



ANKARA  
HACI BAYRAM VELİ ÜNİVERSİTESİ  
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

**OSMANLI-İNGİLTERE İKTİSADİ-KURUMSAL  
İLİŞKİLERİ: İZMİR ÖRNEĞİ (1838-1876)**

**Halim KILIÇ**

**Tez Danışmanı  
Prof. Dr. Cenk REYHAN**

**TARİH ANABİLİM DALI  
YAKINÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI**

**ARALIK 2020**



**OSMANLI-İNGİLTERE İKTİSADİ-KURUMSAL İLİŞKİLERİ: İZMİR ÖRNEĞİ  
(1838-1876)**

**Halim KILIÇ**

**DOKTORA TEZİ**

**TARİH ANABİLİM DALI**

**YAKINÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI**

**ANKARA HACI BAYRAM VELİ ÜNİVERSİTESİ  
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ**

**ARALIK 2020**

## ETİK BEYAN

Ankara HBV Üniversitesi Tez Yazım Kurallarına uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmada; tez içinde sunduğum verileri, bilgileri ve dokümanları akademik ve etik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, tez çalışmada yararlandığım eserlerin tümüne uygun atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi, kullanılan verilerde herhangi bir değişiklik yapmadığımı, bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu, bildirir, aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.



Halim KILIÇ

22/12/2020



OSMANLI-İNGİLTERE İKTİSADİ-KURUMSAL İLİŞKİLERİ: İZMİR ÖRNEĞİ (1838-1876)  
(Doktora Tezi)

Halim KILIÇ

ANKARA HACI BAYRAM VELİ ÜNİVERSİTESİ

LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

Aralık-2020

**ÖZET**

XIX. yüzyıl Osmanlı toplumu ve ekonomisi için topyekûn bir dönüşüm yüzyılıdır. Bu dönemde hızlanan Sanayi Devrimi Osmanlı ekonomisinin dışı açılma sürecini başlattı. Modern-merkezi bir devlet inşa sürecine giren Babiâli, bir yanda Avrupa kapitalizmi ile erken tanışan ve uyum sağlayan Balkanlar'da yükselen bağımsızlık hareketleri öte yanda ise Batı'nın artan askeri, iktisadi ve siyasi gücü karşısında gücünü ve etkinliğini koruyabilmek için bir dizi reformları gerçekleştirme yoluna gitmiştir. Bu reform süreci nihayetinde siyasi ve iktisadi kurumların hızla dönüşerek klasik dönemden daha farklı yapıların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu çalışma bu iktisadi dönüşüm sürecini, İzmir limanı ve gümrüğü örneği üzerinden Osmanlı Devleti'nin İngiltere ile olan iktisadi ilişkileri çerçevesinde ve bahsedilen sürecin en önemli aşamalarından olan Balta Limanı sonrası sürece odaklanarak inceleme hedefindedir. 19. yüzyılın ikinci yarısı olarak adlandırılacak bir dönemde ve uluslararası piyasalara 17. yüzyıl gibi erken bir dönemde açılmaya başlayan İzmir kentinde gerçekleştirilen Osmanlı – İngiliz iktisadi faaliyetlerinin niteliği, genişliği, bu faaliyetin neden olduğu zihniyet değişimleri, ticari ilişkilerde yer alan figürlerin iktisadi ilişkileri bu çalışmanın başlıca konularıdır. Bu çerçeve içerisinde yapılan çalışmada Osmanlı iktisat tarihi yazımı içerisinde yer alan Osmanlı Devleti'nin bu süreçte yarı-sömürge bir ekonomi konumunda olduğu gibi kabuller ele alınacaktır.

Bilim Kodu : 116114  
Anahtar Kelimeler : İzmir, İngiltere, Osmanlı Devleti, Kapitalizm, Ticaret  
Sayfa Adedi : 293  
Tez Danışmanı : Prof. Dr. Cenk REYHAN  
Öğrenci ORCID ID : 0000-0002-1953-2600

THE OTTOMAN-BRITAIN ECONOMIC- INSTITUTIONAL RELATIONS: THE CASE OF  
IZMIR (1838-1876)

(Ph. D. Thesis)

Halim KILIÇ

ANKARA HACI BAYRAM VELİ UNIVERSITY

GRADUATE SCHOOL FOR ANKARA HACI BAYRAM VELİ UNIVERSITY

December 2020

**ABSTRACT**

The nineteenth century was a period of total transformation for Ottoman society and economy. The Industrial Revolution, which accelerated in this period, started the process of opening the Ottoman economy. Babiâli/Sublime Porte, which initiated a modern-central state-building process, on the one hand, the rising independence movements in the Balkans that met and adapted early to European capitalism on the other hand, pursued a series of reforms to preserve its power and effectiveness against the increasing military, economic and political power of the West. This reform process ultimately led to the rapid transformation of political and economic institutions and the emergence of structures different from the classical period. In this study, this economic transformation process will be examined on the example of Izmir port and customs within the framework of the economic relations of the Ottoman Empire with Britain and focusing on the post-Balta Limanı process, which is one of the most important stages of the mentioned process. The main topics of this study are the quality and breadth of Ottoman-British economic activities in Izmir, which started to open to international markets as early as the 17th century, in second period of the 19<sup>th</sup> century, the mentality changes caused by this activity, and the economic relations of the figures in commercial relations. In the study conducted within this framework, the acceptances will be discussed as the Ottoman State, which is included in the Ottoman economic history writing, was in the position of a semi-colonial economy in this process.

Science Code : 116114  
Key Words : Izmir, British, Ottoman State, Capitalism, Trade  
Page Number : 293  
Supervisor : Prof. Dr. Cenk REYHAN  
Student ORCID ID : 0000-0002-1953-2600

## TEŞEKKÜR

Uzun ve meŐakkatli doktora s¼recinde desteğini esirgemeyen ve alıŐmanın ortaya çıkmasını sağlayan danıŐmanım Prof. Dr. Cenk REYHAN'a m¼teŐekkirim. Doktora tez aŐamasında kıymetli g¼r¼Őleriyle çalıŐmayı y¼nlendiren tez izleme komitesi ¼yeleri Prof. Dr. Mustafa TURAN'a, Prof. Dr. Abdullah G¼NDOęDU'ya ve tez savunmasında ¼nerileriyle çalışmanın son halini almasında katkıları bulunan Prof. Dr. Bekir KOÇ ve Dr. ¼ęr. ¼y. Ahmet ELİBOL'a en içten teŐekk¼rlerimi sunarım.



## İÇİNDEKİLER

	<b>Sayfa</b>
ÖZET .....	iv
ABSTRACT .....	v
TEŞEKKÜR .....	vi
İÇİNDEKİLER.....	vii
TABLoların LİSTESİ.....	ix
KISALTMALAR .....	x
1. GİRİŞ.....	1
2. OSMANLI İKTİSADİ-KURUMSAL YAPISINDA İZMİR'İN KENTSEL GELİŞİMİ.....	89
2.1. İzmir'de Kentsel Gelişim (16-19. Yüzyıl).....	89
2.2. İzmir'de İdari Yapı (16-19. Yüzyıl) .....	97
2.3. İzmir-Liman Kentinin Ortaya Çıkışı (16-18. Yüzyıl).....	102
2.4. İzmir Ticaretinde Avrupalı Tüccarlar (16-18. Yüzyıllar) .....	109
3. OSMANLI İKTİSADİ-KURUMSAL YAPISINDA İZMİR'İN DÖNÜŞÜMÜ .....	139
3.1. Osmanlı-İngiliz Ticari İlişkileri ve Osmanlı İktisadi-Kurumsal Dönüşümü. ....	139
3.2. Endüstri Devrimi ve Osmanlı-İngiltere İktisadi-Kurumsal İlişkilerinin Dönüşümü .....	143
3.3. Endüstri Devrimi'nin İzmir Ticaretindeki Etkileri .....	155
3.4. Balta Limanı Muahedesi'nin Osmanlı İktisadi-Kurumsal Dönüşümüne Etkileri.....	158
4. OSMANLI İKTİSADİ-KURUMSAL DÖNÜŞÜMÜNDE İZMİR LİMANI .....	181
4.1. Balta Limanı Sonrasında İzmir'de İngiliz Ticareti .....	181
4.2. Kanlıca Ticaret Muahedesi'nin Osmanlı İktisadi-Kurumsal Dönüşümüne Etkileri.....	210
4.3. Ticaret Muahedeleri ve Osmanlı-İngiliz İktisadi İlişkilerinde Dönüşüm ...	213
5. SONUÇ.....	225



	<b>Sayfa</b>
KAYNAKLAR .....	235
EKLER.....	247
EK-1. İngiltere'den Osmanlı Devleti'ne 1830-1850 Arasında Yapılan Başlıca Ürünlerin İhracatı (Miktar ve değer).....	248
EK-2. Tablo 1. Osmanlı Topraklarında Üretilen Temel Ürünlere Osmanlı ve İngiliz tebaasının ödediği dahili vergilerin karşılaştırmalı tablosu (Osmanlı tebaası ilaveten %10 kalemiye vergisi öderdi) .....	257
EK-3. İzmir'den 1864 Yılında Gerçekleştirilen Bütüt İthalat.....	258
ÖZGEÇMİŞ.....	293

## TABLULARIN LİSTESİ

<b>Tablo</b>	<b>Sayfa</b>
Tablo 1.1. İngiltere'nin Osmanlı Devleti'nden ithalatı ve Osmanlı Devleti'ne ihracatı .....	65
Tablo 1.2. 1793-1798 Osmanlı-İngiliz ihracat-ithalatı.....	82
Tablo 2.1. XVI. yüzyıl İzmir vergi nüfusu.....	90
Tablo 2.2. 17-18. yüzyıl İzmir'de gayrimüslim nüfusu .....	91
Tablo 2.3. 17-18. yüzyıllarda İzmir'e gelen seyyahların nüfus tahminleri .....	93
Tablo 2.4. 18. yüzyılın ilk yarısında İngiltere'den İzmir'e dokuma ihracı .....	122
Tablo 3.1. İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ne yaptığı ihracat - Osmanlı Devleti'nden yapılan ithalat (£) .....	148
Tablo 4.1. İzmir ticareti (milyon frank).....	216
Tablo 4.2. İzmir ticareti (£000/İngiliz) .....	218

## KISALTMALAR

Bu çalışmada kullanılmış kısıltmalar, açıklamaları ile birlikte aşağıda sunulmuştur.

<b>Kısıltmalar</b>	<b>Açıklamalar</b>
<b>A&amp;P</b>	Account and Paper
<b>a.g.e.</b>	Adı Geçen Eser
<b>bkz.</b>	Bakınız
<b>COA</b>	Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi
<b>EI2</b>	Encyclopedia of Islam (2. Edition)
<b>FO</b>	Foreign Office
<b>TNA</b>	The National Archives
<b>Vol</b>	Volume/Cilt

## 1. GİRİŞ

### İngiliz arşivi kaynakları

XVI. yüzyılda başlayan Osmanlı-İngiliz münasebetlerine dair İngiliz arşivinde klasik dönemde yoğunluğu ticari, XIX. yüzyıldan itibaren ise çok daha kapsamlı ve çeşitli olmak üzere detaylı bilgilere ulaşmak mümkündür. İngiltere'nin Osmanlı nezdindeki büyükelçiliği ve diplomatik temsilcilikleri tarafından üretilen ticari meselelerden, diplomatik gelişmelere yahut Osmanlı Devleti'nin genel ve yerel durumuna dair gözlemlere kadar çeşitli konuları ihtiva eden rapor ve yazışmalar mevcuttur. The National Archives (TNA) olarak isimlendirilen İngiliz arşivinde diplomatik temsilciliğin Levant Kumpanyası vasıtasıyla yürütüldüğü 19. Yüzyıl öncesi dönem için State Papers (SP 105/SP 110), diplomatik örgütlenmenin 1825'ten sonra tamamen Dışişlerine bağlandığı dönem için ise Foreign Office (FO) fonları Osmanlı-İngiliz ilişkilerinin hem diplomatik hem de ticari veçhelerini irdelemek için temel başvurulmuş belge gruplarıdır. Foreign Office kataloğu altındaki 78 esas numaralı devasa belge koleksiyonu 19. Yüzyılın başından itibaren Osmanlı nezdindeki büyükelçilerin hem Osmanlı makamları hem de merkez ofisle yaptıkları yazışmaları içerir. Ayrıca bu fon altında Osmanlı bürokrasisi tarafından üretilen ve İngiltere'ye dair olan evraka da rastlamak mümkündür. Yine aynı ana fon altındaki 195 katalog numarası altındaki belgeler İngiliz İzmir konsolosluğunun İzmir'deki ticari, iktisadi durumlara, asayiş meselelerine ve hukuki konulara dair Londra'ya ve İstanbul'daki büyükelçiliğe yolladığı günlük raporları ihtiva etmektedir. Bundan başka sadece ticari konularda üretilen dokümanlar İngiltere'nin ticari ilişkilerini düzenleyen diplomatik kurum olan Board of Trade (BT) kataloğunda yer almaktadır. Bu katalog altındaki Custom/Gümrük (CUST) defterleri İngiltere'nin Osmanlı Devleti ile gerçekleştirdiği ticaretin emtia bazlı genel dökümünü XVII. yüzyıldan itibaren sunmaktadır. Ayrıca İngiltere ile imzalanan muahedelerin orijinaleri Foreign Office ya da Board of Trade kataloğunda değişik fon kodları altında tutulmaktadır. İngiliz arşivleri, bilhassa ticari döküm tespit etme ve ticaretteki genel eğilimleri takip etme açısından Osmanlı arşivinde rastlanmayan zenginlikte veriler sunmaktadır. 19. yüzyıl'da ise Balta Limanı

gibi kritik süreçlerdeki diplomatik temaslar İngiliz elçi raporlarında ayrıntılarıyla hikaye edilmiştir. Yine bu yüzyıldan itibaren İngiliz büyükelçi, konsolos ve uzmanlarının Osmanlı Devleti'nin genel durumu, ticari imkanları, Osmanlı Devleti'nin modernizasyonuna dair görüşleri, üretim ve tüketim imkanlarına dair değerlendirmeleri muhteva çok sayıda rapor, proje arşivde yer almaktadır.

### Osmanlı arşivi

Osmanlı-İngiliz ilişkilerine dair ticari, siyasi, diplomatik, hukuki gibi geniş bir yelpazede konuların toplandığı Osmanlı Arşiv kataloğu Düvel-i Ecnebiye Defterleridir<sup>1</sup>. Ayrıca Bab-ı Âsafî kataloğu altındaki İzn-i Sefine defterlerinde Osmanlı sularında ticaret yürüten İngiliz tüccarın ticaret izinleri ve gemilerinde taşıdıkları hamulenin miktarı, çıkış ve varış limanları kaydedilmiştir<sup>2</sup>. Ticarete dair uzun dönemli eğilimleri ve veri gruplarını Osmanlı arşivi üzerinden tespit etmek belgelerin niteliği bakımından mümkün olmamaktadır. Bilhassa İzmir gümrüğüne dair uzun dönemli veriler çeşitli nedenlerle günümüze ulaşmadığından kısa süreli dönemlere dair bilgiler mevcuttur<sup>3</sup>. Osmanlı Devleti'nde iç ve dış ticaretin vergilendirilmesi ve kontrolü gümrük esası üzerinden kurgulanmıştır. Gümrük vergisi oranları, iç ve dış gümrük, emtianın cinsi, tüccarın tabiyeti, taraf devlete verilen ahidname gibi unsurlara göre farklılık gösterebiliyordu. Bu nedenle Osmanlı ticaretinin yapısı, gümrük sistemi ile birlikte değerlendirilmelidir<sup>4</sup>. İç ve dış olmak üzere esasen ikili yapıdaki Osmanlı

<sup>1</sup> Osmanlı topraklarında mukim İngiliz tebaasının ticari, hukuki işlemlerine dair evrakın derlendiği İngilterelü Ahkam Defterleri ve İngiltere ile yapılan muahedelerin, ahidnamelerin kaydedildiği İngiltere Ahidname defterleri için bkz. Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (COA), Bab-ı Âsafî Düvel-i Ecnebiye Defteri (A.DVNS.DVE.d), Defter Nr. 36-2; 36-3; 37-3; 38-4;39-5; 40-6; 41-7; 42-8.

<sup>2</sup> COA Bab-ı Âsafî Divan-ı Hümayun Sicilleri İzn-i Sefine Defteri (A.DVNS.IZN.d), Defter Nr. 4, 5, 8, 9, 10.

<sup>3</sup> 1818-1839 arası dönemde İzmir gümrüğünün gelirleri Haremeyn Mukataası gelirleri arasında sayıldığından İzmir gümrüğündeki ticarete dair işlemler Bab-ı Defterî (1837'den itibaren Maliye Nezareti) bünyesindeki Haremeyn Mukataası kaleminde tutulmuştur. Bu bürokratik değişim söz konusu dönemde İzmir gümrüğüne dair düzenli verilerin günümüze ulaşmasını sağlamıştır. Bu defter grupları temel alınarak söz konusu dönemdeki İzmir daha doğrusu İzmir Efrenc gümrüğündeki (ithalat gümrüğü) dış ticaret Mesud Küçükkalay tarafından incelenmiştir; bkz. Küçükkalay, M. (2007). *Osmanlı İthalatı; İzmir Gümrüğü (1818 – 1839)*. İstanbul; Bahsedilen gümrük defterleri için bkz. COA Bab-ı Defterî, Haremeyn Mukataası (D. HMK.d), Defter Nr. 22280, 22282, 22283, 22284, 22280, 22286.

<sup>4</sup> İnalçık, H. (2004). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1300-1600*, Cilt I, İstanbul, 249; Kütükoğlu, M. "Osmanlı Gümrük Kayıtları", *Osmanlı Araştırmaları*, 1 (1), 1980, 219.

gümrük sisteminde iç ve transit ticaretin vergilendirilmesinden dahili, dış ticaretin vergilendirilmesi ve emtianın kontrolünden ise harici gümrükler sorumludur. Amediye, reftiye, masdariye ve müruriye ve masdariye Osmanlı ticaretinde alınan temel vergilerdi. Denizden yahut karadan Osmanlı topraklarına getirilen yahut Osmanlı sınırları içerisinde bir gümrük bölgesinden diğerine taşınan emtiadan “mevrid/vardığı yer” bölgesinde alınan vergidir. Reftiye ise Osmanlı topraklarından dışarıya yahut Osmanlı sınırları içerisinde taşınan eşyadan “mahreç/çıkış bölgesi” yerinde alınan vergidir. Osmanlı’ya ithal edilip ithal edildiği iskelede yahut farklı bir yerde satılan emtiadan ise masdariye adı altında vergi alınır. İthal edilen ürün Osmanlı topraklarında kullanılmaz başka bir ülkeye götürülür ise müruriye adı altında transit vergisi talep edilirdi. İç ve dış ticaret yanısıra kurumsal olarak buldukları mevkilere göre ise gümrükler, sevhil, kara ve hudut olmak üzere üçe ayrılmıştır. Sahil ve hudut gümrükleri dış ticaret ile sorumlu olduğundan buradaki vergi oranları sabitti ancak kara gümrüklerinde vergilendirme ve usuller bölgesel farklılık dahi gösteriyordu<sup>5</sup>. Bunlar bütün Osmanlı coğrafyasını kılcak uçlara kadar saran örgütlenmeler değildir. Dahili gümrükler genelde Erzurum, Tokat gibi ticaretin yoğun olduğu yahut limanların hinterlandında teşkilatlanmıştır. Kara gümrüklerinde sahil gümrüklerinin aksine belirli gümrük dairesinin dışından getirilen emtia vergilendirilirdi, eğer ürün gümrük bölgesinde kalmayacaksa transit vergi alınır. Ticaretin büyük kısmının sahilden gerçekleştirilmesi, denizden sevkiyatın karaya göre kolaylığı dolayısıyla sahilde indirme-boşaltma yerlerini kontrol etmek isteyen Osmanlı yönetimi en küçük kasabalarda dahi ufak çaplı da olsa sahil gümrüğü inşa ederken kara gümrükleri yaygınlaşmamıştır<sup>6</sup>. Osmanlı gümrüklerinde emtianın vergi oranını değiştiren unsurlardan bir diğeri ise tüccarın tabiiyetidir. Müslüman tüccarın tabi olduğu oran %3, gayrimüslim Osmanlı tebaasının tabi olduğu oran %4, Avrupalı yabancı tüccar ise %5 oran üzerinden vergi vermekle yükümlüydü. Gümrük kayıtlarını oluşturan defterler ise mufassal, icmal, teslimat-bakaya, muhasebe, vazife ve ahkam olmak üzere tasnif edilmiştir. Bunlardan mufassal defterlerde, gümrüğe dair detaylı ve günlük kayıtlar tutulmuştur. İcmal defterlerinde sadece gümrüğün hasılat ve

<sup>5</sup> Sayın, A. V. (1999). *Tekalif Kavaidi (Osmanlı Vergi Sistemi)*, Ankara, 50-51.

<sup>6</sup> Genç, M. (2005). *Osmanlı İmparatorluğu’nda Devlet ve Ekonomi*, İstanbul, 197-198.

masrafının özeti yer alır. Teslimat-bakaya ve vazife defterlerinde gümrükten hazineye aktarılan gelir ve gümrük gelirlerinden maaş alanlar yer alır. Gümrükle ilgili hükümlerin toplandığı defterlere ahkam denilirken, muhasebe defterlerinde büyük bür gümrük bölgesine tabi küçük gümrüklerin kayıtları tutulurdu<sup>7</sup>. İzmir gümrüğünün genel ticari işlemlerine, yönetimine, iltizam ihalelerine dair belgeler çeşitli fonlara dağılmıştır. Kamil Kepeci<sup>8</sup>, Cevdet<sup>9</sup>, İradeler<sup>10</sup> ve Maliye<sup>11</sup> fonları altında bu verilere ulaşılabilmektedir.

### Literatür değerlendirmesi

Osmanlı-İngiliz Ticareti bütün safhalarıyla ele alınmış bir alan değildir.. Bununla birlikte söz konusu dönemde Osmanlı Devleti ve İngiltere arasındaki ticaretin yeterince bilinmediğini söylemek de kolay değildir. Bu konuda İngiliz menşeli gümrük kayıtları, çağdaş raporlar vb. malzemenin bol olması, konunun kısmen veya geniş olarak Batılı araştırmalar tarafından ele alınmasına ve monografik veya analitik çalışmalar kaleme alınmasına yol açmıştır. Bu dönemde Levant dünyası ile İngiltere arasındaki ticareti tekelinde bulunduran Levant Kumpanyasının faaliyetlerine ait müstakil çalışmaların oldukça erken tarihlerde karşımıza çıkması bunun en belirgin göstergesidir. Bunlara örnek olarak *Account of the Levant Comany* (London, 1825) başlıklı çalışma ve Mortimer Epstein'in *The Early History of the Levant Company* (London: George Routledge & Sons Ltd., 1908) künyeli araştırması verilebilir. İlkinde, 1629-1824 yılları arasında Osmanlı İmparatorluğu'nun Halep, İzmir, İstanbul, İskenderiye, Kahire ve Cezayir gibi önemli merkez ve bölgelerinde görev yapmış olan şirket mensuplarının kısa biyografiler; 1822-24 yıllarına ait İngiltere ve Osmanlı İmparatorluğu arasındaki ithalat-ihracat rakamları; ve aynı dönemin ticaret hayatına dair bazı gözlemler yer almaktadır. Kabaca aynı döneme tekabül eden ancak son

<sup>7</sup> Kütükoğlu, a.g.m., 1980, 219.

<sup>8</sup> COA, Kâmil Kepeci (*KK.d.*), Defter Nr. 5239, 5260.

<sup>9</sup> COA, Cevdet-Maliye (*C.ML*), 417/17006; 440/17743.

<sup>10</sup> COA, İrade Meclis-i Mahsus (*i.MMS*), 1/22; 5/181; 13/548; 18/769; İrade Dahiliye (*i.DH*), 3/132; 10/483; 13/615; 16/778; 31/1455; 43/2101; İrade Hariciye (*i.HR*), 3/116; 19/923; 20/943; İrade Meclis-i Vâlâ (*i.MVL*), 25/386; 105/2345; 106/2379; 146/4104; 184/5527.

<sup>11</sup> COA, Maliye Defteri (*ML.d*), Defter Nr. 114; 907; 20; 887; 19; 676; Maliye Varidat Defteri (*ML.VRD.d*), Defter Nr. 4; 19; 28; 50.

dönemde kaleme alınmış bir diğer araştırma, Lee W. Eysterlid'in "Where Everything is Weighed in the Scales of Material Interest: Anglo-Turkish Trade, Piracy and Diplomacy in the Mediterranean during the Jacobean Period" (*Journal of European Economic History*, (1993) Vol. 22, Issue 3, pp. 613-25) künyeli çalışmasıdır. Bu çalışmada 17. yüzyıl başlarında İngiltere ile Osmanlı İmparatorluğu arasındaki ticaret anlaşmasının yenilenmesinden sonra taraflar arasındaki ticaretin inkişafı; İngiltere'den Osmanlı İmparatorluğu'na yapılan kumaş ihracının artışı ve korsanlık faaliyetleri konu edilmektedir. Levant Kumpanyası ile ilgili nispeten daha geç tarihlerde kaleme alınan diğer bir çalışma Andrew C. Wood'un *A History of the Levant Company/Levant Kumpanyası Tarihi (Doğu Batı Yayınları, Ankara 2013)* başlıklı (Frank Cass & Co. Ltd., London 1964) araştırmasıdır. Bu araştırma Osmanlı İmparatorluğu ile İngiltere arasındaki mal mübadelesinden çok Levant Ticaret Şirketi'nin örgütlenme ve faaliyetleri üzerinde yoğunlaşmaktadır. Bu haliyle adı geçen çalışmaya ticaret tarihi değil de şirket tarihi gözüyle bakmak daha yerinde olacaktır. Christine Laidlaw tarafından kaleme alınan ve 18. yüzyıl Osmanlı-İngiliz ticaretinde yer alan İngiliz tebası tüccarlarla ilgili *The British in the Levant: Trade and Perceptions of the Ottoman Empire in the Eighteenth Century* (T. B. Lauris, 2010)/ Levant'taki İngilizler: 18. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu ile Ticaret ve Siyaset, (çev. Hakan Arabacı, Alfa Yayınları, İstanbul 2014) künyeli doğrudan ticaret faaliyetleri üzerinde yoğunlaşmamakta; İngiliz tüccarlarının Osmanlı topraklarındaki örgütlenmesini ve sosyal hayatını ön plana çıkarmaktadır. 19. Yüzyıl öncesi dönemi ve ticareti en iyi analiz eden isimlerin başında Ralph Davis'in geldiğinde şüphe yoktur. Davis'in araştırmalarında gümrük kayıtlarından yararlanması; bulgularını istatistiksel verilere dayandırması; "ticaret hacmi", "fiyatlar" vb. konuları ele alması, O'nu bu araştırma sahasının öncüsü konumuna getirmektedir. Esasen 18. yüzyıl Osmanlı İngiliz dış ticaretinin "ticaret hacmi", "ithalat-ihracat dengesi", "mal kompozisyonu", "ticarete ortaya değişiklikler ve bunların nedenleri" vb. konu başlıklarının çoğunu, Davis'in çalışmalarında bulmak mümkündür. Davis'in İngiliz dış ticaretini ele alan ve istatistikler veriler sunan çalışmalarından bir tanesi *The Industrial Revolution and British Overseas Trade* (1979, Leicester University Press) künyeli araştırmasıdır. Bu araştırmada kullanılan veriler daha çok 18. yüzyıl sonlarından itibaren



yoğunlaşmaktadır. Analizler genel olarak malların “değer”i üzerinde yapılırken, 1780’lerin ortalarından itibaren bazı mal gurupları için “miktar bilgileri” de verilmiştir. Araştırmada, tamamına yakını 1780’ler ve 1850’ler arasını eden 30’un üzerinde tablo kullanılmış; bu tablolarda tekstil, sömürge ve endüstriyel ürünlerine ait ithalat-ihracat, fiyat, tüketim ve vergi rakamları yer almıştır. Davis’in İngiliz dış ticareti ile ilgili diğer çalışmaları, “English Foreign Trade, 1700-1774” (The Economic History Review, New Series, Vol. 15, No. 2, 1962, pp. 285-303) ve *A Commercial Revolution: English Overseas Trade in the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (The Historical Association, 1967) künyeli araştırmalarıdır. 1700-1774 arasını kapsayan ilkinde, yazarın Osmanlı coğrafyasına dönük tespitlerini bulmak da mümkündür. Davis’in özel olarak Osmanlı-İngiliz ticaretini ele aldığı çalışmalarından ilki *Aleppo and Devonshire Square: English Traders in the Levant in the Eighteenth Century* (Macmillan, London 1967) künyeli çalışmasıdır. Bu çalışmada İngiliz tüccarların Osmanlı topraklarındaki örgütlenmeleri ve faaliyetleri, Osmanlı İmparatorluğu ile İngiltere arasında yapılan ticaretin karakterinde meydana gelen önemli değişiklikler, ithalat ve ihracata sahne olan mensucat ürünlerinin miktar ve fiyatları, nakliyat, mübadele biçimleri, kâr hadleri, finansman, kredi diğer para hareketleri ve ülkeye kaçak yollarla giren para birimleri hakkında bilgi verilmektedir. Yazarın Osmanlı-İngiliz ticaretiyle ilgili ikinci çalışması olan “English Imports from the Middle East” (in *Studies in the Economic History of the Middle East*, M. A. Cook (ed.), London, Oxford University Press, s. 193-206) künyeli çalışmasında ise, ikili ticaretin genel karakteri; zaman içinde ortaya çıkan değişiklikler ve bu değişikliklerin nedenleri ile ilgili soruların cevabını büyük ölçüde bulabilmek mümkündür. Aynı soruların cevaplarını bir ölçüde, araştırmasını ikincil kaynaklara göre kaleme alan Charles Issawi’nin “The Decline of Middle Eastern Trade” (*Islam and Trade of Asia*, D. S. Richard (ed.), Bruno Cassier Ltd., Oxford 1977, s. 245-265) künyeli çalışmasında da bulmak mümkündür. Issawi dünya genelinde ipek, pamuk ve kahve ticaretinde meydana gelen değişikliklerin nedenleri üzerinde bilhassa durmaktadır. Çalışmasında “Avrupa merkezli” değerlendirmeler yapan Bruce McGowan da, *Economic Life in Ottoman Empire: Taxation, Trade and Struggle for Land 1600-1800*, (Cambridge University Press, 1981) künyeli eserinde 18. Yüzyıl Osmanlı dış ticaretinin genel karakteri; yüzyıl sonlarında ortaya çıkan değişiklikler ve

Osmanlı-İngiliz ticareti ile ilgili tespitlere genel olarak vermiştir. Osmanlı-İngiliz ticaretine dolaylı olarak katkı yapan ve esas olarak İngiliz gümrük kayıtlarına dayanan pek çok istatistiksel çalışma da mevcuttur. Bunların ilki ve öncüsü olarak karşımıza Elizabeth Boody Schumpeter'in *English Overseas Trade Statistics: 1697-1808* (London: Clarendon Press: Oxford University Press, 1960) künyeli araştırması çıkar. Büyük ölçüde belirli mal gurupları için, yıl bazında ve ithalat ve ihracat için ayrı ayrı oluşturulmuş tablolardan müteşekkil bu araştırma, genel olarak İngiliz dış ticareti ile ilgili 1796-1780 arası ithalat-ihracat rakamlarını ihtiva etmektedir. Schumpeter'in çalışmasının daha geç tarihli, daha kapsamlı ve daha sistematik bir versiyonu *Abstract of British Historical Statistics* (Cambridge University Press, 1962) künyeli eser, Philis Dean'in işbirliği ile B. R. Mithcell tarafından kaleme alınmıştır. Bu eserin "dış ticarete" dair bilgilerin yer aldığı bölümünde, belirli bölgeler ve ülke gurupları ile yapılan ticarete dair ithalat-ihracat rakamları mevcuttur. Malların "değeri" esas alınarak oluşturulan tabloların tamamına yakını 19. yüzyıla aittir. Cari fiyatlar üzerinden veya fiyat endekslerinden yararlanarak oluşturulan veya yeniden yapılandırılan fiyatları havi tablolar da büyük ölçüde 19. yüzyıla aittir. Yukarıdaki eserler ile aynı sistematığe sahip tabloları içeren, ancak 18. Yüzyıl ile ilgili bilgilere daha fazla yer verilen diğer bir çalışma, Phyllis Deane ve W. Ashley Cole'un *British Economic Growth* (Cambridge University Press, 1962) künyeli çalışmadır. Eserde 18. yüzyıl İngiliz gümrük kayıtlarının kritiği ve bu kayıtlara göre ticaret hacmi ile ilgili oluşturulmuş tablo ve grafikler mevcuttur Aynı tabloların bir kısmı, W. E. Minchinton'un editörlüğünü yaptığı *The Growth of English Overseas Trade in the Seventeenth and Eighteenth Centuries* (Methuen & Co. Ltd., London 1969) künyeli çalışmasında da yer almıştır. Bizzat Minchinton tarafından kaleme alınan giriş kısmında, Yeniçağın erken dönemleri ve sanayi inkılabı öncesinde İngiliz dış ticaretinin genel karakterini takip edebilmek mümkündür. Kabaca aynı dönemi ele alan bir diğer analiz ise, G. D. Ramsay'in *English Overseas Trade during the Centuries of Emergence* (London 1957) künyeli çalışmasında mevcuttur. Bu çalışmanın "The British Atlantic Community" başlıklı bölümü, İngiliz dış ticaretinin 17 ve 18. Yüzyıllardaki inkişafını tasvir etmektedir. Osmanlı-İngiliz ticaretini ele alan araştırmalar arasında A. Mesud Küçükkalay'ın "Ottoman Imports in the Eighteenth Century: Smyrna (1771-72)", *Middle Eastern*

*Studies*, 42/5, 2006, s. 723-740; “İzmir Efenc Gümrüğü’ne ait bir İrad Defteri’nin Analizi ve Ticarete İlişkin Sonuçları (1797-1799)”, *Bellekten*, LXX/257 (Nisan 2006), s. 265-288; “Imports to Smyrna between 1794 and 1802: New Statistics from Ottoman Sources”, *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 2008, 51/3, s. 487-512; ve “Farklılıkları Bağlamında Osmanlı İstanbulu’nda İthalat: İzmir ile Bir Karşılaştırma, 1793-1803”, *Osmanlı Araştırmaları*, sayı 41 (2013), s. 321-359 künyeli araştırmaları gösterilebilir. İngiliz arşiv kaynaklarından yararlanılarak kaleme alınan çalışmalara bakıldığında, Gülay Webb Yıldırım’ın *XVIII. Yüzyılda Tiftik İpliğinin Osmanlı-İngiliz Ticaretindeki Yeri*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yeniçağ Anabilim Dalı, Ankara 2006 künyeli doktora tezi ve *XVIII Yüzyılda Osmanlı-İngiliz Tiftik Ticareti*, TTK, Ankara 2011 künyeli kitabı en kapsamlı çalışmalar olarak karşımıza çıkar. Doğrudan Osmanlı-İngiliz ticaretini inceleyen ancak kaynak malzeme olarak gümrük kayıtlarından çok literatür bilgilerini esas alan çalışmalar arasında, Necmi Ülker’in “The Emergence of Izmir as a Mediterranean Commercial Center for the French and English Interests, 1698-1740”, *International Journal of Turkish Studies*, 4, 1987, s. 1-26; Paul Cernovodeanu’nun “The General Condition of English Trade in the Levant in the Second Half of the 17th Century and at the Beginning of the 18th Century”, *Revue des études du sud-est européen*, V, 3-4, 1967, s. 447-60; ve Ambrose Gwylm’in “English Traders at Aleppo (1658-1756)”, *The Economic History Review*, 3 (1931-32) künyeli çalışmaları hatırlanabilir. Adı geçen araştırmalar arasında Ülker’in çalışması, 18. yüzyıl başlarında Avrupa ile yapılan ticarete Osmanlı İmparatorluğu’nun değişen rolünün ve ticarî potansiyeline vurgu yapması bakımından dikkat çekicidir. İngiliz tüccarların Osmanlı İmparatorluğu içerisinde örgütlenmeleri söz konusu olduğunda ise, Despina Vlami’nin *Trading With the Ottomans: The Levant Company in the Middle East* (London ve New York: I. B. Tauris, 2015) çalışması güncel ve İngiliz arşiv belgelerine dayalı kıymetli bir eserdir.

Osmanlı – İngiliz iktisadi ilişkileri üzerinde temel çalışmalardan biri Mübahat Kütükoğlu’na ait “*Balta Limanı’na Giden Yol: Osmanlı – İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580 - 1850)*” isimli çalışmadır. İlk Osmanlı – İngiliz iktisadi münasebetlerinin başlamasından Balta Limanı Antlaşması’nın imzalanmasına kadar olan sürecin ele alındığı bu çalışmada konu ile ilgili gerek Osmanlı gerekse İngiliz arşivinden belgelere

yer verilerek geniş bir belge çeşitliliği ortaya konmuştur. Çalışma esas olarak İngiltere'nin Osmanlı Devleti ile olan ticaretini kolaylaştırmak için başvurduğu siyasi yöntemler elde ettiği ahidnameler ve imtiyazlar üzerine odaklanmaktadır. Bunun dışında Reşat Kasaba'nın hazırladığı "*Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi*" başlıklı çalışma Immanule Wallestein tarafından geliştirilen "Dünya Ekonomisi" teorisini temel alarak Osmanlı Devleti'nin bu ekonomiye dahil olma sürecini ele almaktadır. Osmanlı Devleti'nin çevreleşme süreci ve bu sürecin neden olduğu toplumsal yapılarıdaki değişimler çalışmanın odak noktalarından biridir. Buna benzer bir çalışma olarak Orhan Kurmuş'un "*Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*" adlı eseri Batı Anadolu ekseninde ve geniş bir faaliyet alanı içerisinde Osmanlı Devleti'nde 19. yüzyılda gerçekleştirilen İngiliz yatırımlarını ele almaktadır, ancak eserin temel odağı bu iktisadi sürecin emperyalist niteliği üzerinedir. Elena Frangakis-Syrett'in, "*The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century, 1700-1820*", (Centre for Asia Minor Studies, Athens 1992) başlıklı çalışması esas olarak Fransa/Marsilya Arşivi kayıtları üzerinden 18. Yüzyılda İzmir ticaretinin dönüşümünü, Fransız hegemonyasını yoğun bir veri grubuyla birlikte ele alır. Aynı yazarın 18, 19. Yüzyıllarda İzmir ve Levant üzerine kaleme aldığı çok sayıda inceleme *The Port City in the Ottoman Middle East at the Age of Imperialism* (The ISIS Press, İstanbul 2017) ve *Trade and Money: The Ottoman Economy in the Eighteenth and Early Nineteenth Centuries* (The ISIS Press, İstanbul 2007) adlı eserlerde derlenmiştir. İzmir liman kentinin gelişimi ise öncelikle Daniel Goffman tarafından *İzmir ve Levanten Dünya (1550-1650)*, (Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Çev. Ayşen Anadol- Neyyir Kalaycıoğlu, İstanbul 1995) adlı doktora çalışmasında kapsamlı bir şekilde incelenmiştir. İzmir'in kentsel gelişimi, şehir planının modernizasyonu gibi konularda ise Sibel Zandi-Sayek'in *Ottoman İzmir, The Rise of a Cosmopolitan Port, 1840-1880* (Minneapolis: University of Minnesota Press, 2012) başlıklı çalışması bahsedilmesi gereken eserler arasındadır.

Yapacağımız çalışma yukarıda bahsedilen türden çalışmaları da referans olarak genel itibarıyla 19. yüzyılın ikinci yarısı olarak adlandırılabilir bir dönemde ve uluslararası piyasalara 17. yüzyıl gibi erken bir dönemde açılmaya başlayan İzmir kentinde gerçekleştirilen Osmanlı – İngiliz iktisadi faaliyetlerinin niteliğini, genişliğini, bu faaliyetin neden olduğu zihniyet değişimlerini, bu faaliyette yer alan figürlerin

iktisadi ilişkilerini, siyasi gelişmelerin bu ilişkilere nasıl ve ne derece yansıdığını analiz etmeyi hedeflemektedir. Bu çerçeve içerisinde yapılacak olan çalışmada Osmanlı iktisat tarihi yazımı içerisinde yer alan Osmanlı Devleti'nin bu süreçte yarı-sömürge bir ekonomi konumunda olduğu gibi genel kabullerin toplanılacak olan veri grupları aracılığıyla teste tabi tutulması ve uygulama üzerinden ne derece geçerliliğe sahip olduğunun ortaya konması hedeflenmektedir.

### Osmanlı-İngiliz iktisadi ilişkilerinin tarihsel kökenleri

Akdeniz, Yakınoğu'yu Avrupa'ya Avrupa'yı Afrika kıyılarına ulaştıran işlek ve canlı bir ticaret güzergahıdır. Venedik ve Ceneviz'in yoğun ticari faaliyetlerine sahne olan Doğu Akdeniz, Osmanlı Devleti'nin hakimiyeti altında önemini arttırmıştır<sup>12</sup>. Levant ürünleri için Orta çağlardan beri Venedik Avrupa'nın ana tedarikçisi durumundaydı. Hazar üzerinden Karadeniz, İran-Halep güzergâhı ile Suriye veya Kızıldeniz İskenderiye hattı nihayetinde Venedik'te birleşmekteydi. İngilizlerin XVI. yüzyıla kadar Anadolu coğrafyası ve Doğu Akdeniz ile doğrudan bağlantı kurduğuna dair bir kayıt mevcut değildir. İngiliz tüccarlar XV. Yüzyıl'da istisnai birkaç sefer gerçekleştirilirken XVI. yüzyılın ilk yarısında Londra, Southampton ve Bristow'dan hareket eden gemiler ipek, baharat, halı ve tiftik ile değiş tokuş etmek üzere Girit, Kıbrıs ve Suriye limanlarına düzenli seferler yapmaya başlamıştır<sup>13</sup>.

Osmanlı Devleti ile XVI. yüzyılda doğrudan ticarete başlamazdan evvel İngiltere Doğu Akdeniz emtiasını sınırlı miktarda olmak üzere İtalyan şehir devletleri vasıtasıyla elde ederdi<sup>14</sup>. Bu ticaretin baş aktörü olan Venedik'in XVI. yüzyıl boyunca Osmanlı Devleti ile olan ilişkilerindeki dalgalanmalar bu ticaretin sıklıkla kesilmesine yol açıyordu<sup>15</sup>. Hem bu kesintilerden kurtulmak hem de karlı ticareti İtalyan şehir devletlerine bırakmamak için XVI. yüzyılın başlarından bazı müteşebbis İngiliz tüccarlar Akdeniz'de varlık göstermeye başlamıştır. Fakat bir devlet politikası olarak

<sup>12</sup> Ülker, N. (1994). *XVII ve XVIII. Yüzyıllarda İzmir Şehri Tarihi I; Ticaret Tarihi Araştırmaları*, İzmir, 57.

<sup>13</sup> Wood, A. C. (2013). *Levant Kumpanyası Tarihi*, Ankara, 19-26.

<sup>14</sup> Kütükoğlu, M. (2013). *Balta Limanı'na Giden Yol: Osmanlı – İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1850)*, Ankara, 6.

<sup>15</sup> Kurat, A.N. (1953), *Türk-İngiliz Münasebetlerinin Başlangıcı ve Genişlemesi (1553-1610)*, Ankara, 4.

değil de bireysel niteiikdeki bu gelişmeler ticaret dengesinde kuvvetli bir dönüşüme neden olmamıştır. Yine de XVIII. Henry (1511-1552) döneminde Levant emtiasının doğrudan İngiltere'ye taşınması için Girit, Sakız gibi ticari merkezlere yerli tüccar seçkinlerden konsolosluk tayinleri İngilizlerin Akdeniz ticaretine bir zemin sağlamıştır<sup>16</sup>. İngiltere'nin Akdeniz'e olan resmi ilgisi XVI. yüzyılın başlarında VII. Henry'nin hükümdarlık dönemine rastlar. Bu açıdan Levant Kumpanyası'nın kökenleri de bu tarihe kadar götürülebilir. Bu dönemde Levant piyasasının emtiasına dönük İngiltere'de başlayan talep tüccarları buraya yönlendirmiştir. Fakat bu tarih itibarıyla Doğu Akdeniz'deki en güçlü tüccar gruplarından olan Venedikliler, İngilizlerin doğrudan Levant'a seferini engelleyerek Doğu Akdeniz ve İngiltere arasında aracı tüccar rolünü üstlenmiştir<sup>17</sup>. Bu yüzyıl boyunca İngilizlerin Akdeniz'e olan ilgisi kesilmemiştir. İngilizler küçük çapta da olsa yünlÜ dokuma, tavşan derisi, kurşun, kalay karşılığında Levant'tan şap, anason, kükürt, Türk halıları, tarçın, pamuk, bitkisel ilaç, boyarmaddeler, incir, çivit, deri, tiftik ipliği, zeytin, portakal, ipek ve şarap gibi geniş bir yelpazede ürünler almıştır. Bu geniş ithal emtia yelpazesine karşın İngilizlerin Doğu Akdeniz pazarlarındaki ticaretinin temeli uzun yüzyıllar yünlÜ/pamuklu İngiliz dokumasına dayanmıştır<sup>18</sup>. XVI. yüzyılda İngilizlerin Levant'a gönderdikleri kumaş karşılığında en çok talep ettiği ve aradığı emtia Zenta'dan alınan kuş üzümü/frenk üzümüydü. Kumaş boyamada da kullanılan kuş üzümü ticaretine XV-XVI. yüzyıllarda Venedikliler hakimdi. İngilizlerin Venediklilerle rekabetinde bu neden söz konusu dönemde odak kuşüzümü olmuştur. Bu ticarete söz sahibi olmak isteyen İngilizler

---

<sup>16</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 2.

<sup>17</sup> Epstein, M. (1908). *The Early History of the Levant Company*, Londra, 3, 7; Walsh, R. (1825). *Account of the Levant Company; with Some Notices of the Benefits Conferred Upon Society by Its Officers, in Promoting the Cause of Humanity, Literature, and the Fine Arts*, Londra, 2; Wood, *a.g.e.*, 2013, 2.

<sup>18</sup> Ambrose, G. (1931). "English Traders at Aleppo (1658-1756), *The Economic History Review*, 3(2) 1931, 249; Colley, L. (2004). *Captives: Britain, Empire, and the World, 1600-1850*, New York, 25; Epstein, *a.g.e.*, 1908, 18-19; Roberts, L. (1638). *The Merchants Mappe of Commerce*, Londra, 35-40, 118; Walsh, *a.g.e.*, 1825, 42, 72; Anderson, S. (1989). *An English Consul in Turkey: Paul Rycaut at Smyrna 1667-1678*, New York, 152-53; İki parça halinde kesilmiş olarak ticareti yapılan İngiliz dokumalarının her bir parçası on beş ila otuz iki metre arasında bir boyutta olurdu, daha kısa parçalar daha düşük kaliteli kumaşlardı ve daha ucuz boyalarla boyanırdı. Plunket denen mavi renkli kumaş türü parça başı 7-10 pound arasında satılırdı ve en ucuz kumaş türüydü. Orta kalitede popinjay denilen kumaşlar ise renk ve kalitesine göre 10 pounddan 22 pounda kadar çıkabiliyordu. Miniver olarak adlandırılan sincap yahut kakımın kışlık kürkünden elde edilen beyaz kürkler ise 22-32 pound arasında değer bulurdu. Osmanlı pazarlarında en çok görülen kumaş türü ise kırmızı boyalı 11-12 poundluk kumaşlardı.

daha 1530'da Girit'te konsolosluk kurmuştur. İngiliz ticareti bu rekabet döneminde Doğu Akdeniz'e doğru yayılmaya başlamıştır<sup>19</sup>.

1550'lerde İstanbul-Londra arasındaki ticaret Osmanlı makamlarının dikkatini çekecek seviyeye gelmiştir. Osmanlı-İngiltere arasındaki resmi ilişkilerinin zemini de bu dönemde oluşmaya başlamıştır. XVI. yüzyılın ikinci yarısındaki şahsi teşebbüslerin en başarılısı İngiltere adına Anthony Jenkins adlı bir tüccarın 1553'de Kanuni Sultan Süleyman'dan sadece kendi ve adamlarını ihtiva eden ticaret serbestisi sağlaması olmuştur. Bu imtiyaz Venedik ve Fransız imtiyazlarının aksine sadece Jenkins'in şahsında sınırlı kalarak onun adamları ile mahdud tutulmuştu<sup>20</sup>. 1558'de İngiltere'de tahta I. Elizabeth'in geçişiyle ticaret ve Akdeniz politikası baştan aşağı değişmiştir. Önce kuzeyden Rusya üzerinden İran ürünlerine ulaşma fikri ağırlık kazandığı için Muscovy Company/Moskov Kumpanyası adlı bir ticaret şirketi kuruldu. Eş güdümlü olarak Hollandai Almanya ve Amerika kıyıları ile olan ticaret de güçlendirilmiştir. İngilizlerin bu dışa açılma ve yayılma döneminde Akdeniz Dünyası ve Osmanlı ticaretine bigane kalması düşünülemezdi. Bu minvalde ilk resmi İngiliz temsilcileri 1575 yılında Osmanlı payitahtına gönderilmiştir. Bunların temel vazifesi kendilerinden sonra gelecek asıl ticari temsilciler için yol emri elde etmek ve onlar için siyasi ve ticari konular hakkında malumat toplamaktı. Gerekli izinlerin temininden sonra iki büyük Londralı tüccar Edward Osborne ve Richard Steper'in temsilcisi olarak William Harborne 28 Ekim 1578'de İstanbul'a varmıştır<sup>21</sup>. İstanbul'da kısa sürede güçlü siyasi dostluklar kuran Harborne kendi ve temsilcisi olduğu tüccarlar adına 1579 yılında serbest ticaret hakkı elde etmiştir<sup>22</sup>. Bu imtiyazın bütün İngiliz tebaasına teşmili ve Fransızların sahip olduğu türden bir ahidname elde etmek için Kraliçe'nin de isteği üzerine çalışmalarını sürdüren Harborne, Mayıs 1580 tarihinde 22 maddelik ilk İngiliz ahidnamesini elde etmeyi başarmıştır<sup>23</sup>. Kraliçe I. Elizabeth Osmanlı Devleti

<sup>19</sup> Zachary W. S. (2018), *The English in the Levant: Commerce, Diplomacy and the English Nation in the Ottoman Empire, 1672-1691*, (Basılmamış Doktora Tezi), Purdue University, 30.

<sup>20</sup> Epstein, *a.g.e.*, 1908, 2; Wood, *a.g.e.*, 2013, 7.

<sup>21</sup> Kurat, *a.g.e.*, 1953, 12-16.

<sup>22</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, s. 7; Kütükoğlu, M. (1988), "Ahidnâme", *TDVİA*, C. I, İstanbul, 535-536.

<sup>23</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2013, 13; Wood, *a.g.e.*, 2013, 8; Kurat, *a.g.e.*, 1953, 182-186; Meram, A.K. (1969). *Belgelerle Türk- İngiliz İlişkileri Tarihi*, İstanbul, 18-28; Menage, V. L. (1980). "The English Capitulations of 1580: A Review Article", *International Journal of Middle East Studies*, 12(3), 373-383.

ve Garp Ocaklarından Akdeniz’de İspanyollara karşı destek alacağı beklentisine de sahipti. Bu beklentiler makes bulmasa da İngiliz tüccarlar Osmanlı limanlarında serbest ticaret hakkı elde ederek Fransızların himayesinden kurtulmuş ve Osmanlı-İngiliz ilişkileri resmen başlamıştır<sup>24</sup>.

XVI. yüzyıl ticaret ve siyaseti büyük ölçüde coğrafi keşifler sonrası bulunan yeni ticari rotalar, ticaret usulü ve hacminin artışı, yeni ticaret usulleri ile Avrupa piyasalarına taşınan külçe altın ve gümüş tarafından şekillendirilmiştir. Venedik, Avusturya ve İspanya Habsburgları gibi Avrupa’nın yerleşik güçleri ile siyasi ve ticari çekişme olan Osmanlı Devleti, piyasaya değerli madeni emtia akışı sağlamak ve yeni ticari dünyaya uyum için Avrupa’nın yeni yükselen ticari güçleri İngiltere ve Hollanda’ya çeşitli ticari imtiyazlar tanımıştır. Akdeniz’deki çekişmeden dolayı Osmanlı Devleti ile doğrudan ticarete erken dönemlerde başlayamayan ve doğu ürünleri için Venedik aracılığına muhtaç olan İngilizler bu döngüyü XVI. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kırmaya çalışmıştır. Doğu Akdeniz/Levant ile olan ticaretini XIV-XV. yüzyıllarda Venedikliler ve Cenevizliler vasıtasıyla gerçekleştiren İngiltere, hem bu karlı ticareti İtalyan şehir devletlerinin tekeline bırakmamak hem de Osmanlı Devleti’nin Akdeniz’de hakim konuma gelmesiyle birlikte XVI. Yüzyıldan itibaren Osmanlı sularında kendi gemileri ve bayrakları ile bu ticareti sürdürmenin yollarını aramaya başlamıştır. 1500’lü yılların başında doğrudan İngiliz tüccarlarının Girit/Kandiye, Sakız, Kıbrıs ve Suriye’ye seferler yaptığı İngiliz kumaşı karşılığı ipek, baharat, halı, yağ ve tiftik satın aldıkları kaydedilmiştir. Hatta VIII. Henry, Girit’e kaydı hayat şartıyla görev yapmak üzere bir konsolos dahi tayin etmiştir. Hatta bu ticareti düzenlemesi için VIII. Henry, 1513 yılında Sakız’a, 1520 yılında ise Girit’te ikamet eden Luccalı tüccar Camio de Balthazari Girit’e konsolos tayin konsolos tayin etmiştir. Bu yıllar ayrıca İngiliz gezginlerin Levant coğrafyasına seferler sık seferler düzenlemeye başladığı dönemlerdir. Ancak XVI. yüzyıl boyunca Osmanlı- Venedik arasında yaşanan çatışmalar, uzun savaşlar, Venedik’in deniz gücündeki gerileme, Doğu Akdeniz’de berberî korsan faaliyetinin artması gibi nedenlerle İngiltere’nin Levant ile olan ticari bağları neredeyse kopmuştur. Ümit Burnu’nun keşfiyle doğu mallarının alternatif bir

<sup>24</sup> Zachary, *a.g.t.*, 2018, 33; Kurat, A.N. (1949). “III. Murad’dan Kraliçe Elizabeth’e Gönderilen Nâme”, *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 7(1), 19-24.



güzergah ile Felemenk tüccarlarınca Avrupa'ya taşınması İngiliz tüccarlar için hem risksiz hem de daha karlı olduğu için Levant yahut Osmanlı Devleti ile doğrudan ticari bağlantılar kurma gereksinimi ortaya çıkmamıştır. Nitekim XVI. yüzyılın ortalarında Anvers Avrupa'da doğu mallarının antreposuna dönüşerek Venedik'in önüne geçmiştir<sup>25</sup>. Portekizlilerin Ümit Burnu üzerinden yeni keşfettikleri ticaret rotası Venedik'in eski ticari üslerinin cazibesini yitirmesine yol açmıştır. Venedik cazibesini yitirirken Portekizlilerin keşfettiği daha ucuz ve güvenli ticari rota kısa sürede Flemenk tüccarlar tarafından yoğun olarak kullanılmaya başlanmış Levant emtiasının antreposu olma özelliğini Anvers ele geçirmiştir. İngilizler için de yüksek talep gören Levant emtiasının yeni kaynağı burası olmuştur. Ancak 1560'larda Hollanda ile bozulan ilişkiler, İspanya'nın Portekiz üzerindeki hak iddiaları nedeniyle bütün ticari trafiği kontrol etmeleri riski ortaya çıkması İngiltere'yi Levant ile doğrudan bağlantı kurmaya sevk etmiştir<sup>26</sup>. Fakat erken tarihli çabalar bireysel başarıların ötesine uzanamamıştır. 1550'lerde Avrupa'da yükselen doğu emtiasının Venedik'ten sonra yeni antreposu olma vasfını kazanan ticari liman Antwerp İngiltere'nin doğrudan Levant ile ticareti bu aşamada gereksiz bir riski ifade ediyordu. 1560'larda İngiltere- Hollanda ilişkilerinin bozulması sonrasında Hollanda isyanı gibi gelişmeler Antwerp'in söz konusu işlevini yitirmesine neden olmuştur. İspanya Habsburgları ile de Kraliçe I. Elizabeth'in tahta çıkışı sonrası gergin olan ilişkiler dolayısıyla İngiltere, hem Levant'a doğrudan ulaşmak hem de İspanya'ya karşı müttefik bulmak umutlarıyla Osmanlı Devleti'ne yönelmiştir. Richard Staper ve Edward Osborne'nin temsilcisi William Harborne 1578 yılında İstanbul'a gelerek saray çevresi ile güçlü dostluklar tesis ederek temsilciliğini üstlendiği tüccarlar ve kendi adına ticaret serbestisi elde etmiştir<sup>27</sup>.

XVI. yüzyılın şartları çerçevesinde uzun mesafeli ticaret büyük riskler barındırdığından bireysel ticari girişimlerin başarılı olma ihtimali oldukça düşüktü. İngiltere bu riskleri, büyük tüccarları yarı özel-yarı resmi şirketler bünyesine toplayıp

<sup>25</sup> Laidlaw, C. (2014). *Levant'taki İngilizler: 18. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu ile Ticaret ve Siyaset*, İstanbul, 35-36.

<sup>26</sup> Wood, a.g.e., 2013, 19-26; Kütükoğlu, a.g.e., 2013, 9

<sup>27</sup> Kurat, A.N. (1949). "İngiliz Devlet Arşivinde ve Kütüphanelerinde Türkiye Tarihine Ait Bazı Malzemeye Dair", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 7(1), 4-6.

tek elden yönetilen bir ticaret politikası çerçevesinde faaliyet yürütmelerini sağlayarak minimize etme yolunu bulmuştur. Rusya ile olan ticareti yürüten Moskova Kumpanyası/Muscovy Company, Hollanda üzerinde İngiliz yünülerini Avrupa'ya taşıyan Merchant Adventurers Company, Venice Company bu yapılanmanın ilk örnekleridir<sup>28</sup>. Osmanlı Devleti ve özellikle Doğu Akdeniz/Levant bölgesinde ticaret için de bu türden bir girişim başlatılmış, Osmanlı ticaretinde de bu usul uygulanmıştır. 1580 Ahidnamesinin alınmasına öncülük eden Sir Edward Osborne ve Richard Staper'in de dahil olduğu 12 tüccar Osmanlı Devleti ile yapılacak ticareti idame ettirecek ve bu ticarete tekel hakkına sahip olacak Turkey Company kurulması ve imtiyaz verilmesi için Kraliçe I. Elizabeth'e başvurmuştur. Elizabeth tarafından bu başvuru onaylandı ve 7 yıllık bir dönem için kumpanyaya imtiyaz tanındı<sup>29</sup>. Kumpanya ticaretin yapılacağı filoları, miktarları, ticaret vakti gibi pek çok hususu belirleme yetkisine sahipti<sup>30</sup>. Kraliçe Elizabeth kumpanyanın başarısı için siyasi desteğin yanı sıra mali katkı da yaparak 4.500 kglik gümüşü kredi vermiştir<sup>31</sup>. İngiliz tüccarı Osmanlı Devleti ile ilk dönem resmi ticaretinde yönetici çevresinin İngilizlere müttefik nazarıyla bakması, harp sanayiinin ihtiyaç duyduğu kalay, çelik gibi diğer Avrupalı devletlerden temin edilemeyen madeni emtiayı taşımaları gibi nedenlerle destek görmüş, diğer Avrupalı devletlere %5 olarak uygulanan gümrük İngilizler için %3 oranında tutulmuştur<sup>32</sup>. Ticari bağlantıların ardından Osmanlı nezdinde İngiliz tüccarın temsilciliği konusu gündeme gelmiştir. Tüccarların elçilik ve belli başlı ticaret merkezlerinde konsolosluk ihdası talepleri üzerine İngiliz hükümeti denizaşırı diplomatik ağıın idamesi oldukça masraflı olacağından bu konuda da Turkey Company'yi yetkili kılmıştır. Tayin olunan İngiliz diplomatlar hem kraliyetin hem de kumpanyanın temsilciliğini üstlenecekti yine masraflar kumpanya tarafından karşılanacaktı. Bu konuda görüş birliğine varıldıktan sonra İngiltere'nin Osmanlı Devleti nezdinde ilk elçisi olarak William Harborne 20 Kasım 1582'de tayin edilmiştir.

<sup>28</sup> Burian, O. (1951). "Türk- İngiliz Münasebetinin İlk Yılları", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 9(1-2), 4.

<sup>29</sup> Zachary, a.g.t., 2018, 33.

<sup>30</sup> Davis, R. (1973). *The Rise of the Atlantic Economies*, New York, 242.

<sup>31</sup> Wood, a.g.e, 2013, 28-35

<sup>32</sup> İnalçık, a.g.e., C. I, 2004, 376, 427; Faroqhi, S. (2010). *Osmanlı İmparatorluğu ve Etrafındaki Dünya*, İstanbul, 29.

26 Mart 1583'de ise İstanbul'a gelerek elçiliği ihdas etmiştir<sup>33</sup>. Elçiliğin ardından Osmanlı topraklarında bilhassa ticaret merkezlerinde konsolosluk ağı kurulmaya başlanmıştır 1583'de Mısır ve Halep'te 1584'de Mora/Patras ve Sakız'da ilk konsolosluklar açılmıştır<sup>34</sup>.

XVI. yüzyılda Osmanlı Devleti nezdinde doğrudan ticaret imtiyazına sadece Venedik ve Fransa malik bulunmaktaydı. 1569 tarihli Fransız Ahidnamesi'nde yer alan hükümlerle İngiliz ve sair milletlere ait gemiler ancak Fransız bayrağı altında ticaret yapma hakkına sahipti. Bu ticari imtiyazın kullanılması ise limanlarda ve ticaret merkezlerinde bulunan Fransız konsolosuna "konsolosluk resmi"/"konsolosluk hakkı" ödenmesiyle mümkün olmaktadır. XVI. yüzyılda Doğu Akdeniz ve Mısır sahasında Osmanlı hakimiyetinin yayılması, Venedik'in Fransa ile giriştiği mücadele Levant'taki ticari akışa sekte vurmuştur. Tüm bunların ötesinde İngiltere Fransızların bu ticarete uyguladığı baskıdan kurtulmak ve ticari bir serbesti sağlayabilmek için Osmanlı Devleti'nden ahidname elde edebilmek için teşebbüslere başlamıştır<sup>35</sup>.

Avrupa iktisadi düşüncesinin temel düsturu XVI. yüzyılda merkantilizmdi. Bu düsturla ülkedeki serveti ve değerli madenleri arttırmak için başvurulan başlıca yol ticaret ve zengin pazarlar bulmaktı. İspanya ve Portekiz'in Hind ticaret yolları ve Amerika kıtasındaki etkinlikleri nedeniyle I. Elizabeth döneminde iç bütünlüğünü sağlayan, çevresindeki Katolik bloka karşı yeni müttefikler arayan İngiltere Doğu Akdeniz ve Osmanlı limanlarına yönelmeyi tercih etmiştir. Doğu Akdeniz/Levant ticaretinde XIV. yüzyılda Venedik, Floransa gibi İtalyan ticaret devletleri aracılığı ile yürütülen ticarete, Osmanlı limanlarından alınan mallar Zanta, Messina, Livorno gibi antrepo işlevi gören limanlarda İngilizlere satılmaktaydı. Bununla birlikte tam manasıyla Osmanlı yönetiminde olmayan Sakız (1566) ve Girit (1669) ile İngilizlerin ticari bağlantısı bulunmaktaydı hatta 1513 yılında Baptista Justiniano adlı bir Cenevizli tacir Sakız'da İngiliz konsolosluğuna tayin edilmişti ancak halen Osmanlı Devleti ile doğrudan bağlantıları bulunmamaktaydı. XVI. yüzyılın ilk yarısında Portekiz, İspanya,

---

<sup>33</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 11-13.

<sup>34</sup> Kocabaşoğlu, U. (2004). *Majestelerinin Konsolosları: İngiliz Belgeleriyle Osmanlı İmparatorluğu'ndaki İngiliz Konsoloslukları (1580-1900)*, İstanbul, 26.

<sup>35</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2013, 9-12.

Fransa denizaşırı limanlara ulaşır yeni pazarlar elde ederken İngiltere'nin ticaret politikasında güçlü bir konumda olmadığı Doğu Akdeniz'de Venedik'in yerini almak ve kendi bayrağı ile ticaret yapabilmek İngilizlerin öncelikli hedefleri arasındaydı. Bu çerçevede ilk teşebbüsler şahsi mahiyette olmuştur. İlk teması İngiliz tacir Anthony Jenkinson sağlamıştır. Rusya ile ticari bağlantıları olan ve oradaki ticari örgütlenmeyi sağlayan Moskovy Company/Moskova Kumpanyası'nın azası da olan, Halep'te İran ipeği elde etmeye çalışan Anthony Jenkinson adlı bir İngiliz tüccar 1553 yılında Kanuni Sultan Süleyman'dan İran seferi için kışladığı Halep'te bir ticari müsaade/ticaret beratı almayı başarmıştı. Bu berat gümrük vergileri haricinde herhangi bir vergi vermeden Osmanlı topraklarında ticaret yapma hakkı tanımaktaydı ancak Jenkinson yahut temsilcisine münhasırdı ve İngiliz hükümdarı ile resmi bir yazışma neticesi verilmediği için diğer İngiliz tüccarlara teşmili söz konusu değildi<sup>36</sup>. Doğu Akdeniz'de bireysel ticaret yapmak büyük sermayeler gerektirdiğinden ve bu dönemde seyrüsefer yaygın korsanlık nedeniyle oldukça riskli olduğundan bu ticaretin yürütebilmesi güvenliği sağlayabilecek ve sermaye ortaklığı ile teşkil edilecek kurumları gerektirmekteydi. İngilizlerin bu devrede Osmanlı topraklarında ticareti örgütleyecek ve bu imtiyazı bütün İngiliz tacirleri şamil hale getirecek bir organizasyonu mevcut olmadığından Jenkinson'un teşebbüsünün arkası belli bir müddet getirilememiştir.

İngiltere'nin önde gelen iki tüccarı Sir Edward Osborne ve Richard Staper, statükoyu tam manasıyla değiştirecek girişimi 1575 yılında başlatmışlardır. İstanbul'a iki temsilci yollayarak çevre hakkında bilgi edinmişler, teşebbüsleri için uygun bir siyasi ortam hazırlanmasını sağlamışlardır. 1578 yılında ise İngiliz tacirler için Osmanlı topraklarında serbest ticaret hakkı elde etmesi için William Harborne'yi İstanbul'a göndermişlerdir. 1570'lerden sonra İngilizlerin Doğu Akdeniz ve Osmanlı topraklarına yönelik ilgisinin altında ticaret kadar siyasi hedefler de etkiliydi. II. Felipe yönetimindeki İspanya'nın tehditi altında olan İngiltere aynı dönemde Habsburgların Avusturya kolu ile Avrupa'da İspanya kolu ile de Akdeniz'de rekabet içerisinde olan Osmanlı Devleti'ne karşı stratejik bir yakınlık geliştirmiştir<sup>37</sup>. Sokullu Mehmed Paşa ve

<sup>36</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2013, 12-14.

<sup>37</sup> Braudel, F. (1993). *II. Felipe Dönemi'nde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası I*, Ankara, 731.

Sultan III. Murad'ın Lalası Hoca Sa'adeddin gibi kuvvetli devlet adamları da İspanya'ya karşı İngiliz ittifakının önemli olduğu görüşü ile İngiliz temsilcilerine Fransızların bütün muhalafetine rağmen yakınlık gösterip en üst düzey de karşılamışlardır<sup>38</sup>. 1580 Ahidnamesi de bu çerçevede stratejik bir hedefin iyi niyet göstergesi olarak düşünülebilir. Kraliçe Elizabeth Sultan III. Murad ile 1579 yılında başlattığı name teatisinde ortak düşman olan İspanya'ya karşı Osmanlı deniz gücünün desteğini talep etmiştir<sup>39</sup>. Akdeniz'e İngilizlere destek için herhangi bir Osmanlı donanması gönderilmemiş ancak siyasi yakınlık ticari ilişkilerin güçlenmesine vesile olmuştur. Ahidname sonrasında İngilizler için gümrük vergisi %5'ten 3'e düşürülür Fransız ve Venedikli tüccara göre ayrıcalıklı bir konum elde etmişlerdir<sup>40</sup>.

Bir devletin başka bir devlet veya gruba tek taraflı olarak verdiği ve karşılıklı bazı hakları garanti altına alan belgelere ahidname denilmekteydi. Osmanlı Devleti de daha kuruluşunun başından itibaren diğer İslam devletleri gibi bu geleneği takip etmiş ve ilk olarak 1365 yılında Ragusa (Dubrovnik) Cumhuriyeti'ne olmak üzere çeşitli devlet ve gruplara ticari imtiyazlar tanıyan ahidnameler vermeye başlamıştır. Bunun devamı olarak II. Mehmed, İstanbul'u fethettikten sonra Bizans'ın Ceneviz ve Venedik'e sağladığı ticari imtiyazları kabul etmiş ve zamanla bu imtiyazlar genişletilmiştir. Yavuz Sultan Selim, Mısır'ın fethinden sonra Memluklerin Fransız, Venedik ve Katalanlara tanıdığı imtiyazları devam ettirmiştir. Osmanlı padişahlarının geleneksel olarak devam ettirdikleri bu politikanın ardında hakim oldukları topraklardaki ticari canlılığı koruma ve önemli transit yolların aktif olarak kullanılmasını sağlama niyeti yatmaktaydı<sup>41</sup>. Ayrıca ahidname verilen devletin siyasi desteğini elde etmek ve gümrük gelirlerini mümkün olan en yüksek seviyede tutmak Osmanlı Devleti'nin Kanuni Sultan Süleyman'dan sonra uyguladığı kapitülasyon siyasetinin diğer amaçları arasındaydı<sup>42</sup>. İngiltere XVI. yüzyılda Osmanlı Devleti ile

<sup>38</sup> Kütükoğlu, a.g.e., 2013, 11-12.

<sup>39</sup> Maclean, G. (2009). *Doğu'ya Bakış: 1800 Öncesi Dönem İngiliz Yazmaları ve Osmanlı İmparatorluğu*, Ankara, 53-54; Dereli, H. (1951). *Kraliçe Elizabeth Devrinde Türkler ve İngilizler*, İstanbul, 77-78.

<sup>40</sup> Kütükoğlu, M. (1996). "Gümrük/Osmanlılar'da Gümrük", *TDVİA*, C. XIV, İstanbul, 264.

<sup>41</sup> Yıldırım, G.W. (2011). *XVIII. Yüzyılda Osmanlı-İngiliz Tiftik Ticareti*, Ankara, 46-47.

<sup>42</sup> Ülker, a.g.e., 1994, 61-65; Osmanlı Devleti'nden ahidname elde eden devletlerin tüccarları, Osmanlı Devleti'nin ihracını yasakladığı mallar hariç istedikleri malı alıp satma ve kendi ülke bayrakları altında ticaret yapma serbestisine sahip olmaktaydı. Ahidnameli devlet tüccarının emin

olan ticaretini ahidname elde etmiş olan Fransa'nın himayesinde sürdürmüştür. Ancak Doğu Akdeniz'deki etkinliklerini arttırmak istediklerinden dolayı doğrudan Osmanlı Devleti ile ticari ilişkiler kurmanın yollarını aramışlardır. İngiltere'nin Levant ile doğrudan irtibat kurmaya çalıştığı devrede Venedik gerilemiş olsa da halen Levant'ta önemli bir ticari aktördü. Fransızlar ise 1535'te elde ettikleri ayrıcalıkları ve siyasi ittifakı kullanarak ticarete önemli bir pozisyon elde etmişlerdi. İngilizler gibi Osmanlı Devleti'nden ahidname elde edememiş ülkelerin tüccarları, Levant'taki önemli ticaret merkezlerinde konsolosları bulunan Fransızların himayesi altında ticareti sürdürmekteydiler. Fransızların himayesinden kurtulmak, ticaretten elde ettiği karı bölüşmek istemeyen iki büyük Londralı tüccar Edward Osborne ve Richard Staper, doğrudan ilişkililer için ilk adımı atmıştır. Bu iki tüccar, gayrî resmi, şahsi teşebbüsleriyle 1575 yılında Joseph Celement ve John Wright isimli iki temsilcilerini Osmanlı Devleti'ndeki durumu tetkik ve gerekli bağlantıları kurmaları için İstanbul'a göndermiştir. Bu öncüler kendilerinden sonra teşebbüsü nihayete erdirmek için İstanbul'a gönderilecek Osborne'nin kreditörü William Harborne adına seyahat emri olarak İstanbul'dan ayrılmışlardır. Osborne ve Staper'in ikinci temsilcisi William Harborne 1578 yılında İstanbul'a vararak Fransa himayesinde ticarete başlamıştır. Fransa'nın İstanbul büyükelçisi Jacques de Germigny, Harborne'nin ortak düşman İspanya'ya karşı İngiliz ittifakının önemini ortaya sürerek İngilizlerin ticaret serbestisi için çabaladığını görerek bu girişimlere engel olmaya çalışmıştır<sup>43</sup>. Ancak bütün gayretlerine rağmen Sultan III. Murad üzerinde büyük tesirleri olan Sadrazam Sokullu Mehmed Paşa, Hoca Saadeddin Efendi gibi nüfuzlu şahıslarla yakın temaslarda

---

bir şekilde ticaret yapabilmesi için mallarına, maiyetlerinde çalışan adamlarına ve tercümanlarına yönelik çeşitli güvenceler verilmekteydi. Bu devletlerin bayrağını taşıyan gemiler serbestçe Osmanlı limanlarına girerek rayiç fiyat üzerinden kendi ihtiyaçlarını temin edebilecek, fırtına gibi sebepler dolayısıyla bir limana sığındıklarına o bölgenin yöneticisi tarafından yardım edilecek ve geminin batması durumunda karaya çıkarılabilen mallar yağmadan korunacaktı. Bu taahhütlerin yanı sıra gümrük vergileri konusunda da düzenlemeler yapılıyordu. Ödenecek gümrük vergisi genellikle %3 oranında belirlenmekteydi, bir emtia için bir kez gümrük ödenirdi ve bunun karşılığında 'eda tezkiresi' verilirdi, böylelikle başka bir liman ve gümrükte yeniden vergi talep edilemezdi. Sadece ithal mallarından değil aynı zamanda dış ticarete mevzuu olan ihraç mallarından da vergi alınırdı. Ayrıca memleket dahilinde üretilen malların bir yerden başka yere nakli de gümrük vergisine tabi tutulmaktaydı. Emtianın naklinden doğan vergileri ise genellikle yabancı tüccar ürünü iskele yahut limandan almayı tercih ettiği için yerli/aracı tüccar ödemekteydi. Gümrüklerde 'adet ve kanun' dışında vergi talebi durumlarında toplanan fazla meblağı iade edilmekteydi; Yıldırım, *a.g.e.*, 2011, 49-50.

<sup>43</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 28-29.

bulunan Harborne'ye engel olamamıştır<sup>44</sup>. Bu yönde ilk adım olarak bir ahidname elde edebilmek için 1578 yılında İngiltere'nin Osmanlı Devleti nezdindeki ilk başvurusu gerçekleşmiştir. Harborne 1579 Mart'ında Sultan III. Murad'dan temsil ettiği tüccarlar adına ticaret serbestisi, Kraliçe Elizabeth'e hitaben bir name-yi hümayun alarak İngiltere'ye dönmüştür. İstanbul'da kısa zamanda güçlü siyasi bağlantılar ve dostuklar kuran William Harborne'nin tavassutu ile bir mektup teatisi yaşanmıştır. Harborne ve onun yanındaki iki İngiliz tüccarın böyle bir imtiyaz elde etmesi üzerine Kraliçe Elizabeth, bu imtiyazın diğer İngiliz tüccarlarına da teşmilini, mukabil olarak Osmanlı tüccarının da İngiltere'de ticaret serbestisine sahip olacağını ifade eden bir cevapname ile Harborne'yi tekrar İstanbul'a yollamıştır. 25 Ekim 1579 yılında İstanbul'a varan Harborne, mektubu Sultan III. Murad'a sunmuş ve Kraliçe Elizabeth ile yapılan name teatisinin ardından Mayıs 1580 tarihinde bütün İngilizleri şamil yirmi iki maddelik İngiliz tüccarına Osmanlı topraklarında kendi bayrakları altında ticaret yapma hakkı tanıyan ilk ahidnameyi elde etmeyi başarmıştır<sup>45</sup>. Haziran 1580'de (988 evahir-i Rebuilahir) İngilizler ilk şümüllü ticaret imtiyazlarını elde ederek Venedik ve Fransa ile aynı haklarla, kendi bayrakları altında ticaret yapma imkanına sahip olmuştur. Mütekebil olarak Osmanlı tüccarının da İngiltere'de serbestçe ticaret yapabileceğini ifade edilmiştir<sup>46</sup>.

---

<sup>44</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2013, 14-18.

<sup>45</sup> Yıldırım, *a.g.e.*, 2011, s. 55; Wood, *a.g.e.*, 2013, 28-29; Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2013, 14-18.

<sup>46</sup> III. Murad döneminde İngilizlere verilen Ahidname-i Hümayun, Osmanlı Devleti'nin İngiltere ile yaptığı ilk anlaşma ve bundan sonraki ilişkileri düzenleyen temel metin olması hasebiyle önemliydi. Bu iki ülkenin elde ettiği imtiyazlar aralarında var olan rekabetin daha da artmasına yol açmıştır. Venedik ve Ceneviz kontrolü altındaki Doğu Akdeniz ticaretinde XVI. yüzyılda üstünlüğü Fransızlar elde etmiş ve Osmanlı Devleti ile yakın siyasi ve ticari ilişkiler kurmuştu. Ancak 16. yüzyıldaki Osmanlı Devleti'nin Habsburglarla ve İran ile olan savaşlarında savaş araç ve gereçlerinin imali için lüzumlu teçhizatın İngilizlerden temin edilmesi İngilizlerin Osmanlı Devleti ile olan ticari bağlarını kuvvetlendirmiştir. Ahidname ile serbest ticaret hakkı kazanmalarının ardından ise Doğu Akdeniz'deki İngiliz tüccarlarının meseleleri ile uğraşması ve buradaki ticareti düzenlemesi için "Moscovy Company" yahut "East Indian Company" benzeri olarak "The Levant Company"/"Turkey Company" kurmak için müsaade de almışlardır. İngiltere Doğu Akdeniz'deki ticari faaliyetini 1825'e kadar bu kumpanya aracılığı ile yürütmüştür. İngilizler 1601 yılında yeni bir ahidname elde ederek ticari ve siyasi haklar bakımından neredeyse Fransızların üzerinde bir mevki elde etmişlerdir. 1675 yılında ise nihai bir kapitülasyon düzenlemesi yapılmıştır. Nitelik olarak bu ahidnamelerin dışında 1809 tarihli Kal'a-i Sultaniye ve 1838 tarihli Balta Limanı Antlaşmaları müzakereye dayalı olarak hazırlanan ve Osmanlı-İngiliz ticari ilişkilerini düzenleyen bir başka anlaşma grubunun ilk örnekleridir; Ülker, *a.g.e.*, 1994, 61-65; Burian, *a.g.m.*, 1951, 5-7; Kocabaşoğlu, *a.g.e.*, 18-19.

1580 Ahidnamesi ile İngilizler, Osmanlı topraklarında adet olan vergilerini ödedikten sonra serbestçe ticaret etme, güvenliklerinin temin edileceği, ticaretlerine müdahale edilmeyeceği, gemilerine zarar verilmeyeceği, fırtına gibi sebeplerden Osmanlı limanlarında bir İngiliz gemisi zarara uğrarsa yardım edileceği, haksız yere esir edilirlse serbest bırakılacakları gibi teminatlar elde etmiştir. Osmanlı topraklarında ölen İngiliz olursa mirasın paylaşılmasında İngiliz konsolosu sorumlu olacaktı, bir İngiliz'in borcunu ödememesi halinde sorumluluk yalnızca kendisinin olacak başka biri sorumlu tutulamayacaktı. Ayrıca herhangi bir anlaşmazlık durumunda sicil ve hüccete göre karar alınacağı için tüm ticari ve hukuki muamelelerin kadiya tescil ettirilerek hüccet alınması zorunlu tutulmuştur. Yine İngiliz ve İngiltere tebaasından olanların kendi aralarındaki anlaşmazlıkların çözümünden konsolosları sorumlu tutulmuştur. Elde edilen bu hukuki ve ticari imtiyazların akabinde ticareti düzenleme yoluna gitmişlerdir. Teorik olarak 1535 yılında Fransa'ya verilen ahidnameye dayanan ve yukarıda çizilen çerçeve içerisinde değerlendirilmesi gereken 16-25 Mayıs 1580 (Evail-i Rebiülahir 988) tarihli ilk İngiltere Ahidnamesi Osmanlı Devleti'nin İngiltere ile yaptığı ilk anlaşma ve bundan sonraki ilişkileri düzenleyen temel metin olması hasebiyle önemlidir<sup>47</sup>. Böylelikle İngiliz tebaası, Fransız ve Venedik tebaasının Osmanlı topraklarında sahip olduğu adli, ticari imtiyazları elde etmiştir. Ahidnameye göre, İngiliz tüccarlar karadan yahut denizden serbestçe ticaret yapabilecek, gümrük vergilerini ödedikten sonra ahkama mugayyir vergi talebinde bulunulmayacak, İngilizler arasındaki hukuki anlaşmazlıklar konsoloslar tarafından hükme bağlanacak, İngilizler esir edilmeyecek esir İngiliz varsa serbest bırakılacak, kefil değil ise eğer hiçbir İngiliz başkasının borcundan sorumlu tutulmayacak, Osmanlı topraklarında ölen İngiliz tüccarın mirası konsolos tarafından paylaşılacak, İngiliz gemileri Osmanlı limanlarından serbestçe ihtiyaçlarını temin edebilecek, fırtına sair kaza durumlarında İngiliz gemilerine yardım edilecek, yerel yöneticiler mallarını yağmadan muhafaza edeceklerdi. Osmanlı Devleti sınırların dahilinde ikamet eden evli yahut bekar hiçbir İngiliz'den haraç talep edilemeyecek, İngiliz konsoloslarının tayin yahut değiştirilmesi hususuna kati surette karşılanmayacaktı. Ticaret bahsinde elde edilen en önemli imtiyaz ise İngiliz tebaası

---

<sup>47</sup> Ülker, *a.g.e.*, 1994, 61.



olan herkesin Osmanlı topraklarında adet ve kanun gereği olan gümrük vergisini/resmini (%5) ödedikten sonra hiç kimsenin dahil ve taarruzu olmadan ticaret yapma hakkı elde etmesidir<sup>48</sup>. İngilizlerin kağıt üzerinde kazandığı bu ayrıcalıkları uygulamaya geçirebilmesi için Osmanlı idarecilerinin suiistimallerinin yanı sıra Fransa ve Venedik'in muhalefetini de aşması gerekecekti. Bireysel çabalar bu bakımdan oldukça etkisiz ve zayıf kalacağından ayrıca İngiliz hükümeti Osmanlı toprakları gibi uzak bir coğrafya ile ticareti ve diplomatik ilişkileri tek başına idame etme konusunda yetersiz kalacağından ticaretin bir kuruluş etrafında organizasyonu ve tüccarların bir birlik dahilinde çalışması ayrıcalıkları korumanın ve ticareti dış müdahalelerden muhafazanın en akıllıca yolu olarak değerlendirilmiştir<sup>49</sup>.

Bu organizasyonu kurma konusunda ahidname teşebbüsünün de sahibi olan Edward Osborne ve Staper tabiatıyla öne çıkarak Levant coğrafyası ile ticareti yürütecek bir şirket kurmak için İngiltere hükümetine başvuruda bulunmuştur. 11 Eylül 1581 yılında Kraliçe Elizabeth tarafından başında Osmanlı Devleti'nden elde edilen ahidnamenin mimarları olan Edward Osborne ve Richard Staper'in olduğu on iki kişilik bir tüccar gurubuna Osmanlı Devleti ile ticareti sürdürmek için ticaret birliği kurma izni verilmiştir. Yedi sene imtiyaza sahip olacak birlik, bu ticarete istediği düzenlemeleri yapma hakkına sahip olacaktı. İmtiyaz mühletinin bitişinde ise birliğin kar ve zarar bilançosuna göre karar alınacaktı. İmtiyazın karşılığı olarak birlik Osmanlı topraklarında kurulacak konsolosluk ağı ve elçiliğin masraflarını üstlenmiştir. Yine birlik, senelik asgari 500 poundluk gümrük resmi gelirini de taahhüt etmiştir. İmtiyazın alınmasının ardından Edward Osborne'nin liderliğinde Türkiye Kumpanyası/Turkey Company kurulmuş William Harborne, Kraliçe Elizabeth'ten elçi tayin beratı alarak 29 Mart 1583 tarihinde İstanbul'a ilk İngiliz elçisi olarak gelmiştir. Başlıca vazifeleri İngiliz ticaretini düzenlemek, tüccarların meselelerini çözmek, uygun gördüğü ticaret bölgelerinde konsolosluklar açarak tayinler yapmak olarak belirlenmiştir. Bu dönemdeki ilişkilerin merkezi noktası ticaret olduğundan ve elçinin tayini aslında Türkiye Kumpanyası tarafından gerçekleştirildiğinden elçilik makamı ancak ticareti kolaylaştırmak, tacirlerin beklentilerini karşılamak için siyasi vazifeler üstlenecekti. Bu

---

<sup>48</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2013, 27-29.

<sup>49</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 28-31.

bakımdan XIX. yüzyılın ilk yarısına kadar Osmanlı Devleti nezdindeki İngiliz elçi ve konsoloslarının ticari yüzü ağır basmıştır<sup>50</sup>.

Osmanlı Devleti'nde ticaret yapma ve konsolosluk bulundurma imtiyazına sahip olmalarına rağmen ticari kapasiteleri her merkezde bir konsolosluk buldurmaya yetmeyen İspanya, Portekiz, Flander/Flandr (Hollond, Zealand, Grolandia, Gislandia) gibi devletlerin tüccarlarına Kanuni devrinde, ticaretlerini Osmanlı Devleti ile ahidnamesi olan bir büyük devletin bayrağı altında sürdürme hakkı tanınmıştı. Fransa ile 1569'da yapılan ahidname ile de bu tür küçük çaplı ticareti olan devletlerin tüccarları Fransa bayrağı altında ve Fransız konsolosuna "konsolosluk hakkı" denen vergiyi ödeyerek faaliyetine devam etmiştir. Önemli bir mali kaynak ve nüfuz meselesi olan ahidnamesiz tüccarın himayesi konusu İngiltere'nin ahidname elde etmesi ile Fransa ve İngiltere arasında bir çekişme ve güç mücadelesi halini almıştır. İngiliz elçi vekili Edward Barton, 1588 tarihinde ahidnamesiz/harbî tüccarın İngiltere bayrağı altında da ticaret yapabilmeleri yolunda bir hüküm elde etmişse de Fransızların tepkisi ile karşılaşmış, meselenin Divan-ı Hümayun'a taşınması üzerine bu hakkın sadece Fransızlara ait olduğu karara bağlanarak ilk hüküm iptal edilmiştir. Ancak mesele gündemden düşmemiş 1595 (Evasıt-ı Rebiülevvel 1004/19-28 Kasım 1595) tarihinde yapılan Fransız ahidnamesinin yenilenmesi müzakerelerinde İngiliz elçisi bu imtiyazı elde edebilmek için girişimlerini sürdürmüşse de nihayetinde bu hakkın Fransızlara ait olduğu hususu 1597 tarihli bir hatt-ı hümayun ile kesinleştirilmiştir.<sup>51</sup>.

Sultan III. Mehmed'in cülusunun ardından 1580 tarihli İngiliz ahidnamesinin yenilenmesi esnasında ise bazı imtiyazlar genişletilerek ve detaylandırılarak yeni bir ahidname hazırlanmıştır. İngiltere'nin desteği ile İspanya'ya karşı ayaklanan Felemenklerin 1590'lı yıllarda Levant pazarına girişi Fransa ve İngiltere arasında yeni bir sürtüşme konusu ortaya çıkarmıştır. 1597 yılında Osmanlı nezdindeki üçüncü İngiliz büyükelçisi olan Henry Lello ilk ahidnamenin boş bıraktığı alanları kapsayan daha muhtevalı ve şümüllü olacak surette mevcut ahidnameyi yenilemek için

---

<sup>50</sup> Burian, a.g.m., 1951, 8-10.

<sup>51</sup> Kütükoğlu, a.g.e., 2013, 31-33.

çabalara başlamış, Felemenklilerin hangi devletin bayrağı altında Osmanlı topraklarında ticaret yapacağı hususu da bu esnada yeniden gündeme gelmiştir. Mevcut hükümler çerçevesinde harbi statüsündeki ahidnamesiz ülke tüccarları ancak Fransa bayrağı altında ticaret yürütmekteydiler. Konsolosluk ve elçilik masrafları tamamen kumpanya tarafından, tüccarların bütün ihracat ve ithalatlarından alınan %2'lik "konsolosluk hakkı" ile ödenmekteydi. Felemenklerin İngiliz bayrağı altında ticaret etmelerinin sağlanması kumpanya ve İngiliz tüccarlar üzerindeki bu ağır yükün hafiflemesini sağlayacağından Lello, yeni ahidnamede bu hakkın tanınması için de çabalamıştır. Israr ve sabırlı çabalar nihayetinde sonuca ulaşmış, Kaptan-ı Derya Cigalazade Sinan Paşa'nın desteği ile Flandr tüccarının İngiliz himayesinde ve İngiliz bayrağı altında ticaret yapmalarına 1601 Ahidnamesinde müsaade edilmiştir. 1601 yılında amacına ulaşan Lello, talep ettiği bütün maddeleri muhtevi yeni bir ahidname elde etmeyi başarmıştır. Kumpanya kısa bir süre için dahi olsa Felemenklerin ticari hamiliğini üstlenmiş, bir yönüyle gelecekte kendi ticaretleri için önemli ve güçlü bir rakibin ortaya çıkmasına destek sağlamıştır<sup>52</sup>. İngiltere'nin Levant ile doğrudan bağlantı kurmasını takiben Hollanda Yakınoğu ve Uzak Asya ile ticaret yollarını aramaya başlamıştır. Bu arayışlar öncelikle Asya ve Hindistan ticaretinde İngiltere ile Hollanda'yı karşı karşıya getirmiştir. 1600'lerde Hollanda'nın kullanışlı bir ticari rota tespit ederek Endenozya'ya ulaşması ve baharat taşınması üzerine İngilizler harekete geçerek 1600'de Doğu Hindistan Şirketini kurmuştur. Levant Company bünyesindeki pek çok tüccar da şirketin kuruluşunda yer almıştır<sup>53</sup>. Hollanda'nın Osmanlı topraklarında hangi ülke sancağı altında ticaret yürüteceği konusu ise bahsedildiği üzere İngiltere-Fransa rekabetine konu almıştır<sup>54</sup>. Ancak 1612'de İngilizler ile olan münasebetteki benzer saiklerle Osmanlı-Hollanda ticari ilişkilerini başlatılmış ve Hollandalılara ahidname verilmiştir. Hollanda tüccarına 1612'de verilen ahidname ile mesele gündemden kalkmıştır. İspanya Habsburglarına karşı mücadele eden protestan Hollandalılar bu bakımdan Osmanlı Devleti'nin doğal müttefiki haline

---

<sup>52</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 51-54.

<sup>53</sup> Arık, T. (2015). *19. Yüzyıl Başlarına Kadar Osmanlı-İngiliz İktisadi İlişkileri*, (Basılmamış Doktora Tezi) Marmara Üniversitesi, 59-60.

<sup>54</sup> Goffman, D. (2001). *Osmanlı İmparatorluğu'nda İngilizler 1642-1660*, İstanbul, 165.

gelmiştir<sup>55</sup>. İngilizlere olduğu gibi Hollandalılara 1612 yılında verilen ahidnamede gümrük oranı %3 olarak tespit edilmiştir<sup>56</sup>. Böylece Osmanlı yönetimi hem siyasi müttefik elde etmeyi hem de değişen ticari dengelerde Osmanlı topraklarındaki ticareti canlandırmayı hedeflemiştir<sup>57</sup>.

1601 (Evahir-i Cemaziyelahir 1010/17-26 Aralık 1601) tarihli ahidname ile önceki ahitnamedeki ticaret serbestisi ve hukuki haklara ek olarak İngiliz tüccarlarına Rusya toprakları ve Osmanlı Devleti arasında deniz ve karayolundan ticaret yapma hakkı verilmiş, İran'dan ele geçirilen bölgelerde ticari faaliyetlerine karışılmaması ve buralarda eskiden beri ödedikleri vergiler dışında bir bedel talep edilmemesi kararlaştırılmıştır. Yine İngiliz gemilerinin demirledikleri liman ve iskelelerde güvenliğinden yerel idareciler sorumlu olacaklar, rızaları hilafına olarak mallarını gemiden çıkartmaya zorlanmayacaklardı. En önemli avantajlardan biri olarak İngilizlerin ödeyecekleri gümrük miktarı %5'ten %3'e indirilmiştir. İstanbul, İzmir, Sakız gibi herhangi bir Osmanlı limanından gümrük vergisi tediye edilen bir maldan başka bir mahalde yeniden gümrük vergisi talep edilmesi de yasaklanmıştır<sup>58</sup>. Bunlardan başka adli-hukuki konularda da yeni düzenlemeler yapılmıştır. İngiliz ya da İngiliz himayesinde olanların davalarına konsolos veya elçi olmadan bakılamayacağı, 4000 akçeyi geçen davalar da İstanbul'da görülecekti. Osmanlı topraklarında ölen bir kişinin mirasının taksiminde kassam yahut kadının resm-i kısmet adı altında vergi alması yasaklanmıştır. Konsolosların devlet himayesinde olduğu hiçbir şekilde evlerinin mühürlenemeyeceği ve hapsedilemeyecekleri belirtilmiştir. Konsoloslar istedikleri şahısları tercüman veya yasakçı olarak istihdam etme hakkına sahip olmuştur. İngiliz malları ile yapılacak her türlü ticarete konsoloslara "konsolosluk hakkı" ödenmesi mecburi tutulmuştur. Bunlarla birlikte İngilizler kendi ikametgahlarında içki imal ve içme konusunda serbest bırakılmıştır. Ahidname ile verilen imtiyazların aleyhine herhangi bir hüküm çıkarılamayacağı, çıkarsa dahi bunun sakıt olduğu da belirtilmiştir<sup>59</sup>. Ahidnamelere eklenen hükümler yahut yeni

<sup>55</sup> İnalçık, *a.g.e.*, C. I, 2004, 244.

<sup>56</sup> Arı, B. (2003). *The First Dutch Ambassador in İstanbul: Cornelis Haga and the Dutch Capitulations of 1612*, (Basılmamış Doktora Tezi) Bilkent Üniversitesi, 155-157.

<sup>57</sup> Genç, *a.g.e.*, 2005, 201.

<sup>58</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2013, 29-31.

<sup>59</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2013, 33-34.

ayrıcılıklar kazanılmasında karşılıklı siyasi/ticari beklentiler kadar dönemin İngiliz elçisinin becerisinin siyasi nüfuzunun da muhakkak etkisi vardır. Harborne'dan sonra elçi tayin edilen Edward Barton, Sultan III. Murad ve III. Mehmed nezdinde sarayda büyük itibara sahip olmuş hatta Haçova Savaşında bizzat padişahın yanında bulunmuştur. Onun ölümü ardından tayin olunan Henry Lello oondan miras kalan itibar ve nüfuzu kullanarak 1601'de ticari ayrıcalıkları arttıran bir ahidname elde etmeyi başarmıştır<sup>60</sup>.

Ahidnamelerin ve uluslararası anlaşmaların padişah değişikliklerinde yürürlükte kalabilmesi için yeniden tasdiki şart olduğundan 1601 Ahidnamesi, Sultan I. Ahmed'in cülusunun akabinde 1604 yılında (evahir-i zilhicce 1012/21-30 Mayıs 1604) yılında yenilenmiştir. Ahidnamelerdeki İngilizlerin ticari emtiasını istediği liman yahut iskelede çıkarma hakkı olduğu ve gümrük vergisinin emtianın çıkarıldığı limanda alınacağı/tediye edileceği yolunda sürekli tekrar ve teyit edilen hükümlere rağmen Mağrib'ten hac yahut başka bir sebeple İngiliz gemilerine binen yolcuların İskenderiye yahut başka bir limanda indirilmesi esnasında mallarını limana çıkarmadıkları halde vergi talep edilmesi yine benzer olarak İstanbul gümrük emininin zorla malları gemilerden çıkarttırmaya çalışması veya limana çıkarılmayan malların gümrük vergisini istemeleri üzerine 1614 yılında (evail-i rebiülahir 1023/11-20 Mayıs 1614) bu türden işlemlerin uygunsuz olduğunu tekrar vurgulayan yeni bir ahidname tanzim edilmiştir. İpek ticareti meselesinde de bir hükme yer verilerek Halep'te İngiliz tüccarın ipek ticaretinde Venedik ve Fransızlardan fazla gümrük vergisi ödemeyecekleri ilan edilmiştir. Konsolosluk hakkı gibi konularda da diğer ahidnamelerde yer alan hükümler tekrarlanmış nihayetinde ahidnamede yer alan hükümlerin aksine çıkacak olan bir hükmün uygulamanın geçerli olmayacağı maddesi ilave edilerek elde edilen haklar İngilizler bakımından güvence altına alınmıştır<sup>61</sup>.

Osmanlı Devleti nezdinde olan İngiliz elçileri, tahttaki her değişiklikte adet olan ahidname yenilenmesi ve tekidi sürecinde mümkün olan en üst seviyede mevcut imtiyazları genişletme yeni ayrıcalıklar kazanma için çabalamıştır. Sultan II. Osman'ın

---

<sup>60</sup> Bent, J. T. (1890). "The English in the Levant", *The English Historical Review*, 5(20), 656

<sup>61</sup> Kütükoğlu, a.g.e., 2013, 34-35.

cülusu ardından mevcut ahidname yenilenmiştir. Sir Thomas Roe (1621-28) İstanbul'a elçi olarak gelmesinin ardından mevcut ahidname hükümlerinin uygulanmasındaki aksaklıkları dikkate alarak bu hususlarda yeni düzenlemeler yapılmasını ve ahidnameye ilavesini sağlamıştır. Halep'te ipek ticaretinde İngiliz tüccardan Venedik ve Fransızların ödediğinden fazla gümrük talep edilmeyeceği hükmü mevcut olmasına karşın gümrük emirlerinin %2.5 oranında fazla gümrük ve reftiye (ihraç edilen ürün vergisi) vergisi talepleri olması nedeniyle tüccarın bu tür suiistimallerle zarara uğratılması, alınan fazla verginin geri ödenmesi emredilmiştir. Ahidnamede yeniden düzenlenen başka bir konu mükerrer gümrük talebi ile alakalı olmuştur. Bir gümrükte vergisi alınan ve verginin ödendiğine dair bir belge olan "eda tezkiresi" verilen bir maldan başka bir yerde yeniden gümrük talep edilmesi yasaklanmasına karşın bazı gümrük emirlerinin eda tezkiresi alındıktan sonra hemen gönderilmeyen ve bekletilen malların eda tezkirelerine itibar etmeyerek bu emtiadan yeniden gümrük talebi üzerine mükerreren gümrük talep edilmemesi konusu detaylandırılarak vurgulanmıştır. XVII. yüzyılda İngilizlerin ticaretini sekteye uğratan başlıca hususlardan olan korsanlık konusuna ilk kez bu ahidnamede değinilmiştir. İngiliz mallarını yağma ve gasp eden Tunus, Cezayir korsanlarına aldıkları malları iade etmeleri ve zararları tazmini emredilmiştir. Aksi takdirde Osmanlı liman ve iskelelerine giremeyecekleri belirtilmiştir. Sultan IV. Murad ve İbrahim dönemlerinde herhangi bir ilave olmadan ahidnameler tasdik edilmiştir<sup>62</sup>.

Sultan IV. Mehmed döneminde de mevcut ahidnameye ilaveler devam etmiştir. Sir Thomas Bendish (1647-41) elçiliği esnasında İngiliz tebaasından olan bir kimsenin elçi yahut konsolosun haberi olmadan tutuklanamayacağı hükmünün ihlali üzerine bu maddeyi teyid eden bir hüküm elde etmiştir. Ticari konularda ise ipekten fazla vergi alınmaması Halep'ten İskenderun'a taşınan mallarda gümrüğün %6'dan %3'e düşürülmesi, fazla gümrük almak için malın değerinin yüksek gösterilmemesi gibi imtiyazlar tekrarlanmıştır. Bendish'in ardından elçi tayin olunan Heneage Finch (1660-69) suiistimallerin önüne geçmek için ahidnamede yer alan bazı hükümlerin tasrihini sağlamıştır. İngiliz ve Osmanlı gemilerinin karşılaştıkları esnada birbirine karşı

---

<sup>62</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2013, 35-36.

hasmane bir tavırda olmayacakları yolundaki hüküm liman ve boğazlarda kontrol edilebilmesine rağmen açık denizde çeşitli uygunsuzluklar yaşanmaktaydı. Açık denizde İngiliz gemileriyle karşılaşan donanma kaptanları, Tunuslu, Cezayirli beyler, gemileri durdurup düşman eşyası taşındığı bahanesiyle arama yapmalarından dolayı ahidnameye bu uygulamamanın yasak olduğu hükmü eklenmiştir. Gümrüğü ödenen malın eda tezkiresinin derhal verilmesi ve mükerrer gümrük talep olunmaması ifade olunmuş, gümrük vergisinin oranı konusuna da açıklık getirerek İngiliz malı olmadığı iddiasıyla İngiliz tüccarından %3'ten fazla gümrük talep edilmeyeceği belirtilmiştir. Konsolosluk ve elçilik tercümanları ve hizmetkarlarının hukuki durumları üzerine yeni bir düzenleme yapılarak bunlardan onu vergilerden muaf tutulmuştur<sup>63</sup>.

1672 yılında İngiliz sefiri olan Sir John Fich 1675 (Evasıt-ı Cemaziyelahir 1086-12-21 eylül 1675) yılında III. Murad devrinden itibaren İngilizlere verilen bütün imtiyazları ve yeni hükümleri ihtiva eden yeni bir ahidnameyi kabul ettirmiştir<sup>64</sup>. 1675'de ahidnameye en mütekamil şekli verilmiş ve Osmanlı-İngiliz ilişkilerindeki hukuki zemin ortaya çıkmıştır<sup>65</sup>. İngiliz tüccarından alınacak gümrük resimleri ilk ahidnameden itibaren çeşitli hükümlerle defalarca teyit edilmesine rağmen gümrük eminlerinin suiistimallerinin sürmesi nedeniyle 1675 ahidnamesinde tarife suretinde İngiliz tüccarın Halep, İskenderun, İstanbul, İzmir gibi gümrüklerde hangi ürüne ne kadar vergi ödeyeceği (ad volerem/fiyat üzerinden vergi tespiti) detaylı olarak düzenlenmiş ve vergi oranı %3 olarak belirlenmiştir. İngiliz tüccarlardan gümrük vergisi ödendikten sonra bac-ı ihraciye, mizan resmi gibi çeşitli adlarla bir vergi talep edilmeyecekti. Osmanlı limanlarına uğrayan İngiliz gemilerinden 'selametlik akçesi' adı altında 300 akçelik bir vergi dışında bir şey istenmeyecekti<sup>66</sup>. 1675 ahidnamesinde gümrük vergisinin %5'ten %3'e düşürülmesi Osmanlı Devleti'ndeki İngiliz ticaretini hızlandırmıştır. XVII. yüzyıl boyunca gelişen ticaret ilişkileri İngiltere'nin XVIII. yüzyılda Hollanda'yı geçerek büyük bir deniz gücü halini alması ve Londra'nın büyük bir ticaret merkezine dönüşümüyle nitelik değiştirmiştir. Hollanda'nın Osmanlı topraklarında bıraktığı boşluğu İngiltere doldurmuştur. Ayrıca ucuz işgücü ve hammadde kaynağı

<sup>63</sup> Kütükoğlu, Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2013, 35-37.

<sup>64</sup> COA, *ADVNS.d.*, İngilterelü Nişan Defteri, Nr. 39/5, 1086-1257.

<sup>65</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 27-28.

<sup>66</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2013, 37-38.

olan Hindistan'a giden yollar üzerinde bulunan Osmanlı Devleti ile siyasi ilişkilerini bu minval üzere sürdürmüştür. Temelde Osmanlı Devleti'nin savaşlarında yaklaşımı Osmanlı Devleti lehine arabuluculuk yaparak ticari çıkarlarını koruma olarak belirlenmiştir<sup>67</sup>. 1675 Ahidnamesi İngilizlere verilen tek taraflı imtiyazların nihai şekli olmuştur. Bu tarihten sonra bir ahidname hazırlanmamış ancak 1809 Kal'a-i Sultaniyye ve 1838 Balta Limanı muahedesi ile mütekabiliyet ve müzakere esasına dayalı antlaşmalar dönemi başlamıştır.

Ticaret serbestisinin sağlanmasının ardından İngiliz tüccarlar, daha evvel Rusya ticaretinde Muscovy Company adı altında uygulanan ve tüccarların bir birlik çatısı altında bir araya gelmesini amaçlayan yöntemi Osmanlı Devleti ile yapılacak olan ticarete de hayata geçirmek için girişimlere başlamıştır. İngilizlerin ilk ahitnameden itibaren kazandığı ayrıcalıklardan tam manasıyla istifade etmek ve bunları güvence altına almak için Kraliçe'ye bir şirket kurma ve Levant ticaretinde tekel olma imtiyazı başvurusunda bulunan tüccar gurubunun talepleri Kraliçe tarafından da kabul görmüş 1582 yılında teklifleri onaylanmıştır. Ahidnamenin elde edilmesinde büyük gayretleri olan Osborne ve Staper bu konuda da öncülük etmişler kendileri dahil olmak üzere on iki tüccar için Osmanlı Devleti ile ticaret yapma imtiyazını elde etmişlerdir. 11 Eylül 1581'de başta Edward Osborne ve Richard Straper olmak üzere bu girişime destek veren on iki tüccar ticari imtiyazlarını kullanmak için "Turkey Company" adlı bir şirket teşkil etmiştir. Bu şirkete bağlı tüccarların yıllık muayyen miktarda gemi göndermeleri ve 500 poundluk vergi vermeleri imtiyaz hükümleri dahilindeydi. Şirketin yedi yıllık faaliyetinin sonunda yapılan değerlendirmelerde kimi tüccarlar, İngiltere'nin bölgedeki ticaretin kontrolü ile vazifeli temsilcilerinin masraflarının dahi kendileri tarafından karşılanmasından dolayı memnuniyetsizliklerini ifade ederek Osmanlı Devleti nezdinde İngiltere'nin elçisi olarak vazifelendirilmiş olan William Harborne'nin geri çağrılmasını ve ticaretin kesilmesini talep etmiştir. Ancak bu görüşler taraftar kazanmadığından şirket mensupları imtiyazın uzatılması mümkün olursa genişletilmesini talep etmişlerdir<sup>68</sup>. XVI. yüzyılın sonunda İngiltere adına Doğu Akdeniz ticareti Turkey Company'nin tekelinde değildi. 1583'te kurulan ve Venedik ile

---

<sup>67</sup> Yıldırım, *a.g.e.*, 2011, 55-56.

<sup>68</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2013, 18-19



ticaret yapma imtiyazını elinde bulunduran Venice Company de mevcuttu. Bu iki şirketin ticaretini yaptığı emtia çeşitliliği ve ticari hedefleri örtüştüğünden dolayı üyeler birleşme ve tek bir imtiyaz elde etme amacıyla Kraliçe I. Elizabeth'e başvurmuşlardır. İki şirketin ticari kapasitesi, karları, ticaretini yaptıkları emtialar gibi hususlar konusunda yapılan değerlendirmelerin ve Turkey Company'nin Osmanlı Devleti'nde temsilcisi olan William Harborne'nin İstanbul'da elde ettiği nüfuz da göz önüne alınarak 7 Ocak 1592 tarihli fermanla iki şirket 'Levant Company' adı altında birleştirilmiştir. Şirkete verilen imtiyaz süresi 12 yıl olarak belirlenmişti ve ticari başarısızlık durumunda imtiyazın iptali söz konusu olacaktı. Kar durumunda imtiyaz süresi yine 12 yıl olarak uzatılacaktı. Şirkete gümrük vergisi ödenmesi konusunda da kolaylıklar gösterilerek 6 ay içerisinde gümrük vergisinin ödenmesi hakkı tanınmıştır. Şirketin ilk başkanı ise bütün bu girişimlerin öncüsü olan Edward Osborne olmuştur<sup>69</sup>. Osmanlı Devleti nezdindeki İngiliz diplomatik temsilciliklerinin kurulması ve idamesi vazifesini de üstlenen şirket, böylece diplomatik ve ticari temsilcilik niteliklerini kazanmış, temelde ticari imtiyazları muhafaza etmek, fırsat olduğunda genişletmek, ticaret önündeki engelleri kaldırmak için diplomatik vasfını devreye sokmuştur. Şirketin lağvına kadar İngiliz konsolos ve elçilerin temelde görevi ticari çıkarları koruyan tüccar temsilciliği mesabesinde olmuştur<sup>70</sup>.

