**T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT TARİHİ BİLİM DALI**

**TİCARET TARİHİNDE YELKENLİ GEMİLERDEN
BUHARLI GEMİLERE GEÇİŞTE TİCARİ FAALİYETLER VE
MODERNLEŞME ÇALIŞMALARI**

Doktora Tezi

AHMET DENİZ

İstanbul, 2010

**T.C.
MARMARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
İKTİSAT ANABİLİM DALI
İKTİSAT TARİHİ BİLİM DALI**

**TİCARET TARİHİNDE YELKENLİ GEMİLERDEN
BUHARLI GEMİLERE GEÇİŞTE TİCARİ FAALİYETLER VE
MODERNLEŞME ÇALIŞMALARI**

Doktora Tezi

AHMET DENİZ

Danışmanı: PROF. DR. AHMET TABAKOĞLU

İstanbul, 2010

Marmara Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü

Tez Onay Belgesi

İKTİSAT Anabilim Dalı İKTİSAT TARİHİ Bilim Dalı Doktora öğrencisi AHMET DENİZ'İN TİCARET TARİHİNDE YELKENLİ GEMİLERDEN BUHARLI GEMİLERE GEÇİŞTE TİCARİ FAALİYETLER VE MODERNLEŞME ÇALIŞMALARI adlı tez çalışması, Enstitümüz Yönetim Kurulunun 07.06.2010 tarih ve 2010-10/24 sayılı kararıyla oluşturulan jüri tarafından oybirliği/oyçokluğu ile Doktora Tezi olarak kabul edilmiştir.

Öğretim Üyesi Adı Soyadı

İmzası

Tez Savunma Tarihi

: 12.07.2010

- 1) Tez Danışmanı : PROF. DR. AHMET TABAKOĞLU
2) Jüri Üyesi : PROF. DR. GÜLFETTİN ÇELİK
3) Jüri Üyesi : PROF. DR. TEVFİK GÜRAN
4) Jüri Üyesi : PROF.DR.TİĞİNÇE OKTAR
5) Jüri Üyesi : PROF.DR.AHMET KAL'A

.....
.....
.....
.....
.....

İÇİNDEKİLER

Sayfa NO

TABLO LİSTESİ.....	IV
GRAFİK LİSTESİ.....	V
KISALTMALAR.....	VI
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLI DEVLETİ'NE RAKİP DENİZCİ DEVLETLER

I. OSMANLI DEVLETİ'NİN RUSYA İLE İLİŞKİLERİ.....	6
II. OSMANLI DEVLETİ'NİN FRANSA İLE İLİŞKİLERİ.....	14
III. OSMANLI DEVLETİ'NİN İNGİLTERE İLE İLİŞKİLERİ.....	21
IV. OSMANLI DEVLETİ'NİN İTALYA İLE İLİŞKİLERİ.....	28
V. OSMANLI DEVLETİ'NİN AMERİKA İLE İLİŞKİLERİ.....	32
VI. KAPİTİLASYONLAR VE TANINAN AYRICALIKLAR.....	35
VII. DENİZLERDE GÜVENLİKLE İLGİLİ DÜZENLEMELER.....	39

İKİNCİ BÖLÜM

YELKENLİ GEMİLER DÖNEMİ

I. KARADENİZ'DE DENİZ TİCARETİ FAALİYETLERİ.....	43
II. MARMARA DENİZ'İNDE TİCARİ FAALİYETLER.....	45
III. EGE DENİZ'İNDE TİCARİ FAALİYETLER.....	51
IV. AKDENİZ'DE TİCARİ FAALİYETLER.....	55
V. OSMANLI NEHİR VE GÖLLER'İNDE TİCARİ FAALİYETLER.....	59
VI. GÜMRÜKLERİN TİCARETE ETKİLERİ.....	60
VII. OSMANLI'NIN LİMAN KENTLERİ.....	61
VIII. TİCARETİ ETKİLEYEN KORSANLIK FAALİYETLERİ.....	62
A. DENİZ GÜCÜNÜN DESTEK UNSURU İZİNLİ KORSANLIK.....	62
B. İZİNLİ KORSANLARA OSMANLI DEVLETİ TUTUMU.....	64

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BUHARLI GEMİLER VE MODERNLEŞME

I. YELKENLİ VE BUHARLA ÇALIŞAN GEMİLER DÖNEMİ.....	69
A. SELİM III. DÖNEMİ (1789-1807).....	71
1. DENİZ TİCARETİNDE MODERNLEŞME ÇALIŞMALARI.....	72
2. TERSANELERİN MODERNLEŞTİRME ÇALIŞMALARI.....	75
3. ALTYAPI VE EĞİTİMDE MODERNLEŞME ÇALIŞMALARI.....	80
4. MODERNLEŞMEDE STRATEJİ VE YABANCI MİSYONLAR.....	83
B. MAHMUD II. DÖNEMİ (1808-1839).....	86
1. DENİZ TİCARETİNDE MODERNLEŞME ÇALIŞMALARI.....	87
2. TERSANELERİN MODERNLEŞTİRME ÇALIŞMALARI.....	99
3. ALTYAPI VE EĞİTİMDE MODERNLEŞME ÇALIŞMALARI.....	103
4. MODERNLEŞMEDE STRATEJİ VE YABANCI MİSYONLAR.....	108
II. AĞAÇ GÖVDELİ BUHARLI GEMİLER DÖNEMİ.....	111
A. ABDÜLMECİD DÖNEMİ (1839-1861).....	112
1. DENİZ TİCARETİNDE MODERNLEŞME ÇALIŞMALARI.....	112
2. TERSANELERİN MODERNLEŞTİRME ÇALIŞMALARI.....	133
3. ALTYAPI VE EĞİTİMDE MODERNLEŞME ÇABALARI.....	137
4. MODERNLEŞMEDE STRATEJİ VE YABANCI MİSYONLAR.....	146
B. SULTAN ABDÜLAZİZ DÖNEMİ (1861-1876).....	149
1. DENİZ TİCARETİNDE MODERNLEŞME ÇALIŞMALARI.....	150
2. TERSANELERİN MODERNLEŞTİRME ÇALIŞMALARI.....	164
3. ALTYAPI VE EĞİTİMDE MODERNLEŞME ÇABALARI.....	170
4. MODERNLEŞMEDE STRATEJİ VE YABANCI MİSYONLAR.....	180
III. ZIRHLI GEMİLER DÖNEMİ’DE MODERNLEŞME.....	182
A. SULTAN II. ABDÜLHAMİT DÖNEMİ (1876-1909).....	184
1. DENİZ TİCARETİNDE MODERNLEŞME ÇALIŞMALARI.....	184
2. TERSANELERİN MODERNLEŞTİRME ÇALIŞMALARI.....	194
3. ALTYAPI VE EĞİTİMDE MODERNLEŞME ÇABALARI.....	199
4. MODERNLEŞMEDE STRATEJİ VE YABANCI MİSYONLAR.....	215

SONUÇ	219
EKLER	231
EK 1 : 19. Yüzyıllarda Osmanlı Sularında Yabancı Şirketler.....	231
KAYNAKÇA	235

TABLO LİSTESİ

	Sayfa No.
Tablo 1 :	Amerika ile Osmanlı Ticaret ve Barış Anlaşmaları.....32
Tablo 2 :	Osmanlı İmparatorluğunun Yabancı Devletlerle 17-19 yy. Arasında Yaptığı Ticaret Ve Barış Anlaşmaları.....38
Tablo 3 :	III. Selim Dönemi Gemileri.....78
Tablo 4 :	Limanlarda Gemi Sayısı Ve Tonaj 1832.....93
Tablo 5 :	İkinci Mahmut Dönemi Gemileri.....98
Tablo 6 :	1828-1842 Yılları Arasında İnşa Edilen Gemiler.....100
Tablo 7 :	1849 Verilerine Bakıldığında, Buharlı Gemilerin Artışı.....118
Tablo 8 :	1860 Yılındaki Gemiler Tabloda Verilmiştir.....136
Tablo 9 :	Yelkenli – Buhar Tonajı Karşılaştırması 1874-1875.....157
Tablo 10 :	İstanbul Limanını Diğer Limanlarla Kıyaslanması.....159
Tablo 11 :	Abdülaziz'in İnşa Yaptırdığı Gemiler.....169
Tablo 12 :	1879-1880 Yelkenlilerin Buharlı Gemilerle Kıyaslanması.....186
Tablo 13 :	Yıllar İtibarıyla Limanların Tonajlarının Karşılaştırılmıştır.....186

GRAFİK LİSTESİ

	Sayfa No.
Grafik 1 : Tunaya Gelen Yelkenli Sayısı.....	163
Grafik 2 : Tunaya Gelen Vapur Sayısı.....	163
Grafik 3 : Çeşitli Limanların Yükleme-Boşaltma Tonajları.....	187
Grafik : Çeşitli Limanların Yükleme-Boşaltma Tonajları.....	187

KISALTMALAR

age:	Adı geçen eser
AST:	Araştırma Sonuçları Toplantısı.
Bkz.	Bakınız
Bs.	Baskı, basım
C.	Cilt
d.n.	Dipnot
Fig.	Figür
Hrt.	Harita
İmpa.	İmparatorluğu
Lev.	Levha
Mad.	Madde
Nu.	Numara
Res.	Resim.
S.	Sayı
s.	Sayfa
TAD.	Türk Arkeoloji Dergisi.
TÜBA-AR.	Türkiye Bilimler Akademisi Arkeoloji Dergisi.
Yak.	Yaklaşık.
yy.	Yüzyıl

GENEL BİLGİLER

Adı ve Soyadı	: Ahmet DENİZ
Anabilim Dalı	: İktisat
Bölümü	: İktisat Tarihi
Tez Danışmanı	: Prof. Dr. Ahmet TABAKOĞLU
Tez Türü ve Tarihi	: Doktora – Temmuz 2010
Anahtar Kelimeler	: Osmanlı Devleti, Buharlı Gemi, Deniz Ticareti, Kapitülasyon, Deniz stratejisi, Deniz Gücü, Deniz Ticaret Tarihi, Osmanlı Donanması, Modernleşme Çabaları, Yelkenli Gemiler Dönemi, Buharlı Gemiler Dönemi, Yabancı Misyonlar, Denizci personel temini

ÖZET

TİCARET TARİHİNDE YELKENLİ GEMİLERDEN BUHARLI GEMİLERE GEÇİŞTE TİCARİ FAALİYETLER VE MODERNLEŞME ÇALIŞMALARI

Deniz Ticaretinin geçmişte, günümüzde ve gelecekteki önemini ve işlevsel gücünü, tarihsel süreç içerisinde, dünyanın büyük denizci devletleri üzerindeki etkilerini incelenmiştir. Deniz ticaretinin ülkelerin bekası ve refahı ile olan yakın ilişkisi ortaya konmaya çalışılmıştır. Osmanlı İmparatorluğu nasıl bir deniz politikası ve deniz stratejisi uygulamış, bu politika ve strateji nasıl bir jeostratejik ve jeopolitik anlayıştan kaynaklanmış ve nasıl deniz egemenliği sağlanmıştır.

Osmanlı Deniz Gücü Tarihinde Navarin olayı, yelken çağı kapanır, makine çağı başlar ve gemicilik tarihinde çağ değiştirildiği bir zamana rastlar. Osmanlı imparatorluğunun uluslararası ticaretinde Batının üstünlüğünün kesinleşmesi 18. yüzyılda olmuştur. Osmanlı İmparatorluğunda modernleşme çabaları çok hızlı olmasına rağmen personel sıkıntısı her dönem baş aktör olarak karşısına çıkmaktadır. Buharlı gemiler döneminde deniz ticareti, Marmara denizinde sıkışıp kalmıştır. Alt yapı yetersizliği ve salgın hastalıkların yanında yabancı şirketlerle çok kıyasıya bir rekabet söz konusudur.

19. Yüzyılda Osmanlı dış ticareti hızla gelişti. Bu gelişme Avrupa'nın ekonomik yayılmasına karşı verilen bir tepkiydi. Bu yayılmanın araçlarından birisi buharlı gemilerdi. Osmanlı sahillerinde hızla çoğalan buharlı gemiler, geleneksel Osmanlı deniz ticaretini, yelkenli gemiciliğini değişmeye zorladı. Osmanlı Devletinin çok kısa zamanda tarih sahnesinden silinmemesi, gerileme ve yıkılışının bile 200 sene sürmesi deniz stratejilerinin sayesinde olmuştur. Tüm Avrupa'daki denizci ölkeler, deniz kuvvetlerinin güçlü olduğu, deniz alaka ve menfaatlerini korumayı başardığı ve denizden gelebilecek tehlikelere karşı ölkelerini koruyabildikleri sürece zirvede kalmışlardır.

Osmanlı Devleti'nde hızla genişleyen Avrupa ticaretinin, Tanzimat reformları ortamında, denizcilik açısından yeşerttiği bir diğer sonuç ise ticarî denizciliğin uluslararası standartlarda yapılandırılması çalışmalarını başlatmasıdır. Buhar makinelerinin gelişimi ile geniş iç hacimli gemiler üretilmiş ve ticarete konu olan ürünlerin büyük miktarda ve kısa zamanda yer değiştirmesine olanak sağlanmıştır.

Çalışma konusunun iki yüzyıllık olan sürecin de iktisat tarihi, deniz ticareti açısından modernleşme çabalarının, çalışmanın önüne geçirebilecek bir özelliği olmasına rağmen, daha uzun dönemi (örneğin birkaç yüzyılı) ve Osmanlı suları dışında daha geniş bir yeri (örneğin dünyayı) kapsamamış olması onun konjonktürel olma özelliğini yukarı doğru sınırlayıcı bir husus olmuştur. Deniz Gücüne Maddi açıdan modernleştirse de, stratejik yönetsel açıdan ve alt yapı yetersizliğinden modernleşmeyi tam anlamıyla başaramasa da küllerinden doğan Türkiye Cumhuriyetin işine yarayacak alt yapıyı oluşturmuştur.

Denizlerden istifade edebilmek için denizlerde var olmak lazımdır. Herhangi bir kara parçasında deniz egemenliğini düşünmeden egemenlik kurulabileceğinin düşünölmesinin mümkün olmadığını gerçeğidir. Kaptanı Derya Barbaros Hayrettin Paşa'nın *“Denizlere Hakim Olan Dünyaya Hakim Olur”* değişini kopyalayarak. Biz denizciler, denizi sevenlerle beraber her fırsatta ifade ediyoruz...

GENERAL KNOWLEDGE

Name And Surname : AHMET DENİZ
Field : Economics
Programme : Economic History
Supervisor : Professor Ahmet TABAKOĞLU
Degree Awarded And Date : Physician, July
Keywords : Ottoman Empire, Steamship, Maritime
Trade, Capitulation , Naval Strategy, Sea Power.History Sea, Trade, Ottoman Navy,
Effort of modernization, Era of Sailing Ships, Era of Steam Ships, Foreign Missions,
Providing Seaman.

ABSTRAT

COMMERCIAL ACTIVITIES AND MODERN ISATION

PROCESS IN TRANSTION FROM SAILINGBOATS TO STEAM

TECHNOLOGY

The past, current and future importance and functional power of the Sea Trade and its influences on the world's dominant maritime trading states have been studied. The correlation between the sea trade and the continuance and welfare of countries has been tried to be proven. What the sea policy and the sea strategy of the Ottoman Empire was, what kind of geostrategical and geopolitical approach this policy and strategy originated from and how the sea dominance was established.

With the Navarin Event, the sailboat era was over and the machine era began in the Sea Force History of the Ottoman Empire and coincides with a period when an era was changed in the history of semanship. The exact dominance of the West over the international sea trade of the Ottoman Empire was realised in the 18th century. Although the efforts of modernization were fast during Ottoman Empire, the lack of personnel has always been a leading factor. During the era of the steamships, sea trade

was trapped in the sea of Marmara. Besides the lack of infrastructure and the epidemics, there was a brutal competition with the foreign companies.

In the 19th century, the Ottoman foreign trade improved rapidly. This improvement was a reaction to Europe's economical spread. The steamships were one of the instruments of this spread. The rapidly increasing number of steamships on the Ottoman shores, forced the traditional Ottoman Sea Trade and the sailboat seamanship to change. It was because of the maritime strategies that the Ottoman Empire was not wiped out of the history but even the regression and the collapse periods of it lasted 200 years. In all of Europe, the maritime states could only stay at the top as long as their sea forces were strong and could manage to maintain their interests in sea and succeed in protecting their countries against the dangers that could come by way of sea.

One of the other results of the rapid expanding of European trade, during the Administrative reforms, in regards to seamanship, over the Ottoman Empire was the starting of the development of sea trade with international standards. By the evolution of the steamships, the ships with wide inner capacities were built and it was possible for the products subject to trade to be transferred in high quantities and in short time between places.

Although in the two hundred year period of the study, Economic History, modernization efforts in respect to sea trade, were the feature of the study that could pass the study itself, the fact that it had not covered a longer period (e.g. several centuries) and a wider area (e.g. the world) other than the Ottoman waters, limited its feature upwards as an economic factor. The Sea Force having improved financially and having not been able to succeed realizing the modernization because of the lack of infrastructure, has established an infrastructure that The Republic of Turkey could benefit from.

One needs to exist in the seas, in order to be able to benefit from the seas. It is a fact that, without a dominance in the sea, it is impossible to maintain dominance on any piece of land. We as the Seamen, accompanied with the sealovers, always say the

saying of the Sea Captain (Fleet Admiral) Barbaros Hayrettin Pasha “**The one who is dominant in the sea is dominant in the World**”.

ÖNSÖZ

İktisat tarihinde 18.-19 Yüzyılda Osmanlının deniz ticareti üzerine yapılan bu çalışma buharlı gemilerle modernleşme çabaları temel olarak ele alınmıştır. Deniz ticaretinin temellinde iktisat ve iktisat tarihi açısından politik, askeri, idari birçok konuyu kapsamakta olsa da aslen deniz ticaret konusu üzerinden ilerlemektedir. Bu açıdan hareket edildiğinde bu çalışma için politik, askeri ve idari konular elenmeden, içinde yer alan sosyal ve kültürel olgular etrafındaki örölüşü ile şekillenen bir iktisat tarihi yöntemi söz konusu olmuştur. Binlerce yıldır devam eden denizden yararlanma çaba ve uğraşlarının araçları geliştikçe, kapsamaları çeşitlenip, alanları genişledikçe, örgütlenerek güçlenip, kendi kurallarını ürettikçe "Denizci Toplumlar" - "Denizci Milletler" - "Denizci Devletler" tarihi varlık alanına çıkmıştır. Bunlar arasında deniz kaynak ve imkanlarının daha çok ve daha etkin bir biçimde kullanılmaları konularında acımasız rekabet ve mücadeleler insanlık tarihinin önemli bir bölümünü ve hatta acımasız savaşları oluşturmuştur. Bu çalışmayı sonuçlandırmamda görüşleri ile katkıda bulunan değerli hocam Prof. Dr. Ahmet TABAKOĞLU'na, desteğini esirgemeyen, İstanbul Tersanesi Komutanlığında Görevli tüm İşçi kardeşlerime ve ayrıca sabırla bana inanan eşim Aysel DENİZ'e, İngilizce metinleri tercümede, yardım eden kızım Efsane Cansu DENİZ'e, çok teşekkür eder, çalışmanın tüm ilgililere yararlı olmasını dilerim.

İstanbul, 2010

Ahmet DENİZ

FOREWORD

This study is based on efforts of Otoman Empire modernizing the sea trade by using steam ships between 18th and 19 century. Sea trade is mostly covered by economics and likewise history of economics is influenced by politics, military and administrative issues, however it is basiclyshped by sea trade. In this perspective this study covers the history of economicy methodology by including politics, military and administrative issues which take place anda re surrounded by social and cultural facts. While the search of benefiting the sea trade was growing and the instruments to achieve it were varying and the scope of the benefits were keep widening, and rules for regulation were produced, there emerged the facts as naval societies or sea nations or even marine governments. Through out the history there were cruel competition and conflicts amongst these nations, unfortunately some lead to fierce and devastating wars. I would like to thank to my Professor Ahmet TABAKOĞLU for having me finished this study, my worker friends at İstanbul Naval Shipyard whose supports were always with me, and finally to my wife Aysel and my daughter Cansu Efsane DENİZ, and wish that this study will be helpful to other reasearchers.

İstanbul, 2010

Ahmet DENİZ

GİRİŞ

Deniz Gücünün geçmişteki önemi; sahiplerine sermayelerini artırma, ucuz emek temini, yeni iş sahaları açma, tabiattan daha fazla yararlanma ve teşebbüs kabiliyetlerini geliştirerek refah seviyesini yükseltmekten doğmuştur.

19. Yüzyılda Osmanlı dış ticareti hızla gelişti. Bu gelişme Avrupa'nın ekonomik yayılmasına karşı verilen bir tepkiydi. Bu yayılmanın araçlarından birisi buharlı gemilerdi. Osmanlı sahillerinde hızla çoğalan buharlı gemiler, geleneksel Osmanlı deniz ticaretini, yelkenli gemiciliğini değiştirmeye zorladı. Bu yayılma ve baskı Osmanlı sahil ticaretinin geleneksel aracı yelkenli gemiler üzerinde daha fazla hissedildi. Yelkenliden buharlı teknolojisine değiştirmeye zorlanan Osmanlı deniz ticareti buna farklı tepkiler verdi. Osmanlı İmparatorluğu Denizci Stratejinin üç ana unsurundan biri olan Savaş Gemileri üzerinde yoğunlaşmış, diğer ana unsurlardan Ticaret Gemileri ve Deniz Ticareti ile çok az ilgilenmemiş, Üs ve Liman temin ve tesisinde ise yeterli düzeye erişememiştir. Osmanlı İmparatorluğunun deniz ticaretini tamamen yabancılara bırakması, gerileme ve yıkılma nedenlerinin en önemlisini teşkil etmektedir. Deniz Üstünlüğü ve Deniz Hâkimiyeti kavramı, Deniz üzerinde işe yarayan (gelir getiren) toprak parçalarının ele geçirilmesi, Ordunun harekâtının desteklenmesi, Topraklarının ve gemilerinin denizden gelecek tehlikelere karşı korunmasından ibaretti.

Osmanlı Deniz Gücü Tarihinde Navarin olayı, yelken çağı kapanır, makine çağı başlar ve gemicilik tarihinde çağ değiştirildiği bir zamana rastlar. 1838 yılında buharlı gemiler artık yelkensiz olarak Okyanusu baştanbaşa dolaşmaktadır. Bundan böyle Osmanlı Devleti, yeni donanma kurabilmek için yabancılara muhtaçtı. Osmanlı İmparatorluğunda modernleşme çabaları çok hızlı olmasına rağmen personel sıkıntısı her dönem baş aktör olarak karşısına çıkmaktadır. Buharlı gemiler döneminde deniz ticareti, Marmara denizinde sıkışıp kalmıştır. Alt yapı yetersizliği ve salgın hastalıkların yanında yabancı şirketlerle çok kıyasıya bir rekabet etmekte zorlandı. Toprak kayıpları, milliyetçilik akımları, sık sık deniz savaşları, yabancı misyonlardan faydalanma gayretleri ve imtiyazlar gibi nedenler, Osmanlı Devletini yönetim boyutunda modernleşme çabalarına zorlaştırdı. Posta ve yolcu taşımacılığı hız kazanırken, ticari

yük taşımacılığı geri plana itilmesi ve korsanlara mücadele edilememesi diğer denizlerindeki gücünü ve ticari faaliyetlerden uzaklaşmak zorunda kalmıştır.

19. Yüzyılda deniz ticaret konusunu işlenirken, ekonomik temelli olmak üzere sosyal ve kültürel yönden bazı baskıların ya da kolaylıkların, gerilimlerin ya da kolaylaştırıcıların etkisi altında olduğu belirlenmiştir. Bu anlamda çalışmanın dönem olarak 18-19 Yüzyıldan biraz öncesi ya da biraz sonrası da çalışmaya dahil edilmesi gereği ile karşılaşılmıştır. Osmanlı doğulu bir topluluğun batıya doğru kurduğu baskı üzerine tesis edilmiş bir imparatorluktur. Bu anlamda Osmanlı'nın kuzeyden ve batıdan gelen bir durdurucu tepki ile karşılaşmış olduğu, aynı tepkinin Osmanlı'nın doğusu ve güneyindeki genişlemesini de pasifleştirdiği belirlenmiştir. 19. Yüzyıl dünyasında yavaş ilerleyen ancak birleştirici bir ticaret medeniyetinin Osmanlı İmparatorluğunu konjonktürel bir değişim içerisine soktuğu bulunmuştur. Bu konular itibarı ile çalışma Osmanlı'yı ve Avrupa'yı çalışma konusunun içine dahil etmiştir. Ancak bu duhulde her zaman 18.-19. Yüzyıllar arasında deniz ticaret konusunun başladığı gözetilmiştir.

Tarihin hemen her döneminde denizler birleştirici özelliklerinden dolayı medeniyetleri birbirlerine yaklaştıran, kültür alışverişini sağlayan sosyal, ekonomik ve teknik alanlarda meydana gelen gelişmeleri yaygınlaştıran, devletler arası siyasi ilişkileri düzenleyen önemli bir unsur olmuşlardır. “Osmanlı Devletinin; Yelkenli Gemilerden Buharlı Gemilere Geçerken, Yaşanan Ticari Faaliyetleri Ve Modernleşme Çalışmaları” tezinin konusudur. Konumuz içeriğinde elden geldigince Donanma faaliyetlerine girilmemeye çalışıldı. Personel eğitiminde deniz ticaretiyle harbiyeyi ayırabilmek mümkün olmamıştır.

Bu amaç doğrultusunda tezin, giriş bölümünde konunun amacı, önemi ve sınırlandırılacak kapsa üzerinde durulmuştur.

Birinci bölümünde, Yapılan çalışmada, tarihi perspektif içinde, Deniz Gücü'nün dünya tarihine yön veren ve iz bırakan İngiltere, Fransa, Rusya ve İtalya gibi ülkeler üzerindeki politik, ekonomik, askeri, sosyokültürel ve teknolojik etkileri irdelenmiştir. Osmanlı Deniz Gücünün ülkelerin ticari ilişkisi ile verilen imtiyazlar ortaya konmaya çalışılmıştır. 19. yüzyılda Osmanlı deniz ticaret dönemleri ve eğilimleri

verilerek, buharlı gemilerin yükselişi arasındaki ilişki ortaya konulmaya çalışılmış, arkasından da dış ticarete olduğu gibi deniz ticaretinde de Osmanlı devletinin yıkılışına kadar gittikçe belirginleşen yabancı egemenliği vurgulanmıştır. Osmanlı sahillerinde ve deniz ticaretindeki yabancı egemenliğinin ortaya çıkışında buharlı gemilerin rolü ve bu teknolojik gelişme karşısında Osmanlı Devletinin modernleşme çalışmaları incelenmeye çalışılmıştır.

İkinci bölümde, Osmanlı Devletinin Yelkenli Gemiler döneminde, Deniz Gücünde gelişen faaliyetlerini, bölgesel denizleri üzerinde incelenmiş ve ağırlık olarak bu sulardaki yapılan deniz ticareti üzerinde durulmuştur. 18. yüzyılda Doğu Akdeniz'deki ticaret geniş ölçüde uluslararası bir nitelik kazanmıştı. Batı, bir yandan hammadde alımı öte yandan işlenmiş ürünlerin satılmasını güvence altına almaya çalışarak ticaret yollarını, transit merkezlerini egemenliği altına alma, politikalarına yöneldi. Bir sanayi kapitalizmi (az çok endüstri öncesi) denizcilik (ticarî) kapitalizminin yerine geçti.¹ Yenilikleri takip etme konusunda Osmanlı devletinin savaş gemilerini modernize etme çabaları dikkat çekicidir. Osmanlı, kalyon-kadırga değişimine-geçişine uyum sağlamaya çalışırken Avrupa'nın buharlı gemi teknolojisine geçmesi, bu konudaki gelişmelere ayak uydurmaya çalışırken de düvel-i muazzamanın “dretnotlar savaşı”na girişmesi, Osmanlı donanmasını yaşattığı facialarla sarsacaktır. Osmanlı devletinin Avrupa'daki gelişmelere vermiş olduğu tepki, donanmasında bitmeyen bir reformlar süreci şeklinde olacaktır. Donanmalarda takip edilebilen bu gelişmelerin paralelinde, sivil ticaret gemilerinde de benzer bir sürecin, fakat daha yavaş ve tedrici bir biçimde yaşanmış olduğu açıktır.

Üçüncü bölümün birinci konusu, modernleşme çalışmaları yelkenli gemilere, buharlı makinelerin takıldığı dönemdir. Ticaretin Marmara'da sıkışıp kaldığı bu dönemde III. Selim ve II. Mahmut padişahlarının modernleşme çalışmalarını kanıtlayan belgelerle anlatılmıştır. İkinci konu yelkenli gemilerinin yerine sadece buhar gücü ile çalışan gemilerin aldığı dönemdir. Bu dönemde Sultan Abdülmecid ve Sultan Abdülaziz'in modernleşme çalışmalarını ve ticari faaliyetleri kanıtlayan belgelerle anlatılmaya çalışılmıştır. Üçüncü konu, Sinop Baskını'nın verdiği pek çok ders vardır.

¹ Robert, Mantran, “18. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ticaretin Değişmesi”, Çeviren Zeki Arıkan, Tarih İncelemeleri Dergisi, 1987, C.3, s. 169.

Bunlardan en önemlisi de artık ahşap gövdeli gemilerin kullanışsızlığı ve bundan böyle harp gemisi olarak kullanım çağının sona erdiği gerçeği idi. Bu dönemden sonra ağaç yerine zırhlı gemiler dönemi başlamıştır. Sultan Abdülhamit dönemi Ticari faaliyetleri ve modernleşme çabaları işlenirken V. Reşat konumuzun sonudur. V. Reşat dönemi ticari gemileri donanmaya kaydırılmış ve bu dönem savaşlarla Osmanlı İmparatorluğunun sonunun getirmiştir. İşlediğimiz konu bu evrede tezimizin sınırını oluşturmuştur. Deniz Gücü'nün etkileri olan Deniz Ticareti, Devlet Yönetimindeki Altyapıları (Personel ve Eğitimi, Tersaneleri, Gümrükleri, Limanları, Fenerleri) Görevlendirilen Yabancı Misyonlar gibi konularla deniz gücünün modernleşme çabaları anlatılmıştır. Elde edilen bulgular ışığında yorumlar ve değerlendirmeler yapılarak sonuç bölümüne ulaşılmıştır. Tarihin her döneminde Deniz Gücünün modernleşmede istenen konuma gelememesinin ana kök nedeni yetişmiş denizci personelinin olmamasıdır.

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

BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLI DEVLETİ'NE RAKİP DENİZCİ DEVLETLER

17. ve 18. yüzyıllarda dış ticarete, deniz ticareti her zaman kara ticaretine üstün gelmişti. Ege denizi hâlâ üzerinde en fazla gemilerin dolaştığı alandı. Doğu'nun iskeleleri Avrupalı ya da Osmanlı gemilerinin sürekli varlığına tanık oluyorlardı. Osmanlı imparatorluğunun uluslararası ticaretinde Batının üstünlüğünün kesinleşmesi 18. yüzyılda olmuştu. Bu gelişme, ortaklıklar, “kumpanyalar” kurulması ve yayılmasıyla kendini gösteriyordu. Osmanlı imparatorluğunda bu kumpanyalar, devletin gücü azaldıkça, yetkileri artan, hatta varlıkları bir ihtiyaç haline gelen büyükelçi ve konsolosların desteğinden yararlanıyorlardı. Bu sırada kapitülasyonlar, imparatorluğun bütün iskelelerine yerleşmiş olan batı tüccarlarının yararına çok geniş ölçüde işletiliyordu. Bunun yanında Yakındoğu'da ticaret yapan eski ulusların yanında yeni gelenler, sözgelimi Avusturyalılar, Ruslar ortaya çıkmıştı. Bu yeni uluslara, 19. yüzyılın son çeyreğinde Almanya ve imparatorluktan kopan Bulgaristan, Romanya gibi eski vilayetler, fakat yeni milli ekonomiler de eklenecektir.²

Öncelikle denebilir ki, bir ulusun coğrafi konumu nedeniyle, kendisini ne karasal olarak savunmak zorunda kalması, ne de karadan topraklarını genişletmek için çaba sarfetmesi mümkün değilse, bir kara devleti ile kıyaslandığında, bütün amacının denize yönelmiş olması nedeniyle avantajlıdır. 17. yüzyıldan beri saldırılarına devam eden yabancılar, gitgide Osmanlı ticaretinde daha etkili bir duruma geldiler. Bu durum, Rusya, İngiltere'ye, Fransa ve Hollanda üzerinde deniz gücü olarak büyük bir avantaj sağlamıştır.³ Bu devletlerin Osmanlı üzerindeki etkileri ve anlaşma baskılarını inceleyerek, Osmanlı Devletinin denizci devlet olamaması sonucunda toprak kayıplarının nasıl gerçekleştiğini göreceğiz. Yabancılar verilen imtiyazlar ve hakların Osmanlı Deniz Gücü üzerindeki etkisi incelenerek, deniz ticareti üzerindeki kayıplar genel olarak incelenmiştir.

² Robert, Mantran, a.g.e. 1987, s. 163

³ Alfred Thayer Mahan, The İnfluence Of Sea Power Upon History 1660-1783, Dover Publications, New York, 1987, s. 29.

I. OSMANLI DEVLETİ'NİN RUSYA İLE İLİŞKİLERİ

1453 yılında İstanbul'un fethinden ve 1484 yılında Karadeniz'in bir Osmanlı iç denizi durumuna gelmesinden sonra, boğazlar ve bütün kıyıları ile Karadeniz, Türklerin egemenliğine girmiş oldu. Böylece, boğazlardan geçiş ve Karadeniz'deki deniz ulaşımına ait bütün kararlar, hiçbir sınırlama olmaksızın, Osmanlı İmparatorluğu tarafından tek başına alınmaktaydı. Bu statü Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya arasında 1774'de akdedilen Küçük Kaynarca Antlaşmasına kadar devam etti. Bu antlaşma ile Rus ticaret gemilerine boğazlardan serbest geçiş hakkı tanınmıştı. Kısaca belirtmek gerekirse, 1774'e kadar olan devreyi, Osmanlı İmparatorluğunun "mutlak egemenlik devresi" veya "ulusal yetki devresi" olarak nitelemek yerinde olacaktır⁴.

Rusya'nın bir Karadeniz devleti olması (1699), İngiltere'nin Cibraltı (1704) ve Maltaya (1800) yerleşip bir Akdeniz devleti olarak da işe karışması, Fransa'nın Yakın ve Orta Doğuya ikinci Haçlı Seferi sonunda kurulan Kudüs Latin Krallığı (1100-1291) ve civarındaki prensliklerle, dördüncü seferden sonra İstanbul'da kurulan Latin Krallığı (1204 -1261) sebebiyle anlaşılmaz fakat güya tarihsel bir bağlılık ve ilgi iddiasında bulunması, Rusyanın kuvvetlendikçe Balkanlarda Türkiye, Avusturya sonra Almanya ile çatışmalara düşmesi, Süveyş Kanalı'nın açılması (1869) ve bunun ortaya çıkardığı (Kanal emniyeti) meselesi, Bağdat demiryolu ile (1890) Avrupanın Yakın ve Orta Doğu irtibatının Boğazlar üzerinden çok kısalmış olması ve nihayet denizci bir devlet haline giren Rusya'nın Akdeniz üzerinden daha kolay ve çabuk Okyanuslara çıkmak isteği Türk Boğazlarının önemini hep artıran etkenler olmuş ve bu nedenlerle boğazlar politik-stratejik bir konu olmuştur.⁵

Paylaşmakta bulunduğumuz Avrasya coğrafyasının tarihi derinlik anlamında ilişkileri en köklü olan ülkeleri Türkiye ve Rusya'dır. Türk-Rus ilişkilerinin tarihi; özellikle insanı, kültürel ve sosyal boyuttaki ilk temaslar göz önüne alındığında Slavların kuzey'den güney'e Karadeniz'e doğru inmeye başlamaları sürecine paralel olarak Türk halkları ve devletleriyle ilişkiler kurmaya başladıkları 8/9.yüzyıllara kadar uzanır. Bir takım tarihi kayıtlar daha o dönemlerde iki taraf arasında bazı ticari

⁴ Yüksel, İnan, "Türk Boğazlarını Siyasal ve Hukuksal Rejimi", Ankara, 1995, s. 7

⁵ Coşkun GÜNGEN, "Denizci İnsan Gücü", Deniz Kuvvetleri Der. Ankara, (Mart 1999), Makalenin Giriş Bölümü, s.44

ilişkilerin geliştirilebildiğini göstermektedir. Sonraki dönemlerde ise Osmanlı Devletine bağlı Kırım Hanlığı aracılığıyla Rusya Çarlığı-Osmanlı Devleti arasında resmi düzeyde ilişkiler kurulmuş, bugünden yaklaşık 510 yıl öncesinde II. Beyazıd ve III. Ivan devrinde ilk diplomatik temaslara başlanılmıştır. O tarihlerden bugüne iki taraf arasında yaşanmış çeşitli savaş, gerginlik ve çatışmalar da bu yoğun ilişkilerimiz içinde önemli sayfalardır. Öte yandan; Rus Çarlığı idaresinde birçok etnik soydaşımızın ve nüfusunun bulunması da iki ülke arasındaki ilişkiler tarihinde her zaman için kayda değer öneme sahip boyutlardan birini teşkil etmiştir. Bu etkileşim özellikle Rusya sınırlarında yaşayan başta Kazan/Kırım Tatarları, Azeriler ve Başkurtlar olmakla çeşitli soydaş halklarda ulusal kimlik bilincinin uyanmaya başladığı 19. yüzyıldan itibaren önemli bir düzeye erişmiştir. Rusya'daki Türklerde bu dönemde yaşanan ve özellikle muhtariyet/bağımsızlık gibi kavramları etrafında güçlenen siyasi düşünce ve gelişmeler yine aynı yıllarda ülkemizdeki siyasi manzara üzerinde de önemli roller oynamış ve etkili olmuştur.⁶

Sorunsuz Boğazlar evresi (1481-1699) iki yüzyıldan fazla kesintisiz ve aksaksız süren bu sorunsuz Boğazlar rejimi evresinde bazen, bir kısım devletlere bir lütuf olmak üzere bazı ayrıcalıklar (kapitülasyon hakları) tanımaya başlamıştı. O gün için bu imtiyazların hemen hiç önemi yoktu, fakat çok sonraları devlet her bakımdan zayıfladıkça, bu ayrıcalıkları elde etmiş devletler, bunları kazanılmış hak olarak ileri sürmek suretiyle özellikle devletin iktisadî gücüne darbe indirmeye çalışmışlardır.

Rusya; 18'inci yüzyıl süresince Baltık Filosunu Danimarka ve İsveç'e karşı hazırladı, ancak bu filo hiç bir zaman Baltık Geçidi'ni zorlayabilecek bir güce erişemedi. Bundan başka, kışın Baltık Denizi'nin bir kısmının donması ve limanların kapanması nedeniyle, Rusya için hayati önem taşıyan bu kuvvet hiç bir zaman deniz sorunlarını çözemedi.⁷ Büyük Petro'nun kurmuş olduğu İmparatorluk Donanması hiç bir zaman caydırıcı bir askeri güç değildi, bunun sebebi kısmen coğrafya ve iklim

⁶ Denizcilik Gücü Sempozyumu 1998, HAK Basımevi, İstanbul, 1998 s.6

⁷ Brian, Tunstall, Denizde Dünya Harbi, Genkur, 1947, s. 137

bakımından güçlükler bulunması ve kısmen de İmparatorluk rejiminin değişmeyen verimsiz karakteriydi. İlk zamanlarda subayların çoğu İngiliz'di.⁸

Büyük Petro'nun birinci hedefi, "Baltık'a bir pencere açma"sını engelleyebilecek olan İsveç'i kuşatmaktı. Büyük Petro'nun bir başka hedefi de, Karadeniz'e açılarak Akdeniz'e inmekti. Bunun için sabırlı olması gerekiyordu, zira Rus politikası, iyiden iyiye eskimiş hantal Babıâli'ye ve İngiliz ticari çıkarları ile Fransızlar ve Türkler arasında kurulmuş olan ittifaka gelip dayanıyordu.⁹

Osmanlı Devleti Rusya'ya harp ilan ettikten sonra, 1769 Temmuzunda Rusya'nın başkenti Petesburg'un (Leningrad) banliyösü Kronstadt'da bulunan Rus Donanmasının birinci kısmını oluşturan 7 kalyon, 4 fırkateyn ile bir kaç nakliye gemisi, Akdeniz'e doğru denize açıldı. Donanmada 1200 mevcutlu bir tabur asker de vardı. Filo Amiralisi Spiridof olup, yanında komodor mevkiinde Greig adında bir İngiliz vardı. Rus Filosu Sund ve Skajerrak Boğazlarından geçerek, Ekim 1769'a İngiltere'nin Hull Limanı'na geldi. Kraliçe II. Katerina'nın İngiliz ticaretine karşı gösterdiği serbestlikten dolayı, Ruslara bir karşılık olarak, İngilizler Rus Filosunu limanlarına kabul ettiler. Burada gemilerin eksiklikleri tamamlandı, havuzlandı ve personel noksanlığı giderildi, bir kalyon işe yaramadığından geri gönderildi. Rus Filosu Hull Limanı'ndan hareketle Cebelitarık Boğazı'ndan geçerek Minorka Adası'ndaki, İngiltere'ye ait Port Mahon Limanı'na girdi ve kışı burada geçirdi.¹⁰

Çarlığın Karadeniz'deki çocuğu ölü doğmuştu, ama Baltık Denizi'nde doğan çocuk büyüdü gelişti ve 1770 yılında, binlerce deniz mili kat ederek Çeşme'de Osmanlı Donanmasına büyük bir darbe vurdu. Rusya 21 Temmuz 1774 yılında imzalanan Küçük Kaynarca Anlaşması ile ilk defa Karadeniz ve Akdeniz'de seyir serbestliğine resmen sahip oluyordu. Ruslar, Karadeniz'de seyrüsefer serbestîsini ilk talep edenler değildiler.

⁸ Brian, 1947, s. 138

⁹ Michel, Mollat, Du Jourdin, "Avrupa ve Deniz", AFA Yayıncılık, 1993, sf. 153

¹⁰ Mehmet Saray, "Türk Rus Münasebetlerinin Bir Analizi", Millî Eğitim Bakanlığı, İstanbul, 1998, sf. 67

Aynı şeyi İngilizler, Hollandalılar ve Venedikliler de istemişlerdi. Fakat Rusya'nın bir Karadeniz ülkesi olarak talebi farklılık arz etmekteydi.¹¹

Karadeniz de yeterli deniz gücü olmayan Rusya 1768-1774 Osmanlı-Rus savaşında Baltık filolarını müttefiklerinin yardımı ile Egeye intikal ettirerek 6 Temmuz 1770 de Çeşmede donanmanızı yakmayı başarmış; bu filonun daha sonra defedilmesine rağmen Karadeniz kuzey kıyıları Ruslara kaptırılmış ve ilk defa Rus ticaret gemileri boğazdan serbestçe geçme hakkına kavuştular. 1787-1788 Osmanlı-Rus-Avusturya savaşı sonundaki anlaşmada Boğazlarla ilgili bir hüküm olmamakla birlikte Ruslar Karadeniz sahillerinde çok yayıldılar.

Zamanın yazarlarından biri şöyle yazıyordu¹²: “Deniz, Türkiye'nin zayıf tarafı idi. Denizdeki kati bir harekât, Türk İmparatorluğunun emniyetine, karadaki yarım düzüne muharebeye nazaran daha fazla tesir edebilir. Ruslar 1784'de Sivastopol'da tersane kurmuşlar, savaş ve ticaret gemileri yapımına hız vererek Tuna'dan gelen ticaret yolu üzerinde de denetim imkânı elde etmişlerdi. Böylece Balkanlar'daki stratejik konumları güçlendi. Uygun diplomatik koşulları oluşturdukları an bölgeye müdahale edebilecek bir pozisyon elde ettiler. Ruslar bir kara devletine sahip olmalarına rağmen deniz devleti olmak için çırpınırlarken, zaten bir deniz devleti olan Osmanlılar bir anlamda denize sırtlarını dönerek imparatorluklarını yitirdiler.”

Rusya'nın denizcilik tarihi ve geleneği Çar Petro ile başlamıştır. Sıfırdan oluşturulan veya geliştirilme gereksinimi içinde bulunan deniz güçleri için tutarlı bir devlet politikası yanında, devlet adamlarının inisiyatifi ve desteği de gerekmektedir. Rus halkı tarihi bakımdan denize yatkındır. Rusya'nın Büyük Petrosu, Hollanda'nın Zaandam ve İngiltere'nin Deptford tersanelerinde bir fiil işçilik ederek yetişmişti. Bir geminin yapılması için nelerin gerektiğini, nasıl gemi yapılacağını, bunun için ne kadar para harcanacağını çok iyi biliyordu. Batı Avrupa'ya giderek eğitimini tamamladı. Bu yolla ilk elden kazandığı bilgiyle, doğrudan kişisel deneyimine dayalı, Hollanda'nın yanı sıra Venedik örneğinden de esinlenerek bir denizcilik politikası uygulamaya girişti.

¹¹ Sumner, B.H., “Büyük Petro ve Osmanlı İmparatorluğu”, Çev. Eşref Bengi Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı, Özbilen, 1993, sf. 14

¹² Mehmet Tanju Akad, “Osmanlıların Stratejik Sorunları”, Kastaş Yayınları, 1995, sf. 243

Çar, seyir yöntemlerini öğrenmeleri için yurtdışına 50 genç adam (22'si İngiltere'ye, 28'i Venedik'e) yolladı. Venedik'te 17 Rus öğrenci Dalmaçyalı hocadan ders aldı.¹³

Fransa'nın, Akdeniz'deki menfaatlerini korumak ve İngilizlerin Hindistan yolunu kapatmak maksadıyla Mısır'a saldırması üzerine, Osmanlı Devleti, içinde bulunduğu çaresizlik nedeniyle Rusya ile ittifak yapmak zorunda kalmıştır. 23 Kasım 1798'de imzalanan bu anlaşmanın gizli maddeleri, Boğazların her devirdeki jeostratejik önemini ortaya koyan maddeleri içermektedir. Buna göre;

* Ruslar Boğazlardan serbestçe 12 büyük gemi ve muhtelif gemilerden oluşan donanmalarını geçireceklerdi.

* Bu donanma, harpten sonra Karadeniz'e geri dönecek, fakat harp müddetince de uğradığı Türk limanlarından ihtiyaçlarını temin edebilecekti.

* İki devlet, Karadeniz'i kapalı bir deniz olarak tutacaklar, buna uymayanlara bütün güçleriyle birlikte karşı koyacaklardı.

Bu anlaşmanın önemi, Rus Filosunun ilk defa Boğazlardan geçmesi ve Akdeniz'de ekonomik ve ticari menfaatler elde etmesi idi. Böylece, İngilizlerin korktukları başlarına geliyor, Akdeniz'de Fransa'ya ilave olarak yeni bir deniz gücü ortaya çıkıyordu. Şimdi bu gücün tekrar çıktığı deliğe geri sokulması gerekmekteydi. Bundan sonraki İngiliz politikasının ana amacı bu olacaktı. Osmanlı Devleti ise, Rusya ile yaptığı ittifak ile doğu Akdeniz'den Fransızları kovacak yardımı sağlamış ve Boğazları kullanarak, Batı ile Rusya arasında izlenecek bir denge politikasının kendi menfaatleri için daha iyi olacağını kavramıştı.¹⁴

1810 ve 1820 yıllarında İranlılarla yaptıkları savaşı kazanan Ruslar, Hazar Denizi üzerinde kontrolü ele geçirerek, Bakû'de dünyanın ilk petrol rafinerisini kurdular. Bu rafineri, onların her iki dünya harbinden de başarıyla çıkmaları üzerinde hayati bir rol oynamıştır. Ruslar 20 yıl içinde Hazar Filosunu kurarak, bölge ülkelerine karşı kontrolü ele geçirdi ve o tarihten bu yana Hazar'a kıyısı olan hiç bir ülkenin daha

¹³ Coşkun GÜNGEN, 1999, s.45

¹⁴ Mehmet, Saray, "Türk Rus Münasebetlerinin Bir Analizi", Millî Eğitim Bakanlığı, İstanbul, 1998, s. 109

üstün bir deniz gücü oluşturmaya imkân vermediler. Rusya, 7 Ekim 1826 tarihinde imzalanan Akkerman Anlaşması ile Osmanlı limanlarında ve denizlerinde ticaret yapma hakkını da kazanıyordu.¹⁵

Mısır Hıdivi Mehmet Ali Paşa'nın isyanı başladığında, İngiltere ve Fransa'nın Mehmet Ali Paşa'yı destekler şekilde hareket ettiğini gören Ruslar, yardım teklifinde bulunmuşlardı. Mehmet Ali Paşa'nın İstanbul'a yaklaşması üzerine, Ruslar, emrivaki yaparak 9 harp gemisi ile İstanbul Boğazı'na girerek, Büyükdere önlerinde demirlemişler ve akabinde 5 Nisan 1833'te 15.000 kişilik bir Rus kuvvetini Boğazın Anadolu yakasında karaya çıkarmışlardır. Geçici de olsa Rusların asırlardır hayal ettikleri sonucun meydana gelişi, İngiliz ve Fransa'yı dehşete düşürmüştür.¹⁶

İngiltere, 8 Temmuz 1833'de imzalanan Hünkâr İskeleyi Antlaşmasının gizli maddesini bu ayın onikisinde elde etmişti. Bundan da Osmanlı'nın Rusya'ya bağımlı bir devlet durumuna düştüğü ve artık Osmanlı politikasının Ruslarca yöneltileceği anlamını çıkarmıştı. Kral Eylül 1833'de Parlamento'yu açış konuşmasında Osmanlı'yı anarken şöyle demişti: “Dikkatim, bu İmparatorluğun bugünkü durumunu ve gelecekteki bağımsızlığını ilgilendirebilecek olan her olay üzerine önemle yönelecektir. Boğazların Rusya'nın kontrolüne geçmesi halinde, sadece Hindistan yolunun güvenliğini değil Akdeniz yolu ile Fransa'nın ve İngiltere'nin güvenliğini ve ekonomik menfaatleri de tehlikeye girecekti.”

