, simsar ve hizmetlilerin büyük kısmı da askere gittiler. Bunun üzerine devlet, borsa meclisi üyesi Bogos Mumcıyan Efendi'nin talebi üzerine borsayı kapattı<sup>870</sup>.

Ekim 1923 yılında Galata Borsası'nın Ankara Hükümeti'nin denetimine girmesiyle birlikte 22 Ağustos 1923 yılında Borsa nizamnamesi yürürlüğe konuldu. Borsa üyeleri olan acente, simsar ve coberlere Türk uyuru olma şartı getirildi. Borsa memur ve hizmetlilerinin meclisin gösterdiği adaylar arasından borsa komiserinin onayı ve Maliye Bakanlığı'nın kararı ile atanması sağlandı<sup>871</sup>. 1920'de Antalya, 1924'de Edirne, Konya, Bursa ve 1925'te İstanbul Ticaret ve Zahire Borsaları açıldı<sup>872</sup>.

### **C- Kentlerde Sosyal Değişim**

Bu başlık altında liman kentlerinde milli burjuvazi oluşturma çabaları ile levantenler, Müslümanlar ile gayri müslimler ve liman kentlerindeki değişim konu edilecektir. Tüketim alışkanlıklarının nasıl değiştiği vurgulanacaktır.

#### **1.Liman Kentlerinde Milli Burjuvazi Oluşturma Çabaları**

Osmanlı Devleti'nin XX. yüzyıl başlarına kalan problemlerinden biri de ticaret ve sanayi burjuvazisi oluşturmamış olmasıydı. Bu durumun temelinde mülkiyeti devlete ait toprak, askeri yapı ve vergilendirmeye dayalı sistem vardı. Tarım dışında meslekî dayanışma katı kuralların hâkim olduğu loncalara bağlı ve zanaata dayalı üretimdi. Ticarî anlamda dünya sisteminin bir parçası olan Osmanlı Devleti XVI. yüzyılda dünya ticaret yollarının değişmesinden olumsuz etkilenmeye başlayacaktı<sup>873</sup>.

Sanayi devriminden sonra ise kapitülasyonlar sömürünün araçları olarak bağımlılığı giderek arttıracaktı. Devletin toplumsal ve ticarî yapısında sarsılma bu dönemde ortaya çıkacaktı. Kapitülasyonlarla dış ticareti ele geçiren yabancılar, iç piyasada transit geçiş, halkla ilişki kurulması, iç gümrükler ve ulaştırma gibi sorunlarla karşılaşınca çözüm yolları aramaya başlayacaklardı. Bu yönde bir takım araçlar bulunması gerekecekti. Bu bağlamda

<sup>870</sup> Beşirli, *a.g.m.*, s.193.

<sup>871</sup> *A. g.m.*, s.193.

<sup>872</sup> Doğan, *a.g.m.*, s.47.

<sup>873</sup> Ali İhsan Bağış, "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türk- Müslüman Burjuvazisi Oluşturma Çabaları", *Osmanlı*, III, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s.543.

hem yabancılarla hem de iç piyasa ilişkilerinin kurulmasında Osmanlı tebaası olarak etkin rol oynayabilecek unsurlar olarak karşımıza ticaret merkezleri olan büyük liman kentlerinde yaşayan gayri Müslim tebaa çıkacaktı. Özellikle XVIII. yüzyıldan itibaren Osmanlı gayri müslim tebaası ilk başlarda beratlı tercüman olarak, daha sonraları ise beratlı tüccar olarak Osmanlı ticari ve ekonomik yapısına hâkim olmaya başlayacaktı<sup>874</sup>.

Osmanlı vatandaşı pek çok gayri müslim tüccar, yabancılara kapitülasyonlarla ve bazı anlaşmalarla tanınan bu cazip haklardan yararlanarak, yabancı ülkelerin korunması altında olduklarını ileri sürerek ve başta vergi olmak üzere, Osmanlı Devleti'ne karşı olan sorumluluklarını yerine getirmeyeceklerdi. Zamanla berat verme işleminin ticarete dönüşmesi ve elçilik ve konsoloslukların yüksek fiyatlarla bu patentleri satmaları üzerine, Bab-ı Âli bu durumu önlemek üzere çeşitli tedbirler alacaktı. III. Ahmet'den II. Mahmut'a kadar tüm padişahların bu konuda aldıkları çeşitli tedbirlere rağmen sorun çözülememişti.

Gayri Müslimlerin katılımıyla Avrupalı tüccarın sayıları giderek artmaktaydı. Bu durum müslüman tüccarın sesini yükseltmesine sebep oldu. II. Mahmut, "*Hayriye tüccarı*" adıyla Müslüman tüccara da aynı hakları verdi. Hayriye tüccarlığı beratında vefat eden tüccarın yerine eğer isterse ve uygun görülürse büyük oğlunun geçebileceği belirtilmişti. Bu sermaye birikimi açısından hayati bir etkendi<sup>875</sup>. Tüm bu haklara rağmen Müslüman kesimde ticarete yönelik ilgi olması gerektiği seviyeye ulaşamadı. 1838 Balta Limanı Antlaşması'ndan sonra ise hayriye tüccarı rekabete dayanamayacak ve çekilecekti<sup>876</sup>. Dış borçlanma, dış ticaret ve yabancı sermaye yatırımları Osmanlı ekonomisi ile Avrupa sistemi arasında aracılık eden bu sınıfın hızla genişlemesine imkân sağlamıştı. Anlaşma yapılan ülkelerin Osmanlı ülkesindeki ticareti düşük oranda vergilendirilirken ve perakende ticaret yapma hakkı verilirken, sermayesi, gücü ve tecrübesi olmayan yerli tüccar, esnaf ve zanaatkâr bunlarla rekabet edememişti. Yerli tüccar iç gümrük ödemeye devam ederken, yabancı tüccarlar bu yükümlülükten kurtulmuştu. Aynı zamanda bu sömürüye açık iktisadi olgu yerli lonca sanayisinin

---

<sup>874</sup> A.g.m., s.544.

<sup>875</sup> Adem Yıldız, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Milli Burjuva Oluşturma Çabaları*, Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yakınçağ Bilim Dalı, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Van, 2008, s.28.

<sup>876</sup> Bağış, a.g.m., s.544.

sonraki yıllarda çağdaş endüstriye dönüşmesine ve siyasal kültürel değişimi destekleyen bir iktisadi politikanın uygulanmasına olanak tanımamıştı. Tanzimat Fermanı sonrasında Türk ve Müslüman tebaa ticarete yönlendirilmeye çalışıldı. Artış yavaş yavaş da olsa sanayileşememenin ardında sermaye-beceri sahibi yetişmiş unsur eksiğinin olduğu anlaşılmaya başlanmıştır<sup>877</sup>.

XIX. yüzyılın ikinci yarısında artık imparatorluk içerisinde ithalatı tamamlayıcı bir yapıda olmakla beraber bir gayri Müslim burjuvaziden söz edilebilir. Ancak tüm çabalara rağmen henüz bir Türk burjuvazi oluşabilmiş değildi<sup>878</sup>. Osmanlı burjuvazisi büyük ölçüde, gayri Müslim tüccar, banker ve aracılardan ibaretti. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren bugünkü anlamda ilk adı şirketler kurulmaya başlamıştı. Bununla birlikte bu dönemde kurulan anonim şirketlerin çoğu imtiyazlı yabancı şirketlerdi. Bankacılık, sigortacılık, demiryolu, rıhtım, madencilik, elektrik, su, havagazı, tramvay, tünel vb. hizmetlere yönelik bu şirketler genellikle yurtdışı merkezliydi<sup>879</sup>. XIX. yüzyılın son yarısında İstanbul, Selanik, İzmir başta olmak üzere liman kentlerindeki ticaret burjuvazisinin ezici çoğunluğu gayri müslimdi. Doğu Anadolu'da çoğunlukla Ermeni tüccarlar etkindi. Bursa, Konya, Kayseri, Sivas ve Ankara gibi geleneksel Osmanlı şehirlerinde bile ticari faaliyetin yeniden canlanması önemli ekonomik konumların azınlıkların eline geçmesine sebep oldu<sup>880</sup>.

İttihat ve Terakki II. Meşrutiyet'in ilk yıllarında ekonominin liberalleşmesini savunmuştu. Bu düşünce Osmanlı ticaretini elinde bulunduran gayri müslim ve yabancıların ticari etkinliğinin artmasına sebep olmuştu. 1908 devriminin yarattığı liberal iktisadi ortam, eşit koşullarda rekabet gücünden yoksun geleneksel Müslüman-Türk esnafının çöküşünü hızlandırmıştı<sup>881</sup>. 1910 yılında loncalarda kaldırılmış, böylece örgütsel dayanışma yoluyla varlığını sürdüren Osmanlı esnafı zayıflatılmış oldu. Alın teri ve emeğiyle ekmeğinin derdinde olan Anadolu'dan kopup gelmiş liman kentlerinde büyük bir grup oluşturan mavnacı, kayıkçı ve hamal esnafı da bu durumdan büyük zarar görmüştü. Oluşması arzulanan milli tüccar grubu bir türlü oluşamıyordu. Zaten Osmanlı devleti kapitülasyonlar, yabancı sermayeye ve dış borçlanma, Düyun-u Umumiye gibi konularda

---

<sup>877</sup> Yıldız, *a.g.t.*, ss.29-32.

<sup>878</sup> Bağış, *a.g.m.*, ss.546-547.

<sup>879</sup> *A.g.m.*, s.546.

<sup>880</sup> *A.g.m.*, ss.546-547.

<sup>881</sup> Zafer Toprak, *Milli İktisat-Milli Burjuvazi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1995, s.160.

iktisadi bağımsızlığı yitirdiğinden bu durum karar almasını da zorlaştıran önemli bir engeldi<sup>882</sup>. Liberal iktisadî yaklaşımla sermaye birikiminin istenen ellerde toplanamaması, İttihat ve Terakki'yi yeni yollar aramaya zorlayacaktı<sup>883</sup>.

Ticaret-i Umumiye Mecmuası'nda, Osmanlı devletinde Yahudi, Ermeni, Rumların hatta Arapların, Türklere oranla daha iyi koku alan kavimlerden olduğu düşüncesini reddeden Ahmet Hamdi Bey, Türk'ün tacir olabileceğini ticarete katılımıyla göstereceğini belirtiyor<sup>884</sup>. Mizancı Murad'a göre, Müslümanların ticarî hayatta istenildiği kadar yer alamamasını beşikten itibaren paşa veya hiç olmazsa kâtip olarak yetişmeye motive edilmelerine bağlamıştı. Bunun sonucu olarak Müslüman çocuklar elde ettikleri memuriyetlerin dışına çıkamamışlar ve asıl refah kaynağı olan ticaret, sanayi, sanat gibi alanlarda kendilerini gösterememişlerdi<sup>885</sup>. Yusuf Akçura, Osmanlı Türkü'nün artık memuriyetten vazgeçerek ticaret ve sanat alanında uğraşması gerekliliğini şöyle vurgulamaktaydı: *“Osmanlı yalnız sipahi ve memurdu. Hâlbuki zamanımız devletlerinin temeli burjuvazidir. Muasır büyük devletler sanatkâr, tüccar ve bankacı burjuvaziye dayanarak teessüs etmiştir. Türk İstiklali Millisi Devlet-i Osmaniye’de Türk Burjuvazisinin tekerrürünün meydan-ı itibarı olabilir ve Türk burjuvazisinin inkişaf-ı tabiisi sekteye uğramayacak olursa Osmanlı Devleti’nin sağlam taazzu’u temin edilmiş olur”* Akçura Türklerin güçlü bir millet oluşturmalarını milli burjuvazinin geliştirilmesine bağlamaktaydı<sup>886</sup>.

Avusturya- Macaristan'ın Bosna-Hersek'i topraklarına katması Girit İsyanı, Bulgaristan'ın bağımsızlığının ilanı, Trablusgarp Savaşı ile başlayan boykot hareketleri büyük ölçüde İttihat ve Terakki'nin yönlendirdiği Boykot Komiteleri aracılığıyla organize olmuştu. Boykot hareketleri yabancıları ticari mallarına bağımlılığın derecesini ortaya çıkarmış ve ekonomik alandaki yabancı egemenliğine dikkatleri yönelterek tepkileri bir noktada toplamıştı. Sandık sandık, balya balya, çuval çuval denizaşırı ülkelerden gelen mallarla, akıp giden Osmanlı ulusal servetiyle ceplerini dolduran ülkelerin zenginlikleri

---

<sup>882</sup> Rahmi Çiçek, “İttihat ve Terakki'nin Milli Sermaye Oluşturma Girişiminde Taşra Örneği”, *Yeni Türkiye Dergisi*, 32 (Mart-Nisan, 2000), ss.305-306.

<sup>883</sup> Bağış, *a.g.m.*, ss.546-547.

<sup>884</sup> *Ticaret-i Umumiye Mecmuası*, II/28, 24 Kanunu Sani 1334/ 24 Ocak 1918 M., s.61.

<sup>885</sup> *Mizan Gazetesi*, 8 Ağustos 1908, s.48; “Sakim ve Mantıksız Bir Hesab”, *Mizan Gazetesi*, 6 Ağustos 1908, s.35

<sup>886</sup> Çiçek, *a.g.m.*, s.306; Fatma Müge Göçek, *Burjuvazinin Yükselişi İmparatorluğun Çöküşü*, (Çev. İbrahim Yıldız) Ayraç Yayınları, Ankara, 1999, s.243.

katlanıp büyüyerek limanlardan tekrar tekrar gelmekteydiler. Ürettiği üründen kazananın aracı gayri müslimler, malı satın alan yabancı acenteler, Avrupa'daki fabrikalar olduğu gerçeğini Osmanlı Müslümanları acı bir şekilde bir kez daha hissetmişti. Yabancılara karşı yapılan boykot Balkan Savaşlarıyla ülke içindeki bir gruba, Rumlara yönelecekti. Gayri Müslimlerin, Müslüman dükkânlarından değil, birbirlerinden alışveriş ettikleri gerçeği gazetelerin sütunlarını doldururken, Türk milli iktisat politikası gereği ulusal sermayesiyle ulusal tüccar ve ülkesinde ürettiği malı limanları arasında taşıyacak yerli ticaret filosu olması gerektiğini iliklerine kadar hissedecekti. İçte iktisadi bağımsızlık düşüncesinin gelişmesinin en önemli nedenlerinden biri girişimlere yatırılmış sermayenin %85'inin Rum, Ermeni, Yahudi ve yabancılara ait olmasıdır<sup>887</sup>. En büyük ihracat limanı olan İzmir'in hinterlandı olan Aydın'da her tarafta Yunan ticaret evlerine rastlanmaktaydı. Yunanlılar'ın giderek öyle hızla çoğalmaktadırlar ki Müslümanlar uyanmazlarsa yakında Aydın'ın da bir Makedonya olacağını belirtiyor. Osmanlı ülkesindeki Rum tebaanın ise nasıl alışveriş yaptığı ve parasını nereye harcamaya çalıştığını şöyle anlatıyor: “*Ne alırsam Yunanlıdan ve Yunan gayreti güden dindaşımdan alacağım diyor. Türk alıyor satamıyor tabii iflas ediyor. Yunanlı Türk'e satıyor. Ama ondan beş paralık bir şey almıyor. Kesesini soyuyor. Aç bırakıyor, Yunan donanmasına dehşetli para verebiliyor*”.

İzmir limanına yurtdışından gelen malların ne kadarının Müslüman siparişi, ne kadarının Hristiyanlıklara ait olduğu konusunda “*İzmirliler uyuyorlar. Geçenlerde oralarda seyahat eden bir zat bu şehrin ticaretini anlamak için gidüb tacirler arasında tedkikat yapıyor. 1319 senesi mart ibtidasından, ağustos nihayetine kadar gümrüğe getirilen malların ne kadarının Müslümana aid olduğu araştırıyor ve hayretler içinde kalıyor. Yüzlerce Hristiyan müessesenin yanında ancak 3 Müslüman şirketi, 25.139 gurusluk mal getirtmiş. Sonra binlerce Yunanlı ve Yunan gayreti güden Rum tüccara karşı, 59 Müslüman mal getirtmiş, mart ibtidasından ağustos nihayetine İzmir gümrüğünün idhalatı üç milyona baliğ oluyor. Hâlbuki bütün Müslüman tüccar ve şirketlerinin getirdiği mal iki yüz bin lirayı geçiyor. Rakam yalan söylemez derler... İzmirliler gözünü açmalı. Sözde onların adı tüccar çıkmıştır. Hâlbuki rakamlar İzmirlilerinde diğer Türkler gibi belki onlardan daha ziyade kör uyanmaz bir uykuya yattıklarını gösteriyor. Koca İzmir'in*

---

<sup>887</sup> Gülten Kazgan, *Tanzimat'tan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi*, İstanbul Bilgi Üniversitesi yay., İstanbul, 2006, s.40.

içinde 6 ay içinde 59 Müslüman mal getirtmesi adeta orada İslam anasının hiç bulunmadığını ima edecek kadar feciidir. İzmirli iktisad mahkûmiyetinden iktisadi esirliğinden nasıl kurtulurlar. İşte bin cevap veriyorum. Ticarete hissiyat sokmakla...<sup>888</sup>” diyerek mevcut durumu gözler önüne seriyor.

İstanbul’a gelirken kötü bir halde bile olsa Müslüman şirketlerin vapurlarına binmeli, Yunan kumpanyalarına para kaptırmamaları söylüyor. Aynı zamanda Londra’ya gitmiş olan bir muhabir yabancı bir ülkede Türk tacir olup olmadığı konusunda “ *Buraya geldiğimizden beri ‘acabâ Türk tâcirleri var mıdır diyerek taharri etdim. Tütün müstesnâ olduğu hâlde tederrütle Osmanlı ma’mûlât ve melsûcâtına tesâdüf eyledim. Fakat Türk bâyi’i, Türk tâciri bulmak şimşek ziyâsı karşusunda yıldız aramak kâbilinden oldu. Burada Türk tütünleri nâmıyla muhtelif kumpanyalar tarafından sigaralar satılıyor. Fakat benim tanıdığım ancak bir Türk tâcirinden ‘ibâret. Diğerleri hep İngiliz komisyoncular, Yunanlı-Rumlar, ba’zen Osmanlı- Musevî vatandaşlardan başkasını görmek kâbil değil. Demek isterim ki Türk yoktur. Bir İngiliz görürseniz Londra’nın en mu’tenâ bir câddesinde bir mağaza açmış oraya «sırmalı çepken», «mâ’i şalvar» ile oturduğu bir Musevî’nin reklamcılığı ile Türk tütünleri satarak milyonlar kazanır. Düşünmeyiz ki bir İngiliz bir Musevîyi «Türk kıyâfetine» koyarak onun vaz’iyetinden, şeklinden bi’l-istifâde başkasının metâ’ıyla milyonlar kırıyor. Yine onlar değil midir ki kendi mâllarıyla başkasının memleketinde hiç reklam dahi yapmaksızın binlerce liralara kazanıyor. Sonra bir İtalyan «şark kahvesi» nâmıyla ve fakat şark hâline hiç benzememek şartıyla bir kahve açıyor<sup>889</sup>” diyerek uluslararası ülkelerde Osmanlı mallarının tanıtımını bile gayri Müslimlerin ya da yabancıların yaptığını belirtiyor.*

Eser Tutel, Seyr-i Sefain adlı kitabında meşrutiyet dönemiyle ilgili şöyle bir alıntı yaparak deniz ticaretiyle de gerektiği kadar ilgilenen Osmanlı tüccarının olmadığını, aslında küçük kumpanyalar kurabilecek kadar sermayeye sahip olanların olduğunu şöyle anlatıyor: "*Herkesin ağzında bir söz dolaşıyor: - ‘Sermaye yok! Para yok!’ ‘Biz, bu sözlerin ciddi olmadığına tamamen eminiz. Bizde para kazanmanın ve aynı zamanda millet ve vatanına faydeli hizmetler yapmanın yolunu bulan yok.. İşin doğrusu bu. Gerçi memleketimizde muazzam sermayelere malik büyük zenginler,*

<sup>888</sup> “İzmir Tehlikede”, *Tasvir-i Efkar*, 22 Mayıs 1914.

<sup>889</sup> “İngiliz-Osmanlı Ticareti”, *Tanin*, 15 Mayıs 1912.



*Rockefeller'ler, Hirsch'ler, Rothschild'ler yok. Lakin, 20.000, 50.000 liralık servetlere malik olanlarımızın sayısı az değildir. Bunun üstünde servetler de vardır. Acaba, Avrupa mali müesseseleri, vapur kumpanyaları her vakit birer adamın sermayesiyle mi kurulmuşlardır?’*

*‘Biz, hiçbir vakit Trabzon ve Samsun zenginlerinin, bu iki memleket arasındaki nakliyatı olsun temin edecek bir küçük vapur kumpanyası yapacak kadar mali istikrara malik olmadıklarını kabul edemeyiz. Acaba, Antalya, Mersin ve İskenderun sermayedarları bu üç iskele arasında işleyecek mini mini bir vapur kumpanyası yapamazlar mı?’*

*‘Demek ki, ortada sermayesizlik özrü yok. Fakat şunu da düşünmek lazımdır: Bugün, Trabzon'dan İzmir' e kadar bir gezinti yapmak lazım gelse, insan muhtelif milletlere mensup birçok vapurlara başvurmaya mecbur kalacağı halde, Osmanlı bayrağını hamil biricik vapura binmek nasip olmaz’<sup>890</sup>.*

Tanın gazetesi de sermaye konusunda şunları yazıyor: *“Bizim kadar parasını kullanmayan memleket hemen yok gibidir. Yanlış bir telkîn ve terbiye netîcesi olmak üzere nakid-i mevcûdini sandığının en dibinde, yahûd bahçesinin kuytu bir köşesinde saklayanlardan bostan dolablarının karanlık hücrelerine milyonlarını tevdi’ edenlere kadar binlerce insanlar biliriz ki başka memleketlerde birçok san‘atları, birçok şu‘bât-ı ticâret ve fa‘aliyeti parlatacak derecede kilitli olân bir sermâyeyi nüma-yı basît ve tabi‘iyyesinden de mahrûm bırakmaktadırlar. Vaktiyle bu “ zihniyet ” ne gibi esbâbdan hâsıl olmuş olursa olsun bugün o “ zihniyet ” in tahavvülü, her şey gibi teceddüd eden kafalarda da artık ihtiyâc-ı hâzıra muvâffak ve yeni bir “ zihniyet ” in te’sîsi zarûridir<sup>891</sup>.*

Cavit Bey, İtalya ve Romanya’nın yabancı sermaye ile yaşarken, küçük hisselerle başlayarak giderek iş hayatında yerlerini alarak iktisadi bağımsızlıklarını elde ettiklerini söylüyordu. Cavit bey iktisadi bağımsızlığı elde etmenin yolunu *“Bu da memleketimizde az çok sermâyeye mâlik olanların gösterecekleri cesârete, dikkate bağlıdır”* diyerek gösteriyor. Girişimden bulunmamanın sebepleri olarak korku, cehalet, tecrübesizlik, itimatsızlığı sıralıyor. *“Bizi teşebbüsât-ı iktisâdiyyeye girişmekden men’ eden sebebler hükümetin, matbû’âtın, muhtelif vesâ’it-i irşâdiyyenin telkînâtı üzerine kısmen zâ’il olmuş,*

<sup>890</sup> Eser Tutel, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim yay., İstanbul, 2006, s.115.

<sup>891</sup> Hayat-ı İktisâdiyyemizde Milli Sermâyeler”, *Tanın*, 12 Temmuz 1914.

*diğer kısmıda zevâle yüz tutmuşdur*<sup>892</sup> diyerek bir şeylerin değişmeye başladığını belirtiyordu. “*Bu memleketin menâfi ‘-i hakîka-i kuvvet ve kudretini teşkil eden kitleler arasında mesâ’il-i iktisâdiyyeye karşı uyanmaya başlayan dikkat, bugün henüz pek ibtidâ’i ve hafif bile olsa, yarın için bizi yenileyen terakkîyâta iyi bir mukaddema mahiyetini hâ’izdir*”. *Yer yer büyük küçük şirketlerin oluşturulmaya başlandığı ve ciddi bir iktisadi faaliyet başladığı*<sup>893</sup>” Tanin sütunlarında da ifade edilmekteydi.

1913–1914 boykotajı II. Meşrutiyet döneminde “*milli iktisat*”ın başlangıcı sayılabilir. Balkan harbiyle birlikte Türk unsur arasında “*milli şuur*” ya da ulusal bilinç oluşuyor. Gerek dışarıya karşı, gerek içerde gündemdeki ilk maddelerden biri iktisadi bağımsızlıktır. Nitekim boykotajdan yana yayınlanan risalelerden biri “*Müslümanlara Mahsus Kurtulmak Yolu*” başlığını taşır<sup>894</sup>.

Balkan harbiyle birlikte, dışarıya karşı tüm milletlerin temsilcisi görünümü verilmişse de İttihat ve Terakki giderek Anadolu’daki Müslümanları gözeten, Anadolu’ya yönelen, Türk’ü ön plana alan bir iktisadi politikada karar kılmıştı. Bundan sonra Müslüman kayırılacak ve Türk’e ayrıcalık tanınacaktır. Zaten ilk tepkiler Balkan harbiyle bilinçlenen halktan gelmiştir. Savaş ertesini yayınlanan risale ve bildirimlerle Müslümanlar gayrimüslim tüccardan, bakkaldan alışveriş etmemeye çağrılmış; Müslüman esnafın isimlerini ve adreslerini içeren listeler hazırlanmış; İstanbul’da kısa sürede 500’e yakın yeni Müslüman bakkal dükkânı açılmıştır. Patrikhanenin protestosu üzerine, Hüseyin Kazım’ın önderliğinde Rumlara karşı geniş bir kampanya açılmıştı. Tüm bu gelişmeler sırasında İstanbul’da İttihat ve Terakki’nin desteğinde esnaf örgütleri etkin bir konum kazanmışlardır. Balkan savaşlarındaki yenilginin ardından Selanik’in yitirilişi ile İttihat ve Terakki, İstanbul’a taşınmıştı. Selanik’in liberal ortamında doğan İttihat ve Terakki, yörenin ticaret burjuvazisinden destek görmüştü<sup>895</sup>. Balkan savaşıyla İstanbul’a göçen İttihat Terakki farklı bir örgütle karşılaştı. İstanbullu İttihatçılar İslam Reformcularıydılar. İstanbul’da Selanik’ten farklı olarak esnaf güçlüydü, esnaf geleneği hala etkisini sürdürüyordu. Dersaadet Ticaret Odası’nın en büyük rakibi İstanbul esnafıydı. Ticaret

<sup>892</sup> A.g.m.

<sup>893</sup> A.g.m.

<sup>894</sup> Zafer Toprak, “İslam ve İktisat: 1913-1914 Müslüman Boykotajı”, *Toplum ve Bilim*, 29-30 ( Yaz, 1985), Birikim yay., İstanbul, s.182.

<sup>895</sup> Zafer Toprak, *Milli İktisat-Milli Burjuvazi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1995, s.4.

odası gayri Müslim esnaf Müslümandı. Bir milyonluk payitahta esnafın konumu önemliydi. Hamal esnafı, arabacı esnafı, mavnacı-salapuryacı esnafı, ekmekçi esnafı kısa sürede İttihat ve Terakki'nin denetimine girdi. Dersaadet Ticaret Odası'nın ise İttihatçılarla yıldızı barışmadı. İttihat ve Terakki bundan böyle esnaf ve küçük üreticiden yanaydı. Ardından Osmanlı esnafı çağdaş koşullara uyumlu kalarak tekrar canlandırılmaya çalışıldı. Esnaf Cemiyetleri Talimatnamesi'yle 1910 ertesini esnaf cemiyetleri birbiri ardınca tekrar kuruldu. Cihan harbine girildiğinde ellinin üzerinde esnaf cemiyeti vardı. Esnaf cemiyeti tüm esnaf cemiyetlerini tek bir çatı altında topladı. Hamal esnafı kethüdası Kemal Bey, İttihat ve Terakki'nin İstanbul Murahhası, katib-i mesulü oldu. Savaşın son yıllarında nazırlık payesi aldı<sup>896</sup>.