İstanbul'a ilk resmi elçi sıfatıyla William Harborne'nin atanması önerilmiş ve önerileri kabul edilerek 20 Kasım 1582'de William Harborne Osmanlı Devleti nezdinde İngiltere'nin ilk büyükelçisi olarak tayin edildi. Kumpanya temsilcileri büyükelçilik ve konsoloslukların masraflarının kumpanya tarafından karşılanmasını teklif etmişler ve bu teklifleri de kabul görmüştür. Böylelikle İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ndeki tüm diplomatik temsilcileri, 1825 yılında kumpanya feshedilene kadar hükümdar tarafından görevlendirilen diplomat olmanın yanı sıra kumpanyanın haklarını ve çıkarlarını koruyan bir ticari temsilci olmak bakımından çift taraflı kimliğe sahiptiler<sup>71</sup>. 1580 yılında ahidnamenin elde edilmesi akabinde ise kumpanyanın teşkili sonrasında kumpanya adına İstanbul'da ticareti yönetecek temsilci olarak Osmanlı Sarayı ile

---

<sup>69</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2013, 19-20.

<sup>70</sup> Kocabaşoğlu, *a.g.e.*, 2014, 20-21.

<sup>71</sup> Laidlaw, *a.g.e.*, 2014, 36-38.

halihazırda iyi ilişkiler kurmuş olan William Harborne belirlenmiştir. Kumpanya yönetimi Harborne'nin basit bir tüccar değil de İngiltere'nin bölgedeki diplomatik temsilcisi olarak kabul görmesi için itibarlı bir paye ile İstanbul'a gönderilmesini istiyordu. Bunu temin için de Kraliçe'den Harborne'nin İstanbul'a İngiltere büyükelçisi olarak tayini rica edilmiştir. Kumpanya'nın bu isteği kabul edilmek ile birlikte Harborne ve maiyetinin yüksek seyahat giderleri, padişah ve yüksek kademe devlet görevlilerine sunulacak hediyelerin bahası ayrıca elçiliğin ve akabinde Osmanlı topraklarında açılacak olan konsoloslukların bütün masrafları kumpanyaya havale edilmiştir. Böylelikle 26 Mart 1583 yılında İstanbul'a gelen William Harborne hem tayin edilmiş bir kraliyet temsilcisi hem de ticari bir kuruluşun çıkarlarını korumakla yükümlü bir ticaret temsilcisi olarak ikili bir vasfa sahip olmuştur. Kumpanya'nın feshine kadar da Osmanlı nezdindeki elçi ve konsoslar bu ikili vasfı korumuşlardır. Bunlar İngiliz kraliyetinin Osmanlı nezdindeki temsilcisi olduğu kadar Levant Company'nin maaşlı ticari görevlileriydi<sup>72</sup>. William Harborne'nin doğal yeteneği, Osmanlı Devleti'nin İspanya karşısında İngiltere'yi doğal bir müttefik olarak görmesinden kaynaklanan anlayışı ile birleştiğinde Fransız ve Venedik elçisinin İngilizlerin konumlarını iyileştirme çabalarına yönelik girişimlerini boşa çıkarmıştır. Hatta gümrük rüsumunun/vergisinin %5'ten %3'e düşürülmesini sağlayarak İngilizler lehine önemli bir avantaj da sağlamıştı. Harborne'nin siyasi gelişmeleri de lehine kullanarak ortaya koyduğu sebatlı çalışma İngiltere'yi pazara geç girmesine rağmen kısa sürede öne çıkarmıştır<sup>73</sup>. William Harborne, Londralı tüccarların temsilcisi olarak geldiği İstanbul'a 1583 yılında İngiltere'nin Osmanlı nezdindeki ilk elçisi olarak geri dönmüştür. Kraliçenin verdiği yetki belgesinde kendisine, İngilizlerin hak ve imtiyazlarını muhafaza, Osmanlı Devleti ile iyi ilişkiler kurma ve bunu sürdürme, İngiltere tebaasından kanunlara aykırı davrananları yargılama, ticaret için uygun yerleri tespit edip İngiliz tacirleri buralarda ticarete teşvik, bu yerlerde tacirlerin hak ve hukukunu korumak için konsolosluklar kurma, İngiliz ticaretini geliştirmek için gerekli düzenlemeleri yapma görevleri başlıca olarak tevdi edilmiştir. Ayrıca Harborne'nin yasalara aykırı olmamak kaydıyla yapacağı her işin kraliçe adına olacağı

---

<sup>72</sup> MacLean, *a.g.e.*, 2009, 61; Epstein, *a.g.e.*, 9-11, 13-14

<sup>73</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 32-35.

ve destekleneceği ifade edilmiştir. William Harborne elçiliğinin ilk yılında öncelikle siyasi nüfuzunu kullanarak ahidnamede elde edilen hak ve imtiyazları tekid eden 27 Nisan 1583 tarihli bir emr-i şerif/hatt-ı hümayun elde etmiştir. Bu hükümlerle İngiliz tüccarlarının ahidname ile emniyet altına alındığı, gemi ve kalyonlarına, karadan yahut denizden mal nakl etmelerine, belirlenmiş vergilerini ödedikten sonra ticaretlerine müdahale edilmesinin men olduğu bir kez daha vurgulanmıştır. Lüzumlu olan bütün güvencelerin temini ardından Harborne, Osmanlı Devleti'nin önde gelen ticaret şehirlerine konsolosluklar açmaya başlamıştır. İlk açılan konsolosluklar Halep, İskenderiye ve Garb Ocakları olmuştur. Bunları daha sonra İzmir konsolosluğu takip edecek, zamanla İzmir, Osmanlı Devleti'ndeki İngiliz ticaretinin merkezi haline gelecektir. İngiltere'nin Osmanlı piyasasına girişi ahidname elde etme süreci kadar pürüzsüz gerçekleşmemiştir. Buradaki ticareti kadimden beri sürdüren Venedik ve 1535'ten beri Osmanlı Devleti ile yakın müttefiklik ilişkileri içerisinde olan ve bu siyasi nüfuzunu ticareti geliştirmek için kullanan Fransa, İngiltere'nin rekabet etmesi gereken iki önemli güçtü. Venedik, Osmanlı topraklarının haricinde İngiltere'yi Zanta, Girit gibi önemli Akdeniz pazarlarındaki gümrük vergisini yükselterek geriletmeyi planlamıştır. Ancak İngiltere'nin bu limanlardan alınan emtianın ülkeye girişini yasaklaması bu politikayı boşa çıkarmıştır. İngiltere'nin Levant pazarlarına girdiği dönem, bir bakıma Venedik'in ticarete düşüşüne tekabül ettiğinden Venedik rekabetinin İngiltere için alt edilmesi zor bir niteliği bulunmamaktaydı. Ancak Fransa ile başlayan rekabet çok daha zorlu ve uzun yıllara yayılacaktı. XVI. yüzyılda Fransa'nın iç dini çatışmaları ticarete olan devlet desteğini engellediğinden dolayı İngiltere, kaliteli pamuklu dokuma ürünleri ile Levant piyasasında kendine önemli bir yer bulmuştur. XVI. yüzyıl itibarıyla İngiltere'nin dış ticaretinde en büyük payı Osmanlı Devleti ile gerçekleştirilen ticaret oluşturuyordu. Pamuklu İngiliz dokuması karşılığında baharat, ipek, halı, pamuk, tıbbi bitkiler, kök boyası alınması Osmanlı-İngiliz ticaretinin temel niteliğiydi. Bu yüzyılda İngiltere'den altın çıkarmak yasak olduğu için tüccarlar emtia karşılığı ticaret yürütüyordu. İngiltere'ye ithal ettikleri malların karşılığı olarak İngiltere'den mal çıkarmaları gerekmektedir. Osmanlı Devleti'nde paranın çıkışı ile ilgili bir yasak olmadığından fazla sattıkları mala karşılık elde ettikleri

altınla Halep ve Şam civarından ipek ve pamuk elde etmekteydiler<sup>74</sup>. Merkantilizm ekonomik refah için, ülkedeki nitelikli emek gücünün arttırılmasını, dış ticaret fazlası ve taşıma yoluyla ülkedeki değerli madenlerin artışı, ticaret hacminin yükseltilmesini gerekli görür. İngiltere Kraliçe Elizabeth dönemiyle bu ilkeleri hayata geçirmek için güçlü bir donanma ve teknik alt yapı hazırlayarak yeni dünyanın ticari gücüne dönüşmüştür<sup>75</sup>. Bu dönemki hazırlığın kuramsal arka planı merkantilizm eksenindeydi. Daha XVI. yüzyılın ortalarında uzak coğrafyalar ile ticaret için devlet destekli kumpanyalar ihdas edilerek yeni ticari güzergahlar, pazarlar aranmaya başlamıştır. Doğu Akdeniz’de Levant Company, kuzey ticareti için Moscovy Company Hindistan ve Uzak Asya ticareti içinse Doğu Hindistan Şirketi ihdas edilmişti. Yeni Dünya’nın zenginliklerine ise 1606’da kurulan Plymouth, Virginia Kumpanyaları vasıtasıyla ulaşılmıştır. Ticaretin global bir faaliyet alanına dönüşmesi beraberinde yeni kurumsal ihtiyaçları da getirmiştir. Kredi ve bankacılık sistemi uluslararası ticaretin gereksinimlerini karşılayacak bir yapıya kavuşmuştur. Temele merkantil düstur olan değerli madenlerin ülke içinde bollaştırılması için İngiltere başlıca Asya pazarlarını hedef almıştır. Bu amaçla Hindistan’a yollanan her ticari geminin kargosunun onda birinin İngiliz üretimi dokumadan ibaret olması zorunluluğu getirildi. Fakat dokumalar beklenen ilgiyi görmediğinden ortaya çıkan açık Levant ticareti ve Hindistan, Çin’e satılan XVII. yüzyılın ilk yarısında piyasada mezbul miktarda bulunan İspanyol reali ve gümüşü ile kapatılmıştır<sup>76</sup>.

William Harborne, elçilik beratında kraliçe tarafından geniş yetkilerle donatılarak İstanbul’a gönderilmişti. Osmanlı topraklarındaki İngiliz tebaasının yönetimi tamamıyla ona aitti, ayrıca uygun gördüğü yerlere münasip kimseleri konsolos olarak tayin edecekti, tabiatıyla bu konsoloslukların masrafları da kumpanya tarafından karşılanacaktı. Harborne’nin öncelik verdiği konulardan bir diğeri konsolosluk ağı kurulması olmuştur. Geniş yetkilerle hareket eden Harborne, 1583 yılında İskenderiye merkezli olarak bütün Mısır coğrafyasından sorumlu olmak üzere Harvey Millers’i; Trablusşam merkezli olarak Halep, Şam, Kudüs, Filistin bölgesinin

---

<sup>74</sup> Burian, a.g.m., 1951, 12-13.

<sup>75</sup> Küçükkalay, A.M. (2011). *İktisadi Düşünce Tarihi*. İstanbul, 206.

<sup>76</sup> Cipolla, C.M. (2003). *Fatihler, Korsanlar, Tüccarlar*, İstanbul, 39,58.

işleri için Richard Forster konsolos olarak tayin etmiştir. Mart 1585'te ise John Tipton, Cezayir, Fas, Trablusgarb konsolu olarak atanmıştır. Bunları takiben İzmir'deki İngilizlerin yönetiminin de bağlı olduğu Sakız'a ve Patras'a konsolos atanmıştır<sup>77</sup>. İlk konsolos tayini yapılan yerler Levant ticaretinin kadim merkezleri olan İskenderiye, Halep ve Garp Ocakları (Cezayir-Tunus-Trablusgarb) olmuştur. Buralara tayin olunan konsolosların ilgilenecekleri coğrafya şehrin hinterlandını da ihtiva etmekteydi<sup>78</sup>. İngilizlerin ilk teşkil ettiği konsolosluklar eski ticaret bölgelerindeki yerleşik çığa gruplarının engellemelerine maruz kalmıştır. Halep'te konsoloslukları faal olan İngilizlerin başka ticari merkezlerdeki girişimleri "konsolosluk hakkı" imtiyazından vazgeçmek istemeyen Fransız konsoloslar tarafından sekteye uğratılmıştır. İlk kez 1583 yılında Mısır'a tayin edilen İngiliz konsolosu, bölgede mukim olan Fransız elçisinin ahidname hilafına vergi talebi, İngilizleri Fransız himayesinde ticarete zorlayarak konsolosluk resmi almak istemesi, ölen İngiliz tüccarının malına el koyması gibi taziyeleri nedeniyle vazifesini terke mecbur olmuş İngilizler XVII. yüzyılın ortalarına kadar Mısır'da konsolosluk kuramamış buradaki ticaretlerinde Fransız konsolosunun aracılığını kullanmaya mecbur kalmışlardır. Benzer engellemelerle Akka, Selanik, Çanakkale gibi yerlerde de karşılaşmış, Fransızların direnci XVII. yüzyılın ortalarına kadar kırılmamıştır<sup>79</sup>.

Levant Kumpanyası'nın 12 yıllık imtiyaz süresi dolduğunda ticari tablosu olumlu bulunarak Ocak 1592 yılında imtiyaz süresi bir 12 yıl daha uzatılmış, şirkete üye tüccar sayısı 53'e çıkarılmış ve şirkete "Levant Tüccarları Şirketi ve Yöneticisi" unvanı verilerek anonim yapıda tam bir şirket olarak organize edilmiştir. Kumpanya'nın ilk başkanı ise kurucu üyelerden olan Londralı tüccar Edward Osborne

---

<sup>77</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 36.

<sup>78</sup> Kocabaşoğlu, *a.g.e.*, 2014, 25-26; Osmanlı Devleti'nde kapitülasyonlar hükümleri gereğince elçilik tercümanları (dragomanlar) bunların oğulları ve hizmetkârları avarız, kasabiye akçesi gibi vergilerden ve tekâlif-i örfiyye'den muaftılar. Kendi ihtiyaçları için olan mal alımlarında bac ve gümrük vergileri talep edilemezdi, ikametlerinde asker konaklatılamazdı ve kendi yetiştirdikleri üzümünden ürettikleri şıradan hamr emini, voyvoda gibi görevliler kapucu akçesi talep edemezdi. Ayrıca bu tercümanların oğulları ve hizmetkârları da harac, avarız ve diğer bütün tekâlif-i örfiyyeden muaftılar. Ayrıca bunların davaları yalnızca Dersaadet'te görülebilecekti. Ayrıca bunların herhangi bir yere seyahatlerinde herhangi bir saldırıdan korunacaklardı. Bunların yanı sıra kendi ihtiyaçları için satın aldıkları zahire günlük narh üzerinden satılacaktı. Ayrıca bölgedeki kadılar, subaşılar ve beylerbeyileri bu tercüman ve efradını her türlü saldırıdan korumak zorundaydı. (Belge XLII, Nisan 1697); Ülker, *a.g.e.*, 1994, 76.

<sup>79</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2013, 56-58.

seçilmiştir. 1595 yılında tüccarlara şirket kurallarına uymak koşuluyla bireysel ticaret hakkı da tanınmıştır. Kumpanya'ya üye olan ve bu sayede Levant'a ticaret yapma imtiyazını elde eden tüccarlar ticareti bizatihi yürütmek yerine İstanbul ve şirketin Doğu Akdeniz'in önde gelen ticaret merkezlerinde kurduğu ticarethanelere yolladıkları temsilcileri vasıtasıyla gerçekleştirmektedirler. Ticarethaneler, İstanbul'daki büyükelçi tarafından yahut Londra'daki kumpanya merkezinden tayin olunan bazı durumlarda ise bölgedeki tüccarların kendi aralarından seçtiği konsolosların sorumluluğu altındaydı. Bunların maaşları ve konsoloshanenin bütün masrafları kumpanya tarafından karşılandığından hem diplomatik temsilci hem de ticari mümessil sıfatına haizdiler. Büyükelçiye karşı sorumlu olan konsolosun diğer diplomatik görevliler gibi ticaretle meşgul olmaları yasaklanmıştır. Levant Kumpanyası, Kral I. James döneminde 14 Aralık 1605 yılında yenilenen imtiyaz sözleşmesi ile mevcut imtiyazları sonsuza dek kullanma hakkını almıştır. Şirket üyeliği bu tarihte bütün İngiliz tebaasına açılmıştır. Ancak şirkete üye olmak büyük bir servet gerektirdiğinden bu imtiyaz dar, seçkin bir zümrenin ayrıcalığı olmayı sürdürmüştür<sup>80</sup>.

Osmanlı nezdindeki İngiliz elçileri İngiltere hükümdarı tarafından tayin edilmesine karşın elçiliğin ve konsoloslukların masrafları Levant Company tarafından karşılanmaktaydı. Ticaret için şirkete harç ödeyen tüccarlardan elde edilen gelirler diplomatik temsilciliklere aktarılmaktaydı. Tüccarlar bu nedenle bazan kendi içlerinden seçtikleri birinin bölgelerine konsolos tayin edilmesini sağlamışlardır<sup>81</sup>. Osmanlı Devleti'nde ahidname ile ticari/hukuki imtiyazlar elde etmek ne kadar zorsa bunların hayata geçirilmesini sağlamak, ihlalleri engellemek o derece mücadele gerektirmektedir. İngiliz gemilerinin saldırılardan korunması, İngiliz tüccarlardan aşırı vergi taleplerinin ve "avani" denen haraç alınmasının engellenmesi, yerel yetkililerinin suistimallerinin önüne geçilmesi İngiliz elçisinin çözmekle yükümlü olduğu en sık ve başlıca sorunlardı. XVI. yüzyıl itibarıyla bu çeşitli suistimler, haksızlıklar Divan-ı Hümayun'dan alınan hükümlerle engellenmekteydi. Ancak XVII.

<sup>80</sup> Laidlaw, *a.g.e.*, 2014, 38-39.

<sup>81</sup> Kocabaşoğlu, *a.g.e.*, 2014, 26-27; XVIII. yüzyılda İngiliz ticaretinde yaşanan gerileme üzerine konsoloslukların ve elçiliğin masraflarının karşılandığı konsolosluk hakkı denen vergilerde de azalmaya neden olduğundan şirket İngiltere'den bu konuda sübvansiyon talep etmiş ve talebi yerine getirilmiştir.

yüzyılın ikinci yarısından itibaren Garb Ocakları ve Mısır'da padişahın fermanları etkisizleşmeye, merkezden gönderilen emirlere uyulmamaya başlandığı bizzat İngiltere temsilcileri tarafından müşahede edilmiştir<sup>82</sup>.

İngiltere, Osmanlı topraklarında ticaret yürüten tüccarların güvenliğini sağlayabilmek ve ticareti güvence altında tutabilmek için İzmir, Halep, Trablusşam, Kıbrıs, Girit, Selanik gibi ticaret merkezlerine konsolosluklar açmayı tercih etmiştir. Bu konsoloslar genelde Levant Kumpanyası tarafından seçildiğinden maaşları da kumpanya tarafından ödendiğinden dolayı bu konsolosların başlıca gayesi tüccarların haklarını savunmak ve ticareti kolaylaştırıcı önlemler almak olmuştur. Tüccarlar bu şekilde kurumsal düzenlemelerde söz sahibi olabilmişlerdi. İngiliz tüccarlar Osmanlı topraklarına öncelik olarak büyük miktarda askeri emtia taşımışlardır. Bunların başında da savaş aletlerinin yapımında kullanılan kalay gelmekteydi. Ayrıca Geniş, Mahud, Birinci ve Adi Londra adlarıyla bilinen İngiliz çuhasına Osmanlı Devleti'nde büyük ölçüde rağbet edilmekteydi. Ticaretin yoğun olduğu dönemlerde her yıl yaklaşık beş bin İngiliz çuhası Osmanlı topraklarına gelmekteydi<sup>83</sup>.

Levant kumpanyasının temel eğilimi İstanbul, İzmir ve Halebi üç büyük iş merkezi olarak geliştirmek olmuştur. Bu sayede nakliye, hesapların düzenlenmesi, gemi ihtiyacı, pazarın durumu ve ihtiyacı gibi ticareti etkileyecek pek çok faktör kontrol altında tutulacağı gibi ticaretin örgütlenmesi ve denetlenmesi daha kolay hale gelecekti. Ayrıca kumpanya tüccarların ticaretini özellikle İngiltere'de talep gören Osmanlı mallarının ihracını belirli bir oranda tutarak piyasada sürekli bir talep

---

<sup>82</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 36-38. II. Mustafa'nın cülusunun ardından İngiltere elçisi William Paget'in arzuhalı üzerine yenilenen İngiltere'nin İzmir konsolosu Gullamuray'ın konsolosluk beratında konsolosun görevleri açıkça belirtilmiştir. Buna göre konsolos, İzmir ve ona tabi iskelelere yanaşan İngiliz ve İngiltere'ye tabi tüccar taifelerinin ve gemilerinin meselelerinde birinci derecede sorumluydu. Bu tüccar taifesi ve İngiltere bandırasındaki gemiler hangi iskelede ise orada elçilik ve konsolosluk hakkı ve sair gelirler (avaid/iradat) ahidname gereğince konsolosa teslim edilecekti. Bunların kayıtları da yine konsolos tarafından tutulacaktı. Konsolosluğun tezkiresi/izni olmayan gemilerin geçişine izin verilmeyecekti. Konsolosa ait, elbise, içecek her türlü eşya ve meta gümrük vergisine tabi değildi. Ayrıca konsolos ve konsolosluk vekilleri hapis olunmayacak, evleri mühürlenmeyecek ve aranmayacaktı. Konsolosların bütün davaları İstanbul'a havale olunacak ve başka yer de görülmecekti. Ayrıca İngilizlerin kendi aralarındaki davalarda konsolosların huzurunda gerçekleştirilecek dışarıdan herhangi bir müdahalede bulunulmayacaktı. Ayrıca Osmanlı topraklarında ve sularında bulunan bütün İngilizlerin himaye altında oldukları bildirilmiştir; Ülker, *a.g.e.*, 74. (Belge-XIX, Mart 1696).

<sup>83</sup> Yıldırım, *a.g.e.*, 2011, 56-57.

olmasını böylelikle karı garanti emniyetli bir ticaret yürütülmesini sağlamayı hedeflemiştir<sup>84</sup>. Levant Kumpanyasının ihracat-ithalat oranlarını kontrol etmek için başvurduğu bir diğer yöntem müşterek gemi kullanımı olmuştur. Levant kumpanyası tüm kayıtları tamamlanması gerekli ödemelerin yapılması koşuluyla kumpanya üyelerini bazan özel gemi yoluyla ticaret için serbest bırakmıştır. Ancak özellikle güvenlik bakımından bu yöntem çok riskli olduğu için genellikle başvuru yolu ticaretin Levant Kumpanyası yönetiminin belirlediği ortak gemileri kullanarak yürütülmesi olmuştur. Böylelikle hem güvenlik tesis edilmesi, pazara girecek emtianın kontrolü hem de kumpanya harçlarının toplanması daha kolay olmaktadır. Ancak kumpanyanın piyasayı kontrol mekanizmaları XVIII. yüzyıldan itibaren tepki çekmeye başlamıştır özellikle 1718 yılında çıkan bir yasayla bütün ticaretin müşterek gemiler ile yürütülmesi kararına, bazı tüccar grupları piyasaya yüksek fiyattan sınırlı emtia girmesi anlayışının yanlış olduğu, daha fazla emtianın daha fazla tüketimine izin verilmesi gerektiğini söyleyerek karşı çıkmıştır. Kumpanya, 1716-17 yılları arasında Osmanlı Devleti'ne 43 bin top kumaş ihraç edildiğinden müşterek gemi zorunluluğunu öne sürerek Levant pazarında kumaşın, İngiltere'de de ipeğin fiyatının artmasını beklemekteydi. Bu sisteme karşı çıkan tüccarların temel argümanı ise kumpanyanın sınırlayıcı politikasının Fransa ve Hollanda ticaretinin genişlemesine yol açtığı görüşüdür. Ayrıca müşterek gemi yöntemi ile kumpanyanın büyük tüccarları ihraç edeceği kumaşları da oldukça düşük fiyattan toplayabiliyordu. Kumpanyanın sert teknelci yaklaşımı XVIII. yüzyıl boyunca ticaret çevrelerinde eleştiri konusu olmayı sürdürmüştür<sup>85</sup>.

XVI. yüzyıldaki Osmanlı-İngiliz yakınlaşması her iki devlet için de belli ticari-siyasi beklentilerin sonucuydu. Bu yüzyılda İngiliz denizciliği gelişerek deniz aşırı seferlerde teknolojik bir üstünlüğe sahip olmuştur<sup>86</sup>. Breton tipi tunç toplarla mücehhez İngiliz gemileri Venedik gemilerine göre teçhizat ve teknoloji bakımından üstündü<sup>87</sup>. O dönemde top teknolojisinde demirden tunça geçilmiş ancak Avrupa'da Müslümanlara harp sanayiinde kullanılacak emtiayı satmak yasak olduğundan dolayı

---

<sup>84</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 171.

<sup>85</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 182-185.

<sup>86</sup> Braudel, *a.g.e.*, 1993, 727-728.

<sup>87</sup> İnalçık, *a.g.e.*, 2004, 427.



Doğu Akdeniz'e tunç top dökümünde kullanılan kalay, kurşun çelik gibi madeni emtiayı sadece İngilizler taşımıştır. Osmanlı-İngiliz ticaretinin ilk döneminde ağırlık harp sanayinin hammaddeleri üzerindedir<sup>88</sup>.

İngiltere'nin Doğu Akdeniz ticaretinin yükselişte olduğu XVII. yüzyıl boyunca İngiliz dokuması kumaşlar özellikle İzmir piyasasında büyük rağbet gördüğünden yüzyılın ikinci yarısı itibarıyla İzmir İngiliz ticaretinin başat merkezlerinden biri olmuştur. 1667 yılında İzmir'e konsolos olarak tayin edilen Paul Rycout'u yüze yakın atlı kalabalığın karşılaması buradaki tüccar kolonisinin oldukça canlı bir görünüme sahip olduğunu göstermiştir. XVIII. yüzyıl'da Fransız ticari rekabetinde yaşanan gerileme Osmanlı genelinde olduğu gibi İzmir'de de İngiliz ticaretini zayıflatmış, buradaki koloni eski canlılığını kaybetmiştir. XVII.yüzyıl başında 36 olan buradaki tüccar sayısı – aynı dönemde İstanbul'daki tüccar sayısı 25 – XVIII. yüzyıl sonunda 6'ya düşmüştür. Bu yüzyıl bir diğer önemli ticari merkez olan Halep'te ise İngiltere tüccarı için tam bir yıkım getirmiştir. 1783'te ölen konsolosun yerine yeni bir konsolos tayini dahi yapılamamıştır<sup>89</sup>.

Osmanlı sularında ticari faaliyet yürüten ancak ahidname sahibi olmayan devletlerin tebaalarına "harbî" statüsü verilerek ahidnameli bir devletin himayesi ve bayrağı altında ticaret yapmalarına müsaade edilmiştir. İngiltere'nin 1580 yılında ahidname elde etmesine kadar bu imtiyaz sadece Fransızlara aitti. İngiliz, Hollanda, Katalan, Sicilya, Ragusa, Ancona tüccarları, ticaret gemileri Fransız konsolosuna "konsolosluk hakkı" denilen bir bedel ödemek kaydıyla Fransız barağı altında ticaret yapmaya mecburdu. 1580'de İngilizlere verilen ahidname sonrasında Fransızlar bu alanda İngiliz rekabeti ile karşı karşıya kalmıştır. Ahidname elde etme çabalarını sekteye uğratmak için yoğun gayretler gösteren fakat muvaffak olamayan Fransız elçisi, çabalarını Fransızların sahip olduğu imtiyazları İngilizler karşısında muhafazaya temerküz ettirmiştir. 1580 Ahidnamesi ardından gümrük vergilerini %5'ten %3'e düşürmeyi başaran İngilizlerin daha sonraki amaçları Osmanlı limanlarında ticaret yapan ancak ahidnamesi olmayan diğer Avrupa devletleri tüccarlarının İngiliz

---

<sup>88</sup> Braudel, *a.g.e.*, 1993, 731; İnalçık, *a.g.e.*, 2004, 432.

<sup>89</sup> Kocabaşoğlu, *a.g.e.*, 2014, 27-28.

himayesine girmelerini sağlamak ve bu husustaki Fransız tekeli kirmaya çalışmak olmuştur. Özellikle Flandr tüccarının himayesi konusunda başlayan rekabet, İngilizlere verilen 1601 Ahidnamesi ile İngilizler lehine sonuçlanmıştır. 1606 yılında bu imtiyaz ahidnamesiz diğer Avrupa tüccarlarına teşmil olunmasına karşın Fransız elçisinin teşebbüseri neticesinde bir sene sonra bu hüküm iptal edilmiştir. İngilizlerin Flandr/Hollanda tüccarı üzerinde olan himayesi ise uzun süreli olmamıştır. XVII. yüzyılın başında Levant ticaretine önem vermeye başlayan Hollanda, ticareti kendi başına yürütmek için Osmanlı nezdinde bir elçi tayin ederek ahidname elde etmek için teşebbüse geçmiştir. 6 Temmuz 1612’de Hollandalılara ticari imtiyazlar tanıyan ahidnamenin verilmesi üzerine İngiliz himayesi nihayete ermiş, Fransızlar ve İngilizler arasında önemli bir rekabet konusu bu suretle kendiliğinden ortadan kalkmıştır<sup>90</sup>.

Levant Company’nin faaliyete başlamasının ardından Akdeniz ve Halep-Kızıldeniz bağlantısı ile gelen İran, Hindistan ve Uzakdoğu emtiası ile İngitere’nin Akdeniz’e ihraç ettiği ürünler İngiliz gemileri ile taşınmaya başlanmıştır. Papalığın Doğu’ya kurşun ve kalay gibi ürünlerin satışını yasaklamasına rağmen İngilizlerin bu yasağı umursamaması XVII. yüzyılın başında Osmanlı ile olan ticarete önemli bir avantaj elde etmelerini sağlamıştır. Ticaretin bu ilk döneminde İngilizler Osmanlı topraklarından başlıca çeşitli yağlar, çivit, mazı, kök boyalar, ipek, pamuk, pamuk ipliği, kükürt, halı gibi ürünler ithal ederken, Osmanlı Devleti’ne kaliteli kumaşlar, dokuma ürünleri, kalay, kurşun göndermekteydiler. Bu ticarete %300’e varan oranlarda kar elde etmişlerdir. İngilizlerin Doğu Akdeniz ticaretinden büyük karlar elde etmesinin temel nedeni, ihracı papalıkla yasaklanmış ürünleri taşımaları yahut yüksek kalite mal üretmelerinin ötesinde ticarete mübadele sistemini kullanmalarındır. Bu sistemde İngilizler ithal edecekleri ürünleri “money goods/para

---

<sup>90</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2013, 47-56; Osmanlı Devleti Kanuni devrinde ortaya konan hüküm ile Osmanlı Devleti’nde konsolos tayin edecek derecede imkanı olmayan dost devletlere Osmanlı topraklarında ancak kapitülasyon almış ve konsoloslugu bulunan ülkelerden birinin bayrağı altında ticaret yapma hakkı tanımıştı. Bu devleti seçmek konusunda da karar kendilerine aitti. İspanya, Portugal, Ankona, Çeçilya, Florantin, Katalon, Flandre ve diğer harbî tüccarlara<sup>90</sup> bu minval üzere Osmanlı topraklarında ticaret için izin verilmiş ve bu harbi tüccar grupları arasında olan bir Ceneviz kalyonunun İngiliz bayrağı altında İzmir’e gelmesi diğer konsolosların itirazına ve İngiliz konsolosu ile çatışmalarına neden olmuştur. Bunun üzerine durumu İngiliz elçisi Paget arzuhal ile saraya bildirmiştir. İzmir kadısına gönderilen hüküm ile uygulamanın İngiliz ahitnamesine uygun olduğu, Cenevizlilerin Venedik bayrağı dışında başka bir ülkenin de bayrağını kullanılabileceği söylenmiştir; Necmi Ülker, *a.g.e.*, 1994, 78. (Mayıs 1698, Belge Nr, XXXV)

yerine kullanılan ürünler” adı verilen biber, kırmızı, kalay ve şeker ile takas yoluna gitmekteydiler. XVII. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı Devleti’nin ürün yerine nakite dayalı ticret yöntemine dönmesi üzerine İngilizlerin mübadele sistemi de zayıflamış ve diğer ülkeler gibi onlar da para ticaretine başlamıştır. Ancak Osmanlı piyasalarındaki fiyatların ani dalgalanmaları zarara neden olduğu için İngilizler XVIII. Yüzyılda mübadele sistemine yeniden dönmeye çalışmışlar fakat Osmanlı Devleti’nin ticaret politikalarındaki değişimler bu geri dönüşe müsaade etmemiştir<sup>91</sup>. Dış ticaret fazlası vermeyi ve değerli madenlerin ülkede bol olmasını temel düstur olarak ortaya koyan merkantilizm, erken modern dönemde bütün Avrupa’da olduğu gibi İngiliz iktisadiyatını da belirlemiştir. İngiltere’nin merkantil politikalarının Osmanlı ticaretindeki yansıması ticarete nakit para kullanılmasının yasaklanması barter denilen takas sistemi ile emtia karşılığı emtia olarak ticaretin yürütülmesi şeklinde belirlemiştir. Fakat bu sistem bütün ticari bölgelerde teorideki kadar kusursuz işlememiştir. Hindistan, Brezilya gibi İngiltere’nin başlıca ihraç kalemi yünlü dokumaya talebin mevsimsel şartlardan imkân dâhilinde olmadığı coğrafyalardan büyük miktarda getirilen baharat ve kolonyal emtia için altın yahut gümüş ödenmesi mecburiydi<sup>92</sup>. Levant ile yapılan ticarete barter sisteminin etkili kullanımı bu dış ticaret açığının dengelenmesini sağlıyordu. Yine kolonyal emtianın Osmanlı limanlarına yeniden ihracı, bu ihracat sonrasında elde edilen nakit ile Halep ve Doğu Akdeniz’den ipek, kuş üzümü gibi talebi yüksek malların alınması da bir başka metodu<sup>93</sup>. XVII, XVIII. yüzyıllarda yapılan ticarete tüccarların büyük meblağları taşımaları hem büyük güvenlik risklerini beraberinde getirirdi hem de pratik olarak oldukça zordu. Ticari emtiaya ulaşmak için aracılara başvuran İngiliz tüccar, bu meseleyi çözmek için de çeşitli finansal enstrümanlar kullanmıştır. Şartlı satışı ifade eden antlaşmalarla ile alacak-verecek meseleleri büyük meblağlar taşınmadan çözüldü. Havale bu usullerden biridir. Buna göre üç kişinin dahil olduğu bir alacak-

---

<sup>91</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2013, 22-23.

<sup>92</sup> Engerman, S.L. (1994). “Mercantilism and Overseas Trade, 1700-1800”, *The Economic History of Britain Since 1700 Volume 1: 1700-1860*, (Ed: Roderick Floud ve Deirdre McCloskey), Cambridge, 193.

<sup>93</sup> Goffman, *a.g.e.*, 2001, 26-27; Faroqi, S. (2004), “Krizler ve Değişim”, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*. C. II, (Ed: Halil İnalçık-Donald Quataert), İstanbul, 630-631; Wood, *a.g.e.*, 2013, 69-71.

verecek meselesinde üçüncü kişiden alacağı olan borçlu alacağını borçlu olduğu kişiye devrederek borcunu ödeyebilirdi. Bu türden bir borç devri bütün tarafların rızasına dayanmak zorundaydı<sup>94</sup>. Teoriden pratiğe bir örnekle, 1720 yılında Kıbrıs'taki iki İngiliz tüccar Palmer ve Luiz'e Kıbrıs Muhassılı Halil Ağa 9800 kuruş vermiştir. Galata'daki ortaklarına poliçe gönderen tüccarlar paranın muhassılın İstanbul'daki kapı kethüdasına ödenmesini istemiştir<sup>95</sup>. Bu usül ile temelde büyük meblağların taşınmasından doğacak tehlikeler bertaraf edilmeye çalışılmıştır.

XVII. yüzyılın ortalarında Levant Kumpanyası ve Doğu Hindistan Kumpanyası'nın ticari faaliyeti İngiliz ekonomisinin başlıca itici gücüydü. Bu iki şirketin ticari politikaları merkantilist zihniyet çerçevesinde birbirini tamamlar nitelikte organize edilmiştir. İngiltere'nin Hindistan ve Uzak Aasya'ya olan ticareti ithalat ağırlıklıydı. İngiltere'nin temel ihraç ürünü yünlü dokumanın bu pazarda karşılık bulamaması takasa ve ticaret dengesine dayalı İngiliz ekonomisini zarara uğrattıyordu. Fakat Levant pazarlarındaki İngiliz dokumasına ve işlenmiş emtiasına olan talep Hindistan ticaretinin yol açtığı zararı gideriyordu. Ayrıca Asya emtiası İngiltere'de yeniden işlenip tekrar ihraç edildiğinden ülkeden çıkan değerli madenler yeniden İngiltere'ye dönüyordu<sup>96</sup>. Anonim şirket anlayışına göre yapılandırılan Levant Kumpanyası faaliyetinin ilk dönemlerinde %3'e varan karlar elde edilmesini sağladığında pek çok zengin tüccarın ve devlet adamının desteğini elde etmiştir. Kumpanya faaliyetinin ilk beş yılında 11.319 pound gümrük vergisi geliri sağlayarak güçlü bir sermaye yapısı ve organizasyon becerisine sahip olduğunu ispat etmiştir. Kumpanya gemileri ile İstanbul, Sakız, Suriye ve Mısır'a İngiliz dokuması, kalay gibi ürünler götürülürken karşılığında ham ipek, pamuk, pamuk ipliği, tiftik, halı, ecza, baharat ve kumaş boyaları satın alınmaktaydı. Ancak Akdeniz'de özellikle Doğu Akdeniz'de mutad haline gelen korsanlık kumpanyaya ağır zarar vermekte ticareti başarılabilirdiği takdirde karlı olmasına karşın güvenilmez ve riskli kılmaktaydı. 1587 yılında İngiltere'nin İspanya ile başlayan savaşı ise ticaretin belirli süre tamamen

<sup>94</sup> İnalçık, H. (1997). "Havale", **TDVİA**, C. XVI, İstanbul, 512-; İnalçık, H. (2012). "Hawâla", **EI2**, Vol. III, Leiden, 283.

<sup>95</sup> Yazar, H. (2014). *2 Numaralı Mora Ahkâm Defterine Göre; Osmanlı İmparatorluğu'nda İngilizler (1717-1750)*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, 66.

<sup>96</sup> Arık, a.g.t., 2015, 61.

durmasına yol açmıştır. Kumpanya'yı zor durumda bırakan bir diğer gelişme Venedik ile ticareti elinde bulunduran Venedik Kumpanyası ile mevcut olan rekabetti. Osmanlı Devleti ve Doğu Akdeniz'de ticaret yapma tekeline sahip olan Turkey Company bu sahada rakipsiz değildi. Aynı sularda bir başka İngiliz ticaret kumpanyası Venice Company de faaliyet gösteriyordu ve bu iki kumpanyanın aktiviteleri çoğu zaman çakişiyordu<sup>97</sup>. İki kumpanya da yakın coğrafyalarda benzer ürünlerin ticaretini yaptığında ve kimi zaman Venedik Kumpanyası Levant sınırları geçip Levant tüccarlarının faaliyet sahasına girdiğinden rekabet birbirlerinin ticaretini etkilemekteydi. Benzer emtianın ticaretini yapan iki şirket imtiyaz müddeti bitimi olan 1589'da tekel süresinin uzatılması için başvuru da bulunmuştur. Turkey Company Venedik ticaretinin de imtiyaza eklenmesini talep ediyordu<sup>98</sup>. Levant ve Venedik Kumpanyası'nın ruhsat yenileme döneminde durum göz önüne alınarak iki şirketin karlılık oranları ve ticaret profilleri incelenerek aynı coğrafya da iki farklı şirketin rekabetinin genel manada ticarete zarar verildiği tespit edilmiş 7 Ocak 1592 yılında iki kumpanya Levant Kumpanyası adı altında birleştirilerek Venedik ve Osmanlı Devleti ile ticaret hakkı bu iki kumpanyanın ortağı olan 53 tüccara verilmiştir<sup>99</sup>. Tam adı "The Governer and Company of Merchants Levant" olan şirketin başkanlığına, Osmanlı-İngiliz ticaretinin bir bakıma resmi kurucusu Sir Richard Osborne seçilmiştir<sup>100</sup>. Kumpanya ticaret tekeline büyük bir kararlılıkla korumuştur. Nitekim 1730'larda dahi Osmanlı sultanından kumpanya tüccarı hariç hiçbir İngiliz'in Osmanlı topraklarında ticaret yapamayacağına dair bir hüküm elde etmişlerdir<sup>101</sup>. Birleşme sonrasında güçlenen Kumpanya'nın Levant'a yaptığı seferler sıklaşmış, kullanılan gemi sayısında artış olmuştur. Ortak sayısı ise 1600 yılında 87 kişiye yükseltilmiştir. Bu dönemde kumpanya tarafından Osmanlı pazarlarına 150.000 pound değerinde kumaş taşınmaktaydı<sup>102</sup>.

---

<sup>97</sup> Epstein, *a.g.e.*, 1908, 20.

<sup>98</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 18; Epstein, *a.g.e.*, 1908, 26.

<sup>99</sup> Elena Frangakis-Syrett, "Commercial Practices and Competition in the Levant: The British and the Dutch in Eighteenth-Century Izmir", *Friends and Rivals in the East: Studies in Anglo-Dutch Relations in the Levant from the Seventeenth to the Nineteenth Century*, (Ed: Alastair Hamilton, Alexander H. De Groot), Leiden, 136-137; Epstein, *a.g.e.*, 1908, 33-35; Zachary, *a.g.t.*, 2018, 35-36.

<sup>100</sup> Epstein, *a.g.e.*, 1908, 36.

<sup>101</sup> COA, Mora Ahkam Defteri (A.DVNSAHK.MR.d), Defter Nr. 2, 68/3.

<sup>102</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 38-47.

Levant Kumpanyası'nın ticaret tekeli, rakip tüccar gruplarının muhalefetine karşın kumpanyanın yıllık 4000 pound gümrük vergisini garanti etmesi üzerine 1600 yılında imtiyaz süresi yeniden 15 yıllığına olmak üzere uzatılmıştır<sup>103</sup>. Ortak sayısı 83'e yükseltilen kumpanyaya ayrıca İngiltere'ye yağ, şarap ve o dönem oldukça talep gören kuşüzümü ithal eden kumpanya harici tüccarlardan gümrük vergisi alma hakkı tanınmıştır. İngiliz ticaretinde yaşanan durgunluk, önemli ticaret merkezlerinden İskenderiye'de İngiliz yünlüsüne olan talebin oldukça düşük olması gibi nedenlerle kumpanya, 1603 yılında hem Osmanlı Devleti'ndeki diplomatik temsilcilerinin masraflarını hem de taahhüt ettiği 4000 poundluk yıllık gümrük vergisini ödeyemeyeceğini bildirerek 1603 yılında imtiyazını feshetmiştir. Levant ticaretinin başlıca emtiaları olan ipek ve baharatın Hindistan üzerinden üçte bir daha ucuza getirilmesi ve piyasada bu mallar bakımından büyük bolluk oluşması Levant ticaretine ağır darbe vurmuştur. Kumpanyanın imtiyazdan vazgeçmesi İngiltere hazinesi için de sürekli bir gelirin kaybı anlamına geldiğinden kumpanya ile tekel konusunda Kraliçe Elizabeth'in ardından tahta geçen I. James ile yeniden müzakerelere başlanmıştır. Kumpanya'nın ödemekle yükümlü olduğu sabit miktardan vazgeçilmesiyle 1605 yılında yeniden Levant ticareti tekeli Levant Kumpanyası'na süresiz olarak verilmiştir. Kumpanya'nın ortak sayısı 119'a yükseltilirken 25 pound giriş ücretini ödeyen tüccar olma salahiyetine sahip herkese kumpanya katılma ve imtiyazlardan faydalanma hakkı tanınmıştır. Kumpanya'nın yeni döneminde ilk müdürü Sir Thomas Lowe seçilmiştir. Büyükelçi ve konsolos tayini yahut bunların geri çekilmesi gibi imtiyazlar muhafaza edilmekteydi. Kumpanya fesh olana kadar 1605 yılında yeniden elde ettiği imtiyaz beratındaki temel prensipler çerçevesinde faaliyetini yürütmüştür<sup>104</sup>.

Osmanlı-İngiliz ticaretinin gelişmesi ile İngilizlerin diplomatik ağı da genişlemiştir. İngiltere'ye 1675 yılında verilen ahitnamedeki "İngiltere elçileri Haleb ve İskenderiye ve Tarbluşşam ve Cezayir ve Tunus ve Trablusgarb ve Sakız ve İzmir ve Mısır iskelelerinde ve sâir Memâlik-i Mahrûse"de konsolos tâ'yîn idüb ve anları tebdîl idüb yerlerine gayrîlerin nasb eylemek istedikde kimesne mâni olmaya"<sup>105</sup> hükmü ile

<sup>103</sup> Epstein, *a.g.e.*, 1908, 39.

<sup>104</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 51-67.

<sup>105</sup> *Muahadat Mecmuası*, C. I, 1294/1878, 242.

konsolos tayini yahut değiştirilmesi hususunda geniş bir serbestlik tanınmıştır. Bu imtiyaz ile İstanbul'daki İngiliz elçisi ihtiyaç duyulan ticaret merkezlerinde konsolosluk ihdas etme hakkına sahipti, Söz konusu dönem itibarıyla elçiler aynı zamanda Levant Kumpanyası temsilcisi olduğundan tayin edilen konsoloslar da genelde konsolosluk bulunan yerde ticaret yapan tüccarlar arasından seçilirdi<sup>106</sup>. Bunların masrafları, denetimi, diplomatik yazışmaları kumpanyanın sorumluluğu altına alınmıştır<sup>107</sup>. Konsoloslara sabit bir maaş verilmez gelirlerini oranı %2<sup>108</sup> yahut %2.5<sup>109</sup> olan "konsolosluk hakkı/consulage-konsülatı" denilen harç parası ile sağlanmıştır. İstasna olarak İstanbul'daki elçi ile İzmir ve Halep konsolosu sabit bir maaş alır ve bunlar kumpanya üyelerinin oylarıyla belirlenirdi. Bu üç büyük ticaret merkezinden elde edilen konsolosluk hakkı diğer bölgelere nispet edilemeyecek kadar çok olduğundan ve buraların ticari önemine binaen seçkin isimler buralara tayin edilmiştir<sup>110</sup>. Bütün bunlarla birlikte konsolosların tayininin resmiyet kazanması ve faaliyette bulunması İngiliz elçisinin arzuhaline istinaden Osmanlı sultanının onayladığı beratı elde etmesine bağlıydı. Mevcut imtiyaza rağmen berat almamış bir konsolsun yerelde faaliyette bulunması defacto mümkün değildi<sup>111</sup>. Yeni konsoloslukların yerleri ise ticaret merkezi olma kıstasına göre belirlenmiştir. 1730 yılına gelindiğinde Osmanlı topraklarında İzmir, Kıbrıs, Halep, Sakız, Kahie, Eğriboz, Nakşe-Bara Adası, Milos, Anatoliko Adası, Girit, Mikenos, Santorini, İskenderiye, Selanik, Mora, Lazkiye, Trablusşam, Basra ve Boğazhisarları'nda olmak üzere konsolosluk sayısı 19'a yükselmiştir<sup>112</sup>.

XVI. yüzyılın sonunda Osmanlı Devleti ile resmen ticarete başlayan İngiltere'nin bir başka deyişle Levant Kumpanyası'nın ticareti XVII. yüzyıl boyunca

<sup>106</sup> Berridge, G.R. (2009). *British Diplomacy in Turkey, 1583 to the Present: A Study in the Evolution of the Resident Embassy*, Leiden-Boston 2009, 76-77.

<sup>107</sup> Steensgaard, N. (1967). "Consuls and Nations in the Levant from 1570 to 1650", *The Scandinavian Economic History Review*, 7(1-2), 14; Van Den Boogert, M. (2014). *Kapitülasyonlar ve Osmanlı Hukuk Sistemi*, İstanbul, 39.

<sup>108</sup> Kütükoğlu, M. (1999). "Ahidnâmeler ve Ticaret Muahedeleri", *Osmanlı*, C. III, (Ed. Güler Eren), 1999, 331.

<sup>109</sup> İnalçık, H. (1971). "İmtiyazat", *Eİ2*, Vol. III, 1180.

<sup>110</sup> Ülker, N. (1974). *Rise of Izmir 1688-1740*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi) Michigan University, 195-198.

<sup>111</sup> Van Den Boogert, *a.g.e.*, 2014, 25-26.

<sup>112</sup> COA, Ali Emiri III. Ahmed (AE. *SAMD. III*), 17/1560, 18 Rebiülevvel 1143/1 Ekim 1730.

yükselişte olmuştur. Kumpanyanın gemi, personel sayısındaki artış ve karlılık bunu gösterir niteliktedir. 1612’de Felemenklerin ahidname alarak münferit ticarete başlaması bunlar konsolosluk hakkı ödeyerek İngiliz bayrağı altında ticaret yaptığından bu gelirin azalmasına yol açmışsa da 1620’lerde İngiliz ticareti Venedik ve Fransa’yı geride bırakmıştır<sup>113</sup>. Ticaretin gelişmesi mevcut konsolosluk ağını yetersiz hale getirdiğinden Osmanlı coğrafyası boyunca yeni konsolosluklar ve ticaret noktaları ihdas edilmiştir<sup>114</sup>. İngiltere’nin Levant ticaretindeki temel ihraç ürünü İngiliz yünlü dokumasıydı. 1620’lerde ortalama yıllık 6 bin parça yünlü ihraç edilirken 1634’te yıllık ortalama ihracat 17 bin parçayı bulmuştur<sup>115</sup>. XVII. yüzyılın ortalarında Osmanlı pazarında İngilizler büyük bir rekabet ile karşılaşmadan karlı bir ticaret sürdürüyordu. 1666-1671 arasında yıllık ortalama 13.672 parça olan İngiliz kumaş ihracatı 1672-76 arasında yıllık 20.075 parçaya yükselmiş 1680’lere kadar da bu seviyeyi muhafaza etmiştir. 1672 itibarıyla Levant ile ticaretin toplam değeri 2 milyon pounda ulaşmıştır<sup>116</sup>.

İngilizlerin Osmanlı ile olan ticareti XVII. yüzyıl boyunca mütemadiyen bir yükseliş göstermez. Savaşlar siyasi ve dahili huzursuzluklar ticarete doğrudan etki etmiştir. 1630’larda Akdeniz’deki çatışma ortamı ticaretin durmasına yol açmıştır. İngilizler için kısa süreli olan bu kesintiler hayati düşüslere yol açmamıştır. Fakat XVII. yüzyıl Akdeniz’de hem Hollanda hem de İngiltere ile şiddetli bir rekabet içerisinde olan Fransa için ticari düşüş yüzyıldır. 1589-1606 döneminde ortalama 30 milyon livre olan ticaret hacmi 1635’te 14 milyon livreye, 1648’de 7 milyon livreye nihayetinde 1660’da ise 2.5 milyon livreye gerilemiştir. Fransız ticareti ancak yüzyıl sonunda 1670’lerde ticaretin yeniden organize edilmesi gümrük oranlarının kendileri için de %5’ten 3’e düşürülmesiyle rekabete edebilir düzeye gelebilmiştir<sup>117</sup>. 1645 Girit Savaşı sonrasında Osmanlı ticaretinde Venedik neredeyse çökmüştür. Aynı dönemlerde Fransa’nın ticarete organize birlikler inşa edememesi ve kalitesiz Fransız kumaşının İngiliz dokumasıyla rekabet edememesi nedeniyle 1635’de 14 milyon livre olan

<sup>113</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 44.

<sup>114</sup> Steensgaard, *a.g.m.*, 1967, 14; Wood, *a.g.e.*, 2013 s.72

<sup>115</sup> Spooner, F.C. (2008). “The European Economy 1609-1650”, *The New Cambridge Modern History*, C.IV, Cambridge, 86.

<sup>116</sup> Zachary, *a.g.t.*, 2018, 85-86.

<sup>117</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2013, 48-51.



Levant'taki Fransız ticareti, 1648 yılında 7 milyon livreye düşmüştür. 1610'larda Fransızlar Doğu Akdeniz'de ticaret için 1000 civarı gemi bulundururken söz konusu dönemde 30 gemilik bir ticaret filosu Fransa'nın ticaret hacmi için yeterliydi<sup>118</sup>. İngilizler İzmir, Halep-İstanbul merkezli kurduğu ticaret ağı ve esnek örgütlenme modeli ile Hollanda ve Fransa'nın ticari olarak önüne geçmiştir. Fakat genel ticari tabloda İngiltere'nin başarısı ticaret hacmindeki olağandışı artıştan değil rakiplerinin büyük gerilemesinden kaynaklanmıştır<sup>119</sup>. Yine de Doğu Akdeniz'in tamamında tek bir devletin üstünlüğünden söz edilemez. Fransa'nın Suriye ve Mısır'da belli bir ticari potansiyeli sürerken İngiliz ve Hollandalılar, İzmir, Halep, İstanbul merkezli ticarete üstündü<sup>120</sup>. 1640'lardaki İngiliz iç savaşının etkileri kısa sürede İzmir, Halep, İstanbul'daki İngiliz tüccar kolonilerinde de hissedilmiştir. XVII. yüzyılın ikinci yarısında İngiltere'nin iç kargaşa dönemine girmesi buna mukabil Fransa'nın merkezîyetçiliğini arttırarak ticari yapısını Levant pazarının taleplerine göre yeniden inşası İngilizlerin Doğu Akdeniz'de ticareten zayıflamasına yol açmıştır. 1620'lerde dahi İngilizler Levant ticaretinin gerilediğinden bahsederek canlandırmanın çarelerini tartışmaya başlamıştır. İngiliz iç savaşı, dokuma imalat sektörünü zayıflattığı gibi Levant'taki ticaret kolonilerindeki tüccarları bölerek de ticareti kesintiye uğratmıştır. İngiltere benzeri kralcılar ve parlamento yanlıları şeklinde ikiye ayrılan İngilizler kendi aralarında hatta konsolos ve elçi seviyesinde çatışmalar yaşamıştır<sup>121</sup>.

İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ne ithal ettiği emtia arasında en başta dokuma ürünleri gelmekteydi. Londura denilen İngiliz çukası, şayak denilen yünlü kumaş, keten kumaşlar, atlas, canfes gibi çeşitleri olan ipekli dokumalar, kirpas adı verilen keten kumaş, pazen, şeytan bezi gibi çeşitleri olan oldukça dayanıklı pamuklu dokumalar, oldukça lüks olan ve keşmir yününden dokunan bürüncük, fermayış, iplik, mendil, bohça çok çeşitli olan başlıca dokuma ürünleri arasındadır. İngilizlerin Osmanlı Devleti'ne yaptığı ticaretin daha ilk senelerinde en çok rağbet gören emtia, madenler ve boyalar olmuştur. Osmanlı Devleti'nin XVII. yüzyılda hem Doğu hem de Batı'da içinde bulunduğu uzun harpler bu madenlere olan ihtiyacı oldukça arttırmıştır.

---

<sup>118</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 72-74.

<sup>119</sup> Goffman, *a.g.e.*, 2001, 39; Wood, *a.g.e.*, 2013, 81-83.

<sup>120</sup> İnalçık, *a.g.e.*, 2004, 440.

<sup>121</sup> Goffman, *a.g.e.*, 2001, 47-96.

Kurşun, kalay, demir, çelik ve kılıç en çok talep gören ürünler arasındaydı. Kurşunun yapı sektöründe de kullanılması talebi yükseltmiştir. Yine çivi, boyacılık malzemesi olarak kullanılan üstübeç, nişaduru gibi kimyevi maddeler, daha evvel Halep yoluyla Doğu Akdeniz'den dağıtılan ancak Doğu Hindistan Hind Şirketi'nin kuruluşu ile önce İngiltere'ye oradan da Levant'a götürülen kırmızı, çivit gibi boyalar, karanfil, tarçın, biber gibi baharatlar İngiltere'nin başlıca ihraç ürünleri arasındaydı. Bunların yanı sıra züccaciye başlığı altında toplanan ürünler ve iyi kalite saatler de İngiltere'nin Doğu Akdeniz'e ihraç ettiği emtia grupları arasındadır<sup>122</sup>.

İngiltere'den Osmanlı topraklarından ithal ettiği ürünlerin başında çeşitli baharatlar ve İran ipeği gelmekteydi. Ancak daha önce temas edildiği üzere baharatın doğrudan Hindistan'dan İngilizler tarafından taşınmaya başlanması ile baharat bu ürünler arasından çıkmış ama İran ipeği Osmanlı-İngiliz ticaretinde önemli bir meta olmaya uzun süre devam etmiştir. Osmanlı Devleti'nin İngiltere'ye ihraç ettiği diğer bir önemli emtia ise tiftik olmuştur. Tiftiğin Osmanlı topraklarında başlıca üretim merkezi Ankara idi. Daha XVI. Yüzyılın sonlarında Ankara'da tiftik ticareti yapan İngiliz tüccarlara yahut bunların temsilcilerine rastlanmaktaydı. 1629'dan itibaren ise İngiliz tüccarlar Ankara'da kalıcı temsilcilikler kurmuştur. İran ipeği ve tiftik Doğu Akdeniz'e ve Avrupa piyasasına İzmir Limanı üzerinden sevk olunmaktaydı. Pamuk, pamuk ipliği, mazi, deri, sabun, balmumu, çeşitli yağlar ve ecza ürünleri İngiltere'ye ihraç olunan diğer emtialardır<sup>123</sup>.

XVII. yüzyılın ilk yarısı İngiltere'nin Levant ticareti aynı zamanda Levant Kumpanyası bakımından oldukça parlak bir dönemi ifade etmektedir. 1660'da İngiltere'de iç savaşın sona ermesi ve Oliver Cromwell'in "protectorate/himaye" döneminin başlamasıyla istikrarın tesisi doğrudan ticari etkinliği de etkilemiştir. Levant Kumpanyası zararları gidermek, ticareti XVII. yüzyılın başındaki seviyelere getirmek için öncelikle 1661'de yeni kraldan yetkilerini genişleten nihai bir imtiyaz sözleşmesi elde etmişlerdir. Kraliyet nezdinde imtiyaza son şekli verildikten sonra Osmanlı Devleti nezdinde ahidnamenin geliştirilmesi ve yeni haklar için girişimler

---

<sup>122</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2013, 24-26.

<sup>123</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2013, 26.

başlamış ve 1675 yılında İngiltere ahidname formu nihai şekline kavuşturulmuştur<sup>124</sup>. Böylelikle kumpanya tarihinin sonuna kadar yürürlükte kalacak iki ana çerçeve metin ortaya çıkmıştır. İngiltere'nin toptan yapılanma sürecinde çıkarılan denizcilik yasaları da Levant ticaretindeki pratiklerin değişmesini mecbur kılmıştır. Buna göre İngiltere ve İngiltere dominyonlarına yapılacak her türlü ticaretin İngiliz gemileri ile gerçekleştirilmesi mecbur tutulmuştur<sup>125</sup>. Böylece İngiltere'nin deniz filosunun kuvvetlendirilmesi ve Levant gibi ticaret bölgelerinde İngiliz tüccarın sıklıkla Hollanda gemilerini kullanmasının önüne geçilmesi hedeflenmiştir. Osmanlı Devleti ile kurulan dostane ilişkiler sayesinde 1675 yılında IV. Mehmed'den yeni bir ahidname elde edilmesi ile birlikte ticari avantajlar himaye edilmiştir. Levant'taki İngiliz ticaretinin dayandığı temel emtialar, ihracatta İngiliz yönlü ağırlıklı olmak üzere kumaşları; ithalatta ise dokumanın ham maddesi pamuk, ham ipek, bazı pamuklu ve ipekli dokumalar, tiftik, kumaş boyası olarak kullanılan çivit, kök boyalar, tıbbi nitelikli bitkiler, baharat, ithaline izin verildiği takdirde kuru üzüm ve kahveydi<sup>126</sup>. 1680'ler Levant ticaretindeki bütün aktörler için önemli dönüşümler barındırır<sup>127</sup>. 1666-72 döneminde 82.032 top kumaş olan toplam ihracat, 1672-77 arasında 120.451 top kumaşa yükselmiş, 1678-83 arasında ise 117.914 top olarak gerçekleşmiştir. Fakat 1680'lerden itibaren Levant'taki İngiliz ticaret uzun dönem bu rakamlara ulaşamamıştır. 1683-88 döneminde yıllık ortalama kumaş ihracatı 14.950 topa düşmüş ve düşüş seyri neredeyse XVIII. yüzyıl boyunca devam etmiştir<sup>128</sup>.

Levant Kumpanyası'nın Osmanlı Devleti ile ticaret imtiyazını elinde tuttuğu dönem içerisinde özellikle XVII. yüzyıla kadar İngiltere'nin dış politikasında Osmanlı Devleti sadece ticari bir öneme haizdi. Ticaretin de tatbikatta yalnızca Osmanlı toprakları dahilinde olması, imtiyazların karşılıklı olmasına karşın Osmanlı tüccarları

---

<sup>124</sup> 1675 Ahidnamesi ile ihracı memnu olan incir, kuru üzüm gibi emtianın yıllık iki gemi miktarı ihracına müsaade edilmiştir. Zamanla bu dınır aşılarak bu ürünler İngiltere'ye yapılan ihracın önemli kalemleri arasına dahil olmuştur. Diğer devletler rekabette büyük avantaj sağlayan başka bir usul olarak belirli emtianın gümrük resimlerinde İngilizlere mahsus indirimlere gidilmiştir. Una göre aynı cins ve boyda bir kumaşın Hollanda tüccarı için gümrüğü parça başı 6 riyal gurus iken İngiliz tüccarı için bu miktar 2 riyal gurus tespit edilmiştir; Wood, *a.g.e.*, 2013, 133-134.

<sup>125</sup> Huberman, L. (2005). *Feodal Toplumdan Yirminci Yüzyıla*, İstanbul, 80.

<sup>126</sup> Laidlaw, *a.g.e.*, 2014, 39-40.

<sup>127</sup> Braudel, *a.g.e.*, 1993, 672-673.

<sup>128</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 141-142, 149; Arık, *a.g.t.*, 2015, 99.

tarafından İngiltere’de ticarethaneler kurulmaması ve İngiltere’ye düzenli ticaret yapan Osmanlı tüccarları olmaması ticaretin getireceği bilgi alışverişi ve yakınlaşmayı engellemiştir. Merkantilizmi temel anlayış ve devlet politikası haline getiren İngiliz, Felemenk, Fransız tüccarlar devlet destekli yarı özerk örgütlenerek Akdeniz kıyılarında ticaret kolonileri kurarken bu tarz örgütlenmeleri lonca çerçevesinde dahi bulunmayan Osmanlı tüccarlarının herhangi bir yerleşik örgütlenmesi mevcut değildi<sup>129</sup>.

İngilizlerin ahidnameli tüccarlar olarak Levant pazarına girmesi, Levant’ın en imtiyazlı tüccarları olan Fransızların inkıraz devresine girmesi ile aynı döneme tekabül etmiştir. Teknik, ticari pratik ve ürün kalitesi bakımından Fransızlardan üstün olan İngiliz ve Flandr tüccarları, Fransızların XVI. yüzyılın sonunda 30 milyon livre olan ticaret hacminin 1635’te 14 milyon, 1660’da ise 2.5 milyon livre’ye düşmesine neden olmuştur. 1660 yılında ise Fransa Levant’tan herhangi bir ihracat gerçekleştirilmemiş sadece ithalat yapmıştır. Hollanda’nın Levant ticareti hacim bakımından büyük değildi ayrıca sadece İzmir’de yoğunlaşmış durumdaydı. Ancak nakliyat konusundaki imkanları nedeniyle Yahudi, Ermeni hatta İngiliz tüccarının mallarını düşük navlunla Hollanda gemileri taşımaktaydı. Büyük Hollanda gemilerinin Türk mallarını Hollanda yoluyla İngiltere taşıması Levant Company’nin ticaretine sekte vurduğundan Osmanlı Divan-ı Hümayunu nezdinde şikayete dahi konu olmuştu. Ancak Hollandalıların daha karlı buldukları Hindistan ticaretine yoğunlaşmaları, Akdeniz’de ticaret hacimlerinin düşük kalmasına neden olmuş ve yaygın bir ticaret ağı kurmamaları nedeniyle XVIII. yüzyılın başında Levant’ta Hollandalı tüccarlar, İngiliz ticaretinin rakibi olmaktan çıkmıştır. Bu dönemde Venedik’in de ticari bir güç olarak eski ihtişamlı günlerinde olmaması Levant’ta yegane iki rakip olarak İngiliz ve Fransızları karşı karşıya bırakmıştır<sup>130</sup>.

XVII. yüzyılın ikinci yarısına kadar Osmanlı topraklarındaki İngiliz ticareti tabii olarak Levant Kumpanyası’nın ticaret hacmi artış eğiliminde olmuştur. 1626 yılında Türkiye’ye ithal edilen emtia tutarı 250.000 pounda ulaşmıştır. 1637 yılında

---

<sup>129</sup> Laidlaw, *a.g.e.*, 2014, 30-31.

<sup>130</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2013, 58-60.

İngiltere'den Osmanlı Devleti'ne mal taşıyan sadece iki geminin toplam kargo değeri 200.000 pounddu. Yine 1617 yılında İngiltere'ye Osmanlı topraklarından ihracat yapan tek bir gemi 180.000 pound değerinde emtia taşımıştır. İngiltere'nin Osmanlı pazarlarına başlıca ihraç maddesi uzun süre İngiliz dokuması olmuştur. Başlıca İstanbul, İzmir, Halep'e olmak üzere 1630'lu yıllarda 24.000 ila 30.000 top kumaş ihraç edilmiştir. Halep üzerinden ticareti yürütülen baharat, ezca maddesi olarak kullanılan bitkiler ve boya ticareti ise Doğu Hindistan Kumpanyası'nın kurulması ve bu tür ürünlerin Ümit Burnu yoluyla taşınmaya başlanması nedeniyle daralmıştır. Halep'te 2 şilin olan baharatın libresi, Doğu'da 2.5 peni idi ayrıca nakliye masrafları daha uygun olmaktadır. Böylesi bir fiyat farkı ile Levant Kumpanyası'nın rekabet etmesi mümkün değildi ancak ortaya çıkan açık, İngiltere'ye taşınan Doğu emtiasının uygun fiyatlarla Osmanlı Devleti'ne ihracı ile kapatılmaktaydı. İngiltere Osmanlı Devleti ile ticaretini belli bir denge içinde sürdürdüğünden ticari işlemlerde paraya ihtiyaç duyulmamaktaydı. Ödeme yüksek talep gören İngiliz kumaşı ile yapıldığından karşılığında Osmanlı Devleti'nden ihtiyaç duyulan bütün emtia satın alınabiliyordu. Merkantil anlayışın egemen olduğu bu çağda altın ve gümüş bu ticari denge sayesinde ülke içinde kaldığından Levant ticaretinin karlılığı ve saygınlığı XVII. yüzyılın ilk yarısı bakımından oldukça artmıştır<sup>131</sup>.

XVII. yüzyıl İngiltere'nin yükselişi ile beraber Venedik'in düşüşünü getirmiştir. Fransa ile mevcut olan rekabete İngiltere'nin de dahil olması Venedik'in tedrici olarak piyasadan çekilmesiyle neticelenmiştir. İngiltere'nin en önemli ihraç maddesi olan yünlü kumaş, Venedik ürününden daha kaliteli ve ucuzdu. Venedik'in aynı kalitede kumaşı aynı fiyata pazarlaması mümkün olmadığından kumaş pazarındaki rekabette gerilemiştir. Ayrıca gümrük oranı İngiltere için %3 iken Venedik için halen %5'ti, bu da rekabette Venedik için bir başka zorluk anlamına gelmekteydi. 1645 yılında Girit'te başlayan Osmanlı-Venedik savaşı ise ticaretinin tamamen çöküşünü ifade etmiştir. Daha 1630'lu yıllarda Halep'te İngiliz ticaretinin gerisinde olan Venediklilerin 1680'lerde Mısır ve Halep ticaretleri bitme noktasına gelmiş, İzmir'de ise 1702 yılında bir konsolos mevcut iken herhangi bir Venedik tüccarı kalmamıştır<sup>132</sup>. XVII. yüzyılın

---

<sup>131</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 69-71.

<sup>132</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 71-72.

sonu itibarıyla Fransa Akdeniz ve dünya ticaretinin yeni yükselen güçleri İngiltere ve Hollanda karşısında rekabet edebilir düzeye gelmesine karşın Akdeniz'in kadim tüccarları Venedikliler hem yeni ticarete uyum sağlayamadıkları hem de Osmanlı ile Girit ve Mora üzerinde sürekli bir çatışma halinde olduğundan gerilemeye ve neredeyse Akdeniz ticaretinden silinmeye başlamıştır. Venedik'in Osmanlı ile olan uzun harpleri bilhassa Girit kuşatması, o devirlerde İngiltere piyasasında çok popüler olan ve o bölgeden yetişen frenküzümü/kuş üzümü ve incir gibi emtianın ticaretini aksattığından İngiliz ticaretini zora sokmuştur<sup>133</sup>. XVII. yüzyıl boyunca ticari bakımdan güçlenen İngilizler bunu siyasi nüfuz ile pekiştirmiştir. Osmanlı Devleti'nin doğrudan Venedik ile yahut II. Viyana Kuşatması sonrası Avrupa ittifakına karşı yaptığı bütün savaşlarda İngiliz elçileri arabuluculuk enstrümanını kullanarak saray nezdindeki itibarlarını arttırmıştır. Karlofça Antlaşması'nda Lord Paget'in arabuluculuğu sonraki dönemde Prut ve Pasarofça'daki girişimler bu türden misallerdir<sup>134</sup>.

Fransa Osmanlı Devleti ile ticari ve doğrudan siyasi ilişkilere İngilizlerden oldukça önce 1535 yılında başladığından önemli bir avantaja sahipti. 1550 yılında İstanbul'a büyükelçi tayin eden Fransızlar, siyasi nüfuz da elde etmiştir. İngiltere Levant pazarına girmezden evvel Venedik, Fransa tarafından geri plana itilmiştir. İngiltere'nin Osmanlı topraklarında serbest ticaret hakkı elde etme gayretleri de Fransızlarca engellenmeye çalışılsa da bunda muvaffak olamamışlardır. Yine de XVI. yüzyılda Levant pazarlarındaki Fransız üstünlüğü rekabete maruz kalmasına rağmen sona erdirilememiştir. 1580'de İspanya'nın Portekiz'i işgali üzerine Ümit Burnu üzerinden yapılan ticaretin azalması eski yolları tekrar gündeme getirdiğinden Fransa bu coğrafyadaki ticari üstünlüğünü muhafaza etmiştir. XVII. yüzyılın başında 1606 tarihinde Fransa'nın Levant ticareti 30 milyon livre civarındaydı, Levant'ta ticaret yapan Fransız gemisi sayısı da 1000'e yakındı. Ancak bu parlak yükseliş XVII. yüzyıl ile birlikte yerini uzun süreli ve istikrarlı bir düşüşe bırakmıştır. Bu dönemde Fransa'da ortaya çıkan din savaşları emtia teminine, özellikle kumaş üretimine sekte vurmuştur. IV. Henry'nin ölümü ile ticarete yapılan sübvansiyonların sonlandırılması XVII.

<sup>133</sup> Goffman, *a.g.e.*, 2001, 46-47.

<sup>134</sup> Özcan, A. (2000). "İngiltere/Osmanlı İngiltere Münasebetleri", *TDVİA*, C. XXII, 303; Kınlı, O. (2006). *Osmanlı'da Modernleşme ve Diplomasi*, Ankara, 114-115.

yüzyılda ortaya çıkan İngiliz, Felemenk rekabetine karşı Fransız tüccarların desteksiz kalmasına neden olmuştur. Fransa'nın içinde bulunduğu iç bunalımlar ürünlerin kalitesine de yansıdığından kaliteli İngiliz dokumaları, Fransa'nın elinde olan pazarları istila etmiştir. İngilizlerin gemi teknolojisindeki üstünlükleri ise daha az personel ile Fransız gemilerinin taşıdığından üç kat fazla mal naklini sağlamıştır. İngiltere'nin söz konusu dönem için üstünlüğünün esas kaynağı ise ticareti örgütleme becerisi olmuştur. İngilizler Levant'ta merkezi bir kontrol altında belirli bir disiplinle tamamen ticari kar odaklı faaliyet yürütmüşlerdir. Fransız ticaretinin kontrolü ise bölünmüş durumdaydı. Ticaret resmi olarak sarayın idaresi altındaydı ancak asıl yöneticiler Marsilya'daki tüccarlardı. Onların da bölünmüş durumda olması ticaret üzerindeki kontrolün kaybolmasına yol açmıştır. Disiplin ve organizasyon eksikliği dolayısıyla konsolosluk bölgelerindeki suiistimallerin, keyfi vergi toplamanın ve zimmet olaylarının önüne geçilememiştir. Organizasyon ve yönetim bakımından İngilizlerin, Fransızların zıddı bir durumda olması, XVII. yüzyılda Fransız ticaretindeki çöküşün temel nedenlerindedir. 1626 yılında İstanbul'da sadece iki Fransız ticarethanesi faaliyetini sürdürebilmiştir. Toplam ticaret hacminde de dramatik düşüşler gözlenmiştir. 1635 yılında 14 milyon livre olan toplam ticaret hacmi, 1648 yılında 7 milyon livre'ye düşmüştür. 1660 yılında ise ihracat miktarı sıfırken Osmanlı Devleti'nden yapılan ithalat 2.5-3 milyon livre civarındaydı. Ticarete kullanılan gemi sayısı ise nihayetinde 30 civarına gerilemiştir<sup>135</sup>.

Levant'ta kimi zaman oldukça kırııcı olabilen ticari rekabete XVI. yüzyılın sonlarından itibaren İngiliz himayesi altında Felemenkler dahil olmuştur. İngiltere ve Fransa arasında kriz yaratan Felemenk himayesi meselesinin İngiltere lehine çözülmesinden kısa süre sonra Felemenkler 1612'de ahidname elde ederek ticaret serbestisi elde etmek için Cornelius Van Haagen'i İstanbul'a göndermişlerdir. Levant'ın yerleştiği haline gelen İngilizler, bu girişimde konsolosluk hakkını kaybetmemek için Felemenklere karşı Fransa ve Venedik ile birleşmiş ancak engelleme çabaları sonuçsuz kalmıştır. Felemenkler 1612 yılında I. Ahmed'den ilk kez olarak ahidname elde etmeyi başarmıştır. Rekabete Felemenklerin dahil olması kısa

---

<sup>135</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 72-74.

vadede büyük bir etki yaratmıştır. İyi örgütlenmiş bir organizasyon çerçevesinde ticaret yürüten Felemenkler, dokuma, madeni ürünlerin yanı sıra Hindistan'dan ucuz ithal ettikleri emtiayı Levant'a taşımışlardır. Ancak ticaretlerini ağırlıklı olarak İzmir üzerinden sürdürmüşlerdir. Halep ve İstanbul'da dikkate değer bir ticari faaliyetleri bulunmamış, 1624 yılına kadar Halep'e konsolos tayin etme ihtiyacı dahi hissetmemişlerdir. Ticareti Levant özelinde dar bir pazarda sürdürmelerinden dolayı XVII. yüzyılın ilk yarısında kumaş ihracatları İngiltere'nin dörtte biri oranında 6000-7000 top civarında gerçekleşmiştir. Ancak Levant'ta faaliyet gösteren 100 civarı gemileri bulunmaktaydı ve daha ucuz olduğu için İngilizler malları bu gemilerle taşıyordu. 1640'larda İngiltere'nin yaşadığı iç sorunlar ve iç savaş sonrasında Felemenklerin Levant'taki varlığı daha ciddi olarak hissedilmeye başlanmıştır<sup>136</sup>.

1640'lı yıllarda İngiltere'nin yaşadığı iç savaş ticareti de felce uğratmıştır. Adanın iki düşman bölgeye bölünmesi üretimi azaltmış, mallara erişimi imkansız hale getirmiştir. Özellikle kumaş imalatının önemli merkezlerinin çatışmanın ortasında kalması nedeniyle kumaş ticareti büyük zarar görmüştür. Ticaretinin 3/4'ü kumaş olan Levant Kumpanyası'da tabiatıyla bu etkileri hissetmiştir. 1644 yılında İzmir ve İstanbul'a 800 top kumaş taşınması gereken bir gemi ancak 1645'te 450 top kumaş ile yola çıkabilmiştir. Kumpanya zararlarını karşılayabilmek için 1648 yılında topladığı haracı üç katına çıkarmak zorunda kalmıştır. 1650'lere kadar Levant'ta Fransızlara ve Hollandalılara karşı halen bir İngiliz üstünlüğünden söz edilmekle birlikte bunun sürdürülebilir olmadığı da müşahade edilmekteydi. Felemenklerin ticari filosu, yüksek nakliyat kapasitesine sahip, ucuz ve düşük giderli olması dolayısıyla 1650'lerden itibaren tercih edilmeye başlanmış ve Osmanlı emtiası İngiltere'ye Felemenk gemileri ile taşınır olmuştur. 1653 yılında İngiliz ve Felemenk Savaşı ise Akdeniz'deki ticari rekabeti askeri sahaya taşımıştır. Felemenklerin deniz savaşlarında üstünlüğü dolayısıyla İngilizler Akdeniz'den çekilmek zorunda kalmış ticari filolarına Felemenkler tarafından el konulmuştur. 1654 yılında sağlanan barış İngiliz gemilerinin tekrar Akdeniz'e çıkışını sağlamışsa da Felemenklerin düşük fiyat politikası ciddi bir tehdit olmayı sürdürmüştür. Levant'taki Ermeni, Yahudi hatta İngiliz tüccarlar dahi nakliyat

---

<sup>136</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 74-76.



için Felemenk gemilerini tercih etmeyi sürdürmüştür. Bu politika dolayısıyla Levant Kumpanyası, nakliyattan sağladığı gelirlere mahrum kalmıştır<sup>137</sup>.

XVII. yüzyılın ikinci yarısı İngilizler bakımından Felemenk rekabeti yanı sıra Fransız düşmanlığının da yeniden yükselişe geçtiği dönem olmuştur. İngiliz iç savaşında kralın idamı düşmanlığı arttırıcı faktör olmuş ve 1649 yılında itibaren Fransızlar Akdeniz’de İngiliz tüccar gemilerine yönelik saldırılarını sıklaştırmıştır. 1654 yılında Fransız korsanların saldırıları neticesinde İngilizlerin verdikleri zarar yaklaşık 1.5 milyon poundu bulmuştur. Aynı dönemde Fransızların İngiliz saldırıları sonucu verdikleri zararın 1.320 milyon livre olması saldırıların mukabil gerçekleştiğini göstermektedir. Ancak iç savaş ve sonrası dönemin İngiliz ticareti açısından en yıkıcı sonucu Fransız yahut Felemenk rekabetinin ötesinde ticaret bölgesinde kumpanya denetim ve disiplininin kaybolarak suiistimallerin, yolsuzluğun aşırı artışı ve bunun getirdiği hem diplomatik hem de ticari zararlar olmuştur. Bu kaos dönemi borç yükünün artmasına, konsolosluk hakkı olarak toplanan bedelin sadece 1/3’ünün toplanabilmesine neden olmuştur. Bu darboğazın diplomatik sonucu ise büyükelçi maaşında ve diğer diplomatik harcamalar konusunda kesintiye gitmek olmuştur. Hatta büyükelçi tayini ertelenerek ticaret eski seviyesine gelinceye kadar Osmanlı Devleti nezdinde temsilcilik adı altında diplomatik misyonun sürdürülmesi kararlaştırılmıştır<sup>138</sup>.

İngiltere’de 1660’larda başlayan Restorasyon dönemi sayesinde Levant Kumpanyası, ticarete kaybolan denetimi sağlamak ve düzeni yeniden kurmak için bir fırsat yakalamıştır. Öncelikle kumpanyanın 1605 yılında verilen imtiyaz belgesi 1661 yılında ilave bazı ayrıcalıklarla birlikte yenilenmiştir. Yeni ayrıcalıklara kumpanya, topladığı haracı iki katına çıkarma, ticareti yapılan emtianın kontrolü için tam denetim sağlama ve kumpanyanın şartlarına uymayan tüccarları cezalandırılmak üzere İngiltere’ye yollama hakları elde etmiştir. Ayrıca 1660 yılında Sir John Finch yeni büyükelçi olarak İstanbul’a tayin edilmiştir. Geçmiş suiistimal döneminin izlerini silebilmek için kumpanya kendi içinde büyük bir denetim başlatmış, hesapların

---

<sup>137</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 82-84.

<sup>138</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 85-87.

kontrolü, mal kaçırılmasının önüne geçilmesi için kayıt memurlarından belli miktar teminat alınmasından gümrüğe temsilci yollanmasına varıncaya kadar bir dizi önlemler almıştır. 1675 yılında Sir John Finc'in girişimiyle Sultan IV. Mehmed'in İngiliz ahitnamesin yenilemesi ile birlikte ticaretteki restorasyon için gerekli zemin sağlanmıştır. Yeni ahidnamede çözüme kavuşturulan önemli meselelerden biri İngilizlerin Osmanlı Devleti'ne ihraç ettikleri ince kumaş başına eskiden kaba kumaş ile aynı oranda %3 olarak gümrük vergisi ödeme talepleri olmuştur. Bilhassa İzmir gümrüğünde sürtüşmelere yol açan İngilizlerin bu talebi ahidname ile kabul edilmiştir. Böylelikle aynı incelikte kumaşı ithal için Felemenk tüccarı parça başına 6 riyal gümrük öderken İngiliz tüccarının ödeyeceği miktar 2 riyal olacaktı. Ahidnamede verilen bir diğer önemli imtiyaz ise İngiliz kralının ihtiyacı için senede iki gemi olmak üzere ihracatı yasak olan incir, kuru üzüm ve kuş üzümünün İngiltere'ye ihracatına izin verilmesi olmuştur. Kral II. Charles 1676 yılında bu hakkından feragat ederek Levant Kumpanyası'nın bu ürünleri ithaline izin vermiştir. Bu ticaretteki sınırlamaya uzun süre riayet edilmesine karşın XVIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren belirlenen sınırın üzerinde olarak İzmir kuru üzüm ihracatında yükseliş gözlemlenmeye başlanmıştır<sup>139</sup>.

Levant Kumpanyası'nın şirket içi yeniden tesis etmeye başladığı dönem Osmanlı merkezi yönetimi bakımından da bir nevi restorasyon dönemini ifade eden Köprülü Ahmet Paşa'nın (1661-76) sadaret dönemine tekabül etmiştir. Osmanlı idaresindeki bu istikrarlı dönem Levant'taki koşulları ticaret için daha uygun bir hale getirmiştir. Bununla birlikte o esnada Levant'ta rekabet düzeyi oldukça düşmüştür. XVII. yüzyılın ikinci yarısında Venedik'in tüccar devlet olarak eski ihtişamlı günlerinden eser kalmamıştı, rakip olarak göz ardı edilebilir bir pozisyonda idiler. İngiltere'nin iç karışıklıklarla uğraştığı dönemde Levant'ta yükselişe geçen ve önemli bir konum elde eden Hollanda'nın ise tam üretim kapasitesine ulaşan bir İngiltere ile ülkelerinin coğrafi konumu nedeniyle rekabet edebilmesi imkânsızdı. Nitekim Felemenklerin Levant pazarındaki ana odak noktası İzmir olmuş, burası dışında etkin bir varlık

---

<sup>139</sup> İzmir Kuru Üzüm Ticareti;  
1677-8 ithal edilen kuru üzümün değeri: 4.918 sterlin  
1700 " : 635 sterlin  
1750 " : 10.362 sterlin  
1824 " : 46.748 sterlin; Wood, *a.g.e.*, 2013, 133-138.

gösterememişlerdir. Hali hazırda Felemenk tüccarlarının esas ve başlıca hedefleri rekabetin daha az ve ticaretin daha karlı olduğu Hindistan olmuştur. XVII. yüzyılın ikinci yarısı Fransız ticaretinin de yükselişte olduğu söylenemez. 1671 yılında İzmir'de kalabalık bir ticaret kolonisine sahip olmalarına rağmen ticaret kapasiteleri düşük seviyede idi. Fransa'dan gönderilen gemi sayısı bu dönem için yılda 8-9'u geçmemekteydi. Rekabet seviyesinin düştüğü bu dönemde İngilizlerin Osmanlı Devleti'ne ihraç ettiği kumaş miktarı İngiliz ticaretinin toparlandığının en önemli göstergelerinden biridir. 1661-71 arasında toplam 82.032 top kumaş yıllık ortalama 13.672 top kumaş; 1672-77 döneminde toplam 120.451 top kumaş yıllık ortalama 20.075 top kumaş; 1678-83 arasında ise toplam 117.914 top kumaş yıllık ortalama olarak ise 19.652 top kumaş ihraç edilmiştir. Osmanlı Devleti'ne yapılan toplam ithalatın değeri ise 1662-3 yıllarında 367.595 pound; 1668-9 arasında ise 466.703 pounddur. Osmanlı Devleti'nden yapılan ihracat ise aynı periyotlar için 167.661 pounddan 191.458 pounda yükselmiştir.<sup>140</sup>

İngilizler spesifik olarak ise Levant Kumpanyası açısından ticaretteki toparlanma 1680'lere kadar devam etmiştir. Bu dönemde kıta savaşlarında olan Fransa ve Hollanda'nın barış imzalamaları tekrar rekabeti gündeme getirmiş ancak Kumpanya için asıl tehdit başka bir kaynaktan Doğu Hindistan Kumpanyasından gelmiştir. Levant Kumpanyası hali hazırda ecza bitkileri ve baharat konusunda Doğu Hindistan Kumpanyasının ticaretinin olumsuz etkilerini hissediyordu. Ancak bu ürünler Levant ticaretinde önemli bir paya sahip olmadığından zararları telafi edilebilmekteydi. Ancak Doğu Hindistan Kumpanyasının Hindistan ve Basra kanalıyla İran'dan, Levant Kumpanyası'nın Osmanlı Devleti'nden yaptığı ihracatın dörtte üçünü (3/4) teşkil eden ham ipek ve pamuklu basma ticaretini genişletmesi daha büyük bir etki yaratmıştır. Bu etki sadece Levant Kumpanyası'nın ticaretinde hissedilmemiştir. Hindistan'dan yapılan büyük miktarlardaki pamuklu dokuma ithalatı ve İran üzerinden elde edilen ham ipek İngiliz yünlü dokumasına talebi düşürerek İngiliz dokuma sanayiisini de zarara uğratmıştır. Levant Kumpanyası, Hindistan'dan hileli, işlenmiş halde ipekli ve pamuklu dokuma ithalatının hem Osmanlı Devleti ile olan

---

<sup>140</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 138-142.

ticareti olumsuz etkileyeceğini hem de İngiliz kumaş endüstrisini büyük zararlara uğratacağını söyleyerek Doğu Hindistan Kumpanyası'nın faaliyetinin yasaklanmasını talep etmiştir. Ancak bu talepler karşılıksız kalmış neticede Levant Kumpanyası Osmanlı topraklarından elde edilen ipeğe göre oldukça ucuz temin edilen Hind ipeği rekabeti ile yüzleşmek zorunda kalmıştır. Bu rekabet 1680 sonrasında başlayan ve neredeyse bütün XVIII. yüzyıl boyunca devam eden Levant ticaretinin öneminin ve hacminin azalmasının nedenlerinden birisi olmuştur. Kısa vadede ise Osmanlı Devleti'nin Avusturya ile içinde bulunduğu harp nihayetinde 1683'teki Viyana bozgununun Osmanlı iç pazarında yıkıcı etkileri dolayısıyla İngiliz mallarına olan talepte de daralma olmuştur. XVII. yüzyılın son çeyreğinde Doğu Hindistan Kumpanyası'nın Hindistan ve İran üzerinden yürüttüğü kumaş ve ham ipek ticaretinin hacminin artması, Doğu Hindistan Kumpanyası'nın teşviki ile İran'ın yün ve ipek ticaretini kontrol eden Ermeni tüccarların, mallarını gümrük olmayan ve taşıma masraflarının düşük olduğu Bombay'a sevk etmeleri, ticaretin güzergahını değiştirerek Levant Kumpanyası'nın Halep ve İzmir merkezli yürüttüğü ticareti baltalamıştır. İran ipeğinin Doğu Hindistan Kumpanyası vasıtasıyla taşınması, ucuza satılması ve ödemenin İngiliz kumaşı ile yapılması nedeniyle Levant Kumpanyası'nın ipek karşılığı kumaş ticareti bozulmuştur. Pazarı beslemek için Halep ve İzmir'e gönderilen kumaş miktarı, ipek-kumaş döngüsünün kırılmasından dolayı yarı yarıya düşmüştür. 1696 yılında Osmanlı Devleti'ne ihraç edilen kumaş miktarı yıllık ortalama 9.327 topa, 1697 yılında ise 6.660 topa düşmüştür. XVII. yüzyılın sonlarına doğru Doğu Hindistan Şirketi'nin ticari aktivitesinin artışı Levant Kumpanyası'nın gerileyişinin nedenlerindedir. Levant Kumpanyasının getirdiği emtiayı daha ucuz ve bol miktarda taşıyan Doğu Hindistan Şirketi tüccarları Levant ticaretinin önemini azaltmıştır. O dönemki ticaretin en değerli ürünü olan ipek dahi Hindistan'dan üst kalitede ve Levant'a göre oldukça uygun maliyetle getiriliyordu. Bu ürün İngiltere'de işlenip yeniden ihraç edildiği için dış ticaret dengesi de korunuyordu. Levant'tan yapılan ithalat ile İngiliz ihracatının esası olan dokumaya olan talep de hem Osmanlı

Devleti'nin içinde bulunduğu harplerden hem de Fransa'nın levant pazarlarına güçlü bir şekilde geri dönüşünden olumsuz etkilenmiştir<sup>141</sup>.

İngiliz ticaretinin genel bir düşüş eğilimine girdiği bu dönemde XVIII. yüzyıl boyunca Levant ticaretini domine edecek olan Fransa'nın yükselişinin temelleri atılmıştır. 1665-83 yılları arasında Fransa'da Maliye Bakanlığı yapan Jean Baptiste Colbert, uyguladığı merkantilist politikalar ile öncelikle gümrük oranlarını arttırmış, akabinde Levant pazarlarında güçlenebilmek için dokuma sanayiini düzenlemiş, Marsilya merkezli ticaret örgütleri üzerinde devlet denetimi sağlayarak ticareti yeniden örgütlemiştir. Ticareti geliştirmek amacıyla devlet destekli geniş imtiyazlara sahip kumpanyalar kurma yoluna gitmiştir. Levant'ta Hollanda ve İngiltere ile rekabet edebilmek hatta onları geçebilmek için tekstil sanayinin yenilenmesi ve canlandırılması gerektiğinin farkında olan Colbert, İngiliz kumaşına göre daha ince, daha renkli, Levant zevkine daha uygun, yeni tekniklerle üretim yapacak dokuma imalathaneleri kurdurmuş, bunlara büyük devlet desteği vermiştir. 1673 yılında Osmanlı Devleti tarafından Fransız ahidnamesi yenilenecek gümrük vergisinin %3'e indirilmesiyle Fransızların eşit düzeyde rekabeti için bütün şartlar oluşmuştur<sup>142</sup>. Fransa ticareti XVII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Jean Baptiste Colbert tarafından baştan aşağı yeniden inşa edilmiştir. Dış ticaret ve hedef pazarlar odaklı olan bu dönüşümde atelyöler, üretim tesisleri, ürünler pazar ihtiyacına göre belirlenerek yeniden tasarlanmıştır. 1650'de Marsilya Ticaret Odası kuruldu, 1669'da burası serbest liman ilan edildi ve 1670 yılında Levant ticaretinden sorumlu bir kumpanya kuruldu<sup>143</sup>. Böylece ticarette İngiliz usulü ile fakat devlet müdahalesinin daha belirgin olduğu üretim aşamalarından ticarete dair her safhanın ayrıntılı kurallara bağlandığı yeni bir model geliştirilmiştir<sup>144</sup>. 1680'lere gelindiğinde zayıflayan Levant Kumpanyası ve İngiliz ticareti Osmanlı sularında ve Levant'ta rakipsiz değildi. Fransa ticari hedeflerini siyasi nüfuzla ikame için dış politikasını da revize etmiş ve Osmanlı-Avrupa ilişkilerinde Osmanlı lehinde bir tutum geliştirmiştir<sup>145</sup>. Fransız ticaretinin Levant'ta

---

<sup>141</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 143-146.

<sup>142</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 142-148.

<sup>143</sup> Küçükcalay, M. (2016). *Dünya İktisat Tarihi*, İstanbul, 186.

<sup>144</sup> Arık, *a.g.t.*, 2015, 100-101.

<sup>145</sup> Müller-Wiener, W. (2003). *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanları*, İstanbul, 64.

dibe vurduğu tarih olan 1660'dan sonra ticareti organize etmek için kurulan ticaret kumpanyaları ve doğu piyasasına Fransızlar tarafından sokulan düşük ayarlı paralar ile Fransa'nın Osmanlı Devleti'ndeki ticareti yeniden canlanma göstermiştir. 1683 II. Viyana kuşatması ardından Osmanlı Devleti'nin Venedik'in de dahil olduğu Kutsal İttifak devletleri ile girdiği uzun savaş döneminde savaş öncesinde Venedik gemileri tarafından gerçekleştirilen Mısır, Suriye limanları ile İstanbul arasında hububat, kahve gibi emtianın taşınmasını Fransız gemileri üstlenmiş bu sayede ticarete önemli karlar elde etmişlerdir. Osmanlı Devleti'nin 1683 sonrası karlı karşıya kaldığı Kutsal İttifakta yer almayarak diplomatik konumunu da sağlamlaştırmış ve diplomatik olarak elde ettiği konumu ticarete avantaja çevirmiştir. Fransa ve İngiltere rekabetinde birinin yükselişi diğerinin düşüşünü ifade etmekteydi. Uzun Savaş devresinde 1687 yılında Fransa'nın ihracatı 506.520 kuruş, idhalatı ise 170.000 kuruş olarak gerçekleşirken İngiltere 302.743 kuruş ihracat 170.000 kuruş idhalat miktarı ile Fransa'nın gerisinde kalmıştı. 1690-95 yılları arasında Avrupa'daki İngiliz-Fransız çatışmalarında Fransız donanmasının üstün gelmesi İngiltere'ye doğu ticaretini büsbütün kapatmış dört yıla yakın bir süre Osmanlı limanlarına İngiliz gemileri gelemediği için Levant Company büyük zararlara uğramış, İngiliz tüccarın faaliyeti yok denecek kadar azalmıştır. Bu rakipsiz periyotta 1695 yılında Fransızların Osmanlı Devleti ile ticaret hacmi 7.7 milyon livreye ulaşmış, 1698-1700 yılları arasında ise 11 milyon livreye yaklaşmıştır.

1688-97 yılları arasında süren İngiliz-Fransız savaşları ticaret seferlerini güvensiz hale getirdiğinden 1690'a kadar Levant'a İngiliz ticaret gemisi gelmemiştir. 1690'da gelen ilk gemi 30.769 top kumaş getirmiştir. 1693 yılındaki girişimde ise 4 milyon poundluk 50.000 top kumaş taşıyan İngiliz ve Hollanda gemilerine Fransızlar el koymuştur. Bu büyük kayıp Levant'taki zayıflayan İngiliz ticaretini ciddi tehlikeye düşürmüştür<sup>146</sup>. Fransa'nın deteklediği korsanlar yanı sıra Doğu Hindistan Kumpanyası da Levant ticaretini baltalamayı sürdürmüştür. Doğu Hindistan Şirketi'nin Halep üzerinden İran'a yönlü dokuma göndermeye başlaması Levant Kumpanyası'nın buradaki pazarını daraltmıştır. Yıllık ortalama buraya 12 bin top kumaş yollayan Kumpanya, Doğu Hindistan Şirketi'nin devreye girmesi ile ancak yarı

---

<sup>146</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 150-154; Joyce, A. (2012). *Amansız Devrim Kapitalizm Tarihi*, İstanbul, 35.

miktar gönderebilmiştir<sup>147</sup>. Fransa'nın kıyı ticaretinde üstünlüğü elde etmesinin yanı sıra kumaş ticaretinde de yükselişi tabiatıyla İngiliz kumaş ihracatının azalmasına neden olmuştur. 1671-83 döneminde yıllık ortalama kumaş miktarı 19.863 top iken 1683-88 arası dönemde Osmanlı Devleti'ne ihraç edilen kumaş miktarı yıllık ortalama 14.950 top olarak gerçekleşmiştir. 1689 Mayıs'ında Akdeniz ve Manş'ta İngiltere Fransa arasında yeni bir savaş dönemi başlatması gerileyen İngiliz-Osmanlı ticaretime telafisi uzun süre mümkün olmayan kayıplar verdirmiştir. Fransa'nın 1693 yılında 4 milyon poundluk emtia yüklü Levant'a giden büyük bir ticaret filosunu ele geçirmesi hem büyük maddi kayıplara neden olmuş hem de İngiliz ticaret filolarının dört yıl Osmanlı limanlarına sefer düzenlemesi mümkün olmamıştır. Bütün bu gelişmeler Fransa'nın Levant'taki Pazar payının İngiltere aleyhine hızla büyümesi ve Doğu Hindistan şirketi ile olan yıkıcı rekabet ile birleşince XVIII. yüzyıla girerken İngiltere'nin Levant ticareti gerilemeye başlamıştır<sup>148</sup>. Kumpanya, Doğu Hindistan Kumpanyası'nın Hindistan ve İran pazarı üzerinden yarattığı rekabet ile mücadele ederken, genel anlamda İngiliz ticareti için daha büyük bir tehdit olarak Fransa'nın yükselişi devam etmiştir. Fransa'nın 1684-87 döneminde Osmanlı Devleti'nden yaptığı ithalat yıllık 5.6 milyon livre iken 1698-1700 dönemine bu rakam yıllık 11 milyon livre ulaşmıştır<sup>149</sup>.

XVII. yüzyılın başlarında özellikle İngiliz dokuma ürünlerine olan yüksek rağbet nedeniyle gerileyen Fransız ticareti Levant'a yönelik özel politikaların geliştirilmesi, buradaki zevke uygun İngiliz kumaşlarına göre daha renkli, hafif ve ucuz dokumalar üretilmesi siyasi manada da Bab-ı Âli ile ilişkilerde Fransa'nın etkinliğinin artması rekabette dengeleyici unsurlar olmuştur. Bu dönemde vukuu bulan harplerin seyrüseferi tehlikeli hale getirmesi, İzmir'de 1688 yılında yaşanan büyük yangının Levant Kumpanyası'na verdiği büyük zarar nihayetinde Mayıs 1693'te 4 milyon sterlin değerinde emtia taşıyan İngiliz, Felemenk gemi filosunun Fransızlar tarafından yok edilmesi İngiltere'nin Levant ticaretinde XVIII. yüzyıla girerken telafisi uzun yıllara mal olacak büyük zararlar vermiştir<sup>150</sup>. Osmanlı Devleti ile olan ticareti, siyasi çalkantılar Avrupa ile olan yahut Avrupa'nın kendi içinde olan savaşlar, kurulan ittifaklar yahut

---

<sup>147</sup> Arık, *a.g.t.*, 2015, 102.

<sup>148</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 148-154.

<sup>149</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 155-161.

<sup>150</sup> Laidlaw, *a.g.e.*, 2014, 40-41.

karşı ittifaklar olumlu yahut olumsuz yönde etkilemiştir. 1683 yılında başlayan Uzun Savaş döneminde Osmanlı Devleti'nin önemli bir ticaret partneri haline gelen ve bu sayede rakiplerini geride bırakan Fransa Avrupa'da İspanya Veraset Savaşı dönemini ifade eden 1702-14 yılları arasında İspanya Safında yer alarak Osmanlı Devleti nezdindeki konumunu kaybetmiştir. Bu sayede İstanbul ile yapılan ticarete liderlik İngiltere geçmiş, İngilizlerin ticaret hacmi 4.184.000 livreye varmıştır. Hollanda ticaret hacmi 3.697.000 livreye ulaşırken Fransa, 1.519.000 livre ile bu iki devletin arkasında kalmıştır<sup>151</sup>.

XVIII. yüzyılın ilk yarısında Osmanlı-İngiliz ticareti halen belli bir düzey takip ettiğinden dolayı Fransa'nın yarattığı rekabetin ve değişen koşulların ne kadar yıkıcı olacağı kestirilememekle beraber 1702 yılında Osmanlı Devleti nezdinde İngiltere'nin büyükelçisi olan Sir Robert Sutton, Fransa'nın Osmanlı topraklarında ticareti çok geliştirdiğini, İngiltere'nin kumaş ticaretine bunun büyük sekte vuracağını önlem alınmazsa eğer yakın zamanda Fransa'nın Levant'taki ticareti kontrol altına alacağını bildirmiştir. Büyükelçinin bu görüşüne karşın Levant Kumpanyası yetkilileri Fransızların Osmanlı Devleti'ne perpetuana (yünlü-ipekli Fransız kumaşı) yolladıklarını ancak İngiliz mamulünün daha ucuz olduğunu ve fiyat rekabetinde önde olduklarını iddia etmişlerdir. 1698 yılında ihraç edilen kumaşın 14.485 top olması bir sene sonra ise 20.000 top kumaşa 1700 yılında 24.000 topa ulaşması 1695-1705 yılları yıllık ortalama Osmanlı Devleti'ne yapılan kumaş ihracatının ise 14.878 top olarak gerçekleşmesi; 1705-12 döneminde ise ortalamanın 17.464 top kumaş olması dolayısıyla Levant Kumpanyası tüccarları ekonomik gelişmeler konusunda iyimser bir tutum göstermişlerdir<sup>152</sup>. 1697-1702 döneminde Osmanlı Devleti'nden İngiltere'ye yapılan ithalatın yıllık ortalaması 295.038 pound, İngiltere'den Osmanlı Devleti'ne yapılan ihracatın aynı dönem için yıllık ortalaması ise 173.055 pound olarak gerçekleşmiştir. 1703-13 yılları arasında sırasıyla bu rakamlar sırasıyla 260.315 pound

<sup>151</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2013, 60-64.

<sup>152</sup> 1697-1700 Osmanlı-İngiliz Ticareti

1697-8 Osmanlı Devleti'ne yapılan ihracat: 172.049 pound

1699-1700 " : 224.442 pound

1697-8 Osmanlı Devleti'nden yapılan ithalat: 162.018 pound

1699-1700 " : 303.072 pound



ve 193.369 pound olmuştur<sup>153</sup>. Osmanlı topraklarında ticaret yapan İngiliz ticaret evlerini hammaddeye ticaret merkezlerinin hinterlandında simsar, dellal isimleriyle ifade edilen bir nevi 'broker' olan aracilar ulaştırırdı. Yahudi yahut Rum, Ermeni gibi Osmanlı tebaası gayrimüslim milletlerden olan bu aracilar ticaret usulüne, ticari emtianın elde edilmesi ve değer biçilmesi gibi ticarete dair pek çok konuya vakıf kimselerdi. Bunlar Avrupalı, İngiliz tüccarla ortak yahut onlar adına belirli bir ücret karşılığı ticari faaliyette bulunurdu<sup>154</sup>.

Levant Kumpanyası'nın ticareti sınırlayıcı yaklaşımı XVIII. yüzyılın ilk yarısında başlayan Osmanlı-İngiliz ticari ilişkilerindeki düşüşün nedenlerinden biri olmuştur. XVIII. yüzyıldaki gerilemede Levant Kumpanyası'nın bu ticarete dahil olan tüccar sayısını kısıtlama politikası etkili olmuştur<sup>155</sup>. Levant pazarına gönderilecek dokuma miktarı bilinçli bir tercih olarak kısıtlanıp sefer sayısı düşürülerek talep artışı ve yüksek kar hedefleniyordu. Ayrıca küçük çapta yüksek kar getirmeyen ticaret bölgelerinden çok İzmir, Halep ve İstanbul gibi büyük ticaret merkezlerine yönelmişlerdir. İngilizlerin bıraktığı pazarları Fransızlar kontrol altına almıştır. Kumpanya politikası XVIII. yüzyıldaki gerilemede rol oynamıştır<sup>156</sup>. Bunun yanı sıra Doğu Hindistan Şirketi'nin rekabeti, İngiltere'nin ticari ve siyasi odağını Hindistan ve Amerikan pazarlarına çevirmesi, Levant Kumpanyası'nın ticaretini XVIII. yüzyılda geriletmiştir<sup>157</sup>. Ayrıca İngiltere'nin ticarete dair XVII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren İngiltere'nin yürürlüğe koyduğu ticaret yasağı Levant Kumpanyası'nı ticari pratiklerini dönüştürmesi için zorlamıştır. 1660'tan itibaren menşeyinden gelmeyen ara limandan taşınan emtianın İngiltere'ye ithali yasaklanmıştır. İthalat pratiği İran üzerinden gelen ipeğin İzmir limanından İngiltere'ye taşınmasından ibaret olan Levant Kumpanyası'nın ticareti bu yasanın uygulanmasıyla sona erebilirdi. Fakat Levant ticaretine istisna tanınmıştır. Yine de Kumpanya yasanın tesirlerinden kurtulamamıştır. Levant'tan temin edilen ve taşıma masrafları uygun olan serbest liman Livorna'ya taşınan ürünler

---

<sup>153</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 161-163.

<sup>154</sup> Kallek, C. (2009) "Simsar", *TDVİA*, C. XXXVII, 215.

<sup>155</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 182-185.

<sup>156</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 169-170.

<sup>157</sup> Eldem, E. (1999). *French Trade in Istanbul in the Eighteenth Century*, Leiden, 42.

buradan Fransız, Hollanda tüccarı tarafından İngiltere'ye ihraç edilmiştir. Bu ticarettten kumpanyanın hem ihracatı hem de ithalatı olumsuz yönde etkilenmiştir<sup>158</sup>.

Osmanlı-İngiliz ticaretinde yıllık ortalama ihracat ve ithalat rakamları sırasıyla 1714-23 yılında 290.523 pound/213.755 pound; 1724-33 döneminde 278.629 pound/212.365 pound; 1734-43 yılları arasında ise 181.985/151.874 pound'a düşmüştür. Takip eden dönemde düşüş devam ederek bir manada çöküş halini almış 1755-53 yılları arasında Osmanlı Devleti'ne yapılan ihracat 170.164 pound, Osmanlı Devleti'nden yapılan ithalat 121.421 pounda düşmüştür. Düşüş tabiatıyla İngiltere'nin kumaş ihracatını da etkilemiş, 1734-43 yılları arasında ihraç edilen yıllık ortalama miktar 11.246 top kumaşa gerilemiştir. Kumpanya zararlarını tazmin için aldığı harçlarda artışa gitmesine karşın XVIII. yüzyıl boyunca ticaret sürekli bir gerileme içerisinde olmuştur. 1754-63 yılları arasında İngiltere'nin Osmanlı Devleti'nden yapılan ithalat 130.028 pound olurken Osmanlı Devleti'ne yapılan ihracat 71.337 pounda gerilemiştir. 1764-73 döneminde ithalat 135.119 pound, ihracat 76.461 pound olarak kalmıştır. Yüzyılın son çeyreğinde nisbi bir toparlanma gözükse de 1774-83 arasında ithalat 105.477 pound, ihracat 88.065 pound olarak kalmıştır. XVIII. yüzyılın sonunda ticarete gelinen noktada 1720'lerin ancak 1/3'ü kadar bir ticaret hacmi söz konusudur<sup>159</sup>.