Bu evrede Osmanlı devleti Mora ve Mısırdaki isyanlarla meşgul olduğundan Ruslarla yapılan anlaşmada her türlü ticaret gemisinin boğazlardan serbestçe geçmesi konusunda bir anlaşma imzalamak zorunda kaldı. Kavalalı Mehmet Ali Paşa ile başedemeyen devlet Ruslarla anlaşma yaptı ve 1833'te 15.000 kara kuvveti taşıyan bir Rus filosu Beykoza geldi. Bu anlaşmayla Çanakkale Boğazı tüm yabancı gemilere kapandı. 1840 Londra anlaşması ile Boğazlar tekrar yabancı gemilere açıldı. Bu devrede aktörler, bir tarafta Osmanlı İmparatorluğu, diğer tarafta ise Rusya veya İngiltere olmuştur. 1841 yılında yapılan “Akdeniz ve Karadeniz Boğazları Hakkında Londra Sözleşmesi” ile boğazların statüsü uluslararası bir nitelik kazanmış, daha sonra

¹⁵ Mehmet Saray, 1998, s. 114

¹⁶ Mehmet Saray, 1998, s. 119

da büyük devletler, özellikle İngiltere ve Rusya arasındaki rekabete göre çeşitli formüllerle, anlaşmalara bağlanmıştır¹⁷. 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi ile kurulan rejim I. Dünya savaşına kadar uygulanmıştır¹⁸.

Rusya'nın gerçek yüzünü gören, İngiltere Dış İşleri Bakanı Lord J. Russel: "Eğer Rusya'yı Tuna üzerinde durduramazsak günün birinde İndus kıyılarında durdurmak zorunda kalacağız." O devrin meşhur diplomatlarından White ise: "Eğer İstanbul ve Boğazlar başka bir devletin eline geçerse, Britanya'nın menfaatleri bundan zarar görecektir. Bu takdirde yalnız bizim ticaretimiz sekteye uğramış ve yakın doğu da bizim siyasi nüfusumuz gömülmüş olmakla kalmayacak, üstelik donanma için yapmış olduğumuz masraflar da önemli ölçüde artacaktır" demiştir.¹⁹

Osmanlı yanında savaşa giren İngiltere ve Fransa, Kırım'ı hedef alan bir strateji tespit etmişlerdir. Son derece isabetli olan bu stratejiye göre, Akdeniz'e çıkış için bir üs vazifesi gören Kırım ele geçirilirse, Rusya barışa zorlanabilirdi. 1855'te Kırım Harbi'ni kazanan Batılı devletler Rusya'yı barış masasına oturtular. Kırım Harbi'nin neticesi, Batılı tarihçiler tarafından "bürokratik ve otokratik Rusya hükümetinin yayılma siyasetinin, Avrupa teknolojisi karşısında yenilgisi" olarak açıklanmıştı. 1856 yılında, savaş sonunda yapılan anlaşma ile 1841'de Londra Boğazlar Andlaşması teyit edilirken, Karadeniz tarafsız hale getiriliyor ve askerden arındırılıyordu. Karadeniz'de hiç bir devletin donanması bulunmayacağı gibi, mevcut tersaneler de yıkılacaktı. Karadeniz'in uluslararası yasalar gereğince 1856'dan 1871'e kadar 15 yıl askerden arındırıldığı dönemde, Rusya burada savaş filosundan yoksun kalmıştı. Osmanlı ise tam aksine, açık denize çıkmaya elverişli 13 tekne ve 9 kıyı ya da nehir savaş gemisinden oluşan bir zırhlı filo sahipti.²⁰ Bu durum, 1871 Paris Anlaşmasına kadar devam etmiş, bu anlaşma ile Karadeniz'de donanma ve tersane bulundurma yasağı sona ermiş ve Karadeniz bütün ticaret gemilerinin serbestçe dolaşımına açılmıştır.

¹⁷ İ., Sosyal, "Türk Boğazları ve 1936 Montreux Sözleşmesi", Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, İstanbul, 1994, s. 1.

¹⁸ Yüksel, İnan, 1995, s. 19.

¹⁹ Mehmet Saray, 1998, s. 121.

²⁰ Jeremy Black, Drednot, Tank ve Uçak, Kitap Yayınevi, İstanbul 2003, sf. 190

Bu son olaydan bir yıl sonra, 1877-1878 Osmanlı - Rus harbi çıktı. Bunda, Rusların Karadeniz ve Tuna'ya inhisar eden hareketleri, egemenliğin Türk donanmasında olması dolayısıyla, yardımcı kruvazörlerinin kaçamak faaliyetlerinden, torpido, stımbotlarıyla yaptıkları taarruzlardan ve mayın kullanmalarından ibaret kaldı. Buna karşılık, Türk donanması Karadeniz'de askeri ve ticari nakliyatı korumuş, çeşitli hareketlerde bulunmuş, kara kuvvetleriyle işbirliği yapmış ve Akdeniz'de nakliyatı devam ettirmiştir. Tuna'da ise, buradaki filosuyla kara kuvvetlerini desteklemiş fakat Rus kuvvetlerinin nehri aşmaları önlenememiştir.²¹ İngiltere ve Avusturya - Macaristan'ın müdahalesiyle, bu antlaşmanın yerini sonradan, 13 Temmuz 1878 Berlin Antlaşmasının almasıyla, Rusya bu harpteki büyük kazançlarının bir kısmından vazgeçmek zorunda kalacaktır.

Bunun tipik misalini, Rus Başbakanı Trepov'un 2 Kasım 1916 yılında Çarlık Rusyası'nın o zamanki meclisi Duma'da şiddetli alkışlarla kesilen şu nutkunda görmekteyiz: "Bin yılı aşkın bir zamandan beri Rusya, güneyindeki serbest açık denizi, emellerinin hedefi kabul etmiştir. Karadeniz ve Çanakkale Boğazlarının anahtarları ile birlikte İstanbul kapıları, Rus Milletinin asırlar görmüş samimi gayesini teşkil eder. Bütün tarihi boyunca beslemiş olduğu emeller şimdi hakikate dönmek üzere bulunuyor." Rusya, İngiltere ve Fransa arasında 1915'de imzalanmış, sonra İtalya tarafından iştirak edilen anlaşma, Rusya'nın Boğazlar ve İstanbul üzerindeki haklarını tanımaktadır. Rus milleti ne için kanını döktüğünü bilmelidir. Ne var ki, ülkesi paylaşılmaq istenen Türklerin Çanakkale'de kazandığı büyük zafer, bu ihtirash komşusunun kaderini bambaşka bir yöne çevirmiştir.²²

Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşında Boğazları bütün yabancı harp ve ticaret gemilerine kapadı. Her ne kadar İngiltere ve Fransa Mart 1915' de İstanbul ve boğazlar ile boğazın her iki tarafındaki yarımadaları Rusya'ya bırakmışlarsa da bu iki ülke bu anlaşmadan altı ay önce Çanakkale boğazına saldırmışlar ve kendileri boğazları Rusya'dan önce ele geçirmeye teşebbüs etmişler ancak muvaffak olamamışlardır.

²¹ Hakim, Tümamiral, Fahri, Çoker, "Son yüzyılda Türk bahriyesini yönetenler", Deniz Basımevi, C. 2, 1969 İstanbul. s. 77

²² Mehmet Saray, 1998, s. 168, 169

Modern Rus Donanmasını, İngilizler ve ordusunu da Almanlar kurmuştu. Bu dönemde bile Rus ordusunda pek çok Alman vardı ve Rus donanmasını da gerçekte İngilizler idare ediyorlardı. Kaderin garip cilvesine bakınız ki, her iki ülkede, kendi elleriyle yarattıkları bu güçleri, her iki dünya harbinde de yok etmeye çalışmışlardır.

II. OSMANLI DEVLET'İNİN FRANSA İLE İLİŞKİLERİ

1396 Niğbolu Savaşı'nda Türkler ile Fransızlar arasında silâhlı mücadele olmuş, söz konusu savaşta haçlı ordusu ağır bir yenilgiye uğramış, Fransa Kralının torunu Korkusuz JEAN'la beraber esir düşen 27 Fransız asilzadesi, Türklere 200.000 altın fidye vermek suretiyle serbest bırakılmıştır.²³

Osmanlı Devleti ile Fransa arasında 1536 yılında Türk - Fransız Ticaret Anlaşması imzalanmış ve bu anlaşma ile Fransa'ya "ilk kapitülâsyonlar" verilmiştir.²⁴ 1536 kapitülâsyonları ile Fransa himaye altına alınmış ve Avrupa koalisyonundan tecrit edilerek Şarlken karşısında kuvvetlendirilmiştir. Ayrıca, ilk defa Fransa'ya Osmanlı Devleti topraklarında daimî büyük elçi bulundurma ve konsolosluk açma izni verilmiştir.²⁵

Osmanlı Devleti ile Fransa arasındaki ittifakın gereği olan yardım ve vaatleri yerine getirmede Osmanlı Devleti üzerine düşen görevi tam olarak yapmıştır. Fakat, Fransa Kralı I'nci François ikiyüzlü bir siyaset takip etmekten geri kalmamış, Roma - Germen İmparatoru Şarlken ile de gizli ilişkilerde bulunmuştur.²⁶

17'nci yüzyıl başında Fransa, Cardinal Richelieu gibi devlet adamları sayesinde kudretli bir devlet hâline gelmiştir. Böylelikle Osmanlı Devleti ile kurulan ittifak, Fransa için hayatî önemi haiz olmaktan çıkmıştır. 1604 Kapitülâsyon Anlaşması'yla Fransa, Osmanlı Devleti bünyesindeki Katolikleri himaye hususunda imtiyaz elde etmiştir. Bunun yanında Cezayir (Cezayir ve Tunus birer Osmanlı eyaleti

²³ İsmail, Hami, Danişmend, "İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi", c.1 , Türkiye Yayın Evi, İstanbul, 1971, s. 107.

²⁴ 1569, 1581, 1597 ve 1604'te kapitülâsyon anlaşmaları yenilenmiştir. 16 maddeden oluşan ticarî ayrıcalıklar Fransa'yı diğer Avrupa devletlerinden üstün duruma getirmiştir. Kaynak: Genel Türk Tarihi / dallog. Com. www.msxlab.org , Türk Dünyası, Osmanlı İmparatorluğu.

²⁵ Çev. Macar, İskender-Ali Reşat, Kapitülâsyonlar, "Tarihi Menşei Usulleri", İstanbul, Kanaat Matbası, 1330, s. 55-56.

²⁶ İsmail, Hami, Danişmend; c. 2, s. 192.

olduğu hâlde) korsanlarını cezalandırma hakkını kazanmıştır Fransa böylelikle Osmanlı Devleti'nde oluşturmaya plânladığı nüfuz bölgelerini belirlemiştir. Bu amaçla, Cizvit ve Fransiskan tarikatları tarafından Osmanlı Devleti'nde Katolik propagandası yapılmaya başlanmıştır. Cizvit tarikatı mensupları 1773'e kadar Fransız büyük elçilerinin himayesinde Osmanlı Devleti topraklarında misyonerlik faaliyetlerini yürütmüşlerdir. Bu faaliyetler ülkede Katolik nüfus arasında Türk düşmanlığı oluşmasına zemin hazırlamıştır. Fransa'nın Türkiye ile olan ilişkilerinin temelini, Avrupa hâkimiyeti mücadelesinde Türkiye'ye bir müttefik unsur gözüyle bakması ve Türkiye'yi önce ekonomik, sonra giderek kültürel, siyasî ve askerî faydalanma ve yayılma alanı olarak görmesi teşkil etmiştir. Osmanlı Devleti de Avrupa kuvvet dengesinin kendi aleyhine bozulmasını önlemek için Fransa'ya genelde diğer Avrupa devletlerinden farklı davranmıştır. Osmanlı Devleti, çeşitli alanlarda Fransa'ya verilen imtiyazlarla onları Avrupa haçlı ittifakından koparmaya çalışmış, zaman zaman da düşmanlarına karşı askerî anlaşmalar yapmıştır. Fransa'nın Ermenilere verdiği destek 1691 yılında başlamıştır. Bu desteğin o zamanki amacı Osmanlı Devleti topraklarında Fransa'ya bağlı bir Katolik örgütlenmesi yaratmak iken daha sonra İngiltere'nin "doğu sorunu"nda etkin rol oynamaya başlamasıyla farklı bir yönde ilerlemeye başlamıştır. İngiliz - Amerikan kontrolündeki bir Orta Doğu'nun kendi çıkarlarına aykırı olması nedeniyle Fransa, kendisine bağlı oluşumların yaratılmasını tarihsel süreçte daima desteklemiştir.²⁷

Osmanlı İmparatorluğunun 18. Yüzyılında İstanbul'daki ticaret ağırlık olarak uzak yol ticareti bakımından uzak doğudan Avrupa'ya, Avrupa'da da Fransa'ya kaymıştır. Fransa'nın bu ayrıcalığı Osmanlı ile savaşmamasına bağlı olduğundan ve bu yüzyılın sonunda bu özelliğini kaybettiğinden takip eden yüzyılda sürdürülememiştir. Gerçi Fransızların Osmanlı ile olan müttefikliği her zaman kuşku ile karşılanan bir husus olmuştur.²⁸

²⁷ İsmail, Hakkı, Uzunçarşılı, Osmanlı Tarihi, c III, K: II, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1977, s. 118-119 Yukarıda da belirtildiği gibi Fransızlar, Çukurova, Antep ve Maraş civarını işgal ettikten sonra tehcirde gönderilen Ermenileri geri getirdiklerini ileri sürerek dünyanın dört bir yanından Ermenileri bu bölgeye yerleştirmeye çalışmışlardır.

²⁸ Suraiya, Faroqhi, "Osmanlı İmparatorluğu ve Etrafindaki Dünya", Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000, s. 205.

İstanbul'da Fransız ticaretinin hacmi ve önemi açısından aşağıdaki bilgiler işlenmiştir:

- İstanbul'da ihracat ve ithalat olmak üzere Fransız ticareti (1701-1792) (livres tournois)
- İstanbul'dan Fransa'ya (Osmanlı ile Karşılaştırmalı) Pamuklu Tekstil İhracatı (1705-1714, 1732-1740 ve 1766-1772) (livres tournois)
- İstanbul ile Fransa (Osmanlı ile Karşılaştırmalı) ihracat ve ithalatı (1700-1702, 1750-1754 ve 1786-1789) (livres tournois)
- İstanbul'dan Fransa'ya moher yün ihracatı (1701-1792) (livres tournois)
- Marsilya'dan (Fransa) İstanbul'a Elbise ihracatı (1700-1792) (adet)
- Marsilya'dan (Fransa) İstanbul'a başlıca kalitelerine göre elbise ihracatı (1718-1788) (adet)

1789 Fransız İhtilâli başladığında Padişah III'ncü Selim, Osmanlı Devleti'nde imtiyazlı sınıf olmadığından devletin ihtilâlden etkilenmeyeceğini düşünmüştür. Fransız İhtilâli başladıktan sonra Osmanlı - Fransız ilişkileri değişmeye başlamıştır. İhtilâlden hemen sonra İngiltere ve Rusya, Fransa'nın geleceği ile uğraşmak zorunda kaldıkları için Osmanlı Devleti belirli bir süre rahatlamıştır. Ayrıca, Fransa'nın yalnızlığa düşmesiyle birlikte bu devletin Avrupa'da Osmanlı Devleti için bir müttefik olabileceği hususu düşünülmeye başlanmıştır. Bu çerçevede, Osmanlı Devleti, kendisini sürekli tehdit eden Avusturya'nın Balkanlar'daki faaliyetlerine engel olabilmek amacıyla Avrupa'nın resmen tanımaya yanaşmadığı Fransa İhtilâl Hükümeti ile diplomatik temasa geçmiştir.²⁹ Bu girişim üzerine Fransa İhtilâl Hükümeti, Osmanlı Devleti nezdinde önemli siyasî görevleri başarmak üzere olağanüstü yetkilerle donatılmış üç elçi göndermiştir. Bunlardan Descorche, 02.06.1792 tarihinde göreve başlamış ve daha sonra Verniac gelmiştir. Ardından da Aubert de Bayer, 02.11.1792'de görevi devralmıştır. İhtilâl Hükümeti, elçilerine iki önemli görev vermiştir: Bunlardan birincisi,

²⁹ Enver, Ziya, Karal, "Fransa- Mısır ve Osmanlı İmparatorluğu", Millî Mecmua Basım Evi, İstanbul, 1938, s. 32.

Fransa İhtilâl Hükümetinin Osmanlı Devleti tarafından resmen tanınmasını sağlamak; ikincisi ise, Osmanlı Devleti'ni müttefik sıfatıyla Avusturya'ya karşı savaşa sokmaktır.

Osmanlı Devleti, Fransa'nın Avrupa'daki hassas konumunu değerlendirerek "Bir Avrupa devleti Fransa İhtilâl Hükümetini tanıdığı takdirde Osmanlı Devleti de tanıyacaktır." prensibini kabul etmiştir. Bir süre sonra Prusya'nın Fransa'yı resmen tanımasından sonra Osmanlı Devleti de Fransa ile diplomatik ilişkilerini yeniden başlattığını ilân etmiştir. Bu dönemde Fransa'dan askerî alanda birtakım yardımlar gelmeye başlamıştır. Ancak, Fransa'nın asıl amacının Osmanlı Devleti'ni Avusturya ile savaşa sokmak ve böylece kendisi için büyük bir tehdit unsurunu bertaraf etmek olduğu bir süre sonra anlaşılmıştır. Fransız ihtilâlinin getirdiği milliyetçilik fikirleri de Osmanlı Devleti'nin özellikle Balkanlar'da sıkıntıya girmesine neden olmuştur. Milliyetçilik akımı zaman içinde genişleyerek Suriye ve Kuzey Afrika'daki Osmanlı topraklarına da yayılmıştır.³⁰

Aynı yıllarda Osmanlı, Anadolu'daki ormanlarını tüketmiş, gemileri için kereste bulmakta zorlanmaya başlamıştı. Korsika'nın kaybedilişinin önemi Paris'te değerlendirilerek, adanın geri alınması için derhal girişime başlandı. Manş Kanalı ve Kuzey Denizi Britanya Filosu tarafından kapatıldığından, Fransa, Baltık'tan gelecek denizcilik sanayi malzemesinden yoksun kalmıştı.³¹

İngiltere 1798-1800 yıllarında politik ve askeri durum üstünlüğünden istifade ederek, taarruzi stratejisini kesiksiz devam ettirmiş ve askeri hedeflerinin birçoğunu ele geçirmiştir. O zamana ait emirleri ihtiva eden belgelerde; "Avrupa harbinin hali hazır durumundan, memleketin gayretlerinin mümkün olduğu kadar düşman deniz kuvvetlerinin tahribine yönlendirilmesinin uygun olduğuna karar verilmiştir" yazmaktadır. Seçilen ilk hedef, Helder deniz üssündeki Hollanda filosu idi.³² 1800 yılı Ekim ayına kadar İngiltere, Malta Adası'nı elinde tutmağa arzusu olduğunu açıklamamıştı. Malta'yı St. John şövalyelerine veya Çar'a devir etmeye hazırlanmıştı.

³⁰ Ömer, Osman, Umar, "Osmanlı Yönetiminde ve Fransız Mandası Döneminde Suriye'de Arap Bağımsızlık Hareketleri (1908 - 1938)", Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi Sosyal Bil. Enstitüsü, Elazığ, 1999, s. 42.

³¹ Herbert, Richmond, "Devlet Adamları ve Deniz Gücü", Dz.K.K., Ankara, 2002, s. 212-213

³² Herbert, Richmond, 2002, s. 231

Fakat o an için adaya bir İngiliz Garnizonu yerleştirildi. Ablukaya iştirak etmeyen ve Akdeniz'deki filosunu, Yunan Adaları'nı (Osmanlı Adaları) zapt etmek gibi kendi menfaatleri uğrunda kullanan Rusya, şimdi Malta'yı istiyordu. O zaman için bu istekten bir netice çıkmadı ise de, bu mesele ilerdeki İngiliz-Rus münasebetlerini bozarak 1804'te üçüncü ittifakın teşkiline ciddi surette tesir etti.³³

Türk-Fransız ilişkilerinde Türkiye'ye en büyük zararı veren hükümdar Napoleon Bonaparte olmuştur. Bonaparte, 1798 yılında Osmanlı Devleti toprağı olan Mısır'ı işgal etmiştir. 02 Eylül 1798 tarihinde İngiliz desteğini alan Osmanlı Devleti Fransa'ya harp ilân etmiş³⁴;

“Fransa, Akdeniz'deki menfaatlerinin devamı için 05 Temmuz 1830 tarihinde Cezayir'i ve 1881'de de Tunus'u işgal etmiştir. Fransa'nın Cezayir'de 1830 yılından sömürgecilik ekseninde Cezayir'i Fransız ekonomisine bir destek yapma yolunda gerçekleştirmiştir. Fransa Cezayir'i 1834 yılında Fransız kolonisi hâline getirmiş ve kalkındırma görüntüsü altında sömürmüştür. Kolonicilik döneminde Fransız kültürünü ülkede yaygınlaştırmak ve halkı asimile etmek amacıyla açılan okullarda Fransız misyonerler tarafından Cezayir halkı kültürel baskıya maruz bırakılmıştır. Günümüzde, Cezayir'de resmî dil olan Arapça nüfusun % 82'si tarafından kullanılmakla birlikte, Fransızca da halkın geniş bir kesimi tarafından konuşulmaktadır. Osmanlı Devleti ise hâkim olduğu topraklarda halkın dil, din, örf, âdet ve yaşam tarzlarına müdahalede bulunmamış, bir asimilasyon politikası uygulamamıştır. Yönettiği halklara Türk dilinin kullanımını bile zorunlu tutmamıştır. Bu yönüyle Osmanlı Devleti hiçbir zaman imparatorluk olma özelliğini kullanamamıştır. Fransa, Mısır'ı da kendisine bağlamak ve Akdeniz'de İngiliz ihtiraslarını sınırlandırmak amacıyla Osmanlı Devleti'nin Mısır valisi olan Kavalalı Mehmet Ali Paşanın hamisi rolünü üstlenmiştir. Fransa'nın bu

³³ Herbert, Richmond, 2002, s. 243

³⁴ 1955 yılında Cezayir halkı ulusal kurtuluş mücadelesini başlatmış, 01 TEMMUZ 1962'de halk yapılan referandumda bağımsızlık yönünde oy kullanmıştır. Fransa Devlet Başkanı Charles de GAULLE Cezayir'in bağımsızlığını tanıdığını ilân etmiştir. Ahmed Ben BELLA ilk Cumhurbaşkanı olmuştur. Kaynak; Cumhuriyet Ansiklopedisi, c. III, Arkın Kitap Evi, 1972, s. 887.

faaliyetlerinin bir sonucu olarak Osmanlı Devleti 22 Mayıs 1841 tarihli bir ferman ile Mısır'ın Mehmet Ali Paşa ailesine verilmesini onaylamak zorunda kalmıştır.³⁵

15.12.1869 tarihinde açılışı gerçekleştirilen Süveyş kanalı üzerinde nüfuz elde etmek isteyen III. Napoleon "Bağımsız Suriye Projesi"ni kanalı kontrol altına almak amacıyla ortaya atmıştır.

Fransa, özellikle 1878 Berlin Anlaşması'ndan sonra göz diktiği Osmanlı topraklarına fiilen yerleşmek, bunun dışında kalan topraklarda ekonomik ve dinî imtiyazlarını artırmak ve Avrupa dengesini korumak için mevcut durumu devam ettirme politikası izlemiştir. Osmanlı Hükümdarı II. Abdülhamit'in Almanya ağırlıklı politika takip etmesi doğuda Alman nüfuzunun artmasına, Fransız nüfuzunun azalmasına sebep olmuştur. Bağdat demir yolu imtiyazının Almanlara verilmesi ve 1901 yılında Fransa'nın Midilli adasını işgal etmesi, Osmanlı -Fransız ilişkilerini gerginleştirmiştir. Büyük Sahra topraklarının paylaşımı ile ilgili Fransa'nın işgalci tavrı ilişkilerin iyice bozulmasına yol açmıştır.³⁶

1912 yılında Balkan Savaşı çıktığında Fransa Hükümeti ve kamuoyu tamamen Balkan devletlerinin yanında yer almıştır. Örneğin, Yunan ordusu Fransız silâhlarıyla donatılmış, eğitimleri Fransız subayları tarafından yaptırılmıştır.

Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti, Fransa'nın içinde bulunduğu İtilâf cephesi karşısında Almanya'nın yanında yer almıştır. 30 Ekim 1914'te savaşa giren Osmanlı Devleti'ne 05.11.1914 tarihinde İngiltere ve Fransa savaş ilân etmiş, böylece

³⁵ Tunus da 1881'den itibaren Fransa tarafından bir sömürge hâline getirilmiştir. İkinci Dünya Savaşı yıllarında halkın desteği ile güçlü konuma ulaşan BOURGİBA başkanlığındaki Yeni Destur Partisi Fransa'ya karşı bir mücadele başlatmış ve Fransa 1956 yılında Tunus Devleti'nin bağımsızlığını onaylamak zorunda kalmıştır. Tunus 1957 yılında cumhuriyet rejimini benimsemiştir. Resmî dilin Arapça olduğu Tunus'ta 75 yıllık Fransız hâkimiyetinin bir getirişi olarak Fransızca yaygınlık kazanmıştır. Cezayir'deki gibi Fransız dili ve kültürü ülkede geniş halk kesimlerine etki etmiştir. Fransızca günümüzde ikinci dil olarak kullanılmaktadır.

³⁶ Abdurrahman Çaycı; "Büyük Sahra'da Türk-Fransız Rekabeti (1858-1911)", Erzurum, 1970, s. 55.

iki ülke arasındaki bağlar tamamen kopmuştur. Birinci Dünya Savaşı'nda Türk - Fransız çatışmaları öncelikle Çanakkale Cephesi'nde olmuştur.³⁷

Fransa'nın Osmanlı Devleti üzerindeki menfaatleri aşağıda sunulan dört alanda görülmektedir:

a.) Bunlardan ilki ekonomik menfaatlerdir. 19'ncü yüzyılda Osmanlı Devleti'nde faaliyette bulunan şirketlerin çoğunluğunu Londra ve Paris'ten yönetilen büyük şirketler oluşturmuştur. Bu şirketlerin faaliyetleri; bankacılık, sigortacılık, demir yolları, rıhtım, madencilik, elektrik, su, hava gazı, tramvay, tünel gibi hizmet sektörlerinde yoğunlaşmıştır. İkinci Meşrutiyet (1908'e kadar Şirketi Hayriye ve Ziraat Bankası dışında yabancı sermayenin iştiraki olmayan büyük şirket kurulamamıştır. 1854 yılında Kırım Savaşı'nı finanse etmek amacıyla başlatılan borçlanma hareketi Osmanlı Devleti'nin yabancı yatırımcılara birçok yeni imtiyaz tanımasına neden olmuştur.³⁸ 1854-1914 döneminde Fransa'dan gelen sermaye 1910 yılına kadar gelen tüm sermayenin % 20,3'ünü oluştururken 1910 - 1913 döneminde bu oran % 55,8'e yükselmiştir. Demir yollarına yapılan yatırımın (işletme hakkı Fransa'ya ait olmak üzere) % 49,8'i Fransız sermayesi tarafından karşılanmıştır. Dış borçların ülkeler itibarıyla dağılımında ise 1914 yılı başında Fransa'nın payı % 53 ile en başta gelmektedir. Osmanlı Devleti 1875 yılına gelindiğinde bu borçların ve yabancı yatırımları karşılamamanın imkânı kalmadığına hükmederek malî iflâsını ilân etmiştir. Ancak, başta Fransa olmak üzere alacaklı ülkelerin bu tebliğe tepkisi üzerine Osmanlı Devleti'nin borçlarının tasfiyesini alacaklı devletlerin kuracağı komisyona bırakan Muharrem Kararnamesi yayımlanmıştır.³⁹ 20 ARALIK 1881 tarihli Muharrem Kararnamesi ile Duyunu Umumiye İdaresinin kuruluşu Osmanlı Devleti'nin belli başlı gelirlerinin yabancı denetimine verilmesine neden olmuştur. Fransa, Birinci Dünya Savaşı'nda Osmanlı Devleti'nin topraklarının paylaşılması konusunda anlaşma yaparken

³⁷Abdurrahman Çaycı 1970, s. 55. Türk kuvvetleri, Fransız donanmasına ve kara birliklerine büyük kayıplar verdirmiş ve İtilâf devletlerinin Boğazlar'dan geçerek Rusya'ya yardım etmelerine izin vermemiştir. Bu yardımı alamayan Rusya'da Bolşevik devrimi olmuş ve Rusya savaştan çekilmiştir.

³⁸Zafer, Toprak, "Türkiye'de Millî İktisat (1908-1918)", Yurt Yayınları, Ankara, 1982, s.3940. Örneğin, yabancıların 1867 yılında birçok diplomatik girişimden sonra elde ettikleri Osmanlı topraklarında arazi satın alma hakkı onlara sadece yerleşme ve yatırım yapma yollarını açmakla kalmıyor, aynı zamanda çöküş hâlindeki bir imparatorluğu "yarı - sömürge hâline getirme olanağını" da sağlıyordu.

³⁹A. Du Velay; "Türkiye Maliye Tarihi", Der Maliye Tetkik Kurulu, Ankara, 1978, s. 201.

1919 yılından sonra bu topraklardan pay almak isteyen İtalya ve Yunanistan'ın isteklerine de tepki göstermeye başlamıştır. Bu tepkinin en büyük sebebini, Osmanlı Devleti'nde bulunan Fransız yatırımlarının İtalya ve Yunanistan'ın kontrolüne geçeceği endişesi oluşturmuştur.⁴⁰

b.) Fransa'nın ikinci menfaati kültürel alandadır. Fransa, Osmanlı Devleti'ndeki kültürel nüfuzunu, ilk kapitülâsyonlardan beri gönderdiği yabancı uzmanlar, öğretmenler, rahip ve rahibeler vasıtasıyla kazanmıştır. Birinci Dünya Savaşı'ndan önce, sadece İstanbul ve civarında ilk ve orta dereceli 53 Fransız okulu faaliyet göstermiştir. Bu okullarda 12.000 civarında öğrencinin öğrenim gördüğü bilinmektedir.⁴¹

c.) Fransa'nın Osmanlı Devleti üzerinde baskı kurduğu üçüncü temel menfaati "Doğu Katolikleri"nin koruyucusu olma iddiasıdır. Fransa kapitülâsyonlara dayanarak Osmanlı Devleti'nin iç işlerine karışmış hatta askerî müdahalede bulunmuştur. 1691'de Fransız Katolikleri, İstanbul'da 30.000 Ermeni'yi Katolik yapmak suretiyle Fransa'ya bağlamaya çalışmıştır. Ermeni Patriği, Fransa Kralı XIV ncü LOUIS'i "Yeni Konstantin" ünvanıyla kutsamıştır.⁴²

d.) Fransa'nın Osmanlı toprakları üzerindeki menfaatlerinden dördüncüsü siyasi ve askerî alanlardadır. Fransa'nın Suriye üzerinde haclı seferlerinden beri emelleri bulunmaktadır. Fransızlar Birinci Dünya Savaşı başlamadan Suriye'nin kendilerine ait olduğunu iddia etmeye başlamışlardır.⁴³

III. OSMANLI DEVLETİ'NİN İNGİLTERE İLE İLİŞKİLERİ

Osmanlı öncesi dönemde İngilizlerin Türklerle ilk temasları 1097 yılında Kral William'ın oğlu Robert komutasında Anadolu'ya gelen İngiliz haclı kuvvetleri

⁴⁰ Yavuz, Bige, "Kurtuluş Savaşı Döneminde Türk - Fransız İlişkileri Fransız Arşiv Belgeler Açısından 1919 -1922", Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1994, s. 20.

⁴¹ Bak. bir önceki dip not, 40

⁴² Ahmet, Refik, Altına, "Türkiye'de Katolik Propagandası", Türk Tarih Encümeni Mecmuası, 01 EYLÜL 1340 (1925), Sayı: 5, s. 264. Kapitülâsyonlar Fransa'ya tâbiyetine bakmaksızın "Lâtin" ibadet usulüne mensup tüm Doğu Katoliklerin Osmanlı Hükümeti nezdinde koruma hakkı tanımıştır.

⁴³ David, Fromkin, "Barışa Son Veren Barış Modern Orta Doğu Nasıl Yaratıldı? 1814 - 1922", Çev. Mehmet Harmancı, İstanbul, 1993, s. 84.

vasıtasıyla olmuştur.⁴⁴ Osmanlı Devleti'nin kuruluşundan sonra ilk Türk - İngiliz karşılaşması da yine bir haçlı seferi münasebetiyle, 1396 yılında Niğbolu Savaşı sırasında gerçekleşmiştir.

İngiltere, 16 ncı yüzyılda Avrupa kıt'asında İspanyollarla rekabet edebilmek için 1575 yılından itibaren Osmanlı Devleti ile yakın bir ilişki içine girmiş; ikili ilişkileri geliştirmek maksadıyla 1583 yılında ilk İngiliz Elçisi W. Hareborne'i İstanbul'a göndermiştir. Hareborne ilk iş olarak İngiltere adına bir imtiyaz (kapitülâsyon) elde etmeyi başarmıştır. 1583 yılından 1799 yılına kadar İngiltere ile Osmanlı Devleti arasında 11 ayrı kapitülâsyon anlaşması imzalanmıştır.⁴⁵

“Tarihsel süreç içinde Türk - İngiliz ilişkileri incelendiğinde, belirleyici üç önemli dönemle karşılaşmaktadır. Bunlar sırasıyla aşağıda sunulmuştur:

(1) Türklerin 16. yüzyıldan 17. yüzyılın ortalarına kadar politik açıdan üstün oldukları dönem, bir başka ifadeyle İngiltere'yi Avrupa'nın diğer devletlerine karşı himaye etmek amacıyla verilen kapitülâsyonlar dönemi.

(2) İngilizlerin 17. ve 18. yüzyıllarda Rus yayılmacılığına karşı Osmanlı Devleti'nde statükonun devamından yana oldukları dönem.

(3) 19. yüzyılda 1877-1878 Osmanlı - Rus Savaşında başlayan ve 20. yüzyılda da devam eden süreçte İngilizlerin Osmanlı Devleti'ni sömürmek ve toprak elde etmek amacıyla politikalarını çıkar ilişkilerine göre uyguladıkları dönem.

1620'de Akdeniz'de ilk defa görülen İngiliz Filosu 6 kraliyet, 12 özel gemiden meydana gelmişti. 1616 yılında ise İngiltere'de bahriye namına hiç bir şey yoktu. 1631 yılında İngiliz Donanması savaş gemisi mevcudu 50 civarındaydı. Bu dönemde İspanya hariç, Garp Ocakları Filosu karşısında ciddi ve savaş deneyimi olan bir deniz gücü olmadığı anlaşılmaktadır.⁴⁶ Denizlerdeki rakipleri İspanya ve Portekiz'e karşı Osmanlı Devleti ile kurduğu kârlı ilişkiler sayesinde Akdeniz ticaretinde başarılı olan İngiltere,

⁴⁴ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, “19. Asrın Başlarına Kadar Türk- İngiliz Münasebetlerine Dair Vesikalar” Belleten Dergisi, Cilt:13, Sayı: 51, TEMMUZ 1949, s. 573.

⁴⁵ Akdes, Nimet, Kurat, “Türk - İngiliz Münasebetlerinin Başlangıcı ve Gelişmesi (1553-1610)”, AÜ DTCF Yayını, Ankara, 1953, s. 1.

⁴⁶ Yüksel, İnan, 1995, s. 127.

19'ncu yüzyıldan itibaren Osmanlı Devleti ile karşı karşıya gelmiştir. Çünkü, artık Akdeniz egemenliği giderek güçsüzleşen Osmanlı Devleti'ne ihtiyacı kalmamıştır.”

İspanyol Veraset Savaşı (1702-1713)'ndan iyi bir durumda çıkan, denizlerdeki üstünlüğünü uzun bir süre devam ettiren İngiltere, ticaret ve savaş alanlarında eski rakibi olan Hollanda'yı oldukça gerilerde bırakmıştı.⁴⁷

Yedi Yıl Savaşı (1756-1763)'ndan önce İngiltere, ticaretinden ve korumak durumunda olduğu birçok unsurdan başka, dünyanın her yanına dağılmış ticaret filosunda görev yapan büyük miktarda denizcisinin yokluğundan dolayı, tüm savaşların başlangıcında olduğu gibi sıkıntılı bir durum yaşamıştır.⁴⁸

İngilizlerin ticaret kapasitesi her geçen yıl artmaktaydı. Savaşın idamesi için harcanan paralar, İngiliz sanayisi tarafından geri döndürülmekteydi. İngiliz tüccarları tarafından işletilen sekiz bin gemi denizlerde dolaşmaktaydı.⁴⁹

1768-1774 Osmanlı - Rus Savaşı sırasında Rusya, Osmanlı Devleti'ne karşı İngiltere'den savaş gemileri kiralamış ve böylece Osmanlıya karşı ilk defa İngiliz - Rus iş birliği yapılmıştır. Bu iş birliği içinde Ruslara deniz savaşını öğretmek için görevlendirilen dört İngiliz subayı Çeşme (İzmir)'de Osmanlı donanmasının yakılmasında rol oynamıştır. Osmanlı - Rus savaşını bitiren 1774 tarihli Küçük Kaynarca Anlaşması sonrası 1783'te Rusya'nın Kırım'ı işgali İngiltere'nin Osmanlı Devleti'ne yönelik politikasının değişmesine neden olmuştur. Rusya'nın Osmanlı Devleti ve dolayısıyla İngiltere aleyhinde genişleme sürecine girmesi İngiltere'yi Osmanlı Devleti'nin toprak bütünlüğünü korumaya yöneltmiştir. Bu politika, dönemin İngiltere Başbakanı William Pitt ile başlamış, 19'ncu yüzyıldaki başbakanları Palmerstone ve Canning ile devam etmiştir. Osmanlı Devleti ise bu sırada Rusya ve İngiltere arasındaki çıkar çatışmasından yararlanmaya çalışmıştır.⁵⁰

⁴⁷ Yüksel, İnan, s. 221.

⁴⁸ a.g.e, s. 285.

⁴⁹ a.g.e, s. 319.

⁵⁰ Ali, Kemal, Meram, “Belgelerle Türk-İngiliz İlişkileri Tarihi”,Kıtas Yayınları, İstanbul, 1969, s.83

Denizci Stratejinin üçüncü unsuru olan, ticaret gemileri bakımından da İngiltere iyi durumdaydı. Ticaret gemisi tonajı, 1783'den beri düzenli olarak artmış ve ticaret filosunda çalışan personel sayısı 118.000'i bulmuştu. Bu adet, ticaret hizmetleri için uygun olmakla beraber, aynı zamanda savaş filosunun ihtiyaçlarına cevap vermeye yeterli değildi. Çünkü Kraliyet Bahriyesinin 1793 yılında 20.000 olan mevcudu, 1794'de 73.000'e yükselmişti. Deniz ticaret personeline gereksinim o kadar fazlaydıki, Britanya gemileri personelinin Britanyalı olacağına dair kanun geçici olarak yürürlükten kaldırıldı. Bahriye teşkilatındaki eskiden beri ve halen mevcut olan zayıf nokta, denizcileri temin etmek için bir sistemin ve gerek subay ve gerekse erlerin adedini artıracak olan bir yedek teşkilatın olmamasıydı.⁵¹

Amerikan Devrimini takip eden deniz savaşlarında, sayısız düşmanın arasına İspanya'nın da katılması, İngiltere'nin durumunu kritikletirmiş gibi olsa da, donanmanın sahip olduğu sayısal üstünlük, ustalık, deneyim gibi etkenler, onun karşı konulması imkansız bir güç olarak algılanması için yeterliydi. Yetmiş bin tecrübeli denizcisiyle İngiliz Deniz Kuvvetleri, zaten elinde bulundurmakta olduğu üstünlüğü idame ettirmekten ibaret olan vazifesini yerine getirecekti. Bunun sonuçları ise, herkesin malumudur.⁵²

1798'de Napolyon'un Osmanlı egemenliğindeki Mısır'ı işgal etmesi, İngiltere, Rusya ve Osmanlı Devleti'ni ittifak yapmaya yöneltmiştir. Bu dönemde yapılan iş birliğinin temelinde İngiltere'nin Kuzey Amerika'da yenilmesi; bu sebeple Orta Doğu ve Hindistan politikasına önem vermesi yatmaktadır. Fransızları Mısır'dan İngiliz desteği ile çıkaran Osmanlı Devleti bölgede Fransa'dan kurtulmuş; fakat, bu defa Hindistan yolunu emniyete almak isteyen İngiltere ile karşı karşıya gelmiştir. Mısır'ın önemini öteden beri bilen İngiltere, yardım görevi tamamlanmış olmasına rağmen Mısır'da iki yıl daha kalmıştır. Bu durum, Osmanlı Devleti'nin çıkarları gereği Fransa'ya yakınlaşmasına sebep olmuştur. Bunun üzerine, İngilizler 19 Şubat 1807 tarihinde deniz filosunu İstanbul'a göndererek Osmanlı Devleti'ne baskı uygulamışlar; aynı yıl, Mart ve Nisan aylarında İskenderiye limanına saldırmışlardır. Bu saldırı, İngilizlerin Hindistan

⁵¹ Herbert, Richmond, 2002, s. 201

⁵² Alfred Thayer Mahan, 1987, s.331.

yolu üzerindeki önemli stratejik bölgelere fiilî olarak yerleşme girişimlerinin başlangıcı olmuştur.⁵³

1801 Mart'ında, Britanya stratejisinin haklılığını savunan devlet adamı Dundas, parlamentoda şöyle konuşmuştu: “Mevkiimizin birada oluşundan, büyük kara harekâtı yapmaya yeterli nüfusa sahip olmadığımızdandır. Ticaret trafiğimizi genişletmeye çok fazla ihtiyacımız olduğundan dolayı, harbin sebepleri ne olursa olsun, başlıca hedefimizin deniz üstünlüğümüzün tabi olduğu ve aynı zamanda düşmanı, bizimle bu sahada mücadeleye muktedir kılacak olanları, kendimize mal etmek lazım geldiği aşikârdır. Ticaret ve ticaret gemileri, ayrılmayacak surette birbirlerine bağlıdır ve sahilleri en uzun olan millet, en kuvvetli denizci olmalıdır.” İngiltere'nin 17 ve 18'inci yüzyıllardaki sömürge seferleri stratejisine dört esas sebep hâkim olmuştu.⁵⁴

- * Düşmanı, sömürge ticareti ile meşgul olan ticaret gemileri ve gemicilerden mahrum bırakmak,
- * Fransa'nın dış ticaretinin üçte birini ve dolayısıyla mali gücünü oluşturan sömürge ticaretini mahvetmek,
- * Britanya'nın sömürgelerini korumak,
- * Düşmanı, denizaşırı üslerinden mahrum etmek suretiyle deniz ticaretine hücum etme kabiliyetini zayıflatmak.

Mısır'da 1831'de Mehmet Ali Paşanın ayaklanması üzerine Boğazlar'da güçsüz bir Osmanlı hâkimiyetini arzu eden Rusya'nın Osmanlı Devleti ile ilişkileri hız kazanmış; 08.07.1833'te Rusya ile Osmanlı Devleti arasında Hünkâr İskelesi Anlaşması imzalanmıştır. Bu anlaşma ile Boğazlar Rusya dışındaki devletlere kapatılmıştır. Söz konusu anlaşmadan İngiltere memnun kalmamıştır. İngiltere, Mısır ve Suriye limanlarını İngiltere ticaretine kapatmasından rahatsızlık duymuştur. 16 Ağustos 1838'de imzalanan Osmanlı-İngiliz Ticaret anlaşması ile Osmanlı Devleti deniz sınırlarını tamamen kaldırmıştır; buna göre, yabancı malları Boğazlardan serbestçe

⁵³ Sutherland, Menzies, “History of the Ottoman Empire in Europe”, William COLLINS Sons and Co., London and , Glasgow 1877, s. 246 - 247.

⁵⁴ Herbert, Richmond, 2002, s. 300-320

gececek, Osmanlı limanlarında bir gemiden öbürüne aktarma edilebilecek, transit serbest olacak, bu işlemlerden ayrıca hiç bir vergi alınmayacaktı.⁵⁵

1839 Tanzimat ve 1856 Islahat fermanlarının uygulanması konusunda denetçilik yapan İngilizler, Osmanlı Devleti'nin gerçek anlamda güçlenmesi için değil, kendi emellerine uygun ortam oluşturmak için Osmanlı Devleti'ne müdahalede bulunmuşlardır. 1856 Islahat Fermanı'nın Kırım Savaşı'nın sonunda imzalanan Paris Anlaşması'nda yer alması Osmanlı Devleti'nin kendi tebaası üzerindeki hâkimiyet ve nüfuzunu kaybetmesine neden olmuştur.

İngiltere'nin Osmanlı Devleti'nin Toprak Bütünlüğünü Koruma Politikasından Vazgeçmesi ve Türk Düşmanlığının Başlaması:⁵⁶

“Balkanlar'da genişleme ve nüfuz politikalarının neden olduğu çıkar çatışmaları Osmanlı - Rus Savaşı'nın temelini oluşturmuştur. 24.04.1877'de başlayan savaş (93 Harbi), 03.03.1878'de Ayastefanos Ateşkes Anlaşması ile sona ermiştir. Balkanlar'ı nüfuzu altına alan Rusya'nın Ege denizi ve Akdeniz'de etkin olması İngiltere'yi rahatsız etmiştir. Rusya bu gergin durum karşısında, İngiltere'nin baskısıyla 13.06.1878'de başlayan Berlin Kongresi'ne katılmaya razı olmuştur. Kongre sonunda imzalanan Berlin Anlaşması Osmanlı - İngiliz ilişkilerinin dönüm noktasını oluşturmuştur. İngiltere, bahse konu yeni politikası uyarınca İyonya adaları, Aden, Basra körfezi, Kuveyt, Bahreyn, Katar, Malta, Kıbrıs ve Mısır'ı zamanla ya tamamen ya da kısmen denetimi altına almaya başlamıştır. Yüzbaşı J. M. Kinner, 1814'te Kıbrıs'ı ziyareti sonrası Kıbrıs adasının önemini İngiltere açısından şöyle ifade etmiştir: "Kıbrıs'ı ele geçirmekle İngiltere Akdeniz'de muazzam bir nüfuza sahip olacağı gibi, Akdeniz'in gelecekteki kaderini tayin edebilecektir. Mısır ve Suriye kısa zamanda kendisine tâbi olacak ve Küçük Asya (Anadolu)'da fazla bir haşmet uyandıracak duruma girerek, Bâbı âli'yi heran kontrol altında tutabilecektir. Bu aynı zamanda İngiliz ticaretinin gelişmesine de vesile olacaktır. Kıbrıs donanma için de faydalı bir merkez olabilir." Süleyman Nutki, İngiliz Donanmasının, Osmanlı sahillerinden her nereye uğrarsa, yiyecek, içecek ve başka malzeme yardımlarıyla, gerekli kolaylıkların gösterilmesinin

⁵⁵ Nejat, Tarakçı, “Sömürgecilikten 21'inci Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi”, Deniz Basımevi, 2005, s. 131.

⁵⁶ Süleyman, Nutki, Muharebat-ı Bahriye-i Osmaniye, Dz.K.K., 1993, sf. 126-128

emredildiğini bildirmektedir. İngiliz Donanmasının hem Akdeniz tarafından, hem de Kızıldeniz tarafından Mısır'ı kontrol altına alarak, Fransızları çift taraflı kuşatması olmuştur.”

Ümit Burnu yoluyla, on binlerce deniz mili kat ederek, Kızıldeniz'e giren bu deniz gücü, sadece Fransızlara karşı olan savaşta değil, aynı zamanda Osmanlı kontrolündeki toprakları da tehdit edebilecek bir güce sahipti. Kızıldeniz'deki küçük İngiliz Filosu gerçek savaş görevlerine ilave olarak, İngiliz politikasının da bu bölgede bir uygulama vasıtası olarak kullanılmıştır.

Britanya Donanmasının tarihsel görevi;

- * Britanya Adalarını bir düşman çıkarmasına karşı savunmak,
- * Ticaret yollarının güvenliğini sağlamak,
- * İmparatorluğun sömürgelerini korumaktı.”

Diğer taraftan, 20'nci yüzyıl başlarında Balkanlar'da, Balkan milletleri Makedonya'nın paylaşılması konusunda kendi aralarında ve Osmanlı idaresine karşı çatışmaya başlamışlardır. Rus Çarı II nci Nikola ile İngiltere Kralı VII nci Edward 08/09.06.1908'de Boğazlar sorunu ve Makedonya ile ilgili konuşmak üzere Reval'de buluşmuşlardır. Bu buluşma bir İngiliz devlet adamının "Eğer vaki olursa Osmanlı Devleti sona erer" dediği İngiliz - Rus birlikteliğinin gerçekleştiğini göstermektedir. Bu görüşme, İngiltere ve Rusya'nın Osmanlı Devleti'ni parçalamaya karar verdikleri kuşkusunu uyandırmıştır.⁵⁷

İngiliz Dışişleri Bakanı Balfour, 09.11.1918'de İngiliz Yüksek Komiseri Amiral Calthrope'a gönderdiği bir yazıda, "Farkında olduğunuz gibi Irak, Suriye ve Arabistan'da işgal ettiğimiz toprakların, Osmanlı egemenliğine ve yönetimine dönmeyeceği, siyasetimizin değişmez parçasıdır." ifadesini kullanmıştır.⁵⁸

⁵⁷ Ömer, kürkcüoğlu, “Türk - İngiliz İlişkileri (1919 - 1926)”, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, Ankara, 1978, s. 30.