I. Dünya Savaşı boykotajla amaçlanan gelişmelere yeni bir ivme kazandırır. “Devlet İktisadiyatı”nı İttihat ve Terakki ticaret hayatına sokar. Heyet-i Mahsusa-i Ticariye iç ve dış ticareti kısa zamanda ele geçirir. İhracat heyeti devletin dış ticareti doğrudan üstlenmesine neden olur. Tüm dış parasal işlemler Kambiyo Muameleleri Merkez Komisyonunca denetlenir<sup>897</sup>.

1914-1918 döneminde ise faaliyete geçen anonim şirketlerin büyük çoğunluğu Müslüman Türk eşraf tarafından gerçekleştirildi. Bu yıllarda kurulan şirketlerde yabancı sermayeye çok ender rastlandı<sup>898</sup>. 1914 baharında kurulan Müslüman Tüccar Cemiyeti İslam ticaret erbabını aynı çatı altında toplamış ve Dersaadet Ticaret Odası'na karşı güçlü bir muhalefet oluşturmuştur. 1922 yılında faaliyete geçen Milli Türk Ticaret Birliği Müslüman Tüccar Cemiyeti'nin devamıdır ve Milli Mücadele ertesini Türkiye'deki ticaret odalarının millileştirilmesinde başı çeker<sup>899</sup>. Beş yıl gibi kısa sürede boykotaj amacına ulaşmış, Müslümanların ticaretteki ağırlığı artmıştı.

II. Meşrutiyetle ekonomik hayatta başlayan değişimin ilk örneklerine İstanbul başta olmak üzere İzmir ve Bursa gibi şehirlerde rastlamak mümkündür. Milli iktisat dönemi olarak adlandırılan 1913–1918 döneminde 123 anonim şirket kurulmuştu. Bunlardan 52'si

---

<sup>896</sup> Toprak, *a.g.e.*, s.5.

<sup>897</sup> Toprak, *a.g.m.*, s.182.

<sup>898</sup> Çiçek, *a.g.m.*, s.307.

<sup>899</sup> Toprak, *a.g.m.*, s.182.

Anadolu'da yer almaktadır. Anadolu'da kurulan bu şirketlerin hemen hemen hepsi I. Dünya Savaşı yıllarında kurulmuştur<sup>900</sup>.

19 şirketle Konya, ilk sırayı alırken onu İzmir, Bursa, Aydın, Ankara, Eskişehir gibi Anadolu'nun önemli merkezleri işlemektedir<sup>901</sup>. Bu konuda İttihat ve Terakki Cemiyetlerinin yatırımlarını destekleme ve yerli burjuvaziyi koruma politikası sayesinde 1903-1908 arası dönemde kurulan ulusal sermayeli anonim şirketlerinin sayısı 13 iken, 1909-1914 yılları arasında 30 yeni anonim şirket daha kurulmuştu<sup>902</sup>.

II. Meşrutiyet döneminin siyasal ve sosyal olayları sonucu millileşme sürecine giren Türk toplumunun sermaye birikimi meselesine çözüm arayışı başlamıştı. Bu dönem ticarete millileşme meselesinin gündeme geldiği şirketçilik ve özellikle anonim şirketler açısından önemli atılımların gerçekleştiği bir dönemdi. Artık Osmanlı müslümanı ticarete atılıyor, şirket kuruyor, faizle para alıp veriyordu. Zafer toprak bu dönemi Yunus Nadi'nin Tasvir-i Efkar'daki başyazısından alıntı yaparak şu şekilde ifade etmektedir: *“Umumi harpten evvel en sağlam, en hayırlı, en karlı bir şirketi teşkil etmek için faraza koca bir liva içinde beş, onbin lira toplamakta büyük müşkilat çekiliyordu. Şimdi kırk, ellibin, seksen, yüzbin liralık bir şirket teşkil etmek için üç, beş kişinin bir araya gelmesi ve aralarında iki, üç çift laftan ibaret bir muhasebe geçirmeleri kafi geliyor. Bu ne azim bir farktır, bu ne dehşetli bir istihaledir”*<sup>903</sup>.

Balkan savaşı sırasında Balkanlar'dan kopup gelen Türklerin yaşadıkları, Osmanlı Rumlarının Yunan donanmasını maddi olarak desteklemeleri de eklenince ulusal tepkiler çığ gibi büyüyordu. Bu anonim şirketlerle birlikte ekonomik alanda milli iktisat siyaseti gütmeye çalışan ve yerli malı kullandırmayı özendiren İttihat ve Terakki hükümetlerinin çabaları sonucunda ulusal kaynaklı bir ekonomi planlayan başka cemiyetlerde ortaya çıkmaya başladı. Bunlardan birisi yerli malı kullanılmasını önemle özendiren ve bu amaçla Hereke fabrikasıyla işbirliği yapan 1912 yılında kurulmuş olan İstihlak-ı Milli Cemiyeti'di. Böylece Avusturya boykotu ile güncelleşmeye başlayan ekonomideki bu

---

<sup>900</sup> Çiçek, a.g.m., s.307.

<sup>901</sup> A.g.m., s.308.

<sup>902</sup> Mehmet Emin İlhan, “İzmir'de Avusturya Boykotajı”, *Tarih ve Toplum*, 27/161 (Mayıs, 1997), s.24.

<sup>903</sup> Çiçek, a.g.m., s.307.

uyanış, ilerleyen yıllarda daha da gelişmiş ve I. Dünya savaşı yıllarında Milli iktisat politikası olarak kendini göstermiştir<sup>904</sup>.

Trabzon, İskenderun, Mersin, İzmir, İstanbul Osmanlı devletinin Anadolu topraklarındaki önemli limanlarıydı. Osmanlı devletinin başka bölgelerindeki en önemli dış ticaret limanları da Selanik, Beyrut, Basra'ydı. İstanbul yüzyıllar boyunca gıda maddeleri ithal etmişti. XIX. yüzyılda Osmanlı devletinin ithal ettiği gıda maddelerinin büyük bir bölümü İstanbul'a gelmekteydi. Buna karşılık İstanbul dışında kalan limanlarda dış ticaret büyük ölçüde Avrupa'dan mamül mallar ithalatı ve çeşitli hammaddeler ve gıda maddeleri ihracatı biçiminde yürümekteydi. Limanlardan yürütülen dış ticaret İngiliz, Fransız, Alman, Avusturyalı gibi bir grubun ya da Rum ve Ermeni gibi Osmanlı vatandaşı gayri Müslimlerin elindeydi. Çeşitli Avrupa ülkelerinden gelerek Osmanlı devletine yerleşen Avrupalı tüccarlar ticareti kendi kurdukları aile şirketleri ve ticaret evleri aracılığıyla gerçekleştiriyorlardı. 1840'ta İzmir'deki ticaret evlerinin sayısı 35'e yükselmişti. Bunların içinde İstanbul'da da bir şubesi bulunan Whittall Şirketi en güçlü durumdaydı. XX. Yüzyıl başlarına gelindiğinde ise giderek gelişen bu şirketin Anadolu'nun çeşitli köşelerinde 48 şubesi vardı<sup>905</sup>.

Büyük çoğunluğu Osmanlı vatandaşı olan gayri müslim tüccarlar, özellikle Rumlar ve Ermeniler XIX. yüzyıl boyunca hem Osmanlı dış ticaretinin örgütlenmesinde hem de Osmanlı sermayesinin devlete girmesi ve yerleşmesi sürecinde önemli roller oynadılar. Ülkedeki çeşitli gelenek ve görenekleri, tüketim kalıplarını bilmeleri, ticarî deneyim ve becerileri, Rum ve Ermeni tüccarları Anadolu'nun özellikle dış ticarete yönelen bölgelerinde etkili birer dağıtım ve toplama ağı geliştirmişlerdi. Öte yandan dış bağlantılarının daha zayıf ve sermayelerinin de sınırlı olması nedeniyle Rum ve Ermeni tüccarların Osmanlı dış ticaretini tümüyle ele geçirmeleri ve kendi başlarına yürütmeleri aynı derecede güç olurdu<sup>906</sup>.

1838 ticaret antlaşmasının kendilerine sağladığı ayrıcalıklar uygulanmaya başladıktan sonra kendi dağıtım ve ürün toplama ağlarını kendileri kurmaya çalıştılar. Bu

---

<sup>904</sup> İlhan, *a.g.m.*, s.25.

<sup>905</sup> Şevket Pamuk, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti", *TCTA*, III, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, s.665.

<sup>906</sup> Pamuk, *a.g.m.*, s.665.

süreç içinde azınlık tüccarlarla Avrupalı tüccarlar arasında önemli sürtüşmeler ve mücadeleler oldu. Ancak uzun vadede Avrupalıların kurduğu örgütlenme büyük liman kentlerinin ötesine geçmedi. Oysa Rum ve Ermeni tüccarlar köyleri dolaşarak sipariş alıyorlar, ihraç mallarının demiryolu istasyonlarına gelmesini sağlıyorlar ve büyük limanlardan getirilen malları satarak hem üretici, hem de tüketicilerle olan bağlantıları güçlendiriyorlardı. Bu nedenle gayri müslim tüccarlar Osmanlı dış ticaretinden önemli pay almaya devam etmişlerdi. Böylece Avrupalı tüccarlarla gayri müslim tüccarlar arasındaki işbirliği, rekabet ve çelişkilerden oluşan karmaşık ilişkiler bütünü yüzyıl boyunca iniş ve çıkışlar göstermiş, ancak kopmadan sürmüştü<sup>907</sup>.

XIX. yüzyıl Osmanlı dış ticaretinde Müslüman tüccarların payı ve önemi son derece sınırlı kalmıştı. Müslüman tüccarların dış ticaret el atmaları ve bu arada Avrupalı tüccarlarla hem işbirliği hem rekabete girişmeleri XX. yüzyıl başlarında özellikle I. Dünya Savaşı sırasında ve sonrasında hız kazanacaktı<sup>908</sup>.

## 2. Levantenler

“*Levante*” (Doğulu) kelimesiyle Doğu Akdeniz Limanları, bir anlamda bütün Doğu Akdenizliler kastedilir. Osmanlı idaresinin gözünde Levante, Roma-Katolik ritine bağlı Latin milletini kapsamaktaydı. 19. yüzyılda Osmanlı ülkesine yerleşen Protestanlar veya yerli Şark Katoliklerinden bu grupta birleşenler de Levanten olarak adlandırılmışlardır. Genel olarak, yabancı pasaportlu olup; önceleri İtalyancayı, sonraları Fransızcayı özgün şiveleriyle konuşup benimseyen Hristiyanlar ile bu sosyal gruba girenlere Levanten diyebiliriz<sup>909</sup>.

Bizans’la yapılan anlaşma sonrası 10. yüzyılda özellikle İstanbul’a yerleşen Levantenler, İzmir’e 1261 yılından sonra yerleşmeye başlamışlardır. Osmanlı döneminde kapitülasyonların verilmeye başlanmasıyla Levantenlerin İzmir’e yerleşmeleri artmıştır. İstanbul ve İzmir dışında İskenderun, Beyrut, Antalya, İskenderiye gibi liman şehirlerinde de Osmanlı döneminde Levantenlere rastlanmak

---

<sup>907</sup> A.g.m., s.665.

<sup>908</sup> A.g.m., s.665.

<sup>909</sup> İlber Ortaylı, “Levantenler”, *Avrupalı mı?, Levanten mi?*, (Yay. Haz. Arus Yumul, Fahri Dikkaya), Bağlam yay, İstanbul, 2006, s.23.

mümkündür<sup>910</sup>. Bu kentlerin özelliği tarihte önemli ticaret yolları üzerinde olmalarıdır. İzmir ve İstanbul'a önce Cenevizliler, sonra Venedikliler ve Fransızlar gelmişlerdir. Bunları zamanla İngilizler, Hollandalılar ve Almanlar izlemiştir. Ancak Levanten dünyaya damgasını vuran topluluk, daima Fransızlar olarak karşımıza çıkmaktadır. Öyle ki, Levantenler arasında kullanılan dil, Fransızcadır. Fransız okulunda okumak da adeta bir Levantenlik gereğidir<sup>911</sup>.

Avrupa merkezlerindeki güçlü şirketler, ülkelerinin Akdeniz ticaretlerindeki etkinliklerinin çerçevesinde Levant'taki ticaret kentlerinde bürolar açmış ve buraya tüccarlarını göndermişti. Yabancı tüccarların oluşturduğu tüccar kolonileri dünya ticaretinin önemli noktalarında yer alan bütün kentlerde yaşam alanı bulmaktaydı. Osmanlı devleti ahitname verdiği devletlerin tüccarı yani müste'min tüccar, genellikle belli başlı sahil şehirlerinde yerleşmişlerdi. Büyük bir bölümünü İngilizlerin oluşturduğu bu müste'min tüccar, sanayi devriminden sonra daha fazla ve aracısız olarak hammadde alımına yönelmişlerdi<sup>912</sup>.

Yabancılar kapitülasyonların kendilerine tanıdığı haklar gereği giderek hem siyasi, hem de ticari olarak oldukça güçlenmişlerdi. Yabancılar kapitülasyonların tanıdığı haklar gereği Osmanlı ülkesinde serbestçe ticaret yapabilirler ve istedikleri malları alıp satabilirlerdi. Yabancıların buldukları işyeri, ev ve ticarethanelerine ne olursa olsun konsolosların bir tercümanı hazır bulunmadıkça girilemez ve arama yapılamazdı. Konsoloslar tercüman ve kavaslarla birlikte bütün konsoloshane memurları imtiyazlardan yararlanırlardı. Yabancıları tevkif hakkı da konsoloslara aitti. Tercüman olmadıkça suçüstü durumunda bile tevkif edilemezdi. Mahkûm edilen yabancı cezasını Osmanlı hapishanelerinde değil konsoloslukların hapishanelerinde çekerdi. Yabancılar ticarî imtiyazları nedeniyle bütün vergilerden muaf tutulmaktaydılar. Sadece gayrimenkul vergileri, ithalat ve ihracat vergilerini kendi devletlerinin Osmanlı'ya izin verdikleri derecede öderlerdi. Rahatlıkla Osmanlı

---

<sup>910</sup> Özlem Yıldız, "Levanten Mutfağı", *Birinci Türk Mutfak Kültürü Sempozyumu: Bilecik, 14-15 Ekim 2010*, (Basılmamış Bildiri Metni), s.2.

<sup>911</sup> Raziye Oban Çakıcıoğlu, "Levanten Kavramı ve Levantenler Üzerine Bir İnceleme", *Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 22 (Güz, 2007), s.346; Serap Yılmaz, "İzmirli Levantenler (17-20. yy)", *Avrupalı mı?, Levanten mi?*, (Yay. Haz.Ar. Yumul, Fahri Dikkaya), Bağlam yay, İstanbul, 2006, s.120.

<sup>912</sup> Şerife Yorulmaz, "Osmanlı Liman Şehirlerinde Yabancı Tüccar ve Levantenler", *Türkler*, C. XIV, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s.290.

karasularında gemi işletmeciliği, yolcu ve eşya naklini ellerinde bulundurlardı<sup>913</sup>. Yabancılar temmettü vergisi denilen kazanç vergisini vermezken gümrük vergilerinden de muaf olmaları nedeniyle önemli kazanç sağlamaktaydılar. Yine kapitülasyonlardan yararlanan konsolos memurları ticaret yapmaları yasak olduğu halde dışarıdan mal getirip denetime sokmadan Osmanlı ülkesine getirip kazanç sağlamaktaydılar. Örneğin 1896 yılında Avusturya konsolos ajanlarının meyve sandığı deyip gümrükten denetimsiz geçirmek istedikleri sandıktan silah ve fişek çıkması gibi birçok olumsuz sonuçları olmaktadır<sup>914</sup>.

Osmanlı topraklarında geniş yatırım olanakları olduğunu fark eden Avrupalı sermayedarlar kendi aralarında kurdukları şirketlerle ulaştırma, bankacılık, sanayi, madencilik, kamu hizmetleri ve tarım alanlarında yatırım yapmaya başlamışlardı. Hem sermaye kıtlığı hem de kapitülasyonların yabancılara sağladığı ayrıcalıklarla boy ölçüşemedikleri için yerli müteşebbisler ya ortadan çekilmek ya da yabancılarla işbirliği yapmak zorunda kalmıştır. Bu yüzden demiryolları, limanlar, elektrik, havagazı ve su işletmeleri Avrupalılar tarafından kurulup işletilmeye, madenler ve fabrikalar Avrupa şirketlerince çalıştırılmaya başlanmıştı<sup>915</sup>.

XIX. yüzyılda Osmanlı ekonomik ve toplumsal yapısı Avrupa devletlerinin kapitalist amaçlarına uydurulmaya başlanmıştır. Bu ise Osmanlı toplumu içerisinde bir yanda vergisi ödeyen ve bütün yükümlülüklerini yerine getiren ve kendisine verilen görevleri yapan ve hatta Osmanlı'nın bütün yükünü taşıyan bir Türk topluluğu karşısında, neredeyse hiçbir denetime tabii olmayan, hiçbir vergi ödemeyen, yurttaşlık ödev ve sorumluluklarından kurtulmuş, ticaret, sanayi ve ekonomi alanlarında diledikleri gibi hareket eden girişimci insanlar topluluğunun oluşması ile gerçekleşmiştir. Bu zümreye zamanla gayri Müslimlerde dahil olmuştu. Böylece onlarda Osmanlıyı sömürenler zümresi daha da genişlemişti. Faaliyet alanları giderek artan Avrupalılar Osmanlı devletinin ekonomik alanına damgalarını vurmuşlar ve etkinlerini giderek arttırarak yollarına devam etmişlerdi.

Nihayet 1913 yılına gelindiğinde zengin topraklar üzerinde yaşayan, ülkenin gerçek sahibi çocukları yoksul ve acı bir hayat sürerken; ticaret, sanayi ve ülkenin bütün

---

<sup>913</sup> *Dünden Bugüne Kapitülasyonlar*, ATO Yayınları, Ankara, 2004, ss.5-6.

<sup>914</sup> *A.g.e.*, ss.78.

<sup>915</sup> *A.g.e.*, ss.80.



doğal hazineleri ve zenginlikleri Ermeni, Yahudi, Rum ve yabancı tüccar ve girişimcilerin eline geçmiş bulunuyordu<sup>916</sup>.

### **3.Liman Kentlerinde Levantenler ve Sosyal Değişim**

Levantenler, ağırlıklı olarak İzmir ve İstanbul'da dikkati çekmektedir. Çünkü bu insanlar, temelde ticaretle uğraştığından, yerleşim için de liman kentlerini tercih etmişler, adeta buraları parsellemişlerdi<sup>917</sup>. Levantenler, batılı yaşam tarzı ve sanayileşme yapısı, tüketim alışkanlıklarını getirerek kentlerin ticaret kenti kimliğine bürünmesinde ve ticaret yaşamının gelişmesinde önemli roller oynamışlardır.

İstanbul'da Venedikli ve Cenevizli tüccarlar XIII. yüzyıldan sonra iş ve ticaret yaşamına katılmışlar ve kentin Osmanlılarca alınmasından sonra da kendilerine tanınan ayrıcalıklardan yararlanmayı sürdürmüşlerdi. XVI. Yüzyıldan sonra yeni kapitülasyonların verilmesiyle, bu kesime önce Fransız, sonra İngiliz uyruklu tüccarlar katılmıştı. Özellikle İstanbul'un Galata, Haliç gibi ticaret merkezlerine, Boğaziçi'ne ve Adalar'a yerleşen çoğunluğu Hıristiyan olan bu azınlıklar, din ve dillerini korumakla birlikte, evlilik yoluyla yerli halkla akrabalık ilişkileri kurmuşlar, zamanla Osmanlı gelenek ve göreneklerini benimsemişlerdi. Devletin özel korunmasından da yararlanarak, önemli bir ekonomik güç kazanmışlardı. İstanbul'da Levanten toplumunun en kalabalık olduğu dönem, tüm Osmanlı topraklarında olduğu gibi kuşkusuz XIX. yüzyıldır. Bunlara birde yerli tebaadan yabancı himayesine ve tabiyetine girenler eklendiğinde sayı daha da artmaktadır. Ticaretin artmasıyla beraber işsiz güçsüz çok sayıda Avrupalı Osmanlı ülkesine gelerek ticarete atılmışlardı. İstanbullu Levantenler, ticaretin getirdiği bu zenginliği özellikle bankerlikle daha da üst düzeye çıkaracaklardı. Sultan II. Mahmut zamanında da sanayi devriminin çeşitli ve ucuz malları hem İstanbullu, hem de İzmirli Levantenleri daha da zengin etmişti<sup>918</sup>. İstanbul'daki başlıca Levanten aileler; Deleoin, Baltazzi, Tubini, Lorando, Skolidis, Union Française, Courea, Livadari, Kristisch, Alleon, Whittal, Corpi, Schneider, Berger, Barry, Boudouy, Perpignani, Decugis, Perona, Doria, Novoni, Fornetti, Negri,

---

<sup>916</sup> Necdet Kurdakul, *Osmanlı Devleti'nde Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar*, Döler Neşriyat, İstanbul, 1981, s.19.

<sup>917</sup> Çakıcıoğlu, *a.g.m.*, ss.349-350.

<sup>918</sup> *A.g.m.*, ss.349-350.

Sansoni, Oliveri, Brutti, Grillos, Cavalorsa, Salvago, Chiavariler, Testa, Pisani, Contarini, Galante, Alessio, Dhe, Brazino, Paterio, Sanguinazzo, Sassi, Damarcoa, Beneventino, Polletti, Carrazzo, Cudrano, Orlando, Ralli, Corpi, Panas,Dappei, Lorenzo, Castelli, vb.'dir<sup>919</sup>

XIX. yüzyılın başlarında gemi acentelerinin ilk kuşak temsilcileri sayılan kumanyacılar gemilerle yakın ilişki içerisinde olup daha çok Galata ve çevresinde toplanmışlardı. Galata sahilli ve arka sokaklarıyla ticaretin kalbi bir bölgeydi. Galata'daki Haygunazi Han'da Bella Venezia Oteli Sahibi D.Marcolonga, Nomika Han'da Sisam adası vapur acenteliği yapardı. Lloyd Han'da Kaptan Gulielmo Sirigo da bir vapur acentesiydi. Gümüş Han'da gemilere kumanya hizmeti veren G.Andonio ve oğulları ile deniz haritaları satan John Grisetti vardı. Galata'da liman bölgesinde yaşanan hareketlilikten dolayı Galata'da özellikle XIX. yüzyılın ikinci yarısında Counteaux Han, Frank Han, Lloyd Han yapıldı. Lloyd Han'da gemilerle seyahat edecek veya gelecek gemi yolcuları için bir bekleme salonu da düzenlenmişti. Levantenler deniz esnafı mesleğini yapan özellikle vapur acenteliğini ilk yapanlar olduğundan İstanbul dışında, İzmir, Samsun, Trabzon, Mersin, İskenderun, Sinop'u tercih etmişlerdi<sup>920</sup>.

Pera bölgesi Galata'nın bir uzantısı olarak XIX. yüzyılın ortalarından itibaren İtalyan, Maltalı, Katolik, Ortodoks, Rum, Ermeni ve Musevi gruplarla Avrupalıların merkezi olmuştu. İngilizler ise daha çok Moda'yı tercih etmişlerdi<sup>921</sup>. Pera'da aynı zamanda bankacılık, doktorluk, eczacılık gibi işlerde çok yaygındı. Levantenler Müslümanlara nazaran çok daha yüksek gelir seviyesine ve yaşam seviyesine sahiptiler. Yabancı elçilerin seçkin davetlerinde her zaman yerlerini alırlardı. 1885 tarihinde kurulan İstanbul ticaret odasınının 24 kurucu üyesi arasında sadece 1 yabancı vardı<sup>922</sup>.

Osmanlı Devleti'nde vapur kumpanyaları sahipleri 1901 yılında Vapur Donatanları ve Gemi Acenteleri Derneği(Chambre Des Maritimes de Navigation Etrangeres) adıyla örgütlendiler. Kumpanyaların ortak sorunları konusunda çözüm

---

<sup>919</sup> Haydar Kazgan, "Levanten Dünyasında Bir Aile ve Çocuk", *Avrupalı mı Levanten mi?*, Bağlam Yayınları, İstanbul, 2006, s.70.

<sup>920</sup> Osman Öndeş, *Asıl Efendiler: Levantenler*, Şenocak yay., İzmir, 2010, ss.185-187.

<sup>921</sup> Öndeş, *a.g.e.*, s.188.

<sup>922</sup> Quataert, *a.g.m.*, s.957.

bulacak olan bu odanın kuruluş amacını Venedikli Aldo Campaner adlı Levanten şöyle anlatıyor: “İstanbul limanına uğrak yapan her geminin armatörlük firmasının İstanbul’da bir ofisi ve haliyle memurları vardı. *Chambre Des Maritimes de Navigation Etrangeres*, zaten Türkçeye tercüme edildiğinde ‘Yabancılar İçin Deniz Ticaret Odası’ demektir ki bu kuruluş, tamamıyla yabancı armatörlük firmalarının İstanbul’daki memurlarının ortak sorunlarını görüşecekleri, düzenleyecekleri bir meslek odası amacını taşıyordu ve umumiyetle yabancı armatörlerin şubeleri olarak çalışıyorlardı”<sup>923</sup>.

Baltazzi ailesi devlete yakınlığı ile bilinmekteydi. Bu aile çoğunlukla bankacılık ve sarraflık işleriyle tanınmıştı. Boğaz’da çalışan ilk yolcu vapurunu İngiltere’den ithal ederek sefere başlatanlar Baltazzi’lerdir. Sultan’ın verdiği güvence ile %10 pay sahibi olarak 1852’de Şirket-i Hayriye’yi kurdular. Galata köprüsünün inşa edilmesinde, demiryolu ve tramvayın İstanbul’a gelmesinde önemli roller üstlendiler. En önemli bir görevleri de Türk tütün şirketi rejinin her bakımdan kurucusu olarak yer aldılar. Aristide Baltazzi, Büyükdere’de belediye başkanlığı yanında 1863’te açılan Sergi-i Umumi-i Osmani’yi organize etmişti<sup>924</sup>.

1911’de İstanbul’da kayıtlı olan 1000 tüccarın %3’ünün isimleri Fransız, İngiliz veya Alman asıllıydı.

İzmir limanı daha çok İngiliz limanları, Trieste, Marsilya, Livorno limanı ile ticaret yapmaktaydı. İzmir limanı modernleşinceye kadar ihraç malları Çeşme’den Sakız’a oradan da Avrupa’ya ulaşmaktaydı. İzmir limanı olarak güçlendikçe ticaret İzmir’e kaymaya başlayacaktı<sup>925</sup>. Ege’nin içlerinden toplanmış üzüm, pamuk, tahıl, sünger, zeytinyağı, tütün, meyve, incir, kökboyası, palamut, afyon tohumu gibi ürünler İzmir limanından gemilere yüklenmeye başlanacaktı. İzmir limanındaki ekonomik faaliyeti İngiliz, Fransız, İtalyan ve Hollandalı Levantenler giderek ellerine alacaklardı. 1868 yılında İzmir Rıhtım Şirketi(Smyrna Quay Şirketi) kurularak limanı işletilecekti. Şirketin yönetim kurulunda A.Cousinery, Baron Aliotti, P.Aliotti, E.De Cramer, F. Charnaud, K. Abro, A.Spartali ve A.Alliotti gibi Levanten hissedarlar vardı. Fransız Eliezer Gifre Guiffroy tarafından inşa edilen rıhtım 1876 yılında tamamlanacaktı.

<sup>923</sup> Öndeş, a.g.e., s.185.

<sup>924</sup> A.g.e., s.101.

<sup>925</sup> A.g.e., s.86.

Ticaret odaları ve konsülleri vasıtasıyla ticaretin her alanında hükümlerini ilan edeceklerdi<sup>926</sup>.