XVIII. yüzyıldaki çöküş ağırlıklı olarak Fransa'nın Levant pazarlarında kaydettiği gelişmeye bağlanmıştır. Fransa'nın Levant'tan yaptığı ithalat 1720'lerde 20 milyon livreye yaklaşmıştır. Bu ithalat ise 1720'lerde Levant'a yıllık 30.000 top civarı gönderilen Fransız dokuması ile karşılanmıştır. Levant'taki zevki ve talebi iyi gözlemleyen Fransızlar, hafif, ince, yumuşak yünden, parlak, renkli ve çeşitli üretim ile bu pazarı ele geçirmiştir. İspanya'dan elde edilen hafif ve ucuz İspanyol yünü sayesinde fiyat rekabetinde ürünlerini İngiliz tüccarların asla satamayacağı kadar düşük bir bedel ile satabilmişlerdir. Fransız dokuması İngiliz mamulü kumaşa göre %10 daha ucuz satılmaktaydı, seçkin tabakalarda halen İngiliz kumaşı ilgi görmesine rağmen daha geniş Pazar Fransa'nın kontrolü altına girmiştir. Fransa'ya karşı rekabet

---

<sup>158</sup> Arık, *a.g.t.*, 2015, 106-107.

<sup>159</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 187-188.

edebilmek için Levant Kumpanyası'nın 1740'da devlet sübvansiyonu ve Osmanlı Devleti'nden ithal edilen ipek için gümrük indirimi talebi de kabul görmemiştir. XVIII. yüzyılın başında Fransızlar İstanbul'a yıllık 12.000 top, İzmir'e 7.000 top, Halep'e 5.000 top kumaş gönderirken bu rakamlar 1740'larda 80.000 top civarına yükselmiştir. Levant ticareti üzerindeki Fransız hegemonyası Osmanlı Devleti ile sağlanan diplomatik yakınlıkla perçinlenmiştir. Fransa'nın İstanbul büyükelçisinin 1739 Belgrad Antlaşmasında yaptığı başarılı arabuluculuk sonrası mükafat olarak Fransız Ahidnamesi yeni ve ticarete Fransızları avantajı hale getirecek maddeler ile birlikte 1740 yılında yenilenmiştir. Fransızların 20 parça kumaş için ödediği 40 riyal gurusluk vergi 30 riyal guruşa düşürülmüş ve tüm Fransız emtiası için "masdariye" vergisi kaldırılmıştır. Elde ettiği diplomatik üstünlüğü başarılı bir şekilde ticari avantaja tahvil eden Fransa, 1744'te Osmanlı Devleti ile olan ticaretinde, 400-500 civarı küçük tipte 200'den fazla da büyük çapta gemi kullanmaya başlamıştır. Aynı dönemde Osmanlı Devleti'ne yılda ondan fazla İngiliz gemisinin gelmesi oldukça istisnai sayılmaktaydı. İngiliz ticaretinin çöküşü boyunca Fransız ticaretinin yükselişi devam etmiştir. 1740 yılında Fransa'nın Türkiye ile olan toplam ticaret hacmi 30 milyon livre olurken, 1760'ta Türkiye'den yapılan ithalat 27 milyon; Türkiye'ye yapılan ihracat 20 milyon livreye ulaşmıştır. 1768-74 döneminde Türkiye'den yapılan ithalat 36 milyon livreye kadar ulaşmış ancak Osmanlı Devleti'ne yapılan ihracat savaş şartları, Trieste ve Balkanlar üzerinden Osmanlı pazarlarına giren Avusturya, Alman kumaşlarının rekabeti nedeniyle 14 milyon livreye düşmüştür. 1736-41 arasında yıllık ortalama 58.000 top olan Fransa'nın kumaş ihracatı 1763-73 döneminde 85.300 topa ulaşmıştır. XVIII. yüzyılın son çeyreğine doğru Osmanlı Devleti'nin tüm Avrupa ile ticaretinin 3/5'ini Fransa karşılarken İngiltere'nin bu ticaretteki payı 1/5 nispetinde kalmıştır<sup>160</sup>.

XVIII. yüzyıl Osmanlı-İngiliz ticareti, Fransa karşısında bir gerileme dönemi olarak ifade edilse de topyekun bir çöküşten bahsedilemez.<sup>161</sup>

<sup>160</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 188-191.

<sup>161</sup> Talbot, M. (2017). *British-Ottoman Relations 1661-1807; Commerce and Diplomatic Practice in Eighteenth-Century Istanbul*, Woodbridge, 71 – 72; 1697-1803 tarihlerini kapsayan İngiliz gümrük defterleri, ticaretin rakamsal büyüklüğünü ortaya koymanın yanı sıra ticarete konu olan emtianın değer ve miktarı konusunda da detaylı bilgiler ihtiva etmektedir. Bu kayıtların dahi birtakım

Dönem	Osmanlı'dan İthalat (£000)	Toplam İngiliz İthalatı (£000)	Osmanlı'ya İhracat (£000)	Toplam İngiliz İhracatı (£000)	Osmanlı'dan yapılan İthalatın toplam İthalat payı (%)	Osmanlı'ya yapılan İhracatın toplam İhracattaki payı (%)
1704-1713	2,691	37,414	1,316	50,925	7.19	2.58
1714-1723	2,905	60,263	2,127	71,367	4.82	2.99
1724-1733	2,788	72,954	2,123	83,131	3.82	2.55
1734-1743	1,819	73,898	1,518	95,446	2.46	1.59
1744-1753	1,701	73,572	1,214	109,404	2.31	1.11
1754-1763	1,278	86,433	721	123,907	1.48	0.58
1764-1773	1,351	119,949	764	149,827	1.13	0.51
1774-1783	1,013	101,537	886	115,712	1.00	0.77
1784-1793	1,845	179,195	1,144	187,567	1.03	0.61
1794-1803	1,438	256,583	1,409	337,549	0.56	0.42

Tablo 1.1. İngiltere'nin Osmanlı Devleti'nden ithalatı ve Osmanlı Devleti'ne ihracatı

Kaynak: Talbot, M. (2017). British-Ottoman Relations 1661-1807; Commerce and Diplomatic Practice in Eighteenth-Century İstanbul, Woodbridge, 72.

İngiltere'nin toplam ihracat ve ithalat değerlerini gösteren tabloda görüldüğü üzere Osmanlı Devleti ile yapılan ticaret İngiltere'nin XVIII. yüzyıldaki toplam ticareti içerisinde küçük bir hacme sahiptir ve tüm yüzyıl boyunca da düşüş eğiliminde olmuştur. 1730'lara kadar stabil bir görünümde olan Levant ticareti, 1730'larda dikkate değer ölçüde düşüş yaşadıktan sonra 1780'lere doğru ufak bir toparlanma emaresi göstermiştir. Bütün yüzyıl boyunca İngiltere'nin ihracatı ithalatından fazla olduğundan aktif dış ticaret bilançosu lehte bir görünümde olmuştur. İngiltere'nin toplam ticaretinde Osmanlı Devleti ile olan ticaret XVIII. yüzyıl söz konusu olduğunda oldukça düşük bir oranda olmasına karşın bu durum Levant tüccarının dikkate değer bir ticaret yürütmediği anlamına gelmemektedir. İngiltere'nin Kuzey Amerika ve

---

dezavantajları bulunmaktadır. Osmanlı Devleti'nin Avrupa ile ticaretinde yaşadığı başlıca mesele olan kaçakçılık, herhangi bir kayıta yer almadığından ticaretin gerçek hacmini ortaya koymak mümkün gözükmemektedir ancak tahmini olarak ithal edilen emtianın 1/5'inin kaçak olduğu değerlendirilmektedir. Bunun yanı sıra İngiliz tüccarlar tarafından ticareti yapılan ancak İngiliz limanlarına çıkarılmayan ürünler de hesaba dahil edilememektedir. Bütün bu eksikliklere karşın bu kayıtlar Osmanlı-İngiliz ticaretinin genel bir çerçevesini ortaya koymak bakımından oldukça kullanışlı ve değerli veriler sunmaktadır.

Karayıplerdeki kolonilerden büyük miktarda hammadde temin ettiği bir dönemde makro ölçekte Levant ticareti zayıf kalmıştır. XVIII. yüzyılın başında %7.19 olan Osmanlı Devleti'nden yapılan ithalatın oranı yüzyıl sonunda %0.56'ya Osmanlı Devleti'ne yapılan ihracat oranı ise %2.58'den 0.42'ye gerilemiştir. Bu oranlar Levant Kumpanyası'nın ticaretinin gelirler bakımından önemsizleştiğini göstermenin yanı sıra başlangıcına göre XVIII. yüzyılın sonu itibarıyla Osmanlı Devleti ile olan ticari ilişkisinin de önemini kaybettiğini göstermektedir. Osmanlı-İngiliz ticari ilişkileri, ürün talebinin düşmesine, ticaret rotalarında değişimine yol açan, seyrü seferi oldukça kısıtlayan ve tehlikeli hale getiren XVIII. yüzyıl boyunca devam eden İspanya Vekalet Savaşları (1701-14), Avusturya Vekalet Savaşları (1740-8), Yedi Yıl Savaşları (1754-63), Amerikan Bağımsızlık Savaşları (1775-83) nihayetinde Fransız İhtilali Savaşları'ndan (1793-1802) derin bir şekilde etkilenmiştir<sup>162</sup>.

XVIII. yüzyıl'da ticaretin genel dengesine bakıldığında Osmanlı Devleti'nden yapılan ithalat bakımından Osmanlı lehine bir ticaret dengesi olduğu görülmektedir. Osmanlı Devleti'nin toplam ithalatının %1'ini kitap, fildişi, mum, toprak kaplar, kağıt, sünger, sabun, kil, cam ürünleri, seramik, değirmen taşı gibi muhtelif başlığı altında toplanabilecek ihtiyaç ürünleri oluşturmaktaydı. İthal edilen emtia arasında bir diğer ana kalemi, İngilizlerin yoğun talep gösterdiği üzüm, kuru üzüm, incir, badem ve baharat gibi ürünlerden müteşekkil tüketim maddeleri oluşturuyordu<sup>163</sup>. İngiltere'De XVII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yaygınlaşan ve bu başlık altında değerlendirebileceğimiz kahve de kısa sürede büyük popülerlik kazanmıştır. Bu dönemde ithal kahve Osmanlı Devleti'nden yapılan yiyecek içecek ürünleri ithalatın %17'sine tekabül etmekteydi. Yine içecek sınıfında Kıbrıs ve İzmir şarapları talep gören ithal malları arasında olmuştur. Ravent (uşgun), amber, kükürt/sülfür,

---

<sup>162</sup> Talbot, *a.g.e.*, 2017, 72 – 74.

<sup>163</sup> Pamuk, ipek, sof, zeytin zeytin yağı gibi emtia henüz toplanmadan tüccarın üreticiden peşin para ile satın aldığı durumlarda yapılan satış sözleşmesi selem olarak isimlendirilmektedir. Böylece tüccar hasat döneminden önce ürünü satın alarak olası bir fiyat yükselmesi için yüksek karını garanti altına almak istiyordu. Ancak kimi zaman beklenenin altında yapılan hasat yahut fiyatların aşırı atması gibi durumlarda üretici taahhüt ettiği ürünü teslim etmeyebilirdi. Buna benzer bir diğer ticaret uygulaması ise bey'i-bil-vefadır. Bir tür rehin işlemi olan bu usulde bedeli sonradan ödendiğinde teslim edilmek üzere bir malın satışı yapılırdı. Bu usul hem bir ticari yöntem hem de doğrudan borç verme işlemi olarak da uygulanırdı; Goffman, D. (1995). *İzmir ve Levanten Dünya (1550-1650)*, İstanbul, 100; Gedikli, F. (1998). *Osmanlı Şirket Kültürü*, İstanbul, 91; Yazar, *a.g.t.*, 2014, s. 67.

sinameki, mahmude otu (güçlü bir laksatif), aselbent bitkisi ve afyon gibi tıbbi nitelikli bitkiler de ilaç kategorisi altında toplanabilecek ithal ürünler arasındadır. Yukarıda sayılan yiyecek, içecek, ilaç ve çeşitli sınıftaki ürünler İngiltere'nin Osmanlı Devleti'nden yaptığı toplam ithalatın sadece %10'unu oluşturmaktadır. İthalatın kalan %90'u ise kumaş, dokuma, kumaş boyları ve dokuma hammaddesi olan ürünler sağlamaktadır. İngiltere'nin Levant'tan yaptığı ithalatın %7'sini kumaş boyları oluşturmaktadır. Bunlar süreç içerisinde İngiliz zevkinin, beğenisinin ve taleplerinin dahi değişmesini sağlamıştır. İngiltere'nin kumaş boyası olarak ithal ettiği esas ürünler kök boyası, mazi ve yalancı safran bitkisidir. Bunların yanı sıra az miktarda kırmızı, indigo/çivit, palamut gibi doğal boylar da ithal edilmiştir. Özellikle, iyi kalite siyah renk sağlayan mazi, 1700-30 döneminde yüksek miktarlarda ithal edilmiştir. Bu tarihten sonra Halep meşesi tercih edilmeye başlandığından ithalatında durgunluk yaşanmış ancak 1780'lerde eski seviyesine dönmüştür. Yalancı safrandan sarı renk elde edilmekteydi. Yoğun olarak Mısır'da yetişmek ile Levant'ın başka bölgelerinde de yetişen bu bitki 1730'larda ortalama bir miktarda ithal edilmiştir. Kökboyası ise Fransızların Osmanlı kumaş boyama sırlarını keşfettiği dönem olan 1770'lerin ortalarından sonra, kırmızı İngiliz ordusu kıyafetlerini üretmek ve bu üretimi gerçekleştirecek yerel kumaş dokuma sanayiini harekete geçirmek için İngilizler tarafından büyük miktarlarda ithal edilmiştir<sup>164</sup>.

İngilizlerin Osmanlı Devleti'nden ithal ettiği tekstil ürünleri geniş bir çeşitliliğe sahipti. XVIII. yüzyılda İngiltere'de oldukça popüler olan Türk halısı özellikle 1725-50 yılları arasında büyük miktarlarda ithal edilmiştir. Dokuma ürünlerinin yanı sıra deri ürünleri, kitap ciltlemede kullanılan işlenmiş keçi derisi gibi ürünlerde 1790'lara kadar ithal edilmiştir. İthal edilen dokuma ürünleri arasında Ankara keçisinin yününden elde edilen tiftiğin oldukça özel bir yeri vardır. İngilizlerin her zaman ilgisini çekmiş olan tiftiğin ticaretini kontrol etmek için William Harborne, 1583'te James Towerson'ı Ankara'ya gönderme teşebbüsünde bulunmuştur. Çoğunlukla iplik halinde satılan tiftik, tüm XVII. yüzyıl boyunca ve 1730'ların sonuna kadar İngiltere'de yoğun talep görmüştür. Ancak bu tarihlerden sonra ithalatı üçte iki oranında azalmıştır. Osmanlı

---

<sup>164</sup> Talbot, *a.g.e.*, 2017, 74 – 77.

Devleti bu düşüşün sebebi olarak tiftiğin ihracı esnasında gümrükte bağlama ücreti adı altında talep edilen iki kuruşluk ücretin devamlı arttırılmasını görmüştür. Bu artışın devletin gümrük vergisinde düşüşe neden olduğu ifade edilerek önüne geçilmesi istenmiştir<sup>165</sup>. İngiltere bakımından ise talep düşüşü doğrudan tercih, beğeni kısacası modadaki değişimle ilişkilendirilmiştir. 1744 yılında bir parlamento tartışmasında Levant ticaretindeki düşüşün nedenlerini değerlendiren Bedford Dükü, tiftiğin önceleri çoğunlukla ilik ve düğme imalatında kullanıldığını ancak bu modanın değişimi ile talebin azaldığını söylemiştir. Kumaş dokuma konusunda değişen zevkler ve moda akımları üretim ve ürün çeşitliliğini büyük ölçüde etkilemiştir<sup>166</sup>.

Osmanlı-İngiliz ticaretinde tekstil mevzuu bahis olduğunda ürün çeşitliliğini ve ticaretin hacmini doğrudan talep belirlemiştir. Ham pamuk ithalatı, XVIII. yüzyıl için değişen talepten etkilenen başlıca ürünlerdendir. Tiftiğin yoğun talep gördüğü 1750'lerin başındaki kısa bir dönem hariç olmak üzere ham pamuk ithalatı 1770'lere kadar istikrarlı bir çizgi takip etmiştir. Ancak bu tarihten itibaren pamuğa olan talep aşırı artmış Osmanlı Devleti'nden İngiltere'ye yapılan ithalat 1765-75 arasında on katına çıkmış 1795'te ise bu dönemden üç kat daha fazla ithalat yapılmıştır. XIX. yüzyılın başında ise yeniden 1770'lerdeki seviyeye dönmüştür. 1770'lerde boyunca İngiliz dokuma üretiminde yaşanan mekanik gelişmeler nedeniyle dokuma sanayinin ham pamuk talebi büyük miktarlara yükselmesi pamuğa karşı olan artan ilgiyi açıklamaktadır. İngiliz dokuma sektörünün Amerika ve Karayiplerdeki geniş plantasyonlardan büyük miktarlarda ham pamuk elde etmeye başlamasıyla Osmanlı ham pamuğuna olan talebin düşüşü yanı sıra İngiliz dokuması Osmanlı ve Hindistan pamuklu ürünlerinden daha ucuza mal edildiğinde zamanla piyasayı istila etmiştir<sup>167</sup>.

XVIII. yüzyılda. Osmanlı limanlarından İngiltere'ye taşınan ürünlerin %30'luk kısmını kumaş boyası ve ham yahut işlenmiş dokuma ürünleri oluşturur iken %60'lık dilim ise ham ipeğe aitti. Bu açıdan Osmanlı-İngiltere ticari ilişkilerinde ithalatın ana ürünü ham ipekti. Osmanlı Devleti'nde ipek, temelde İran'dan ithal ve başlıca Suriye

<sup>165</sup> COA, Cevdet İktisat (C. İKTS) 24/1181, 14 Rebiülahir 1153/9 Temmuz 1740.

<sup>166</sup> Talbot, *a.g.e.*, 2017, 77.

<sup>167</sup> İnalçık, H. (1987). "When and how British cotton goods invaded the Levant markets," *The Ottoman Empire and the World Economy*, (Ed. Huri Cihan İslamoğlu), Cambridge, 374-455; Talbot, *a.g.e.*, 2017, 77-78.

bölgesinden sağlanan yerli üretim olmak üzere iki ana kaynaktan temin edilmekteydi. Suriye yanısıra Bursa, İstanbul ve Kıbrıs'ta ipek üretimi yapılan yerel merkezler olarak öne çıkmaktaydı. İpek ticaretinin merkezi ise Halep pazarıydı. Şam'ın güneyinden, İran'dan ve doğudan ipek taşıyan kervanların güzergahı Halep'te kesişmekteydi. Ancak 1722-36 Osmanlı-İran Savaşı, bunu takip eden Afgan istilası İran ve doğu güzergahını istikrarsız ve güvensiz hale getirdiğinden 1727'den sonra İngiltere'nin pamuk ithalatı çok büyük düşüş göstermiştir. 1704-1803 arasında İngiltere'nin Osmanlı Devleti'nden yaptığı ipek ithalatındaki düşüş %97'i bulmuştur. Düşüşte doğudaki istikrarsızlık ana etkenlerden biri olmasına karşın yukarıda bahsedilen beğeni ve moda değişimi de önemli bir rol oynamıştır. Dokuma sektöründe özellikle düğme ve ilik yapımında ipek kullanımının azalması talepte belli bir miktar düşüşe neden olmuştur. Ayrıca kalite ve fiyat bakımından uygun olan Lucca ve Floransa gibi merkezlerde üretilen İtalyan ipeğinin ve Bengal'den taşınan Hind ipeğinin piyasaya hakim olmaya başlaması da Levant'taki ticarete sekte vuran bir diğer faktörlerdir. Bütüncül bir bakış açısıyla değişen ticaret rotaları, beğeniler ve daha ucuz alternatiflerin ortaya çıkması Osmanlı-İngiliz pamuk ticaretinin düşüşündeki temel nedenler olarak öne çıkmaktadır<sup>168</sup>.

İpek İngiltere'nin Osmanlı Devleti'nden yaptığı ithalata temel ürünlerden olduğundan dolayı XVIII. yüzyılda ipek ticaretinde yaşanan düşüş ticaret hacmini de doğrudan etkilemiştir. Osmanlı Devleti'nin İngiltere'ye yaptığı ipek ihracatındaki düşüş karşılık olarak İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ne olan ihracatının ana ürünü olan yünlü dokuma ticaretine de zarar vermiştir çünkü ham ipek ve yünlü dokuma ürünlerinin ticaret hacmi İngilizlerin ticaretinin yapısı gereği birbirine doğrudan bağlıydı. Levant Kumpanyası tüccarları yünlü dokuma ürünlerini çoğunlukla Halep'te ham ipek ile takas ederek hiç nakit para kullanmadan bu ticareti sürdürmekteydi. Osmanlı sikkesinin ihracının yasağı, gurusun pound karşısında değeri gibi faktörler nedeniyle İngilizler yünlü dokumalar için ödemeyi nakit yerine ham ipek olarak almışlardır. İngiliz imalatı ürünler karşılığında ham madde temin edilmesi, bunların daha fazla İngiliz üretimine dönüştürülerek hem iç tüketime sunularak hem de Avrupa

---

<sup>168</sup> Talbot, *a.g.e.*, 2017, 78-79.



pazarlarına ihraç edilerek İngiliz ekonomisi için nakit akışı sağlamıştır. Ancak XVIII. yüzyılda Halep-Londra arasındaki ipek-yün ticaretinin aksaması bu döngüyü de bozmuştur. İngiltere’de ham ipeğe olan talep düşüşü, Levant’ta İngiliz dokumasına olan ilginin azalması ile aynı periyoda tesadüf etmiştir. Ancak yine de İngiliz yünlü ihracatı Osmanlı Devleti’nin ham ipek ihracatı ile aynı seviyede düşmemiştir. İngiliz yünlü dokuma ihracatı 1730’larda %20’lik bir seviyede düşerken 1770-80 aralığında bu oran %74’ e ulaşmıştır. Aynı periyotta Osmanlı Devleti’nin ipek ihracatının oranı %69 iken 1790’larda ise tam bir çöküş yaşanmıştır<sup>169</sup>.

XVIII. yüzyılda İngiliz yünlü dokumasına karşı olan talebin düşüşündeki ana neden Fransız kumaşına artan ilgi olmuştur. Fransızların, ipek, pamuk, kök boyalar, ecza bitkileri, tüketim maddeleri gibi ürünlerden oluşan Levant’tan ithal ettiği emtia profili İngiliz ithalatıyla oldukça benzerlik göstermekteydi. Ayrıca İngiliz sistemine benzer olarak kullandıkları kumaşı ipek ile takas yöntemi değişikliğe uğramış, 1750’lerde Marsilya’ya ithal edilen pamuk miktarı ipek ithalatını geçmişti. Fransızların Osmanlı Devleti’ne ihraç ettikleri ürünlerde İngiliz ihracatıyla benzerlik taşımaktaydı. Başta gelen Fransız ihraç ürünü kumaş iken daha sonra, şeker, indigo/çivit ve kırmızı olan talep de oldukça yükselmiştir. Ayrıca Paris imaları dokumalar Osmanlı zevkine hitap ettiğinden ve oldukça kaliteli bulunduğundan büyük miktarlarda Levant pazarlarına ihraç edilmiştir. Fransa’nın Levant’a yaptığı kumaş ihracatı 1700-5 arasında 10.300 parça, 1708-15 arasında 21.800 parça, 1726-30 arasında ikiye katlanarak 41.400 parça, 1763-73 arasında ise 85.300 parçaya ulaşmıştır. XVII. yüzyılda Osmanlı iç tüketiminde revaçta olan çoğunlukla Londra çukası ve iskarlat çukası (kırmızı çuka) olarak iki türü talep edilen İngiliz dokuma ürünleri diplomatik törenlerde giysi olarak dahi kullanılmıştır. Ancak 1721 yılında İngiliz dışişleri bakanı Abraahm Stanyan’ın da belirttiği üzere İngiliz dokumasından daha ince, %10 oranında daha ucuz, daha renkli olan ve ilk bakışta daha iyi görünen Fransız kumaşları Levant’ta oldukça cazip hale gelmiştir<sup>170</sup>.

---

<sup>169</sup> Talbot, *a.g.e.*, 2017, 79-80.

<sup>170</sup> Talbot, *a.g.e.*, 2017, 80-81.

1730'lardan itibaren İngiltere'den Osmanlı Devleti'ne yapılan ithalatın ve Osmanlı Devleti'nin ihracatının düşmesi, Fransızların Osmanlı Devleti ile olan ihracat ve ithalatının yükselmesi sonucunu getirmiştir. Fransızların yükselişindeki temel neden ise yukarıda ifade edildiği üzere Osmanlı pazarlarında Fransız kumaşına olan talebin artışıydı. XVIII. yüzyıl boyunca Osmanlı Devleti'nde Fransız ticaret hacmi ve İngilizlerinki arasında ters korelasyon mevcut olmuştur. İngilizlerin ticaretteki paylarının azalması Fransızların yükselişi ile neticelenmiştir. İngiliz tüccarlar diplomatik ilişkilerin devam edebilmesi, İngiliz elçiliğinin masraflarının karşılanması için Levant Kumpanyası'na ödeme yapmak zorunda iken Fransız tüccarların bu tarz bir haraç zorunluluğu mevcut değildi. Fransız diplomatik misyonlarının bütçeleri Fransız merkezi devleti tarafından karşılanmaktaydı. Bu nedenle ipek-yün ticaretindeki çöküş ve Fransız tekstilinin piyasaya hakim olması tüccarların diplomatik finans için Kumpanya'ya sağladıkları gelirden ciddi bir kısıntı yaratmıştır. Ancak Fransız tüccarlar üzerinde bu tarz bir finans baskısı mevcut olmamıştır<sup>171</sup>.

Osmanlı Devleti ile olan ticarete savaş önemli bir faktör olmasına rağmen etkisinin kalıcı olması beklenemezdi. Nitekim 1714'te İspanya Veraset Savaşı'nın bitişi ve barış tesisi sonrasında Fransa savaş yıllarında ortaya çıkan ticaret açığını kapatmaya başlamıştır. Dokuma özellikle yünlü kumaşlar bakımından İngilizlerin Fransız mallarına olan üstünlüğü süregelmekteydi özellikle yüksek tabaka arasında İngiliz dokuması büyük talep görüyordu. Ancak Fransız dokuması kalite olarak geride olmasına karşın daha hafif, ince ve çeşitli, fiyat bakımından da İngiliz dokumasına göre %10 ucuz olduğundan daha geniş bir pazara sahipti. XVIII. yüzyıl boyunca Fransızların pazar hakimiyeti devam etmiştir. 1740'da Fransa İstanbul'a 12 bin, İzmir'e 7 bin, Halep'e 5 bin top kumaş ithal etmiştir. Bu önemli ticaret merkezlerinde İngiliz dokuma emtiası geniş bir pazar bulamamıştır<sup>172</sup>.

XVIII. Yüzyıl boyunca Levant'ta İngiliz tüccarın ve kumpanyanın yaşadığı sıkıntılar İngiliz ticaretini Fransa ile rekabet edemez hale getirmiştir. Dokuma pazarında üstünlüğü elde eden Fransızlar buradaki talebi korumuşlar hatta

---

<sup>171</sup> Talbot, *a.g.e.*, 2017, 82-83.

<sup>172</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2013, 65.

arttırmışlardır. Marsilya'nın Levant ticaretine daha uygun olması, Osmanlı Devleti'nin önemli ticari limanlarına ulaşım kolay, hızlı ve güvenli ulaşım imkanı bunların yanısıra Fransa'nın ticarete sağladığı sübvansiyonlar maliyetlerinin azalmasını ve fiyatların düşmesini sağlamıştır. Bu evrede Fransa'nın Osmanlı nezdindeki diplomatik nüfuzu da ticareti kolaylaştırmaktaydı. XVIII. yüzyılın ortasında 1744'te Fransa'nın Levant ticaretinde yer alan 200 büyük tonajlı, bunun iki katı da küçük tonajlı gemisi mevcutken İngiltere Levant limanlarına 10'un üzerinde gemi gönderememekteydi. İngiltere'nin veba şüphesi nedeniyle karantina uygulamalarını sıkılaştırması, Levant'tan gelen gemilerin İngiltere limanlarına demirleden evvel bir Akdeniz karantina bölgesinde tutularak kontrolü hakkında bir talimatname ilan etmesi, bu karantina süresinin de kimi zaman ayları bulması İngiliz tüccarın yaşadığı dezavantajlara bir yenisini daha eklemiştir. Uzun karantina süreleri bu konuda daha esnek olan ve karantina süresini azami 40 gün olarak belirleyen Felemenk gemi ve limanlarının tercih edilmesine yol açmıştır. Levant Kumpanyası'nın tekel konusundaki katı politikaları ve bu politikalara devlet desteğinin sürmesi nedeniyle ticaretteki İngiltere bakımından olan durağanlık devam etmiştir. Hatta kumpanya 1767 yılında şirketten hibe talep etmek zorunda kalmış, 5 bin sterlinlik bir yardım yapılmış kumpanyanın feshine kadar bu yardım mutad hale gelmiştir. XVIII. yüzyılın sonunda 1794 yılında kumpanyanın İzmir'de 6, İstanbul'da 5 temsilcisi kalmıştı. Halep şubesi ise 1783'te konsolosun vefatından sonra yerine tayin yapılamadığından 1790'da kapatılmış ve açılması sonraki yıllarda da mümkün olmamıştır<sup>173</sup>.

XVIII. yüzyılda ticaretteki yapısal değişiklikler Levant'taki İngiliz ticaretine kesinlikle büyük darbe indirmiştir ancak başlangıçta ipek ve kumaşta uzmanlaşmanın olduğu ticari ilişkilerde ürün çeşitliliğinin artması nedeniyle ticaretin tamamen ortadan kalktığı, özellikle 1770'lerde Osmanlı Devleti'ne ihraç edilen İngiliz ürünleri dikkate alınarak söylenemez. Osmanlı Devleti'ne yapılan İngiliz ihracatından sağlanan gelir, Levant'tan ithal edilen ve talebin arttığı kumaş boyası ve pamuk ticaretini karşılamak için kullanılmıştır. İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ne yaptığı ihracatın %74'ü yünlü dokumadan ibaret olmasına karşın kalan ürünler, tüketim maddeleri ve ilaçlar;

---

<sup>173</sup> Laidlaw, *a.g.e.*, 2014, 43-45.

dokuma ürünleri ve boyalar; madeni ürünler; muhtelif eşyalar olmak üzere dört ana grupta toplanabilir. Muhtelif eşyalar başlığı, özellikle Osmanlı coğrafyasına yerleşmiş Avrupalıların ihtiyacını karşılamaya yönelik küçük miktarda ihraç edilen mobilya, yatak, pipo, at koşum takımı, at arabası, şapka, kemer, şamdan gibi ürünleri ihtiva etmektedir. Bu başlık altına alınabilecek olan saat ise özellikle altın yahut gümüş cep saatleri, diplomatik ve ticari bir emtia olarak özel bir öneme sahipti. Bu tarz saatler, İngiliz elçilerinin sunduğu diplomatik hediyeler arasında nitelikli bir yere sahipti. XVIII. yüzyıl boyunca Osmanlı Devleti'nde ikamet eden Avrupalı tüccar kolonilerinin sayısındaki artış ile birlikte bunların gündelik ihtiyaç duyduğu eşyaların temini gerekliliğinin bir sonucu olarak muhtelif grubu eşyaların İngilizlerin Osmanlı Devleti'ne yaptığı toplam ihracattaki payı %2.6 olmuştur<sup>174</sup>.

İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ne ihracatında ikinci kategori yiyecek, içecek maddeleri başka bir deyişle tüketim maddeleri ve ecza ürünlerinden ibarettir. Bu tarz ürünlerin ihracatı 1760'lara kadar oldukça önemsiz miktarlarda kalmıştır. Ancak bu dönemden itibaren İngiltere, Doğu ve Batı Hindistan'dan başlıca biber olmak zencefil, yenibahar, hindistancevizi, karanfil ve şeker gibi ürünleri sağlamaya başlamış ve gıda ürünlerinin ihracat oranı artış göstermiştir. Yine küçük miktarlarda Avrupalı yerleşimcilerin ihtiyacını karşılamaya yönelik peynir, yağ, et, elma şarabı, bira ihracatı da gerçekleştirilmiştir. Ayrıca 1760'larda Osmanlı iç pazarında kahveye yönelik talep artışı, koloni bölgelerinden kahve sağlayan İngiltere'yi Osmanlı Devleti'nin ana kahve ihracatçısı haline getirmiştir. Gıda ürünleri İngiltere'nin Osmanlı'ya yaptığı ihracatın %6'sına tekabül etmekteydi ve ihraç ürünlerinin çoğunluğu, şeker, kahve ve yüzyılın son çeyreği için baharattan ibaretti<sup>175</sup>.

İngilizlerin XVIII. yüzyıl boyunca kumaş boyası cinsinden ihraç ettikleri temel maddeler Amerika'dan elde edilen indigo/çivit ve kırmızı/kırmızı böceği olmuştur. Ancak bu ürünler söz konusu olduğunda Avrupa pazarlarında hakimiyeti Fransızlar ellerinde bulundurmıştır. 1770'lerde Osmanlı Devleti'nin ağırlıklı olarak Fransızlardan ithal ettiği kumaş boyalarının miktarındaki artış bir bakıma Osmanlı

---

<sup>174</sup> Talbot, *a.g.e.*, 2017, 83.

<sup>175</sup> Talbot, *a.g.e.*, 2017, 83.

tekstil imalatındaki artışın da göstergesi olarak yorumlanabilir. Bu genişlemeye paralel olarak 1770'lerde Osmanlı Devleti'ne yapılan pamuklu keten ve pamuklu bez/patiska ihracatı da genişlemiştir<sup>176</sup>.

İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ne ihraç ettiği metal eşyalar ve askeri gereçlerin toplam ihracattaki oranı XVIII. yüzyılda %9 olmuştur, bu ürünler özellikle söz konusu dönemin son çeyreğinde önem kazanmıştır. Bu ürünler arasında, pirinç, bakır, gümüş ve kurşun-kalay alaşımı eşyalar az miktarlarda muhtemelen dar seçkin bir kesimin talebini karşılamak için ihraç edilmiştir. Bu kategoride ihraç edilen ürünler arasında en önde kalay, demir, kurşun ve askeri gereç olarak barut gelmektedir. Silah imalatında ağırlıklı olarak bakır ile karıştırılarak bronz top imalatında kullanılan kalay ihracatı XVIII. yüzyılın ilk yarısında kısa bir dönem müstesna olmak üzere yüksek miktarlarda olmuştur. Silah imalini özellikle donanma silahlarını geliştirmek ve arttırmak için çabalayan Osmanlı Devleti'nin kalay talebi 1774'te Rusya'ya karşı alınan mağlubiyetten ve 1787 yılında Avusturya ve Rusya'ya karşı başlatılan harpten dolayı oldukça yükselmiştir. Rusya'nın 1786'da Kırım'ı ilhakının akabinde İngiltere, Osmanlı Devleti'nin yanında olmuş ve silah sanayii için gerçekleştirdiği ihracatı çeşitlendirmiştir. Osmanlı Devleti 1787 yılında İngiliz tüccarlar ile donanmanın ihtiyacını karşılamaya yönelik olarak halat, çapa, çivi, kalay, sac, zift, barut, demir, top ve çeşitli mühimmatın ithali için bir milyon guruşluk (yaklaşık 130 milyon pound) bir anlaşma yapmıştır. Bundan ayrı olarak bir İngiliz fırkateyni satın almak için de anlaşmaya varılmıştır. Sonuç olarak İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ne yaptığı demir ihracatı 1787 yılında 1767'deki miktarın 55 kat fazlası olarak gerçekleşirken aynı dönemde kurşun ihracatı da 27 kat artmıştır. Bu ürünlerin ihracatı açısından Avrupalı rakipleri Fransa ve İsveç'in oldukça önünde olan İngiltere, Osmanlı Devleti'ni 1792 yılında Rusya ile barış antlaşması imzalamasından sonra da yüksek miktarda harp sanayii için gerekli ürünler ve mühimmat ihracatını yüksek miktarlarda sürdürmüştür<sup>177</sup>.

---

<sup>176</sup> Talbot, *a.g.e.*, 2017, 84.

<sup>177</sup> Talbot, *a.g.e.*, 2017, 84-85.

Ağırlıklı olarak yün-ipek takasına dayanan Osmanlı-İngiliz ticari ilişkilerinde, bu yapının bozulması ile XVIII. yüzyıl boyunca genel bir düşüş olmasına karşın ihraç ve ithal edilen ürünlerde çeşitlilik sağlanarak tüccarlar değişen yapıya, beklentilere ve taleplere cevap vermeye, yeni duruma uyum sağlamaya çalışmıştır. Ticaretin yün-ipek takası sisteminde ürün çeşitliliğine dayanan yapıya geçişi önemli bir zaman almış ayrıca her iki tarafın da yüzyıl boyunca yaşadığı savaşlar kesintilere, sarsıntılara ve bozulmalara yol açmıştır. Genel hatlarıyla değerlendirilecek olursa Osmanlı-İngiliz ticaret kapasitesi 1720'lere kadar büyük bir hacme sahip olmuştur. 1770'lere kadar ise sürekli bir düşüşe şahit olunmuştur. Bu dönemden sonra da ürün çeşitliliğinin sağlanması, tüccarların değişen ticarete uyum sağlaması ile yeniden yükseliş ve toparlanma dönemi başlamıştır<sup>178</sup>.

İngiltere ve Fransa'nın XVIII. yüzyıl Veraset Harpleri ile düşmanlığa varan ve Akdeniz'de korsanlık faaliyeti olarak tezahür eden rekabetinin Osmanlı Devletini ve tebaasını etkilememesi beklenemezdi. Osmanlı karasularında dahi gerçekleşen saldırılara karşı Bab-ı Ali çeşitli tedbirler almak zorunda kalmıştır. İngiliz ve Fransız gemileri özellikle İzmir ve civarında karşılaştıklarında çatışmakta üsün gelen taraf diğer geminin mallarına el koyup gemiyi de tahrip etmekteydi. Olayların artması başka gemileri de tehdit etmeye başladığından bu iki devletle de dostluk içinde olan Osmanlı Devleti tarafsız tutumunu sürdürerek 1704 yılında bir hüküm ile Osmanlı suları ve limanları dahilinde savaşı yasaklamış ancak açık denizdeki mücadelede gasp edilen mallar Osmanlı limanlarına indirilmek istenirse %3 olan gümrük vergisinin ödenmesi gerektiğini ilan etmiştir. Caydırıcı bir tedbir olarak saldırıda bulunan gemilere zahire, peksimet gibi hayati ürünlerin sağlanması kati surette yasaklanmıştır. İngiliz, Fransız, Hollanda gemilerinde Osmanlı reayasının da malları taşındığından bir saldırı vukuunda bütün taraflar zarara uğuyordu. 1745'te bu zararların önünü almak için Bab-ı Ali tarafından bir hüküm daha ilan edilerek emtiasını yabancı bandıralı/sancaklı gemi ile taşıyacak Osmanlı reayasının, mal taşınacak gemi hangi milletin sancağını taşıyorsa o konsolos huzurunda eşya listesi tertip ettirmesini, bir zarar vukuunda eşya listesine göre zararın tazminini şart koşmuştur. Alınan bütün

---

<sup>178</sup> Talbot, *a.g.e.*, 2017, 86.

tedbirlere rağmen mücadelenin ve zararların önü alınamadığından 1757 yılında Osmanlı reayasının İngiliz ve Fransız gemileri ile eşya nakli ve yolcu olarak bu gemilere binmeleri yasaklandı. Zaruret halinde başka milletlerin gemilerinin tercih edilmesine müsaade edildi. İstanbul'a Mısır üzerinden gelen kahve ve pirinç çok büyük oranda İngiliz ve Fransız gemileri ile taşındığından bu yasak üzerine bu nakil işi daha düşük tonajlı ve yetersiz Osmanlı tüccar gemilerine kalmıştır. Bunların ihtiyacı karşılayamaması özellikle pirinç ve kahve temininde zorluklara yol açmıştır. Bab-ı Ali nihayetinde bu karardan dönerek İngiliz ve Fransız elçi ve konsoloslarına Mısır'dan pirinç, kahve gibi emtiayı taşıyan gemilere saldırılmaması emrini göndermiş. Osmanlı tebaasının bu gemilerle seyahat ve eşya taşıma yasağına da son vermiştir (1758)<sup>179</sup>.

XVIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren İngiltere'nin Osmanlı Devleti ile olan ticaretindeki çöküş tüm açıklığı ile gözlemlenmeye başlamıştır. 1749 yılında ticareti değerlendiren İngiltere'nin Osmanlı büyükelçisi James Porter, XVIII. yüzyılın başından itibaren Fransa'dan ithal edilen kumaş miktarının 9 kat arttığını, Fransızların 900-1000 balya kumaş satarken İngilizlerin yıllık ancak 180-200 balya satabildiğini söylemiştir. Porter, raporunu kaleme aldığı yıl İzmir'e hiç İngiliz kumaşı gitmediğini, Halep'te ipekten dolayı belli nispette bir ticaret devam etse de bunun ancak daha önceki ticaretin yarısı hacminde olduğunu, İzmir ve Halep'e giden gemi sayısının yılda biri geçmediğini ilave etmiştir. Fransa Osmanlı Devleti ile ticaretinde yakaladığı avantajlı durumu kaybetmemek ve tekil ürüne dayalı ticaretin getireceği zararlardan korunmak için ürün çeşitliliği sağlamayı hedeflemiştir. Amerika'daki sömürge bölgelerinden gelen kahveyi, Mısır mahreçli kahveden daha ucuza taşıyarak Levant pazarında tercih edilir hale gelmişlerdir. Kahve ile birlikte şeker ve kumaş boyası da getirerek pazar paylarını genişletmişlerdir. Fransa'nın kolonyal ürünler ile birlikte Pazar payını genişlettiği evrede Osmanlı-İngiliz ticaretini neredeyse yıkan gelişmeler yaşanmıştır. İngiltere yahut Levant Kumpanyasının ticaretinin ana eksenini olan Halep merkezli ipek-yünlü/kumaş takas sistemi, ipeğin başlıca kaynağı olan İran'ın, Rusya akabinde Osmanlı Devleti ve 1747 yılında İran hükümdarı Nadir Şah'ın ölümüyle içine düştüğü anarşi ortamı nedeniyle işlemez hale gelmiştir. Nitekim 1750-65 yılları arasında

---

<sup>179</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2013, 70-71.

Halep'te ipek ticareti tamamen durmuştur. Ancak İran'da asayişin yeniden sağlanması dahi Doğu Hindistan Kumpanyası'nın ipek ticareti için Basra'yı yeni merkez olarak itti haz ettiği ve Halep'e alternatif hale getirdiği bir dönemde Levant Kumpanyası'nın ticaretinin XVII. yüzyıl'daki seviyeye gelmesi mümkün görünmüyordu<sup>180</sup>.

XVIII. yüzyılda Levant pazarındaki Fransız hakimiyeti, Osmanlı Devleti'nin İngiltere'nin ticari odağında olmaması gibi sebepler, Osmanlı-İngiliz ticari ilişkilerinde bu yüzyılda görünen düşüşün başlıca nedenleri olmakla birlikte İngiltere'nin 1739-56 yılları arasında Akdeniz merkezli olarak Fransa ve İspanya ile olan mücadelesi de ticaretteki gerilemeye bulunmuştur. 1739-41 arasında İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ne ihracatı 35.211 pound; ithalat 61.708 pound olmuş, 1742 yılında ise sadece 7.498 poundluk emtia ithal edilebilmiştir. 1758 yılında ise ithalat 29.294 pound ihracat ise ancak 9.588 pounda ulaşabilmiştir. Amerikan Bağımsızlık Savaşı'nın Levant ticaretine etkileri ise çok daha ağır ve yıkıcı olmuştur. 1779-83 yılları arasında Türkiye'den yapılan ithalat 17.333 pound, ihracat ise 1.959 pound civarında kalmıştır<sup>181</sup>. Ticari gerilemede savaşlar, kumpanyanın yanlış politikaları gibi sebepler yanı sıra ülkelerin ürün taleplerinin farklılaşması, ticari yapının değişmesi de oldukça etkili olmuştur. Düğme yapımında ve ipekli üretiminde büyük miktarlarda kullanılan İngiltere'nin Osmanlı Devleti'nden yaptığı ithalatın önde gelen ürünlerinden olan tiftik tüketimi, metal düğme yapımının yaygınlaşması ve ipeklilere olan talebin değişen moda ile birlikte düşmesi nedeniyle azalmıştır. Bu gelişmeler tiftik ithalatında büyük bir daralmayı beraberinde getirmiştir. İngiltere, 1679 yılında 514.981 pound tiftik ithal ederken 1775 yılında bu miktar 82.035 pounda, 1786 yılında ise yalnızca 11.476 pound olmuştur. Bir diğer önemli ithal ürünü olan ham pamuğa ise talep düşmemekle birlikte tedarik kanallarının çoğalması Osmanlı Devleti'nden yapılan ithalatın azalmasına yol açmıştır. 1790'larda İngiltere'ye her limandan pamuk ithaline izin verilmesiyle birlikte Hollanda aracılığıyla kısa sürede büyük miktarlarda pamuk

---

<sup>180</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 192-193.

<sup>181</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 195-196.



İngiltere'ye taşınmış ve 1792 yılında İngiltere'nin ihtiyacı olan pamuğun yarısını Hollanda karşılamaya başlamıştır<sup>182</sup>.

XVIII. yüzyılda Osmanlı-İngiliz ticaretindeki çöküşün başlıca sorumlusu olarak tekelci bir anlayışla ticareti yürütmeye çalışan Levant Kumpanyası görülmüştür. Levant Kumpanyası'na dahil olmanın zorlukları, şirketin katı, aşırı muhafazakar ve seçkin politikaları, üye alımı konusunda esnek olmaması, girişimcileri ticaret imkanından uzak tutması XVIII. yüzyılda şirketin bünyesindeki tüccarlar tarafından dahi eleştirilmekteydi. Kumpanyanın esnek olmayan politikaları neticesinde İzmir, Halep, İstanbul dışında ticari bağlantıları zayıf sadece bu üç ticarethaneye dayanan ve bağlantıları oldukça daralmış bir yapı ortaya çıkmıştır. Levant Kumpanyası Osmanlı Devleti ile yapılan her türlü emtia ticaretinin tekeli elinde bulundurduğundan her zaman talep edilen Osmanlı emtiasından yüksek fiyat ile büyük karlar elde etmekteydi. Bireysel emtia naklinin seyrüseferin güvensiz olması nedeniyle büyük riskler barındırmasından dolayı Levant'a mal gönderecek yahut alacak tüccar, güvenlik önlemlerinin alındığı Levant Kumpanyasının konvoyuyla malını taşımaya mecbur kalmaktaydı. 1718'de Levant Kumpanyası'nın, tüm malların Levant Kumpanyası gemileriyle taşınması talimatını elde etmesiyle bireysel ticaret imkanı tamamen ortadan kaldırılmıştır. Bu kararın Fransız, Felemenk ticaretine fayda sağlayacağına ve piyasayı kontrol etme, karı en yüksek seviyeye çıkarma amaçlı olduğuna dair eleştirilere rağmen 1744'e kadar bu talimat geçerli kalmıştır. Levant Kumpanyasının genişlemeyi reddeden politikaları ve tekelci tavrı XVIII. yüzyılda Doğu Akdeniz'de başka ticaret merkezlerinin yükselişine zemin hazırlamıştır. Bu merkezlerden biri olan Livorno, bütün Osmanlı emtiası için Avrupa'nın antreposu durumuna gelmiştir. Bu rekabete yanıt olarak Levant Kumpanyası, İngiltere'ye sadece doğrudan Osmanlı limanlarından getirilen Levant mallarının girmesine izin verilmesini talep etmiş bu başvuru sadece ipek ve tiftik için kabul görmüştür. Levant'taki İngiliz ticaretinin temel ürünlerinden İran ipeğinin arzında, 1722'den itibaren başlayan İran'daki karışıklıklar, üretim bölgelerinin tahribatı ve bağlantıların kesilmesi nedeniyle yaşanan daralma, İngiltere'deki piyasanın tiftik, meşe palamudu, ecza

---

<sup>182</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 197-198.

ürünleri gibi geleneksel Levant ürünlerine olan talebinin azalması Levant Kumpanyası'nın zararını perçinlemiştir. Kumpanya gelirlerindeki dramatik azalış, Osmanlı topraklarındaki diplomatik temsilcilikleri idame ettirmek zorunda olan şirketi zora soktuğundan 1744'te şirket ihracat ve ithalata uyguladığı harçları arttırma yoluna gitmiştir<sup>183</sup>. Kumpanya, Fransa'nın yeni, Levant pazarı için cazip ürünlerine cevap verememek ve ticaretin değişen yapısına ayak uyduramamakla itham edilmiştir. Ancak kumpanyanın Fransa'nın yarattığı rekabete cevap verme girişiminde bulunmadığı söylenemez. Kumpanya XVIII. yüzyıl boyunca İngiltere'ye Fransa'nın kullandığı desen ve kumaş türlerini numune olarak yollamış, Levant'ta talep gören kumaşların rengi, kalitesi, boyutları hakkında çeşitli raporlar düzenlemiş, İngiltere dokuma tezgahlarının bu beklentilere göre imalat yapmasını talep etmiştir. Ancak kumpanyanın nüfuzu, inisiyatifi bu denli bir değişimi sağlamaktan uzak kalmıştır. Öte yandan XVII. yüzyıldaki ticari organizasyon ve örgütlenmenin yenilenmeyerek halen dar bir tekelci anlayışla Osmanlı Devleti ile olan ticaretin sürdürülmeye çalışılması, müşterek gemi uygulaması gibi engellerle bireysel inisiyatiflerin engellenmesi, kumpanyanın ticaret yapma imtiyazını 50-60 civarı tüccara tanıyarak sayıca az ve ayrıcalıklı bir zümreye münhasır kılması gibi politikalar ticaretin çöküşündeki asıl faktörler olarak öne çıkmıştır<sup>184</sup>.

Ticaretin çöküşünün sorumlusu olarak Levant Kumpanyası ve tekelci politikaları olarak görüldüğünden bunların gevşetilmesi için XVIII. yüzyılın ikinci yarısında tüccar çevrelerinin girişimleri artmıştır. Osmanlı ile olan ticaretteki çöküş nedeniyle kumpanyanın tekeline kırma amacı taşıyan bu tarz çabalar artık göz ardı edilemeyeceğinden 1753 yılında kabul edilen bir yasa ile kumpanyaya giril koşulları esnetilmiş, giriş bedeli 20 pounda düşürülmüştür. Kumpanyaya üyeliğin kolaylaştırılması ile birlikte 1797 yılına varıldığında kumpanyaya kayıtlı tüccar sayısı 400'e ulaşmıştır. Bu genişlemeye rağmen Londra haricindeki Osmanlı Devleti ile ticaret bağlantısı olan dış limanlardan kayda değer bir ticaret gerçekleşmemiştir. 1770 yılında Londra harici limanlardan yapılan ihracat (genellikle metal eşyalar) sadece 3.520 pound olarak gerçekleşmiştir. Yasa değişikliği ile birlikte müşterek/ortak gemi

---

<sup>183</sup> Laidlaw, *a.g.e.*, 2014, 42-43.

<sup>184</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 199-201.

zorunluluğunun ortadan kaldırılması ticarete katılan gemi sayısında belirli bir artış yaşanmıştır. İlk defa Londra harici bir İngiliz limanından Liverpool'dan İzmir ve İstanbul'a gitmek üzere 1759 yılında bir ticaret gemisi yola çıkmıştır. Daha fazla tüccara ve ticaret gemisine izin verilerek tüccar profiline genişletilmesi dahi ticaret üzerinde iyileştirici bir etki yaratamamıştır. 1775-77 yılları arasında kısa süreli bir canlanma ile Osmanlı Devleti'ne yapılan ihracat 226.997 pounda, ithalat ise yaklaşık 250.000 pounda ulaşmıştır. Amerikan savaşı bu kısa süreli yükselişi hızlı bir şekilde bastırarak, ticareti eski dar seviyesine çekmiştir<sup>185</sup>.

Amerikan Bağımsızlık Savaşı'nın sona ermesi ve İngiltere'nin Osmanlı Devleti nezdindeki elçisi Sir Robert Ainslie'nin 1784 yılında Fransa'nın 40 yılı aşkın süredir sahip olduğu masdariye vergisi muafiyetini İngiliz tüccarlar için de sağlaması ile birlikte ticarete bir ivme yakalanmıştır. 1784-93 döneminde yıllık ortalama Osmanlı Devleti'ne yapılan ihracat 114.476 pound, ithalat ise 18.569 pound seviyesine ulaşmıştır. Levant'taki rekabetin büyük oranda genişlemesinden dolayı ticaret hacminde büyük bir yükseliş mümkün olmamıştır. Fransa'nın Levant pazarında devam eden hegemonyası ile birlikte kaliteli, cazip Alman kumaşları Triyeste üzerinden Osmanlı pazarlarına girmeye başlamıştır. Bununla birlikte İtalyan ipeklilerinin ticareti de genişlemeye devam etmiştir. Ayrıca Küçük Kaynarca akabinde Rusya dahi ana ihraç ürünleri olan kürk ile Osmanlı piyasasında İngiltere'nin ihraç ettiği Kanada kürklerini silerek kendisine yer bulmuştur. Yine 1774 sonrası Osmanlı Devleti'ne demir de ihraç eden Rusya, İngiltere'nin kontrolündeki bu ticarete kısa süreliğine de olsa etkin olmuştur. Toptan bir çöküşün ifadesi olan XVIII. yüzyılda Osmanlı-İngiltere arasında ticareti artarak devam eden tek ürün ham pamuk olmuştur. 1750 yılında Osmanlı Devleti'nden 17.459 sterlin değerinde 598.605 pound pamuk ithal edilirken 1755 yılında bu rakam 63.441 sterlin değerinde 2.175.132 pounda çıkmıştır<sup>186</sup>.

Osmanlı Devleti ile olan ticaretteki düşüş dip noktaya vardığında kumpanya, Levant'ta bulunan büyükelçi ve konsolosların masraflarını karşılayamaz hale gelmiş ve 1767 yılında yardım için hükümete başvurmaya mecbur kalmıştır. Büyükelçilik ve

---

<sup>185</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 207-209.

<sup>186</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 210-211.

konsolosluk masrafı olarak yıllık 10.000 sterlini ödeyemez hale gelen kumpanya batma tehlikesi ile karşı karşıya kalmıştır. Ticaretin tamamen durmasına yol açacak böyle bir gelişmenin önüne geçmek için 1768 yılında hükümet tarafından kumpanyaya 5000 sterlin ödenmiştir. Bu bağış aynı miktarda 1775 yılına kadar devam etmiştir. Bu evrede ticaret hareketlendiğinden dolayı yardıma ihtiyaç kalmamış ancak 1779 yılında Amerikan Savaşı'nın etkisi dolayısıyla kumpanya yeniden bağış için müracaatta bulunmuştur. Bunun üzerine sadece 1781 yılında 8000 sterlin olmak üzere 1779-84 yılları arasında 5000, 1785 yılında 4000 ve bu tarihten 1794'e kadar ise yıllık 3000 sterlin yardım yapılmıştır. Bu tarihten itibaren kumpanya diplomatik temsilciliklerin masraflarını karşılayabilecek maddi imkana ulaşmıştır<sup>187</sup>.

Ticaretteki çöküş tabiatıyla Türkiye'deki İngiliz ticaret kolonisinin küçülmesini ve tüccarların servetlerinin azalmasını beraberinde getirmiştir. 1760 yılında İstanbul'da bulunan temsilci sayısı 25 iken 1794'te bu sayı 5'e düşmüştür. XVIII. yüzyılda Levant ticaretinin merkezlerinde olan İzmir'de ise 1704 yılında İngiliz ticaret evi sayısı 36 iken 1794 yılında 6'ya düşmüştür. Kumpanya XVIII. yüzyılda İzmir'in öne çıkmasıyla beraber ticaretinin büyük kısmını buraya kaydırmıştır. İzmir'de yapılan ticaretin esas ürünleri tiftik, ipek ve kumaş iken, Fransız rekabeti, İran'daki istikrarsızlık, talep azalmasının yarattığı baskı gibi sebeplerden ticaretin hacmi sürekli daralmıştır. XVIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren ise İzmir'de başlıca ihraç ürünü olarak tiftiğin yerini ham ipek olmuştur. Ticaretteki daralma en büyük yıkımı, XVI-XVII. yüzyılın parlak ticaret merkezi olan Halep'te yapmıştır. 40'ın üzerinde olan ticaret evi sayısı 1725 yılında 30'un altına düşmüştür. 1730'lu yılların sonunda bölgede 7-8 adet ticaret evi faaliyette idi. 1780'lerde ise bu sayı 2'ye inmiştir. 1760'larda Halep'teki İngiliz ticareti tam manasıyla dibe vurmuştur. Halep'ten elde edilen başlıca ürün olan ipeğin yerini ham pamuk ve yün ipliğinin alması dolayısıyla buradaki ticari faaliyet önemini kaybetmiş 1783 yılında konsolos Abbott'un ölümünden sonra kumpanya yeni konsolos tayinine gerek görmemiştir. 1790 yılından itibaren ise buradaki ticaret evlerinin tamamının kapatılması kararı alınmıştır. Yine de birkaç tüccar bireysel

---

<sup>187</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 212.

ticarete devam ederek ham pamuk, fıstık, hint mslini ticareti yapmayı sürdürmüştür<sup>188</sup>.

XVIII. yüzyıl sonuna gelindiğinde Osmanlı-İngiliz ticaretinin yeniden geliebileceğine dair herhangi bir umut ışığı mevcut değildi. Bilakis gelişen şartlar ticaretin mevcut halinden geriye götürmenin ötesinde bir etki yaratmıyordu. 1793 yılında Fransa ile yeniden balayan çatışma ortamı İngiliz filosunu Akdeniz’den geri çekilmeye mecbur bırakmıştır. Akdeniz’deki güvensiz ortam nedeniyle Levant limanlarıyla olan irtibat neredeyse kopma noktasına gelmiştir. 1793-98 yılları arasında Osmanlı-İngiliz ticaretinde ihracat ve ithalattaki d ticaretteki daralmanın boyutlarını ortaya koymaktadır<sup>189</sup>:

YIL	OSMANLI DEVLETİ’NE YAPILAN İHRACAT ()	OSMANLI DEVLETİ’NDEN YAPILAN İTHALAT ()
1793	45.270	184.681
1794	117.700	324.906
1795	149.938	84.299
1796	132.776	150.182
1797	23.532	104.838
1798	56.586	42.285
1799	200.505	33.091
1800	157.450	199.773

Tablo 1.2. 1793-1798 Osmanlı-İngiliz ihracat-ithalatı

Kaynak: Wood, A. C. (2013). *Levant Kumpanyası Tarihi*, Ankara, 213-214.

XVIII. yüzyılın ilk yarısında Osmanlı-Fransız ilişkilerinin oldukça dostane bir görünümde olması, İstanbul’daki Fransız büyükelçinin 1739 Belgrad Muahedesı’nin imzalanmasında Osmanlı lehine oynadığı rol zerine Fransızlara 1740 yılında verilen ahidname ile Fransızların ticaretinde “masdariyye (alım satımda alınan vergi) resmi”

<sup>188</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 213-214.

<sup>189</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 232-233.

kaldırılmıştır. Osmanlı Devleti'nde en imtiyazlı tüccar grubu haline gelen Fransa, İngiltere'nin bu devrede Akdeniz seyrüseferini bloke etmeyi başardığı için ticaret hacmini 1740 yılında idhalat ve ihracat eşit oranlarda olmak üzere 30 milyon livreye çıkartmış, 1760'da bu ticaret hacmi katlanarak 27 milyon livre ithalat, 20 milyon livre ihracat gerçekleşmiştir. İngilizler ise 1739'da 35.211 sterling, 1741'de 61.708 sterling emtia ihraç ederken 1742 yılı ithalatı 7.498 sterling olmuştur. Osmanlı sularına gelen İngiliz gemi sayısı ise 10'un üzerinde çok az görülmekte iken aynı dönemde Fransızlar irili ufaklı 400 civarı gemi yollamaktaydılar. 1763-73 evresine gelindiğinde Avrupa'dan Osmanlı Devleti'ne gerçekleştirilen ticaretin 3/5'ini Fransa gerçekleştirirken 1/5'lik bir oran İngilizlere aitti. İngilizlerin Akdeniz'de üstünlüğü 1776-83 Amerika Bağımsızlık Savaşı ile tamamen Fransızlara kaptırması gerileyen ticarete büyük darbe bulmuş bu evrede ticari irtibat neredeyse kesilme noktasına gelmiştir. Bu evrede Levant Company 17.333 sterlinglik idhalata karşılık İngiltere'den ancak 1.959 sterlinglik bir ihracat gerçekleştirmiştir. Amerikan Bağımsızlık Savaşı Fransız ticareti üzerinde de etkili olmasına karşın savaşın bitiminde Fransız ticaret hacmi 36 milyon livre civarına ulaşmıştır. XVIII. yüzyılın son çeyreği içinde İngiltere ticaretinin Levant'taki organizatörü ve sorumlusu olan Levant Company'nin herhangi bir ticari gücü ve etkinliği kalmamıştı. İngiltere'ye Osmanlı malları daha ucuz ve az maliyetli olduğundan Livorna üzerinden yabancı gemiler ile taşınmaya başlamıştı. Bütün XVIII. yüzyıl boyunca Levant'ta Fransa'nın gerisinde kalan, ticari etkinliklerini yitiren İngilizler 1784'te, sadece Fransa, Rusya ve Almanya'nın sahip olduğu masdariye resmi muafiyetini kendileri için de elde ederek bir ivme yakalamaya çalışmışlardır. İngilizlerin hareketlendiği bu evrede 1789 Fransız İhtilali'nin gerçekleşmesi bütün siyasi ve ekonomik dengeleri alt üst etmiştir. Fransa'nın kendiliğinden pazardan çekilmesiyle mevcut talebi karşılayabilecek ticari kapasitede yegane devlet İngiltere kalmıştır<sup>190</sup>.

Fransız İhtilali sonrası sonrasında 1793 tarihinde Fransa'nın İngiltere'ye savaş ilanını Osmanlı Devleti'ni yeni tedbirler almak mecburiyetinde bırakmıştır. Öncelikle karaya 3 mil mesafede, Mora, Girit, Mısır, Suriye ve Anadolu sahilleri arasında kalan

---

<sup>190</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2013, s. 65-67.

bölgede gemilerinin birbirine taarruzunu yasaklamıştır. Gemilerinin birbirlerinden elde ettikleri “preza/ganimet malı”nın Osmanlı liman ve şehirlerinde satılamayacağı, daha sonra taşınmak üzere limana dahi indirilemeyeceği ilan edilmiştir. Osmanlı Devleti’nin tarafsız tutumu ve aldığı bütün tedbirlere karşın kendi karasuları içerisinde saldırılar olmasının önünde geçememiş nihayetinde olayların bir tarafı olmaktan kurtulamamıştır. Özellikle 1794 yılında İngilizlerin Mikanos açıklarında zapt edip önce İzmir’e oradan da Cebelitarık’a götürdükleri Fransız gemisi önemli bir diplomatik meseleye dönüşmüştür. İngilizlerin, Fransızların zararını tazmin etmemesi, gemi Osmanlı sularından götürüldüğü için Fransa’nın Osmanlı Devleti’ni sorumlu görerek zararın karşılanmasını talebi uzun yazışmalara ve görüşmelere yol açmıştır. Nihayetinde 1798’de Napolyon’un Mısır seferi ile konu kendiliğinden kapanmıştır. Bütün bu süreç boyunca İngiltere ve Fransa arasında bu türden hadiseler Osmanlı karasuları içinde müteakbil olarak yaşanmıştır. Bütün bu mücadele boyunca Osmanlı Devleti’nin tarafsızlığı Fransa’nın Mısır seferi ile son bulmuş XIX. yüzyıl Osmanlı Devleti ile İngiltere’nin ittifakı üzerine başlamıştır<sup>191</sup>.

Osmanlı Devleti nezdindeki İngiliz büyükelçilerinin esas işlevi XVIII. yüzyıla kadar temelde ahidnameler ile elde edilen adli ve ticari imtiyazları muhafaza etmek, fırsat doğduğunda bunları genişletmeye çalışmak ve ticareti kolaylaştırmak olmuştur. Söz konusu dönem itibarıyla ticari temsilcilik tarafı diplomatik kimliğe ağır basmıştır. En büyük mücadele rekabet içerisinde olunan, Osmanlı Devleti’nin Avrupa’daki önemli siyasi müttefiki Fransa’ya karşı olmuştur. İngiliz büyükelçiler Fransız büyükelçisinin İngiliz çıkarlarının aleyhinde yürüttüğü faaliyeti engelleme çabası içerisinde olmuştur. 1683 yılında Osmanlı Devleti’ne karşı başlatılan Kutsal İttifak döneminde Osmanlı Devleti’nin safında yer alan yegane devlet olan Fransa, bunun getirdiği siyasi ve ticari avantajları XVIII. yüzyılda dahi kullanmaktaydı. Osmanlı Devleti’nin başlıca muhasımı olan Avusturya İmparatorluğunun en önemli iki müttefikinin İngiltere ve Felemenkler olması, Fransa’nın XVIII. yüzyıl’ın son çeyreğine kadar Osmanlı Devleti ile yakın ilişkilerini sürdürmesi İngiltere’nin Levant ticaretinde XVIII. yüzyıl itibarıyla görülen çöküntüyü açıklayan gelişmeler arasındadır. Fransızların

---

<sup>191</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2013, 71-75.

1740 Belgrad Barış Antlaşmaları müzakerelerinde yaptığı arabuluculuğa mükafat olarak ticarete “masdariyye” vergisinden muaf tutulması İngilizlerin 1784’e kadar elde edemeyeceği bir imtiyazdı ve Fransızların İngiltere’nin aleyhine olan ticari üstünlüğünü sürdürmesinde de etkili olmuştur. Düşük profilli ve mesafeli takip eden Osmanlı-İngiliz ilişkileri, 1770 yılında Baltık’tan Çeşme yakınlarına gelen Rus gemilerinin limandaki Osmanlı donanmasını yakmasına İngilizlerin yardımı nedeniyle büyük zarar gördü. Ancak 1789 Fransız İhtilali akabinde Fransa’nın Mısır’ istila girişiminde İngiltere’nin Osmanlı Devleti’ne savunma yardımı ticari ilişki dışında bir alan oluşturarak XIX. yüzyıla daha istikrarlı bir ilişki biçimiyle girilmesini sağlamıştır<sup>192</sup>. XVIII. yüzyıl Levant’taki İngiltere ticareti ve şirket üzerinde yıkıcı olmasına karşın sonu itibarıyla yeni olasılıklara imkan açmıştır. 1789 Fransız İhtilali ardından 1798 yılında Napolyon’un Mısır seferi Fransız ticaretini yok mesabesine getirirken şirket ve İngiliz ticareti için yeni bir refah dönemini başlatmıştır. İngiltere’de sanayinin başka dönemlerle kıyaslanamayacak raddede gelişimi bu refah dönemini oldukça desteklemiştir. XIX. yüzyılın ilk çeyreğinde şirketin üye sayısı tarihinin en yüksek rakamı olan 800’e ulaşmıştır. Bu gelişmeler Osmanlı Devleti ve Avrupa’nın diplomatik ilişkileri için de yeni bir dönem manasına geldiğinden İstanbul’daki İngiliz büyükelçiliği salt diplomatik temsilcilik haline getirilmiş, şirket temsilciliği vazifesi üzerinden alınmıştır. Kumpanya’dan kendi temsilciliğini yapmak üzere bir başkonsolos tayin etmesi önerilmiştir. Diplomatik ilişkiler artık bir ticari kuruluş tarafından finanse edilmesi mümkün olmayacak derecede değişmiştir. Kumpanya’nın bu refah devresi aynı zamanda yok olmadan önceki son parıltısı olmuş. XIX. yüzyıl pek çok yenilik getirmiş, erken modern dönemin tekelci, tek bir merkezden idareye dayalı ticari, ekonomik-politik fikirleri artık çağdışı hale gelmiştir. Bu fikri dönüşümlerin kaynağı olan İngiltere’de parlamento, 1824 yılında Levant ile ticarete tek el bir organizasyonun varlığının hiçbir pratik faydası olamayacağına karar vermiştir. Kumpanyanın son başkanı Lord Grenville, resmi olarak kapatılmayı beklemeden şirket yönetim kurulunda 19 Mayıs 1825’te şirketin feshi ve sahip olunan tüm ayrıcalıkların kraliyete iadesi kararını almıştır. Bu karar tabiiyle ticaretin ve diplomatik ilişkilerin

---

<sup>192</sup> Laidlaw, *a.g.e.*, 2014, 32-34.



sonu manasına gelmemekteydi. XIX. yüzyıl ticaret ve diplomaside yeni bir düzeni zorunlu kılmıştır<sup>193</sup>.

XVI. yüzyıldan XIX. yüzyılın başına kadar Doğu Akdeniz ve Osmanlı Devleti tekeli altında bulunduran Levant Kumpanyası için tüccar yahut başka görevlerle hizmet veren binlerce insanın derlediği bilgiler, kurdukları ilişkiler XIX. yüzyılda İngiltere'nin buralara yönelik politika belirlemede temel kaynaklardan olmuştur. Kumpanya üyeliği seçkin politikalar ve yüksek maliyeti dolayısıyla kapandığı ana kadar oldukça itibar getiren dar bir zümreye mahsus imtiyaz olmaya devam etmiş asla geniş tüccar kitlelerine yaygınlaştırılmamıştır. Levant Kumpanyası, İzmir, İstanbul ve Halep'te bulunan ticarethanelerde temsilcileri vasıtasıyla faaliyet gösteren, şirketin yönetmelikleri çerçevesinde birbiriyle rekabet içerisinde bağımsız ticaret yapan tüccarların oluşturduğu anonim bir şirketti. Şirketin yönetiminden tüccarların kendi aralarından seçtiği temsilcilerden oluşan bir yönetim divanı sorumluydu. Şirketin şubelerinde tüccarlardan hariç olmak üzere bölgedeki tüccar kolonisinin gündelik ihtiyaçları için din adamları, hekimler gibi görevliler de bulunmaktaydı<sup>194</sup>.

Ocak 1806 yılında Reissülküttab Ahmed Vasıf Efendi ve İngiltere büyükelçisi Charles Arbuthnot arasında yapılan müzakereler neticesinde önemli bir tarife antlaşmasına varılmıştır. İngiliz tüccarların ödeyecekleri gümrük %3 olmasına karşın tarife defteri olmadığından dolayı gümrüklerde ürünün rayici yüksek tutulduğundan ödenen vergi de yüksek görülmekteydi. Bu suiistimali önlemek için ithal (amediyeye) ve ihraç (reftiyeye) ürünleri için ayrı ayrı defterler hazırlanarak bunların sabit değerleri ve ödenecek vergiler belirlenmiştir. Bu antlaşma örneğinde de görüldüğü üzere İngiliz büyükelçisi Levant Kumpanyası'nın faaliyette olduğu dönem boyunca mesaisinin büyük kısmını İngiliz tüccarların elde ettikleri ticari ayrıcalıkları korumaya ve bunları sürdürmeye ayırmıştır. Ticaret Osmanlı-İngiliz ilişkilerinin temelinde yer almaktaydı. Bu ilişkilerin sürdürülebilmesi esasen İngiliz tüccar, Levant Kumpanyası ve İngiliz büyükelçisi arasında kurulan döngüye bağlıydı. Tüccarlar, güven içinde ticaret yapabilmek ve haklarının korunmasını sağlamak için büyükelçinin çabalarına

---

<sup>193</sup> Laidlaw, *a.g.e.*, 2014, 45.

<sup>194</sup> Laidlaw, *a.g.e.*, 2014, 14-17.

bağlıydılar, Kumpanya ticari organizasyonu sürdürebilmek için tüccarların ödeyeceği vergilere dayanmaktaydı, büyükelçinin Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında dostane ilişkileri devam ettirebilmesi için kumpanyanın diplomatik servisin masraflarını karşılaması elzemdi. XIX. yüzyılın başında İngiltere hükümeti tüm diplomatik servisin masraflarını üstlenmeyi kabul edene kadar ilişkilerin sürmesi bu döngüye bağlı kalmıştır. Diplomatik servislerin finansmanı ise döngüdeki temel parça olmuştur<sup>195</sup>.

XIX. yüzyıla doğru Osmanlı Devleti'nin İngiltere bakış açısında ticari önem dışında siyasi olarak da bir anlam kazanması, merkantil zihniyetin yerini liberal anlayışa bırakması, sanayi devriminin taşımada meydana getirdiği büyük kapasite ve emtia artışının ticaretin boyutlarını oldukça genişletmesi, erken modern dönemin tekeli anlayışının bir ürünü olan Levant Company'i işlevsiz bırakmıştır. Artık ne diplomasi ne de ticaret bir şirket aracılığı ile deruhte edilebilecek çapta olmadığından daha 1804 yılında İngiliz elçisinin doğrudan diplomatik işlerle alakadar olması için şirketin ticari temsilciliği vazifesini üstlenecek Osmanlı topraklarındaki konsolosluk ağını bu bakımdan idare edecek bir başkonsolos ataması yapılmıştır. Böylelikle İngiliz diplomatik ağı doğrudan İngiliz hükümeti tarafından kontrol altına alınmıştır. 19 Mayıs 1825'te çıkarılan bir yasa ile de Osmanlı Devleti ve başka ülkelerdeki diplomatik temsilciliklerinin idaresi hükümetin emri altına alındı. Osmanlı Devleti nezdindeki diplomatik temsilciliklerin himayesini kaybeden şirketin Adam Smith tarafında formüle edilen "laissez faire-laissez passe" doktrinin hakim olmaya başladığı, kapitalizmin hızla gelişme dönemine girdiği bir evrede korumacılığı ve tekeli muhafazası mümkün olmadığından 1825'te yeni dönemin getirdiklerini kavrayan şirket kendini fesh etmiştir. Böylelikle İngiltere bakımından Osmanlı Devleti'ne serbest ticaret dönemi başlamıştır<sup>196</sup>.

---

<sup>195</sup> Talbot, *a.g.e.*, 2017, 71.

<sup>196</sup> Kocabaşoğlu, *a.g.e.*, 2014, 28-30.



## 2. OSMANLI İKTİSADİ-KURUMSAL YAPISINDA İZMİR'İN KENTSEL GELİŞİMİ

### 2.1. İzmir'de Kentsel Gelişim (16-19. Yüzyıl)

Antik dönemlerden beri hareketli bir limana sahip olan İzmir'in yönetimi Bizans İmparatorluğu tarafından 1261 yılında Cenova'ya bırakılmıştır. Önce Çaka Bey ardından ise XIV. Yüzyılda denizci Aydınoğlu Beyliği İzmir'in belirli bir bölgesinde hakimiyet kurmuştur. Şehrin yüksek kesiminde kara ticaret yolunun bittiği yer olan Kadifekale (Pagos) etekleri Türk yerleşimi ve hakimiyeti altındayken, liman kesimi Cenevizlilerin yönetimi altındaydı. Şehirdeki bu ikili yönetim Timmur'un 1402'de buraya gelmesine kadar devam etmiştir. 1402 Ankara Savaşı akabinde bölgeye gelen Timur, şehirdeki Ceneviz varlığına son vermiş, İzmir'i birleştirerek Aydınoğulları hakimiyetine bırakmıştır. Ancak 1426 yılında İzmir, Osmanlı yönetimi altına girmiştir<sup>197</sup>. Osmanlı yönetiminin ilk iki yüz yılında İzmir'e özel bir önem atfedilmemiştir. XVI. yüzyılın neredeyse sonlarına kadar İstanbul'un yaş, kuru meyve deposu işlevini görmeyi sürdürmüştür. Provizyonizm politikasının bir parçası olarak İzmir'den, çoğunlukla, meyve, sebze, zeytin gibi ürünler İstanbul'un ihtiyacı için gönderiliyordu<sup>198</sup>. Osmanlı uygulamasında provizyonizm ziraat ve üretim üzerinde doğrudan devlet kontrolü anlamını taşııyordu. Osmanlı örneğinde provizyonizm politikası emtianın elde edilmesi ve büyük şehirlere ulaşımının organizasyonunu ifade etmekteydi. Osmanlı Devleti, ancak savaş, kıtlık ve şehirlerin iaşesini zorlaştıracak başka felaket zamanlarında zirai ve sınai üretime müdahale ederdi<sup>199</sup>.

İzmir XV. yüzyıl ve XVI. yüzyılın büyük kısmında küçük bir şehir görünümündeydi. Şehrin ağırlıklı nüfusu denizden uzak yüksek bir noktada Kadifekale ve eteklerinde mukimdi. XVI. yüzyılın başında şehir beş mahalleden ibaretti: Faik Paşa, Pazar, Han Beğ, Mescid-i Selatinzade, Liman. Bunlardan Liman bölgesinde gayrimüslimler meskundu. 1528-29'da ise İzmir 206 hane ve 6 mahalleden

<sup>197</sup> İnal, O. (2015). *A Port and Its Hinterland: An Environmental History of Izmir in the Late Ottoman Period*, (Basılmamış Doktora Tezi), University of Arizona, 46-47.

<sup>198</sup> Goffman, D. (2017). "İzmir: Köyden Kolonyal Liman Kentine", *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti*, (Ed. Edhem Eldem, vd.), İstanbul, 95; Goffman, a.g.e., 1995, 33-45

<sup>199</sup> Pamuk, Ş. (1998). "Ottoman Interventionism in Economic and Monetary Affairs," *Revue d'histoire Maghrebine*, 25 (91-92), 364.

oluşuyordu<sup>200</sup>. XVI. yüzyıl boyunca şehir gelişmeye başlamış ve yeni yerleşim bölgeleri açılmıştır. 1528'den sonra bu dönemde bütün Akdeniz havzasında görülen nüfus artışı İzmir'e de yansımıştır. Ticari canlılık sayesinde kentin nüfusu 1575'te %215 artmıştır. Gayrimüslim nüfus ise %256 oranında yükselmiştir<sup>201</sup>. 1528'te 307 olan nefer sayısı, 1575'te 658'e varmıştır. 1520 ve 1570'lerdeki tahrir kayıtlarına dayalı yapılan incelemeler bu dönemlerde iç bölgelerde nüfusun arttığını ancak kıyılarda gelişmenin daha durağan kaldığını ortaya koymuştur. Yine ortak bir özellik olarak kırsal yerleşimlerdeki nüfus kent nüfusuna göre daha hızlı artmıştır. Ancak bütün bu gelişmelere İzmir istisna teşkil etmiştir. Kaza olarak idare olunan İzmir'in kırsal nüfusu düşerken merkez nüfus yükseliş göstermiştir. Bu yükselişte çevreden yapılan göçlerin ve 1566'da Sakız'ın fethi sonrası İzmir'e gelen Rum ailelerin etkisi olduğu düşünülmektedir<sup>202</sup>.

	1528			1575		
	Hane	Mücerred	Nefer	Hane	Mücerred	Nefer
Şehir	174	63	237	-		492
Köy	4100	1028	5128	2609	2107	4716

Tablo 2.1. XVI. yüzyıl İzmir vergi nüfusu

Kaynak; Kütükoğlu, M. (2000). *XV ve XVI. Asırlarda İzmir Kazasının Sosyal ve İktisâdî Yapısı*, İzmir, 26–30.

1528-75 arasında vukuu bulan nüfus artışını sadece doğal nedenlere bağlamak eksik bir açıklama olacaktır. Bu periyotta Anadolu'daki huzursuzluklar nedeniyle Batı bölgelere doğru bir göç olduğu açıktır. Yine Trakya ve Ege adalarındaki Rum nüfus canlı bir ticaret merkezi güvenli bir liman olarak İzmir'e doğru yönelmiştir. Bunlarla birlikte XVII. yüzyılda Selanik tekstil endüstrisinin krize girmesi nedeniyle bu işkolunda faaliyet gösteren Yahudiler İzmir'e yerleşmeye başlamıştır. İzmir'in XVII. yüzyıl nüfusuna dair veriler, kısıtlı da olsa vergi kayıtlarından ve kısmen abartılı rakamlar

<sup>200</sup> Goffman, *a.g.e.*, 1995, 18.

<sup>201</sup> Goffman, *a.g.e.*, 1995, 26.

<sup>202</sup> Kütükoğlu, M. (2000). *XV ve XVI. Asırlarda İzmir Kazasının Sosyal ve İktisâdî Yapısı*, İzmir, 26–30.

olsa da bölgeye gelen seyyahlardan elde edilebilmektedir. Resmi olmayan seyyah gözlemlerinin yer yer abartılı ve tartışmalı rakamlar ifade etmesi nüfusa dair kesin çıkarımları zorlaştırmaktadır. Ancak kaynakların bu konudaki sınırlılıklarına karşın İzmir özelinde şehir nüfusunun XVII. yüzyıldan XIX. yüzyıla sürekli bir artış ve gelişme çizgisinde olduğu aşıkardır. Erken modern dönem toplumlari için vergi kayıtlari nüfusu belirlemek için başvurulani başlıca kaynak grubudur. Bu kayıtlar Osmanlı örneğinde belirli kısıtlamalar taşısa da özellikle XVIII. yüzyıldaki cizye vergisi üzerine yapılan düzenlemeler sonrası İzmir’de tutulan defterler şehrin gayrimüslim nüfusu konusunda güvenilir bir kaynak grubu oluşturmuştur. 1703-1788 arasında tutulan cizye defterleri Rum, Ermeni ve Yahudi nüfusun oranı konusunda kıymetli veriler sunar. Bu verilere göre İzmir’in gayrimüslim nüfusu XVIII. yüzyıl boyunca dinamik bir görünüm göstermektedir. 1703-88 arasındaki nüfus artış oranı %54 olarak gerçekleşmiştir. Nüfusun dinamik ve dalgalı seyri savaşlar, sosyal huzursuzluklarla ilgili olmakla birlikte İzmir gibi kozmopolit ve canlı liman şehirlerinde salgınlar sık rastlandığı için ölüm oranları da yüksek seyretmiştir<sup>203</sup>. XVIII. yüzyılda İzmir, kalabalık ve nüfusu çeşitli bir liman kentidir. XVIII. ve XIX. yüzyılın başlarına dair hem vergi nüfusu kayıtlari hem de seyyahların verdiği nüfus bilgileri üzerinden XVIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren nüfusun hızla arttığı söylenebilir.

YIL	TOPLAM GAYRİMÜSLİM NÜFUS (NEFER)	RUM	YAHUDİ	ERMENİ	YABANCI TÜCCAR
1691		1790		1.004	
1703	6.450				350
1723	7.600				
1744	8.580				
1775	9.464		2205		
1788	9.952				

Tablo 2.2. 17-18. yüzyıl İzmir’de gayrimüslim nüfusu<sup>204</sup>

Kaynak: Kuru, M. (2017). *Locating an Ottoman Port-City in the Early Modern Mediterranean: İzmir 1580-1780*, (Basılmamış Doktora Tezi), University of Toronto, 170.

<sup>203</sup> Kuru, M. (2017). *Locating an Ottoman Port-City in the Early Modern Mediterranean: İzmir 1580-1780*, (Basılmamış Doktora Tezi), University of Toronto, 169-172.

<sup>204</sup> Kuru, a.g.t., 2017, s. 170.

1655'te İzmir'i ziyaret eden Fransız Tavernier, İzmir nüfusunu, 60.000 Türk, 15.000 Rum, 8.000 Ermeni ve 6-7.000 Yahudi olmak üzere 90.000 olarak tahmin etmiştir<sup>205</sup>. 1676'da İzmir'e gelen Spon ve Wheler şehir nüfusunu 55.000, 1678'de gelen Le Bruyn ise 80.000 olarak belirtmiştir. 1688 depremi şehir nüfusuna ağır darbe vurmuştur. Fransız raporlarına göre 16-19 bin kişi depremde ölmüştür. 1699'de şehre gelen De La Montraye nüfusu 24.000 olarak hesaplamıştır<sup>206</sup>. Tournefort, şehir nüfusunun 1702 yılında 27.000 olduğunu, bunların 15.000'inin Müslüman olduğunu kaydetmiştir<sup>207</sup>. 1725'te Hollandalı seyyah de Bruyn, şehirde 80.000 kişilik bir nüfus olduğunu kaydetmiştir<sup>208</sup>. 1731'de İzmir'e gelen Fransız Tollot ise 76.000 tahminini yapmıştır<sup>209</sup>. 1739'da İzmir'e gelen Pococke, 80.000 Türk, 7-8000 Rum, 6.000 Yahudi, 2.000 Ermeni olmak üzere yaklaşık 100.000 kişilik bir nüfustan bahseder<sup>210</sup>. Bundan sonra gelen seyyahların tahminleri de 100.000'in altına düşmemiştir. İzmir'e gelen seyyahların kaydettikleri yüksek rakamlar, şehir nüfusunun doğal artıştan öte, çevreden ve Akdeniz'den sürekli göç alması ile açıklanabilir. Yüzyıl boyunca devamlı artan kalabalık seyyahların nüfus rakamlarını da yüksek tutmuştur. XVII. yüzyıl boyunca İzmir şehri büyük bir genişleme göstermiştir. Şehirdeki bu ticari canlılık ve hareketlilik dolayısıyla XVII. yüzyıldan itibaren pek çok Avrupalı seyyahın uğrak noktası olmuştur. Gelen seyyahlar kentteki ticari hareketlilik hakkında kıymetli gözlemler ortaya koyarken şehirdeki nüfus üzerindeki tahminleri ticari hareketliliğin de etkisiyle oldukça yüksek görülmektedir. 1653-1778 arası İzmir'i ziyaret eden seyyahların tahminleri 24-150 bin arasında değişmektedir. Bu rakamlar gerçeğin ifadesi olmamakla birlikte İzmir nüfusu hakkında belirli bir fikir vermektedir. Toplam nüfus yanında seyyahlar şehirdeki nüfusun etno-dinsel dağılımı hakkında da bilgiler vermiştir. Ortalama olarak Müslüman nüfus %55-65 aralığında gayrimüslim nüfus ise %35-45 aralığında ifade edilmiştir. Seyyahların verdiği oran ve toplam nüfus rakamları aynı yüzyıla ait Osmanlı vergi nüfusu kayıtları arasında büyük farklar mevcuttur.

---

<sup>205</sup> Tavernier, J.B. (2010). *Tavernier Seyehatnamesi*, İstanbul, 115.

<sup>206</sup> Ülker, a.g.t., 41-43, 50.

<sup>207</sup> Tournefort, J.P. (2013). *Tournefort Seyahatnamesi*, İstanbul, 495

<sup>208</sup> Bruyn, C. (1728). *Voyage au Levant*, C. I, Paris, 83

<sup>209</sup> Tollot, J.B. (1742). *Nouveau Voyage fait au Levant dès années 1731 & 1732*, Paris, 266

<sup>210</sup> Pococke, R. (1745). *A Description of the East and Some Other Countries*, C. II, Londra, 37.

1640 ve 1660 tarihli Mufassal Avarız defteri, 1688 tarihli İcmal Avarız ve 1691 tarihli cizye defteri incelendiğinde Ermeni ve Rum hane sayısında kayda değer bir artış gözlenmezken Yahudi nüfusunun daha hareketli olduğu dikkat çekiyor. 1660 Avarızına göre ise bir hane dört-beş kişi olarak düşünüldüğünde 5.200-6.500 arası bir Müslüman nüfus olduğu ortaya çıkıyor ki bu rakam en ılımlı seyyah tahmininin dahi oldukça gerisindedir<sup>211</sup>.

YIL	SEYYAH	MÜSLÜMAN	GAYRİMÜSLİM			GAYRİMÜSLİM TOPLAM NÜFUS	TOPLAM NÜFUS
			Rum	Yahudi	Ermeni		
1653	D'Arveux	60.000 (%66)	15.000	7.000	7/8.000	30.000 (%33)	90.000
1656	Tavernier	60,000 (%66)	15,000	6/7,000	8,000	30,000 (33%)	90,000
1675	Spon	30,000 (%54)	10,000	15,000		25,000 (46%)	55,000
1686	De Combes	30,000 (%60)	8.000	4.000	8.000	20.000 (%40)	50.000
1699	Montraye	14.000 (%58)	8.000	1.500	400	10.000 (%42)	24.000
1702	Tournefort	15,000 (55%)	10,000	1,800	200	12,000 (45%)	27,000
1714	Lucas	60,000 (60%)	20,000		8,000	40,000 (40%)	100,000
1731	Tollot	50,000 (65%)	12,000	7,000	7,000	26 000 (35%)	76,000
1733	Thompson	15,000 (53%)	10,000	2,000	600	13,000 (47%)	28,000
1776	Couffier	65,000 (64%)	21,000	10,000	6,000	37,000 (36%)	102,000
1778	Sestini	97,000 (65%)	30,000	12,000	8,000	50 000 33(%)	150,000

Tablo 2.3. 17-18. yüzyıllarda İzmir'e gelen seyyahların nüfus tahminleri<sup>212</sup>

Kaynak: Frangakis-Syrett, E. (2007). Trade and Money: The Ottoman Economy in the Eighteenth and Early Nineteenth Centuries, İstanbul, 293.

XVII. yüzyıl sonu XVIII. yüzyıl cizye kayıtları İzmir'in gayrimüslim nüfusuna dair çıkarımlarda bulunmayı sağlayacak veriler sunmaktadır. Osmanlı demografisi çalışan uzmanların yaygın kullandığı bir metod ile gayrimüslimler için nefer sayısı 3 olarak

<sup>211</sup> Kuru, a.g.t., 2017, 155.

<sup>212</sup> Frangakis-Syrett, E. (2007). Trade and Money: The Ottoman Economy in the Eighteenth and Early Nineteenth Centuries, İstanbul, 293.



hesaplanmaktadır. Müslüman nüfus için ise seyyah tahminlerinin ötesinde 1660 Avarız defteri %52 müslüman%48 gayrimüslim suretindedir<sup>213</sup>.

Seyyahların XIX. yüzyıl tahminlerinde de şehir nüfusunun 100.000'den aşağı olmadığı söylenmiştir. 1807'de İzmir'e gelen Robert Semple, nüfusu 150.000 olarak tahmin etmiştir<sup>214</sup>. 1819'da İzmir'de bulunan İskoç William Wilson, 100.000 kişilik bir nüfustan bahsetmiştir<sup>215</sup>. Tahminlerdeki bu gerileme 1812-19 arasında görülen 30-40 bin kişinin ölümü ile sonuçlanan veba salgınının etkisi olarak görülebilir<sup>216</sup>. Nitekim, 1827'de İzmir'de olan Brewer ise şehirde 50-90 bin arası Türk, 12-40 bin arası Rum, 8-10 bin arası Yahudi, 4-9 bin arası Ermeni, 2-3 bin arası Avrupalı toplamda ise 90-150000 arası nüfus olduğunu söylemiştir<sup>217</sup>. Verilen istatistiklerden anlaşıldığı üzere İzmir nüfusu 1750'lerden 1830'lara 80-150 bin arasında aralığında ifade edilmiştir. Bu aralıkta deprem, yangın, salgın gibi afetler şehir nüfusunu bir anda düşürmesine karşın belirli bir süre sonra nüfus artışı eski hızına dönmüştür<sup>218</sup>. 1847'de 100 bin civarında olan İzmir nüfusunun yaklaşık 17 bini yabancı ülke tebaasıydı. 1860 yılında şehir nüfusu ise 123.787 idi. 28.352 yabancı bulunmaktaydı. 1880'lerin sonunda nüfus 229.615'e ulaşmıştır. Nüfusun 50 binlik kısmı ise yabancılardan müteşekkildi<sup>219</sup>. 1886/87 Aydın Vilayet Salnamesi'ne göre İzmir'de 102.441 hane vardı, nüfus ise 479.543 idi. 1890/91'de ise toplam nüfus 496 bine ulaşmıştır<sup>220</sup>. İzmir antik dönemlerden beri karşılaştığı doğal felaketlere rağmen özellikle Osmanlı idaresi sonrasında nüfus bakımından devamlı bir büyüme çizgisinde olmuştur. Özellikle XVIII. yüzyıldan sonra artan ticari canlılık şehirdeki yabancı sayısının sürekli artmasına yol açmıştır. İzmir nüfusu, artan ticaret ile eşzamanlı olarak XVI. yüzyıldan itibaren doğal afet ve salgın dönemleri müstesna olmak üzere devamlı bir yükseliş içerisinde

---

<sup>213</sup> Kuru, *a.g.t.*, 2017, 175-76.

<sup>214</sup> Semple, R. (1807). *Observations on A Journey through Spain and Italy to Naples; and thence to Smyrna and Constantinople*, C. II, Londra, 198.

<sup>215</sup> Wilson, W.R. (1847). *Travels in the Holy Land, Egypt, etc.*, C. II, Londra, 281.

<sup>216</sup> Jowett, W. (1824). *Christian Researches in the Mediterranean from 1815 to 1820*, Londra, 57; Parliamentary Papers, Accounts and Papers (A&P), (1843). "Sandison'dan Earl of Aberdeen'e" 12 Ocak 1842, C. 54, 354-56.

<sup>217</sup> Brewer, J. (1830). *A Residence at Constantinople, in the Year 1827 with Notes to the Present Time*, New Haven, 54.

<sup>218</sup> İnal, *a.g.t.*, 2015, 55-58.

<sup>219</sup> Kasaba, R. (1993). *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi On Dokuzuncu Yüzyıl*, İstanbul, 70.

<sup>220</sup> Martal, A. (1999). *Değişim Sürecinde İzmir'de Sanayileşme, 19.Yüzyıl*, İzmir, 50.

olmuştur. 1800'lerde yüz bin civarı olduğu tahmin edilen nüfus 1914'te üç yüz bine ulaşmıştır. Artan nüfusun çoğunluğu tarım sektöründen ziyade zanaat ve ticaret ile ilgili işkollarında istihdam olarak şehirdeki tüketim talebi arttığı gibi, gayrimüslim nüfusun çokluğu talep edilen ürünlerin çeşitlenmesini sağlamıştır<sup>221</sup>.

Deprem, yangın, veba gibi salgın hastalıklar İzmir tarihinin ayrılmaz birer parçası olmuştur. İzmir'in tarih boyunca ticari genişlemesine ve zenginleşmesine en büyük sekteyi depremler vurmuştur. Depremleri müteakip yahut sair sebeplerle başlayan ve şehrin büyük kısmı ahşap ve birbirine bitişik yapılardan ibaret olduğu için hızla yayılan yangınlar ise can ve mal kaybına yol açan başka bir felaket türüdür. İzmir tarihinin kaydedilmiş en büyük felaketi 10 Temmuz 1688 tarihinde gerçekleşmiştir. Deprem sonrasında Frenk Caddesinde depolarda yangın çıkarak kısa sürede yayılmış ve şehrin ¼'ü yanmıştır. 15-16 bin kişi deprem ve yangın dolayısıyla ölmüştür. Şehirdeki tüccar kolonileri büyük zararlara duçar olduğundan belirli süreliğine şehir yakınlarındaki Sakız, Foça gibi yerlere taşınmıştır<sup>222</sup>. Şehrin XVII. yüzyılda yaşadığı en büyük felaket 1688 depremidir. Deprem Frenk caddesini Müslüman bölgesine nazaran daha az etkilemesine rağmen yangın Frenk bölgesinde şiddetli olmuş neredeyse bölgenin tamamına zarar vermiştir. Depremde kervansaraylar, hanlar ve içlerinde bulunan ticari emtia büyük zarara uğradığından ticari aktivite derinden etkilenmiştir. Deprem sonrası İzmir'de sadece 22 Fransız tüccar kalmıştı ve konsoloslukları da geçici bir süre Buca'ya taşınmıştır<sup>223</sup>. İzmir ticaretinin yeniden canlanması için şehirdeki tüccar kolonilerinin de desteği ile 1691'de depremin hasarları giderilmiştir<sup>224</sup>. Bundan başka şehir 1739 ve 1778 yıllarında deprem yaşamıştır. Bu deprem ve yine takip eden yangınlarda şehirdeki ticari varlık büyük zarar görmüştür<sup>225</sup>. Bundan başka 1743, 45, 54, 63, 65, 66 ve 1771 yılında depremler kaydedilmiştir. 1778 yazında vukuu bulan deprem ve sonrasında çıkan yangında

---

<sup>221</sup> Küçükcalay, a.g.e., 2007, 47.

<sup>222</sup> Oikonomos, K., Bonaventure F. S. (2001). *Destanlar Çağından 19. Yüzyıla İzmir*, İstanbul, 128-31; Ülker, a.g.e., 27-28; Ambraseys N. (2009). *Earthquakes in the Mediterranean and Middle East: A Multidisciplinary Study of Seismicity up to 1900*, Cambridge, 522-23.

<sup>223</sup> Beyru, R. (2011). *19.Yüzyılda İzmir'de Doğal Afetler*, İzmir, 10-12.

<sup>224</sup> Ülker, a.g.t., 53.

<sup>225</sup> Beyru, a.g.e., 13.

neredeşye şehirin yarısı yanmıştır<sup>226</sup>. XIX. yüzyılda İzmir'in yaşadığı felaketler ise genellikle yangınlardan kaynaklanmıştır. 1845 yılında büyük bir yangın faciası yaşayan şehirde 3086 ev tamamen yanmıştır. Bu yangın sonrası şwhrin imarında evler arası boşluklar, kargir yapıların inşası gibi yangına karşı önlemler başlamıştır<sup>227</sup>.

İzmir, XVI. yüzyılın sonlarından beri diğer Akdeniz limanları gibi uluslararası ticarete açık ve yabancı pazarlar ile sürekli bir iletişim mevcut olduğundan erken modern dönemlerden itibaren salgınlara özellikle veba salgınlarına açık haldeydi. İzmir'de özellikle yaz mevsiminde salgınlar da sıklıkla görölmüştür. Bilhassa genellikle eylül-ekim arası görölen humma en ölümcül salgınlardandı. İzmir'e gelen seyyahlar salgınların Avrupalılardan çok Müslümanlar arasında yaygın olduğuna vurgu yapar. Hastalığı Allah'ın takdiri olarak gören Müslümanların koruma önlemleri almamasının bunda büyük katkısı olduğunu belirtirler<sup>228</sup>. XVIII. yüzyılda İzmir'e en büyük zararları veren salgın ise veba olmuştur. Yüzyıl boyunca tahminen 60 binden fazla kişi vebadan ölmüştür. şehirde 1736-30, 34-43, 47-51, 57-72, 83-1795 tarihlerinde oldukça sık aralıklarla veba salgını yaşanmıştır. 1758, 60 ve 65 yıllarında salgın özellikle ciddileşmiş şehir nüfusunun neredeyse yarısı kaybedilmiştir<sup>229</sup>. Veba salgınları XIX. yüzyılın başlarında da devam etmiştir. 1800-37 arasında 6 salgın yaşanan İzmir'de vebadan toplamda neredeyse 50 bin kişi ölmüştür. Sadece 1814 salgınında yaklaşık 40 bin kişi vebadan hayatını kaybetmiştir<sup>230</sup>. 1834 yılında İzmir'de önce depreme sonra da veba salgınına şahitlik eden Richard Burgres, deprem ve takip eden yangında Frenk Caddesi'nde pek çok dükkân ve evin tahrip olduğunu neredeyse 10 milyon gurusluk zarar meydana geldiğini kaydetmiştir. Sonrasında çıkan salgında Frenk Caddesi'nin karantina altına alındığını girişine bir bariyer konuğunu, para, mektup sair pek çok eşyanın dezenfekte edildiğini dışarıyla temasın minimize olduğunu anlatırken Türklerin tam aksine hiçbir önlem almadığını, hastalara dahi temas ettiklerini söyler<sup>231</sup>. İzmir'de karantina teşkilatının mevcut olmaması, kara yahut deniz

---

<sup>226</sup> Oikonomos, Bonaventure, *a.g.e.*, 2001, 132-33

<sup>227</sup> Kuzucu, K. (1999). "1845 İzmir Yangını," *Toplumsal Tarih*, 11(62), 20-25, şimşir, N. (2002). "1845 İzmir Yangını," *XIII. Türk Tarih Kongresi Bildirileri*, 255- 77.

<sup>228</sup> Tavernier, *a.g.e.*, 2010, 117.

<sup>229</sup> Panzac, D. (2017). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Veba (1700-1850)*, İstanbul, 379.

<sup>230</sup> Brewer, *a.g.e.*, 1830, 56.

<sup>231</sup> Burgess, R. (1835). *Greece and the Levant*, Londra, 75-76.

yoluyla şehre gelenlerin kontrol edilmeden şehre girmesi hastalığın İzmir'e ulaşmasını ve kolaylıkla yayılmasına neden oluyordu. Salgın önlemleri ancak 1840'larda alınmış bir deniz karantina organizasyonu kurulmuştur<sup>232</sup>. Hastalığın kısa sürede yayılmasının bir diğer sebebi ise şehrin Müslüman nüfusunun hastalığa karşı umursamaz tavrıdır. Salgın vukuunda Avrupalı ve diğer azınlıklar kendilerini karantinaya alırken Müslümanlar hastalarla dahi temas ediyorlardı. Türklerin predestinarist/kaderci tutumu ve hastalığa karşı herhangi bir önlem almayı reddetmesi nedeniyle hastalığın yayılmasına engel olunamıyordu. Yaklaşım bakımından farklılıklar olduğu için salgın vakitlerinde ölen yabancıların sayısı oldukça azdı<sup>233</sup>. 1840'lardan sonra şehirde veba salgını görülmezken onun yerini sokakların ve suların temizliği yeterince yapılmadığından kolera almıştır. Osmanlı coğrafyasında 1830'larda görülmeye başlayan kolera, buharlı gemi trafiğinin artmasıyla dünya çapında yaygınlık göstermiştir. İzmir'e ise 1831 yılında Odessa'dan gelen bir vapur hastalığı taşımıştır. İzmir şehri XIX. yüzyıl sonuna kadar İzmir'de etkili olmuştur. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kamu otoritesinin salgına karşı önlemler almaya başlaması, şehir temizliği ve altyapı konusunda gelişmelerle belirli oranda kamu sağlığının korunmaya başlamıştır<sup>234</sup>. Uzun tarihi boyunca olduğu gibi Osmanlı yönetimi altında da pek çok yıkıcı felaketle karşılaşan İzmir, ticari önemine binaen çabucak felaketlerin üstesinden gelerek batılı tüccar kolonilerinin de desteğiyle yeniden inşa edilmiştir.

## 2.2. İzmir'de İdari Yapı (16-19. Yüzyıl)

Osmanlı idaresi altında İzmir öncelikle Aydın Sancağı'nın bir kazası olarak belirlenmiştir<sup>235</sup>. Cezayir-i Bahr-ı Sefid/Kaptan Paşa Eyaleti'nin teşkilinin ardından şehir idaresi bu eyalete bırakılmıştır. Küçük bir idari birim olarak organize edilen İzmir'in yönetiminden bir kadı sorumlu tutulmuştur. Paşalar ise ancak güvenlik meseleleri ile alakalı olarak şehre gelmiştir. Şehrin idaresinin bir paşaya

<sup>232</sup> Bulmuş, B. (2012). *Plague, Quarantines and Geopolitics in the Ottoman Empire*, Edinburgh, 51-56.

<sup>233</sup> MacGill, T. (1808). *Travels in Turkey, Italy, and Russia*, C. I, Londra, 119-122; Jowett, a.g.e., Londra, 57.

<sup>234</sup> İnal, a.g.t., s. 63-70.

<sup>235</sup> Zandi-Sayek, S. (2012). *Ottoman İzmir, The Rise of a Cosmopolitan Port, 1840-1880*, Minneapolis, 79.

birakılmamasını Necmi Ülker, merkezi hükümetin ticarete tek el kurmaya yahut suiistimallerde bulunmaya müsait bir makamın ihdas etmek istememesine bağlar. Her yıl değiştirilen bir kadının büyük suiistimallere yol açması mümkün görülmemekteydi. 1702’de şehre gelen Fransız seyyah Tournefort, şehirde paşa olmadığını, yönetimin kadı da güvenlik işlerinin ise 2 bin kişilik bir yeniçeri kuvvetini yöneten serdarda olduğunu belirtir<sup>236</sup>. Başka bir Fransız seyyah Tavernier, İzmir’de kalıcı bir paşa olmadığına dikkat çeker. İzmir kadısının gayrimüslim şehir sakinleriyle iyi ilişkileri olduğunu vurgular. Otoritesini suiistimal eden bir kadı olursa şikayet vukuunda kolaylıkla yerinin değiştirildiğini söyler<sup>237</sup>. Şehrin bilinçli olarak, dış ticaretinin daha serbest bir ortam bulması için sancak merkezi yapılmadığı yaygın bir görüş olarak benimsenmiştir<sup>238</sup>. Ancak 1715-18 Venedik Savaşları döneminde şehrin güvenliği konusunda zafiyet yaşandığından idari statüsü kadılıktan paşalığa dönüştürülmüştür. Köprülü Abdullah Paşa İzmir yöneticisi olarak tayin olmuştur. Ancak savaş yılları sonunda eski idari düzene tekrar dönülmüş İzmir 1740’a kadar kadılık olarak idare olunmuştur<sup>239</sup>. İzmir’deki önemli bir diğer görevli grubu gümrük memurlarıdır. Osmanlı Devleti merkezi bir ekonomi politikasına sahip olmadığından XIX. yüzyılın ikinci yarısına dek gümrük idaresinde de tek tip bir model söz konusu değildi. Her ticari bölgenin kendine mahsus bir gümrük sistemi mevcuttu. Bu nedenle İzmir’deki gümrük yetkilileri faaliyetlerinde nispeten bağımsızdı. Gümrük idaresi belirli bir miktar karşılığı iltizam olarak bir şahsa devredildiğinden ve bu iltizam sözleşmeleri senelik yapıldığından dolayı gümrük mültezimleri mümkün olduğunca fazla gelir elde ederek karlarını arttırma peşine düşüyordu. Onların bu arayışları nihayetinde yabancı tüccarlar ile sürtüşmelere ve merkeze bu hususta pek çok şikayetin gitmesine düçar olmuştur<sup>240</sup>. Aydın Eyaleti/Vilayeti XVIII. yüzyılda Saruhan, Aydın ve Suğla/Sığla Sancaklarından mürekkepti. İzmir ise Sığla Sancağı’na bağlı bir kaza statüsündeydi. 1841’de Tanzimat döneminde İzmir, Aydın Eyaleti’nin/Vilayet merkezi olmuştur. 1866’da ise İzmir ayrı bir eyalet/vilayete çevrilmiştir. XIX. yüzyıla

---

<sup>236</sup> Tournefort, *a.g.e.*, 334

<sup>237</sup> Zorlusoy, H. (2013). *XVII. Yüzyıldan Günümüze Fransız Gezginlerin Gözüyle İzmir*, İzmir, 56.

<sup>238</sup> Faroqhi, *a.g.e.*, 2004, 481.

<sup>239</sup> Faroqhi, *a.g.e.*, 2004, 270-271.

<sup>240</sup> Faroqhi, *a.g.e.*, 2004, 276-79.

birlikte sayıları artan batılı tüccarların daha düzenli ve aydınlatma, ulaşım gibi olanaklar taleplerinin artması üzerine ise 1868'de İzmir'de belediye teşkilatı kurulmuştur<sup>241</sup>.