⁵⁸ Gottahard, Jeaschke, “Türk Kurtuluş Savaşı İle İlgili İngiliz Belgeleri”, TTK Yayınları, Ankara, 1987, s. 205

IV. OSMANLI DEVLETİ’NİN İTALYA İLE İLİŞKİLERİ

Osmanlı Devleti 13. yüzyıl sonunda bir “uc beyliği”⁵⁹ olarak tarih sahnesine çıkmış, yönünü batıya çevirerek genişlemeye başlamış, Ege denizinde İtalyan şehir devletlerini karşısında bulmuştur. Osmanlı Devleti’nin İtalya ile ilişkilerinde ana amaç yükselme ve Bizans’a vâris olma yönünde mevcut her fırsattan yararlanmak ve engelleri gerekirse savaş yoluyla ortadan kaldırmak olmuştur. Ankara Savaşı mağlûbiyeti sonrasında Osmanlı Devleti’nin deniz gücünü modernize etmek isteyen Çelebi Mehmet Cenevizli teknisyenlerden yararlanmıştır. “Devlet gemisini güvenli limana çıkarabildiği için” Cenevizliler Çelebi Mehmet’e “Nuh” unvanını vermişlerdir. Cenevizliler ile Osmanlı Devleti arasındaki ilişkiler, Venediklilere nazaran daha iyi bir seviyede gerçekleşmiştir. Çelebi Mehmet ve sonraki Osmanlı padişahları döneminde Venediklilerle ticaret ve savaş ekseninde seyreden ilişkiler, iki ülkeyi Akdeniz’de karşı karşıya getirmiştir. 22.06.1451’de Venedik Cumhuriyeti, geçmişte Türklerle İtalyanlar arasında imzalanmış ticarî anlaşmaları yenilemek için Edirne’ye, Lorenzo Moro adında bir elçi göndermiştir.⁶⁰ Anılan elçi ile yapılan görüşmeler sonucunda, 10.09.1451 tarihli bir ticaret anlaşması imzalanmıştır.

1670’te imzalanan barış antlaşması Venedikli tüccarlara, Osmanlı İmparatorluğu’nda ticaret yapma serbestisini yeniden sağlamıştır. 1673’te Fransızlar, sonra da 1674’te İngilizler ve Hollandalılar padişahıtan gümrük vergilerini % 3 olarak ödeme hakkını elde etmişlerdir. Fransız ticareti ve denizciliği 1685’lerden itibaren doğu ve orta Akdeniz’de üstünlüğü ele geçirmiştir.

Türkler ile İtalyan şehir devletleri arasında 11 kez savaş yapılmıştır. Bu savaşlardan dokuzunda Türkler galip gelmiştir.

⁵⁹ Uc beyliği: Türk devletlerinde sınır boylarındaki sancaklara uc, bu sancaklarda fetih faaliyetini yürüten yarı bağımsız statüdeki yöneticilerine uc beyi denilmiştir. Anadolu’da ilk uc teşkilâtını 11. yüzyılda Danişmendliler kurmuştur. Bu teşkilât Anadolu Selçuklu Devleti’nde de yaşatılmıştır. Osmanlı Devleti de kuruluş döneminde Rumeli yerleşmesinde uc beyliklerinden yararlanmıştır. Kuruluş döneminin en tanınmış uc beyleri Evrenos Bey, Şahmelik Bey, Firuz Bey ve Turhan Bey’dir. Osmanlı Devleti’nde uc beylerine “akıncı beyleri” de denilmiştir. Bk. Ali, Güler – Suat, Akgül, Türklük Bilgisi, Türkler Araştırma Dizisi, Ankara, 2001, s. 177 - 178.

⁶⁰ Şerafettin, Turan, “Türkiye - İtalya İlişkileri Selçuklulardan Bizans’ın Sona Erişine”, c. I, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2000, s. 467.

1682-1699 yılları arasında Rusya, Avusturya ve Lehistan gibi devletlerin yanında yer alan Venedikliler ile 17 yıl karada ve denizde savaşılmış, mağlûp olan Osmanlı Devleti Karlofça Barış Anlaşması ile büyük ölçüde toprak kaybetmiş, Mora toprakları da Venediklilere bırakılmıştır. 1714-1717 yıllarında Avusturya ile ittifak hâlindeki Venedik'e karşı yapılan savaşlarda Avusturya'ya yenilen Osmanlı Devleti İtalyanları mağlûp etmeyi başarmış ve 1718 Pasarofça Barış Anlaşması ile Mora geri alınmıştır. 18 nci yüzyıl sonlarında İngiltere'nin Akdeniz hâkimiyetini kabullenmek zorunda kalan Venedik ile Osmanlı Devleti'nin siyasî ilişkileri, İtalya'nın millî birliğini sağladığı 1870 yılına kadar durgun bir şekilde devam etmiştir. Ticarî ve kültürel alandaki ilişkiler ise artarak devam etmiştir.⁶¹

Avrupa'da 19. yüzyıl başlarında kurulan düzeni ve güçler dengesini sürdürmek için toplanan Viyana Kongresi (1815) kararlarında İtalya yarımadası, büyük ölçüde Avusturya - Macaristan İmparatorluğu etkisi altında kalmıştır. İtalyan millî birliğinin kurulmasının önündeki en büyük engel Avusturya - Macaristan İmparatorluğu olmuştur. Piyemonte Başbakanı Conte Camillo Benso di Cavour,⁶² İtalya 1870'te birliğini kurmuş; ancak, yeterli bir güce ulaşamadığından Trablusgarp'ı ele geçirme sürecinde başlangıçta esnek bir siyaset izlemiştir. Böylece, Avrupa'daki diğer devletlerin tepkisini çekmemeye ve fazla bir güç kullanmadan, kültürel ve ekonomik alanlarda bölgeye nüfuz etmeye çalışmıştır. İtalyanlar, açtıkları İtalyan okullarının mahallî ve resmî okullardan daha çok ilgi görmesini sağlamışlardır. Bunun yanında liman ve benzeri kuruluşlar için imtiyazlar elde etmişlerdir. İtalyanlar millî bankaları Banco di Roma'nın geniş kredisiyle Trablusgarp'ta nüfuz sağlamaya ve İtalyan vatandaşlarının ticarî hayata hâkim olmalarına çalışmışlardır.⁶³

İtalyan birliğinin gerçekleştirilmesiyle Türk - İtalyan ilişkileri yeni bir döneme girmiştir. Büyük devlet olmak hayaline kapılan İtalya, kendisine sömürge alanları aramaya başlamış ve yönünü Osmanlı Devleti'nin Kuzey Afrika'daki topraklarına

⁶¹ Nejat, Tarakçı, 2005, s. 133

⁶² Camillo Benso di CAVOUR (10 AĞUSTOS 1810 - 06 AĞUSTOS 1861), İtalyan birliğinin kurulmasında önemli rol oynamış İtalyan devlet adamıdır. 19. yüzyılın en önemli politikacılarından olan Cavour, 04 Kasım 1852'de Piyemonte başbakanı olmasından ölümüne kadar İtalya'nın siyasî lideri olmuştur.

⁶³ Özcan Mert; "Osmanlı Belgelerine Göre Banco Di Roma'nın Trablusgarp'taki Faaliyetleri", Belleten, c. 51, Sayı 200.

çevirmiştir. İtalya'nın yayılmacılık ve sömürgecilik politikası gereği, Osmanlı topraklarına yerleşmek uğrunda ilk göz diktiği alan Tunus ve Trablusgarp (Libya) olmuştur. İtalya, İlk Çağda Roma İmparatorluğu'nun Kuzey Afrika'ya hâkim olmasını gerekçe göstererek, Tunus ve Trablusgarp'ı kendisine hayat alanı olarak belirlemiştir. Bu istekler, İtalya Başbakanı Guiseppe Mazzini tarafından “Kuzey Afrika İtalya'nın mirasıdır” sözleriyle ifade edilmiştir.⁶⁴

Almanya, İtalya'nın Trablusgarp üzerindeki emellerine göz yumacağını hatta siyasî arenada İtalya'ya destek vereceğini ilk belli eden ülke olmuştur. İki devlet arasında 1887'de imzalanan anlaşmaya göre Fransa, Kuzey Afrika'daki mevcut statüyü değiştirecek olursa, Almanya, İtalya'nın Trablusgarp üzerindeki emellerini gerçekleştirmesine yardımcı olacaktı.⁶⁵

İtalya'nın sömürge politikasının ilk yansıması, 1869 yılında Kızıldeniz sahilindeki Assab limanı ve civarının ekonomik işgali ile görülmüştür. İtalya, Adriyatik'i, bir “İtalyan denizi” hâline getirme hesapları da yapmaya başlamıştır. Bunu yaparken de Katolik Arnavutlar üzerindeki etkinliğini artırmak için bölgeye Katolik papazlar göndermiş, okullar ve ticarethaneler açmıştır.⁶⁶

İtalya için Almanya'nın desteğini almak yeterli olmamıştır. İngiltere ile de diplomatik görüşmeler yapmış, bu devletle 1887 yılında Akdeniz Anlaşması'nı imzalamıştır. Bu anlaşmayla İngiltere, Mısır'daki İngiliz varlığının İtalya tarafından tanınması karşılığında İtalya'nın Kuzey Afrika ve Doğu Akdeniz'de bazı sömürgeler elde etmesine ses çıkarmayacağını ifade etmiştir.⁶⁷

İngiltere'nin İtalya'ya yönelik hesaplarının temelinde, İtalya'yı Almanya'dan koparmak ve Fransa'ya karşı Akdeniz'de bir denge unsuru olarak kullanma düşüncesi vardı. İngiltere Başbakanı Lord Salisbury, İtalyan Başbakanı Crispi'nin Trablusgarp'ın İtalya'ya ait olmasına yönelik mektubuna cevap verirken şu hususları dile getirmiştir: “Akdeniz'in bir Fransız gölü hâline gelmemesi için, Trablusgarp'ın İtalya tarafından

⁶⁴ Thomas, Nelson, Page, “Italy and the World War”, London, 1921, s. 80.

⁶⁵ William, Yale, “The Middle East A Modern History”, New York, 1958, s. 176.

⁶⁶ Süleyman, Kocabaş, “Tarihte ve Günümüzde Türkiye'yi Parçalama ve Paylaşma Plânları”, Vatan Yayınları, İstanbul, 1999, s. 221.

⁶⁷ Luis, Dallot, “Siyasî Tarih”, Çev. Oktay, Akbal, İstanbul, Tan Matbaası, 1966, s. 33.

işgali Avrupa'nın menfaatlerine çok uygundur. İtalya Hükümeti, Trablusgarp'ı elde edecektir.”⁶⁸ Trablusgarp üzerinde İtalya - Fransa uzlaşması 1901-1902 yıllarında yapılan görüşmeler sonucu sağlanmıştır. Anlaşmaya göre İtalya, Fransa'nın Fas'taki faaliyetlerine göz yumacak, Fransa da İtalya'yı Trablusgarp'ta serbest bırakacaktı.⁶⁹

Avusturya'nın ikna edilmesi ise 1902'de yapılan Üçlü İttifak Anlaşması ile gerçekleştirilmiştir. Avusturya Bosna - Hersek'teki emellerini gerçekleştirmede İtalya'nın yardımcı olması hâlinde İtalya'nın sömürge elde etme mücadelesine destek olacağını vaat etmiştir.⁷⁰ 1909'da imzalanan Raccognigi Anlaşması'na göre İtalya'nın Türk Boğazları üzerinde Rusya'nın hâkimiyetini tanıması karşılığında Rusya da İtalya'nın Trablusgarp üzerindeki emellerini tanıyacaktı.⁷¹

Osmanlı Devleti ise bu dönemde İtalya'ya karşı bazı önlemler almaya çalışıyordu. Padişah II. Abdülhamit, İslâmcılık politikasının bir gereği olarak Trablusgarp'a özel bir önem veriyordu. Bu konu hakkında II. Abdülhamit'in başkâtibi Tahsin Paşa anılarında şunları yazmaktadır: “İtalyanlar, pek sinsî hareket ediyorlardı. İngilizler, Fransızlar gibi açık bir şekilde ülkemize fiilî bir saldırıda bulunmuyorlardı. II. Abdülhamit'in değişik kaynaklardan topladığı bilgilere göre İtalyanlar başlıca üç noktadan hukuk ve hududumuza fena emeller besliyorlardı: 1. Trablusgarp, Bingazi, 2. Kızıldeniz'in Habeşistan sahilleri, 3. Akdeniz, İzmir, İskenderun, Antalya tarafları (Anadolu sahilleri).”⁷² İtalyanlar Trablusgarp'ta başarı kazanamayınca Beyrut ve İzmir limanları ile Bodrum Kalesini ve Çanakkale'yi bombalamışlardır. Ancak bu yöntem büyük devletleri memnun etmemiştir. Bu arada Osmanlı Devleti de ülkesine gelen İtalyan mallarından % 100 gümrük vergisi alınmasına karar vermiştir. Ayrıca, halk arasında da İtalyan mallarına boykot uygulanmasına başlanmıştır. Böylece ekonomik yönden de İtalya çok zor bir duruma girmiştir.⁷³

⁶⁸ Celâl, Bayar, “Ben De Yazdım”, İstanbul, 1967, c. 3, s. 486.

⁶⁹ William, Yale, 1958, s. 176.

⁷⁰ Stanford, Shaw,-Ezel, Kural, Shaw, “Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye”, C.2, s.349.

⁷¹ William, Yale, 1958, s. 176.

⁷² Tahsin, Paşa, “Abdülhamit ve Yıldız Hatıraları”, İstanbul, 1933, s. 277.

⁷³ Rıfat, Uçarol, “Fransız İhtilali'nden İkinci Dünya Savaşına Kadar (1789-1945)” Der Yayınevi, 2008 s. 328.

V. OSMANLI DEVLETİ'NİN AMERİKA İLE İLİŞKİLERİ⁷⁴

1795 ile 1824 tarihleri arasında denizcilikle ilgili Osmanlı İmparatorluğu ile Amerika Birleşik Devletleri arasında yedi antlaşma yapılmıştır. Bu antlaşmalardan 1805 Trablusgarp, 1815 Cezayir ve 1824 Tunus antlaşmalarının asılları kayıptır.⁷⁵

Antlaşmalar tarih sırasına göre, 5 Eylül 1795 Cezayir, 4 Kasım 1796 ve 3 Ocak 1797 Trablusgarp,⁷⁶ 28 Ağustos 1797 ve 26 Mart 1799 Tunus,⁷⁷ 4 Haziran 1805 Trablusgarp,⁷⁸ 30 Haziran ve 3 Temmuz 1815 Cezayir, 22 ve 23 Aralık 1816 Cezayir, 24 Şubat 1824 Tunus.

Tablo 1 : Amerika ile Osmanlı Ticaret ve Barış Anlaşmaları

ANTLAŞMA	LİSAN
5 Eylül 1795 Cezayir	Türkçe ⁷⁹
4 Kasım 1796 ve 3 Ocak 1797 Trablusgarp	Arapça ⁸⁰
28 Ağustos 1797 ve 26 Mart 1799 Tunus	Türkçe
4 Haziran 1805 Trablusgarp	Arapça ⁸¹ -İngilizce
30 Haziran ve 3 Temmuz 1815 Cezayir	Türkçe – İngilizce ⁸²
22 ve 23 Aralık 1816 Cezayir	Türkçe – İngilizce ⁸³
24 Şubat 1824 Tunus	Türkçe – İngilizce ⁸⁴

⁷⁴ Deniz Kurmay Kıdemli Albay, Yılmaz Dalkanat, Osmanlı İmparatorluğu Garp Ocakları İle ABD, arasındaki Deniz Andlaşmaları, İstanbul, 2010

⁷⁵ The Barbary Treaties: Hunter Miller's Introduction.

⁷⁶ Bu antlaşma önce Trablusgarp Beyi tarafından sonra da Cezayir Dayısı tarafında ayrı zamanlarda imzalandığından, bu nedenle, ABD kaynağında iki farklı tarih belirtilmektedir. Aslında antlaşma tarihinin 4 Kasım 1797 kabul edilmesi, 3 Ocak 1797 tarihinin Cezayirde Divan'da görüşülüp, Cezayir Dayısı tarafından imzalanıp, Osmanlı İmparatorluğu için yürürlüğe giriş tarihi olarak kabul edilmesi, anlaşılmalıdır.

⁷⁷ Antlaşmanın ilk imza tarihi olan 28 Ağustos 1797'dir. Daha sonra bazı maddelerde yapılan değişiklikler nedeniyle 26 Mart 1799 tarihi de kullanılmıştır.

⁷⁸ Treaties and Other International Acts of The United States of Amerika. Algiers: December 22 and 23, 1816. United States Government Printing Office Washington: 1931. Volume 2, Documents 1-40: 1776 – 1818. s. 641.

⁷⁹ Orijinal metin Ek C de verilmiş olup Türkçesi altında yer alır.

⁸⁰ ABD kaynaklarında 1805 antlaşmasının dili ile ilgili olarak, asıl antlaşma metninin dilinin Arapça olduğu daha sonradan İngilizce'ye çevrildiğine dair görüş ileri sürülmektedir.

⁸¹ Asıl antlaşma metni kayıp olduğu için elde mevcut yegane kopya İngilizce metin nedeniyle dili İngilizce belirtilmiştir. Cezayir Dayısı'nın elinde Türkçe/Arapça metin olduğu ABD arşiv kayıtlarında yer almaktadır.

⁸² ABD arşivdeki İngilizce metinlerin Türkçe'den çevrildiğine dair bilgiler mevcuttur. Treaties and Other International Acts of The United States of Amerika. United States Government Printing Office Washington: 1931. Volume 2, Documents 1-40: 1776 – 1818. Algiers: 1816 . s. 637.

⁸³ ABD arşiv kaynaklarına göre, asıl metinler kayıp olduğundan dili hakkında kesin birşey ifade etmek mümkün değildir.

İlk üç antlaşma sadece Türkçe'nin ve Arapça'nın geçerli olduğu metinler üzerinden yapılmıştır.⁸⁵ Bu antlaşmalarda kullanılan lisan üsteki tabloda gösterilmiştir.

Daha sonra bu antlaşma metinleri Amerika Birleşik Devletleri heyetindekiler tarafından İngilizce'ye çevrilmiştir. Bu ilk üç antlaşmadan sonra iki lisanda yapıldığı gösterilen antlaşmalar, önce Türkçe/Arapça hazırlanmış ve sonra İngilizce'ye çeviri yapılmıştır. Bu antlaşmalar Osmanlı İmparatorluğunun gerilemesinin başlangıcı olarak kabul edilen 1699 Karlofça Antlaşmasından, 1792 Yaş Antlaşmasına kadar süren Gerileme Döneminden sonra başlayan Dağılma Döneminde yapılmıştır. Dağılma Döneminde her geçen gün gücünü kaybeden Osmanlı İmparatorluğu ile ABD'nin bu antlaşmaları yapması önemlidir. Bunlar dağılma devri olarak adlandırılan süreçteki bir imparatorluğun hala daha kendi lehine birşeyler yapabileceğini göstermektedir. Sürecin bu şekilde yaşanmasına sebep olan unsurun deniz gücü olduğunu belirtmek uygun olacaktır.

Antlaşmalarla ilgili süreç şu şekildedir. ABD Akdeniz ile ilgili ilk antlaşmasını 1786'da Fas ile yapmıştır. Daha sonra ilk ABD gemisinin Cezayir deniz unsurları tarafından ele geçirilmesi ile ABD önce Cezayir Beylerbeyi ile sonra Trablusgarp Beylerbeyi ve Tunus Beylerbeyi ile olmak üzere Barış ve Dostluk Antlaşmaları imzalamıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun doğrudan ABD ile antlaşma imzalamamasının sebebinin ABD'yi kendine muhatap almaması olduğu değerlendirilmektedir. Bu durum 1830'lara kadar sürmüştür. 7 Mayıs 1830'da "Ticaret ve Seyrisefain Antlaşması" imzalanmıştır.⁸⁶

Barış ve Dostluk Antlaşması 5 Eylül 1796 (21 Safar, A.H. 1210)'da Cezayir'de, Cezayir Dayısı Hasan Paşa ile ABD Başkanının bir mektupla

⁸⁵ ABD kaynaklarında dilinin Arapça olduğu belirtilmektedir. Asıl metnin okunması ile ilgili sorunlar vardır. Bazı çevirmenler Magrip Arapçası olduğuna dair iddialarda bulundular ve okuyamayacaklarını belirttiler. Yazar asıl metni inceleme ve çeviri için Cezayir'e göndermiştir. Cezayir'den gelen cevapta dilinin Türkçe olduğu belirtildi. Kesin bir neticeye ulaşılamamıştır. Antlaşmaların listesinde dil durumu incelendiğinde; Trablusgarb'a ait daha sonra imzalanan 1805 antlaşmasında ABD kaynaklarına dayanılarak dil Arapça olarak belirtilmiştir. 1805 antlaşma metnin de kayıp olması dil konusundaki tespitlerin güvenilme durumunu olumsuz etkilemiştir.

⁸⁶ Erhan, Çağrı: 1830 Osmanlı – Amerikan Antlaşması'nın gizli maddesi ve sonuçları. Türk Tarih Kurumu, Belleten. Ankara 1998. Cilt:LXII, Sayı:234. s. 457 – 465.

görevlendirdiği temsilci Joseph Donaldson Junior arasında imzalanmıştır.⁸⁷ Bu antlaşma ile ABD ticaret ve savaş gemileri konulan kurallar çerçevesinde serbestçe Garp Ocakları⁸⁸ limanlarına girebilecekler ve ticaret yapabileceklerdir. Ayrıca Akdeniz’de de dolaşabileceklerdir. ABD gemi ve esirlere karşılık 585.000 \$ fidye vermeyi, ayrıca her sene 12.000 Cezayir altını ödemeyi kabul etmiştir. Her yıl verilmesi taahhüt edilen 12.000 Cezayir altını nakit olarak verilmeyecek, Cezayir’in ihtiyacı olan; barut, kurşun, demir, top, bomba taşı, top taşı, direk, seren, çeşitli boyutta halat, yelken bezi, katran, zift, kereste, tahta ve sair mühimmat olarak verilecektir. Bu malzemeler 12.000 Cezayir altınının altında veya üstünde olursa taraflar farkı nakit olarak karşılayacaktır.

Ayrıca, bu antlaşmada; Cezayir ve ABD korsan gemileri (savaş gemileri) ve ticaret gemileri birbirleriyle denizde karşılaştıklarında birbirlerine karşı davranışlarının nasıl olacağı, gemilerin personeli, yolcuları ve malları ile ilgili hususlar, pasaport işlemleri, gümrük işlemleri ve gümrük harçlarına ait şartlar yer almaktadır. Antlaşmaya göre, ticaret gemileri sattıkları her malın bedelinin yüzde beşini vergi olarak vereceklerdir. Asıl antlaşma metninin dili Türkçe’dir.⁸⁹ Her iki tarafta antlaşmayı bu şekilde imzalanmıştır. Daha sonra asıl antlaşma metni antlaşmayı imzalayan Joseph Donaldson Jr. tarafından İngilizce’ye çevrilmiştir.⁹⁰ Antlaşmanın ABD’de onaylanarak yayınlanma tarihi 7 Mart 1796’dır.

Bu antlaşma on yedi seneye yakın bir süre yürürlükte kalmıştır. 25 Temmuz 1812’de Cezayir Dayı’sı hesaplamanın Hristiyan takvimine göre değilde Müslümanların takvimine göre yapılmasını ve yıllık verginin 21.600\$ çıkarılması talep etmiştir.⁹¹ Bu talep ABD ile Garp Ocakları arasında deniz savaşına sebep olmuş, savaş

⁸⁷ Erol, Mine: Amerika’nın Cezayir ile olan ilişkileri (1785 – 1816). Tarih Dergisi, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, İstanbul 1979, s. 689.

⁸⁸ Tunus ve Trablusgarp limanları dahil.

⁸⁹ Treaties and Other International Acts of The United States of Amerika, Algier: September 5, 1795. United States Government Printing Office Washington: 1931, Volume 2, Documents 1-40, 1776 – 1818. s. 315. Bazı dokümanlarda asıl antlaşma metninin Arapça olduğu belirtilmektedir. Bu tespitin doğru olmadığı elde mevcut asıl antlaşma metninden anlaşılmaktadır.

⁹⁰ Treaties and Other International Acts of The United States of Amerika, Algier: September 5, 1795. United States Government Printing Office Washington: 1931, Volume 2, Documents 1-40: 1776 – 1818, s. 275 -317.

⁹¹ Treaties and Other International Acts of The United States of Amerika. Algier: September 5, 1795. United States Government Printing Office Washington: 1931. Volume 2, Documents 1-40: 1776 – 1818. s. 314.

ABD lehine neticelenmiş ve sonucunda 1815 tarihli Antlaşması imzalanmıştır.⁹² 5 Eylül 1795 tarihli Antlaşma Cezayir'in İsveç ile yaptığı Mayıs 1729 tarihli ve sonra bazı maddelerinin değiştirildiği 25 Mayıs 1792 tarihli antlaşmanın benzeridir.

Antlaşmanın asıl Türkçe metni ile İngilizce çevirisi fotokopileri “ABD Devlet Yayınları Kuruluşu (United States Government Printing Office)”ndan temin edilmiştir. Temin edilen dokümandaki İngilizce çeviri 1930 tarihli. Antlaşmanın asıl Türkçe metni ile İngilizce çevirisi fotokopileri “ABD Devlet Yayınları Kuruluşu (United States Government Printing Office)” tarafından 1931’de basılıp yayınlanmıştır.⁹³

VI. KAPİTÜLASYONLAR VE TANINAN AYRICALIKLAR

Kanuni devrinden beri Avrupa’da en iyi ilişkilerin sürdürüldüğü ve her alanda geniş ayrıcalıklar tanınan Fransa’nın, Napolyon zamanında Mısır’a saldırmasının altında yatan jeopolitik gerçeğin, Denizci Strateji ve deniz ticaret yollarının kontrolü mücadelesi olduğunun farkına varamayan Osmanlı yönetimi, ihanete uğrandığını, bu hareketin dostluğa sığmadığını haykırıyordu. Osmanlı, donanmasını Fransa sahillerine göndererek gerçek durumu öğrenmek ve tehlikeyi daha başlangıçta nötralize etme yerine, İstanbul’daki Fransa elçisinin durumu idare ederek gerçeği saklamaya çalışan sözleri ile avunuyordu.⁹⁴

Uluslararası ticaretin gelişmesinin bir aracı olarak yabancı tüccarlara Kapitülasyon adı verilen ayrıcalıklar tanınıyordu. Avrupa ‘da müttefik ülke sayısının artması ve bu ülkeler arasında rekabetin oluşturulması gibi bazı siyasi kazanımlar da elde ediliyordu. Kapitülasyonların verilmesinin bir başka yönü de, uluslararası yeni ticaret yollarının keşfi ile 16. yüzyılda okyanuslara kayma eğilimine giren Avrupa transit ticaretini Akdeniz’de tutma gibi bir amacı taşımasıdır. Ancak Kapitülasyonlar 18. yüzyılda, ülkenin dış ticaret ödemeler bilançosu açıklarına neden olmuş, iç imalatı

⁹² Kısım – 5, 30 Haziran ve 3 Temmuz 1815 Cezayir Antlaşmasına bakınız.

⁹³ Algier: September 5, 1795. Treaties and Other International Acts of The United States of Amerika. United States Government Printing Office Washington: 1931. Volume 2, Documents 1-40: 1776 – 1818. s. 275 – 317.

⁹⁴ Relli, Shechter, “Market Welfare in the Early-Modern Ottoman Economy- A Historiographic Overview with Many Questions”, Journal of the Economic and Social History of the Orieni, 2005,48 (2), s. 272.

ve üretimi baltalamış, dış ticaret sahasından Türk tebaanın çekilerek yabancıların ve içerde azınlıkların egemenlik kazanmalarının teşvik etmiştir.⁹⁵

Osmanlı'nın Avrupa devletlerine ve onların tüccarlarına tanıdığı ticari ayrıcalıklar, bu yüzyılda sürekli kaybedilen savaşlar ile ilgili olarak bu devletler ile yapılan her türlü anlaşmalar ile adım adım kaybedilen ekonomik bağımsızlığın yansımaları olduğu ileri sürülmektedir. Osmanlı İmparatorluğu 17. Yüzyılın sonlarından 19. Yüzyılın başlarına kadar (19.5.1650-16.8.1838) 26 adet ticaret anlaşması yapmış olup, bunlardan 11 adedi barış anlaşması olup diğer 15 adedi temeli ticarete dayalı ticaret anlaşmalarıdır.

Yabancılar tanınan ayrıcalıklar anlamına gelen kapitülasyonlar önceleri bunları tesis eden padişahın ömrü ile sınırlı iken 1740 yılından sonra daimi ve kapitüler bir nitelik almışlardır.⁹⁶ Ekonomik yönleri değerlendirildiğinde 1730 yılında baş gösteren Patrona Halil isyanını Fransız İhtilali ile benzeştiren araştırmacılar bulunmaktadır.⁹⁷

Bu antlaşmaların ortak özelliği Fransız kapitülasyon hükümlerini kapsamaları ve gümrük vergilerini düşürmeleridir. Dış gümrükler (rüsumat-hariciyye) âmediye (İthâlât), reftiye (İhracat) vergileri 5.6.1673 tarihli kapitülasyona kadar %5 iken %3'e indirilmiş; %3 mururiye (Transit) vergisi ise 20.5.1604 tarihli kapitülasyon ile kaldırılarak bu muafiyet ticaret antlaşmalarına da yansıtılmıştır. Dahili vergiler olan Baç, İhtisabiye, Kalemeye, Ruhsatiye, Kantariye gibi vergi ve harçlar 28.5.1740 tarihli yedinci ve son kapitülasyonla kaldırılınca ticaret antlaşmalarına da bu muafiyetler derhal yansımıştır.⁹⁸

Barış antlaşmaları ticari faaliyetlerin canlandırılması için gerekli maddeler koymuş olması, ticari güvenliği tehlikeye düşüren ve gümrük gelirlerini azaltan başka devletler arasındaki savaşlarda da arabuluculuğa girişmiş olması, hatta bizzat

⁹⁵ OAV, İstanbul 'un Fethi ve Avrupa Ticari Faaliyetlerine Etkisi, s. 1 www.osmanli.org.tr

⁹⁶ Uygur, Kocabaşoğlu, "Majestelerinin Konsolosları-İngiliz Belgeleriyle Osmanlı İmparatorluğu'ndaki İngiliz Konsoloslukları (1580-190Q)", İletişim Yayınları, İstanbul, 2004, s. 19.

⁹⁷ Suriya Faroqi, "Krizler ve Değişim 1590-1699", Eren Yayıncılık, İstanbul 2004, s. 740

⁹⁸ Necdet, Kurdakul, "Osmanlı Devleti 'nde Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar", Döler Neşriyat, İstanbul, 1981, s. 27. Zafer Toprak, "İktisat Tarihi", s. 228.

kendilerinin harp halinde bulundukları devletlerden ticareti engellememelerini istemiş olması gibi konjonktürel tutumları Osmanlı'nın transit ticarete verdiği önemi de göstermektedir.⁹⁹

Osmanlı Devleti'nde ise bunalımlar yaşanmaktaydı. Bu bunalımın sebepleri arasında, dış ticaret dengelerinin bozulması, hükümetin ihmali, yasaların katılığı yer alır. Yüksek düzeydeki devlet memurları arasındaki bozulma, tüccarlardaki utanma duygusunun yokluğu, daha önceki ayrıcalıklı konumlarını korumak isteyen kimi ayan ve esnafın kaygıları, insanların Batı'da doğmuş olan yeni tekniklere uyum sağlayamaması, kimi azınlık topluluklarının siyasal art düşünceleri gibi sebeplerin yanında, uluslar arası nitelikte bir ticaret filosunun bulunmayışı da sayılmaktadır.¹⁰⁰

Sanayi devrimi önce İngiltere sonra da Batı Avrupa ekonomilerini, mamul mallarda ucuz ve kitlesel üreticiler durumuna getirdi. Avrupa ülkeleri, bir yandan mamul malları için pazarlar bulmaya, diğer yandan da bol ve ucuz gıda ve hammadde kaynakları sağlamaya çalışıyorlardı. Dolayısıyla dünya ticaret hacminde bir genişleme ortaya çıkmıştır. Deniz ulaştırımcılığında gerçekleşen teknolojik devrim, ticaretteki bu eğilimlerin daha da hızlanmasına yol açmıştı.¹⁰¹

Fransız'lara lütfedildiği, ihsan buyrulduğu ve birer tiftet belgeleri olarak imzalandıkları ileri sürülen 7 adet İmtiyaz Mukavelesi (kapitülasyon) padişaha ve tarih sırasına göre aşağıdaki Tablo1'de gösterilmektedir.

19. yüzyılda Osmanlı deniz ticaretinin görünümüne bakıldığında mutlak bir yabancı hâkimiyetinin varlığı görülür. Hiç kuşkusuz böyle bir konunun, bir yüzyıl gibi uzun bir zaman dilimi ve bütün Osmanlı coğrafyasını içine alacak şekilde incelemek bu çalışmanın boyutunu aşar.

⁹⁹ Ahmet Tabakoğlu, "Toplu Makaleleri, iktisat Tarihi", s. 134

¹⁰⁰ Mantran 1987, 172.

¹⁰¹ Şevket, Pamuk, "Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913", Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2. Baskı, 1994, s.3.

Tablo 2. Osmanlı İmparatorluğunun Yabancı Devletlerle 17 Ve 19 Yüzyıllar Arasında (19.5.1650 - 16.8.1838) Yaptığı Ticaret Ve Barış Antlaşmaları¹⁰²

Sıra No			Antlaşmaların Konusu
Antlaşma	Barış Antlaşması	Ticaret Antlaşması	
1		1	Avusturya-Roma İmparatorluğu ile 19.5.1650 tarihli antlaşma
2	1		Venedik Cumhuriyeti ile Nisan 1669 tarihli antlaşma
3	2		Venedik Cumhuriyeti ile Ağustos 1670 tarihli antlaşma
4		2	İngiltere ile 1675 tarihli antlaşma
5		3	İran ile 1680 tarihli antlaşma
6	3		Venedik Cumhuriyeti ile Nisan 1700 tarihli antlaşma
7	4		Venedik Cumhuriyeti ile 8 Ağustos 1717 tarihli antlaşma
8		4	Avusturya ile 10 Ağustos 1717 tarihli antlaşma
9	5		Rusya ile 21. 11. 1720 tarihli antlaşma
10	6		Rusya ile 03.09.1739 tarihli antlaşma
11		5	İsveç ile 1730 tarihli antlaşma
12	7		Avusturya ile 19.09.1739 tarihli antlaşma
13		6	Danimarka ile 1756 tarihli antlaşma
14	8		Purusya ile 1761 tarihli antlaşma
15	9		Rusya ile 05.07.1774 tarihli Kaynarca Barış Antlaşması
16	10		Rusya ile 31.01.1790 tarihli Aynalıkavak antlaşması
17		7	İspanya ile 1773 -1778 arası antlaşma
18		8	Rusya ile 1782 tarihli antlaşma
19		9	Rusya ile 31.01.1790 tarihli İtifak Antlaşması
20		10	İsveç ile Mart 1826 tarihli antlaşma
21		11	Sicilya ile 01.11.1827 tarihli antlaşma
22		12	İspanya ile 1827 tarihli antlaşma
23		13	Birleşik Amerika ile 09.05.1829 tarihli antlaşma
24	11		Rusya ile 14.09.1829 tarihli Edirne Barış Antlaşması
25		14	Toskana ile 05.02.1832 tarihli antlaşma
26		15	Belçika ile 04.08.1838 tarihli antlaşma

Kaynak: Necdet Kurdakul, Osmanlı Devleti 'nde Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülosyonlar, Döler Neşriyat, İstanbul, 1981, s. 24-25.

¹⁰² Osmanlı Devleti 15 ticaret antlaşması ve 11 adet barış antlaşması imzalamıştır.

VII. DENİZLERDE GÜVENLİKLE İLGİLİ DÜZENLEMELER

Bir ülkede farklı grupların deniz taşımacılığı sektöründe varlıklarını sürdürmeleri, maliyetlerin göreceli olarak yüksek olmasına neden olur. Deniz ticareti üzerine yazılı, ilk belgeler incelendiğinde bunların geleneklerden kaynaklanan metinler olduğu görülmüştür. Deniz ticaret hukukunda yer alan sigorta, kayıp ya da yaralı gemi adamlarına yapılacak ödemeler, taşıma, kurtarma ve yardım kuralları ilkçağda Doğu Akdeniz (Fenike ve Yunan) devletlerince konulmuş kurallardır. Özel ticarete kamu koruması da o dönemlerde ticaret gemilerinin korsanlara karşı savaş gemilerince korunması ile gerçekleşmiştir.¹⁰³

Doğu Akdeniz’de bir deniz gücü olarak doğan Rodos Adası, deniz ticaretinde ilk yasaları oluşturmuştur. Bu yasalar ticaret ve gemicilikle ilgili çeşitli yasal esaslarının maddeler halinde dökümü idi. Rodos, kendi kara suları ve komşu sulardaki ayrıcalıklı kaza hakkını ön plana çıkararak avaryayı (general average) gündeme getirmiştir. Rodos, yasaları, sadece yöredeki ticareti uzun bir süre yönlendirmekle kalmamış aynı zamanda izleyen bin yıllık bir dönemde etkisini göstermiştir. Özetle, deniz ticaret hukuku Rodosa, ilişkilerinde ve ticaretinde özgürlükler sağlarken diğer uluslara da sınırlamalar getirmiştir. Ancak, deniz hukukunda bir ikilem olan “Denizlerin Özgürlüğü” kavramına tüm deniz tarihinde rastlanır.

XVII yy’dan başlayarak Deniz Ticaret Hukuku yazılı yasalara dönüşmüştür. Bu dönüşümde 1681’de Fransa’da oluşturulan “Ordonnance de la Marine” ilk önemli adımdır. 1807’de oluşturulan Fransız Ticaret Yasasında “Ordonnance” doğrudan yer almıştır. Fransız Deniz Ticaret Hukuku hükümleri Alman ve Deniz Ticaret Hukukunu da etkilemiştir. Amerika ve İngiltere’de ise Deniz Ticareti Hukuku çeşitli yasalar ve mahkeme kararları (içtihatları) ile oluşturulmuştur.¹⁰⁴

Deniz ticaretinde güvenlik başta olmak üzere tazminat ve armatörler mali çıkarlarının korunmasını sağlamak amaçlı mevzuat getirmişlerdir. Özgün bir hukuk

¹⁰³ Arama Motoru Google “www.denizcilikfakultesi.com/denizde.../1723-denizde-guvenlik-temel-dersler.html - hukuk.marmara.edu.tr/dosya/denizticaret- www.aofsinavsorulari.com/deniz-hukuku-t4457.

¹⁰⁴ Rayegan, Kender,-Ergon, Çetingil, “Deniz Ticareti Hukuku Dersleri” İstanbul, Filiz Kitabevi, 1984, s. 12 - 13.

sistemi yavaş yavaş, ilkesine dayalı olarak kurulmuştur.¹⁰⁵ Birçok yasal hükümler: Örneğin gemilerinin ortak mülkiyet, risklerini paylaşarak tehlikeleri azaltılması amaçlanıyordu.¹⁰⁶ Üçüncü teknik isteminde başarı ile bir araya geldi. Bir üçüncü tarafın katılımı oluşuyordu, bu kişi normal risk taşıyan sigortacıydı.¹⁰⁷ Bu kazaların yol açan olaylar büyük ve çok çeşitlilik göstermekteydi. Yasa sonunda en inandırıcı çözüm ve güvensizlik sorunu için en uygun cevap olarak sigorta şirketleri çıktı. Yükümlülükleri ve hasar onarımını paylaşarak, doğabilecek zararları ortadan kaldırmıştır.¹⁰⁸

Sanayi Devrimi Teknolojik yenilikleri 19. yüzyılda deniz taşımacılığının geliştirilmesini teşvik etti. En önemli gelişmeler kuşkusuz gemilerde motorlar ve çelik gövdeler güç kaynağı oldu. Ancak, denizde riskler bir artış nedeni gemi boyutları ve ticaret gemileri hız kazanmasıdır. Kaza istatistikleri 1820 sadece kış boyunca iki bin gemi karaya oturmuş ve Kuzey Denizinde, yirmi bin kişinin ölümüne neden olmuştur. 1808 Ticaret Kanunu'nun önceki sistemden köklü değişiklikler yapmak yetmedi. Bu çıkış yapan gemilerin 1779 ve 1791 metinleri belirlenmiştir ve araştırmalar hakkında hükümler yineledi. Bu gereksinimler yıllık anketler ilgili yavaş yavaş diğer gemiler için genişletilmiştir. 4 Temmuz 1853 Kararname, gemi Kanunun 18 Temmuz 1860, 11 Eylül 1896 ve Kararname kapsamında buhar paketleri ve göçmenler taşıma kapsamında 17 Ocak 1846, balıkçı tekne ve gemilerin ticaret kullan, kararname kapsamında 26 Haziran 1903 yasalar getirilmiştir.¹⁰⁹ Tehlikeli malların taşınmasıyla ilgili 1870'li yıllara gönderme yapan yasalar oluşmuştur. Bu yükleme ve boşaltma 2 Eylül 1874'te bir kararname ile düzenlenmiştir. Tüccar nakliye konusunda yasalar, 29 Ocak 1881 ve 30 Ocak 1893 tarihinde kabul edilmiştir. 1 Şubat 1893 denetim prosedürleri takviyeli bir kararname çıkarılmıştır¹¹⁰

En önemli ilerleme Tüccar Taşıma Kanunu 1850 ile geldi. Bu yasa, düzenleme Kurulu Ticaret, izleme görevi vardı. Devlet tüccarların tüm sorunları nakliye ile ilgili

¹⁰⁵ J.Bonnecase, "Le droit commercial maritime. Son particularisme. Son domaine d'application et sa méthode d'interprétation". Paris. Sirey 1931, s. 18.

¹⁰⁶ G. Ripert : "Droit Maritime". Rousseau, Paris 1929. Tome 1, s. 83-84.

¹⁰⁷ La Boiteux, "La fortune de mer, le besoin de sécurité et les débuts de l'assurance maritime". Imprimerie Nationale, Paris 1968, s. 8-9.

¹⁰⁸ J. Le Clère, "L'abordage en droit maritime et en droit fluvial". LGDJ, Paris 1955, s. 14.

¹⁰⁹ Selon The Courier, "5 Mai 1822, Quoted In Le Bureau Veritas 1828-1928", Edition Du Centenaire, Paris 1928, s. 10.

¹¹⁰ Lyon-Caen and Renault, "Traité De Droit Commercial". LGDJ. Paris 1911. s. 549.

kontroller yapar, özellikle gemi güvenliği ve denizcilerin çalışma koşulları, bulunduğu alanda ciddi ihlalleri düzeltmektedir. Bu tasarı 1854 yılında hükümet organının yetkilerini güçlendirdi. Ayrıca teknik hükümleri güvenlik donanımlarıyla ilgili bir dizi ahşap gemi kayıp olduğu kabul edildi. Kanun ayrıca, demir gemi bir çarpışma anında gemi bölmesi ve makine dairesi ile donatılmış olması gerektiğini kabul etti. Ancak, bu önlemler ortalama iki bin gemiyi azda olsa etkisi vardı. 1867 yılında, 1313 Batıkların ölümüne neden olduğunu, 2340 İngiliz denizci ve 137 yolcunun ölümüyle sonuçlanmıştır.¹¹¹

Deniz taşımacılığı güvenliğine ilişkin ilk uluslararası konferans da sadece bir kaç genel seyir kuralları, 28 Temmuz 1879'da on dokuz devletler uluslararası bir sinyal kodunu Londra'da kabul etti. 1 Eylül 1880 tarihinde uluslararası bir kongrede çarpışmalar önlenmesi için ilk kurallar ayarlandı. Buharlı gemileri içeren 28 Temmuz 1881 navigasyon, sağlık ve güvenliği içeren ilk sözleşme imzalandı. Kasım 1889 yılında yalpan kongrede, deniz kodu, direksiyon ve yelkenli, ışık ve sinyal üzerinde kuralları kapsayan devletler bir araya Washington DC geldi. Tüm devletler tarafından uygulanan, resmi bir sözleşme imzalanmıştır. 20. yüzyılın başlangıcı telsiz telgraf üzerindeki ilk kuralları ortaya çıkması, Berlin Sözleşmesi ve 3 Kasım 1906 kuralları ile belirlenmiştir. İki diğer temel sözleşmelerin Eylül 1910 yılında imzalanmıştır.¹¹²

Osmanlı İmparatorluğunda ise 1864'de "Ticaret-i Bahriye Kanunname-i Hümayün" adı altında Fransız Deniz Ticaret Yasasının çevirisi ile bir deniz ticaret yasası oluşturulmuştur. Tanzimat, Avrupa devletleri ile ilişkilerin düzenlenmesinde önemli yenileşme hareketlerine başlangıç olduğu gibi, ticarî ilişkilerin de yeniden düzenlendiği ve hukukî bir temele dayandırıldığı, bir bakıma devletin bürokratik yapısının şekillendiği bir dönemdi.¹¹³ Tanzimat yöneticilerinin ulaştırma konusundaki olumlu düşüncelerinin arkasında, onu, reformlarının uygulanması için kullanılabilecekleri önemli bir araç olarak görmeleri yatıyordu.

¹¹¹ Jw Bull, "An Introduction To Safety At Sea", Brown, Son and Ferguson, Glasgow 1966, s. 16.

¹¹² R. GOY, "La Répartition Des Fréquences En Matière De Télécommunication". AFDI 1959, s. 572.

¹¹³ Duran 2004, s. 85; Bu konudaki en önemli gelişme Bahriye Meclisi ve Bahriye Nezaretinin kuruluşuydu. Bu konuda Gencer 1986, s. 102.

İKİNCİ BÖLÜM

YELKENLİ GEMİLER DÖNEMİ

Yelken devrinde, Batılı Devletler ne derece güçlenirlerse güçlensinler, teknik hep aynı teknik olduğu için yelken ve kürekle hareket eden ve basit topları olan savaş gemilerinin hem inşası hem korunması kolay ve ucuzdu. Sokullu zamanında dünyanın en büyük imparatorluklarından biri, belki de birincisi olan Osmanlı İmparatorluğu için yeniden bir donanma meydana getirmek mali açıdan hiç de önemli değildi. Ayrıca Ege ve Akdeniz sahillerinden gemi ve gemici tedarik etmek de çok kolaydı.¹¹⁴

17'nci yüzyıldaki başarısızlığın bir nedeni de gemicilikte yeniliğe uyulmamakta ısrar edilmesi, yani çağdaş devletler tarafından uygulanan kalyonculuğa öncelik verilmek istenmemesi idi. Osmanlılarda da yelkenli gemilerden kalyon ve bunun teferruatı kullanılıyorsa da, bunlar henüz esas gemi tipi haline gelmemiş ve kullanılmalarında tecrübe kazanılamamıştı. Çünkü kalyonlarda yelkencilik esastı. Osmanlı Devletinin çok kısa zamanda tarih sahnesinden silinmemesi, gerileme ve yıkılışının bile 300 sene sürmesi deniz stratejilerinin sayesinde olmuştur. Tüm Avrupa'daki denizci ülkeler, deniz kuvvetlerinin güçlü olduğu, deniz alaka ve menfaatlerini korumayı başardığı ve denizden gelebilecek tehlikelere karşı ülkelerini koruyabildikleri sürece zirvede kalmışlardır.

İnebahtı savaşına kadar Akdeniz'de revaçta olan gemi tipi (kadırğa) idi. Ancak İnebahtı'dan sonra, Kadırganın yerini Kalyonlar almağa başladı. Uzun direkli, yelkenli, yüksek bordalı 36 toplu galiler (Galleyler) öne çıktı. Kürek devri sona erdi ve gerçek yelken devrine geçildi. Osmanlı devleti de Kalyonlara gerekli önemi vermeğe başladı. Ancak Osmanlı'da denizcilik hep ikinci plânda idi. Devletin gücünü göstermesi ve sürdürmesi için denizlerin önemi yoktu. Karadeniz, Ege hattâ Akdeniz bir iç deniz idi.¹¹⁵

¹¹⁴ Nejat, Gülen, “Şanlı Bahriye”, “Türk Bahriyesinin İkiyüz Yıllık Tarihçesi 1773-1973”, Kastaş Yayınları, 2. 2001 s. 4

¹¹⁵ a.g.e., 2001 s. 4-5

I. KARADENİZ'DE DENİZ TİCARETİ FAALİYETLERİ

1699 Karlofça'dan sonra, Ruslar Karadeniz'de ticaret gemisi bulundurmak için izin istemişlerdir. Osmanlı karada savaşı kaybetmesine rağmen, padişah II. Mustafa (donanmaya güvenerek), Rus Çarına yazdığı mektupda “Karadeniz bizim haremimiz gibidir. Hiç bir padişah haremine bir yabancınn girmesine izin veremez. Değil gemi bir sal bile giremez” demiştir. Bu o zamanki deniz gücünü göstermesi bakımından çok önemlidir. Rusya, bu olaydan ancak 74 yıl sonra, Küçük Kaynarca Anlaşması ile Karadeniz'de ticaret gemisi bulundurabilme hakkını kazanabilmiştir.¹¹⁶

Tersanedeki faaliyet her defasında kısa bir düzelme yaşandıktan, sonra, pek büyük bir canlılıkla sürmüşe benzemiyor, bunun sonucunda da yeni üç güvertelilerin yapım süreleri hayli uzun oluyordu. Ayrıca gemilerin kalitesi arzu edilen düzeyin çok altında Olduğu için sık sık onarım yapılması gerekiyordu.¹¹⁷ 1680 yıllarında görev yapan G. Morosini, bir kadirganın ancak üç sefer süresince kullanılabilir durumda kaldığını belirtiyor.¹¹⁸ Daha önceki raporlarda çoğunlukla sadece bir yıllık ömürden söz ediliyordu. Gemilerin yapımı ve donanımı için gerekli malzeme 16. yüzyıldan beri imparatorluğun aynı bölgelerinden geliyordu. Karadeniz'in ormanlarından, İzmit dolaylarından, Eflak'taki ormanlarından getirilirdi.¹¹⁹

Kürekler Trabzon yöresinde imal ediliyordu; yelken bezi Negrepont/Euböa (Eğriboz) ve Mısır'dan, demir aksam Samakov'dan,¹²⁰ halatlar genellikle Samsun ve

¹¹⁶ Nejat, Gülen, 2001 s. 2-9.