İzmir'de yaşamış başlıca Levanten aileler ise; Whittal, Giraud, La Fontane, Charnaud, Aliotti, Gout, Tibaldi, Keyser, Van Der Zee, Van Heemstra, Forbes, Edwards, Fontan d'Escalon, John Peterson, Maltass, Baltacı, Barff, De Jongh, Gavrili, Hacı Davut Fargoh, Rees, Gouth, Prenses Borghese, Barff, Falbo, Russo İtalyan Mösyö Mikalef, Mösyö Kosta, Mösyö Falbo, Misir, Corsini, Ikard, Douls, Revans, Filibucciler, Aliberti, Blackler, Barker, Monsieur Marcel ve Sponza aileleridir<sup>927</sup>. İzmirli Levantenler ticaretin ve sanayinin her alanında ön sıralarda yer alırken İstanbullu Levantenler bankerlik ve gemi acenteliği alanlarında yaşama hakim olmuşlardı.

İzmir ve çevresinde halı dokumacılığı bir sanayi kolu olarak gelişmişti. Kentte pamuklu işleme sanayii de 1860'tan sonra gelişme göstermişti. Kent ekonomisinde önemli bir yeri olan su gücü ile çalışan un değirmenleri yerini, 1850'den sonra buhar gücü ile çalışanlar almıştı. Bu sektörlerin çoğu İngiliz sermayesi, tekniği ve malzemesi ile kurulmuştu. İzmir demiryolu yapımını da İngilizler almış, daha sonra imtiyaz Fransa-Belçika kapitalistlerinin eline geçmişti. XIX. yüzyıl teknolojisi için önemli olan krom ve zımpara maden yatakları işleten yabancı tüccarlar dünya çapında tekel oluşturmuşlardı. İzmirli Türkler ve Museviler gümrük işlerini üstlenmişlerdi. Levantenler gümrük işlerinin yürütülmesi için gümrük memurlarıyla çok yakın ilişki tesis etmişlerdi<sup>928</sup>.

İzmir'in ihracatı XIX. yüzyıl boyunca arttıkça, buna paralel olarak Avrupalı tüccar sayısı da yüzyıl boyunca artmaktaydı. Levantenlerin yanında çalışmak amacıyla adalardan gelen Rumlar da giderek sayıca artıyordu. İzmir'de İngiliz tüccar sayısı 1849 yılında 209 iken, 1855 yılında 919 ve 1856 yılında 1061'e çıkmıştı. 1847-1880 arasında İzmir'de yabancı nüfus 15.000'den 50.000'e kadar yükseldi. Şehrin toplam nüfus oranlarında %25'e ulaştı. İzmir'de ticarete ortaya çıkan yoğunlaşma XIX. yüzyılın ikinci yarısında kentin önemini ve zenginliğini büyük ölçüde arttırmış ve zirveye taşımıştı.

---

<sup>926</sup> A.g.e., s.75.

<sup>927</sup> Raziye Oban Çakıcıoğlu, "Levanten Kavramı ve Levantenler Üzerine Bir İnceleme", *Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 22 (Güz, 2007), s.348.

<sup>928</sup> Öndeş, a.g.m., s.101.

Whittall ailesi Charlton Whittall, 1809'da Liverpool'daki Messrs, Breed&Co'nun temsilcisi olarak İzmir'e gönderilmişti. İzmirli Charlton Whittall gibi, J.B. Giraud'un Marsilya Limanı odaklı olarak acente, ithalat ve ihracat yapan tüccar kimliğinde çok büyük gelirler elde ettiğini görürüz. 1811 yılında C.Whittall and Company adıyla kendi şirketini kurdu. Messrs ve Breed&Co'nun sahiplerinden Mr. Breed ile ortak oldu<sup>929</sup>.1840 yılında İzmir'de 35 İngiliz ticarethanesi vardı. Bunların en güçlüsü Whittall'ler idi. Whittall'ler XX. yüzyıl başlarında Anadolu'nun çeşitli yerlerinde 48 işyerine sahip olup hemen hemen ticaretin tüm alanlarıyla ilgiliydiler. İngiliz tüccarlarından bir diğeri de 1827 yılında Fransa'dan İzmir'e gelerek yerleşen Charnaud'dur. La Fontaine ailesiyle birlikte Levant Company'nin ortaklarından Hayes ve ortaklarının küçük birer kalıntısı olarak işe başlamış olan Charnaud, Whittall, Lee ve Barker aileleriyle karışarak kısa bir süre içinde büyük bir ticaret ağı kurmuşlardı. Floransa kökenli Aliottiler tütün, pamuk ve incir ihraç ediyordu. Firmanın adı Aliotti Biraderler idi. Bu aile İzmir'de kurulan Şark Halı Şirketi'nin de ortaklarındandı. Şirket İzmirli tüccarların birleşmesiyle ortaya çıkmış ve zamanla dünya çapında bir müessese haline gelmişti. 1840'lı yıllarda İzmir'e gelen İtalyan göçmenlerin en yoğun tercih ettiği Alsancak'a yerleşen Petrini ailesi İzmir Darağaç'ta kurulan fabrikalarında deri sanayisi ile uğraşmaktaydılar. İngiliz tüccar Edward Whittall, Ernest Abbott zımpara, Ernest ve Duglas Paterson adlı İngiliz tüccarlar krom işletmeciliği ve ticareti konusunda tekel oluşturmuşlardı. Yine İngiliz tüccarlardan Clark Forbes linyit, Alfred ve Alber Bilyotti adlı İtalyan tüccarlar krom, Alfred Barker adlı İngiliz tüccar civa, J.W. Wilkinson adlı tüccar antimuan yatakları işletmekteydi<sup>930</sup>.

1870'li yıllarda İzmir Körfezi'nde İngiliz Joly Carmely Şirketi, resmi imtiyazı olmadığı halde vapur işletmekteydi. Şirket 1880'li yıllarda da faaliyetini sürdürmekteydi. İzmir'de İngiliz postası da 1872 yılında açılmıştır. Avrupalı tüccarlar, İstanbul'da 1901 yılında Chambre Des Maritimes de Navigation Etrangers'den 11 yıl sonra, 1913 yılında Chambre Maritime De Smyrne(İzmir Deniz Ticaret Odası)

---

<sup>929</sup> Yorulmaz, *a.g.m.*, s.290.

<sup>930</sup> *A.g.m.*, s.289.

kuruldu<sup>931</sup>. Böylece deniz ticareti ile uğraşan Avrupalıların hızla örgütlenmeleri devam ediyordu.

İzmir Avrupalı tüccarın gayri müslim aracılarda yaptığı işbölümü sonucu XIX. yüzyılda toplumsal hayat tarzı, meskeni, Müslümanlarınkinden pek ayrı olmayan gayrimüslim reaya ve Levantenler artık ayrılmaya ve kopmaya başladılar. Kahve ve bakkallarıyla Rum, modasıyla Fransız, paltosuyla İngiliz, bekçisiyle ve hamalıyla Türk bir şehir doğdu<sup>932</sup>.

Stanley Beard adlı bir İngiliz tüccar İskenderun'a giderek burada 1906'da meyankökü toplama tesisi kuruyor<sup>933</sup>.

Selanik, 1768'de kentin sadece yüz Avrupalı sakini vardı. XIX. yüzyılın sonuna gelindiğinde sayıları yaklaşık on bine çıkmıştı. Bizans döneminden beri yaşadıkları mahalle, depolar ve komisyon acenteleriyle birlikte limana ve yeni buğday pazarına yakındı. XIX. yüzyılın sonuna gelindiğinde semtte Fransız ve Alman kiliseleri, Deutsche Club, Theatre Francaise, bankalar, postaneler, pahallı oteller, seyahat acenteleri, konsolosluklar, kitapçılar, eczaneler vardı. Charnaudlar, Chasseaudlar, Abbottlar ailesinden Levantenlere burada da rastlamak mümkündü. Yerel aracılarda Rum ve Yahudi tüccarlardı<sup>934</sup>.

Beyrut limanı İzmir ya da İskenderiye'den farklı olarak yabancıların payı hiçbir zaman Beyrut nüfusunun büyük bölümünü oluşturmadı. 1893 yılında Beyrut liman kentinde 7325 yabancı yaşamaktaydı. Kentin nüfusu ise bu sırada 53.329 idi. 1899'da 2.742 Avrupalı vardı<sup>935</sup>. İskenderiye ve İzmir'dekiler gibi yabancılar kendi içlerine kapanmadılar. Yerli ortaklarla birlikte çalıştılar. Diğer liman kentlerine göre birbirleri ile daha fazla bütünleştiler. Beyrut kentinde Fransızlar oldukça etkindiler. Daha XVIII. Yüzyılda Halep, Trablusşam, İskenderun ve Beyrut'ta Fransız tüccarlar ticaret odaları kurmuştu<sup>936</sup>.

---

<sup>931</sup> Öndeş, *a.g.e.*, s.29.

<sup>932</sup> Şerife Yorulmaz, "Tarih Sürecinde Bir Zümre: Levantenler", *ÇTAD*, 2/4-5 (1995), s.133.

<sup>933</sup> Öndeş, *a.g.e.*, s.38.

<sup>934</sup> Mazower, *a.g.e.*, ss.240-244.

<sup>935</sup> *Beyrut Vilâyeti Salnâmesi*, 1311 H. (1893-1894 M.), s.462.

<sup>936</sup> Y.Eyüp Özveren, "Beyrut", *Doğu Akdeniz Liman kentleri (1800-1914)*, (Çağlar Keyder, Donald Quataert, Eyüp Özveren), Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 1994, ss.78-79.

Demiryolları ve limanlar ticaret hacminin genişlemesine ve önceleri yerel pazarlara yönelik olan üreticilerin dünya pazarlarına açılmasına yardım etti. Belediye hizmetleri hızla büyüyen İstanbul, İzmir, Selanik gibi Avrupalılaştırmış kesimlerinde görülmeye başladı. Bu kentlerde tramvay, elektrik ve şehir hatları vapurları gibi işletmeler tümüyle yabancı sermayenin elindeydi. Aslında kentsel alandaki bu ekonomik faaliyet ithalat ve ihracat hacmini genişletmek ve yerel işbirlikçi nüfusun gereksinimlerinin karşılamak dolayısıyla ticaretin tamamlayıcısı olarak görülebilir<sup>937</sup>.

#### 4. Gayri Müslim Tüccarlar

Osmanlı devletinde ticaret gayrimüslimlerin elindeydi. Avrupalı diplomatların ve Avrupalı tüccarlarının gayri müslim Osmanlıları korumaları ve onlara taviz vermeleri idi. XVIII. yüzyıl sonlarında Avrupa ile ticaret artınca, yabancı sefaretlerde güya tercüman olarak çalışanlara verilen vesikaların sayısı da arttı. Böylece Avrupa konsoloslarının himayesinde beratlı tüccar ortaya çıktı. Bu sınıf Osmanlı Devleti'nin çıkarlarına değil Avrupa devletlerinin çıkarlarına hizmet edecekti. 1808'de Rusya, 120.000 Rum'u himayesi altına almıştı. Bunların bir kısmı Karadeniz'de Rus bandırası ile ticaret yapmaktaydılar. Küçük Kaynarca Antlaşması Rum milletini imtiyazlı yaptı. Rumlar Osmanlı Devleti'ndeki mali kargaşa ve para darlığından da istifade etmişler, XVIII. yüzyıldan itibaren de finans sektöründe Yahudiler ve Ermeniler ile rekabete girmişlerdi. Giderek zenginleşen Rumlar, Avrupa'ya seyahat etmeye, Avrupa'ya yerleşmeye ve Osmanlı topraklarında ticaret yapabilmek için nakit ithaline başladı. Osmanlıda para ticaretinde aracı konumuna geçtiler. Amsterdam, Viyana, bazı İtalyan ve Macar şehirlerinde kurulu Rum şirketler, başka ülkelerde yerleşmiş Rum tüccarlar Osmanlı ekonomisini Avrupa ekonomisine irtibatlandırmışlardı. Avrupa pazarlarında Doğu mallarına olan talep ve bu malları ithal edecekler sağlanacak karlar ticarî göçleri teşvik etti. Rumlar armatörlük sayesinde XIX. yüzyılda diğer Balkan milletlerinden daha da öne çıktılar. Başlangıçta Avrupalılar ile ticarete yöneldiler. Bu ticarete kendi gemilerini kullanan Rumlar aracı, tercüman ya da toptancı temsilcisi gibi kurumlarıyla çalışıyorlardı. Rum tüccarlar aynı zamanda Avrupa'dan mal ithal ederek nakliyesini de

<sup>937</sup> Çağlar Keyder, "Osmanlı Devleti Ekonomik Sistemi", TCTA, III, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, s.643.

sağlıyorlardı<sup>938</sup>. Özellikle İzmir’de liman etrafında öbeklenmiş ticarî etkinlikte oldukça iyi bir yer edinmişlerdi. Seraphim Maximos’a göre Fransız ve İngilizlerin Osmanlı’daki ticarî rekabetleri Rumları kuvvetlendirdi<sup>939</sup>. Fransız ihtilalinin yol açtığı savaşlar ve Venedik Cumhuriyeti’nin 1797 tarihinde ortadan kalkması, Venedik ve Fransız gemilerinin Akdeniz’den çekilmesine yol açtı. Bu boşluk Rum tüccarlar ve denizciler tarafından dolduruldu. XIX. yüzyıl başında Rum denizciliği büyüme kararlığında idi. Rum tüccarların Avrupa’ya ihraç ettikleri kar payı hesapları da önemli teşvik unsuru<sup>940</sup>.

XIX. yüzyıl boyunca Avrupa ile ticaret daha da artmıştı. Doğu ile yapılan ticaret nispeten azalmış ve dış ticaretle uğraşan Osmanlı tüccar topluluğunun karması değişmeye başlamıştı. Kapitülasyonlarla dış ticareti ele geçiren yabancılar, iç piyasada transit geçiş, halkla ilişki kurulması, iç gümrükler ve ulaştırma gibi sorunlarla karşılaşınca araçlar bulmaları gerekti. Rum ve Ermeni okullarında okuyan gayri müslimler, yabancı dil ve ticaret eğitimi görmekte olduklarından, bu eğitimi görmemiş olan Müslümanlara göre yerel aracılıkta daha avantajlıydılar. Avrupalılar ile ortak bir dine mensup olmaları da gayri Müslimleri Avrupalılar ile daha rahat bir iletişime sevk edebiliyordu<sup>941</sup>. Bu yüzden ticaret merkezleri olan büyük liman kentlerinde yaşayan gayrimüslim tebaa, yerli üreticiler ile Avrupalı tüccarlar arasında iletişimi sağlayacak tek unsur olarak karşımıza çıkacaktı. III. Selim döneminde gayri Müslimlerden oluşan beratlı tüccara Avrupa ile ticaret yapmalarından dolayı “*Avrupa tüccarı*” denilmesi ve Avrupalı tüccarın sahip olduğu bütün haklara kavuşması kararlaştırılmıştı. II. Mahmut döneminde ise Müslüman tüccara “*Hayriye tüccarı*” denilmiş, Avrupalı tüccarla aynı haklara sahip olması benimsenmişti. Ancak yine de Hayriye tüccarı Avrupalı tüccarla rekabet etmekte ve Batı ile ticarete kesin bir rol oynayamadılar. XIX. yüzyıl başında gayri müslim tüccar Avrupalı tüccar ile olan ticarete ağırlığını hissettirdi. 1815 yılında

---

<sup>938</sup> Evangelia Balta, “Osmanlı Devleti’nde Rum Millet ve Ekonomik Gelişmişlikleri”, *Osmanlı Devleti’nde Din ve Vicdan Hürriyeti Konulu Tartışmalı İlmî Toplantılar Dizisi Tebliği (İslami İlimler Araştırma Vakfı)*, Ensar Neşriyat, İstanbul, ty., ss.242-246.

<sup>939</sup> Seraphim Maximos, *The Greek Merchant Fleet during the 18th Century*, Introduction- Ed. Loukass Axelos, Athens, 1976, s.40 Aktaran: Balta, *a.g.m.*, s.246.

<sup>940</sup> Balta, *a.g.m.*, s.246.

<sup>941</sup> A. Üner Turgay, “Trabzon”, *Doğu Akdeniz Liman Kentleri(1800-1914)*, Tarih Vakfı Yurt yayınları, İstanbul, 1994, ss.63-64.



devletin önemli şehirlerinde 412 tüccar kayıtlıydı. 1835'te sayıları 1300'e yükseldi<sup>942</sup>. Gayri Müslimlerin bir kısmı tefeciliğe yönelmekteydi. İç bölgelerden at ya da deve katarları ile mal getirmek maliyeti arttırırken hemen liman kentine yakın köylerden mal almak daha avantajlı bir hale geliyordu. XIX. yüzyılın ilk yarısında dünya pazarlarında fiyatlar düşme eğilimindeydi. Dünya ekonomisine bağlı olarak yaşanan bu düşüş ticareti araçlar için cazip halden çıkararak onların iltizam, tefecilik ve spekülasyona yönelmelerini sağlıyordu<sup>943</sup>. Aslında araçları zenginleştirip güçlendiren Osmanlı devletiydi. Can ve mal güvenliğinin sağlanması, iltizamın ortadan kaldırılması, kur ve faiz oranlarına istikrar getirilmesi gibi konularda tekrar tekrar başarısızlığa uğranması, Osmanlı devletinin güçsüzlüğünü gitgide daha da belirgin hale getirmişti. Bu sırada Osmanlı topraklarında ticaret yapan 30 İngiliz şirketi vardı ve “*Commercial Bank of Smyrna 'yi*” kurmak için hükümetlerine başvurular ve bankayı kurdular. Ancak İngilizler yerine geçmeyi planladıkları mevcut ticaret ağlarına ve pazarlar güvenmek zorunda kaldılar. Yabancı tüccarların ihraç ürünlerini düzenli tedarik edebilmeleri ancak bölgede daha iyi ve etkili bağlantıları olan yerel araçlarla aktif işbirliğine girmeleri sayesinde olabiliyordu. Ancak araçlarda daha çok iltizam ve tefeciliğe para yatırıp kar elde etme peşindeydiler. Bu yüzden yabancı tüccarlarla işbirliğine girmekte seçici davranıyorlardı. Yüzyılın ilk yıllarında henüz demiryolları da olmadığından üretim ve ihracattaki ilk patlama yerel araçlar ve ticarete yönelik tarım yapan köylünün refahını arttırmasına sebep olmuştu. İthalatta ihracattaki yükselmeye bağlı olarak artarken lüks mallar tüketim kapsamına girmeye başlamıştı. 1840-1870'ler arası hem yerli araçları hem de yabancı tüccarları görürüz. Ama iki grup birbiriyle işbirliği yaptığı gibi rekabette etmekteydiler<sup>944</sup>. Yerel araçlar köylü ailelerin tarım yaptıkları yerlere dek uzanan yerel bağlantılara sahiptiler. Araçlar ticaret, tefecilik, vergi toplama faaliyetlerinin hemen hepsinde söz sahibiydiler. Bu da onları rakip toplumsal gruplara göre daha ayrıcalıklı bir hale getiriyordu<sup>945</sup>. 1840'ların sonunda devletin 19 büyük ticaret şehrinde 80 İngiliz ve 70 Fransız ticarethanesi kayıtlıydı. Şam'da 5, Halep'te de

---

<sup>942</sup> Quataert, *a.g.m.*, s.957.

<sup>943</sup> Reşat Kasaba, *Dünya, İmparatorluk ve Toplum: Osmanlı Yazıları*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2007, ss.13-16.

<sup>944</sup> A. g. e., s.20.

<sup>945</sup> Reşat Kasaba, “İzmir”, *Doğu Akdeniz Liman Kentleri(1800-1914)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, ss. 14-20.

4 İngiliz firması vardı. Halep'te ise 110 Halepli Müslüman ve gayri müslim ticaret hanesi faaldi. 1871'de Beyrut'ta 5 İngiliz firması vardı. Şam ve Halep'te ise hiçbiri kalmamıştı. 1870'lerin başında Suriyeli Osmanlılar, Londra'ya ve Manchester'e yerleşmişler ve kısa sürede ticarethanelerini açmışlardı. 1860'larda Irak'ta yün ticareti yapan 10 firmanın 9'u Arapların elindeydi. Yahudiler Irak eyaletlerindeki ticareti ellerinde tutuyor ve Selanik'te önemli rol oynuyorlardı<sup>946</sup>. Rumlar Yunan isyanı sonrasında kendilerine duyulan güvensizlik sonucu yönetim kademelerinden çekilirken ticaretteki ağırlıklarını giderek arttırdılar.

1870'ler ile 1890'lar arasında hem Osmanlı devletinin bütününde hemde bölge düzeyinde gitgide artan bir yabancı varlığına tanık olundu. Düyun-u Umumiye'nin kuruluşu hem ekonomiye hem de bölgedeki para durumuna istikrar getirdi. Bu yıllarda genişleyen demiryolu ağı, Düyun-u Umumiye ile kurulup genişleyen ekonomik ve idari yapılar, araçların yerel nüfuzunu ve gücünü zayıflattı<sup>947</sup>. Tütün üreticileri özellikle bu süreçte yerel araçlarla işbirliği yapıp, rejinin kurduğu güçlü acentelerden tütünü kaçırarak imparatorluk dışına satmak yoluna gittiler. Bu durumda kaçakçılığa sebep oldu.

Ticaretin gelişmesiyle paralel yeni meslekler olarak ortaya çıkan sigortacılık mesleğini Trabzon'da XIX. yüzyıl sonlarına kadar daha çok Rum avukatlar üstlenmişti. Yeni uluslar ticarete atıldıkça çok sayıda sigorta şirketi kentte hayat buldu. Halk sigortacılığa oldukça yabancıydı. Bu yüzden Avrupalılar ithalat ve ihracatçılarla kolay iletişim kurabilen yerel tüccarlarla birlikte çalıştılar. Karadeniz'de yabancıların açtığı banka şubelerinde de gayri müslimler istihdam edilmişlerdi<sup>948</sup>. 1884 teki bir İngiliz belgesinden anlaşıldığına göre Trabzon'daki on dört büyük komisyon acentesinden üçü İranlı, biri İsviçreli, geri kalanlarında Rum ve Ermeni oldukları görülmektedir. Kentteki 33 ihracatçıdan üçü Türk olup, İstanbul'a gıda maddeleri fındık ve tütün ihraç etmekteydi<sup>949</sup>.

Yunanistan'a yardım kampanyası II. Meşrutiyet'in başından itibaren görülen bir durum olsa da Balkan Savaşı döneminde arttığı gözlenmiştir. Yunan donanması için

---

<sup>946</sup> Quataert, *a.g.m.*, s.957.

<sup>947</sup> Kasaba, *a.g.e.*, s.

<sup>948</sup> Turgay, *a.g.m.*, ss.64-65.

<sup>949</sup> *A.g.m.*, ss.63-64.

Osmanlı Devleti'ne getirilen piyango biletleri Rum ve Yunanlıların dükkânlarında gizlice satılmaktaydı. Kiliselerde de kiliseye yardım adı altında toplanan paralar, Rum ticarethanelerden kazandıkları paraların belli bir kısmı Yunan ordusuna destek olarak gidiyordu. Hatta Görice'li bir Rum zengini tarafından Yunan donanmasına Averof zırhlısı hediye edilmişti<sup>950</sup>. Bu olay Balkan Savaşları'ndan sonra Rumlara yapılacak olan boykotu hazırlayan süreçte önemli bir kilometre taşı olacaktı.

Aydın vilayetinde Rumlar, Türklere karşı ekonomik üstünlüğü ele geçirmişlerdi. Anadolu'da yaşayan Rumların büyük çoğunluğu sahillere yakın olan yerlerde yaşamaktaydılar. Marmara Denizi sahillерinden başlayarak Antalya'ya kadar uzanan çok geniş bir sahil şeridinde yaşayan nüfus tüm Anadolu Rum nüfusunun yarısından fazlaydı. Deniz kıyılarında yaşadıklarından dolayı doğal olarak denizcilik ve deniz taşımacılığı önde gelen meslek dalıydı<sup>951</sup>.

Batı Anadolu'da aynı zamanda, çok zengin bir tarım potansiyeli vardı. Batı Anadolu'nun tarımsal ürünleri adalar içinde oldukça önemlidir. Nüfusunun çoğunu Rumların oluşturduğu bu adaların gıda ihtiyacı Batı Anadolu'dan sağlanmaktaydı. Anadolu kıyıları ile adalar arasında zengin bir ticaret vardı. Tabii ki kaçakçılık olayı Ege denizinde her zaman yaşanan bir olaydı.

## 5.Müslüman Tüccarlar

Osmanlı devletinde Müslüman unsur daha çok tarımla uğraşmakta ya da devlet işlerinde yer almayı düşünmekteydi. Ticaret alanında ise daha çok gayri müslimler etkindi<sup>952</sup>. Üretilen ürünün pazara ulaşmasında ve pazarlanmasında aldığı rol çok sınırlı olan Osmanlı Müslümanı ticaretin getireceği refahtan yoksundu.

Liman kentlerinde Müslümanlar daha çok liman ve limanı çevreleyen ticarethanelerde, depolarda amelelik ve hamallık gibi yoğun insan emeğine dayanan işlere yönelmişlerdi. Ticaretin artmasıyla ortaya çıkan bankacılık, sigortacılık, bankerlik, simsarlık gibi yeni uğraşı türleri ortaya çıkmıştı. Ancak bu uğraşlarla yabancılar ilgilenmekteydi. Onlarla bağlantılı olarak çalışanlar ise gayri müslimlerdi.

<sup>950</sup> Efiloğlu, *a.g.t.*, s.16-18.

<sup>951</sup> Efiloğlu, *a.g.t.*, s.16-18.

<sup>952</sup> Türkan Başyigit, "Kurtuluş Savaşı Yıllarında İşgal Bölgesi Köy ve Köylüsü", *ÇTAD*, C.1, S.3, İzmir,1993, s.175.

Gayri müslimler ve yabancılar kapitülasyonlar sayesinde konumlarını sağlamlaştırırken Müslüman tüccar ayrıcalıksız bir konumdaydı. Artan ticaretten ve dünya limanlarına dek uzanan ticaretten yeterince pay alamamaktaydı.

Liman kentlerinde hinterlandlardan toplanan mallar liman kentlerine getiriliyordu. Burada mallar sınıflandırılıyor, tartılıyor, paketleniyor, sandıklanıyor ve kıyıya yığılıyordu. Müslümanlar İzmir’de Yemiş Hanı’nda özellikle kadın ve erkekler olmak üzere incirlerin ayıklanma, kurutma, paketlenme gibi bölümlerinde alın teri ile çalışıyorlardı. İncirler üreticinin elinden yok pahasına alınıyor ve limana getiriliyordu. Bir kısmı ihraç edilirken, bir kısmı da rakı fabrikalarına gönderiliyordu. İhracat amacıyla yapılacak olan kutular için kereste, Romanya’dan getiriliyordu. Kutular ise Kemeraltı’nda sandıkçılarda ve Dervişoğlu Han’ında yapılırdı. Üzerlerine yakma metodu ile tüccarın adı ve “*İzmir İnciri*” yazılırdı. Canik Elmasyan adlı bir gayri müslim incirlerin ihraç edildiği eylül ve ekim aylarında bir han kiralar ve incirlerin işlenmesini sağlayarak ihraca hazır hale getirirdi. İncir tekellerinin pazarını elinde tutmak ve istedikleri gibi bir fiyat politikasını daha kolay belirlemek için merkezi Londra’da bulunan ve faaliyet alanını İzmir’e kaydıran Smyrna Figs Packet adlı bir şirketleri vardı. Bunun karşısında yerli üreticiler de bir araya gelerek bu tekeli kırıp haklarını daha kolay koruyabilmek amacıyla Osmanlı Aydın İncir ve Himaye-i Zürra Anonim Şirketi’ni kurdular. Mesela deri sanayinde önemli yer tutan palamut İzmir ve çevresinden getirilerek Hisar Camii ve Kızlarağası Hanı’nda palamudun içinden fındık benzeri ürün çıkarılarak kabuğu kurutulup toz haline getirilir ve çuvallanırdı<sup>953</sup>.