İzmir'in coğrafi nitelikleri kentin uluslararası bir ticaret limanına dönüşümünde muhakkak önemli bir rol oynamıştır. Anadolu coğrafyasının Batı kıyılarının merkezinde yer alır. 33 mil uzunluğa sahip bir körfeze sahip olan şehirden Akdeniz'e açılmak hem kolay hem de şehir istila ve baskınlara karşı korunaklıdır. Şehrin dört tarafının dağlarla çevrili olması sert rüzgarları engellediğinden ve körfezin limanın oldukça derin olmasından dolayı büyük tonajlı gemilerin demirlemesine müsaitti. Yeşildere/Meles Nehri şehir ve kırsal bölgeyi birbirinden ayırırdı. Osmanlı döneminde bu nehir üzerindeki Kervan Köprüsü, İzmir'i Anadolu'dan gelen kervan yoluna bağlıyordu<sup>242</sup>. Uygun coğrafi özelliklerinin de katkısıyla XVII ve XVIII. yüzyıllarda İzmir'in Osmanlı-Avrupa ticaretinde deniz bağlantısını sağlayan önemli bir liman olarak ortaya çıkışı burada diğer Osmanlı şehirlerinde yaygın olmayan nevi şahsına münhasır bir ticari yapı yaratmıştır. Şehirdeki ticari aktivite başlıca olarak iki bölgede, Çarşı, Kemeraltı civarı ve Frenk Mahallesi /Franc Street'te gerçekleşmekteydi. Çarşı bir zamanlar İzmir körfezine açılan iç bir limanın girişine konumlandırılmıştı. XVI. yüzyılda gemilerin yanaşabildiği bu liman zamanla dolarak liman niteliğini kaybetmiştir. Anadolu'dan gelen emtia yüklü deva kervanlarının İzmir'e geçişini sağlayan Kervan Köprüsünün son durağı bu çarşı ve içindeki hanlardı. Doğu ürünlerinin dağıtım merkezi burasıydı. İzmir Frenk mahallesi, Osmanlı-Avrupa ticaretinin idare edildiği ve yürütüldüğü merkezdir. XVII. yüzyıldan beri Avrupalı tüccarlar kıyı ve Frenk Sokağı arasındaki dar şeride yerleşmiştir. Buraya inşa ettikleri kargir binalar, Avrupalı tüccarların hem ikametgahı hem de ticaret evi olarak kullanılmıştır. Emtia deposu da barındıran bu hanelerin her biri denize açılmaktaydı. Deniz tarafından ipek, pamuki yün, tiftik, afyon gibi düşük ağırlıklı emtia, açıkta bekleyen gemilere transit olarak taşınırdı. Ancak XIX. yüzyılda uluslararası ticaret hacminin büyük oranda artması ve bu yüzyılın son çeyreğinde modern bir liman tesisi inşası ticaretin ağırlık merkezinin değişmesini ve frenk sokağının işlevinin

---

<sup>241</sup> Zandi-Sayek, *a.g.e.* 2012, 76-77

<sup>242</sup> İnal, *a.g.t.*, 2015, 47-48.

başkalaşmasını sağlamıştır<sup>243</sup>. XVII ve XVIII. yüzyılda İzmir’de üç bedestenin mevcut olduğu bilinmektedir. Bunlardan en büyüğü 1677 yılında Köprülü Fazıl Ahmed Paşa’nın inşa ettiği Göl Bedestenidir. XVIII. yüzyılda inşa edilen Çuha bedesteninde ise ağırlıklı olarak tekstil ürünleri toplanırdı. Bunlardan başka daha küçük Bakır bedesteni de kullanılmaktaydı. Bir başka önemli ticari yapı grubu ise hanlardı. Bedestene gre daha küçük yapılar olan hanlarda aşağı yukarı bir emtianın ticaretinde uzmanlaşmış tüccarlar toplanırdı ve alım satımı yapılan ürün çeşitliliği bedestenlere göre daha dardı. Tütün Hanı, Yemişçiler Hanı gibi örneklerden anlaşılacağı üzere hanlar sıklıkla ticareti yapılan ürünün adı ile anılırdı. İzmir’in uluslararası ticaretteki rolü büyüdükçe şehirdeki ticari yapıların sayısı da artmıştır. Katip Çelebi 1648’de İzmir’de 60 han olduğunu yine aynı dönemden Evliya Çelebi, 1671-72’de 82 han olduğunu söyler. Bunların çoğunluğu XVII. yüzyıldaki büyük deprem ve yangınlarda tahrip olmuştur. Canlı Avrupa ticareti sayesinde İzmir’deki ticari altyapı yenilenerek XIX. yüzyıla kadar yüzde fazla han inşa edilmiştir. XVIII. yüzyıl hanlarının en meşhuru ise Hacı Beşir Ağa’nın inşa ettirdiği Kızlarağası Hanıdır<sup>244</sup>. İzmir’in ticari altyapısına dönük XVII. yüzyıldan başlayan ve süregelen yatırımlar ve inşa faaliyeti, İzmir’in ana ihracat limanı olarak uluslararası ticarete eklenmesini sağlamayı hedefleyen merkezi devlet politikasının mevcudiyetini de ispat eder. XIX. yüzyılın ortasından itibaren İzmir ticaretinde yükte hafif pahada ağır emtianın yerini zahire, pamuk, incir, kuru üzüm, kuru meyve, tütün, kök boya, meşe palamudu, afyon, zeytinyağı gibi zirai emtia almıştır. Ticareti yapılan ürün profilindeki ağırlığın hammadde ve zirai ürünlere kayması ticari ve endüstriyel yapıların da işlevsel değişimini beraberinde getirmiştir. Öncelikle bölgede depo-antrepo gibi yapılar inşa edilmiştir. Ancak en önemli alt yapı yatırım 1867-75 arasında inşa edilen yeni liman olmuştur. Ticari ve kamusal yapıların yanısıra endüstri ve finans institasyonları da süratle çoğalmıştır. Ancak daha XVIII. yüzyıldan beri İzmir’deki beledi hizmetlerin eksikliği, sokakların, yolların elverişsizliği üzerine pek çok gözlem yapılmıştır. Ticari aktivite, endüstri ve üretimdeki gelişme

---

<sup>243</sup> İnal, a.g.t., 2015, 192-196.

<sup>244</sup> Aktepe, M. M. (1971). “İzmir Hanları ve Çarşıları Hakkında Ön Bilgi,” *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi* 25, 105-54; Ersoy, B. (1988). “İzmir Hanları ve Üzerine Tespit ve İncelemeler,” *Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 32(1-2), 97-103; Atay, Ç. (2003). *Kapanan Kapılar: İzmir Hanları*, İzmir; Müller-Wiener, a.g.e., 2003, 436-39, 448-54.

beraberinde şehirde nüfus yoğunluğunu ve keşmekeşi de getirmiştir. XIX. yüzyılın ortasından itibaren Tanzimat ile başlayan kentsel reformlar İzmir'i de etkilemiştir. 1834-41-45 yıllarında İzmir'de meydana gelen ve kentin hane varlığını ciddi şekilde eksilten yangınlar bir bakıma kentsel düzenlemeleri kolaylaştırmıştır. Kentin yeniden inşasında evlerin birbirine mesafesi, kullanılacak yapı malzemesi, sokak genişliği gibi belirlenen kaideler dikkate alınmıştır. Hatta 1854-56 yılında İtalyan şehir planlamacısı Luigi Storari'ye, 1845 yangınında hasar gören bölgelerin master planı hazırlatılarak batılı tarzda bir şehir planı uygulanmıştır. Şehir planlamasındaki modernleşme ile birlikte klasik dönemin ticari ihtiyaçlarına göre fonksiyonları olan hanların yerini yeni dönemin yüksek hacimli ticaretinin ihtiyaçlarını karşılayabilecek antrepolar almıştır. Ticarete konu ürünlerin niteliği de dönüştüğünden ağır ve hacimli zirai emtianın depolanması, saklanması için antrepolar çok daha kullanışlıydı. XIX. yüzyılın ikibci yarısındaki bu ticari refah döneminde canlı bir i ve finans merkezidir. Bankerleri kreditorler, tüccarlar şehri ticari operasyonları için merkez ittihaz etmişlerdir<sup>245</sup>.

İzmir ve hinterlandının üretim artışı, bunun getirdiği büyük ticari büyüme şehir planlaması bakımından yeni düzenlemeleri gündeme getirmiştir. Zirai üretimin işlenmesi için lüzumlu endüstriyel yatırımlar için İzmir'in kuzeyi Punta denilen bölgede 1830'lardan sonra belirli bir yoğunlaşma görülmüştür. Avrupalı yahut gayrimüslim Osmanlılar imalathane ve endüstriyel tesisleri bu bölgede kurmuştur. 1847 yılında Düzoğlu Agop tarafından kurulan İzmir'in ilk kağıt fabrikası, 1850'de Dimo Issigonis'in kurduğu dökümhane burada inşa edilmiştir<sup>246</sup>. Zirai üretimde kullanılan araçları imal eden bu tesis 1870'lerde kayde değer ölçüde büyümüştür<sup>247</sup>. Hinterlanddan gelen zirai ürünler, Smyrna Vineyards and Brandy Distillers Co. Ltd., Smyrna Dried Fruit Importers Association Ltd., Asia Minor Tobacco Co. Ltd., Smyrna Fig Packers Ltd., Ottoman Oil Co. Ltd., and Levant Trading Agency Ltd. gibi her biri çeşitli alanlarda uzmanlaşmış yabancı şirketler tarafından büyük miktarlarda satın alınırdı. İhracata mevzu zirai mahsul bu şirketler tarafından işleme tabi tutulup ihraca hazır hale getirilirdi. Tarımın endüstrileşmesi sadece ihracat amaçlı gerçekşen bir

---

<sup>245</sup> İnal, a.g.t., 2015, 200-204.

<sup>246</sup> Martal, a.g.e., 1999, 123, 134-135, 141-42.

<sup>247</sup> Scherzer, K. (2001). *İzmir 1873*. İzmir, 189-90.



süreç olmamıştır. İç tüketim için de böylelikle maliyetler ucuzlamıştır. Nitekim 1850’de McAnfrew&Forbes Şirketi Punta’da ilk buharlı değirmeni işletmesi ile iç pazardaki büyük bir talep karşılandığından kısa sürede bunların sayısı artarak 1890’larda 11’ ulaşmıştır. Bu bakımdan XIX. yüzyılda ticari gelişim ve refah için tüccarlar, aracılar, toptancılar, tarımsal üretim ve üreticiye sıkı bir şekilde bağlıydı<sup>248</sup>.

### 2.3. İzmir-Liman Kentinin Ortaya Çıkışı (16-18. Yüzyıl)

Kapitalist dünya ekonomisi, XVI. yüzyılın ikinci yarısında iklim değişikliği ve feodalizmin gerilemesi ile çıkış yolu olarak coğrafi genişlemeyi seçen ve buna mukabil olarak nüfus bakımında da genişleyen Avrupa’da yükselmiştir. Bu dönemde Avrupa devletleri ticari aktivitelerini çeşitlendirip, bürokratik yapılarını rasyonelleştirerek bahsedilen krizlerden çıkmaya başlamıştır. Dünya-sistemi teorisinde dünya ekonomisi başlıca çekirdek-çevre /merkez-çevre olmak üzere başlıca iki yapıya ayrılmıştır. Çekirdek ekonomiler hakim unsur olarak daha az gelişmiş çevre üzerinde egemendir. 1640’larda bu tasavvura göre Kuzeybatı Avrupa ekonomileri kapitalist dünya ekonomisinin çekirdek bölgeleri halini alırken İspanya, İtalyan şehir devletleri yarı çevre, Kuzeydoğu Avrupa ve Amerika kolonileri ise çevre statüsünde değerlendirilmiştir<sup>249</sup>. Wallerstein dünya-sistemini işbölümüne dayalı farklı kültürleri de bünyesinde barındıran sosyal sistemler olarak tanımlamıştır. Bu sistem dünya-imparatorlukları ve dünya ekonomileri olmak üzere iki farklı kategoriye ayrılmıştır. Dünya imparatorlukları ticaret ve ekonomik aktivite üzerinde düzenleyici ve baskılayıcı olduğu için hükmü altında ekonomik hareketlilik görülmemiştir. Bu idare modellerinde ticaret özellikle uzun mesafeli ticaret bütün ekonomik aktivite içerisinde küçük bir kısma tekabül ediyordu. Bu yüzden pazar için ticaret yerine kontrol edilen düzenlenen ticaret yapısı hakim düzendi. Pazar için ticaret modern dünya ekonomisinin XVI. yüzyıldaki düzeni içerisinde ortaya çıkmıştır.

<sup>248</sup> Bilsel, F. C., (2001). “The Ottoman Port City of Izmir in the 19th Century: Cultures, Modes of Space Production and the Transformation of Urban Space”, *7 Centuries of Ottoman Architecture A Supra national Heritage*, İstanbul, 232; Kurmuş, O. (2008). *Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi*, İstanbul, 138, 266.

<sup>249</sup> Wallerstein, I. (2000). *The essential Wallerstein*, New York, 93.

Dünya-sistemi teorisinin temel amacı XVI. yüzyılda Avrupa’da ortaya çıkan kapitalizmin, dünyanın geri kalan kısmını nasıl etkileyip değiştirdiğidir. Osmanlı Devleti’nin XVI. yüzyılın sonunda başlayan ve dünya ekonomisine bir periferi olarak eklenmesi ile sona eren dönüşümünün incelenmesi bu teori bakımından önemli bir çalışma alanı olarak değerlendirilmiştir. Dünya sistemi yaklaşımında özellikle Batı Anadolu, Avrupa’nın kapitalist yayılmasından en fazla etkilenen bölge olarak görülmüş, bu bağlamda Osmanlı İzmir’inin bir liman kenti olarak yükselişinin iç faktörlerinin analizini yapmak, dünya kapitalizmine süreci eklenme süreci için genel bir çerçeve belirlemek açısından önemsenmiştir. On sekizinci ve on dokuzuncu yüzyılda Avrupa güçlerinin Osmanlı İmparatorluğu’na doğrudan nüfuz etmesi, Osmanlı Devleti’nin dünya ekonomisine dahil olma sürecini şekillendirdi. Bu dahil olma/bütünleşme sürecinin başlangıcı üzerine pek çok farklı yaklaşım mevcut olsa da dünya-ekonomisi ile bütünleşmenin Osmanlı Devleti için monolitik bir süreçte gerçekleşmediği, Rumeli, Batı Anadolu, Suriye, Mısır gibi devletin farklı parçalarının başka zaman dilimlerinde bu bütünleşme sürecine başladığı genel kabul gören yaklaşımdır<sup>250</sup>. Murat Çizakça’ya göre Osmanlı Devleti’nin kapitalist dünya ekonomisi ile bütünleşme süreci iki aşamada gerçekleşmiştir. 1550-1650 arası Osmanlı ekonomisinin nisbi bir bütünleşmesi ve işbirliği söz konusu iken 1830’lar ile birlikte Osmanlı ekonomisinin kapitalist-dünya ekonomisinin bir parçası haline gelmiştir. XVI. yüzyılın ikinci yarısında dahi Osmanlı imalat sanayi Avrupa endüstrisinin baskısı altındaydı<sup>251</sup>. Buna karşın Osmanlı İmparatorluğu’nun bazı bölgelerinin XVII. yüzyılda Avrupa ile sıkı ticari bağları mevcuttu, Avrupa manifaktürüne karşı pazar için üretilen tarımsal emtia yoğun miktarda ihraç edilirdi. Mamul Avrupa ürünlerinin bütün Osmanlı pazarlarını istilasını ancak XVIII. yüzyılın sonu ve XIX. yüzyılda meydana gelmiştir<sup>252</sup>. Avrupa ile XVI. yüzyıldan itibaren ticari bağlar kuran önemli ticaret merkezlerinden biri ise İzmir’dir.

---

<sup>250</sup> Wallerstein, I., Decdeli, H., Kasaba, R. (1987). “The incorporation of the Ottoman Empire into the world economy”. *The Ottoman Empire and the World Economy*, (Ed: H. İslamoğlu-İnan), Cambridge 88-89.

<sup>251</sup> Çizakça, M. (1985). “Incorporation of the Middle East into the European World-Economy.” *Review (Fernand Braudel Center)*, 8(3), 355-356.

<sup>252</sup> Faroqhi, a.g.e., 2004, 164.

Liman şehirlerinin kapitalizm ve kolonyalizmin yayılma sahaları olarak ekonomik üniteleri dünya ticaret merkezine bağladığı esasına dayanan dünya-sistemi teorisi uzun yıllardır tarihçilerin ve sosyologların liman şehirlerindeki dönüşümü anlamlandırmak ve anlatmak için başvurduğu başlıca çerçeveyi sağlamıştır. Immanuel Wallerstein ve diğer savunucular, üretici bölgeler/çevre ve tüketici bölgeler/çekirdek-merkez arasındaki bağlantının liman şehirleri vasıtasıyla kurulduğu görüşünü savunurlar. Bu kavramsal çerçeveden hareket eden incelemeler, İzmir'e Osmanlı Devleti'nin kapitalist piyasaya eklenmesinde ve merkez/çekirdek ile bağlantı kurulmasında katalizör rolü biçer. Merkez-çevre/Çekirdek-periferi temelinde İzmir'in Doğu Akdeniz'de yükselişi izah edilir. Bu açıklama modeli yadsınmamakla birlikte çevreyi tamamen merkeze tabi, liman, şehir, hinterland ve buralardaki kompleks ilişkileri, iklim gibi pek çok faktörün etkilediği iç faktörleri göz ardı etmesi bakımından eksiklikle barındırmaktadır. İzmir'in ticari gelişimi ve Levant'ın en işlek limanlarından birine dönüşümü bu çerçevede irdelenmelidir<sup>253</sup>.

Osmanlı hakimiyeti altında İzmir'in temel ekonomik fonksiyonu XVI. yüzyılın ikinci yarısına kadar bütün Ege bölgesi gibi İstanbul'un yiyecek ihtiyacını temin etmekte. Geleneksel Osmanlı iktisadi politikaları çerçevesinde şehrin ticari potansiyelini kullanmak üzere bir politika geliştirilmemiştir. XVI. yüzyıl için İzmir'in ticari kapasitesi sınırlı durumdaydı. Sakız, Manisa gibi eski ticaret merkezleri hatta Çeşme, Seferihisar gibi çevredeki kıyı kasabaları dahi İzmir'in önünde görülüyordu. 1575 tahririnde İzmir'de 382 vergi mükellefi varken toplamda kentte 3 Cuma camii vardı. Aynı dönemde Manisa'da 1.679 vergi mükellefi ve 12 Cuma camii mevcuttu. Söz konusu dönemde İzmir'deki ticari aktivite İstanbul'a üzüm ve incir göndermekten ibaretti. XVI. yüzyıl'da Batı Anadolu ticareti Akdeniz ticaretinin geleneksel merkezlerinden olan Sakız'dan yürütülüyordu. 1580'lerde Akdeniz'e Avrupalı tüccarın gelmesiyle beraber İzmir'in ticari potansiyeli de ortaya çıkmaya başlamıştır. Osmanlı Devleti'nin zirai emtia üzerine koyduğu ihraç yasakları zamanla gevşedikçe Avrupalı tüccar Batı Anadolu limanlarından pamuk, kuru meyve ve bir miktar zahire taşımaya

---

<sup>253</sup> İnal, *a.g.t.*, 2015, 220-221.

başlamıştır. 1620'lerden sonra İran ipeğinin de İzmir'e yönelmesi ile İngiliz, Fransız, Hollandalı Avrupalı tüccar grupları konsolosluklarını buraya taşımıştır<sup>254</sup>.

İzmir'in, coğrafi koşulları çok müsait bir limana sahip olması XVI. yüzyıl boyunca ticaret rotalarında yaşanan değişimler sonunda kendiliğinden öne çıkmış ve XVIII. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı Devleti'nin en büyük ihracat limanına dönüşmüştür. XVI. yüzyıl hem Osmanlı hem de Avrupa ticaretinde bir değişim çağıdır. Merkantilist ekonomi politikalarının hakim olduğu Avrupa devletleri, ham madde satın almak ve mamul ürünler satmak için yeni pazarlar arayışındaydı. Bu çerçevede Osmanlı Devleti gibi işeci tarım ağırlıklı ekonominin hakim olduğu bir pazar oldukça uygundu. Merkezi hükümetin İzmir'i İstanbul'un yiyecek deposu olarak tutma politikasına karşın verimli hinterlandı ve avantajlı coğrafyası nedeniyle İzmir büyümeyi sürdürmüştür. Osmanlı maliyesinin fiskal darlığı ile Avrupa devletlerinin İran ipeği, Ankara tiftiği ve pamuk gibi hammaddelere olan talebinin artması birbirine tesadüf ettiğinden ekonomi üzerindeki devlet kontrolü gevşetilmiştir<sup>255</sup>. XVI. yüzyılın son çeyreği ekonomik ve siyasi bakımdan büyük dönüşümler barındırmaktadır. Bütün Akdeniz bölgesinde nüfus hızla yükseldiğinden kaynaklar konusunda yetersizlikler ortaya çıkmıştır. Ekili alanlar artmasına rağmen yine de kaynak azlığının önüne geçilememiştir<sup>256</sup>. İmparatorluğun nüfusu 1530'larda 12-13 milyon tahmin edilirken XVI. yüzyılın sonunda 25-30 milyona yükselmiştir<sup>257</sup>. Bununla birlikte özellikle mevcudu artan düzenli ordu için nakid ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Bu açığı giderme amaçlı olarak klasik metoda başvurulmuş ve paranın değeri 1585'de düşürülmüş böylece kısa süreli bir iyileşme sağlanmıştır. Ancak vergilerin de nakdiye çevrilmesi dolayısıyla piyasada fiyatlar yükselirken paranın gerçek değeri düşmüştür. 1585 tağışışında önce piyasadaki paralar toplanmış gümüş miktarı azaltıldıktan sonra tekrar tedavüle sokulmuştur. XVI. yüzyıldaki fiyat devrimi zor durumda olan Osmanlı maliyesinin durumunu iyice kötüleştirmiştir. Bu yüzyılın ilk yarısında Avrupa piyasalarına akan Meksika gümüşü, tarımsal ürünlerin fiyatında büyük artışlara neden

<sup>254</sup> Kuru, a.g.t., 2017, 151-152.

<sup>255</sup> Atik, T. (2014). *The Rise of İzmir as a Commercial Center*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Middle East Technical University, Ankara, 42.

<sup>256</sup> İnalçık, H. (1980), "Military and Fiscal Transformation in the Ottoman Empire, 1600-1700", *Archivum Ottomanicum* 6, 285.

<sup>257</sup> Pamuk, Ş. (2005). *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi*, İstanbul, 108-120.

olmuştur. Bu yüzyılda Avrupalı tüccarlar iç piyasadan daha yüksek bedelle hammadde ve tarımsal emtia almak için Osmanlı piyasaları ile olan ticaretlerini sıklaştırmıştır. Böylelikle Avrupalı tüccarlar vasıtasıyla Amerikan gümüşü Osmanlı piyasalarında çoğalmıştır<sup>258</sup>. Osmanlı ekonomisinde enflasyona yol açan bu gelişme , nüfus artışı ile birleşerek Osmanlı devletinin üretim ve dağıtım sürecinde düzenleyici bir role sahip olduğu kendi kendine yeten sistemin bozulmasına yol açmıştır. Nüfus artışı buğdaya olan talebi arttırırken Avrupa fiyat enflasyonu iç piyasada fiyatların yükselmesine neden olan kaçak ticareti yaygınlaştırmıştır.

Osmanlı Devleti'nin genel bir kriz yaşadığı bu ortamda Avrupalı tüccarın yoğun ilgisiyle karşılaşan İzmir, güçlü bir ticaret dönemine girmiştir. XVI. yüzyılda bir fiskal kaynağı olarak İzmir'deki ticareti teşvike yönelen Osmanlı hükümeti, bölgenin ticari bir merkeze dönüşmesi için gerekli olan düzenlemelere başlamıştır. İzmir'de ticaret yapan yabancı tüccarlar bazı vergilerden müstesna tutulurken, Kuşadası, Sakız gibi diğer limanlardan ticaret yasaklanmış, buradaki İzmir'e yönlendirilmiştir<sup>259</sup>. XVI. yüzyılda İzmir henüz Batı Anadolu'nun en önemli ticaret merkezlerinden biri değildi. Ancak bölgede belli seviyede bir iç ticaret ve taşımacılık vardı. İstanbul'a gönderilen emtia yahut Batı Anadolu boyunca ticaret karayoluna göre çok daha ucuz ve uygun olan deniz yoluyla yapılıyordu. 1570'lerde dahi Osmanlı Devleti İzmir'den 1500'lerdeki miktarda gelir elde edebiliyordu ve şehir halen İstanbul ve diğer bölgelerin kuru meyve, buğday tedarikçisi olarak değerlendiriliyordu. Ancak Osmanlı merkezi hükümeti, kaçakçılığı, ihracı memnu metanın ticaretini tamamen engelleyecek enstrümanlardan yoksundu. Venedikli, Dubrovnikli tüccarlar İstanbul'un ihtiyacı için ayrılmış olan zahire, pamuk, deri gibi emtianın ticaretini İzmir kıyıları kaçakçılığa oldukça müsait olduğundan sürdürmüşlerdir. Bu nedenle İzmir ve çevresinde kayıt dışı büyük bir dış ticaret mevcuttu<sup>260</sup>. XVI. yüzyılda Osmanlı yönetimi, İzmir ve diğer Batı Anadolu şehirlerini, İstanbul'un iâşe ağının bir parçası olarak biçimlendirmişti. Tebaanın ve ordunun en önemli ihtiyaçları olan hububat, pamuk,

---

<sup>258</sup> Pamuk, *a.g.e.*, 2005, 116.

<sup>259</sup> Frangakis-Syrett, E. (1985). "The Ottoman Port of Izmir in the Eighteenth and Early Nineteenth Centuries, 1695-1820", *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, 39, 150; Goffman, *a.g.e.*, 1995, 12.

<sup>260</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2000, 40.

pamuk ipliği, balmumu, deri, sahtiyan gibi emtianın ihracı yasaklanmıştı. Ancak XVI. yüzyılda dahi bu ürünlerin İzmir körfezinde kaçak ticaretinin yapıldığı aşikardır. XVI. yüzyılın ilk yarısına ait mühimme kayıtlarından İzmir’de bu devrede belirli bir ticaret olduğu anlaşılacakla birlikte şehrin o devirdeki büyüklük ve gelirleri göz önüne alındığında büyük çaplı bir hareketlenme olmadığı aşikârdır<sup>261</sup>. Akdeniz ve Osmanlı dünyasında büyük dönüşümlerin yaşandığı XVI. yüzyılın sonunda bu dönüşümlerin ortasında İzmir yeni bir liman kenti olarak ortaya çıkmıştır. İzmir’in yükselişini sağlayan temel faktörler arasında XVI-XVII. yüzyıl boyunca Akdeniz ve Osmanlı Anadolu’sunun sosyo-ekonomik yapısını şekillendiren iklim koşulları dikkate alınmalıdır. İzmir ve çevresinin kendine has iklim koşulları sayesinde Akdeniz çevresinde üretimi azalan ticari zirai emtianın söz konusu yüzyıllarda veriminin devam etmesi bu ürünlerin peşindeki Avrupalı tüccarları buraya çekmiştir. XVI. yüzyılın sonunda para değeri kaybı neticesi ortaya çıkan kriz Avrupalı tüccara finansal bir avantaj sağladığı için hızlı ticarileşmeye katkı sağlamıştır. Ancak XVII. yüzyılın başında para değerinin istikrara kavuşması ticari genişlemeyi yavaşlattı. Kuzey Avrupalı tüccarın Akdeniz coğrafyasına girdiği bu yıllar Akdeniz’deki ticaretin yeniden düzenlenmesini gerektirmiştir. Bunlarla birlikte pekçok etnik-dinsel grubun ticaret ile işigali ile yeni bir hukuki altyapı ihtiyacı belirmiştir. Ticari sistemi genişleten ve yasal koşulları belirleyen bu sistem Osmanlı yönetimi tarafından ahidname adı verilen ticari-hukuki-adli ayrıcalık ve kısıtlamaları tespit eden belgeler ile kurulmuştur. İzmir ve buranın ticari potansiyeline yönelik Osmanlı Devleti bigane kalmayarak sistematik bir politika takip etmiştir. Şehrin XIX. yüzyıla kadar kadılık olarak yönetilmesi, buraya bir paşa tayin edilmeyerek ticarete dönük müdahalelerin önüne geçilmesi, çeşitli vergi muafiyetleri, ticari altyapıyı geliştirmeye yönelik inşa ve imar faaliyetleri Osmanlı Devleti’nin İzmir’in ticari bir merkez olmasını sağlamaya yönelik politikasının birer parçasıdır<sup>262</sup>.

1582 yılında şehrin ticari potansiyelinin farkına varan İngilizlerin İzmir’de konsolosluk tesisi, şehrin ticari parlamasının arkasındaki başlıca faktörlerdendir. İngilizleri müteakiben 1619’da Fransızlar konsolosluk açmıştır. Böylelikle şehirde

---

<sup>261</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2013, 40-42.

<sup>262</sup> Kuru, *a.g.t.*, 2017, 181-184.

belirli bir yabancı tüccar kolonileri oluşmuştur. Yerel idarecilerle iyi ilişkiler kuran konsolosların en önde gelen vazifelerinden biri ticarete dış müdahalenin engellenmesi ve kesintiye mahal vermemesidir. Konsolosların bu işlevi şehirde ticaretin kesintisiz devamına büyük katkı vermiştir. Batılı tüccar kolonilerinin İzmir'e yerleşmesi ve konsolosluk temini gümrük gelirleri üzerinde kısa sürede etkisini göstermiştir. XVII. yüzyılın ilk yılları itibarıyla Batı Anadolu'nun diğer ihracat limanları olan Sakız, Çeşme, Urla İzmir'in gölgesinde kalmıştır. Nitekim kısa süre sonra İzmir dışında Batı Anadolu'daki herhangi bir iskelenin ihracat için kullanılması yasaklanmıştır<sup>263</sup>. XVI. yüzyılın sonundan itibaren İzmir'den Batı piyasaları ile ticari bağlantılar kurulurken eş zamanlı olarak Tokat-Erzurum hattı üzerinden Doğu ile de ticari ilişkiler geliştirilmiştir. Bu bakımdan erken dönemli eklemelenmenin tek yönlü olmadığı aşıkardır. Doğu ticaret merkezleri ile İzmir'in bağlantısını sağlayan kervanlar İzmir'i İran ve Hind pazarlarına bağlıyordu. XVII. yüzyıl öncesi doğu-batı ticareti temelde Akdeniz limanları üzerinden taşınan ve kadim baharat yolundan getirilen baharata dayanırdı. XVI. yüzyıl sonları itibarıyla Anadolu'ya Erzurum üzerinden İran ipeği ve Hind pamuklusu da getirilmeye başlanmıştır. Bu dönemde Osmanlı Devleti'nin hem doğu hem de Avrupa pazarları ile olan ticari bağlantıları eşit derecede kuvvetlenmiştir<sup>264</sup>.

XVII. yüzyıldan itibaren İzmir ticari önem kazanarak Batı Anadolu ürünlerinin antreposu ve ağırlıklı olarak iç tüketime yönelik dağıtım merkezi olma özelliğini aşarak Avrupa ürünlerinin Anadolu ve İran'a sevk edildiği; Anadolu ve İran'ın ticari emtiasının ise Batı Avrupa'ya ihraç edildiği bir liman şehri halini almıştır. Uzun yıllar İran ipeği ticaretinin merkezi olan Halep'in XVII. yüzyılla birlikte öneminin azalması ile İzmir yabancı tüccarlar için cazip bir ticaret merkezi haline gelmeye başlamıştır. Tokat-İzmir ipek ticareti rotası, yol üzeri han ve kervansaray sistemi sayesinde, kervanlar için uygun ve güvenli bir güzergâh halini aldığından ve bu güzergâhta maruz kalınan gümrük vergileri alternatif yollara göre daha düşük olduğundan cazibesini arttırmış Halep'teki Fransız ve İngiliz tüccar kolonileri konsoloslukların da kurulmasıyla İzmir'e yerleşmeye başlamıştır. İran ipeği 1620'lerden itibaren İzmir'e gelmeye başlamış ve

---

<sup>263</sup> Goffman, *a.g.e.*, 1995, 143-144.

<sup>264</sup> Kuru, *a.g.t.*, 2017, 116.

İzmir bu ticarete Halep'in rakibi haline gelmiştir. Aynı dönemde Osmanlı yönetiminin pamuk üzerine ihraç yasağını kaldırması İzmir'in ticari yükselişini desteklemiştir. Bu dönemde İzmir ticaretinin temel ticari ürünleri; İran ipeği, Ankara sof ve tiftiği, pamuk ve pamuk ipliği idi<sup>265</sup>. 1620'lerde Avrupa-Asya ticaretinin büyük bir antreposuna dönüşen İzmir'e aynı dönemde Venedikliler konsolosluk açmıştır. Venediklilerin İzmir'den yaptığı ithalatın başlıca kalemleri pamuk, pamuk ipliği, gön ve sahtiyandı. Geleneksel ihraç ürünleri olan cam ve camdan mamul eşyalar, yünlü dokuma ve çuha ise İzmir'e getirdikleri ürünlerdi. Ticaretleri çuha karşılığı pamuk ve pamuk ipliği takasına dayanırdı<sup>266</sup>.

#### **2.4. İzmir Ticaretinde Avrupalı Tüccarlar (16-18. Yüzyıllar)**

XVII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı Devleti'nin İzmir'i Levant'ın ticaret merkezlerinden biri haline getirme politikası ile birlikte şehre han, kervansaray, bedesten gibi irili ufaklı çok sayıda ticari yapı ve antrepolar inşasıyla birlikte ticaret ve yabancı tüccarlar İzmir'e çekilmiştir. XVII. yüzyılın sonu itibarıyla da İzmir, İran ipeği ticaretinde Halep'i geçerek merkez haline gelmiştir<sup>267</sup>. İzmir'in yerel üretimi İstanbul'a nakleden küçük bir sahil kasabasından Suriye, İran ve Anadolu'nun kıymetli ürünlerini Batı Avrupa'ya gönderen kozmopolit ve gelişen bir liman dönüşümü XVI. yüzyılın sonları, XVII. yüzyılın başlarına tarihlenir. Bu dönüşüm dünya ekonomisindeki yapısal dönüşüm kadar Osmanlı Devleti'ndeki siyasi ve ekonomik kriz ile de ilişkilidir. Dünya ticaretinde değişim, doğu ticaret yollarının değişimi, Osmanlı Devleti'nin Batı Anadolu merkezi kontrolünün zayıflaması, pamuk, tiftik ve meyve üzerindeki ihracat yasaklarının kaldırılması Avrupa'nın farklı bölgelerinden gelen ve Doğu Akdeniz'de ticaret yapan pek çok yabancı tüccarı İzmir'e çekmiştir. XVI. yüzyılın sonu itibarıyla Kuzey Avrupalı tüccarlar Levant ticaretine doğrudan katılmaya başlamıştır. Bu dönemde mevcut enflasyon ve düşük para değeri sayesinde ticari ağlarını hızlı bir şekilde genişletmeyi başarmışlardır. Bu dönemde İzmir Batı

<sup>265</sup> Faroqhi, *a.g.e.*, 2004, 150-151, 358.

<sup>266</sup> Yemişçi, C. (2009). *1618-28 Arası Osmanlı-Venedik İlişkileri (6004 No'lu Ahkam Defteri'ne Göre)*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Selçuk Üniversitesi, 135-136.

<sup>267</sup> Necmi Ülker, *a.g.t.*, 1974, 70-71.



Anadolu'nun Avrupa limanlarına bağlantısını sağlarken aynı oranda Doğu ticaret merkezleri de kervan ticareti sayesinde İran ve Hind pazarları ile eklemlendi. XVII. yüzyılın başı itibarıyla enflasyon ve para değerinin stabil hale gelmesiyle doğudaki esas ihraç emtiası olan baharat ticaretinin ve bu ticaretin başlıca merkezleri olan İskenderiye ve Halep'in öneminde bir düşüş görüldü. Arbitraj'dan/para takasından kaynaklanan karlılık ortadan kalktığı için uluslararası ticarete pazar ekonomisi ön plana çıkmıştır. Değişen ekonomik düzenlerle birlikte Erzurum ve İzmir doğu-batı ticaretinin yeni merkezleri olarak yükselmiştir<sup>268</sup>. Buraya yerleşip kolonileşen bu gruplar İzmir'in uluslararası bir limana dönüşümünün zeminini hazırlamıştır. İzmir'in nüfusu 1580-1650 arasında 2 bin'den 30-40 bine yükselmiştir. Nüfusla birlikte bu nüfusun çeşitliliği de artmıştır. XVI. yüzyılda nüfusun neredeyse %80'ini Türkler oluşturuyorken XVII. yüzyılın ortalarında ise Ege adaları ve civar bölgelerden gelen Rumlar, ağırlıklı olarak Selanik'den göç eden Yahudiler, şehirdeki ipek piyasasını kontrol eden, uluslararası ticari bağlantıları sayesinde Halep ve Bursa'dan gelen ipeğin dağıtımında önemli rol üstlenen Ermeniler, İngiliz, Venedikli, Hollandalı ve Fransız tüccarlar İzmir nüfusuna dâhil olmuştur<sup>269</sup>. 1688 Büyük İzmir Depremi ve 1683-99 Venedik Savaşı İzmir ve çevresindeki ticari aktiviteyi zayıflatmıştır. Savaş döneminde İzmir savaşın komuta merkezine dönüştürüldüğünden şehirdeki askeri garnizon ticari hayat kadar sosyal düzeni de bozmuştur. 1695'de Venedik Sakız'ı işgal edip kısa süreliğine de olsa İzmir'i abluka altına almıştır. Bütün bu gelişmeler ticaretin çöküşüne yol açmıştır. Ancak savaş sonrası dönemde kısa sürede toparlanan ticaret XVIII. yüzyılın başlarında XVII. yüzyılın ikinci yarısındaki seviyesine gelmiştir<sup>270</sup>.

XVII. yüzyılda İzmir'in uluslararası ticarete dahil olmasıyla şehre yerleşen Avrupalı tüccar kolonileri büyük bir rekabetin içerisinde olmuştur. 1620'lere kadar denizcilik kabiliyetleri, ucuz taşıma maliyetleri sayesinde İzmir ticaretinde Hollanda ağırlığı mevcutken 1620'lerle birlikte İngiltere üstünlüğü elde etmiştir. Fransa ile devamlı bir rekabet içerisinde ticari konumunu sağlamlaştıran ve 1580 yılında elde ettikleri imtiyazları muhafaza ve geliştirmeyi politika edinen İngilizler, gümrük

---

<sup>268</sup> Kuru, *a.g.t.*, 2017, 121.

<sup>269</sup> Goffman, *a.g.e.*, 1995, 126-27. İran ipek ticareti için bkz: Faroqhi, *a.g.e.*, 2004, 502-7; İnal, *a.g.t.*, 2015, 49-50.

<sup>270</sup> Kuru, *a.g.t.*, 2017, 130.

oranının kendileri için %3'e düşmesini sağlamışlardır. Fransızlar aynı imtiyaz için 1673'ü beklemek zorunda kalırken, Hollandalılar ancak 1612'de benzer bir ahidname elde etmeye muvaffak olmuştur. Bu tarihe kadar Osmanlı ticaretini İngiliz sancağı altında sürdürmüşlerdir<sup>271</sup>. İzmir ticaretinde 1580'lerde başlayan ticari genişleme 1590'lara kadar ani bir patlama görünümünde yükselmiş XVII. yüzyılın ortasına kadar da belirli bir seviyede artmaya devam etmiştir. İzmir ticaretinin büyüme dönemi Osmanlı Devleti'nin genel siyasi-sosyal tarihi bakımından kaos ve dönüşüm yüzyıllarına tekabül etmektedir. Sık taht değişiklikleri, Anadolu'da Celali İsyanları dönemin başlıca huzursuzluk kaynağıdır. Bilhassa Celali hareketleri asayiş problemlerine yol açtığından bölgesel ticarete zarar veriyordu. Bütün bunlarla birlikte paranın değerini düşürmeden standart hale getirmeyi hedefleyen 1618-24 ve 1640 sikke tashihleri kısa vadede istikrarsızlığa yol açmıştır. Bütün bu sosyal, siyasi ve iktisadi karmaşa ortasında İzmir ticareti XVII. yüzyılın ortasına kadar genişlemeyi sürdürmüştür<sup>272</sup>.

1620 yılında Osmanlı yönetimi pamuk ihracı yasağını kaldırarak İzmir'in uluslararası bir ticaret merkezi olarak yükselişinin zeminini sağlamıştır. Bundan sonra İzmir'de ticareti yapılan başlıca ürünler, pamuk, pamuk ipliği ve Ankara tiftiği olmuştur<sup>273</sup>. İzmir'in Batı Anadolu'nun ve Levant'ın ticaret merkezi olması için XVII. yüzyılda bilinçli bir politika geliştiren Osmanlı yönetimi, İzmir'in XVII. yüzyılda Levant ticaretinde öne çıkmasıyla artan ticari faaliyeti düzenleyebilmek ve kontrol edebilmek için İzmir'de üst ve alt yapı çalışmaları hızlanmıştır. Kayıt dışı ticareti azaltmak için 1675 yılında gümrük binası inşa edilmiş, bütün tüccarlara emtiasını gümrük memurlarının incelemesinden sonra gümrük binası önünde yükleme-boşaltma zorunluluğu getirilmiştir. İzmir körfezi açıklarında harap vaziyette olan Sancak kalesi yeniden inşa edilerek bütün gemilerin kale önünden limana giriş yapması mecbur kılınmış, böylelikle hem kıyı güvenliği hem de kaçak ticaretin önüne geçilmeye çalışılmıştır. Bunlarla birlikte hanlar, depolar, antrepolar inşa edilmiştir. XVII. yüzyıl

---

<sup>271</sup> Bulut, M. (2002). "The Role of the Ottomans and Dutch in the Commercial Integration between the Levant and Atlantic in the Seventeenth Century", *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 45 (2), 200-202.

<sup>272</sup> Kuru, a.g.t., 128.

<sup>273</sup> Kütükoğlu, a.g.e., 2013, 40

başında 25 olan İzmir'deki han sayısı yüzyıl sonunda 82'ye varmıştır. Bölgedeki küçük limanlardan ihracat ve ithalat yasaklanarak bütün ticari aktivite İzmir'e yönlendirilmiştir<sup>274</sup>. 1671 yılında İzmir'i ziyaret eden Evliya Çelebi, canlı bir ticaret şehri tasviri yapar. Ona göre şehirde 82 büyük han, 70 sabunhane, 200 meyhane, 40 kiraathane, 20 bozahane, 1 saraçhane ve gümrük binası vardır<sup>275</sup>. 1640'larda XVII. yüzyıl için İzmir ticareti en yüksek seviyesine ulaşmıştır. 1648'de Sultan IV. Mehmed'in (1648-1687) tahta geçmesiyle Osmanlı hanedanının en uzun ikinci saltanat dönemi başlamış 1656'da Köprülü Mehmed Paşa'nın sadarete tayiniyle siyasi ve sosyal bir restorasyon dönemi başlamıştır. Köprülü Mehmed Paşa ile başlayan ve Osmanlı tarihyazıcılığında Köprülüler Devri olarak adlandırılan dönemde merkezi otorite tekrar sağlanmış, Anadolu'daki sosyal huzursuzluklar giderilirken kara ticaret yollarının güvenliği temin edilmiştir.<sup>276</sup>

Anadolu ve İran'ın ticari emtiası XVIII. yüzyıl boyunca İzmir'e kervanlar vasıtasıyla taşınmıştır. Ankara tiftiği, Bursa ipeklileri, ham İran ipeği, pamuk, yün ve Ege bölgesinin diğer ticarete dahil olan ürünlerinin taşındığı ticaret yolu İzmir'de sonlanmaktaydı. Kara yoluyla sağlanan bu emtia akışının düzenli olmaması yahut kesilmesi deniz ticaretini de sekteye uğratacağından bu ürün akışının düzenli sağlanması İzmir'deki ticari hayatın gelişmesi ve devamı için hayati öneme sahipti. İzmir'e ulaşan deniz ticaret güzergahı, burada kervan güzergahı ile buluşuyordu. İzmir bu noktada uluslararası ticarete bir takas merkezi halini almıştır<sup>277</sup>. Ancak XVII. yüzyılın ikinci yarısındaki İzmir'de hızlı ticari büyüme kesintiye uğramıştır. 1683-99 arasındaki Uzun Savaş dönemi ise durgun ekonomiyi daha da kötüleştirmiştir. 1688 İzmir Depremi, 1694 Sakız'ın Venedik tarafından işgali gibi gelişmeler negatif gidişata katkı sağlamıştır. Ancak 1695'de Sakız'ın istirdadı, 1699'da savaşların nihayete ermesi ve depremin bıraktığı yıkımın telafisi ile İzmir ekonomisi kısa sürede toparlanmıştır. XVIII. yüzyılın başlarından itibaren ticaret yeniden genişlemeye başlamıştır. Ancak

---

<sup>274</sup> Faroqhi, *a.g.e.*, 2004, 145; Frangakis-Syrett, E. (2006), *18. Yüzyılda İzmir'de Ticaret (1700-1820)*, İzmir, 22.

<sup>275</sup> Evliya Çelebi (2011). *Evliya Çelebi Seyehatnamesi*, (Ed: Seyit Ali Kahraman) 9.Kitap-1.Cilt, İstanbul, 107.

<sup>276</sup> Genç, *a.g.e.*, 2005, 272-92, 277; Kuru, *a.g.t.*, 2017, 129.

<sup>277</sup> Ülker, *a.g.t.*, 1974, 72.

İzmir'in uzun dönemli ticari hareketliliği dikkate alındığından 1580-1604 arasındaki hareketlilik, hızlı yükseliş başka hiçbir dönemde vukuu bulmamıştır<sup>278</sup>.

Osmanlı Devleti ile resmi ticarete başlandıktan sonra Osmanlı topraklarında mukim İngiliz sayısı ticaretin genişlemesi ile eşzamanlı artmıştır. XVII. yüzyılın ortalarında 50'nin üzerinde olan İzmir'de mukim İngiliz tüccar sayısı 1703 yılında 39'dur<sup>279</sup>. Aynı dönemde 30 Fransız<sup>280</sup>, 18-20 arası Hollandalı tüccar mevcut iken hiç Venedikli tüccar yoktur<sup>281</sup>. İzmir ticaretinde XVII. yüzyılda giren Venedikliler kadim ticaret yöntemleri bu yeni yükselen kaza statüsündeki liman kentinde işlevsiz kalmıştır. Ticari meseleleri merkezden çözmeye alışmış olan Venedikliler düşük rütbeli görevlilerce idare edilen ve belirli bir serbestliğin olduğu müesses kadim ticari nizamların oturmadığı İzmir ticaret ortamında İngiliz, Hollandalı gibi yeni ticari güçlerin gerisinde kalmıştır. İngiliz, Hollandalı tüccarın gümrük emini ve yasakçılar ile irtibat kurarak hallettiği fazla gümrük talebi, adet olmayan para isteği gibi konularda Venedikliler merkezden hüküm talep ettiğinden hem sorunların çözümü gecikiyor hem de etkili bir çözüm bulunamıyordu. Daha evvel gümrüğü ödenmiş emtiadan İzmir'de yeniden gümrük istenmesi, usulsüz haraç, gemilerde ihracı memnu meta aramasında yapılan usulsüzlükler gibi pek çok nizamsız duruma karşı Venedik tüccarı yerelde meseleyi çözüme kavuşturacak enstrümanlardan yoksun olduğundan merkezden bir hüküm beklemiş bu türden suiistimallerin önünü alamamıştır<sup>282</sup>. Venedik tüccarının XVII. yüzyıl'da İzmir ticaretinde diğer bölgelere nazaran karşılaştığı suiistimallerin çokluğu Venedik'in yeni ticaret usullerine uyum sağlayamaması, İngiliz, Hollandalı tüccara göre daha hantal bir savunma mekanizmaları olması, yeni gelen tüccar gruplarının Venedik'e karşı üstünlüklerini onların ticaretine set çekmek için kullanmaları ve Osmanlı Devleti'nin dönüşen yapısında taşradaki özerkliğin artması nedeniyle merkez müdahalesinin evvelki dönemlere göre tesirli olmaması ile açıklanabilir.

---

<sup>278</sup> Kuru, *a.g.t.*, 2017, 127.

<sup>279</sup> Ülker, *a.g.t.*, 1974, 207.

<sup>280</sup> Ülker, *a.g.t.*, 1974, 220.

<sup>281</sup> Ülker, *a.g.t.*, 1974, 225-226.

<sup>282</sup> Yemişçi, *a.g.t.*, 2009, 138-139.

İngiliz tüccarın ticaretinin temel ürünü uzun yüzyıllar boyunca yünlü dokumalardır. XVIII. yüzyılın ortasında Fransa'nın ticari organizasyonu ile Levant pazarında İngiliz yünlü dokumasına karşı olan talep gerilese dahi İngiliz ithalatının temel ürünü olmayı sürdürmüştür<sup>283</sup>. Bunlarla birlikte kurşun, kalay, çelik ve barut gibi bilhassa harp sanayii için kritik olan ürünler de İngiliz ithalatının önemli bir parçasıydı<sup>284</sup>. XVII. yüzyılın ortalarından itibaren Avrupa'da imal edilen ve zamanı çok daha hassas ve doğru ölçebilen saatler de Osmanlı-İngiliz ticaretine konu olmuştur. Çeşitli tür ve değerinde saatler Osmanlı-İngiliz ticaretinde lüks tüketim emtiası olarak önemli bir kalem olmuştur. Doğu Akdeniz'den İngilizlerin elde ettiği ürünler ise oldukça çeşitlidir. İngilizlere yapılan ihracattaki temel emtia ipektir. Bu ticarete öne çıkan Halep ve XVII. yüzyılın sonuna doğru İzmir ticareti bu sayede büyük gelişme göstermiştir. Benzer şekilde Ankara'da üretilen sof, tiftik İzmir limanı üzerinden İngiltere'ye gönderilen değerli ihraç ürünlerindedir. Üretimi daha geniş bölgelere yayılan pamuk bir başka önemli kalemdir. Palamut, mazı gibi boya hammaddeleri de hem Batı Anadolu'dan hem de Halep'ten ihraç olunurdu. Kuş üzümü, kuru meyveler, sakız, kahve yine değerli ihraç emtiasıdır<sup>285</sup>.

XVIII. yüzyılın ilk yarısı boyunca İzmir'den Avrupa'ya yapılan ihracatın değer ve hacmi, diğer Doğu Akdeniz limanlarının hepsinden daha fazlaydı. İzmir ihracatının önemli kısmını oldukça değerli olan ve çoğunluğu İran'dan gelen ham ipek, Ankara tiftiği ve bir tiftikten mamul iplik, büyük yahut standart boy Türk halısı oluşturuyordu. Bunlarla birlikte daha çok İngiltere'ye saray mutfağı için olmak üzere kuru üzüm ve ham pamuk da Avrupa ülkelerine büyük miktarlarda gönderilmiştir. 1702 yılında İzmir'i ziyaret eden Tournefort, İzmir'den Fransa'ya Levant'ın en pahalı ürünlerinden olan Ankara tiftiğinden mamul iplik ve İran ipeği yanı sıra pamuk, sünger, yün, yünlü kumaş, kil, meşe palamudu, mahmude otu, ravent, afyon, Türk halısı ve çeşitli tıbbi bitkilerin ihraç edildiğini söylemiştir. İzmir'den İngiltere'ye ihraç edilen ürün portföyü de benzer bir profile sahipti; yün, sakız, deri, pamuk, kahve, incir, ham ipek, tiftik, halı,

---

<sup>283</sup> Eldem, E. (2011). "Kapitülasyonlar ve Batı Ticareti", *Türkiye Tarihi 1603-1839*, (Ed: Suraiya Faroqhi), İstanbul, 384.

<sup>284</sup> Ambrose, a.g.m., 1931, 251.

<sup>285</sup> Ülker, N. (1987). "The Emergence of Izmir as a Mediterranean Commercial Center for the French and English Interest, 1698-1740", *International Journal of Turkish Studies*, 4(1), 29-31.

kurutulmuş ve tıbbi meyveler<sup>286</sup>. İzmir’de ticaret dair getirilen düzenlemelere ve belli zorunluluklara rağmen İzmir, Avrupalı tüccarlar için Osmanlı Devleti’nin diğer bölgelerine oranla en uygun çevre ve imkanlara sahipti. Osmanlı topraklarında yabancıların mülk edinmesi yasak olmasına rağmen yabancı tüccarlar Buca, Bornova gibi İzmir’in sayfiye yerlerinde XVII. yüzyıldan itibaren ikamet etmeye başlamışlar, burada kendi mimari üslubuna sahip gösterişli konaklar inşa etmişlerdir. Halep’te tüccarlar hanlarda ikamete mecbur iken İzmir’de kendi haneleri vardı. Frenk Caddesi’nde Avrupalı bir hayat tarzı ile kendi adet, gelenek ve dinleri üzerine serbestçe yaşıyorlardı ve oldukça canlı bir sosyal hayata sahiptiler<sup>287</sup>.

XVII. yüzyıldan itibaren İzmir’in dış ticaret bakımından önem kazanmasının nedenleri üzerine çeşitli görüşler ortaya atılmıştır. Bu husustaki en yaygın görüş uzun Osmanlı-Safavi savaşları nedeniyle Halep’e özellikle en gözde ihracat ürünü olan ipek taşınmasında baş gösteren sıkıntılar, emtia darlığı, Kuzey Suriye’de savaş ve dahili huzursuzluklar nedeniyle ticaret için güvensiz bir ortamın ortaya çıkışı gibi sebeplerle Avrupalı tüccarın ticaret merkezlerini Halep’ten, ihracat için oldukça uygun bir limana ve serbest ticaret ortamına sahip İzmir’e taşıdığı yolundadır<sup>288</sup>. Ancak bu görüş karşısında Daniel Goffman, İzmir’in hızlı yükselişini ipekten öte Avrupa’da Batı Anadolu ürünlerine dönük talebin yükselmesi ile ilişkilendirmiştir<sup>289</sup>. Bunların dışında XVI. yüzyılda Osmanlı Devleti’nin, İngiliz, Fransız, Hollandalı tüccarlar vasıtasıyla dünya pazarlarıyla bütünleşmesi, liman kentlerinin uluslararası ticaret ağlarına dahil olması, Batı Anadolu’da ticaretin adalardan liman kentlerine doğru kayması İzmir’in yükselişini açıklamak için geliştirilen yaklaşımlardandır. Özetle bu görüşe göre İzmir’in yükselişinde diğer ticaret merkezlerinin gerilemesinin payı yüksektir<sup>290</sup>. İzmir’in XVII. yüzyıldaki yükselişini, Osmanlı politikalarına rağmen Avrupa’nın Batı Anadolu ürünlerine olan talebinin artışı ile ticaret bakımından gelişmesinin sonucu olarak değerlendirmek değişen iktisadi koşulları ve ticaret yapısını gören ve buna göre politikalarında dönüşüme giden Osmanlı devlet adamlarının rolünü göz ardı etmesi

<sup>286</sup> Ülker, *a.g.t.*, 1974, 76.

<sup>287</sup> Tournefort, *a.g.e.*, 2013, 336; Atik, *a.g.t.*, 2014, 43.

<sup>288</sup> Ülker, *a.g.e.*, 1994, 44-56; Steensgaard, N. (1974). *The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century: The East India Companies and the Decline of the Caravan Trade*. Chicago, 34.

<sup>289</sup> Goffman, *a.g.e.* 1995, 44.

<sup>290</sup> Faroqhi, *a.g.e.*, 2004, 358

bakımından hatalı olacaktır. Nitekim XVIII. yüzyılın ortalarına kadar İzmir'den Batı Avrupa'ya ihraç olan emtianın profiline bakıldığında bunların ağırlıklı bir kısmının İzmir ve hinterlandı dışından getirilen İran ipeği, Ankara tiftiği ve Asya'dan gelen baharat olduğu görülmektedir. Bahsedilen dönemde İzmir, Asya-Avrupa ticaretinde de terminal işlevi görmüştür. Ancak XVIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Batı Anadolu mahsulü pamuk, halı, kök boya ve incir, kuru üzüm gibi meyveler İzmir ihracatında önem kazanmıştır. Özetle İzmir, XVI. yüzyılda ticaret yolları ve merkezlerindeki değişim, Avrupa ve Osmanlı Devleti'nin ticaret politikalarındaki değişimin kesişmesi gibi nedenler ve doğal avantajları sayesinde Levant'ın önde gelen limanlarından biri olarak gelişmeye başlamıştır<sup>291</sup>.

1550-1650 arası dönemde Avrupa'da ham ipek, yün ve tiftiğe yüksek bir talep olması İzmir Limanının da hareketli olmasını sağlamıştır. İngiltere, Akdeniz ile doğrudan ticarete başlamadan evvel geleneksel olarak İtalyan şehir devletleri vasıtasıyla ipeğe ulaşabiliyordu. XVI. yüzyılın ikinci yarısında İngiliz tüccarlar tıpkı İtalyan tüccarlar gibi doğudan aldıkları ipeği, Avrupa'ya ihraç etmeye başlamıştır. Avrupa'da en çok İran ipeği tercih edilmekteydi. Bu ticaretin de merkezi 1600'lerde Halep'ti. 1588-1628 arası dönemde Osmanlı-Savafi savaşları sırasında Halep ticareti güvensiz hale geldiğinden tüccarlar daha emniyetli bir güzergâh olarak Tokat-İzmir yoluna yönelmiştir. Böylece İzmir'in ipek üzerinden ticari yükselişi başlamıştır. İzmir'de ipek ticaretinin tarihi 1621'e kadar gitmektedir<sup>292</sup>. Tournefort İzmir'e her yıl Mayıs-Haziran arasında İran'da kervanlar geldiğini, tıbbi bitkiler ve kumaşlar hariç bazan iki bin balya kadar ipek taşıdıklarını yazmıştır<sup>293</sup>. İzmir piyasasında dört cins İran ipeği bulunmaktaydı. En iyi cins ipliğin inceliğine göre yapılan bu tasnifte en iyi kalite "serbafin/sherbassi, takiben legis, ardasinne ve ardesse" olarak adlandırılmıştır. Ardesse başlıca olarak ibrişim imalinde kullanılırdı. Osmanlı İmparatorluğu, Bursa'da ipek üretimini destekleyerek burayı ipek merkezi ittihaz etmeyi amaçlamıştır. Bu politika çerçevesinde 1590'dan sonra İran ipeğine yönelik vergiler Bursa'da arttırıldığı için tüccarlar bu vergi baskısından azade kalmak için önce çeşme, Foça'ya daha sonra

<sup>291</sup> Kasaba, *a.g.e.*, 1993, 6; Aditatar, F. (2011). *İzmir İngiliz Konsolosluğu ve Siyasi Faaliyetleri (1878-194)*; *İngiliz Konsolosluk Raporlarında*, (Basılmamış Doktora Tezi) Dokuz Eylül Üniversitesi, 50-52.

<sup>292</sup> Ülker, *a.g.t.*, 1974, 71.

<sup>293</sup> Tournefort, *a.g.e.*, 2013, 335.

1630 itibarıyla bu ticaretin merkezi olacak İzmir'e yönelmiştir. İzmir'in başlıca ticari emtiası olan ipek, XVIII. yüzyılda İran yanı sıra Ege adaları ve daha iyi kalitede Mora'dan da gelmeye başlamıştır. 1716'da İzmir'in ihracatının %54'ü ipekten ibaretti. Ancak XVIII. yüzyılın ikinci yarısında ipeğin Hindistan vasıtasıyla Avrupa'ya daha ucuz ve bol olarak getirilmesi, tekstil ve moda dönüşümü nedeniyle talep azlığı, İzmir'e gelen iran ipeği miktarının azalması gibi nedenlerle ipek ticareti giderek önemini yitirmiş ve 1745 yılında İzmir'in toplam ihracatının sadece %0.4'lük kısmını ipek karşılamıştır<sup>294</sup>. Tokat üzerinden İran'dan gelen ipek ve diğer doğu emtiası kervanlarının Anadolu'daki nihai varış yeri olan İzmir'de XVII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren iç ve dış ticaret ağları birbirine eklemlenmiştir. Burada Avrupalı tüccar yüksek talep gören hammaddelere tarımsal ürünlere ulaşırken, Avrupa ve kolonilerden İzmir'e taşınan ürünler buradan hinterlanda ve iç bölgelere ulaştırılıyordu. Yüksek talep gören emtia sayesinde canlı bir ticari hayata sahip olan İzmir'de bol miktarda yerli-yabancı para birimi sirkülasyonu da mevcuttu. Dolaşımdaki bu kadar çeşitli para üzerinden yapılan finansal işlemler İzmir'deki ticaretin bir başka boyutunu ortaya koyar<sup>295</sup>.

İzmir yoluyla Osmanlı Devleti'ne Avrupa'dan gelen ürünler XVIII. yüzyıl boyunca büyük bir çeşitlilik göstermemiştir. İngiliz, Fransız, Felemenk ve İtalyan şehir devletlerinin tüccarları başlıca olarak İzmir'e büyük miktarlarda yünlü/pamuklu dokuma taşımışlardır. Bununla birlikte madeni ürünler, kahve, saat çeşitleri gibi lüks tüketim malları da İzmir'e taşınmıştır. İzmir'e yapılan İngiliz ithalatı ise, kurşuni demir, kalay gibi metaller, deriden mamul eldiven gibi ürünler, rafine şeker ve gümüş/altın saatler, tablolar, askeri malzemeler, baharat ve yünlü kumaştan ibaretti. İzmir'deki ticaret takas ekonomisine dayanmaktaydı. Avrupalı tüccarlar çok nadir nakit para karşılığı Osmanlı tüccarlarından ürün satın alırlardı. Osmanlı ve Avrupalı tüccarlar "barter sistemi" adı verilen takas yöntemini sıklıkla kullanmışlardır. İzmir'e ulaşan Avrupa menşeli emtianın büyük kısmı kervanlar vasıtasıyla Osmanlı tüccarları tarafından iç bölgelere taşınmıştır<sup>296</sup>. XVII. Yüzyıl boyunca İngiltere'nin İzmir ile olan

<sup>294</sup> Frangakis-Syrett, *a.g.e.*, 2006, 224-228.

<sup>295</sup> Frangakis-Syrett, *a.g.e.*, 2006, 244-45; Adıtatar, *a.g.t.*, 2011, 53.

<sup>296</sup> Ülker, *a.g.t.*, 1974, 124.



ticareti yükselişte olmuştur. İngiliz ticaretinin hacmi kullanılan gemilerin tonaj kapasitesinden dolayı oldukça fazlaydı. İngiliz gemileri, Fransız gemilerine kıyasla üç kat fazla emtia taşıdığından dolayı İngilizler çok daha fazla emtia getirdiğinden daha ucuz satış yapma imkanına sahip olmuşlardır. İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ne gönderdiği temel ihraç ürünü XVII. yüzyıl boyunca yünlü dokuma/kumaştır. 1666-71 yılları arasında Levant Kumpanyası, Osmanlı Devleti'ne 82.032 adet "Londra Çuhası/yünlü dokuma" ihraç etmiştir; 1672-77 döneminde bu miktar 120.451'e yükselmiştir. 1678-83 döneminde 117.914 olan rakam 1684-90 döneminde Fransa ile olan savaş nedeniyle iki yıl kesinti olmasına rağmen 105.256 olmuştur. Fransa'ya karşı olan savaş nedeniyle 1695 yılına kadar İngiltere Osmanlı Devleti'ne ihracat yapamamıştır. Savaşın etkisi ile 1696'da sadece 9.327 parça, 1697 yılında ise 6.660 parça yünlü dokuma gönderilebilmiştir. 1672 yılından sonra yünlü dokuma miktarındaki mütemadiyen artış İngiliz ve Osmanlı tüccarları için sağlanan kredi sistemi ve yünlü üretiminin hem kalite hem de miktar bakımından gelişmesi ile açıklanmaktadır. 1697 yılındaki barışın akabinde ihracat rakamları abi bir şekilde yükselerek 1698'de 14.485 parçaya, 1702 yılında ise 21.000 parçaya kadar ulaşmıştır. İngiltere'nin yünlü kumaş ihracatı 1695-1705 arasında toplamda 148.789 parçaya yıllık ortalama ise 14.878 parça olarak gerçekleşmiştir. 1705-12 döneminde toplam ihracat 122.253 olurken yıllık ortalama 17.464'e ulaşmıştır. 1712-17 döneminde toplam 80.268 parça yünlü kumaş Osmanlı Devleti'ne ihraç edilmiş yıllık ortalama ise 16.053 olmuştur<sup>297</sup>.

XVI ve XVIII. yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nin dış ticaret hacmi ve bu ticari hareketlilikte Avrupalı tüccarın payı konularında veriler yabancı arşivlerden derlendiğinden toplam ticaret hacmine dair bir görüşe varmak bunlar üzerinden mümkün olmamaktadır. XVI. yüzyılın ikinci yarısından itibaren iltizam usulü açık arttırma ile bir mültezime ihale edilen İzmir ve tevabi gümrüğünün yıllık ödeme miktarı gümrükteki toplam ticaret hacmi bakımından bir fikir vermektedir. Bunlar merkezi hazineye gönderilen miktar olduğu için gümrükteki işlemlerin niteliğine dair herhangi bir veri barındırmamaktadır. İzmir gümrüğü 1645 Girit Savaşı döneminde

---

<sup>297</sup> Ülker, *a.g.t.*, 1974, 125-127.

İstanbul Gümrüğüne bağlanmış ve oradan tayin edilen gümrük emini tarafından idare edilmiştir. Ancak İzmir gümrüğünün toplam hasılatı aynı tarzda hazineye gönderilmeye ve kayıt altına alınmaya devam etmiştir. İzmir'e tevabi olan işlemleri İzmir gümrüğü ile birlikte yapılan yerel limanlar se Sakız, Çeşme, Balat, Urla, Kuşadası ve Foçateyn idi. Bu gümrük kayıtları ihracat ve ithalat vergileri ile birlikte sakız, tuz gibi birtakım yerel emtiaya münhasır vergileri de göstermektedir. Bu kayıtlar istikrarlı bir şekilde devam etmemekle birlikte farklı tipte belge gruplarından edinilen veriler ile birlikte XVI. yüzyıldan XVIII. yüzyıla kadar uzun dönemli bir seri ortaya çıkmaktadır. Osmanlı gümrük sisteminde "ad volerem" usul esas olduğu için spesifik tarifeler mevcut değildir. Emtianın piyasa değeri üzerinden Müslüman Osmanlılara %3, gayrimüslim Osmanlılara %4, yabancılara ise %5 oranında vergi uygulanmıştır. XVI. yüzyıl sonlarından XVII. yüzyıla kadar Avrupalı tüccara tanınan ayrıcalıklarla yabancının gümrük oranı %3'e düşürülmüştür<sup>298</sup>. İzmir gümrüğü 1645'e kadar ihale usulüyle mukataa olarak satılmıştır. Her bir yüksek teklif verildiğinde merkezi hazineye gönderilen toplam vergi tutarı da değiştiğinden toplam gümrük gelirleri değeri de sıklıkla yenilenmiştir. 1645'te Girit Savaşı'nın başlangıcında İzmir Gümrüğü İstanbul Gümrük Eminliğine bağlanmış ancak toplanan toplam vergi miktarı evvelki döneme kıyasla sıklıkla olmasa da güncellenmeye devam etmiştir. 1645 sonrası rakamlardan 1683-99 Uzun Savaş ve 1688 Büyük İzmir depreminin neden olduğu finansal dalgalanmalar takip edilebilmektedir. 1720'den sonra yıllık ödenecek vergi miktarı sabitlenmiştir. Bu nedenle resmi hesaplar sabitlenmekle birlikte Osmanlı gümrük emini şahsi hesapları XVIII. yüzyılın ortasına kadar İzmir ve tevabi gümrüklerine dair kapsamlı veriler sağlamıştır<sup>299</sup>. 1528 tarihindeki tahrir kaydından anlaşıldığı üzere iki ortalama büyüklükte kasaba görünümündeki Urla ve İzmir'in yıllık gümrük geliri 80 bin akçe İzmir, 30 bin akçe Urla olmak üzere 110 bin akçedir. 1560'ta ise bu miktar ancak 120 bin akçeye varmıştır. Yıllık gelir bakımından İzmir ve çevre gümrüklerin söz konusu dönem için merkezi hazineye oldukça cüzi katkısı vardı<sup>300</sup>. 1570'lerde İzmir ve çevresindeki gümrük birimleri birleştirilerek tek bir mukataaya

---

<sup>298</sup> Kuru, *a.g.t.*, 2017, 122-123.

<sup>299</sup> Kuru, *a.g.t.*, 2017, 124.

<sup>300</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2000, 42-43

dönüştürülmüştür. İzmir'in hızlı ticari büyüme dönemine girmesinden evvel 1579'da bu mukataa yıllık 323.000 akçe bedelle satılmıştır<sup>301</sup>. 1583 yılında İzmir'in yıllık gümrük gelirleri 2 milyon akçeye ulaşmıştır. 1586'da ise 3 milyon akçelik yıllık gelir elde edilmiştir. XVII. yüzyılın başına kadar süren bu hızlı büyüme döneminin zirvesi 1604'de 6.5 milyon akçelik yıllık gümrük geliri ile gerçekleşmiştir. 1604'den sonra stabil kalan gümrük gelirleri 1620'li yıllarda İran ipek kervanlarının İzmir'e ulaşmasıyla yeniden yükselişe geçerek 1620'lerde 8 milyon akçeyi geçmiştir. İran ipeğiyle beraber Avrupalı tüccar kolonileri de konsolosluklarını Sakız'dan İzmir'e taşıyarak buraya yönelmiştir. Ticari genişleme 1640'ın ortalarına Girit Savaşı dönemine kadar devam etmiştir. Savaşın başında İzmir gümrüğü İstanbul Gümrük Eminliğine bağlanarak idaresi buraya devredilmiştir. Savaş döneminde İzmir, Venedik'e karşı hayati bir ikmal üssü olarak kullanılmıştır. İzmir gümrüğünün yönetim yapısındaki değişikle birlikte Osmanlı merkezi idaresi burada tam bir denetimi hedeflemiştir. Savaş ile birlikte Venedik tüccarının buradan çekilmesi İzmir ticaretini derinden sarsarak gümrük gelirlerinde kayda değer bir düşüşe yol açmıştır<sup>302</sup>.

XVI. yüzyıldan XVIII. yüzyıla Avrupa'daki hakim ekonomi politikası merkantilizmdi. Bu politika çerçevesinde refahı arttırmanın temel yolu üretimi arttırmak olarak görülüyordu. Avrupa'nın aksine Osmanlı Devleti ise aynı dönemde ticari genişlemenin önündeki temel engel olan provizyonist politikaları sürdürmekteydi<sup>303</sup>. Ekonomik anlayış bakımından ortaya çıkan bu iki temel fark Devleti'nin kapitalist dünya ekonomisine çevre olarak bütünleşmesinin esas nedenlerini de içinde barındırır. Mamul ürünler için her zaman yüksek talep olan ve üretim hammaddesi bakımından bol kaynak olan Osmanlı pazarları pazarlarını merkantilist Avrupa devletlerinin esas ticaret politikası için oldukça uygun durumdadır<sup>304</sup>.

İngiltere'nin Osmanlı Devleti ile olan ticaretini organize eden Levant Kumpanyası, kumpanya üyesi tüccarların ticari uygulamalarına mümkün olduğunca

---

<sup>301</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2000, 43.

<sup>302</sup> Kuru, *a.g.t.*, 2017, 125-127.

<sup>303</sup> İnalçık, *a.g.e.*, 2004, 45.

<sup>304</sup> Atik, *a.g.t.*, 2014, 43.

müdahil olmamıştır. Ancak kumpanyanın başlıca denetimi ve kontrolü, Levant'a taşınacak İngiliz ürünlerinin miktarı üzerineydi. Kontrolsüz mal akışı Levant'ta İngiliz mallarının aşırı birikmesine ve ticaretten elde edilen karın düşmesine neden olacağından İngiliz gemilerine yüklenecek emtianın miktarı, gemilerin Levant'a varış ve buradan ayrılış takvimleri denetim altına alınmıştır. Levant Kumpanyasının Osmanlı pazarlarındaki İngiliz mallarının miktarını kısıtlayarak karı yükseltme politikası ironik bir şekilde Fransa ve Hollanda'nın Levant pazarlarında kuvvetlenmesine yol açmıştır. 1718'de İzmir ve İstanbul'daki tüccarlar yüksek fiyatlardan dolayı, Hollanda ve Fransız malları ile rekabet edilemediğini, İngiltere'nin bu iki bölgede ticari pozisyonunu kaybettiğini ifade etmeye başlamışlardır. Ortaya çıkan rekabet piyasada fiyatı düşürdüğünden bu yıllarda İngiliz tüccarlar ellerindeki küçük miktar yünlü dokumayı az bir karla satabildiklerinden şikayete başlamıştır. Durumu telafi için İngiltere'de takip eden yıllarda Levant'a ihraç edilen yünlü miktarını büyük ölçüde arttırmış ancak Fransız mamulü dokuma ile rekabette İngiltere geride kaldığından dolayı 1743 sonrası İngiliz ihracatı hızla düşerken Fransız ihracatı aksine olarak büyük miktarlara ulaşmıştır<sup>305</sup>. XVIII. yüzyılda İzmir ticareti Fransız hakimiyeti altına girmiştir. XVIII. yüzyıl başlarından itibaren ticaret ve endüstrisini Levant pazarlarına göre düzenleyen Fransa, Osmanlı Devleti ile de yakın diplomatik münasebetlere tesis ederek siyasi ve ticari olarak Osmanlı topraklarında imtiyazlarını genişletmiştir. 1740 yılında Belgrad Anlaşması sonrası elde edilen ahidname ile Osmanlı Devleti nezdinde en ziyade müsaadeye mazhar devlet statüsü elde etmişlerdir. Aynı dönemde Hollanda'nın neredeyse Levant pazarlarından çekilmesi, İngiltere'nin ilgisinin deniz aşırı pazarlara kayması nedeniyle Fransa Osmanlı ve Levant'ta neredeyse rakipsiz kalmıştır. 1768 yılında İzmir'deki Fransız ticarethanelerinin sayısı 24'e ulaşmıştır. Fransızların bu üstünlüğü 1789 İhtilali ve Napolyon Savaşlarına kadar devam etmiştir. Bu dönemde Napolyon'a karşı deniz ablukası uygulayan İngiltere, Levant pazarlarında Fransa'nın bıraktığı boşluğu doldurmuştur. Devrimden önce XVIII. yüzyılın sonlarına doğru halihazırda Fransız ticareti Levant'ta gerilemeye başlamıştı. İngiltere ile rekabet edebilmek için dokuma kalitesinin düşürülmesine karşılık olarak düşük fiyat politikası sürdürülmüştür. Bu

---

<sup>305</sup> Ülker, *a.g.t.*, 1974, 127-128.

nedenle Fransız dokumasına karşı talep azalmaya başlamıştır. İngiltere 1799'da Karadeniz'deki Osmanlı limanlarında ticaret yapma hakkı elde ederken 1809 Kal'a-i Sultani Muahedesi ile 1580'den itibaren elde ettiği bütün imtiyazların teyidini sağlamıştır. Hukuki altyapı sonrası İngiliz tüccarlar artan hammadde talebini karşılamak için yeniden Osmanlı pazarlarına yönelmiştir. Fransız tüccarlar ancak 1815 sonrasında yeniden İzmir'de görülmüşlerdir. Ancak bundan sonra Fransızlar için XVIII. yüzyılın ikinci yarısında otaya çıkan tablo bir kez daha gerçekleşmemiştir. 1826 yılına gelindiğinde Fransızların ticarethane sayısı 12 olmuşken İngilizlerin İzmir'de 26 ticarethanesi mevcuttu<sup>306</sup>.

YIL	Pamuklu-Yünlü Dokuma (parça)	Küçük Dokuma Ürünleri (parça)	YIL	Pamuklu-Yünlü Dokuma (parça)	Küçük Dokuma Ürünleri (parça)
1718	771	206	1731	13,771	1,816
1719	20,885	2,191	1732	15,091	1,440-1/2
1720	24,215	2,761	1733	12,036	2,008-2/3
1721	8,325	1,229	1734	4,776	500
1722	17,241	1,826	1735	18,946	3,150
1723	8,686	2,364	1736	8,368	1,485
1724	13,179	1,936	1737	11,463	2,182
1725	17,349	1,902	1738	21,574	1,664
1726	16,832	2,594	1739	1,991	660
1727			1740	8,254	1,680-1/2
1728	12,306	1,871	1741	3,910	583
1729	11,991	1,090	1742	5,168	2,222
1730	10,665	1,459	1743	12,100	1,750-1

Tablo 2.4. 18. yüzyılın ilk yarısında İngiltere'den İzmir'e dokuma ihracı<sup>307</sup>

Kaynak: Ülker, N. (1974). *Rise of Izmir 1688-1740*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi) Michigan University, 128-129.

<sup>306</sup> Frangakis-Syrett, E. (1998). "İzmir'de Pamuk ve Kumaş Ticareti (18. Yüzyılın İkinci Yarısından 19. Yüzyılın Başlarına)", *Osmanlı Toprak Mülkiyeti ve Ticari Tarım*, (Ed: Çağlar Keyder, Faruk Tabak), İstanbul, 115.

<sup>307</sup> Ülker, a.g.t., 1974, 128-129.

İngiltere'nin Levant'a yünlü dokuma ihracatı XVIII. yüzyılın başlarında yüksek bir oranda kalmaya devam etmiştir. 1702 yılında İspanya Veraset Savaşlarının başlangıcından itibaren belirli bir düşüş olmuş savaşın sonlarına kadar yıllık ortalama ihracat 17.000 parça seviyesinde kalmıştır. Kumpanyanın kar marjını dikkate alarak yaptığı kısıtlamalar savaş koşulları ile birleşince 1718'de büyük bir düşüş yaşanmıştır. Takip eden iki yılda kısıtlamaların zararı görüldüğünden miktar bir anda çok fazla arttırılarak yıllık 24.000 parçaya ulaşmıştır. 1720 sonrası ise ihracat oranları oldukça düzensiz bir seyir izlemiştir. 1727 yılında hiç yünlü dokuma ihracatı kaydına rastlanmazken 1739 yılında çok düşük bir seviyede ihracat yapılmıştır. Fransa'nın İngiltere ile olan rekabeti XVIII. yüzyılın ortasına doğru İngiliz yünlü ihracatını etkileyerek bu dönemdeki düşüşlerde büyük etkiye sahip olmuştur.

XVII. yüzyılda İzmir ticaretini kontrol etmek isteyen Hollanda, İngiltere ve Fransa şiddetli bir rekabet içerisindeydi. 1670'de kumpanya teşkil eden Fransızlar, 1673'e kadar İngilizlerin aksine %5 gümrük ödemesine karşın, ticari politikalarında reformlar gerçekleştirerek XVIII. yüzyılın neredeyse tamamında İzmir ticaretine hakimdir. Daha 1670'lerde İzmir'deki en geniş ticaret kolonisi 269 kişilik Fransız topluluğu idi<sup>308</sup>. XVIII. yüzyıl boyunca kısa fasıllara karşın Fransız ticareti devamlı bir yükseliş takip ederek 1750'de 5 milyon livre'ye varmıştır. 1713-22 arasında İzmir limanında yükleme yapan Fransız gemi 149 iken 1756 yılında İzmir limanından ayrılan 239 geminin 142'si Fransız bandırasına sahipti. Fransa söz konusu dönemde Yakındoğu ile yaptığı ticaretin 1/3'lük kısmını İzmir üzerinden gerçekleştirmiştir. Bu miktar Osmanlı Devleti'nin Avrupa ile yaptığı toplam ticaretin yarısından fazlasına tekabül etmektedir. Osmanlı Devleti'nin dış ticaretinin neredeyse %60'ını gerçekleştirdiği Fransa 1789 yılına kadar Osmanlı Devleti'nin en önde gelen ticari ortağı olmayı sürdürmüştür<sup>309</sup>.

Fransa'nın tekstil endüstrisini Levant'ın ihtiyaçları çerçevesinde yeniden tasarlaması, buradaki zevk ve talebe göre ucuz üretime başlaması, İngiltere ile girilen rekabette XVIII. yüzyılın ilk yarısı itibarıyla pazarda ana aktör olmasını sağlamıştır.

<sup>308</sup> Yılmaz, S. (1993). "XVII-XIX. Yüzyıllarda İzmir'de Fransızlar," *Çağdaş Türkiye Araştırmaları Dergisi*, 3, 90-94, 107.

<sup>309</sup> Kasaba, a.g.e., 1993, 61.

İngiltere'nin Levant pazarında XVIII. yüzyıldaki gerileyişi, Fransızların tekstil başarısının yanı sıra İngilizlerin Levant'tan olan ipek talebinin bu dönem itibarıyla düşmesi ile de doğrudan ilintilidir. Bengal ve İtalya'dan kaliteli ve ucuz ipeğe ulaşan İngiltere'nin Levant'tan sağlanan ipeğe bağlılığın azalması nedeniyle bu pazara yönelik ilgide belirli bir düşüş yaşanmıştır<sup>310</sup>. Ancak XVIII. yüzyılda İngiltere'nin Levant pazarındaki liderliğini kaybetmesinin temel sebebinin ipek talebinin düşüşü ile ilişkilendirmek eksik bir değerlendirme olacaktır. XVIII. yüzyılda dokuma Levant ticaretinde temel takas ürünü olmayı sürdürmüş ve Osmanlı Devleti'nin batı dokumasına olan talebi artmaya devam etmiştir<sup>311</sup>. XVIII. yüzyılın ikinci yarısında İngiltere'yi geride bırakan Fransa, Akdeniz ticaretinin hakimi olurken İzmir, Fransızların ana antreposuna dönüşmüştür. İngiliz mamulüne göre ucuz olan ve belli bir kaliteye sahip ayrıca Levant'taki beğeniye de hitap eden Fransız tekstili, taşıma masraflarını düşüren büyük tüccar gemileri ile İzmir'e yığılmıştır. 1756-63 Yedi Yıl Savaşları döneminde İngilizler tarafından Fransız donanmasına büyük zayıf verilmesi ve aynı devrede İzmir'de baş gösteren doğal afetler ve veba İzmir'de olan Fransız ticaretini geriletmiş ancak ticaret kısa sürede eski seviyesine dönmüştür. İzmir'de Fransız ticaretinin ağırlığı kadar Fransa pazarında da Osmanlı ürünlerinin ağırlığı söz konusu idi. 1786-87 yılında Fransa'nın yaptığı ithalatın %83'ü Levant ürünlerinden mürekkepti ve ithali yapılan Levant emtiasının %70'lik kısmını ise pamuk karşılıyordu<sup>312</sup>. XVIII. yüzyılın geneli Levant'ta Fransız hakimiyeti dönemi olarak tanımlanmakla birlikte İngiltere ile yapılan savaşlar dolayısıyla kısmi dalgalanmalar da söz konusu olmuştur. Örnek olarak Amerikan Bağımsızlık Savaşı (1778-1782) esnasında İzmir'deki Fransız tüccarlar Hollanda tüccarlarının ismi altında emtia göndererek İngilizlerin mallarına el koymasına engel olmaya çalışmışlardır<sup>313</sup>. XVIII. yüzyılın sonuna doğru Osmanlı genelinde Fransız ağırlığı azalmakla birlikte İzmir'deki Fransız etkisi güçlü bir şekilde devam etmiştir. İzmir'de bu dönem itibarıyla 29 Fransız işletmesi varken, İskenderiye'de 4, Selanik'te 9, İstanbul'da 11 Fransız işletmesi

<sup>310</sup> Davis, R. (1978). "English Imports from Middle East", 1580-1780", *Studies in the Economic History of the Middle East*, (Ed.: M.A.Cook), Londra, 197-198

<sup>311</sup> Necmi Ülker, *a.g.t.*, 1974, 137-138.

<sup>312</sup> Kasaba, *a.g.e.*, 1993, 19

<sup>313</sup> Frangakis-Syrett, *a.g.e.*, 2006, 167.

mevcuttu<sup>314</sup>. 1789 sonrası İzmir’de ve genel itibarıyla Osmanlı piyasalarında Fransız ticareti büyük bir krize girmiştir<sup>315</sup>.

1750-54 yılları arasında Osmanlı Devleti’ne toplam 2.8043.332 guruşluk– bunun 647.000 guruşluk kısmı İzmir’e yapılmıştır- Fransız dokuması ihraç edilirken 1785-89 döneminde bu rakam 1.979.330 guruşa düşmüştür. Toplam rakam düşmesine rağmen İzmir’in bu ticaretteki payı 674.666 guruşa yükselmiştir. Böylelikle XVIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren İzmir, Fransız dokuma ticaretinin merkezi olmuştur. İzmir’e XVIII. yüzyılda yıllık yaklaşık değeri 1.000.000 guruş/taler/dolar (3 milyon livre) olan ortalama 2.500 balya dokuma ithal edilmiştir. Bu ithalatın yarısından fazlasını Fransa gerçekleştirmiştir. İzmir’in başlıca ihraç ürünü ise yıllık ortalama 42-44.000 balya ihraç edilen ham pamuktur. Bu pamuğun 12-13.000 balyası ise Fransa’ya ihraç edilmiştir. İtalya’ya yapılan ihracat 8.000 balya iken İngiltere’ye yapılan ihracat 3.000 balya civarlarındadır. XVIII. yüzyıl itibarıyla İzmir’in ihracatı, ithalatın üzerindedir<sup>316</sup>. 1671-1714 döneminde Fransızların İzmir’e yaptığı ithalatın toplam değeri 88.785.000 livre(29.595.000 guruş/taler/dolar)dir. Aynı dönemde Levant limanları arasında bu rakama en çok yaklaşan yer 84.211.000 livre (28.070.333) ile İskenderiye’dir. XVIII. yüzyılın ikinci yarısı itibarıyla İzmir, özellikle Fransız ticareti bakımından en önemli Levant limanı olarak öne çıkmıştır<sup>317</sup>.

1580’lerde başlayıp neredeyse 20 yıllık bir döneme yayılan Osmanlı Devleti’nin para tağşiş ve basma süreci Batı Anadolu’nun özellikle İzmir’in Avrupa piyasaları ile eklemelenmesini kolaylaştırmıştır. Avrupalı tüccar bu dönemde yerel üreticiler ve araçlara karşı paranın değerinden dolayı %25’lik bir avantaja sahip olduğundan ticari faaliyetlerini genişletme fırsatı elde etmişlerdir. Başlangıç döneminde temel talebi zirai emtia olan Batı Avrupa tüccarının bu beklentisini Küçük Buz Çağı’nın sonunda karakteristik coğrafi özellikleri nedeniyle Batı Anadolu karşılamıştır. XVII. yüzyılın başında Osmanlı para piyasalarının istikrara kavuşması

<sup>314</sup> Küçükcalay, *a.g.e.*, 2007, 45.

<sup>315</sup> Frangakis-Syrett, *a.g.e.*, 2006, 163; 1775-1789 arasında İzmir’e yapılan ithalatın %51’i Fransa tarafından gerçekleştirilirken bu oran 1803’te %15.4’e düşmüştür. 1815’te yeni bir düzelme dönemi başlamasına rağmen XIX. yüzyıl boyunca Fransa eski ağırlık ve hakimiyetini geri kazanamamıştır.

<sup>316</sup> Ülker, *a.g.t.*, 1974, 138-139.

<sup>317</sup> Ülker, *a.g.t.*, 1974, 140



nedeniyle İzmir'deki sıradışı yabancı ticaret genişlemesi yavaşlamıştır. Yine XVI. yüzyılın sonunda Basra Körfezi, Kızıldeniz ve İskenderiye-Halep limanlarını takip eden baharat ticaretinin önemi azalmış, Doğu ticaretinin güzergahı İran-Anadolu hattına kaymıştır. Eşzamanlı olarak Anadolu'nun Doğu ve Batı pazarlarıyla olan ticari bağları güçlenmiştir. XVI. yüzyıldan XIX. yüzyıla kadar yaşanan bütün süreci Osmanlı ekonomisinin Avrupa merkantil/kapitalist ekonomisine eklemlenme dönemi olarak değerlendirmek aşırı bir genelleme olacaktır. Erken modern dönem ticaret genişleme, hacim ve işleyiş bakımından XIX. yüzyılın ikinci yarısındaki süreçten oldukça farklıdır. Söz konusu dönem için dış ticaret halen Osmanlı iç piyasasına ağırlıklı olarak bağlıydı ve ticaretin yapısını Osmanlı piyasaları belirliyordu<sup>318</sup>. XVIII. yüzyılda İzmir'de artan ticaret hacmi bölgenin uluslararası piyasaların dünya ekonomisinin bir parçası haline gelmesini sağlamıştır. Bu eklemlenme sürecinde batılı tüccarın oynadığı rol, İzmir ekonomisinin sürdürülebilir kendini idame eden ekonomik yapısı göz ardı edilemez. İzmir'de faaliyet gösteren Avrupalı tüccar basitçe sadece Marsilya, Londra gibi belirli spesifik bölgelerle ticaret yürütmezdi. Bunlar hem Osmanlı Devleti'nin iç pazarları hem de geniş Akdeniz çevresi ile bağlantı kuran ticaretlerini çeşitlendiren geniş ticaret ağlarında faaliyet gösteren ekonomik aktörlerdi. İzmir'de mukim İngiliz tüccarlar standart olarak esas bağlı olduğu ticarethane haricinde komisyon karşılığı başka ticarethaneler için de hizmet verirdi. Genelde Londra merkezli olan bu ticarethaneler İstanbul, Halep ve Levant'ta çeşitli sözleşmeler ile geniş bir sahada ticaret yapardı. Bu ağ, başka tüccarların ilave iş sözleşmeleri ile daha da genişleyebilirdi<sup>319</sup>. Ayrıca İzmir'de sadece tüccarlar birden fazla ticarethane ile çalışmıyordu, ticarethanelerin de Osmanlı Devleti'ndeki çeşitli ticaret merkezlerinde ve Akdeniz'de farklı ortaklıkları mevcuttu. 1728-1843 arasında Marsilya merkezli olarak çalışan Roux Freres hanesi, nakliyattan ticarete, sigortadan, finansla kadar çok çeşitli sektörlerde geniş bir ticari ağa sahipti. Küresel boyutta faal olan şirketin İzmir'deki aktivitesi ise emtia ticareti ve XVIII. yüzyılın sonu ve XIX. yüzyılın başında ağırlıklı olarak para spekülasyonu, altın-

---

<sup>318</sup> Kuru, *a.g.t.*, 2017, 143.

<sup>319</sup> Frangakis-Syrett, E. (1991). "Trade Practices in Aleppo in the Middle of the Eighteenth Century: The Case of a British Merchant", *Revue du Monde Musulman et de la Méditerranée*, 62(4), 123-124.

gümüş ticareti üzerinedir. İzmir geniş ticaret ve finans ağı nedeniyle Doğu Akdeniz'den bu türden finansal operasyonların merkezi durumundaydı<sup>320</sup>.

İzmir, 1688-1740 döneminde Levant ticaretini Levant Kumpanyası marifetiyle domine eden İngiltere ve ticari gücü yükselen Fransa'nın rekabetinin merkezlerindedir. XVII. yüzyılın ikinci yarısından sonra yabancı tüccar kolonileri için en güvenilir limanlardan olan İzmir'in bir liman kenti olarak ticari potansiyelini fark eden Fransa, burayı merkez ittihaz ederek buradan Levant pazarlarına genişleme politikası yürütmüştür. XVII. yüzyılda Levant'taki ana ticaret merkezi ipek piyasasını elinde bulundurduğundan dolayı Halep'ti. Söz konusu dönemde İngilizlerin İzmir ile ticareti mevcuttu ancak Halep ile kıyasla oldukça önemsiz bir miktardaydı. Ancak XVII. yüzyılın sonunda İzmir'in Anadolu ve İran emtiasının antrepozu olarak öneminin artması İzmir limanının öne çıkmasını ve ticari bakımdan Halep'i geride bırakmasını sağlamıştır. XVII-XVIII. yüzyıl boyunca Levant pazarlarında yaşanan İngiliz-Fransız rekabetinde, Fransızların ana ticari merkez olarak İzmir'i seçmesi İzmir'in en önemli uluslararası limanlarından birisi olmasını sağlamıştır. Anadolu ve İran ile ticaret yürüten batılı tüccarlar için İzmir, coğrafi konum ile oldukça avantajlıydı. Kervan ticaretinin son noktası olarak İran ve Anadolu'dan taşınan hammaddenin Avrupa'ya taşındığı antrepo olarak hizmet vermiştir. Şehir ticaret için uygun bir limana sahip olmasının yanı sıra nispeten güvenli olmasıyla batılıların ikametine uygundu. İzmir 1688-1740 döneminde Fransız ve İngiliz tüccarların yoğun rekabetine sahne olmuştur. İzmir'in ticari potansiyelini kullanmak isteyen Fransızlar, burada kuvvetli bir ticari merkez oluşturarak Levant'a yayılma stratejisini benimsenmiş ve XVIII. yüzyılda Levant'ta ekonomik liderliği elde ederek oldukça başarılı olmuştur. İzmir'in yükselişinin temel dayanaklarından biri bu rekabettir. 1745'te İzmir'i ziyaret eden Fransız seyyah Pococke, İzmir'de ticaretin bütün diğer Levant limanlarından daha büyük miktarlarda gerçekleştiğini yazmıştır. Ticareti yapılan ana ürünler ham ipek, Türk halısı, düğme, sof ve karamandola imalinde kullanılan Ankara tiftiği gibi oldukça yüksek talep gören karlı ürünlerdi. XVI-XVIII. yüzyıllar arasında İzmir ihracatının

---

<sup>320</sup> Frangakis-Syrett, E. (1998). "Commerce in the eastern Mediterranean from the Eighteenth to the Early Twentieth Centuries: the City-Port of Izmir and its Hinterland", *International Journal of Maritime History*, 10(2), 128-129.

ipekten sonraki en büyük kalemi tiftiktir. Ankara'da ticarethane kuran İngiliz ve Fransızlar, buradan doğrudan elde ettiği tiftiği İzmir ve İstanbul yoluyla göndermişlerdir. 1580'lerden itibaren tiftik ticareti yapan İngilizler, maliyeti düşürmek ve aracılardan kurtulmak için 1624'te Ankara'da ticari temsilcilik açmıştır. Ancak iç bölgelerin güvensiz oluşu dolayısıyla uzun süreli bir müessese kurulamamıştır. 1699 yılında tiftik ticaretini düzenleyen Osmanlı hükümeti İzmir limanı üzerinden gerçekleşecek tiftik ticaretinde %3'lük gümrük hariç bütün dahili vergileri lağvetmiştir. Bu sayede İzmir'de tiftiğin maliyeti Ankara'ya oranla daha düşük hale gelmiştir. 1760'lara kadar tiftiğe en yüksek talep gösteren ülke Fransa olmuştur. İzmir'de ham tiftik yanı sıra tiftik dokuma ticareti de yapılmaktaydı. İzmir dokuması tiftiğin maliyeti, Avrupa'da ham tiftikten yapılan dokumaya oranla daha uygun olduğundan çoğu tüccar işlenmiş tiftiği tercih etmiştir<sup>321</sup>. 1650-1750 arasında dünya ticaretine transit bir geçiş noktası olarak eklemlenen İzmir XVIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Asya-Avrupa güzergahında önemli bir depolama ve dağıtım limanı olarak önem kazanmıştır. Transit ticaret merkezi döneminde İzmir'den yapılan ihracatın temel ürünleri İran ipeği ve Ankara tiftiği iken Levant'ın dağıtım ve depolama merkezine dönüştüğü XVIII. yüzyılın ikinci yarısında yapılan ticarete öne çıkan ürünler Batı Anadolu pamuğu, Bursa ipeği ve afyon, üzüm, incir ve doğal kumaş boyalarıdır. İhracattaki profilinin değişimi İzmir ve Batı Anadolu'daki zirai üretimdeki artıştan da takip edilebilmektedir<sup>322</sup>.

XVIII. yüzyılın ikinci yarısında Avrupa'da ipek ve tiftiğe olan talebin düşüşü sonrası İzmir ticaretinde pamuk ön plana çıkmıştır. XVI. yüzyılda İzmir'in tarımsal gelirinin sadece %1.6'sı pamuktan karşılanıyordu. Manisa ve Tire çevredeki pamuk merkezleriydi. Buralardaki ekili arazinin neredeyse yarısı pamuk tarımına ayrılmıştı<sup>323</sup>. Batı Anadolu'daki diğer ticaret merkezleri ise Gediz, Kırkağaç, Turgutlu, Akhisar, Bergama, Bayındır, Ödemiş'ti. Buralarda üretilen pamuk İzmir'de pamuk ipliği olarak işleniyordu. 1586 yılında dahi İzmir'den İngiltere'ye pamuk ihraç edilmiştir. Hatta Lancashire pamuk dokuma endüstrisi büyük oranda hammaddesini buradan temin

---

<sup>321</sup> Ülker, *a.g.t.*, 1974, 99-104, 109; Frangakis- Syrett, *a.g.e.*, 2006, 219-220.

<sup>322</sup> Kasaba, *a.g.e.*, 1993, 10.

<sup>323</sup> Goffman, *a.g.e.*, 1995, 55.

etmiştir<sup>324</sup>. XVII. yüzyıl boyunca İngiltere Osmanlı Devleti'ni en önde gelen pamuk alıcılarından biri olmayı sürdürmüştür. Ancak 1640'larda Osmanlı merkezi otoritesinin yeniden konsolidasyonu iç ticaretin gelişmesini, Osmanlı tekstil sektörünün iyileşmesini sağlamıştır. Bu dönemde Batı Anadolu pamuğunun bu gelişmelerin sonucunda Anadolu'nun tekstil merkezlerine taşınması dış pazarlara bu emtianın akışını azaltmıştır.

XVIII. yüzyıl itibarıyla Doğu Akdeniz pazarlarını domine eden Fransa pamuk ticaretinde İngiltere'nin önünde olmuştur. 1788 yılında İzmir'in pamuk ihracatında Fransa'nın payı %72'ye kadar yükselmiştir<sup>325</sup>. XVIII. yüzyılın ikinci yarısında İzmir'deki en büyük pamuk alıcısı olan Fransa da genellikle ham pamuk yerine pamuk ipliğini tercih ediyordu. 1785-87 arasında Osmanlı Devleti'nde ihraç edilen pamuğun %95'i İzmir limanı üzerinden gönderilmiştir<sup>326</sup>. 1820'de İzmir'in hinterlandında üretilen pamuk miktarı 72.000 balyayı bulmuştur. XVIII. yüzyılda Batı Avrupa'nın özellikle İngiltere ve Fransa'nın pamuk talebi artmıştır. İspanya Vekalet Savaşları akabinde veba 1720-35 arasında İzmir ve Marsilya'daki pamuk ticaretini olumsuz etkilemiş ancak 1775-89 arasında tekrar yükselişle Fransa'nın İzmir pamuk ticaretindeki payı %54'e ulaşmıştır<sup>327</sup>. 1794 yılından itibaren çırçır makinesinin kullanılmaya başlanması ve Amerika'dan pamuk ithalinin hızla artması Levant'ın pamuk piyasasını geriletmiştir. XIX. yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti'nde pamuk üretimi artarken İzmir'in pamuk ihracatındaki payı gerilemiştir. Nitekim 1820'de Fransa'ya İzmir'den yapılan ithalatın sadece %12'si pamuktan ibaretti. XVIII. yüzyılın sonlarında dünya piyasasına sunulan iyi kalite ve Osmanlı pamuğuna göre ucuz olan Amerikan pamuğu yüzünden XIX. yüzyılın başlarında özellikle İngiltere'de Osmanlı pamuğuna olan talep azalmıştır. Bu talep azalmasının bir diğer nedeni Levant Kumpanyası'nın kısıtlamaları ve ticaret politikalarıdır. Kumpanya tüccarları ancak Osmanlı Devleti'ne yapılan İngiliz ihracatı kadar pamuk satın alabilirdi. XVIII. yüzyılın sonunda Osmanlı pamuğunun fiyatının düşmesi bu ticareti karlı olmaktan çıkarmıştır<sup>328</sup>. Bunlardan başka kuru

<sup>324</sup> Wood, *a.g.e.*, 2004, 74.

<sup>325</sup> Frangakis-Syrett, *a.g.e.*, 1998, 116-118.

<sup>326</sup> Kurmuş, O. (1987). "The cotton famine and its effects on the Ottoman Empire," *The Ottoman Empire and the World-Economy*, (Ed: Huri İslamoğlu-İnan), Cambridge, 161.

<sup>327</sup> Frangakis-Syrett, *a.g.e.*, 2006, 231-233.

<sup>328</sup> Kurmuş, *a.g.e.*, 1987, 162.

üzüm en çok İngiltere tarafından talep görüp satın alınmaktaydı. Az miktarda bölgenin meşhur misket şarabı ile beyaz şarap da ihraç ürünleri arasındaydı. İzmir'e ithal edilen başlıca ürünler ise yünlü dokuma, kurşun ve teneke idi. İthalatta İngilizlerin başlıca sağlayıcı olma rolünü Fransa üstlenmiştir. Sadece İstanbul ve Mısır'da İngiliz mallarına karşı olan talep daha yüksekti<sup>329</sup>.

İzmir Limanının XVIII. yüzyıldaki ihracatında öne çıkan bir diğer emtia pamuk ipliğidir. 1700-1702 arasında İzmir ihracatının %23'ü pamuk ipliğinden ibaretti. Bu oran 1750-54 döneminde %12,4 olarak gerçekleşmiştir. 1785-89 aralığında ise Osmanlı Devleti'nin Fransa'ya ihracatının %67'si pamuk ipliğiydi. 1750'lerde Fransa'da kırmızı pamuk ipliğinin popülerlik kazanması üzerine kırmızı kök boyası ile meşhur olan İzmir'de Fransızların beğenisine hitap eden kırmızı pamuk ipliği üretimi arttırılmış ve İzmir'deki Osmanlı-Fransız ticaretinde bu ürün öne çıkmıştır<sup>330</sup>. Osmanlı üretimi pamuk, pamuk ipliği, yün, tiftik ve ipek ihracatına karşılık olarak Batı Avrupa'nın Osmanlı Devleti ile ticaretinde en önemli kalemlerden biri dokuma ürünleri olmuştur. XVII. yüzyıldan itibaren Fransa ve İngiltere, Levant piyasasına dokuma üzerinden hakim olabilmek için büyük rekabet içerisinde olmuşlardır. Piyasaya 1710'lara kadar iyi kalitede yüksek talep gören İngiliz dokuması hakim olmuştur. Bu dönemden sonra Fransa tekstilinde yaşanan gelişmeler sonrasında Levant'ta Fransız dokuması popülerlik kazanmıştır. 1730'lar itibarıyla İngiliz dokuması, daha hafif, renkli ve ucuz olan Fransız üretimi ile rekabet edememiştir. Fransız üretimi ortalama kalitede "londrin" adı verilen kumaşlar XVIII. yüzyılda İzmir piyasasına hakim olmuştur. 1783-88 arası dönemde Osmanlı Devleti'nin toplam "londrin" ithalatının %39'luk kısmı İzmir Limanı üzerinden yapılmıştır. İngiltere'nin piyasadan uzaklaşmasıyla İzmir'deki Fransız dokuması talebi 1779-89 arasında en yüksek seviyesine varmıştır<sup>331</sup>. 1770'lerde Britanya'nın Osmanlı Devleti'ne ihracatında dokuma yeniden önem kazanmıştır. 1780'lerde İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ne yaptığı ihracatta dokumanın oranı %56 olarak gerçekleşmiştir. Fransızların karlılığı

---

<sup>329</sup> Pockocke, *a.g.e.*, 1745, 38.

<sup>330</sup> Frangakis- Syrett, *a.g.e.*, 2006, 238-241.

<sup>331</sup> Frangakis- Syrett, *a.g.e.*, 2006, 191-194.

sürdürmek için dokuma kalitesini düşürmesi nedeniyle İngiliz üretimi yeniden talep görmeye başlamıştır<sup>332</sup>.

İzmir’de kurulan İngiliz ve Fransız konsolosluklarının kuruluşundaki temel motivasyon politikadan ziyade ticarettir. Osmanlı merkezi yönetimi burada ticaret yürüten tüccar kolonilerini kendi konsolosluklarını açması için teşvik etmiştir. İzmir’deki ticaretin düzenlenmesine ve geliştirilmesine odaklanan konsolosluklar şehrin ticari olarak gelişmesine yadsınamaz katkılarda bulunmuştur. Osmanlı merkezi yönetiminin temel hedefi İzmir ticaretinin dışarıdan müdahale ve engelleme olmaksızın kendi doğası içerisinde devam etmesi ve gelişmesidir. Osmanlı Devleti’nin İzmir politikası İzmir’deki ticari canlılığın teminatı olarak görülmüştür<sup>333</sup>.

Erken modern dönemde Avrupa’nın kapitalist/merkantilist politikalarla Osmanlı ekonomisi üzerinde hegemonya kurduğu mevcut literatürde sıklıkla tekrar edilir. Ancak bu konuda Osmanlı iç pazarı/ekonomisi ile dış ticaret arasında karşılıklı bir faydaya dayanan ilişkinin mevcut olup olmadığı sorunu gündeme gelmektedir. Osmanlı Devleti’nin gümrük kayıtları dış ticarete dair genel eğilimleri ortaya koymakla birlikte Osmanlı iç pazarı, üretim miktarına dair veriler mevcut olmadığından bu konuda kesin çıkarımlarda bulunmak güçtür. Ancak iç üretimden doğrudan etkilenen genel devlet hazinesi ve biri batı biri doğu ticaretinin merkezi olan İzmir ve Erzurum’un gümrük verileri incelendiğinden bütçe ve gümrük gelirleri arasında korelasyonun varlığı dikkat çekmektedir. İç pazara göre dış ticaretin belirlendiği, iç pazarın genişleme yahut daralma döneminde dış ticaretin doğrudan etkilendiği ortaya çıkmaktadır. Bu bakımdan pre-modern dış ticaret ağırlıklı olarak iç pazar ve üretimin durumuna bağlıydı. Avrupa zaviyesinden bakıldığında ise Doğu Akdeniz pazarında dönemsel hegemonyalar ile belirli bir rekabet öne çıkmaktadır. XVII. yüzyılın ortalarından itibaren İngiliz tüccarlar Levant’a dokuma ihraç ederek tekstil piyasasında ağırlık kazanmıştır. Ancak yüzyılın sonunda Fransız dokuması Levant pazarına akmaya ve piyasadaki payını arttırmaya başlamıştır. XVIII. yüzyılda ise İngilizler tedricen pazar payını kaybederken Fransızlar hakim konuma gelmiştir.

---

<sup>332</sup> Frangakis- Syrett, *a.g.e.*, 2006, 203.

<sup>333</sup> Ülker, *a.g.t.*, 1974, 311-312.

1670'lerde 20.000 parça olan tekstil ticaretinin toplam hacmi 1750'lerde 40 bin parçaya ulaşmış ve Fransız-İngiliz rekabeti başlıca bu dokuma pazarı üzerine yaşanmıştır<sup>334</sup>. Bilhassa XVIII. yüzyılın başından itibaren ham ipek ve ham pamuk İngiltere ve Fransa'ya İzmir'den ihraç edilmiştir. XVII. yüzyılda İngiliz tüccarın ticari aktivitesini ham ipek ihtiyacından dolayı Halep'e yöneltmesi ve burayı merkez haline getirmesine benzer olarak Fransızlar da XVIII. yüzyılda İzmir'i Fransız dokumasını Levant pazarlarına ve iç pazarlara ulaştıran ana dağıtım merkezine dönüştürmüştür. Ayrıca İzmir yüzyıl boyunca Fransa'nın ham pamuk ihtiyacının büyük kısmı İzmir limanı üzerinden sağlanmıştır. İngiltere, yüzyıl boyunca Fransa'nın artan ticari ve siyasi etkinliğinin farkında olarak bu yükselişi ve etkinliği durdurmanın yollarını aramıştır ancak bunu başaramamıştır. Fransa'nın uzun süreli ticareti merkezleştirme politikaları, İzmir'de Fransız ağırlığının artması ile burasının esas ham pamuk temin ve Fransız dokuması dağıtım merkezine dönüştürülmesi, nihayetinde 1740 yılında Osmanlı Devleti'nden "en ziyade müsaadeye mazhar" devlet statüsü elde edilmesi Fransa'nın Levant Kumpanyasının ve İngiltere'nin ticari etkinliğini kırmasında önemli rol oynamıştır<sup>335</sup>.

İzmir'in ticaret merkezine dönüşümü kabaca iki farklı safhada gerçekleşmiştir. XVI. yüzyılın ilk yarısında İzmir Levant ekonomisinde, uzak mesafelerden toplanana ticari emtianın dağıtım merkezi olarak önem kazanmıştır. XIX. yüzyılda şehrin hinterlandındaki ticari emtianın merkezi olması ise İzmir'in ticari önemini sürdüren hatta daha da büyüten ikinci safhayı başlatmıştır<sup>336</sup>. İzmir'in bütün avantajlı koşullarının yanı sıra merkezi denetimin şehir üzerinde gevşek olması ticaretin serbest bir canlanma ortamı bulmasına katkı vermiştir<sup>337</sup>. XVII ve XVIII. yüzyıllardaki Osmanlı-İran savaşları Halep'in ticari canlılığına büyük zarar vermiştir. Bu yüzden Halep'in İran ipeği için merkez olma hüviyeti zayıflamış, daha güvenli bir rota tercih edilerek ipek ve diğer doğu emtiası için İzmir ana liman olmuştur. İzmir limanı doğu emtiası ve batı mamullerinin takas piyasası haline gelmiştir<sup>338</sup>. İzmir'in XVII. yüzyılın

<sup>334</sup> Kuru, *a.g.t.*, 2017, 140-142.

<sup>335</sup> Ülker, *a.g.t.*, 1974, 154-155.

<sup>336</sup> Küçükcalay, *a.g.e.*, 2007, 48.

<sup>337</sup> Mansel, P. (2010). *Splendour and Catastrophe on the Mediterranean*, New York, 17.