¹¹⁷ Örn. P. Contarini'nin 1583 tarihli raporlarında: Alberi, c. III 3, 221; G. Moro 1590: Alberi, c. III 3, 347vd.; L. Bernardi 1592: Alberi, c. III 3, s. 339 vd.; M. Zane 1594: Alberi, c. III 3, s. 400 vd.; Contarini 1612, Barozzi - Berchet, c. II, s. 173 vd., C. Valier 1616, age, c.II, s. 271; G. Cappello 1634: age,c. II 2, s. 19;A. Contarini 1641: age,c II, s. 351 ve G. Quirini 1676: age,c. 12, s.167.

¹¹⁸ Barozzi- Berchet, c. 12, 224 vd., “17. Yüzyıl Ortasında Benzer Bir İfde: P. Rycout, History Of The Present State Of The Ottoman Empire, Londra”, 1668, s.213;Ayrıca Karş. Shay, Empire, s. 73-83.

¹¹⁹ Karş. Kortepeter, Black Sea, s. 108 vb.

¹²⁰ 16-17. Yüzyıl İçin, Tersaneye Malzeme Sevkiyatı Hakkındaki Verilen Venedik Balyoslarının Raporlarında Bulmak Mümkün, Örg. 1590 G. Moro, Alberi, C. III 3, s. 351; 1592 L. Bernardo, Alberi, C. III 2, s. 342; 1616 C. Valier, Barozzi - Berchet, C. II 1, s. 351 vd.; Ayrıca Karş. V. Hammer, Staatserwaltung, C. II, s. 283-290; Uzuçarşılı, Bahriye, s. 445 vd.; Imber, Navy, Çeş. Sf. Comte De Marsigli'nin verdiği bilgiler de ilginçtir: Comte De Marsigli, L'Etat Militaire De l'Empire Ottoman, Amsterdam, 1732, s. 140 Vd. Samakov Demir İşletmenleri Hak., M. Barth, Reise Dürch Das Innere Der Europäischen Türkei, Berlin, 1864, s. 72 vd.; Kortepeter, Black Sea, s. 98 vd.

Trabzon'dan, kalafatlama zifti Arnavutluk ve Midilli'den geliyordu. Kurşun ve kalay, ticari ilişkiler kurulduğundan beri İngiltere'den ithal ediliyordu.¹²¹ Buna karşılık bakır, Kastamonu'daki madenlerden çıkarılıyordu.¹²² Dolayısıyla bu açılardan birçok raporda tekrar tekrar belirtildiği gibi hiçbir darboğaz yoktu; ancak gemiler için adam bulunması çok daha zordu ve çoğu kere vasıflı eleman bulunamıyordu.¹²³

Karadeniz gemiciler loncasında 9.000 (2.000'i Kaptan) kişi vardı, buna karşılık daha yüksek rütbeli bir grup olduğu anlaşılan Akdeniz Reisleri 3.000 kaptan ve 27.000 adamdan oluşuyordu. Her iki loncayı Gemiciler Kethüdası temsil ediyordu. Evliya Çelebi'nin belirtmesine rağmen, bunlar arasında muhtemelen Rum denizciler vardı. Bununla birlikte Batılılar, gerek bu gemilere, gerek kaptanlarının seyir yeteneklerine fazla itibar etmiyordu.¹²⁴

Karadeniz'deki bildiğimiz gemi kazalarının pek çoğu kötü hava koşullarından olduğu kadar bu denizin yeterince tanınmamasından ve kaptanlarla tayfaların denizcilikteki yetersizliğinden de kaynaklanıyordu.¹²⁵

Ordu, padişahların reform gayretlerinin odağında yer alıyor, özellikle de hantal topçu birliklerinin modernleştirilmesine önem veriliyordu. Oysa donanma, Osmanlı imparatorluğu o zamana kadar tartışmasız egemen olduğu iki denizde Karadeniz "e Ege'de hakimiyetini kaybetmeye başladığı halde, ikinci planda kalmıştı. Karadeniz'de 1. Petro (1682-1725) döneminde, Azak için yapılan çarpışma Rus bayrağı taşıyan ilk

¹²¹ Kurşun ve kalay ithalatı hak.: Barozzi - Berchet, c. II, s. 166.

¹²² Kortepeter, Black Sea, s. 108; Ayrıca karş. Müller Wiener, Tersane, İstanbul, s. 257.

¹²³ Karş. G. Moro, Alberi, c. III 3, s. 352 vd.; L. Bernardo, age, c. III 3, s. 336 vd.; C. Imber, Bulletin of the Sehnol of Oriental and African Studies, 49, 1986, s. 398'e göre 1551'de Kürekçi ve Azap (tayfa vergisi çerçevesinde yerel kadıların kürekçilerin geçimini sağlaması gerekiyordu); Her 23 hane bir kürekçinin geçimini üstlenmek ve bir aylık ücretini ödemek zorundaydı.

¹²⁴ Ram ve Türk kaptanlarının yeteneklerini eleştirenler, Mouradja d' Ohsson, Tableau Generalde l'Empire Othoman, Paris, 1790, c.II, s. 167 vd.; Lechevallier, Voyage, s. 385 vd.; Craven, Journey, s. 259 vd.; Habesci, State, s. 239 vd., s. 424 vd.; Wittman, Travels s. 15 vd.; Çağdaş yazarlara ait başka ifadeler ise Alexandrescu-Dersca, Contribution, S. 25 vd.'de yer veriyor. Çoğu sadece küçük veya orta boydaki gemiler, normal koşullar altında İstanbul ile Odessa arasında yılda üç sefer yapabiliyordu: Ch.Pertusier, Promenades dans Constantinople et sur les Rives du Bosphore, 2 cilt, II, Paris, 1815, s. 86.

¹²⁵ Karadniz'de yapılan deniz yolculuklarına ilişkin tasvirlerde aniden çıkan fırtınalara (Bu kitabın yazarı da bunları kendi deneyimlerinden gayet iyi bilmektedir.) Tekrar tekrar değinilir. -Örn. Wrangel, Skizzen, s. 67 vd.; Der Wagnersellen E.Ch. Döbel Wanderungen im Morgenlande, yay. L. Storch, 2 cilt, I, Gotha, 1843, s. 105 vd.; M. Harvey, "Türkische Harems und Cirkassische Heimath", 1872, s. 119, s. 266vd. Karadeniz'in Osmanlı dönemindeki tanınma düzeyi hak, bak. H.-J. Kissling, Probleme der alteren Osmanischen Schwarzmeer-Kartographie, SBMünchen, 1978, 4. fasikül çeş. sayfa.

büyük gemiler ortaya çıktı, hatta 1701’de bir Rus savaş gemisi, Kriepost, bir Rus elçisiyle birlikte İstanbul limanına geldi. Bu tehlike gerçi 1702’de Belgrad barış antlaşmasıyla bir süreliğine bertaraf edildi,¹²⁶ ama II. Katerina (1762-1796) Kırım’ın ve Bug ile Dinyeper arasındaki toprakların kazanılmasından sonra sistematik bir şekilde kendi donanmasını oluşturmaya devam etti.¹²⁷

Nitekim 1720-1722 balyos Giovanni Emo, Tersâne-i Âmire iki adet üç güverteli gemi ile iki karayelin inşa halinde olduğunu, başka tersanelerde de, özellikle Sinop’ta, benzer gemilerin yapılmakta olduğunu haber aldığını bildiriyor.¹²⁸

II. MARMARA DENİZ’İNDE TİCARİ FAALİYETLER

Blanchard, Osmanlı gemi inşa sanayii hakkında şöyle yazmaktadır¹²⁹: “İstanbul’da hiç bir zaman marangoz kıtlığı hissedilmez. Deniz inşaatında yetişmiş teknisyenler, muharebelerde, kıyılara yapılan alanlarda ele geçirilir ve icap ederse para ile tutulurdu. Bizzat korsanlar da bu hususta çok mükemmel fikirler verirlerdi. Venedikliler pek meşhur ustalar olmakla beraber, eserleri aynen taklit olunmazdı. İşte bundan dolayı Türk kadırgaları yelkenle daha yollu giderlerdi. Venedik Cumhuriyeti’nin kadırgalarından iki misli yelkenleri vardı. Sudan yukarı kısımları daha yüksek olduğundan ve daha az top taşıdıkları için Türk gemileri daha denizci idiler. Buna mukabil kürekle seyirde geri kalıyorlardı. Bu, taktik görüşlerindeki farktıdır. Fakat bu farklar olayın gidişatı üzerinde bir gün tesirlerini göstereceklerdir. O zaman her gemi, silah yönüyle kendi zafiyetini arkebuzlara karşı ok atmak suretiyle giderecektir. Padişah Bahriyesinin merkezi olan İstanbul’da bir tersane mevcuttur. Bu tersane ufak bir şey değildir. Bir tersanede kızaklar, havuzlar, çekek yerleri, cıvataları, demir aksamı, mermileri, gülleleri, ağaç kütüklerini, kürekleri, dümenleri, halatları, yelken ve direkleri, ziftleri, güherçileri, barutları koymak için mağazalar lazımdır. Ayrıca bunları yapacak olan dökümhaneler, demirleri ve topları yapan atölyeler vardır.”

¹²⁶ Reventlow, a.y. 4 vd.

¹²⁷ A. Bode, Die Flottpolitik Katharinas II. und die Konflikte mit Schweden und der Turkei (1768-1792) 1979; ayrıca karşı. Lechevallier, Voyage, s. 345 vd.

¹²⁸ Shay, Empire, s. 74 vd.

¹²⁹ Blanchard, Şerefli Kadırgalar Devrinde Türk Bahriyesi, Deniz Basımevi, 1947, s. 24

Bu dönemde tersanedeki faaliyetler pek de örnek düzeyde değildir. Kapudanpaşaların sürekli değişmesinin ve maliyenin bozuk durumunun etkisi epeycedir.¹³⁰ Bununla birlikte Venedikli balyos raporlarında, dikkatle denetlendiğinde kayda değer bir gemi yapım hızına ulaşılabileceği kabul ediliyor.

1734 de I. Mahmut Yeniçeri ocağından ümit keserek, okur-yazar ve disiplinli subay yetiştirmek amacıyla, Üsküdar'da Toptaşı'nda, daha sonra uzun yıllar akıl hastanesi olarak kullanılan binada "Humbarhane ve Mühendishane" adında bir okul açtırmış ve devlete daha sadık olan Boğaziçi Bostancı erlerinden uygun görülenleri ayırtarak burada eğitilmelerini emretmişti. Okula bazı geometri araçları alınmış ve zamanın matematikçisi Mehmet Sait Efendi geometri öğretmeni olarak atanmıştı. Ancak bu okulda Yeniçerilerin saldırısına hedef olmaktan kurtulamamış ve bir süre sonra kapanmıştı.¹³¹

17. yüzyılda nüfusun daha da artmasıyla Unkapı'ndaki depolar yetmemeye başladığından, Sultan I. Ahmet tersane yöresinde birkaç mahzen inşa ettirdi ve bunlara, Sultan III. Mustafa döneminde 1758'de üç yeni ambar daha eklendi.¹³² (1798-1799) Boğaz kıyısında, Paşalimanı'nda iki yeni tahıl ambarı inşa edildi. Gümrük binalarında, gümrüğe tabi mallar için hiç de azımsanmayacak genişlikte ek depolama yerleri bulunuyordu. Bunun dışında, yöreden gelen malların pek çoğu, yakacak odun, inşaat kerestesi, kiremit ve çömllekler açık havada depolanıyordu.¹³³

P. Pococke, 1740 yazın başlarında yaptığı ziyareti sırasında Tersâne-i Âmire'de on bir geminin bulunduğunu, en büyüğünün yaklaşık 56 Metre boyu ve 110 topluk ateş gücüyle İngiliz donanmasının en modern gemilerine denk olduğunu

¹³⁰ Buna G. Morosini dikkat çekiyor. (Barozzi. Berchet, e. II, 225): Gerçekten, 1649. 1694 arasında bu makam 32 kere el değiştirdi: karşı. LH. Danışmend, Osmanlı Tarihi Kronolojisi, 3, 1961, s. 553-562; daha sonra da durum düzelmedi.

¹³¹ E.Yücel, ITOK, Belirten, 1976, s. 52. s. 331,

¹³² Hammer, Constantinopolis, c. II, s. 56; a.k., Gor, c. VII, s. 220; Göçer, Hububat, Alexandrescu-Dersca, Contribution, s. 27.

¹³³ E.Yücel, ITOK, Belirten, 1976, s. 52. s. 331,

belirtiyor. 1742’de Venedik’in hizmetinde bulunan M. A. Katsais de aşağı yukarı aynı sayıyı veriyor ve ayrıca dört kızak ve üstü kapalı hangardan, olduğundan söz ediyor.¹³⁴

Eyaletlerden alınan gelirler arasında, donanmanın ihtiyacı olan kereste, reçine, zift, katran, yelken bezi gibi maddelere daima öncelik tanınırdı. İzmit yöresi çınar ve çam kerestesi, Kavala demiri, Eğriboz Adası katranı, Karadeniz kıyıları keteni, Çanakkale fabrikaları bezleri sağarlardı. Büyük kıyı kentleri tam donanımlı bir ya da iki kadirga yapmakla yükümlü idiler. Gelibolu, Selanik ve İstanbul’da bronz top dökümhaneleri, çıpa (gemi demiri) için izabe fırınları ve baruthaneler kuruldu.

İstanbul’da inşa edilen gemilerin malzeme ihtiyacı konusunda şimdiye kadar daha ayrıntılı belgeler bulunmamakla birlikte, Orta Avrupa’da 18.-19. yüzyıla ilişkin bilgilere rastlıyoruz: Buna göre (orta büyüklükteki) bir firkate için en az 150 yıllık tam 1600 meşe kütüğüne ihtiyaç duyuluyordu; yaklaşık 1 Metre çapındaki bir meşe kütüğünden iç konstrüksiyon için dört kiriş elde ediliyordu.¹³⁵ İstanbul’da ise tedarikteki sorunlar nedeniyle daha ziyade çam ve kızılçam işleniyordu, bu da gemilerin ömrünün daha kısa olmasına yol açıyordu.

Bütün bu nedenlerle Tersâne-i Âmire büyük miktarlarda malzeme aldığı gibi, birçok küçük işletme ve zanaatkâr için iş veren olarak da genel liman fâaliyetlerinde önemli rol oynuyordu. Buna ek olarak da tersanedeki Banyol’da barınan forsalar kış boyunca sık sık inşaatlarda, yük kadirgalarında yada kentteki başka görevlerde işe koşuluyordu.¹³⁶

Gemi inşa sanayisinin Osmanlı sanayisine olan bir başka katkısı da, bu sanayiye malzeme sağlayan şehir, kasaba ve diğer yerleşim yerlerinin ülkenin değişik yerlerine yayılması ve her zaman alternatif olanaklara sahip olunmasıdır. Tanzimat sonrası batılılaşma ve teknolojik alandaki gelişmelerin çoğunun Bahriye kanalı ile

¹³⁴ G. Emo’nun raporu hak. karş. Shay, Empire, s. 73-83 74 vd.; Pococke, Description, C. I, s. 135 vd., On bir büyük geminin yanı sıra, 186 ayak uzunluğunda, 110 toplu ve mürettebat sayısı 1600 olan bir üç güverteliye değiniyor. Katsaitis raporu için: Ph. Phalbos, Avtwnois Kuvornıxış ta sat, 1742, 1974, s. 78 vd.; Çeşiti nedenlerden ötürü yeterince titizlikle çalışmayan, çoğu Rum olan işçilerden söz eden Habesci’nin raporu (Starr, s. 242 vd.) daha olumsuz bakıyor.

¹³⁵ F.M. Kjolsen, Mar Mir, 1965 s. 27-51.

¹³⁶ Bu konuda Lubenau, Reisen, C.I, s. 205 vd.; Heberer, Servitus, s. 170, 218, 234, 252; Wratislaw, Adventures, s. 127 .

yurdumuza girmesinin asil nedeni, bu sanayide önceden beri mevcut ve yerleşmiş bir alt yapının bulunmasıdır. Osmanlı denizciliğinin geleceği, sosyal hayat ve ekonomi üzerindeki etkilerini daha iyi anlayabilmek için, deniz harp tarihi uzmanı Ali Haydar Alpagut'un Gelibolu Tersanesi hakkında yazdıklarına bir göz atalım.¹³⁷

“Gelibolu’da halkın geçimi balıkçılığa dayandığından zaten öteden beri küçük tekneler yapılmaktaydı. İşe devlet el atınca, denizcilik birdenbire parladı. Ticaret gemilerine şimdi harp gemileri de ilave olduğundan tersane büyüdü, faaliyet arttı ve denizcilikle ilgili zanaatlar ilgi gördü. Gelibolu Tersanesinde yapılan gemiler artık Akdeniz ve Karadeniz’e gelip gidiyordu. Ancak coğrafi durum ne kadar uygun olursa olsun, ülkenin doğal serveti yardım etmezse, tersane kaynaksız kalarak ihtiyaçlarını dışardan temin mecburiyetine düşer ve bu mecburiyet gelişmesine mani olur. Kadirga Devrinde tersanenin en büyük ihtiyacı eğri ve kaplama yapılacak kereste ormanları ile yelken ve halat yapacak kenevir, pamuk mahsullerinin bol miktarda yetişmesiydi. Kalyon Devrinde, kereste ve keten ihtiyacı arttığı gibi, uzun yıllar seren yapılacak uzun ve düz boylu ağaç ihtiyacı baş gösterdi. Her iki devirde zincirlik ve çapalık demire gereksinim vardı. Vaktiyle Gelibolu’nun arkası bu ihtiyaçları karşılayacak kadar zengin ormanlarla örtülü idi. Yarımadanın kuzey dağlarına bu sebepten Kuru Dağları derlerdi. Keten her tarafında, pamuk bazı taraflarda yetişirdi. Demir de dışarıdan getirtiliyordu. Bu uygun şartlar, bilhassa Kadirga Devrinde Gelibolu Tersanesini gelişmenin en yüksek noktasına çıkardı. Kalyon Devrinde, seren meselesi harp gemilerinin İstanbul Tersanesinde donatılmasını gerektirdi. Yine büyük ticaret gemileri Gelibolu’da yapılır ve donatılırdı.”

Bir donanmanın yılın yarısını atıl bir durumda geçirmesinin en büyük sakıncası, personelin gemiye ve denize olan alışkanlığını kaybetmesidir. Bunun tekrar istenen düzeye çıkarılabilmesi için 3-4 ay gibi bir süre gerekir ki, Osmanlı Donanmasının hareket süresi Mayıs ayından Eylül’e kadar zaten tamamı 5 aydır. Buna bağlı bir başka önemli konuda, İstanbul’a dönüşte izin verilen 1000-2000 kişinin 8 ay bedavadan maaş almasıydı.¹³⁸

¹³⁷ Nejat Tarakçı, 2005 s. 115

¹³⁸ Süleyman, Nutki, Muharebat-ı Bahriye-i Osmaniye, Dz.K.K., 1993, s. 63

1782’de, Kasımpaşa’daki Kalyoncu Kışlası tamamlanıp da kalyoncular bu kışlaya konduktan sonra, kalyoncuların başları olan kalyoncu çavuşları, tersane sorumluluk sahası içinde bulunan, Kasımpaşa, Galata ve Beyoğlu semtlerindeki asayişin temininden de sorumlu oldular. Sefere çıkmadan önce her zaman akıl almaz taşkınlıklar yapmalarına rağmen, hükümet, her şeyi olurlarına bıraktı.¹³⁹

Kalyonların serenleriyle, yelkenlerine bakan ve yelkenleri açarak armaları muhafaza ile düzeni sağlayan Gabyar Sınıfı kuruldu. Bunun üzerine Natika Adaları halkından ücretle Gabyar alındı. Bu durumda, 1770’te kaptan-ı deryalığa atanan Gazi Hasan Paşa’nın en acil görevi, yeni gemiler yaptırarak bu kayıplar’ elden geldiğince çabuk gidermek olmuştur. Bu arada gemilerle birlikte eski yönetimin büyük kısmının, dolayısıyla da derinlemesine reformlara karşı olası direnişin ortadan kalkması, Hasan Paşa’nın lehineydi.¹⁴⁰

Aynalıkavak Kasrı yöresinde yeni depo binaları ve gemilerin kalafatlanmasına yarayan tesisler vardı. Fransız elçisi Comte de Choiseul-Goum er’nin desteğiyle 1784’te iki Fransız gemi ustası ile birkaç zanaatkarı tersaneye getirmek mümkün oldu. Bazı güçlüklerle rağmen, bunların yönetiminde İngiliz v Fransız örneklerine uygun birkaç gemi ortaya çıktı;¹⁴¹ Rusların devam eden silahlanması, ve yaklaşan savaş tehdidi karşısında 1787’de tersanedeki işçi sayısı da iyice artırıldı. Ege ve Karadeniz’deki başka tersanelerde de ek gemiler inşa edildiğinden 1784’te donanma 22 yeni muhribe ve 15 fırkateyne sahipti, ancak yeni ve daha iyi eğitilmiş mürettebata ihtiyaç vardı. O zamana kadar Galata’nın liman semtlerinden toplanan mürettebat yerine bu sefer Ege ve Pontus’un kıyı bölgelerinden insanlar getirildi; kapudan paşanın kendi olanaklarıyla

¹³⁹ Rasim, Ünlü, “Bahriyenin Haliç Serüveni, İstanbulun Fethinden Sonra Divanhane’ye İstanbul”, Mart 2005

¹⁴⁰ Karş. Inciciyan, s. 99; Müller-Wiener, Tersane, s. 260 vd.; Vincin resimleri Pertusier’de var; J. Moreno, Viaje a Constantinopla en el año, 1784 escrito de orden superior (Madrid 1790) s. 312 ve Resim 20 a; Mahmut Raif Efendi, Tableau de nouveaux Reglements de l’Empire Ottoman (İstanbul 1798), yeni basımı: Shaw, Old and New içinde, s. 206.

¹⁴¹ L. Pingaud, Choiseul Gouffier La France en Orient sous Louis XVI. (1887) 101, mühendis S. Leroy’un, orta ve alt rütbeli Osmanlı memurlarının sürekli engellemelerine ilişkin şikayetleri üzerine.

tersanenin hemen doğusuna donanma askerleri için yaptırdığı yeni kışlaya (1 Kışlası) yerleştirildiler. 19. yüzyıl ortalarında hayli sağlıklı bir yer sayılıyordu.”¹⁴²

Macar-Fransız Baronu F. de Tott’un gayretleriyle henüz 1773’te kurulmuş olan bir matematik okulu (Mekteb-i Riyaziyye) 1776’da mühendis okuluna (Hendese Odası) dönüştürüldü. Başlangıçta tersanenin kenarında bulunan bu okul, 1783’te bahriye okulu Mühendis hine-i Bahri-i Hümm olarak tersaneye taşındı.¹⁴³ Ticaret gemileri’nin mürettebatı, 19. yüzyıla kadar alışlageldi gibi, genellikle kendileri yapmak zorunda oldukları halde, hasar görmüş gemilerde küçük onarımlar yapabilen “seyyar” gemi marangozları ve bazı dalgıçlar da muhtemelen vardı.¹⁴⁴

18. yüzyılın ilk yarısına ait bazı anlatımlara göre Kızkulesi de benzer donanımlarla (üzerinde çok sayıda fitil bulunan yağ fiçisi) fenere dönüştürüldüğü ve 19. yüzyıl başlarına kadar o şekilde kullanıldığı halde, diğer bir fenerin de, Sultan III. Osman (1754-57) dönemindeki bir gemi kazasının ardından Ahırkapı’da inşa edildiği söyleniyor.¹⁴⁵

İstanbul’un fethinden günümüze kadar, Kasımpaşa bölgesinde, toplam beş adet Divanhane binası inşa edilmiştir. Divanhane adı verilen bina ya da bina topluluğu genelde Derya Beylerinin, Kaptan Paşaların ya da Bahriye Nazırlarının görevlerini İstanbul’da sürdürdükleri sırada bulundukları, icra ve karar yeri idi. Bahriyeye yönelik faaliyetlerin merkez olarak kullanıldığı bu yer, Osmanlı denizciliğinin beyin merkezi olarak da kabul edilebilir.

¹⁴² Kömürcüyan s. 215; Choiseul-Gouffier IV, s. 145 vd. ve Resim 93; Brayer, Neuf Annees I 19 vd.; İst. Ans. VII (1965) s. 3535.

¹⁴³ M. Cezar, Sanatta Batı’ya Açılış ı’e Osman Hamdi (1971) s. 9 vd.; Shaw, Napy s. 216 vd.; A.K., Old and New, 145 vd 158 vd.; A.İ. Gencer, Tarih Enstitüsü Dergisi 7/8, 1976/77, 412-417; Gülen Bahriyemiz, s. 19 vd. Okul kısa süre sonra genişletildi ve 1784’te Mühendishane binasına yerleştirildi, Ancak bu bina 1821 ‘de bir yangınla tahrip oldu; (1834 ve tekrar 1848’te bu kez Heybeliada’ya nakledildi: E. Mamboury, Kes İles des Princes. Banlien maritime d’İstanbul, cilt II B (İstanbul 1943 s. 54 vd.); 1840-1848 yıllarında bunda, Yaver Paşa” adıyla tanınan Captain B. W. Walker çalışmıştı.

¹⁴⁴ Karş. Heberer, Servitus, s. 253.

¹⁴⁵ Şehsuvaroğlu, İstanbul, 57, 59’a göre; Kızkulesi’nden fener olarak yararlanılması hak. Ayrıca karş. Tolot, Voyage s. 319 vd. ve ayrıca Reimers, Reise, c. II, 109 vd.; ayrıca karş. Aktepe, age, 355, dipn. 16, burada Tarih-i Raşid’den, İstanbul, 1282 alınma bir not da yer alıyor.

III. EGE DENİZ'İNDE TİCARİ FAALİYETLER

Eski çağlarda “ Dünyanın merkezi” olarak kabul edilen Akdeniz’in bir bölümü olarak kabul edilen Ege Denizi, 1538 yılında Rodos’un fethi ile bir Osmanlı gölü haline dönüşmüştü 1820 yılına kadar kesintisiz devam etmiştir. Midilli'nin idari yapısı ise daha değişik bir tarzda gelişme göstermişti. İstanbul'un fethi sırasında 3.000 duka altın haraca/vergiye bağlanmış olan bu adada Cenevizli Dorino Gattilusio hüküm sürüyordu. Onun ölümünden sonra yerine geçen oğlu Domenico zamanında (1455) vergi 7.000 dukaya çıkarılmıştır. Fakat kardeşi Nikola tarafından öldürülmesi, halkın Nikola'dan hoşnut olmaması, ayrıca Katalanlı korsanların adaya yerleşip burayı üs olarak kullanmaları, bütün bunların yanı sıra stratejik önemi sebebiyle 1462 yazında Mahmut Paşa'nın komutasındaki Osmanlı donanması burayı kuşatma altına alıp kısa süre sonra ele geçirmiştir. Burası savaş ile alındığı için bütün tasarruf hakkı Osmanlılara aitti.¹⁴⁶

1462'de Midilli'nin alınışı sonucu geride Anadolu'nun Ege kıyılarına yakın Sakız, Sisam ve aşağıda şövalyelerin elindeki Rodos ve bunun civarındaki adalar kalmıştır. Sakız Cenevizli Guistiniani ailesinin elinde olarak daha önce I. Mehmed ve II. Murad'a vergi verdikleri için fetihten sonra da bu halini korudu ve 6.000 duka ödemek kaydıyla buraya dokunulmadı. Daha sonra bu meblağ daha da artırıldı. Rodos ve yöresindeki adalara hakim olan ve 1480'de II. Mehmed'in buraya yönelik askeri hareketine başarı ile karşı koyan şövalyeler ise, 1522'de Kanuni Sultan Süleyman'ın Rodos seferi sonucu buradan çıkarıldılar. Rodos ve etrafındaki irili ufaklı adalar Osmanlı hakimiyeti altına girdi. Mısır-İstanbul arasındaki son derece önemli olan ticarî deniz yolu hiç olmazsa Anadolu sahillerinden itibaren güvenliğe kavuşuyordu. Rodos'un fethi, Osmanlıların Akdeniz siyaseti açısından oldukça belirleyici oldu. Rodos ile beraber Herke, İleki (İlyaki), Sömbeki, İleryoz, İstanköy, İncirli (Nisyros), Kelemez gibi civar adalar üzerinde de Osmanlı hakimiyeti kuruldu.¹⁴⁷

Ege Denizi'nin tam anlamıyla Osmanlı iç denizi haline gelişi Girit'in fethedilmesi ile birlikte gerçekleştirilmiştir (1669). Böylece kabaca İstanbul'un fethinin

¹⁴⁶ M.Aydoğan Özman, “Lozan Andlaşmalarında Ege Adalarının Hukuki Statüsü”, Ege’de Deniz Sorunları Semineri, A.Ü.S.B.F. Yayınları, No:552, Ankara, 1986, s. 197

¹⁴⁷ İdris BOSTAN, “XV ve XVI. Asırları Türk Asrı Yapan Değerler” konulu İSAV Sempozyumu tebliği, Tartışmalı İlmî Toplantılar Dizisi-1997.

hemen ardından 1456'da başlayan ege Denizi'ne hâkim olma mücadelesi, 1715'de alınıp 1718'de resmen Osmanlılar'a verilecek olan İstandil Adası hariç, 1669'a kadar yaklaşık 210 yılda tamamlanmıştır. Daha önceden büyük ölçüde kadirgalara ve geleneksel yük gemilerine göre düzenlenmiş gemi inşa programı, 17. yüzyılın ikinci yarısında yukarıda sözünü ettiğimiz doğrultuda değişmiş böylelikle tersanenin imar yapısındaki değişikliklere yol açmıştı. Osmanlı donanmasının belkemiğini oluşturan daha sonra da Ege'deki görevlerde vazgeçilmez niteliğini koruyan kadirgalardır.¹⁴⁸

Ege'de eskiden beri faaliyet gösteren korsan gemileri, deniz ulaşımını sık sık aksatıyordu; daha sonraları çok sayıda küçük Yunan kıyı teknesinin de Osmanlı donanması için tehlikeli olduğu görüldü. Akdeniz'de zaten çoktandır Fransız ve İngiliz gemilerinin denetimindeydi.¹⁴⁹ Osmanlılar ise ne 17. yüzyılın gemi yapımındaki gelişmelerin farkına varmışlar, ne de mevcut cidden eskimiş gemileri ve mürettebatlarını savaşa hazır tutmaya ilgi göstermişlerdi. Subay kadroları yeteneksizdi; rüşvet ve yolsuzluk kol geziyordu, mürettebatta disiplin eksikliği yaygındı. Bu sayede 1768-1774 Osmanlı-Rus savaşı sırasında Baltık Denizi'nden çıkıp Akdeniz'e gelmiş olan küçük bir grup Rus savaş gemisi, Temmuz 1770'te Çeşme önünde Osmanlı donanmasını neredeyse tamamen yok etmeyi başardı.¹⁵⁰

Çeşme'de 1770'de uğranılan ağır yenilgi sonucunda Osmanlı donanmasının bileşiminde meydana gelen değişiklikler ile Sultan III. Selim tarafından 1207/1792 yılında başlatılan reformlar, sonraki yıllarda tersane içerisinde bir yandan hayli imar değişikliğine, öte yandan da tersane ve donanmanın örgütlenişlerinde de önemli değişimlere yol açtı. Burada ele aldığımız zaman dilimi içerisinde her ikisi de kapudanpaşanın¹⁵¹ emrindeydi ve onun altında da titizlikle kademelendirilmiş makamlar

¹⁴⁸ Ausseur, age, (dipn. 41) 56, Fransız donanmasında da 17. yüzyıl sonundan itibaren kadirga sayısının hızla azaltıldığını gösteriyor: 1725'ee Fransızlar'ın sadece 16 kadirgası kalmıştı.

¹⁴⁹ Bu konuda E.Z. Karal, Tarih Vesikaları I, 1942, 122-134, 203-211; M. Lewis, The Navy, of Britain. A Historical Portrait (1948) 534 vd.; R. C. Anderson, Naval Wars in the Levant from the Battle of Lepanto to the Introduction of Steam 1559-1853 (1952); B. D. Hunt, The Eastern Question in British Naval Policy Vasilopoulos. Commerce içinde, 51 vd.

¹⁵⁰ V. Hammer, Gor VIII s. 358 vd.; Anderson a.y.; M. Mitchell, The Maritime History of Russia (1949) s. 114; W. C. Chapman, MarMir 62, 1966, s. 61-76; Gülen, Bahriyemiz, s. 77 vd.

¹⁵¹ Kapudanpaşa ve işlevi hakkında karş. V. Hammer, Staatsverwaltung, C. II, s. 291 vd.; Uzunçarşılı, Bahriye, s. 414 vd.; Özbaran, The Encyclopedia of Islam, c. IV, 1978, s. 571 vd., "Kapudan Pasha" maddesi; burada bu makamın aşağı yukarı 16. yüzyıl ortasından itibaren var olduğu notu da yer alıyor. 1792'den sonraki durum hak. Gencer, Bahriye, çeş. Sayfalar.

çeşitli alanlardan sorumluydular. Bunlar arasında tersane işletmesinin yöneticisi olarak Tersane Emini ve hemen onun altında da bir dizi yüksek memur yer alıyordu. Liman Reisi tersanedeki, Liman Nazırı ise limandaki düzenden sorumluydular;¹⁵² ayrıca Bostancıbaşı da liman bölgesinde denetleme görevlerine sahipti.¹⁵³

1779 yılında Rum tacirleri, gemilerine Rus bayrağı çekme ve Rus Konsoloslğunun koruyuculuğundan yararlanma ayrıcalığını da elde ettiler. Tıpkı bu gün Amerika ve Avustralya’da yaşayan Rumların “çifte vatandaşlık” statüsünden yararlanmaları gibidir.¹⁵⁴

17. yüzyılın ilk yarısı, İzmir’in tarihinde önemli bir açılma dönemi oldu.¹⁵⁵ Bu yıllarda sık sık İzmir’e gelen gezginler ticaret faaliyetleriyle kaynayan bir kenti betimlerler. 1630’da bir Fransız gezgini şunları yazar: Büyük çapta bir ticaret var. İpek, yün, tiftik, deri, pamuk, Doğu Akdeniz’in her yerinden her çeşit mal İzmir’e getiriliyor. Türkiye’de İzmir’den başka tüccarların daha fazla kâr edebildiği bir kent yok.¹⁵⁶

Ticaretin bu yıllardaki açılması etkileyici olmakla birlikte, İzmir ve çe resindeki üretim etkinliklerinin Avrupa pazarıyla bağ kurmasını içermemektedir. 1650 ile 1750 arasındaki yüz yıl içinde İzmir daha çok Avrupa’nın Asya’yla ticaretinde bir konuk olmaktan öteye girmemiştir. Bu dönemin büyük bölümünde İzmir limanında alınıp satılan malların çoğu örneğin İran ipeği, Ankara tiftiği ve Asya’dan gelen değerli mallar, Batı Anadolu bölgesi dışından getiriliyordu. Ancak 18. yüzyıldadır ki, Batı Anadolu’da üretilen ham pamuk, halı, meyve, doğal kök boyası gibi ürünler İzmir’den ihrac edilen malların listesinde ilk sıraya yükselecektir.¹⁵⁷

¹⁵² V. Hammer, *Staatserwaltung*, C. II, s. 295; Uzuçarşılı, *Bahriye*, s. 428. Slade’in *Records*, C. I, s. 72’de anlattığı gibi 1829’da gemisinin Marmara Denizi’ne girişi sırasında liman reisinin bir memuru gemiye çıkıp yük hakkında bilgi almıştı.

¹⁵³ V. Hammer, *Staatsverwaltung*, C. II, s. 33 vd.; İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Saray Teşkilatı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları VIII, s. 15, 1948, s. 465-484; a.k., *The .Encyclopedia of Islam*, C. I, 1960, s. 1278.

¹⁵⁴ Bilal, Şimşir, “Ege Sorunu”, Cilt 1, TTK 1976, s. XIII-XIV

¹⁵⁵ Goffman, 1985, 3. bölüm.

¹⁵⁶ Ülker’den alıntı, 1975, s. 195.

¹⁵⁷ Ülker 1975, s.115 Goffman, 1990 ve Foroqhi 1984 s. 120, 136 de, İzmir çevresinde tarımın ticarileşmesi olgusunun, özellikle ihracata yönelik pamuk tarımının daha önce, 17. yüzyılda başladığını ileri sürmektedirler. Nevarki, birkaç arazi örnek dışında, 17. yüzyılın Batı Anadolu’daki üretim süreçlerinin dünya ekonomisiyle bütünleşmesinin gerçekleştiği bir dönem olduğunu söylemek güçtür.

İzmir'in büyümesine yol açan ilk ivme, hem Doğu Akdeniz hem de Batı Avrupa'daki birtakım olağandışı gelişmeleri birleştiren özgül bir konjonktürün ürünüydü. Ne ki, bu koşullar çok uzun sürmedi; ticaret odağı Ümit Burnu ve Baltık Denizi'ne, yani Atlantik Okyanusu'na kayarak Akdeniz limanlarının, özellikle zorunlu ihtiyaç maddeleri ticaretindeki göreceli önemini azalttı. İzmir ve çevresindeki çeşitli gruplar, bölgeye ait ipek ticaretinde her açıdan denetleyici bir konumda olan Ermeni tüccarlar geliyordu. Daha fazla değilse en az onlar kadar önemli bir diğer grup da, İzmir gümrük gelirlerinin değişmez mültezimleri olan Yahudi bankerlerdi.¹⁵⁸

17. ve 18. yüzyıllarda İzmir, ticaret ve refahın çekim merkezi olmaktan başka, iç bölgelerdeki çeşitli grupların durmak bilmez saldırılarının da hedefi durumundaydı. Bunlardan bazıları hoşnutsuz memurlar, bazıları yerel beylik kurmak peşindeki hanedanlar, kimileri de kiralık askerlerdi. Bu yıllar boyunca bölgede hemen hemen aralıksız sürdürdükleri saldırılan iç bölgelerin güvenliğini yok ettiği gibi, belki de bölgedeki üretimin yeni doğmakta olan dünya ekonomisiyle bütünleşmesini geciktirdi. Bunun yanında, bu tür eşkiyalar zenginliğin yeniden bölüşülmesi konusunda yararlı bir işlev gördüler. Yağma, soygun, adam kaçırmaya, bazen de yalnızca yer değiştirmeler yoluyla İzmir'de biriken zenginliği ele geçirdiler, daha geniş bir alanın ve Ege kıyılarının iç bölgelerinde yaşayan daha çok sayıda kişinin bu zenginlikten yararlanmasını sağladılar.¹⁵⁹ İzmir tarihindeki ikinci büyüme evresi yaklaşık 18. yüzyılın ortalarında başladı ve hemen hiç kesintiye uğramaksızın 19. yüzyılın son çevreğine dek sürdü.¹⁶⁰ İlki gibi, bu büyüme dalgası da, başta olarak İzmir'in sakinlerinin ya da Osmanlı hükümetinin denetim ya da nüfus sınırlarının ötesindeki gelişmelerle biçimlendirildi.

18. yüzyılın ikinci yarısı, bu Avrupa sistemindeki ikinci gelişme dalgasının başlangıcına denk düşmekteydi. İlk uzun dalga, Osmanlı İmparatorluğu'nun batı kesimlerini Asya'dan yapılan transit ticaretinde önemli bir geçit noktası olarak geliştirirken, ikinci dalga, bu alanları tarım ürünleri ve hammadde kaynaklarına dönüştürerek Avrupa'yla yapısal olarak bütünleştirdi.

¹⁵⁸ 1671'de Evliya Çelebi, İzmir gümrüğünün yıllık 210,000 altın karşılığı iltizama verildiğini tahmin etmekteydi. Goffman, 1990 s. 88

¹⁵⁹ Cunningham, 1983, s. 25; Faroqhi, 1984 s. 224

¹⁶⁰ Bu kesime ilişkin bilgilerin çoğu Kasaba'dan 1988, 3,4 bölümlerden alınmıştır.

IV. AKDENİZ'DE TİCARİ FAALİYETLER

Her yıl Batı Akdeniz'e kadar giden bir Donanmanın Batı ve Güney Anadolu ile Kuzey Afrika kıyılarında ve Mora'da, en azından hareket üssü, ama daha da önemlisi ana üs niteliğinde üslere sahip olması son derecede gerekli olmasına rağmen, bu yapılmamış, her yıl fazladan yapılan yüzlerce millik yol, zaman, para ve emek kaybettirmiştir. Ayrıca bu durum, hiç kuşkusuz, deniz ticaretinin korunmasına hizmet eden bir yöntem de değildir.

Kalyonların donanmada esas olması için girişilen birkaç teşebbüsün bu suretle hakim kalmasından sonra, kalyonlar, 1682 tarihinde kati olarak kabul edilmiştir. Artık Osmanlı donanmasında fazla miktarda kalyon bulunmaya başlamış ve dolayısıyla Venediklilerin Akdeniz'de yarım asra yakın bir zaman elde ettikleri üstünlük ellerinden alınmıştır. Akdeniz'de seyreden büyük gemilerin sayısı da az değildi; Evliya Çelebi¹⁶¹ 600 kalyon ve 2.000 şayka ile karamürsel olduğunu söylüyor.¹⁶²

Denizcilikte birinci sınıfı işgal eden kalyonculuk sayesinde Osmanlı donanması, 1770 senesinde meydana gelen Çeşme muharebesine kadar 80 sene müddetle Akdeniz hâkimiyetini tekrar elinde tutmuştu. 1717 senesinden 1770 senesine gelinceye kadar 50 seneyi aşkın bir müddet zarfında Türk donanması harp görmemişti.

Türk-Fransız ilişkileri 18. yüzyılın ilk yarısında, kapitülasyonların 1740'ta yenilenip genişletilmesiyle, parlak bir dönem yaşadı. 18. yüzyılın kalan kısmında, Fransa'nın Avrupa'daki konumundaki dalgalanmalara ve değişen elçilere bağlı olarak az veya çok başarılı dönemler geçirdi, ticaret de bu değişimlerden etkilendi. Değişimi Marsilya'nın ticaret bilançosundan açıkça izleyebiliriz: 1671-1675'te Marsilya'nın ticaret hacmi içinde İstanbul'un payı yüzde 8 düzeyindeyken, 1700-1720 arasında yüzde 12'ye yükseldi; böylece İstanbul, İskenderiye ve İzmir'den sonra Suriye-Lübnan limanlarından önce, üçüncü sırada yer alır hale geldi. Bu konum, kentte yerleşik Fransız ticarethanelerinin sayısına da yansdı: Ticarethaneler yeniden on bire (1790) yükseldi;

¹⁶¹ Evliya Çelebi, 2, s. 199.

¹⁶² Gemi tipleri hak. Wolfgang, Müller, Winer "Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı" Çev. Erol Özbek, Tarih Vakfı Yayınları, 1 Baskı, İstanbul, 1998. s. 73 vd.

İngiliz ve Hollanda ticarethanelerinden (ikişer) büyük farkla öndeydi.¹⁶³ Fransız gemilerinin 1673'ten itibaren İskenderiye ile İstanbul arasında sefer yapmasına izin verildikten sonra, 1740'ta yenilenen Kapitülasyonlarla bu gemilere normal deniz ticaretinin yanında, Osmanlı İmparatorluğu için de ticari sefer hakkı verildi.¹⁶⁴

1734'te yeniden bağımsızlığını kazanan, yoğun ticaret ve gemiciliği genişletme çabaları çerçevesinde 1740'ta Osmanlı devletiyle bir anlaşma yapıp sonraki yıllar da Doğu Akdeniz ticaretinin önemlice bölümlerini İstanbul üzerinden yürüten¹⁶⁵ Napoli Krallığı'nın gayretleri de fazla başarılı olmadı; bu ticaretin kapsamı 1748'ten itibaren Ragusa'nın Doğu Akdeniz ticaretine geri dönüşüyle belirgin ölçüde daraldı.¹⁶⁶

1140/1727 tarihli bir fermanla tüm gemi sahiplerinin İstanbul'un inşaat kerestesi ihtiyacını karşılamakla yükümlü tutulduklarını¹⁶⁷ belirtmek gerekiyor. Ancak söz konusu kereste, çeşitli tanıkların anlattığına göre¹⁶⁸ İstanbul'dan büyük yük gemilerine aktarılıyor ve İskenderiye'ye gidiyordu. Bu gemiler genellikle temmuz ayında in caravane yani kervan halinde Mısır'a gidiyor ve oradan da erzak (şeker, fasulye, mercimek, pirinç, bezir yağı vb.) ve keten dokuma getiriyordu. Bu dönemde, daha sonra 18-19. yüz yılda olduğu gibi, yelkenlilerin yedeğinde salları halinde ağaç kütüklerinin taşınmasının ne kadar yaygın olduğuna dair ise günümüze ulaşmış kaynak yok.¹⁶⁹

Avrupa devletlerinde denizcilik, fenni bir şekilde ilerlemekte olduğundan günün birinde Osmanlı donanmasının elim bir vaziyete düşeceği tabii idi. Nitekim, 1768 senesinde başlayan Osmanlı-Rus harbini müteakip bu tehlike gelip çattı. 1770'de

¹⁶³ P. Businello, Lüdecke, Beschreibung, C. II, s. 110 s. 118; Paris, Histoire, s.86.

¹⁶⁴ Essad Age, s. 30 vd.; Paris, Histoire, s. 90, s. 97

¹⁶⁵ F. Barbagallo, Rivista Storica Italiana, 1971, s. 264-296; M.L. Cavalcanti, Alle origini del risorgimento. Le relazioni commerciali tra il Regno di Napoli e la Russia 1277-1815. Fatti e teorie, 1979; A. di Vittorio, Il commercio tra Levante ottomano e Napoli nel secolo XVII, 1979, çeşitli sayfalar.

¹⁶⁶ Simon, Contribution, s. 986 vd., s. 1004, s. 1007.

¹⁶⁷ Baer, Guilds, s. 41'e göre. İnşaat kerestesi ithalatı hak, bak. C. Giurescu, "Contribution a l'Histoire Economique de l'Empire Ottoman", 8.Türk Tarih Kongresi, 1976, III, 1981 içinde, s. 1237.

¹⁶⁸ De Pinon, Voyage s. 363; 1600'da Ottavio Bon: Aymard, Commerce, s. 48'e göre.

¹⁶⁹ G. Quirini, 1676'da Barozzi. Berchet, C. II s. 2, s. 16), O sırada Eylül ayında on iki gemilik bir kadirga'nın (50-60 top ile) kereste yüküyle İstanbul'dan İskenderiye'ye gittiğini, ertesi senenin Haziran ayında geri döndüğünü ve "yaşamak için erzak, ölmek için de vebayı getirdiğini" anlatıyor. Ayrıca karş. P.M. Lejeune, Voyage en Valachie et en Moldavie Paris, 1822, s. 21; Brayer, Neuf Annies, C. I, s. 114. Sallarla kereste taşımacılığı 19. yüzyılda henüz yaygındı: JC, 9.9.1852

Rusların onbeş kapak ve altı fırkateyn ve diğer hafif gemilerden oluşan bir filosu, Baltık denizinden kalkarak, İngiltere'ye uğramıştır. Amiral Elphinstone olmak üzere pek çok İngiliz subayı ve bir miktar gemici alarak, Amiral Alexis Orloff ve Spiridov'un kumandasında Septe boğazını geçip Akdeniz'e girmiş ve Mora sularına gelmiştir. Kaptan-ı Derya Hüsamettin Paşa kumandasında ve adet olarak Rus donanmasından üstün Osmanlı donanması Akdeniz'e açılmıştır. Koyun adaları mevkiinde yapılan bir muharebeden sonra Çeşme limanına girmiş ve busırada İngilizlerin tavsiyesi ile limana sevk edilen ateş kayıkları tarafından Osmanlı donanması yakılmış ve Çanakkale Boğazı düşman donanmasının girmesine açık kalmıştı.¹⁷⁰

Ancak bu rotalarda yolculuk yapanlar sadece Osmanlı egemenliğindeki bölgeler den gelme gemiler değildi. 17. yüzyıl sonuna doğru Fransız-Osmanlı ilişkilerinin düzelmesiyle, Fransız gemileri de yatırımcılar için hayli kazançlı olan İskenderiye- İstanbul hattında sefer yapabiliyordu.¹⁷¹

Yer yer Hollanda gemileri de bu hatta faaliyet göstermişti, ancak Osmanlı malları taşıyan bir geminin kaybolması ve Osmanlı'nın yüklüce tazminat talebinde bulunmasından sonra, Hollanda makamları Osmanlı mallarının taşınmasını yasakladı.¹⁷² 17. yüzyıl boyunca zaman zaman Venedik ve İngiliz gemileri de bu hat üzerinde sefer yaptı.¹⁷³

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki deniz ulaşımı, dolayısıyla da deniz ticaret hacmi hakkında ek bilgiler, korsanlık faaliyetleri hakkındaki sayısı kabarık raporlardan edinilebilir. Raporlar gerçi çoğunlukla Batı Akdeniz'de faaliyet gösteren Kuzey Afrikalı korsanlardan söz ediyor, ama Doğu Akdeniz bölgesinde dolaşan Hristiyan ve Müslüman korsanlara ait gemilere ve Hristiyan devletlerin (İspanya, Toskana, Malta vb.) büyükçe donanma birimlerine de değiniyor. Bu arada da düşman kavramı o

¹⁷⁰ Denizcilik Gücü Sempozyumu 1998, HAK Basımevi, İstanbul, 1998, s. 19

¹⁷¹ Masson, Commerce, s. 286 vd.; Paris, Histoire, s. 90

¹⁷² Bosscha Erdbrink, s. 213.