İç bölgelerde bağlantı yerel aracılarla gelen kuru üzümünü temizleyenler paketleyenler üretkenlerde olduğu gibi Müslüman halktı. Bu ürünlerden kazanan ise İngiliz, Fransız, Rum’du. Türk burjuvazisi çok az geliştiğinden Türk kendi vatanında işçi, yabancı ise efendiydi. Aracıların konumu 1881’de Düyun-u Umumiye’nin kurulması ile bir ölçüde sarsıldı. Tütün üreticileri özellikle bu süreçte yerel aracılarla işbirliği yapıp rejimin kurduğu güçlü acentelerden tütünü kaçırarak imparatorluk dışına satmak yoluna gittiler. Bu durumda kaçakçılığa sebep oldu. Ancak Düyun-u Umumiye İdaresi’nin Anadolu’daki varlığını tersine çevirecek kadar güçlü olmadı. XX. yüzyılın

---

<sup>953</sup> Bu bilgiler “*Üç İzmir*” adlı eserdeki fotoğraf alt bilgilerinden derlenmiştir. Şahin Bengü (Ed.), *Üç İzmir*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 1992.

başlarında ise aracılarn durumları boykotlar ve milli iktisat politikası ile daha da sarsılacaktı<sup>954</sup>.

Osmanlı-Avrupa ticareti mamul mal ithalatı ve tarımsal ürün ihracatı temelinde idi. Anadolu'da ticari tarımsal ürünler ekimine ayrılan arazi miktarı ticaretin artışıyla orantılı olarak arttı ve Osmanlı çiftçisi piyasa için üretim yapmaya başladı.

1329 tarihli Londra Şehbenderinin hazırladığı raporda Osmanlı tüccarının eksiklerini belirtmekte ve neler yapması gerektiği konusunda öneriler getirmektedir. Şehbendere göre Osmanlı tüccarı malının gerçek değerini takdir edememekte ve hakkettiği kazancı sağlayamamaktaydı. Bunun dışında Avrupa pazarı için ürünler yeterince tanıtılmamakta ve Osmanlı tüccarının Avrupa ticaretin işleyişinden haberdar olmadığı söyleniyordu. Londra şehbenderi İngiltere'ye mal ve eşya sevkiyatı yapacak Osmanlı tüccarına dikkat etmesi gereken hususlar ile ilgili şu uyarıları yapıyordu: *“İngiltere 'ye mal ve eşya sevk eden tüccar balyaların ve fiçuların nasıl bağlandığını, malın yolda bozulmaması, içlerine su geçmemesi, kırılır eşya ise nasıl saman ve köpükler içinde sandıklara konulduğunu iyi bilmelidirler. Sandık ve tankların rıhtımlara sevki, vapurlara yüklenmesi ve vapur kumpanyalarına karşı davranışlara da dikkat etmelidirler. İngiliz tacirler, bize emniyet ve güven vererek Osmanlılarla ilişkilerini artırmaya çalışıyorlar. Her tüccarımızın yukarıda söz edilen düsturlara uyması şarttır. Bu şartların yerine getirilmesi kolay gibi görünse de tatbikatta bir hayli sıkıntının olduğu bilinmektedir”*. Bunun dışında

Osmanlı tüccarının ticaret alanında başarılı olabilmesi için Avrupa ticaret borsalarını takip etmesi, sigorta ücreti ve nakliye fiyatları sürekli değiştiğinden ticarî işlerde tüccarın her zaman yeniliğe hazır olması gerektiğini belirtiyordu. Yafa'dan nakledilen Osmanlı portakalları Avrupa'da beğenilmekle birlikte bazen mesafenin uzunluğu nedeniyle çürüyerek Avrupa'ya ulaşmaktaydı. Bu yüzden Liverpool şehbenderi soğutma bölümü olan vapurlarla malların yollanmasının iyi olacağını belirtiyordu<sup>955</sup>.

---

<sup>954</sup> Kasaba, *a.g.m.*, ss. 14-20.

<sup>955</sup> Bayram Nazır, *Şehbender Raporlarına Göre I. Dünya Savaşı Öncesi Osmanlı Ticareti*, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, İstanbul, 2010, s.52.

## 6.Gemi Acenteleri

Gemi acenteleri ticaretin getirdiği hizmet şirketleri olup genellikle Levantenler tarafından yapılmaktaydı. Zamanla İstanbullu Rum esnafının da acentelerde görev aldığı görüleceğiz.

Acenteler Rıhtım Caddesi, Kemankeş Kara Mustafa Paşa Sokağı, Sivastopol Sokağı, Kemeraltı Caddesi, Tophane İskelesi Sokağı arasında yoğunluk kazanmıştı. Bunların dışında Ömer Abed Han, Merkez Rıhtım Hanı, Çinili Rıhtım Han, Ticaret Han, Hovagimyan Han, Veli Alemdar Han, Cite Francaise, Passage Lloyd'daki odalar, Voyvoda Caddesi ile Rıhtım caddesi arasında kalan sokaklarda Boston Han, Kamonda Han, Bereketzade Han, Sirkeci'de Sansaryan Han vardı<sup>956</sup>.

**Tablo 4.43: İstanbul'daki Gemi Acenteleri ve Yerleri<sup>957</sup>**

İstanbul'daki Gemi Acentesi	Yeri
Agalesto Sferro&Co.-Deutsche Levant Linie Denizcilik Şirketi Acentesi	Mehmet Ali Paşa Han No:41-42.
Austrian Lloyd	Galata Rıhtımı
Mango Foscolo, Foscolo Mango&co. Compagnies Royale Neerderlandaise de navigation a Vapeur Salamander Ins. Co. Türkiye Acentesi	Counteaux Han, Galata
Ellerman Line Denizcilik Firması Acentesi	Galata
Doros Kardeşler-Moss ss.Line Denizcilik firması acentesi	Saldalcı han, Kara Mustafa Paşa Caddesi, Galata.
Khedivial mail Line(Hidivyal Posta Hattı)	Meymenetli Han, Galata. Valide sultanağa han Eminönü'nde şubesi vardır.
Mahsuse-S/S Navigation Co.	Kılıç Ali Paşa Han, Mumhane Caddesi Galata.

Yukarıda adı geçen gemi şirketlerinin sefer güzergahları üzerinde bulunan liman ve iskelelerde de acenteleri bulunmaktaydı.

<sup>956</sup> Öndeş, a.g.e., s.187.

<sup>957</sup> *Le Moniteur Oriental ( Oriental Adviser)*,3-4-5 Janvier 1910.

#### **D. LİMAN KENTLERİNDE TÜKETİM ALIŞKANLIKLARININ DEĞİŞİMİ**

“Tüketim”, üretilen mal ve hizmetlerin gereksinim ve istekleri karşılamaları amacıyla insanlar tarafından kullanılmasıdır<sup>958</sup>. Tüketim insanlığın var olmasıyla birlikte ortaya çıkmış; doğal, basit bir olguyken, zaman içinde gerçek içeriği olan ihtiyaçların tatmininden uzaklaşmaya başlamış ve toplumsal statüleri belirleyen bir yapıya ulaşmıştır<sup>959</sup>.

Osmanlı klasik döneminde Müslüman aileler ise mümkün olduğu ölçüde kendi ihtiyaçlarını kendileri sağlamaya çalışırlardı. Osmanlı Devleti’nde tüketim sınırlıydı. Ancak XIX. yüzyıldan itibaren tüketim liman kentlerinden başlayarak büyük bir değişim yaşayacaktı. Artık tüketim ihtiyaçları karşılamaktan çok belli bir hayat standardı, bir toplumsal statü, modernleşme gereği olarak algılanmaya başlanacaktı.

Sanayi devrimi ile Avrupa’da tarıma ve zanaatlara dayalı bir ekonomiden, sanayinin ve makine üretiminin egemen olduğu bir ekonomiye geçiş süreci, ister istemez Avrupa ülkelerini yeni pazarlar arama ve bulma yoluna sevk etti. Bu bağlamda geniş coğrafyası, büyük nüfusu olan, ancak ekonomik ve teknolojik olarak geri kalmış Osmanlı İmparatorluğu toprakları vazgeçilemez bir pazar konumundaydı. Bu pazarı elde etmelerinde 1838’le başlayan ticaret sözleşmelerinin büyük etkisi olmuştur. Çünkü bu ticaret sözleşmeleri Batılı devletlerin uzun süredir elde edemedikleri ticari imtiyazlarla yoğun bir nüfus potansiyeline sahip Anadolu’da bir tüketim toplumu yaratmak için hemen kolları sıvadılar. Bir gemi, yanaştığı bir limana işlenmiş kumaşlar, elbiseler, gündelik kullanıma ilişkin bezler ve fabrikalarda üretilmiş konserve, şeker gibi tüketim mallarını denkle, kutular içinde yıkarken; onun yerine denk denk halılar, balya balya soft ve pamuk gibi işlenmemiş emtia yüklüyor ve başka limanlara doğru hareket ediyordu. Mesela İzmir limanına boşaltılan işlenmiş mallar, besleyebildiği kadar kent merkezinin çarşısını pazarını besliyor; kalan kısmı bu mala gereksinim duyan kıyı ve iç kıyı kentlerinde alıcı bulmak üzere, deniz kıyıları boyunca kuzeyde ve güneyde serpilmiş bir halde bulunan rıhtım ve iskelelere sandallarla ve kayıklarla yol alıyordu.

<sup>958</sup> <http://tr.wikipedia.org/wiki/T%C3%BCketim>, 14.09.2011.

<sup>959</sup> Berna Üstün, Osman Tural, “Tüketim Alışkanlıklarındaki Değişimler ve Bu Değişimlerin Alışveriş Mekanlarına Etkisinin Eskişehir Örneğinde İrdelenmesi”, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C 8, S. 2, 2008, s.261.

Sanayi devrimi akabinde gemiler daha konforlu ve büyüktü. Hem mal, hem de insan taşıma ve ulaştırması daha yoğun ve ucuz gerçekleştirilebiliyordu. Mallar, büyük limanlardan en küçük iskelelere bile türlü zorluklarına karşın götürülebiliyordu. Yeni tüketim mallarının konforuna, getirdiği zevke tanık olan kitleler, tüketim anlayışlarını ve tekdüzeliklerini değiştiriyorlardı. Seyahat etme istekleri de artmıştı. Her yerden ilgili makamlara ulaşıyor; kişilerden yaşadıkları beldelerin kıyılarına, iskelelerine gemi işletilmesini isteyen istekler geliyordu. Durağan toplum yapısında, belli bir hareketlilik vardı. Görmek, görgüleri ve istekleri de değiştiriyordu. Başkasında olan şeyler, bireyler için bir süre sonra istenilen şeylere dönüşüyor, bu tarz istekler çoğalıyor, hedefler değişiyor; böylelikle gemilerin hareketliliği, mal mübadelesi ve taşımacılığı, ticaret ve tüketim düzeylerindeki değişimler toplumsal ve ekonomik gelişmenin en önemli etkenleri olarak ortaya çıkıyorlardı. Üstelik ticaretin göreceli serbestliği ve sermaye hareketi, ticaretin ve sermayenin ulaştığı yerel mekânda, toplumsal yapıyı bu tür istek ve arzuların içine itiyor, orayı değiştirmeye zorluyordu. Toplum değişime zorlandıkça, toplumun bu kez istek ve arzuları daha da kamçılanıyor, bir döngü içinde üretim, tüketim, ticaret sarmalı içinde toplum ve giderek de yönetme anlayışı yeniden biçimleniyordu. Artık yönetenler, yönetilenlerin isteklerine daha bir kulak vermek zorunda hissediyorlardı<sup>960</sup>.

İletişim ve haberleşme olanaklarının artması, dünyada yaygın uygulamalar konusunda bilgilenmeyi sağlıyor, bu bilgilenme, yanında var olanla başkalarında olanı karşılaştırma olanağı sunuyor; karşılaştırma farkları gösteriyor; böylece iki farklı şey arasında nelerin değişmesi gerektiği konusunda en azından entelektüeller arasında bir algılama ve arayış ortamı yaratıyordu. İlk kez entelektüeller, topluma karşı sorumluluk duygusu içinde, aydınlatma görevlerini yoğun biçimde hissediyorlar, bunu ahlaki bir anlayışa oturtma gayreti gösteriyorlardı. İsteklerse artıyordu. Bu istekler karşısında gemilerin limanlara ve rıhtımlara uğrayışları, mal aktarımı artıyor, ticaret hacimleri büyüyordu. XIX. yüzyıl sonlarında artık Avrupa'dan alınan gemiler toplumsal istekleri karşılamaya yetmiyordu. Donanma için alınmış gemiler bile gün geliyor ticari seferlere yönlendiriliyordu. Asker taşımacılığı kendini sürekli olarak seferde gibi duyumsayan bir

<sup>960</sup> Kemal Arı, *İzmir'den Bakışla Türkiye'de Kabotaj (Haklar, Kazanımlar ve Bayramlar)*, Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları, İzmir, 2010, s.60.



toplumda önem kazanıyordu. Savaşlar, cephane ve personel taşımacılığını zorunlu kılıyordu. Barış zamanlarında ise, bu zorunluluktan ayrı olarak, temel tüketim mallarında çeşitlenme ve çoğalma eğilimi kendini gösteriyordu. Buna karşın artan ticaret ve gereksinimlerin doğurduğu boşlukta yabancı gemilerinin Osmanlı kıyılarını hızla istilaları ve kıyılarda ticari üstünlüğü ele geçirmeleri ayan beyan kendini gösterdi. Osmanlı Devleti, kendi limanları ve yabancı limanlar arasındaki ticaret ağı geliştikçe ve yabancı gemilerin seyrü seferi arttıkça, göreceli bir refah yaşarken, mali ve ekonomik tutsaklığının ilmeklerini de adım adım örüyordu. Görünürde, Türkler'in ürettikleri üzüm, pamuk, incir, palamut, zeytinyağı, halı v.b. ürünler yabancı pazarlarda alıcı buluyor, yabancı tüccarlar, yine yabancılara ait gemilere binip, çok daha sık biçimde Osmanlı limanlarına gelip ticari bağlantılar kuruyorlardı. Kurulan borsalar öyle ya da böyle geliyordu. Bankacılık, sermayesi yabancılarda elinde de olsa, artık ekonominin bir parçasıydı. Sigortacılık yayılıyordu; değerli kâğıtlar Osmanlı mali ve ekonomik sistemi içinde nemalanıyor, borçlanma artmakla birlikte, ticari işletmeler çoğalıyor, belli ölçülerde ekonomik görgü ve deneyimler geliyordu. Ancak bu sanal görüntünün altında çok daha derinlerde, köklü sorunlar vardı. Bu bir sihirli sopa gibi, bir yandan ekerken, bir yandan, çok daha fazlasıyla hatta biçiyordu. Ticaret hacmi ve hep Osmanlı Devleti'nin aleyhine geliyordu. Limanlara yığılan mallar yatırım değil, tüketim mallarıydı. Borç yükü artıyor, vadesi gelen borç taksitleri ödenemiyor; yüksek faizle yeni borçlar alınıyordu. Üretim ve tüketim arasındaki denge, tüketim lehine hızla değişmişti. Borçlanma oranları artmıştır. Böylece devlet hızla mali bağımsızlığını yitirmişti. Borçlanma oranları artınca, ülke borçlarını ödeyemez duruma gelmiş, değişik tarihlerde çıkarılan değerli kâğıtlar ve bonolarla bir süre ekonomi sürüncemede tutulabilmiş; ancak sonunda Osmanlı Devleti mali iflasını açıklamak zorunda kalmıştı. Kırım Savaşı sırasında 1854'te başlayan dış borçlanma katlanarak sürmüş, borçlar ödenemeyince alacaklı ülkeler, alacaklarını alabilmek için Duyun-u Umumiye adıyla bir yönetim kurmuşlardı. Devletin bütçesinde yer alan önemli gelir kaynakları, bu kurumun ve bu kurumu yöneten yabancılardan denetimine geçmişti. Her yeni ayrıcalık, başka ayrıcalıklara zemin hazırlamış; mali bunalım ve borç yükü, onca özveriye karşın azalacağına katlanarak sürmüştü. Böylece imparatorluk, yalnız siyasi bağımsızlığını değil, ekonomik ve mali bağımsızlığını da yitirmeye başlamıştı. Örneğin, buğday

üretimi İç Anadolu'da yoğundu. Geniş ve düz arazilerde ilkel koşullarda da olsa yapılan tahıl üretimi, neredeyse tek üretim biçimi olduğu ve çiftçi yıl boyunca yalnız bu üretim biçimi ve türünde uğraştığı için, o bölgede tüketime göre üretim fazla oluyordu; fakat örneğin, Karadeniz kendi tüketimini karşılayacak üretim düzeyini yakalayamıyordu. Yolların yetersizliği ve hatta kimi yerlerde hiç yol bulunmayışı, demiryollarının azlığı ve niteliksizleri, lokomotif ve vagon sayılarının sınırlı oluşu gibi nedenlerle, zahire ulaşımı için tek çıkar yol olarak deniz taşımacılığı görülüyordu. Ancak denizle bağlantısı olmayan İç Anadolu'nun ya da iskeleleri olsa bile yine de üretim merkezlerine en yakın kıyı noktalarına dek -örneğin; Konya'dan taşınacak zahire için, kendisine en yakın deniz çıkış noktası olan Antalya'ya dek- kara ya da demiryolu bağlantısının olması gerekiyordu. Ancak Osmanlı Devleti, tam bir yol yoksuluydu. Rıhtımlar, iskeleler ve limanlar ile taşınacak ürünler için korunaklı yerler ya çok sınırlı ya da hemen hemen hiç yoktu<sup>961</sup>. Bazen de bir malı yurt dışından almak ülke içinden temin etmeye göre daha ucuza alınıyordu. Ülke içi ulaşımın yeterinde gelişmemiş olması tüketimi arttırıyordu. Alman, Fransız ve İngilizlerin yaptıkları demiryolları da daha çok kendi ihtiyaçlarını karşılamaya yönelikti. Ülke ulaşımının en kısa yolla bağlanmasından uzaktı.

Ülkeye gelen mallar ile ülkeden çıkıp giden mallar nitelik olarak birbirinden oldukça farklıydı. Kömür, çinko, krom, bakır, zımpara taşı, şap ile üzüm, incir, pamuk, meyankökü, hayvan, fındık, yumurta, meyve gibi ürünler ile işlenmiş ya da yarı işlenmiş ürünleri götüren Avrupa saat, mobilya, pamuklu, yünlü kumaşlar, kahve, demiryolu, buharlı gemi kazanları, son model Paris kıyafetleri şeker gibi ürünleri getiriyordu. Giden ürünlerle aslında Osmanlı'ya ait kültürel değerle başka ülkelerle paylaşıldığı gibi başka ülkelere ait kültürel değerler Osmanlı ülkesine giriyordu. Avrupa'dan gelen ürünler liman kentlerinin mağazalarını süslüyordu. Ürünlerin fiyatına ve halkın alım gücüne göre bu ürünler en üst sosyal tabakadan alt gruplara doğru Osmanlı insanını evini giriyordu. Alınan mallar ihtiyaç karşılamının yanında sosyal statüyü de belirler olmuştu. Ancak giden malın ederi ile gelen malın ederi arasında büyük fark vardı. Dolayısıyla kazançta olan Avrupalı oluyordu. Limanlara ulaşan Avrupa malları en küçük iskelelere kadar ulaşıyordu. Bu sayede kimi yerlerde en küçük

---

<sup>961</sup> Üstün, Tatal, *a.g.m.*, s.261.

Anadolu kasabasında bile Avrupa ürünlerini görmek mümkündü. Ekonomik hayat sosyal hayatı değiştirecek o da tüketim alışkanlıklarında baş döndürücü bir değişime yol açacaktı. Bunun beraberinde kültürel alanda da bir değişim yaşanacaktı.

Batıdan gelen değerler, moda ve tüketim ürünleri yeni yaşam biçiminin temel unsurları olarak algılanmaktadır. Üst tabakanın davranışları Batı'yı taklit etme ile şekillenir ve toplumun alt katmanları da üst tabakayı taklit eder. Böylece tüketim kültürü aşağıya doğru hızla yayılır<sup>962</sup>. Şehirler de artalanlarıyla kurdukları ilişkiyle gerçek anlamda pazar kurulan, pazar ekonomisinin nefes aldığı ve dünyayla bağlantının sağlandığı odaklar haline geliyordu.

İstanbul'da Pera ve Galata semtleri özellikle Avrupalı hayat biçimini, binalarıyla, dükkânlarıyla ve yüzyılın sonlarından itibaren restroonlarıyla yansıtan bölgeler olmuşlardır. Avrupa ile artan ticari bağlantılar Avrupa kökenli tüketim maddelerinin başkente gelişini arttırmıştır. Seçkin zümre mobilyalar kullanmaya başlamış, yemeklerini sini yerine masada yemeğe başlamışlardır<sup>963</sup>.

1830'larda başlayan süreç bazı şehirlerde 1950'lere kadar sürdü ve çoğu ithal ürün satıcılığını ifade eden manifatura ve acente döneminden geçildi. Arapça mahzen sözcüğünün çoğulu mahazin'den gelen mağaza İspanyolcaya almacén, armazén, magacén, İtalyancaya magazzino, Fransızcaya magasin biçimiyle girmiştir. Avrupa'nın yeni veya sanayi tarafından yeni biçimlerde üretilen ürünlerine talep 1850'lerden itibaren, Kırım Savaşı sonrasında arttı. Abdülaziz 1867 Avrupa seyahatinden sonra şehrli üst ve orta sınıflar için yeni bir yaşam biçimi yaratmaya başladı. 1850'de İstanbul'a yerleşen Bortoli Biraderler tarafından yaptırılan ve 1926 ya kadar varlığını sürdüren “*Bon Marche*” mağazası, bugünün süpermarketinin atası, alışveriş tarz ve nesnelere mekânı oldu ve bonmarse adıyla cins isme dönüştü. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren büyük Avrupa mağazalarının şubeleri, İstanbul'da açılmaya başladı. 1869'dan itibaren “*Orosdi Back*”, “*Louvre*”, “*Au Camelia*”, Beyoğlu'nda iki üç katlı büyük taş binalarda göründüler. “*Burla*” ve “*Tring*”

---

<sup>962</sup> Üstün ve Tural, *a.g.m.*,s.262.

<sup>963</sup> Özge Samancı, “19. Yüzyıl İstanbul Mutfağın'da Yeni Lezzetler”, *Yemek ve Kültür Dergisi*, 6 (2006), s.96.

bonmarseleri Cumhuriyet'ten sonra da ithal mallarının, son Avrupa moda ve teknolojinin satıldığı yerler oldu<sup>964</sup> .

Tarihçi Lütfi Efendi çalı süpürgesi, ağaç kaşık ve tahta taraklara kadar her şey Batı ülkelerinden modern buharlı gemilerle gelerek liman kentlerinden içerilere yayılmaya başladığını belirtiyordu. Böylesi büyük bir pazardan daha fazla pay elde etme arzusu yabancı tüccarları kendi aralarında ister istemez bir rekabet ortamına sürükledi. Buna yerli tüccarın ayakta kalabilme mücadelesi de eklenince bu ticari rekabet daha da kızıştı ve bir reklam olgusu olarak özel basına yansıdı. Türkçe basında yer bulan fesle ilgili reklam metinleri, yerli üretimin, ithal ürün karşısındaki tutundurma çabalarının ilk örneğini oluşturmuştu<sup>965</sup>. Batılı tüccarlar İstanbul basını aracılığıyla reklam kampanyaları başlatmışlar ve Osmanlı ülkesinde çok ciddi boyutlarda bir pazar payı yakalamışlardı. Reklamcılık anlayışını XX. yüzyılın başlarında geliştiren ve “*Reklam Ajansları*” kurarak kurumsallaşan yabancı tüccarlar, basına daha fazla reklam vermeye ve reklam metinlerini daha seçici, aynı zaman da resim öğeleriyle süslemeye başladılar. Diğer taraftan geleneksel ve küçük ölçekli daha çok tarım ve dokumacılık üzerine kurulu yerli işletmeler, reklam verme güçleri olmadığından kapanma noktasına gelmişlerdi. Öyle ki sadece Bursa'da faaliyette bulunan 1.500'e yakın dokuma tezgâhı, Batı ürünleriyle rekabet edemeyerek kapılarına kilit vurmuşlardı<sup>966</sup>.

XIX. yüzyılda pamuklu kumaşlar arasında ilk sırada basma gelmektedir. Basma, XIX. yüzyıl ortalarında Avrupa'dan gelen bir tür pamuklu kumaştır. Bu kumaş ucuz olması hasebiyle kısa süre içerisinde orta tabaka ve köylü arasında büyük ilgi görmüştür. Basmanın yanında önemli bir miktara ve değere sahip pamuklu kumaş çeşidi bogasidir. Daha çok astarlık kumaş olmak üzere pamuk ipliğinden dokunan bogasının çeşitleri de bulunmaktadır. Daha Ortaçağda Anadolu'dan İtalya'ya bogasi ihracı yapılmaktadır Bu nedenle bogasi İtalya'da bocassino adıyla ün yapmıştır. Lüks kaliteye kadar çeşitleri ve beyaz yanında bir çok değişik renkte imal edilmiştir. Bu kumaş kaftan, kapama, zıbın gibi giyeceklerde veya döşemelik olarak kullanılmıştır Osmanlı Devleti'nin Amerika ile ticaretinin başlaması ile birlikte yine bir tür pamuklu kumaş

<sup>964</sup> Üstün ve Tatal, *a.g.m.* , ss.267-268.

<sup>965</sup> Hamza Çakır, “Türkçe Basında İlk “Marka” Rekabeti”, *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 16 ( 2004/1) , s.27.

<sup>966</sup> Çakır, *a.g.m.*, ss.28-29.

olan Amelikan (Amerikan) bezi ithal edilmeye başlanmış ve XIX. yüzyılın ikinci yarısında ticaret hacmi hızla artış kaydetmiştir. Bu bağlamda Amerikan bezi Osmanlı giyim malzemeleri arasında yerini almıştır. XIX. yüzyılın sonlarında Balıkesir’de tercih edilen kumaşlara baktığımızda bunların büyük bir kısmının pamuklu kumaşlar olduğu anlaşılmaktadır. Özellikle basma ve Amerikan bezi önemli bir potansiyele sahiptir. İpekli kumaşların çok az kullanılmaktaydı. Buradan pamuklu kumaşların daha ucuz ve kullanışlı olmaları hasebiyle genellikle alt gelir düzeyindeki kişiler ve kırsal kesim tarafından tercih edildiği sonucuna ulaşılabilir. Çünkü kişilerin tercih ettikleri kumaşlar aslında onların ekonomik durumlarını yansıtmada bir araç olarak karşımıza çıkmaktadır<sup>967</sup>.

Tüketim toplumunun en önemli objesi kadınlardı. XIX. yüzyılın ortalarından başlayarak Osmanlı kadınları da özellikle Paris’ten ithal edilmiş son moda kıyafetleri giymeye başlamışlardı. Terziler, Pera mağazaları sayesinde, en azından belirli semtlerin sokaklarında, üst sınıftan kadınların Avrupaî kıyafet giymesi sıradan bir manzara olmuştu. İstanbul’un elit sınıfları Avrupa modası, kumaşları, terzileri, modelleri ve biçimlerinin gözü doymaz tüketicisi olmuşlardı. Basında da Avrupa modaları “*terakki*” ile ilişkilendiriliyordu. Kadınlar moda dergilerini okuyor, dergilerde “*mevsimin yeni modaları*”nı, Avrupa malı elbiseleri, korseleri ve çocuk elbiselerinin reklamlarını yayımlayarak Avrupai zevklerin oluşmasına hizmet ediyorlardı. Popüler kültürün bir göstergesi olarak basın yoluyla ürün için uygun insan oluşturuluyordu<sup>968</sup>. Liman kentleri lüks malları iç kesimlere oranla daha çok tercih etmekteydi.

Pamuklu kumaşlar arasında en çok tüketilen basmaydı. Basma, XIX. yüzyıl ortalarında Avrupa’dan gelen bir tür pamuklu kumaştı. Bu kumaş ucuz olması hasebiyle kısa süre içerisinde orta tabaka ve köylü arasında büyük ilgi görmüştü. Basmanın yanında önemli bir miktara ve değere sahip pamuklu kumaş çeşidi bogasiydi. Daha çok astarlık kumaş olmak üzere pamuk ipliğinden dokunan bogasinin çeşitleri de bulunmaktaydı. Daha Ortaçağda Anadolu’dan İtalya’ya bogasi ihracı yapılmaktaydı Bu nedenle bogasi İtalya’da bocassino adıyla ün yapmıştı. Lüks kaliteye kadar çeşitleri ve beyaz yanında bir çok değişik renkte imal edilmiştir. Bu kumaş kaftan, kapama, zıbın

<sup>967</sup> Zübeyde Güneş Yağcı ve Serdar Genç, “XIX. Yüzyılda Balıkesir’de Giyim-Kuşam Zevki ve Bir Kumaş Tüccarı”, *Turkish Studies*, 2/1 ( Kış, 2007), ss.227-246.