<sup>338</sup> Frangakis-Syrett, E. (1985). "The Ottoman Port of Izmir in the Eighteenth and Early Nineteenth Centuries, 1695-1820", *Revue de l'Occident musulman et de la Mediterranee*, 39(1), 150.

ikinci yarısında dünya ticaretinde yükselmesini sağlayan gelişmeler içerisinde belki de İran ipeğinin buraya akması en başta gelendir. Avrupa'nın Batı Anadolu emtiası ile ipeğe olan talep artışı Osmanlı ekonomisi ve buradaki batılı tüccarların ticareti üzerinde dönüştürücü olmuştur. Selanik'deki dokuma endüstrisindeki gerileme ile burada faaliyet gösteren Yahudiler İzmir'e yönelmiş, İzmir ipek ticaretinde aracı ve tercüman olarak rol almışlardır. İpeğin yanısıra XVIII. yüzyılda yün ve Ankara tiftiği İzmir'den ihraç edilen Avrupa talebinin yüksek oluşu bir diğer ürün grubudur<sup>339</sup>. XVIII. yüzyılda İzmir'de çoğunlukla Avrupa ekonomisinin ihtiyaç duyduğu hammaddeler ve yiyecekler ihraç olunurken tekstil ürünleri, kahve, şeker, baharat ve kumaş boyaları ithal edilmiştir. Osmanlı Devleti'nin Avrupa'ya yaptığı ihracatın %32'si 1784 yılında İzmir limanı üzerinden gerçekleştirilmiştir. XVII. yüzyılın başından itibaren İzmir, Osmanlı ve Avrupa ticaretinde büyük bir transit ticaret limanına dönüşmüştür. Karlı uzun mesafeli ticaret sayesinde İstanbul'u besleyen bir ipe deposu ve aracı liman olmaktan çıkarak deniz ticareti ile büyüyen bir Akdeniz liman kenti halini almıştır. Bu dönemde İzmir'in Levant ticaretinde öne çıkması bahsedildiği üzere oldukça kıymetli ve yüksek talep gören iyi kalite İran ipeği, Ankara tiftik yünü, pamuk ve gıda ürünlerinin buradan Avrupa'ya taşınması ile mümkün olmuştur. Batı Avrupa'da büyük talep gören bu kıymetli ürünlerin ana ulaşım güzergahının kesiştiği yer olarak doğu ve batıyı birbirine bağlayan İzmir, XVII. yüzyılda hızlı bir büyüme ve refah dönemine girmiştir<sup>340</sup>. XVII. yüzyılda İran-Suriye-Anadolu ticaret rotasının Erzurum-Tokat hattına kayması, bu güzergahın son kara noktası olan İzmir'in ekonomik gelişimine katkı sağladı. XVII. yüzyıl boyunca doğudan gelen ipek, İzmir'den ihraç edilen ve ticareti yapılan en değerli emtia oldu. XVIII. yüzyılda ipeğin yanına, Ankara tiftiği, Anadolu'nun iç kısımlarından sağlanan yün ve Batı Anadolu mahsulü, ham pamuk, afyon, zahire, kuru meyveler, zeytinyağı gibi ürünlerde eklenmiştir. XVIII. yüzyılın ikinci yarısında ihraç ürünlerinin profili taleplere göre yeniden belirlenmiş, Batı Anadolu mahsulü zirai emtia ön plana çıkmıştır. İzmir, İngiliz, Fransız, Hollandalı tüccarların rekabet içerisinde olduğu bir Levant pazarına dönüşmüştür. XVIII. yüzyıla

<sup>339</sup> Goffman, *a.g.e.*, 1995, 47-48; Faroqhi, *a.g.e.*, 2004, 507; Frangakis-Syrett, *a.g.m.*, 1985, 151.

<sup>340</sup> İnal, *a.g.t.*, 2015, s. 45.



gelindiğinde Osmanlı Devleti'nin toplam ihracatının 1/3'lük kısmı İzmir üzerinden gerçekleştirilmiştir<sup>341</sup>.

İzmir'in XVII. yüzyıl sonunda belirginleşen ticari büyümesinde Osmanlı hükümetinin Batı Anadolu'dan gerçekleşecek ticareti İzmir'e yönlendirme ve yabancı tüccarları burada ticarete ve yerleşmeye teşvik politikasının önemi yadsınamaz. Bu politika çerçevesinde tamamlayıcı alt ve üst yapı unsurları da kısa sürede şehir planına eklenmiştir. İzmir'in ticari gelişimi için fiziki koşullar sağlanmıştır. Aynı dönemde vukuu bulan politik ve ticari dönüşümler de şehrin gelişimine katkı sağlamıştır. Osmanlı-Safevi savaşları nedeniyle uluslararası ticaret rotasının Halep güzergahını terk ederek daha güvenli Erzurum-Tokat-İzmir hattına yönelmesi ile Batılı tüccar kolonileri ticari faaliyetlerini İzmir'e yönlendirerek burada örgütlenmişlerdir. Erken Modern dönem İzmir ve çevresindeki ticaretin büyümesi bir bakıma Osmanlı Devleti'nin iki farklı ticari bölge ile bağlantılarını kuvvetlendirmesinin sonuçlarındandı. Osmanlı ekonomisi üzerindeki Avrupa egemenliğine yapılan sık atıflar nedeniyle genellikle dikkat edilmeyen bir husus olarak Osmanlı Devleti XVI. yüzyılın sonunda hem Batı hem de doğu pazarları ile olan ilişkilerini kuvvetlendirmiştir. Doğu Akdeniz'in kadim ticaret merkezlerinden ve Baharat ticaret yolunun önemli duraklarından olan Halep ve İskenderiye ticari rekabet gücünü kaybederek gerilemeye başlamıştır. Bu dönüşüm döneminde İzmir öne çıkarak bölgesel ihracata yönelik üretim ile birlikte Levant ticaretinin ana terminali olmuştur. İzmir'in doğu ticari bağlantısı ise Erzurum üzerinden kurulmuştur. Daha evvel Halep üzerinden akan ticaret kuzeye Erzurum'a yönelmiştir. Erzurum gümrüğü 1570'lerde kurulmasına karşın Osmanlı-Safavi savaşları bittikten sonra aktif olarak çalışmaya başlamıştır. 1590'daki geliri 9.550 akçe gibi oldukça düşük bir miktar olan Erzurum gümrüğünün gelirleri doğu ticaretindeki büyük genişlemeyle XVII. yüzyılın başında 2.8 milyon akçeye yükselmiştir. Erzurum gümrüğü toplam miktar bakımından İzmir gümrüğünün gerisinde olsa da büyüme hızı çok daha yüksekti. İzmir'e paralel olarak Erzurum'un da ticaret hacmi XVI. yüzyılın sonunda büyümüş, XVIII. yüzyılın ikinci yarısına kadar istikrarlı bir şekilde genişlemiştir. 1610'larda İzmir gümrük gelirleri

---

<sup>341</sup> Frangakis-Syrett, *a.g.e.*, 2006, 149.

İzmir'e yaklaşmış ancak toplamda Batı Anadolu limanlarının gerisinde kalmıştır. XVIII. yüzyılın ortasına kadar iki gümrüğün gelirleri yakın seviyelerde seyretmiştir. 1740'lardan sonra doğu ticareti düşmesine karşın İzmir ticari önemini sürdürmeye devam etmiştir<sup>342</sup>. 1600-1780 arasında İzmir'in ticaret hacmi 2.5 kat artmıştır<sup>343</sup>. Bu uzun dönemde İzmir ticareti yıllık olarak ortalama %1 büyümüştür. Bunlar dikkate değer oranlar olsa da XIX. yüzyılın ikinci yarısındaki büyümeye göre yavaş bir büyüme seyrini gösteriyor. 1845-59 arasında İzmir'den yapılan ihracat dört kattan fazla artmıştır<sup>344</sup>. Başka bir ifade ile klasik dönemde İzmir ticaretinde yaklaşık iki yüzyılda ulaşılan seviye, XIX. yüzyılın ikinci yarısında takribi yirmi yılda geçilmiştir. XIX. yüzyılın ikinci yarısında İzmir ticareti yıllık yaklaşık olarak %20 oranında büyümüştür. Bu açıdan erken modern dönem ve XIX. yüzyıl İzmir ticareti açısından mukayese edilemez bambaşka seviyeleri ifade etmektedir. İzmir gümrük gelirlerinin XVIII. yüzyılın ikinci yarısına kadar olan seyri, İzmir'in 1580'lerde büyük bir ticari genişleme yaşadığını, bu büyümenin XVII. yüzyılın başlarında yüksek enflasyon nedeniyle yavaşladığını, Avrupalı tüccarın bu periyotta para değerindeki istikrarsızlığı kullanarak arbitraj üzerinden kazanç peşinde olduğunu ancak uzun vadede dalgalanmalara rağmen İzmir ticaretinin belirli bir seviyeyi muhafaza ettiğini göstermektedir<sup>345</sup>.

XVIII. yüzyılın ilk yarısına kadar İzmir'den ihracı yapılan en önemli ticari emtia olarak ipek, İzmir limanının uluslararası ticarete açılmasını sağlamıştır. Kabaca XVIII. yüzyılın ikinci yarısında başlıca Güney Fransa ve Orta Avrupa'da gelişen tekstil endüstrisinin pamuk talebinin artması üzerine İzmir ve hinterlandında üretilen pamuğun ticari değeri yükselmiştir. Pamuğa olan talep artışı, ipek ticaretinde düşüş pahasına gerçekleşmiştir. Değişen beğeni ve moda ipeğe olan talebi düşürerek pamuk üretimini artışı teşvik etmiştir. Bu dönüşüm ile Avrupa tüccarı İzmir ve çevresinde üretilen pamuğa doğrudan ulaşım imkanları elde etmek için ticari aktivitelerini İzmir hinterlandına doğru genişletmeye çalışmıştır<sup>346</sup>. Bunlarla birlikte yine değerli ve yüksek talep göre Ankara tiftiğinin Avrupa'ya sevkinde İzmir Limanı baskındı. 1730-60

<sup>342</sup> Kuru, *a.g.t.*, 2017, 133-135.

<sup>343</sup> 1 milyon akçeden 2.5 milyon akçeye çıkmıştır; Kuru, *a.g.t.*, 2017, 132.

<sup>344</sup> Kasaba, *a.g.e.*, 1993, 94-98.

<sup>345</sup> Kuru, *a.g.t.*, 2017, 132-133.

<sup>346</sup> Frangakis-Syrett, *a.g.e.*, 1998, 98-101.

arasında ihraç edilen tiftiğin %36.9'su İzmir'den gönderilmişti<sup>347</sup>. XIX. yüzyılın başlangıcına doğru İzmir, Osmanlı Devleti'nin en canlı ihracat limanı olmuştur<sup>348</sup>.

Kökenleri XVI. yüzyıla uzanan İzmir İngiliz tüccar kolonisi XVII. yüzyılda, konsolosluk, kilise ve rahipten ibaretti. Antikite, bitki toplama yahut sadece merak duygusuyla doğuya gelen seyyahlar, XVII. yüzyıldan itibaren güzergahlarına İzmir ve çevresini de dahil etmişlerdir. İngiliz kolonisinin erken tarihlerine dair bu seyyahlar önemli kayıtlar bırakmıştır. Tavernier (1630), D'Arnieux (1653), Smith (1669), Spon ve Wheler (1675), Lebrun (1677) ve De la Mottraye (1699) İzmir'e gelen seyyahlar arasında önde gelir. Yüzyılın sonunda İngilizlerin İzmir'deki ticareti önemli seviyelere yükselmişti ve Sevdeköy-Narlıköy arasında mukim diler. Şehirdeki ticari potansiyelin farkında olan Köprülü Ahmed Paşa'nın başlattığı imar projeleri ile XVII. yüzyılda Bedesten, Vezir Han ve yeni gümrük binası inşa edildi. Ayrıca şehrin içme suyu hatları düzenlenerek 83 çeşme açıldı. Bu dönem de İngiliz konsolosu olan Sir Paol Ricaut'un becerikli idaresi sayesinde İngiliz kolonisi gelişimini sürdürdü. İzmir'in bu nüfusu şehre gelen seyyahlar tarafından 15-20 bin arasında Rum, 5 bin Ermeni, 6-10 bin civarı Yahudi ve kalanı Müslüman olmak üzere 100 bin civarı tahmin edilmiştir. Ayrıca kayda değer Avrupalı nüfusundan da bahsedilmiştir. 1690'larda konsolos Mr. Raye, Benjamin Jones ve ailesi, Mr. Whalley, Mr. Dunster, Mr. Coventry, Mr. Ashe, Mr. Turner, Mr. Clotterbooke, Mr. Frye İzmir'de bulunan İngilizlerdi. Aynı dönemde İzmir gelirleri, Valide Sultan'ın hassına dahildi ve mütesellim tarafından idare olunurdu. İzmir İngiliz kolonisi, Londra merkezli Levant Kumpanyası tarafından idare olunurdu. Kumpanyanın yönetim kurulu başkanı ile on sekiz kişiden ibaretti. Bunlardan başka belli bir miktar katılım ücreti ödeyenler kumpanya kurallarına uymak şartıyla Kumpanya'nın idaresi altında ticarete katılırdı. Katılım ücreti 20 pounddu. Başlangıçta kumpanyaya sadece İngilizler üye olabilirdi, on sekizinci yüzyılda İngiltere tebaasına da üye olma hakkı tanındı. Kuruluş döneminde Kumpanya yöneticilerinin geniş özerkliği ve hakları mevcuttu. Kumpanya yönetim kurulu nüfuzlu devlet adamlarından oluşurdu, Osmanlı Devleti nezdindeki İngiltere büyükelçisini tayin ve azil hakkına sahipti. Ayrıca konsolos, konsolos vekili ve diğer konsolosluk görevlilerinin tayin ve

---

<sup>347</sup> Frangakis-Syrett, *a.g.e.*, 2006, 216-17

<sup>348</sup> Küçükcalay, *a.g.e.*, 2007, 33.

idaresi de Kumpanya'ya aitti. Ancak konsolosların tayininde lokal koloninin talepleri dikkate alınırdı. XVIII. yüzyıla kadar İzmir'de kumpanya üyesi İngiliz tüccar sayısı bir düzine kadardı. İstanbul'da bunun yarısı kadar, Selanik ve Halep'te ise ancak 2-3 adet tüccar bulunurdu. İzmir'de kumpanya üyesi tüccarlardan başka bunlara vekillik, çıraklık yapan yarım düzine ticari hakları kısıtlı İngiliz de vardı. İngiliz kolonisi, tüccarlardan başka konsolos görevlileri, rahipler, tek tük gezginlerden ve ticaret gemilerinde çalışan denizcilerden ibaretti. Konsolos ve hazinedar ancak Kumpanya üyeleri arasından seçilirdi. İzmir'in seçkin İngiliz tüccar ailelerinin başında 1733'de Isaac Morier'in kurduğu Morier ticaret evi gelir. 1789'da bir başka güçlü tüccar ailesi olan Wilkinsons ile birleşmiştir. Bunlardan başka on dokuzuncu yüzyılda etkinliğini sürdüren Lee ve Maltass ticaret evinin kökenleri 1776'da İzmir'de bu şirketi kuran Richard Lee'ye uzanır. Hayes ticaret evi ise 1780'de Athony Heyes tarafından kurulmuştur. Anthony ve Fredrick Hayes özellikle para ticaretinde öne çıkmıştır. İzmir, Halep ve Selanik'te iş bağlantıları olan Barker ailesi, Charnaud ve Boddingtonlar da XVIII. yüzyıldan itibaren İzmir'de varlık gösteren ailelerdir. Werry ailesi de 1778'de İzmir'de ticarete başlamış ailenin kurucusu Francis Werry konsolos olarak hizmet vermiştir. Benzer şekilde Maltass ailesinin üyesi John Maltass, İskenderiye'ye konsolos tayin edilmiştir. Söz konusu aileler güçlü ticari yapılar kurmanın yanı sıra Kumpanya'nın Londra'daki merkezinde İzmir ve diğer bölgelerdeki İngiliz kolonilerinin idaresin de önemli görevler üstlenmiştir. XVIII. yüzyıl sonu XIX. yüzyıl başı İzmir ticaretine aktif katılan Kumpanya üyesi tüccarlardan bazıları, James Hanson, James Louis Gout, John Schooolbred, Robert Thomson ve Atkinson Wilkins'ti. 1812'de Kumpanya'nın Londra'daki yönetim kurulan seçilen Charlton Whittall, daha sonra İzmir'e gelmiş ve İzmir ticaretinde büyük nüfuz kazanan Whittall ticaret evini kurmuştur. Bu tüccar aileleri ticaret merkezi olarak İzmir'i belirlemekle birlikte, İstanbul, Selanik ve Halep'te ticari ortaklıkları ve iş bağlantıları mevcuttu. Ayrıca Blunt, Hadkinson ailesi İngiltere'de yerleşiklerdi fakat temsilcileri aracılığıyla İzmir ticaretine dahil olurlardı. XVIII. yüzyıl İzmir ticaretinde kredi, ve kur farkı üzerinden karmaşık finansal işlemler yaygınlaşmıştı. Kırılgan ve herhangi bir yerleşik nizamı olmayan bu finans oyunları 1793 Ağustosunda en ciddi krizlerinden birini geçirmiştir. 173 bin poundluk varlığı olan Carlo de Steffani ticaret evi kontrolsüz borçlanma ve dengesiz

finans ortamında 153 bin poundluk kredi miktarı üzerinden batmıştır. Onların memorandum ilanını domino etkisiyle bütün ticareti ve kredi piyasalarını krize sokmuştur. Steffani ticaretevinin yaşadığı kriz büyük ölçüde İzmir ve Doğu Akdeniz’de güçlenen Rum rekabeti ile ilişkilendirilmiştir. İzmir kuru ve yaş meyve pazarında Rumların oldukça agresif alımlar gerçekleştirdiğini belirten İngiliz ticaret evleri, İtalya’ya, Hollanda’ya ve Karadeniz’e İzmir ürününü Rumların taşıdığından şikayet etmiştir. Bundan başka pamuk piyasasında da spekülasyon alımları ve faaliyetleri söz konusuydu. Ancak fiyat düşüşü beklentisine dayalı spekülasyon alımları nedeniyle 1796’da İtalya’dan çok sayıda protesto edilmiş Rum poliçesi geri döndü ve bunların çoğu batmıştır. Bununla birlikte İzmir’de Amerikan gemileri 1797 yılında görüldü ve Hindistan’dan küçük miktarlarda kahve, şeker, baharat ve çivit getirmişlerdir. 1790’ların ortasında Akdeniz’deki blokajlar ve İngiliz-Fransız çatışması dolayısıyla İzmir’e seyreden Fransız ve İngiliz gemilerinin çoğunluğu alıkonulmuş ve taşıdıkları mallar ele geçirilmiştir. Ancak Nelson’un deniz zaferleri sonunda İngiltere’nin İzmir ticareti yeniden hareketlenmiştir. Akdeniz’deki çatışma ortamından başka 17 Mart 1797’de yazan İzmir’deki İngiliz tüccarlar Morier ve Wilkinson, şehirde iç karmaşa ve yangın dolayısıyla tüccarların büyük zararlara uğradığını, Fransız kolonisinin büyük kayıplara uğradığını, İngilizlerin can kaybı yaşamadığını ancak emtialarının yeniçeri korumasındaki dört ticarethane hariç zayıf edildiğini yazmıştır. Çoğu antrepo ve ticarethanenin yağmalandığını, Lee ticaret hanesinin yıkıldığını ancak antrepusunun kurtarıldığını söylemiştir. Şehirde düzen ancak İstanbul’dan memurların gelmesiyle tesis edilmiştir. Soruşturma sonucunda pek çok sorumlunun yakalandığını, haklarındaki hükmün merkezden beklendiğini ifade etmiştir. İzmir’de ticaretin ve gündelik hayatın güvenliğini garanti edecek sağlam bir temel üzerinde yeni bir şehir idaresi biçiminin kurulması gerektiğini söylemişlerdir<sup>349</sup>.

---

<sup>349</sup> Clarke, H. (1860). “A History of the British Colony at Smyrna”, *Levant Herald*, 19 March 1860.

### 3. OSMANLI İKTİSADİ-KURUMSAL YAPISINDA İZMİR'İN DÖNÜŞÜMÜ

#### 3.1. Osmanlı-İngiliz Ticari İlişkileri ve Osmanlı İktisadi-Kurumsal Dönüşümü

XIX. yüzyıla gelindiğinde Osmanlı ticaretindeki düzenle dört farklı tüccar grubu vardı ve bunlar usulsüz sahip oldukları imtiyazlar ile Osmanlı tüccarına karşı haksız rekabet yaratıyordu. Osmanlı tüccarını korumak dış ticarete yerli tüccarın payını arttırmak isteyen Sultan III. Selim öncelikle diplomatik bir örgütlenmeye gidilmesini şart görmüştür. Osmanlı Devleti'nin ana dış ticaret güzergahı olan Akdeniz liman şehirlerinde konsolosluklar ve şehbenderlikler ihdas edilmiştir. Bunların temel vazifesi, Osmanlı bandıralı gemilerin bürokratik işlemlerini yapmak, ticaret beratı vermek, herhangi bir problemde çözümü sağlamak, kaza sair gibi durumlarda yardım etmektir. 1802'de ilk şehbenderlikler ihdas edildikten sonra Osmanlı tüccarının Avrupalı tüccar yahut mahmi tüccar ile rekabeti için gerekli altyapının sağlanması gündeme gelmiştir. Avrupa, İran ve Hindistan ile ticaret yapacak Osmanlı tebaası tüccarlardan ticaret beratı alanların müstemin tüccar gibi muamele göreceği, ödeyecekleri gümrük oranının %3 olacağı ilan edilmiştir. Osmanlı tüccarları arasında yeni ortaya çıkan bu grup ise "Avrupa tüccarı" olarak isimlendirilmiştir<sup>350</sup>. Böylece hem dış ticaret kontrol altında tutulmak istenmiş hem de gümrük gelirlerinin artışı hedeflenmiştir. Avrupa tüccarlığının ihdası ardından 1806 yılında Bab-ı Ali, elçiliklerin tercümanlık beratını suiistimal etmemelerini talep etmiştir. Bab-ı Ali'nin gayrimüslim temsilcileri nezdinde yaptığı girişimler de sonuç vermiş ve gayrimüslim Osmanlı tebaasının bu Avrupa tüccarlığına olan ilgisi artmıştır<sup>351</sup>. Nitekim 1806 Koalisyon Harpleri esnasında Avrupalı tüccarın Akdeniz'den çekilmesiyle ortaya çıkan boşluğu tarafsız Osmanlı bandırası ile ticaret yapan Rum tüccarlar, denizciler doldurmuş ve Akdeniz'de ticaretin ana taşıyıcılarından olmuşlardır<sup>352</sup>. Mahmi, patentli, beratlı, müstemin tüccara alternatif ihdas edilen Avrupa tüccarlığı müessesesi ile gayrimüslim Osmanlı tebaasının usulsüz Avrupa himayesi elde etme çabalarının engellenmesi, dış

<sup>350</sup> Bağış, A.H. (1983). *Osmanlı Ticaretinde Gâyri Müslimler*, Ankara, 65-70; İnalçık bu hakkın ilk kez 1792'de verildiğini söyler; İnalçık, H. (2000). "İmtiyâzât", *TDVİA*, C. 22, 251.

<sup>351</sup> Bağış, a.g.e., 1983; 72-73, 79; Kütükoğlu, M. (1991). "Avrupa Tüccarı", *TDVİA*, C.4, 159-160.

<sup>352</sup> Kasaba, a.g.e., 1993, 20.

ticarete merkezi kontrolün tesisi ve gümrük kaybının önüne geçmek hedeflenmiştir. Yeni statüye olan alaka Avrupa'daki siyasi dalgalanmanın da etkisiyle artmış 1815'de berat alan Avrupa tüccarı sayısı 412 olmuştur. Bu sayı yüzyıl içinde bilhassa Sultan II. Mahmud'un merkezi ticaret politikalarını sürdürmesi ve güçlendirmesi sayesinde 1844'te 1344'e varmıştır<sup>353</sup>. Avrupa tüccarlığı müessesesinin tamamlayıcı bir parçası olarak 1810'larda Müslüman tüccara yine aynı hakları sağlayan "Hayriye tüccarlığı" kurulmuştur. Bundan evvel Avrupa tüccarının himayesinde belirli bir ücret karşılığı imtiyazlı ticaret yapan Müslüman tüccarlar II. Mahmud'un saltanatında kendi statülerine kavuşmuştur. Avrupa tüccarı beratı bedeli 1500 kuruş iken Hayriye tüccarlığı için bu bedel 1200 kuruştur. Böylece Müslüman tüccarın Osmanlı dış ticaretinde söz sahibi olması hedeflenmiştir<sup>354</sup>. Osmanlı Devleti dış ticaretinde müste'men tüccar haricinde III. Selim döneminde bir kategori daha ihdas olunmuş, daha doğru bir tabirle fiiliyatta mevcut olan bir grup devlet katında tanınmıştır. Müste'men yabancı tüccarın Osmanlı topraklarındaki ticaretlerinde Osmanlı tebaası Rum, Ermeni ve Yahudilerden büyük oranda ise Rumlardan ve Ermenilerden istifade etmiştir. Yabancı dillere hâkim olan bu gruplar Avrupalı tüccarın yerel bağlantılarını kurmalarını sağlamıştır. Bunlardan bir kısmı XVIII. yüzyıldan itibaren Avrupa konsolosluklarından himaye beratı satın alarak Avrupalı tüccarın sahip olduğu ticari ve hukuki imtiyazları elde etmiştir. Bir kısmı da konsolosluklarda ve elçiliklerde tercümanlık hizmetinde bulunarak fiilen hizmet vermeseler bile o kadrolara dahil edilerek yine Avrupalıların imtiyazlarından faydalanmaya başlamıştır. Bu müessesenin istismarının yaygınlaşması üzerine I. Abdülhamid döneminde öncelikle bu türden uygulamalara son verilmesi talep edilmiş ancak başarılı olunamamıştır<sup>355</sup>. III. Selim'in de bu yöndeki girişimleri sonuçsuz kalmıştır<sup>356</sup>. Hatta III. Selim döneminde beratlı tüccarın yerli tüccar ile aynı oranda vergi vermesi gibi tedbirler alınmaya çalışılmıştır. Ancak fiili yasaklamalarla çözümlenemeyecek noktaya vardığından bu türden beratlı tüccarlar "Avrupa Tüccarı" kategorisi altında tanınmıştır<sup>357</sup>. Belirlenen

---

<sup>353</sup> Bağış, *a.g.e.*, 1983, 93-95.

<sup>354</sup> Kütükoğlu, M. (1998), "Hayriye Tüccarı", *TDVİA*, C.17, 64-65; Bağış, *a.g.e.*, 1983, 97-98.

<sup>355</sup> Bağış, *a.g.e.*, 1983, 36

<sup>356</sup> Bağış, *a.g.e.*, 1983, 41.

<sup>357</sup> Bağış, *a.g.e.*, 1983, 59-70.

usule göre Avrupa tüccarı olmak isteyen Osmanlı reayası İstanbul'da mukim iki taciri vekil gösterip, hazineye 1500 guruş tevdi ederek Bab-ı Âli'ye başvuruda bulunma hakkına sahipti. Padişahın da onaylaması ile gerekli şartları haiz tüccara beratlar tevdi edilmiştir<sup>358</sup>. Bunların vekilleri ve hizmetçileri İzmir gibi büyük ticaret merkezlerinde onlar adına ticari işlerini yürütürdü ve aynı imtiyazlara sahip olurdu. Müste'min tüccar gibi 1838 Balta Limanı muahedesine kadar %3 gümrük vergisi ödemişlerdir. Avrupalı tüccarın çalışanları da cizye dışındaki vergilerden muaf sayılmıştır<sup>359</sup>. Bunların işlerini takip etmek için de kendi aralarından seçtiği bir nazırın riyaset ettiği Avrupa Tüccarı Nezareti kurulmuştur. 1837'de bu nezarete Hayriye tüccarının meseleleri de tevdi edilmeye başlanmıştır<sup>360</sup>. 1815'te 410 olan Avrupa tüccarı sayısı 1830'larda 1350'ye kadar varmıştır<sup>361</sup>. Bu usulle yabancı elçiliklerin oluşturduğu berat piyasasını devlet fiili durumu kabullenerek kendi kontrolü altına almayı hedeflemiştir.

Avrupa tüccarı, Hayriye tüccarı gibi çeşitli imtiyazlı Osmanlı tüccarı yaratma projesinin bir parçası olarak 1826'dan sonra "yed-i vahid" sistemi devreye sokulmuştur. Buna göre ticari değeri yüksek emtianın ihraç edileceği yere taşınması ve üreticiden doğrudan satın alınması işini devlet belirlediği fiyat üzerinden tezkere verilmiş Osmanlı tebaası tüccar gerçekleştirecekti. Avrupalı tüccarın doğrudan kaynağından ürünü elde etmesi engellenerek vergi kaybının engellenmesi ve piyasanın kontrolü hedeflenmiştir. Dahili ticaret vergilerinin ilavesiyle ihracatçı yabancı tüccara talebi yüksek olan ürünler %20-30'a yaklaşan ihraç gümrüğü oranları ile satılmıştır. Piyasanın devlet eliyle kontrolü sayesinde gümrük gelirleri ve üreticinin kazancının iki taraftan artışı istenmiştir<sup>362</sup>. Osmanlı Devleti'nin ihracatında Osmanlı tebaası tüccarların rolü gerçekte XIX. yüzyılın başından beri artıyordu. 1800'lerden itibaren Doğu Akdeniz'de artan ticari taşımacılığı, Avrupa'daki Koalisyon Harpleri döneminde tarafsız Osmanlı tebaası Rumlar üstlenmiştir<sup>363</sup>. İzmir, Malta gibi limanlar yeniden hareketlenmiş İngilizlerin dokuma karşılığı buğday, zeytinyağı gibi Levant

<sup>358</sup> COA, C. İKTS, 26/1266, 22 Zilkade 1230/26 Ekim 1815

<sup>359</sup> Çadırcı, M. (1980). "II. Mahmud Döneminde Avrupa ve Hayriye Tüccarları", *Türkiye'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi Sempozyumu*, Ankara, 238.

<sup>360</sup> COA, C. İKTS, 24/1195, 25 Muharrem 1253/1 Mayıs 1837.

<sup>361</sup> COA, C. İKTS, 22/1096, 29 Zilhicce 1251/16 Nisan 1836.

<sup>362</sup> Genç, M. (2013). "Yed-i Vâhid", *TDVİA*, C. 43, 378-383.

<sup>363</sup> Kasaba, a.g.e., 1993, 30-31.



emtası ticari modeli yeniden işlemeye başlamıştır. Bu ticaretin taşıyıcıları ise çoğu zaman Rum tüccarlardı<sup>364</sup>. XVIII. yüzyılda Fransızların baskın olduğu 1820'lerden sonra İngiliz ağırlığının hissedildiği İzmir ticaretinde görüldüğü üzere Avrupalı tüccarlar ticaret için sürekli güçlenen aracı tüccara mahkûmdur. Bunların varlığı yahut ticari başarısı Avrupalı tüccardan bağımsız cemaat bağları ve bireysel girişimleriyle doğrudan ilgiliydi. Bu görüşü kuvvetlendiren bir örnek olarak Doğu Akdeniz'de XIX. yüzyıl başında ortaya çıkan boşluk yerel ve uluslararası ticarete uzman bu tüccar taifesi tarafından doldurulmuştur<sup>365</sup>. Osmanlı Devleti'nin gümrük rejimi ad volerem/cari fiyat usulüne dayanıyordu. Ahidnameli tüccarlar için tespit edilen gümrük vergisi oranı %3'tü fakat bu oranda sabit bir miktara tekabül etmiyordu. Ticarete konu olan her bir emtianın ihraç vaktindeki pazar değeri üzerinden %3'lük vergi belirlenirdi. Rayiç değer üzerinden her bir kalem emtia için tarife defterleri tanzim edilip ödenecek gümrük oranları ilan edilirdi. Tarife usulü sürekli tüccarların itirazlarına ve şikayetlerine konu olmuştur. Tespit edilen ürün değeri, değer düşüşünün tarifeye hemen yansıtılmaması güncellemelerde Osmanlı yönetiminin aceleci davranmaması başlıca itiraz noktalarıydı<sup>366</sup>. XIX. yüzyılın ilk çeyreğinde Osmanlı iç pazarında fiyatlar bir anda yükseldiğinden reel gümrük oranları neredeyse %1-1.5 seviyelerine gerilemiştir. Yed-i vahid uygulamasının bir diğer amacı da reel gümrüğü düşen ticari değeri yüksek üründen alınacak vergiyi ilave vergilerle yükseltmekti. 1820'lerde yoğun talep gören palamutun normal tarife üzerinden vergisi 1 kantar için 18 akçeydi. Fakat aşırı talep nedeniyle iç piyasada palamut bulunamaması ve gümrük miktarının düşük kalması üzerine iç dahili vergiler ile 1 kantar palamut için 270 akçelik vergi alınmıştır. Böylece palamutun ihracat vergisi neredeyse %30'a yükseltilmiştir. Ancak bu vergilerin büyük kısmı sadece aracı yerli tüccara uygulanabiliyordu<sup>367</sup>.

Osmanlı Devleti yed-i vahid gibi uygulamalarla ticaret gelirlerini belirli bir garanti altına alma ve gümrük oranlarını ilave vergilerle yükselterek iç piyasayı

<sup>364</sup> Frangakis-Syrett, E. (1994). "Patras", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*, (Ed: Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert), İstanbul, 24.

<sup>365</sup> Kasaba, R. (1994). İzmir, *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*, (Ed: Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert), İstanbul, Quataert (Ed.), İstanbul, 10-11; Kasaba, a.g.e., 1993, 97-98.

<sup>366</sup> Kütükoğlu, a.g.m., 1996, 267.

<sup>367</sup> Genç, a.g.m., 2013, 380

koruma yoluna giderken XIX. yüzyıl başındaki yükselen fiyatlar nedeniyle gelir kaybını engellemek için 1801 yılında İngiltere tarifesi revize edilmiştir. Büyükelçi Arbuthnot, yeni tarifede bazı fiyatlara itiraz ettiğinden 1806 yılında yeniden tarife düzenlenmiştir<sup>368</sup>. 14 yıllık tanzim olunan bu tarife ise 1820’de yenilenmiştir. 1830’larda hem Doğu Akdeniz ticareti hacim olarak büyümekle birlikte hareketlilik de artmıştır. Ticaretinin doğasının değiştiği, karların yükseldiği bu dönemde Bab-ı Ali 1820 tarifesine göre ticaretin sürdürülmesinden oldukça rahatsızdı. Osmanlı topraklarından %3 gümrük vergisi ödenerek ihraç edilen bir ürüne İngiltere gümrüğünde %60’a varan oranlarda vergi uygulanıyordu<sup>369</sup>. Tarife güncellemesi ile vergi kaybını azaltmak isteyen Osmanlı Devleti’nin talepleri İngiltere tarafında karşılık bulmamış dahası tarifenin güncellenmesi gerek 1834 yılında dahi mevcut ticaret koşulları 1838 Balta Limanı Muahedesi ile değiştirilmeden yeni bir tarife ihdasına yanaşmamışlardır<sup>370</sup>.

### **3.2. Endüstri Devrimi ve Osmanlı-İngiltere İktisadi-Kurumsal İlişkilerinin Dönüşümü**

Büyük Güçler, Avrupa emperyalizminin yeni metodlarından olan liberal emperyalizm ve serbest ticaret dayatması ile çevre ülkeler üzerinde ekonomik hegemonya kurma yoluna giderek geçmişte olduğu gibi çevre ülkeleri koloni haline getirmeye ihtiyaç duymamıştır. XIX. yüzyılda ticaretin ve üretimin doğası bütünüyle değişmiştir. Bu dönüşümün temelinde ise dokuma ve demir çelik gibi sanayi kolları ile bunlara hammadde sağlayan tarım, ticaret, teknoloji, çalışma ilişkileri, finans-kapital gibi iktisadi faaliyet sahalarının tümünü kökten değiştiren süreci ifade eden Sanayi Devrimi yer alır. Bu değişim elbette yüzyıllara yayılan birikimin sonucu olmakla birlikte 1780’lerde buhar teknolojisinin makinelere uygulanması ve bunun üretim biçimlerini baştan aşağı dönüştürmesi Sanayi Devrimi’nin başlangıcı kabul edilir<sup>371</sup>. Sanayi

<sup>368</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2013, 132-134.

<sup>369</sup> Tilly, C. (2016). *Avrupa’da Devrimler 1492-1992*. İstanbul, 190.

<sup>370</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, 2013, 78-81; Genç, *a.g.m.*, 2013, 383

<sup>371</sup> Deane, P. (2000). *İlk Sanayi İnkılâbı*, Ankara, 1-2; Hobsbawm, E. (2013). *Sanayi ve İmparatorluk*. Ankara, 2013, 16; Rostow, W.W. (1990). *The Stages of Economic Growth: A Non-Communist Manifesto*, New York, 54-61; Minchinton, W.E. (1969). *The Growth of English Overseas Trade in the Seventeenth and Eighteenth Centruies*, Londra, 18; Ashton, T.S. (1948). *The Industrial Revolution: 1760-1830*, Oxford, 10.

Devrimi'nin ortaya çıkışı ve sonuçları her ekonomik yapıda farklı tarihlerde ve suretlerde ortaya çıkmıştır. Uzun bir sebepler zincirinin sonu olan bu devrimin ilk ortaya çıktığı ve dönüştürdüğü yer ise Büyük Britanya'dır<sup>372</sup>. Sanayi Devrimini hazırlayan koşullardan birisi XVIII. yüzyıl itibarıyla İngiltere'deki hızlı nüfus artışıdır. 1786 yılında 7 milyon olan nüfus 1826'ya gelindiğinde 12 milyona ulaşmıştır. Amerikan kolonilerinde de nüfus yakın hızda artmıştır<sup>373</sup>. Artan nüfus diğer faktörler ile düşünüldüğünde hem tarım hem de sanayiye işgücü sağlamıştır. Artan nüfusun beslenmesi ve sanayi devrimi için lüzumlu zirai hammadde ise tarım devrimi ile sağlanmıştır. 1730'lardan sonra İngiltere kırsalında ziraat pratiklerinin ve kullanılan araç-gerecin modernleşmeye başlaması, XVII. yüzyıldan itibaren küçük toprakların birleştirilerek büyük çiftliklere dönüştürülmesi ve buralarda pazara yönelik profesyonel zirai üretime başlanması ve yeni tür müteşebbis bir sınıfın ortaya çıkışı tarım devriminin arkasındaki faktörlerdir. Kırsal gelişme kentteki kadar hızlı ve şiddetli gerçekleşmemiş fakat karşın çiftçiliğin ve tarımsal emeğin profesyonelleşmesi, küçük toprak sahipliğinin ve köylülüğün ortadan kalkmasına, büyük kitlelerin kentlerde sanayi işkollarına emek gücü sağlamasına yol açmıştır. Tarım devrimi tahıl, gibi emtia için İngiltere'nin dışa bağımlılığını azaltarak sermayenin ülke içinde kalmasına katkı sağlamış, iç piyasadaki satın alma paritesinin yükselmesine imkan tanımıştır<sup>374</sup>. Tarım devrimi ile verimliliğin artırılması ulaşım imkânları geliştirilmediği takdirde herhangi bir ekonomik girdi sağlamaz. Ticaretin ve canlı bir ekonomik hayatın başlıca koşulu olan düzenli ve öngörülebilir nakliyat sistemi için 1750'lerden itibaren İngiltere'de çalışmalar başlamıştır. Karayolu ağı oldukça bozuk olan adanın iç taşımacılığını hızlandırmak için inşa edilen yol karşılığı ödeme yapılması usulüne dayanan "turnike sistemi" geliştirilmiştir. Böylece özel sektör için oldukça külfetli olmasına karşın yeterince karlı olmayan yol inşa faaliyeti teşvik edilmiş devlet destekli yol inşa şirketlerinin sayısı hızla artmıştır<sup>375</sup>. Kara taşımacılığı ile birlikte nehir ağı da taşımaya elverişli olan İngiltere'de 1660'ta 1100 km olan su nakliyat ağı kanal açma çalışmaları

---

<sup>372</sup> Arık, *a.g.t.*, 2015, 181-182.

<sup>373</sup> Wrigley, E.A., Schofield, R.S. (2002). *The Population History of England 1541-1871*, New York, 208-209.

<sup>374</sup> Huberman, *a.g.e.*, 2005, 185-188; Deane, *a.g.e.*, 2000, 44-45

<sup>375</sup> William Albert, W. (1972). *The Turnpike Road System in England: 1663- 1840*, New York, 102; ; Deane, *a.g.e.*, 2000, 63-66.

ile birlikte 1725'te 1900 km'ye, 1830'da ise 3400 km'ye yükselmiştir. Aynı tarihte açılan toplam kanal uzunluğu ise 3.200 km'dir<sup>376</sup>. Kanal ve yol inşa sürecini takiben ticari altyapının vazgeçilmezlerinden rıhtım ve dok inşa süreci başlamıştır. XVIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren salgın gibi yayılan özel müteşebbisler eliyle açılan şirketlerin inşa ettiği bu alt yapı tesisleri ile üretim ve ticaret alanları birbirine bağlanmıştır. Mal nakliyatı ile haber akışı da hızlı ve sağlıklı bir şekilde yayıldığından güvenli, canlı bir ekonomik hayat ortaya çıkmıştır<sup>377</sup>. Sanayi devriminin motor gücü kuşkusuz buhar gücünün uygulandığı imalat sektörüdür. İmalattaki makineleşme üretim hacimlerini 1810'larda XVIII. yüzyılın sonuna göre 10 kat arttırmıştır. Sanayileşmenin ana kollarından olan demir üretimi de 1760'larda 30 bin ton iken 1820 itibarıyla 250 bin tona yükselmiştir<sup>378</sup>. Tarım devrimi, nüfus artışı ile topraksız geniş bir kitlenin ortaya çıkışına yol açmış, bu kitlenin sanayi kollarındaki istihdam süreci ise toplumsal iş bölümü ve organizasyonu beraberinde getirmiştir. Yeni dönem kapitalistler XVI-XVII. yüzyılın yatırımlarında biraz da talihe güvenen maceraperest tüccarlarından farklı olarak üretim biçimini maksimum kar prensibi üzerine inşa etmiştir. Üretim biçimi, tüketim kalıpları esas alınarak şekillendirilmiş ve yeni dönemde tarım ve ticaret buna göre kapitalizmle uyumlu hale gelmiştir. Sanayi sektörünü ve üretimi tüketici ihtiyaçlarına göre biçimlendirmek üretimde iş bölümü ve ihtisaslaşmayı gerektirdiğinden üretim hacmi sağlanmıştır<sup>379</sup>. Tarım devrimi, ulaşımın geliştirilmesi, nüfus artışı, işgücünün profesyonelleşmesi, kişi başı gayri safi hasılanın artışının doğal sonucu İngiltere'de iç tüketim ve ticaret genişlemiştir<sup>380</sup>. Fakat XVIII. yüzyıldan itibaren ticaretin yöneldiği sahalar farklılaşmıştır. XVIII. yüzyılın sonunda İngiltere toplam ithalatının %43'ünü Avrupa'dan %50'sini ise Hindistan coğrafyasından gerçekleştiriyordu. Sömürgelerden ve Hindistan'dan gelen emtianın yeniden ihracında ise Avrupa'nın payı %88'dir. İç üretimin ise %30'u Avrupa'ya %32'si

<sup>376</sup> Huberman, *a.g.e.*, 2005, 197; Szostak, R. (1991). *Role of Transportation in the Industrial Revolution: A Comparison of England and France*, Montreal, 55.

<sup>377</sup> Sombart, W. (2008). *Burjuva: Modern Ekonomi Dönemine Ait İnsanın Ahlaki ve Entelektüel Tarihine Katkı*, Ankara, 100.

<sup>378</sup> Deane, *a.g.e.*, 2000, 93-100.

<sup>379</sup> Smith, A. (2016). *Milletlerin Zenginliği*, İstanbul, 9-11, Appleby, J. (2012). *Amansız Devrim Kapitalizm Tarihi*. İstanbul, 10, 31, 52; Huberman, *a.g.e.*, 2005, 184-189.

<sup>380</sup> Yıllık gayri safi yurt içi hasıllar için; Broadberry, S., Overton, A.M. (2015). *British Economic Growth 1270-1870*, Cambridge, 204; Deane, P., Cole, W.A. (1967). *British Economic Growth 1688-1959*, New York, 282.

ise Kuzey Amerika'ya ihraç olunurdu. XVIII. yüzyıl itibarıyla Levant ve Osmanlı coğrafyasının İngiliz ticaretindeki payı kayda değer değildi. Levant ticaretinden bağımsız olarak dış ticaretin hacminin artışı sanayi için hammadde, dış ticaret fazlası sermaye gibi pek çok faydayı beraberinde getirmiştir<sup>381</sup>. Sanayi devrimi temelde asla teknolojinin, tarım devriminin, endüstrileşmenin başlangıcı değildir. Üretim sürecine dair bütün safhalardaki topyekun bir yükseliş derece ve hacim farklılaşmasıdır<sup>382</sup>. 1825-1870 arasında okyanus, deniz, nehir ve kara taşımacılığında Endüstri Devrimi'nin parçası olan büyük teknolojik gelişmeler ortaya çıktı. Taşımacılık/Nakliyat devriminin öncüsü Endüstri Devrimi'nin olduğu gibi İngiltere'dir. Özellikle deniz aşırı taşımacılıkta diğer bütün ülkelerin öcülüğünü üstlendi. 1838'de İngiltere'nin toplam deniz aşırı nakliyat miktarı 82,716 tondur, aynı yılda Fransa'nın taşıdığı miktar 9693 tondur. 1860'da bu miktarlar İngiltere için yarım milyona, Fransa için ise 70 bine yükselmiştir. Hem İngiltere hem de Fransa ekonomisinin deniz aşırı ticarete bağımlılığı sürekli artan bir çizgi göstermiştir. 1830'da Fransa dış ticaretinin %45'ini kara sınırlarından gerçekleştirirken 1845'te ancak toplam ticaretinin ¼'ünü karada ün yürütüyordu<sup>383</sup>.

İngiltere, Fransa, Avusturya ve Rusya, XIX. yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti üzerinde her biri farklı olmak üzere belirli çıkarları olan belli başlı güçlerdi. Akdeniz'e ulaşmak için Boğazlar üzerinde denetim kurma hedefinde olan Rusya bu aktörler arasında en aktif olan ülkeler arasındaydı<sup>384</sup>. İngiltere ve Fransa ise küresel hakimiyet projelerinin bir parçası olarak bölgede siyasi ve ekonomik hegemonya kurma peşindeydi. Bu rekabette endüstriyel devrimin başladığı Britanya, en hızlı endüstrileşen ve seri üretimini arttıran ekonomik güç olarak ön plana çıkmıştır. XIX. yüzyılın başlarında Batı Avrupa'nın ekonomik güçleri serbest ticaret modeli ve liberal ekonomik-politik kurumlar vasıtasıyla serbest ticaret emperyalizmini çevre ülkelere yaymıştır. Sanayi kapitalizmine geçmiş Batı Avrupa için en uygun pazarların tüm

---

<sup>381</sup> Deane, *a.g.e.*, 2000 s. 60-62.

<sup>382</sup> Mokyr, J. (2003). *Industrial Revolution, The Oxford Encyclopedia of Economic History*, C.3, New York, 49

<sup>383</sup> Puryear, J.V. (1935). *International Economics and Diplomacy in the Near East, A study of British Commercial Policy in the Levant 1834-1853*, California, 110.

<sup>384</sup> Sunar, İ. (1987) 'State and Economy in the Ottoman Empire', *the Ottoman Empire and the World-Economy*, (Ed: Huri Islamoglu-Inan), Cambridge, 77.

sınırların ortadan kalktığı serbest ticaret bölgeleri olduğu inancı yaygınlaşmıştı<sup>385</sup>. Ancak bu serbest ticaret politikası belirli paradigmlar içeriyordu. XIX. yüzyılın ilk yarısı itibarıyla Avrupa'nın kapitalist-sanayi ülkeleri kendi ekonomileri için korumacı/protektionist politikaları sürdürüyordu. Dahası Avrupa devletlerinin çoğunluğu büyüyen Britanya ekonomisine karşı önlem olarak çeşitli vergilendirme siyaseti izlemiştir. Endüstri Devrimi sayesinde üretim daha hızlı ve az maliyetli hale gelmiştir. Değişen teknoloji taşıma/nakliyat yöntemlerini de dönüştürdüğünden başka bir ifade ile deniz aşırı ticarete yelkenli gemilerin yerini buharlılar aldığından ve kara ticaretinde demiryolları devreye girdiğinden ticarete dahil emtia miktarı ve bunun taşınma hızı önceki devirlerle mukayese edilemeyecek oranda artmış ve ticari kapasiteler oldukça yükselmiştir. Avrupa'nın sanayi güçlerinin üretimi yüksek miktarlara çıktığından Avrupa kapitalizmi formal-informal yollarla çevreye genişlemiştir. Merkez-çevre arasındaki ticari genişlemeye daha evvelki dönemlerde görülmeyen bir yenilik olarak kapital ihracı eşlik etmiştir. Ticareti genişletmek, Avrupa kapitalizminin yayılmasını kolaylaştırmak bir bakıma Latin Amerika, Afrika, Asya'da yer alan çevre ülkeleri uygun bir pazara dönüştürmek için ihraç edilen sermaye doğrudan altyapı yatırımlarına, demiryolu inşasına, liman tesisleri ve kent düzenlemelerine harcanmıştır. XIX. yüzyıl boyunca serbest ticaret, sermaye ihracı yoluyla Britanya deniz aşırı kapitalist sanayi imparatorluğunu genişletmiştir<sup>386</sup>.

Sanayi Devrimi sonrası dönemde klasik tekelci kuruluşların herhangi bir ekonomik faydası olmadığı bilakis ticareti büyük zarara uğrattığı yönündeki görüşler kuvvetlenmeye ve devlet kademelerinde destekçi bulmaya başlamıştır. Bu türden bir gelişmenin etkilerini ilk hisseden klasik tekelci kuruluş ise Levant Kumpanyası olmuştur. Öncelikle kumpanyanın konsolos ve büyükelçi tayinindeki etkisi ortadan kaldırılmıştır ardından 1803 yılında diplomatik temsilciliklerin masraflarının merkezi hükümet tarafından karşılanacağı duyurularak Levant Kumpanyası'nın konsolosluk ve büyükelçilik üzerindeki her türlü tasarruf hakkı sonlandırılmıştır. Böylece yoğunlaşan diplomasi nedeniyle büyükelçilerin ağırlığı siyasi ve diplomatik konulara vermesi

---

<sup>385</sup> Issawi, C. (2005). *An Economic History of the Middle East and North Africa*, London, 19.

<sup>386</sup> Gallagher, J., Robinson, R. (1953). 'The Imperialism of Free Trade', *The Economic History Review*, New Series, 6(1), 1-15.

sağlanmıştır<sup>387</sup>. Büyük Britanya'nın tayin ettiği konsolos ve büyükelçilerin raporları doğrultusunda Dışişleri Bakanı George Canning 1825'te kumpanyanın faaliyet kabiliyetini yitirdiği, herhangi bir şekilde ticarete katkısı olmadığını beyan etmiştir. Bunun üzerine Birleşik Krallık, 19 Mayıs 1825'te tekel imtiyazlarını iptal ederek Levant Kumpanyası'nın bütün haklarını Krallığa devretmiştir.<sup>388</sup> Kumpanya sonrası dönem İngiltere serbest piyasa/ticaret liberalizminin bayraktarlığını yaparak ülke ticaretini kısıtlayan bütün tekellere karşı mücadeleye başlamıştır. Osmanlı ticaretinde ise büyükelçiler ticarete dair meselelerde bütün inisiyatifini ele almıştır<sup>389</sup>. Kumpanya'nın kapanış süreci hem tekелci politikaların gevşemesi hem de Osmanlı-İngiliz siyasi yaklaşması sayesinde ticaret bakımından parlak bir dönemi başlatmıştır<sup>390</sup>.

YIL	İHRACAT	İTHALAT
1806	129.695	136.153
1807	19.167	113.258
1808	13.686	57.357
1809	101.860	184.920
1812	311.029	243.894
1816	299.241	-
1817	-	186.289
1818	806.530	369.052
1820	551.791	417.158
1824	747.738	764.848
1825	633.147	1.207.035

Tablo 3.1. İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ne yaptığı ihracat - Osmanlı Devleti'nden yapılan ithalat (£)

Kaynak: Wood, A. C. (2013). *Levant Kumpanyası Tarihi*, Ankara, 249-250.

<sup>387</sup> Berridge, G.R. (2009). *British Diplomacy in Turkey: 1583 to the Present; a Study in the Evolution of the Resident Embassy*, Leiden, 38.

<sup>388</sup> Walsh, R. (1825). *Account of the Levant Company; with Some Notices of the Benefits Conferred Upon Society by Its Officers, in Promoting the Cause of Humanity, Literature, and the Fine Arts*, Londra, 57-61; Cawston, G. (1896). *The Early Chartered Companies (A.D. 1296-1858)*. Londra, 85.

<sup>389</sup> Berridge, *a.g.e.*, 2009, 33.

<sup>390</sup> Wood, *a.g.e.*, 2013, 249-250.

Fransa'da ihtilal sonrası ortaya çıkan kargaşa, Napolyon'un iktidarıyla başlayan ihtilal savaşları dolayısıyla Doğu Akdeniz ticaretindeki Fransız üstünlüğü kaybolmuştur. Yüzyılın başında Fransa'nın ticareten gerilediği dönemde sanayi devrimi ile dış ticaret hacmi ve hammadde talebi yükselen İngiltere yeniden Doğu Akdeniz pazarlarına yönelmiştir. Levant'a İngilizlerin güçlü bir şekilde girdiği 1800'lerde pazarda yerli aracı tüccar dışında İngilizlerle rekabet edebilecek bir tüccar grubu mevcut değildi<sup>391</sup>. İngiltere'nin merkantil dönemde en önemli ihraç ürünü yünlü dokumaydı<sup>392</sup>. Sanayi çağında ise bunun yerini pamuklu dokuma almıştır. 1810'larda Levant pazarlarında İngiliz pamuklu dokuması zirve yapmıştır<sup>393</sup>. 1808-1820 dönemi Osmanlı-İngiliz ticaretinde ihracat ve ithalat bakımından hem yükselişe hem de İngiltere'nin Güney Avrupa'daki ticaretinde Levant bölgesinin yeniden öne çıkışına işaret eder. 1808 yılında İngiltere'nin Levant'tan yaptığı ithalat 57.357 pound, ihracat ise 13.686 pound ile uzun dönemli gerileyiş dip noktayı görmüştür. Çöküşten sonra Levant ticaretinin toparlanması ve yükselişe geçmesi doğal olmakla birlikte Güney Avrupa ile yapılan toplam ticarete Levant'ın payının yükselmesi çok daha anlamlıdır. 1808-20 döneminde İngiltere'nin Güney Avrupa'dan yaptığı ithalat %65, ihracat ise %63 oranında artmıştır. Levant ticaretinde bu oranlar ise %627 ve %303'tür. 1808 sonrası bu açıdan hem Levant ile yapılan ticaret hem de toplam ticarete Levant'ın payı yükselmiştir. Ticaretin hızlı toparlanması İngiltere'nin değişen ekonomik yapısı ile ilgili olduğu kadar Osmanlı mali ve para piyasalarındaki gelişmelerle de yakından ilgilidir. Sultan II. Mahmud döneminde başvurulan tağşiş uygulamaları ile Osmanlı parasındaki gümüş miktarı %60 oranında azaltılmış, böylece yabancı para ile ticaret yapan tüccarın piyasadaki alım gücü yükselmiştir. 1808'de 1 sterlin 19 guruş değerinde iken 1822'de kur 37 kuruşa yükselmiştir. İngiltere zaviyesinden Osmanlı'dan alınan emtia Osmanlı'ya ihracat yapmaktan daha önemliydi. Levant ticaretinde öne çıkan emtia ise dokuma/boyama sanayiinde kullanılan ham madde ve ham pamuktan ibarettir<sup>394</sup>. XIX. yüzyıl'da sanayii, imalat ve

<sup>391</sup> Wood, a.g.e., 2013, 241-242, 247.

<sup>392</sup> Bowley, A.L. (2006). *England's Foreign Trade in the Nineteenth Century*, Londra, 7.

<sup>393</sup> Vlami, D. (2015). *Trading With the Ottomans: The Levant Company in the Middle East*. London, 174.

<sup>394</sup> Arık, a.g.t., 2015, s. 221-222.



teknolojideki atılım kısa sürede nakliyat sahasında da etkilerini hissettirmiştir. 1810'lardan itibaren buharlı motorların gemilere monte edilmesi fikri geliştirilerek İngiltere filosuna 1814'te iki adet buharlı gemi dahil edilmiştir. 1832'de bu sayı 380'e toplam tonajları da 456'dan 41.669'a yükseldi. İngiliz filosu buharlı teknolojisini ilerletip tonaj kapasitesini arttırırken yelkenli sayısını da buna mukabil düşürmeye başlamıştır. Buharlıların Levant ticaretinde erken dönemde etkisi ise kısa sürede artmıştır. 1800'de İngiltere'den Levant'a gelen gemi sayısı altıdan ibaretti. Levant'tan İngiltere'ye ise 14 gemi gitmiştir. Bu rakam 1814'te 18-44; 1824'te ise 122-138; 1825'te ise 95-167'dir<sup>395</sup>. Ticarete dahil gemi sayısı yüzyılın ilk çeyreğinde kısa sürede 262'ye yükselmiştir. Bununla birlikte nakliyat ve deniz ticaretine dair kimi kısıtlamalar da bu dönemde ilga edilmiştir. Osmanlı ve Rus emtiasının sadece İngiliz gemileri ile ithalatı kuralı kaldırılmıştır<sup>396</sup>.

XIX. yüzyılda Britanya İmparatorluğu, kapitalist-dünya ekonomik sisteminin ekonomik ve politik merkezi olurken bu sistem genişlediği bölgeleri de değiştirmeye başlamıştır. Britanya 1809'da Osmanlı Devleti 1810'da ise İran ile dostluk anlaşması imzalayarak buralar ile olan siyasi münasebetlerini güçlendirmiştir. Uzak Asya ve Çin'deki ticari çıkarlar için ise mücadeleye girişerek 1839-1842'de burasının dünya kapitalist ekonomisine açılmasını sağlamıştır<sup>397</sup>. Hammadde ihracına dayanan Osmanlı ekonomik düzeni de İngiliz serbest ticaretinin yayılması için uygun pazarlardandı<sup>398</sup>. 1830'larda bir dizi diplomatik girişim ile Osmanlı Devleti'nin hakim ticari ortağı oldu. Böylelikle İngiliz ticareti için Akdeniz'de güvenli geçiş imkanı sağlanmıştır<sup>399</sup>. Avrupa ürünleri Osmanlı zanaatları ile rekabete girmiş, bilhassa tekstilde Osmanlı ihracatı dokumadan hammaddeye kaydığı için olumsuz etkiler ortaya çıkmıştır. Yine evvelen Osmanlı Devleti'nin güney sınırlarından elde edilen kahve, şeker gibi kolonyal ürünlerin denizaşırı bölgelerden ithalatı yükselmiştir<sup>400</sup>.

---

<sup>395</sup> Wood, a.g.e., 2013, s.247.

<sup>396</sup> Levi, L. (1872). *British Commerce and of the Economic Progress of the British Nation 1763-1870*, Londra, 159-160

<sup>397</sup> Kasaba, a.g.e., 1993, 40-41

<sup>398</sup> Zurcher, E.J. (1998). *Turkey: A Modern History*, New York, 18.

<sup>399</sup> Illich, N. S. (2007). *German Imperialism in the Ottoman Empire: A Comparative Study*, (Basılmamış Doktora Tezi), Texas A&M University, 34-36.

<sup>400</sup> Barkan, Ö.L., (1975). "The Price Revolution of the Sixteenth Century: A Turning Point in the Economic History of the near East", *International Journal of Middle East Studies*, 6(1), 3-28.

Hind tekstili ile mevcut olan rekabet, varlıklı Osmanlı kesiminin Avrupa emtiasına olan düşkünlüğü bu eğilimi kuvvetlendirmiştir<sup>401</sup>. Osmanlı Devleti'nin ticari gelişimi yahut potansiyel pazar değeri yüksek kaynakların Batılılar tarafından tam kapasiteye yakın değerlendirilme süreci Edirne Antlaşması'ndan sonra hızlanmıştır. Benzer şekilde Rusya'nın güney bölgelerinin zirai üretimi ve Odessa limanı üzerinden bunların ihracatı büyük ölçüde artmıştır. XIX. yüzyıl Osmanlı Devleti'nin İngiliz ve uluslararası ticaretinin esas çerçevesini belirleyen Balta Limanı Muahedesi bir bakıma bu sürecin sonucudur. İngiltere'de Endüstri Devrimi'nin genişlemesi Napolyon Savaşları esnasında baskılanmasına karşın 1815'ten sonra sınırsız iç genişleme dönemi başlamıştır. İngiliz ticaret sınıfı üretim büyük miktarlara ulaştıktan sonra deniz aşırı bölgelere doğru ticaretin serbest bırakılması konusunda kampanyaya başlamıştır. Osmanlı Devleti'nin ahitnamelerle sağladığı liberal ticaret ortamı aksine sanayileşmenin başındaki Avrupa ülkeleri İngiltere'nin üretim gücü ve kapasitesi karşısında yerli sanayi ve üreticilerini korumak için himaye politikalarına yönelmiştir. Kıta Avrupası boyunca gümrük tarifeleri yükseltilmiştir. 1819-1835 arasında himaye politikaları bütün Avrupa boyunca geçerli olduğu için İngiltere'nin dış ticareti 1819-1835 arasında durağan duruma gelmiştir. Avrupa'dan kaynaklı kayıplar kısmen İngiltere'nin kontrolündeki sömürlere yapılan ticaretle telafi edilmiştir. 1825'ten itibaren himaye politikaları ve kolonyal ticaret usullerine karşı Büyük Britanya boyunca itirazlar yükselmeye başlamıştır. Serbest ticaret taraftarları hem İngiltere'nin himaye politikalarının lağvına hem de ticaret üzerindeki tekel imtiyazlarına karşı itiraz etmiştir. İngiliz ticareti hem Avrupa piyasalarında hem de İngiltere'de himaye politikaları ile mücadeleye başlamıştır. Serbest ticaret 1840'lardan itibaren yerleşik prensip halini almakla birlikte 1830'lu yıllarda himaye politikalarının baskısı altındaki İngiliz potansiyel genişleme bölgeleri arayışına girmiştir. Hindistan ve Yakınoğu ticaretin genişleme bölgeleri olarak öne çıkmıştır. Özellikle Yakınoğu'ya İngiliz ekonomisi için ilk defa geniş planda önem atfedilmeye başlanmıştır. Manchester dokuma fabrikaları, Hind ve Müslüman dünya için üretime başlamıştır. İngilizlerin

---

<sup>401</sup> Issawi, C. (1980). *The Economic History of Turkey, 1800-1914*, Londra, 3.

Avrupa ticaretindeki payları sabit iken Osmanlı Devleti ve doğuya doğru İngiliz endüstrisi hızla genişlemiştir<sup>402</sup>.

İzmir söz konusu olduğunda İzmir'in ihracatında 1775 itibarıyla Fransa %51'lik paya sahipti, Hollanda ise İzmir'deki toplam ticaretin %21,5'ini gerçekleştirirken, İngiltere ise İzmir ticaretinin %9.3'lük kısmını karşılamıştır. Bu oran İtalyan şehir devletlerinin gerçekleştirdiği toplam ticaretin dahi gerisindeydi. 1820'de ise bütün tablo tersine dönmüştür. İngiltere'nin payı %51.5'e yükselirken Fransa anca %10.5'lik bir ticaret gerçekleştirebilmiştir<sup>403</sup>. İzmir'e yapılan ithalatta ihracat ile benzer görünüme sahiptir. 1775 yılında Fransa, İzmir'e yapılan ithalatın %62.2'sini gerçekleştirmiştir. İngiltere %14'lük, Hollanda ise %13.7'lik bir ithalat gerçekleştirmiştir. 1825'te ise İngiltere'nin yaptığı ithalat %46.3'e yükselmiştir. Fransa'nın ithalatı %17, İtalyan şehir devletlerinin oranı ise %13.4'tür<sup>404</sup>. İzmir limanı Osmanlı ticaretinde İstanbul'dan sonra gelen öneme sahiptir hatta kısa süreli devrelerde İstanbul'u dahi geride bırakmıştır<sup>405</sup>. Levant'taki toplam ticaretinin 1808'den sonra yükselişine yakın oranlarda İzmir ticaretinde de İngiltere'nin payı artmıştır. 1775-1783 yılındaki yıllık ortalama Britanya ticareti baz alındığında 1818'de İzmir'den yapılan ihracat %370, İzmir'e yapılan ithalat ise %400 artmıştır<sup>406</sup>. 18. Yüzyılda Hindistan ve Amerika kıtasında yeni pazarlar ve hammadde kaynakları elde ettiğinden Levant ticareti genel İngiliz ticaretinde öne çıkmamıştır<sup>407</sup>. Yeni yüzyıl ile ticarete ve iktisada dair bakışın dönüşmesi, devletlerin politikalarını buna göre belirlemesi Levant ticaretini ve bu ticarete müdahil ülkeleri de etkilemiştir. Merkantil zihniyet geride kalırken ülkelerin ekonomik güçleri değerli maden fazlalığı ile değil üretim gücüyle ölçülmeye başlanmıştır. İngiltere bütün diğer ülkelere daha önce bu süreç başlamış, Batı ve Kuzey Avrupa İngiltere'yi takip ederek sanayi üretimine ve

---

<sup>402</sup> Puryear, *a.g.e.*, 1935, 107-108.

<sup>403</sup> Arık, *a.g.t.*, 2015, 224-225.

<sup>404</sup> Arık, *a.g.t.*, 2015, 226.

<sup>405</sup> Müller-Wiener, *a.g.e.*, 2003, 68; Kasaba, R. (2005). *Dünya, İmparatorluk ve Toplum: Osmanlı Yazıları*, İstanbul, 25.

<sup>406</sup> Küçükcalay, A.M. (2013). "Farklılıları Bağlamında Osmanlı İstanbul'unda İthalat: İzmir ile Bir Karşılaştırma (1793-1803)", *Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, 16, 321-359.

<sup>407</sup> Owen, R. (2005). *The Middle East in the World Economy, 1800-1914*, Londra, 83.

bu üretimine ağırlık vermiştir. Yeni düzende ticaretin rolü zenginliğin kaynağı olmak değil üretimin dağıtımını, paylaşımını yapmak ve üretime kaynak temin etmekte<sup>408</sup>.

Fransız İhtilali ve Napolyon Savaşları sonrası bozulan Avrupa dengesi 1815'den sonra restorasyon sürecine girmiştir. Batı Avrupa ülkelerinin İngiliz sanayisi ile rekabet için yatırımlara başladığı dönem henüz istikrarlı bir siyasi ortam oluşmadığından ticaret ve dünya ekonomisi için resesyon sürecini ifade eder. Ancak gerek Fransa'nın kıta sistemi adını verdiği Akdeniz'i ticarete kapama girişimi hem de İngiltere'nin Fransızlara uyguladığı abluka 1800'lerin başında Osmanlı ve Levant pazarlarını tekrar ön plana çıkarmıştır<sup>409</sup>. Bundan başka ihracı zorlaşan sof ve tiftik ipliğinin yeniden dokumada kullanılması Osmanlı imalat sanayiinde canlılık sağlamıştır<sup>410</sup>. Abluka döneminde Osmanlı-İngiliz ticareti bilhassa İngiliz pamuklu dokuma ithali ağırlıklı devam etmiştir. Bu dokumalar Osmanlı piyasasında Hind dokumalarıyla rekabet içerisindeydi ancak bütün pazarda İngiliz hakimiyeti söz konusu değildi. Dokuma sanayiinde Osmanlı üretimi 1830'larda ağırlığını sürdürüyordu. İngiltere ucuz pamuk ipliği ithali ile bu sektörde belirli bir avantaj elde etmiş ancak yerli üreticinin reaksiyonu işçi ücretlerini kısarak maliyeti düşürmek olmuştur<sup>411</sup>. Napolyon Savaşları sonrası Osmanlı-İngiliz ticareti toparlanma sürecine girmiş fakat İngiliz malları Osmanlı ürünlerine karşı özellikle dokuma sektöründe güçlü bir rekabet ile karşılaşmıştır. Ekonomik koşullar kadar 1800'lerde devlet eliyle ortaya çıkarılan ve desteklenen Avrupa tüccarları ve Hayriye tüccarları yabancı tüccara karşı güçlü duruma getirmiştir. Nitekim bunlarla rekabet edemeyen Hollanda tüccarı Levant'tan silinmiştir. İngilizler ise ticaretin henüz oldukça düşük seviyelerde seyrettiği 1797'de dahi güçlü rekabetten dolayı denizcilik yasasında bir istisna yaparak Rum tüccarın kendi gemileriyle Londra'daki Levant kumpanyası ticaretevelerine emtia göndermesine müsaade etmiştir<sup>412</sup>. Bu istisna ile İngilizler Rumların kumpanya harici tüccar ile işbirliği yaparak Osmanlı-İngiltere ticaretinde

---

<sup>408</sup> Geyikdağı, V.N. (2011). *Foreign Investment in the Ottoman Empire: International Trade and Relations, 1854-1914*, New York, 4-7.

<sup>409</sup> Kasaba, a.g.e., 1993, 30

<sup>410</sup> Faroqhi, S. (2009). *Orta Halli Osmanlılar*, İstanbul, 264.

<sup>411</sup> İnalçık, H. (1979-1980). "Osmanlı Pamuk Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, Özel Sayı, 45-47.

<sup>412</sup> Vlami, a.g.e., 2015, s.240.

güçlü bir alternatif olmasının önüne geçmek istemiştir. XIX. yüzyılın başında İngiltere'nin Levant pazarında rekabet gücünün düşüklüğü ekonomik zafiyetten ileri gelmiyordu. Bilakis İngiliz üretim gücü sürekli güçleniyor ve artı ürün çoğalıyordu. Artı ürün öncelikle kolonilere ve Hind coğrafyasına gönderiliyordu. Ancak bu piyasaların hacimlerinin doyması ve üretim artışının sürmesi yeni ve yüksek potansiyelli pazar ihtiyacı ortaya çıkarmıştır. XIX. yüzyılın başında çeşitli tavizlerle Osmanlı pazarında var olan büyük ölçüde Rum ticaret ağını kullanan İngilizler 1825'te İzmir gibi büyük limanda diğer rakiplerini alt ederek güçlü bir pozisyon elde etmiştir. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren İngiliz müteşebbisler İzmir ekonomisini domine etmeye başlamıştır. İngilizler sadece ticarete, ihracat ve ithalatta değil aynı zamanda bunu tamamlayan sigorta, deniz nakliyatı, altyapı hizmetleri gibi alanlarda da faaliyet göstermiştir. Ayrıca finans ve vergi toplama/iltizam işlerinde de varlık göstermişlerdir. İzmir ekonomisinde endüstriyel sektörlerin büyümesi ile büyük sermaye ve teknolojik uzmanlık isteyen bu işlerde İngiliz müteşebbisler öne çıkmıştır. İngilizler İzmir ticaretinde ve ekonomik hayatında önde gelmesine karşın herhangi bir sektörde tekel durumuna gelememiştir. Yerel yahut diğer batılı sermayedarlarına rekabeti her zaman var olmuştur. Sürekli rekabet ortamına rağmen İngiliz sermayedarlar yatırımlarını ve ekonomik faaliyet sahalarını çeşitlendirerek yirminci yüzyılın başlarına kadar İzmir ekonomisindeki hakim rollerini muhafaza etmişlerdir<sup>413</sup>. İzmir'deki İngiliz müteşebbislerin kökeni XVI. yüzyıla kadar uzanmaktadır. Bunlar XIX. yüzyılın ikinci yarısına kadar ağırlıklı olarak tüccar topluluğuydu<sup>414</sup>. Ticaretin yanı sıra XIX. yüzyıl başlarında bankacılık ve iltizam sektörlerinde de yatırımlar yapmışlardır. XVIII. yüzyılın ortasından itibaren İzmir Osmanlı ticaretindeki en faal liman ve ticaret merkezine dönüşürken şehir daha modern bir görünüm kazanmaya ticaret daha kompleks ve yoğun bir hal almaya kısaca şehrin dünya ekonomisi ile entegrasyonu hızlanmaya başlamıştır. Ticaretin ve İzmir ekonomisinin büyümesi ile İngilizlerin yatırımları ve aktiviteleri ticaret ve finansın ötesine geçmiştir. Yine de ticaret İzmir'de mukim İngilizlerin esas faaliyet sahası olmaya devam etmiştir. İzmir'de aktif olan İngiliz

---

<sup>413</sup> Frangakis-Syrett, E. (1991). "British Economic Activities in Izmir in the Second Half of the Nineteenth Century and in the Early Twentieth Centuries" *New Perspectives on Turkey*, 5-6, 191.

<sup>414</sup> Goffman, *a.g.e.*, 1995, 66-76.

kumpanyalarının çoğunluğu XIX. yüzyılın başında kurulmuştur. Whittall, Maltass, Lee, La Fontaine, Charnaud, Ferry büyük İngiliz aile şirketlerinin önde gelenlerindedir<sup>415</sup>. Bunların çoğunluğu faaliyetini genişleterek İstanbul ve Selanik gibi önde gelen diğer şehirlerde de şubeler açmıştır<sup>416</sup>.

### 3.3. Endüstri Devrimi'nin İzmir Ticaretindeki Etkileri

İzmir'deki ticaret düzeni, başka bir ifade ile ticarete konu olan emtianın profili XVII. yüzyıldan XX. yüzyılın başlarına kadar büyük değişiklik göstermemiştir. Batı'ya hammadde, zirai emtia ihraç edilirken işlenmiş ürün ithal edilmiştir. İşlenmemiş ya da yarı işlenmiş hammaddeler, kuru meyve gibi yiyecek ürünleri, krom, zımpara taşı gibi madenler İzmir ihracatını oluşturmuştur. Dokuma, zirai makineler, kahve, şeker gibi kolonyal ürünler, kömür ve gazyağı türevleri ise ithal edilen ürünlerdi. İngiliz tüccarlar hem ithalatta hem de ihracatta ön plandaydı. Ancak ithalatta büyük ticaret evleri söz sahibi olduğu ve şahsi teşebbüs için ancak dar bir alan bulunduğundan dikkatlerini ihracata vermişlerdir. İhracat sayıca az ama geniş bir alanda faaliyet gösteren tüccarların denetimindeydi. İngilizler, meşe palamudu, buğday, meyan kökü ve macunu, incir, yaş/kuru üzüm, zeytin yağı, susam tohumu, sünger, afyon gibi emtianın ihracında aktifti<sup>417</sup>. Ayrıca tekstil ürünleri, Manchester dokuması, pamuk ipliği, kurutulmuş balık ve kömür gibi ürünler ithal etmişlerdir<sup>418</sup>. İzmir ticaretinde pek çok farklı organizasyon ortak bir çalışma halindeydi. Örnek olarak meşe palamudu ticaretinde ihracatçı ticaretevi palamudu üreticiden satın almak zorundaydı. Daha sonra ürünün limana taşınmasından genellikle gayrimüslim yerel bir tüccar olan temsilci sorumluydu. Palamudun limana taşınması, temizlenmesi ve ihracat hazır hale getirilmesinin yanı sıra öşürü de İngiliz tüccarın sorumluluğundaydı. Palamut ticaretinin artması sonrası Osmanlı idarecileri palamut öşürünü ürün limana taşındıktan ve ihraca hazır hale getirildikten sonra oluşan fiyat üzerinden talep etmeye başlamıştır. Böylece üretim yerinde alınacak vergiye göre daha yüksek bir

<sup>415</sup> Clarke, a.g.m., 1860; TNA, *SP*, 105/338, 1804-1825, Assembly of the British Factory in İzmir.

<sup>416</sup> TNA, *FO*, 83/111, 1842-1848, British Mercantile Houses abroad.

<sup>417</sup> TNA, *FO* 195/389, Vice Consul Purdie'den, Antalya 27 March 1852; Consul Brant'e, İzmir; TNA, *FO* 195/942, Consul Cumberbatch, İzmir, 8 June 1869, Sir Henry Elliott'a, British Ambassodar İstanbul.

<sup>418</sup> Frangakis-Syrett, *a.g.m.*, 1991, 192-193.

miktar elde edilebilecekti. Bu uygulama İngiliz tüccarlar tarafından kabul edilebilir olmadığından çokça şikayete konu olmuştur. Bunun üzerine palamut toplama işi imtiyaza dönüştürülmüştür. Devlet ormanlarından palamut toplama hakkı iltizama bağlanmış ve en yüksek bedeli ödeyene öşür miktarı da dahil olmak üzere satılmıştır. Yeni uygulamada ürünü toplama hakkı olan üreticilere palamudu ihracatçıya satma hakkı verilmiştir. Ancak alıcı mültezime ait vergilerden de sorumlu tutulmuştur. Önemli palamut ihracatçılarından olan Whittall&Co. kumpanyası herhangi bir gecikme nedeniyle Avrupa piyasasında pozisyon kaybetmemek için gerekli ödemeleri yapmak zorunda kalmıştır<sup>419</sup>. Böylece mültezimler yoluyla Osmanlı idarecileri ticaret üzerinde belirli bir kontrol kurmuştur. Osmanlı idarecilerinin temel motivasyonu emtiaya uygulanan vergilerin eksiksiz toplanmasını sağlamak, meşe palamudu örneğinde ise karlılığı gittikçe artan bu ticaretten daha yüksek miktarda pay alabilmek için iltizam sistemi kullanılmıştır<sup>420</sup>. İngiliz tüccarın ticaretinde aktif rol oynadığı bir diğer emtia zahiredir. Bunun ticaretinde de yerel tüccarın İngilizlerle rekabet içinde olduğu ve kimi zaman yerel otoritelerle İngilizleri engellemek için işbirliği yaptığı gözlemlenmiştir<sup>421</sup>. Zahire ihracına getirilen geçici yasaklamalarla yerel idarecilerle işbirliği içinde olan tüccarın uygun bedelle zahire stoklaması sağlanırken rakiplerine karşı avantajlı hale geliyorlardı<sup>422</sup>. Bununla birlikte erken alım sözleşmeleri de İngilizler için büyük riskler barındırıyordu. Zahire fiyatı üzerine olan spekülasyonlar, hasatın kalitesi ve miktarı kısa vadede kazanca yahut yahut sıklıkla kayıplara yol açardı. Buğday fiyatları üzerinde spekülasyonlar erken alıcılar arasında yoğun rekabetten dolayı genelde İzmir'deki piyasa fiyatının uluslararası piyasanın üzerine çıkmasıyla sonuçlanırdı.<sup>423</sup> XIX. yüzyılın ikinci yarısından sonra finans kurumlarının açılması, kredilerin ulaşılabilir ve yaygın hale gelmesi dolayısıyla piyasadaki riskler azalmıştır. Ticari ve ekonomik hacim artışı, taşıma sektörünün modernizasyonu,

---

<sup>419</sup> TNA, FO 195/1693, Consul Holmwood'dan, İzmir 24 November 1890, White'ye, İstanbul; TNA, FO 195/1732, Consul Holmwood'dan, İzmir 2,24 April 1891, White'ye

<sup>420</sup> Frangakis-Syrett, a.g.m., 1991, 193-194.

<sup>421</sup> TNA, FO 195/389, Vice Consul Purdie'den, Antalya 1,2, 13 October- 5, 15 November 1853, Consul Brant'a İzmir; TNA, FO 195/389, Consul Brant'tan İzmir, 17 October 1853, Lord Stratford de Redcliffe'ye, Ambassador İstanbul.

<sup>422</sup> TNA, FO 195/447, Manisa Municipal Council'den, 8 February 1855, Consul Brant'e İzmir; TNA, FO 195/447, Consul Brant'tan İzmir, 17 February 1855, Canning'e, İstanbul.

<sup>423</sup> TNA, FO 195/527, Vice Consul Calvert'ten, Antalya 3 January-13 March 1857, Canning'e, İstanbul.

İngiliz ve diğer tüccarların daha büyük ticari yatırımlar için harekete geçmesini kolaylaştırmıştır. Bunun sonucunda bütün sektörlerde erken alım usulü yaygınlaşmıştır. Düşük sermayeli tüccarlar kredi ile erken aldıkları ürünü hasattan önce tekrar satarak kazancı ile daha fazla ürün satın alırlardı. Bu usulde düşük kar oranı kısa sürede tekrar ticaret yatırılıyordu. Düşük sermayeli yapıların tercih ettiği bu iş modelinde fiyatlardaki yanlış bir hesaplama yahut dünya piyasalarına aşırı güven zararları peşi sıra getirebiliyordu<sup>424</sup>.

İzmir'in bir ekonomik birim olarak dünya ekonomisine entegrasyonunun temel faktörü Batı ile olan ve genişleyen ticarettir. İzmir örneğinde XVI. yüzyılın sonunda kayda değer hale gelen ve fasılalarla genişlemesini sürdüren bu süreç Doğu Akdeniz ticaretini de dönüştürmüştür. Antik dönemlerde dahi önemli bir liman olan İzmir, XVIII. yüzyılda hem Doğu Akdeniz hem de Osmanlı Devleti'nin doğu-batı ticaretindeki en önemli limandır. Liman bu pozisyonunu XX. yüzyıla kadar muhafaza etmiştir. XVIII. yüzyıl itibarıyla İzmir'deki en büyük batılı ticari güç o dönemde bütün Levant'a ticareten hakim olan Fransa'ydı. İngiliz ve Hollanda tüccarı Fransızların gerisindeydi. Bunlardan başka Rus, Danimarka, İSVEÇVE Avusturya tebaasından tüccarlar İzmir limanında görünürdü. Marsilya, Londra, Amsterdam'dan başka Livorna, Trieste, Venedik ve Cenova gibi İtalyan limanları ile İzmir'in aktif ticareti söz konusu oldu. Yüzyılın sonunda askeri ve siyasi ortamın katkısı ve değişen ekonomik yapı üzerine İzmir ticaretinin hakimiyeti Fransa'dan İngilizlere geçmiştir. Fransa'nın tekrar rekabet edebilir düzeye gelmesi ise XIX. yüzyılın ikinci yarısını bulmuştur. XX. yüzyılda ise Alman, Avusturyalı, Amerikalı, İtalyan müteşebbis sayısı hızla artmış, İzmir'in düzenli ticari bağlantıya sahip olduğu limanlar arasına New York, Boston, Hamburg dahil olmuştur. İzmir'in yükselişe geçtiği XVI. yüzyıl sonundan XX. yüzyıla kadar hiçbir güç tam bir ticari tekel kuramamıştır. Aktörleri değişmekle birlikte her dönem yoğun ve güçlü bir rekabet görmek mümkün olmuştur<sup>425</sup>.

---

<sup>424</sup> A&P, Trade of Smyrna, 1911-12, 10-11.

<sup>425</sup> Frangakis-Syrett a.g.m., 1998, 125-126.



### 3.4. Balta Limanı Muahedesi'nin Osmanlı İktisadi-Kurumsal Dönüşümüne Etkileri

Osmanlı Devleti, Avrupa devletleri ile yapılan ticareti, ödenecek gümrük vergisi oranlarını ahidnameler yoluyla düzenlemekteydi ve bu oran başlangıçta %5 iken XVII. yüzyılın başlarında öncelikle İngilizler için %3'e indirilmiş akabinde diğer devletlere de bu oran teşmil edilmiştir. 1740 tarihli Fransız ahidnamesi ile de Osmanlı Devleti'nde ticaret yapan bütün yabancılar için %3'lük oran cari olmuştur. XVIII. yüzyılın sonuna kadar ihraç ve ithal malları için ne kadar gümrük vergisi ödeneceğini belirten tarife defterleri hazırlanmamıştır. Bu durum vergi miktarlarını tespit etmekte bazen karışıklıklara ve zorluklara yol açmaktaydı. Bu türlü karışıklıkların önüne geçmek için XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren emtianın o sıradaki rayiç fiyatı üzerinden ne miktar gümrük resmi ödeneceğini gösteren gümrük tarife defterleri hazırlanmağa başlamıştır. Gümrük tarifeleri on dört yıllık geçerlilik süresine sahiptir ve bundan sonra tecdit edilmeleri gerekmektedir. Ancak bazen fiyat dalgalanmaları daha erken yenilenme ihtiyacı ortaya çıkarmaktaydı ancak eski tarife oranları yabancı tüccarın lehine olduğu için genel eğilim yeni tarife yapılmasını geciktirmek yahut diğer devletlerin de aynı statüye gelmeleri beklendiği için uygulanmasını erteletmek şeklinde olmaktadır<sup>426</sup>. Osmanlı Devleti'nin Avrupa ile ticaretinde cari bedellerin tespit edildiği tarifeler on dört yıllık süreler için geçerli idi. 1806 yılında hazırlanmış olan İngiliz tarifesi bu nedenle 1820'de tekrar düzenlenmiş, bunun da geçerliliği 1834 yılında sona ereceğinden dolayı yenilenmesi gündeme geldiği dönemde Osmanlı Devleti'nin dış ticaret konusundaki bakış açısında farklılıklar ortaya çıktığı için bu tarifenin yenilenmesi diğerlerine göre oldukça uzun sürmüştü ve Osmanlı Devleti'nin dış ticaret pratiklerini kökten değiştirmiştir. II. Mahmud, yeniçeriliğin kaldırılmasının ardından kurduğu Asakir-i Mansure ordusunun ihtiyaçları için önemli miktarda kaynağa ihtiyaç duymaktaydı. Bu süreçte gümrük vergilerinin düşük bir oranda olması önemli bir gelir kaybı yaratmaktaydı. Bu kaybı telafi için Osmanlı Devleti'nin ihtisap, resm-i mîrî, kantariyye, ruhsatiyye, reftiyye, damga gibi çeşitli adlar altında yabancı

<sup>426</sup> İngiltere, Rusya ve Avusturya ile 1801 tarihinde yapılan tarifeye göre gerçekleşen ödemeler, Fransa ile yapılan 1802 anlaşmasından sonra bu devletle yeni bir tarife yapılıncaya değin durdurulmuştur; COA, Hatt-ı Hümayun (HAT), Nr. 1159/45948-Ç, 26 Rebiülahir 1217; HAT, 1159/45948-E; COA, Cevdet Hariciye (C.HR), 19/930, 21 Ramazan 1220/13 Aralık 1805; İngiliz, Fransız gümrük tarifesi.

tüccardan dâhilî vergiler talep etmesi yabancı devlet tüccarını oldukça rahatsız etmişti. Hububat gibi ihracı umumiyetle yasaklanan emtianın ihracı talep edildiğinde ruhsatiye adı ile bir vergi talep edilmekteydi ancak bu da ruhsatiye ödenerek bütün ürünlerin serbestçe ihracı manasına gelmiyordu. Ayrıca hem üreticinin aldatılmasını engellemek, dış ticarete önemli pazar değeri olan ürünleri korumak ve Mansure ordusunun masraflarının temin edildiği mukataat hazinesine gelir sağlamak amacıyla 1828 yılından itibaren bu dış ticaret değeri olan ürünler üzerine yed-i vahid adı verilen bir tekel sistemi kurulmuştur. Zeytinyağı, sabun, ipek, afyon gibi önemli ürünlerin tamamında uygulanan yed-i vahid, kısa sürede sadece afyon ile münhasır kalmıştır<sup>427</sup>.

İngiliz ticareti için hazırlanan 1820 tarihli gümrük tarifesinin yenilenmesi için Bab-ı Âli 1834 yılında talepte bulunmasına rağmen İngilizler bu tarifeyi yenilemenin ötesinde bazı fikirler öne sürerek bu sürecin uzamasını sağlamışlardır. 1815'ten sonra İngilizler, kendileri için Avrupa pazarları kapalı hale geldiğinden hem mamul ürünlerin alıcısı hem de hammadde tedarikçisi olarak Osmanlı pazarının kendisi için çok önemli bir hale geleceğini öngördüklerinden dolayı bu süreci tarife yenileme müzakerelerinin ötesine taşıyarak kendileri için daha elverişli şartlarda bir muahede imzalanmasını sağlamaya çalışmışlardır. Bahsedilen dönemde Osmanlı ticaretinde bazı kısıtlamalar ve yasaklamalar başladığından ve pazar değeri olan önemli ürünler üzerinde yed-i vahid sistemi uygulanmaya başladığından dolayı kendi ticaretleri için azami fayda sağlamak adına bu tahditleri ortadan kaldırmayı hedefliyorlardı<sup>428</sup>. Avrupa ülkeleri XIX. yüzyılın başında güçlü İngiliz ekonomisine karşı gelişme aşamasındaki ulusal ekonomilerini korumak için bazı önlemler alırken Osmanlı Devleti'ne serbest ticaret anlaşması dayatılıyordu<sup>429</sup>. Britanya ekonomisi ve Batı Avrupa güçleri, endüstri devrimi ile seri üretime geçerken üretim maliyetlerini düşürmüştür. Bilhassa Britanya, pek çok çevre ülkeye serbest ticaret anlaşmaları dayatarak ürettiği emtia için

<sup>427</sup> Kütükoğlu, M. (1992). Baltalimanı Muahedesi, *TDVİA*, C. 5, 38.

<sup>428</sup> Kütükoğlu, M. (1974). "Tanzimat Devri Osmanlı-İngiliz Gümrük Tarifeleri", *Tarih Enstitüsü Dergisi*, 4-5, 336-337.

<sup>429</sup> Bailey. F. (1940). 'The Economics of British Foreign Policy, 1825-50', *the Journal of Modern History*, 12(4), 449-484

mümkün olduğunca fazla pazara genişlemeyi hedeflemiştir<sup>430</sup>. İngiltere'nin XIX. yüzyılın ikinci çeyreğinde çevre ülkeler üzerinde yoğunlaşan serbest ticaret baskısının arkasında Avrupa'nın ekonomik yapısı da etkiliydi. İngiliz mamulünün yakın pazarlara girişine karşı alınan önlemler dolayısıyla küresel bir ticaret imparatorluğu olan Britanya, ucuza imal ettiği ürünlerini Batı Avrupa'nın dışındaki endüstrileşmemiş pazarlara yönlendirmiştir. Bunun neticesinde söz konusu pazarlar dünya-ekonomisinin hegemonyası altına girmiştir<sup>431</sup>.

XIX. yüzyılda Britanya İmparatorluğu'nun Osmanlı Devleti üzerindeki başlıca stratejik beklentisi/hedefi Hindistan ile irtibatının kesintiye uğramamasını sağlamaktı. Ayrıca Rusya'nın Osmanlı üzerinde nüfuz kazanmasını engellemek İngiliz politikasının bir diğer hedefiydi. XIX. yüzyılın ortasında Mısır valisi Mehmed Ali Paşa'nın isyanı gibi iç birliği bozacak tehditlere mevcut askeri/politik gücüyle karşı koyamayan Osmanlı Devleti bu konularda Avrupa güçlerinin desteğine ihtiyaç duyuyordu. Britanya siyasi destek karşılığında Osmanlı Devleti ile Britanya arasında ticareti serbest hale getiren 1838 Balta Limanı Muahedesi'ni imzalatmayı başarmıştır. Britanya'nın Osmanlı toprak bütünlüğü yönünde meseleye müdahalesi Osmanlı Devleti'nden elde ettiği ticari imtiyaz ile sonuçlanmıştır<sup>432</sup>. Balta Limanı Muahedesi Osmanlı Devleti'nin XIX. yüzyılda imzaladığı serbest ticaret antlaşmalarının ilk örneği değildir. 1829 yılında Rusya ile imzalanan Edirne Antlaşması Rus tüccarlara Osmanlı toprakları ve sularında serbest ticaret hakkı tanımıştı<sup>433</sup>. Yine benzer olarak 1830'da ABD ile imzalanan ticaret antlaşması benzer imtiyazlar tanımaktaydı<sup>434</sup> ve devam eden süreçte ABD'nin Osmanlı Devleti ile yaptığı afyon ticaretini oldukça genişletmişti. XIX. yüzyılda Britanya Osmanlı Devleti ile birlikte bir dizi serbest ticaret antlaşması ile küresel bir serbest ticaret liberalizmi akımı başlatmıştır. 1838 Balta Limanı sonrasında 1842'de

---

<sup>430</sup> Bairoch, P. (1989). "European Trade Policy, 1815-1914", *The Industrial Economies: The Development of Economic and Social Policies*, (Ed: Peter Mathias and Sidney Pollard), C. 8, Cambridge, 5; Pamuk, Ş. (2005). *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913*, 2.

<sup>431</sup> Pamuk, Ş., Williamson, J. (2011). Ottoman de-industrialization, 1800–1913: assessing the magnitude, impact, and response, *The Economic History Review*, 64(1), 160-162; Wallerstein, I. (1979). "The Ottoman Empire and the Capitalist World-Economy", *Review*, 2(3), 389-398.

<sup>432</sup> Clayton, G. D. (1971). *Britain and the Eastern Question: Missolonghi to Gallipoli*, Londra, 1971, 63.

<sup>433</sup> Hurewitz, J.C. (1975). *The Middle East and North Africa in World Politics: A Documentary Record*, C. 1, Londra, 252.

<sup>434</sup> Hurewitz, a.g.e., 1975, 245.

Çin ile Nanking Anlaşması imzalanarak Çin, yabancı ticarete açılmıştır. Balta Limanı ve Nanking iki devletin siyasi/iktisadi tarihlerinde dönüm noktası olarak değerlendirilen çöküş, sömürgeleşme, yarı sömürgeleşme kavramlarıyla ifade edilen sürelerin başlangıç noktası olarak belirlenen ve sembolik anlamlar yüklenen antlaşmalardır<sup>435</sup>. İki muahede ile Çin ve Osmanlı dış ticareti üzerindeki kısıtlamaların çoğunluğu İngiliz tüccar için kaldırılmıştır. Osmanlı Devleti'nin ticari değeri yüksek emtia üzerinde uyguladığı yed-i vahid sistemi kaldırılarak İngiliz tüccar, Osmanlı Devleti'nin herhangi bir yerinden emtia satın alma hakkı elde etti ve Osmanlı toprakları içerisinde taşınan ürünlere uygulanan %8'lik dâhili gümrük vergisinden muaf tutuldular. Bu vergi yerli tüccara uygulanmaya devam etmiştir<sup>436</sup>. Düşük tarife oranları Britanya'nın serbest ticaret politikası ile oldukça uyumluydu ve neredeyse bütün Asya coğrafyasında benzer oranlar hakimdi. Buna karşılık olarak Latin Amerika ve Birleşik Devletlerde tarife oranları dönemin ortalamasının %30, Osmanlı Devleti'ndeki oranların ise dört katı üzerindeydi<sup>437</sup>.

1830'larda, İngiltere'nin Osmanlı Devleti üzerindeki ticarî çıkarları ve ilgileri yükseliş gösteriyordu. Ayrıca Hindistan ile ulaşımın da sağlandığı bu bölgedeki gelişmeler, İngilizleri Doğu Akdeniz politikalarını yeniden gözden geçirmeye sevk etmiştir. Öncelikle İngilizlerin artan ticarî ilgisine karşın Osmanlı maliyesinin ticaret gelirlerini de bu nispette arttırma girişimleri ve bu yönde hayata geçirdiği uygulamalar İngiliz tüccarların tepki ve şikayetleri ile karşılaşmıştır. Ekonomik faktörlerin yanı sıra siyasî ortam dolayısıyla Osmanlı Devleti'nin geleceğine dair endişeler de ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu ortamda iki büyük siyasi gücün Kuzey Afrika'da genişleyen Fransa ve Boğazlar üzerindeki hedefleri bilinen Rusya'nın Mısır krizinde Osmanlı merkezî idaresine karşı yarattığı varoluşsal bir tehdit söz konusudur. 1830'ların başında Mehmed Ali Paşa'nın zimmî Fransız desteği ile II. Mahmud'un otoritesini tehdit eder hale geldiği ortamda Fransa Doğu Akdeniz'deki nüfuzunu genişletmeyi, Rusya ise bölge ile bağlarını kuvvetlendirmeyi hedefliyordu. İngiltere ise çıkarını Rusya

<sup>435</sup> Kasaba, R. (1993). "Treaties and Friendships: British Imperialism, the Ottoman Empire, and China in the Nineteenth Century", *Journal of World History*, 4:2, 215-241.

<sup>436</sup> Issawi, a.g.e., 2005, 38.

<sup>437</sup> Williamson, J.G. (2006). "Globalization, De-Industrialization and Underdevelopment in the Third World before the Modern Era", *Revista de Historia Economica*, 24, 9-26.

ve Fransa'nın Doğu Akdeniz'deki hedeflerini engelleyecek, İmparatorluğun ulaşım ve iletişim hatlarını güvence altında tutacak toprak bütünlüğüne sahip Osmanlı Devleti'nden yana görüyordu. İngiltere'nin ekonomik, ticarî ve siyasî çıkarları bir bakıma Osmanlı Devleti'nin otoritesini sürdürmesine ve toprak bütünlüğünün muhafazasına bağlanmıştır. 1830'larda İngiltere'nin Osmanlı politikasında, Osmanlı Devleti'nin ticarî uygulamalarını sona erdirmek ve İngiliz ticarî beklentileri doğrultusunda hukukî zemini yeniden belirlemek öne çıkan hedefler arasındaydı. Gümrük tarifelerini ve İngiliz tüccarın ödemelerini azaltacak, Osmanlı Devleti'nin ticaret pratiklerini reforma tabi tutarak serbest ticaretle gelirlerde toptan yükseliş sağlayacak yeni bir ticaret muahedesi İngiltere'nin başlıca beklentisiydi. Bu hedeflere uzun müzakere süreci sonunda Ağustos 1838'de ulaşılmıştır. Balta Limanı ile sonuçlanan Britanya'nın Doğu Akdeniz politikası Napolyon Savaşları sonrasında tedricen gelişmeye başlamış, 1820'lerdeki Osmanlı-Rus harpleri ve Rum isyanı döneminde diplomatik ilgi yükselmiş ancak 1833'ten önce sabit ve belirgin bir politika ortaya çıkmamıştır. Rusya kontrolünde bir bağımsız bir Yunanistan ortaya çıkmasını istemeyen Büyük Britanya, küçük, bağımsız ama kendi kontrolü altında Yunanistan kurulmasını desteklemiştir. 1830'da Büyük Britanya'da liberal 'Whigs' hükümeti iktidarı devraldıktan ve Lord Palmerston, Hariciye'nin başına geldikten sonra dış politika hedefleri de değişmiştir. Rusya, Prusya ve Avusturya arasındaki muhafazakâr birliğe karşı Büyük Britanya dünya çapında liberal akımların ve serbest ticaret anlayışının temsilciliğini üstlenmiştir<sup>438</sup>.

Rum İsyanı sırasındaki yardımlarına karşılık kendisine vaat edilen bölgeleri alamayan Mehmed Ali Paşa, Filistin, Suriye bölgelerine kadar ilerledi. Üzerine gelen Osmanlı merkezî ordusunu mağlup ettikten sonra oğlu İbrahim Paşa'yı Anadolu'yu istila için gönderdi. 1830'ların başında bu gelişmeler üzerine II. Mahmud'un diplomatik destek isteği İngiltere tarafından reddedildi. Bunun üzerine Çar I. Nikola, birliklerini İstanbul'un muhafazasına gönderdi ve Osmanlı üzerindeki nüfuz alanını genişletti. Rusya'nın diplomatik ve askerî hamlesine karşı İngiltere ve Fransa Osmanlı-Mısır çatışmasının sona ermesi ve Rusya'nın Osmanlı topraklarındaki birliklerini

---

<sup>438</sup> Fred von Hartesveldt, F. (1985). "Henry Bulwer and the Convention of Balta Liman", *Proceedings and Papers of the Georgia Association of Historians*, VI, s. 56-57.

çekmesi yönünde baskıya başladı. Rusya'nın herhangi bir kalıcı işgal niyetinden de söz edilemezdi ancak Osmanlı topraklarından Ruslara geniş ticarî ve hukukî imtiyazlar da tanıyan 1833 Hünkâr İskeleyi İttifakı imzalayarak ayrıldılar. İttifak Osmanlı Devleti'nin diğer antlaşmalarında yer alan herhangi bir hükmü ihlal etmemesine karşın antlaşma İngiliz hariciyesinde endişe ile karşılanmıştır. Palmerston, Osmanlı Devleti'nin Rusya'ya doğru eğilimlerini sonlandırmak ve İngiliz etkisini yeniden restore etmek için Osmanlı nezdindeki büyükelçi Ponsonby, faaliyetlerini hızlandırmıştır. Mısır konusunda İngiltere'nin yegâne endişesi Rusya'nın müdahale ihtimali değildi. 1835'te Mehmed Ali Paşa'nın, İngiltere'nin Hindistan bağlantısı için yeni iletişim kanalları keşif projeleri çerçevesinde geliştirdiği Fırat'ı taşımacılık için kullanma ve Kızıldeniz-Kahire arasında demiryolu inşa fikirlerini reddetmesi üzerine Büyük Britanya, diplomasi kanalıyla Mehmed Ali Paşa'nın mağlup edilmesi, Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü ve merkezî hükümetin istikrarını destekleyerek Rusları Doğu Akdeniz'den çıkarma politikasını benimsemiştir. Osmanlı ekonomisindeki reformlar ve İngiltere-Osmanlı Devleti arasında artan ticaret ilişkileri, Osmanlı pazarlarını İngiliz endüstrisi için cazip bölgelerden biri haline getirdiğinden Osmanlı Devleti'nin siyasi istikrarı İngiltere için önem kazanmıştır. Bab-ı Âli'nin İngiliz diplomasisinin öngördüğü şartlarda bir ticaret muahedesi imzalaması bu antlaşmaya uymaya mecbur olan Mehmed Ali Paşa üzerindeki baskıyı arttıracaktı. Yed-i vahid sistemi sayesinde ticarî tekellerden büyük gelirler elde eden Mehmed Ali Paşa'nın bu finansal desteği sistemin lağvıyla ortadan kaldırılabılırdi. Yeni bir ticaret muahedelerini bu argümanlarla talep eden İngiltere 1834'te geçerliliği sona eren İngiliz gümrük tarifesinin yenilenmesine şartları kabul edene kadar yanaşmamıştır. Ponsonby'nin bu yöndeki bütün çabalarına karşın muahede konusunda uzun süre mesafe alınamamıştır<sup>439</sup>.

1834 senesinde cariliği sona eren İngiltere'nin gümrük tarifesinin yenilenme müzakerelerine ancak 1836'da İstanbul büyükelçisi Ponsonby'ye İngiliz Hariciyesinden verilen talimat üzerine başlanmıştır. İngilizlerin maksadı yeni bir tarifenin ötesinde Osmanlı maliyesinin 1820'lerden itibaren uygulamaya başladığı dahili ilave vergileri ve yed-i vahid sistemini lağvedecek, ticaretin hukuki altyapısını

---

<sup>439</sup> Hartesveldt, a.g.m., 1985, 57-58; Bulwer, H. L. (1871), *The Life of Henry John Temple viscount Palmerston*, C. II, Philedelphia, 228-234.

yeniden belirleyecek bir muahede kabul ettirmektir. Bu minvalde ilk taslağı David Urquhart hazırlamıştır<sup>440</sup>. Urquhart'ın ilk tasarısı yedi maddeden ibaretti. Tasarı Büyük Britanya tebaasına diğer milletlerin sahip olduğu yahut olacağı bütün imtiyazlardan faydalanma hakkı getiriyordu. İngiltere'nin Osmanlı topraklarına ithalatı için %3 oranında gümrük vergisi tespit edilmiş ve ülke içi emtia dolaşımında herhangi bir ilave vergi talep edilmemesi kaydedilmiştir. Muahede taslağındaki esas yenilik, Büyük Britanya tebaasına Osmanlı Devleti'nin herhangi bir bölgesinden bilaistisna her tür emtiayı ihraç etme hakkı tanınması talebiydi. Bu madde ile hem ihracı memnu meta hem de yed-i vahide tabi ürün statüsü tamamen ortadan kaldırılmak istenmiştir. Emtianın ticaretinde, naklinde dahili herhangi bir vergi uygulanmayacağı gibi yerel idarecilerden müsaade alınması uygulaması da sona erecekti. Buna karşın ihracatta %3'ün üzerinde vergi talebi kabul edilecekti. Ayrıca yeni tarife ad valorem usulde ve %3'ün üzerinde bir orana göre tanzim edilecekti. Tasarıdaki bir diğer talep ise Boğazlardan yahut karadan geçişte uygulanan transit vergilerin lağvıydı. Böylece İran ticaretinde ve Eflak-Boğdan merkezli Tuna bağlantılı taşımacılıkta avantaj elde etmek istemişlerdir<sup>441</sup>. 1835-1837 arasında David Urquhart, İstanbul'da İngiltere Büyükelçiliği sekreterliği görevinde bulunmuş ve Osmanlı ekonomik düzeni üzerine çeşitli çalışmalar ve gözlemler yapmıştır. Muahedenin imzalanma döneminde İstanbul'da olmamasına karşın Urquhart'ın Osmanlı ekonomisinin liberal düzene geçirilmesi ve buranın ticari olanakları üzerine verdiği bilgiler İngiliz hariciyesi ve ticaret teknokratlarına rehberlik etmiştir<sup>442</sup>. Urquhart'ın yokluğunda ticaret muahedesini konusunda Bab-ı Âli ile müzakere sürecinde İngiliz delegasyonunun başkanlığını İstanbul başkonsolosu John Cartwright üstlenmiştir. Ancak Ponsonby'nin Bulwer, Urquhart gibi konu üzerindeki uzmanları sürecin dışında tutması 1835-1836'da çalışmaların sonuçsuz kalmasına yol açmıştır. Ayrıca Bab-ı Âli'deki kamplaşmada liberal ticaret karşıtlarının halen nüfuzlu mevkilerde olması müzakere sürecini sonuçsuz bırakmıştır. Bu ortamda İngiliz diplomasisi muahede

<sup>440</sup> TNA, FO 78/298, 18 Mayıs 1836; FO 78/298, 31 Mayıs 1836.

<sup>441</sup> TNA, FO 78/278, 6 Haziran 1836.

<sup>442</sup> Nitekim İngiltere'nin muahede taslağı Osmanlı Devleti'nin daha sonra Fransa, Avusturya, Prusya ve diğer Avrupa ülkeleri ile imzaladığı ticaret muahedeleri için model haline gelmiştir; Southgate, D. (1966). *The Most English Minister: The Policies and Politics of Palmerston*, Londra, 121.

taslağının kabulü için uygun politik atmosferi hazırlamaya başlamıştır. Uygun politik atmosfer esasen Ponsonby yahut diğer diplomatların çabalarıyla değil Mısır valisi Mehmed Ali Paşa'ya karşı II. Mahmud'un destek arayışları sonunda ortaya çıkmıştır. Büyük Britanya'nın desteğini oldukça önemseyen II. Mahmud ve Hariciye Nazırı Mustafa Reşid Paşa, 1838'de İngiliz diplomasisinin bile beklentilerinin ötesinde şartları kabul etmeye yanaşmıştır<sup>443</sup>. Mayıs 1838'de Henry Bulwer İstanbul'a geldiğinde politik ortam hem çok sayıda fırsat hem de büyük tehditler barındırıyordu. Mehmed Ali Paşa'nın bağımsızlık ilanına hazırlandığı esnada Düvel-i Muazzama, Bab-ı Âli'ye destek bildiren bir memorandum yollamıştır. İngiltere'nin desteği karşısında Mısır Meselesi ve ticaret muahedesi konusundaki müzakereler hızlanmıştır. Mısır Meselesi'nin çözüldüğü esnada Bulwer, muahede taslağını tamamlamıştır. Müzakerelerdeki en tartışmalı ticari konular dahili, harici belgeler ve yed-i vahid usulüdür. Mevcut sistemde vergiler ad valorem/kıymet üzerinden %3 oranında uygulanıyordu. Emtia Osmanlı Devleti sınırlarına girdiğinde ilave uygulanan transit dahili vergiler ile bu oran yükseliyor gelir çeşitlendiriliyordu. İlave vergilerden kurtulmak isteyen İngiliz tüccarlar, ticarete aracı kullanmaktan vazgeçerek getirdikleri emtiayı doğrudan iç pazarlara taşımaya ve oralarda yerel ürünlerle birlikte ticaretlerini sürdürmeye başlamıştır. Böylece ticaretini yaptıkları Osmanlı mahsulü emtiaya dahi %3'ten fazla vergi vermemeyi amaçlamışlardır. Yerel tüccarlar aynı tür ticarete daha fazla vergi ödemek zorundaydı. Bab-ı Âli hem yabancı hem de yerli tüccarın aktivitelerini kontrol altına almak ve vergi kayıplarının önüne geçmek için tekel usulünü devreye sokmuş, ticari talebi yüksek olan ürünlerin alım satım hakkı belirli tüccarlara devredilmiş, böylece hem emtia fiyatları hem de ticaretin vergilendirilmesi denetim altına alınmıştır. Yeni sistem Bab-ı Âli ve yed-i vahid tüccarı hariç ticaretin bütün taraflarının tepkisiyle karşılanmış İngiltere'nin bu konudaki reform talepleri 1838 muahedesine kadar devam etmiştir. Bab-ı Âli, yed-i vahid tüccarının yolsuzluklarına ve yerel üretim üzerindeki tahribatlarına dair şikayetleri göz ardı ederek sadece gelir artışı ile ilgilenmiştir. Bilhassa İngiliz diplomasisi ve ticaret

---

<sup>443</sup> Bulwer, *a.g.e.*, C. II, 1871, 227; Temperley, H. (1936). *England and the Near East, the Crimea*. Londra, 34-55; White, C. (1845). *Three Years in Constantinople or Domestic Manners of the Turks in 1844*, C. I, Londra, 137-138.



bürokrasisi ise Bab-ı Âli'yi vergilerin düşürülüp, standart hale getirilmesi ile ticaretin artacağı ve nihayetinde toplam gelirin tekel sistemine göre çok daha fazla olacağı argümanı ile ikna etmeye çalışmıştır<sup>444</sup>. İngilizlerin yed-i vahide karşı teklifleri ve yeni muahede tasarıları Osmanlı Devleti'nin mevcut ticari sistemde elde ettiği kazançlarına yönelik görüldüğü için 1830'larda kabul görmemiştir. Bab-ı Âli içinde İngiliz tekliflerine yakın duran yegâne nüfuzlu şahsiyet ve muahede tasarisının kaleme alan Henry Bulwer'in destekçisi Mustafa Reşid Paşa idi. Nitekim Henry Bulwer Ponsonby'ye Osmanlı Devleti'nin mevcut politikasının Reşid Paşa'nın bürokrasi kariyerinin ilerlemesiyle tamamen değiştiğini ticarete liberal ilkelerin, nosyonların ön plana çıktığını yazmıştır<sup>445</sup>.