¹⁷³ Mantran, İstanbul, s. 194, s. 491; B. Masters, The Origins of Western Economic Dominance in the Middle East. Mercantilism and the Islamic Economy in Aleppo 1600-1750, 1988, s. 100.

sıradaki genel siyasi “iklim” uyarınca değişiyor, güçlü Hristiyan devletlerin bazen biri, bazen diğer’ Osmanlı’nın “düşmanı” oluyordu.¹⁷⁴

Büyük ölçüde bu tür ticaret olarak yürütülen korsanlığın kapsamının 18. yüzyıldaki genişliğini, bir kaptanın 1739-1741 yıllarına ait seyir defteri¹⁷⁵ gösteriyor. Burada, İstanbul’dan Napoli’ye pamuk ve başka mallar götürmekte olan bir Rum teknesinden de söz ediliyor. 1713’te donanmanın ıslahı sırasında, İskenderiye’ye gidecek büyük gemiler limanda tutulacak ve topraklarla donatılacaktı.¹⁷⁶

Elimizde 1782 (1785)’te İskenderiye ile İstanbul arasındaki gemi trafiği hakkında rakamlar var; bunlara göre 82 gemiden 42’si Osmanlı ve 40’ı çeşitli Avrupa ülkelerinin bandırasıyla seyrediyordu.¹⁷⁷

1770 senesinde Çeşme faciası yeni bir Türk denizcisinin tarih sahnesine çıkmasına vesile olmuştur. Bu zat bilahare Kaptan-ı Derya olan Cezayirli Gazi Hasan Paşa’dır. Netice olarak, Çeşme faciası, Osmanlı gemiciliğinin modern bir şekilde teşkili için hükümeti uyandırmış, bilahare bahriye mektebi açılmış, gemi inşa faaliyeti artmış ve gemi personeli, özellikle, kalyoncular bir nizam altına alınarak, Kasımpaşa’da yaptırılan kışlalarında ikametleri sağlanmıştır. Ancak büyük darbe alan Osmanlı donanması bir daha eski güçlü haline gelememiştir. Çeşme baskınında yapılan hatalardan ders alınıp giderilmeye çalışılmış olmasına rağmen devletin her kademesinde görülmeye başlayan bozulma nedeni ile devlet çökmeye başlarken donanma da gücünü hızla kaybetmekte ve üç kıta üzerinde kurulu imparatorluk topraklarında devletin kontrol ve otoritesi kaybolmaktaydı.¹⁷⁸

III. Mustafa’nın girişimiyle 1773 yılında, Tersane’de bir göz oda içerisinde “Mühendishane-i Bahri” kurulmuştur.¹⁷⁹

¹⁷⁴ Karş. H.J. Kissling, Wiener Zeitschrift für die Kunde des Morgenlandes, 62, 1969, s. 155.

¹⁷⁵ age, 158.

¹⁷⁶ A.W. Kurat, The Despatches of Robert Sutton, 1953, s. 196, s. 204.

¹⁷⁷ D. Panzac, ROMM, 39, 1985/1, s. 178.

¹⁷⁸ Denizcilik Gücü Sempozyumu, 1998, HAK Basımevi, İstanbul, 1998, s. 2-9.

¹⁷⁹ Fahri, ÇOKER, “Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler”, Ankara, Dz.K.K. Basımevi, 1994, s. 120-123.

V. OSMANLI NEHİR VE GÖLLER'İNDE TİCARİ FAALİYETLER

Tuna Nehri; 2850 Km'lik uzunluğu, 6500 m.' lik debisi ve 817000 Km'.lik havzası ile Avrupa'nın ikinci büyüklükteki akarsuyudur. Bulgaristan, Romanya, Sırbistan, Macaristan ve Avusturya'nın su yolu ulaştırması yönün den faydalandıkları ve birbirleri ile iletişim kurdukları bu nehir, tarihin her döneminde sulama, enerji ve ulaştırma konularında menfaat / hükümlerlik mücadelesine sahne olmuştur. Bu gün Main ve Sen nehirlerinin birleştirilmesi ile Tuna Main Kanalı Karadeniz'i Atlas Okyanusu'na bağlayarak bu nehrin stratejik değerini bir kat daha arttırmıştır. Tuna nehrini Demirkapı Boğazı'nda doğal bir engel tıkadığından ve yalnız küçük teknelerin geçmesine izin verdiğiinden, Osmanlılar için ticari açıdan Tuna'nın yalnız Demirkapı'nın aşağısında kalan çığırı İstanbul'a tahıl nakliyatı için uygun olmuştur.¹⁸⁰

Ülkemizden çıkarak Basra Körfezi'nde denize dökülen iki nehirden Dicle, 523 km'si ülkemizde olmak üzere 1900 Km uzunluğu ve 629 m3/san debiye. Fırat 1261 km'si ülkemizde olmak üzere 2800 Km uzunluğunu ve 909 m3/san debiye sahiptirler. Bu iki nehir ki kısaca Mezopotamya olarak biline bölgenin tarihinde çok önemli rol oynamıştır. Ulaştırma, sulama ve enerji konularında bitmez tükenmez kaynağı ile bölgenin sosyal, kültürel ve ekonomik yapısında büyük etkileri olmaktadır. Osmanlı Devleti'nin Basra ve havalisini muhafaza için deniz gücü oluşturmaları XVI.yy'ın ikinci yarısından itibaren (Bağdat'ın fethi 1534) başlar. Bu maksatla Fırat nehri üzerinde bulunan Birecik'te tersane kurarak gemi inşa faaliyetlerine başlar, daha sonra nehir ulaştırmasının emniyet ve güvenliği için küçük bir askeri filo kurar. Bağdat Valisi Daltaban Mustafa Paşa'nın zamanında (1701) Şat Kaptanlığı adı ile Dicle ve Fırat'tan sorumlu bir kaptanlık kurularak başına Tuna Kaptanı Aşçı Mehmet Paşa getirilmiştir. Bu suretle Halep'ten gelerek Birecik'te toplanan ticari mallar, Birecik Emni tarafından gerekli vergileri alındıktan sonra nehir yolu ile Basra Körfezi'ne gönderilir. Dolayısı ile Akdeniz'in Hint Okyanusu bağlantısı kurulmuş olur. Taşımlar nehirlerin derinlik ve coğrafi durumlarına göre şişirilmiş hayvan derilerinden yapılmış sallar (kelek), kayık ve altı düz tekneler ile yapılmaktadır.¹⁸¹

¹⁸⁰ Şurayya Faroqhi, "Krizler ve Değişim", s. 611

¹⁸¹ Coşkun GÜNGEN, "Denizci İnsan Gücü", Deniz Kuvvetleri Der. Ankara, (Mart 1999),

Osmanlı kara ve deniz yolları ile bir pazar sistemi oluşturmamış olsa bile (çağdaş ekonomi ilkelerinden segmetasyon ile uyumlu bir şekilde) bir ekonomi alanı (economic space) oluşturmuştur.¹⁸² Osmanlı İmparatorluğu'nun İstanbul'da ticaret ile ilgili olarak denizyolu bağlantıları kapsamında ticari iskeleleri ve karayolu bağlantıları kapsamında yol şebekeleri oluşturmaya çalışılmıştır.

VI. GÜMRÜKLERİN TİCARETE ETKİLERİ

İstanbul'da 18. Yüzyılda gümrük işleri de devletin siyasal ve toplumsal durumu gibi karışıktı. Gümrükte kaçakçılık çok görülmekle birlikte, gümrük memurlarının da rüşvet ve zulmü sınırını aşmaya başlamıştı.¹⁸³ Gümrük ile ilgili vergiler aynı mukataa usulü gibi yönetilmiş ve peşin vergiler mültezimler tarafından hazineye ödenmemiştir.¹⁸⁴

İç ticarete kasabalar ve iskeleler arasında alınan vergiler gümrük ve istihlak (tüketim) vergileri iken dış ticarete alınan rüsumlar daha çok kapitülasyonlar ile düzenlenmiştir.¹⁸⁵ 18. yüzyılın sonuna kadar ihracat ve ithalattan %3 vergi alınmıştır.¹⁸⁶ Kapitülasyonlar ile gümrük vergileri müstemin (ülkeye izin ile giren) %5'ten %3'e düşürülünce, tercetimanlık da bir İslam devletindeki gayr-i müslim vatandaşlar için cazip bir hale gelmiştir.¹⁸⁷

Gümrük resimlerinin devlet gelirinin önemli bir kısmını oluşturması Osmanlı İmparatorluğu'nun ticareti ile yakından ilgilendiğini ve ticaret temel gerçeğinin farkında olduğunu göstermektedir.¹⁸⁸

¹⁸² Eyüp Özveren, "Black Sea and The Grain Provisioning of Istanbul: Imperial Legacies in Retrospect", s. 11-12

¹⁸³ Ahmet Refik Altınay, "Eski İstanbul, Hazırlayan". Sami Önal, İletişim Yayınları, İstanbul, 1998, s. 88-89.

¹⁸⁴ Yücel Özkaya, "18. Yüzyılda Osmanlı Toplumu", Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2008 s. 109.

¹⁸⁵ Hamit Sadi Selen, s. 100.

¹⁸⁶ Donald Quataert, "19. Yüzyıla Genel Bakış: Islahatlar Devri: 1812-1914", Halil İnalcık ve Donald Quataert (Editörler), Osmanlı imparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, Cilt 2 1600-1914, Eren Yayıncılık Ltd. Şti., İstanbul, 2004, s. 943.

¹⁸⁷ Yücel Özkaya, 2008, s. 144.

¹⁸⁸ Suraiya Faroqhi, Osmanlı İmparatorluğu ve Etrafındaki Dünya, T.V. Yurt Yayınları, s. 195

VII. OSMANLI’NİN LİMAN KENTLERİ

Endüstri öncesi dönemde tarımsal çevrenin ekonomik fazla üretme kapasitesinin düşüklüğü, üretimin hava şartlarına bağımlılığı, taşıma olanaklarının yetersizliği ve piyasa sisteminin işleyişindeki güçlükler İstanbul gibi büyük şehirlerin iaşesinde zaman zaman ciddi sıkıntıların doğmasına neden olmuştur.¹⁸⁹ İstanbul’u 1755 yılında açlık tehdit etmeye başlamış, bütün ümitler Karadeniz’den gelecek buğday yüklü yetmiş gemiye yönelmiş ancak gemiler Boğaz’a girmeden batmıştır.¹⁹⁰ Karadeniz söz konusu olduğunda hava ve deniz koşullarının uygun olmaması ve limanların küçük olması etkin bir ikmal rejiminin sağlanmasını zorlaştırmıştır. Marmara limanları için koşullar daha elverişli ve daha esnek bir ikmal sistemi söz konusu olmuştur. Tekirdağ-Rodosçuk’ta, Trakya’dan gelen tahıl ve Mısır’dan gelen pirinci talep edildiğinde hemen başkente gönderilmeye hazır tutmak üzere özel ambarlar inşa edilmiştir. Bursa, İstanbul’un bir atölyesi gibi hizmet yapmıştır.¹⁹¹ Ancak Ege limanlarından İstanbul’a ikmalde izinler tek sevkıyatlık olduğundan daha kontrollü olmuştur.¹⁹² Selanik’in ekonomisi de, daha az ölçüde olmakla birlikte, İstanbul’a yönlenmiştir.¹⁹³

Kardeniz limanları olarak Bulgar ve Dobruca vilayetlerini ürünleri Varna, Sözebolu, Burgaz, Balçık, Ahyolu, Kavama, Mangalia, Köstence limanları üzerinden, Wallachia tahılları Yerköyü (Giurgiu) ve Rusçuk limanları üzerinden, Moldovya buğdayı Galatz limanları üzerindendir. Daha kuzeye doğru çıkıldığında Bucak ürünleri Akkerman ve Ozu (Oczakov) limanları üzerinden 1783 yılında kaybedilene kadar Kırım’ın tahılları düzenli olarak Kertch, Caffa, Balaklava, Bahçesaray, Güsleve (Köslov), Azov ve Taganrog limanlarından İstanbul’a ikmal edilmiştir.¹⁹⁴

¹⁸⁹ Şevket Kamil, “İstanbul: Şehir ve Medeniyet, Klasik Yayınevi”, İstanbul, 2004, s. 319.

¹⁹⁰ Yücel Özkaya, 2008, s. 328.

¹⁹¹ Suraiya Faroqhi, “Krizler ve Değişim”, s. 623.

¹⁹² Eyüp Özveren, “Black Sea and The Grain Provisioning of Istanbul: Imperial Legacies in Retrospect”, s.11-12

¹⁹³ Suraiya Faroqhi, “Krizler ve Değişim”, s. 623.

¹⁹⁴ Marie Mathilde Alexandrescu-Dersca, “Contribution a l’ de l’approvisionnement en blé de Constantinople au XVIII-e si Studia et Acta Orientalia, 1958, 1, s. 13 akt. Eyüp Özveren, “Black Sea and The Grain Provisioning of Istanbul: Imperial Legacies in Retrospect”, Provisioning in the towns of the Mediterranean basin from Ancient to Modern times (24 July, 2002), XIIIth Congress of the International Economic History Association (IEHA), Hilton Hotel Buenos Aires, Argentina, 22-26 July, 2002, s. 11.

İstanbul'da yapılan ticari işler ve gelen eşyanın nakledilecekleri yerlere yakın olması gerektiğine göre muhtelif iskelelere göre taksim edilmiştir. Buraya gelen her eşya için belli yerlerde antrepolar vardı; örneğin İzmir'den İstanbul'a gelen eşya İzmir iskelesine, Buğday gemileri Unkapanı iskelesine, pirinç ve arpa getiren gemiler İhtisap iskelesine yanaşıp eşyalarını çıkarırlardı.¹⁹⁵

VIII. TİCARETİ ETKİLEYEN KORSANLIK FAALİYETLERİ

Avrupa devletleri savaş dönemlerinde denizde düşmanlarını yıpratmak amacıyla korsanları kullanıyorlardı. XVIII. yüzyılda korsanların savaştıkları bölgelerden biri Akdeniz'di. Osmanlı suları da bu korsan hareketlerinden etkilendi. Bu savaşlar özellikle Osmanlı sularında ticareti etkiledi. Osmanlı Devleti bu korsanlara karşı tutumunu tarafsızlık konumuna göre belirledi.

Türkçe'de korsan kelimesi denizde gerçekleşen gemi, mal ve adam gaspını içeren deniz haydutluğunu ifade etmektedir. Ancak Latince *cursus* kelimesinden gelen ve Türkçe'deki korsan kelimesine kaynaklık eden *corsair* kelimesinin anlamı deniz haydutluğu fiilin aksi olarak resmi otorite tarafından verilen bir deniz görevini içermektedir. İzinli Korsanlık olarak ifade edeceğimiz bu görevi ifade eden bir diğer kelime ise İngilizce'de kullanılan *privateering* kelimesidir. Batı dillerinde deniz haydutluğunu ifade için ise *piracy*, *pirate* kelimeleri kullanılmıştır. Böylece denizde gerçekleşen gemi alma olayları bir iktidarın bilgi ve gözetimi dahilinde yapılan izinli korsanlık ile herhangi bir yasal dayanağı olmaksızın yapılan deniz haydutluğu biçiminde aslında bir birinden farklı olan iki olgu olarak gerçekleşmiştir.¹⁹⁶

A. DENİZ GÜCÜNÜN DESTEK UNSURU İZİNLI KORSANLIK

Deniz haydutları kişisel çıkarları doğrultusunda, din, millet ayrımı gözetmeksizin ve bir yasal dayanağı olmaksızın faaliyet gösterirlerken; izinli korsanlar özellikle savaş dönemlerinde devletlerin, rakiplerine deniz yüzeyinde zarar vermek amacı ile bazı gemi ve denizcilerine resmi bir saldırma görevi. Savaş dönemlerinde

¹⁹⁵ M. Tayyib Gökbilgin, *Osmanlı Müesseseleri, Teşkilatı ve Medeniyeti Tarihine Genel Bakış*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1977, s. 51.

¹⁹⁶ Bkz. Şenay Özdemir, *Akdeniz Hakimiyetinde Osmanlı Devleti Ve Korsanlık (1695-1789)*, (Basılmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2004, s. 59-63.

geçerli olan ve ülke çıkarlarına hizmet eden izinli korsanlık, tanımlanmış bir düşmanın gemi, mal ve insanların alarak zenginliklerini yağmalama iznini gösteren bir resmi belge olan Letters Of Marque veya Letters Of Reprisal alınması ile yapılabiliyordu.¹⁹⁷

Bu şekilde savaş dönemlerinde devletlerin deniz güçlerini takviye etmede kullandıkları izinli korsanlar ancak devletlerinin savaş halinde odluları ülkelerin gemilerine saldırma iznine sahip oluyorlar ve almış oldukları ganimetin yasallığı da devlet organları tarafından kontrol ediliyordu. Bu çerçevede bir izinli korsan ile deniz haydudu arasındaki hukuksal ayırım belirgindi. Elinde bir resmi otorite tarafından verilmiş, görev belgesi olan ve davranışları bu otorite tarafından belirlenmiş olan kişiler izinli korsan sayılıyordu. Bir görev belgesi olmaksızın kendi çıkarları doğrultusunda herhangi bir hedef üzerine saldıran kişiler ise deniz haydudu idi. Ancak teorik olarak aralarındaki fark çok belirgin olmasına rağmen pratikte, bu iki eylem biçimi bir birine sıkça karışıyordu.¹⁹⁸

İzinli korsanlığın rakibinin ticaretine zarar vermedeki büyük rolü devletleri bu silahı sık sık kullanmaya yöneltti. İngiltere, Hollanda, Fransa izinli korsanları devletleri arasındaki savaşlar nedeniyle birbirlerinin ticaret gemilerine saldırdıkları kadar Amerika'nın zengin hazinelerini taşıyan İspanya gemilerini de hedef alarak bu zengin kargolardan pay aldılar.¹⁹⁹

İzinli korsan savaşlarından etkilenen bölgelerden biri Akdeniz oldu. Özellikle İngiliz ve Fransız izinli korsanları bu sularda önemli bir hacme sahip olan rakiplerinin ticaret gemilerini aldılar. Bu saldırılardan Osmanlı sularında gerçekleşen ticaret de etkilendi. Blackham adlı bir İngiliz izinli korsan gemisinin Osmanlı sularındaki hareketi korsan savaşlarının nasıl gerçekleştiğini dair bize bir örnek vermektedir. İngiliz hükümetinden letters of marque alınmış olan bu gemi 1697 yılı Nisanında Osmanlı sularında dolaşırken Bozcaada'nın iki mil güneyinde İskenderiye'den gelen bir Fransız gemisine rastladı. İçinde bir Osmanlı paşası ve birkaç Türk askeri bulunan gemide

¹⁹⁷ Jan Rogozinski, "The Wordsworth Dictionary of Pirates, Wordsworth Reference", New York 1995, s. 289.

¹⁹⁸ Kennet R. Andrews, Elizabethan Privateering: English Privateering During The Spanish War, 1585-1603, Cambridge At The Universty Press, Cambridge 1964, s.5-6.

¹⁹⁹ Cario'l'o. Cipolla, Fatihler, Korsanlar, Tüccarlar, (Çev. Tülin Altınova), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2003, s. 14-15.

padişah için yüklenmiş olan fitilin yanı sıra kargo olarak da kahve ve pirinç bulunmaktaydı. İngiliz gemisi bu gemiyi 'yasal av' olarak aldı ve İstanbul ile bir sorun yaşamak istemeyen gemi kaptanı, Paşa'yı isteği üzerine Bozcaada'ya bıraktı. Fransız gemisindeki kahve, pirinç, elbise balyası ve pamuk çuvallarını ganimet olarak alan kaptan, aldığı Fransız gemisini de yine geminin kaptanına 500 lions dolar'a satarak gemiyi içindeki mürettebatı ile Bozcaada'ya gönderdi. İngiliz kaptan bu olayla ilgili olarak başının derde girmemesi için Bozcaada'nın idarecisinden gümrük ile ilgili işlemleri halledecek bir belge istedi ve bu paşaya verdiği 100 dolar değerindeki kahve, pirinç ve nakit karşılığında kısa süre içinde aldığı geminin bir 'yasal av' (a Lawfull Prize) olduğunu gösteren bir belge aldı.²⁰⁰

Ancak elde ettiği kardan memnun olan ve yeni avlar arayan İngiliz kaptanı için işler daha sonra umduğu gibi gelişmedi. Fransa elçisi İstanbul'da olayı şikayet ederek zararın ödenmesi için başvuruda bulunmuştu. Bunun üzerine, bu sırada İzmir limanına gelmiş olan Blackham'ın hareketine izin verilmedi. Bu konu ile ilgili yazışmaların devam ettiği süre içinde İngiltere ve Fransa arasında barış yapılıncaya, savaş koşullarının sona ermesi üzerine Blackham'ın korsanlık izni de sona ermiş oldu ve Ocak 1698'de geminin İzmir limanından ayrılmasına izin verildi.²⁰¹

B. İZİNLİ KORSANLARA KARŞI OSMANLI DEVLETİ TUTUMU

İzinli korsanların hareketleri savaş koşulları içinde belirleniyor ve bu korsanların hedefleri devletlerinin savaşmakta olduğu devlet veya devletlerin gemileri oluşturmuyordu. Bu çerçevede, devam eden savaşın dışında bulunan tarafsız devletlerin gemileri için izinli korsanların bir tehlike teşkil etmemeleri gerekiyordu.²⁰² Nitekim izinli korsanların faaliyetlerinin meşruluğu da bu koşula göre değerlendiriliyordu. Rakip devletin gemisini alan bir izinli korsanın hareketi yasal iken, bu korsanın tarafsız bir devletin gemisine yönelttiği saldırıları yasa dışı kabul edilerek, kavuşturuluyordu.

²⁰⁰ Colin Heywood, "The Kapudan Pasha, The English Ambassador And TheBlackham Galley: An Episode In The Anglo-Ottoman Relations (1697)", The Kapudan Pasha His Office And His Domain, HarCyon Days In Crete IV A Symposium Held In Rethymnon, 7-9 January 2000, (Ed it. Elizabeth Zachariadou), Crete University Press, s . 413-423.

²⁰¹ Heywood,a.g.m.,s. 424-433.

²⁰² Bir korsanlık olayı ile ilgili olarak İngiliz elçisinin 1762 Mayıs'ında verdiği taktirinde, İngiltere ile dost olan bütün devletlerin gemilerine İngiltere'nin savaş ve korsan gemileri saldırılmayacağı belirtiliyordu, Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)Cevdet Tasnifi Hariciye Belge No.8093.

Osmanlı Devleti de diğer devletlerin izinli korsanlarının kendi suları içerisindeki hareketlerini tarafsızlık konumuna bağlı olarak biçimlendirdi. Bir Fransız gemisini alan korsan hakkında yürütülen işlemlerden gördüğümüz gibi Osmanlı yönetimi korsanın deniz haydudu değil de devlet hizmetindeki izinli korsan olması halinde durumun yasallığını kabul ediyor ve yetkisini ancak bu izinli korsanın Osmanlı sularında ahid nameye aykırı davranmasının önlenmesi yönünde sınırlıyordu.²⁰³

Böylece tarafsızlık konumu bir devletin limanlarını savaşmakta olan devletlerin saldırılarından uzak, güvenli bölge konumuna sokuyordu. Bu limanlarda savaşan tarafların izinli korsanlarının tarafsız veya savaşmakta oldukları bir devletin gemisine ve adamlarına herhangi bir müdahalede bulunmamaları gerekiyor, aksi takdirde bu korsanlar yetkilerini aşmış olarak suç işlemiş kabul ediliyorlardı.²⁰⁴

Bu nedenle Osmanlı yönetimi de kaptan ve kıyı bölgelerinin yöneticilerine gönderdiği emirlerde bu konuların teminine önem verdi. Osmanlı tarafsızlığının bir göstergesi olarak denizde savaş halindeki devletlerin gemileri bir birleri ile çarpışırken rastladıklarında donanma kaptanları, zabıtlar ve denizde bulunanlar taraflardan birine yardım amacıyla olaya karışmayıp, bir tarafı diğerine tutmayacaklardı. Ayrıca savaşan devletlerin gemilerinin aynı anda bulunduğu bir limanda, buradan önce ayrılacak olan gemiye zaman kazandırmak amacıyla düşmanı olan bir başka geminin 24 saat geçmeden limandan ayrılmasına ve Osmanlı limanlarında savaşan devletlerden biri tarafından korsanlık amacıyla gemi hazırlanmasına izin verilmeyecekti.²⁰⁵ Osmanlı yönetimi sadece idarecilerin değil, halkında bu korsanlara katılım ve yardımlarını sert

²⁰³ BOA Cevdet Tasnifi Hariciye Belge No.6968 (Şubat 1744).

²⁰⁴ Tarafsız bir devletin limanının güvenli olması gerekirken 1756 yılında Hollanda'ya bağlı Tanisil Nail limanında demirli bir İngiliz gemisi Fransız korsanının saldırısına uğramış, Fransa ile Hollanda'nın işbirliği içinde olduklarını söyleyerek sözdinlememiş ve gemisiyle açılıp gitmişti. Bunun üzerine Hollanda'daki İngiliz elçisi bu devlete verdiği dilekçesinde İngiliz gemisinin denizcisi, yükü, senet ve bundan sonra tarafsızlık ilkesi gereğince Hollanda limanlarında Fransız korsanlarına yardım edilmeyerek, bunların buradan gönderilmelerini istedi, BOA Cevdet Tasnifi Hariciye Belge No. 1185 (Eylül 1756).

²⁰⁵ 1794 yılında Fransa. ile Hollanda, Prusya, İngiltere ve İspanya devletleri arasında savaşın devam ettiği günlerde İzmir limanında Fransızlar bir çamlıca kayığı alarak, içine 8 top ve 80 adam koyup korsanlık için donatmışlar ve bu durumun İzmir'deki İngiliz konsolos vekili tarafından İzmir mollasına haber verilmesine rağmen korsanlık için hazırlanan çamlıca limandan hareket etmişti. Bunun üzerine durumu Osmanlı yönetimine bildiren İstanbul'daki İngiliz elçisinin isteği üzerine tarafsız bir devletin limanında gemi teçhizinin tarafsızlık şartlarına aykırı olduğu ve bundan sonra Osmanlı liman ve iskelelerinden bu şekilde harekete izin verilmemesi için gereken yerlerin kadı ve zabıtlarına emir gönderildi, BOA Cevdet Tasnifi Hariciye Belge No. 1482 (Ocak 1794).

yaptırımlarla önlemeye çalıştı. Devletin yasaklamalarına rağmen halk kendilerine iş fırsatı sunan bu yabancı devletlerin korsan gemilerine katılmaya devam ediyordu. Osmanlı sularında yakalanan izinli korsanların gemilerinden birçok Osmanlı reayası çıkıyordu.²⁰⁶ Bu şekilde yakalanan Osmanlı reayalarının isim ve eşkalleri İstanbul'a tersaneye haber veriliyor ve yukarıda görüldüğü gibi kürek cezası ile cezalandırılıyorlardı.²⁰⁷

Alınan tedbirler Osmanlı sularındaki yabancı milletlerin korsanlarının faaliyetlerini engellemeye yeterli olmuyordu. 1756 Mart tarihli bir olay korsanlığın engellenmesi yolundaki tüm uyarı ve tedbirlere karşı bir İngiliz kaptanının Osmanlı idaresinin tüm kurallarını ihlal ederek nasıl korsanlık yaptığını gösteriyor. Vilson adlı İngiliz kaptan Akdeniz'de Osmanlı sularında ve İzmir körfezinde Fransa gemilerine saldırınca yakalanmış ve bundan sonra Osmanlı sularında korsanlık yapmayacağını İngiliz elçisi tarafından taahhüt edilmesiyle serbest bırakılmıştı. Osmanlı suları içinde kalan Çuka Adası'na giderek Fransa'dan İzmir'e giden bir Fransız gemisini, daha sonra Kandiye'de zeytinyağı yüklü bir başka Fransız gemisini aldı; İstendil ve Mikonos Adaları arasında Fransa'dan İzmir'e gelen bir Fransız gemisini ise zorlayarak karaya düşürdü.²⁰⁸

Osmanlı sularına gelen tüccar gemilerinin Akdeniz adaları, Anadolu ve Rumeli sahilinde bulunan kalelerin topaltı, liman ve iskeleler içerisinde ve üç mil mesafeden içeride kalan yerlerde bir başka gemiye saldırmamaları kuralı kondu. Bu kuralı

²⁰⁶ Tuzla yakınlarında bir Fransız gemisini alan İngiliz korsan gemilerinde Hristiyan ve Müslüman Osmanlı reayalarının da bulunduğu görülmüştü. Osmanlı yönetimi İngiltere ve Fransa arasındaki savaş nedeniyle ve bu iki devletinde Osmanlı'nın dostu olmasından dolayı reayalarının bunların gemilerine girmelerini ve bunlara yardım etmelerini yasaklayan emirlere uymayarak İngiliz gemilerine katılan bu kişilerin cezalandırılmasına karar verdi, BOA Fransa Ahkam Defteri No. 34-2/11 Sıra No. 854 (Mart 1757). 1779 yılında Midilli Adası limanına gelen bir İngiliz ,310 gemisi burada Müslümanlar'dan asker yazmak isteyince adada bulunan Fransız konsolosu, Fransa ile İngiltere arasında devam eden savaş nedeniyle bu geminin asker yazma amacının Fransız tüccar gemilerine karşı korsanlık yapma isteği olduğu ve bu şekilde asker yazımının emre aykırı olduğu şikayeti ile yetkililere başvurdu. İngiliz gemisinin dümeni alındıysa da durumu öğrenen İzmir'deki İngiliz konsolosunun bu geminin Osmanlı sularında korsanlık yapmayacağına dair söz vermesi üzerine geminin asker yazması engellenerek dümen geri verildi. Ancak bu olaydan bir süre sonra Fransız konsolosu tarafından Zeytin burnu açıklarında Kumpana denilen bir İngiliz gemisinin bir Fransız gemisini aldığı haberi geldi BOA Cevdet Tasnifi Bahriye Belge No.12571 (Mart 1780).

²⁰⁷ BOA Cevdet Tasnifi Hariciye Belge No.4992 (Temmuz 1734); BOA Fransa Ahkam Defteri No. 34-2111 Sıra No. 855 (Mart 1757).

²⁰⁸ BOA Cevdet Tasnifi Hariciye Belge No. 7682 (Mart 1757).

çiğneyenlerin yakalanması ise devletlerinin elçi ve konsolosları tarafından yapılacaktı.²⁰⁹

Osmanlı suları dışında gerçekleşen korsan savaşları sonucu ganimet alınan malların İzmir, İstanbul gibi limanlara getirildiği takdirde, ticaret için ödenmekte olan % 3 oranındaki verginin bu mallardan da alınacağı şeklinde karar aldı.²¹⁰

Savaşan devletlerin izinli korsanlarının tarafsız bir devletin sularında gerçekleştirdikleri saldırılar, bu devletin deniz güvenliğini de tehlikeye düşürüyordu. Bu durum özellikle iç ticaretinde büyük ölçüde yabancı devletlerin gemilerine bağımlı durumda olan Osmanlı Devleti'ni zor durumda bırakmıştır.²¹¹ İzinli korsanların Osmanlı sularındaki rakip devletin ticaret gemilerine saldırıları, bu gemilerdeki Osmanlı mallarının da zarar görmesine neden oluyordu.²¹² İngiliz ve Fransız ticaret gemilerinin Doğu Akdeniz'de birbirlerine sataşmaları durumunda Osmanlı Devleti'nin bu gemileri alarak iki taraf arasındaki savaşın sonuna kadar iade etmeyeceğini bildirdi.²¹³ Müstemin gemilerine binen Osmanlı reayalarının kayıtlarının dikkatlice tutulması konusu, bu gemiye yabancı bir izinli korsan gemisi tarafından el konulduğu takdirde tarafsız devletin reayası olarak malının iadesini temin açısından önemliydi.²¹⁴

²⁰⁹ BOA Cevdet Tasnifi Hariciye Belge No. 1482 (Ocak 1794).

²¹⁰ Bu karar daha sonra 1748, 1757/58 ve 1759/60 yılları teyid edildi, Kütükoğlu, a.g.m., s. 58.

²¹¹ XVIII. Yüzyılda Osmanlı limanları arasındaki denizticaretinde Osmanlı tüccarları tarafından kiralanan yabancı devletlerin gemileri ağırlıklı bir rol oynuyordu, bu konuda bkz. Daniel Panzac, 'XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Ticareti', (Çev. Serap Yılmaz), Tarih İncelemeleri Dergisi, IV, İzmir 1989, s. 179-191

²¹² 1734 Temmuzunda Selanik mutasarrıfından bu tarihte savaş halinde olan Avusturya ve Fransa devletlerinin gemilerinin bir birlerine saldırdıklarını öğrenen Osmanlı yönetimi 'ticaret gemilerinin korunması' için Çuka Boğazı'nı içeride kalan sularda bu iki devletten her birinin diğer gemisine saldırmasının önlenmesi için saldıran herkim olursa, vardıkları limanda gemilerinin dümeninin alınarak hareketlerinin engellenmesi, ayrıca bunların gemilerine adalar dare ayadan kimsenin girmemesi emrini verdi, BOA Cevdet Tasnifi Hariciye Belge No.4992

²¹³ Yılmaz Oztuna, Osmanlı Devleti Tarihi, C. II, Faisal Finans Kurumu Yayınları, İstanbul 1986, sf. 121.

²¹⁴ Trabluslu tüccar Süleyman, Mısır'dan bir gemiye pirinç yükleterek (geminin uyuğu belirtilmiyor) yola çıkmışken gemisi İngiliz korsanı tarafından alınmış ancak korsan, Süleyman'ı ve mallarını İskenderun'a bırakmıştır. İngiliz korsanın el koymadığı malı burada Halep valisi tarafından alı konmuş, Süleyman da mallarının iadesi isteği ile İstanbul'a başvurmuştur, BOA Cevdet Tasnifi Dahiliye Belge No.1759(tarihsiz).1780 yılı Mart ayında Tunus tüccarı Mustafa'nın Fransız gemisine yüklediği malları Trablusgarp açıklarında gemiye saldıran İngiliz korsanı tarafından alınınca, bu kişi Fransız kaptanının verdiği ve eşyalarını gösteren senet ve Tunus konsolasının verdiği belge ile Osmanlı yönetimine başvurdu. BOA Cevdet Tasnifi Hariciye Belge No. 4099 (Ocak 1784).

Osmanlı Devleti'nin Küçük Kaynarca Anlaşması'ndan sonra Ruslar ile yapacakları bir ticaret anlaşması ile ilgili olarak Akdeniz ve Karadeniz'deki ticaret serbestliği konularını görüşmek üzere 10 Şubat 1780 tarihinde yapılan divan toplantısında konu İngilizlerin ve deniz haydutlarının ticarete verdikleri zarar üzerinde odaklanmıştı.²¹⁵

Organize korsanlık nihayet on dokuzuncu yüzyılda sona erdi. 1816 yılında, Cezayir ve bombalanmasından Akdeniz korsanlarının sonu oldu, 1856 deniz ülkelerin çoğunluğu Declaration of Paris anlaşmasını imzaladı Ticaret gemileri buharlı olmasına rağmen yüklerinden dolayı korsan gemilerine yakalanıyorlardı 1850 ile bu korsanlar kalan küçük birkaç önemsiz olay oldu.²¹⁶

²¹⁵ Virginia. Aksan, Ahmed Resmi Efendi (1700~/783), (Çev. Özden Arıkan), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1997, sf.176

²¹⁶ John H. Tibbetts By Kalk ve Güz ve Rise: Güney Carolina's Deniz Tarihi

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

BUHARLI GEMİLER VE MODERNLEŞME

18. yüzyılın ikinci yarısında başlayan reformlar dönemi boyunca ve yakın zamana kadar Olduğu gibi kaldı. Haliç'in güney kıyısı yine kentin iaşesi için kullanılırken, kuzey kıyısının batı kısmında tersanenin kurulmasından itibaren sadece donanma bulunuyordu. Galata önlerindeki doğu kısmı ise ağırlıkla uzak bölgelerle ticarete ayrılmıştı. Başlayan reformlar evresinde, ahşap, yelkenli gemiler yerlerini yavaş yavaş demir gövdeli gemilere bırakırken pek çok şey değiştiğinden, burada yeni bir bölüme başlamak yerinde olacaktır.

I. YELKENLİ VE BUHARLI ÇALIŞAN GEMİLER DÖNEMİ

Değişimin başlangıcını, buharlı gemilere geçişin epey öncesinde, yani Sultan I. Abdülhamit (1774-1789) ve III. Selim (1789-1807) saltanatlarında başlayan reform döneminde aramak gerekiyor. Bu dönemde başlayan reformları 19. yüzyılda II. Mahmut (1807-1839) sürdürdü.

1800'den önceki yıllarda Doğu Akdeniz ticaretine sahil ticareti hariç Avrupa gemileri hâkim olmaya başlamıştı. 1800'de Osmanlı mallarının ve yolcularının çoğu küçük yelkenlilerle taşınıyordu. 19. yüzyılın başında Napolyon harpleri sebebiyle Osmanlı-Yunan ticaret filosu imparatorluk sahillerindeki ticareti ele geçirmişti. Kızıl Deniz'i 1840'lara kadar bölgedeki Müslüman tüccarlar kontrol ediyordu. Bunların yelkenlileri çift direkliydi ve 80 tonu aşmıyordu. 19. yüzyılın ortasına kadar Akdeniz'de 200 tondan daha ağır yelkenli enderdi. 1800'lerde yabancı gemilerin de yük tonajı düşüktü.²¹⁷

Bu görünümü değiştiren Avrupa'dan gelen buharlı gemiler oldu. Osmanlı kara sularında 1820'lerden itibaren işlemeye başlamışlardı. 1833'te Odessa Kumpanyası Karadeniz yoluyla İstanbul'a bir gemi gönderdi. Bunu takip eden yılda Avusturya

²¹⁷ Quataert, 2004, s. 920.

bandıralı bir gemi Tuna üzerinden İstanbul'a vardı.²¹⁸ Beyrut limanına ilk buharlı gemi 1836'da, Kızıldeniz'e 1840'da girdi. Yelkenli gemilere buhar makinelerinin yerleştirilmesiyle başlayan süreç, 1835-1840'lı yıllarda buharla çalışan çarklı gemilerin yapılmasıyla devam etmişti. İlk defa 1841 yılında pervaneli ve buharla çalışan İngiliz Novelty gemisi Liverpool'dan 420 ton yükü İstanbul'a geldi.²¹⁹ 1840'ların sonunda İngiltere Kızıl Deniz'de, diğer Avrupa devletleri ise Akdeniz ve Karadeniz'de düzenli gemi seferleri işletmeye başlamışlardı. Basra körfezine muntazam gemi seferleri 1860'lardan evvel başlamadı. Süveyş kanalının açılması buradaki gemi sayısını da artırdı.²²⁰

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

Deniz kuvvetleri için alınan bu yeni buharlı gemiler beraberinde bağımlılığı da getirmişti. En iyimser şekilde vapurların tekneleri tersanede inşa edilip makineleri İngiltere'den satın alınmaktaydı. Fakat iç dinamiklerden kaynaklanmayan bütün teknolojilerin ithali gibi pahalı ve verimsizdiler. Hatta araçların yolsuzlukları sebebiyle daha sonra vapurların tamamı, başta İngiltere olmak üzere Avrupa'da yaptırılmaya ve satın alınmaya başlanacaktır. Buharlı gemilerin idareleri yani makinist ve çarkçıları İngiliz idi ve bunların yardımı olmadan hiçbir buharlı geminin Karadeniz veya Akdeniz'e çıkması mümkün olmuyordu. Bu elemanlar da yüksek ücretlerle Avrupa'dan getirtilmek zorunda kalınmıştı.²²¹ Teknik eleman konusundaki sıkıntılar her zaman devam etti. Osmanlı Devleti nehir ve göllerde vapur işletme imtiyazı almak isteyenlere

²¹⁸ 1833 yılı içinde kumpanya Avusturya hükümetinin ısrarları üzerine gemilerinin seferlerini Tuna'nın aşağı kısımlarıyla Tuna'nın ağzına kadar uzatmayı kabul etti. Şirketin 1833'de inşa ettirdiği "Argo" adlı gemi 11 Nisan 1834'de Demirkapı'yı geçip aynı ayın 23'ünde Kalas'a gelmesiyle faaliyet alanını Aşağı Tuna'ya kadar genişletmiş oldu. Paskaleva 1968, s. 65-67.

²¹⁹ Duran, 2004, s. 85.

²²⁰ Quataert, 2004, s. 920

²²¹ Gencer, 2001, s. 191.

şirketin Osmanlı tabiiyetini ısrarla vurgularken, teknik eleman konusu söz konusu olduğunda dışarıdan karşılanabileceğini kabul etmek zorunda kalıyordu.²²²

A. III SELİM DÖNEMİ (1789-1807)

Babası Sultan III. Mustafa zamanında, henüz küçük bir çocuk iken kafasında ıslahat fikirleri yer etmiş olan III. Selim, padişah olduktan sonra bu fikirlerini hayata geçirmenin yollarını arıyordu. Bu ıslahat düşünceleri içerisinde Bahriye'nin ıslahı konusunda ısrarlı olan Sultan III. Selim, 10 Mart 1792'de Küçük Hüseyin Paşa'yı Derya Kaptanlığına getirmiştir. Küçük Hüseyin Paşa bu makamda kaldığı oniki yıllık sürede kendisine geniş yetkiler veren Sultan Selim III'in ıslahat planlarına harfiyen uyarak, Donanma'yı ve Tersane'yi en iyi İngiliz ve Fransız örneklerine göre ve yabancı teknisyenlerin yardımı ile Avrupa ayarında ıslah etmeye çalışmıştı. Bundan dolayı modern Osmanlı Denizciliği'nin banisi olarak haklı bir ün kazanmıştır.²²³

III. Selim tahta çıktığında kara ordusunun perişanlığı aynen Bahriye'de de mevcuttu. Padişah reformlara girişmek gereğini duyuyor, fakat yerleşmiş bulunan tutucu ve gerici güçler reformlara karşı çıkıyordu. Kaldı ki, denizcilikte belki de herşeye yeniden başlamak gerekti. Denizcilikte eğitimli personelin, teknik bilginin ve sanayiye dayalı modern gemi tezgahlarının gereği kara ordusundan çok daha fazla idi.²²⁴

1806 yılı, Sultan III Selim'in hayatında bir dönüm noktası teşkil eder. Napolyon Bonapart'ın İmparatorluğunun tanınması ve bu konu ile ilgili harici meselelerin çözülmesi, Ruslar'ın Osmanlı Devleti'ne harp ilanı ve daha da önemlisi; Balkanlar'daki Slavlar'ın milli egemenlik için çıkardıkları isyanların genişlediği dönemdir. Nizam-ı Cedid'in Rumeli'ye teşmil edilmesi, Sultan'a karşı büyük bir ihtilalin hazırlanması gibi iç olayların hemen hepsi bu yıllar zarfında patlak vermişti. Tüm bu olumsuz gelişmeler Sultan III. Selim'in hükümdar olarak otorite ve nüfuzunun azalmasına sebebiyet vermiştir. Sultan III. Selim, Kabakçı Mustafa Paşa İsyanı ile önce tahttan indirilmiş, daha sonra da katledilmiştir. Batı ilim ve tekniğine daha şehzadeligi zamanında, XVI. Louis ile mektuplaşması esnasında aşına olan ve ilk kez batının

²²² Ekinci, 1992, 67-90; 2005, s. 185-203.

²²³ Celalettin, Yavuz, 1999, s. 31-32.

²²⁴ Nejat, Gülen, 2001, s. 10

teknikini bilerek reformlara girişen padişahdır. Sultan III. Selim'in tüm reform faaliyetleri içinde özellikle önem verdiği ve üzerinde titizlikle durduğu, bizzat yerinde müşahede ve müdahaleleri ile yürüttüğü Tersane ve Donanma'nın ıslahı gayretleri onun katliyamı ile birlikte akamete uğruyordu.²²⁵

1. DENİZ TİCARETİNDE MODERNLEŞME ÇALIŞMALARI

Osmanlı İmparatorluğu Avrupa ile arasındaki gelişmişlik farkının iyice açılması üzerine Avrupa sistemlerini incelemeye ancak 18. Yüzyılın sonlarına doğru yanaşmıştır. Bu konuda sefir mektupları önemli bir kaynak oluşturmaktadır. Sefir mektupları ile ilgili en önemli örneği III. Selim tarafından 1791 yılında Avusturya'ya "vergi, finans, maliye, madenler, tarım, banka senedi, piyango, posta ve karayolları idareleri konusunda rapor yazmak üzere gönderilen Ratig Efendi'nikiler oluşturur. Ratig Efendi ülkede üretilmiş kumaşların milli servet olarak yurt dışına gönderilmesinin engellenmesi ve ekonomik refah için bütçe fazlasının gerekli olduğunu bildirmiştir.²²⁶

Sultan III. Selim tahta çıktığında Osmanlı İmparatorluğu'nda Yeniçeri müessesesi ticaretle uğraşan insanlarla dolmuştu.²²⁷ Ticaret alanında Sultan III. Selim zamanında Nizam-ı Cedit ıslahatı kapsamında fakat yetersiz sayılabilecek ıslahatlar (1792) aşağıda sayılmaktadır.²²⁸ a) Osmanlı İmparatorluğu'nda bulunan yabancı elçi ve konsoloslar dil bilmedikleri için Osmanlı Hristiyan halkından tercüman kullanabilmişlerdir. Tercümanlar rahat bir şekilde geçinebilecek haklara sahipti ve esnafılık, tüccarlık yapmamaları gerekiyordu. Bu kural zamanla bozuldu. b) Osmanlı ile ticaret yapan yabancı tüccarlara iç ticaret yapmamaları ve %3 olarak vermesi gereken gümrük vergisini %15 olarak vermemeleri bildirilmiştir. c) Osmanlı'da bazı Rum kaptanları Rus konsolosluğundan pasaport ile birlikte Rus himayesine girdiğini gösteren patente almışlardır. Gemilerine Rus bayrağı çeken bu patente sahibi Rumlar böylece Rus donanmalarına sağlanan ayrıcalıklardan yararlanabilmişlerdir. Bu durumu

²²⁵ Celalettin, Yavuz, 1999, s. 34-35.

²²⁶ Faik, Reşat, Unat, "Osmanlı Sefirleri ve Sefaretnameleri", Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1968, s. 155-160.

²²⁷ Bilge, Hamarat, "Osmanlıda Değişim Adı III. Selim", Bekir Günay (Editör), Düşünce Tarihi, Kocaeli, 2008, s. 1.

²²⁸ Fahri, Çetin, Derin, "Yayla İmümü Risalesi", Lü Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi, 1973,3, s. 213-272

engellemek için Osmanlı vatandaşı olan Rumlar'dan patentleri alınmış, diğer devletlerin elçiliklerine de Osmanlı tebaasına patente verilmemesi bildirilmiştir.

Deniz trafiğini aksatan önemli bir başka neden, Ege'de yüzyılın ortasından sonra bile faaliyetlerine devam eden küçük korsan gemileri oldu; bunlara karşı Türk donanmasının yanı sıra zaman zaman Fransız, İngiliz ve Avusturyanın Akdeniz filolarındaki bazı gemiler de görevlendiriliyordu.²²⁹

Bütün bu olaylar transit ulaşımını ve İstanbul acentalarında yapılan ticareti bir hayli engelledi; ayrıca 1774 Küçük Kaynarca antlaşmasında kararlaştırılan, ticaret gemilerinin Boğazlardan Karadeniz'e serbest geçişi, gerçekte ancak 19. yüzyılın ilk yarısında bir dizi ek antlaşmayla hükme bağlandı. 17.- 18 yüzyıllarda yabancı gemilerin tek tük geçişini, Bâbîâli'nin geçişi yeniden tüm yabancılara kapattığı bir dönem izledi. Bu karardan ilk planda mağdur olan Rusya'ydı, ama Osmanlıların yasa dışı yük taşıdığından kuşkulananması halinde 1820'lerde İngiliz ve Fransız gemileri de zaman zaman İstanbul limanının da günlerce, hatta haftalarca beklemek zorunda bırakılabiliyordu.²³⁰

Tahıl nakliyatında çoğunlukla yerli ve Yunanlı kaptanların yönetimindeki yelkenli gemiler kullanılıyordu; Bâbîâli'da 1838'de gemilerin yüzde 30'u Yunan, yüz de 24'ü Osmanlı, yüzde 18'i Sardunya, yüzde 12 Avusturya ve yüzde 9'u Rus bandıralıydı. Buna rağmen Yunan ve Türk gemicilerinin denizcilik yetenekleri dönem

²²⁹ Başlangıçta Yunan bağımsızlık savaşı ile adeta meşru olan, ancak daha sonraları 1828'de çıkarılan yasalara rağmen adalardaki halkın yoksulluğu karşısında varlığını sürdüren Yunan korsanlığı hakkında, karş. Greece at Sea, s. 106 vd.; Vacalopoulos, Commerce, s. 363-377. Bununla birlikte Kuzey Afrika kıyılarındaki Mağrip devletlerinin Adriyatik ve Ege'de ava çıkan korsan gemileri de vardı. Örn. 1821'de Sakız Adası önlerinde ki Cezayir ve Tunus korsanları, 1825-1826'da Adriyatik denizinde: bak. R. Benigni, Biblos. Österreichische Zeitschrift für Buch- und Bibliothekswesen 22, 1973, s. 214 vd. Journal de Constantinople'a göre bazı tekil olayların bilgileri: 21.11.1843- Rodos'ta bir konan saldırısında dokuz kişi öldürülür. Bir Avusturya guleti müdahale eder; 19.5.1849 - Kapudan-ı Derya Süleyman Paşa, Mayıs'ta denize açılmaları beklenen beş hızlı yelkenliyi korsanlarla mücadele için donatır. 29.7.1849 - Süleyman Paşa Sakız Adası'nda, kendi ifadesine göre 170 kişiyi öldürmüş olan en ünlü korsanlardan birini yakalar. Ekim 1849 - Avusturyalıların korsanlara karşı yürüttüğü harekâta ilişkin haberler; 19.9.1851 - Avusturya briki Triton korsanı avında; 14.5.1852 - bir Türk çekelevesi (saccolleva) Kalimnos dolaylarında korsanlarca ele geçirilir. Ayrıca bak. D. Zakynthos, L'Hellenisme Contemporain 3, 1939, s. 695-738; Puryear, .France 8vd.); K. Vasdravelis, Klephts, Armatoles and Pirates in Macedonia during the Rule of the Turks (1627- 1821) (1975) s. 76 vd.