<sup>968</sup> Çakır, *a.g.m.*, ss.28-29.

gibi giyeceklerde veya döşemelik olarak kullanılmıştır Osmanlı Devleti'nin Amerika ile ticaretinin başlaması ile birlikte yine bir tür pamuklu kumaş olan Amelikan (Amerikan) bezi ithal edilmeye başlanmış ve XIX. yüzyılın ikinci yarısında ticaret hacmi hızla artış kaydetmiştir. Bu bağlamda Amerikan bezi Osmanlı giyim malzemeleri arasında yerini almıştır. XIX. yüzyılın sonlarında Balıkesir'de tercih edilen kumaşlara baktığımızda bunların büyük bir kısmının pamuklu kumaşlar olduğu anlaşılmaktadır. Özellikle basma ve Amerikan bezi önemli bir potansiyele sahiptir. İpekli kumaşların çok az kullanılmaktaydı. Buradan pamuklu kumaşların daha ucuz ve kullanışlı olmaları hasebiyle genellikle alt gelir düzeyindeki kişiler ve kırsal kesim tarafından tercih edildiği sonucuna ulaşılabilir. Çünkü kişilerin tercih ettikleri kumaşlar aslında onların ekonomik durumlarını yansıtmada bir araç olarak karşımıza çıkmaktadır<sup>969</sup>.

Meşrutiyet döneminde boykot olayları sırasında yerli malı kullanılması gündeme gelmişti. Mesela Avusturya boykotunda fesler atılıp yerli üretim beyaz keçe külâh giyeceklerdi. Trablusgarp savaşı sırasında İtalyan malları boykot edilmişti.

Gezgin Andreas David Mordtmann 1850'lerde Ankara'ya geldiğinde ve zengin bir konakta kaldığında kaç zamandan beri nihayet bakabileceği bir boy aynası bulduğunu söylüyor. Ancak yine de XIX. yüzyılda Selanik, İzmir ve İstanbul gibi liman kentlerinde tuvalet eşyası ve mobilyada yeni talepleri karşılayacak yeni tip dükkânlar ortaya çıkmıştı<sup>970</sup>.

İlber Ortaylı Tanzimattan sonra herkes konak yaptı” şeklinde tekrarlanan söze rağmen yapılan binaların hepsinin mütevazî olduğunu söylemektedir. İtalya'dan mermer ya da sanatçı getirmek gibi harcamalar İzmir ve Selanik hariç yaygın değildi. İzmir, Selanik, İstanbul gibi liman kentlerine gelen İtalyan kalfaları ve taş işçileri yerlilere bu zanaatı öğretmiş ve XIX. yüzyılın kargir binaları bu şekilde tamamlanabilmiştir<sup>971</sup>.

Avrupaî yaşam tarzı ve tüketim giderek yaygınlaşacaktı. Nitekim Selanik'te XIX. yüzyılda en varlıklılar bile geride birkaç kilim ve seccade, birkaç sandık, soba, bir şilte, birkaç sandalye bırakmışlardı. XX. yüzyıl başlarında ise halılar genelde Avrupa malı, mobilya olarak yüksek mermer masalar, büfeler, büyük saatler, aynalar gibi

<sup>969</sup> Güneş Yağcı ve Genç, *a.g.m.*, ss.227-246.

<sup>970</sup> İlber Ortaylı, *Osmanlı Toplumunda Aile*, Timaş yayınları, İstanbul, 2010, s.169.

<sup>971</sup> Ortaylı, *a.g.e.*, s.171.

Avrupaî eşyalar eklenmişti. Zengin Rum ve Yahudilerin evlerinde rastlanan bu tür eşyalar artık Müslüman evlerinde de bulunuyordu. Selanik'te yaşayan bir Müslüman ailede 2 gardrop, yarım düzine salon sandalyesi, aynaları ve lambaları vardı. Vilayet meclisinin bir üyesi olan Hüsnü Efendi, 1887 yılında öldüğünde evinde sayısız kanape, cam kapaklı armoirelar, resimler ve fotoğraflar, iki mermer sehpa, dokuz büyük ayna, on bir koltuk, kırk ikiden az olmayan sandalye vardı. Tipik Selanik burjuva evlerinde Avrupa ve Osmanlı mobilyalarının bir karışımı bulunuyordu. Saray gibi olan Allatini konağı gelen misafirlerin soluğunu kesmekteydi. Işıl ışıl aydınlatılmış bir kabul salonunda ağırlanan misafirler daha sonra eski halılar, yastıklar ve içecekler, yazı malzemeleri ve komodinlerle dolu özel bölüme alınıyorlardı<sup>972</sup>.

Selanik'te ticaret geliştikçe kentte geliyor ve Hristiyanlar, Müslümanlar ve Yahudiler arasındaki uçurum hızla açılıyordu. Aynı millete mensup, aynı mahallede yaşayanlar arasındaki mesafede bundan payını alıyordu. Ticaret geliştikçe Almanya'dan kamgan kumaşlar, çatal bıçak takımları, Fransa'dan kırtasiye malzemeleri, parfüm, ilaç, bilardo masaları, vitrinler, döşemelik, malzemeler, İngiltere'den ayakkabı, çizme, keçe, hasır şapkalar, pazen çamaşırlar, pamuklu, keten gömlekler, atletler, mendiller, kravatlar, kadın ve erkek çorapları magaza vitrinlerinde boy gösteriyordu . Selanik liman kentinde Avrupa tarzı giyinmek XX. yüzyıl başlarında moda olmuştu. Rumlar Avrupa tarzı giyimi ilk benimseyeneler oldular. Onları Yahudiler, Dönmeler ve Türkler taklit etti. Avrupai giyim tarzı özellikle orta sınıf arasında giderek yaygınlaştı. Fötr şapka, kravat, yelek, pantolon, cilalı ayakkabılar, süslü çoraplar giyilmeye başlandı. Kent daha iyi giyinerek giderek süslenirken kafeler, bira bahçeleri, kulüpler, tiyatrolar giderek artıyordu. Çirkin melon şapkalı insanların gezindiği rihtımı ile Avrupaî bir kent havasına bürünmeye başlamıştı. 1914'te bir gezgin bilgin "*Eski giyim kuşam bütünüyle yok oldu*" diye yazmıştı. Köylü ile şehirli Selanik kentinde çok net ayırt edilir bir hale gelmişti<sup>973</sup>.

Giyim-kuşamda kadın ve erkeğin seçtiği kıyafetlerin rengi, biçimi, kullanılan kumaşın türü ve hatta sokağa çıkıldığında kadınların taktığı peçenin şekli dahi dönem içerisinde meydana gelen sosyo-ekonomik değişimin ortaya konulmasında

---

<sup>972</sup> Mazower, a.g.e., ss.249-250.

<sup>973</sup> A.g.e., ss.249-250.

önem taşımaktadır. Osmanlı Devleti'nin geçirdiği evrime paralel olarak meydana gelen değişim kadın ve erkek kıyafetlerinde açıkça görülebilmektedir. Bu durum sadece Türkler için değil, Rum, Bulgar, Ermeni Çerkes gibi Osmanlı toplumunu oluşturan bütün unsurlar için geçerli bir argümandır. Türklerde şalvar, erkek ve kadın kıyafeti olarak önemli bir yere sahiptir. Türkler arasında yöre ve konuma göre bile farklılıklar vardır. Giyim-kuşam bu anlamda sosyal ve ekonomik durumu da gözler önüne serer. Ekonomik durumu iyi olanlar daha kaliteli ve estetik yönü ağır basan kıyafetler ve aksesuarları tercih etmektedirler. Alt tabakadan kişilerin seçtikleri ya da giydikleri kıyafetler ve aksesuarlar ise hangi milletten olursa olsun estetik kaygıdan biraz daha uzak olup ihtiyaca göre şekillenmektedir<sup>974</sup>

1880 sonrası yıllarda, "*İngiliz tüccarlarının kıskançlıkla, kaba ve zevksiz*" diye niteledikleri Alman yapımı cam eşya ve porselenler, İzmir'de montajı yapılan Paris ve Viyana benzetmesi mobilyalar, lambalar, gaz ocakları ve çini sobalar, giderek İngiliz mallarının yerini almaya başlamıştır<sup>975</sup>.

Tüketim alışkanlıkları değiştikçe var olan değerleri korumak için nakliyat alanı dışında sigortacılık gelişti. Osmanlı Devleti'nin batı ile artan münasebetleri sonucu, ticari hayat önceki dönemlere göre büyük değişim göstermiş ve karşılıklı etkileşim sonucu farklılaşan yaşam tarzı, Osmanlı toplumsal hayatına yeni kurumların girmesi ve batılı bir hayat düşüncesinin gelişmesine zemin hazırlamıştır. Yaşamdan zevk

alma, dünyevi değerlerden ve imkânlardan daha fazla yararlanma isteğini artıran ve bu anlamda yaşam tarzını koruyan ve bozulmasını önlemeyi amaçlayan birçok düzenlemeyi getirmiştir. İşte bu ortamda gelişmeye çalışan sigortanın, Osmanlı toplumuna girişi, batılılaşma düşüncesinin devletin resmi politikası olduğu dönemden itibaren başlamıştır<sup>976</sup>.

Modernleşme her boyutuyla birlikte, öncelikli olarak limanlar üzerinden gelerek, toplum yapılarını zorluyor; onların bünyelerine yayılıyordu. Limanlar bu açıdan, hem soyut hem de somut kültürel hareketliliğin bir kültür çevresinden başka kültür çevresine giriş kapıları oluveriyordu. Değişim öncelikle limanı olan kentlerden

<sup>974</sup> Güneş Yağcı ve Genç, *a.g.m.*, s.229.

<sup>975</sup> Mustafa Albayrak, "Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolunun yapımı ",Ankara Üniversitesi *Osmanlı Tarih Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*, C.VI, Ankara 1995, s.4

<sup>976</sup> Kahya, *a.g.t.*, s.30.



başlıyordu. Kimi zaman pazarlara yığılan ürünlerle, kimi zaman da gündelik yaşamın içinde bir çırpıda yer alıveren bir figürle toplum ve bireyler, yaşantılarında bir değişikliği ve farklı bir havayı solumuş oluyorlardı. Bu kez davranışlar ve algılamalar, yeni ortama göre biçimleniyordu. Manifaktür üretim biçimleri ve ürünleri o kapıdan girince, geleneksel kültür ortamlarındaki değerler bu yeni etik karşısında hızla erimeye başlıyordu. Kültürler, deniz yüzeyinde karşılıklı olarak akıp duruyordu. Kültür etkileşiminin yoğunlaştığı anlarda, soyut değerlerin yanı sıra somut değerler de eriyordu. Erime önce limanların çevresindeki kültürel alışveriş mekânlarından başlıyor, sonra ticari çevrelere ve pazarlara gidiyor, gündelik yaşamdan devletlerarası ilişkiye kadar, pek çok boyutta kendini gösteriyordu. Modernitenin etki alanında kalmış kültürlerin, toplumsal ve ekonomik yapıların bu etkiye direniş gücü, kuşkusuz toplumdan topluma değişiyordu. Kimisi derhal buna karşı çıkarak, kendi geleneksel değerlerine daha sıkı sıkıya sarılıyor; kimisi de moderniteyi bir ülkü ve hedef halinde gördüğü için, hızla değişiyordu. Mal gidiş gelişinin yanı sıra, giderek kişilerin de bir noktadan başka noktaya ulaşmaları önem kazanıyordu. Yaşamın ritmi, eski dönemlere göre birden bire artmıştı. Yolculuk yapma, seyahat gerçekleştirme; ticari ilişkiler çevresinde Pazar araştırmaları önem kazanmıştı. İstekler çeşitleniyor, yaşam kalitesinde değişimler oluyor, beğeni ve tercihler artıyor ve çoğalıyordu. Böylelikle uluslararası sularda olduğu gibi, bir ülkenin bir kıyı noktasından başka kıyı noktasına deniz taşımacılığı gereksinimi de artmış oldu. Aslında bu iki süreç; yani uluslararası yük ve insan taşımacılığı ile ulusal yük ve insan taşımacılığının birbirini hem besleyen, hem tamamlayan yoğun bir ilişkisi ortaya çıkardı. Ulusal kıyılardaki yük ve insan taşımacılığı uluslararası yük ve insan taşımacılığını; uluslararası yük ve insan taşımacılığı ise, bir ülkenin kıyılarındaki yük ve insan taşımacılığını karşılıklı olarak besliyordu<sup>977</sup>.

---

<sup>977</sup> Kemal Arı, , “*Haklar, Kazanımlar, Bayramlar*”, *İzmir’den Bakışla Türkiye’de Kabotaj*, Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi yay, İzmir, 2009, s.43.

## SONUÇ

Sanayi devrimi ile Avrupa son teknoloji fabrikalarda üreteceği ürünü, satacağı pazar yanında büyük çaplı olarak gerçekleştirdiği üretimi için hammadde arayışına girmişti. Ürettiği ürünü buharlı gemilerle getirip, aldığı hammaddeyi limanlarına taşımaya başladı.

Bu süreçte yeni teknolojiyi yakalamaya çalışan Osmanlı Devleti Avrupa limanlarına hızla bağlanmaya başladı. 1838 Balta Limanı Antlaşması ile Osmanlı Devleti'nin Avrupa ile bütünleşmesi kolaylaşmıştı. Daha kolay hareket imkânı bulan yabancı tüccarlar daha az vergi ödeme ayrıcalığına da kavuşmuşlardı. Aynı süreçte yabancı kumpanyalar, Osmanlı iç deniz ticaretine de el atmışlardı. Liman kentlerinde yaşayan ve Avrupa ülkelerinin acenteliğini yapan ya da Avrupa için üretim yapan Levantenler giderek artmaya başlamıştı. İngiltere'nin belirgin bir şekilde etkin olduğu uluslararası ticarete hızla gelişmekteydi. XIX. yüzyıl sonlarında askeri heyetler ve demiryolları yatırımları ile dikkati çekmeye başlayan Almanya, Osmanlı ülkesine yönelik deniz seferlerini de arttırmaya başladı. Bir taraftan demiryolları imtiyazları alan Almanya bir yandan da ülkesi için gerekli tarım ürünleri, maden ve enerji kaynaklarını kolayca taşıyabileceği yerler için liman imtiyazları da almaya başladı. İstanbul'a gelip yerleşen Almanlar'da tüm bu gelişmelere paralel olarak artmaya başladı.

Sermaye akışı, bir taraftan toplumsal dokuyu da zorluyordu. Gelen mallarla birlikte yeni bir kültürde limanlardan giriyor ve Anadolu'nun içlerine kadar ulaşıyordu. Geniş nüfusu ile Osmanlı ülkesi Avrupa için iyi bir de tüketici kitleyi barındırıyordu. Bu süreçte Almanlar köy köy dolaşip siparişler alıyorlar ve İngiliz mallarının yerini alabilmek için yoğun bir çaba gösteriyorlardı. Yaptıkları demiryollarını hızla yapmaları ile itibarlarını da yükseltmişlerdi. XX. başlarında ticaret artarken Almanya'nın payı da giderek artıyordu. En ücra köylere kadar kalitesiz Alman cam eşyaları gidiyordu. Liman kentlerinde Alman mobilyaları dükkânları süslüyordu.

Ticaret arttıkça limanlar yenilediği gibi ticaret için gerekli bankalar liman kentlerinde ve ticarete faal olmak isteyen ülkelerce açılıyordu. Bankaları açanlar tüccarlarına rahat kredi verme olanağına kavuşuyorlardı. Sigorta acenteleri ve vapur kumpanyalarının büroları liman kentlerinde boy gösteriyordu. Burada çalışanlar levanten ya da çoğunlukla gayri müslimlerdi. Liman kentlerinde hamal, kayıkçı ve mavnacı gibi emek yoğun işlerde çalışanlar liman kentlerinde bekâr odalarında kalıyorlardı. II. Meşrutiyetin başlarında bir esnaf loncasının üyesiydiler. Bunun dışında liman kentinin hinterlandından kopup gelen mallar kentte yeni bir iş alanı yaratıyordu. Avrupa'ya gitmek üzere yola çıkacak malların temizlenmesi, ayrılması, ayıklanması ve paketlenmesi bazen kutulanması gerekiyordu. Liman kentindeki hanlarda kadınların yoğun olduğu bir temizleme, ayıklama faaliyeti ile ilgilenen tüccar, malları Avrupa'ya gitmek üzere satıyordu. Malların kutulanması, tenekelenmesi yeni bir iş kolu daha yaratıyordu. Bu emek yoğun işlerde Müslümanları görmek mümkündü. Yeni meslek türleri ortaya çıkıyordu. Örneğin üretilen malları paketlemede kullanmak üzere kutuculuk, tenekecilik ve sicimcilik bunlardan bir kaçıydı.

İttihat ve Terakki'nin işbaşına gelmesi ile İttihat ve Terakki Cemiyeti yavaş yavaş bir milli sermaye yaratmak için çaba göstermişti. Türkler deniz ticaret alanında yeterince etkin değildiler. Osmanlı Devleti daha çok askeri alanda denizciliğe önem vermiş olduğundan deniz ticareti ve bunun etrafındaki etkinlikler genellikle yabancılar tarafından doldurulmuştu. Fenerleri yapan ve işletenler Fransızlardı. Birçok limanı ve işletmeciliğini yapan yabancıları. Haliçte deniz ulaştırmasında İtalyanlar etkindi. Demiryollarında Fransızlar ve Almanlar arasında müthiş bir rekabet vardı. Karantina işleri ile uluslararası bir komisyon ilgileniyordu. Tefecilik, liman işletmeciliği, ticaret evleri ile yabancılar birçok alanda etkinliklerini sürdürüyorlardı. Avrupalı tüccarlar, İstanbul'da 1901 yılında Chambre Des Maritimes de Navigation Etrangers'den 11 yıl sonra, 1913 yılında Chambre Maritime De Smyrne (İzmir Deniz Ticaret Odası) kurdular. Böylece deniz ticareti ile uğraşan Avrupalıların hızla örgütlenmeleri devam ediyordu. Osmanlı Devleti kapitülasyon ve kabotajın yaratmış olduğu sınırlamalardan kurtulmak ve ekonomisini yönlendirebilmek, gümrüklerini kendi insiyatifi dâhilinde ayarlamak istiyordu. Yabancı sermaye, Düyun-u Umumiye, dış borçlanma Osmanlı'nın

iktisadi bağımsızlığını büyük ölçüde süpürüyordu. Denizcilik alanında kabotaja geçebilmesi kapitülasyonlardan kurtulması ile mümkündü. Bu yüzden ilk önce kapitülasyonların kaldırılması gerekiyordu.

Osmanlı Devleti'nin ticaret filosu kendisine yeterli ölçüde değildi. Neredeyse Osmanlı Devleti yabancı kumpanyaların desteğini almadan kıpırdıyamıyordu. Avrupa devletlerinin iç ticaretinde yabancı kumpanyalar ile rekabet görülmezken Osmanlı Devleti Avrupa ile rekabet etmeye çalışıyordu. Bir savaş durumunda yabancı kumpanyalarla asker taşınması için anlaşmak durumunda kalabiliyordu. Balkan Savaşı'nda göçmen taşınmasında yine yabancı kumpanyalarla anlaşmıştı.

II. Meşrutiyet döneminde milli bir deniz ticaret filosu kurulması düşüncesi basında sıkça işlendi. Halkın yabancı kumpanyalarda yaşadıkları dile getirilerek bir tepki oluşturulmaya çalışıldı. Sermaye sahiplerinin bir araya gelerek vapur alarak çok karlı bir işe girecekleri fikri basında yer buldu.

II. Meşrutiyetten I. Dünya Savaşı'na uzanan süreçte yaşanan siyasal ve askeri gelişmelerin etkisi ile Osmanlı Devleti ekonomik tepki aracı olan boykotu da kullanacaktı. Avusturya-Macaristan'ın Bosna-Hersek'i ilhak etmesi, Bulgaristan'ın bağımsızlığının ilanı gibi olaylar yanında Trablusgarp Savaşı sebebiyle İtalya'ya, Balkan Savaşı sebebiyle Rumlara yönelik boykot olayları yaşanacaktı. Bu boykot olayların aktörleri olarak öne limanlarda çalışan hamal, kayıkçı ve mavnacılar çıkacaktı. Kayıkçılar ve hamallar İttihat ve Terakki ile bu süreçte iş birliği yapacaktı. İttihat ve Terakki Cemiyeti, limanların modernleşmesi sürecinde kaybettikleri hakları nedeniyle hamalları yanında bulacaktı. Boykotaj cemiyetleri vasıtasıyla ittihat ve Terakki Cemiyet'inin sermaye sahibi olan kişilerle ilişkileri daha sonra ekonomide büyük bir uyanışa neden olacaktı.

İttihat ve Terakki, II. Meşrutiyet'in ilk yıllarında ekonominin liberalleşmesini savunmuştu. Ancak bu düşünce Osmanlı Müslüman tüccarı açısından yararlı olmamıştı. Loncalarında kaldırılmasıyla esnafın durumu daha da kötüleşmişti. Ancak Balkan savaşıyla yaşanan süreçte Osmanlı Devleti milli iktisat politikasına yönelecek ve kapitülasyon zincirinden kurtulmaya çalışılacak ve kabotaja geçmenin önü açılacaktı. Bununla birlikte

Osmanlı Devleti'nin kendine yeterli bir ticaret filosuna sahip olmadan kaboja geçmesi kolay değildi.

II. Meşrutiyetten I. Dünya Savaşı'na uzanan süreçte limanlardaki ticarî faaliyete baktığımızda İstanbul limanı II. Meşrutiyet döneminde de ithalat limanıydı. Balkan savaşlarıyla Balkanlar kaybedilmiş ve böylece İstanbul'un hinterlandı küçülmüştü. Dedeağaç limanı da elden çıkmıştı. İtalya'nın tehditkâr tutumları sonucu Osmanlı devleti Trablusgarp savaşı sırasında Çanakkale boğazını kapattı. Ege denizinde İtalya'nın kontrolü ele geçirmesi ve aramalar yapması üzerine Osmanlı gemileri rahat hareket edemez oldu. Bu durum dolayısıyla ticareti de etkiledi.

İzmir limanı daha çok ihracat limanı özelliği göstermekteydi. 1880 yılından itibaren hem ihracat, hem ithalat değeri olarak artmıştı. 1908'de Avusturya mallarına uygulanan boykot sebebiyle sadece Avusturya ticaretini değil, Avusturya gemileriyle taşınan diğer memleketlere ait malların ithalatını da olumsuz yönde etkilemişti. 1909'da Avusturya boykotu son bulmuşsa da bu defada Osmanlı sahilleri ile adalar ticaretini ellerinde bulunduran Yunan tebaalılara karşı boykot başlatılması ciddi bir durum yaratmıştı. Trablusgarp savaşı da İtalya'nın ticaretini olumsuz etkilediği gibi Osmanlı gemileri de Ege Denizinde rahat hareket edemez olmuşlardı. İzmir'de ihracatta en yüksek payı İngiltere alıyordu. Bunda İngiltere'nin transit yaptığı ticaretinde payı vardı. İngiltere'yi ihracatta Avusturya-Macaristan bazen de Fransa izlemektedir. İzmir'e ithal edilen malları çoğunlukla İngiltere, Fransa, Amerika, Hollanda, Almanya, Avusturya-Macaristan, İtalya'nın kolonilerinden elde ettikleri ürünler ile işlenmiş sanayi ürünleri oluşturmaktaydı.

Selanik bir ithalat limanıydı. XX. yüzyıl başlarında Selanik ithalatı giderek artmıştı. Özellikle ikinci meşrutiyet döneminden itibaren ithalat rakamlarında önemli yüzyılın başına göre 2.6 kat ithalat atmıştı. İhracat ithalata göre 1911 yılında 4 kat daha az olmuştu. 1908 yılında ihracat en düşük seviyesinde gerçekleşmişti. Tekstil, metal ve makine gibi ürünlerde daha önceki yıllarda Avusturya-Macaristan ve Fransız ürünleri tercih edilirken, XX. Yüzyıl başlarında İtalyan ve Alman ürünleri tercih edilmeye başlandı. Bu durumda İtalya ve Almanya'nın alıcılarına uygun kredi koşulları sağlaması etkili olmuştu

Beyrut da bir ithalat limanıydı. Beyrut limanından yapılan ihracat en çok Fransa'ya yapılmaktaydı. Fransa'yı sırasıyla İngiltere, Amerika takip etmekteydi. Almanya'nın Beyrut'tan alımları giderek düşen bir seyir izlemişti. Beyrut limanından yapılan ithalatta İngiltere birinci sırada yer almaktaydı. Onu İtalya, Avusturya-Macaristan, Almanya ve Fransa takip ediyordu.

İthalat limanı olan Trabzon limanından yapılan ticaretin bir bölümünün Anadolu, diğer bölümünün ise İran için yapıldığı anlaşılmaktadır. Güney Karadeniz sahillerinin en mühim limanı olan Trabzon'da XIX. yy sonlarından itibaren İran ticareti gerilemeye başlamış ve Anadolu ticareti ise artmaya başlamıştı. Bu değişimde Rus demiryolları ve İngiliz ticaretinin Süveyş kanalı yoluyla Buşir limanına kayması etkili olmuştu. Daha önceleri Avusturya gemileriyle ticaret yapan Almanya artık kendi kumpanyalarıyla ticaret yapıyor ve Osmanlı devletinde yatırımlarını arttırdığı gibi ticaretini de gün be gün arttırıyordu. Konsoloslar bu işte büyük roller oynuyorlardı.

Osmanlı Devleti'nde 1901'de 4 Türk, 26 Yabancı olmak üzere toplam 30 kumpanya varken, bu sayı 1911'de 6 yerli ve 31 yabancı toplam 37 kumpanyaya yükselecekti.

Osmanlı Devleti milli iktisat sürecinde önemli bir atılım yapmıştı. Osmanlı ticaret filosu 1879 yılında buharlı gemiler 18.000 gros ton iken 1914 yılına kadar olan süreçte 6.4 kat kadar artarak 111.600 tona yükselecekti. Osmanlı ticaret filosu tüm bu yükselişine rağmen ihtiyacı karşılamaktan uzaktı. Artan ticaret içinde çokta anlamlı bir tablo değildi. Yelkenli gemilerde artış oranlarını sürdürmüştü. 1879 yılında 164.000 tondan 1914 yılında 202.000 tona yükselmişlerdi. Yelkenliler iç ticaret içinde %75'lik bir paya sahiptiler.

Bu süreçte kapitülasyonlar kaldırılarak geçicide olsa Türk deniz ticareti rahat hareket edebileceği bir ortama kavuşmuştu. 1914 yılında kapitülasyonlar kaldırılmış olmasına rağmen Osmanlı devleti kabotaj tekeli kararına yönelemeyecekti. Ticaret filosunun ihtiyacı karşılayacak durumda olmaması bunu engellemekteydi.

Milli ticaret filosu bir ölçüde yaratılmış olsa da bu filonun bir kısmı I. Dünya savaşında kaybedilecekti. Kabotaj tekeline de devlet geçemeyecekti. Tüm bu adımlar cumhuriyet dönemine kalacaktı.