1838 yazında, Ponsonby ve Reşid Paşa riyasetindeki İngiliz ve Türk murahhaslar heyeti muahade taslağı üzerinde mutabakata vardı. Bulwer ve Cartwright, İngiliz tarafını, Hariciye Müsteşarı Nuri Efendi, Ticaret Nazırı ve Samos Prensi ise Türk tarafının temsilcileriydi<sup>446</sup>. Hariciye müsteşarı Nuri Efendi ve Henry Bulwer'in müzakereleri sonunda nihai muahede taslağı üzerinde uzlaşmıştır. Muahede ithalat vergilerini düşürürken yed-i vahid sistemini sona erdiriyordu<sup>447</sup>. Ancak muahedenin onayı konusunda halen birtakım çekinceler söz konusuydu. Yed-i vahidin lağı, Osmanlı sultanının ticaret üzerindeki kontrolüne ve hakimiyet haklarına müdahale olarak değerlendiriliyordu. Reşid Paşa'nın Londra'ya büyükelçi tayin edilmesi muahedenin onayını zora sokan bir gelişme olduğundan vakit baskısı ortaya çıkmıştır. Mustafa Reşid Paşa'nın yokluğunda muahedenin tamama erdirilmesi oldukça zor görünüyordu. Nihayetinde tekel sisteminin lağı yanısıra sultanın haklarını garanti altına alan hükümler ilave edilerek muahede taslağı ikmal edilmiş ve Reşid Paşa İstanbul'dan ayrılmadan 16 Ağustos 1838'de muahede Reşid Paşa'nın Balta Limanı'ndaki köşkünde imzalanmıştır<sup>448</sup>. Muahede daha sonra Sultan II.

<sup>444</sup> TNA, FO 78/332, Bulwer'den Ponsonby'ye, 18 Haziran 1838; Ponsonby'den Palmerston'a 25 Haziran 1838; Bailey, *a.g.m.*, 1940, 481.

<sup>445</sup> TNA, FO 78/332, Bulwer'den Ponsonby'ye, 18 Haziran 1838; Ponsonby'den Palmerston'a, 25 Haziran 1838.

<sup>446</sup> TNA, FO 78/332, Bulwer'den Ponsonby'ye, 18 Temmuz 1838

<sup>447</sup> Bulwer, *a.g.e.*, C. II, 1871, 231.

<sup>448</sup> TNA, FO 78/332, Bulwer'den Ponsonby'ye, 19 Ağustos 1838; Ponsonby'den Palmerston'a, 19 Ağustos 1838 (No 190).

Mahmud'un onayına arz edildi. O sıralarda İngiltere'nin siyasi desteğine büyük ihtiyaç duyan Sultan Mahmud taslağı onaylamıştır. Ponsonby, Palmerston'a hitaben yazdığı bilgilendirme raporunda, İngiltere tarafının arzu ettiği her şeyin ötesinde olabilecek en iyi hakları elde etmesini sağlayan bir anlaşma olarak Balta Limanı'nı tanımlamıştır. Ayrıca, Osmanlı devlet adamları arasında İngiltere'nin ve büyükelçi Canning'in en önemli dostu olan Reşid Paşa'nın istekliliğinin ve çabalarının Bab-ı Âli'nin muahede şartlarına razı olmasına büyük katkı yaptığını da belirtmiştir<sup>449</sup>. Balta Limanı Muahedesinin nihayete ermesinde Osmanlı tarafındaki kritik rol Mustafa Reşid Paşa'ya aitken İngiltere tarafında Henry Bulwer'in çabalarının muahedenin sonuçlanmasında büyük etkisi olmuştur<sup>450</sup>. Bulwer müzakere sürecinde İngiliz ticari çıkarları kadar Bab-ı Âli'nin endişelerine de odaklanarak ticarî hacimdeki artışın ilk safhada görülmesi muhtemel gelir kayıplarını tamamen telafi edeceği fikri üzerine argümanlarını savunmuş ve müzakere sürecini ilerletmiştir<sup>451</sup>. 1838'den sonra ticaret her iki taraf için de yükselmiş fakat mukayese edildiğinde elbette İngiliz ticaretinin kazancı Osmanlı Devleti'nin çok üzerinedir. Muahede sonrasında İngiliz politikası büyük ticarî avantajlar elde edilen Osmanlı Devleti'ne yönelik oldukça ılımlı seyretmeye başlamıştır. Dönemin en büyük ekonomik gücü olan Büyük Britanya, artı ürünü hiçbir engel olmaksızın Osmanlı pazarlarına aktarma hakkı elde etmişti. Muahedenin Osmanlı ekonomisi bakımından ortaya çıkardığı bir diğer baskı unsuru ve olumsuzluk, ihracat vergisinin %9'a yükseltilmesi dahilî vergilerin muhafazasıdır. Bu faktörler ancak yerli tüccarın ticarî kapasitesini sınırlamıştır. Bulwer, müzakere sürecinde bu iki hususun değişmesi yönünde ısrarlarını sürdürmüş ancak Osmanlı bürokrasisi, bu oranlardaki düşüşlerin yerli emtiadan elde edilen geliri de düşüreceği endişesiyle değişikliğe yanaşmamıştır. Ayrıca söz konusu dönemde Mehmed Ali Paşa'ya karşı İngiliz desteği hayati önemde olduğu için emtia girişi konusunda bu oranda tavizler verilmiştir<sup>452</sup>. Bunlarla birlikte muahedeyi tamamen Osmanlı karşıtı ve

<sup>449</sup> TNA, FO 78/332, Ponsonby'den Palmerston'a, 19 Ağustos 1838

<sup>450</sup> TNA, FO 78/332, 19 Ağustos 1838, Nr. 190 Ponsonby'den Palmerston'a; 13 Ekim 1838, Ponsonby'den Palmerston'a Nr. 219; Palmerston'dan Bulwer'e 13 Eylül 1838; Bulwer, *a.g.e.*, C. II, 1871, 223, 250; *Hansard's Parliamentary Debates*, 3. Seri (Lords), 65, 11 Şubat 1839, 205; *Hansard's Parliamentary Debates*, 3. Seri (Commons/Avam), 52, 13 Şubat 1840, s. 612.

<sup>451</sup> TNA, FO 78/332, Bulwer'den Ponsonby'ye 19 Ağustos 1838; Palmerston'dan Ponsonby'ye, 19 Ağustos 1838 Nr. 190.

<sup>452</sup> TNA, FO 78/332, Ponsonby'den Palmerston'a, 19 Ağustos 1838, Nr. 190.

düşmanca tanımlamak da aşırı bir yaklaşım olacaktır. Nitekim Büyük Britanya, politik ortamı kendisine uygun bir ticaret ekosistemi inşa için kullanmasına karşın tüm motivasyonu ticarete yönelikti. Muahede, muhkem bir emperyalist niyetle değil serbest ticaret ilkesi temelinde hazırlanmıştır. Ayrıca modernizasyon sürecindeki Osmanlı bürokrasisi ve ekonomisi söz konusu projeyi yürütebilmek adına İngiliz teknolojisine ve birikimine ihtiyaç duyuyordu. İngilizlerin de beklentileri Osmanlı Devleti'nin kapsamı ve detaylı bir reform süreci başlatmasıydı. Ekonomi, bürokrasi, üretim-tüketim ilişkiler ve genel anlamıyla toplumsal bir reform, dönüşüm olmadan ticaret muahedesinin tek başına İngiliz ekonomisi ve bürokrasisinin beklentilerini karşılaması beklenemezdi. İngiliz bürokrasisinin bu yöndeki fikrini izah eden Bulwer, Osmanlı Devleti'nin yegâne düşmanının yine kendisi ve geri kalmışlığı olduğunu kaydeder<sup>453</sup>. Muahedenin hedeflerinden bir diğeri ise Rusya'nın politik ve ekonomik nüfuzunu zayıflatmaktı. Rusya'nın Napolyon Savaşları sonrası Asya ve Levant'taki nüfuzuna karşı teyakkuzda olan Büyük Britanya, 1838 Balta Limanı Muahedesini ile Hünkar İskelesi Antlaşması'nı hükümsüz kılmıştır. Osmanlı Devleti'nin ihtiyaç duyduğu ürünlerde Rus ihracatının yerini büyük ölçüde İngiliz emtiası alırken destek ve yardım bakımından da Londra, St Petersburg'a karşı öne geçmiştir. XIX. yüzyılın ilk yarısında İngiltere ticaretinde Rusya ve Osmanlı Devleti'nin oranları payları değişkenlik gösterirdi. 1827'de İngiltere Rusya'ya 7,5 milyon dolarlık emtia satarken aynı yılda Osmanlı Devleti'ne yapılan toplam satış ise 2,5 milyon dolara yakındı. 1845'te Rusya'ya yapılan İngiliz ihracatı, 10 milyon 750 bin dolara yükseldi, Osmanlı Devleti'ne yapılan ihracat ise 11,050,000 dolara kadar çıktı. 1849'da Rusya'nın rakamları neredeyse 1827'deki değerlere dönerken Osmanlı Devleti'nin satın aldığı İngiltere üretiminin değeri 12 milyon dolara yükselmiştir. 1849'ta sadece Tuna civarında yapılan ticaret Karadeniz'in Rus limanlarındaki İngiliz ticaretinin üzerindedir. 1830'ların ortasından itibaren Osmanlı Devleti'nin İngiliz ticaretindeki önemi ve payı Rusya'yı geride bırakmaya başlamıştır. 1840'lardan itibaren açılmaya başlayan makas ise doğrudan 1838 Balta Limanı Muahedesinin doğrudan sonuçlarındandır. İngiltere, Yakınoğu ile doğrudan ticari ilişkiler yanısıra dolaylı bağlantılara da sahipti. İngilizler

---

<sup>453</sup> Bulwer, H. (1841). "France and the East; the Turkish Empire in the East; Mehmet Ali, Lord Palmerston, Russia, and France", *The Edinburg Review*, 290.

adına taşımacılık yapan Rus himayesine sahip Rum tüccarların, Karadeniz ve Boğazlardan serbest geçiş ve ticaret hakları kullanılarak Tuna ve Karadeniz'deki İngiliz ticareti güçlendirilmiştir. Ancak Karadeniz ve Tuna ticaretini, İngiltere ve Fransa'da geçerli hububat ithaline dair sınırlamalar ve yasaklar kısıtlıyordu. 1846'da söz konusu yasaların lağvından sonra İngiltere, Tuna ve güney Rusya'dan hububat ithalini yükseltmiştir. İngiltere'nin bu dönemdeki politikası ülke iinde yahut dışında her türlü tekelin ve ticaret engelinin ortadan kaldırılması yolundaydı. Pazarlarını dışarıya kapatan Çinle yapılan savaşlar sonunda 1840-1842 afyon ve diğer Uzakdoğu ürünleri İngiltere ticaretine açılmıştır. 1815-1842 arasında İngiltere'nin dış ticaret ve ekonomi politikası başlıca iki ana hedefe yönelikti; gelişmemiş denizaşırı yeni yayılma alanları bulmak diğeri ise ülke içindeki zirai üretimi koruyan sistemi sürdürmektir. Yakındoğu İngiltere'nin dış ticaret politikasında yayılma alanı olarak tespit edilen ilk bölgeydi<sup>454</sup>.

Balta Limanı Muahedesi, ilk kez İngilizlere Osmanlı topraklarındaki ticarete kesin serbestiyet tanımıştır. İngiltere'nin Osmanlı Devleti ile ticaretinin başından beri yerel ürünlerin satışını engelleme gücüne sahip yerel makamların bu yetkileri ve ticari değeri yüksek emtiaya uygulanan yed-i vahid sistemi lağvedilmiştir<sup>455</sup>. Tekellerin lağvedilmesi hükmünün tam anlamıyla uygulanması ve suiistimallerin önlenmesi, eski muahededen kaynaklı ticaret üzerindeki bütün kısıtlamaların kaldırılması, yeni muahedenin sağladığı ticaret serbestisinin bütün bölgeye yayılması ancak konsolosların işbirliği ve faaliyeti ile mümkün olacağından Ticaret Bakanlığı bu konulardaki gelişmeleri sürekli merkeze bildirmelerini talep etmiştir<sup>456</sup>. Balta Limanı Muahedesi İngilizlerin Osmanlı Devleti'ndeki en ziyade müsadeye mazhar statüsünü kesinleştirdi. İngilizler, Osmanlı Devleti'nde ticaret yapan diğer yabancı ülke

<sup>454</sup> Puryear, *a.g.e.*, 1935, 108-110.

<sup>455</sup> Christopher, D., Platt, M. (1968). *Finance, Trade and Politics in British Foreign Policy, 1815-1914*. Oxford, 184; TNA, *FO 198/5*, 2; "Convention of Commerce and Navigation between her Majesty and the Sultan, 16 August 1838; Madde 2, İngiliz tebaasının Osmanlı topraklarından ve dominyonlarında yetiştirilen, üretilen yahut imal edilen herhangi bir ürünü hiçbir kısıtlamaya ve istisnaya tabi olmadan satın alma müsaadesi vardır; Bab-ı Âli, zirai veya herhangi bir türde emtia üzerindeki tekellerin tamamını kaldırmayı taahhüt eder, ayrıca bir ürünün satışı yahut bir yerden bir yere taşınmasında yerel idarecilerin izin zorunluluğu tutmaları muahedenin ihlali kabul edilecekti ve Bab-ı Âli muahedenin uygulanmasında usulsüzlük yapan, İngiliz tebaasının zararına sebep olacak uygulamalardan suçlu bulunan devlet görevlilerinin hızlı ve şiddetli bir şekilde cezalandırmayı ve adaleti temin etmeyi kabul eder."

<sup>456</sup> Gunning, L.P. (1997). *The British Consular Service in the Aegean 1820-1860*, (Basılmamış Doktora Tezi), University College London, 1997, 177.

tebaasının özellikle Rusların faydalandığı bütün imtiyazlara sahip hale geldiler ayrıca tarifeler söz konusu olduğunda Rus tarifesinde herhangi bir ürünün vergi oranı İngiliz tarifesine göre düşük olduğu durumlarda düşük olan oran üzerinden işlem yapılacaktır. Böylece İngiliz tüccarın muahedede belirlenen oranlardan fazla vergi ödemesi engellendiği gibi çoğu durumda diğer ülke tüccarlarından daha az vergi ödemeleri güvence altına alınmıştır. Bütün tekeller, imtiyazlar özel ticaret izinleri, iç bölgelerde ihracat için yerel ürün alımında uygulanan ilave vergiler lağvedilmiştir. İhracı memnu meta arasında sayılan hububat gibi ürünlerin ihracatı tamamen serbest bırakılmıştır. Muahedenin uygulama girmesiyle birlikte Osmanlı Devleti'nin hububat üzerindeki önceden alım hakları da ortadan kalkacaktı. Güncel piyasa fiyatını ödeyen yabancıların hububat alımı önünde bir engel kalmamış, Osmanlı Devleti'nin rüçhan hakkı son bulmuştur. Muahedede İngiliz tüccara her tür Osmanlı mahsulünü kısıtlama olmadan ihracat hakkı tanınması bu gelişmeyi de beraberinde getirmiştir. Nitekim Kırım Savaşı arifesinde buğday tedariki daralmış ve Bab-ı Âli, askerî ihtiyaçlar için hububata kendi belirlediği fiyat üzerinden el koymaya çalışmıştır. Ancak bu uygulama Büyük Britanya tarafından muahede hükümleri öne sürülerek engellenmiştir. İhracat ve ithalat vergisi oranlarının tespiti muahedenin bir diğer öne çıkan özelliğiydi. İhracatta oran pratikte neredeyse tamamen üreticiler tarafından ödenmesine karşın %12 olarak belirlenmiştir. %3'lük geleneksel orana %9 ilave vergi eklenmiştir. İthalattaki oran %3 tek tip ve sabit belirlenmiştir. İthal emtianın kıymet tespiti ve ödenecek miktarın tayininde ilan edilen toptan satış fiyatı yahut emtianın ithal edildiği bölgedeki güncel piyasa değeri dikkate alınabiliyordu. 1839 ve 1850 tarifelerinin hazırlanmasında İngiliz delegasyonu ve Stratford Canning, bu esnekliği İngilizler lehine son haddine kadar kullanmıştır. Bu orana da %2 perakende vergisi de ilave edilecekti. Fakat bu ilave miktar sadece ithal edilen ürün Osmanlı topraklarında İngilizler tarafından perakende satılırsa tahsil edilecekti. Bu ilave vergi antrepolarda tutulan, transit ticaete dahil yahut gemiden nakledilerek karadan transit taşınan emtiaya uygulanmayacaktı. Boğazlardan geçiş 1829 Edirne Muahedesini ile serbest bırakıldığından buradan geçişte de herhangi bir vergi talep edilemeyecekti. İngiliz ticaretinde kara ticareti İzmir'e indirilen emtianın karadan İran'a ulaştırılmasında söz konusuydu. Balta Limanı ile köprü ve yol geçişlerinde alınan ücretlerden dahi bu

ürünler muaf sayılmıştır. Kara transit vergi oranı %3'te sabitlenmiştir. Muahedenin sağladığı haklar eşit şekilde bütün İngilizlere uygulanacaktı<sup>457</sup>.

Muahede iki bölüm olarak hazırlanmıştır ve ilk bölüm yedi maddeden müteşekkildir. İlk madde de daha önceki ahidnamelerde yer alan ve bu muahede de herhangi bir değişikliğe uğramayan maddelerinin cari olduğunu ve diğer devletlerin tebaasına verilmiş ve verilecek olan hakların İngiliz tebaası için de geçerli olacağını bildirmekteydi. İkinci maddede ise Osmanlı Devleti'nde ihracı memnu meta uygulaması kaldırılmıştır. Yabancı tüccar istediği ürünü istediği yerde satın alabilecekti. Böylece yed-i vahid usulü ve bir malın nakline imkân sağlayan tezkireler kaldırılmıştır. Bu hususlara riayet etmeyen Osmanlı memurlarının şiddetle cezalandırılacağı ayrıca İngiliz tüccarının anlaşmaya aykırı hareket dolayısıyla bir zarara uğraması halinde bunun da tazmin edileceği hükme bağlanmıştır. Üçüncü maddede Kal'a-i Sultaniyye Anlaşması ile belirlenen iç ticarete dair hükümler teyit edilmiş ve genişletilmiştir. İngiliz tüccarı Osmanlı ürünlerini yerli tüccar gibi ilave bir vergi ödemeksizin alıp satabilecekti, ayrıca vergisini de en ziyade müsaadeye mazhar yerli tüccar statüsünde ödeyecekti. İngiliz tüccarının ödeyeceği ihracat vergileri dördüncü maddede izah edilmişti. Harici gümrük vergisi oranlarında herhangi değişikliğe gidilmeyerek %3 oranı muhafaza edildi. 1826'dan sonra alınmaya başlanan çeşitli dahili gümrükler ise tamamen kaldırılarak %9 oranında tek bir vergi belirlenmiştir. Herhangi bir emtianın yerli yahut yabancı tüccar tarafından iç bölgelerden limana naklinde, bu vergi alınacaktı. Eğer İngiliz tüccar malı iskeleden alırsa yalnızca %3 gümrük resmi ödeyecekti. Beşinci madde gemilere verilen geçiş izni olan izn-i sefine belgelerinin süratle temin edileceğini, altıncı madde muahedenin Mısır dahil olmak üzere bütün Osmanlı ülkesinde geçerli olacağını, son madde ise muahedenin yedi yıl süre ile cari olacağını bu süre sonunda taraflardan herhangi bir değişiklik talebi vuku bulmaması halinde sürenin yedi yıl daha uzayacağını, muahedenin tasdiknamelerinin dört ay içinde onaylanacağını ve nihayetinde 1 Mart 1839 yılında muahedenin yürürlüğe girmesini düzenlemiştir. Muahedenin ikinci kısmı üç maddeden ibaret olarak hazırlanmıştır. İlk madde ithal edilecek ürünler ile ilgili idi.

---

<sup>457</sup> Vernon John Puryear, *a.g.e.*, 1935, 124-125.

İthal edilen ürün ülkenin iç kısmına nakledildiğinde %3'e ilave olarak %2'lik bir vergi daha ödenecekti. İkinci maddede %5'lik vergisi ödenmiş ürünün ülkenin içinde istenilen her yere ilave vergi ödenmeksizin nakledilebileceğini bildirir. Üçüncü maddede transit mallar ile ilgili bir düzenleme yapılmış bunlar için %3'lük bir vergi belirlenmiştir. Muahedenin birinci kısmındaki üçüncü maddede ve ikinci kısımdaki ikinci maddede geçen "oradaki her türlü ticaret" (Türkçe metinde yoktur) ibaresi ile İngilizler Osmanlı topraklarında hem Osmanlı hem de ithal ürünlerin perakende ticareti hakkını elde etmiştir<sup>458</sup>.

Osmanlı Devleti'nden emtianın cari değeri (ad valorem) esas alınarak vergilendirilirdi. Ancak bu usulde emtianın değerine dair gümrükçü ve tüccar arasında tartışmalara sıkça rastlanılmıştır. Bu konuda keyfiliğin önüne geçmek için İzmir gibi hareketli gümrük bölgelerine belli aralıklarla yenilenen spesifik fiyat tarifeleri gönderilirdi<sup>459</sup>. Spesifik tarife usulü XVIII. yüzyıldan itibaren yaygınlaşmaya başlamış her ülkeye göre kalem kalem ürünlerin vergi miktarını gösterir tarifeler düzenlenmesi adet halini almıştır. XIX. yüzyılda ise spesifik tarife usulüne geçiş söz konusudur. 1839, 1850 ve 1861-62 tarifeleri bu yüzyıldaki belli başlı vergi düzenlemeleridir. 1839 tarifesi Balta Limanı sonrasında İngiliz ticareti için 1833-38 yılları ortalaması alınarak düzenlenmiştir. 1850 tarifesinde ise ihraç mallarında %16'lık, ithal ürünlerde ise %20'lik bir indirim yapılarak yeniden fiyat ayarlaması yapılmıştır. 1861-62 tarifesi ise 1861 tarihli Kanlıca Ticaret Muahedesini ile ihracat vergisinin %12'den %8'e düşürülmesi, ithalat vergisinin %5'ten %8'e çıkarılması ve transit verginin 8 yıl içinde %1'e çekilmek koşuluyla %2 olarak belirlenmesi sonrasında düzenlenmiştir. Bu tarifede cari fiyatlarda %10'luk indirim yapıldıktan sonra yeni oranlar üzerinden vergiler hesaplanmıştır<sup>460</sup>. Osmanlı-İngiliz ticareti on dokuzuncu yüzyılda ticaretin gidişatını ve çerçevesini belirleyen iki büyük kırılma noktasına sahiptir. İlki Avrupa ticaretinin iç bölgelere yayılmasını engelleyen düzenlemeleri lağveden 1838 Balta Limanı Ticaret Muahedesini ve onu takip eden 1839 İngiliz Tarife düzenlemesidir. Yeni sistem İngiltere ile sınırlı kalmamış 1840'a kadar Rusya hariç Osmanlı ticaretine dahil

<sup>458</sup> COA, *ADVNS.DVE.d.* İngilterelü Defteri, Nr. 39/5.

<sup>459</sup> Genç, *a.g.e.*, 2005, 200.

<sup>460</sup> Kütükoğlu, *a.g.m.*, 1996, 266; Tengirşenk, Y.K. (1999). "Tanzimat Devrinde Osmanlı Devleti'nin Harici Ticaret Siyaseti", *Tanzimat*, Ankara, 294-294.

bütün büyük güçlerle benzer nitelikte muahedeler imzalanmıştır. Balta Limanı ile başlayan dönem 1860-1862 yeni ticaret muahedesi ve tarife düzenlemelerine kadar etkisini sürdürmüştür. 1861 Kanlıca Ticaret Muahedesi ile Osmanlı Devleti'nin Kırım Savaşı sonrası zayıf bir siyasi, ekonomik durumda kaldığı ortamda 1838'de elde edilen haklar genişletilmiştir. 1862'de tarifelerin de yenilenmesinden sonra Osmanlı Devleti gerçek anlamda serbest ticaret prensibini benimsemiştir. Hatta serbest ticaret ilkesi neredeyse Birleşik Krallık'ta kabul edilmeden evvel Osmanlı Devleti'nde uygulanmaya konmuştur<sup>461</sup>.

1838 Balta Limanı'nı müteakiben diğer Avrupa devletleri ile de benzer nitelikte serbest ticaret anlaşmaları imzalanmıştır. Osmanlı ithalatı ve ihracatı üzerindeki sınırlandırmaların kaldırılması ile Osmanlı hammadde pazarı Avrupa ticaretine açılmıştır. Balta Limanı ile sembolleştirilen bu serbest ticaret anlaşmaları dizisi Osmanlı ekonomisinin dünya ekonomisi ile eklemlenme sürecinin dönüm noktası olarak belirlenmiştir<sup>462</sup>. 1838 Balta Limanı Antlaşması, gümrük oranlarını ihracatta %12, ithalatta ise %5 olarak belirlemiştir. Dahası İngiliz tüccar, dâhili vergilerden muaf tutulurken yerli tüccar bu vergileri ödemeye devam edecekti<sup>463</sup>. Böylece İngilizler yerli tüccara karşı önemli bir avantaj sağlamıştır. Britanya'nın ekonomik hedeflerini yansıtan Balta Limanı Muahedesi'nin imzalanmasında Osmanlı yönetiminin temel motivasyonu politik saiklerdi. Cevdet ve Lütü Paşaların da belirttiği üzere Mehmed Ali Paşa'ya karşı İngiliz desteğini temin etmek için politik bir manevra olarak Balta Limanı'nın şartları kabul edilmiştir<sup>464</sup>. Balta Limanı Muahedesi, Osmanlı Devleti'nin ekonomik liberalizme geçişinin adımı olarak değerlendirilmiştir<sup>465</sup>. Muahedenin Osmanlı ekonomisinin çöküşünü hızlandırdığı, Osmanlı imalat sanayinin ve ekonomisinin gelişiminin engellendiği yaygın kabul eden bir görüş olarak tekrarlana gelmiştir<sup>466</sup>. Yıldan yıla ucuzlayan ve taşıma teknolojisinin gelişmesi sebebiyle de hızlı

---

<sup>461</sup> Puryear, *a.g.e.*, 1935, 117.

<sup>462</sup> Pamuk, *a.g.e.*, 2005, 19.

<sup>463</sup> Oya Koymen, O. (1971). "The Advent and Consequences of Free Trade in the Ottoman Empire 19. Century", *Etudes Balkaniques*, 7, 47-55.

<sup>464</sup> Timur, T. (1989). *Osmanlı Çalışmaları: İlk Feodalizmden Yarı Sömürge Ekonomisine*, Ankara, 86.

<sup>465</sup> Quatert, D. (2004). "The Age of Reforms, 1812-1914", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C. II, (Ed: Halil İnalçık-Donald Quataert), İstanbul, 764.

<sup>466</sup> Kutukoglu, *a.g.e.*, 2003, 190, 285.



ve bol miktarlarda aktarılan İngiliz mamulâtı nedeniyle Osmanlı endüstrisinin gelişiminin engellendiği de mevcut literatürde sıklıkla vurgulanır. Anlaşma sonrası Britanya'dan Osmanlı Devleti'ne yapılan ithalat 1838-54 arasında %3.4 artmıştır<sup>467</sup>. İngiliz mamulü ucuz olduğundan yerli ürüne göre daha fazla talep görmüştür. Antlaşmanın bir diğer yıkıcı etkisi tekstil sektöründe ortaya çıkmıştır. 1820-60 arasında dokuma sektöründe istihdam olan yaklaşık 100.000 kişi tezgahların kapanması nedeniyle işinden olmuştur<sup>468</sup>. İngiliz ve diğer Batılı güçler için cazibe kaynağı olan Osmanlı pazarlarında serbest ticaret anlaşmaları yoluyla vergi muafiyetleri ile avantajlı bir konum elde etmiştir. Tekellerin kaldırılması vergi muafiyetleri Osmanlı maliyesini daralttığından ilave olarak 1854 Kırım Savaşı ek masraflar yarattığından Osmanlı Devleti Avrupa para piyasalarından ve sarraflardan borçlanmaya mecbur kalmıştır. Serbest ticaret anlaşmalarının Osmanlı Devleti üzerindeki en önemli etkilerinden biri gümrük gelirlerindeki düşüşün finansal daralmaya yol açmasıdır. Serbest ticaret anlaşmaları dolayısıyla XIX. yüzyıl boyunca Osmanlı gümrük rejimi klasik liberal ilkeler çerçevesinde belirlenmiş, Osmanlı yönetimi iktisadi korumacı bir politika benimseyememiştir. Özellikle İngilizler Osmanlı topraklarında uygun pazar bulduklarından daha fazla ürün ve daha fazla tüccarla Osmanlı ticaretine dahil olmuşlardır. Osmanlı ve kapitalist dünya ekonomisi arasındaki bağlantı daha kuvvetli bir hal almış ve bir bakıma Osmanlı Devleti'nin iktisadi özgürlüğü kısıtlanmıştır<sup>469</sup>. Klasik Osmanlı düzeninin, dış ticaret ilkelerinin, genelde dünya ticaretinin tamamen değiştiği XIX. yüzyılda Osmanlı gümrük sistemi de ihtiyaçlara göre yeniden düzenlenmiştir. Bu yüzyılın ikinci yarısından sonra Osmanlı iktisadi dünyasında fiskalist anlayış etkisini sürdürürken provizyonist ve gelenekçi tavırların uygulama alanı mevcut değildir. 1838 Balta Limanı muahedesinde ithalat vergisinin %5 oranında tutulması buna karşın ihraç gümrüğü oranının %12 olarak tespiti hatta Osmanlı delegasyonunun bu oranı arttırma teşebbüslerinin İngilizler tarafından engellenmesi Osmanlı tarafının fiskalist ve provizyonist tavrının bir yansıması olarak düşünülebilir. 1830'lardan itibaren devlet eliyle kurulan öncelikle

---

<sup>467</sup> Pamuk, *a.g.e.*, 2005, 21.

<sup>468</sup> Quataert, D. (1988) 'Ottoman Handicrafts and Industry in the Age of European Industrial Hegemony, 1800-1914', *Review*, 11(2), 169-178.

<sup>469</sup> Kasaba, *a.g.e.*, 1993, 46.

ordunun ihtiyaçları için dokuma ve mühimmat üreten fabrikaların mamullerine gümrük himayesi getirilmemesi hem arzı çoğaltma hem de geliri yüksek seviyede tutma politikasının sürgit devamına misaldir. Üretimleri 1840'larda genişleyen bu fabrikalara makine ve teçhizat desteği sağlayan fabrikalar dahi kurulmuş özel sektöre de fabrika yatırımları için imtiyaz süreleri, idari kolaylıklar tanınmıştır. Ancak birkaç istisna haricinde gümrük muafiyeti verilmemiş, ithal gümrükleri yükselterek himaye politikası tercih edilmemiştir. Avrupa'da yüzyılın başından beri geçerli olan korumacı gümrük vergileri ve iç pazarların himayesi Osmanlı Devleti örneğinde yüzyılın son çeyreğine kadar uygulamada görülmemiştir. 1830'larda başlayan sanayileşme programı çerçevesinde kurulan fabrikalar 1855'ten sonra güçlü fiyat rekabeti ile baş edemediğinden kapanmaya yahut üretimini daraltmaya başlamıştır. Özel teşebbüsün kurduğu imalathanelerde herhangi bir gümrük teşviki ve himayesine sahip olmadığından ayakta kalamamıştır. Hızlı gelişen iktisadi süreçlere karşı devletin tepkisi 1860'lı yıllarda ortaya çıkmaya başlamıştır. Osmanlı ekonomi yönetimi üretimden fiskal kayıpları kabul ederek uzun vadede ortaya çıkacak refahın daha karlı olacağı böylece kısa vadeli kayıpların uzun vadeli sosyal kalkınma ile telafi edileceği anlayışı ile 1874'te iç gümrükleri lağvetmiştir. Yine fabrika ihdası için ithal edilecek makine ve teçhizat aynı tarihte gümrük muafiyeti verilmiştir. Spesifik oranlar ile ürün bazında yerli üretimin ithal vergisi yoluyla himayesine ise 1880'ler itibarıyla başlanmıştır. Yüzyıl sonunda Osmanlı yönetici elitleri klasik sistemin referanslarını terk ederek yeni dönem için farklı bir çerçeve oluşturmuştur<sup>470</sup>.

İngiltere'de on sekizinci yüzyılın sonundan itibaren etkilerini hissettirmeye başlayan Sanayi Devrimi, on dokuzuncu yüzyılın başlarından itibaren Batı Avrupa boyunca İngiltere merkezli hızla yayılmıştır. Bu gelişmenin en erken sonucu üretim maliyetlerinin el imalatı dönemine göre kıyaslanamayacak ölçüde düşüşü ve kitlesel üretim sonucu mal arzının büyük miktarlara ulaşmasıdır. Üretim teknolojisi yanı sıra nakliyat teknolojisini de dönüştüren Sanayi Devrimi çağında ortaya çıkan buharlı gemiler nakledilen emtianın miktarını yükseltirken ve transfer süresini kısaltmış, emtia ve sermaye akışı hız kazanmıştır. Ortaya çıkan kapitalist üretim tarzı,

---

<sup>470</sup> Genç, *a.g.e.*, 2005, 91-95.

sanayileşmiş merkezî ülkelerin yeni pazarlara nüfuz etmesini zorunlu kılmıştır. Yeni ekonomi-politik anlayışıyla İngiltere küresel çapta serbest ticaret bölgeleri yaratma seferberliği başlamıştır. Osmanlı pazarları bu seferberliğinin erken ve ilk hedefleri arasında sayılabilir. 1838 Balta Limanı Muahedesi, İngiltere'nin liberal ticareti yaygınlaştırma politikasının sonuçları arasındaydı ve Osmanlı ekonomisinin açık pazara dönüşümü, dahilî üretimin gerileme süreci için bu tarih milat işlevi görür. Kapitalist dünya ekonomisinin tesirlerinin ve nüfuzunun en kuvvetli hissedildiği mekanlar yapısı gereği kozmopolit karakterde olan liman kentleridir. Osmanlı örneğinde İstanbul, İzmir, Selanik, Beyrut komprador-aracı ticaret sınıfının erken yükseldiği küresel ticaret ağlarına dahil zümrelerin görüldüğü ilk yerlerdir. Liman kentlerinden başlamak üzere mümkün mertebe iç pazarlara ulaşan kapitalist dünya ekonomisi Osmanlı pazarlarını sistemin ihtiyaçları doğrultusunda biçimlendirmeye başlamıştır. Buna göre Osmanlı ekonomisinin yeni uluslararası üretim iş bölümünde rolü, birincil ürünlerin, hammaddelerin üretiminde uzmanlaşmaktı. Osmanlı üreticisine bu minvalde dünya kapitalist sisteminin merkez ülkeleri, hem kendi iç pazarlarını beslemek için hububat gibi ürünlerin ekimi hem de sanayi ihtiyaçları çerçevesinde pamuk gibi endüstriyel bitkilerin yetiştirilmesi konusunda baskıda bulunuyor, bunların üretimini yaygınlaştıracak üretim tekniklerini ve usullerini Osmanlı coğrafyasına transfer ediyordu. Bu çabaların başarısı tartışmalı olmakla birlikte özellikle liman kentlerinde ekonomik ilişkilerin ve üretim biçimlerinin kapitalist üretim ilişkileri çerçevesinde değiştiği ifade edilebilir. Balta Limanı ve öncesi Osmanlı-İngiliz ticaretindeki hacim ve ürün çeşitliliği muahedenin Osmanlı ekonomisi üzerindeki etkilerinin doğrudan gözlenmesini sağlayacaktır<sup>471</sup>.

Osmanlı pazarlarının Avrupa kapitalizmi ile eklemlenmesinin temel vasıtası mübadele/ticarettir. Ancak çevreleşme sürecinde ticaretten öte borçlanma, doğrudan yatırımlar ve piyasayı şekillendiren hukuki düzenleme talepleri daha baskındır. Bu bakımdan çevreleşmenin hukuki başlangıcını 1838 Balta Limanı Muahedesi'ne götürmek muahedenin hükümleri ve etkileri dikkate alındığında

---

<sup>471</sup> A&P, 1852 (273) Exports to Turkey, &c. Returns of the quantities and declared value of the different articles, being the manufacture of Great Britain and Ireland, exported to Turkey; bkz. Ek 1.

mümkündür. Mısır'daki Kavalalı Mehmed Ali Paşa'nın isyanında İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ne verdiği diplomatik desteğe karşılık bir taviz görünümündeki muahede ile pazar değeri yüksek kapitalist emtiaya uygulanan ve devletin pazar üzerindeki denetimin temin eden yed-i vahid/tekel uygulaması sona erdirilmiştir. Mehmed Ali Paşa'nın Mısır'da güçlü bir ekonomi ve reformist yapı kurmasını sağlayan bu yöntemin kaldırılmasıyla Mehmed Ali Paşa yönetiminin zayıflatılması pahasına Osmanlı merkezi hükümeti de pazar üzerindeki denetim hakkı ve ilave vergilendirilmelerden feragat etmiştir. Ayrıca İngiliz tüccara emtianın değeri üzerinden %12 oranında vergi hariç olmak üzere ihracatta herhangi bir kısıtlama getirilmeyeceği kabul edilmiştir. İç pazarlardan da doğrudan emtia toplamalarına izin verilmiştir. Osmanlı Devleti'ne yapılacak ithalatta ise ödenecek vergi oranı %3 belirlenmiştir. Diğer Avrupa devletleriyle birkaç yıl içerisinde aynı hükümleri taşıyan ticaret muahedeleri imzalandıktan sonra Osmanlı pazarları tam anlamıyla serbest ticaret bölgelerine dönüşmüştür. XIX. yüzyılın başından beri artan üretim hacmi, 1820'lerden itibaren taşıma maliyetlerinin düşmesini ancak nakliyat kapasitesinin yükselmesini ve nakliyatın hızlanmasını sağlayan buharlı teknolojinin gemilere uygulanmasıyla birleşince dünyadaki ticaret hacminin patlamasını akabinde ise yeni pazarlar için büyük rekabetleri gündeme getirmiştir. Bilhassa İngiltere ve Fransa'nın güçlü rekabeti ile dünya çapında ticaret yüzyılın ilk yarısından küresel krizin başladığı 1873'e kadar yıllık %3,5 yükselmiştir<sup>472</sup>. 1840'larda özellikle ticaret patlaması yaşanırken Balta Limanı sonrası özellikle İzmir üzerinden İngiltere ticareti büyük sıçrama göstermiştir. Osmanlı Devleti'nin Avrupa ile ticarete erken dönemlerde eklemlenmiş İzmir, Halep, İstanbul gibi liman kentleri ve güçlü ticaret bölgelerinde Avrupa tüccarı ile yerel üretici arasında ilişkileri tesis eden güçlü bir aracı tüccar sınıfı mevcuttu. 1838 Balta Limanı Muahedesini sonrasında dış ticaret önündeki engellerin ve ticari değeri yüksek olan ürünler üzerindeki kısıtlamaların lağvı sonrasında bu aracı tüccar sınıfların rolü yükselmiştir<sup>473</sup>. Aracılar üretici-tüccar arasında köprü olmanın yanında Osmanlı ekonomisinin kapitalist dünya ekonomisi ve merkez ülkeler ile olan

<sup>472</sup> Keyder, Ç. (1993). *Türkiye'de Devlet ve Sınıflar*, İstanbul, 44-45.

<sup>473</sup> Ceylan, E. (2003). "Dünya-Sistemi Teorisinin Osmanlı Tarihi Çalışmalarına Yansımaları", *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, 1/1, İstanbul, 84.

bağlantısını da kurmuştur. Osmanlı Devleti'nin dünya ekonomisi ile bütünleşmesinin hızlanması bu sınıfın statü ve refahını da doğrudan olumlu yönde etkilemiştir. Çoğunluğu Osmanlı Devleti'nin gayrimüslim tebaasından ibaret olan aracı sınıfların yükselişinin, Tanzimat sonrasında Hristiyan azınlığa yönelik Bab-ı Âli'nin teminat, hak genişletme kararları aldığı, bunlara karşılık Avrupalı devletlerin bu hakların uygulanması yönündeki denetim ve baskılarının arttığı döneme tekabül etmesi onların statülerinin güvence altında olmasına yol açmıştır<sup>474</sup>.

Dünya ticaretinin daraldığı, kapitalist dünya ekonomisinin krize girdiği 1870'lere kadar Osmanlı pazarları için İngiltere ve Fransa şiddetli bir rekabet içerisindeydi. Balta Limanı ile sağladığı ticari ve hukuki imtiyazları Bab-ı Âli nezdinde elde ettiği nüfuz ile birleştiren İngiltere, Fransa'ya karşı ticaret hacmi bakımından önde görünüyordu. Ancak Osmanlı Devleti'nin altyapı projelerinde, imara dair imtiyazlarda ise Fransızların etkisi belirgindi. Cari piyasadaki rekabetin yanında finans sektöründe de çekişmeden söz edilebilir. 1854 yılında Osmanlı Devleti'nin İngiltere'den ilk dış istikrazından sonra Avrupa'daki finansörler, büyük fon sahipleri yeni istikrazlar için Osmanlı hükümeti üzerindeki baskılarını arttırmıştır. Osmanlı maliyesinin memorandum ilan ederek borçların faizlerini ödemeyeceğini açıkladığı 1875 yılına kadar toplam 11 kez dış borç alınmıştır. Sonraki süreç Osmanlı üretimi ve maliyesi üzerinde uluslararası bir kontrol kurumu olan Düyun-ı Umumiye'nin 1881'de kuruluşu ile sonuçlanmıştır. Sermayenin bol olduğu, ticari ve iktisadi genişlememenin devam ettiği 1850'lerden 1875'e kadar Avrupalı sermayedarlar Osmanlı hükümetine kredi temini için oldukça istekli görünmüştür. Her bir borçlanmanın faiz oranı, emisyon miktarı, vadesi değişken olmakla birlikte istikrazlar eskilerin ödenmesine yahut yine Avrupalıların üstlendiği alt-üst yapı yatırım imtiyazlarının garantilerine sarf edildiğinden kreditorler büyük kazançlar sağlıyordu. Ancak bu döngü 1873'te dünya ekonomik buhranının çıkışı ile kırılmıştır. Finans piyasaları daraldığından kredi fonları kesilmiş diğer ekonomiler gibi Osmanlı Devleti de dış borçlanmaya gidemediğinden yüksek faizli eski borçları ödeyemez hale gelmiştir. Osmanlı maliyesinin resmen iflası, Osmanlı ekonomisi üzerindeki Bab-ı Âli'nin kontrol ve

---

<sup>474</sup> Keyder, *a.g.e.*, 1993, 70.

denetleme haklarından bir kısmını uluslararası kreditorlere devretmesi ile sonuçlanmıştır. Bu bakımdan maliye üzerindeki bağımsız yabancı denetleme kurulları, Osmanlı ekonomisinin çevreleşmesinin kurumsal vasıtasıdır<sup>475</sup>.



---

<sup>475</sup> Keyder, *a.g.e.*, **1993**, 58-59.



## 4. OSMANLI İKTİSADİ-KURUMSAL DÖNÜŞÜMÜNDE İZMİR LİMANI

### 4.1. Balta Limanı Sonrasında İzmir’de İngiliz Ticareti

XIX. yüzyılda Avrupa’daki iktisadi dönüşüm İzmir ticaretini de elbette kökten etkilemiştir. Eski pamuk/ipek-dokuma takasına dayalı uzun mesafeli ticaretin yerini Avrupa’da büyüyen nüfusun ihtiyaçlarını karşılamak için Batı Anadolu ovalarında, vadilerinde üretilen zirai emtianın büyük ölçüde de zahire ve bakliyatın ticareti almıştır. Ticarete konu ürünlerin farklılaşması hem ekonominin hem de ticaretin kontrolünde yeni düzenlemeleri de gündeme getirmiştir. Öncelikle 1811’de İzmir’in idaresi Saruhan Sancağından ayrılıp Aydın’a bağlanmıştır. 1850’lerde İzmir’in ekonomik bütünleşmesi Balta Limanı sonrasında yeni bir safhaya geçtiğinden artı ürünün kontrol ve denetlenmesi için 1851’de İzmir vilayetinin merkezi olarak belirlenmiştir<sup>476</sup>. Evvelce planlı bir tercihle İzmir’in idari yönetimini paşalığa vermeyerek kentteki piyasa düzenine bürokratik müdahaleyi en aza indiren Bab-ı Ali, Tanzimat ile başlayan merkezi devletin yeniden ihyası sürecinde İzmir ekonomisindeki artı değeri kontrol için bürokratik zümreyi doğrudan kent merkezinde örgütlemiştir. İzmir’in idari örgütlenmesi yanı sıra şehirdeki eski zanaat kolları, ticarete konu emtianın niteliğinin değişiminden ve ithal malın bollaşmasından dolayı kaybolmuştur. Bunların yerini küçük-orta büyüklükte üretim merkezleri ve tarımsal ürünü ihracata hazırlamada uzmanlaşmış endüstriyel tesisler almıştır.

18. yüzyılın son çeyreğinde ve erken 19. yy’de, dünya ekonomisinde yaşanan büyüme, İzmir’de önemli bir ekonomik büyümeye sebep olmuştur. Bunun yanı sıra, Fransız Devrimi ve Napolyon Savaşları neticesinde Fransa’nın ekonomik olarak hakim olduğu bölgelerdeki etkisi ortadan kalkmıştır. Bunun neticesinde, Osmanlı azınlık tüccarları, önemli bir ekonomik büyüme gerçekleştirmişlerdir. Azınlık tüccarlarının gitgide güçlendiği ve bir liman şehri olarak İzmir’in ekonomik büyümesini devam ettirdiği süreçte, 18. yüzyılda esas ticari partneri olan Fransa’nın yerini İngiltere almıştır. Ticari faaliyeti arttıran 16 Ağustos 1838<sup>477</sup> yılında Osmanlı İmparatorluğu ve

<sup>476</sup> Kıray, M. (1998). *Örgütlenemeyen Kent İzmir*, İstanbul, 24-25.

<sup>477</sup> A&P (1843), Vol. 2, Commercial Regulations, Treaties, 32-36.



Büyük Britanya arasında imzalanan 1839 Martı'nda<sup>478</sup> Batı Anadolu'da uygulamaya konulan İngiliz-Türk Antlaşması olmuştur. Benzer antlaşmalar daha sonraki dönemlerde, sırasıyla bütün Avrupa devletleri ile imzalanmıştır. Ayrıca Birleşik Devletler ile de bu devletin tüccarlarının Osmanlı topraklarında serbest ticareti önündeki engelleri kaldırmayı amaçlayan bir antlaşma yapılmıştır. Bu antlaşma ile, Osmanlı ürünlerinin ihracatında, ithalatında yahut bütün ürünlerin dolaşımında veya üretiminde ödenen bir dizi yerel yahut ek vergi kaldırılmış, ithalat üzerindeki %5, ihracat üzerindeki %12 vergi ile ürünün yetiştigi yerde satımında uygulanan %9'luk vergi ve ihracattan alınan %3'lük vergi oranları sabitlenmiştir<sup>479</sup>. Bu esasında, yabancı tüccarların, 18. yüzyılda ticari aktivitelerinin merkezi olan İzmir'in hinterlandına ve daha ötesine ulaşma teşebbüslerine imkan tanımaktaydı. Ayrıca bu antlaşma geçmişte Anadolu'daki Osmanlı üreticileri veya tüketicileri arasında arabuluculuk yapan azınlık tüccarının tasfiyesine neden olacaktı. Bunun da ötesinde, yabancı tüccarlar, ticari faaliyetlerini düzenleyebilecek yahut kontrol edebilecek yerel otoritelerinin denetiminden azade olarak iç yerel pazarlarda ürünlerini satabilme yahut üreticiden satın alabilme hakkına sahip olmuşlardır. Başka bir deyişle, Osmanlı hinterlandının yani iç bölgelerinin uluslararası ticaret ve dünya ekonomisine açılması hedeflenmiştir. Ayrıca, antlaşma en azından prensipte, Osmanlı Devleti ile hukuki konularda karşılıklı haklar sağlıyordu<sup>480</sup>.

Anlaşmanın mevcut hedeflerinin ve kapsamının genişlemesi, yerel ekonomik ağların etkisizleştirilmesi yahut ortadan kaldırılması gibi hususların İngiliz arşivinde mebzul miktarda belgelenmiş olmasından dolayı, İzmir'deki Liman Şehrindeki İngiliz Konsolosluğu'nun bölgedeki durumu oldukça yakından takip etmekte olduğu anlaşılmaktadır. Anlaşma, uygulamaya konulmasından kısa süre sonra yarattığı meselelere rağmen İngiliz ticareti için başlangıçtan itibaren oldukça olumlu sonuçlar ortaya çıkarmıştır. 1840 Haziranı'nda, İngiliz konsolosu, oldukça emin ve vurgulu bir surette İngiliz ticaretinin büyüyeceğinden söz etmektedir: Osmanlı üreticileri

---

<sup>478</sup> A&P (1840), Vol. 2, Correspondence respecting the operations of the Commercial Treaty with Turkey, 16 August 1838, 39.

<sup>479</sup> TNA, FO 195/128, Vice-Consul Charnaud, İzmir, 16 Mart 1839, Büyükelçiye, İstanbul.

<sup>480</sup> A&P (1841), Vol. 2, Correspondence respecting the Commercial Treaty, Consul Brant, A Second Report, İzmir, 31 July 1841, 15; TNA, FO 195/177, Consul Brant, İzmir, 7 Ağustos 1841 Büyükelçiye, İstanbul.

ürünlerini en yüksek fiyattan satmakta serbestti, bu sebeple daha fazla İngiliz ürünü satın alabileceklerdi<sup>481</sup>. 1839-40 boyunca, İngiliz ithalatına olan talep, 1838'den önceki oranla kıyaslandığında %40 kadar artmıştır, takip eden yılda ise Mısır'daki krize rağmen %20'lik bir artış daha yaşanmıştır<sup>482</sup>. İngiliz ticaretinin büyüdüğü yolundaki görüşler sadece İngiliz konsolosuna ait değildi, İzmir'de ticaret yapan ve anlaşmanın şartlarından istifade eden İngiliz tüccarlarda benzer görüşleri ifade etmekteydiler: "...İngiliz tüccarlar, anlaşmadan önce var olan berbat sistemde sahip olduklarının oldukça ötesinde, lehte haklara ve iş için çok uygun şartlara sahiptirler, ama anlaşma ile teminat altına alınan bu ayrıcalıklar, HM temsilcileri tarafından kıskançlıkla takip edilmektedir<sup>483</sup>."

Ancak bazı meseleler de mevcuttu. Başlangıçtan itibaren İngiliz Konsolosu, Bab-ı Ali'nin anlaşmaya uyma sözüne rağmen, iç piyasadaki ürünler üzerinden alınan ek vergileri ve mukataa gelirlerini kaybedecek olan alt düzey yetkililerin uygulamalarından korkuyordu<sup>484</sup>.

Yeni uygulanan anlaşmaya doğrudan aykırı olarak gümrük memurları, ürünlerden ek vergi talebinde bulunma ve ödeme yapılana kadar gümrükten malların geçişine izin vermeme<sup>485</sup>, malların iç bölgelerde dolaşımını yasaklama<sup>486</sup> yahut ürünleri satın alan Osmanlı tebaası alıcılara ek vergiler yükleme<sup>487</sup> gibi uygulamalara giderek rekabet edilemez bir ortam yaratmışlar bazı hallerde ise geçici olarak Avrupa ticaretinin durmasına yol açmışlardır. Avrupalı ve Avrupa himayesindeki azınlık tüccarlar için bu gümrük yetkililerine talep edilen ek vergileri ödemek, şikâyet için

<sup>481</sup> A&P (1841), Vol. 2, Correspondence respecting the Commercial Treaty with Turkey, Consul Brant, A Report, 29 June 1840, 16; TNA, FO 195/177, Consul Brant, İzmir, 17 Mart 1841 Büyükelçiye, İstanbul.

<sup>482</sup> A&P (1841), Vol. 2, A Second Report..., 16-17.

<sup>483</sup> A&P (1844), Vol. 2, Correspondence respecting the Commercial Treaty with Turkey, Replies to the questions on British and Russian trade by J. A. Werry, 98; TNA, FO 78/532, Consul Brant, İzmir, 31 Ağustos 1843, Foreign Office'ye, London.

<sup>484</sup> TNA, FO 195/128, Vice-Consul Chamaud, İzmir, 22 Feb. 1839, Büyükelçiye, İstanbul.

<sup>485</sup> A&P (1840), Vol. 2, Correspondence respecting the operations of the Commercial Treaty, 14, 36-7, 50; TNA, FO 195/128, Consul Brant, İzmir, 5 ve 26 Ekim. 1896, Büyükelçiye, İstanbul.

<sup>486</sup> A&P (1840), Vol. 2, Correspondence respecting the operations of the Commercial Treaty, 31, 36-7.

<sup>487</sup> A&P (1841), Vol. 2, A Second Report. ...,15-16; and TNA, FO 195/177, Consul Brant, İzmir, 6 Şubat ve 14 Mart 1840, Büyükelçiye, İstanbul; FO 195/177, Woolley Bell Co., İzmir, 20 Ağustos. 1840, Consul Brant'e, İzmir; FO 195/177, Mustafa, Jorgi, David, Agop., İzmir, 30 Temmuz 1840, Consul Brant'e, İzmir.

konsolosluğa müracaat etmekten daha karlı ve mantıklı bir tercihti. Bu tutumlarında muhtemelen haklı görünmekteydiler, çünkü bazı durumlarda bu meselelerin çözüme kavuşturulması oldukça uzun zaman alabilmekteydi. Ancak, Avrupalı ve mahmi tüccarlar için bu keyfi ve illegal durumlarla uğraşma, yerel ekonomiyi kontrol altında tutan ve bu niteliğinden ötürü 1838 anlaşmasıyla tam bir ziddiyet gösteren mukataa sistemiyle baş etmekle kıyaslandığında oldukça kolaydı.

Mukataalar, bir bölgenin yün, meyve, zeytinyağı, sülük, palamut gibi ihracat değeri yüksek olan ürünler üzerinde satın alma imtiyazı/hakkı sağlayan tekel uygulamasıydı. Bunlardan başka kahve gibi ithal ürünlerin satış hakkı için de bu surette tekel uygulaması mevcuttu. Anlaşmanın imzalandığı dönemde Yahudi, Ermeni, Rum azınlık tüccarları, Osmanlı ürünlerine karşı uluslararası talebin artması dolayısıyla oldukça başarılı bir çizgiye sahipti ve ticaretlerini İzmir'den hinterlandına doğru genişletmişlerdi. Bu grup ya yerel ürünlerin küçük çaplı alıcısı ya da daha büyük bir sermayeleri mevcutsa, mukataa satın alıp bir bölgedeki bazı ürünlerin imtiyazlı alıcısı olarak ticaretin içerisinde yer alıyorlardı. Mukataalar genellikle bir satış zincirinin ardından yerel tüccarlara ulaşmaktaydı. Bab-ı Ali tarafından üst düzey yerel idarecilere satılan mukataalar genellikle, bunlar tarafından bu mukataaları yerel tüccarlara yeniden satan Osmanlı memurlarına devredilirdi. Bu suretle azınlık tüccarları mukataaların en azından üçüncü yahut dördüncü alıcısı konumundaydı. Ayrıca Bab-ı Ali mukataaları, azınlık tüccarlarının da dahil olduğu yeterli sermayesi ve siyasi etkisi bulunan tüccarlara doğrudan satabilmekteydi<sup>488</sup>. Bir mukataa ne kadar fazla el değiştirirse değeri de o kadar fazla artmaktaydı, bu da karlı ve önemli bir piyasanın ortaya çıkmasına sebebiyet vermiştir. Kar elde edebilmek için tekel konumunda olan tüccarlar, üreticilere mümkün olan en düşük fiyatı dayatmaktaydılar. Bu yüzden fiyatları belirleyen ve düzenleyen serbest pazar vasıtalarının mekanizmalarının oluşumuna izin verilmemekteydi. Bu nedenle Avrupalı ve mahmi gayrimüslim tüccarlar anlaşma ile birlikte açık rekabet ve Pazar ilkelerini savunmaya başlamışlardır. Ancak yerel Osmanlı makamları, monopolist tüccarı destekleme eğiliminde idi. İzmir Valisi Hüseyin Bey, oldukça kazançlı status qua'nın

---

<sup>488</sup> TNA, FO 195/350, İstanbul, 8 Nisan 1851.

devamı arzusundaydı ve anlaşmaya doğrudan aykırı olmasına ve anlaşmanın uygulanmaya başlamışını kendisine bildiren fermanın ulaşmasına rağmen “tekel” iddialarını şiddetli bir şekilde desteklemekteydi ve bazılarının da uygulamasını sürdürmekteydi<sup>489</sup>. Yerel memurlar, bölgede alım satım yapan Avrupalı ve mahmi azınlık tüccarlarının veya ticari temsilcilerinin mallarına el koymak için hazırlanmışlardı. Bunun yanı sıra tüccarların temsilcilerini tedirgin etmek için yerel polis dahi kullanılmış, bazı tutuklamalar gerçekleştirilmiştir. Bu durumu en iyi açıklayan bir örnek, iç bölgelere kahve satmak ve ihracat için halı satmak amacıyla Rum tüccarların ticari bağlantılarını kullanan İngiliz tüccar Werry’nin ikinci temsilcinin uğradığı muameledir. İç bölgelere girebilmek için temsilci kullanma 1838 sonrası süreçte Avrupa tüccarları arasında giderek yayılmaya başlamıştır. Werry, birinci temsilcisini Uşak’a, ikincisini ise Karahisar’a göndermiştir. Ancak ikinci temsilcinin bölgede kahve satışı, fiyatları kendi başına düzenleyen ve bölgede kendisinden başka kimsenin satış yapma yetkisi olmadığını söyleyen *mütesellim* tarafından engellenmiştir. Açıkça mütesellim, bölgeye gelen bütün ürünlerin alım-satım hakkının kendine ait olduğunu ve yün ihracatı tekeline de sahip olduğunu iddia etmiştir. Başka bir deyişle yerel ekonomi kendi kontrolü altındaydı<sup>490</sup>. Bunun da ötesinde mütesellim “sancağın en büyük monopolisti” olan Kütahya Paşa’sının himayesi ve yetki dairesi içerisinde yer almaktaydı<sup>491</sup>. Paşa, anlaşmadan kaçınmanın ve uygulamasının engellenmesinin çabası içerisindeydi. Konsolosun bu konudaki protestosunu, kahvenin yalnızca perakende olarak satılabilmesinin imkan dairesi içerisinde olmasına rağmen mütesellimin kahve ticaretinde toptan değil perakende satış tekeline sahip olduğunu ifade ederek yanıtlamıştır<sup>492</sup>. Bunun üzerine İngiliz tüccarın ikinci temsilcisi kahve satışı için kasaba merkezinde usulüne uygun olarak ve gerekli izinleri alarak bir dükkan açmış, bu seferde dükkanın baskülü parçalanmış ve ona kasabadan ayrılması söylenmiştir<sup>493</sup>. Bu noktada konsolos, yardım için İngiltere Büyükelçisi’ne başvurmuş, anlaşmanın tekeller konusunda toptan veya perakende satış arasında hiçbir ayırmda

<sup>489</sup> TNA, FO 195/128, Vice-Consul Chamaud, İzmir, 6 Temmuz and 3 Ağustos. 1839, Büyükelçiye, İstanbul.

<sup>490</sup> A&P (1841), Vol. 2, A Report. ..., 17.

<sup>491</sup> TNA, FO 195/128, J. A. Werry, İzmir, 19 Sept. 1839 to Vice-Consul Chamaud, İzmir.

<sup>492</sup> TNA, FO 195/128, Tayah Pasha, Kütahya, 38 Ekim 1839, Consul Brant’e, İzmir.

<sup>493</sup> TNA, FO 195/128, Consul Brant, İzmir, 11 Kasım. 1839, Büyükelçiye, İstanbul.

bulunmadığını, ancak kendisinin hala bunu benimsetemediğini ifade etmiştir<sup>494</sup>. Werry'nin ikinci temsilcisi bu konuda sıkıntı yaşayan tek kişi değildi. Diğer Avrupalı ve Avrupa himayesindeki azınlık tüccarlarının temsilcileri, ellerindeki kahveyi okkasını 9.5 kuruşa mütesellime satmaları için zorlanmışlardır. Mütesellim ise satın aldığı kahveyi daha sonra 13 kuruşa satmıştır. Kahve tüketiminin yerel memurlar tarafından sınırlandırılması gibi hadiseler de İngilizlerin kahve ithalatı miktarını düşürmekteydi<sup>495</sup>.

Yerel yetkililerin mukataa sahiplerinin haklarını sürdürebilmelerini sağlamak için başvurdukları bir diğer yol ise, önceden düzenlenmiş/kararlaştırılmış alımları zorla feshetmekti. Buna bir örnek olarak bir İngiliz tüccarın Rum temsilcisi, Uşak'ın iki köyünden palamut satın almak için anlaşma yapmasına ve haziran ayında ödemeyi gerçekleştirmiş olmasına rağmen temsilcinin palamut sipariş ettiği satıcılara, Uşak Voyvodası tarafından ürünlerini palamut tekeli elinde bulunduran bir başka azınlık tüccarına satmaları emredilmiştir<sup>496</sup>. Dahası bu vaka bir istisna oluşturmuyordu. Manisa yakınlarındaki Avari bölgesinde, koyunyünü almak için çobanlarla kentali (yüz kilosu) 170 kuruşa bedelle anlaşmaya varılmıştır. Yünlerin teslim zamanı geldiğinde ise çobanlara, ağa tarafından yünlerin kentali 145 kuruşa olmak üzere kendi belirlediği ve kuvvetle muhtemel tekel haklarını satın alan kişilere satılmasının emredildiğini öğrenmişlerdir<sup>497</sup>.

Anlaşmada yer alan tekellerin kaldırılması kararının çevresinden dolaşarak bazı mukataalar iltizamlara (tax-farm) dönüştürülmüştür. Bu tür örneğe özellikle İngiltere'den olan talebin artması üzerine tekelleştirilen ve oldukça karlı hale gelen sülük ticaretinde rastlanılmaktaydı. İzmir Valisi yetki sahası içindeki sülüklerin yetiştirilmesi konusunda oldukça elverişli olan Batı Anadolu Bölgesi'nde, sülük ticareti hakkını, üçü Avusturya biri Sardunya himayesinde olan dört azınlık tüccarına 250.000 kuruşa mukataa olarak satmıştı. Anlaşmanın uygulamaya konmasından bir ay sonra, 1839 Nisan'ında cereyan eden ve anlaşmadan bir ay sonra yürürlüğe giren bu ticari

<sup>494</sup> TNA, FO 195/128, Consul Brant, İzmir, 13 Kasım. 1839, Büyükelçiye, İstanbul.

<sup>495</sup> TNA, FO 195/177, Consul Brant, İzmir, 6 Haziran 1840, Büyükelçiye, İstanbul.

<sup>496</sup> TNA, FO 195/128, J. A. Werry, İzmir, 19 Eylül 1839, Vice-Consul Charnaud'a, İzmir; FO 195/177, Tayah Pasa, Kütahya, 28 Ekim. 1839, Consul Brant'e, İzmir.

<sup>497</sup> TNA, FO 195/128, Vice-Consul Charnaud, İzmir, 18 Mayıs 1839, Büyükelçiye, İstanbul.

işleme, kendilerine iyi bir ücret ödenen ilgili konsoloslar tarafından olanak sağlanmıştır. Ağustos'ta Vali, aynı mukataayı bu kez Avusturya himayesinde ve kuvvetle muhtemel azınlık mensubu bir tüccara ikinci kez olarak satmıştır. Tekelin sahipliği için iki grup birbiriyle mücadele ederken aynı zamanda her iki tarafta İzmir Vali'sinin himayesindeydi ve hiçbir tüccarın serbestçe sülük ticareti yapma imtiyazı mevcut değildi<sup>498</sup>. Bu yüzden Yedi Adalar'dan bir tüccarın olan George Glenzo'nun<sup>499</sup> temsilcisinin sattığı sülüklere Hüseyin Bey'in askerleri tarafından el konulmuş ve tekkelciye teslim edilmiştir<sup>500</sup>. Aslında İzmir Valisi, kendisinin başlangıçtaki mukataası sınırları dahilinde olmayan sülüklere, bunların geldiği yeri bildiren sertifikalarının yani tezkerelerinin olmamasını bahane ederek el koymuştur<sup>501</sup>. İltizam sisteminde öşür, bölgesel bir yöneticinin başlıca gelir kaynaklarından birini teşkil ediyordu ve bu husus 1838 Anlaşması ile amaçlanan ürünlerin serbest dolaşımının önündeki önemli bir engeldi. Vali ayrıca satın aldığı kendi yetki sahası içerisindeki bölgenin öşür gelirini, genellikle en yüksek teklif verenler arasında paylaştırarak satardı. Öşür mültezimleri, daha sonra üreticileri keyfi olarak belirledikleri oranı ödemeleri konusunda baskı altına alırlardı. Bu şekilde görünüşte Bursa ipek üreticileri üzerinde %10 oranında tarh olunan öşür bedeli %30-40 oranlarına ulaşabilmekteydi. Durum gerçek verginin bazen yüzde yüzün üzerinde arttığı uluslararası pazarda ipeğe olan talebi kötü bir şekilde

---

<sup>498</sup> A&P (1840), Vol. 2, Correspondence relative to the continuance of monopolies in the Dominion of Turkey, 13, 52-58; bkz, TNA, FO 195/128, Consul Brant, İzmir, 2 Nisan 1839, Büyükelçiye, İstanbul; FO 195/128, Dragoman Chumarían, İzmir, 14 Ekim. 1839, Consul Brant'e, İzmir; FO 195/128, G. Glenzo, 19 Ekim. 1839, Consul Brant'e, İzmir; FO 195/128, Consul Brant, İzmir, 24 Ekim. 1839 to Hüseyin Bey'e, Governor of İzmir; FO 195/128, Consul Brant, İzmir, 25 Ekim. 1839, Büyükelçi'ye, İstanbul; FO 195/350, Consul Brant, İzmir, 11 Şubat. 1850, Büyükelçiye, İstanbul; FO 195/350, Schneil, İzmir, 15 Şubat, 25 Nisan 1850, Consul Brant'e, İzmir; FO 195/350, Consul Brant, 21 Haziran 1850, Büyükelçiye, İstanbul; FO 195/389, Consul Brant, İzmir, 16 Nisan, 24, 16 Haziran 1852, Büyükelçi'ye, İstanbul.

<sup>499</sup> TNA, FO 195/350, İstanbul, 7 Aralık 1850; bkz, FO 195/350, G. Glenzo, İzmir, 17 Şubat 1851, Consul Brant'e, İzmir; FO 195/350, Halil Kamil, Governor of İzmir, 26 Mart 1852, Consul Brant'e, İzmir; FO 195/350, G. Glenzo, İzmir, 17 Şubat 1851, Consul Brant'e; FO 195/350, Historique de l'affaire de G. Glenzo, İstanbul, 3 Nisan 1851.

<sup>500</sup> National Archives, Washington, D.C., RG 84, US Embassy, Consular Correspondence Received, Vol. 22, J. Langdon, İzmir, 1 and 3 Sept. 1849 to U.S. Consul Offley, İzmir.

<sup>501</sup> TNA, FO 195/128, G. Glenzo, İzmir, 19 Oct. 1839 to Consul Brant, İzmir; bkz, FO 195/128, Consul Brant, İzmir, 23 and 30 Nov., 21 and 28 Dec. 1839 to British Ambassador, İstanbul; FO 195/177, Consul Brant, İzmir, 6 and 28 Feb. 1840 to British Ambassador, İstanbul; and FO 78/905, Consul Brant, İzmir, 26 March and 7 June 1852 to FO, London.

etkilemekteydi<sup>502</sup>. Bu uygulama ticareti doğrudan etkilemekteydi, ödenmesi gereken öşür miktarı arttıkça, ürünün fiyatının da nihayetinde artması gerekmekteydi. Aç gözlü öşür toplayıcılarına karşı yerel otoritelerin dikkatini çekemeyen üreticiler, tüccarlara başvuruyorlardı. İngiliz konsolosu, bu sistemin anlaşmanın ruhuna aykırı olduğunu Bab-ı Ali'ye bildirmişti.<sup>503</sup>

İçlerinde ticaretle uğraşan kimselerin de bulunduğu yerel öşür toplayıcıları, ürünlerin ticaretini ve bunlardan elde edilecek geliri tüccarlar için yetersiz ve karsız hale getirmekteydi. Örnek vermek gerekirse, Ayvalık'a zeytinyağı alımı için gönderilen bir İngiliz tüccarın Rum temsilcisini, Ayvalık kaza meclisini Rum piskopos üyeleri (belediye meclisi), sadece gümrük vergilerini değil aynı zamanda ona zeytinyağını satacak olan üreticilerin öşür bedellerini de ürünü teslim almadan önce ödeme garantisini vermesi gerektiği konusunda bilgilendirmişlerdi<sup>504</sup>. Devlet gelirlerinin korunması bahanesi altında, bölgenin başlıca ürünü olan zeytinyağı satışı imtiyazını ellerinde bulunduran Rum piskoposlar, zeytinyağının serbest ticaretini engellemekteydiler<sup>505</sup>. Neredeyse on yıl sonrasında bile zeytinyağının serbest ticareti tam anlamıyla yerleştirilememişti. 1850'lerde Bayındır'daki yerel otoriteler, Ayvalık'ta olduğu gibi Avrupa ve Avrupa himayesindeki tüccarlara zeytinyağı satımını işini ellerinde tutuyorlardı<sup>506</sup>.

Öşüre ek olarak, Osmanlı Devleti, üretim yapılan bölgede ihtisab adı altında konulan bir dizi vergisiyi zorunlu tutuyordu. Öşür konusunda ise üreticiler bunun ödemesini tüccarlara havale ediyorlardı. Avrupalı ve Avrupa himayesindeki tüccarlar, anlaşmanın boşuna savunulduğunu, Osmanlı ihracatında uygulanan bu tarz vergilerin anlaşmayı prensipte geçersiz kıldığını belirtiyordu<sup>507</sup>. Kantarcı ücreti gibi bu vergilerden bazıları, verilen hizmetler için konulmaktaydı. Satış sırasında malları tartılan kişi bir ücret ödemek zorundaydı. Söz konusu ücret, ürünün ağırlığına göre

<sup>502</sup> TNA, FO 195/241, J. A. Werry, İzmir, 1 Temmuz 1845, Büyükelçi'ye, İstanbul, Consul Brant, İzmir, 28 Ağustos 1845, Büyükelçiye, İstanbul.

<sup>503</sup> TNA, FO 195/241, Consul Brant, İzmir, 29 Haziran 1844, Büyükelçi'ye, İstanbul.

<sup>504</sup> TNA, FO 78/441, Primates of Ayvalık (Aivali), 10/22 Aralık 1840, Vekil British Vice-Consul, Ayvalık.

<sup>505</sup> TNA, FO 78/441, Consul Brant, İzmir, 21 Haziran 1840, Foreign Office'ye London; TNA, FO 195/447, Consul Brant, İzmir, 17 Şubat, 10 Kasım 1854, Büyükelçi'ye, İstanbul.

<sup>506</sup> TNA, FO 195/389, Robert Wilkin, İzmir, 27 Aralık 1851 Büyükelçiye, İstanbul; FO 195/389, Consul Brant, İzmir, 3 Aralık 1852.

<sup>507</sup> TNA, FO 195/241, Consul Brant, İzmir, 27 Haziran 1844, 15 April 1845 Büyükelçiye, İstanbul.

değişse de genellikle küçük bir miktardı. Ancak, 1850'de Aydın'da zeytinyağı kantar vergisi, %5'lik vergi tarifesine ilave edilmiştir. Aydın Paşalığı'ndaki zeytinyağı üzerindeki vergi yükü oldukça artmasından dolayı 150.00 kuruş bedelle iltizama verilmiş ve mültezim bunun değerini 1.275.000 kuruşa çıkarmaya çalışmıştır. İngiliz, Avrupalı ve Avrupa himayesindeki azınlık tüccarlar, anlaşmanın ruhuna oldukça aykırı hususların arttığını iddia etmekteydiler. Aydın'da zeytinyağı ticaretinde ödenecek toplam bedel üzerinde müzakereler on buçuk ay sürmüştü<sup>508</sup>. Bu durum genel sistemin bir parçasıydı. On dokuzuncu yüzyılın ilk yarısında devlet, ürünlerin ticareti üzerindeki vergileri iltizam olarak satıyordu, söz konusu paranın miktarı gittikçe artmaktaydı ve mültezimler de bunlardan daha fazla kar elde etmenin peşindeydiler. Örnek olarak devlet 1850 yılında, Batı Anadolu köylerinin ve 24 kasabanın kökboyası ürünleri ve pamuk üzerindeki kantar vergilerini 327.000 kuruşa satmıştı. Karın daha fazla artması için, kantar vergisi pamuk için %9, kökboyası için %3 oranında arttırılmıştı<sup>509</sup>.

İltizamları daha karlı hale gelmesi, pek çok kimseyi bu hususla ilgilenmeye sevk etmiştir. Ticaret üzerindeki yüklere ve sınırlamalara karşı rahatsızlıklarına ve protestolarına karşı, Türklerin yanı sıra Avrupalılarda iltizam ile ilgili işlere dâhil olmaktadır. Örnek olarak İngiliz konsolos yardımcısı/ikinci konsolosu (vice-consul), aynı zamanda Antalya'da, geniş çapta buğday ticareti yapmaktaydı ve sıklıkla kendi bölgesinin öşürünü satın almaktaydı<sup>510</sup>. Abbott'un ticaret evinin İzmir, İstanbul ve Selanik'te de şubeleri bulunmaktaydı ve on dokuzuncu yüzyılın ortasında tarım üzerindeki vergilerle de ilgilenmekteydi<sup>511</sup>. Büyük çaplı iltizamlar, hem büyük miktarda sermaye hem de merkezde önemli bir politik etki/güç gerektirmekteydi, bu nedenle özellikle Ermeni, Grek azınlık aileler, İstanbul ile olan iyi ilişkilerini ipka etme gayreti içerisindeydiler<sup>512</sup>. Bu tür politik etki, pek çok farkı şekilde

<sup>508</sup> TNA, FO 195/350, Consul Brant, İzmir, 20 Mart 1850, Büyükelçiye, İstanbul

<sup>509</sup> TNA, FO 195/350, Consul Brant, İzmir, 20 Mart ve 12 April 1850 Büyükelçiye, İstanbul.

<sup>510</sup> TNA, FO 195/447, Vice-Consul Purdie, Antalya, 8 Eylül, 1855, Consul Brant, İzmir; bkz, FO 195/527, Vekil Vice-Consul Calvert, Antalya, 28 Aralık 1856 Büyükelçiye, İstanbul; FO 195/527, Vekil Vice-Consul Calvert, Antalya, 3 Ocak ve 13 Mart 1857 Büyükelçiye, İstanbul.

<sup>511</sup> TNA, FO 83/111, List of British Mercantile Houses in İstanbul, Salonica ve İzmir, 1842 ve 1848

<sup>512</sup> TNA, FO 195/350, Consul Brant, İzmir, 20 Mart 1850 Büyükelçiye, İstanbul; bkz, Vice-Consul Purdie, Antalya, 17 Aralık 1853, Consul Brant, İzmir.



kullanılabilmektedir. Bir iltizam satışa çıkarıldığında öncelikle yerel, bunun ardından sancağın yönetim merkezinde nihayetinde ise İstanbul'da bir açık arttırma yapılırdı (ihale). İstanbul'da yüksek bir fiyat teklif edildiğinde, daha önceki teklifler hükümsüz kalabilmektedir<sup>513</sup>. Bu mültezimler veya genellikle banker olan onların İstanbul'daki finansörleri daha avantajlı bir durumda olmaktadır. Örnek olarak 1854 yılında Antalya ve Manisa'nın öşür gelirleri, açık arttırmaya konulduğunda, teklif edilen ücret, nakit ve madeni para cinsinden sekiz milyon kuruşa yükselmişti. Maliye Bakanı, bu teklifi reddetti ve iltizamı, aynı ücreti kağıt para cinsinden teklif eden İstanbul'daki taliplerine sattı. Kağıt para ile ödemenin kabul edilmesi, devletin iki milyon kuruş zarar etmesine yol açmıştır. Dahası İstanbul'daki alıcılar, iltizamı nakit olarak ve daha yüksek bir ücrete yeniden sattılar ve bu işlemde çok büyük bir kar elde ettiler<sup>514</sup>.

Bütün bu hileli taktikler, yapılan işlemlerden en yüksek derecede kar elde etmek için mültezimler tarafından tasarlanmaktaydı. İltizamlarla ilgilenen bu kişiler, nakit ve politik destek sağlamak amacıyla ortaklıklar da kurmaktaydılar. Bir konsorsiyum tarafından kağıt para ile satın alınan bir iltizam, daha sonra genellikle nakit olarak ve %7 kar oranı ile başka bir mültezim grubuna satılmaktaydı. Aynı iltizamın üçüncü satışında ise kar oranı %10-15 oranına ulaşmaktaydı. Bazen, iltizamı ilk satın alan grup, iltizamın en karlı gördüğü kısmını elde tutup kalanını satma yoluna gitmekteydi. Güçlü mültezimlerin, yerel yetkililer üzerindeki ikna kabiliyeti oldukça fazlaydı, ihtiyaç duyduklarında iltizamların daha az karlı bir kısmını rüşvet olarak verebilmekte idiler<sup>515</sup>. Devletin ikinci kez satış uygulaması ya da dönemin ortasında bir iltizamın yeniden satışı, eğer daha yüksek bir ücret teklif edilmişse, iltizamın sürekli satış yöntemi teşvik edilmekteydi. Bu nedenle mültezim için birinci öncelik, yatırımından asla emin olamayacağı için mümkün olan en kısa sürede mümkün olan en yüksek karı elde etmektir<sup>516</sup>. Öşür ve çeşitli bölgelerdeki vergi yükümlülükleri, mültezimleri yüksek karlar arama yoluna sevk ederken küçük tarım topluluklarını ağır bir yükün altına giriyordu. Öşürün, fiyatların yüksek veya düşük olduğuna bakılmaksızın nakit olarak toplanması da ayrıca üreticinin içinde bulunduğu durumu

---

<sup>513</sup> TNA, FO 195/527, Vekil Vice-Consul Calvert, Antalya, 13 Mart 1857 Büyükelçiye, İstanbul.

<sup>514</sup> TNA, FO 195/447, Consul Brant, İzmir, 14 Eylül. 1854 Büyükelçiye, İstanbul.

<sup>515</sup> TNA, PO 195/447, French Consulate, İzmir, 19 Ağustos 1854.

<sup>516</sup> TNA, FO 195/447, French Consulate, İzmir, 30 Ağustos 1854.

zorlaştırıyordu. Mültezimler, ürünlerin ağırlığı hususunu da lehlerine olarak kullanabilmekteydi. Uygulamaya göre, öşür için ürünün değerini mültezim tespit etmeden önce çiftçi ürününü hasat edemezdi ve bu bazı durumlarda üreticinin zarar etmesine yol açmaktaydı<sup>517</sup>. Köylüler, aylık %5 gibi yüksek bir faiz oranı ile tefecilere borçlanmaları nedeniyle bir süre sonra bunları ödeme zorluğuna düştüler. Mültezimler, tefecilik yapmanın yanında çiftçilerin ürünlerini bazen piyasa fiyatının altında olarak satın alan tüccar konumunda da olmaktaydı<sup>518</sup>. Bu tarz spekülatif müteşebbisler yalnızca azınlık gayrimüslim tüccarlardan müteşekkil değildi<sup>519</sup>. (iltizamın/mültezimlerin) tarım ve ticaret üzerindeki kötü etkileri mevcuttu bunun yanı sıra iltizam sistemi 1838 anlaşmasını en azından dolaylı olarak ihlal ediyordu. Mukataa sahipleri, mukataalarının Gülhane Hatt-ı Şerifi ile lağvedilmesinin ardından öşür alıcısı haline gelmişlerdir. Bu suretle eski bozuk düzenlerini farklı bir isim altında ancak önceden var olan aynı suiistimaller ile sürdürmüşlerdir<sup>520</sup>.

Aynı zamanda mültezimlik yapan Gümrük yetkilileri, 1838 Anlaşması'na karşı en sert muhalefeti yürüten guruptu. İltizama verilmiş gümrüklere tüccarlar tarafından ödenen çeşitli vergileri manipüle ederek mümkün olan en yüksek karı elde etmeye çalışmaktaydılar. 1838 Ticaret Anlaşmasının imzalanmasının üzerinden 20 yıl geçtikten sonra bile Bursa'daki gümrük yetkilileri halen İstanbul'a pek ve koza ihracı yapan tüccarları ve bunların kağıt para ile vergi ödemesi yapmalarını engellemeye çalışıyorlardı ve böylece ödemelerde oluşan %25 oranında düşüşten faydalanabilmekteydiler. Anlaşma tüccarları ürünlerini ihraç için seçeceği bölge/liman konusunda serbest bırakmaktaydı ancak gümrük yetkilileri tüccarları

<sup>517</sup> TNA, FO 83/395, Consul Cumberbatch, Report on Smyrna; Parliamentary Papers, Accounts & Papers (1872), Vol. LXCVII, c. 824, Annual Series Report for 1864-1871 (Smyrna), 739-42.

<sup>518</sup> TNA, FO 78/612, Consul Sveison, Bursa, 5 Şubat ve 5 Nisan 1845, Dışişlerine, Londra; bkz, FO 195/241, Consul Brant, Report upon the state of the country around Smyrna, İzmir, 25 Nisan 1845 Büyükelçiye, İstanbul; FO 78/905, Consul Sandison, Bursa, 8 Eylül 1852, Dışişlerine, Londra; FO 195/389, Vice-Consul Purdie, Antalya, 17 Aralık. 1853, Consul Brant'e, İzmir; FO 195/447; FO 83/395, Consul Cumberbatch, İzmir, 28 Aralık 1872 Büyükelçiye, İstanbul ve FO 195/1009, Vice-Consul Maling, Bursa, 30 Eylül 1874 Büyükelçiye, İstanbul; FO 195/447; FO 83/395, Consul Cumberbatch, İzmir, 28 Aralık. 1872 Büyükelçiye, İstanbul ve FO 195/1009, Vice-Consul Maling, Bursa, 30 Eylül 1874 Büyükelçiye, İstanbul

<sup>519</sup> TNA, FO 78/612, Consul Sveison, Bursa, 19 Nisan 1845, Dışişleri, Londra; bkz, FO 195/720, Consul Blunt, İzmir, 28 ve 30 Haziran 1862 Büyükelçiye, İstanbul ve FO 195/942, Consul Cumberbatch, İzmir, 10 Kasım 1870 Büyükelçiye, İstanbul.

<sup>520</sup> TNA, FO 195/241.

ödemelerini nakit ve madeni para cinsinden yapmaya mecbur oldukları yerel Batı Anadolu limanları kullanmalar konusunda baskı altına alıyordu<sup>521</sup>.

Aynı dönemde, İzmir gümrüğünün mültezimi, bütün Osmanlı ihraç ürünleri için tüccarlardan %10 ek vergi talep etmeye başlamıştı. Bu ilave vergi, İstanbul'da da şubeleri mevcut güçlü bir ticaret ve bankacılık grubu olan ve ayrıca İstanbul'daki üst düzey nazırlarla çok yakın ilişkilere sahip bulunan Rum Baltazzi ailesi mensubu mültezime yıllık olarak 3.000.000 kuruş ek gelir sağlamıştı. Bu vergiyi ödemeyi reddeden tüccarların malları haczedilmişti<sup>522</sup>. Açıkçası bu vergi, İstanbul'da istisnai olarak benimsenmişti ve tüccarlar bunu kanunsuz gümrük vergilerinin bir parçası olarak kabul etmişti. Örnek olarak, İstanbul tüccarları, gümrük vergilerini madeni para yerine kağıt para olarak ödeyebiliyorlardı, ürünlerini tartmak için İzmir'de kullanılan ağırlıklardan daha ağırını kullanmaktaydılar, herhangi bir ödeme yapmaları için 4-6 ay arası bir süre izin verilmekteydi, %40 bir oranda da indirim yapılmaktaydı<sup>523</sup>. İzmir'de, bu tür usulsüzlükler mevcut değildi bu nedenle tüccarlar bu tür ek vergileri ödemeye alışkın değillerdi. İngiliz konsolosu bu yeni uygulamaya konulan vergiyi protesto ettiğinde, gümrük yetkilileri yeni vergi emrinin Baltazzi ile yakın ilişkileri bulunan Maliye Nazırından geldiğini bildirmişlerdir<sup>524</sup>

Aynı vergi mültezimi, Maliye Nazırının desteği ile 1838 Anlaşmasına aykırı olduğu için 1840 yılında kaldırılan bir vergiyi yeniden yürürlüğe koymayı çalışmıştır<sup>525</sup>. Bu, afyon, pamuk, kök boya gibi Osmanlı ürünlerine karşılık iç bölgelere gönderilen ürünler için İzmir'de üretilen keçe çuvallarından alınan bir vergi türüydü. Açıkçası çuval yapılan bütün malzemelerin vergisi zaten ödendiğinden ek olarak bir de çuvala vergi ödenmesi protestoya sebep olmuştur. Baltazzi, İzmir'deki gayrimüslim çuval üreticilerine bu vergiyi yeniden zorunlu hale getirme çabasına girişmiştir. Bu çuval üreticileri Avrupa himayesine sahip olmamalarına rağmen, nihayetinde herhangi bir

<sup>521</sup> TNA, FO 78/1398, Consul Sveison, Bursa, 1 Aralık 1858, Dışişleri, Londra.

<sup>522</sup> TNA, FO 195/527, Consul Blunt, İzmir, 27 Ekim. 1857 Büyükelçiye, İstanbul; bkz, FO 78/1391, Consul Blunt, İzmir, 31 Mart 1858, Dışişleri, Londra; FO 78/1391, Consul Blunt, İzmir, 2 Nisan 1858, Dışişleri, Londra.

<sup>523</sup> TNA, FO 78/1391, G. Whittall & Co., O. A. Borrell & Co. et al. İzmir, 29 Mart 1858, Consul Blunt, İzmir.

<sup>524</sup> TNA, FO 195/610, Consul Blunt, İzmir 10 Ağustos 1858 Büyükelçiye, İstanbul.

<sup>525</sup> TNA, FO 195/527, Consul Brant, İzmir 30 Ekim 1840 Büyükelçiye, İstanbul.

vergi artırımını tüccarları etkileyeceğinden dolayı bu meseleyi ele almışlardır. Bununla birlikte vergilendirilmeyen Batı Anadolu'nun iç bölgelerindeki çuval üretiminde düzensizlikler mevcuttu. Ancak Maliye Bakanı'ndan gelen emre karşı gelinmiş olacaktı<sup>526</sup>. Bu vergi meseleleriyle ilgili yapılan yazışmaların bir kısmı bugün mevcut değildir ancak bu konularda yapılan uzlaşının Batılıların lehine olduğunu söylemek mümkün gözükmemektedir. Ayrıca 1838 Anlaşması'na aykırı olan bazı ertelemeler dolayısıyla da sorunlar yaşamaktaydılar. Başka bir deyişle, mültezimden tefeciye oradan da yüksek kademelerdeki devlet adamlarına ulaşan güçlü yerel ağların varlığı 1838 Anlaşması ile kendilerine sağlanan haklar için sürekli bir mücadele içerisinde olmaları anlamına gelmekteydi.

Buğday ticaretinde, Batı Anadolu'nun iç bölgelerinden satın alınan ürün ihracat için İzmir yahut diğer Osmanlı limanlarına getirilirdi. 19. yüzyılın ortasında oldukça kazançlı olan bu ticaretle ilgilenen çok sayıda yerli - yabancı tüccar mevcuttu. Bu ticaret, Avrupalı ve Avrupa himayesindeki azınlık tüccarların kendilerine 1838 Anlaşmasının sağladığı hakları nasıl kullandıkları, yerel tüccarlarla ve geçmişte bu ticareti kontrolleri altında tutan yetkililerle giriştikleri keskin rekabeti gösteren önemli bir örnek oluşturmaktadır. Buğday ihracatı gerçekleştiren tüccar üzerinde Anlaşma ile kaldırılmış olan vergileri anlaşmaya doğrudan aykırı bir şekilde yeniden uygulamaya koymaya çalışan yerel yetkililer sayıları çok olmamakla birlikte mevcuttu<sup>527</sup>. Örnek olarak 1858'de İngiliz tüccarlar, ihrac için iç bölgelerden Mersin Limanı'na buğday nakli esnasında bir vergi ödemekteydi, Büyük Britanya'daki ticari ortaklar bu verginin Anlaşmaya aykırı ve yasal olmadığını iddia ediyorlardı. Adana Paşa'sı ithalatı yasadışı ilan etmesine rağmen yerel gümrük yetkililerine illegal olarak toplandığı iddia edilen ücretlerin tüccarlara geri ödenmesi konusunda baskıda bulunmamıştı<sup>528</sup>. Buğday ticaretine dahil olan Avrupalı ve diğer tüccarlar, hasat zamanında gerçekleştirilen en azından bir kısmının peşin ödendiği buğday siparişlerinin güvence altında olması konusunda büyük problemler yaşamaktaydılar. Üreticilerin yerel yetkililer tarafından

<sup>526</sup> TNA, FO 195/527, Sack makers, İzmir, 18 Haziran 1857, British Merchants, İzmir; bkz, FO 195/527, British Merchants, İzmir, 2 Haziran 1857, Consul Blunt, İzmir ve FO 195/527, Consul Blunt, İzmir, 27 Kasım 1857 Büyükelçiye, İstanbul; FO 195/527.

<sup>527</sup> TNA, FO 195/389, Consul Brant, İzmir, 18 Şubat 1853, Colonel Rose.

<sup>528</sup> TNA, FO 195/610, Vice-Consul Gadaleta, Antalya, 22 Mayıs 1858, Consul Blunt, İzmir.

daha yüksek bir fiyat için baskı altına alınmadığı ve ürün teslimatlarının alı konulmadığı sürece satın alımlarını belgelendirmeleri onlara yardımcı olmamaktaydı. Siparişleri konusunda endişeli olan tüccarlar, anlaşma yapmalarına rağmen fiyat konusunda bazen yeniden pazarlık yapma yoluna gidiyorlardı<sup>529</sup>. Buğday teslimatı başladığında bile, yerel otoritelerin buğday ihracatının geçici olarak durdurulduğunu ilan etmesi durumunda tamamlanmayabiliyordu. Yabancı tüccarlar, yerel otoritelerin tüccarları buğday piyasasının dışında bırakma gayretleri nedeniyle siparişlerinin süratle yerine getirilmesini sağlamaya çalışıyorlardı. Çünkü, aynı zamanda yerel yetkili olan yerel buğday tüccarları spekülasyon için düşük fiyata ve büyük miktarda buğday satın almaktaydı<sup>530</sup>. Yerel yetkililer gerekli gördükleri durumlarda ticaret üzerinde geçici yasak ilan edebiliyorlardı. 1855 yılında Kırım Savaşı'nın ortasında, İzmir'in tanınmış tüccarlarına ait bir İngiliz-Rum kumpanyası, İngiliz ve Fransız donanması için buğday ve un satın alıp İzmir'e yolladıktan sonra, Manisa Vilayet Meclisi buğday ithalatının yasaklandığını ilan etti<sup>531</sup>. Aynı dönemde mültezimlere büyük miktarda buğday siparişi veren tüccarların da talepleri yerine getirilmemiştir. Mültezimler, siparişleri teslim edemediklerinden dolayı buğday fiyatlarının artmasından istifade yoluna giden devlet daha yüksek meblağlara iltizamlarının yeniden satış sürecini başlatmışlardır<sup>532</sup>.

1850'li yılların başlarında, yabancı tüccarla rekabette olan yerel tüccarla işbirliği içerisindeki Antalya valisinin uygulamaları, bölgede kargaşa ortamının doğmasına yol açtı. Bölgedeki buğday tedarikçilerini sindirerek üreticileri buğdaylarını kendisine yahut ortaklarına satmaya zorlamaktaydı. Ayrıca, yerel buğday öşürü iltizamını kazanmış olan tüccarların iltizamlarını müsadere etmişti<sup>533</sup>. Bundan bir yıl sonra durumun daha da kötüye gittiği görülmüştür. Yerel tüccarlarla Avrupalı, Arap, azınlık ve Avrupa himayesindeki tüccar arasındaki rekabet oldukça yükselmiştir. Şehirde başlayan kısa sürede çevreye yayılan ve birkaç gün süren isyan nedeniyle

<sup>529</sup> TNA, FO 195/389, Vice-Consul Purdie, Antalya, 27 Mart 1852, Consul Brant, İzmir; bkz, FO 195/447, Vice-Consul Purdie, Antalya, 25 Mart 1854, Consul Brant, İzmir.

<sup>530</sup> TNA, FO 195/241, Vice-Consul Purdie, Antalya, 14 Ağustos 1845, Consul Brant, İzmir.

<sup>531</sup> TNA, FO 195/447, Municipal Council, Manisa, 8 Şubat 1855, Consul Brant, İzmir; bkz, FO 195/447, Consul Brant, İzmir, 17 Şubat ve 15 Kasım. 1855 Büyükelçiye, İstanbul.

<sup>532</sup> TNA, FO 195/447, Vice- Consul Purdie, Antalya, 8 Eylül. 1855, Consul Brant, İzmir.

<sup>533</sup> TNA, FO 195/389, Vice-Consul Purdie, Antalya, 15 Ekim 1852, Consul Brant, İzmir.

buğday fiyatlarında ani bir yükselme yaşanmıştı. Ayrıca isyan tam da tüccarların daha önceden teslimat için anlaştıkları buğdayın develere yüklenip şehir merkezinde tüccara teslim edileceği esnada başlamıştı. Teslimat için yolda olan buğdaya isyancılar tarafından el konulmuş ve bunlar tarafından keyfi olarak belirlenen bir fiyata yeniden satılmıştı. Geniş bir sorumluluğa sahip olmalarına rağmen yerel otoritelerin durumu düzeni tekrar sağlama konusunda yetersiz kalmalarından dolayı İngiliz konsolos yardımcısı bunlara düzenin tekrar sağlanması konusunda yardımcı olmuştur. Çevreden makul fiyatlara ve düzenli bir buğday temininin sürmesi ancak bölgede huzurun yeniden temini ile mümkün olabilecekti<sup>534</sup>. Ayrıca bu isyanın sonuçları tüccarlar için de oldukça ağır olmuştu. İngiliz konsolos yardımcısı bu huzursuzlukların gerçek sebebi konusunda araştırmalara başlamıştı ve bunların tekrar meydana gelmesinden çekinmekteydi ve şöyle bir değerlendirme yapmıştı: “‘Moriotlar’ ve Araplar olaylarda zarar gören başlıca gruplardır. Bunlar, Antalya ticaretinde kendilerinin dışında başka bir gruba tahammül etmeyen ve içlerinde bölgede ikamet eden hiçbir yabancıya yer vermeyen yerli Antalyalılardan intikam almadan bölgeden ayrılma niyetinde değillerdi.”<sup>535</sup> Buğday/hububat ticareti, oldukça kazançlı aynı zamanda riskli olan önceden ve peşin ödeme ile anlaşma yapılarak ürün satın alımı suretinde gerçekleştirilmekteydi. Buğdayın fiyatı üzerinde spekülasyon, hasadın kalitesine göre ileriki aylarda gerçekleşiyordu, buna göre de tüccarlar ya olağanüstü kazançlar yahut kayıplar elde edebiliyorlardı. Antalya’daki İngiliz konsolos yardımcısı Purdie, tipik bir örnek olarak bir mültezim ve ayrıca buğday tüccarı idi. Antalya’ya yerleşmesinden on dört yıl sonra (1842-56), daha sonra kaybedeceği hatırı sayılır bir servet elde etmişti. Hayatının son yılında buğday spekülasyonunda çok büyük bir kayıp yaşamış bu kaybı nedeniyle iflas etmesinin ardından vefat etmiştir. Mülklerinin toplam değeri bir buçuk milyon kuruş civarına ve toplam mevduatı ise bir milyon kuruşun dörtte üçüne ulaşıyordu<sup>536</sup>. Buğday ekim döneminin başlarında üretici ile hasat zamanında ürünün teslimi için sabit bir fiyat üzerinden anlaşma yapmasının yanı

<sup>534</sup> TNA, FO 195/389, Vice-Consul Purdie, Antalya, 1, 2, ve 13 Ekim ve 15 Kasım 1853, Consul Brant, İzmir; bkz, FO 195/389, Consul Brant, İzmir, 17 Ekim. 1853 Büyükelçiye, İstanbul.

<sup>535</sup> TNA, FO 195/389, Vice-Consul Purdie, Antalya, 5 Kasım. 1853, Consul Brant, İzmir.

<sup>536</sup> TNA, FO 195/527, Vekil Vice-Consul Calvert, Antalya, 28 Aralık 1856, 3 Ocak ve 13 Mart 1857 Büyükelçiye, İstanbul; TNA, FO 195/447, Vice-Consul Purdie, Antalya, 8 Eylül. 1855, Consul Brant, İzmir.

sıra Osmanlı Devleti'ndeki genel problemler olan yetersiz insan gücü, zayıf iletişim ağları, üretimin düşüklüğü gibi etkenler konsolos yardımcısının kayıplarının başlıca sebepleri arasında görülmektedir<sup>537</sup>. Bu tarz anlaşmalar ayrıca üretici için de büyük kayıplara yol açabilmekteydi. İngiliz konsolosu, hem azınlık hem de Avrupalı tüccarların bu tür satın alım yöntemini geniş bir şekilde kullanmalarına rağmen bu tüccarların, üreticilerin neden olduğu bu tür kayıplarında sorumluluğu ele almaktaydı<sup>538</sup>. Teoride, azınlık tüccarlarının karlarının bir Osmanlı fermanı ile azaltılması hedeflenmişti ancak bu tür düzenlemeleri Avrupalı tüccarlara uygulamak çok kolay olmuyordu<sup>539</sup>.

Bu olaylardan on yıl sonra, 1872'de, İngiliz Konsolosu, İngiliz ticaretinin niçin 30 yıl öncesindeki gelişme ve büyüme seviyesinde olmadığını nedenleri üzerine çalışma yapmaya başlamıştır. Osmanlı ekonomisindeki çeşitli problemleri dikkate alarak, 19. yüzyılın ikinci yarısı boyunca artan Amerika'nın ticari ürün tedariki, diğer Avrupa devletlerinin rekabeti yoğunlaştırması, İngiliz ekonomisinde ve uluslararası piyasalarda yaşanan değişimler gibi temel faktörleri göz ardı etmiştir. Ancak, isabetli bir surette, mültezim ve tefeci olarak ticari piyasadaki konumlarını kuvvetlendiren azınlık tüccarlarının yol açtığı rekabeti vurgulamıştır. Ayrıca, İngiliz tüccarların, 19. yüzyıl ilerledikçe faaliyetlerini genişleten azınlık tüccarlarının artan varlığı dolayısıyla Batı Anadolu'nun iç bölgelerinde şahsen ticaret yapmak konusundaki yetersizliklerine dikkat çekmiştir<sup>540</sup>. Azınlık grupları, Osmanlı Devleti'nde Batılıların ekonomik faaliyetlerini arttırmalarından, uluslararası ticaretin liberasyonundan, Osmanlı ekonomisinin 1838 Anlaşması ile dünya pazarlarına açılmasından, İzmir'de Batılı tüccarların işletmeler kurmasından ve İzmir'in bir ticari merkez halini almasından iyi bir şekilde faydalanabilmişlerdir. Aynı zamanda, Osmanlı ekonomik sisteminin kendilerine sunduğu oldukça kazançlı olmasının yanı sıra bir o kadar da riskli/spekülatif olan iltizam, tefecilik/bankerlik gibi parasal işlemlerden de önemli kazançlar sağlamışlardır. Bu tarz faaliyetler, azınlıkların sermaye birikimine, onların

---

<sup>537</sup> TNA, FO 78/442, Consul Brant, İzmir, 6 Dec. 1841.

<sup>538</sup> TNA, FO 83/395, Report on Smyrna.

<sup>539</sup> TNA, FO 195/527, Vekil Vice-Consul Calvert, Antalya, 20 Mart 1857 Büyükelçiye, İstanbul.

<sup>540</sup> TNA, FO 83/395, Consul Cumberbatch, Report on Smyrna, Bkz, FO 83/395, Messrs. Whittall, Paterson et al. to Consul Cumberbatch, İzmir, 24 Aralık 1872, 742- 45.

ekonomik faaliyetlerinde önemli bir yer tutan ve Avrupalı tüccarlarla güçlü rekabetlerinin en önemli kaynaklarından biri olan ticaretteki konumlarının kuvvetlenmesine oldukça önemli katkı yapmaktaydı. Ancak, azınlık tüccarlar ile Avrupalılar arasındaki ekonomik ilişkiler sadece rekabet üzerine değildi, bunun yanı sıra karşılıklı yarara dayanan işbirlikleri de mevcuttu.

1838 Anlaşmasının imzalanmasından hemen sonra İngiliz tüccarlar, iç bölgelerde anlaşmanın uygulanmasını denetleyecek mallarının ve kendilerinin güvenliğini temin edecek konsolos yardımcılıklarının kurulmasını talep etmişlerdir. Bu tür konsolos yardımcılıklarının kurulması talebinin bir diğer nedeni ise, İngiliz ticaretinin, İzmir merkezli olmasının aksine olarak Batı Anadolu kıyılarından genişlemesinin getireceği karlılıktı. Ayrıca bu durum İngiliz tüccara yerel ürünleri doğrudan üretim bölgesinden satın alarak taşıma imkanı sağlayacaktı. Buna eşdeğer olarak İngiliz mamul ürünlerini tüketicilere doğrudan ve “şimdiye kadar dolaylı yollarla ulaştıklarında ortaya çıkan fiyatın daha aşağısına” olarak<sup>541</sup> satmaları mümkün olacaktı. Böylelikle ürünler satışa kadar ki aşamada daha az el değiştirmiş olacak ve bundan sonra aracılar ihtiyacı duyulmayacaktı. Ayrıca aracılardan ortadan kaldırılması anlaşmanın da hedefleri arasında yer almaktaydı. Ancak anlaşmanın bu yönüyle başarılı olduğu söylenemez. Azınlık tüccarları iç bölgelerde aracı rollerini ifa etmeyi sürdürmüşlerdir. Aracıların ortadan kaldırılarak doğrudan ticaret yapılamamasının nedenleri aşağıda ana hatları ile ifade edilecektir.

Bu hususun ilk örneklerine bakıldığında, Avrupalı tüccarlar yardımcı konsolosluklar tesis etmişler ve ticaret için iç bölgelere gitmişlerdir ancak genelde iç bölgelerdeki ticaret için tüccarlar bölgedeki ticari temsilcilerinin sahip olduğu ilişki ağlarını kullanmaktaydı, bu temsilciler için çalışan daha alttaki aracılardan ise azınlık tüccarlarından meydana gelmekteydi. Esasen, İzmir’de tesis edilmiş olan İngiliz kumpanyaları diğer bütün Avrupa devletlerinden daha geniş ölçüde genellikle de Rum ve Ermenilerden olmak üzere iç bölgelerde ticari temsilciliklerini yürütmeleri için azınlık tüccarlarla çalışmaktaydı. 19. yüzyıl boyunca bu usul devam etmiştir. Bu azınlık tüccarlarının hem ticari faaliyetlerinin çeşitliliği ve çapı hem de bunların ücretleri

---

<sup>541</sup> TNA, FO 78/442, Consul Brant, İzmir, 28 Aug. 1844, Dışişleri, Londra.



oldukça farklılık göstermekteydi. Ticari faaliyetin geniş ve bir İngiliz kumpanyasının teminatı altında olduğu durumlarda iç bölgedeki ticaret için bir azınlık tüccarı yönetici olarak tayin edilmesi sık rastlanan bir uygulamaydı ve bu da daha alt düzeyde azınlık tüccarlarından bir temsilciler ağı teşkil ederdi<sup>542</sup>. Yönetici konumundaki tüccara yüzdelik kar bazında ödeme yapılırken alt temsilcilere İngiliz kumpanyası tarafından aylık maaş ödenmekteydi<sup>543</sup>. Bazı durumlarda İngiltere merkezli kumpanyalar, bir azınlık tüccarını hem iç bölgelerde hem de İzmir’de temsilciliğini yapması için tayin etmiştir<sup>544</sup>. Bunlarda esasında işverenleri için dağıtıcılar ve alt düzeyde temsilciler temin etmekteydiler<sup>545</sup>. Bu baş temsilci ayrıca önde gelen bir işadamı olabilirdi<sup>546</sup>. Bir temsilcinin faaliyet sahası, bazen ticaretin ötesine geçerek müşterisinin vekâletnamesi ile yargı konularında da yetkilendirilebilirdi<sup>547</sup>. İngiliz kumpanyaları azınlık tüccarlarının oluşturduğu bu karmaşık temsilcilik ağının kolaylıkla kırılmayacağını fark etmişlerdir. İzmir merkezli bazı büyük İngiliz ihracat kumpanyaları, 19. yüzyılın son çeyreğinde üreticilerle doğrudan temas kurmak ve yerel araçları ortadan kaldırmak için iç bölgelerde şubeler tesis etmişlerdi. Ancak bu tarz kuruluşların şubeler kurması o bölgedeki fiyatların bir anda yükselmesine neden olmuştur. Ayrıca bu şubelerin yöneticileri ne yerel üreticilerle bir iletişim kanalına ne de yerel piyasaya dair herhangi bir bilgiye sahipti<sup>548</sup>.

İzmir’de ticaret yapan bir azınlık tüccarı patronu için ayrıca broker/komisyoncu olarak da hizmet vermekteydi. Ayrıca, brokerler arasında bir iş bölümü ve hiyerarşi mevcuttu. Örnek olarak ithal malların satışı brokerler tarafından gerçekleştirilmekteydi<sup>549</sup>. Bir firmaya birkaç brokerin bağlı olması durumunda komisyon tutarı bunların arasında bölünürdü, bunların bazılarına yıllık bürüt kazanç

<sup>542</sup> TNA, FO 195/128, J. A. Werry, İzmir, 19 Eylül 1839 to Vice-Consul Charnaud, İzmir.

<sup>543</sup> TNA, FO 195/1161, Hadkinson, Merrylees & Co., İzmir, 11 Temmuz ve 26 Eylül 1878, Consul Reade, İzmir, bkz, FO 195/1161, Consul Reade, İzmir, 26 Eylül 1878 Büyükelçiye, İstanbul.

<sup>544</sup> TNA, FO 78/1398, Consul Sveison, 1 Aralık. 1858, Dışişleri, Londra; bkz, FO 78/1020, Dışişleri, Londra, 8 May 1854, Consul Brant, İzmir.