²³⁰ Puryear, France, s. 17 vd., s. 34 vd.: Buna göre, genellikle hayli uzun süren Osmanlı formaliteleri yüzünden, ilgili elçiliklerden de onay gören bir davranış olarak sahte yükleme belgeleriyle geçiş yapmak yaygındı; ayrıca bak. Turgay, Trade, s. 301 ve dipn. 18.

daşları arasında pek fazla itibar görmüyor du: “Türk denizcilerinin, denizcilik bilincindeki yetersizliğinin sonucu olan birçok kazanın enkazı,”²³¹ Karadeniz’de gemiciliğin serbest bırakılması için verilen mücadelenin başarıya ulaşmasından beri başka devletlerin gemileri de işin içindeydi. Bütün bunlar sorunsuz yürümüyordu: Bazen gümrük sorunları çıkmış olmalı, örneğin Karadeniz’i fazla fırtınalı bir hava için büyük güçlükler yaratan bu meselenin artık daha serbest bir pazar aracılığıyla düzenlenmekte olduğu sonucu çıkarılabilir. Kırım savaşının başlangıç evresindeki gibi, fiyatlar zaman zaman hayli şişiyordu, aşırı tahıl gemileri, yüklerini İstanbul’da kurutup daha sonra da gümrük ödemedi başka bir gemiyle yola çıkarmak istediği zamanlar oluyordu. Bu şekilde, kentin tahıl ihtiyacının tedariki pek de büyük güçlüklerle karşılaşılmaksızın gerçekleştirilirken, III Selim’in Akdeniz ticaretini canlandırma girişimleri’ kayda değer sonuçlara ulaşmadı. Gerçi padişahın girişimi üzerine küçük bir grup zengin devlet memuru kendilerine uzak ülkelerle ticarete kullanılmak üzere gemiler yaptırdı, ancak zaten önemli olmayan uzak bölge ticaretinin büyük kısmı İstanbul’da yerleşik azınlıkların ya da yabancıların elinde kaldı.²³²

İkinci sırada, devrim ve Napoleon savaşlarıyla ekonomik hayatı kesintilere uğrayan Fransa geliyordu; Marsilya üzerinde yoğunlaşan Levant ticareti Fransa için ancak 1815’ten sonra yavaş yavaş hareketlenmeye başladı.²³³ Ayrıca Avusturya da Levant trafiğinde oynadığı rolü artırmaya başladı: Daha 1786’da, “...o sıradaki imparatorun elçisi gururla, aynı anda 14 Avusturya deniz aracının limanda bulunduğunu raporuna yazabiliyordu...”²³⁴

18. yüzyılın ortalarından itibaren Osmanlı dış ticaretinin genişlemesi bu tarihten önceki döneme oranla çok daha rahat belgelenebilir durumdadır. Bu patlama özellikle ihracatta çok belirgindir: Kayıtlarda 1770’lerle 1870’ler arasında İzmir

²³¹ Örn. Olivier, Voyage I, s. 34, Çoğunlukla kıyıya görüş mesafesi içinde ve pusulasız yolculuk yapıyordu; Greece at Sea, s. 107, Sp. G. Focas, The Greeks and Navigation on the Lower Danube 1789-1913, Vacalopoulos, Commerce içinde, s. 119 (Braila’daki Sardunya konsolosunun bir raporuna göre). Yunan gemilerinin rolü hak. A. Vacalopoulos, Balkan Studies 21, 1980, s. 107 vd.

²³² Karş. Shaw, Old and New, s. 177 vd.; B. Braude - B. Lewis, Christians and Jews in the Ottoman Empire. The Functioning of a Plural Society (1982)

²³³ Genel olarak: Puryear, France, çeş. s., özellikle s. 9 vd., s. 29 vd., s. 47 vd.; Paris, Histoire, çeş. s.; Mc Gowan, Trade s. 22 vd.; ayrıca bak. Olivier, Voyage I, s. 215 vd., 1800 dolaylarında Marsilya’ya kayıtlı yaklaşık 400-500 geminin Akdeniz’de faaliyet gösterdiği notunu içeriyor; 1816’da orada kısa süre için Compagnie de la Mer Noire faaliyet gösteriyordu: Puryear, France, 4.

²³⁴ M. v. Herzfeld, Archiv für Österreichische Geschichte 108,1, 1919/20, s. 306.

limanında cari değerlerde on kata ulaşan bir artış olduğu görülmektedir. İthalat ta buna koşut olarak sekiz kat artmıştır.²³⁵

Transit malların artık İzmir'in ihracatı içinde çoğunluğu oluşturmamasıdır. Avrupa'da başta tarımsal ürünler ve hammaddeler olmak üzere, Batı Anadolu'dan gelen mallara sürekli artan bir talep vardır. Bu yıllarda İzmir'den yüklenen malların başını çeken Bursa ipeği ve İzmir pamuğu, artık kesin olarak İran ipeğiyle Ankara tiftiğinin yerini almış durumdaydı. İzmir'den ihrac edilen bu mallar arasında afyon, kuru üzüm, incir ve doğal kök boyaları vardı. İzmir çevresinde yapılan tarımsal üretim hacminde dört-beş katlık artış olması, ihracattaki büyümenin altını çiziyordu; kentin toplam ticaret dengesi 19. yüzyılın büyük bir bölümünde bozitif olarak gerçekleşti.²³⁶

Bu nedenle, 18. yüzyılın ortasından itibaren İzmir çevresinde gelişen yeni ticaret ağının en önemli yönü, bu ağın yerel tüccarlardan oluşan bir grupça denetlenmesiydi. Bu yerel gruplardan bazılarının faaliyetleri Batı Anadolu bölgesinin dışına kadar uzanıyordu. Rum tüccarlardan bazıları gemileriyle düzenli olarak Atlas Okyanusu ötesine yolculuk ediyorlardı.²³⁷ İstanbul'un ekonomik hayatı, III. Selim'in yerli imalatı geliştirme gayretlerine rağmen mütevazı boyutlarda kalmıştı.²³⁸

2. TERSANELERİN MODERNLEŞTİRME ÇALIŞMALARI

Sultan III. Selim, böyle bir durum içinde yaşayan milletin deniz sorunlarına önem vermemeyi sürdürmesi halinde daha uzun yaşayamayacağını anlamış ve Donanma'yı hem de tersaneleri geliştirmeye başlamıştı. Bilhassa 1804 yılında çıkartılan bir kanunname ile idari işlerin de bir esasa bağlanması sonunda, Bahriye Meselesi ilk defa olarak ciddi bir şekilde ele alınmış oluyordu. Bahriye Hazinesi'nin teşkili ile de reformların maddi cephesi problem olmaktan çıkıyordu.²³⁹

Keza bu arada, 1794'te Levend Çiftliği'nde başta Nizam-ı Cedit olmak üzere bir Orta teşkil edilmişti. Sultan III. Selim zamanında; İstanbul, Gemlik, Çanakkale,

²³⁵ Frangakis-Syrett, 1992, 5, 6. bölümler, Kurmuş, 1974, s. 38-52, Kasaba, 1988-89, 4. bölüm

²³⁶ Ayrıntılar için, bkz. Kasaba s. 120-121.

²³⁷ Leon, 1972, s. 30

²³⁸ Karş. Müller-Wiener, Manufakturen, s. 266.

²³⁹ Celalettin, Yavuz, 1999, s. 32.

Limni, Midilli, Bodrum, Rodos, Sinop, Ereğli ve Sohum olmak üzere birçok değişik yerlerde mevcut tersanelerin ya kapasitesi arttırılmış veya modernizasyona gidilmiştir. Bu tersanelerin bazılarında İsveçli ve Fransız olmak üzere yabancı uzmanlar da çalıştırıldı. Bu geniş çalışmanın sonucu olarak 1789-1799 yıllarında personel sayısı 550-1200 arasında değişen 17 kalyon, 14 firkateyn ve 11 korvet inşa edilmişti.²⁴⁰

III. Selim döneminde, tam bir çöküntü halinde devir alınan donanma ve tersane büyük bir gelişme gösterdi. 1789-1796 yılları arasında, 7 yıl zarfında, 15 tersane ıslâh edilerek Kalyon, Firkateyn inşa edilir hale getirildi ve bu süre içinde tam 45 gemi inşa edildi. Bu tersaneler: İstanbul'da Tersane-i Amire, Bodrum, Gemlik, Çanakkale, Midilli, Sinop, Karadeniz Ereğlisi, Limni, Kıbrıs, Kemer, Eflak-Boğdan'da Kalas, Silistire gibi tersanelerdi.²⁴¹

Leroy 1784'te elçi Comte de Choiseul-Gou er'nin girişimleri üzerine, Toulon donanma tersanesinin adamlarıyla birlikte İstanbul'a geldi ve tersaneyi modernleştirme çalışmalarına başladı. Bunun yanı sıra, tersane personeliyle ve gemilere kereste temininde çıkan birçok güçlüğe rağmen donanma için birkaç büyük gemi inşa etti, ancak 1788-1789'da Fransızlarla Osmanlılar arasındaki gerginlik nedeniyle İstanbul'dan geri çağrıldı, daha sonra da Mısır'a gitti.²⁴²

Aynalıkavak Kasrı yöresinde yeni depo binaları ve gemilerin kalafatlanmasına yarayan tesisler vardı. Fransız elçisi Comte de Choiseul-Goum er'nin desteğiyle 1784'te iki Fransız gemi ustası ile birkaç zanaatkarı tersaneye getirtmek mümkün oldu. Bazı güçlüklerle rağmen, bunların yönetiminde İngiliz ve Fransız örneklerine uygun birkaç gemi ortaya çıktı;²⁴³

En önemli görev yukarıda gösterildiği gibi hiç de yeni bir şey olmamakla birlik te, tamamıyla eskimiş liman tesislerinin modernleştirilmesi, dolayısıyla yüzyılın ilk yarısında Avrupa'nın pek çok liman kentinde yapılmaya başlandığı gibi, limanın

²⁴⁰ Celalettin, Yavuz, 1999, s. 31.

²⁴¹ Nejat, Gülen, 2001, s. 11

²⁴² Bak. Olivier, Voyage, C. I s. 32 vd.; Capt. D. Sutherland, A Tour up the Straits from Gibraltar to Constantinople... (londra 1790) s. 337; Lechevallier, Voyage, s. 323.

²⁴³ L. Pingaud, Choiseul Gouffier La France en Orient sous Louis XVI. (1887) s. 101, mühendis S. Leroy'un, orta ve alt rütbeli Osmanlı memurlarının sürekli engellemelerine ilişkin şikayetleri üzerine.

çalışma tarzının da kapasiteyi artırma hedefiyle modernleştirilmesi idi: Londra’da 1789-1790’da Brunswick doklarıyla işe başlanmış²⁴⁴ ve o zamandan beri de Wes tindia Docks’tan (1799-1802) Saint Cat herine Docks’a (1825-28) kadar bir dizi başka dok ile, gemiden ambara ve ambardan gemiye mal aktarma işini daha çabuk ve her şeyden önemlisi daha güvenli hale getirmenin yöntemleri geliştirilmişti.²⁴⁵

Önce 500.000 gurusluk maliyet öngörülen dok inşaatı, 1800’de nihai olarak toplam 742.984 kuruşa mal oldu. Ayrıca gemi yapım ustası J.-B. Le Brun yönetiminde gemi inşa yerlerinin sayısı, aynı anda dokuz büyük gemi inşa edilebilecek veya Onarılabilecek şekilde artırıldı. Le Brun Hasköy ve Ayvansaray’da iki kızak daha yaptırdı ve tersanenin eski ahşap kızaklarının yerine, tersane alanının batısında yeni taş kızaklar inşa ettirdi. Ayrıca Haliç’in yukarı ucunda, Kâğıthane’de, donanmanın daha küçük birimleri için hangarlar yapıldı; bunları 1795’te, iki yeni kollu vinç izledi; ancak bunlar “hâlâ eski tarzda, büyük makaralar kullanılarak yapılmıştı.”²⁴⁶

Bu tedbirlere paralel olarak kapudanpaşa başka limanlardaki tersaneleri de düzene sokturdu. Böylece birkaç yıl içinde, birçok gemiyi hizmete sokmak mümkün oldu. 1801 ‘de Osmanlı donanması on iki muhribe ve 15 fırkateyne sahipti, iki yeni kalyon da inşa halindeydi.²⁴⁷ Bu sırada Fransız mühendislerin çoğu, Napoleon’un Mısır’ı istilasının (1798) ardından İstanbul’u terketmiş, yerleri kısmen İngilizlerle doldurulmuştu.²⁴⁸

²⁴⁴ Londra hak. Örn.: R. S. MacElwee, Port Development (1925); K. Löbe, Metropelen der Meere. Entwicklung und Bedeutung grosser Seehäfen (1979) çeş. sf, özellikle de s. 282 vd.; F Etzel Försters Allgemeine Bauzeitung 6, s. 1841, 181-192

²⁴⁵ Karş. C. Atay, Tarih İçinde İzmir (1978) s. 94-104; M. S. Kütükoğlu, Tarih Dergisi 32, 1979,495-558; W. Müller-Wiener, Mitteilungen der Frankischen Geographischen Gesellschaft 27/28, 198ü/81, s. 431 vd.; P. Oberling, Vardı Tarrira 3, 1986, s. 315-325.

²⁴⁶ Prokesch-von Osten, Denkwürdigkeiten s. 393’e göre.

²⁴⁷ Pouqueville, Travels, s. 314’e göre. Yakıtal 1337 vd.’de başka sayılar veriliyor; 1788-1806 arası için nakledilen sayılar (karş. Shaw, Navy, 226 ve dipn.l) 14 ile 24 kalyon, 14-22 fırkateyn ve 13-15 korvet arasında değişiyor, diğre gemiler Rodos, Sinop, Genslik, Ervğli, Limni’den ve başka tersanelerden gelmeydi: karş. E. Z. Karal, Tarih Vesikaları I, 1942, s. 206.

²⁴⁸ Karş. Wittman, Travels, 3 vd., s. 92.

Tablo 3 : III. Selim Dönemi Gemileri

Kalyonlar	Pers. Sayısı	Top Sayısı	İnşa Yılı	İnşa Edildiği Tersane
Selimiye	1200	62	1796	İstanbul
Tavusubahri	900	82	1798	İstanbul
Heybetendaz	850	76	1796	Bodrum
Besaretnuma	850	76	1796	Bodrum
Bediünüsret	900	82	1797	İstanbul
Arslanbahri	850	76	1794	İstanbul
Şehbazıbahri	850	74	1793	Bodrum
Sayyadıbahri	850	74	1793	Çanakkale
Ejderibahri	850	74	1793	Gemlik
Ziveribahri	700	68	1796	Midilli
Pernevinusret	700	68	1793	Sinop
Asarınusret	800	74	1793	İstanbul
Kaplanıbahri	800	76	1799	Rodos
Seddülbahir	850	76	-	İstanbul
Fatihbahri	550	60	1791	Sinop
Bahrizafer	750	72	1789	İstanbul
Fevzihüda	650	72	1789	Sinop
Hilalizafer	650	66	1790	Bodrum
Firkateynler	Pers. Sayısı	Top Sayısı	İnşa Yılı	İnşa Edildiği Tersane
Merkenigazi	450	50	1796	İstanbul
Şahiniderya	450	50	1797	K.Deniz Ereğli
Bedrizafer	450	50	1799	Ereğli
Hümayızafer	450	50	1793	İstanbul
Şehperizafer	450	50	1796	Rodos
Şevketnüma	450	50	1796	Limni
Şiarınusret	450	50	1793	Rodos
Nesimizafer	375	40	1793	Rodos
Gazailibahri	375	40	1798	Kemer
Bülheves	275	40	1797	Kalas
Hediye-tülmülk	200	46	1797	Sinop
Tizhareket	200	32	1797	Rodos
Ferahnüma	150	24	-	Fransa
Kuşadıbahri	250	40	-	Fransa
Korvetler	Pers. Sayısı	Top Sayısı	İnşa Yılı	İnşa Edildiği Tersane
Zaferküşa	200	26	1796	İstanbul
Cengaver	200	26	1797	İstanbul
Sucaıbahri	200	26	1797	İstanbul
Saika	175	26	1798	İstanbul
Ateşfeşan	175	26	1798	İstanbul
Selâbetnüma	160	26	1795	İstanbul
Rehberinüsret	200	26	1796	Rodos
Meserretibahri	150	22	1799	Rodos
Rüzgarıbahri	120	22	1796	-
Hediye-i Hakimi Fas	24			Fas Sultanının Hediyesi

Kaynak; Gülen Nejat Şanlı Bahriye Türk Bahriyesinin İkiyüz Yıllık Tarihçesi
1773-1973 Kastaş Yayınları 2. baskı 2001 s.12-13

Tersane kompleksindeki en önemli değişikliklerden biri bu döneme rastlar, 1802'de artık engel oluşturan eski tersane surları yıkıldıktan ve tersanede çalışan işçilerin mahalleleri ve Kasımpaşa'daki denizcilerle bağlantı kolaylaştırıldıktan kısa süre sonra²⁴⁹ (1217- 1218/1802-03) Küçük Hüseyin Paşa, Aynalıkavak Kasrı'na ait arazinin büyük bir kısmını tersaneye katılmasını sağlamayı başardı. Kasrın kıyıdaki binalarının yıkılmasından sonra tersane yeni genişlemeler için acilen ihtiyaç duyduğu arsalarla kavuştu.²⁵⁰

1798'de Napolyon'un Mısır'a hücum etmesi üzerine Fransızlarla işbirliği bozuldu, tersanedeki Fransız uzmanları memleketlerine döndüler. Ancak bir süre sonra Fransa ile aramız düzeldi. İstanbul'daki Fransız Sefiri General Sebastien bu konuda çok yapıcı rol oynadı.²⁵¹

Gemi İnşa Mühendisi Fransız Le Brun, Jean Baptiste Benoit, İsveçli Klenberg, Lokrinini, Havuz Mühendisi İsveçli Rhode, Fransız Yakom, Venedikli Yüzop, İsveçli Mimar Kalgran, Velson gibi yabancı uzmanlara vardı. İlâveten Mimar Kara Yorgi, Anton Dimitri, Noholi Kalfa gibi pek çok yerli Rum ve Mimar İsmail, Çakır Ali, Molla Mustafa, Fidanoğlu Mehmet, Kalash Ali gibi müslüman gemi inşaiyecileri vardı. 3 ambarlı, 122 toplu, 1200 mevcutlu büyük Selimiye Kalyonu bu dönemde inşa edilmiştir. 1791'de Hollanda'dan 6 adet harp gemisi satın alınması kararlaştırıldı. Bu, tarihimizde ilk kez bir yabancı devletten harp gemisi satın alma kararı idi. Ancak bu karar gerçekleşemedi.²⁵²

Ege ve Karadeniz'deki başka tersanelerde de ek gemiler inşa edildiğinden 1784'te donanma 22 yeni muhribe ve 15 fırkateyne sahipti, ancak yeni ve daha iyi eğitilmiş mürettebata ihtiyaç vardı.²⁵³

²⁴⁹ C. Vimercati, Constantinople et Egypte Paris 1854 s. 39, V. Z. Dümer, Türk Ans. XX 1972 s. 365.

²⁵⁰ İst. Aus III (1960) 1615; Pakalın, Sözlük III s. 464, bir haddehane için gerekli makine donanımının İngiltere'den geldiğini belirtiyor, ancak inşa tarihi olarak 1248/1832 yılını gösteriyor; ayrıca karşı. Müller-Wiener, Tersane, 263.

²⁵¹ Nejat, Gülen, 2001, s.10

²⁵² Nejat, Gülen, 2001 s.11

²⁵³ Kömürcüyan s. 215; Choiseul-Gouffier IV, s. 145. ve Resim 93; Brayer, Neuf Annees I 19.; İst. Ans. VII (1965) s. 3535.

3. ALTYAPI VE EĞİTİMDE MODERNLEŞME ÇALIŞMALARI

18. yüzyıldan itibaren diğer Akdeniz devletlerinde de yolcuların ve mürettebatın karantinada tutulması için istasyonlar kurulmuştu (örneğin 1730 Avusturya ve 1768-1869 Trieste karantinaları). Karantinaya tabi mallarda ise “zehir tutan” mallarla diğerleri arasında ayırım yapılıyordu; birinci gruba tüm dokuma hammaddeleri, pöstekiler, deri, kürk, kuş tüyü ve keten dahildi.²⁵⁴ 1798-1799’da Paşalimanı’nda çeşidi ambarlar kuruldu, yeni değirmenlerin inşasıyla birlikte başka ambarlar ortaya çıktı.²⁵⁵ Bu amarlarda genel olarak tahıl ürünleri depolanıyordu.

III. Selim (1789- 1807) dönemindeki reformlar bazı makam sahiplerinin makam adlarında ve yetkilerinde değişiklikleri beraberinde getirmişti. Örneğin 1804 reformlarından itibaren Liman Reisi artık Kapudan-ı Hümayun’un vekiliydi, böylelikle de paşa rütbesiyle, eskisinden çok daha yüksek bir mevkiye sahipti.²⁵⁶

III. Selim döneminden, yani 1793’ten beri kıyıda yer alan ve 19. yüzyıldaki birkaç yangından sonra tekrar tekrar onarılan topçu kışlaları ve bunların önündeki büyük talim alanı 20. yüzyıl başlarına kadar 200 metreyi aşkın bir kıyı şeridini işgal ettiği halde, liman faaliyetleriyle işlevsel bir bağlantıları yoktu.

Mühendishanei Bahriyi Hümayun’un Açılması, Baron de Tott’un yardımıyla, donanmada geometri ve coğrafya bilen adamların bulunmasını sağlayacak bir okul, 1773 yılında Haliç Mühendishaneyi Bahri’nin bağımsız olmasını istiyor ve iki okulun birarada bulunması ile esas gayenin kaybolacağını düşünüyordu. Bu nedenle Padişahın görüşüne karşı çıktı. 1779 yılı başında bir rapor hazırlayarak sadrazam aracılığı ile

²⁵⁴ Karş. PHA 1847 s. 1498.

²⁵⁵ E. Yücel, TTOK-Belleten s. 52-331, 1976 depolanmasının gerek ekonomik, gerekse teknik bir problem olarak 19. yüzyıl ortasına kadar sürdüğü, Allgemeine Bauzeitun’da (Viyana 1835vd.) yer alan bir dizi makaleden görülebilir, özellikle L. Förster, a.y. s. 17, 1852, s. 22

²⁵⁶ Karş.: Shaw, Navy, s. 229 vd.’de burada sözü edilen düzenleme dahil, 1804’te getirilen rütbe düze değiniliyor. İstanbul liman reisi daha sonraları, 1255/1840’ta kurulan Bahriye Meclisi’nin üyesiydi: Gencer, a.y. s. 127 vd.; makamının yükümlülükleri 1265/1849’da çıkarılan Bahriye Nizamnamesi ile belirlenmişti (Gencer, a.y. s. 227 vd.) ve Tersane’de onun karşısında bulunan (iplikhane adıyla da anılan; karş. Müller-Wiener, Fabriken, 271vd.) riştehanedeki ve banyoldaki faaliyeti de kapsıyordu. 1859’dan 1862’ye kadar, yukarıda da kendisinden çeşitli alıntılar yapılan Adolphus Slade (1802-1877) bu göreve getirilmişti ve Müşavir Paşa adıyla tanınıyordu. 1283/1867’de Bahriye Nezareti’nin kurulmasından sonra (karş. Gencer, Bahriye, s. 299 vd.) liman reisi makamı Liman Memuriyeti’ne dönüştürüldü (Gencer, Bahriye, s. 320 vd.).

Padişaha sundu. Bu raporda, Mühendishaneyi Bahri'nin son 10 yıldaki gelişmeleri ele alınıyor, okula verilen düzen anlatılıyor, "Gemi İnşa" sınıfının açılması yanında 1773 den sonra tersanenin nasıl modernize edildiği belirtiliyordu. Tersanede çalışan ve fazla yararlı olmayan ustalardan büyük bir kısmının işine son verilmiş, İstanbul'un en iyi ustaları, her türlü parasal olanak sağlanarak tersanede görevlendirilmişti. Fransız gemi inşa mühendisleri, Le Brun, Jacques Baltbrasarel, Toussaint-Petit ve Jean-Baptiste Benoit hizmete alınarak gemi inşaat çalışmaları geliştirilmiş ve Fransız Hocalar tarafından çok yetenekli Türk gemi inşa mühendisleri yetiştirilmişti. 1795'de Mühendishane-i Sultani, Mühendishane-i Berri Hümayun adını almıştı. Küçük Hüseyin Paşanın bu raporu Padişaha etki yaptı. Tam birleşme yapılmadı, ancak teknik eğitim yapan bütün kuruluşların yönetiminin başına Kırımlı Abdullah Efendi getirildi. Bu ortak eğitim yaklaşık 1808 yılına kadar sürdü. Fransız mühendis hocalar 1804 yılında yurtlarına döndüler. Le Brun aynı zamanda tersane başmühendisliği de yapıyordu. Bu süre içerisinde Haliç tersanesindeki taş havuzlar inşa ettirildi. 1795'de tersane mühendisleri yeni bir binaya yerleştirilmişlerdi. 1803 yılı sonunda Küçük Hüseyin Paşa öldü. Kaptanı Deryalığa getirilen Mehmet Kadri Paşa gelişmeleri ciddi olarak izledi ve sürdürdü. 1805 yılında Osman Efendinin baş hoca olduğu dönemde, 24'ü okulda, 16'sı donanmada eğitim gören 40 öğrenci vardı. Harita ve Seyrisefain bölümünde eğitim 3 yıl, Gemi İnşa bölümünde ise 4 yıldır.²⁵⁷

Yapılan incelemelerden anlaşılmaktadır ki, genellikle gemi inşa mühendisliği eğitiminde Fransız hocalar önceliği alıyordu. Müfredat programları üzerinde ayrıntılı bilgileri sağlamak zordur. Ancak genel mühendislik eğitiminin daha çok geometri ve tasarı geometri bazına dayandırıldığı, meslek eğitiminin ise o günün modern koşullarına uyduğu ve daha çok uygulama bazına dayandığı anlaşılmaktadır. III'ncü Selim zamanında Buğdan Voyvodasının kardeşi Dimitrasko Beyzade, İstanbul'da Kuruçeşme'de yalnız Rum öğrencilerin okuduğu ve eğitim programları Mühendishane-i Berri Hümayunun programlarının benzeri olan bir mühendishane açmıştı. Ancak, dış baskılar nedeniyle bu kuruluş bir süre sonra kapandı. Osmanlılar döneminde eğitime önem verilmesi konusunun 18. yüzyılın ilk yarısında ele alındığı görülmektedir.

²⁵⁷ Celalettin, Yavuz, 1999, s. 30-31

Mühendislik eğitiminde “Gemi İnşa Mühendisliği” konusunun ayrı bir isim olarak ifade edilmesi III’ncü Selim’le başlamıştır ki, bunun tarihi 200 yıl öncedir.²⁵⁸

Le Brun, okulun üç bölümlü (sınıflı) olması, tüm eğitim araçlarının temini, okula ilgililerin dışındakilerin girişinin önlenmesi, öğrenim dönemlerinin öğretmen tarafından zaman zaman Kaptan Paşa'ya rapor edilmesidir. Okul usullerini belirten panoların duvarlara asılması, öğrenci sayısının sabit tutulmayıp başarılı olamayanların ihracı ve yerine yenilerinin alınması koşulları altında okulda öğretmenlik yapmayı da teklif etmiştir.²⁵⁹ Derya Kaptanı Küçük Hüseyin Paşa tarafından okulun modernizasyonu hakkındaki diğer önemli hususlarla birlikte hükümdara sunulmuş ve onayı alınmış, okul tedrisatı da kara okulundan ayrılarak tamamen bağımsız olmuştur.²⁶⁰

Bu yeni yenilgi, o sırada kapudan paşalığa getirilen Küçük Hüseyin Paşa’nın Sultan III. Selim’in de desteğiyle derhal donanma kurmayı ve gemilerde köklü kadro ve organizasyon reformları başlatmasına vesile oldu. Gemideki hayat kökten değişikliğe uğratıldı. Tersane 1804’ten beri Umûr-ı Bahriye Nezareti olarak Osmanlı devlet bütçesinde kendi kalemlerine sahipti ve bu tahsisatların idaresi Tersâne-i Âmire Hazinesi Defterdarı’na aitti.²⁶¹

1775’ten beri İstanbul’da faaliyet gösteren Macar-Fransız Baronu F. de Tott’un gayretleriyle henüz 1773’te kurulmuş olan bir matematik okulu (Mekteb-i Riyaziyye) 1776’da mühendis okuluna (Hendese Odası) dönüştürüldü. Başlangıçta tersanenin kenarında bulunan bu okul, 1783’te bahriye okulu (Mühendishane-i Bahri-i Hümm olarak tersane’nin merkezine taşındı.²⁶²

²⁵⁸ Celalettin, Yavuz, 1999, s. 32-33

²⁵⁹ a.g.e. s. 34.

²⁶⁰ a.g.e. s. 34.

²⁶¹ Ayrıntılar için, Gencer’in Bahriye, 61 vd.’deki ayrıntılı açıklamalarına başvurulmalıdır; ayrıca karş.Y. Cezar, Osmanlı Maliyesinde Bunalım ve Değişim Dönemi (18. yy’dan Tanzimat’a Mali Tarihi) (1986) 208-234; Shaw, Navy, s. 217.

²⁶² M. Cezar, Sanatta Batı’ya Açılış ı’ e Osman Hamdi (1971) s. 9 vd.; Shaw, Napy s. 216 vd.; a.k., Old and New, s. 145 vd; s. 158 vd.; A.İ. Gencer, Tarih Enstitüsü Dergisi s. 7/8, 1976/77, s. 412-417; Gülen Bahriyemiz, s. 19 vd; Okul kısa süre sonra genişletildi ve 1784’te Mühendishane binasına yerleştirildi; E. Mamboury, Kes İles des Princes. Banlien maritime d’İstanbul, cilt II B (İstanbul 1943 s. 54 vd.); 1840-1848 yıllarında bunda, daha sonra Yaver Paşa” adıyla tanınan Captain B. W. Walker çalışmıştı.

4. MODERNLEŞMEDE STRATEJİ VE YABANCI MİSYONLAR

Yukarıda belirtilmiş olduğu gibi; Sultan III. Selim'in denizciliğin güçlendirilmesi konusunda yapmaya çalıştığı ıslahat hareketlerinde büyük ölçüde Fransız yardımına bel bağlanmıştı. Sadece gemi yapımında değil, eğitim konusunda da Fransız yardımına olan ihtiyaç Fransızlar tarafından doldurulmak istenmişti. III. Selim'in tahta çıktığı sırada patlak veren Fransız İhtilali ise, Fransız yardımının kesilmesine neden olacak tarzda bir rol oynamamıştı. 1793 ve 1795 yıllarında, Fransa'dan subay talep edilmesi üzerine 1796 yılında Fransız Büyükelçisi General Aubert Dubayet, büyük bir Fransız askeri uzmanlar heyeti ile birlikte İstanbul'a gelmişti. Napolyon'un Mısır Seferi ile kesintiye uğramış olan Osmanlı Devleti'nin askeri reformlarındaki Fransız yardım ve etkileri daha sonra tekrar başlamış, Fransa'nın İstanbul Büyükelçisi Sebastiani (1806-1807) döneminde de doruk noktasına ulaşmıştır.²⁶³

Bu askeri uzman ve mütehassıslardan önemli bir bölümü de Osmanlı Devleti'nin deniz gücünü ve tersanelerini düzenlemek, çağın gerektirdiği modernizasyona ulaştırmak amacıyla Sultan III. Selim zamanında azimkâr bir şekilde çalışmışlardı. Bu devirde Osmanlı tersanelerinde görev alan batılı teknisyen ve mimarlardan önemli olanlar hakkındaki bilgiler aşağıdadır.²⁶⁴

III. Selim, gerek kara ve gerek deniz ordusunda reformları gerçekleştirebilmek için yabancı uzmanlardan yardım almanın şart olduğunu anlamıştı. Eğitim için Fransız uzmanlara bel bağlamıştı. Bahriyede eğitim ve gemi yapımında hep Fransızlardan yardım alınıyordu.²⁶⁵ Fransız Bahriye mühendislerinden Le Brun ve Jean Baptiste Benoit, İsveçli mühendis Klanberg ve Lokrini, havuz mühendisi İsveçli Rhode, Fransız Yakom, Venedikli Yüzüp, İsveçli mimar Kalgran, Velson, demirci ustalardan baş kalfa Ligren ve Marangoz Linmark.²⁶⁶

²⁶³ Celalettin, Yavuz, 1999, s. 33.

²⁶⁴ a.g.e, s. 33.

²⁶⁵ Nejat, Gülen, 2001 s. 11

²⁶⁶ Coşkun, Güngen, 1999, s. 33.

1799 yılında mühendis Daudet de Osmanlı Devleti'ndeki Fransız uzmanlara katılmıştır. 1807 yılında ise mühendis Antoine ile Baron de Juchereau de gelmiş, ayrıca Juchereau de Sultan III. Selim'in buyruğu ile Çanakkale Boğazı tahkimatı hakkında bir rapor hazırlamıştır.²⁶⁷

Bu modernleşme çabaları çerçevesinde, tersanede ki herhalde en önemli olay ilk kuru dokun yapımıydı;²⁶⁸ bu konuda Fransız ve İsveçli mühendisler farklı yöntemler önermişti. Kapudanpaşa başlangıçta bu projenin Fransız mühendis Antoine Gro ignard tarafından üstlenilmesini sağlamaya çalıştıysa da, Fransız devrim hükümeti bu konuda hayli ağır davrandığından, buna karşılık padişah bu tesisin yapımına bir an önce başladığını görmek istediğinden inşaat İsveçlilere verildi.

Tersane personeli de yeniden organize edildi, Fransa ve İsveç'ten getirtilen uzmanlarla takviye edildi. Bu uzmanlar tersanenin modernleştirilmesini ve yeni çağa özgü gemilerin yapımını sağlayacak, ayrıca tersanede çalışan yerli zanaatkarlara eğitim de verecekti. Tersanede ilk çalışan Fransızlar arasında mühendis S. Leroy Genieur (yardımcı mühendis) Dureste (ö. 1787, İstanbul) bulunuyordu.²⁶⁹

İkinci bir grubun başında ise, devrimin patlak vermesinden sonra J.-B. Benoit, Benoit'nın Oğlu Honor ve bir kaç teknisyen ile (bunlar arasında kalafat ustası olarak A. Guez, sondaj ustası olarak L. Desulier vardı) İstanbul'a gelip 1804'e kadar orada çalışan J.-B. Le Brun bulunuyordu.²⁷⁰ 1797'de gelen üçüncü bir misyon ise mühendis Ferregeau ve dört üyeden oluşuyordu. İsveçlilerden ise, yeni kuru dokun yapımında görev alan iki mühendis subay, A. E. Rhode (ö. 1811' ve F. L. af Klinteberg 1760-1812)

²⁶⁷ Coşkun, Güngen, 1999, s. 34.

²⁶⁸ İlk kuru doklar 17. yüzyılın ikinci yarısında İngiltere'de inşa edildi (Blackwall, Chatham, Sheerness, Woolwich); Portsmouth'da daha 1495're bir "dry dokke" inşa edilmiş olduğuna dair nakledilen bilgi pek de kesin değildir: M. F. Cornick, *Dock and Harbour Engineering I: The Design of Docks* 1958 s. 176. Fransa 1668'de, Colbert'in talimatı ile İngiltere'deki örneğe göre Rochefort'da ve 1688'de Brest'te (1781-83'te büyütüldü) birer dok inşa ederek İngiltere'yi izledi: Jal, *Glossaire I* 1712; 1783-84'te A. Groignard'ın (1727-1799) Toulon'da dokların kurulmasında özel güçlüklerle karşılaştığı anlaşılıyor: M. Acerra, *Revue Historique* s. 109, s. 554, s. 1985, s. 299 vd.; P. Pinon, "Un Episode de la Reception des Progres techniques a Constantinople: L'Echec de la Mission Ferregeau, Ingenieur des Ponts et Chaussees (1796- 1799)", *De la Revolution Française a la Turquie d'Aratürk, Colloque* 1989 (1990), 71-83; de LaRonciere ' Clerc-Rampal, *Histoire*, 150'de dokun inşa edilişi 1765-70 olarak tarihleniyor.

²⁶⁹ Bak. Olivier, *Voyage*, I s. 32 vd.; Capt. D. Sutherland, *A Tour up the Straits form Gibraltar to Constantinople...* (londra 1790) s. 337; Lechevallier, *Voyage*, s. 323; Melling, *Voyage*.

²⁷⁰ Shaw, *Navy*, s. 232 vd.; Gülen, *Bahriyemiz*, s. 239.

vardı. Bunlardan başka, haklarında şimdiye kadar daha fazla bilgi edinilemeyen isimler geçiyordu: Glenburg, Lingren, Kalgram, Linmark, Walson ve Lokrini.²⁷¹ Donanma tersanesinde bu yabancı uzmanlardan başka, modern tekniklere ilgi duyan birkaç yerli eleman, örneğin uzun yıllar tersane tercümanı olarak görev yapan İshak Bey çalışıyordu.²⁷²

Osmanlı hükümetinin İstanbul'da kendi dokunu inşa etme arzusu, 1795'in sonuna doğru konsolos J. B. Barth de Lesseps (1766-1834) aracılığıyla Fransız devrim hükümetine iletili. Osmanlıların özellikle istemiş olduğu ve foulon'daki kuru doku inşa etmiş, ancak artık bu tür bir görev için fazla yaşlı olan A. Grognard'ın²⁷³ yerine, Cherbourg limanının genişletilmesi için Ferregeau gönderildi.²⁷⁴ C. ve Ch. S. Leveill (1772-1833) adlı mühendislerden, jeodezist A. L. Barab ve teknik ressam A. L. Castellan'dan (1772-1838) oluşan grup 20.12.1796'da Marsilya'dan ayrılarak Toulon, Monemvasia ve Gelibolu üzerinden İstanbul'a doğru yola çıktı, 28.3.1797'de vardığında dokun İsveçli mühendisler tarafından yapılacağını öğrendi.²⁷⁵

Dok inşaatına, eğitimini Karlskrona'da, yeraltı konstrüksiyonları uzmanı Daniel af Fhunberg'in yanında yapmış olan İsveçli mühendis A. E. Rhode tarafından başlandı. Dokun yapımını yönetti; yardımcısı Rodos'ra bir korvet inşa ettiği iddia edilen Binbaşı F. L. af Klinteberg'di.²⁷⁶ Çoğunlukla Batı ülkeleri sermayesi tarafından inşa edilen demiryolları ise iç bölgelere ulaştırma masraflarını büyük ölçüde düşürerek ürünlerin limanlara akmasını sağlayan "yardımcı-tamamlayıcı bir rol oynamıştı.

²⁷¹ Vi. Björkman, "Die schwedisch.- Türkischen Beziehungen bis 1800," Festschrift G. Jacob (1932) içinde, s. 23; Shaw, Navy, s. 223

²⁷² F. R. Unat, Belleten 28, 1964, 89.115; pek olumlu olmayan bir bakış: v. Hammer-Purgstall, Erinnerungen, s. 63

²⁷³ Bak, önceki dipn.

²⁷⁴ Konuyla ilgili ayrıntı için: Pinon, ay.; ayrıca bak. Castellan, Lettres c. I s. 20 vd.; c. II s. 122 vd. Fransa'dan gelen grubun dokun yapımı için çeşitli gereçler getirmiş olduğu notunu içeriyor; kısa değinme olarak ayrıca Baron Juchereau de St. Denys, Histoire de L'Empire Ottoman I Paris 1844 s. 397.

²⁷⁵ Karş. Pinon, a.y., s. 78 vd.; Toğrol - Aksoy, s. 59'a göre iki rakip arasındaki maliyet tahminleri arasında da hayli fark olduğu belirtiliyor; karş. A.K., An Eighteenth Century Drydock in İstanbul, Proceedings of the Tenth International Conference on Soil-Mechanics and Foundation-Engineeering, Stockholm III (1981) içinde, s. 163-166

²⁷⁶ W. Björkman, "Die schwedisch-türkischen Beziehungen bis 1800," Festschrift G. Jacob, yay. Th. Menzel 1932 içinde s. 23

B. II. MAHMUD DÖNEMİ (1808-1839)

Sultan III. Selim'in hazin bir son ile noktalanın hükümdarlığı ve reform çalışmaları, ya da başka bir deyişle 15 yıl süreyle titizlikle yapılan çalışmalar ve bu çalışmaların ürünleri hemen hemen birkaç ay içinde yıkılıp adeta toprağa gömülmek istenmişti. Tüm bu olumsuz gelişmelere karşın, girişilecek reform hareketlerine iyi bir altyapı hazırlamıştır. Sultan II. Mahmud'un bu reformları gerçekleştirebilmesi için gerekli olan sulh ve sükunet ise bir türlü bulamıyordu. Zira, İmparatorluğun siyasi birliği Sultan III. Selim'in devrine nazaran daha tehlikeli bir duruma düşmüştü.²⁷⁷

Fransız İhtilali'nin yankıları, milliyetçilik akımları ve özellikle Balkanlar'da ayaklanmalar başlarken, 1815 yılı Viyana Kongresi ile birlikte "Şark Meselesi" fiilen siyasi bir mesele olarak Avrupa'nın güçlü ülkeleri önüne serilmiş bir sofraya atılmıştı. Bu ayaklanmalar ve Şark Meselesi olayları Osmanlının dış ilişkilerinde olumsuz gelişmeleri ve girişilecek reform hareketlerini olumsuz yönde etkilemişti.²⁷⁸

1820'de 110 kadem boyunda vapurlar yapılmaya başlanmış, daha sonraki yıllarda hız ve büyüklük olarak geliştirilmişlerdi. Stephenson'un lokomotifinin Liverpool-Manchester arasında işlemeye başlaması ise 1830'u bulacaktır.²⁷⁹ Dolayısıyla teknolojik devrim bu konuda ilk önce denizyolunda gerçekleşmişti ve aslında kara ulaşımında köklü bir devrim yapan demiryolları, denizlerden bakıldığında "buharlı kara gemileri" idi.²⁸⁰ Fakat gerek inceleme alanı olarak gerekse bundan kaynaklanan etkiler ve sonuçlar açısından buharlı gemiler, demiryollarının (çalışmalarının) gölgesinde kalmış gibidir. Bunda, Osmanlı devletinde, siyasî sebep ve zorlamaların yanında gerek uluslar arası boyutuyla gerekse iç gelişmeleriyle yüzyılın son çeyreğinden itibaren demiryollarının çok önemli bir yer işgal etmesi etkili olmuştur. Fakat deniz ve demiryolları arasındaki denge söz konusu olduğunda, bu ön plana geçişten dolayı,

²⁷⁷ Celalettin, Yavuz, 1999, s. 35.

²⁷⁸ Celalettin, Yavuz, 1999, s. 35-36.

²⁷⁹ Robert Fulton'un yapmış olduğu ilk buharlı gemi 154 millik mesafeyi 32 saatte almıştı. 4 metre boyunda 5.50 cm eninde ve 160 tonluk bu geminin 19 beygir gücünde bir makinesi vardı. Vapura "Clearmont" adı verilmişti... Osmanlı Devleti'nin almış olduğu ilk buharlı geminin personeli İngilizdi ve Mister Kelly adlı bir İngiliz subayın idaresindeydi. II. Mahmud, bu gemi ile Şubat 1829 tarihinde Tekirdağ'a seyahat etmişti. Seyahati esnasında havanın bozması ve bu şartlar altında kaptanın gösterdiği maharet ve soğukkanlılık, II. Mahmud'un hoşuna gitmiş, üç defa mükâfat ve iltifat görmüştü. Gencer 2001, s. 116; Engin 1993, s. 17.

²⁸⁰ Quataert, 2002, s. 185.

dönemin idareci ve hükümetleri eleştirilmişti.²⁸¹

1808'de, 24 yaşında tahta çıkan II'nci Mahmut'un dönemi 31 yıl sürdü. Gerçek bir devrimci olan II. Mahmut sabırla hareket etti, gericilere ödün vererek devlet yönetiminde reformları gerçekleştirmek için uygun zamanı bekledi.²⁸²

1. DENİZ TİCARETİNDE MODERNLEŞME ÇALIŞMALARI

Bütün gücü ile reform yapmaya çalışan II. Mahmut'a ülkenin tüm gerici, tutucu güçleri, batılı büyük devletler, Ruslar ve İmparatorluktan kopmak isteyen küçük milletler, karşı gelmiş, hep o'nu engellemeye çalışmışlardır. Yaşamı isyanlar, ihanetler, savaflara rağmen yenilikler ve reform çabaları ile geçen II. Mahmut kuşkusuz kara ordusu kadar bahriyenin de reforma muhtaç olduğunu biliyordu, bu konuda da gayret sarfediyordu, ancak bu çabaları bir türlü yeterli olamadı.²⁸³

Ege'deki Rum tüccarlar için 18. yüzyılın ilk on yılları, tarihlerinin en kârlı dönemi anlamına geliyordu.²⁸⁴ Son olarak, Osmanlı İmparatorluğu'nun Rumeli eyaletleri ve Ege kıyısı, İngilizlere Napolyon'un Ticari Ablukasını delip geçmek için en uygun yerler olarak görünüyordu. Örneğin, 1812'de, Glasgow'un büyük bir ticari firması olan J. Finlay and Company, "Napolyon'un hükmettiği alanın dışındaki bir bölgenin ticari potansiyeli" hakkında rapor vermek gibi özel bir görevle Christophe Aubin'i Osmanlı İmparatorluğu'na göndermişti. Bu gezinin ardından yaptığı

²⁸¹ Demiryollarına verilen öncelik, deniz ticaretinin geliştirilmesine yeterince önem verilmemesinden ve bu konuda gerekli tedbirlerin alınmadığından yakınan Şirket-i Hayriye kaptanı; demiryollarının faydası geçtiği bölgeye ait olduğunu, Rumeli demiryollarından Anadolu'nun faydalanmasının mümkün olmadığını, memleketin her noktasına demiryolu götürülse bile gelişmenin yine sınırlı ve eksik kalacağını, hâlbuki deniz ticaretinin eksikliğinden kaynaklanan boşluğun doldurulamayacağını, memleketin politik noktayı nazarından deniz ticareti konusundaki şiddetli ihtiyacı açıkken kaybedilen zamanın esef verici olduğunu belirtmiş, ayrıca memleketin mevcut şartları altında yakın bölgeleri hatta Hicaz, Basra ve Yemen hattı gibi uzak beldelerle, Trablusgarp gibi müstakil topraklarına sahip bir ülkenin merkezle olan ilişkileri ve siyasi zabıalarını artırmak ve güçlendirmenin devletin her şeyden önce göz önünde bulundurması gereken önceliklerinden olması gerektiğini yazmıştı. Y. PRK.HR, 32/9, 22.07.1902.

²⁸² Nejat, Gülen, 2001, s.10-252

²⁸³ Nejat, Gülen 2001, s. 10-252

²⁸⁴ Stoianovich,, 1960; Leon, 1972

değerlendirmede Aubin, İzmir'i "Türkiye'de ticari bir merkez tanımlamasını hak eden tek yer olarak" tanımlayacaktı.²⁸⁵

19. yüzyılın büyük bir bölümünde Karaosmanoğlu ailesinin üyeleri Saruhan (Manisa), Aydın ve İzmir'de nüfuslu bir mevki olan vergi mültezimliğini ellerinde tutuyorlardı. Yine bir başka aile olan Katiboğulları'nın önde gelen bir mensubu, 1804'te İzmir atanmış ve on yılı aşkın bir süre bu görevde kalmıştı. Bu süre içinde İzmir'de yaşayan Avrupalılar'la iyi geçinmesiyle ün yapacaktı. 1812-24 salgınında vebadan ölenlerin mülklerini müsadere edip sattığı da iddia edilmiştir.²⁸⁶

1823-1824 yılında da, İstanbul limanında yılda 500-600 birim olarak kayda geçen Avusturya gemilerinin sayısı Fransızlar ile İngilizlerin gemilerinin toplamından fazlaydı. Adı sayılan devletlere ek olarak daha küçük çapta Rusya, Hollanda, İsveç, Sardunya ve Napoli, 1840'lardan itibaren de Belçika, İstanbul'un gemi trafiğine katılıyordu; bu arada Rus bandırasını artık Yunanlıların mülkiyetindeki birçok gemide kullanıyordu. Yunanlılar Fransızların konumunun zayıflamasından yararlanarak ve Osmanlı donanma idaresindeki Rum memurlardan da destek almaktadır.²⁸⁷

İstanbul'daki Kaptan-ı Derya, Ege Adalarında ortalığı kasıp kavuran Rum korsanlarla mücadele etmiyor, bilakis onlardan hediyeler alıyordu, bu hediye almak usuldendi. Korsanlar da adeta düzenli bir şekilde gemi çalıştırıyorlardı. 400 kadar korsan gemi vardı. Hydra, Psara, Naxos adaları korsanların merkezi idi. Yunanistan'da ve Adalarda, ayaklanma olduğu zaman bu korsan gemilerinin derhal silahlanıp savaş gemisine dönüşmesi gayet kolaydı. Gerçekten de Yunan İsyanında tüm korsan-tüccar gemileri, Osmanlıya karşı hemen savaş gemisine dönüşmüş, Osmanlı donanmasındaki Rum tayfalar da derhal görevlerini bırakıp asilerin safına geçmişlerdi. 1821'de, Sisam'da ilk ayaklanma başladığı zaman korsanlara ait yüz kadar ticaret gemisi silahlanarak savaş gemisine dönüştü, hattâ bunlar Çanakkale'ye hücum etmeye bile kalkıştılar.²⁸⁸ Osmanlı'ya baş kaldıran, Ege'de egemenlik iddiasına kalkışan filo 180 gemiden

²⁸⁵ Aubin, Bursa'yı "bir tane dışında Avrupalı kuruluş bile bulunmayan, büyük ve metruk bir kent" olarak betimler Sözlerini şöyle tamamlar: "Bursa ticaretine ilişkin bültenimden bu iç kesimlerin bizim açımızdan ne denli önemsiz yerler olduğunu anlayabilirsiniz." Cunningham, 1983, s. 80

²⁸⁶ Baykara, 1974, s. 54-84

²⁸⁷ Puryear, France, s. 2 vd., s. 29 vd. rakam da içeriyor.