## KAYNAKÇA

### I-ARŞİV KAYNAKLARI

#### Yerli Arşivler

##### **Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA.)**

*Babı-ı ali Evrak Odası Dâhiliye Gelen-Giden Evrak (BEO)*

*Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti Tahrirat (DH. EUM. THR)*

*Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Müdürlüğü Memurin Kalemi (DH. EUM. MEM)*

*Dâhiliye Nezareti Emniyet-i Umumiye Müdürlüğü Tahrirat Kalemi*

*Dâhiliye Nezareti Hukuk Kısmı (DH. H)*

*Dâhiliye Nezareti İdari Kısım (DH. İD)*

*Dâhiliye Nezareti Kalem-i Mahsus Müdüriyeti (DH. KMS)*

*Dâhiliye Nezareti Mektubi Kalemi (DH. MKT)*

*Dâhiliye Nezareti Muhaberat-ı Umumiye İdaresi (DH. MUİ.)*

*Dâhiliye Nezareti Siyasi Kısım (DH. SYS)*

*Hazine-i Hassa Tahrirat (HH. THR)*

*İrâde Dâhiliye (İ. DH)*

*İrâde- Maliyye (İ.ML)*

*İrâde Meclis-i Mahsûs (İ. M.MS)*

*İrâde- Şûrâ-yı Devlet (İ.ŞD)*

*İrade-i Bahriye (İ. Bah.)*

*İrade-i Hususi (İ.HUS.)*

*İrade-i Sıhhiye (İ..SH)*

*Meclis-i Vala Riyaset Defterleri (MVL.)*

*Meclis-i Vükela Mazbataları ( MV)*

*Sadaret Mektubî Kalemi Mühimme Odası Belgeleri (A.}MKT. MHM.)*

*Yıldız Sarayı Tasnifi Mütenevvi Maruzat Evrakı (Y.MTV)*

*Yıldız Sarayı Tasnifi Sadaret Resmi Maruzat Evrakı (Y. A. Res)*



*Yıldız Sarayı Tasnifi Yıldız Perakende Evrakı Hariciye Nezareti Maruzatı (Y.PRK. HR)*

*Yıldız Sarayı Tasnifi Yıldız Perakende Evrakı Komisyonlar Maruzatı (Y.PRK. KOM.)*

### **Deniz Müzesi Arşivi**

*Mülga Bahriye (Mül. Bah.)*

*Mektubî (MKT)*

### **Yabancı Arşivler**

### **Basılı Belgeler**

Parliamentary Papers, Accounts and Papers (1870-1914).

- *Report by Mr. Consul Wilkinson, On The Trade and Commerce of Salonica for the Year 1869,yy., 1870..*

- *Report For The Year 1900 On The Trade and Commerce of Beirut and the coast of Syria, London, 1901.*

- *Report For The Year 1900 On The Trade Of Constantinople And District Fort The Year, London, 1901.*

- *Report For The Year 1902 On The Trade And Commerce Of Beirut And The Coast Of Syria, London, 1903.*

- *Report For The Year 1905 on The Trade Of The Consular District Of Salonica, London, 1906.*

- *Report For The Year 1907 On The Trade Of Constantinople And District Fort The Year, London, 1908, s.27*

- *Report For The Year 1907 On The Trade Of Monastır, London, 1908,ss.8-11.*

- *Report For The Year 1908 On The Trade And Commerce Of Beirut And The Coast Of Syria, London, 1910.*

- *Report For The Year 1908 On The Trade and Commerce Of The Trebizond Vilayet, London, 1909.*

- *Report For The Year 1908 On The Trade Of The Consular District Of On Salonica, London, 1909.*

- *Report For The Year 1909 On The Trade Of The Consular District Of On Salonica,* London, 1910.
- *Report For The Year 1909-1910 On The Trade And Commerce Of The Vilayet Of Trebizond,* London, 1911.
- *Report For The Year 1910 On The Trade And Commerce Of Beirut and the Coast of Syria,* London, 1911.
- *Report For The Year 1910 On The Trade Of The Consular District Of On Salonica,* London, 1911.
- *Report For The Year 1911 On The Trade And Commerce Of The Vilayet Of Trebizond,* London, 1912.
- *Report For The Year 1911 on The Trade Of The Consular District Of Salonica,* London, 1912.
- *Report on the Trade and Commerce of Beirut and the Coast of Syria for The Year 1900,* London, 1901.
- *Reports For The Year 1912 On The Trade And Commerce Of Vilayet Of Trebizond,* London, July 1913.
- *Abstract of reports on the trade of various countries and places, for the year 1854, received by the Board of Trade (through the Foreign Office and the Colonial Office) from Her Majesty's ministers, consuls, and colonial authorities. (Being in continuation of the papers presented to Parliament in the month of August, 1855.) (Turkey, Salonica başlıklı bölümden),* London, 1856.
- *Report by Mr. Consul Wilkinson, On The Trade and Commerce of Salonica for the Year 1869,yy.,* 1870.
- *Report For The Year 1905 On The Trade And Commerce Of Beirut And The Coast Of Syria,* London, 1906.
- *Report For The Year 1911 On The Trade And Commerce Of Beirut And The Coast Of Syria,* London, 1912.
- *Report For The Year 1900 On The Trade And Commerce Of The Trebizond Vilayet,* London, 1901.
- *Report For The Year 1900 On The Trade Of Constantinople And District Fort The Year,* London, 1901, s.10;

*-Report For The Year 1902 On The Trade And Commerce Of Beirut And The Coast Of Syria, London, 1903.*

*-Report For The Year 1902 On The Trade And Commerce Of The Trebizond Vilayet, London, 1903.*

*-Report For The Year 1902 On The Trade Of Constantinople And District For The Year, London, 1903.*

*-Report For The Year 1905 On The Trade And Commerce Of Beirut And The Coast Of Syria, London, 1906.*

*-Report For The Year 1905 On The Trade And Commerce Of The Trebizond Vilayet, London, 1906.*

*-Report For The Year 1905 on The Trade Of The Consular District Of Salonica, London, 1906.*

*-Report For The Year 1907 on The Trade Of The Consular District Of Salonica, London, 1908.*

*Report For The Year 1908 On The Trade and Commerce Of The Trebizond Vilayet, London, 1909.*

*-Report For The Year 1908 On The Trade Of Constantinople And District For The Year, London, 1909.*

*-Report For The Year 1909 On The Trade And Commerce Of Beirut And The Coast Of Syria, London, 1910.*

*-Report For The Year 1909 Trade and Commerce Of The Trebizond Vilayet, London, 1910.*

*-Report For The Year 1909 Trade And Commerce Of The Trebizond Vilayet, London, 1910.*

*-Report For The Year 1910 On The Trade And Commerce Of Beirut And The Coast Of Syria, London, 1911.*

*-Report For The Year 1910 On The Trade Of The Consular District Of On Salonica, London, 1911.*

*-Report For The Year 1910-1911 On The Trade And Commerce Of The Vilayet Of Trebizond, London, 1912.*

*-Report For The Year 1910-1911 On The Trade Of Constantinople And District Fort The Year, London, 1911.*

*-Report For The Year 1911 On The Trade Of Constantinople And District Fort The Year, London, 1912.*

*-Report For The Year 1911 On The Trade Of The Consular District Of On Salonica, London, 1912.*

*-Report For The Years 1899-1900 On The Trade of Constantinople, London, 1901.*

*-Report For The Years 1900 On The Trade and The Consular District Of Smyrna, London, 1901.*

*-Report For The Years 1902-1903 On The Trade and Commerce Of The Consular District Of Smyrna, London, 1904.*

*-Report on the Trade of Constantinople and District For The Year 1908.*

*-Report Smyrna, Londra, 1856.*

*-Reports On The Trade Of The Vilayet s Of Trebizond and Sivas For The Year 1900, London, 1901.*

*-Reports For The Year 1894 On The Trade Of Consular District Of Trebizond, London, July 1895.*

*-Reports For The Year 1912 On The Trade And Commerce Of Vilayet Of Trebizond, London, July 1913.*

*-Trade Of Trebizond Vilayet For The Year 1906, Foreign Office, London, August 1907.*

## **II-RESMÎ YAYINLAR**

Düstur (1324-1331/ 1908-1914)(C. I-VIII).

Meclis-i Mebusan Levayih-i Kanuniye, 1328, I-II.

Meclis-i Mebusan Zabıt Ceridesi (1324-1333/ 1908-1917)

*Mukavelât Mecmuası, C.4, Dersaadet, 1310.*

*Takvim-i Vekayi (1908-1914)*

### **Salnameler**

Beyrut Vilayet Salnamesi, 1311 H.(1893-1894 M.)

Beyrut Vilayet Salnamesi, 1318 H.(1900-1901 M.)  
Beyrut Vilayet Salnamesi, 1322 H.(1904-1905 M.)  
Beyrut Vilayet Salnamesi, 1326 H.(1908-1909 M.)  
Beyrut Vilâyeti Salnâmesi, 1311 H. (1893-1894 M.).  
Devlet Salnamesi, 1269(1852), 1270(1853)  
Rüsumat Salnamesi, Matbaa-yı Ahmet Hasan ve Şürekası, Dersaadet, 1330  
Salname-i Vilayet-i Beyrut, 1310.  
Selanik Vilayeti Salnamesi, Selanik Hamidiye Mektebi Matbaası, Selanik,  
1322(1904/1905).  
Selanik Vilayeti Salnamesi, Selanik Hamidiye Mektebi Matbaası, Selanik,  
1322(1904/1905).  
Suriye Vilayet Salnamesi, 1302 H.(1884-1885 M.)  
Ticaret-i Bahriye Salnamesi, 1913 (1329 H.), s.70 vd.  
Trabzon Vilayet Salnamesi 1900 (1318), XVIII, (Haz.Kudret Emiroğlu), Trabzon İli ve  
İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yay., Ankara, 2008.

### **III. SÜRELİ YAYINLAR**

#### **Gazeteler**

Ahenk (1909)  
Anadolu (1908)  
Correspondence D'Orient (1909)  
Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi (1908)  
İkdam (1909-1914)  
Le Moniteur Oriental ( Oriental Adviser) (1909-1914)  
Levand Herald (1909-1914)  
Mizan Gazetesi (1910)  
Osmanlı Ziraat ve Ticaret Gazetesi (1908-1909)  
Sabah (1914)  
Tanin (1908-1914)  
Tasvir-i Efkâr (1909-1914)

Tercüman-ı Hakikat (1908-1914)

### **Dergiler**

Ulum-u İktisadiye ve İctimaiye Mecmuası (1908-1911)

Donanma Mecmuası (1910-1914)

*Risale-i Mevkute-i Bahriye* (1917)

Ticaret-i Umumiye Mecmuası (1918)

## **IV- İNCELEME YAPITLAR**

### **Kitaplar**

- Karal, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi*, VIII., TTK yay., Ankara, 1995.
- Agstner, Rudolf, Samsinger, Elmar *Österreich in Istanbul*, Lit Verlag, Berlin, 2010.
- Ağanoğlu, H. Yıldırım, *Osmanlı'dan Cumhuriyete Balkanların Makûs Talihi: Göç, Kum Saati* Yayınları, İstanbul, 2001.
- Ahmad, Feroz, *İttihatçılıktan Kemalizm'e*, (Çev. Fatmagül Berktaş), Kaynak Yayınları, İstanbul 1999.
- Akdes, Nimet Kurat, *Türk-Amerikan Münasebetlerine Kısa Bir Bakış (1800-1959)*, Doğu Ltd., Ankara, 1959.
- Akşin, Sina, *100 Soruda Jön Türkler ve İttihat ve Terakki*, Gerçek Yayınevi, İstanbul, 1980.
- Akyıldız, Ali, *Haliçte Seyr-ü Sefer-Haliç Vapurları Şirketi*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2007.
- Akyıldız, Ali, *Anka'nın Sonbaharı (Osmanlı'da İktisadî Modernleşme ve Uluslararası Sermaye)*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2005.
- Altuğ, Yılmaz, *Yabancıların Hukuki Durumu*, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul 1968.
- Anastassiadou, Meropi, *Tanzimat Çağında Bir Osmanlı Şehri: Selanik 1830-1912*, TVYY, İstanbul, 2001.
- Arı, Kemal , "Haklar, Kazanımlar, Bayramlar", *İzmir'den Bakışla Türkiye'de Kabotaj*, Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi yay , İzmir, 2009

- Arslan, İsmail, *Selanik'in Gölgesinde Bir Sancak: Drama(1864-1913)*, Bilge Kültür Sanat Yayınları, İstanbul, 2010.
- Arthur, Ruppın, *Syria: An Economic Survey*, The Provisional Zionist Comitte, Nabu Press, New York, 1918.
- Authaman, Andre, *Tanzimattan Cumhuriyete Osmanlı Bankası: Bank-ı Osmanî-i Şahane*, (Çev. Ali Berktaş), Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul, 2002.
- Ayar, Mesut, *Osmanlı Devleti'nde Kolera, İstanbul Örneği(1892-1895)*, Kitabevi Yayınları, İstanbul, 2007.
- Aybar, Celal, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Muvazenesi (1878-1913)*, Ankara, 1939.
- Aziz, Mehmet, *Büyük Bir Derdimiz(Osmanlı Deniz Ticareti)*, Artin Asadoryan ve Mahdumları Matbaası, İstanbul, 1327.
- Bağış, Ali İhsan, *Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler: Kapitülasyonlar-Avrupa Tüccarları-Berathlı Tüccarlar-Hayriye Tüccarları (1750-1839)*, Turhan Kitabevi, Ankara 1983.
- *Bahriye Nizamnamesi*, (Çev: Sabahattin Öksüz), Dz.K.K.lığı Basımevi, Ankara, 1996.
- Barda, Süleyman, *Münakale Ekonomisi*, İsmail Argun Matbaası, İstanbul, 1958.
- Baskıcı, Mehmet Murat, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Turhan Kitabevi, Ankara, 2005.
- Bayur, Yusuf Hikmet, *Türk İnkılabı Tarihi II*, Kısım III, TTK yay., Ankara, 1991.
- Behar, Cem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun ve Türkiye'nin Nüfusu(1500-1927)*, Devlet İstatistik Enstitüsü Matbaası, Ankara, 2003.
- Büyüktuğrul, Afif, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1973.
- Camcı, Bayram, Zafer, Cezmi, Yaman, Şükrü, *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi*, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kültür Yayınları, İstanbul, 1994.
- Cemil, M. *Lozan, I-II*, Ankara 1933.
- Chérademe, André, *La Question d'Orient la Macédoine*, I, Chemin de Fer de Bagdad, Librairie Plon, Paris 1903.

- Çadırcı, Musa, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, TTK yayınları, Ankara, 1997.
- Çoker, Fahri, *Deniz Harp Okulumuz 1773*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul, 2006.
- Doğan, Atilla, Alkan, Haluk, *Osmanlı Liberal Düşüncesi/Ulum-u İktisadiye ve İçtimaiye Mecmuası*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2010.
- Duran, Tülay, *Türk Denizciliği ve Deniz Ticareti Kaynakları*, Vapur Donatanları ve Acenteleri Derneği, İstanbul 2002.
- *Dünden Bugüne Kapitülasyonlar*, ATO Yayınları, Ankara, 2004.
- Eldem, Edhem, *Osmanlı Bankası Tarihi*, (Çev. Ayşe Berktaş), Türkiye Ekonomik ve Toplumsal Tarih Vakfı Yayını, İstanbul, 1999
- Eldem, Vedat, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Tetkik*, TTK yay., Ankara, 1994.
- Elmacı, M. Emin, *İttihat Terakki ve Kapitülasyonlar*, Homer Kitabevi, İstanbul, 2005.
- Elmacı, Mehmet Emin, *İttihat Terakki ve Kapitülasyonlar*, Homer yayınları, İstanbul, 2005.
- Ergin, Osman, *Türk Maarif Tarihi I-II*, Eser Matbaası, İstanbul, 1977.
- Ertuğ, Nejdet, *Osmanlı Döneminde İstanbul Hamalları*, Timaş yay., İstanbul, 2008.
- Fawaz, L. T. *Nineteenth-Century Beirut*, London, 1983.
- Gencer, Ali İhsan, *Türk Denizcilik Tarihi*, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yay., Ankara 2002
- Geyikdağı, Necla V., *Osmanlı Devleti'nde Yabancı Sermaye(1854-1914)*, Hil yay., İstanbul, 2008.
- Göçek, Fatma Müge, *Burjuvazinin Yükselişi İmparatorluğun Çöküşü*, (Çev. İbrahim Yıldız) Ayraç Yayınları, Ankara, 1999.
- Gül, Murat, *The Emergence of Modern İstanbul*, I.B Tauris Publishers, London, 2009.
- Gülen, Nejat Şanlı *Bahriye (Türk Bahriye'sinin İki Yüz Yıllık Tarihçesi- 1773-1973)*, Kostaş Yayınları, İstanbul 2001.
- Güler, Ahmet, Yüce, Hande, *Şirket-i Hayriye'nin Boğaziçi Vapurları*, İstanbul, 2002.



- Halaçoğlu, Ahmet, *Balkan Harbi Sırasında Rumeli'den Türk Göçleri (1912-1913)*, TTK Yay., Ankara 1995
- Haniöğlu, Şükrü, *Bir Siyasal Örgüt Olarak Osmanlı İttihad ve Terakki Cemiyeti ve Jön Türklük (1889-1902)*, İletişim Yayınları, İstanbul 1985
- Hayri, Abdülvahap, *İktisadi Trabzon*, (Haz. Melek Öksüz), Serander Yay., Trabzon, 2008.
- Hergüner, Mustafa *Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizciliğimize İlişkin Bir İnceleme (1923-1930)*, İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası Yayını, İstanbul, 2002.
- Hergüner, Mustafa, *Kurtuluş Savaşı'nda Denizciliğimiz*, Türkiye Denizciler Sendikası yay., İstanbul, 1992.
- Hurrewitz, J.C., *The Middle East and North Africa in World Politis*, A Documentary Record, Vol. I, New Haven, Yale University Press, 1975.
- İnalçık, Halil – Quataert, Donald(Ed.), *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi(1300–1600)*, (Çev. Halil Berktaş), İstanbul 2000.
- İssawi, Charles, *An Economic History of North Africa*, Colombia University Press, New York, 1982.
- İssawi, Charles, *The Economic History of Turkey(1800-1914)*, Chicago, 1980.
- İssawi, Charles, *The Fertile Crescent 1800-1914 (A Documentary Economic History)*, Oxford University Press, New York, 1988.
- Kara, Adem, *Kara, XIX. Yüzyılda Bir Osmanlı Şehri: Antakya*, IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2005.
- Karal, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi*, IX Cilt, TTK Yayınları, Ankara, 1996.
- Karal, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi*, VII, Türk Tarih Kurumu yay, Ankara, 1995.
- Karal, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi*, VIII, Türk Tarih Kurumu, 5.baskı, Ankara, 2000.
- Karpat, Kemal H., *Osmanlı Nüfusu (1830-1914)*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2010.
- Kasaba, Reşat, *Dünya, İmparatorluk ve Toplum: Osmanlı Yazıları*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2007.
- Kazgan, Gülten, *Tanzimat'tan 21.Yüzyıla Türkiye Ekonomisi*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yay., İstanbul 2006.
- Kıray, Mübeccel, *Örgütlemeyen Kent*, Ankara, 1974.

- Koraltürk, Murat, *Şirket-i Hayriye*, İdo yay., İstanbul, 2007.
- Koraltürk, Murat, *Türkiye’de Kılavuz Kaptanlığın Tarihi*, Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Yayınları, İstanbul, 2004.
- Koraltürk, Murat, *Türkiye’de Ticaret ve Sanayi Odaları (1880-1952)*, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2002.
- Kurdakul, Necdet, *Osmanlı Devleti’nde Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar*, Döler Neşriyat, İstanbul, 1981.
- Kurmuş, Orhan, *Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi*, Savaş Yayınları, Ankara, 1982.
- Kurtcephe, İsrail, *Türk- İtalyan İlişkileri(1911-1916)*, TTK Yayınları, Ankara 1995.
- Mağmumi, Şerafettin, *Bir Osmanlı Doktorunun Anıları*, Büke Yay., İstanbul, 2001.
- Mazak, Mehmet, *Boğaziçi ve Kayık Kültürü*, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2010.
- Mazower, Mark, *Selanik: Hayaletler Şehri (1430-1950)*, (Çev. Gül Çağalı Güven), YKY Yayınları, İstanbul 2007.
- Nebioğlu, Osman, *Bir İmparatorluğun Çöküşü ve Kapitülasyonlar*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara 1986.
- Nuri, Abdülehad, *Türkiye Cumhuriyeti Seyr-i Sefain İdaresinin Tarihçesi*, Ahmet İhsan Matbaası, İstanbul, 1926.
- Oktay, Nüvit, *Dış Ticarete Giriş*, Anadolu Üniversitesi yay., Eskişehir, 2005.
- Onur, Ahmet, *Türkiye’de Demiryolları Tarihi*, Kara Kuvvetleri Komutanlığı Yayını, İstanbul, 1953.
- Ortaylı, İlber, *II. Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğu’nda Alman Nüfuzu*, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayını, Ankara, 1981.
- Ortaylı, İlber, *Osmanlı Toplumunda Aile*, Timaş yayınları, İstanbul, 2010.
- Osman Öndeş, *Asıl Efendiler: Levantenler*, Şenocak yay., İzmir, 2010.
- Owen, Roger, Pamuk, Şevket, *XX. Yüzyılda Ortadoğu Ekonomileri Tarihi*, Sabancı Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2002.
- Önsoy, Rifat, *Türk-Alman İktisadi Münasebetleri (1871-1914)*, Enderun Kitabevi, İstanbul, 1982.
- Özyüksel, Murat, *Anadolu ve Bağdat Demiryolları*, İstanbul, 1988.
- Palmer, Alan, *Bir Çöküşün Yeni Tarihi*, Turkuvaz Yayınları, İstanbul, 2008.

- Paquebots-Poste Français Compagnie Des Messageries Maritimes, Paris, 1904, s.3.
- Polat, Emre, *Osmanlı'nın İlk Yahudi Sosyalisti*, Truva yay., İstanbul, 2004.
- Quataert, Donald, *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, Yurt yay., Ankara, 1987.
- Quataert, Donald, *Osmanlı Devleti'nde İktisadi Yayılım ve Direniş (1881-1908)*, Yurt yay., Ankara, 1987.
- Smyrnelis, Maria-Carmen (Der.), *Unutulmuş Bir Kent Mi?: Bir Osmanlı Limanından Hatıralar*, İletişim yay., İstanbul, 2008.
- Soy, H.Bayram, *Almanya'nın Osmanlı Devleti Üzerinde İngiltere ile Nüfuz Mücadelesi*, Phonix yayınları, Ankara, 2004.
- Şıvgın, Hale, *Trablusgarp Savaşı ve (1911-1912) Türk-İtalyan İlişkileri*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara, 2006.
- Taner, Tahir, "Kapitülasyonlar Nasıl İlgâ Edildi?", *Muammer Raşit Seviğ'e Armağan'dan Ayrı Baskı*, İstanbul 1956.
- Toprak, Zafer, *İttihad Terakki ve Cihan Harbi: Savaş Ekonomisi ve Türkiye'de Devletçilik (1914-1918)*, Homer Kitabevi, İstanbul, 2003.
- Toprak, Zafer, *Milli İktisat (1908-1918)*, Yurt Yayınları, Ankara, 1982.
- Toprak, Zafer, *Milli İktisat-Milli Burjuvazi*, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 1995.
- Toprak, Zafer, *Türkiye'de Ekonomi ve Toplum: 1908-1950: Milli İktisat-Milli Burjuvazi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1995.
- Topuz, Hüseyin, *Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığı ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri(1923-1980)*, Beta Yayınları, İstanbul, 2010.
- *Trade Of Trebizond Vilayet For The year 1902*, London, August 1903.
- Tutel, Eser, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2006.
- Tutel, Eser, *Seyr-i Sefain*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2006.
- Tutel, Eser, *Şirket-i Hayriye*, İletişim yay., İstanbul, 2008.
- Türker, Orhan, *Galata'dan Karaköy'e*, Sel Yayıncılık, İstanbul, 2000.
- Uran, Hilmi, *Hatıralarım*, Ayyıldız Matbaası, Ankara, 1959.
- Uşaklıgil, Halit Ziya, *Saray ve Ötesi-Son Hatıralar III*, İnkılap ve Aka Yayınevi, İstanbul 1941.

- Varlık, Bülent, *XIX. Yüzyılda Emperyalizmin Batı Anadolu'da Yayılması*, Tüm İktisatçılar Birliği Yayınları, Ankara, 1976.
- Wiener, Wolfgang Müler, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, (Çev.Erol Özbek), Tarih Vakfı Yurt yay., İstanbul1998.
- Yavuz, Celalettin, *Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonlar*, Deniz İkmal Grup Komutanlığı Basımevi, İstanbul 1999.
- Yılmaz, Serap, “İzmirli Levantenler(17-20. yy)”, *Avrupalı mı?, Levanten mi?*, (Yay. Haz. Arus Yumul, Fahri Dikkaya), Bağlam yay, İstanbul, 2006.

### **Makale ve Bildiriler**

- Akkuş, Mine, ”XIX. Yüzyılda Bursa'daki İpek Ticaretini Geliştirmeye Yönelik Bir Kurum: Vapur Kumpanyası ve Nizamnamesi”, *OTAM*, 24 (2008), s.2-10.
- Albayrak, Mustafa “Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı ”, Ankara Üniversitesi *Osmanlı Tarih Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*, C. VI, Ankara, 1995, s.4
- Alkan, Mehmet Ö., “Osmanlı'da Cemiyetler Çağı”, *Tarih ve Toplum*, 238(Ekim, 2003), s. 203.
- Anbar, Adem, “Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa'yla Finansal Entegrasyonu:1800-1914”, *Maliye Finans Yazıları Dergisi*, Yıl: 23, 84 (Temmuz, 2009), s.18.
- Arı, Bülent, “Osmanlı Kapitülasyonlarının Tarihçesi ve Mahiyeti”, *Yeni Türkiye (Osmanlı Özel Sayısı)*, 32 (2000), Yeni Türkiye yay., Ankara, 2000,ss.242-246.
- Arslan, Ozan, “I.Dünya Savaşı Başında Kapitülasyonların İttihad ve Terakki Yönetimi Tarafından Kaldırılması ve Bu Gelişme Karşısında Büyük Güçlerin Tepkileri”, *Sakarya Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Dergisi*, X/1 (Temmuz, 2008) s.263.
- Aygün, Necmettin, “Osmanlı Devleti'nin Son Zamanlarında Karadeniz'in Güney Kesiminde İktisadî Faaliyetler”, *Karadeniz Araştırmaları*, 6/23, (Güz, 2009), s.42.
- Babacan, Hasan, “Trablusgarp Harbinde İtalyan Mallarını Boykot Meselesi”, *Araştırmalar Dergisi*, Yıl:1, 2 (1999/2), ss.93-94.
- Bâban, Şükrü, Sigorta Anlamı, *İktisadi Yürüyüş, Sigortacılık Özel Sayısı*, Sayı 112, 30.8.1944, s.2.

- Bağış, Ali İhsan, “Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Türk- Müslüman Burjuvazisi Oluşturma Çabaları”, *Osmanlı III, İktisat*, (Ed. Kemal Çiçek, Cem Oğuz) Ankara, 1999, ss.547-555.
- Basil C. Gounaris, “Selanik”, *Doğu Akdeniz Liman Kentleri 1800-1914*, (Çev.Çağlar Keyder, Donald Quataert, Eyüp Özveren), TVYY, İstanbul, 1994.
- Baskıcı, Murat “Osmanlı Piyasasında Ticaret: Yabancı Tüccarların Dikkat Etmesi Gereken Hususlar(1870-1920)”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 64/1, s.52.
- Başaran, Mehmet, “ Meşrutiyet’ten Cumhuriyet’in İlk Yıllarına Yerli Malı Kullanımı Teşviki”, *ÇTAD*, IV/ 11 ( 2004-2005), ss.49-50.
- Başığit, Türkan, “Kurtuluş Savaşı Yıllarında İşgal Bölgesi Köy ve Köylüsü”, *ÇTAD*, C.1, S.3, İzmir,1993, s.175.
- Bayraktar, Kaya, “Osmanlı Bankası”, *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, 3/1 (2002), s.76.
- Berber, Engin, “II. Meşrutiyet Döneminde Domino Etkisi Yapan Bir Eylem: İzmir Liman İşçileri”, *European Journal of Turkish Studies*, 11 (2010), s.7.
- Beşirli, Mehmet “Osmanlı’da Borsa: Dersaadet Tahvilat Borsasından Esham ve Tahvilat Borsasına Yeni Düzenleme Girişimleri”, *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, XIX/1(2009), s.189.
- Beşirli, Mehmet, “20. Yüzyılın Başlarında Akdeniz’de Ticareti Geliştirme Teşebbüslerine Bir örnek: İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı ve Liman Tarifesi”, *1. Uluslararası Akdeniz Ticareti ve Liman Kentleri: Geçmiş ve Gelecek*, 25-27 Ekim 2008, İzmir, 2009, s.206.
- Beşirli, Mehmet, “Haydarpaşa Liman Şirketi’ne Verilen İskenderun Limanı İnşa ve İşletme İmtiyazı ve Liman Tarifesi(1911)”, *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sayı:11(2004),s. s.182-183.
- Beydilli, Kemal, “Karadeniz’in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve ‘Miri Ticaret’ Teşebbüsü”, *Bulleten*, LX/214(Aralık 1991), Ankara, 1991, s. 688–693.
- Bilgenoğlu, Ali, “Amerikan İç Savaşı ve Mısır: Pamuk Örneğinde Mısır Modernleşmesi ve Amerikan İç Savaşı’nın Sürece Olan Katkısı”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, III/11(Bahar, 2010), s.147.