<sup>545</sup> TNA, FO 195/1620, Vekil-Consul Barnham, İzmir, 8 Ekim 1888 Büyükelçiye, İstanbul; bkz, FO 195/1620, Vice-Consul Billiotti, Rhodes, 9 Ekim 1888 Büyükelçiye, İstanbul ve FO 626/17/760, J. Honischer vs. G. Aperio, H.M. Consular Court İzmir, 14 Mart 1895.

<sup>546</sup> TNA, FO 195/1075, Zantopoulos & Ghisi, İzmir, 15 Temmuz 1875 to Vekil Consul Jolly, İzmir.

<sup>547</sup> TNA, FO 195/389, Vice-Consul Murray, Mytilene, 6 Kasım 1853 Büyükelçiye, İstanbul.

<sup>548</sup> A&P (1902), vol. CX, Annual Series Report for 1901 (Smyrna), 4; bkz, a.g.e. (1890), vol. LXXVII, Annual Series Report for 1889 (Smyrna), 5.

<sup>549</sup> A&P (1843), vol. 2, 98.

üzerinden %5 verilirken diğerlerine %25-30 civarı bir oranda ödeme yapıyordu<sup>550</sup>. Güvenilen brokerlerin, *courtier de la maison*, ücretleri genel komisyonculuk yüzdesinin üzerinde olmaktadır<sup>551</sup>. BU tür brokerler patronlarının çok çeşitli işlerini düzenlemekteydiler, onun adına borç para verirler, ipotek işlemleri yaparlar ve patronunun mülklerini idare ederlerdi<sup>552</sup>. Avrupalı kumpanyalarının yanı sıra azınlık tüccarları broker olarak yurt dışında kurulmuş Rum, Ermeni kumpanyalarına da broker ya da temsilci olarak hizmet vermekteydiler<sup>553</sup>. Nihayetinde, 1838 Anlaşması, Avrupalıların ticari faaliyetlerini ve ekonomik olarak büyümelerini olumsuz etkileyen azınlıkların ticari temsilci veya broker olarak hizmet verme durumlarını ortadan kaldırma konusunda başarısız olmuştur. İç bölgelerde ithalat, iltizam, tefecilik, para spekülasyonu gibi faaliyetler azınlıkların hakim konumda olduğu ekonomik sektörlerdi. Ancak, bu hakimiyet Avrupa himayesine sahip azınlık tüccarlarının rekabetine karşı bile Avrupalı girişimcilerin faaliyetlerinin artmasına engel olmamıştır. Yabancı ve azınlık tüccarlar, bir ticari işlemde ortak olmak, bir şehirdeki mülkü ortak olarak satın almak, aynı kumpanyada hisse sahibi olmak gibi faaliyetlerde eşit temelde işbirliği yapmaktaydılar<sup>554</sup>. Anlaşmayı takip eden dönemde anlaşmanın tam uygulanması konusunda problemler devam etmiştir ve bunlardan bazıları 19. yüzyılın sonuna kadar ortadan kaldırılamamıştır<sup>555</sup>. Avrupalı ve yüzyılın sonunda Amerikalı tüccarlar, ticaretlerini ve diğer ekonomik faaliyetlerini arttırmışlar ve çeşitlendirmişlerdir. Bu gelişme sadece anlaşmanın veya anlaşmanın nihayetinde başarılı bir şekilde uygulanmasının bir tezahürü değildi aynı zamanda Batı Anadolu'nun uluslararası piyasalara ve dünya ekonomisine eklemlenmesinin/entegrasyonunun artmasının ve Osmanlı ürünlerine olan talebin artışının da bir sonucuydu. İngiliz tüccarları, 19. yüzyıl boyunca giderek karlı hale gelen

<sup>550</sup> TNA, FO 195/758, Consul Blunt, İzmir, 11 Eylül 1863 Büyükelçiye, İstanbul.

<sup>551</sup> TNA, FO 195/447, B. Keun, İzmir, 12 Mayıs 1854, Consul Brant, İzmir.

<sup>552</sup> TNA, FO 195/527, Maltass, İzmir, 31 Aralık 1856 to Vice-Consul Vedova, İzmir; bkz, FO 195/527, Honischer, İzmir, 5 Şubat 1857 Büyükelçiye, İstanbul.

<sup>553</sup> TNA, FO 78/490, Consul Sveison, Bursa, 5 Şubat 1842, Dışişleri, Londra; bkz, FO 78/1398, Consul Sveison, Bursa, 1 Aralık 1858, Dışişleri, Londra; FO 195/1009, Consul Cumberbatch, İzmir, 10 Ocak 1872 Büyükelçiye, İstanbul; FO 195/1075, Zantopoulos Sc Ghisi, İzmir, 15 Temmuz 1875, Vekil Consul Jolly, İzmir; A&P (1899), vol. CIII, Annual Series for 189&-97 (Constantinople), 10-11.

<sup>554</sup> TNA, FO 626/27/1271, The Estate of J. Robertson, H. M. Consular Court, İzmir, 18 March 1847; FO 195/447, Municipal Council, Manisa, 8 Şubat 1855, Consul Brant, İzmir.

<sup>555</sup> TNA, FO 83/395, Report on Smyrna.

meyan kökü ve zambak ticaretinin merkezi olan Batı Anadolu'nun iç bölgelerindeki ticari aktivitelerini genişletebilmenin yolunu bulmuşlar<sup>556</sup>, ayrıca diğer Avrupalı<sup>557</sup>, Amerikalı<sup>558</sup> ve azınlık tüccarlarının<sup>559</sup> sert rekabeti ile karşı karşıya oldukları ve 19. yüzyılın ikinci çeyreğinde Batı Anadolu'da Osmanlı Devleti'nin talep ettiği vergilerdeki artışa<sup>560</sup> rağmen bunu gerçekleştirmişlerdir.

Avrupalılar ticaretlerini kısıtlama yoluna gitmemişlerdir. 1840'lardan itibaren Osmanlı Devleti 1838 Antlaşması ile Avrupalı tüccarın kazandığı, perakende ticaret yapma, taşınmaz mal sahibi olma, eğer açık bir surette olamıyorsa zımni olarak işletme lisansı alma gibi hakları garanti altına almıştı ve Batı Anadolu'nun Dünya-ekonomisi ile entegrasyonu/eklemlenmesi hızlanmıştı, Avrupalı tüccarlar şehir ekonomisinin neredeyse bütün sektörlerinde faaliyetlerini arttırmışlardı. Örnek olarak, buğday öğütmek için buharla çalışan değirmenler Avrupalı tüccarlar tarafından kurulmuştu<sup>561</sup> ve bu gelişmenin gıda işleme sektörünün büyümesine önemli katkıları oldu<sup>562</sup>. Ayrıca, ipek eğirme<sup>563</sup> fabrikaları pamuk dokuma için çırçır fabrikaları<sup>564</sup>, iplik boyama ve kumaş (muslin) baskı makineleri<sup>565</sup> kurmuşlardır. Ayrıca

---

<sup>556</sup> TNA, *FO 195/1161*, MacVerews, Forbes & Co., Söke, 27 Ocak 1878, Consul Reade, İzmir; *FO 195/1161*, Consul Reade, İzmir, 11 Ekim 1878, Governor General of Aydın; *FO 195/1620*, Consul Barnham, İzmir, 17 ve 26 Mayıs 1888 Büyükelçiye, İstanbul ve *FO 195/2090*, Messrs. MacVerews, Forbes & Co., İzmir, 14 Nisan 1900, Consul Cumberbatch, İzmir.

<sup>557</sup> TNA, *FO 195/1620*, G. Dennis, İzmir, 24 Mart ve 7 Nisan 1888 Büyükelçiye, İstanbul; *FO 195/1620*, Messrs. MacVerews, Forbes & Co., İzmir, 10 Temmuz 1888, Consul Barnham, İzmir; bkz, *FO 195/2090*, Messrs. MacVerews, Forbes & Co., İzmir, 22 Haziran 1900, Consul Cumberbatch, İzmir.

<sup>558</sup> TNA, *FO 195/2090*, Messrs. MacVerews, Forbes & Co., İzmir, 3 ve 14 Nisan, 18 Mayıs ve 22 Haziran 1900, Consul Cumberbatch, İzmir; bkz, *FO 195/2090*, Consul Cumberbatch, İzmir, 9 Ağustos. 1900 Büyükelçiye, İstanbul; *FO 195/2090*, Consul Cumberbatch, İzmir, 24 Ekim. 1900, Bunsen, Chargé d'Affaires, İstanbul; *A&P (1908)*, vol. CXVI, Annual Series Report for 1906 (Smyrna), 11; *A&P (1910)*; vol. CIII, Annual Series Report for 1909 (Smyrna), 12.

<sup>559</sup> TNA, *FO 195/1161*, Consul Reade, İzmir, 11 Ekim 1878, Governor General of Aydın ve *FO 195/1620*, Consul Reade, İzmir, 9 Kasım 1878 Büyükelçiye, İstanbul.

<sup>560</sup> TNA, *FO 195/1161*, MacVerews, Forbes & Co., Söke, 29 Ocak 1878, Consul Reade, İzmir; bkz, *FO 195/1620*, Vekil Consul Barnham, İzmir, 17, 27 Mayıs ve 28 Haziran 1888 Büyükelçiye, İstanbul.

<sup>561</sup> TNA, *FO 195/241*, Maltass Brothers & Routh, İzmir, 28 Mart 1845, Consul Brant, İzmir.

<sup>562</sup> TNA, *FO 195/389*, J. Maltass, İzmir, 29 Temmuz, 14 Eylül 1853, Consul Brant, İzmir; *FO 195/2209*, F. Hadkinson, Mytilene, 25 Mart 1905, Consul Cumberbatch, İzmir; *A&P (1908)*, vol. CXVI, Annual Series Report for 1906 (Smyrna), s. 9.

<sup>563</sup> TNA, *FO 195/241*, J. A. Werry, İzmir, 1 Temmuz 1845, Büyükelçiye, İstanbul.

<sup>564</sup> TNA, *FO 78/1760*, Consul Blunt, İzmir, 23 May 1863, FO, London; *A&P (1910)*, Vol. CIII, Annual Series Report for 1909 (Smyrna), 19.

<sup>565</sup> TNA, *FO 78/1760*, Consul Blunt, İzmir, 23 May 1863, Dışişleri, Londra; *A&P (London)*, Vol. CIII, Annual Series Report for 1909 (Smyrna), 19.

özellikle madencilik sektöründe<sup>566</sup> de aktiftiler. Bunun yanı sıra, demir yolu yapımı<sup>567</sup> önemli alt yapı projelerine, hava gazı<sup>568</sup> gibi kamu hizmetlerinin kurulması işletilmesi hususlarına büyük miktarda yatırım yapmışlardır, bunlarla birlikte gemicilik, sigortacılık<sup>569</sup> gibi geleneksel ticari faaliyetleri de göz ardı etmemişlerdir. Nihayetinde dışarıdan dâhil olmaya kapalı bir yapı olarak kendini devam ettiren yerel iktisadi grupların muhalafeti/karşıtlığı ve devlet kurumlarındaki yozlaşma nedeniyle 1838 İngiliz-Türk ticaret Anlaşmasının tam ve etkili bir şekilde uygulanması oldukça geniş bir zaman almıştır. Anlaşma ayrıca, devam eden ve genişleyen gayrimüslimlerin aracılık rolünü de ortadan kaldıramamıştır. Ancak, uluslararası piyasalara Osmanlı ürünlerinin lehine bir durum olması ile birlikte, Anlaşma, Batı Anadolu'nun Avrupalı yatırımcılara, uluslararası ticari faaliyetlere açılması, bölgenin dünya ekonomisine entegre olma sürecinin hızlandırılması, 1838'i takip eden dönemde İzmir ve onun hinterlandında Avrupalıların faaliyetlerinin büyük oranda arttırılması gibi başlıca hedefleri konusunda başarılı olmuştur.

Balta Limanı Muahedesi'nin erken sonuçlarını değerlendiren İngiltere'nin İzmir konsolosu Brant, detaylı gözlemlerde bulunmuştur. Osmanlı emtiasına uygulanan bütün tekeller Sakız Adası'nda üretilen sakız istisna olmak üzere kaldırılmıştır. Ada'dan pek çok temsilci sakız üzerindeki tekelin de lağvedilmesi talebi ile Bab-ı Âli'ye başvurmuş ancak bu taleplerin etkisi halen bilinmemektedir. Şufa hakkı/ön alım önceliği imtiyazı tanıyan tezkereler yerel idare tarafından piyasaya sürülmemektedir. Üreticiler mahsullerini mümkün olan en yüksek fiyattan satma özgürlüğüne sahiptir. İngiliz tüccarların herhangi bir temsilcisi iç bölgelerde ne doğrudan üreticiden alımda ne de satın alınan emtianın limana nakliyatında hiçbir engelle karşılaşmamıştır. Zirai nüfusun bu değişimden ne kadar istifade ettiğinin kanıtı olarak meşe palamudu üreticileri şu an kental başına 20-40 guruş

<sup>566</sup> TNA, FO 195/1693, Consul Holmwood, İzmir, 31 Mart 1890 Büyükelçiye, İstanbul; FO 195/2134, Consul Cumberbatch, İzmir, 31 Mayıs 1902, Büyükelçi, İstanbul.

<sup>567</sup> TNA, FO 78/1760, Consul Blunt, İzmir, 31 Ağustos 1863 Dışişleri, Londra; FO 78/2255, Purser, General Manager, İzmir 14 Eylül 1868, the Ottoman Railway Co., London.

<sup>568</sup> TNA, FO 78/1760, Consul Blunt, İzmir, 26 Aralık 1863, Dışişleri, Londra; FO 195/2134, Consul Cumberbatch, İzmir, 18 Haziran 1900 Büyükelçiye, İstanbul

<sup>569</sup> TNA, FO 195/2134, Consul Cumberbatch, İzmir, 18 Temmuz 1902, Büyükelçiye, İstanbul; FO 195/2360, Consul Heathcote Smith, İzmir, 4 Kasım 1910 Büyükelçiye, İstanbul; A&P (1914), Vol. XCV, Annual Series Report for 1912-13 (Smyrna), 14.

(cwt/hundredweight/50,8 kg başına 3 şilin 4 pens/6 şilin 8 pens) almaktadır. Muahedenen önce tezkireli yedd-i vahid tüccarına kental başına 7-20 guruşa ((cwt/hundredweight/50,8 kg başına 1 şilin 4 pens/1 şilin 8 pens) satmaya mecbur tutulurlardı. Aynı zamanda ürünün piyasadaki fiyatı muahedenin yürürlüğe girmesinden beri değişmedi. Yün ticaretinde de sürü sahipleri kental başına 80-90 guruş (cwt başına 13 şilin 4 pens/18 şilin) arası bir bedelle ürününü satmaya mecburdu. Tekelin lağvından hemen sonra serbest ticaret ve alıcılar arasındaki rekabet sayesinde kental başına 170-180 guruşa (cwt başına 28 şilin 3 pens/29 şilin 11 pens) yükselmiştir. Bu gelişmeler muahedenin ziraat sınıf ve sektörü üzerindeki kısa süreli olumlu etkileridir.

Osmanlı emtiyasına uygulanan dahili vergiler ise İngiliz tebaasının muahedenin tamamıyla uygulanmasını beklediği alandır. İç bölgelerde İngilizler hesabına satın alınan emtiaya ilave vergi uygulanmamaktadır. Ancak bazı bölgelerde bu yönde birtakım girişimler görülmüştür. Bu türden ihlaller yerel idarelerin girişimleri ile azaltılmıştır. İç bölgelerden İngilizler adına satın alınan bütün ürünler İzmir'e vardığında tarifede belirlenen oranlar üzerinden %9'dan fazla vergi alınmazdı. Benzer muahedeye sahip olmayan ülke tüccarları halen eski dahili vergileri ödemekle yükümlüydü. İthal emtiaya uygulanan dahili vergiler bahsinde ise %2'lik vergisi satış esnasında ödendikten sonra ilave dahili vergi uygulanan yegâne ithal emtia kahve ve baskı yapıldıktan sonra beyaz İngiliz pamuklusudur. İngiliz tüccarların muahede usulsüzlüğüne dair yegâne şikâyet Kütahya Paşa'sına karşı yapılmıştır. Kütahya Paşa'sı (Tayyar), kahve üzerindeki tekeli kaldırmaya yanaşmıyordu. Bölgenin ayrıcalıklı ve yetkili kahve satış yerleri olan Tahmis'in kahve satış imtiyazını sürdürmeye çalışıyordu. Şikayetler üzerine sadareten paşaya yönelik uyarı yapılmış ve bundan sonra bölgedeki kahve satışı serbest bırakılmıştır. Kütahya muhassılı satıcıları kahveyi okka başına  $9^{1/2}$  guruşa (pound başına 7 pence) kendisine satmaya zorlamış ve 13 guruşa (pound başına  $10^{1/2}$  pence) yeniden satmıştır. Bölgede tüketimi büyük ölçüde artan kahve ticareti önündeki bu türden engelleri ve gücün kötüye kullanımını durdurmak için merkezi hükümet çeşitli önlemler alacaktır.

Beyaz yahut gri ithal edilen İngiliz pamuklu dokuması üzerine burada baskı yapıldıktan sonra değeri 7,5 cente yükseldi ve dokumanın satışı, talebi Osmanlı

pazarlarında oldukça yüksek seviyedeydi. Ancak Türk stilini ve baskı usulünü taklid eden İsviçre pamuklu dokumalarına herhangi bir ilave dahili vergi uygulanmadığından ve serbestçe satışına izin verildiğinden İngiliz dokuma pazarını daralmıştır. Bu durum muahede dolaylı yoldan ihlal edildiği gerekçesiyle şikâyet edilmiştir. Şikâyetlere karşı Osmanlı makamları baskı işleminin ardından dokumanın yeni bir ürüne dönüştüğü fikrini savunarak şikâyetleri kabul edilemez görmüştür. Manisa'daki tütün üreticileri, kendilerine verilen eski tarihli bir imtiyaz fermanına dayanarak Avrupa'dan tütün ithal eden ve bölgede satan İngiliz himayesindeki iyonyalıların satış yapmasını engellemiştir. Aydın paşası bunların ticareti önleme girişimini ortadan kaldırmıştır. İngiliz tebaası tarafından ithal edilen ve satılan bütün emtia herhangi bir ilave vergi uygulanmaksızın iç pazarlarda serbestçe ticarete dahil olurdu. Muahedenin sağladığı ayrıcalıklara sahip olmayan ülke tüccarı ise iç bölgelerle ticaretinde eski dahili vergilerin tamamını ödemeye yükümlüydü.

Muahedenin VI. maddesi Osmanlı tebaası için henüz tam anlamıyla yürürlüğe girmediğinden ihracat ve ithalatta eski dahili vergileri ödemekle sorumluydular. Babıali, çoğu ürünlerdeki eski oranlar düzenlenmiş İngiliz tarifesine göre daha yüksek olmasına karşın herhangi bir şekilde bu bakımdan bir avantaj elde etmekle ilgilenmemektedir. Osmanlı tebaası, ürünlere daha yüksek oranda vergi vermekten kaçınırlardı ve emtiayı muahede sahibi Avrupalı tüccarlar adına taşıyarak yahut alım satım yaparak daha düşük oranlarda vergi öderlerdi. BU yüzden Osmanlı hazine gelirleri zarara uğrar, Osmanlı tebaası Avrupalı rakipleri ile eşit şartlarda ticaret yürütebilmek için bu tarz hilelere başvurmaktan çekinmezdi. Gümrük memurları, muahede hükümlerini tamamıyla uygulamaya koymamak için yapılan usulsüzlükleri gerekçe olarak öne sürmektedir. Gümrükte toplanan verginin %10'u Osmanlı tebaasından alınır, gümrük görevlilerinin esas motivasyonu Osmanlı tebaasının bütün ticaretini Avrupalılarla aynı seviyede vergilendirebilmektir. Muahede Osmanlı tebaası için de geçerli kılınırsa gümrük ek gelirini kaybedecekti bu yüzden muahedenin bu bakımdan geçerli hale getirilmesine muhalefet ediyorlardı. Bu gerekçelerle muahede Samos Adası'nda uygulamaya konmamıştır. Adada ihraç ve ithal edilen bütün emtiaya ad valorem/rayıç değer üzerinden %6 vergi uygulanırdı. Bu oranlarda İngiliz tebaası muahedeye göre daha az oranda ödeme yapıyordu. Bu

yüzden adada muahedenin uygulamasıyla ilgili herhangi bir şikâyet vukuu bulmamıştır. Ayvalık, Ayvacık ve çevresinden zeytinyağı ihracatı son iki aydır serbest bırakılmıştır.

Osmanlı ve İngiliz murahhasları muahedenin imzalandığını duyurduktan ve karşılıklı tasdiklerden sonra 1 Mart 1839 itibarıyla muahede hükümlerinin etkisi hissedilmeye başlanmıştır. O tarihlerde İzmir muhassılı olan Hüseyin Bey, en rüşvetçi ve zorba yönetici olarak bilinir, gelirlerinin büyük ölçüde azalacağını gördüğünden İstanbul gümrük emini olan babası Tahir Bey'in de desteğiyle muahedeyi tamamen uygulamaya karşı çıkmıştır. Onun ispatlanmış usulsüzlükleri sayısız şikayete konu olmuş ve İngiliz ticaretine büyük zarar vermiştir. 4 Temmuz 1839'da, İzmir'e muahedenin bütün hükümleriyle eksiksiz uygulanması için emr-i hümayun yollanmıştır. Hüseyin Bey emre doğrudan itaatsizliğe cesaret edememiş fakat kendisini zenginleştiren zorbalık ve rüşvet sistemini sürdürmek için el altından engel ve usulsüzlüklerini mümkün olduğunca sürdürmüştür. Onun zorba idaresi Kasım'da görevden alınana kadar engellenmemiştir. Hüseyin Bey'in usulsüzlükleri ve suiistimalleri nedeniyle ticaret muahedeye rağmen baskı altında kalmıştır. Ancak muahedenin uygulanmasını teyid eden fermanının alındığı Mart 1839'dan Mayıs 1840'a kadar olan dönemde ticaret büyük ve sıradışı bir canlanma göstererek önceki iki yılla mukayese edilirse ortalama %30-40 oranında artmıştır, bu oran Osmanlı-İngiliz ithalatının en önemli kalemi olan İngiliz pamuklu dokumasının satışında %60'a yükselmiştir. İngiliz ticarethanelerinin demir ve metal mamulü satışı 1838-39'da %40 artmıştır. Kahve tüketimi 1830'larda büyük yükselişe geçmiştir. Ancak büyük ölçüde yabancı ithaline dayandığından muahedenin doğrudan büyük etkisinden söz edilemez. Yine de İngiliz tüccarların kahve satışı %40 oranında yükselmiştir. Nüfusun düşük gelir gurubunun hayat standartları ıslah olmaya başladığından toplumun daha geniş kesimleri lüks sayılan ürünleri satın alma gücüne erişmeye başlamıştır. Önceki yıllarda geniş kesimler ancak asgari geçim ve temel gıda maddelerini kıt kanaat karşılayabiliyordu. Gelecek yıllarda lüks tüketime alışan gruplarının bu ürünlere yönelik talebinin yükseleceği varsayılabilir.

İthalattaki ani ve faydalı yükseliş, doğrudan muahedenin ithalat vergisini önceki belirsiz, keyfi vergileri lağvederek %2 oranında sabitlemesine ve sayısız

istisnayı, bezdirici formaliteyi, iç bölgelerde ticareti zorlaştıran eziyetleri ortadan kaldırmasına atfedilebilir. İngiliz üretimine, dokumasına ve emtiasına yönelik ilgi, talep düzenli bir yükseliş göstermektedir, Talep, zirai, üretici nüfus tekellerin lağvının etkilerini hissetmeye başladığında en azından ikiye katlanacaktır. Havayic-i zaruriyenin haricinde şu anda gereksiz gördükleri ürünlere alışkın hale gelmeleri ve bu ürünlerin geniş ölçekte onlara sunulması İngiliz ticaretini yükselteceği gibi muahedenin bu ticaret üzerindeki en olumlu etkilerinden olacaktır. Muahedenin İngiliz ticaretine büyük canlılık ve faydalar getirdiği bütün yönleriyle gözlemlenmektedir. İthalat bahsinde, 16 Ağustos 1838 Muahedesini benzer hükümlere sahip anlaşmalar yapan diğer ülke tüccarlarının ticareti üzerinde İngiliz ticaretine yakın oranlarda iyileşmeye sebep olmuştur. Muahede hükümlerine ve sağladığı haklara sahip olmayan yabancı tüccarlar ithalatını sürdürürebilmek için muahede sahibi tüccarların adı üzerinden faaliyetine devam etmiştir. Bu türden hilelere başvurmamaları ithalatta rekabet edemez hale gelmiştir.

İhracatta İngiliz tüccarın benzer şartlarda muahede imzalamış ülke tüccarına karşı büyük avantaj ve imtiyazları söz konusu değildi. Fakat Rus (Osmanlı ile önemli ticari ilişkileri olup henüz muahede imzalamamış olan yegane büyük ülke) tüccar ve tebaası söz konusu olduğunda ihracatta İngiliz tüccarlardan %1,5-%2 oranında daha düşük vergi ödüyorlardı. Rusların lehine olan bu fark muahedenin sonucu değil daha önceden ortaya çıkmıştı. Hala uygulamada olan ve geçerliliği süren eski Rus tarifesinden kaynaklanan tesadüfi bir durumdu. 1838 Muahedesinin İngiliz tüccarı ihracatta daha düşük oranda vergi ödeyen Ruslara karşı dezavantajlı duruma düşürdüğü görüşü hatalı bir izlenimdir. Düşük değerler üzerinden hesaplanan ve uygulaması sona eren eski İngiliz tarifesi dikkate alındığında bu fikrin hatalı olduğu ortaya çıkar. Buna karşın Rus tarifesi halen geçerli kaldığından, yürürlük tarihi bitene yahut yeniden düzenlenene kadar Ruslar belirgin bir avantaja sahip olacaklar. Rus tarifesindeki oranlar aynı temelde ve şartlarda Babıali ve Büyük güçler arasındaki müzakerelerden sonra yeniden düzenlenecektir. İzmir konsolosluğunun yetki alanında olan her yerde muahede uygulamaya konmuştur. Sadece kara yoluyla Bursa'dan İzmir'e ipek nakliyatı konusunda birtakım engellemeler söz konusudur.



İzmir'de mukim İngiliz tüccar adına Bursa'dan emtia alan temsilciler, ürünleri karadan İzmir'e limandan Avrupa'ya ihraç edilmek üzere gönderdikleri esnada Bursa'daki yerel idarecilerin engellemeleri ile karşılaşmışlardır. Aynı ticarti yürüten Osmanlı tebaası da benzer engellemelerle karşılaşmıştır. Ancak İstanbul'a ipek gönderen tüccarlara büyük kolaylıklar gösterilmiştir. Yeni tarifede ipek için belirlenen vergi okka başına 18 guruş olmasına karşın İstanbul'a gönderdiklerinde okka başına 10 guruş öderlerdi. İstanbul'a gönderilen bütün ipek Dersaadet gümrüğünde Osmanlı tebaası adına kaydedilirdi. İstanbul gümrük emini Tahir Bey, bu sayede ipek ticaretini İstanbul gümrüğüne mahsus ve burayla sınırlı tutmak istemiştir. Bu politika muahedenin sağladığı ticaret özgürlüğünü ortadan kaldırır niteliktedir. Antalya valisi Hasan Paşa ve onunla ortak hareket eden bölge muhassılı, kahvenin okkasından zorla 1 guruş vergi almaktadır. Bölgede ticaret yapan Türk tüccarlar, bu usulsüzlüğü protesto etmelerine karşın valinin emriyle cezalandırılmışlar ve ödeme yapmaya zorlanmışlardır. Paşa ayrıca bölgede indigo/çivit satışını yasaklamış, sadece kendi belirlediği fiyattan kendisi adına satış yaptırmıştır. Ayrıca balmumuna da okka başına 1 guruş ilave vergi koymuştur. Bundan başka ipek ticareti de vali tarafından tekel altına alınmıştır. 1840'da da aynı sistemin devam edeceği üreticilere bildirilmiştir. Ayrıca Antalya'nın askeri ve sivil idarecileri birbirleri ile uyum içinde hareket etmektedir zorbalıklar ve usulsüzlükleri örtbas etmektedirler. Antalya valisi Hasan Paşa sonra Aydın'a, ne yazık ki Tahir Paşa'nın yerine tayin edilmiştir. İkisinin takip ettiği yol birbirine benzemektedir. Muahedenin uygulamasına ve ihlaline dair bu bölgede bunlar dışında bir vaka vukuu bulmamıştır. Mısır paşalığı ve Babiali arasındaki ilişkiler buradaki tüccarlar tarafından yakından izlenmektedir. İlişkilerdeki belirsizlik karlı ve sonsuz ticaret imkanları ortaya çıkarmaktadır. Bunlar arasında huzur ve sükûnetin yeniden tesisi, önceleri yüksek faiz oranları yüzünden sermayesini sirkülasyondan çeken sermayedarları yeniden yatırım için teşvik etmiştir. Kağıt para basımı Osmanlı'da henüz söz konusu değildir. Sermaye ihtiyacı ise ciddi şekilde hissedilmektedir. Nakit darlığı ticari aktiviteleri hem daraltmakta hem de sınırlamaktadır.

Muahede kısa sürede Osmanlı-İngiliz ticaretinde olumlu etkilerini hissettirmiş, meyvelerini vermiştir. Tekellerin yıkıcı sonuçlarından, kısıtlayıcı, tüccarlardan zorla

alınan usulsüz vergilerden beslenen eski baskı sisteminin destekçisi kesimler muahededen en fazla zararı görmüştür. Belirsiz, şahsi ve keyfi vergilerin yükünden kurtulan ticaret her zaman yükseliş içinde olacak ve asla düşmeyecektir. Eski sistemin zararlarının telafisi ve izalesi için bir yıl kısa bir süre olmasına karşın zirai üreticiler kendi hesaplarına göre ve değeri üzerinden serbestçe satış yapmanın faydalarını kısa sürede tecrübe etmiştir. Muahedenin uygulamasını gözlemleyen İngiliz temsilciler, bütün engellemelere karşın muahedenin büyük hızla uygulanmasından ve imparatorluk çapında faydalı sonuçlarından bahsetmektedir<sup>570</sup>.

Aynı konsolosun bir diğer raporu da İzmir’de Balta Limanı Muahedesinin erken etkilerini göstermesi bakımından önemlidir. Muahedenin, ihracata ve tekellerin lağvına dair bütün hükümleri İzmir konsolosluk bölgesinde Samos ve Sakız müstesna olmak üzere tamamen uygulanmaktadır. Samos’ta ihracata ve ithalata %6 vergi uygulanmaktadır. Sakız’da ihracat için sülük yetiştirilen ve Kuşadası’nda mukim İyonya/ege adaları tebaasından bir tüccara ait olan bölgeye ada valisinin kararıyla el konulmuş ve ürünleri ihracat için Kuşadası’na nakli engellenmiştir. Kuşadası’ndaki konsolos yardımcısı bu uygulamayı protesto etmiş fakat henüz Bab-ı Âli bu konuda mülkün geri iadesi ve zararın tazmini kararı almamıştır. 1841 Ocağında Ayvalık idare meclisi kararıyla yabancıların bölgede serbestçe zeytinyağı ticareti yapması engellenmek istemiş ancak bu düzenleme girişimi, konsolos yardımcısının protestosu neticesinde sonuçsuz kalmıştır. Mastik/sakız ticareti (29 Haziran 1840 tarihli raporda belirtildiği üzere tekel uygulanan yegane ürün) Sakız Adası’nın gelirlerinde ortaya çıkan iltizam sahibinin imtiyaz karşılığı bir yıllığına hazineye ödediği 750 bin guruşluk (7.500 pound) açığın üreticiler tarafından tesviye edilmesi koşuluyla serbest bırakılmıştır. Bu miktar sakız yetiştirilen araziler padişah mülkü sayıldığından yıllık kira olarak değerlendirilmektedir. Sakız’da hububat piyasasında da fiyatlar yüksek olması tekel sisteminin varlığını güçlendirmektedir. Çeşme’de ihraç meyvelerinin saklanması ve taşınması için üretilen fıçaların imalatı burada mukim bir Osmanlı tebaasına 1840’da imtiyaz şeklinde tevdi edilmiştir. Fakat büyükelçinin itirazı üzerine Bab-ı Âli bu imtiyazı lağvetmiştir. Ayrıca Çeşme gümrük emininin buradan ihracat limanına

---

<sup>570</sup> A&P (1841). Correspondence respecting the operation of the commercial treaty with Turkey August 16,1838 Commercial Treaty with Turkey.

gönderilen ürünlerin vergisine fiçı bedelini de ilave ederek %12 vergi talebi benzer itirazlar üzerine Sadaretin emriyle sona erdirilmiştir. İthalat ile ilgili de çeşitli ihlaller söz konusudur. Her durumda bü türden ihlaller yerel otoriteler nezdinde protesto edilmesine karşın Bab-ı Âli'den emir gelene kadar herhangi bir tadil ve telafi yoluna gidilmemektedir. Bu ihlaller arasında en dikkat çekenini İngiliz pamuklu mamulüne uygulanan ilave vergidir. Beyaz yahut gri renkte İzmir'e getirilen İngiliz pamuklu dokumasına burada baskı işlemi uygulanmaktadır. 29 Haziran 1840 tarihli raporda belirtildiği üzere bu ürüne uygulanması gereken vergi kıymet üzerinde %7,5'tir. Ancak İstanbul Gümrük Emini Tahir Bey'in emriyle baskı işlemi sonrasında ürün yeniden değerlendirildiğinden %12 vergi talep edilmeye başlanmıştır. Bu uygulamaya yönelik bütün şikayetler ve protestolara rağmen herhangi bir değişiklik söz konusu olmamıştır. Bu uygulama sonucunda bu tür işlemde geçmiş İngiliz pamuklusuna yönelik talep fiyat yüksekliğinden gerilemiştir. Ayrıca bu ürünlerin baskısında büyük miktarda ve çeşitlilikle kullanılan boya materyallerinin tüketimi de azalmıştır. İsviçre'den baskılı ithal edilen dokumalara herhangi bir ilave vergi uygulanmadığından bunların ticareti ve kullanımı büyük miktarlarda artmış, İngiltere dokuması bunlarla ikame edilmiş, İngiliz ticaretine büyük zarar verilmiştir.

Avrupa'dan getirilen tütünün ticareti ithalat vergisi ödendikten sonra serbest değildir. Tömbeki, enfiye gibi tütün mamullerinin üretim imtiyazı tek bir kişiye devredildiğinden ham tütünün yegâne alıcısı da imtiyaz sahibiydi. Bab-ı Âli'nin bu türden hakları muhafazası muahedenin birinci maddesine göre mümkün olmadığından protestolar üzerine 5 Ekim'de bu tekel lağvedilmiştir. Kuşadası Muhassılı, bölgede devam eden yegâne tekeli işletiyordu. Kurşun bilyası, saçma ticareti tekeline sürdüren muhassıl, bölgedeki konsolos yardımcısı tarafından protesto edilmesine karşın Bab-ı Âli henüz tekelin lağvına dair bir karar almamıştır. Bazı uzak kazalarda ve iç bölgelerde İngiliz mamulüne %9'luk standart vergisi ödendikten sonra bir bölgeden diğerine taşınacağı esnada ilave vergi talep edildiği hakkında çeşitli şikayetler mevcuttur. Fakat bu konuda henüz kesin tarzda bir uygulamaya rastlanmadığından idarî makamlar nezdinde bir girişim söz konusu olmamıştır. Bununla birlikte Kuşadası muhassılı, yaptığı işlemlerin usulsüz olduğu ve keyfî vergiler talep ettiği gerekçesiyle yerel otoriteler tarafından uyarılmıştır. Bu türden uyarılar

idarecileri daha dikkatli ve kurallara uygun davranmaya sevk ediyordu ancak konsolosluk birimlerinin bulunmadığı, yerel idarecilerin bunlar tarafından denetlenmediği, haksızlığa uğrayanların usulsüzlükleri şikayet cesaret edemediği yerlerde suiistimallerin tamamen ortadan kalkmasını beklemek oldukça zordu. Gülhane Fermanı ile ilan edilen kaidelerin her yerde dikkatle ve tam anlamıyla taşradaki küçük idareciler tarafından uygulamaya sokulduğunu düşünmek büyük bir hata olur. İç Batı Anadolu'daki pek çok kazada ve konsolosluk temsilcilerinin mukim olmadığı yerlerde, muahedeni ruhuna uygun olmadığı için kahve satış tekeli elinde tutan tahmishanelerin lağvı bahanesiyle yerel idareciler kahve tekeli kendi ellerine almıştır. 30 Haziran 1840 tarihli fermanla Balta limanı hükümlerinin Osmanlı topraklarında mukim bütün tebaaya bütün hükümleriyle uygulanacağı ilan edilmiştir.

Muahedenin uygulanmasından sonra İngiliz mamul ve emtiasına yönelik talep ve tüketim hızı bir önceki seneye göre son on iki ayda aynı büyüme hızında kalmamasına rağmen, nitekim bu gerileme %20 civarında tahmin ediliyor, büyük gelişme göstermiştir. Muahedenin uygulanmasından sonra önceki döneme göre ticaret hacmi %60 oranında artmıştır.

Bab-ı Âli ve Mısır arasındaki gerilimin devam etmesi, mültezimlerin sui idaresi ticaret hacmindeki büyümenin momentumunu kaybetmesine ve baskılanmasına yol açan başlıca iki gelişmedir. Bunlardan ilki Anadolu'nun iç bölgeleri ve Suriye arasındaki serbest ticareti gerilettiğinden sermayenin sirkülasyondan çekilmesine yol açmıştır. Ancak ilişkilerin iyileşmesinden sonra kısa sürede bu gerilimin piyasa üzerinde yarattığı tahribatın izlerinin ortadan kalkacağı beklenmektedir. Ancak son engel bütün ticaret ve ekonomik hayat için çok daha büyük tehlikeye sahipti ve bir bakıma da kalıcı görünüyordu.

Bab-ı Âli'nin ilan ettiği reform programının temel ilkeleri oldukça iyi anlaşılabilir ve layık veçhile takdir edilmiştir. Fakat yeni sistemi uygulayamaya sokacak ve icra edecek personelin bu konudaki isteksizliği ve karşı iradesi reform programının başarısına yönelik şüpheleri arttırmaktadır. Bu memurlar birkaçı istisna olmak üzere vazifelerinin kapsamını ve önemini idrakten uzaktır, eğer şahsen onları ilgilendirmeyen bir konu ise vazifelerini ifa etmede kayıtsızdırlar. Teşekkül ettirmek,

geliştirmek ve muhafaza etmek üzere atandıkları kurumları yükseltmek yerine hasislikle şahsi çıkarlarının peşine düşerler.

Osmanlı coğrafyasının pek çok yerinde eski vergi sistemi lağvedilerek yenisi ikame edilmiştir, bu nedenle eskisine göre tarh edilen vergi miktarı öncekine göre iki katına yükselmiştir ki bunun büyük kısmının yeni vergi sisteminin icracılarının kişisel hazinesine gittiği gerçektir. Öyle ki kimi zaman zorbalığa varan bunaltıcı muamele ciddi kargaşaya yol açmış, bazı yerlerde muhassıllar ahali tarafından katledilmiş, memnuniyetsizlik geniş kitlelere yayılmıştır. Böyle uygulamalar, ziraî müstahsil sınıfın endüstriyel yatırıma temayülünü kısıtladığı gibi tüccarların da güvenini sarsmıştır. Yukarıda bahsedilen kahve tekeli nedeniyle son on iki ayda kahve tüketiminde herhangi bir artış söz konusu olmamıştır<sup>571</sup>.

#### **4.2. Kanlıca Ticaret Muahedesi'nin Osmanlı İktisadi-Kurumsal Dönüşümüne Etkileri**

1838 Balta Limanı Muahedesi kısa vadeli sonuçları bakımından gümrük vergileri oranlarından öte yed-i vahid sisteminin lağvedilmesiyle Osmanlı ekonomisi üzerinde tesir etmiştir. Tekellerin kaldırılması İngiltere'ye yapılan hammadde ihracatının yükselmesine neden olmuştur. Muahedede gümrük vergisi oranları eskiye nispeten aşağı çekilmemesine rağmen reelde yabancı tüccarın dahili vergilerden muafiyeti ödenen vergi miktarını düşürmüştür. 1862 tarifesinin müzakereleri esnasında Osmanlı Devleti'nde gümrük himaye sistemini savunan fikirlerin ortaya çıktığına şahit olunmuştur. Londra sefiri Kostaki Bey 29 Temmuz 1859 tarihli tahriratında, ihracattan alınan %12'lik gümrük vergisi nedeniyle ithalatın daha fazla olduğunu, ihracat gümrüklerinin düşürülerek ithalat vergilerinin artırılması gerektiğini savunmuştur. Kostaki Bey, ithalat vergisine 3 senede bir %2 zam, ihracat vergisinden ise %3 indirim yapılarak nihayetinde ihracat vergisinin tamamen kaldırılmasını, ithalatın da %12-13 seviyesine getirilmesini öneriyordu. Bu fikrine İngiliz hariciyesinin de olumlu baktığını, Palmerston'un %10'luk ithalat vergisini makul karşılayacağını, Bulwer ve Malmesbury'nin de bu fikri benimsediğini ifade etmiştir.

---

<sup>571</sup> A&P, 1842-Correspondence on Operation of Commercial Treaty with Turkey, August 1838 (1841'in devamı).

Bulwer 14 Mart 1860 tarihinde İngiliz Hariciye Nazırı John Russell'e gönderdiği raporda ithalat vergisindeki artışa karşın ihracat vergisinin düşürülmesi ve ardından kaldırılmasının Türk ürünlerinde büyük bir artışa yol açacağını, bu durumun ticaret yapan ülkelerin de faydasına olacağını belirtmiştir<sup>572</sup>. Oranlarda ne nispette indirim yapılacağı konusunda da Bulwer'in 8 Ekim 1860 tarihinde Osmanlı Hariciye Nezareti'ne gönderdiği takrirden önerdiği oranlar kabul görmüştür. İhracat ve ithalat için %8'i öngörmüştür. İhracatta bu oran üzerinden her yıl %1 indirim yapılacak ve nihayetinde vergi kalkacaktı. Ancak Bab-ı Âli verginin tamamen kaldırılmasını uygun görmemiş ve oran %1'e düşürüldükten sonra bu oranda sabit bırakılmasını kabul etmiştir. Nihayetinde 29 Nisan 1861 tarihinde imzalanan Kanlıca Ticaret Muahedesi'nde oranlar bu suretle kabul edilmiştir<sup>573</sup>. Ayrıca devam eden süreçte gümrük oranları müzakere konusu olmayı sürdürmüştür. Nitekim 1861 yılında imzalanan Kanlıca Muahede'sinde gümrük oranları yeni bir düzenlemeye tabi tutularak ihracattan alınan vergi %1'e düşürülmüş, ithalat vergisi ise %1 olarak belirlenmiştir<sup>574</sup>. Kırım Savaşı ve Paris Barış Antlaşması sonrası, değişen diplomatik ve ekonomik ortamda 1838 hükümlerinin tadili ihtiyacı ortaya çıkmıştır. 1860-61 arasında öncelikle İngiltere ile olmak üzere ticarî ayrıcalıklara sahip Avrupa devletleriyle olan muahedeler yenilenmiştir. Kanlıca Ticaret Muahedeleri adı verilen bu yeni antlaşma serisinde tuz, tütün ve askerî ürünlerin ithalinde ve transit ticarete birtakım düzenlemeler haricinde geneli itibarıyla Balta Limanı'nı takviye eden hükümler hayata geçmiştir. Balta Limanı sonrası dönem genel hatları itibarıyla siyasi bakımdan İngiltere'nin, Rusya'ya karşı Osmanlı toprak bütünlüğünü garanti altına aldığı bunun karşılığında ekonomik bakımdan ticarî avantajlarının sürekli genişletildiği bir süreç görünümündedir. 1827-1846 arasında Büyük Britanya'nın Osmanlı Devleti'ne ihracatı 5 kat artarken aynı süreçte Rusya'ya ihracat 1,200,000 pounddan ancak 1,700,000 pounda yükselmişti. Bu rakamlar ışığında Osmanlı Devleti'nin Pazar vasfı İngiltere için

---

<sup>572</sup> TNA, FO 78/1505.

<sup>573</sup> *Mecmua-i Muahedat*, I, 283; *Düvel-i Ecnebiye İngülterelü Nişan Defteri*, Nr. 39/5; Kütükoğlu, a.g.m, 1974, 345-346.

<sup>574</sup> Pamuk, a.g.e., 2005, 17 – 19,22.

Rusya'ya kıyasla oldukça öndeydi ve Rus tehdidine karşı Osmanlı Devleti'nin desteklenmesi İngiliz eko-politiğine uygun bir yaklaşımdı<sup>575</sup>.

Provizyonist tutumun resmen terki 1861 Kanlıca Ticaret Muahedesi ile vukuu bulmuştur. İthalat vergisi %5'ten %8'e yükseltilmiş, ihracat vergisi oranı ise %12'den %8'e indirilmiş, bundan daha önemlisi bundan sonraki her yıl %1 düşürülmesi nihayetinde 1869'da %1'e sabitlenmesi kararlaştırılmıştır. Bu hüküm ile Bab-ı Âli'nin ihracatın teşvik edilmesi gereken bir faaliyet olduğunu idrak ettiği geleneksel fiskalist ve işeci yaklaşımı terketmeye başladığı anlaşılmaktadır. 1838 Balta Limanı Muahedesi'ni güncelleyen 1861 Kanlıca Muahedesi ile her ülkeye göre tarifeler yapılarak 1861'deki değerleri üzerinden "ad volerem" usulde vergi miktarı tespit edilmiştir<sup>576</sup>. 1860'larda İngiliz sanayi mamulleri fiyatları üretim bolluğundan dolayı hızla düşmeye devam etmiştir. 1861 Muahedesi sonrasında hazırlanan İngiliz gümrük tarifesinde 1861 fiyatına göre vergisi sabitlenen emtia, cari fiyat üzerinden vergilendirilecek ürünlerden daha çok olduğu için yıldan yıla bu tablo Osmanlı ticaretinde İngiltere'nin aleyhine dönmeye başlamıştır. İngiliz mamulünün fiyatı düşmeye devam ettiğinden bunların ithalatından alınan vergiler cari gümrük oranlarının üzerinde kalmayı sürdürmüştür. Sabit tarifenin yol açtığı zararları telafi etmek için 1875'te bir girişim başlatan İngiliz tüccarlar bu konuda herhangi bir sonuç alamamıştır<sup>577</sup>.

1861 Kanlıca Ticaret Muahedesi'nin akabinde hazırlanan tarifenin 13 Mart 1892-13 Mart 1869 yılları arasında yürürlükte kalması kararlaştırılmıştır<sup>578</sup>. Tarifede, 1861 Muahedesi'nde kararlaştırılan %10 indirim, fiyat tespiti yapılmayarak rayice bırakılan ürünler gibi hususlarda açıklamalar yapılmıştır. Ayrıca ihraç mallarında rayiç fiyattan %10 düşüldükten sonra diğer emtiadan alınanla aynı nispette vergi alınacağı

<sup>575</sup> Yücekök, A.N. (1968). "Emperyalizm Yörüngesinde Osmanlı İmparatorluğu 1838 Ticaret Sözleşmesi", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 23(1), 418-420.

<sup>576</sup> Kurmuş, a.g.m., 2008, 242-244; İngiltere tarifesindeki 223 kalem emtiadan 43 emtianın vergisi cari değere göre kalanı ise 1861'deki değeri üzerinden sabitlenmiştir. Fransa'dan ithal edilen 220 çeşit emtianın 91'inin; Avusturya'dan alınan 246 çeşit ürünün 94'ünün; Belçika'dan alınan 211 tür emtianın 113'ünün; Rusya'dan gelen 187 çeşit ürünün 34'ünün vergisi ithal edildikleri dönemdeki cari fiyat üzerinden belirlenecekti. Ancak kalan ürünlere ödenecek vergi 1861'deki değer üzerinden sabitlenmiştir.

<sup>577</sup> Kurmuş, a.g.m., 2008, 243-245.

<sup>578</sup> *Düvel-i Ecnebiye, İngilterelü Nişan Defteri*, Nr. 39/5.

açıklanmıştır. Ödemelerde kullanılacak paranın cinsine dair de geniş açıklamalara yer verilmiştir; yüzlük mecrediye altını yüz kuruş değerinde, diğer altın ve gümüş paralar da bu nispete göre değerlendirilecekti. Beş gümüş mecrediye bir altın mecrediyeye eşitti ve yabancı paralarda bu değerler üzerinden darphane fiyatı ile peşin alınacaktı. İstanbul'da da mecrediye altını 100 kuruş değerinde idi ve borsadaki en yüksek fiyatlı kaime üzerinden de ödeme yapılabilecekti. Bunun için bir gün evvelden bir mecrediye altının kaç kaime olarak borsada değer gördüğünün gümrüğe bildirilmesi gerekiyordu. Kaime başlangıçta sadece İstanbul'da kabul edilecekti, taşrada da kaime tedavüle çıktığında oralarda da kabul edilecekti<sup>579</sup>.

On dokuzuncu yüzyılda Osmanlı ekonomisinin serbest ticaret ilkesini benimsediğini resmîleştiren ilk hukukî metin 1838 Balta Limanı Muahedesi ve bunu takip eden diğer Avrupa devletleriyle imza edilen serbest ticaret anlaşmalarıdır. Mısır ve Mehmed Ali Paşa krizinin gölgesinde imzalanan bu anlaşma Osmanlı ekonomisinin dışa açılımının ilk safhasını başlatır. Ticarî bağımlılığın yanına finansın da eklendiği daha geniş ölçekte Osmanlı ekonomisi üzerinde Avrupa kontrolünün arttığı ikinci dönemin başlangıcı ise 1861 Kanlıca ticaret muahedeleri ile tarihlenebilir. Balta Limanı'nı güncelleyen bu muahedeler ise Kırım Savaşı sonrasındaki mali bunalımların ve dış borçlanma sürecinin baskısı altında imzalanmıştır<sup>580</sup>.

### **4.3. Ticaret Muahedeleri ve Osmanlı-İngiliz İktisadi İlişkilerinde Dönüşüm**

Her iki dönem üzerine İzmir ticaretine dair toplu bir bakış muahedelerin ticaret üzerindeki etkilerini ortaya koyacaktır. 18. yüzyılın sonu itibarıyla İzmir, Osmanlı İmparatorluğu'nun lider ticaret merkeziydi. İncelenen dönemde, ana ihracat limanı olma özelliğini korumuştur. Gelecek dönemlerde İstanbul, İzmir'i yakalamıştır; ithalat konusunda ise İstanbul'un gerisinde kalmıştır. İzmir'in ticareti Devrim ve Napolyon Savaşları döneminde keskin bir şekilde düşse de bunların ardından süratle toparlanmış ve paranın savaş öncesi seviyesini geçmiştir (tablo 1). Çok yakın sürede

<sup>579</sup> Kütükoğlu, a.g.m., 1974, 347-348.

<sup>580</sup> Yücekök, a.g.m., 1968, s. 396.



bu defa Yunan Bağımsızlık Savaşı nedeniyle ticaret kesintiye uğramıştır<sup>581</sup>. Türkiye ve Mısır arasındaki savaşlarda ticareti 1840'larda olumsuz etkilemiştir. Ancak şüphesiz İngiliz ihracat fiyatlarındaki düşüşü durması ve büyümenin tekrar başlamasında 1838 Ticaret Anlaşması'nın katkısı olmuştur. 1847 yılında İngiliz konsolosu, ticarete düzenli bir yükselişin devam ettiğini rapor etmiştir: oysaki 1839 yılında sadece yekûnu 15.000 ton olan İngiltere için yüklenmiş 91 gemi vardı. Bu rakam 1845'te 196 gemi ve 35.000 tona yükselmiştir<sup>582</sup>. 1848 yılında Fransız konsolosu şunu ifade etmektedir: "Levant ticaretinde son birkaç yılda-ticaretimizin büyük kısmını ikinci liman konumundaki İzmir'den kaldırdık- bir tür devrim olmasına rağmen Anadolu'nun zengin üretimi ve ürünleri hala burası yoluyla satılmakta ve buradan yurtdışına ithalat ve ihracat gerçekleşmektedir" (ticaret raporu, 5 Ağustos 1848, CC Smyrne, vol. 48)

Birinci tablo, 1830'lardan 1880'lere kadar ithalatın 7.5 kat, veya yıllık yüzde 4'ün üzerinde oranda arttığını; ihracatın ise 4 kattan yada %3'ten daha fazla arttığını göstermektedir. Aynı zamanda İngiliz ihracat fiyatları neredeyse yarı oranında, ithalat fiyatları ise dörtte bir oranında düşmüştür. Gerçek rakamlardaki yükseliş 5-10 kat/%4.7 ve %3.3 daha fazladır. 1880'ler ve 1900'lerin başındaki düşüşün büyük kısmı dünyadaki fiyatları düşmesinden kaynaklanmıştır. Ancak fiyatlardaki yavaş yükseliş ve kapasitenin/hacmin genişlemesi ticaret rakamlarını I. Dünya Savaşı'nın eşiğinde yeni bir zirveye taşımıştır (tablo 2). Yükselişin nedenleri arasında 1860'larda yapılan ve İzmir'i iç bölgelere bağlayan demiryolu (4:15 ve 16) ve bunun tam aksine muhtemelen geniş bir miktar navlun/taşıma ücretini İzmir'den İstanbul'a yönlendiren Anadolu Demiryolları da yer almaktadır.

Tablolar ayrıca İzmir'deki ana tedarikçileri ve müşterileri de göstermektedir. Fransa, devrimden önce sahip olduğu başat konuma bir daha asla ulaşamadı ve Britanya'nın gerisinde kaldı. Avusturya için de aynı durum geçerlidir. Yüzyılın ilk yarısında Amerika, İzmir ile aktif ticaret yürütmüştür; 1820'lerden 1850'lere kadar dördüncü nadiren de üçüncülük pozisyonunda idi ancak İç Savaşın ardından ani bir

---

<sup>581</sup> "geçmiş dokuz yıl boyunca yani Yunan Bağımsızlık Savaşı ile başlayan son Rus harbi ile sona eren hem ithalatın hem de ihracatın genişlemesindeki değişkenlik oldukça önemsizdir. Barıştan beri özellikle İngiliz pamuklu ürünlerine ve ibrişimi ithalatı büyük ölçüde artmıştır"; İzmir Ticareti, TNA, FO 78/194, 1830.

<sup>582</sup> TNA, FO 78/701, Brent'ten Wallesley'e 21 Ocak 1847

şekilde payı düştü ve İtalya, Rusya ve Almanya ve diğer devletler tarafından geçildi. Birleşik Devletler, kahve, şeker ve pamuklu dokuma tedarik ederken kuru meyve, afyon ve yün almaktaydı. Daha sonra önemli bir tütün alıcısı olmuştur. 1876 yılındaki ana ürünler, meşe palamudu, pamuk, meyve, afyon, buğday ve arpa, sünger ve halıdır<sup>583</sup>. Buradaki yeni ürünler afyon, hububat ve süngerdir; halının önemi de kayda değer bir biçimde yükselmektedir. Kökboyanın yerini alizarin (kimyasal boya) aldığı için bu üründe büyük düşüş vardır<sup>584</sup>. 1910 yılındaki sıralama ise; kuru üzüm (£1.045.000, halı (£735.000), incir, meşe palamudu, afyon, pamuk, arpa ve tütündür<sup>585</sup>. Halının önemindeki artış istisna edilerek I. Dünya Savaşı'ndan önceki yüz elli yılda İzmir'in ihracatı temel bir değişiklik göstermemiştir<sup>586</sup>.

İthalat ile ilgili olarak da, 1784 yılında yünlü ürünler ithalatın yarısını oluşturuyordu; kahve ve şeker de diğer önemli ürünlerdi. 1830'ların sonu itibarıyla pamuklu dokuma en önde gelen üründü, bunu kahve, şeker, yünlüler, ipek ve madeni/hırdavat eşyalar takip etmiştir. 1876 yılında ise, pamuklu dokuma, ipek, madeni eşya, kereste, pamuk ipliği, gaz yağı ve şeker şeklindeydi<sup>587</sup>. 1910 yılında: ana ürün halen pamuklu dokuma (£857.000) idi bunu şeker, pamuk ipliği, yünlüler, kahve, deri ve gaz yağı takip etmiştir. Birkaç ürün İzmir bölgesinde meydana gelen gelişmeleri yansıtmaktadır: makineler ve aletler (£100.000), demir eşya (£136.000), kömür (£53.000), bakır ve teneke (£28.000)<sup>588</sup>.

---

<sup>583</sup> A&P 1877, vol. 83, İzmir

<sup>584</sup> 1869 yılında Graebe ve Liebermann, kök boyadaki renlendirme maddesi olan alizarini antrasen yağından elde ettiler; W.O. Henderson, W.O (1969). *The Industrialization of Europe*, Londra, 54.

<sup>585</sup> A&P, 1910, vol. 95, İzmir.

<sup>586</sup> Issawi, *a.g.e.*, 1980, 109.

<sup>587</sup> A&P, 1877, vol. 83, İzmir.

<sup>588</sup> A&P, 1910, vol. 95, İzmir; Issawi, *a.g.e.*, 109-110.

Yıl	İTHALAT				İHRACAT			
	İngiliz	Fransız	Avusturya	TOPLAM	İngiliz	Fransız	Avusturya	TOPLAM
1789	-	9.5	-	21.8	-	12.8	-	30.9
1802-3	-	6.6	-	-	-	5.0	-	-
1817	9.8	6.4	5.7	32	4.7	8.9	7.2	29.0
1819	4.9	5.6	7.9	23.6	6.8	5.7	6.8	29.7
1820	(9.6)	(3.6)	(3.6)	(23.7)	(15.3)	(2.2)	(5.8)	(30.7)
1831	-	1.1 <sup>a</sup>	-	-	-	-	-	(20)
1832	2.5	1.4	2.2	17.9	7.5	2.7	4.0	21.7
1833	-	-	-	13.0				19.2
1834	-	-	-	13.0				28.2
1835	-	-	-	42.6				-
1836	2.2	1.0	4.2	13.1	7.5	4.1	7.1	27.6
1837	2.0	0.8	2.3	8.1	7.2	5.8	4.1	24.2
1838	4.0	1.6	3.8	14.3	7.9	6.1	5.4	28.4
1839	4.7	1.1	3.8	17.0	10.5	7.7	7.3	35.9
1840	5.3	2.0	6.0	19.3	12.1	5.7	6.1	32.2
1841	4.7	1.8	6.5	18.1	10.0	5.5	5.6	29.9
1842	4.6	1.7	8.0	18.4	12.1	6.8	5.4	33.1
1843	8.9	2.6	12.5	27.6	13.0	5.8	4.1	32.5
1846	14.1	5.6	5.4	12.6	-	-	-	20.0
1850	-	-	-	31.0	-	-	-	36.2
1851	31.4	8.0	13.9	28.5	-	-	-	36.7
1852	30.6	10.3	13.9	30.1	-	-	-	39.3
1854	-	-	-	30.3	-	-	-	35.5
1855	17.8	7.1	12.4	57.1	18.5	5.9	6.0	63.1

Tablo 4.1. İzmir ticareti (milyon frank) <sup>589</sup>

<sup>a</sup> İhracat+İthalat

<sup>589</sup> Issawi, *a.g.e.*, 1980, 110-111.

İTHALAT					İHRACAT			
Yıl	İngiliz	Fransız	Avusturya	TOPLAM	İngiliz	Fransız	Avusturya	TOPLAM
1856	25.9	10.5	12.6	71.9	27.4	8.4	7.9	72.2
1857	18.0	11.3	9.8	61.2	24.5	8.5	7.5	62.9
1858	46.0	15.3	18.3	59.2	-	-	-	55.8
1860	19.3	9.3	7.0	59.7	18.5	6.9	6.6	46.2
1862	81.1	24.6	13.8	68.2	-	-	-	113.0
1863	-	-	-	93.5	-	-	-	123.9
1864	-	-	-	63.5	-	-	-	96.1
1871	46.0	8.7	10.0	-	45.0	14.5	15.0	100.6
1872	-	-	-	86.9	-	-	-	121.7
1873	-	-	-	116.7	-	-	-	104.0
1874	-	-	-	112.3	-	-	-	98.5
1875	-	-	-	87.1	-	-	-	97.4
1876	-	-	-	71.5	-	-	-	115.7
1877	-	12.6	-	77.1	-	10.6	-	117.1
1878	-	11.1	-	-	-	9.6	-	-
1879	52.2	18.8	16.0	117.2	49.7	18.1	9.9	110.2
1880	38.0	18.2	11.7	99.5	33.5	17.4	7.0	96.3
1881	58.2	23.0	13.7	116.4	37.4	16.0	5.8	95.1
1882	-	-	-	116.5	-	-	-	95.5
1883	-	13.0	-	130.0	-	14.4	-	90.0
1889	43.3	13.2	15.2	119.0	51.0	11.1	10.5	135.0
1894	23.6	12.9	9.2	69.4	38.4	6.9	9.6	82.9
1895	21.0	12.7	9.9	65.8	51.6	7.4	11.0	99.9
1896	-	-	-	(73.3)	-	-	-	(98.7)
1897	-	-	-	(81)	-	-	-	(161)
1898	-	-	-	(69)	-	-	-	(76)
1899	23.3	17.2	-	73.2	-	-	-	(103)

Tablo 4.1. (devam) İzmir Ticareti (milyon frank)

Kaynaklar: 1789 ve 1878—BC 1879; 1883—BC 1884; 1872-77—Georgiades, İzmir, 1833; Bailey, s.98; 1834 Vronchenko (bkz. selection 14); kuruş (piastre) cari orandan frank'a çevrilmiştir.

Yıl	İTHALAT		İHRACAT	
	Toplam	İngiliz	Toplam	İngiliz
1863	3.731	807	4.833	2.858
1864	2.538	1.500	3.842	2.068
1865	2.271	1.054	4.046	2.321
1866	3.763	1.166	3.606	1.520
1867	3.404	1.267	4.408	1.774
1868	3.354	1.366	4.632	1.871
1869	3.587	1.029	4.540	2.015
1870	3.007	845	3.620	1.244
1871	3.760	1.841	4.043	1.824
1872	(3.480)	-	4.867	-
1873	4.518	1.595	4.499	1.881
1874	4.490	1.326	3.940	1.899
1875	3.483	944	3.896	2.062
1876	2.860	1.074	4.630	2.058
1877	3.082	1.244	4.682	1.966
1878	4.140	2.144	3.543	1.514
1879	4.756	2.159	4.407	1.989
1880	3.980	1.520	3.852	1.340
1881	4.656	2.328	3.804	1.498
1888	3.867	-	2.710	-
1889	3.236	1.255	4.536	2.072
1890	3.031	1.006	3.708	1.723
1894	3.158	1.099	4.324	1.992
1897	2.250	-	3.500	-
1898	2.678	-	3.295	-
1899	2.563	-	3.783	-
1900	2.538	-	4.157	-
1901	2.849	997	4.413	2.475
1902	2.805	979	4.275	2.430
1903	2.802	883	4.834	2.734
1904	3.061	-	4.755	-
1905	3.215	-	5.504	-
1906	3.547	1.117	4.973	2.652
1907	3.183	923	4.690	2.401
1908	2.938	884	4.453	2.346
1909	3.508	-	5.036	-
1910	4.061	-	4.500	-
1911	4.138	-	4.400	-
1912	3.788	-	4.000	-

Tablo 4.2. İzmir ticareti (£000/İngiliz)

Kaynak A&P, İzmir yıllık raporları <sup>590</sup>

<sup>590</sup> Issawi, *a.g.e.*, 1980, 111-112.

Kanlıca Muahedeleri sonrasında İzmir ticareti de Balta Limanı sonrası görülen derecede olmasa da genişlemeyi sürdürmüştür<sup>591</sup>. 1865'te İzmir ithalatı, limandan toplam yelkenli ve buharlı olmak üzere 1.295 gemi ile taşınmıştır/gerçekleştirilmiştir. Buharlıların çoğunluğu kargolu olmakla birlikte bunların toplam tonajı 448.807 olarak ölçülmüştür. Bu ithalat, limandan toplam yelkenli ve buharlı olmak üzere 1.261 gemi ile gerçekleştirilmiştir. Buharlıların çoğunluğu kargolu olmakla birlikte bunların toplam tonajı 443.349 olarak ölçülmüştür. Büyük Britanya'dan İzmir'e yapılan ithalatın toplam miktarı, 806.831 poundur. Bu miktar toplam ihracat miktarının bir buçuğundan daha fazladır. 1865 yılında ithalat miktarlarında küçük bir düşüş olmuştur. Ancak, ihracat oranları bir önceki yılın üzerindedir. İthalat oranlarındaki düşüş, piyasanın istikrarsız şartları ve şehirdeki ana ticari şirketlerin maddi kayba uğramaları ile ilişkilendirilebilir. Halen büyük miktarda pamuk (pamuklu) üretimi mevcuttur. Bu yılın bürüt nakliye miktarı ve toplam tonajı da geçen senenin üzerindedir<sup>592</sup>.

1866 yılında limana ulaşan bürüt kargo/shipping miktarı geçen yıldan 37 gemi daha az olmasına rağmen tonaj geçen yılı aşarak 103.716 tona ulaşmıştır. İthalatın değeri de ayrıca 1865 yılından fazla olarak 1.318.469 l. (sterling)tir. Limandan ayrılan bürüt gemi sayısı 1865 yılına göre 24 gemi daha azdır, ancak tonaj geçen yıldan fazla olarak 105.860 tondur. Çok sayıda gemi yüksüz/ballast olarak ayrılmıştır. İhracat değeri geçen yıldan az olarak 440.098 l. (sterling) olarak gerçekleşmiştir. Bu durum bazı bölgelerdeki ürünlerin tamamının kaybedilmesi ile ilişkilendirilebilir. İncir hasadı da aynı şekilde oldukça düşük bir seviyede kalmıştır. İzmir ticareti, büyük ölçüde 1865-66 yıllarının kötü hasatından etkilenmiştir. Limana gelen İngiliz gemi sayısı 1865'e göre 12 gemi daha azdır<sup>593</sup>.

1867 yılında Limana varan nakliyenin bürüt miktarı geçen yıldan 42 gemi ile daha az ve 68.400 tondur. Ayrıca ithalat miktarı 186.790 pound daha düşük gerçekleşmiştir. Limandan ayrılan bürüt nakliye miktarı 84 gemi ve 86.826 geçen

---

<sup>591</sup> A&P, 1865, LIII; bkz. Ek 3, Tablo 1-3.

<sup>592</sup> A&P, 1867, LXVII; bkz. Ek 3, Tablo 5-6.

<sup>593</sup> A&P, 1867-68, LXVIII; 1866 Yılında İzmir'de gerçekleştirilen İngiliz ithalatı, ihracatı ve liman trafiği için bkz. Ek 3, Tablo 8-14.

seneye göre daha azdır. Ancak ithalatın değeri 1866 yılını 848.930 poundu aşmıştır. Yükselişin nedenleri, geçen yıla göre limandan boş ayrılan gemi sayısındaki azalma, nakledilen ürünlerin üst kalitede olması, ihraç edilen ana ürünlerin bazılarının fiyatlarındaki artış olarak görülmektedir. İzmir ticareti, hasat oldukça bol ve yüksek kalitede olduğundan daha önceki yıllara göre bu yıl daha hareketli geçmiştir. Avrupa-Afrika'dan buğday için büyük bir talep ortaya çıkması ticareti yükseltmiştir. 1867'de kimana giren ve çıkan İngiliz gemisi sayısı 1866 yılından daha fazla olmuştur: 50 gemi, 24.879 ton; 1.071 küçük tekne, 81.565 l. sterling değerinde yükle İzmir'e gelirken, 42 gemi, 21.204 ton; 876 küçük tekne, 254.110 l. sterling kargo değeri ile limandan ayrılmıştır<sup>594</sup>.

1868 yılında ticaret üzerinde gümrük tarifesinin eğer adilane bir şekilde uygulanırsa ağır bir baskı yaratmadığı ifade edilmiştir. Imperial Ottoman Bank (İngiliz şirketi) tarım ve ticaretten yeterli oranda istifade edemediği ve İngiliz bankasından beklenen faydanın henüz ortaya çıkmadığı söylenmiştir<sup>595</sup>.

1868'de 2.478 tonluk 77 gemi limana girmiştir, ithalat değeri, 1867 yılından daha az olarak 50.pounddur. Limandan ayrılan gemi sayısı ise 37 gemi daha azdı, ancak toplam tonaj miktarı 9.113 tonluk bir farkla geçen seneyi geçmiştir. İhracat değeri ise 224.700 pound) ile 1867 yılından daha fazla gerçekleşmiştir. Kıyı ticareti, 1.520 gemi ve 23.130 ton olarak gerçekleşmiştir. Limana giren kargonun değeri, 194.300 pounddur. Limandan çıkan gemi sayısı ise 1.480 gemi ve 22.170 tondur. 64.360 pound değerinde kargo taşınmaktadır. The Asia Minor Steam Ship (Küçük Asya Buharlı) Kumpanyası Kuşadası (Scio), Samos, Clymnos, Cos (Kos), Simi, Rhodes (Rodos), Macri (Mekri) ve Antalya (Adalia) limanları arasında her iki haftada bir buharlı işletmeye başlamıştır.

1869 yılı ithalat değerinde 1868 yılı ile mukayese edildiğinde 233.155 poundluk bir artış olmuştur. Ancak ihracat değerinde 91.920 poundluk bir azalma yaşanmıştır. Bu bazı ürünlerin piyasa fiyatlarındaki farktan ve bu seneki ticarete yaşanan durgunluktan kaynaklanmış olabilir. 1869 yılında limana giren İngiliz gemisi

<sup>594</sup> A&P, 1871, LXV; 1869 İzmir İhracatı, İthalatı ve Liman Trafığı için bkz. Ek 3, Tablo 22-26.

<sup>595</sup> A&P, 1870, LXIV

sayısı geçen yılı 6 gemi ve 3.677 ton ile aşmıştır. Limandan ayrılan gemi sayısı ise geçen yıl ile aynıdır ancak 1.533 ton daha fazladır. Limana giren bütün gemilerin toplam miktarı 1868 yılından 454 gemi daha fazladır ve toplam tonaj da 140.083 daha ağırdır. Bu gemilerin çoğunluğu limana boş (ballast) girmiş ve kargolarının bir parçası/kısmı ile limandan ayrılmışlardır. Limandan ayrılan gemilerin toplam sayısı geçen yıldan 266 gemi ve 84.441 ton daha fazladır. Büyük sayıda gemi limandan yüklerinin bir kısmı zaten gemide olarak veya yüksüz ayrılmıştır, limana giriş çıkış yapan gemi sayısı ile mukayese edildiğinde ihracattaki düşüş ve ithalattaki küçük artış bu durumla ilgili görülebilir. 1869 yılında İzmir Limanındaki bürüt ticaret: ithalat, 3.586.780 l.; ihracat, 4.540.350 l.; toplam, 8.127.130 pound gerçekleşmiştir. Bu ticaretin üçte birinden daha fazlası Büyük Britanya ve İzmir Limanı arasında gerçekleşmiştir. The Asia Minor Steamship Company (Küçük Asya Buharlı Kumpanyası), buharlı gemi seferlerini sürdürmektedir, ancak beklenen başarılar elde edilememiştir, Türk kumpanyası da İngilizlerin sefer düzenlediği aynı limanlara seferlere başlamıştır ve kısmen avantaj (tarafgirlik) Türk buharlılarına verilmiştir. İzmir İngiliz Konsolosu Cumberbatch, İngiliz girişimine zarar verecek bu gelişmeyi ortadan kaldırmak için bu şirketin temsilcilerini ikna etmeye çalışacağını vurgulamıştır<sup>596</sup>.

1871'de hem ithalat hem de ihracat miktarlarında ve limana giren gemilerin bürüt tonajında 1870 yılı ile kıyaslandığında artış vardır. İthalat: 752.700 pound, ihracat 422.830 pound fazla gerçekleşmiştir. Limana giren gemi sayısı, 25; tonaj 28.983 ton artmıştır Limandan ayrılan gemi sayısı 27 adet artarken, tonaj 4.994 ton olarak 1870 yılına göre düşmüştü 1870 yılına göre çok daha fazla gemi, ihracat miktarının artmasından dolayı tam yüklü/kapasite olarak limandan ayrılmıştır 1871 yılında limana giren İngiliz gemisi sayısı 1870 yılından 36 gemi ve 13.668 ton daha fazla; limandan ayrılan İngiliz gemisi sayısı da 36 gemi ve 14.063 ton daha fazladır. 1870 yılının 1.175.530l. üzerindedir. Bu yükseliş Almanya-Fransa arasındaki son savaşın sona ermesi ile ilişkilendirilebilir<sup>597</sup>.

<sup>596</sup> A&P, 1871, LXV; 1869 İzmir ihracatı, ithalatı ve Liman Trafiği için bkz. Ek 3, Tablo 22-26.

<sup>597</sup> A&P, 1872, LVIII; 1871 İzmir ihracatı, ithalatı ve Liman Trafiği için bkz. Ek 3, Tablo 27-29.



1872 yılı istatistikleri 1871 yılının rakamları ile karşılaştırıldığında ithalat değerinde 299.440 l.'lik bir düşüş olduğu görülmektedir ve ayrıca 1872 yılında İzmir Limanı'na giren gemilerin toplam bürüt tonajında 29.986 tonluk bir düşüş olmuştur, öte yandan ihracat değerinde 823.520 l.'lik bir artış olmuş bunun yanı sıra tonajda 4.614 ton fazladır. 1872 yılında İzmir Limanı'na giren İngiliz gemilerinin sayısı 1871 yılından 17 gemi fazladır ancak 3.255 ton eksiktir. Limandan ayrılan gemi sayısı ise bir gemi fazla ve 795 tonluk bir fazlalık bulunmaktadır<sup>598</sup>.

1874 yılında 1873'e göre 28.380 l. (sterling) daha az ithalat gerçekleştirilmiştir. İhracattaki toplam 559.000 l.'lik düşüş ise bölgenin bazı ürünlerinin fiyatlarında ana tüketim pazarlarında düşüş olmasından ve 1874 yılında İzmir'den 1873 yılına göre daha az miktarda ürünün ihraç edilmesi ile ilişkilendirilebilir. 1874 yılında İzmir Limanı'nda limana giren gemilerin bürüt tonaj miktarında, 53.780 tonluk bir artış olmuştur ve limandan ayrılan gemilerin toplam tonajında ise 53.684 tonluk bir artış olmuştur ve daha fazla sayıda gemi kargolarının/yüklerinin küçük bir kısmını İzmir Limanı'ndan almışlardır. 1874 yılında limana giren İngiliz gemisi sayısı, 1873 yılından 14 gemi ve 2.485 ton daha azdır, limandan ayrılan gemi sayısı ise 10 gemi ve 4.210 ton daha azdır<sup>599</sup>.

1874 yılı ile karşılaştırıldığında 1875 yılı ithalatının bir önceki yıla göre 1.006.600 l. sterling daha az olduğu görülmektedir. Ayrıca bir önceki yıla göre ihracat miktarı da 44.000 l. sterling daha az gerçekleşmiştir. Ancak limana giren gemilerin bürüt tonajı konusunda 1875 yılında 81.492 tonluk artış meydana gelmiştir aynı şekilde limandan ayrılan gemilerin bürüt tonajında da 90.952 tonluk bir artış meydana gelmiştir. İhracat ve ithalattaki düşüş, bunların miktarındaki azalmanın/daralmanın yanı sıra büyük ölçüde fiyatlardaki düşüş ile ilişkilidir. 1875 yılında bir önceki yıla göre limana 2 İngiliz gemisi daha az girmiş ve üç gemi daha az ayrılmıştır. Ancak buharlı sayısındaki artış sayesinde limana giren gemilerin tonajı bir önceki yıla göre 45.013 ton, ayrılan gemilerin tonajı ise 47.469 ton daha fazladır<sup>600</sup>.

<sup>598</sup> A&P, 1873, LXV; 1872 İzmir İhracatı, İthalatı ve Liman Trafığı için bkz. Ek 3, Tablo 32-35.

<sup>599</sup> A&P, 1875, LXXVII; 1874 İzmir İhracatı, İthalatı ve Liman Trafığı için bkz. Ek 3, Tablo 37-40.

<sup>600</sup> A&P, 1876, LXXV; 1875 İzmir İhracatı, İthalatı ve Liman Trafığı için bkz. Ek 3, Tablo 41-46.

1876 yılında hem dünya çapında finansal kriz hem de Osmanlı Devleti içindeki dahili meselelere rağmen ticaret halen düşmemiştir, ithalat 1875 yılına göre 600.000 pound daha az iken ihracat 700.000 pound daha fazla gerçekleşmiştir. 1876 yılında limana giren ve limandan ayrılan gemilerin brüt tonajı aşağıdaki tablolarda verilmiştir, limana bir önceki yıla göre limana giren gemi sayısı 56 fazla ve ayrılan gemi sayısı 34 fazla olmasına rağmen brüt tonajda az bir fark vardır. Limana giren gemi sayısında 79 gemi 19.717 tonluk bir fazlalık var iken limandan ayrılan gemi sayısı bir önceki yıldan 75 gemi ve 19.191 ton fazladır<sup>601</sup>.



---

<sup>601</sup> A&P, 1877, LXXXIII; 1876 İzmir İhracatı, İthalatı ve Liman Trafikği için bkz. Ek 3, Tablo 47-51.



## 5. SONUÇ

XVIII. yüzyılın sonunda Endüstri Devrimi, ilk olarak Britanya İmparatorluğunu daha sonra da Batı Avrupa ekonomilerini dönüştürerek ürünlerin kitlesel üretim ile ucuzlamasını sağlamıştır. Böylelikle Avrupa güçleri artı ürünün aktarılması için mevcut pazarlarını genişletme arayışına girmiştir. XIX. yüzyılın başlarında Britanya için yeni emperyalizmin yayılabileceği en uygun pazarlardan biri Osmanlı Devleti idi. Bu yayılma Osmanlı ekonomisinin belirli ticari bölgelerinde kendine mahsus bir ekonomik düzen yaratmıştır. Osmanlı ekonomisi ham madde ihraç eden mamul mal ithal eden bir ekonomik düzene dönüştürülmüştür. Büyük Güçler, Avrupa emperyalizminin yeni metodlarından olan liberal emperyalizm ve serbest ticaret dayatması ile çevre ülkeler üzerinde ekonomik hegemonya kurma yoluna giderek geçmişte olduğu gibi çevre ülkeleri koloni haline getirmeye ihtiyaç duymamıştır.

Avrupa ülkeleri XIX. yüzyılın başında güçlü İngiliz ekonomisine karşı gelişme aşamasındaki ulusal ekonomilerini korumak için bazı önlemler alırken Osmanlı Devleti'ne serbest ticaret anlaşması dayatılıyordu<sup>602</sup>. Britanya ekonomisi ve Batı Avrupa güçleri, endüstri devrimi ile birlikte seri üretime geçerken üretim maliyetlerini düşürmüştür. Bilhassa Britanya, pek çok çevre ülkeye serbest ticaret anlaşmaları dayatarak ürettiği emtia için mümkün olduğunca fazla pazara genişlemeyi hedeflemiştir. İngiltere'nin XIX. yüzyılın ikinci çeyreğinde çevre ülkeler üzerinde yoğunlaşan serbest ticaret baskısının arkasında Avrupa'nın ekonomik yapısı da etkiliydi. İngiliz mamulünün yakın pazarlara girişine karşı alınan önlemler dolayısıyla küresel bir ticaret imparatorluğu olan Britanya, ucuza imal ettiği ürünlerini Batı Avrupa'nın dışındaki endüstrileşmemiş pazarlara yönlendirmiştir. Bunun neticesinde söz konusu pazarlar dünya-ekonomisinin hegemonyası altına girmiştir.

Endüstri Devrimi sayesinde üretim daha hızlı ve az maliyetli hale gelmiştir. Değişen teknoloji taşıma/nakliyat yöntemlerini de dönüştürdüğünden başka bir ifade ile deniz aşırı ticarete yelkenli gemilerin yerini buharlılar aldığından ve kara ticaretinde demiryolları devreye girdiğinden ticarete dahil emtia miktarı ve bunun

---

<sup>602</sup> Bailey, a.g.m., 1940, 449-484

taşınma hızı önceki devirlerle mukayese edilemeyecek oranda artmış ve ticari kapasiteler oldukça yükselmiştir. Avrupa'nın sanayi güçlerinin üretimi yüksek miktarlara çıktığından Avrupa kapitalizmi formal-informal yollarla çevreye genişlemiştir. Merkez-çevre arasındaki ticari genişlemeye daha evvelki dönemlerde görülmeyen bir yenilik olarak kapital ihracı eşlik etmiştir. Ticareti genişletmek, Avrupa kapitalizminin yayılmasını kolaylaştırmak bir bakıma Latin Amerika, Afrika, Asya'da yer alan çevre ülkeleri uygun bir pazara dönüştürmek için ihraç edilen sermaye doğrudan altyapı yatırımlarına, demiryolu inşasına, liman tesisleri ve kent düzenlemelerine harcanmıştır. XIX. yüzyıl boyunca serbest ticaret, sermaye ihracı yoluyla Britanya denizaşırı kapitalist sanayi imparatorluğunu genişletmiştir. XIX. yüzyılın ikinci çeyreğinden sonra Osmanlı Devleti ve Britanya, Fransa arasındaki ticaret hızlı bir şekilde artmış bir süre sonra ticaret dengesi bozularak ithalat, ihracatı aşmıştır. Kırım Savaşı döneminde ise ticaret dengesi tamamen bozularak Osmanlı Devleti büyük ticaret fazlası vermeye başlamıştır. Bu dönemde eski zanaate dayalı imalathaneler yabancı malların rekabetinden büyük zararlar görmüştür. XIX. yüzyıl boyunca imtiyaz sözleşmeleri Osmanlı topraklarında çoğunluğu yabancılara ait olmak üzere yeni fabrikalar kurulmuştur. Üretimdeki bu kapitalist genişleme Osmanlı yer altı kaynaklarına da yönelmiştir. 1861'de Meadin Nizamnamesi ile madenler üzerindeki devlet tekelinin kaldırılmasından sonra özel teşebbüs ile madencilik başlamış ve yabancı kapitalin bir kısmı bu kaynaklara yönelmiştir.

XIX. yüzyılda Britanya İmparatorluğu, kapitalist-dünya ekonomik sisteminin ekonomik ve politik merkezi olurken bu sistem genişlediği bölgeleri de değiştirmeye başlamıştır. Britanya 1809'da Osmanlı Devleti 1810'da ise İran ile dostluk anlaşması imzalayarak buralar ile olan siyasi münasebetlerini güçlendirmiştir. Uzak Asya ve Çin'deki ticari çıkarlar için ise mücadeleye girişerek 1839-1842'de burasının dünya kapitalist ekonomisine açılmasını sağlamıştır<sup>603</sup>. Hammadde ihracına dayanan Osmanlı ekonomik düzeni de İngiliz serbest ticaretinin yayılması için uygun pazarlardandı. 1830'larda bir dizi diplomatik girişim ile Osmanlı Devleti'nin hakim ticari ortağı oldu. Böylelikle İngiliz ticareti için Akdeniz'de güvenli geçiş imkanı

---

<sup>603</sup> Kasaba, *a.g.e.*, 1993, 40-41.

sağlanmışır<sup>604</sup>. Avrupa ürünleri Osmanlı zanaatları ile rekabete girmiş, bilhassa tekstilde Osmanlı ihracatı dokumadan hammaddeye kaydığı için olumsuz etkiler ortaya çıkmıştır. Yine evvelen Osmanlı Devleti'nin güney sınırlarından elde edilen kahve, şeker gibi kolonyal ürünlerin denizaşırı bölgelerden ithalatı yükselmiştir. Hind tekstili ile mevcut olan rekabet, varlıklı Osmanlı kesiminin Avrupa emtiasına olan düşkünlüğü bu eğilimi kuvvetlendirmiştir.

XIX. yüzyılda Britanya İmparatorluğu'nun Osmanlı Devleti üzerindeki başlıca stratejik beklentisi/hedefi Hindistan ile irtibatının kesintiye uğramamasını sağlamaktı. Ayrıca Rusya'nın Osmanlı üzerinde nüfuz kazanmasını engellemek İngiliz politikasının bir diğer hedefiydi. XIX. yüzyılın ortasında Mısır valisi Mehmed Ali Paşa'nın isyanı gibi iç birliği bozacak tehditlere mevcut askeri/politik gücüyle karşı koyamayan Osmanlı Devleti bu konularda Avrupa güçlerinin desteğine ihtiyaç duyuyordu. Britanya siyasi destek karşılığında Osmanlı Devleti ile Britanya arasında ticareti serbest hale getiren 1838 Balta Limanı Muahedesi'ni imzalatmayı başarmıştır. Britanya'nın Osmanlı toprak bütünlüğü yönünde meseleye müdahalesi Osmanlı Devleti'nden elde ettiği ticari imtiyaz ile sonuçlanmıştır. Balta Limanı Muahedesi Osmanlı Devleti'nin XIX. yüzyılda imzaladığı serbest ticaret antlaşmalarının ilk örneği değildir. 1829 yılında Rusya ile imzalanan Edirne Antlaşması Rus tüccarlara Osmanlı toprakları ve sularında serbest ticaret hakkı tanımıştı. Yine benzer olarak 1830'da ABD ile imzalanan ticaret antlaşması benzer imtiyazlar tanımaktaydı ve devam eden süreçte ABD'nin Osmanlı Devleti ile yaptığı afyon ticaretini oldukça genişletmişti.

XIX. yüzyılda Britanya Osmanlı Devleti ile birlikte bir dizi serbest ticaret antlaşması ile küresel bir serbest ticaret liberalizmi akımı başlatmıştır. 1838 Balta Limanı sonrasında 1842'de Çin ile Nanking Anlaşması imzalanarak Çin, yabancı ticarete açılmıştır. Balta Limanı ve Nanking iki devletin siyasi/iktisadi tarihlerinde dönüm noktası olarak değerlendirilen çöküş, sömürgeleşme, yarı sömürgeleşme kavramlarıyla ifade edilen süreçlerin başlangıç noktası olarak belirlenen ve sembolik anlamlar yüklenen antlaşmalardır<sup>605</sup>. İki muahede ile Çin ve Osmanlı dış ticareti

---

<sup>604</sup> Illich, N.S., *a.g.t.*, 34-36.

<sup>605</sup> Kasaba, a.g.m., 1993, 21-241.

üzerindeki kısıtlamaların çoğunluğu İngiliz tüccar için kaldırılmıştır. Osmanlı Devleti'nin ticari değeri yüksek emtia üzerinde uyguladığı yed-i vahid sistemi kaldırılarak İngiliz tüccar, Osmanlı Devleti'nin herhangi bir yerinden emtia satın alma hakkı elde etti ve Osmanlı toprakları içerisinde taşınan ürünlere uygulanan %8'lik dâhili gümrük vergisinden muaf tutuldular. Bu vergi yerli tüccara uygulanmaya devam etmiştir. Düşük tarife oranları Britanya'nın serbest ticaret politikası ile oldukça uyumluydu ve neredeyse bütün Asya coğrafyasında benzer oranlar hakimdi. Buna karşılık olarak Latin Amerika ve Birleşik Devletlerde tarife oranları dönemin ortalamasının %30, Osmanlı Devleti'ndeki oranların ise dört katı üzerindedi. 1838 Balta Limanı'nı müteakiben diğer Avrupa devletleri ile de benzer nitelikte serbest ticaret anlaşmaları imzalanmıştır. Osmanlı ithalatı ve ihracatı üzerindeki sınırlandırmaların kaldırılması ile Osmanlı hammadde pazarı Avrupa ticaretine açılmıştır. Balta Limanı ile sembolleştirilen bu serbest ticaret anlaşmaları dizisi Osmanlı ekonomisinin dünya ekonomisi ile eklemlenme sürecinin dönüm noktası olarak belirlenmiştir. 1838 Balta Limanı Antlaşması, gümrük oranlarını ihracatta %12, ithalatta ise %5 olarak belirlemiştir. Dahası İngiliz tüccar, dâhili vergilerden muaf tutulurken yerli tüccar bu vergileri ödemeye devam edecekti<sup>606</sup>. Böylece İngilizler yerli tüccara karşı önemli bir avantaj sağlamıştır. Britanya'nın ekonomik hedeflerini yansıtan Balta Limanı Muahedesi'nin imzalanmasında Osmanlı yönetiminin temel motivasyonu politik saiklerdi. Cevdet ve Lütü Paşaların da belirttiği üzere Mehmed Ali Paşa'ya karşı İngiliz desteğini temin etmek için politik bir manevra olarak Balta Limanı'nın şartları kabul edilmiştir<sup>607</sup>. Balta Limanı Muahedesi, Osmanlı Devleti'nin ekonomik liberalizme geçişinin adımı olarak değerlendirilmiştir<sup>608</sup>. Muahedenin Osmanlı ekonomisinin çöküşünü hızlandırdığı, Osmanlı imalat sanayinin ve ekonomisinin gelişiminin engellendiği yaygın kabul eden bir görüş olarak tekrarlanmıştır<sup>609</sup>. Yıldan yıla ucuzlayan ve taşıma teknolojisinin gelişmesi sebebiyle de hızlı ve bol miktarlarda aktarılan İngiliz mamulâtı nedeniyle Osmanlı endüstrisinin gelişiminin engellendiği de mevcut literatürde sıklıkla vurgulanır. Anlaşma sonrası

---

<sup>606</sup> Koymen, a.g.m., (1971), 47-55.

<sup>607</sup> Timur, a.g.e., 1989, s. 86.

<sup>608</sup> Quatert, a.g.e., 1994, 764.

<sup>609</sup> Kutukoglu, a.g.e., 2003, 190, 285.

Britanya'dan Osmanlı Devleti'ne yapılan ithalat 1838-54 arasında %3.4 artmıştır<sup>610</sup>. İngiliz mamulü ucuz olduğundan yerli ürüne göre daha fazla talep görmüştür. Antlaşmanın bir diğer yıkıcı etkisi tekstil sektöründe ortaya çıkmıştır. 1820-60 arasında dokuma sektöründe istihdam olan yaklaşık 100.000 kişi tezgahların kapanması nedeniyle işinden olmuştur.

İngiliz ve diğer Batılı güçler için cazibe kaynağı olan Osmanlı pazarlarında serbest ticaret anlaşmaları yoluyla vergi muafiyetleri ile avantajlı bir konum elde etmiştir. Tekellerin kaldırılması vergi muafiyetleri Osmanlı maliyesini daralttığından ilave olarak 1854 Kırım Savaşı ek masraflar yarattığından Osmanlı Devleti Avrupa para piyasalarından ve sarraflardan borçlanmaya mecbur kalmıştır. Serbest ticaret anlaşmalarının Osmanlı Devleti üzerindeki en önemli etkilerinden biri gümrük gelirlerindeki düşüşün finansal daralmaya yol açmasıdır. Serbest ticaret anlaşmaları dolayısıyla XIX. yüzyıl boyunca Osmanlı gümrük rejimi klasik liberal ilkeler çerçevesinde belirlenmiş, Osmanlı yönetimi iktisadi korumacı bir politika benimseyememiştir. Özellikle İngilizler Osmanlı topraklarında uygun pazar bulduklarından daha fazla ürün ve daha fazla tüccarla Osmanlı ticaretine dahil olmuşlardır. Osmanlı ve kapitalist dünya ekonomisi arasındaki bağlantı daha kuvvetli bir hal almış ve bir bakıma Osmanlı Devleti'nin iktisadi özgürlüğü kısıtlanmıştır.

1840'lardan itibaren Osmanlı Devleti 1838 Antlaşması ile Avrupalı tüccarın kazandığı, perakende ticaret yapma, taşınmaz mal sahibi olma, eğer açık bir surette olamıyorsa zımni olarak işletme lisansı alma gibi hakları garanti altına almıştı ve Batı Anadolu'nun Dünya-ekonomisi ile entegrasyonu/eklemlenmesi hızlanmıştı, Avrupalı tüccarlar şehir ekonomisinin neredeyse bütün sektörlerinde faaliyetlerini arttırmışlardı. Örnek olarak, buğday öğütmek için buharla çalışan değirmenler Avrupalı tüccarlar tarafından kurulmuştu ve bu gelişmenin gıda işleme sektörünün büyümesine önemli katkıları oldu. Ayrıca, ipek eğirme fabrikaları pamuk dokuma için çırçır fabrikaları, iplik boyama ve kumaş (muslin) baskı makineleri kurmuşlardır. Ayrıca özellikle madencilik sektöründe de aktiftiler. Bunun yanı sıra, demir yolu yapımı önemli alt yapı projelerine, hava gaz gibi kamu hizmetlerinin kurulması işletilmesi

---

<sup>610</sup> Pamuk, *a.g.e.*, 2013, 21.



hususlarına büyük miktarda yatırım yapmışlardır, bunlarla birlikte gemicilik, sigortacılı gibi geleneksel ticari faaliyetleri de göz ardı etmemişlerdir.

Balta Limanı öncesi İngiliz ve diğer yabancı tüccarların İzmir'in hinterlandına doğrudan üreticiye ulaşmaları ihracat yasakları, yerel idareciler ve güçlü toprak sahiplerinin keyfi düzenlemeleri dolayısıyla oldukça kısıtlıydı. Tekellerin/yed-i vahid sisteminin lağvedilmesi, ihracat ve ithalat üzerindeki sınırlandırmaların iptali ile İngiliz tüccarlar ticari faaliyetlerini iç bölgelere genişleterek daha karlı bir ticaret sürdürme imkanı elde etmişlerdir. Engellerin kaldırılması ile Batı Anadolu'nun tarımsal üretim yapısını da değiştirmiştir. Yerli müstahsiller Batı Avrupa pazarlarında yüksek talep gören pamuk, zahire, meyan kökü, palamut, afyon gibi karlı kapital değeri olan ürünlere yönelmiştir. Sonuç olarak, dışarıdan dâhil olmaya kapalı bir yapı olarak kendini devam ettiren yerel iktisadi grupların muhalafeti/karşıtlığı ve devlet kurumlarındaki yozlaşma nedeniyle 1838 İngiliz-Türk ticaret Anlaşmasının tam ve etkili bir şekilde uygulanması oldukça geniş bir zaman almıştır. Anlaşma ayrıca, devam eden ve genişleyen gayrimüslimlerin aracılık rolünü de ortadan kaldıramamıştır. Ancak, uluslararası piyasalara Osmanlı ürünlerinin lehine bir durum olması ile, Anlaşma, Batı Anadolu'nun Avrupacı yatırımcılara, uluslararası ticari faaliyetlere açılması, bölgenin dünya ekonomisine entegre olma sürecinin hızlandırılması, 1838'i takip eden dönemde İzmir ve onun hinterlandında Avrupalıların faaliyetlerinin büyük oranda arttırılması gibi başlıca hedefleri konusunda başarılı olmuştur. 1838 Ticaret Muahedesi, Avrupa'nın münhasıran İngiltere'nin ekonomik olarak refah seviyesinin yükseldiği, şehrli nüfusun alım gücünün arttığı, Levant'ın hammadde ve yiyecek ürünlerine olan talebin yükseldiği bir dönemde imzalanmıştır. Batı Anadolu osmanlı toprakları dahilinde bu talebin karşılanabileceği başta gelen bölgeler arasındaydı. Özellikle İzmir'in, İngiltere için gıda, tekstil hammaddeleri elde etmek bakımından önemli bir rolü vardı. Osmanlı Devleti'nin ana ihracat limanı olmasının yanı sıra Batı ürünleri de yine İzmir üzerinden iç piyasaya dağıtılmaktaydı. İngiltere ve Batı Avrupa, endüstriyel ürünlerinin limana istikrarlı akışı söz konusuydu. Ayrıca, hinterlanddan gelen zirai ürünler ve hammaddeleri, Avrupalı tüccarın kolonyal yahut mamul ürünler karşılığı takas etmesi her zaman sözkonusu olduğu için diğer Doğu Akdeniz liamanlarına göre İzmir daha çok tercih edilmekteydi. İzmir'den iç bölgelere, İran'a

ürün göndermek hem coğrafi yakınlık hem de buradaki düşük navlun nedeniyle Beyrut yahut İskenderiye'ye göre daha ucuzdu. Anadolu'nun ticari değeri olan bütün emtia çeşitliliğini, Osmanlı piyasasına sunulan bütün batılı ürünleri XIX. yüzyılda İzmir'de görmek mümkündür. 1838 Muahedesi sonrası İzmir'deki ticaretin büyümesi neredeyse bir patlama olarak tanımlanmıştır. 1830'lardan 1880'şere kadar İzmir'e yapılan ithalat 7.5 kat, ihracat ise 4 kat artmıştı. 1850'de Osmanlı Devleti'nin dış ticaretinin %7.5'i İzmir'den gerçekleştirilirken bu oran 1873'de %30'a yükselmiştir. İzmir ticaretinde özellikle Balta Limanı sonrasındaki ilk yirmi yılda İngiliz ağırlığı o kadar artmıştır ki neredeyse diğer Avrupalı tüccarlara yer kalmamıştır. 1839 yılında İzmir'e yapılan ithalatın %27.7'sini, ihracatın ise %29'unu İngiltere gerçekleştirmiştir. Aynı yıl İzmir limanına gelen 91 İngiliz gemisi İzmir'den Britanya'ya 15.000 tonluk emtia taşımıştır. 1845'te gemi sayısı 196, tonaj ise 35.000 tona çıkmıştır. 1849'da ise 250 gemi, 45.084 ton emtia götürmüştür. 1848-52 arasında ise İzmir limanına gelen toplam 3.311 geminin 766'sı İngiltere'ye aitti. 1860'ta İzmir ihracatının %39.9'u, ithalatın ise %32.2'si İngiltere'ye yapılmaktaydı. İngiltere'den ithal edilen başlıca ürünler, pamuklu dokuma, deri, kahve, baharat, madeni eşyalar, kiremit, tuğla, mermer gibi yapı malzemeleri ile kereste iken ihraç ürünleri, pamuk, yün, ipek, afyon, palamut, meyan kökü, kurutulmuş meyveler ve süngerdi. 1850'lerde üretilen meyan ve palamudun neredeyse tamamı İngiltere'ye ihraç olunmuştur. XIX. yüzyılın ikinci yarısında küresel ekonomi/dünya kapitalist ekonomisinin Büyük Britanya gibi merkezi kapitalist güçleri ihracat ve ithalat üzerindeki sınırlamaların kalktığı liberal ekonomi ağının genişletilmesi için çevre ülkelere baskı uygulamaya başlamıştır. Bu çerçevede hedef ekonomilerden olan Osmanlı Devleti'nin ihracat ve ithalat politikalarında birçok liberalleşiren 1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Muahedesi, ilk planda tarımsal üretimi etkilemiştir. 1840 Avrupa gücü ile benzerleri imzalanan bu muahede ile ekonomi üzerinde genel kısıtlamalar kaldırıldığı gibi, himayeci yöntemler de terk edildiğinden ithalat, ihracat ve Osmanlı toprakları yabancı tüccara açılmıştır. Anlaşmayı takip eden 40 yıl içerisinde İzmir'den yapılan ihracat 3 katına, ithalat ise 6 katına çıkmıştır. İhraç ürünlerinin çoğunluğu ise zirai üretimden ibaretti. Ham pamuk, yün, afyon, palamut, kök boya, mahmude otu, ipek, kuru meyve, zeytinyağı, buğday, mısır, un İzmir'den ihraç edilen başlıca emtia arasındaydı. Bunlara karşılık Avrupa'dan İzmir'e, demir,

kurşun, kalay, kahve, şeker, dokuma ürünleri ithal edilmekteydi. XIX. yüzyılın ortalarından itibaren Batı Anadolu ve İzmir ekonomisi çeşitlenerek uluslararası piyasalara eklenmiştir. Bu dönemdeki ürün çeşitliliğine karşın zirai genişleme ve işgücünün çoğalması zahire, pamuk, incir ve üzüm gibi kapitalist değeri yüksek belli başlı ürünler üzerinden gerçekleşmiştir. Batı Anadolu'nun ticaretinde büyük hacim kaplayan bu ürünler temel ihracat maddeleriydi. Bu temel ürünlerle birlikte meyveler, zeytin, meşe palamudu, kökboya zirai çeşitliliği sağlıyordu. Batı Anadolu'da zirai üretimin tek bir ürüne bağlı olmaması, çiftçilerin ürün çeşitliliğine yatkın olması, toprak ve iklimin de uygunluğu sayesinde Batı Anadolu tek bir ekonomik birim olarak dünya ekonomik sistemine ve pazarlara dahil olmuştur.

1830'lardan sonra Batı Anadolu'daki zirai ve ticari canlanma, İzmir'in Osmanlı Devleti'nin ana ihracat limanına dönüşümü, hinterland ile İzmir arasındaki ulaşım ve iletişimin iyileştirilmesi çevre-merkez arasındaki bağlantıyı güçlendirmiştir. Hinterland ile kurulan güçlü bağlar bir yandan ekonomi ve ticaretin genişlemesini sağlamış öte yandan insan ve emtia hareketliliğinin artışı şehirdeki altyapının yetersiz kalmasına yol açmıştır. İnsan ve emtia akışının hızlanması, bunun kontrol ve yönetimini de güçleştirdiğinden şehirdeki ticari yapıların, emtia yükleme ve boşaltma tesislerinin geliştirilmesi zaruret halini almıştı. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren İzmir'deki uluslararası ticarete zirai ürün ihracatı, mamul madde ithalatına dayanan ticaret modeline uygun ticari yapılar inşa edilmeye, yol ve iletişim ağları geliştirilmeye başlanmıştır. XIX. yüzyılın ikinci yarısında İzmir'deki uluslararası ticaretin artışı büyük faydaların yanı sıra çeşitli meseleleri de gündeme getirmiştir. Uluslararası taşımacılıkta buharlı gemi kullanımının yaygınlaşması tonaj ve nakliyat kapasitesini arttırmıştır. Bu gelişme bir yandan ekonomik canlanma ve hareketliliği arttırırken öte yandan hinterlanddan gelen ihraç ürünlerinin daha fazla daha hızlı ve daha ucuza İzmir'e taşınması üzerinde baskı yaratmıştır. Liman tesislerinin yetersizliği dolayısıyla gecikme ve beklemeler bu dönem sık rastlanan hadisattandı. 1860'larda İzmir halen büyük buharlı ve yelkenlilerin demirleyebileceği müstemilatı ile tam tekmil bir limana sahip değildi. Gemiler klasik dönemde olduğu gibi kıyıda açığa demirliyor, ürünler mavna yahut şalapuruya tipi teknelerle aktarılıyordu. Fakat İzmir ticaretine dahil gemi sayısının ve tonajın artışı körfez içinde demirleyecek yer bulmayı zorlaştırmaya

başlamıştır. Bununla birlikte kıyıda gemilere yahut tam tersi yönde yapılan nakliyatla kullanılan mavnalar oldukça yetersiz kalıyordu. Büyüyen ticaret hacmi modern bir liman işletmesinin kuruluşunu kaçınılmaz hale getirmiştir. 1850'lerden beri mevcut olan bu proje, iç bölgelerle tren bağlantısı kurulduktan sonra gündeme gelmiştir. Liman inşası önünde maddi, teknik zorluklar yanı sıra hukuki engeller de mevcuttu. Bezm-i Alem Valide Sultan evkafına ait olan İzmir körfezi kıyı şeridi Bab-ı Ali tarafından parsellenerek önce kiralanmış sonra da çeşitli şahıslara satılmıştır. 1864 yılında John Charnoud, Alfred Barker ve dört İngiliz tüccar, 2.2 mil uzunluğunda modern bir rıhtım, dalgakıran, gümrük binası, antrepolar, iskeleler ve deniz ticareti için gerekli olan müstemilata sahip bir liman inşa etmek için Bab-ı Ali'ye başvurmuş ancak kıyı şeridindeki arazi sahiplerinin itirazı ile karşılaşmışlardır. Bab-ı Ali, teklif sahibi tüccarlar ve arazi sahipleri arasındaki müzakereler sonunda arazi sahiplerinin denizi doldurarak elde ettiği alanların korunmasını sağlayacak şekilde plan revize edildi. 27 Kasım 1867 itibarıyla Nafia Nezaretinin de oluruyla proje onaylandı. 6 milyon franklık bir maliyet öngörülen proje için İngilizler The Smyrna Quay Company adlı bir şirket kurarak Fransız Dussaud Brothers'dan 2 milyon franklık bir kredi sağladı. Kalan miktarın finansmanı ise hisse senedi satışı ile karşılanacaktı. Ancak kıyıda arsalar üzerindeki hukuki sürecin tamamlanamaması ve buraların beklenildiği gibi satışının yapılmaması ve çeşitli finansman sorunları nedeniyle proje 1868 Şubatında durduruldu. İngilizler yapılan görüşmeler sonunda imtiyazatı Nisan 1869'da Fransız Dussaud Brothers'a devretmiştir. Arazi sahipleri ile olan anlaşmazlıkları da gideren yeni şirket Ağustos 1875'te iki rıhtım, dalgakıran, gümrük binası, karantina binası, deniz feneri, pasaport ve telgraf ofisi ve antrepoları olan İzmir Limanı'nı tamamlamıştır. Liman sayesinde İzmir, XIX. yüzyılda artan ticareti ile birlikte Avrupa-Osmanlı deniz ticaretinin katalizörüne dönüşmüştür. 1840'lardan beri Avrupa-Osmanlı arasında seyrüsefer eden buharlıların uğrak limanlarından olan İzmir şehri 1860'larda buharlı güzergahına tamamen katılarak bunların ana limanlarından olmuştur. 1899'da İzmir'e 28 düzenli buharlı hattı servis verirken toplam tonaj 2.800.000'e varmıştır. Demiryolu İzmir'in kara taşımacılığının hacim, nitelik ve teknolojisini dönüştürürken liman ile birlikte deniz nakliyatının niteliği dönüşmüştür.

Yelkenlilerin yerini buharlı gemiler almış ve yüzyıl sonunda izmir dünya ticaret güzergahına bunlar sayesinde dahil olmuştur.



## KAYNAKLAR

### A. Arşiv Belgeleri

#### Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi (COA)

Bâb-ı Âsafî Düvel-i Ecnebiye Defteri (A.DVNS.DVE.d), Defter Nr. 36-2; 36-3; 37-3; 38-4;39-5; 40-6; 41-7; 42-8.

Bab-ı Âsafî Divan-ı Hümayun Sicilleri İzn-i Sefine Defteri (A.DVNS.IZN.d), Defter Nr. 4, 5, 8, 9, 10.

Kâmil Kepeci (KK.d.), Defter Nr. 5239, 5260.

Cevdet-Maliye (C.ML), 417/17006; 440/17743.

İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS), 1/22; 5/181; 13/548; 18/769

İrade Dahiliye (İ.DH), 3/132; 10/483; 13/615; 16/778; 31/1455; 43/2101

İrade Hariciye (İ.HR), 3/116; 19/923; 20/943

İrade Meclis-i Vâlâ (İ.MVL), 25/386; 105/2345; 106/2379; 146/4104; 184/5527.

Maliye Defteri (ML.d), Defter Nr. 114; 907; 20; 887; 19; 676.

Maliye Varidat Defteri (ML. VRD.d), Defter Nr. 4; 19; 28; 50.

Ali Emiri III. Ahmed (AE. SAMD. III), 17/1560.

Cevdet İktisat (C. İKTS) 24/1181; 26/1266; 24/1195; 22/1096.

Cevdet Hariciye (C.HR), 19/930.

Hatt-ı Hümayun (HAT), Nr. 1159/45948-Ç; 1159/45948-E.

#### The National Archive (TNA-İngiltere)

Foreign Office (FO); 83/111; 78/194; 78/441; 78/332; 78/298; 78/278; 78/532; 78/612; 78/701; 78/905; 78/1505; 78/1398; 78/1760; 78/1391; 78/1020; 78/442; 78/1398; 78/490; 78/2255; 195/389; 195/942; 195/1693; 195/1732; 195/389; 195/447; 195/128; 195/177; 195/527; 195/350; FO 195/128; 195/241; 195/1009; 195/447; 195/527; 195/720; 195/758; 195/942; 195/1075; FO 195/1161; 195/2134; 195/1693; 195/1620; 195/2090; 195/2360; 195/2134; 195/2209; 626/17/760; 626/27/1271

Parliamentary Papers, Accounts&Papers/A&P (1855-1914), *Commercial Reports from Consular Offices in Turkey* (annual reports, Great Britain).

## B. Telif Eserler

Adıttar, F. (2011). *İzmir İngiliz Konsolosluğu ve Siyasi Faaliyetleri (1878-194)*; İngiliz Konsolosluk Raporlarında, (Basılmamış Doktora Tezi) Dokuz Eylül Üniversitesi.

Aktepe, M. M. (1971). "İzmir Hanları ve Çarşıları Hakkında Ön Bilgi," *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi* 25, 105-54.