²⁸⁸ Nejat, Gülen, 2001, s. 20-21

oluşuyordu. Rum ticaret filosunun bir parçasıydı ve bir bakıma Osmanlı yönetiminin eseri idi. Osmanlı Devleti, Fatih zamanından başlayarak doğu Akdeniz'deki Ceneviz ve Venedik deniz ticaretine ezici darbeler indirmiş, bunlardan boşalan yerin öncelikle Osmanlı Rumların'ca doldurulması yolunu açmıştı. Osmanlı yönetimi savaşlarda Türk-Müslüman halkını kullanıyor, ticaret işlerini ise daha çok Rumlara bırakıyordu. İstanbul'daki Venedik Elçilerinin (Balyoz) çıkarttıkları kararlarla Venedikli sayılan Rumlarda vardı. Bunlar Beyaz Venedikliler (Veneti Albi) adıyla tanınmaktaydılar.²⁸⁹

Bu dönem içinde Osmanlı Devleti deniz sahalarında sivil deniz taşımacılığı konusunda da gelişmeler kaydedilmişti. Habsburg Krallığı'nın Adriyatik Denizi'ndeki limanlarında hizmet veren Avusturya Lloyd Şirketi'nin imparatorluk bünyesinde çalışmasıyla 1830'lu yılların sonlarına doğru Doğu Akdeniz'de düzenli vapur seferi hizmetleri verilmeye başlanmıştı. Düzenli seferler yapan gemiler İstanbul'dan İzmir'e 36 saatte, Trabzon'a ise 60 saatte ulaşıyordu. İyi hizmet, cazip fiyat ve organizasyonlarıyla dikkati çeken bu Avusturya şirketi; Anadolu'yu çevreleyen denizlerde Fransız Messageries, İngiliz Peninsular ve Oriental şirketleri, Rus Steam Navigation Şirketi ile Osmanlı Hükümeti'nce kurulmuş olan şirketler arasında en ön sırayı alıyordu.²⁹⁰ İsveç ve Norveç gemilerinin müruriye alınmaması bildirilmiştir.²⁹¹

Daha önce sözü edilen düzenlemeler ve bazı adetler sayesinde limandaki faaliyet büyük ölçüde düzenliydi. Giriş yapan her geminin ilk önce karantinadan geçmesi gerekiyordu; son yanaştığı limanlarda veba ya da kolera tehlikesi söz konusu idiyse, gemi bir süre karantinada kalmak zorundaydı. Yabancı savaş gemileri ve yolcuları arasında resmi ziyaretçi bulunan gemiler, eskiden olduğu gibi Topkapı Sarayı'nın önünden geçerken, öngörülen selam atışlarını yapıyor, Tophane ve Sarayburnu'ndaki yalı köşkündeki Türk bataryaları buna karşılık veriyordu.²⁹² Ticaret gemileri bu tür formaliteler olmaksızın giriş yapıyor ve kendilerine yukarıda sayılan kurallar uyarınca türlerine, büyüklüklerine ve yüklerine göre “ilgili” demirleme yerinde yer gösteriliyordu; yanıcı madde yüklü gemiler Boğaz'da demirlemek zorundaydı.

²⁸⁹ Nejat, Tarakçı, 2005, s. 149

²⁹⁰ Coşkun, Güngen, 199, s. 59.

²⁹¹ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 18 Ocak 1828 Dosya No 60 Sayfa No 127

²⁹² V. Hammer-Purgstall, Erinnerungen, s. 40

İstanbul tüccarları aralarında para toplayarak İngiltere'den bir buharlı gemi satın aldılar ve bunu padişaha hediye ettiler. 20 Mayıs 1828 de İstanbul'a gelen ve orijinal adı "Swift" olan bu gemiye halk "Buğu Gemisi" adını taktı. Padişah bu gemiyi çok beğendi, Marmara'da gezindi, hattâ Tekirdağ'a kadar gitti. Ayrıca Mısır Hidivi de padişaha "Hümayı Pervaz" ismi verilen bir buharlı gemi hediye etti. 1829 da İngiltere'ye bir gemi daha sipariş edildi. Bu gemiyi Türkiye'ye getiren personel arasında sonraki yıllarda Türk Bahriyesine çok hizmet edecek olan Slaide Paşa da vardı.²⁹³

Bunun dışında, Rusların Karadeniz kıyısına ve Kırım'a doğru ilerlemesi ve 1828-1829 Osmanlı- Rus savaşının yarattığı sonuçlar, ayrıca aynı derecede önemli bir etken olarak o zamana kadar İngiltere'de geçerli olan ithalat kısıtlamalarının 1846'da kaldırılması, başlangıçta büyük ölçüde Rusya'dan, sonraları da daha çok Balkan ülkelerinden gelen tahılın sevkiyatında önemli değişikliklere yol açtı. Sevkiyatta yer alan gemilerin sayısı, İngiliz arşivlerinin gösterdiği gibi,²⁹⁴ 1830'larda hızla arttı.

Bazı kitaplarda yabancı devletlere verdiğimiz ilk imtiyazların Mustafa Reşit Paşa'nın İngilizlerle imzaladığı 16 Ağustos 1838 tarihli Ticaret Anlaşmasından doğduğunu yazar. Yeddi Vahit düzeninin kaldırılmasının, yabancılara önemli ayrıcalıklar tanınmasının ve sonra Muharrem kararnamesiyle Duyünü Umumiye'ye dönüşen duruma 1838 Ticaret anlaşmasının neden olduğunu söylerler. Oysa ilk ticari ayrıcalıklar 1829 Edirne Anlaşması ile Rusya'ya verilmiştir. Bu anlaşmada şu önemli hükümler vardır:²⁹⁵

1. Rus gemileri Boğazlardan serbestçe geçecekler ve Ruslar Osmanlı topraklarında serbestçe ticaret yapacaklardır.

2. Türk askeri Eflak ve Buğdan'dan çıkacak, Sırbistan'ın hakları tanınacaktır.

3. Bağımsız Yunan devleti kurulacaktır.

²⁹³ Nejat, Gülen, 2001, s. 32

²⁹⁴ Bu konuda bak. Puryear, Economics, s. 123 vd.; P. Cemnovodeanu, RESEE 5, 1967, s. 447-460; Vacalopoulos'ta S. Damianov, Commerce, s. 14 vd.; McGowan, Trade, s. 21 vd.; Turgay, Trade, s. 299 vd., İstanbul üzerinden İngiltere - İran - ticaretinin rolüne dikkat çekiyor.

²⁹⁵ Nejat, Gülen, 2001, s. 30

Bu anlaşmanın etkileri çok kötü oldu. Bir süre sonra Fransızlar Cezayir'i işgal ettiler. Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa Devlete isyan etti. Mehmet Ali'nin oğlu İbrahim Paşa komutasındaki Mısır askerleri bu kez Anadolu'da Osmanlı askerleri ile savaştı, Osmanlı orduları yenildi, padişah büyük bir çaresizlik içinde, âsi eski valisine karşı, ezeli düşmanı olan Rusya'dan yardım istemek zorunda kaldı. Visamiral Lozanev komutasında 9 büyük Rus savaş gemisi Boğaza geldi ve Büyükdere önlerine demirledi, Rus askerleri Beykoz çayırına, çadırlar kurdular. Bugünkü Anadolu Kavağının yakınında ki "Hünkâr İskeleyi"nde Ruslarla Hünkâr İskeleyi anlaşması imzalandı. 8 Temmuz 1833. Bu anlaşma ile 1829 Edirne anlaşmasının geçerli olduğu yineleni, yardım istendiğinde Rusya'nın yardım etmesi garanti edildi, buna karşılık Rusya Batılı devletlerden biri ile savaşırsa, Boğazların o devlete kapatılacağına söz verildi.²⁹⁶

Deniz ticaretinin en önemli ortağı daha önce de olduğu gibi İngiltere'ydi. İngiltere'nin 18. yüzyıl ortalarında ve sonlarında dibe vuran Levant bağlantıları, 19. yüzyılda, özellikle de başka devletler için önemli sonuçlar doğuran 1838 Baltalimanı antlaşmasından sonra yeniden düzelmişti.²⁹⁷ İngilizlerin bölgedeki varlığı açısından önemli bir değişiklik, 1825'te, İngiliz tüccarların uzun zamandır verimsizliğinden ve aşırı harç talep ettiğinden şikayet ettikleri eski Levant Company'nin dağıtılıp bu şirketin idaresindeki temsilciliklerin İngiltere'ye devredilmesiyle ortaya çıktı.²⁹⁸

1830'da Kuzey Atlantik hattı seferleri için kurulan şirket, bu tarihten beri posta hizmetini yürütüyordu; Atlantik'te yolcu taşımacılığının gelişmesinde önemli bir rol oynamıştı. Şirketi İstanbul'da temsil eden acente Perşembe Pazarı, Bakır Sokak l'de bulunan C&E Grace idi. Bu acente diğer denizyollarından farklı olarak ABD'ye yolculuk imkanı da sunuyordu;²⁹⁹

“Kaptan CHESNEY'in raporunun olumlu olması üzerine, nehirlerde buharlı teknelerin çalıştırılması için Padişah II. Mahmut (1807- 1839)'tan gerekli müsadeyi talep ederler. Bu sırada Bağdat Valisi bulunan Ali Paşa (1831-1842) bu izinin

²⁹⁶ Nejat, Gülen, 2001, s. 28

²⁹⁷ 1820-1830 yıllarında İstanbul'daki en önemli İngiliz ticarethaneleri, Cartwright, T. N. Black, Barbaud, Sarelli, Wright, Graves, Sandison, Simmons ve Wood şirketleriydi (Puryear, France, s. 27 vd.). Ayrıca karş. örn. A. C. Wood, A History of the Levant Company 1935; Puryear, France, s. 37.

²⁹⁸ Karş. Lindsay, History, s. 179.

verilmesine karşı çıkar. Çünkü bu takdirde Irak bölgesi ırk, din ve mezhep konularında kışkırtılacak, Osmanlı'dan ayrılacak ve dolayısı ile İngilizlerin Ortadoğu ve Uzakdoğu politikalarının gerçekleşmesi sağlanacaktır. Bu uyarılara kulak asmayan Bâb-ı Ali müsadeyi verir. İskenderun'dan parçalar halinde develere yüklenen iki vapur (daha sonra Dicle ve Fırat isimlerini alacaklardır) Birecik'e getirilir. Burada monte edilerek 1836'da deneme seferlerine, 1840 senesinde de tarifeli seferlere başlar. Vapurları işleten Leng Şirketi'nin faaliyetleri Birinci Dünya Savaşı'na kadar sürecektir. Bu arada İngilizler gerek bu şirket aracılığı ile gerekse diğer yollardan bölgenin hidrografik ve oşinografik incelemelerini yaparak müstakbel hareketlerinin ön bilgilerini hazırlarlar.”

Rus vapurlarının 1836'da başlayan iç hat seferlerini 1858'de, merkezi Odesa'da bulunan Russkoje Obcestvo Paroc hodstva i Torgovlja/Compagnie Russe de Navigation et de Commerce şirketinin kuruluşu izledi. Daha 1836'da Karadeniz'de çalışan Rus vapurlarının sayısı on ikiydi,³⁰⁰

Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa ekonomisiyle bütünleşme süreci 16. yüzyılda başladı ve Avrupa'yla yapılan ticaret geliştikçe Osmanlı kapalı ekonomisi çözüldü. Her bölgenin Avrupa sistemine katılması aynı hızda gerçekleşmedi.³⁰¹ Bu bütünleşmenin ve çözülmenin araçlarından birisi de buharlı gemilerdi. Buharlı gemiler hız, güven ve uzak mesafelere gidiş bakımından sahip oldukları üstünlükleriyle önce yerel ticarî ağları ve usullerini değiştirdi, arkasından bu bölgelerin Avrupa ekonomisine katılmasını kolaylaştıran bir rol oynadılar. Belki daha doğru bir ifadeyle imparatorluğun en uzak noktalarını bile zamanla Avrupa ekonomisinin bir uzantısı haline getirdiler.

Aşağı yukarı aynı zamanlarda, Temmuz 1835'te kurulmuş bir Fransız şirkete. Marsilya ile İstanbul arasında bir hat kurdu; bu şirket daha sonraları Compagnie des Messageries Maritimes'e dönüşecekti. Kuzey Afrika'nın Fransızlarca işgalin den sonra buradaki limanlar ile Marsilya arasında bir posta bağlantısı gerekli hale gelmişti; bu iş için 23.3.1835'te Fransız parlamentonun kararıyla bir devlet posta vapurları şirketi kuruldu ve gemi yapımı için yaklaşık 6 milyon frank tahsis edildi. Her biri 160 beygirlik on adet ahşap çarklı vapur inşa edildi. Bunlar 1837'den itibaren Marsilya ile İstanbul

³⁰⁰ Puryear, Economics, s. 111.

³⁰¹ Quataert, 1987, s. 18.

arasındaki düzenli posta hizmetini de üstlenirken, bir yan hat da Atina ve birkaç liman üzerinden İskenderiye'ye gidiyordu; merkezleri Marsilya'da bulunan diğer Levant hatlarının aksine, işletmenin faaliyetleri Marsilya'da odaklandığı halde şirketin merkezi Paris'teydi. Lloyd ile şiddetli rekabet yüzünden 1837-1850 yıllarında 37 milyon frank zarar edildi.³⁰² Yukarıdaki Tablo 4'e bu dönemde bazı limanlarda bulunan gemi sayısı ve tonajları hakkında kıyaslama yaparak net bilgi vermektedir.

Tablo 4 : Limanlarda Gemi Sayısı Ve Tonaj 1832

	Gemi sayısı	Tonaj
Londra	5.697	1.050.147
Liverpool	2.840	678.965
Marsilya	7.201	629.780
İstanbul	3.237	406.424
NewYork	Bilinmiyor.	400.385
Le Havre	3.596	388.551
Hamburg	4.308	386.313
Cenova	5.880	350.410

Kaynakça; Bulletin de la Societe Geographique de Marseille 13, 1889, s. 427.

Yabancılar tarafından alınacak gümrük rüsumu belirlenmiştir.³⁰³ Yabancılar gemi satışı yasaklanmıştır.³⁰⁴ 1835'te kurulan Lloyd şirketi, birkaç gün önce İngiltere'den

³⁰² Karş. Caty - Richard ay. s. 26.

³⁰³ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 29 Nisan 1835 Dosya No 113 Sayfa No 14

³⁰⁴ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 3 Mart 1839 Dosya No 1 Sayfa No 111/A

gelen Lodovico Arciduca D 'Austria vapuruyla 16.5.1837'de Trieste ile İstanbul arasında düzenli seferleri başlatmıştı; bu hat sonraki yıllarda hayli genişletilecekti.³⁰⁵

Ege denizi, Yunanistan'ın bağımsız devlet olarak ortaya çıkışına kadar (1830), Osmanlı iç denizi olma vasfını korudu. Yunanistan'ın Osmanlı Devleti'nden koparılacak bağımsız devlet olmasını sağlayan İngiltere, Rusya ve Fransa'nın çabaları sonunda, Eğriboz Adası ile Sporat ve Kiklat adalarının bir kısmı Yunanistan'a terkedildi. Buna karşılık, 39 derece kuzey enlemi kuzeyi ile, 26 derece doğu boylamının doğusunda kalan tüm adalar Osmanlı egemenliğinde bırakıldı.³⁰⁶

Yunanistan'ın bağımsızlığı ile sonuçlanan Mora isyanı (1821) kısa zamanda adalara da sıçradı. Mora yarımadasından adalara gelen ihtilâlciler halkı teşkilâtlandırarak korsanlığa başladılar. Müslüman halkı da çeşitli baskılarla yerlerinden eden isyancılar üzerine asker sevk edilerek bastırılmaya çalışıldı. Fakat, Osmanlı Donanması'nın Mora İsyanı'nı destekleyen devletler tarafından Navarin Limanı'nda yakılması (1827), arkasından patlak veren Osmanlı-Rus harbi yüzünden başta Sisam olmak üzere, adalardaki isyan bastırılmadı.³⁰⁷

“1821 yılında Mora yarımadasında başlayarak batı Ege adalarına yayılan ayaklanmalar, 14 Eylül 1829 tarihinde Osmanlı İmparatorluğu ve Rusya arasında akdedilen Edirne anlaşması ile noktalanmıştır. Bu anlaşma ile zamanın büyük devletlerinin de zorlamasıyla, kendisine ait toprakların bir kısmı üzerinde bağımsız bir Yunan Devleti kurulmasını kabul etmiştir. 1829-1832 yılları arasında yapılan görüşmeler sonucunda sınırları tespit edilen Yunan Devleti içine, ana kıt'a yakınında Ege Denizin'de yer alan ve o devirde ana kıtanın doğal uzantısı olarak kabul edilen bazı adalar da dahil edilmiştir. Yunan Devleti, Ege Denizi'nin kuzeyinde yer alan ve yaklaşık 80 adadan oluşan “Kuzey Sparodlar”a ve güneyinde yaklaşık 220 adadan

³⁰⁵ Lloyd Austriaco'nun tarihi hak. JC, 29.2.1852; Ubinini, Lettres I, s. 431 vd.; Annuario marittimo per l'anno 1855 compilato dal Lloyd Austriaco, 5. annata (Trieste 1855); PHA 1856 C. I s. 53 vd.; Schwegel, Studien s. 141; 75 Jahre Österreichischer Lloyd 1836-1911 (Trieste 1911); G. Stefani -B. Astori, Il Lloyd Triestino: Contributo alla storia italiana della navigazione marittima (1938); M. Smolensky, Die Stellung und Bedeutung des Österreichischen Lloyd, der Austro-Americana and der freien Schifffahrt im Aussenhandel Österreichs (1916); O. Stark, Eine versunkene Welt. Die Geschichte des Österreichischen Lloyd. Fahrten und Ende seiner, 62 Schiffe (1959); W. Treue, VSWG

³⁰⁶ İdris Bostan, “XV ve XVI. Asırları Türk Asrı Yapan Değerler” konulu İSAV Sempozyumu tebliği, Tartışmalı İlmî Toplantılar Dizisi-1997. s. 2-9

³⁰⁷ İdris Bostan, s. 2-9

oluşan “Kiklad Takımadaları” na sahip olmuştur. Doğu ve Kuzey Ege’deki Ege adaları ve Girit Osmanlı hakimiyeti altında kalmaya devam etmiştir.”³⁰⁸

Osmanlı Devleti, konunun ancak üç büyüklerle halledilebileceğini anladı. Üç devlete resmen başvurarak, Sisam’ın durumunun da bir sonuca bağlanmasını istedi. Uzun müzakerelerden sonra, Sisam’a Osmanlı egemenliğinde kalmak şartıyla "muhtariyet" verilmesi kararlaştırıldı. Osmanlı Hükûmeti de 10 Aralık 1832 tarihli bir nota ile, Sisam’ın muhtar olmasını kabul ettiğini üç büyük devletin elçilerine bildirdi.³⁰⁹

Sisam Adası’nı "Eyalet-i Mümtaze" statüsüne sokan Sisam İmtiyaz Fermanı 8 maddeden oluşuyordu. Sisam halkı için genel af ilan ediliyor, adanın iç yönetimi de seçimle oluşacak bir meclise bırakılıyordu. Meclis, idarî teşkilâtta, dinî âyinlerin yapılmasından, kiliselerin tamirinden sorumlu olacaktı. Meclisin başkanlığını, Osmanlı Hükûmeti tarafından "Sisam Beyi" ünvanıyla tayin edilecek Rum-Ortodoks mezhebine mensup bir kişi yapacaktı. Sisam Beyi, Sisam gemilerinin denizdeki seyirlerine izin verebilecek, yabancı uyrukluların adada oturmalarında veya uzaklaştırılmalarında yetkili olacaktı. Adada Osmanlı devleti ile diğer devletler arasında yapılmış olan anlaşmalar geçerli olacaktı. Sisam’da kesinlikle asker bulundurulmayacaktı. Sisam halkı Osmanlı Devletine yıllık 400.000 kuruş vergi verecekti. Sisam metropolidi eskiden olduğu gibi İstanbul Fener Rum Patriği tarafından atanacaktı.³¹⁰

Osmanlı Hükûmeti, Sisam’a verilen imtiyaz fermanını halka ilan edilmek üzere adaya gönderdi (Mart 1833) . Fakat halk bu fermana da tepki gösterdi. Yunanistan’a ilhak veya bağımsızlık dışında hiçbir formülü kabul etmeyeceklerini bildirdiler. Babiâli, üç devletle yaptığı uzun müzakerelerden sonra, 1834’te Sisam’ı ablukaya alarak, 1832 tarihli imtiyaz fermanını yürürlüğe koydu. Sisam’da yeni düzen kurulduktan sonra, buradan kaçan Yunanlı asiler bir süre daha ada için problem olmaya devam ettiler.³¹¹

³⁰⁸ Özman, Lozan Andlaşmalarında Ege Adalarının Hukuki Statüsü, Ege’de Deniz Sorunları Semineri, s. 198; Hüseyin PAZARCI, Ege Adalarının Hukuksal Statüsü, Ege’de Deniz Sorunları Semineri, A.Ü.S.B.F. Yayınları, No:552, Ankara, 1986, s. 151

³⁰⁹ İdris Bostan, 1997, s. 2-9

³¹⁰ İdris Bostan, 1997, s. 2-9

³¹¹ İdris Bostan, 1997. s. 2-9

Yabancılar, XIX. Yüzyılda Osmanlı sularındaki deniz taşımacılığında giderek daha fazla rol oynamağa başlamışlardır. İlk buharlı geminin Atlantik okyanusunu geçmesinden kısa bir süre sonra Türk karasularında bir İngiliz buharlı gemisinin dolaşmaya başladığı görölmektedir. Yabancı bayrağı taşıyan gemilerin elde ettikleri imtiyazlar sayesinde Karadeniz’de seyrü sefer hakkına sahip olmalarından sonra artık yalnız Akdeniz ve Ege’de değil, Karadeniz’de de limanlar arası taşımacılığa başlamışlardır. 1833’de Rusların Odesa Kumpanyası İstanbul’a ilk seferini düzenledi. 1834’de ise Avusturya’nın Tuna Kumpanyası vapurları Kalas limanında boy gösterdi ve 1836’dan itibaren Avusturya Kumpanyasının I. Ferdinand adlı gemisi İshakçı-Tulca ve Varna’ya uğramak üzere Kalas’la İstanbul arasında on beş günde bir muntazam seferler yapıyordu.³¹²

1837’de Avusturya Kumpanyası İstanbul’la Trabzon arasında da seferler yapmaya başlamıştı. 1840’a gelindiğinde ise artık yeni ve büyük bir şirket Osmanlı karasularında gemilerini yüzdürmeye başlıyordu. Bu dünyaca ünlü Lloyd Kumpanyası idi. 1832 yılında Trieste’de kurulan Lloyd önceleri yalnız Akdeniz’de gemi işletirken, 1840’dan itibaren Kalas-İstanbul ve Köstence-İstanbul arasında on beş günde bir; İstanbul-Trabzon arasında ise haftalık düzenli seferler yapmağa başlamıştır.³¹³

Yabancı tüccarlar, aracılarla birlikte çalışmalarının yanı sıra, Batı Anadolu ticaretine doğrudan girmeye çalıştılar. Gümrük indirimleri, hükümetin denetimi azaltması ve hükümetin dışındaki korumacılık ile yargı alanının genişlemesi, Batı Anadolu’yu yabancı ticaret çıkarları açısından dünyanın en çekici ve en umut veren bölgelerinden biri haline getirmişti. 1847 ile 1880’ler arasında, İzmir’deki yabancıların sayısı 15,000’den yaklaşık 50,000’e yükseldi; kentin toplam nüfusuna oranları ise %15’ten %25’e çıktı.³¹⁴ 1861’de Fransız konsolosu bu konuda şunları söylüyordu; Cezayir’de uzun süre kalarak iklime uyum sağlamış olan kıdemli askerler arasından özel olarak seçilen daimi otel olarak seçilen İsviçreliler, Almanlar, Alsaslılar, hatta güneyli Fransızlar işe alınmaktadır. Belki de Afrika’nın iç bölgelerindeki siyahlardan.

³¹² M.A. Ubucini; a.g.e., s. 298 vd.

³¹³ Ubucini; a.g.e, s. 293.

³¹⁴ Kasaba, 1986, s. 264, 265.

Çünkü bütün bu bölgelerde büyük olasılıkla çiftliklerle ilişkilerini koparmamış eski kölelerin neseplerinden gelen çok sayıda siyah olduğu görülüyor.³¹⁵

Askerlik merkezli başlayan reformlar, zamanla ihtiyaçların belirlediği bir şekilde sivil deniz ticaretine kaymış ve donanmaya alınan bu vapurlardan bazıları Ada, Boğaziçi, Selanik ve Girit postasında görevlendirilmişlerdi. Donanma daha ziyade küçük çapta gemilerden oluşuyordu ve bu vapurlar daha çok deniz ticareti, posta işleri, asker ve eşya nakli gibi hizmetlerin karşılanmasında kullanılıyorlardı. Tersane-i âmire tarafından ticaret maksadıyla önceleri Trabzon, İzmir ve diğer bazı mahallerle Eser-i Hayr, Hümapervaz, Eser-i Cedid, ve Girit isimli vapurlarda yakın sahillere seferlere konulmuştu.³¹⁶

19. yüzyılın başlarında, Boston'daki tüccar-armatörler arasında, İzmir'den gelerek buraya yerleşmiş en az iki kişi vardı: her ikisi de Osmanlı limanlarından kuru üzüm, incir ve afyon ticareti yapan bir Ermeni ve bir Cenevizli.³¹⁷ Aynı dönemde, Malta Valisi bazı Rum tüccarları ülkelerini terkederek Malta'ya yerleşmeye ve “ada imparatorluğunu Doğu Akdeniz ticaretinin merkezi yapmaya” teşvik ediyordu.³¹⁸ Ne ki, onun bu önerisine kimsenin hatta Akdeniz'deki Napolyon savaşları sırasında mülteci olarak Malta'ya sığınan tüccarların bile kulak asmadığı anlaşılıyor. Zamanla yerel araçlar Batı Anadolu'daki her tür ticaret ve iletişim konusunda vazgeçilmez hale geldiler. Bazıları İzmir'le Osmanlı İmparatorluğunun diğer büyük kentleri arasında dev kurye ağı bile kurdular. Hatta posta taşımacılığına ek olarak İzmir'in seçkin ailelerinin alışveriş sparişlerini gerçekleştirdiler.³¹⁹ Diğer bir değişle, İzmir sakinlerini güney Akdeniz ve Yakındoğu'nun diğer büyük ticari merkezlerinde benzer konuma sahip kişilerin görüş açılarıyla birleştiren belirli bir tür burjuva kültürünün yayılmasının araçları da oldular.

³¹⁵ Issawi'den alıntı, 1980, s. 24

³¹⁶ Gencer, 2001, s.17, s.189; 19. yüzyıla kadar ticaret gemilerine toplar koyularak askerlikte kullanılırken, bu yüzyılda askerî amaçlarla alınmış gemilere ticaret yaptırılması bir değişimin de habercisidir. En azından sivil ve askerî bir ayırım ve ihtisaslaşmaya doğru bir gidişin başlangıcı olduğu anlaşılmaktadır.

³¹⁷ Turgay, 1981-82, s. 122

³¹⁸ Cunningham, 1983, s. 19

³¹⁹ Uşaklıgil, 1987, s. 97-98

Tablo 5 : İkinci Mahmut Dönemi Gemileri

Adı	Cinsi	Top Sayısı	Yapıldığı Yer	Yapıldığı.Yıl
Mahmudiye	Kalyon	128	İstanbul	1829
Şerefsan	Kalyon	64	İstanbul	1829
Nusretiye	Kalyon	64	İstanbul	1835
Nizamiye	Kalyon	64	İstanbul	1837
Tirişevket	Kalyon	94	İstanbul	1842
Feyzirahmeti	Firkateyn	40	İzmit	1828
Feyziye	Kalyon	96	İzmit	1836
Fethiye	Kalyon	96	Gemlik	1827
Teşrikiye	Kalyon	96	Gemlik	1834
Necat	Korvet	22	Sinop	1831
Giranbahri	Firkateyn	54	Ereğli	1825
Hıfzürrahman	Kalyon	64	Ereğli	1825
Azlullah	-	-	Giresun	1828
Feyzimabut	Korvet	22	Rodos	1828
Avnillah	Firkateyn	50	Midilli	1832
Nazikibahri	Firkateyn	42	Midilli	1834
Zaferküşa	Firkateyn	-	Gemlik	1823
Fevzibahşa	-	-	Gemlik	1825
Teşvikiye	Korvet	-	İstanbul	1836
Şadiye	-	-	İstanbul	1836
Pirişevket	Kalyon	64	İstanbul	1837
Sûrat(Swift)	Buharlı Gemi		İngiltere	1828
Kebir	Buharlı Gemi		İngiltere	1828
Sagır	Buharlı Gemi		İngiltere	1829
Mesiriferah	Buharlı Gemi		Amerika	1831
Mesiri Bahri	Buharlı Gemi		İstanbul	1838
Tairi Bahri	Buharlı Gemi		İstanbul	1839
Peykişevket	Buharlı Gemi		Fransa	1839
Hümapervaz	Buharlı Gemi		-	-

Kaynakça; Nejat, Gülen, 2001, s.31

2. TERSANELERİN MODERNLEŞTİRME ÇALIŞMALARI

Yunan Ayaklanması, Mısır Hidivi Kavalalı Mehmed Ali Paşa ile olan sorunlar, Donanma'nın Navarin'de yakılması, Osmanlı Rus savaşları ve daha birçok iç ve dış olumsuz koşullara rağmen Sultan II. Mahmud döneminde önemli reformlar getirilmeye çalışılmıştır. Gemi inşasında sarf edilen gayretlerle 1820 yılında fırkateyn, korvet, brik, uskuna ve şalopa nevi hafif harp gemisi ustalarından başka 20 tane kadar kapaklı kalyon ve üç ambarlı türünden muharebe birlikleri meydana getirilmiştir.³²⁰

1814 ve 1821 yıllarında çıkan yangınlar onarım çalışmalarını gerekli kıldı; ayrıca kuru dokta yalıtım çalışmaları yapılması gerekti, ancak bunlar 1824'te 3000 dolayında işçinin çalıştığı işletmede değişiklik yaratmadı.³²¹ Buna karşılık önemli bir olay, Türk ve Rum ustaların 1236/1821'de ilk doku örnek alarak başlayıp dört yıl sonra 1240/1825'te tamamladığı, ikinci bir kuru dokun yapımıydı.³²² Tersâne-i Âmire'nin tarihinde yeni bir dönüm noktası 1827 yılıydı: Ağustos'ta, İstanbul'da o zaman kadar görülen ilk buhar gücüyle hareket eden araç olan Swift vapuru limana gelmiş ve bir hayli ilgi uyandırmıştı; özellikle de geminin rüzgar kuzeyden eserken, ani limana girişi imkansız kılan şartlarda giriş yapması büyük olay olmuştu. Gemi derhal 350.000 kuruş karşılığında o sıradaki darphane müdürü tarafından satın alınarak Sultan II. Mahmut'a hediye edilmişti. II. Mahmut, bu yeniçağ ürününe fazla güvenmiyordu, ama Sürat adı verilen gemiyi birkaç yıl özel yatı olarak kullandı.³²³

Geminin bakımını yapan İngiliz teknisyeni Kelly'nin Sultan II. Mahmut nezdinde hayli itibar gördüğü söyleniyor; Kelly Nişan-ı İftihar ile taltif edilen ilk Avrupalılardan biri olmuştu.³²⁴ II. Mahmut Şubat 1829'da bu gemiyle ilk defa

³²⁰ Celalettin, Yavuz, 1999, s. 36.

³²¹ Ziyaretçilerin belirttiği işçi sayısı, tesisleri ne kadar yakından tanıdıklarına bağlı olarak birbirinden hayli farklı; Walsh, Residence, 1379 (1820 dolayında) 500 işçi ve aynı sayıda köleden söz ediyor. C. G. Löwenhielm (Materialia Turcica 14, 1988, s. 89) ise 1824'te "birkaç bin insan ... yakl. 700'ü forsa olmak üzere..." diye yazıyor. Yangın hak. Gencer, Bahriye, s. 114.

³²² Karş. Toğrol - Aksoy, 59: İnşaatın üst yönetimini Mühendishane'de öğretmen olan Abdülhalim Efendi üstlenmişti; inşaatın uygulanmasından Rum usta Manolis sorumluydu. Pakalın, Sözlük III s. 465'e göre inşaatın yöneticisi Tersane Emini Seyyit Ali Efendi idi. Sonraki yıllarda dokta daha büyük gemiler inşa edilip bakımdan geçirilmeye başlandığında, ikinci bir dokun daha gerekli olduğu anlaşıldı: JC, 2. 6. 1851

³²³ Prokesch-von Osten, Denkwürdigkeiten s. 395'e göre.

³²⁴ Karş. K. Baratta, Constantinopoli effigiata e descritta con una notitia su le celebre Sette Chiese dell'Asia Minore (Torino 1840) s. 328.

yolculuğa çıkararak Rodosto/Tekirdağ’a gitti.³²⁵ Yeni icat hakkındaki değerlendirmelerin ne kadar çelişik olduğunu Helmut v. Moltke’nin mektuplarından görebiliyoruz. Bir mektubunda “Padişah kendi vapurlarında her tür uğursuzluğa alışkın, tesadüfen şimdiye kadar bunların hepsi ya çalışmadı veya patladı” diye yazarken, bir başka mektubunda, “İşte bu buharlı gemilerin günün birinde Şarkın uygarlaşmasının en önemli araçlarından birisi olacağına inanmıyorum” der.³²⁶

Dok kapakları gemilerin yüzdürülmesi padişahın saray erkaniyla birlikte, hatta kimi zaman valide sultanın da hazır bulunduğu büyük bir olaydı. Artık doklarda sadece onarım yapılmıyordu, gemilerin daha büyük yapılması ve denize indirme sırasında çıkabilecek güçlükler nedeniyle yeni gemiler bu doklarda yapılıyordu. Kurban kesildikten ve törende bulunan ulema ileri gelenlerinin dualarından sonra, gemilerin selam atışları arasında dokun havuz kapakları açılıyor veya kızaktan indirme başlıyordu.³²⁷

Tablo 6 : 1828-1842 yılları arasında inşa edilen gemiler.

Adı	Yapıldığı Yer	Yapıldığı Yıl	Top Sayısı
Feyzi Rahmet	İzmit Tersanesi	1828	40
Fethiye	Gemlik Tersanesi	1830	96
Teşrikiye	Gemlik Tersanesi	1834	96
Nusretiye	Haliç Tersanesi	1835	64
Fevziye	İzmir Tersanesi	1836	96
Nizamiye	Haliç Tersanesi	1842	64
Tir-i Şevket	Haliç Tersanesi	1842	94

Kaynakça; Nejat, Gülen, Kastaş Yayınları 2. baskı 2001 s. 30

³²⁵ Slade, Records I, s. 138; Gencer, Bahriye, s. 109

³²⁶ Prokesch-von Osten, Denkwürdigkeiten s. 395’e göre.

³²⁷ JC, 16.11.1844; 21.5.1848; 1.6.1848 (Nusretiye ve Savn-i Bahrî’nin yüzdürülmesi), 19.12.1848 (Feyz-i Rahman ve Eser-i Hayır vapurlarının yüzdürülmesi), 4.7.1850 (Saik-i Bahrî fırkateyninin kızaktan indirilmesi), 2.6.1851 (Nesim-i Zafer fırkateyninin yüzdürülmesi), 4.10.1851 (1 .sınıf fırkateyn Nizamiye’nin yüzdürülmesi), 29.4.1852 (nakliye gemisi Ereğli’nin kızaktan indirilişi), 4.6.1853, 24.10.1853 (Peyk-i Zafer kalyonunun kızaktan indirilişi).

Bundan sadece birkaç yıl sonra buhar makinesi de tersaneye girdi, 1802’de tersaneye dahil edilen arazi içerisinde 1834’de bakır sac levha imali için buhar gücüyle çalışan bir haddehane kuruldu.³²⁸ Levhalar, yosunlanma ve kurtlanmayı önlemek üzere gemi gövdesinin su altındaki kısmına kaplanıyordu.³²⁹ Bunu hemen bir yıl sonra bir makina atölyesi (demirhane) ve kısa süre sonra da yine buhar gücüyle çalışan bir doğrama makinesi izledi. Bu makinelerde kullanılan kömür, Karadeniz Ereğlisi’nde o yıllarda yeni işletmeye açılan kömür ocaklarından geldiyse de Kömür havzası Hazine-Hassa’ya aitti ve 80’li yıllardan itibaren P. M. Courdji şirketi tarafından, 1896 itibaren de başka şirkederce işletildi.³³⁰ Daha 1837 Osmanlıların yaptığı ilk buhar gemisi, F. Rhodess³³¹ tarafından tasarlanan, iki adet 50 beygirlik motorlu bir gemi denize indirildi.³³²

Tersane nizamları hakkında mevzuat yayınlanarak herkesin uyması istenmiştir.³³³ Ticaret maksadı ile yaptırılan gemilerin, icabında donanma hizmetinde

³²⁸ Bâb-ı âli ile ABD konsolosu ve Odessalı tüccar Charles Rind arasında imzalanan sözleşmeler hak. bak. H. N. Howard, Middle East Journal 30, 1976, s. 294 vd.; Ü. Turgay, Osmanlı Araştırmaları 3, 1982, s. 208 vd.; Gencer, Bahriye, s. 117 vd. Bu sözleşmeler çerçevesinde 1830’larda Henry Eckford (ö. 1832) ve içlerinde Eckford’un ustabaşısı ve daha sonraki halefi Foster Rhodes’un da bulunduğu 15 başka Amerikalı uzman geldi; MacFarlane, Turkey II 349; Stephens, Incidents, s. 190.

³²⁹ Bu teknik ilk denemeleri 1763-65’te İngiliz kraliyet donanması yaptı ve 1779’dan itibaren büyük gemilerin çoğunu sistematik olarak sac kaplamaya başladı: A. L. Cross, American Historical Review 1927/28, 79/81; J. K. Harris, Economical History Review 2. Ser. 19, 1966, 550- 568; J. B. Knight, MarMir 59, 1973, s. 299-312. (Greece az Sea 362/Nr. 265). (Harris, a.y., s. 555).

³³⁰ Courdji İstanbul’da küçük bir tersane ve onarım işletmesine de sahipti. Donanma tersanesinde çalışan İngiliz mühendislerin ifadesine <JC, 6.11.1844’deki bir haber> göre Breğli’den çıkarılan kömür kalitesi, İngiliz ithal kömürüne denkti; kömür burada, doğrama atölyesinde kullanılıyordu. Kömür İstanbul’a Ermenilere ait küçük yelkenlilerle taşınıyordu: A. t. Gencer, ROMM 39, 1985, s. 107-112.

³³¹ Long Island (ABD) doğumlu Foster Rhodes, H. Eckford (bak. dipn. 50) ile birlikte İstanbul’a geldi ve onun yanında, Eckford’un 1832’deki ölümünden sonra da onun yerine gemi yapımcısı olarak çalıştı. Sultan II. Mahmut’un büyük değer verdiği Rhodes, saray içi entrikalar nedeniyle II. Mahmut’un ölümünden sonra Osmanlıların hizmetinden ayrıldı: Hobhouse, Journey II 902; MacFarlane, Turkey II s. 349; ayrıca karşı. Gencer, Bahriye, s. 121.

³³² Karşı. F. Smith (yay.), The Present State of the Turkish Empire (Londra 1839) 69vd., Ragusa dükü Mareşal Marmont’un 1834’te donanma tersanesine yaptığı ziyareti hakkında anlattıklarını içeriyor; ayrıca karşı. S. D. Byzantios, II (Atina 1862) s. 17vd.; Reid, Turkey s. 263. s. 272 sözü geçen atölye binalarından ve ayrıca montajı İngiliz teknisyenler tarafından yapılan İngiliz makinalarıyla donatılan yeni bir buhar gemisinin Ağustos 1838’de kızaktan indirilişinden söz ediyor; Sultan II. Mahmut’un yan olması planlanan bir başka buharlı geminin 1839 sonbaharında kızaktan indirildiği, ancak padişahın ölümünden sonra kullanılmadan durduğu anlatılıyor. Daha sonraki iki yeni yapım olan Escr-i Hayır (1840) ve Vasıta-i Ticaret (1845) hak. bak. Yakıtıl a.y. s. 1250 vd.; Feyz-i Bahri ve Saik-i Bahri adlı iki nakliye gemisine Londra’da imal edilmiş makinalar takıldı ve bunlar İstanbul’a İngiliz yelkenlisi Favorite ile getirildiler (JC, 29.10.1848; 9.4. ve 24.12.1849; 14.3.1850).

³³³ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 25 Kasım 1837 Dosya No 1 Sayfa No 32/B

kullanılabilmesi için sekiz bin kilodan küçük olmamaları istenmiştir.³³⁴ Bunların yanında başka ülkelerde yapılan gemiler de vardı; örneğin İstanbul ile Suriye arasında posta gemisi olarak çalışan ahşap çarklı vapur Ser-i Pervaz, 1839'da Trieste'de inşa edilmişti; bu gemi 2.12.1840'ta sert bir fırtına sırasında Mudanya'da kayalıklara oturdu.³³⁵

Türk tersanelerinde de buharlı gemi inşa etmek isteniyordu. Bunun için de teknikte ileri gitmiş batılı devletlerden yardım almak şarttı. Ancak Navarin'de donanmayı yakmış olan İngilizlerin veya Fransızların bize gerçekten teknik yardımda bulunmaları şüpheli idi. Bu bakımdan yöneticiler Amerika ile ilişki kurmayı kararlaştırdılar. Amerika hem ilk buharlı gemiyi inşa etmiş olan devletti hem de ilk zırhlı savaş gemileri Amerika'da denize indirilmişti, ilkel de olsa ilk savaş denizaltılarını Amerikalılar kullanmışlardı.³³⁶

Padişah II. Mahmut ile kişisel olarak da yakınlığı bulunan Kaptan-ı Derya Çengeloğlu Tahir Paşa bu konuda çok gayret gösterdi, Amerikalı uzmanlarla, modern gemi ve gemicilik konularında ortaklaşa çalışmalar yapıldı. Padişah denizcilik konularında Amerika ile işbirliği yapılmasına çok önem veriyordu. 7 Mayıs 1830 da "Türk-Amerika Dostluk Ticaret ve Seyri Sefain Muahedesi" imzalandı. Bu anlaşmanın bir gizli maddesi vardı. Bu maddeye göre Amerika, Osmanlı devletine kâr almadan savaş gemileri inşa edip satacaktı. Ancak bu gizli madde Amerikan Senatosundan geçmedi ve hükümet mahcup duruma düştü. Bunun üzerine Amerikan Hükümeti o sırada Amerikan maslahatgüzarını İstanbul'a getirmekte olan iki savaş gemisini bize satmayı kararlaştırdı. Ayrıca İstanbul'a Henry Ecford adında bir gemi inşa mühendisi de gönderildi. Bu mühendisten başka Forster Rhodes adında bir diğer gemi inşa mühendisi de İstanbul'a gönderildi. Forster Rhodos, Haliç tersanesinde büyük ve modern Nusretiye kalyonunu inşa etti. Nusretiye Kalyonu 1835 de denize indirildi. Ayrıca Eser-i Hayır adı verilen yerli yapımı ilk buharlı gemi 26 Kasım 1837 de Mesir-i Bahri 1839 da Aynalıkavak tersanesinde inşa edilip denize indirildi. Bu gemilerin denize indirilme törenlerinde padişah da hazır bulundu. Türk-Amerikan ilişkileri, Amerikalı mühendis ve

³³⁴ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 22 Mart 1839 Dosya No 1 Sayfa No 114/A

³³⁵ Hacklander, Reise, s. 140-160; A. Wandruszka, Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchivs 25, 1972, s. 458vd.

³³⁶ Nejat, Gülen, 2001, s. 32

ustabaşlarının tersanede çalışmaları ile 1830-1839 yılları arasında gayet verimli sonuçlar verdi, gemi inşaatı konusunda Kasımpaşa tersanesi büyük aşamalar kaydetti.³³⁷

Harp gemileri demirlerini imal etmek üzere, mühimmatı harbiye ambarından Somako demirleri alınmıştır.³³⁸ Tersanede imal edilen çeşitli gemi demirleri üretilmiştir.³³⁹ Fatsa’da inşa edilen bir adet fırkateyn³⁴⁰ Amasra’da inşa edilip İstanbul’a gelen Şahabı Bahri fırkateyni³⁴¹ Amasra sahasında inşa edilen fırkateyn³⁴² Fenerlere lüzumlu zeytinyağının tersanece tedarik edilmesine karar verilmiştir.³⁴³ Sinop’ta yaptırılan bir kalyon inşası hakkında rapor verilmiştir.³⁴⁴ Antalya’da bir kalyon inşasına başlanılmıştır.³⁴⁵ Karadeniz Ereğlisin’de bir kalyon inşasına başlanılmıştır.³⁴⁶ Gemlik tersanesine yapılan ilave binalar ve inşa olunan kalyon hakkında rapor verilmiştir.³⁴⁷ Aynalı kavak’ta Amerikalı bir mühendis tarafından yaptırılmakta olan üç ambarlı adliye kalyonu hakkında bilgiler verilmiştir.³⁴⁸

3. ALTYAPI VE EĞİTİMDE MODERNLEŞME ÇALIŞMALARI

Böylece, 1818 yılında metruk Divanhane yıkılarak yerine ön cephesi tekrar kazıklar üzerine oturtulan yeni bir Divanhane yapıldı. Bu binada aynı kısımları kapsıyordu. Padişaha mahsus kasrın etrafı selimi kabartmalarla süslenmiş, tavanlara muşamba kaplanarak üzerleri gösterişli nakışlarla işlenmişti. Tavan göbekleri ve oyma mahalleri son derece süslü ve bir sanat eseri olarak yapılmıştı. II. Mahmut devrinin son Divanhanesi ancak 1834 yılında tamamlanabilmişti. Ampir üslubun bütün hususiyetlerini taşıyan binanın bahriyenin daireleri bir araya toplanmış bulunuyordu.³⁴⁹

³³⁷ Nejat, Gülen, 2001, s. 33

³³⁸ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 25 Eylül 1837 Dosya No 1 Sayfa No 25/A

³³⁹ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 7 Kasım 1839 Dosya No 1 Sayfa No 145/A

³⁴⁰ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 12 Ağustos 1837 Dosya No 1 Sayfa No 18/B

³⁴¹ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 12 Eylül 1838 Dosya No 1 Sayfa No 80/A

³⁴² Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 20 Nisan 1838 Dosya No 1 Sayfa No 54-64/A

³⁴³ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 9 Mayıs 1838 Dosya No 1 Sayfa No 58/B

³⁴⁴ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 6 Kasım 1837 Dosya No 1 Sayfa No 29/A-74a-82-91-152-172

³⁴⁵ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 8 Mayıs 1838 Dosya No 1 Sayfa No 58/A

³⁴⁶ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 25 Mayıs 1838 Dosya No 1 Sayfa No 62/A

³⁴⁷ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 27 Haziran 1838 Dosya No 1 Sayfa No 66/A-72/B

³⁴⁸ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 7 Eylül 1838 Dosya No 1 Sayfa No 78b-102-129/A

³⁴⁹ Deniz kuvvetleri sayı 594 Kasım 2005 s. 78

Ayrıca, 1831’de yanan binanın yerini almak üzere yeni Divanhane binası yapıldı; 24.4.1844’te başka bir yangın bir depo binasını tahrip etti.³⁵⁰

1811’de Boğaz hattından Tavus-i Bahri Ortaköy önünde yıldırım isabet edince yandı.³⁵¹ 1820’de yabancı bir gemi şiddetli fırtınada demir taradı ve tersane önünde battı.³⁵² 1814 ve 1821 yıllarında çıkan yangınlar onarım çalışmalarını gerekli kıldı; ayrıca kuru dokta yalıtım çalışmaları yapılması gerekti, ancak bunlar 1824’te 3000 dolayında işçinin çalıştığı işletmede değişiklik yaratmadı.³⁵³

Kömür ambarı mevcudundan Haziney-i Hassa İdaresinde bulunan sütlüce ve çoban çeşmesi tuğla fabrikasına verilen 112 kantar 89 okka maden kömürünün bedeli olan 1524 kuruşun Darüssaadetül Şerife Ağa’lığından verilmiştir.³⁵⁴

Buharlı gemilerin sayısının hızla artması nedeniyle kömür ihtiyacı için tesisler de gerekli hale gelmişti. Karadeniz Ereğlisi’nde 1829’da keşfedilen kömür yatakları 1840’ların ortalarından itibaren daha yoğun işletildiğinden,³⁵⁵ o zamana kadar çoğu İngiltere’den getirtilen kömürün artık büyük miktarı yerli kömürden piyasaya çıkıyordu.

Hindistan’da ortaya çıkıp Mısır üzerinden buralara ulaşan kolera, 1831’den itibaren salgın hastalıkları önleme çalışmalarının artırılmasına neden oldu. Nitekim daha 1831 ‘de o sıradaki Galata Nazırı Sarım Bey karantina önlemleri alınmasını emretmiş Rumeli Feneri’nde yerli gemiler, İstinye’de de yabancı gemiler için birer karantina istasyonu oluşturulmuştu. 1838’de bu ilk adımlara yenileri eklendi: Mart’ta Sultan II. Mahmut değişik uluslardan oluşturulan bir heyeti koruyucu tedbirler almakla görevlendirdi bunun sonucunda da Haziran 1838’de bu birkaç karantina istasyonu oluşturuldu. Bu istasyonların ilki, Asya Yakasında Çengelköy yakınlarındaki eski Kuleli Kışlası’nda açıldı; yolcular ve mürettebat için odalar ayrılmıştı, buna karşılık şüpheli

³⁵⁰ JC, 26.4.1844.