- Blaisdell, Donald C., “Osmanlı Devleti’nde Avrupa Mali Denetimi ‘Düyun-u Umumiye’” (Çev.Ali İhsan Dalgıç), *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, 64 (Mayıs, 2002), s.43.
- Bostan, İdris, “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması”, *Bellekten*, LIX/ 225 (Ağustos, 1995), s.368 vd.
- Bratton, S. P., “The Ecotheology of James Watt”, *Environmental Ethics*, 5 (Fall 1983).
- Colonas, Vassilis “Mimarî Dönüşümler”, Selanik (1850-1918), *Yahudilerin Kenti ve Balkanların Uyanışı*, (Gilles Veinstain, Çev: Cüneyt Akalın), İletişim Yayınları, İstanbul, 2001.
- Çadırcı, Musa, “II. Mahmut Döneminde (1808–1839) Avrupa ve Hayriye Tüccarları”, *Türkiye’nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi (1071–1920)*, (Edt. Osman Okyar, Halil İnalçık), Hacettepe Üniversitesi, Ankara,1977.
- Çağa, Tahir, “Türkiye’de Deniz Kabotaj Tekeli”, *Lozan’ın 50. Yıl Armağanı*, Fakülteler Matbaası, İstanbul, 1978.
- Çakıcıoğlu, Raziye Oban, “Levanten Kavramı ve Levantenler Üzerine Bir İnceleme”, *Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 22 (Güz, 2007),ss.346, 348.
- Çakır, Hamza, “Türkçe Basında İlk “Marka” Rekabeti”, *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 16 ( 2004/1), ss.27-29.
- Çetinkaya, Y. Doğan, “Osmanlı Boykotaj Cemiyeti (1908)”, *Tarih ve Toplum*, 40/ 238 (Ekim, 2003), s. 226
- Çiçek, Rahmi,“İttihat ve Terakki’nin Milli Sermaye Oluşturma Girişiminde Taşra Örneği”, *Yeni Türkiye Dergisi*, 32 (Mart-Nisan, 2000), s.305-308.
- Çolak, Filiz, “Osmanlı Devleti’nin Dış Ticaretinde Almanya’nın Yeri ve Önemi”, *I. Uluslararası Tarihi ve Kültürel Yönleriyle Türk-Alman İlişkileri Sempozyumu Bildiri Kitabı (8-10 Ekim 2009)*, Konya, 2010, s.171.
- Derya, Ekmel, “İstanbul Limanı’nın Kuruluşu”, *Türkiye Birinci Şehircilik Kongresi-Bildiriler*, Ankara, 1981, ss.150–151.
- Dirican, A.Rıza, “Galata, Sirkeci ve Karaköy Rıhtımları Büyük Merkezhan Tarihi ve Hikâyesi”, *Rota*, (Ağustos, 1990), s.5.

- Doğan, Bahar Burtan, “Ticaret Borsacılığının Dünyada ve Türkiye’deki Gelişim Süreçlerine Bir Bakış”, *Atatürk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, XXIV/1 (2010), s.46.
- Dördüncü, Muharrem, “1774 K  k Kaynarca Antlaşmasından 1841 Londra Sözleşmesine Kadar Boğazlar Meselesi”, *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, III/1 (2001), s.76.
- Duran, Bünyamin, Duran, “Karadeniz Bölgesinin 1870-1914 Arasında Tarımsal Gelişmesi”, *II. Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri Kitabı (Uluslararası) (1-3 Haziran 1998)*, Sönmez Matbaa ve Yayınları, Samsun, 1990, s.62.
- Duran, Tülay, “Deniz ve Denizcilik Tarihimiz”, *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, 87 (Nisan, 2004), s.102,104, 105.
- Ekinci, İlhan, “19. Yüzyılın İkinci Yarısında Samsun’da Deniz Ulaşımı”, *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2. Kitap, (Haz. Cevdet Yılmaz), Samsun, 2007.
- Ekinci, İlhan, “Hacı David Vapur Kumpanyası ve Amerikan Boykotu”, *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, IX (2003), s.61.
- Ekinci, İlhan, “Osmanlı Deniz Ticaretinde  l  Birimlerinin Batılılaşmasına Bir  rnek: Kileden Tonilatoya, Moorsom Usulünün Uygulanması”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 4/17 (Bahar, 2011), ss.311-324.
- Ekinci, İlhan, “Son Dönem Osmanlı Deniz Ticareti’ni Kurtarma  areleri”, *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, 10 (Yaz, 2006), s.38.
- Ekinci, İlhan, “XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler”, *Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXI/2 (Aralık, 2006), ss.35-40.
- Emiroğlu, Kudret, “Trabzon’da Avusturya Boykotu 1908”, *Toplumsal Tarih*, II/8 (Ağustos, 1994), s.17-18.
- Ergin, Osman Nuri, *Mecelle-i Umur-u Belediye*, C. III, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul 1995.
- Erhan,  ağrı “1830 Osmanlı-Amerikan Antlaşması’nın Gizli Maddesi ve Sonuçları”, *Bellekten*, LXIII /234 (Ağustos, 1998), ss.457-465.
- Erhan,  ağrı, “Osmanlı-ABD İlişkileri”, *Osmanlı*, II, Yeni Türkiye Yayınları, İstanbul, 2000, ss.235-247.

- Eroğlu, Nazmi, Mehmet Cavid Bey'in İktisadî Görüşleri", *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi*, 2 (2002), s.176.
- Erol Şadi Erdiñ, "Osmanlı İttihad ve Terakki Cemiyeti(Fırkası) Nizamnameleri", *Simurg Dergisi*, 2-3 Ekim 2000, ss.166-316.
- Evangelia Balta, "Osmanlı Devleti'nde Rum Millet ve Ekonomik Gelişmişlikleri", *Osmanlı Devleti'nde Din ve Vicdan Hürriyeti Konulu Tartışmalı İlmi Toplantılar Dizisi Tebliği (İslami İliimler Araştırma Vakfı)*, Ensar Neşriyat, İstanbul, ty., ss.242-246.
- Gencer, Ali İhsan, "Devlet Ticaret Gemilerinin Teşkilî İle İlgili Çıkartılan İlk Nizamname ", *Türk Denizciler Sendikası Geleneksel II. Denizcilik Sempozyumu Bildirileri Kitabı*, Türk Denizciler Sendikası Yayını, İstanbul, t.y., .s.55.
- Genç, Hamdi, "Maden Havzası'nda Modern Bir Şehrin İnşası: Zonguldak(1840-1920)", *Selçukludan Cumhuriyet'e ŞehirYönetimi*, (Ed. Erol Özvar, Arif Bilgin), Türk Dünyası Belediyeler Birliği yay., İstanbul, 2008.
- Güneş Yağcı, Zübeyde ve Genç, Serdar, "XIX. Yüzyılda Balıkesir'de Giyim-Kuşam Zevki ve Bir Kumaş Tüccarı", *Turkish Studies*, 2/1 8 ( Kış, 2007), ss.227-246.
- Halaçoğlu, Ahmet, "Balkanlardan Anadolu'ya Yönelik Göçler", *Türkler*, C. XIII, Yeni Türkiye Yayını, Ankara 2002, s.887-895.
- Ilgar, İhsan, "İlk Türk-Amerikan Ticaret Antlaşması", *Hayat Tarih Mecmuası*, II (Ekim, 1969), s .5.
- İlhan, Mehmet Emin, "İzmir'de Avusturya Boykotajı", *Tarih ve Toplum*, XXVII/ 161 (Mayıs, 1997), s.24,25.
- İnsel, Ahmet, "Türkiye'de Liberalizm Kavramının Soy Çizgisi", *Türkiye'de Modern Siyasal Düşünce: Liberalizm*, VII. Cilt (Kollektif Eser), İletişim yayınları, İstanbul, 2005.
- İpek, Nedim, "Trabzon'da Kolera(1892-1895)", *Trabzon ve Çevresi Uluslar arası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu Bildirileri(3-5 Mayıs 2001)*, (Ed. Mithat Kerim Aslan, Hikmet Öksüz), T.C. Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayını, Trabzon, 2001, ss.406-407.
- Kahya, Fatih "Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz/ Nakliye Sigortacılığı", *Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 2010 ve Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu II Bildiriler Kitabı*, İstanbul, 2010, s.251.



- Kaleli, Hüseyin, “19. Yüzyılda İnan Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti”, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 9 (Aralık, 2003), s.3.
- Karagöz, Rıza, “Osmanlı Devleti’nde Yunan Mallarına Karşı Uygulanan Ticari Boykot (1910)”, *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi VIII*, İstanbul, 2003,ss.43-71.
- Kasaba, Reşat,“İzmir”, *Doğu Akdeniz Liman Kentleri(1800-1914)*, Tarih Vakfı Yurt yayınları, İstanbul, 1994.
- Kaya, Şennur, “Bazı Liman Kentlerindeki Örnekler Işığında Tanzimat Dönemi ve Sonrasında İnşa Edilen Gümrük Binalarının Özellikleri”, *İ.Ü. Sosyal Bilimler Dergisi*, 2010, s.75.
- Kazgan, Haydar, “Levanten Dünyasında Bir Aile ve Çocuk”, *Avrupalı mı Levanten mi?*, Bağlam Yayınları, İstanbul, 2006.
- Kerimoğlu, Hasan Taner, “1913–1914 Rumlara Karşı Boykot ve Hüseyin Kazım Bey’in Risalesi”, *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, V/13 (2006/ Güz), ss.91–93.
- Keyder, Çağlar, “*Osmanlı Devleti Ekonomik Sistemi*”, TCTA, III, İletişim Yayınları, İstanbul, 1985, ss.643-645.
- Kızıldemir, M. Orhan, “Dünya Deniz Fenerleri ve Türkiye Deniz Fenerlerinin Tarihçesi”, *Rota* (Ocak 1989), s.6.
- Komatsu, Kaori, “İdare-i Mahsusa’nın Özelleştirilmesi Üzerine Bir Tetkik”, *XIII. Türk Tarih Kongresi Bildirileri*, (Ankara, 4-8 Ekim 1999), TTK Yayını, Ankara 2002, ss.1780-1786.
- Komatsu, Kaori, “XIX. Yüzyıl Osmanlı-İngiliz Deniz Ticaret Münasebetlerinde Kabotaj Meselesi”, *Osmanlı III, İktisat*, (Edit.: Kemal Çiçek, Cem Oğuz) Ankara , 1999, ss.371-382
- Koraltürk, Murat; Coşkun, Kerem “Kayıklardan Vapurlara İstanbul’da Deniz Ulaşımı”, *Denizcilik Dergisi*, 22 (Ağustos, 2005), s.35
- Köprülü, Orhan, “Tarihte Türk-Amerikan Münasebetleri”, *Bellekten*, LI/200 (Ağustos 1987), s.927
- Köse, Osman, “Osmanlı-Amerikan İlişkilerinde Bir Kriz: Hacı David Vapur Kumpanyası Boykotu (1911)”, *Bellekten*, LXVIII/252 (Ağustos, 2004), s.1.

- Kurat, Akdes Nimet, “Türkiye ile ABD Arasındaki Münasebetlere Ait Arşiv Vesikaları”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, V/ (1967), ss.282-371.
- Kurt, Sadık “İzmir Hamidiye Vapur Şirketi (1884-1915)”, *Çağdaş Türkiye Araştırmaları Dergisi*, I/1(1991), s.75, 85,105-107.
- Kürkçüoğlu, Feza, “İstanbul’un İlk Çağdaş Limanı, Galata Rıhtımı”, *Popüler Tarih Dergisi*, 63(Kasım, 2005), s.40
- Kütükoğlu, Mübahat S., “XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti”, *Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, 19 Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Yayını, Samsun 1998, ss.98-99.
- Kütükoğlu, Mübahat S., " Osmanlı Dış Ticaretinin Gelişmesinde İzmir Limanı ve Gümrüklerinin Rolü" , 1888-1985 Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı ve
- Kütükoğlu, Mübahat S., “Ahidnâme”, *DİA*, İstanbul 1998, C.I, s.536.
- Kütükoğlu, Mübahat S., “İzmir Ticaret Odası İstatistiklerine Göre XX. Yüzyıl Başlarında İzmir Ticareti”, *İzmir ve Batı Anadolu Uluslararası Sempozyum Tebliğleri*, (Haz. Tuncer Baykara), Akademi Kitabevi, İzmir, 1994, s.31, 33,34.
- Kütükoğlu, Mübahat S., “Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi”, *Çağın Yakalayan Osmanlı*, (Yay.Haz. Ekmelettin İhsanoğlu, Mustafa Kaçar), İRCİCA Yayınları, İstanbul, 1995.
- Kütükoğlu, Mübahat, “XX.yy Başlarında İzmir Ticareti” , Son Yüzyıllarda İzmir ve Batı Anadolu Uluslararası Sempozyumu Tebliğleri, Haz: Prof.Dr.Tuncer Baykara, İzmir, 1994, ss.25-58.
- Maximos, Seraphim, The Greek Merchant Fleet during the 18th Century, İntroduction-Ed. Loukass Axelos, Athens, 1976, s.40. *Aktaran:* Evangelia Balta, “Osmanlı Devleti’nde Rum Millet ve Ekonomik Gelişmişlikleri”, *Osmanlı Devleti’nde Din ve Vicdan Hürriyeti Konulu Tartışmalı İlmî Toplantılar Dizisi Tebliği (İslami İlimler Araştırma Vakfı)*, Ensar Neşriyat, İstanbul, ty., s.246.
- Mete, Şengül , “Trablusgarp Savaşı ve İtalya’nın Akdeniz’deki Faaliyetleri” , *Çağdaş Türkiye Araştırmaları Dergisi*, II/8 (1998), s.271
- Musa Çadircı, “Yenileşme Sürecinde Osmanlı Ordusu”, *Türkler*, XIII, Yeni Türkiye Yayını, Ankara, 2002, ss.804-812.

- Mustafa Avcı, “Sigorta’nın Osmanlı Hukukuna Girişi”, *Türkler*, XIV, Yeni Türkiye Yayını, Ankara, 2002, ss.436-446.
- Oğuz, Zekavet Nuran, Kolukırık, Suat, “ Formel ve İnfornel Emek Biçimi olarak Hamallık ve Hamallar: Isparta Örneği”, *Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi*, VII/ 2 (2008), s.297.
- Okay, Cüneyd, “Müslüman Boykotajı ve İstiklal-i İktisadi-i Milli Cemiyeti”, *Toplumsal Tarih*, VI/31(Temmuz, 1996), s.47.
- Oktar, Suat, Varlı, Arzu “İttihat ve Terakki Dönemi’nin Ulusal Bankası: Osmanlı İtibar-ı Milli Bankası” , *Marmara Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*, XXVII/2 (2009), s.8.
- Ortaylı, İlber, “Levantenler”, *Avrupalı mı?, Levanten mi?*(Yay. Haz. Arus Yumul, Fahri Dikkaya), Bağlam yay, İstanbul, 2006.
- Öztel, Muharrem, “Osmanlı Devleti’nde Sosyoekonomik Yapısıyla Öne Çıkan Vilayet ve Sancakların Kamu Maliyesindeki Yeri ve Önemi (1325-1327/1909-1912)”, *Maliye Dergisi*, 160 (Ocak-Haziran, 2011), s.210.
- Özveren, Y.Eyüp, “Beyrut”, *Doğu Akdeniz Liman Kentleri (1800-1914)*, (Çağlar Keyder, Donald Quataert, Eyüp Özveren), Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 1994.
- Pakalın, Mehmet Zeki, “Oktruva Resmi”, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C.II, 4. baskı, İstanbul 1993.
- Pakalın, Mehmet Zeki, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, II, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1983.
- Pamir, Aybars, “Kapitülasyon Kavramı ve Osmanlı Devletine Etkileri”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 51/2 (2002), s.93, 113.
- Quataert, Donald, “Selanik’te İşçiler(1852-1912)”, *Osmanlı’dan Cumhuriyet Türkiye’sine İşçiler(1839-1950)*, (Derl. Donald Quataert, Erik Jan Zürcher) , (Çev. Cahide Ekiz), İletişim yay, İstanbul, 1998.
- Quataert, Donald, “XIX. Yüzyıla Genel Bakış: İslahatlar Devri 1812-1914”, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (1600-1914)*, (Ed. Halil İnalçık, Donald Quataert), II, Eren Yay. İstanbul, 2004.
- Reşid, Ahmed, “Kapitülasyonlar”, *Darülfünun Hukuk Fakültesi Mecmuası*, S.37, 1928, s.4.

- Samancı, Özge, “19. Yüzyıl İstanbul Mutfağın’da Yeni Lezzetler”, *Yemek ve Kültür Dergisi*, 6 (2006), s.96
- Serçe, Erkan, “II. Meşrutiyet Döneminde İzmir”, *Değişen İzmir’i Anlamak*, (Der. Deniz Yıldırım, Evren Haspolat), Phoenix Yayınları, Ankara, 2010.
- Soy, Bayram, “1908 Jön Türk Devrimi’ne İngiltere’nin Yaklaşımı”, *Doğu Batı Düşünce Dergisi*, II/ 46 (Ağustos, Eylül, Ekim 2008), s.164.
- Şahin, Enis, “İngiliz The Times Gazetesi’ne Göre Samsun(1908–1925)”, *Geçmişten Geleceğe Samsun*, (Yay. Haz. Cevdet Yılmaz), C. I, Samsun, 2006.
- Şener, Abdülatif , “İttihat ve Terakki Cemiyetinin İktisadi ve Mali Politikaları (1908-1918)”, *Hacettepe Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, VII/ 1 (1980), s.207.
- Şener, Abdülatif, Tanzimat ve Meşrutiyet’te İktisadi ve Mali Politikalar”, *Osmanlı III, İktisat*, (Ed. Kemal Çiçek, Cem Oğuz) Ankara, 1999, ss. 561-575.
- Şevket Pamuk, “19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti”, *Tanzimat’tan Cumhuriyete Türkiye Ansiklopedisi*, III, İletişim Yayınları, Ankara, 1985, s.652.
- Tak, İsak, ”Osmanlı Döneminde Ereğli Kömür Madenlerinde Faaliyet Gösteren Şirketler”, *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S. 18, Erzurum, 2001, s.253.
- Talat, Özdoğan, “XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Donanması ve Ertuğrul Faciası”, *Askeri Tarih Bülteni*, 29 (Ağustos, 1990), s.45.
- Toprak, Zafer “İslam ve İktisat: 1913-1914 Müslüman Boykotajı”, *Toplum ve Bilim*, 29-30(Yaz, 1985), Birikim yay., İstanbul , ss.180-182.
- Toprak, Zafer, “ Tanzimat’tan Sonra İktisadi Politika ”, *TCTA*, III, İletişim Yayınları, Ankara, 1985, s.669.
- Tozlu, Selahattin, “19. Yüzyılda Sosyo-Ekonomik Bakımından Trabzon Limanı”, *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu Bildirileri (3-5 Mayıs 2001)*, I, (Yay.Haz. Mithat Kerim Aslan, Hikmet Öksüz), Trabzon Valiliği Kültür Müdürlüğü Yayınları, 2001, ss.383-384.
- Turgay, A. Üner, “Trabzon”, *Doğu Akdeniz Liman Kentleri(1800-1914)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994.

- Umar, Ömer Osman, “Trablusgarp Savaşı Sırasında İtalya’nın Beyrut’u Bombardımanı”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, XVII/ 51 ( Kasım, 2001), ss. 727-784.
- Üstün, Berna, Tural, Osman, “Tüketim Alışkanlıklarındaki Değişimler ve Bu Değişimlerin Alışveriş Mekânlarına Etkisinin Eskişehir Örneğinde İrdelenmesi”, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, VIII/ 2 (2008), s.261.
- Yakut, Kemal, “İkinci Meşrutiyet Döneminde İtalyan Boykotu”, *Tarih ve Toplum*, 211 (Temmuz, 2001), ss.21,24..
- Yavuz, Erdal, “1908 Boykotu”, *ODTÜ Türkiye İktisat Tarihi Üzerine Araştırmalar, Gelişme Dergisi*, (Özel Sayı), Ankara, 1978, s.173.
- Yavuz, Nuri “Birinci Balkan Harbi ve Selanik’in Kaybı”, *Gazi Akademik Bakış Dergisi*, I/ 2 (Yaz, 2008), s.152.
- Yetkin, Sabri, “Kolera Günlerinde İzmir (1910-1911)”, *İzmir Kent Kültürü Dergisi*, 3 (Mart, 2001), s.15.
- Yıldız, Özlem, “Levanten Mutfağı”, *Birinci Türk Mutfak Kültürü Sempozyumu: Bilecik, 14-15 Ekim 2010*, (Basılmamış Bildiri Metni).
- Yıldız, Özlem, “XX. Yüzyıl Başlarında Trabzon’da Deniz Ticareti”, *Piri Reis Üniversitesi, II. Türk Ticaret Tarihi Sempozyumu Bildirisi*, İstanbul, 2011, ss. 233-251.
- Yılmaz, Özgür, “Karadeniz’in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, II/ 7 (Bahar, 2009), ss. 361–384.
- Yorulmaz, Şerife, “Osmanlı Liman Şehirlerinde Yabancı Tüccar ve Levantenler”, *Türkler*, XIV, Ankara, 2002, ss.283-293.
- Yorulmaz, Şerife, “Tarih Sürecinde Bir Zümre: Levantenler”, *Çağdaş Türkiye Araştırmaları Dergisi*, II/ 4-5 (1995), s.133.
- Zorlu, Tuncay, “Bahriye Nezareti’nin Kuruluşu ve Abdülaziz Döneminde Osmanlı Denizciliği”, *XVIII. Başından XX. Yüzyıla Kadar Türk Denizcilik Tarihi II*, (Edt. Zeki Arıkan - Lütfü Sancar), Deniz Matbaası, İstanbul, Temmuz 2009.
- “İlk Buharlı Gemiler”, *Rota* (Ağustos, 1986)  
İzmir Ticaret Odası Sempozyumu Bildirileri 21-23 Kasım 1985, İzmir, 1985, ss.99-120.

## Lisansüstü Tezler

- Aran, Aslı, *Türk Deniz Ulaşımı ve Ticaretinin Türkiye Jeopolitiği Açısından Önemi*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Coğrafya Anabilim Dalı, (Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2006.
- Arslan, Sezer, *Balkan Savaşları Sonrası Rumeli'den Türk Göçleri*, Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Edirne, 2008.
- Batmaz, Şakir, *II. Abdülhamit Devri Osmanlı Donanması*, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Kayseri, 2002.
- Bayram, Selahattin, *Osmanlı Döneminde Selanik Limanı (1869-1912)*, İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, 2009.
- Çelik, Kürşat, *Osmanlı Hâkimiyetinde Beyrut(1839-1918)*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Elazığ, 2010.
- Çolak, Çolak, Filiz, *II. Meşrutiyet'ten Cumhuriyete Batı Anadolu'da Üretim ve Dış Ticaret (1908-1920)*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 2005.
- Delibaş, Orhan, *Osmanlı Ziraat ve Ticaret Gazetesi*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2008.
- Deniz, Ahmet, *Ticaret Tarihinde Yelkenli Gemilerden Buharlı Gemilere Geçişte Ticari Faaliyetler ve Modernleşme Çalışmaları*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, İktisat Tarihi Bilim Dalı, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, 2010.
- Efiloğlu, Ahmet, *İttihat ve Terakki'nin Azınlık Politikası*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, 2007.

- Elmacı, Ergül, *Bir Liman Kenti Bartın(1830-1923)*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2007.
- Elmacı, Mehmet Emin, *II. Meşrutiyet'ten Lozan'a Kapitülasyonlar*, DEÜ Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü , (Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir, 2001.
- Ezgü, Fuat, *Osmanlı İmparatorluğu-Amerika Birleşik Devletleri İktisadi, Siyasi ve Kültürel Münasebetlerinin Kuruluşu ve Gelişmesi (1795-1903)*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, (Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul, 1949.
- Genç, Hamdi, *Ereğli Kömür Madenleri(1840-1920)*, M.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, 2007.
- Halaçoğlu, Ahmet, *Balkan Harbi Sırasında Rumeli'den Türk Göçleri(1912-1913)*, Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü , (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara, 1990.
- Kadan, Ükkase, *Hüdavendigâr Vilayetinin Kuruluşu, Teşkilatı ve İdaresi*, Uludağ Üniversitesi Tarih Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Bursa, 2006.
- Kahya, Fatih, *Osmanlı Devleti'nde Sigortacılığın Ortaya Çıkışı ve Gelişimi*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2007.
- Kerimoğlu, Hasan Taner, *İttihat ve Terakki Cemiyeti'nin Rum Politikası(1908-1914)*, DEÜ. Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 2008.
- Konan, Belkıs, *Osmanlı Devleti'nde Yabancıların Kapitülasyon Kapsamında Hukuki Durumu*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara, 2006.
- Koraltürk, Murat, *İstanbul'da Şehiriçi Ulaşımında Şirket-i Hayriye(1850-1945)*, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1992.
- Kuruca, Nazım, *XIX. Yüzyılda Trabzon Gümrüğü ve Çevre Ticareti*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul, 2003.

- Kutbay, Elif Yeneroğlu, *Doğu Ege Adalarının Osmanlı Hakimiyyetinden Çıkışı*, DEÜ. Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 2005.
- Küçükaliöğlu, Sema, *İdare-i Mahsusa, Kuruluşu, Faaliyetleri ve Sosyo-Ekonomik Etkileri*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitü Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 1999.
- Külünk, Muhammet Emin, *Kapitülasyonların Kaldırılması(1914)*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2006.
- Önen, Ferda Keskin, *Ticaret Borsalarının Türkiye Ekonomisindeki Gelişimi ve Performansı*, Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Maliye ve Ekonomi ABD., (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Diyarbakır, 2009.
- Özbozdağlı, Özer, *İttihat ve Terakki'nin Balkan Siyaseti(1908-1914)*, Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Hatay, 2005.
- Öztürk, Pelin Kithir, *Urban Transformation Of Ottoman Port Cities İn The Nineteenth Century: Change From Ottoman Beirut To French Mandatory Beirut*, A Thesis Submitted To The Graduate School Of Social Sciences Of Middle East Technical University, Ankara, 2006.
- Şirin, İbrahim, *Osmanlı Seyahatnâmelerinde Avrupa (1839 -1876)*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara, 2004.
- Şahin, Selçuk, *II. Meşrutiyet Dönemi İktisadi Fikir Akımları*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı İktisat Tarihi Bilim Dalı, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul, 2009.
- Yıldız, Âdem, *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Milli Burjuva Oluşturma Çabaları*, Yüzüncü Yıl Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yakınçağ Bilim Dalı, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Van, 2008.



## İnternet Kaynakları

- “Tarihçe”,

<http://www.vda.org.tr/Hakk%C4%B1m%C4%B1zda/Tarih%C3%A7e/tabid/62/Default.aspx>, (E.T. 9.10.2010)

- Akten, Necmettin, ”Türkiye’de Gemi Acenteliğinin Geçmişi”,

<http://www.denizhaber.com.tr/Yazar/prof.-dr.-necmettin-akten/104/turkiye8217de-gemi-acenteliginin-gecmisi.html> (E.T. 11.05.2011)

-Arı, Kemal, *Makaleleri*,

<http://web.deu.edu.tr/ataturkilkeleri/tr/inc/content.php?contentid=28>, (E.T: 4.8.2011)

- Guanaris, Basil K., “Economic Developments in Macodonia, 1430-1912”,

[http://www.macedonian-heritage.gr/ContemporaryMacedonia/Downloads/Macedonia\\_Vol\\_1\\_p\\_58-83\\_Gounaris.pdf](http://www.macedonian-heritage.gr/ContemporaryMacedonia/Downloads/Macedonia_Vol_1_p_58-83_Gounaris.pdf), s.64-65. (E.T.15.10. 2011)

- <http://sozluk.bilgiportal.com/nedir/lostromo>,( E.T.7.4. 2011).