Ambraseys N. (2009). *Earthquakes in the Mediterranean and Middle East: A Multidisciplinary Study of Seismicity up to 1900*, Cambridge.

Ambrose, G. (1931). "English Traders at Aleppo (1658-1756), *The Economic History Review*, 3(2) 1931, 246-267.

Anderson, S. (1989). *An English Consul in Turkey: Paul Rycout at Smyrna 1667-1678*, New York.

Appleby, J. (2012). *Amansız Devrim Kapitalizm Tarihi*. İstanbul.

Arı, B. (2003). The First Dutch Ambassador in İstanbul: Cornelis Haga and the Dutch Capitulations of 1612, (Basılmamış Doktora Tezi) Bilkent Üniversitesi.

Arık, T. (2015). *19. Yüzyıl Başlarına Kadar Osmanlı-İngiliz İktisadi İlişkileri*, (Basılmamış Doktora Tezi) Marmara Üniversitesi.

Ashton, T.S. (1948). *The Industrial Revolution: 1760-1830*, Oxford.

Atay, Ç. (2003). *Kapanan Kapılar: İzmir Hanları*, İzmir.

Atik, T. (2014). *The Rise of İzmir as a Commercial Center*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Middle East Technical University, Ankara.

Bağış, A.H. (1983). *Osmanlı Ticaretinde Gâyri Müslimler*, Ankara.

Bailey. F. (1940). "The Economics of British Foreign Policy, 1825-50", *the Journal of Modern History*, 12(4), 449-484.

Bairoch, P. (1989). "European Trade Policy, 1815-1914", *The Industrial Economies: The Development of Economic and Social Policies*, (Ed: Peter Mathias and Sidney Pollard), C. 8, Cambridge.

Barkan, Ö.L., (1975). "The Price Revolution of the Sixteenth Century: A Turning Point in the Economic History of the near East", *International Journal of Middle East Studies*, 6(1), 3-28.

Berridge, G.R. (2009). *British Diplomacy in Turkey, 1583 to the Present: A Study in the Evolution of the Resident Embassy*, Leiden-Boston.

- Beyru, R. (2011). *19.Yüzyılda İzmir’de Doğal Afetler*, İzmir.
- Bilsel, F. C., (2001). “The Ottoman Port City of Izmir in the 19th Century: Cultures, Modes of Space Production and the Transformation of Urban Space”, *7 Centuries of Ottoman Architecture A Supra national Heritage*, İstanbul, 225-233.
- Bowley, A.L. (2006). *England’s Foreign Trade in the Nineteenth Century*, Londra.
- Braudel, F. (1993). *II. Felipe Dönemi’nde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası I*, Ankara.
- Brewer, J. (1830). *A Residence at Constantinople, in the Year 1827 with Notes to the Present Time*, New Haven.
- Brewer, J. (1830). *A Residence at Constantinople, in the Year 1827 with Notes to the Present Time*, New Haven.
- Broadberry, S., Overton, A.M. (2015). *British Economic Growth 1270-1870*, Cambridge.
- Bulmuş, B. (2012). *Plague, Quarantines and Geopolitics in the Ottoman Empire*, Edinburgh.
- Bulut, M. (2002). “The Role of the Ottomans and Dutch in the Commercial Integration between the Levant and Atlantic in the Seventeenth Century”, *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 45 (2), 197-230.
- Bulwer, H. (1841). “France and the East; the Turkish Empire in the East; Mehmet Ali, Lord Palmerston, Russia, and France”, *The Edinburg Review*, 280-295.
- Bulwer, H. L. (1871), *The Life of Henry John Temple viscount Palmerston*, C. II, Philadelphia.
- Burgess, R. (1835). *Greece and the Levant*, Londra.
- Cawston, G. (1896). *The Early Chartered Companies (A.D. 1296-1858)*. Londra.
- Ceylan, E. (2003). “Dünya-Sistemi Teorisinin Osmanlı Tarihi Çalışmalarına Yansımaları”, *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, 1/1, İstanbul, 81-95.
- Christopher, D., Platt, M. (1968). *Finance, Trade and Politics in British Foreign Policy, 1815-1914*. Oxford.
- Cipolla, C.M. (2003). *Fatihler, Korsanlar, Tüccarlar*, İstanbul.
- Clarke, H. (1860). “A History of the British Colony at Smyrna”, *Levant Herald*, 19 March 1860.



- Clayton. G. D. (1971). *Britain and the Eastern Question: Missolonghi to Gallipoli*, Londra, 1971.
- Colley, L. (2004). *Captives: Britain, Empire, and the World, 1600-1850*, New York.
- Çadırcı, M. (1980). "II. Mahmud Döneminde Avrupa ve Hayriye Tüccarları", *Türkiye'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi Sempozyumu*, Ankara, 237-241.
- Çizakça, M. (1985). "Incorporation of the Middle East into the European World-Economy." *Review (Fernand Braudel Center)*, 8(3), 353-377.
- Davis, R. (1978). "English Imports from Middle East", 1580-1780", *Studies in the Economic History of the Middle East*, (Ed.: M.A.Cook), Londra.
- de Bruyn, C. (1728). *Voyage au Levant*, C. I, Paris.
- Deane, P. (2000). *İlk Sanayi İnkılâbı*, Ankara.
- Deane, P., Cole, W.A. (1967). *British Economic Growth 1688-1959*, New York.
- Dereli, H. (1951). *Kıraliçe Elizabeth Devrinde Türkler ve İngilizler*, İstanbul.
- Eldem, E. (1999). *French Trade in Istanbul in the Eighteenth Century*, Leiden.
- Eldem, E. (2011). "Kapitülasyonlar ve Batı Ticareti", *Türkiye Tarihi 1603-1839*, (Ed: Suraiya Faroqhi), İstanbul.
- Engerman, S.L. (1994). "Mercantilism and Overseas Trade, 1700-1800", *The Economic History of Britain Since 1700 Volume 1: 1700-1860*, (Ed: Roderick Floud ve Deirdre McCloskey), Cambridge.
- Engerman, S.L. (1994). "Mercantilism and Overseas Trade, 1700-1800", *The Economic History of Britain Since 1700 Volume 1: 1700-1860*, Roderick Floud ve Deirdre McCloskey (ed.), Cambridge.
- Epstein, M. (1908). *The Early History of the Levant Company*, Londra.
- Ersoy, B. (1988). "İzmir Hanları ve Üzerine Tespit ve İncelemeler," *Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 32(1-2), 97-103.
- Evliya Çelebi (2011). *Evliya Çelebi Seyehatnamesi*, (Ed: Seyit Ali Kahraman) 9.Kitap-1.Cilt, İstanbul.
- Faroqhi, S. (2004), "Krizler ve Değişim", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C. II, (Ed: Halil İnalçık-Donald Quataert), İstanbul.
- Faroqhi, S. (2009). *Orta Halli Osmanlılar*, İstanbul.
- Faroqhi, S. (2010). *Osmanlı İmparatorluğu ve Etrafındaki Dünya*, İstanbul.

- Frangakis-Syrett, E. (1985). "The Ottoman Port of Izmir in the Eighteenth and Early Nineteenth Centuries, 1695-1820", *Revue de l'Occident musulman et de la Mediterranee*, 39(1), 149-162.
- Frangakis-Syrett, E. (1985). "The Ottoman Port of Izmir in the Eighteenth and Early Nineteenth Centuries, 1695-1820", *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, 39, 149-162.
- Frangakis-Syrett, E. (1991). "Trade Practices in Aleppo in the Middle of the Eighteenth Century: The Case of a British Merchant", *Revue du Monde Musulman et de la Méditerranée*, 62(4), 123-132.
- Frangakis-Syrett, E. (1991). "British Economic Activities in Izmir in the Second Half of the Nineteenth Century and in the Early Twentieth Centuries" *New Perspectives on Turkey*, 5-6, 191-227.
- Frangakis-Syrett, E. (1994). "Patras", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*, (Ed: Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert), İstanbul.
- Frangakis-Syrett, E. (1998). "Commerce in the eastern Mediterranean from the Eighteenth to the Early Twentieth Centuries: the City-Port of Izmir and its Hinterland", *International Journal of Maritime History*, 10(2), 125-154.
- Frangakis-Syrett, E. (1998). "İzmir'de Pamuk ve Kumaş Ticareti (18. Yüzyılın İkinci Yarısından 19. Yüzyılın Başlarına)", *Osmanlı Toprak Mülkiyeti ve Ticari Tarım*, (Ed: Çağlar Keyder, Faruk Tabak), İstanbul.
- Frangakis-Syrett, E. (2006), *18. Yüzyılda İzmir'de Ticaret (1700-1820)*, İzmir.
- Frangakis-Syrett, E. (2007). *Trade and Money: The Ottoman Economy in the Eighteenth and Early Nineteenth Centuries*, İstanbul.
- Fred von Hartesveldt, F. (1985). "Henry Bulwer and the Convention of Balta Liman", *Proceedings and Papers of the Georgia Association of Historians*, VI, 56-63.
- Gallagher, J., Robinson, R. (1953). "The Imperialism of Free Trade", *The Economic History Review*, New Series, 6(1), 1-15.
- Gedikli, F. (1998). *Osmanlı Şirket Kültürü*, İstanbul.
- Genç, M. (2009). *Osmanlı İmparatorluğu Devlet ve Ekonomi*, İstanbul.
- Genç, M. (2009). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi*, İstanbul.
- Genç, M. (2013). "Yed-i Vâhid", *TDVİA*, C. 43, 105-125.
- Geyikdağı, V.N. (2011). *Foreign Investment in the Ottoman Empire: International Trade and Relations, 1854-1914*, New York.

- Goffman, D. (1995). *İzmir ve Levanten Dünya (1550-1650)*, İstanbul.
- Goffman, D. (2001). *Osmanlı İmparatorluğu'nda İngilizler 1642-1660*, İstanbul.
- Goffman, D. (2017). "İzmir: Köyden Kolonyal Liman Kentine", *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti*, (Ed. Edhem Eldem, vd.), İstanbul.
- Gunning, L.P. (1997). *The British Consular Service in the Aegean 1820-1860*, (Basılmamış Doktora Tezi), University College London, 1997.
- Henderson, W.O (1969). *The Industrialization of Europe*, Londra.
- Hobsbawm, E. (2013). *Sanayi ve İmparatorluk*. Ankara, 2013.
- Huberman, L. (2005). *Feodal Toplumdan Yirminci Yüzyıla*, İstanbul.
- Hurewitz, J.C. (1975). *The Middle East and North Africa in World Politics: A Documentary Record*, C. 1, Londra.
- Illich. N. S. (2007). *German Imperialism in the Ottoman Empire: A Comparative Study*, (Basılmamış Doktora Tezi), Texas A&M University.
- Issawi, C. (1980). *The Economic History of Turkey, 1800-1914*, Londra.
- Issawi, C. (2005). *An Economic History of the Middle East and North Africa*, London.
- İnal, O. (2015). *A Port and Its Hinterland: An Environmental History of Izmir in the Late Ottoman Period*, (Basılmamış Doktora Tezi), University of Arizona.
- İnalcık, H. (1971). "İmtiyazat", *EI2*, Vol. III, 1180-1185.
- İnalcık, H. (1979-1980). "Osmanlı Pamuk Pazarı, Hindistan ve İngiltere: Pazar Rekabetinde Emek Maliyetinin Rolü", *ODTÜ Gelişme Dergisi*, Özel Sayı, 1-65.
- İnalcık, H. (1980), "Military and Fiscal Transformation in the Ottoman Empire, 1600-1700", *Archivum Ottomanicum* 6, 283-337.
- İnalcık, H. (1987). "When and how British cotton goods invaded the Levant markets," *The Ottoman Empire and the World Economy*, (Ed. Huri Cihan İslamoğlu), Cambridge.
- İnalcık, H. (1997). "Havale", *TDVİA*, C. XVI, İstanbul, 512-515.
- İnalcık, H. (2000). "İmtiyâzât", *TDVİA*, C. 22, 245-252.
- İnalcık, H. (2004). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1300-1600*, Cilt I, İstanbul, 249.
- İnalcık, H. (2012). "Hawâla", *EI2*, Vol. III, Leiden, 283-285.

- Jowett, W. (1824). *Christian Researches in the Mediterranean from 1815 to 1820*, Londra.
- Joyce, A. (2012). *Amansız Devrim Kapitalizm Tarihi*, İstanbul.
- Kallek, C. (2009) "Simsar", *TDVIA*, C. XXXVII, 215-218.
- Kasaba, R. (1993). "Treaties and Friendships: British Imperialism, the Ottoman Empire, and China in the Nineteenth Century", *Journal of World History*, 4:2, 215-241.
- Kasaba, R. (1993). *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi On Dokuzuncu Yüzyıl*, İstanbul.
- Kasaba, R. (1994). İzmir, *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*, (Ed: Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert), İstanbul, Quataert (Ed.), İstanbul.
- Kasaba, R. (2005). *Dünya, İmparatorluk ve Toplum: Osmanlı Yazıları*, İstanbul.
- Keyder, Ç. (1993). *Türkiye'de Devlet ve Sınıflar*, İstanbul.
- Kocabaşoğlu, U. (2004). *Majestelerinin Konsolosları: İngiliz Belgeleriyle Osmanlı İmparatorluğu'ndaki İngiliz Konsoloslukları (1580-1900)*, İstanbul.
- Kurat, A.N. (1949). "III. Murad'dan Kraliçe Elizabeth'e Gönderilen Nâme", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 7(1), 19-24.
- Kurat, A.N. (1953), *Türk-İngiliz Münasebetlerinin Başlangıcı ve Genişlemesi (1553-1610)*, Ankara, 4.
- Kurmuş, O. (1987). "The cotton famine and its effects on the Ottoman Empire," *The Ottoman Empire and the World-Economy*, (Ed: Huri İslamoğlu-İnan), Cambridge.
- Kurmuş, O. (2008). *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, İstanbul.
- Kuru, M. (2017). *Locating an Ottoman Port-City in the Early Modern Mediterranean: İzmir 1580-1780*, (Basılmamış Doktora Tezi), University of Toronto.
- Kuzucu, K. (1999). "1845 İzmir Yangını," *Toplumsal Tarih*, 11(62), 20-25,
- Küçükcalay, A.M. (2007). *Osmanlı İthalatı İzmir Gümrüğü 1818-1839*, İstanbul.
- Küçükcalay, A.M. (2011). *İktisadi Düşünce Tarihi*. İstanbul.
- Küçükcalay, A.M. (2013). "Farklılıları Bağlamında Osmanlı İstanbul'unda İthalat: İzmir ile Bir Karşılaştırma (1793-1803)", *Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, 16, 321-359.
- Küçükcalay, M. (2007). *Osmanlı İthalatı; İzmir Gümrüğü (1818 – 1839)*.

- Küçükcalay, M. (2016). *Dünya İktisat Tarihi*, İstanbul.
- Kütükoğlu, M. (1974). "Tanzimat Devri Osmanlı-İngiliz Gümrük Tarifeleri", *Tarih Enstitüsü Dergisi*, 4-5, 335-393.
- Kütükoğlu, M. (1980). "Osmanlı Gümrük Kayıtları", *Osmanlı Araştırmaları*, 1 (1), 219-234.
- Kütükoğlu, M. (1988), "Ahidnâme", *TDVİA*, C. I, İstanbul, 535-536.
- Kütükoğlu, M. (1991). "Avrupa Tüccarı", *TDVİA*, C.4, 159-160.
- Kütükoğlu, M. (1992). "Baltalimanı Muahedesi", *TDVİA*, C. 5, 38-40.
- Kütükoğlu, M. (1996). "Gümrük/Osmanlılar'da Gümrük", *TDVİA*, C. XIV, İstanbul, 263-268.
- Kütükoğlu, M. (1998), "Hayriye Tüccarı", *TDVİA*, C.17, 64-65.
- Kütükoğlu, M. (1999). "Ahidnâmeler ve Ticaret Muahedeleri", *Osmanlı*, C. III, (Ed. Güler Eren), 1999, 331-348.
- Kütükoğlu, M. (2000). *XV ve XVI. Asırlarda İzmir Kazasının Sosyal ve İktisâdî Yapısı*, İzmir.
- Kütükoğlu, M. (2013). *Balta Limanı'na Giden Yol: Osmanlı – İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580 - 1850)*, Ankara.
- Laidlaw, C. (2014). *Levant'taki İngilizler: 18. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu ile Ticaret ve Siyaset*, İstanbul.
- Levi, L. (1872). *British Commerce and of the Economic Progress of the British Nation 1763-1870*, Londra.
- MacGill, T. (1808). *Travels in Turkey, Italy, and Russia*, C. I, Londra.
- Maclean, G. (2009). *Doğu'ya Bakış: 1800 Öncesi Dönem İngiliz Yazmaları ve Osmanlı İmparatorluğu*, Ankara.
- Mansel, P. (2010). *Splendour and Catastrophe on the Mediterranean*, New York.
- Martal, A. (1999). *Değişim Sürecinde İzmir'de Sanayileşme, 19.Yüzyıl*, İzmir.
- Menage, V. L. (1980). "The English Capitulations of 1580: A Review Article", *International Journal of Middle East Studies*, 12(3), 373-383.
- Meram, A.K. (1969). *Belgelerle Türk- İngiliz İlişkileri Tarihi*, İstanbul.
- Minchinton, W.E. (1969). *The Growth of English Overseas Trade in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*, Londra.

- Mokyr, J. (2003). *Industrial Revolution, The Oxford Encyclopedia of Economic History*, C.3, Londra, 525-534.
- Muahedat Mecmuası*, C. I, 1294/1878,
- Müller-Wiener, W. (2003). *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanları*, İstanbul.
- Oikonomos, K., Bonaventure F. S. (2001). *Destanlar Çağından 19. Yüzyıla İzmir*, İstanbul.
- Owen, R. (2005). *The Middle East in the World Economy, 1800-1914*, Londra.
- Oya Koymen, O. (1971). "The Advent and Consequences of Free Trade in the Ottoman Empire 19. Century", *Etudes Balkaniques*, 7, 47-55.
- Pamuk, Ş. (1998). "Ottoman Interventionism in Economic and Monetary Affairs," *Revue d'histoire Maghrebine*, 25 (91-92), 361-267.
- Pamuk, Ş. (2005). *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913*, İstanbul.
- Pamuk, Ş. (2005). *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi*, İstanbul.
- Pamuk, Ş., Williamson, J. (2011). Ottoman de-industrialization, 1800–1913: assessing the magnitude, impact, and response, *The Economic History Review*, 64(1), 159-184.
- Panzac, D. (2017). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Veba (1700-1850)*, İstanbul.
- Pococke, R. (1745). *A Description of the East and Some Other Countries*, C. II, Londra.
- Puryear, J.V. (1935). *International Economics and Diplomacy in the Near East, A study of British Commercial Policy in the Levant 1834-1853*.
- Quataert, D. (1988) `Ottoman Handicrafts and Industry in the Age of European Industrial Hegemony, 1800-1914`, *Review*, 11(2), 169-178.
- Quatert, D. (2004). `The Age of Reforms, 1812-1914`, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C. II, (Ed: Halil İnalçık-Donald Quataert), İstanbul.
- Roberts, L. (1638). *The Merchants Mappe of Commerce*, Londra, 35-40.
- Rostow, W.W. (1990). *The Stages of Economic Growth: A Non-Communist Manifesto*, New York.
- Sayın, A. V. (1999). *Tekalif Kavaidi (Osmanlı Vergi Sistemi)*, Ankara.
- Scherzer, K. (2001). *İzmir 1873*. İzmir.
- Semple, R. (1807). *Observations on A Journey through Spain and Italy to Naples; and thence to Smyrna and Constantinople*, C. II, Londra.

- Smith, A. (2016). *Milletlerin Zenginliği*, İstanbul.
- Sombart, W. (2008). *Burjuva: Modern Ekonomi Dönemine Ait İnsanın Ahlaki ve Entelektüel Tarihine Katkı*, Ankara.
- Southgate, D. (1966). *The Most English Minister: The Policies and Politics of Palmerston*, Londra.
- Spooner, F.C. (2008). "The European Economy 1609-1650", *The New Cambridge Modern History*, C.IV, Cambridge.
- Steensgaard, N. (1967). "Consuls and Nations in the Levant from 1570 to 1650", *The Scandinavian Economic History Review*, 7(1-2), 13-55.
- Steensgaard, N. (1974). *The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century: The East India Companies and the Decline of the Caravan Trade*. Chicago.
- Sunar, İ. (1987) 'State and Economy in the Ottoman Empire', *the Ottoman Empire and the World-Economy*, (Ed: Huri Islamoglu-Inan), Cambridge.
- Szostak, R. (1991). *Role of Transportation in the Industrial Revolution: A Comparison of England and France*, Montreal.
- Şimşir, N. (2002). "1845 İzmir Yangını," *XIII. Türk Tarih Kongresi Bildirileri*. 431-434.
- Talbot, M. (2017). *British-Ottoman Relations 1661-1807; Commerce and Diplomatic Practice in Eighteenth-Century İstanbul*, Woodbridge.
- Tavernier, J.B. (2010). *Tavernier Seyehatnamesi*, İstanbul.
- Temperley, H. (1936). *England and the Near East, the Crimea*. Londra.
- Tengirşenk, Y.K. (1999). "Tanzimat Devrinde Osmanlı Devleti'nin Harici Ticaret Siyaseti", *Tanzimat*, Ankara.
- Tilly, C. (2016). *Avrupa'da Devrimler 1492-1992*. İstanbul.
- Timur, T. (1989). *Osmanlı Çalışmaları: İlkel Feodalizmden Yarı Sömürge Ekonomisine*, Ankara.
- Tollot, J.B. (1742). *Nouveau Voyage fait au Levant dès années 1731 & 1732*, Paris.
- Tournefort, J.P. (2013). *Tournefort Seyahatnamesi*, İstanbul.
- Ülker, N. (1974). *Rise of Izmir 1688-1740*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi) Michigan University.
- Ülker, N. (1987). "The Emergence of Izmir as a Mediterranean Commercial Center for the French and English Interest, 1698-1740", *International Journal of Turkish Studies*, 4(1), 1-37.

- Ülker, N. (1994). *XVII ve XVIII. Yüzyıllarda İzmir Şehri Tarihi I; Ticaret Tarihi Araştırmaları*, İzmir, 57.
- Van Den Boogert, M. (2014). *Kapitülasyonlar ve Osmanlı Hukuk Sistemi*, İstanbul, 39.
- Vlami, D. (2015). *Trading With the Ottomans: The Levant Company in the Middle East*. London.
- Wallerstein, I. (1979). "The Ottoman Empire and the Capitalist World-Economy", *Review*, 2(3), 389-398.
- Wallerstein, I. (2000). *The essential Wallerstein*, New York.
- Wallerstein, I., Decdeli, H., Kasaba, R. (1987). "The incorporation of the Ottoman Empire into the world economy". *The Ottoman Empire and the World Economy*, (Ed: H. İslamoğlu-İnan), Cambridge.
- Walsh, R. (1825). *Account of the Levant Company; with Some Notices of the Benefits Conferred Upon Society by Its Officers, in Promoting the Cause of Humanity, Literature, and the Fine Arts*, Londra.
- White, C. (1845). *Three Years in Constantinople or Domestic Manners of the Turks in 1844*, C. I, Londra.
- William Albert, W. (1972). *The Turnpike Road System in England: 1663- 1840*, New York.
- Williamson, J.G. (2006). "Globalization, De-Industrialization and Underdevelopment in the Third World before the Modern Era", *Revista de Historia Economica*, 24, 9-36.
- Wilson, W.R. (1847). *Travels in the Holy Land, Egypt, etc.*, C. II, Londra.
- Wood, A. C. (2013). *Levant Kumpanyası Tarihi*, Ankara.
- Wrigley, E.A., Schofield, R.S. (2002). *The Population History of England 1541-1871*, New York.
- Yazar, H. (2014). *2 Numaralı Mora Ahkâm Defterine Göre; Osmanlı İmparatorluğu'nda İngilizler (1717-1750)*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Yıldırım Beyazıt Üniversitesi.
- Yemişçi, C. (2009). *1618-28 Arası Osmanlı-Venedik İlişkileri (6004 No'lu Ahkam Defteri'ne Göre)*, (Basılmamış Yüksek Lisans Tezi), Selçuk Üniversitesi.
- Yıldırım, G.W. (2011). *XVIII. Yüzyılda Osmanlı-İngiliz Tiftik Ticareti*, Ankara.
- Yılmaz, S. (1993). "XVII-XIX. Yüzyıllarda İzmir'de Fransızlar," *Çağdaş Türkiye Araştırmaları Dergisi*, 3, 89-115.



Yücekök, A.N. (1968). "Emperyalizm Yörüngesinde Osmanlı İmparatorluğu 1838 Ticaret Sözleşmesi", *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 23(1), 381-425.

Zachary W. S. (2018), *The English in the Levant: Commerce, Diplomacy and the English Nation in the Ottoman Empire, 1672-1691*, (Basılmamış Doktora Tezi), Purdue University.

Zandi-Sayek, S. (2012). *Ottoman İzmir, The Rise of a Cosmopolitan Port, 1840-1880*, Minneapolis.

Zorlusoy, H. (2013). *XVII. Yüzyıldan Günümüze Fransız Gezginlerin Gözüyle İzmir*, İzmir

Zurcher, E.J. (1998). *Turkey: A Modern History*, New York.





**EKLER**

EK-1. İngiltere’den Osmanlı Devleti’ne 1830-1850 arasında yapılan başlıca ürünlerin ihracatı (miktar ve değer)<sup>611</sup>

EMTİA		YIL			
		1831		1832	
ÜRÜN	BİRİM	MİKTAR	DEĞER (£)	MİKTAR	DEĞER (£)
Konfeksiyon ve Tuhafiye Ürünleri	Değer	-	8,645	-	3,792
Silah ve askeri mühimmat	Değer	-	21,785	-	29,331
Bira ve ale	Fıçı	238	667	140	374
Prinç ve bakırdan mamul emtia	cwt/112 libre	10	70	190	962
Kömür, kömür tozu, antresit	Ton	301	158	328	180
Pamuklu dokuma (yarda hesabı)	Yarda	24,565,580	585,473	25,206,969	632,394
Pamuklu dokuma, mensucat, dantela ve küçük dokumalar	Değer	-	3,335	-	1,046
Pamuklu bükme ve iplik	Pound	1,785,700	99,015	1,861,913	69,440
Topraktan mamul ürünler	Parça	522,320	6,435	838,160	4,718
Çatal-bıçak takımları, sofrta takımı	cwt/112 libre	1,693	11,067	1,010	6,165
Ham ve işlenmiş demir-çelik	Ton	7,004	50,095	5,943	39,217
Kurşun ve saçma	Ton	27	387	56	739
Keten dokuma (yarda hesabı)	Yarda	13,823	761	20,491	1,306
Keten dokuma, iplik, şerit, küçük dokumalar	Değer	-	-	-	20
Keten iplik	Pound	-	-	-	-
Makine ve buharlı motorlar, imalat araçları	Değer	-	2,352	-	2,995
İpekli dokuma	Değer	-	2,726	-	2,026
Rafine şeker	cwt/112 libre	21,206	41,020	15,803	39,504
İşlenmemiş Kalay	cwt/112 libre	3,882	13,961	6,634	23,153
Kalay, kurşun kaplar ve kalaylı sac	Değer	-	2,642	-	5,757
Yünlü dokuma (parça başı)	Parça	5,117	17,275	9,723	23,007
Yünlü dokuma (yarda hesabı)	Yarda	8,633	898	31,430	4,715
Yünlü dokuma, mensucat, küçük dokuma	Değer	-	125	-	107
Yün iplik	Pound	-	-	-	-
Diğer bütün ürünler	Değer	-	24,763	-	23,707
<b>TOPLAM DEĞER</b>	<b>£</b>	<b>-</b>	<b>888,654</b>	<b>-</b>	<b>915,319</b>

<sup>611</sup> A&P, 1852 (273) Exports to Turkey, &c. Returns of the quantities and declared value of the different articles, being the manufacture of Great Britain and Ireland, exported to Turkey.

EK-1. (devam) İngiltere’den Osmanlı Devleti’ne 1830-1850 Arasında Yapılan Başlıca Ürünlerin İhracatı (Miktar ve değer)

EMTİA		YIL					
ÜRÜN	BİRİM	1835		1836		1837	
		MİKTAR	DEĞER (£)	MİKTAR	DEĞER (£)	MİKTAR	DEĞER (£)
Konfeksiyon ve Tuhafiye Ürünleri	Değer	-	9,960	-	5,407	-	8,946
Silah ve askeri mühimmat	Değer	-	16,605	-	16,538	-	4,656
Bira ve ale	Fıçı	266	781	231	619	441	1,291
Prinç ve bakırdan mamul emtia	cwt/112 libre	774	3,996	953	5,666	695	3,057
Kömür, kömür tozu, antresit	Ton	6,098	2,801	12,650	5,366	17,775	7,901
Pamuklu dokuma (yarda hesabı)	Yarda	81,867,048	970,033	48,079,103	1,436,263	33,155,375	770,998
Pamuklu dokuma, mensucat, dantela ve küçük dokumalar	Değer	-	3,344	-	4,984	-	2,297
Pamuklu bükme ve iplik	Pound	1,575,400	89,404	1,913,955	114,645	3,527,538	180,225
Topraktan mamul ürünler	Parça	330,776	4,960	370,906	6,265	513,706	5,516
Çatal-bıçak takımları, sofrta takımı	cwt/112 libre	1,105	7,107	912	7,078	969	6,712
Ham ve işlenmiş demir-çelik	Ton	8,735	58,965	1,554	17,821	4,709	40,947
Kurşun ve saçma	Ton	56	1,003	87	1,815	43	968
Keten dokuma (yarda hesabı)	Yarda	90,810	5,324	66,858	4,821	106,954	5,620
Keten dokuma, iplik, şerit, küçük dokumalar	Değer	-	-	-	-	-	10
Keten iplik	Pound	-	-	-	-	-	-
Makine ve buharlı motorlar, imalat araçları	Değer	-	403	-	4,243	-	16,741
İpekli dokuma	Değer	-	3,291	-	1,884	-	480
Rafine şeker	cwt/112 libre	30,267	83,762	33,805	89,484	22,332	44,509
İşlenmemiş Kalay	cwt/112 libre	451	1,895	2,053	11,448	4,734	20,008
Kalay, kurşun kaplar ve kalaylı sac	Değer	-	7,138	-	2,387	-	6,880
Yünlü dokuma (parça başı)	Parça	13,996	38,098	10,296	24,392	5,609	13,084
Yünlü dokuma (yarda hesabı)	Yarda	40,003	3,618	50,010	7,604	10,090	1,071
Yünlü dokuma, mensucat, küçük dokuma	Değer	-	268	-	281	-	265
Yün iplik	Pound	-	-	-	-	-	-
Diğer bütün ürünler	Değer	-	27,413	-	27,080	-	24,675
<b>TOPLAM DEĞER</b>	<b>£</b>	<b>-</b>	<b>1,331,669</b>	<b>-</b>	<b>1,796,091</b>	<b>-</b>	<b>1,161,926</b>

EK-1. (devam) İngiltere’den Osmanlı Devleti’ne 1830-1850 Arasında Yapılan Başlıca Ürünlerin İhracatı (Miktar ve değer)

EMTİA	YIL					
	ÜRÜN	BİRİM	1833		1834	
			MİKTAR	DEĞER (£)	MİKTAR	DEĞER (£)
Konfeksiyon ve Tuhafiye Ürünleri	Değer	-	2,974	-	4,348	
Silah ve askeri mühimmat	Değer	-	3,956	-	2,593	
Bira ve ale	Fıçı	329	863	266	635	
Pirinç ve bakırdan mamul emtia	cwt/112 libre	69	493	1,880	6,724	
Kömür, kömür tozu, antresit	Ton	562	244	1,329	582	
Pamuklu dokuma (yarda hesabı)	Yarda	30,237,127	750,604	28,621,490	828,245	
Pamuklu dokuma, mensucat, dantela ve küçük dokumalar	Değer	-	2,089	-	3,546	
Pamuklu bükme ve iplik	Pound	1,707,731	90,052	1,980,851	109,785	
Topraktan mamul ürünler	Parça	409,234	5,817	455,952	6,274	
Çatal-bıçak takımları, sofrta takımı	cwt/112 libre	1,017	5,385	1,170	8,569	
Ham ve işlenmiş demir-çelik	Ton	5,414	37,186	7,407	53,863	
Kurşun ve saçma	Ton	93	1,358	46	755	
Keten dokuma (yarda hesabı)	Yarda	52,967	2,358	42,534	2,135	
Keten dokuma, iplik, şerit, küçük dokumalar	Değer	-	-	-	80	
Keten iplik	Pound	-	-	-	-	
Makine ve buharlı motorlar, imalat araçları	Değer	-	9,818	-	1,370	
İpekli dokuma	Değer	-	1,892	-	1,391	
Rafine şeker	cwt/112 libre	20,239	50,050	42,776	111,559	
İşlenmemiş Kalay	cwt/112 libre	8,790	18,227	1,804	6,303	
Kalay, kurşun kaplar ve kalaylı sac	Değer	-	2,962	-	9,467	
Yünlü dokuma (parça başı)	Parça	7,209	16,790	8,764	25,779	
Yünlü dokuma (yarda hesabı)	Yarda	22,130	2,785	35,794	3,076	
Yünlü dokuma, mensucat, küçük dokuma	Değer	-	527	-	484	
Yün iplik	Pound	-	-	-	-	
Diğer bütün ürünler	Değer	-	18,721	-	20,528	
<b>TOPLAM DEĞER</b>	<b>£</b>	<b>-</b>	<b>1,019,604</b>	<b>-</b>	<b>1,207,941</b>	

EK-1. (devam) İngiltere’den Osmanlı Devleti’ne 1830-1850 arasında yapılan başlıca ürünlerin ihracatı (miktar ve değer)

EMTİA		YIL			
		1838		1839	
ÜRÜN	BİRİM	MİKTAR	DEĞER (£)	MİKTAR	DEĞER (£)
Konfeksiyon ve Tuhafiye Ürünleri	Değer	-	5,810	-	5,342
Silah ve askeri mühimmat	Değer	-	22,095	-	26,764
Bira ve ale	Fıçı	350	950	210	520
Prinç ve bakırdan mamul emtia	cwt/112 libre	99	540	319	1,701
Kömür, kömür tozu, antresit	Ton	83,224	18,502	28,763	11,673
Pamuklu dokuma (yarda hesabı)	Yarda	63,962,940	1,316,786	56,144,293	1,029,348
Pamuklu dokuma, mensucat, dantela ve küçük dokumalar	Değer	-	4,283	-	4,942
Pamuklu bükme ve iplik	Pound	5,624,955	285,314	3,167,751	151,459
Topraktan mamul ürünler	Parça	392,119	6,329	468,893	6,477
Çatal-bıçak takımları, sofrta takımı	cwt/112 libre	1,128	6,566	1,135	6,279
Ham ve işlenmiş demir-çelik	Ton	8,418	79,893	6,487	63,455
Kurşun ve saçma	Ton	59	1,195	52	856
Keten dokuma (yarda hesabı)	Yarda	86,249	4,892	79,392	5,231
Keten dokuma, iplik, şerit, küçük dokumalar	Değer	-	67	-	56
Keten iplik	Pound	-	-	-	-
Makine ve buharlı motorlar, imalat araçları	Değer	-	18,897	-	12,991
İpekli dokuma	Değer	-	389	-	322
Rafine şeker	cwt/112 libre	55,269	106,303	11,754	21,914
İşlenmemiş Kalay	cwt/112 libre	5,006	20,518	4,292	16,742
Kalay, kurşun kaplar ve kalaylı sac	Değer	-	5,085	-	4,537
Yünlü dokuma (parça başı)	Parça	12,953	22,583	11,533	19,153
Yünlü dokuma (yarda hesabı)	Yarda	18,319	1,819	28,924	2,909
Yünlü dokuma, mensucat, küçük dokuma	Değer	-	1,093	-	1,387
Yün iplik	Pound	-	-	-	-
Diğer bütün ürünler	Değer	-	31,141	-	36,154
<b>TOPLAM DEĞER</b>	<b>£</b>	-	<b>1,955,550</b>	-	<b>1,430,221</b>

EK-1. (devam) İngiltere’den Osmanlı Devleti’ne 1830-1850 arasında yapılan başlıca ürünlerin ihracatı (miktar ve değer)

EMTİA		YIL			
		1840		1841	
ÜRÜN	BİRİM	MİKTAR	DEĞER (£)	MİKTAR	DEĞER (£)
Konfeksiyon ve Tuhafiye Ürünleri	Değer	-	4,660	-	4,650
Silah ve askeri mühimmat	Değer	-	8,062	-	1,016
Bira ve ale	Fıçı	508	1,324	340	876
Prinç ve bakırdan mamul emtia	cwt/112 libre	258	1,341	260	1,411
Kömür, kömür tozu, antresit	Ton	27,537	11,047	48,119	18,483
Pamuklu dokuma (yarda hesabı)	Yarda	54,27,787	916,406	59,146,519	1,059,081
Pamuklu dokuma, mensucat, dantela ve küçük dokumalar	Değer	-	2,284	-	1,816
Pamuklu bükme ve iplik	Pound	4,026,143	193,467	7,177,183	341,519
Topraktan mamul ürünler	Parça	662,185	8,378	312,140	4,144
Çatal-bıçak takımları, sofrta takımı	cwt/112 libre	1,780	9,040	1,171	6,474
Ham ve işlenmiş demir-çelik	Ton	7,189	58,250	5,817	42,745
Kurşun ve saçma	Ton	28	502	79	1,550
Keten dokuma (yarda hesabı)	Yarda	50,363	8,032	100,995	4,784
Keten dokuma, iplik, şerit, küçük dokumalar	Değer	-	63	-	97
Keten iplik	Pound	-	-	108	7
Makine ve buharlı motorlar, imalat araçları	Değer	-	12,302	-	24,703
İpekli dokuma	Değer	-	701	-	1,366
Rafine şeker	cwt/112 libre	34,193	65,089	36,014	66,684
İşlenmemiş Kalay	cwt/112 libre	2,202	8,263	4,220	16,117
Kalay, kurşun kaplar ve kalaylı sac	Değer	-	6,580	-	5,871
Yünlü dokuma (parça başı)	Parça	14,709	22,156	11,006	17,320
Yünlü dokuma (yarda hesabı)	Yarda	33,799	3,155	37,392	3,389
Yünlü dokuma, mensucat, küçük dokuma	Değer	-	1,753	-	776
Yün iplik	Pound	-	-	-	-
Diğer bütün ürünler	Değer	-	28,649	-	22,527
<b>TOPLAM DEĞER</b>	<b>£</b>	<b>-</b>	<b>1,361,589</b>	<b>-</b>	<b>1,647,354</b>

EK-1. (devam) İngiltere'den Osmanlı Devleti'ne 1830-1850 arasında yapılan başlıca ürünlerin ihracatı (miktar ve değer)

EMTİA		YIL					
		1842		1843		1844	
ÜRÜN	BİRİM	MİKTAR	DEĞER (£)	MİKTAR	DEĞER (£)	MİKTAR	DEĞER (£)
Konfeksiyon ve Tuhafiye Ürünleri	Değer	-	4,863	-	9,785	-	8,909
Silah ve askeri mühimmat	Değer	-	3,812	-	4,808	-	5,194
Bira ve ale	Fıçı	720	1,764	551	1,440	785	2,001
Prinç ve bakırdan mamul emtia	cwt/112 libre	248	1,454	232	1,174	258	1,332
Kömür, kömür tozu, antresit	Ton	40,247	17,618	41,695	17,138	34,912	15,395
Pamuklu dokuma (yarda hesabı)	Yarda	69,593,173	1,141,942	87,779,175	1,410,387	119,026,087	2,020,380
Pamuklu dokuma, mensucat, dantela ve küçük dokumalar	Değer	-	1,963	-	1,794	-	5,302
Pamuklu bükme ve iplik	Pound	9,605,795	442,764	11,502,186	527,571	12,205,550	530,186
Topraktan mamul ürünler	Parça	974,397	7,780	654,046	7,283	513,691	7,978
Çatal-bıçak takımları, sofrata takımı	cwt/112 libre	1,444	8,838	1,883	12,953	2,017	12,790
Ham ve işlenmiş demir-çelik	Ton	8,216	49,369	11,411	66,817	7,612	40,488
Kurşun ve saçma	Ton	76	1,517	235	4,356	115	2,011
Keten dokuma (yarda hesabı)	Yarda	236,218	9,871	178,467	9,971	259,454	10,363
Keten dokuma, iplik, şerit, küçük dokumalar	Değer	-	20	-	110	-	185
Keten iplik	Pound	-	-	1,241	50	8,054	385
Makine ve buharlı motorlar, imalat araçları	Değer	-	5,784	-	28,141	-	2,958
İpekli dokuma	Değer	-	2,928	-	4,387	-	3,059
Rafine şeker	cwt/112 libre	32,557	52,658	40,860	66,855	28,134	44,045
İşlenmemiş Kalay	cwt/112 libre	6,842	23,416	5,133	14,638	3,923	14,156
Kalay, kurşun kaplar ve kalaylı sac	Değer	-	11,332	-	11,868	-	11,119
Yünlü dokuma (parça başı)	Parça	18,336	30,554	27,975	54,771	35,130	76,183
Yünlü dokuma (yarda hesabı)	Yarda	44,147	3,712	163,047	11,239	179,580	10,925
Yünlü dokuma, mensucat, küçük dokuma	Değer	-	1,580	-	802	-	1,650
Yün iplik	Pound	-	-	-	-	61	12
Diğer bütün ürünler	Değer	-	22,310	-	33,315	-	33,226
<b>TOPLAM DEĞER</b>	<b>£</b>	<b>-</b>	<b>1,847,839</b>	<b>-</b>	<b>2,301,856</b>	<b>-</b>	<b>2,869,232</b>



EK-1. (devam) İngiltere’den Osmanlı Devleti’ne 1830-1850 arasında yapılan başlıca ürünlerin ihracatı (miktar ve değer)

EMTİA		YIL			
		1845		1846	
ÜRÜN	BİRİM	MİKTAR	DEĞER (£)	MİKTAR	DEĞER (£)
Konfeksiyon ve Tuhafiye Ürünleri	Değer	-	10,234	-	7,759
Silah ve askeri mühimmat	Değer	-	6,462	-	2,884
Bira ve ale	Fıçı	877	2,715	519	1,883
Prinç ve bakırdan mamul emtia	cwt/112 libre	113	811	254	1,352
Kömür, kömür tozu, antresit	Ton	57,225	24,630	39,840	17,009
Pamuklu dokuma (yarda hesabı)	Yarda	123,652,861	2,055,172	95,296,437	1,511,989
Pamuklu dokuma, mensucat, dantela ve küçük dokumalar	Değer	-	9,658	-	16,120
Pamuklu bükme ve iplik	Pound	8,687,810	365,380	7,754,690	306,655
Topraktan mamul ürünler	Parça	1,033,555	14,463	750,388	8,195
Çatal-bıçak takımları, sofrta takımı	cwt/112 libre	8,223	22,080	2,551	20,462
Ham ve işlenmiş demir-çelik	Ton	8,471	77,865	7,914	79,760
Kurşun ve saçma	Ton	74	1,840	93	1,826
Keten dokuma (yarda hesabı)	Yarda	459,013	14,893	132,755	4,762
Keten dokuma, iplik, şerit, küçük dokumalar	Değer	-	462	-	378
Keten iplik	Pound	7,823	394	969	51
Makine ve buharlı motorlar, imalat araçları	Değer	-	9,965	-	12,608
İpekli dokuma	Değer	-	2,614	-	2,309
Rafine şeker	cwt/112 libre	18,595	30,059	42,458	76,590
İşlenmemiş Kalay	cwt/112 libre	2,540	10,133	3,947	18,726
Kalay, kurşun kaplar ve kalaylı sac	Değer	-	12,246	-	15,341
Yünlü dokuma (parça başı)	Parça	48,499	89,502	28,012	46,337
Yünlü dokuma (yarda hesabı)	Yarda	506,152	29,424	334,270	17,181
Yünlü dokuma, mensucat, küçük dokuma	Değer	-	4,556	-	1,577
Yün iplik	Pound	4,090	731	16,045	2,676
Diğer bütün ürünler	Değer	-	47,170	-	37,527
<b>TOPLAM DEĞER</b>	<b>£</b>	<b>-</b>	<b>2,842,909</b>	<b>-</b>	<b>2,211,897</b>

EK-1. (devam) İngiltere'den Osmanlı Devleti'ne 1830-1850 arasında yapılan başlıca ürünlerin ihracatı (miktar ve değer)

EMTİA		YIL			
		1847		1848	
ÜRÜN	BİRİM	MİKTAR	DEĞER (£)	MİKTAR	DEĞER (£)
Konfeksiyon ve Tuhafiye Ürünleri	Değer	-	10,170	-	7,305
Silah ve askeri mühimmat	Değer	-	2,802	-	4,982
Bira ve ale	Fıçı	693	2,617	396	1,501
Prinç ve bakırdan mamul emtia	cwt/112 libre	865	1,863	710	3,373
Kömür, kömür tozu, antresit	Ton	56,685	24,270	63,527	28,012
Pamuklu dokuma (yarda hesabı)	Yarda	113,237,348	2,082,115	156,757,178	2,223,859
Pamuklu dokuma, mensucat, dantela ve küçük dokumalar	Değer	-	13,238	-	13,344
Pamuklu bükme ve iplik	Pound	7,875,480	307,466	13,019,355	363,991
Topraktan mamul ürünler	Parça	779,673	13,206	1,031,284	15,937
Çatal-bıçak takımları, sofrta takımı	cwt/112 libre	2,953	21,287	4,366	21,587
Ham ve işlenmiş demir-çelik	Ton	16,390	106,703	16,482	131,413
Kurşun ve saçma	Ton	108	2,233	121	2,158
Keten dokuma (yarda hesabı)	Yarda	520,462	23,100	762,885	19,383
Keten dokuma, iplik, şerit, küçük dokumalar	Değer	-	473	-	884
Keten iplik	Pound	6,911	283	21,193	790
Makine ve buharlı motorlar, imalat araçları	Değer	-	25,792	-	26,190
İpekli dokuma	Değer	-	2,743	-	3,086
Rafine şeker	cwt/112 libre	32,878	63,019	38,264	70,711
İşlenmemiş Kalay	cwt/112 libre	10,064	47,621	4,684	19,386
Kalay, kurşun kaplar ve kalaylı sac	Değer	-	18,921	-	10,419
Yünlü dokuma (parça başı)	Parça	50,730	77,980	54,472	80,511
Yünlü dokuma (yarda hesabı)	Yarda	484,452	32,816	483,288	25,890
Yünlü dokuma, mensucat, küçük dokuma	Değer	-	2,895	-	2,390
Yün iplik	Pound	8,400	1,245	10,936	405
Diğer bütün ürünler	Değer	-	47,423	-	38,819
<b>TOPLAM DEĞER</b>	<b>£</b>		<b>2,992,281</b>	-	<b>3,116,365</b>

EK-1. (devam) İngiltere'den Osmanlı Devleti'ne 1830-1850 arasında yapılan başlıca ürünlerin ihracatı (miktar ve değer)

EMTİA		YIL			
		1849		1850	
ÜRÜN	BİRİM	MİKTAR	DEĞER (£)	MİKTAR	DEĞER (£)
Konfeksiyon ve Tuhafiye Ürünleri	Değer	-	10,675	-	13,105
Silah ve askeri mühimmat	Değer	-	12,525	-	15,369
Bira ve ale	Fıçı	935	3,287	1,087	3,029
Prinç ve bakırdan mamul emtia	cwt/112 libre	840	3,977	948	4,680
Kömür, kömür tozu, antresit	Ton	56,794	22,500	97,424	37,537
Pamuklu dokuma (yarda hesabı)	Yarda	141,559,784	1,998,581	141,559,784	2,214,262
Pamuklu dokuma, mensucat, dantela ve küçük dokumalar	Değer	-	23,424	-	18,107
Pamuklu bükme ve iplik	Pound	9,660,149	307,792	6,336,208	226,169
Topraktan mamul ürünler	Parça	1,321,164	15,208	1,538,716	20,504
Çatal-bıçak takımları, sofrta takımı	cwt/112 libre	6,251	31,600	7,121	42,272
Ham ve işlenmiş demir-çelik	Ton	18,419	120,494	18,686	114,844
Kurşun ve saçma	Ton	103	1,716	283	5,256
Keten dokuma (yarda hesabı)	Yarda	978,907	22,943	758,731	21,574
Keten dokuma, iplik, şerit, küçük dokumalar	Değer	-	651	-	626
Keten iplik	Pound	28,891	1,110	10,674	426
Makine ve buharlı motorlar, imalat araçları	Değer	-	6,337	-	14,350
İpekli dokuma	Değer	-	6,373	-	13,221
Rafine şeker	cwt/112 libre	42,116	75,865	35,565	64,715
İşlenmemiş Kalay	cwt/112 libre	7,697	30,803	6,178	24,789
Kalay, kurşun kaplar ve kalaylı sac	Değer	-	15,506	-	28,117
Yünlü dokuma (parça başı)	Parça	76,335	110,341	112,970	109,188
Yünlü dokuma (yarda hesabı)	Yarda	922,051	35,090	915,173	38,643
Yünlü dokuma, mensucat, küçük dokuma	Değer	-	6,190	-	6,727
Yün iplik	Pound	500	59	-	-
Diğer bütün ürünler	Değer	-	67,505	-	76,169
<b>TOPLAM DEĞER</b>	<b>£</b>		<b>2,930,612</b>	-	<b>3,113,679</b>

EK-2. Tablo 1. Osmanlı topraklarında üretilen temel ürünlere Osmanlı ve İngiliz tebaasının ödediği dahili vergilerin karşılaştırmalı tablosu (Osmanlı tebaası ilaveten %10 kalemiye vergisi öderdi)<sup>612</sup>

İngilizlerin Osmanlılardan Daha Fazla Vergi Ödediği Ürünler	Miktar	Dahili Vergi	
		Osmanlı (Guruş)	İngiliz (Guruş)
Balmumu	Kental	63	75,15
Mazı, beyaz	“	27,5	32,16
Mahmude otu	okka	13	15,12
Salep	“	0,30	1,7
İpek	“	10,20	18
Boyacı diken/cehre	“	1,20	2,21 <sup>1/2</sup>
Tiftik	“	0,24 <sup>1/2</sup>	1,4
Sakız, kitre ağacı	“	1,10	1,34 <sup>1/2</sup>
Üzüm, Kırmızı Karaburun	Kental	6,31	8,4
Üzüm, Urla	“	6,31	8,4
Üzüm, Sultani	“	9,36	13,20
Frenk üzümü/kuş üzümü	“	11,10	13,20
İngilizlerin Osmanlılardan Daha Az Vergi Ödediği Ürünler	Miktar	Dahili Vergi	
		Osmanlı (Guruş)	İngiliz (Guruş)
Koyun yünü	Kental	22	18,18
Kökboya	“	27,2 <sup>1/2</sup>	16,8
Pamuk	“	24	21,12
Meşe Palamudu	“	7,10	6
Mazı, siyah	“	25	32,16
Afyon	Çeki	9,11 <sup>1/2</sup>	9,4
Tiftik	Okka	1,10	1,4
Tavşan derisi	parça	0,10	8
Üzüm, Kırmızı Çeşme	Kental	6,31	6,20
Üzüm, siyah	“	3,15	3,2 <sup>1/2</sup>
İncir	“	17,22	13,20

<sup>612</sup> A&P (1841). Correspondence respecting the operation of the commercial treaty with Turkey August 16, 1838  
Commercial Treaty with Turkey.

EK-3. İzmir Ticareti ile ilgili istatistiki veriler

**İTHALAT**

<b>ÜRÜNLER</b>	<b>DEĞER £</b>
Demir, çelik, çivi, metaller vb.	168.133
Ateşli Silahlar	6.836
İpek Dokuma, Başlık/Şapka, Takke	749.314
Tereyağı, Peynir	166.816
Ahşap – Kereste, vb.	57.808
Kahve vb.	149.048
Kırmızı Böceği Boyası-Çivit (Otu) Boyası,Hazır Boya	25.976
Kömür	56.294
Pelerin/Kaput, Pamuklu ve Yünlü Ürünler, vb.	1.210.928
İlaç- Ecza (tıbbi malzeme)	150.800
Un, Buğday, Patates	104.799
Çin Porseleni, Toprak/Seramik Ürünler, Cam	41.912
Altın tel(altın ipliği), saatler (watches(cep saati), clocks (duvar saati) , mücevherat	23.040
Tuzlu Balık, Havyar ve Sosis	31.928
Terbiye edilmiş Deri	129.328
Hırdavat, Kağıt, Mukavva	143.513
Rom, Brandy, Şarap, Likör (meyankökü)	130.147
Şeker	63.740
Balyalanmış Tütün, Sigara vb.	158.832
Öteberi (sundries)	161.331
<b>TOPLAM</b>	<b>3.730.523</b>

Tablo 1: İzmir’den 1864 Yılında Gerçekleştirilen Bütüt İthalat<sup>613</sup>

<sup>613</sup> Parliamentary Papers, Accounts and Papers, 1865, LIII.

EK-3. (devam) İzmir’den 1864 Yılında Gerçekleştirilen BÜRÜT İthalat

GİREN (ENTERED) GEMİLER						
GEMİLER	TOPLAM GEMİ SAYISI			TOPLAM TONAJ		
	KARGOLU	BOŞ (Ballast)	TOPLAM	KARGOLU	BOŞ (Ballast)	TOPLAM
BUHARLI	93	2	95	92.482	948	93.430
YELKENLİ	90	69	159	20.622	10.106	30.728
<b>TOPLAM</b>	<b>183</b>	<b>71</b>	<b>254</b>	<b>113.104</b>	<b>11.051</b>	<b>121.158</b>

Tablo-2: 1864 Yılında İzmir Liman Trafiği

**İHRACAT**

ÜRÜNLER	DEĞER ₺
Meşe Palamudu	758.390
Buğday, Arpa, Un, Mısır, Fasulye, Pirinç	28.527
Şimşir, Bakkam Ağacı/Kerestesi	2.837
Pamuk/Pamuklu	1.674.536
Balmumu-Sakız-Mazı	33.532
İlaç, Mahmude Otu, Afyon, Sülük	587.192
Sünger	37.404
Gülyağı/Gül esansı	7.032
İncir, Kuru Üzüm ve Kuru Meyveler	1.188.108
Sarı Meyveler (boyacıdikenli/altınağacı/yellowberries) ve Yağlı Tohumlar	54.310
Zeytinyağı	9.678
Yün ve Atkılı (atkılı kumaş)	148.164
Kuzu Derisi	45.656
İpek, Koza, İpekböceği Yumurtası	103.200
Şeker ve Kahve	2.777
Şarap ve Şarap Ruhu/etenol (spirit of wine)	14.929
Halı/Kilim, Pelerin/kaput, Takke/Kasket	13.537
Sabun, Tuz, Tütün, Zımpara, Likör, Mendil, Sicim/şerit	123.140
<b>TOPLAM</b>	<b>4.832.979</b>

Tablo 3: 1864 Yılında İzmir Limanından BÜRÜT İhracat

EK-3. (devam) İzmir’den 1864 Yılında Gerçekleştirilen Bütüt İthalat

Bandıra/Uyruk	GİREN (ENTERED)		ÇIKAN (CLEARED)	
	SAYI	TONAJ	SAYI	TONAJ
İngiliz	174	115.713	181	116.862
Fransız	145	92.564	146	93.114
Osmanlı	372	71.669	363	69.529
Rus	67	18.775	67	18.775
Avusturya	219	98.779	218	98.949
Amerikan	8	2.438	8	2.438
İtalyan	42	9.940	53	10.628
Prusya	2	506	1	246
İspanya	1	508	1	508
Hollanda	13	1.895	20	3.085
Yunan/Rum	449	53.175	422	49.799
Bremen	1	282	1	282
Danimarka	2	320	2	320
Mecklenburg	5	1.324	5	1.324
Oldenburg	1	140	1	140
Honnover	2	284	1	284
İsveç	1	295	1	295
Norveç	3	909	4	1.109
Mısır	36	27.085	36	27.085
<b>TOPLAM</b>	<b>1.543</b>	<b>496.601</b>	<b>1.532</b>	<b>494.770</b>

Tablo 4: 1865 Yılında İzmir Limanına Giren ve Çıkan Gemiler

EK-3. (devam) İzmir’den 1864 Yılında Gerçekleştirilen Bürüt İthalat

ÜRÜNLER	BİRİM	MİKTAR	DEĞER ₺
Demir, çelik, çivi vb.	Paket= Ton=	29.553 11.775	207.815
Manifatura (İmalat Ürünleri-Dokuma), İpek vb.	Paket	3.449	771.280
Tereyağı, Peynir vb.	Paket	3.295	111.807
Ahşap – Kereste	Parça= Ton=	198.581 20	22.357
Kahve	Çuval (bag)	48.881	271.543
Kırmız Böceği Boyası-Çivit (Otu) Boyası vb.	Paket	1.691	10.810
Kömür	Ton	36.887	22.445
Kıyafet-Pamuk/Pamuklu Ürünler vb.	Paket	3.618	217.976
İlaç- Ecza (tıbbi malzeme)	Paket	5.309	69.496
Un, Buğday, Pirinç vb.	Paket	43.416	81.081
Camsı Seramik/Keramik/Çini /Çömlek (stoneware)	Paket	8.314	36.939
Altın Tel-Saat vb.	Kutu/Kasa (case)	73	11.498
Kurutulmuş Balık vb.	Paket	2.276	20.437
Deri	Paket	1.848	36.520
Mobilya-Hırdavat/Madeni Eşya	Paket	6.422	110.437
Kırtasiye Malzemesi-Ateşli Silahlar vb.	Parça	630	
Rom, Brandy vb.	Varil/Fıçı	26.023	96.806
Şeker	Varil/Fıçı	12.205	64.654
Tütün-Enfiye vb.	Balya	58	1.190
Öteberi (sundries)	Paket= Parça= Ton=	27.401 464.311 1.243	106.130
<b>TOPLAM</b>			<b>2.271.221</b>

Tablo 5: 1865 Yılı İzmir Limanından Bürüt İthalat



EK-3. (devam) İzmir'den 1864 Yılında Gerçekleştirilen Bürüt İthalat

ÜRÜNLER	BİRİM	MİKTAR	DEĞER £
Kökboya	Balya	14.966	188.618
Buğday-Arpa-Un vb.	Ton	1.708	9.824
Şimşir	Parça	3.966	3.383
Pamuk/Pamuklu	Balya	83.654	2.076.086
Balmumu-Sakız-Mazı	Paket	4.027	61.218
İlaç-Ecza(tıbbi malz.) vb.	Paket	13.937	480.748
Sünger	Paket	3.081	93.668
Gülyağı	Kutu	26	2.440
Kuru Meyveler	Paket= Kutu/Kasa=	127.315 740.421	409.263
Sarı Meyveler (boyacıdiken/altınağacı/yellowberries)	Çuval (bag)	41.575	107.579
Yün-Tiftik/Kıl vb.	Balya	6.687	105.296
Kuzu Derisi vb.	Balya	2.039	20.400
Koza-İpek- vb.	Balya	358	68.728
Halı/Kilim-Kumaş- Kep/Başlık/Takke/Kasket	Paket	616	46.640
Meşe Palamudu	Ton	21.289	313.361
Şarap ve Alkol(içki)	Varil/Fıçı	590	2.216
Öteberi	Paket= Ton=	7.783 920	56.870
<b>TOPLAM</b>		<b>4.046.338</b>	

Tablo 6: 1865 Yılında İzmir Limanından Bürüt İhracat Miktarı

GİREN (ENTERED)			ÇIKAN (CLEARED)		
SAYI	TONAJ	KARGO/YÜK DEĞERİ (£)	SAYI	TONAJ	KARGO/YÜK DEĞERİ (£)
162	92.665	1.165.500	164	93.954	1.520.040

Tablo 7: 1866 Yılında İzmir Limanına giren ve limandan ayrılan İngiliz gemilerinin sayısı

EK-3. (devam) İzmir’den 1864 Yılında Gerçekleştirilen Bürüt İthalat

GEMİLER	GİREN (ENTERED)		ÇIKAN (CLEARED)	
	KARGOLU	BOŞ	KARGOLU	BOŞ
	SAYI TON	SAYI TON	SAYI TON	SAYI TON
BUHARLI	68 73.015	8 4.518	72 73.954	6 4.838
YELKENLİ	65 11.780	21 3.352	68 10.451	18 4.711
TOPLAM	133 84.795	29 7.820	140 84.405	24 9.549

Tablo 8: 1866 Yılında İzmir Limanına giren ve limandan ayrılan Yelkenli-Buharlı Gemiler

GİREN (ENTERED)			ÇIKAN (CLEARED)		
SAYI	TONAJ	KARGO/YÜK DEĞERİ (£)	SAYI	TONAJ	KARGO/YÜK DEĞERİ (£)
1.344	507.652	2.424.190	1.344	506.676	2.038.600

  

GİREN (ENTERED)			ÇIKAN (CLEARED)		
SAYI	TONAJ	KARGO/YÜK DEĞERİ (£)	SAYI	TONAJ	KARGO/YÜK DEĞERİ (£)
1.506	600.317	3.589.690	1.508	600.630	3.558.640

Tablo 9: İzmir’de 1866 yılında gerçekleştirilen yabancı/dış ticaret ve taşımacılık

YILLAR	GİREN (ENTERED)		ÇIKAN (CLEARED)	
	KARGOLU	KARGO DEĞERİ (£)	KARGOLU	KARGO DEĞERİ (£)
	SAYI TON		SAYI TON	
1865	1.543 696.601	2.271.221	1.532 494.770	4.046.338
1866	1.506 600.317	3.589.690	1.508 600.630	3.558.640
Düşüş	37		24	487.698
Yükseliş	103.716	1.318.469	105.860	

Tablo 10: 1865-1866 Yılları için Brüt Taşımacılık ve Ticaret

EK-3. (devam) İzmir'den 1864 Yılında Gerçekleştirilen Bütüt İthalat

GİREN (ENTERED)			ÇIKAN (CLEARED)		
SAYI (Küçük Tekne)	TONAJ	KARGO/YÜK DEĞERİ (£)	SAYI (Küçük Tekne)	TONAJ	KARGO/YÜK DEĞERİ (£)
1.603	23.506	172.840 l.	1.576	22.602	47.600 l.

Tablo 11: 1866 İzmir Kıyı Ticareti: Yerel kıyı ticareti bu listeye dahil değildir ve bunun miktarı:

Bandıra/Uyruk	GİREN (ENTERED)		ÇIKAN (CLEARED)	
	SAYI	TONAJ	SAYI	TONAJ
British/İngiliz	162	92.665	164	93.954
Amerikan	6	1.886	6	1.886
Avusturya	194	122.612	196	122.028
Hollanda	10	1.480	10	1.480
Fransız	168	99.727	164	99.474
Rum/Greek	272	50.732	265	50.330
Hannover	2	266	2	266
Hansa Şehirleri	3	460	3	460
İtalya	36	10.963	36	10.870
Mecklenburg (Almanya)	2	462	2	462
Oldenburg	6	701	6	701
Prusya	6	1.310	6	1.310
Rusya	57	36.864	59	36.852
İspanya	11	3.620	11	3.620
İsveç/Norveç	4	1.037	4	1.037
Türk/Mısır	567	175.530	574	175.900
<b>TOPLAM</b>	<b>1.506</b>	<b>600.317</b>	<b>1.580</b>	<b>600.630</b>

Tablo 12: 1866 Yılında İzmir Limanına Giren ve Çıkan Gemiler

EK-3. (devam) İzmir’den 1864 Yılında Gerçekleştirilen Brüt İthalat

ÜRÜNLER	BİRİM	MİKTAR	DEĞER ₺
Demir, çelik, çivi, shot (iğne) vb.	Paket= Ton=	31.670 12.785	397.810
Manifatura (İmalat Ürünleri-Dokuma), İpek vb.	Paket	34.320	861.280
Tereyağı, Peynir vb.	Paket	5.295	150.807
Ahşap – Kereste	Paket	241.581	45.781
Kahve	Çuval (bag)	70.351	361.522
Kırmız Böceği Boyası-Çivit (Otu) Boyası vb.	Paket	1.971	13.381
Kömür	Ton	45.752	30.671
Kıyafet-Pamuk/Pamuklu Ürünler, Yünlü Kumaş, Keten	Paket	8.690	462.352
İlaç- Ecza (tıbbi malzeme)	Paket	7.309	95.372
Un, Buğday, Pirinç vb.	Paket	64.179	225.352
Seramik/Keramik/Çini /Çömlek (stoneware), Cam vb.	Paket	12.367	60.520
Altın Tel-Saat vb.	Kutu/Kasa (case)	157	42.550
Kurutulmuş Balık vb.	Paket	3.567	30.565
Deri	Paket	2.751	50.722
Mobilya-Hırdavat/Madeni Eşya, Kırtasiye Malzemesi-Ateşli Silahlar vb.	Paket	40.781	440.724
Rom, Brandy, Alkol (spirits)	Varil/Fıçı	19.780	251.782
Şeker	Varil/Fıçı	18.200	95.672
Tütün-Enfiye vb.	Balya	3.200	70.960
Öteberi (sundries)	Paket= Parça= Ton=	21.750 29.781 2.750	74.707
<b>TOPLAM</b>			<b>3.762.530</b>

Tablo 13: 1866’da İzmir Limanından Brüt İthalat Miktarı ve Rakamları

EK-3. (devam) İzmir’den 1864 Yılında Gerçekleştirilen Bürüt İthalat

ÜRÜNLER	BİRİM	MİKTAR	DEĞER ₺
Kökboya	Balya	20.724	250.714
Buğday-Arpa-Un	Ton	2.608	15.703
Şimşir vb.	Parça	4.809	4.650
Pamuk/Pamuklu	Balya	34.850	521.600
Balmumu-Sakız-Mazı	Paket	8.060	122.327
İlaç-Ecza(tıbbi malz.), Afyon	Paket	15.980	587.910
Sünger vb.	Paket	9.070	237.785
Gülyağı	Kutu	135	3.150
Kuru Meyveler	Paket= Kutu/Kasa=	195.100 680.420	652.683 182.950
Sarı Meyveler (boyacıdiken/altınağacı/yellowberries) vb.	Çuval (bag)	49.875	128.625
Yün-Tiftik/Kıl vb.	Balya	8.620	30.582
Kuzu Derisi vb.	Balya	3.070	75.890
Koza, İpek- vb.	Balya	410	161.780
Halı/Kilim-Kumaş vb.	Paket	1.815	385.361
Meşe Palamudu	Ton	28.980	24.200
Şarap ve Alkol(içki) vb.	Varil/Fıçı	1.760	220.193
Öteberi	Paket= Ton=	25.320 2.045	
<b>TOPLAM</b>			<b>3.606.240</b>

Tablo 14: 1866 Yılında İzmir Limanından Bürüt İhracat Miktarı

EK-3. (devam) İzmir’den 1864 Yılında Gerçekleştirilen BÜRÜT İthalat

GİREN (ENTERED)			ÇIKAN (CLEARED)		
SAYI	TONAJ	KARGO/YÜK DEĞERİ (£)	SAYI	TONAJ	KARGO/YÜK DEĞERİ (£)
212	117.544	1.247.065	206	115.158	1.774.150

GEMİLER	GİREN (ENTERED)		ÇIKAN (CLEARED)	
	KARGOLU	BOŞ	KARGOLU	BOŞ
	SAYI TON	SAYI TON	SAYI TON	SAYI TON
BUHARLI	80 87.811	10 5.416	86 90.110	3 1.904
YELKENLİ	92 18.438	30 5.879	84 15.776	33 7.368
TOPLAM	172 106.249	40 11.295	170 105.886	36 9.272

Tablo 15: 1867’de İzmir Limanına giren ve limandan ayrılan İngiliz gemileri

GİREN (ENTERED)			ÇIKAN (CLEARED)		
SAYI	TONAJ	KARGO/YÜK DEĞERİ (£)	SAYI	TONAJ	KARGO/YÜK DEĞERİ (£)
1.252	414.373	2.156.835	1.218	398.646	2.633.420

Tablo 16: İzmir’de 1867 yılında gerçekleştirilen yabancı/dış ticaret ve taşımacılık

GİREN (ENTERED)			ÇIKAN (CLEARED)		
SAYI	TONAJ	KARGO/YÜK DEĞERİ (£)	SAYI	TONAJ	KARGO/YÜK DEĞERİ (£)
1.464	531.917	3.403.900	1.424	513.804	4.407.570

Tablo 17: Toplam İngiliz ve Yabancı Gemiler

EK-3. (devam) İzmir’den 1864 Yılında Gerçekleştirilen Brüt İthalat

YILLAR	GİREN (ENTERED)		ÇIKAN (CLEARED)	
	KARGOLU	KARGO DEĞERİ (£)	KARGOLU	KARGO DEĞERİ (£)
	SAYI TON		SAYI TON	
1866	1.506 600.317	3.589.690	1.508 600.630	3.558.640
1867	1.464 531.917	3.403.900	1.424 513.804	4.407.570
	42 68.400	186.790	84 86.826	848.930

Tablo 18: Brüt Taşımacılık ve Ticaret (1864-65)

GİREN (ENTERED)			ÇIKAN (CLEARED)		
SAYI	TONAJ	KARGO/YÜK DEĞERİ (£)	SAYI	TONAJ	KARGO/YÜK DEĞERİ (£)
1.420 küçük tekne	21.004	164.280l. (yaklaşık olarak)	1.396	20.584	58.630 l sterling

Tablo 19: İzmir kıyı ticareti

EK-3. (devam) İzmir’den 1864 Yılında Gerçekleştirilen Bürüt İthalat

ÜRÜNLER	BİRİM	MİKTAR	DEĞER £
Demir, çelik, çivi, iğne (shot) vb.	Paket= Ton=	29.850 13.670	329.260
Manifatura (İmalat Ürünleri-Dokuma), İpek vb.	Paket	32.620	625.985
Tereyağı, Peynir vb.	Paket	13.370	170.750
Ahşap – Kereste	Parça	240.620	56.780
Kahve vb.	Paket	50.320	314.650
Kırmız Böceği Boyası-Çivit (Otu) Boyası, Boya	Paket	10.321	24.780
Kömür	Ton	56.780	40.790
Kıyafet-Pamuk/Pamuklu Ürünler, Keten	Paket	26.785	432.220
İlaç- Ecza (tıbbi malzeme)	Paket	5.600	82.320
Un, Buğday, Pirinç vb.	Paket	75.680	221.350
Camsı Seramik/Keramik/Çini /Çömlek (stoneware), Cam, Porselen	Paket	16.732	61.380
Altın Tel-Saat vb.	Kutu/Kasa (case)	272	40.320
Kurutulmuş Balık vb.	Paket	6.302	24.320
Deri	Paket	2.010	31.670
Mobilya-Hırdavat/Madeni Eşya	Paket	33.170	370.650
Kırtasiye Malzemesi-Ateşli Silahlar vb.	Varil/Fıçı	24.250	
Rom, Brandy, Alkol (spirits) vb.	Varil/Fıçı	20.120	191.670
Şeker vb.	Varil/Fıçı	19.780	101.260
Tütün-Enfiye vb.	Paket	134.780	69.780
Öteberi (sundries)	Paket= Parça= Ton=	35.170 30.280 3.120	163.990
<b>TOPLAM</b>			<b>3.353.625</b>

Tablo 20: 1867 İzmir Limanı Bürüt İthalatı



EK-3. (devam) İzmir’den 1864 Yılında Gerçekleştirilen Bürüt İthalat

ÜRÜNLER	BİRİM	MİKTAR	DEĞER ₺
Kökboya	Balya	24.370	332.225
Buğday-Arpa-Un vb.	Ton	11.370	59.780
Şimşir	Parça	27.380	14.670
Pamuk/Pamuklu, Aydın Vilayeti	Balya	47.195	321.270
Balmumu-Sakız-Mazı	Paket	11.470	171.355
İlaç-Ecza(tıbbi malz.), Afyon vb.	Paket	17.983	536.270
Sünger	Paket	10.360	237.690
Gülyağı	Kutu	1.270	7.180
Kuru Meyveler	Paket= Kutu/Kasa=	231.190 890.360	321.270 632.285
Sarı Meyveler (boyacıdiken/altınağacı/yellowberries)	Paket	61.371	252.185
Yün-Tiftik/Kıl vb.	Balya	8.350	35.950
Kuzu Derisi vb.	Paket	17.861	99.830
Koza-İpek- vb.	Balya	16.700	250.250
Halı/Kilim-Kumaş- Kırmızı Kep/Başlık/Takke/Kasket	Paket	16.670	350.320
Meşe Palamudu vb.	Ton	37.880	260.250
Şarap ve Alkol(içki)	Varil/Fıçı	7.890	27.850
Öteberi	Varil/Fıçı= Paket= Ton=	16.270 130.270 16.980	721.640
<b>TOPLAM</b>			<b>4.632.270</b>

Tablo 21: 1867 İzmir Limanı Bürüt İhracat

EK-3. (devam) İzmir'den 1864 Yılında Gerçekleştirilen Bürüt İthalat

Bandıra/Uyruk	GEMİLER		KÜÇÜK TEKNELER	KARGO DEĞERİ ₺
	SAYI	TONAJ	SAYI	
İngiliz	200	119.656	4.284	1.366.150
Amerikan	13	3.898	143	68.890
Avusturya	189	130.783	7.400	663.900
Danimarka	2	233	13	2.430
Hollanda	19	2.657	120	32.120
Fransız	133	84.591	6.278	556.940
Rum	179	23.871	1.536	78.500
İtalyan	26	7.003	300	38.620
Mecklenburg	6	1.552	68	450
Prusya	10	1.877	105	20.000
Rusya	54	39.366	2.717	197.080
İspanya	18	5.430	493	
İsviçre	7	2.101	91	3.790
Portekiz	2	384	17	6.600
Türk ve Mısır	526	106.037	11.380	318.155
<b>TOPLAM</b>	<b>1.384</b>	<b>529.439</b>	<b>34.945</b>	<b>3.353.625</b>

Tablo 22: 1867 Yılında İzmir Limanına Giren Gemiler

EK-3. (devam) İzmir’den 1864 Yılında Gerçekleştirilen Bütüt İthalat

Bandıra/Uyruk	GEMİLER		KÜÇÜK TEKNELER	KARGO DEĞERİ ₺
	SAYI	TONAJ	SAYI	
İngiliz	203	120.914	4.342	1.871.270
Amerikan	13	3.898	143	86.320
Avusturya	191	131.376	7.284	802.360
Danimarka	2	233	13	2.510
Hollanda	9	1.340	61	49.820
Fransız	134	85.000	6.394	759.190
Rum	172	23.364	1.405	215.600
İtalyan	27	7.120	257	41.560
Mecklenburg	6	1.552	68	4.680
Prusya	10	1.877	105	27.840
Rusya	54	40.580	2.725	194.680
İspanya	18	5.430	493	276.950
İsviçre	7	2.101	91	9.540
Portekiz	2	384	17	3.800
Türk ve Mısır	539	107.748	11.230	289.150
<b>TOPLAM</b>	<b>1.387</b>	<b>532.917</b>	<b>34.628</b>	<b>4.632.270</b>

Tablo 23: 1867 Yılında İzmir Limanından Ayrılan Gemiler

EK-3. (devam) İzmir’den 1864 Yılında Gerçekleştirilen Bürüt İthalat

ÜRÜNLER	BİRİM	MİKTAR	DEĞER ₺
İpekli Kadife	Kutu/kasa	1.250	240.000
Pamuklu Ürünler	“	16.360	1.343.000
Hırdavat/madeni eşya, cam vb.	“	14.620	184.320
Mamul Eşya	“	6.880	249.640
Kırmızı Böceği Boyası ve Çivit otu boyası	“	129	25.580
Prinç, kahve vb.	Çuval	55.000	120.000
Şeker	Fıçı/varil	11.840	42.620
Rom, brandy vb.	“	29.630	57.800
Rus Tereyağı	“	1.620	68.300
Sülfür/kükürt	Çuval	18.702	8.340
Demir, çivi ve kalas/kereste	“		75.00
Kömür	Ton	35.000	52.500
Bakır, çelik, çinko vb.	Paket	27.640	180.000
Altın saatler vb.			75.000
İlaç ve tıbbi gereçler	Paket	9.340	87.620
Kurutulmuş Balık vb.	Fıçı/varil	10.800	45.500
Kırtasiye Malzemesi, ateşli silahlar	Kasa	1.960	20.560
Bükülmüş pamuk/ibrişim	Balya	9.340	288.600
Sabun vb.	Paket	3.600	43.620
Gazyağı	Kasa	41.500	32.000
Öteberi			343.780
<b>TOPLAM</b>			<b>3.586.780</b>

Tablo 24: 1869 Yılı İzmir Limanında Yapılan Bürüt İthalat

EK-3. (devam) İzmir’den 1864 Yılında Gerçekleştirilen Bürüt İthalat

ÜRÜNLER	BİRİM	MİKTAR	DEĞER ₺
Afyon vb.	Kasa	2.980	675.800
Pamuk	Balya	33.840	461.320
Yün	“	16.300	290.00
Kökboya	“	12.640	208.340
Meşe Palamudu vb.	Ton	35.340	560.000
Sünger	Kasa	9.600	104.280
Mahmude Otu vb.	“	452	9.500
Sakız	“	2.820	62.400
Mum vb.	“	450	14.930
Buğday, arpa vb.	İmp. qrs.	168.077	276.870
Yağ	Ton	16.840	650.000
Gülyağı vb.	Kutu	917	30.620
Meyan Kökü	Kasa	29.340	53.600
Halı	Balya	3.800	138.000
Zımpara Taşı	Ton	6.600	32.000
Tütün vb.	“	1.050	147.300
Pamuk tohumu vb.	“	3.600	28.600
Kuru Üzüm, İncir vb.	“	9.650	298.320
İpek Kozası vb.	Cwt.	1.050	128.400
Öteberi (deri, sarı meyveler, şarap, kemik, sülük, mazi, vb.)			370.070
<b>TOPLAM</b>			<b>4.540.350</b>

Tablo 25: 1869 Yılı İzmir Limanında Yapılan Bürüt İhracat

EK-3. (devam) İzmir'den 1864 Yılında Gerçekleştirilen BÜRÜT İthalat

Bandıra/Uyruk	GEMİLER		KÜÇÜK TEKNELER	KARGO'NUN FATURA DEĞERİ ₺
	SAYI	TONAJ	SAYI	
İngiliz	206	123.323	4.388	1.029.380
Amerikan	12	3.497	84	78.560
Avusturya	202	169.134	5.256	1.120.500
Danimarka	4	440	29	1.800
Hollanda	11	1.726	79	34.630
Fransız	131	94.585	4.406	621.140
Rum	279	22.754	1.674	81.620
İtalyan	40	9.677	283	56.930
Mecklenburg	5	1.126	43	2.125
Oldenburg	1	104	9	420
Prusya	10	3.248	87	4.874
Roma Devletleri (İtalyan Devletleri)	2	333	17	629
Rusya	65	35.769	1.690	187.510
İspanya	16	3.506	322	900
İsviçre ve Norveç	11	2.791	86	4.186
Portekiz	1	256	9	374
Türk ve Mısır	842	197.253	17.666	361.202
<b>TOPLAM</b>	<b>1.838</b>	<b>669.522</b>	<b>36.128</b>	<b>3.586.780</b>

Tablo 26. 1869 Yılında İzmir Limana Giren İngiliz ve Yabancı Gemiler

EK-3. (devam) İzmir’den 1864 Yılında Gerçekleştirilen Bürüt İthalat

Bandıra/Uyruk	GEMİLER		KÜÇÜK TEKNELER	KARGO’NUN FATURA DEĞERİ £
	SAYI	TONAJ	SAYI	
İngiliz	200	121.189	4.330	2.104.500
Amerikan	12	3.497	84	114.910
Avusturya	204	170.990	5.308	1.021.310
Danimarka	4	440	29	5.280
Hollanda	11	1.726	79	51.320
Fransız	131	94.585	4.406	621.940
Rum	259	21.754	1.554	118.300
İtalyan	40	9.677	283	23.640
Mecklenburg	5	1.126	43	13.510
Oldenburg	1	104	9	1.350
Prusya	10	3.248	87	18.630
Roma Devletleri (İtalyan Devletleri)	2	333	17	1.340
Rusya	65	35.769	1.690	41.620
İspanya	16	3.506	322	118.220
İsviçre ve Norveç	11	2.791	86	14.600
Portekiz	1	256	9	2.500
Türk ve Mısır	681	146.367	15.663	267.380
<b>TOPLAM</b>	<b>1.653</b>	<b>617.358</b>	<b>33.799</b>	<b>4.540.350</b>

Tablo 27: 1869 Yılında İzmir Limanından Ayrılan İngiliz ve Yabancı Gemiler

İthalat	3.760.040 £
İhracat	4.043.280 £
<b>Toplam</b>	<b>7.803.320</b>

Tablo 28. 1871 Yılı İzmir Bürüt İthalat ve İhracat Değeri:

EK-3. (devam) İzmir’den 1864 Yılında Gerçekleştirilen Bürüt İthalat

ÜRÜNLER	BİRİM	MİKTAR	DEĞER ₺
İpekli Kadife (ipek, Kadife) vb.	Kutu/kasa	714	196.00
Pamuklu Ürünler	“	20.130	1.316.000
Hırdavat/madeni eşya, cam vb.	“	11.216	145.170
Mamul Eşya	“	8.316	314.250
Kırmızı Böceği Boyası ve Çivit otu boyası	“	332	40.580
Prinç, kahve vb.	Çuval	55.390	165.420
Şeker	Fıçı/varil	28.410	170.460
Rom, brandy vb.	“	22.150	66.450
Rus Tereyağı	“	1.210	45.400
Sülfür/kükürt	Çuval	31.110	13.140
Demir, çivi ve kalas/kereste	değer		114.000
Kömür	Ton	49.250	73.970
Bakır, çelik, çinko vb.	Paket	26.570	147.230
Altın saatler vb.	Değer		84.000
İlaç ve tıbbi gereçler	Paket	6.710	54.150
Kurutulmuş Balık vb.	Fıçı/varil	16.250	24.575
Kırtasiye Malzemesi, ateşli silahlar	Kasa	3.114	32.250
Bükülmüş pamuk/ibrişim	Balya	10.014	200.280
Sabun vb.	Paket	5.714	14.200
Gazyacı	Kasa	33.210	49.815
Öteberi			492.700
<b>TOPLAM</b>			<b>3.760.040</b>

Tablo 29. 1871 Yılı İzmir Limanında Yapılan Bürüt İthalat



EK-3. (devam) İzmir’den 1864 Yılında Gerçekleştirilen Bütüt İthalat

ÜRÜNLER	BİRİM	MİKTAR	DEĞER £
Afyon vb.	Kasa	5.650	784.500
Pamuk	Balya	54.200	216.800
Yün	“	27.250	340.000
Kökboya	“	9.210	141.200
Meşe Palamudu vb.	Ton	21.320	277.160
Sünger	Kasa	5.550	61.000
Mahmude Otu vb.	“	278	8.320
Sakız/zamk	“	1.640	35.000
Mum vb.	“	685	16.200
Buğday, arpa vb.	İmp. qrs.	80.100	115.000
Yağ	Ton	6.210	250.600
Gülyacağı vb.	Kutu	210	9.200
Meyan Kökü	Kasa	20.120	41.000
Halı	Balya	1.120	68.200
Zımpara Taşı	Ton	1.504	11.200
Tütün	“	14.300	112.000
Pamuk tohumu vb.	“	5.610	22.400
Kuru Üzüm, İncir vb.	“	27.320	760.000
İpek Kozası vb.	Cwt.	1.210	17.100
Öteberi (sarı meyveler, şarap, kemik, mazi, vb.)	değer		756.400
<b>TOPLAM</b>		<b>4.043.280</b>	

Tablo 30: 1871 Yılı İzmir Limanında Yapılan Bütüt İhracat

EK-3. (devam) İzmir’den 1864 Yılında Gerçekleştirilen Bürüt İthalat

Bandıra/Uyruk	GEMİLER		KÜÇÜK TEKNELER	KARGO’NU N FATURA DEĞERİ ₺
	SAYI	TONAJ	SAYI	
İngiliz	212	124.850	4.033	1.841.210
Amerikan	12	3.812	124	60.340
Avusturya	202	177.793	7.822	719.340
Hollanda	14	4.406	186	28.310
Mısır	108	81.100	6.070	90.160
Fransız	6	1.516	71	7.800
Alman	6	1.516	71	7.800
Rum	137	46.210	2.326	35.120
İtalyan	33	9.792	369	84.300
Rusya	60	41.260	2.691	271.590
İspanya	9	2.261	87	10.260
İsviçre ve Norveç	12	2.619	113	12.200
Türk	496	71.599	4.982	250.970
<b>TOPLAM</b>	<b>1.405</b>	<b>658.913</b>	<b>35.115</b>	<b>3.760.040</b>

Tablo 31: 1871 Yılında İzmir Limana Giren İngiliz ve Yabancı Gemiler

Bandıra/Uyruk	GEMİLER		KÜÇÜK TEKNELER	KARGO’NUN FATURA DEĞERİ ₺
	SAYI	TONAJ	SAYI	
İngiliz	212	126.628	4.273	1.824.020
Amerikan	11	3.491	120	87.300
Avusturya	202	178.874	7.532	900.350
Hollanda	14	5.187	172	30.890
Mısır	103	77.250	5.234	10.350
Fransız	104	92.539	6.120	325.640
Alman	7	1.917	79	25.780
Rum	136	16.966	2.451	70.350
İtalyan	33	9.013	350	90.680
Rusya	56	39.140	2.320	429.750
İspanya	8	1.973	66	19.320
İsviçre ve Norveç	11	2.294	102	17.530
Türk	384	65.102	3.250	211.320
<b>TOPLAM</b>	<b>1.281</b>	<b>620.374</b>	<b>32.069</b>	<b>4.043.280</b>

Tablo 32: 1871 Yılında İzmir Limanından Ayrılan İngiliz ve Yabancı Gemiler

EK-3. (devam) İzmir’den 1864 Yılında Gerçekleştirilen Bütüt İthalat

<b>İhracat £</b>	3.460.600
<b>İthalat £</b>	4.866.800
<b>TOPLAM £</b>	<b>8.327.400</b>
<b>1871 Yılına Göre Artış Miktarı £</b>	<b>524.080</b>

Tablo 33: 1872 Yılında Bütüt İhracat ve İthalat Değeri

<b>ÜRÜNLER</b>	<b>BİRİM</b>	<b>MİKTAR</b>	<b>DEĞER £</b>
İpekli Kadife (ipek, Kadife) vb.	Kutu/kasa	640	166.000
Pamuklu Ürünler	“	18.930	1.256.000
Hırdavat/madeni eşya, cam vb.	“	10.450	135.290
Mamul Eşya	“	8.620	324.800
Kimiz Böceği Boyası ve Çivit otu boyası	“	290	35.800
Prinç, kahve vb.	Çuval	52.490	167.520
Şeker	Fıçı/varil	25.610	150.615
Rom, brandy vb.	“	16.250	51.450
Rus Tereyağı	“	810	40.600
Sülfür/kükürt	Çuval	26.480	9.250
Demir, çivi ve kalas/kereste			129.00
Kömür, odun kömürü	Ton	41.160	82.320
Bakır, çelik, çinko vb.	Paket	24.810	132.400
Altın saatler vb.			35.000
İlaç ve tıbbi gereçler	Paket	6.160	42.320
Kurutulmuş Balık vb.	Fıçı/varil	14.150	19.875
Kırtasiye Malzemesi, ateşli silahlar	Kasa	3.410	34.650
Bükülmüş pamuk/ibrişim	Balya	8.640	165.480
Sabun vb.	Paket	4.920	8.255
Gazyığı	Kasa	40.250	60.375
Öteberi			413.600
<b>TOPLAM</b>			<b>3.460.600</b>

Tablo 34: 1872 Yılı İzmir Limanında Yapılan Bütüt İthalat

EK-3. (devam) İzmir'den 1864 Yılında Gerçekleştirilen BÜRÜT İthalat

ÜRÜNLER	BİRİM	MİKTAR	DEĞER £
Afyon vb.	Kasa	5.250	837.500
Pamuk	Balya	55.100	770.000
Yün	"	17.900	216.000
Kökboya	"	10.400	169.200
Meşe Palamudu	Ton	18.600	232.800
Sünger	Kasa	4.210	42.100
Mahmude Otu vb.	"	185	6.100
Sakız/zamk	"	1.820	36.040
Mum	"	410	8.200
Buğday, arpa vb.	İmp. qrs.	55.100	72.510
Yağ	Ton	2.550	102.000
Gülyağı vb.	Kutu	155	7.200
Meyan Kökü	Kasa	16.400	32.800
Halı	Balya	840	84.000
Zımpara Taşı	Ton	1.150	4.600
Tütün	"	19.150	188.400
Pamuk tohumu vb.	"	5.950	23.800
Kuru Üzüm, İncir vb.	"	39.350	1.115.000
İpek Kozası vb.	Cwt.	810	12.150
Öteberi (sarı meyveler, şarap, kemik, mazı, vb.)	değer		906.400
<b>TOPLAM</b>			<b>4.866.800</b>

Tablo 35: 1871 Yılı İzmir Limanında Yapılan BÜRÜT İhracat

EK-3. (devam) İzmir’den 1864 Yılında Gerçekleştirilen BÜRÜT İthalat

Bandıra/Uyruk	GEMİLER		KÜÇÜK TEKNELER	KARGO’NUN FATURA DEĞERİ ₺
	SAYI	TONAJ	SAYI	
İngiliz	299	121.595	4.556	1.022.270
Amerikan	11	3.875	110	46.820
Avusturya	202	167.933	8.109	805.270
Hollanda	13	4.018	173	14.506
Mısır	111	68.166	8.880	359.437
Fransız	112	104.548	6.760	604.773
Alman	6	964	36	1.609
Rum	161	21.995	1.146	123.269
İtalyan	48	21.507	947	70.908
Rusya	63	45.076	2.594	153.886
İspanya	10	2.825	257	1.100
İsviçre ve Norveç	17	2.718	141	9.862
Türk	596	66.707	4.509	246.890
<b>TOPLAM</b>	<b>1.579</b>	<b>631.927</b>	<b>38.218</b>	<b>3.460.600</b>

Tablo 36: 1872 Yılında İzmir Limana Giren İngiliz ve Yabancı Gemiler

Bandıra/Uyruk	GEMİLER		KÜÇÜK TEKNELER	KARGO’NUN FATURA DEĞERİ ₺
	SAYI	TONAJ	SAYI	
İngiliz	230	122.390	4.580	2.174.710
Amerikan	11	3.875	110	64.670
Avusturya	206	169.581	8.115	1.021.917
Hollanda	13	4.018	173	96.284
Mısır	111	68.166	8.880	215.096
Fransız	110	103.300	6.658	484.381
Alman	6	964	36	7.919
Rum	170	20.881	1.223	123.661
İtalyan	46	20.979	911	167.379
Rusya	62	44.634	2.560	113.928
İspanya	10	2.825	257	70.788
İsviçre ve Norveç	16	2.504	131	29.498
Türk	484	60.871	3.995	296.569
<b>TOPLAM</b>	<b>1.475</b>	<b>624.988</b>	<b>37.629</b>	<b>4.866.800</b>

Tablo 37: 1872 Yılında İzmir Limanından Ayrılan İngiliz ve Yabancı Gemiler

EK-3. (devam) İzmir’den 1864 Yılında Gerçekleştirilen Bürüt İthalat

İthalat (£)	
1870	3.007.340
1871	3.760.040
1872	3.460.600
1873	4.518.380
1874	4.490.000

İhracat (£)	
1870	3.620.450
1871	4.043.280
1872	4.866.800
1873	4.499.000
1874	3.940.000

Tablo 38: Beş Yıllık İzmir İthalat ve İhracat Miktarları

ÜRÜNLER	BİRİM	MİKTAR	DEĞER £
İpekli Kadife (ipek, Kadife) vb.	Kutu/kasa	1.270	210.000
Pamuklu Ürünler	“	14.650	1.365.800
Hırdavat/madeni eşya, cam vb.	“	13.204	205.500
Mamul Eşya	“	9.280	732.200
Kırmızı Böceği Boyası ve Çivit otu boyası	“	458	46.280
Prinç, kahve vb.	Çuval	79.919	255.780
Şeker	Fıçı/varil	22.224	98.600
Rom, brandy vb.	“	20.774	60.450
Rus Tereyağı vb.	“	1.253	33.560
Sülfür/kükürt	Çuval	14.184	7.092
Demir, çivi ve kalas/kereste			187.000
Kömür, odun kömürü	Ton	26.473	69.500
Bakır, çelik, çinko vb.	Paket	32.630	234.580
Altın saatler vb.			34.000
İlaç ve tıbbi gereçler	Paket	4.446	64.350
Kurutulmuş Balık vb.	Fıçı/varil	6.821	17.550
Kırtasiye Malzemesi, ateşli silahlar	Kasa	2.540	28.450
Bükülmüş pamuk/ibrişim	Balya	5.091	94.456
Sabun vb.	Paket	3.287	16.450
Gazyağı	Kasa	94.026	47.013
Öteberi			681.389
<b>TOPLAM</b>			<b>4.490.000</b>

Tablo 39: 1874 Yılı İzmir Limanında Yapılan Bürüt İthalat

EK-3. (devam) İzmir’den 1864 Yılında Gerçekleştirilen Bürüt İthalat

ÜRÜNLER	BİRİM	MİKTAR	DEĞER ₺
Afyon vb.	Kasa	3.084	513.400
Pamuk	Balya	57.430	631.730
Yün	“	7.121	92.570
Kökboya	“	12.084	56.200
Meşe Palamudu	Ton	31.600	620.000
Sünger	Kasa	11.298	115.200
Mahmude Otu vb.	“	75	3.850
Sakız/zamk	“	2.306	41.200
Mum	Çuval/torba	705	5.850
Buğday, arpa vb.	İmp. qrs.	75.000	82.800
Yağ	Ton	45	1.800
Gülyağı vb.	Kutu	70	3.500
Meyan Kökü	Kasa	6.483	19.340
Halı	Balya	1.826	120.000
Zımpara Taşı	Ton	4.900	22.500
Tütün	“	2.924	34.000
Pamuk tohumu vb.	“	7.822	31.200
Kuru Üzüm, İncir vb.	“	31.000	100.800
İpek Kozası vb.	Cwt.	850	15.000
Öteberi (sarı meyveler, şarap, mazı, vb.)			1.429.060
<b>TOPLAM</b>			<b>3.940.000</b>

Tablo 40: 1874 Yılı İzmir Limanında Yapılan Bürüt İhracat

EK-3. (devam) İzmir’den 1864 Yılında Gerçekleştirilen BÜRÜT İthalat

Bandıra/Uyruk	GEMİLER		KÜÇÜK TEKNELER	KARGO’NUN FATURA DEĞERİ ₺
	SAYI	TONAJ	SAYI	
İngiliz	176	120.545	4.035	1.334.070
Amerikan	8	2.765	77	44.270
Avusturya	183	165.302	7.706	889.188
Danimarka	1	121	7	Boş (ballast)
Hollanda	12	5.839	166	10.371
Mısır	108	85.308	7.020	417.610
Fransız	106	111.655	6.782	795.601
Alman	3	690	23	1.574
Rum	137	17.611	972	88.974
İtalyan	70	60.195	2.499	292.633
Rusya	67	53.030	2.656	281.636
İsviçre ve Norveç	26	5.146	220	20.350
Türk	435	65.746	4.995	313.723
<b>TOPLAM</b>	<b>1.322</b>	<b>693.953</b>	<b>37.158</b>	<b>4.490.000</b>

Tablo 41. 1874 Yılında İzmir Limana Giren İngiliz ve Yabancı Gemiler

Bandıra/Uyruk	GEMİLER		KÜÇÜK TEKNELER	KARGO’NUN FATURA DEĞERİ ₺
	SAYI	TONAJ	SAYI	
İngiliz	179	118.682	3.983	1.916.310
Amerikan	8	2.765	77	41.494
Avusturya	184	165.957	7.716	524.122
Danimarka	1	121	7	4.455
Hollanda	13	5.981	160	48.468
Mısır	106	83.933	6.885	200.000
Fransız	105	110.662	6.708	460.262
Alman	3	690	23	4.550
Rum	119	16.540	908	46.748
İtalyan	72	59.485	2.478	260.811
Rusya	66	52.956	2.666	191.145
İsviçre ve Norveç	24	4.593	211	42.290
Türk	341	59.431	4.503	199.545
<b>TOPLAM</b>	<b>1.221</b>	<b>681.796</b>	<b>36.325</b>	<b>3.940.000</b>

Tablo 42. 1874 Yılında İzmir Limanından Ayrılan İngiliz ve Yabancı Gemiler



EK-3. (devam) İzmir'den 1864 Yılında Gerçekleştirilen Bütüt İthalat

<b>Limana Giren Gemi</b>	775.445 ton
<b>Limandan Çıkan Gemi</b>	772.748 ton

Tablo 43: 1875 Yılında Limana Giren ve Ayrılan Gemilerin Bütüt Tonajı

<b>İthalat Değeri (£)</b>	3.483.400
<b>İhracat Değeri (£)</b>	3.896.000

Tablo 44: 1875 Yılında Bütüt İthalat ve İhracat Değeri

<b>ÜRÜNLER</b>	<b>BİRİM</b>	<b>MİKTAR</b>	<b>DEĞER £</b>
İpekli Kadife (ipek, Kadife) vb.	Kutu/kasa	1.014	117.000
Pamuklu Ürünler	"	11.030	1.115.800
Hırdavat/madeni eşya, cam vb.	"	16.250	232.200
Mamul Eşya (Pamuklu/Yünlü Dokuma)	"	6.160	520.000
Kırmızı Böceği Boyası ve Çivit otu boyası	"	210	24.280
Prinç, kahve vb.	Çuval	59.825	204.350
Şeker	Fıçı/varil	16.520	65.560
Rom, brandy vb.	"	15.885	40.720
Rus Tereyağı vb.	"	854	27.630
Sülfür/kükürt	Çuval	22.000	11.260
Demir, çivi ve kalas/kereste			327.040
Kömür, odun kömürü	Ton	22.293	35.490
Bakır, çelik, çinko vb.	Paket	24.780	194.720
Altın, saatler vb.			54.000
İlaç ve tıbbi gereçler	Paket	3.220	48.680
Kurutulmuş Balık vb.	Fıçı/varil	4.950	14.490
Kırtasiye Malzemesi, ateşli silahlar	Kasa	1.950	22.460
Bükülmüş pamuk/ibrişim	Balya	4.076	52.760
Sabun vb.	Paket	5.356	22.280
Gazyağı	Kasa	76.800	39.240
Öteberi			312.990
<b>TOPLAM</b>			<b>3.483.400</b>

Tablo 45: 1875 Yılı İzmir Limanında Yapılan Bütüt İthalat

EK-3. (devam) İzmir’den 1864 Yılında Gerçekleştirilen Bütüt İthalat

ÜRÜNLER	BİRİM	MİKTAR	DEĞER £
Afyon vb.	Kasa	4.250	552.500
Pamuk	Balya	61.361	520.000
Yün	“	3.242	32.900
Kökboya	“	3.589	19.070
Meşe Palamudu	Ton	34.8070	764.140
Sünger	Kasa	14.300	165.400
Mahmude Otu vb.	“	125	5.920
Sakız/zamk	“	2.627	52.520
Mum	Çuval/torba	863	6.800
Buğday, mısır/darı vb.	İmp. qrs.	32.500	31.400
Yağ	Ton	415	16.600
Gülyağı vb.	Kutu	32	960
Meyan Kökü	Kasa ve Fıçı	41.804	47.650
Halı	Balya	2.875	292.500
Zımpara Taşı	Ton	3.360	15.800
Tütün	“	580	5.800
.Pamuk tohumu vb.	“	8.420	42.100
Kuru Üzüm, İncir vb.	“	39.800	597.00
İpek Kozası vb.	Cwts.	180	520
Öteberi (sarı meyveler, şarap, mazi, vb.)			726.400
<b>TOPLAM</b>			<b>3.896.000</b>

Tablo 46: 1875 Yılı İzmir Limanında Yapılan Bütüt İhracat

EK-3. (devam) İzmir'den 1864 Yılında Gerçekleştirilen Bütüt İthalat

Bandıra/Uyruk	GEMİLER		KÜÇÜK TEKNELER	KARGO'NUN FATURA DEĞERİ £
	SAYI	TONAJ	SAYI	
İngiliz	174	165.558	5.051	955.500
Amerikan	9	4.648	98	98.200
Avusturya	187	173.465	7.651	600.400
Hollanda	13	7.590	236	3.000
Mısır	102	88.885	8.160	380.100
Fransız	104	122.870	6.832	712.700
Alman	3	862	25	6.500
Rum	141	17.632	932	100.000
İtalyan	94	77.291	3.030	175.100
Rusya	69	52.707	2.765	181.000
İsviçre ve Norveç	20	4.463	187	9.900
Türk	300	58.829	4.028	261.000
İspanya	1	645	25	
<b>TOPLAM</b>	<b>1.217</b>	<b>775.445</b>	<b>39.020</b>	<b>3.483.400</b>

Tablo 47: 1875 Yılında İzmir Limana Giren İngiliz ve Yabancı Gemiler

EK-3. (devam) İzmir'den 1864 Yılında Gerçekleştirilen Bütüt İthalat

Bandıra/Uyruk	GEMİLER		KÜÇÜK TEKNELER	KARGO'NU N FATURA DEĞERİ £
	SAYI	TONAJ	SAYI	
İngiliz	176	166.171	5.081	2.068.600
Amerikan	9	4.648	98	20.600
Avusturya	187	173.238	7.650	664.100
Hollanda	13	7.590	236	131.200
Mısır	102	88.885	8.124	162.500
Fransız	105	124.466	6.890	322.300
Alman	3	862	25	4.500
Rum	122	15.571	850	38.500
İtalyan	93	76.806	2.980	215.900
Rusya	70	52.807	2.760	121.500
İsviçre ve Norveç	20	4.722	188	76.400
Türk	302	56.982	3.900	69.900
<b>TOPLAM</b>	<b>1.202</b>	<b>772.748</b>	<b>38.782</b>	<b>3.896.000</b>

Tablo 48: 1875 Yılında İzmir Limanından Ayrılan İngiliz ve Yabancı Gemiler

İthalat (£)	2.860.000
İhracat (£)	4.630.000
<b>TOPLAM</b>	<b>7.490.000</b>

1875 YILINA GÖRE 110.600 L. sterling fazla

Tablo 49: 1876 yılı Bütüt İthalat ve İhracat Değerleri

EK-3. (devam) İzmir’den 1864 Yılında Gerçekleştirilen BÜRÜT İthalat

Bandıra/Uyruk	GEMİLER		KÜÇÜK TEKNELER	KARGO’NUN FATURA DEĞERİ £
	SAYI	TONAJ	SAYI	
İngiliz	253	185.275	5.947	1.100.934
Amerikan	10	4.344	97	93.237
Avusturya	185	181.198	7.606	500.279
Hollanda	17	11.036	266	3.904
Mısır	72	58.830	2.880	222.140
Fransız	108	134.010	7.012	464.420
Alman	2	480	16	1.444
Rum	101	12.759	724	50.092
İtalyan	92	71.442	3.018	105.330
Rusya	71	62.421	2.790	138.500
İsviçre ve Norveç	9	1.822	77	4.720
Türk	349	48.507	3.488	175.000
İspanya	3	1.269	64	---
Danimarka	1	124	7	In ballast/boş
<b>TOPLAM</b>	<b>1.273</b>	<b>773.517</b>	<b>33.985</b>	<b>2.860.000</b>

Tablo 50: 1876 Yılında İzmir Limana Giren İngiliz ve Yabancı Gemiler

Bandıra/Uyruk	GEMİLER		KÜÇÜK TEKNELER	KARGO’NUN FATURA DEĞERİ £
	SAYI	TONAJ	SAYI	
İngiliz	251	185.365	5.947	2.080.646
Amerikan	10	4.344	97	29.560
Avusturya	186	181.524	7.509	674.805
Hollanda	17	11.036	266	169.130
Mısır	72	58.830	2.880	258.040
Fransız	111	134.247	7.164	526.580
Alman	2	480	16	5.550
Rum	94	11.649	660	37.520
İtalyan	93	72.180	3.035	378.422
Rusya	71	62.421	2.790	200.359
İsviçre ve Norveç	9	1.822	77	16.358
Türk	316	46.323	3.291	198.760
İspanya	3	1.269	64	49.660
Danimarka	1	124	7	4.710
<b>TOPLAM</b>	<b>1.236</b>	<b>771.614</b>	<b>33.803</b>	<b>4.630.000</b>

Tablo 51: 1876 Yılında İzmir Limanından Ayrılan İngiliz ve Yabancı Gemiler

EK-3. (devam) İzmir’den 1864 Yılında Gerçekleştirilen Bürüt İthalat

ÜRÜNLER	BİRİM	MİKTAR	DEĞER ₺
İpekli Kadife (ipek, Kadife) vb.	Kutu/kasa	569	62.1000
Pamuklu Ürünler	“	3.162	146.800
Hırdavat/madeni eşya, cam vb.	“	10.204	55.200
Mamul Eşya (Pamuklu/Yünlü Dokuma)	“	8.587	601.000
Kırmızı Böceği Boyası ve Çivit otu boyası	“	417	36.900
Prinç, kahve vb.	Çuval	81.210	165.000
Şeker	Fıçı/varil	18.014	108.400
Rom, brandy vb.	“	7.526	52.000
Rus Tereyağı vb.	“	1.772	68.500
Sülfür/kükürt	Çuval	11.290	22.000
Demir, çivi ve kalas/kereste	Değer		287.000
Kömür, odun kömürü	Ton	32.496	65.400
Bakır, çelik, çinko vb.	Paket	22.410	172.000
Altın, saatler vb.			48.000
İlaç ve tıbbi gereçler	Paket	2.860	38.600
Kurutulmuş Balık vb.	Fıçı/varil	7.035	24.400
Kırtasiye Malzemesi, ateşli silahlar	Kasa	6.230	114.000
Bükülmüş pamuk/ibrişim	Balya	6.517	151.300
Sabun vb.	Paket	3.208	13.200
Gazyağı	Kasa	147.211	110.000
Öteberi			518.200
<b>TOPLAM</b>			<b>2.860.000</b>

Tablo 52: 1876 Yılı İzmir Limanında Yapılan Bürüt İthalat

EK-3. (devam) İzmir’den 1864 Yılında Gerçekleştirilen BÜRÜT İthalat

ÜRÜNLER	BİRİM	MİKTAR	DEĞER ₺
Afyon vb.	Kasa	2.063	309.450
Pamuk	Balya	75.073	655.751
Yün	“	3.213	39.762
Kökboya	“	2.569	11.682
Meşe Palamudu	Ton	46.611	879.230
Sünger	Kasa	13.119	204.403
Mahmude Otu vb.	“	520	10.150
Sakız/zamk	“	1.408	28.160
Mum	Çuval/torba	1.479	26.622
Buğday, arpa, vb.	İmp. qrs.	172.093	206.000
Yağ	Ton	350	12.600
Gülyağı vb.	Kutu	60	1.850
Meyan Kökü	Kasa ve Fıçı	8.230	24.660
Halı	Balya	2.997	196.103
Zımpara Taşı	Ton	4.055	20.270
Tütün	“	4.895	152.167
.Pamuk tohumu vb.	“	7.888	31.550
Kuru Üzüm, İncir vb.	“	45.200	612.000
İpek Kozası vb.	Cwts.	366	1.480
Öteberi (meyan kökü macunu, sarı meyveler, şarap, mazi, kemik, vb.)	Değer		1.206.080
<b>TOPLAM</b>			<b>4.630.000</b>

Tablo 53: 1876 Yılı İzmir Limanında Yapılan BÜRÜT İhracat

## ÖZGEÇMİŞ

### Kişisel Bilgiler

Soyadı, Adı : KILIÇ, Halim  
Uyruğu : T.C.  
Doğum tarihi ve yeri : 1988, Sivas  
Medeni hali : Bekar  
Telefon : (0545) 811 54 30  
e-mail : halim.kilic@hbv.edu.tr

### Eğitim

Derece	Eğitim Birimi	Mezuniyet Tarihi
Doktora	Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi / Tarih Anabilim Dalı	Devam Ediyor
Yüksek Lisans	Gazi Üniversitesi / Yakınçağ Tarihi A.B.D.	2012
Lisans	Gazi Üniversitesi / Tarih Eğitimi	2009
Lise	Hurin Yavuzalp Lisesi	2004

### İş Deneyimi

Yıl	Yer	Görev
2012-2019	Ordu Üniversitesi	Araştırma Gör.

### Yabancı Dil

İngilizce

### Hobiler

Sanat ve Spor







[hacibayram.edu.tr/le](http://hacibayram.edu.tr/le)