- <http://tr.wikipedia.org/wiki/T%C3%BCketim>, (E.T. 14.09.2011).

- <http://www.kutbo.org.tr/?r=ilk-borsa> (18 . 09. 2011)

- <http://www.theshipslist.com/ships/lines/mm.htm>, (E.T. 16.5. 2011)

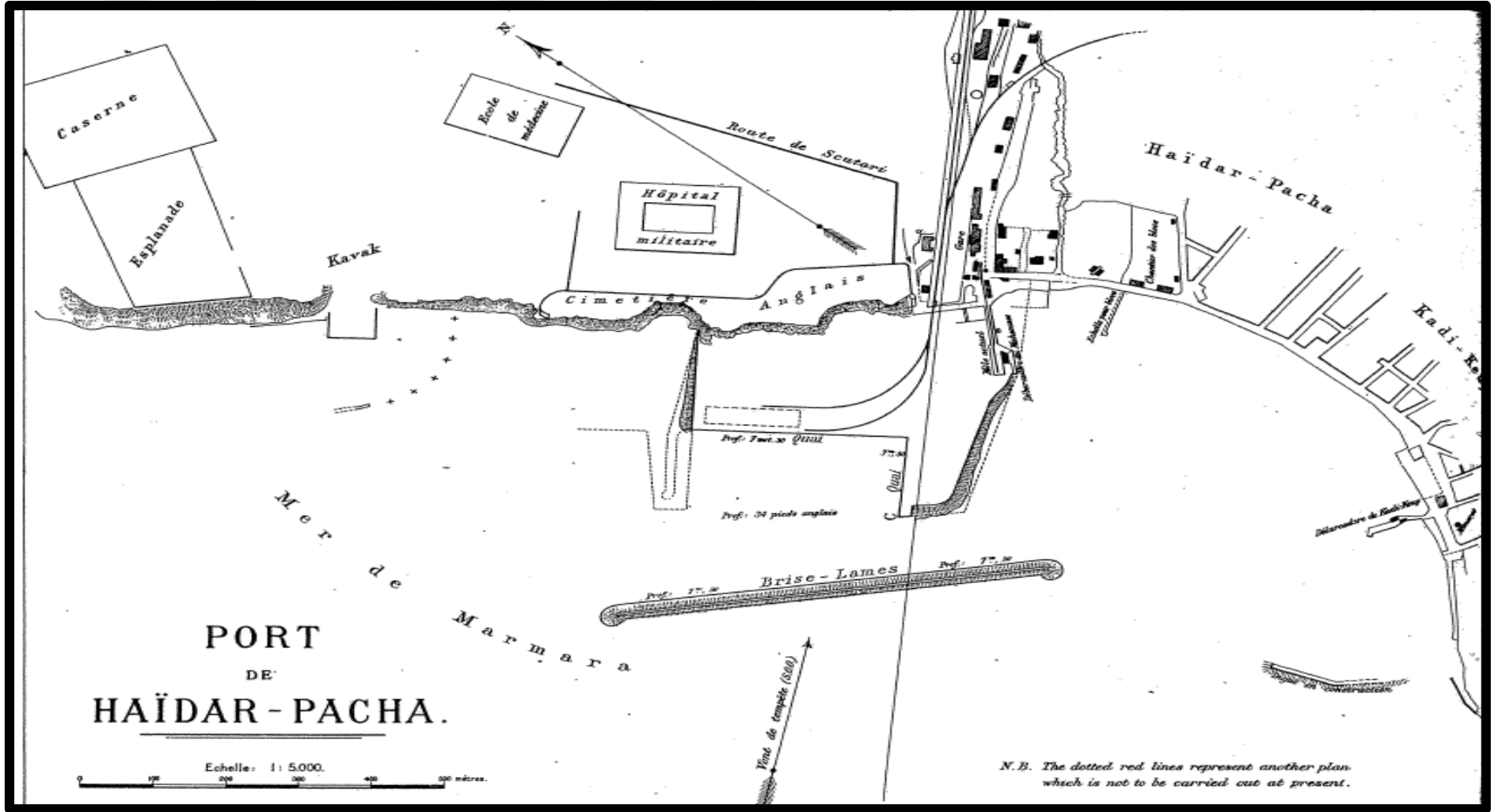
- <http://www.ubhk.org/izmirHakkinda.aspx> (E.T. 10. 11.2011.)

- <http://www.yelkenokulu.com/denizfenerleri.html>, (E.T. 29.11.2009).

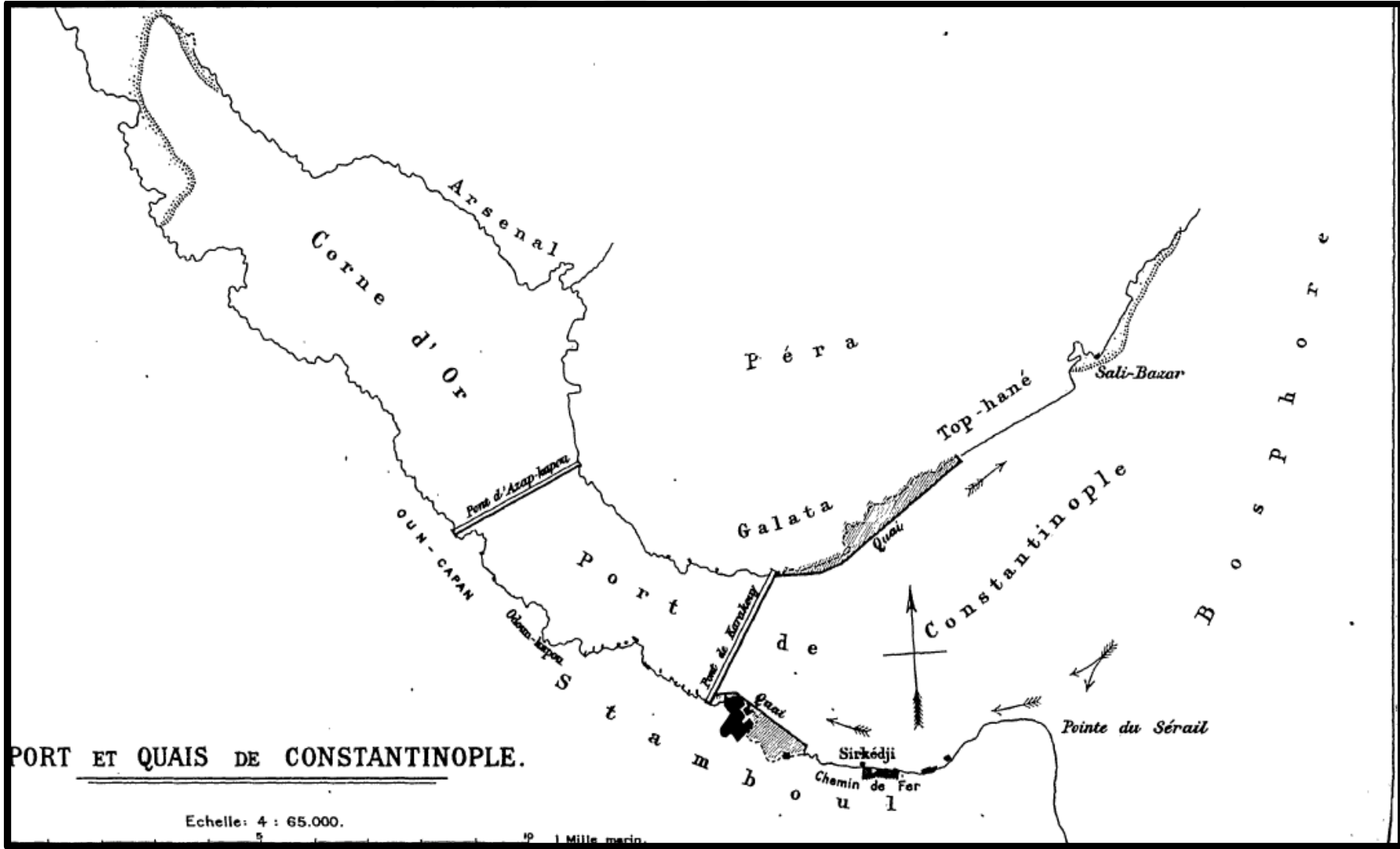
- Umar, Ömer Osman, “Trablusgarp Savaşı Sırasında İtalya’nın Beyrut’u Bombardımanı”, *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 51/XVII (Kasım, 2001),

<http://www.atam.gov.tr/index.php?Page=DergiIcerik&IcerikNo=250>, (E.T.19.11.2011).

-Özkan Poyraz, <http://www.denizvedeniz.com/>,(*Denizcilik Dergisi*, Kasım-Aralık 2007)(ET 11.11.2009)



RESİM 1: İstanbul Haydar Paşa Limanı



RESİM 2: İstanbul Galata Rıhtımı



**RESİM 3: Selanik Limanı**



**RESİM 4: Selanik ve Beyaz Kule**



**RESİM 5: Beyrut Limanı (1830)**



**RESİM 6: Trabzon Limanı, Çömlekçi Sahili, Güzelhisar(1910)**





RESİM 7: İZMİR LİMANI



1908 [Cd. 3727] No. 4064 Annual Series. Diplomatic and consular reports. Argentine Republic. Report for the year 1907  
on the trade and commerce of the consular district of Buenos Ayres.  
Page images 7208-7242 of 8052

125

No. 4141 Annual Series.

DIPLOMATIC AND CONSULAR REPORTS.

## TURKEY.

REPORT FOR THE YEAR 1907

ON THE

TRADE AND COMMERCE OF THE CONSULAR  
DISTRICT OF SMYRNA.

EDITED BY THE FOREIGN OFFICE AND THE BOARD OF TRADE.

REFERENCE TO PREVIOUS REPORT, Annual Series No. 3021.

*Presented to both Houses of Parliament by Command of His Majesty,  
OCTOBER, 1908.*

LONDON.  
PRINTED FOR HIS MAJESTY'S STATIONERY OFFICE,  
BY HARRISON AND SONS, ST. MARTIN'S LANE,  
PRINTERS TO HER MAJESTY.

And to be purchased either directly or through any Bookseller, from  
WHELAN AND SONS, Ltd., 25, ABchurch LANE, E.C.4; and  
OLIVER AND BOYD, 7, PATERNOSTER COURT, E.C.4; or  
E. FOSCOLOTT, 112, GOWER STREET, E.C.4.

1908.

[Cd. 3727—224.]

*Price Threepence Halfpenny.*

RESİM 8: İZMİR'E AİT İNGİLİZ KONSOLOSLUK RAPORU ÖRNEĞİ (1907)

Annex I.—TABLE showing Total Value of all Articles Exported from and Imported to Smyrna from Foreign Countries during the Years 1904-06.

Country.	Exports.			Imports.			Total Trade in 1906.
	1904.	1905.	1906.	1904.	1905.	1906.	
United Kingdom	3,001,001	2,025,104	3,004,802	981,816	1,000,000	1,116,205	4,181,157
Austria-Hungary	608,000	754,320	524,570	618,700	500,500	648,010	3,180,422
France	278,012	244,381	322,874	254,140	278,014	331,258	554,572
Germany	357,480	414,871	381,017	104,716	187,710	212,044	597,201
Netherlands	270,870	434,108	387,501	64,501	82,015	70,100	406,001
Italy	120,083	95,167	117,480	305,704	303,024	342,165	456,448
United States	320,574	432,502	305,142	42,107	33,070	47,410	445,558
Belgium	87,481	120,711	87,055	130,183	121,100	152,002	230,000
Roumania	47,430	51,708	40,608	82,500	138,700	185,871	220,430
Russia	101,108	90,321	79,105	205,700	223,015	30,600	166,071
India	—	1,504	1,205	—	30,005	120,270	121,500
Bulgaria	50,072	50,310	60,100	—	20,014	32,813	82,010
Greece	30,081	30,081	47,015	15,501	17,000	30,501	78,070
Spain	—	47,710	40,810	—	—	—	80,810
Egypt	—	—	—	—	20,517	30,280	30,280
Australia	—	40,580	21,000	—	—	—	21,000
China	41,021	—	—	—	22,000	—	—
Sweden and Norway	—	—	—	167,110	—	10,850	10,850
Other countries	—	11,454	0,001	—	4,054	21,007	27,008
Total	4,751,533	5,504,182	5,000,104	3,000,800	3,214,510	3,418,510	6,651,704

Smyrna

135

RESİM 9: İZMİR LİMANI 1907 YILI ÜLKELERE GÖRE İTHALAT RAKAMLARI

**Navigation à vapeur bollelique**  
**JOHN MAC DONALL & BARQUE**  
*Départs hebdomadaires réguliers*  
 Entre Sant-Spirito, Pirée, Corfou, Yarna, Beyrout  
 et vice-versa et entre Pirée et Port-Saïd.

Ligne de Varna.  
 Chaque lundi, à 5 h. p.m. pour Bourgas et Varna.  
 Ligne de Brindisi.  
 Chaque jeudi à 8 h. p.m. de Pirée, Patras, Corfou et Brindisi (arrivée à Brindisi samedi matin).  
 Ligne de Santi-Quaranta.  
 Chaque samedi à 6 h. p.m. pour Dardanelles, Le Pirée (arrivée lundi matin), Loutraki, (en été) Patras, Corfou, Santi-Quaranta. Coïncidence au Pirée, les lundis avec les bateaux à vapeur de la même Compagnie partant pour Syra, Tinos, Corfou et Andros, Patras, Naxos, Ios et Santorin.

Prévés, Salahora, Sayada et Paros.  
 Laurium, Kyri Alivery, Chalkis, Limni, Edipso, (en été) Styllis, Volo, Salonique, Égine, Melhans, Paros, Hydra, Spetsa, Léonidio, Astro et Nauplie.  
 Missolonghi, Cyllini, Zante, Lixouri et Agoston.  
 Corinthe, Itea, Galaxidou, Vithiniza, Égion, Ithaque, Fasiliki, Saïete-Maura, Voïtina, Kopriva et Carvassera.  
 Pour plus amples renseignements s'adresser à M. MICHAËL KOCMAKI, agent à Galata, rue Kars-Kousiappa, No 51, à côté de l'Office de Santé.

**P.N.B.** — Il est porté à la connaissance des intéressés que la fabrique **V.O.I.G.A.N.** de la même Compagnie au Pirée, tenant la première place en Orient, entreprend la construction de bateaux à vapeur au fer, en acier et en bois. Elle construit également des machines à vapeur, des chaudières pour bateaux à vapeur et usines, ainsi que toute espèce d'instruments machines pour ateliers complets. Préparation à neuf des bateaux endommagés ou viciés.



**Navigation Générale Italienne**  
**SOCIETÀ RIUNITE**  
**Florio e Rubattino**

*Mouvement de la semaine.*

DÉPARTS

Le **Levisso**, cap. Kireher, partira lundi 10 janvier à 3 h. p.m. pour Alexandrie, Smyrne, Caïre, Canée, Messine, Naples, Livourne et Gènes.  
 Le vap. **M. Misoukiri**, cap. Falomba, partira mardi 11 janvier à 2 h. p.m. pour Smyrne, Canée, Caïre, Derna, Bengazi, Elirala, Tripoli, Maltes, Sincoue et Calicut.  
 Le vap. **Extrilla**, cap. Pjanocchio, partira jeudi 13 janvier à 10 h. a.m. pour Pirée, Patras, Corfou, Santi 46, Brindisi, Bari, Ancone et Venise.  
 Le vap. **Extrilla**, cap. Pjanocchio, partira jeudi 13 janvier à 2 h. p.m. pour Iudéboi, Samsoon, Kerassanée, Trébizonde et Batoum.  
 Le vap. **Janvier**, cap. Pjanocchio, partira jeudi 13 janvier à 3 h. p.m. pour Odessa.  
 On reçoit des marchandises et passagers pour **Le Pirée, Brindisi, Exas-Umbi, Mer Rouge, Chine, Malte, Tunisie et Tripolitaine.**  
 Pour plus amples renseignements s'adresser à l'Agence de la Compagnie, **Hundevindighiar Ha Galata.**



**COMPAGNIE DE**

**SERVICE MARITIME**  
**Roumain**

*Départs pour Constantza à 10 h. a.m.*  
 DACIA le samedi, 14 décembre  
 TRAPANCOU THALIAN le mardi, 18  
 ROUMANIA le samedi, 21  
 PRINCIPESA MARIA le mardi, 25  
 DACIA le samedi, 28  
 PRINCIPESA MARIA le mardi, 31  
 ROUMANIA le samedi, 4  
 PRINCIPESA MARIA le mardi, 8  
 DACIA le samedi, 11

*Départ pour Alexandrie et Smyrne à 6 h. p.m.*  
 ROUMANIA vendredi 17 décembre  
 DACIA samedi 19  
 ROUMANIA dimanche 21  
 DACIA mardi 24  
 ROUMANIA jeudi 26  
 DACIA samedi 28  
 ROUMANIA dimanche 30  
 DACIA mardi 31

Coïncidence à Constantza avec les trains Express, le Rapido de Berlin et les trains accélérés roumains.  
 Trade direct et combiné de passagers, marchandises et bagages dans toutes les directions.  
 Prix réduits, billets d'aller et retour avec réduction de prix exceptionnelle.

En dehors des Express un train spécial de nuit partira à l'arrivée du bateau à Constantza et dont peuvent bénéficier les passagers de toutes les classes, afin de profiter des départs de Bucarest qui ont lieu chaque matin, pour toutes les parties de l'Europe.  
 MM<sup>rs</sup>, les passagers partant par train Express peuvent à l'arrivée du bateau occuper immédiatement leur compartiment sur l'Express qui se trouve à quai en face du poste d'amarrage du bateau, comme aussi tous les autres trains.

Les passagers devant partir le lendemain avec le rapide de Berlin ou l'accélééré Roumain peuvent dormir à bord du bateau.  
 La révision des bagages et des passeports se fait à bord du bateau pendant la traversée.

La nourriture, le lit, et les taxes de quais sont compris dans les prix des billets.  
 Pour renseignements plus précis s'adresser à l'Agence principale. — Galata, Quais.

**Compagnie russe**  
*Navigation à vapeur et de commerce*



*Mouvement de la semaine.*

Le vap. **G. D. Alexandrou**, cap. Tripolitoff, partira mercredi, le 30/12 Janvier, à 4 h. p. m., pour Bourgas, Varna et Odessa.  
 Le vap. **Russe Otou**, cap. Villinsky, partira jeudi, le 31/12 Janvier, à 4 h. m., pour Dardanelles, Pirée, Alexandrie, Coïncidence à Alexandrie avec le bateau partant pour Port-Saïd et le port de la Syrie.  
 Le vap. **Otao**, cap. Reubac, partira samedi, le 2/10 Janvier, à 10 h. a. m., pour Sebastopol.  
 Le vap. **Tchinaroff**, cap. Heymann, partira samedi, le 2/10 Janvier, à 10 h. a. m., pour Odessa.  
 Le vap. **Cézanévitch**, cap. Loupio, partira samedi, le 2/10 Janvier, à 4 h. p. m., pour Dardanelles, Mont-Athos, Salonique, Smyrne, Chio, Patras, Meriuc, Alexandrette, Tripoli, Beyrouth, Caïre, Jeddah et Port-Saïd.  
 Pour billets et passagers, marchandises, groupes, etc., s'adresser à l'Agence principale, **Galata**, vis-à-vis de la grande douane de Stamboul, vis-à-vis de la grande douane.



قنارلر اداره لری امتیازی  
قنارلر اداره سی امتیازینک یکر می سنه رها  
مدتله تمدیدیدن طسولانی باب عالی اله انکتره  
آره سننده محاررات جریان اتککه اولدی بی  
مستخبر دور . ذاتاً انکتره سیر سفائن شرکت لری ،  
قنارلر اداره سی رسومی فضله بر لهرق ، اوتونه دن بری  
انکتره . خارجه لطارقی تزدنده اجرای تشبندن  
خالی قالمایور لر ، وامتیاز مدتک ۱۹۱۴ سنه سننده  
ختم بولماسنه انتظاراً قنارلر امتیازی کندی لری  
آلفه حاضر لانیور لر دی . حال بوکه فسار لر  
وارداتی قارشولوق کوسوز بهرک بش بوز بیگ  
لیرالق بر استقر اض عقد ایدیله سی و بونک  
تبعجاسی اوله رقی امتیاز مدتک یکر می سنه  
دهما تمدید اولونماسی مذکور شرکت لری  
اول باید کی ایدیلری بوشه چیتاروش .  
و قریبانیار طرفدن وقوع بولان بر مراجعت  
اوزرینه انکتره خارجه لطارقی ده کیفیتی باب  
عالیدن استفسار ایتشد . مع هذا امتیازک تمدید  
ویاعدم تمدیدی هیچ رصوبله تاویل ایدیله بی .  
چک حقوق صریحاً غایب دن اولدی بی جهته  
تشببات واقعه نک بو خصوصده هیچ بر کوتا  
تأیری حائر اولمایا بی بی شهره سردر .

FOTOĞRAF 11: FENERLER İDARESİ İMTİYAZI, TASVİR-İ EFKÂR, 31 MAYIS 1913.



شہادۂ امتیازی

مکتوبہ عالی

عراق

۱۰۹

داخلیہ نفاذ - جلد سہ

دو شاہی اقامت  
حکومت شہادۂ امتیازی  
اجرائی و استلام اور وجہ محملہ میاں بندہ بولنا نہ ولیدیم عائد اولہ تقریباً بیست بیسی یوز قرونہ متر و مرعبندہ کی برکت استلام کنہ ازوم قطعی تیبہ بتدی صورت طریقیہ جویت عنہک جو رہنہ بخشہ اربع صبی شرف  
مقابلہ مانجہ بلا بدل ترکی حقہ ہا بلاستیند نہ صرف و سبب و سبب اولہ قسریہ تقدیم یا را محلی اولہ رولہ و رادہ بلدیہ عم دہا نہ حرفی و رخصتہ و رضیہ سارڈہ تا ماریلہ استیفا اولنا نہ مبالغہ برنجی رازہ بلدیہ نکتہ اس و رادتی  
امیہ و کنج استلام اور وجہ محملہ نہ بلدیہ عائد اولہ قسریہ تقدیم یا را محلی اولہ رولہ و رادہ بلدیہ عم دہا نہ حرفی و رخصتہ و رضیہ سارڈہ تا ماریلہ استیفا اولنا نہ مبالغہ برنجی رازہ بلدیہ نکتہ اس و رادتی  
تکلیف اربع جگہ درجہ درجہ معلوم کیونہ بالغ اولقدہ وطنہ و اولستانک بلا دیک ترکی رازہ مذکورہ حدود دینک و سعی سبیلہ مصارف کثیرہ نہ اسانک کفایت اربع میاںہ و رادتہ کلی نقیصہ ابرت ابرک  
بودہ باطلع تجویز بویلیہ جعی کی شو حالہ رازہ مذکورہ پیشقہ قاشولہ تدرکی مجبور تی درگا اولوب بولادہ مطا نہ سعاد کو یلم مینکہ والحالہ لھذہ طریوہ ولوب مجددا کت دریلہ جگہ جادہ یہ قلب  
والحالہ اول وجہ محملہ بدینک الانسانی طبعی اربعہ کجائتہ ہونسی لازم کلاہہ و اسانک بلدیہ عائد بولنا نہ محملک لھیت استلام کجہ تخمینہ اولنا نہ بدلیہ بلدیہ نکتہ مبرم برھم قوم لوازنہ و خصوصیلہ  
سایہ رقیانولہ حضرت یاد شہید برنجی رازہ بلدیہ اچو نہ در دستانتا بولنا نہ رازہ قونغی مصارفہ قاشولہ ولولہ اعتباریلہ ہونہ صرف نظر ایلیکی نہ بانہ کت اید نہ حیات جات مبرم بلدیہ ترینک  
و بالنتیجہ وضع نفاذ نقیصہ رازہ وطنی اسلام اربعہ مکی مراتب اولہ موجودہ موقوفہ اولہ مہجفہ نظراً کیفیتک اسر نوعہ عقبہ علیا بویلیہ رولہ کجہ اوزر نیانترہ ہونسا ایلیہ جگہ محملہ بدینک  
رکری شلو و سولہ اچو نہ موقوفہ لھو ہونہ ملوکانہ نکتہ استصال بویلیہ خصوصتک جو با صوب عالی را و ریزنہ از بارای فادہ و کسہ و ایہ عمل نوا یہ حضرت خلد قیصرک نہ بانہ کسہ جات و معویت  
ایلمکدہ بولنا نہ ہا ی تخت سلطنت شہ نہ نکتہ تنظیمات و اعمالی قاشولگی بولنا نہ و اسانک بوی و رات متفرقہ دہ عبارتہ ولادہ مرتبات بلدیہ نکتہ نقیصہ رازہ وطنی تنظیم عملہ بلدیہ اراھتی سکتہ رازہ ایلیہ کی  
جرتیم موقوفہ اولہ مہجفی درگا بولنسدہ و لغتہ اولوجہ اجرائی جیانیہ معہ جلیہ نفاذ تریہ بدینک شریا بہ بویلیہ ايجاب مصلحتہ بنا و عرصہ و قنی و نورا و لباب اربعہ اوزر نیانترہ حضرت مکتہ لا و کدر

محمد علیہ  
محمد علیہ

FOTOĞRAF 12: BOA., DH. MKT, 2621/N-7-1326.

*EK 13:*

*Dz. Müz. Arşivi, Meclis-i Bahriye, 676, 6 Zilkade 1332 H./ 26 Eylül 1914*

I. Dünya savaşı öncesi Kabotajın denizlerdeki uygulamanın nasıl olacağı ile ilgili dokuz madde kabul edildi. Bunlar:

1. Osmanlı karasularıyla, limanlar, boğazlar, nehirler, göller ve Marmara (özellikle zikredilmesi dikkate değer) dâhilinde vapur, römorkör, istimbot, motor bot, mavna, salapurya, sandal, kayık velhasıl makine, yelken, kürekli her türlü büyük ve küçük deniz araçları, duba, şamandıra, sal gibi vasıtalar bulundurmak ve çalıştırmak suretiyle ticaret yapma hakkı doğrudan doğruya Osmanlı tebaasına aittir.
2. Kara suları dahilinde balık avı (balık sünger, inci sedef ve saire), dalgıçlık ve bu gibi işlerle sanat icra etmek ve ticaret yapmak hakkı Osmanlı devleti tebaasına aittir.
3. Başlangıcı ve bitişi sırf Osmanlı limanları olmak üzere kabotaj seferleri yapmak Osmanlı tebaasının hakkıdır.
4. Hareket noktası ecnebi limanlar olan ticaret gemileri yabancı mallarla yüklü olduğu halde yolcu, emtia ve eşyayı Osmanlı limanlarına ihraç edebilir. Ancak Osmanlı limanları arasında yolcu, eşya ve emtia nakliyatı icra edemez.
5. Osmanlı limanlarından birine uğrayacak bütün yabancı ticaret gemileri Osmanlı kanunlarına tabidir.
6. Osmanlı limanlarına gelen ecnebi ticaret gemilerinin liman dairelerinde yapılması gereken bütün resmî muameleleri, bu geminin mutasarrıfları, acentesi veya kaptanı tarafından takip olunacaktır.
7. Tahlisiye idaresi doğrudan doğruya Osmanlı hükümeti tarafından idare olunup, gelirleri liman dairesince toplanıp, maliyeye gönderilecektir. (Tahlisiyenin mevcut birikmiş bütün mal ve nakdi de maliye nezaretine devir olunacaktır.)
8. Osmanlı karasularıyla boğazlarında kılavuzluk hakkı Osmanlı tebaası olanlara aittir.
9. Karantina idaresi bir Heyet-i Sıhhiye-i Osmaniye tarafından idare edilerek geliri doğrudan doğruya maliye nezaretine verilecektir. (Karantinanın mevcut bütün mal ve nakdi de maliye nezaretine devir olunacaktır.)