³⁵¹ İst. Ans. XI (1972) s. 6097

³⁵² İst. Ans. XI (1972) s. 5767

³⁵³ Ziyaretçilerin belirttiği işçi sayısı, tesisleri ne kadar yakından tanıdıklarına bağlı olarak birbirinden hayli farklı; Walsh, Residence, 1379 (1820 dolayında) 500 işçi ve aynı sayıda köleden söz ediyor. C. G. Löwenhielm (Materialia Turcica 14, 1988, 89) ise 1824’te “birkaç bin insan ... yakl. 700’ü forsa olmak üzere...” diye yazıyor. Yangın hak. Gencer, Bahriye, s. 114

³⁵⁴ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 20 Teşrinisani 1823 Dosya No 816 Sayfa No 10

³⁵⁵ Kömür ocakları hak, Ocakların tarihi üzerine: Ahmet A. Özeke, Ereğli Kömür Havzası Tarihi Üzerine Bir Deneme (1944); Österreichische Monatsschrift für den Orient 29, 1903, s. 63 vd. (yazar belirtilmemiş); Kırım hak.: J. Porter, Turkey, its History and Progress II (Londra 1854), s. 308.

gemilerle gelen malların 15-30 gün boyunca Fenerbahçe’de depolanması gerekiyordu. 1840 Anadolu Kavağı’nda ve Küçükçekmece’de iki karantina daha oluşturuldu,³⁵⁶

Doğrudan doğruya gemi güvenliğine hizmet eden bu girişimlerden başka, sağlığa uygun koşulların sağlanması için tedbirler de ön planda tutulmaya devam edildi. Görülen tek tük veba vakaları, karantinanın sıkılaştırılmasına neden olsada,³⁵⁷ 1838’den itibaren alınan önlemler³⁵⁸ hastalığın geriletilmesini sağlamıştı. Sakız’daki bataklıktan çıkarılan eşyadan dalgıçın hissesine düşen miktarın kendisine verilmesi.³⁵⁹

Tüm bu gayretlere rağmen personel sıkıntısı ve kaptanların sayısal yetersizliği büyük bir sorundu. Zira Osmanlı Devleti’nin Garp Ocakları ve Mısır hariç, bütün kıyıları adeta Rumlar’ın elindeydi. Devlet içinde Rumlar azınlıktaydılar ama, memleketin bütün denizciliği ve deniz ticareti onların elinde bulunmaktaydı.³⁶⁰

Yunan İsyanı sırasında uğranılan bu başarısızlıkların önemli bir sebebi de personel sıkıntısı çekilmesindendi. Zira, 1821 yılında Osmanlı Devleti’nin büyük ve güzel bir donanması vardı. Fakat bu donanmanın nitelikli personelinin çoğunluğunu oluşturan Rum denizcilerinin gemilerden kaçmasıyla donanma personel açısından birdenbire zaafa uğramıştır. Gemilerdeki personel kadar deniz sorunlarına yabancı olan derya kaptanları da donanmanın etkinliğinin azalmasına sebebiyet vermişlerdi. 1821 yılında Derya Kaptanı Abdullah Paşa’nın kayıkçılıktan saraya girerek ve bu yoldan derya kaptanlığına yükselmiş olması; verilecek örneklerden sadece biridir. Aynı şekilde, İkinci Derya Kaptanı Kara Mehmet Paşa da Abdullah Paşa’dan pek farklı değildi.³⁶¹

³⁵⁶ 1836-1837 yıllarının büyük veba salgını sırasında bu yerlerin yanı sıra Kızkulesi de bir süre için veba hastanesi olarak kullanıldı: V. Moltke, Briefe, s.162.

³⁵⁷ PHA 1864, s. 267; PHA 1868, s. 99; LT, 7-8.2.1872: sağlık harçlarının yeniden düzenlenmesi; LT, 24.5.1874: On yıldır veba vakası görülmedi; Karantina süresinin kısaltılması talebi; LT, 16.10.1874: Yeni tarife idari masraflar yüksek olduğu için eleştiriliyor; Stamboul, 7.2.1879: Rusya’da yeni veba vakaları nedeniyle kontrollerin sıkılaştırılması.

³⁵⁸ D. Quataert, “A Provisional Report Concerning the Impact of European Capital on Ottoman Post and Railway Workers 1888-1909”, J. L. Bacq’ Grammont - P. Dumont (yay.), Economie et Societes dans l’Empire Ottoman. Actes du Colloque de Strashourg 1980, C Internationaux du CNRS Nr. 601 ,(1983) içinde s. 461-462

³⁵⁹ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 10 Temmuz 1838 Dosya No 1 Sayfa No 75/B

³⁶⁰ Celalettin, Yavuz, 1999, s. 36.

³⁶¹ a.g.e., s. 38.

Osmanlı Devleti'ndeki Rum asıllı denizcilerin Yunan tarafına geçmiş olmaları sadece denizci personel sıkıntısına sokmakla kalmamış, aynı zamanda Osmanlı İmparatorluğu'nun denizlerden beslenen ekonomisi bir tehdit altına da girmiş bulunuyordu. Osmanlı Devleti içindeki armadörlerin çoğunluğu da Rum asıllı yani, Yunanistan'a hizmet etmeyi öngören kişilerdi.³⁶²

Zor bir görev olan, limanda asayişin sağlanmasına, yine zor bir görev olan kıyı bölgelerinde de asayiş ve huzuru sağlama ekleniyordu, bu ise 1826'da Bostancı birliğinin dağıtılmasına kadar, Bostancıbaşı'nın sorumluluk alanına giriyordu.³⁶³ Gündelik tatsız olayların ötesine geçen sorunlar, daha önce de olduğu gibi öncelikle meyhanelerin ve başka kuruluşlar denizcilerin kara izninden kendilerine pay çıkarmaya çalıştığı Galata, Kasımpaşa ve Tophane'deki bazı mahallelerde çıkıyordu.³⁶⁴ Bu mahalleleri ziyaret etmek denizci olmayanlar için de çok akıllıca bir iş değildi, çünkü donanmanın devşirme ekipleri, 19. yüzyıla kadar, savaş gemisi mürettebatındaki açıklarını kapatmak üzere burada adam avına çıkarlardı. Örneğin 1821 ile 1823 yılları arasında birçok Rum denizci kaçtığına ya da güvenilmez görüldüğü sırada bu olay yine yaşanmıştı.³⁶⁵

Benzer şekilde 1827 yılında İngilizler tarafından Padişaha satılan "Sürat" isimli geminin İngiliz komutanı Keliy ve personeli ile Osmanlı Derya Kaptanlığı yapmak üzere gelen ve yüksek ücret istediği için reddedilen İngiliz Hanchet de bunlardan bir kaçıydı. Sultan II. Mahmud zamanında Bahriye'nin idari hususlarında yapılan bir değişiklikle Tersane Eminliği kaldırılmış ve yerine Tersane veya Bahriye Müsteşarlığı teşkil edilmişti.³⁶⁶ 1827 yılında Bahriye Mühendishanesi ayrılmıştı. Asıl

³⁶² Celalettin, Yavuz, s. 47.

³⁶³ Reformların önünde engel oluşturan Bostancı birliğide, Ağustos 1826'da yeniçerilerin ortadan kaldırılmasıyla birlikte dağıtıldı, karş. İ.H. Uzunçarşılı, The Encyclopedia of İslam I (1960) içinde s. 1317, "Bostandji-Bashi" maddesi

³⁶⁴ Örn. Olivier, Voyage I ,35vd.; JC, 9.10. 1849: Kavga eden Rus tayfaları polis tarafından Rus liman reisine teslim edildi; bak. Rolland, Turguie, 192; V. Hammer-Purgstall Erinnerungen, s. 42

³⁶⁵ Karş. Walsh, Residence I, 379vd.; Keppel, Narrative I, 109, yakl. 850 kişilik İngiliz kalyon mürettebatına karşılık Osmanlı kalyon mürettebatının 1500 dolayında Olmasının bir hayli abartılı olduğu görüşündeydi

³⁶⁶ Celalettin, Yavuz, 1999, s. 54.

Mühendishanedeki öğrenci sayısı kırk kişiden yüz kişiye yükseltilmişti. Eğitim Türkçe olarak veriliyor, Fransızca el kitapları kullanılıyordu.³⁶⁷

Sahil şehirlerinden bir kısmında ticareti bahriye mektebi açılmasına karar verildi.³⁶⁸ Bu okul deniz ticareti için kaptan, çarkçı vb. gibi gemi personeli yetiştirecektir. Savaş durumunda veya hitiyaç halinde donanmada görev verilmesi de pılanlanmıştı. Osmanlı yönetimi modernleşme açısından çok önemli bir yatırımı bu okulla yapmıştır.

Koca Hüsrev Paşa, II. Mahmut nezdindeki itibarından faydalanarak okulu faydalı bir hâle getirmek için gerekli işlemleri yapmıştır. İmtihan usulü koymuş ve Tersaneyi ziyarete gelen padişahın şimdiki Deniz Hastanesinin bulunduğu tepedeki eski Cezayirli Gazi Hasan Paşa konağının onarılacak okul haline getirilmesi için irade almıştır. Okul, bu arada Heybeliada'ya (1838) nakledilmiş, Kasımpaşa'daki konak tamir edildikten sonra yeniden Kasımpaşa'ya dönerek bu Konakta faaliyette bulunmaya başlamıştır. 30 Haziran 1839'da II. Mahmut'un ölümünde okul, Kasımpaşa'da bu binada idi.³⁶⁹ Günlük basında da geniş yer verilen bu olayların yanında, tersanede yeni tesislerin kuruluşu görece önemsiz görünüyor. 1831 tersanenin batısındaki yeni bölgede bir fırın ve bir dolaplı değirmen inşa edildi. Bölgede, 1834'te Heybeliada'ya nakledilen eski bahriye okulunun yerine yeni bir donanma tekniker okulu açıldı.³⁷⁰

6 Ekim 1826 tarihli belgeyle “ticaret işlerini kolaylaştırmak için, tüccar gemilerinin şekilleri ve taşıma kapasiteleri...” belirlenmeye çalışılmıştı. Aslında standardizasyon çabalarının örnekleri olarak değerlendirilebilecek bu tedbirleri, merkeziyetçilik arayışları içerisindeki II. Mahmut ve Tanzimat devrinin genel tablosuna da uygun olarak, Osmanlı deniz ticaretinin batı ticareti karşısında dönüşümünü sağlamaya yönelik tedbirler ve tepkiler olarak değerlendirebiliriz. Yani devlet dış ticaret baskısı karşısında iç ticareti kontrol altına almak, daha büyük Avrupalı gemiler karşısında rekabet için gemilerin şekil ve taşıma kapasitelerini belirlemeye

³⁶⁷ Celalettin, Yavuz, s. 54-55.

³⁶⁸ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 18 Eylül 1832 Dosya No 188 Sayfa No 69/A

³⁶⁹ Nejat, Gülen, 2001 s. 34

³⁷⁰ 1828'de Heybeliada'da Kalyoncular Kışlası olarak inşa edilen ve 1838'de genişletilen okul hak: JC, 24.10.1848; Gencer, Bahriye, s. 115, s. 251 vd.; Binanın resimleri: S. H. Eldem, (İstanbul Anıları, s. 324 vd; yeni okul hak. Y. Cezar, Osmanlı Maliyesinde Bunalım ve Değişim Dönemi 1986 s.11.

çalışmaktadır. Bunu yaparken bir taraftan askerî amaçlar da düşünülmüştü. 22 Mart 1839 tarihinde bir kararname çıkararak “..ticaret amacıyla yaptırılan gemilerin gerektiğinde donanma hizmetinde de kullanılabilmesi için sekiz bin kileden küçük olmamaları...” konusunda tebliğ yayınlamıştı.³⁷¹

4. MODERNLEŞMEDE STRATEJİ VE YABANCI MİSYONLAR

Fransızlar Osmanlı Devleti'nin egemenliğindeki denizlerde 180 adet gemi dolaştırıp yıllık olarak iki milyon altın kazanıyordu. Hac seferlerinden kazandıkları da ancak bu kadardır. Rumlar'ın kazancı sadece deniz ticareti değildi. Osmanlı Devleti'nde adalardaki Rumlar'ın hareketlerini kontrol altında tutacak bir örgüt oluşturulmamıştı. Rum korsanlar devlete ödemekle mükellef oldukları vergilere ilaveten derya kaptanlarına da pek zengin hediyeler veriyorlardı. Bu korsanlar denizlerde 400 kadar gemi dolaştırıyorlar ve elde ettikleri serveti de Ege Adaları'na aktarıyorlardı. Hydra, İpsara ve Naxos Adaları, Rum korsanlarının bir merkezi olmuştu. Ayaklanma olduğu takdirde, silahlandırdıkları ticaret gemilerinden bozma teknelerle Osmanlı Donanması'na karşı mücadeleye başlamışlardı.³⁷²

Navarin Faciası'nın en acı sonuçlarından biri de; Rusya'ya, Osmanlı Devleti'ne karşı savaş açmak için uygun bir fırsat ve ortamı yaratmış olmasıydı. Sultan III. Selim'in inşa ettirdiği donanmanın meydana gelişi ve harp kifayetine ulaştırılması için altı yıla ihtiyaç duyulmuştur. Buna karşılık o yıllarda Ruslar hem Karadeniz, hem de Akdeniz'den bastırmaya başlamış, "Boğazlar Sorunu" olarak siyasi literatüre geçecek olan Rusların Boğazlar'dan sıcak denizlere seyretme isteği sık gündeme gelir olmuştu.³⁷³

Sultan III. Selim zamanında genel eğilim Fransız misyonuna ağırlık verecek şekilde idi. Ancak Sultan II. Mahmud zamanında belli bir ülke misyonundan söz etmek

³⁷¹ Duran 2004, s. 85.

³⁷² Celalettin, Yavuz, 1999, s. 36

³⁷³ a.g.e., 1999, s. 43.

mümkün değildir. Zira hem İngiliz, hem Fransız, hem Prusyalı hatta Rus subaylar bile muhtelif şekillerde Osmanlı Devleti'nde eğitimci ve danışman olarak bulunmuşlardı.³⁷⁴

18. yüzyıl sonlarında küçük ve orta büyüklükteki yelkenli gemilerden oluşan dikkate değer bir filo oluşturmuşlardı. Başka uluslara ait gemilerin (örneğin 9.11.1800'de Cezayir'e yaptığı bir ziyaretten sonra İstanbul'a yelken açan ve padişah tarafından da kabul edilen Komodor William Bainbridge yönetimindeki ilk Amerikan gemisi U.S.S. George Washington) İstanbul limanında görünmesi enderdi. Amerikan gemilerinin 1811-1820 yıllarındaki yolculukları sadece İzmir'e kadardı.³⁷⁵ İstanbul'un ticari taşımacılığının hacmi yine İskenderiye limanının ve Batı Akdeniz'deki büyük limanların hacminin belirgin ölçüde gerisinde kalmıştı.³⁷⁶

1830 yılından itibaren Amerikalı gemi inşa mühendisleri uzun bir süre Osmanlı Bahriyesi için olumlu sayılabilecek faaliyetlerde bulunmuşlardı. Bunlardan biri de mühendis Henry Eckford olup, İstanbul Tersanesi'nde Amerikan harp gemilerinin modellerine uygun gemiler inşa etmeye başlamıştı. Amerikalı Henry Eckford New York'tan iki korvet getirmiş, devlet hizmetine girmiş ve tersaneyi düzenlemek istemiştir. Ancak, tüm arzu ve isteklerine rağmen daima hakaret gören, az maaş ödenen ve sonunda sağlık ve canlılığını yitiren Amerikalı mühendis iklime uyum sağlayamadığını bahane ederek tekrar ülkesine dönmüştür.³⁷⁷

Aynalıkavak tersanesinde vapur inşa eden üç İngiliz mühendise izin verilmiştir.³⁷⁸ İş kazası neticesi malul olan işçilere malul maaşı tahsisi belirlenmiştir.³⁷⁹ Vapurlarda yabancı tayfa kullanılmasına izin verilmiştir.³⁸⁰ Personel sıkıntısını önlenmesi için alınan tedbirler ve özendirici kanunlar çıkarılmıştır.

Henry Eckford Amerika'ya döndükten sonra da ilgisini esirgemeyerek, muavini olan mühendis Forster Rhodes'i Osmanlı Devleti'ne göndermiştir. Bir çok kalyon, firkateyn, brik ve koter (kotra) inşa edip denize indiren Rhodes, İstanbul

³⁷⁴ Celalettin, Yavuz, 1999, s. 53.

³⁷⁵ Karş. H. Howard, Balkan Studies 3, 1962, s. 2.

³⁷⁶ Peryear, France, s. 138.

³⁷⁷ Celalettin, Yavuz, 1999, s. 55.

³⁷⁸ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 18 Ağustos 1838 Dosya No 1 Sayfa No 75/C

³⁷⁹ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 9 Nisan 1839 Dosya No 1 Sayfa No 117/B

³⁸⁰ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 16 Mart 1838 Dosya No 28 Sayfa No 28/A

Tersanesi'nde ilk buharlı gemileri de inşa etmiştir. Rhodes'in planları ve nezareti doğrultusunda Haliç Tersanesi'nde inşa edilen harp gemileri denizcilerimiz tarafından çok beğenilmiş, ancak bu değerli mühendis de Sultan II. Mahmut 'un ölümünden sonra bazı devlet adamlarının çevirdikleri entrikalardan etkilenerek prestij kaybetmiş ve nihayet istifa etmek zorunda kalmıştır.³⁸¹ Rhodes'in istifası üzerine yerine, daha önceleri Tersane-i Amire'de ustabaşı olarak görev yapan Reevel getirilmiş, yapılan fena muameleler karşısında Reevel de istifa etmek zorunda kalmıştır.³⁸²

Osmanlı İmparatorluğu'nda çeşitli devirlerde görev alan yabancılar istenilen ücret ve makamların yetersizliği yanında, çeşitli entrikalarla da Osmanlı Devleti Donanma ve tersanelerinde görevlerini yürütmekte zorlanmışlardır. Bilhassa Amerikalı mühendislerin istifaya zorlanmaları devlete pahalıya mal olmuş, faaliyetler kesintiye uğramış, deniz sorununun çözüm yollarında gene duraklamalara sebebiyet verilmiştir. Deniz sorunların layıkıyla çözemeyen devlet, denizlerin nimetlerinden yararlanamadığı gibi, Akdeniz ve Karadeniz'deki rakip ülkelere bu nimetleri dağıtmak zorunda kalmıştır. 1830-1839 yılları arasında Türk-Amerikan ilişkilerinin sonucu Osmanlı Bahriyesi gemi inşa sanayiini yakından takip etme imkanını bulmuş, nitekim makine aksamı dışında kalan tüm gemi levazımatı Türk tersanelerinde imal edilmiş, taşra tersanelerinde inşa edilecek gemiler için de bir nizamname hazırlanmış ve ilgili bölgelere gönderilerek, bundan böyle Sinop, İzmit, Gemlik gibi tezgahlarda inşa edilen teknelerin bu esasa uygunluğu sağlanmıştır.³⁸³

19. yüzyılın başlarında, Boston'daki tüccar-armatörler arasında, İzmir'den gelerek buraya yerleşmiş en az iki kişi vardı. Osmanlı limanlarından kuru üzüm, incir ve afyon ticareti yapan bir Ermeni ve bir Cenevizli.³⁸⁴ Aynı dönemde, Malta Valisi bazı Rum tüccarları ülkelerini terkederek Malta'ya yerleşmeye ve “ada imparatorluğunu Doğu Akdeniz ticaretinin merkezi yapmaya” teşvik ediyordu.³⁸⁵ Bazıları İzmir'le Osmanlı İmparatorluğunun diğer büyük kentleri arasında dev kurye ağı bile kurdular.

³⁸¹ Celalettin, Yavuz, 1999, s. 56.

³⁸² Puryear, Economics, s. 112. s. 127 vd. s. 132 vd. s. 180 vd. s. 203.

³⁸³ Celalettin, Yavuz, 1999, s. 56.

³⁸⁴ Turgay, 1981-82, s. 122

³⁸⁵ Cunningham, 1983, s. 19

Hatta posta taşımacılığına ek olarak İzmir'in seçkin ailelerinin alışveriş sparişlerini gerçekleştirdiler.³⁸⁶

Ticaret gemilerinin dışında zaman zaman yabancı savaş gemileri de, geçiş izinleri (her zaman uyulmamakla birlikte) Boğazlara ilişkin çeşitli antlaşmalar uyarınca daha sıkı kurallara tabi olduğu halde, limana yanaşıyorlardı. İstanbul Boğazı'nı geçiyordu; Amiral Ricord komutasındaki bir Rus donanma grubu Karadeniz'e geçmek üzere boğazları geçti, ayrıca Fransız ve İngiliz savaş gemileri de zaman zaman çeşitli gerekçelerle İstanbul'a gitmekle görevlendiriliyordu.³⁸⁷

II. AĞAÇ GÖVDELİ BUHARLI GEMİLER DÖNEMİ

Deniz ticaretinde daha 1830-1840 yıllarında denenmeye başlanan buhar gücü, aşağı yukarı eş zamanlı olarak da yavaş yavaş demir gövdeli gemilere geçilmesi, Avrupalı amiraller arasında büyük bir kuşkuyla izlenmişti. Kırım Savaşı'nda (1853-1856) elde edilen tecrübeler bu konuda bir dönüm noktası oldu. Bunun sonucunda önce Fransa, bir süre sonra da İngiltere, ahşap ve yelkenli savaş gemisine sırt çevirmeye başladı; Fransa'da buhar gücüyle çalışan ilk zırhlı muhrip 1858'de hizmete girdi.³⁸⁸ İstanbul'da daha önce gösterildiği gibi aynı sıralarda tersanede buharlı gemi inşasına başlanmış ve Baruthane'de 1845'te kurulan dökümhanede Eser-i Hadid adlı, demir gövdeli küçük bir ticaret gemisi yapılmıştı.

Sultan Abdülaziz döneminde yelkenli tip gemiden makine ile yürütülen gemi tiplerine dönülmüştü. Bu geçiş döneminde daha önce yelken kullanan personel ya makine kullanmayı da öğrenecek, yada makine kullanan yeni personele ihtiyaç duyulacaktı.

³⁸⁶ Uşaklıgil, 1987, s. 97-98

³⁸⁷ Hünkar İskeleyi anlaşmasında (8.7.1833) Babiali, Çanakkale boğazını tüm yabancı savaş gemilerine kapatmayı taahhüt eder (Puryear, Economics, 15 vd. 21); 1849'da İngiltere istisnai haklar elde etti (Puryear, England, 155 vd. 278 vd.), bu da Rusya ile uzun süredir var olan, 1844'deki mutabakatlarla ancak bir süre için hafifletilebilen gerginliği şiddetlendirdi ve nihayet Kırım Savaşı çıktı.

³⁸⁸ Örn. T. Schwarz, Die Entwicklung des Kriegsschiffbaus vom Altertum bis zur Neuzeit II: Das Zeitalter der Dampfschiffe (1912) çeş. sf.; de LaRocciere ve Clerc-Rampal, Histoire, s. 269 vd.; M. Lewis, The Navy of Britain. A Historical Portrait (1948) s. 128 vd.; A. Meurer, Seekriegsgeschichte in Umrissen (1943) s. 360 vd.; Treue, Krimkrieg, s. 122.

A. ABDÜLMECİD DÖNEMİ (1839-1861)

Abdülmecid İstanbul'da dünyaya geldi. Babası ona iyi bir tahsil yaptırmak için çok titiz davrandı. Kendisi biraz zayıfça idi. Çok zeki, terbiyeli, merhamet ve şefkatli bir kimseydi. Tâhta çıktığında 16 yaşındaydı. Abdülmecid Dolmabahçe Sarayı'nı yaptırdı ve Ortaköy'deki Mecidiye Camiini inşa ettirdi. 25 Haziran 1861'de babası gibi verem hastalığına tutularak vefat etti. Öldüğünde 38 yaşındaydı. Fatih'teki Sultan Selim Camii avlusundaki türbesine gömüldü.³⁸⁹

Kırım Harbi, Tanzimat Fermanı ile başlayan ve devletin bütün müesseselerini kapsayan reform hareketlerini ve bu arada tersane ve donanma işlerinde girişilen reform çabalarını da olumsuz yönde etkilemiştir. Müttefiklerimiz olan İngiltere ve Fransa, harbin sonunda Islahat Fermanı'nı zorla kabul ettirmişler ve Paris Antlaşması hükümlerine de koydurmuşlardı. Osmanlı eyaletlerinde Müslüman ve Türk halkın tepkilerine yol açmış, bu yüzünden reformlara ara verilmek zorunda kalınmıştır. Sinop Baskını'nın verdiği pek çok ders vardı. Ahşap gövdeli gemilerin kullanışsızlığıdır.³⁹⁰

1. DENİZ TİCARETİNDE MODERNLEŞME ÇALIŞMALARI

Bahriye Şurası'nın bir takım şehir içi vapur seferleri düzenleme işine de girişmesiyle yapılan işlemler çoğalmış ve şuranın genişletilmesine karar verilmiştir. 1844 yılında Fevaid-i Osmaniye adı altında bir deniz işletmesini kurduran Osmanlı Hükümeti böylelikle kendi sularındaki yolcu taşımacılığı hizmetindeki yabancı işletmeciler tekeli kırıma başlamıştı. Yönetimine Mustafa Fazıl Paşa ve Bogos Efendi'nin getirildiği Fevaid-i Osmaniye, Boğaziçi'ne sık sık seferler düzenleyemiyordu. Kışın ise seferler kaldırılıyordu.³⁹¹

Fevaid-i Osmaniye şirketi (1843-1870)³⁹²: Osmanlı İmparatorluğu, 1839'da Mekteb-i Fünun-i Bahriye'yi kurdu. Yine İstanbul-İzmir hattında görevli ve ara iskelelere de uğratılan "Peyk-i şevket" adlı gemiye yeterli miktarda yolcu ve yük

³⁸⁹ Arif, Büyüktuğrul, Osmanlı Deniz Harp Tarihi, 4 Cilt, Deniz Basımevi, s. 1974 s. 1983

³⁹⁰ Celalettin, Yavuz, 1999, s. 73-74.

³⁹¹ a.g.e., 1999, s. 64.

³⁹² <http://www.bilgininadresi.net/Madde/32100/T%C3%BCrk-Denizcilik-http://www.nuveforum.net/130-kultur-taslaklari/23239-istanbulun-kugulari-vapurlar/-http://www.osar.com/modules.php?name=Encyclopedia&op=content&tid=501253>

verilmeden, yabancı gemilere yolcu ve yük verilmemesi kararını alarak uygulatmış ve böylece bayrak himayesini başlatmış oluyordu. Tarifeli seferlerin aksamadan ve eksiksiz uygulanabilmesi için deniz taşımacılığının şirketler eliyle daha sağlıklı yapılabileceğine inanan devlet, Hazine-i Hassa'nın da katılımıyla "Şirket-i Osmaniye"yi kurdu. Bir süre sonra Hazine-i Hassa bu şirketten ayrılmış ve "Hazine-i Hassa Kumpanyası" adı altında kendi gemilerini çalıştırmaya başlamıştır. Bu kuruluş daha sonra "Mecidiye Şirketi" ve 1843 yılında da "Fevaid-i Osmaniye Şirketi" adını almıştır. Fevaid-i Osmaniye'nin 19 gemiye sahip olduğu Ali İhsan Gencer tarafından arşiv belgelerine dayanılarak belirtilmektedir. Ali İhsan Gencer'in çalışmasında verilen bilgilerden gemilerin en büyüklerinin "Mecidiye" ve "Taif" adlı vapurlar olduğu anlaşılmaktadır. Akdeniz'e gidecek vapurlar, İstanbul'dan akşamüstü kalkıp, ertesi sabah Gelibolu'ya varmaktaydılar. Bu uzun yolculuğun nedeni, Çanakkale Boğazından gece geçişin yasak olmasıydı.³⁹³

Liman trafiğinde istatistiklerde görülen ve daha önce değinmiş olduğumuz artış, bir ölçüde 1840'lardan itibaren İstanbul'daki sanai ve ticari faaliyetlerin artmasından kaynaklanmakla birlikte, her şey den önce, hızla genişleyen ve başlangıçta hayli disiplinsiz olduğu anlaşılan Boğaz trafiği, liman bölgesindeki aşırı yükün temel nedeni haline gelmişti.³⁹⁴

Buna ek olarak da, bir süre için, Kırım Savaşı'nda görevlendirilen Fransız ve İngiliz birliklerinin cepheye ve geriye sevkleri ve sürekli yollanan malzeme ve erzak desteği de gemi trafiğinin artmasına bir hayli katkıda bulunmuştu.³⁹⁵ Sonraki dönemde

³⁹³ Aktaran, Ercüment, Kuran; a.g.m., s. 162.

³⁹⁴ Ekonomik durum hak.: Ch. Issawi, *The Economic History of Turkey 1800-1914* (1980); S. Aren, *Le Probleme de l'Industrialisation dans l'Empire Ottoman au XIX'e Siecle*, *Economie et Societes dans l'Empire Ottoman*, Coll. Strasbourg 1980 (1983) içinde s. 449-458; R. Önsoy, Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi. Dergisi 2.2, 1984, s. 2-12; Z. Toprak, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi* içinde VI (1985) s. 1345-1362; Müller-Wiener, *Manufakturen*, s. 271 vd. 1849-52 yıllarında liman ve Boğaz trafiğinde, Boğaz vapurları çok fazla kazaya sebep oldu: JC, 19.9.1849; 14.5., 29.9., 14.11.1851; 29.3., 9.6., 14.6., 29.8.1852. 9.10.1852 tarihli sayısında aynı gazete, Boğaz vapurlarının aşırı hızla ve kıyıya fazla yakın seyrettiklerinden, bu yüzden insanlar ve tekneler için tehlike yarattıklarından yakınıyor; daha sonra da boğaz vapurları birçok kaza yaptı.

³⁹⁵ JC, 29.10.1813: gemiler limanda rastgele demirliyor; birkaç yelkenlinin pruva direği kırıldı; kargaşa ortamı. Kasım 1853'te İstanbul'da ve Boğaz koylarında 14 Fransız ve 17 İngiliz savaş gemisi demirliyordu; bunlara daha sonraki dönemde çok sayıda birlik nakliye ve destek gemisi eklendi: G. Marchal, *La Guerre de Crimee* (1894) s. 38.

de, Osmanlı İmparatorluğu'na ticaret anlaşmalarıyla güvence altına alınmış olarak Orta Avrupa'dan yapılan ihracatın yoğunlaşmasının da etkisi vardı.³⁹⁶

Osmanlı Devletinde tarifeli yolcu ve eşya taşımacılığı 1844 yılında Tersâne-i Âmire'nin, "Mesir-i Bahri" vapuruyla başlamıştır. Bu gemi ile Marmara kıyısındaki limanlardan İstanbul'a düzenli seferler yapılıyordu. Bu gemiyle birlikte, Boğaziçi'nde taşımacılık yapmak üzere "Eser-i Hayır" vapuru sefere konulmuştu.³⁹⁷ Tuna civarında bir kısım gemi bulundurulması mecburiyet arz ettiği değerlendirilmiştir.³⁹⁸

1846 yılında Avusturya gemilerinin Osmanlı Deniz taşımacılığındaki payı %10 dolaylarında iken Osmanlı Devletinin kendi gemilerinin payı %23'ler civarındaydı. Osmanlı bayrağı taşıyan gemiler genellikle küçük tonajlı ve yelkenli olduklarından taşımacılıkta yabancı gemilerle boy ölçüşmeleri doğal olarak çok zordu. Bu yüzden, hem gemi sayılarını ve sefer aralıklarını sürekli artıran hem de daha güvenli ve hızlı olan yabancı gemileri taşımacılık işlerini almaya başladılar. Fakat yine de zaman zaman bunların da yetersiz kaldığı görülmekteydi. Yabancı şirket gemileri kârlarının daha fazla olduğu hatlara öncelik verdiklerinden; ayrıca Rus ve İran mallarına daha çok ilgi gösterdiklerinden, Osmanlı mallarının taşınması gecikiyor, bu da her yönden ticarete zarar veriyordu. Bu yüzden bazen Tersane-i Âmire gemilerinin taşımacılık işini üstlendikleri de oluyordu. Örneğin, 1846 yılı sonlarında Trabzon'da yüklenmeyi bekleyen mallar Avusturya Lloyd Kumpanyası vapurları tarafından alınmadığı için istenen yardım üzerine Tersane'den Eser-i Cedid vapuru tahsis edilmişti.³⁹⁹ Bu arada bir tüccar gemisi Laz kaptanının, tüccar malını satın gemisini de batırdığı bildirilmiştir.⁴⁰⁰

Ubicini, Tanzimat dönemi Osmanlı deniz ticaretinin şekil, çeşit ve gelişimiyle

³⁹⁶ Bu konudaki çalışma bolluğu içerisinde burada ancak birkaçına göndermede bulunabiliriz: E. F. Bailey, *British Policy and the Turkish Reform Movement. A Study in Anglo-Turkish Relations 1826-1853* Ch. Issawi, *Notes on the Negotiations Leading to the Anglo-Turkish Commercial Convention of 1838*, Memorial Ö.L. Barkan (1980) s. 119-134; S. Kaçal, *La Conquete du Marché interne ottoman par le Capitalisme industriel concurrentiel (1838-1881)*, J.C. Bacque-Grammont - P. Dumont (ya), *Economies et Societes dans l'Empire Ottoman. Actes du Colloque de Strasbourg 1980, Colloques Internationaux du CNRS*, Nr. 601 içinde (1983) s. 355-409.

³⁹⁷ Ercüment, Kuran, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devletinde Deniz Ulaşımı İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faaliyeti" Çağını Yakalayan Osmanlı, İstanbul, 1995, s. 161

³⁹⁸ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 6 Mayıs 1849 Dosya No 9 Sayfa No 47/A

³⁹⁹ Mübahat, S. Kütükoğlu, "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", Çağını Yakalayan Osmanlı, İstanbul, 1995, s. 122.

⁴⁰⁰ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 6 Haziran 1847 Dosya No 5 Sayfa No 21/B

ilgili olarak, yelkenli ve buharlı olmak üzere ikiye ayırmıştır. Yelkenli gemiciliği de birincisi Avrupa devletleri ve limanları arasında işleyen “büyük gemicilik” diğeri kendi sahilleri arasında işleyen “kervan gemiciliği” (büyük kabotaj) olmak üzere iki bölümde sınıflandırmıştı. Özellikle yerli mahsulleri iç pazarlara nakletmede kullanılan ikinci tip gemiciliğin hemen tamamı Türk, Yunan ve Avusturya bayrağı altında çalışmaktaydı.⁴⁰¹ Gerek ele alış biçimi (uzak limanlara işleyen yelkenli gemilerin bu sınıflandırmada yer almasından 1850’lerde Osmanlı sahillerinde hâlâ önemlerini koruduklarını göstermektedir) gerekse verdiği rakamlardan Tanzimat devri, Osmanlı Devleti’nde yelkenli ve buharlı gemiler arasında bir “denge (geçiş) dönemi” olarak görülebilir. Bu dönemden sonra dengenin buharlı gemiler lehine verilerek uygulamaya koyulması” olarak belirtilmiştir.

1851 yazında İngiltere’den ilk gemiler ısmarlandı. Bunlardan biri hem römorkör, hem de yakın mesafeli seferlerde yolcu vapuru olarak çalışacaktı. Yapılan çeşitli keşiflerden sonra da Boğaz köylerinde iskeleler inşa edildi.⁴⁰² 1852’de ilk vapurlar hizmete girdi. Kasım 1852’de ise, Bâbıâli, Şubat 1853’ten itibaren kent içi ulaşımında yabancı gemilerin çalışmasını yasaklayan bir tamim yayınladı, böylelikle yeni şirkete tekel konumu sağlandı.⁴⁰³ Bu da, şirket başlangıçta hedeflenen kalite standardını sürdürmek için pek fazla şey yapmadığından basında uzun kampanyalara neden oldu. 1852-1853 kış yarısında ilk üç vapur İngiltere’den geldikten ve deneme seferlerini tamamladıktan sonra, Nisan 1853’te Galata Köprüsü ile bazı Boğaz köyleri arasındaki ilk düzenli hat seferleri başladı. Başlangıç döneminde gemiler daima akşamları Büyükdere, İstinye ya da Beykoz’a bağlanıyor ve sabahları da dönüş seferini

⁴⁰¹ Ubinini, s. 375.

⁴⁰² JC, 29.8.1851: Kaptan Clician, İngiltere’den elverişli gemileri temin etmekle, Boğaz köylerindeki iskele yerlerini seçmekle ve sefer hatlarını planlamakla görevlendirildi. İngiltere’den ilk üç gemi (her biri 21.000 veya 22.500 TL fiyatla) Ocak 1852’de geldi (JC, 9.2.1852) ve önce deneme seferlerine başladı (Rumeli, Tarabya ve Beylerbeyi). Rumeli’nin ilk resmi seferi 21.2.1852’de 300 yolcuyla gerçekleşti; gemi 1,5 saatte Köprüden Büyükdere’ye gitti, ancak daha önce İngiliz Victory ile yaptığı bir yarışta aynı yolu daha hızlı almıştı: JC, 19.2.1852.

⁴⁰³ Babıali’nin elçiliklere yolladığı ve JC, 24-29.1 1.1852’de yayımlanan yabancı gemilerin Boğaz ulaşımında yer almasını yasaklayan notasında yasak, o zamana kadar sefer yapan gemilerdeki kazaların sıklığı ve asayışı kendi imkanlarıyla sağlama gereği ile açıklanıyor (bu da, yürürlükteki kapitülasyonlar yüzünden yabancı bandıra ile seyreden gemilerde mümkün değildi). Yasağın bir sonraki yıl tekrar yayınlaması gerekti: JC, 24.9.1853.

yapıyordu.⁴⁰⁴ Bu işleyiş oturana kadar bazı aksamalar oldu, ancak bunlar çabuk aşıldı. Boğaz hatlarının tamamlanmasından sonra şirket Ekim 1852’de, daha önceleri Tersane vapurlarının sefer yapmakta Olduğu Üsküdar’a giden bir hat da açtı. Şirket-i Hayriye vapurlarının Üsküdar’a, tersane vapurlarının ise Kadıköy, Makriköy/Ayastefanos ve Adalar’a sefer yapması üzerinde uzlaşmaya varıldı.⁴⁰⁵ 1859’da şirket yedi gemi daha satın aldı.⁴⁰⁶

Şirket-i Hayriye (1851-1944): Yüz yıla yakın bir süre İstanbul'un günlük yaşamında vazgeçilmez bir yeri olan Şirket-i Hayriye; önceleri yandan çarklıları, 1903'den itibaren de pervaneli gemileriyle şehir ulaşımında büyük hizmetler görmüştür. Bu şirketin bir başka önemi de, ülkemizde kurulan ilk halka açık ulusal anonim şirket olmasıdır. Şirket-i Hayriye, 93 yıl boyunca verdiği hizmetlerle örnek bir işletme olarak tarihe geçmiştir. Boğaziçi'nin gelişmesini Şirket-i Hayriye teşvik etmiş, Boğaziçi'nin mimarı olmuştur. Şirkete ait yolcu gemilerinin çalışmaya başlamasından sonra Boğaziçi köyleri büyümüş, giderek sayfiye merkezleri haline gelmiş, hatta zamanla şehre bağlanarak İstanbul'un yayılıp büyümesine yol açmıştır. Şirketin kuruluşundaki amaç, Boğaziçi'ni İstanbul'a bağlamak, gemiciliğe ve deniz ticaretine halkı özendirerek başka bir takım denizcilik şirketlerinin kurulmasına önayak olmak, Türk denizciliğinin gelişmesine katkıda bulunmaktadır. Padişah Abdülmecid'in emirleriyle kurulan Şirket-i Hayriye, Osmanlı İmparatorluğu döneminde denizcilikle ilgili ilk anonim şirkettir. Bu şirketin hem hayırlı işler arz etmesi hem de istihdam politikası yönünden önemli bir yeri vardır. İstanbul sularında (özellikle Boğaz Tafeyinde) tarifeli vapur seferleri Sadrazam Reşit Paşa'nın desteği, Keçecizade Fuat Paşa ve tarihçi Ahmet Cevdet Paşa'nın gayretleri ile 1851 yılında kurulan Şirket-i Hayriye'ye ait vapurlarla başlar. 1867-1872

⁴⁰⁴ Beylerbeyi, Rumeli ve Tarabya gemileri Şubat/Mart 1852’de hizmete girmişti ve her biri akşam gidip sabah dönüyordu: Beylerbeyi Beykoz’a, Rumeli Yeniköy-Tarabya üzerinden Büyükdere’ye, Tarabya da Ortaköy-Arnavutköy üzerinden İstinye’ye.

⁴⁰⁵ Başlangıçta özel vapurlarla sağlanan Üsküdar ulaşımını 1852’den itibaren devlet denizyollarının selefi olan tersane şirketi üstlenmiş ve Kadıköy, Ayastefanos ve Adalara da sefer yapmaya başlamıştı; bu hatlarda Peyk-i Ticaret, Vesile-i Ticaret, Eser-i Ticaret ve Hümapervaz vapurları çalışıyordu: JC, 14.4.1852. Üsküdar hattını Ekim 1852’de (JC, 9.10.1852) Şirket-i Hayriye devraldı ve Girit ile Hümapervaz adlı tersane vapurları başka hatlarda seferlerine devam ettiler.

⁴⁰⁶ LT, 28.2.1872; 26 borda numaralı Suhulet ile 27 numaralı Sahilbent araba vapurları, ön ve kış güverteleri aynı biçime sahip olan, bu sayede de arabaların kolayca binip inmesine izin veren çarklı vapurlardı; 26 no. 1870’de inşa edilmişti, 275 tonluktu, No.27 ise 1871’de yapılmış ve 311 tonda; her ikisi de 8 deniz mili yapıyordu. No. 26, 1877-1878 yıllarında İtalya ile savaşta ve Balkan Savaşı’nda mayın gemisi ve asker-malzeme nakliye gemisi olarak görev yaptı.

yılında Üsküdar-Kabataş arasında sefere konulan "Suhulet" ve "Sahilbent" arabalı vapurları dünyada sefer yapan ilk arabalı vapurlardır.⁴⁰⁷

Avrupa'daki gelişmeleri izleyen Osmanlı idarecileri, bazen taklit bazen takip ederek gelişmelere ayak uydurmaya çalışmışlardı. Fakat özellikle deniz yollarındaki gelişmenin arkasında yatan unsurun güçlü bir ekonomi olduğu, Cevdet Paşa'nın da ifade ettiği gibi, pek geç fark edilmişti.⁴⁰⁸

Tanzimat dönemi Osmanlı sahillerindeki buharlı ve yelkenli gemilerin durumu ve gelişim hızlarını Ubcini'nin verdiği rakamlardan karşılaştıracak olursak; 1841 ile 1849 yılları arasında (kervan gemiciliği hariç) yelkenli gemi sayısının yüzde 58 oranında buharlı gemilerin ise yelkenlilerden daha hızlı (yüzde 77) oranında arttığı görülmektedir. Burada yalnızca tekne sayısı verilmiş olması sebebiyle taşıma kapasiteleri konusunda kesin rakamlara ulaşmak mümkün olmamaktadır. Gerçekte buharlı gemilerin ticaretten aldıkları pay burada belirtilen sayıca artış hızından çok daha fazla olmalıdır. Çünkü buharlı gemiler yelkenli gemilere göre tonaj olarak en azından 10 kat daha büyüktüler. Ve yıllar ilerledikçe de yelkenlilere göre bu büyüklükleri (ortalama tonajları) artmaktaydı. Tablo 7'deki 1849 verilerine bakıldığında, buharlı gemilerin en azından on kat daha büyük olduğu-tonaj büyüklükleri-düşünüldüğünde, buharlı ve yelkenli gemiciliğin hacim olarak birbirlerine hayli yaklaştıkları görülür.

⁴⁰⁷<http://www.bilgininadresi.net/Madde/32100/T%C3%BCrk-Denizcilik-http://www.nuveforum.net/130-kultur-taslaklari/23239-istanbulun-kugulari-vapurlar/-http://www.osar.com/modules.php?name=Encyclopedia&op=content&tid=501253>

⁴⁰⁸ "Güzel gemiler yapıldıysa da asâkir-i bahriyenin fidanlığı ticaret-i bahriye olduğu bilinmedi ve emri ticaretin tervicine hiç ikdam olunmadı" İlgürel 1995, s. 156.

Tablo 7 : 1849 Verilerine Bakıldığında, Buharlı Gemilerin Artışı

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

Kaynak: Ubicini, s.174

Tanzimat dönemi deniz ticaretinin hızlı artışını ise yine verilen rakamlardan çıkarmak mümkündür. Türkiye'nin çeşitli limanlarındaki yelkenli gemilerin geliş gidişini, 1846 senesi için (giriş çıkış beraber) yaklaşık olarak 4.700.000 tonajlık bir toplamı bulan 35.000 gemi olarak tahmin edilmekteydi. İstanbul, imparatorluğun bütün limanlarındaki gemilerin yarısından daha fazlasını barındırmaktaydı ve 1841 ile 1849 senelerinin karşılaştırılmasından limandaki gemiler, tonaj bakımından yaklaşık iki kat artmıştı.⁴⁰⁹ 1849 yılındaki büyük gemiciliğin toplamını meydan getiren 5270 gemiden 1288'i Rusya limanlarından (Karadeniz ve Baltık), 688'i İngiliz limanlarından (Malta, İyonya adaları dahil), 214'ü Avusturya limanlarından, 116'sı da Fransız limanlarından

⁴⁰⁹ Bu ticaretin bandıralara göre dağılımı ise şöyleydi: Osmanlı bandırası %23, Helen-İyon %32, İngiliz-İyon %11, Avusturya %10, Rus %9,5, Sardunya %7, Fransız %2,5, diğer %5 tir. Ubicini, s. 375.

geliyorlardı.⁴¹⁰

1853 sonbaharında Kırım Savaşı'nın öncesinde birkaç İngiliz ve Fransız savaş gemisi, 1903'ün baharın da ise 17 savaş gemisi ve 28 Türk ticaret vapuru yanında dört İngiliz ve birer Avusturya, Bulgar, Rus ve İtalyan vapuru sayılabilir.⁴¹¹ Daha Kırım Savaşı'ndan önce, limana giren gemi sayısının eskinin üç katına, tonajlarının ise dört katına çıktığı gözlemlenmişti. Bu sayılar, yüzyılın ikinci yarısın da yine büyük artış gösterdi,⁴¹² Buralı her tüccar, 1861 yılının o üzüntülü günlerini mutlaka hatırlar. Ticaret, kâime değerindeki sürekli ve büyük dalgalanmalar sonucunda tamamen çökmüştü ve tüccar çok zarar ediyordu. Zaten ülke içinde haberleşme imkanlarının yokluğu nedeniyle sınırlı olan ticaret, üretim hevesini olduğu kadar halkın refahını da azaltan, ağır ihracat vergilerinin altında eziliyordu...⁴¹³

1849'da bir Rus kaptanı, yeterli abone sayısına ulaşırsa, Medavaij adlı vapuruyla Boğaz seferlerine başlayacağını belirten bir ilan yayınladı. İngiliz ve Fransız gemileri de karlı olduğu anlaşılan bu işe katılıyordu.⁴¹⁴ Bu tür seferler "küçük kabotaj" kategorisine girdiği, dolayısıyla yürürlükteki kapitülasyonlara göre bunları yalnız Osmanlı tebaasının yapmasına izin verildiği halde.⁴¹⁵ 1850 ilkbaharında, devlet

⁴¹⁰ Ubicini, s. 378-379. (Sayı olarak büyüklükler genel tonajı ifade etmediğinden, buharlı gemi filosu çok güçlü olan İngiliz ticaretinin büyüklüğünü yansıtmamaktadır.)

⁴¹¹ BHI, 7, 1904. s. 4, 326.

⁴¹² Eldeki sayılar farkı kaynaklardan alınma ve bu yüz den daha önce verilen dipnotlarda belirtildiği gibi, bir birleriyle ve başka kaynaklardaki sayılarla da ancak bir yere kadar karşılaştırılabilir; yine de o sıradaki eğilimleri yansıtıyorlar. (Schwegel, Studien; PHA; Scala, Studien; Chambre de Commerce Française de Constantinople, Compte Rendue des Travaux) ve bu yüzden karşılaştırmaları zordur. İstanbul'un gemicilik istatistikleri, 1838'den itibaren karantina makamları tarafından tutulma talihsizliğine uğramıştır ve bu yüzden de hangi gemilerin limana yanaştığı ve ne kadar kaldığı kesin şekilde saptanamaz; Boğazı geçen, ama hem gidişte, hem dönüşte sayıları pek çok gemi vardır. Bazı istatistiklerde gelen ve giden gemilerde kaydedilmiştir.

⁴¹³ PHA 1864, s. 222; ay. s. 225 vd.'ye göre ekonomik durum sonraki iki yıl içinde iyice düzelmiş görünüyor.

⁴¹⁴ Boğaz seferlerine 1848-1849 kışında da devam edilmesinin nedenlerinden biri, 6.9.1848'de Pera'da çıkan büyük yangından sonra pek çok evin henüz onarılmamış olması ve birçok ailenin yazlık evlerinde oturmasıydı: JC, 4.2.1849. Rus vapur ilanı: JC, 29.8.1849; JC, 9 göre Köprü ile Uskûdar arasındaki ulaşan için İngiltere'den küçük bir vapur geldi; Boğaz ulaşımında ise İngiliz Guide ve Victory vapurları çalışıyordu. JC, 9.4., 14.5.1851 -Guide, İzzet Paşa tarafından satın alındıktan sonra Türk bandırasıyla çalıştı ve 26.9.1851'de çarpıştıktan sonra (JC, 29.9.1851) hattı; Victory de bir çarpışmada hasar gördü: JC, 14.11.1851. JC, 3.6.1852'ye göre, daha önce Ege adalarında çalışan Fransız Posis vapuru o günlerde, Courier du Bosphore adıyla ve Fransız bandırasıyla Büyükdere seferlerini başlatacağı; ancak bu vapur 1853'te Şirker-i Hayriye tarafından satın alındı: JC, 29.1.1853. JC, 9.6.1852'ye göre İngiliz Wonder vapuru Kadıköylü tüccarlar için seferler yapacaktı.

⁴¹⁵ Bu konuda karş. Şehsuvaroğlu, İstanbul, s. 161.

denizyollarına ait Peyk-i Şevket vapuru Adalar'a ve Ayastefanos'a⁴¹⁶ sefer yapmaya başladı ve aynı yılın Aralık ayında da ilk Osmanlı anonim şirketi olan Şirket-i Hayriye kuruldu ve şirketin hisseleri hızla müşteri buldu.⁴¹⁷ Anonim şirketin 60.000 TL ana sermayesi vardı. Her biri 30 TL değerindeki 2.000 hissedenden Sultan Abdülmecit 100, Valide Sultan 50, kuruluşu katılan birkaç paşa da 20'şer adet aldı (toplam 281 hisse); büyük ilgi nedeniyle 1851'de ilk başta öngörölmüş 1500 hisseye ek olarak 500 hisse daha düzenlendi.⁴¹⁸ Özellikle yüksek memurların katılımı yüzünden şirkete yer yer "Compagnie des Pachas" ('Paşalar Şirketi'-çev.) deniyordu.⁴¹⁹

Hayvan ticareti çok karlı olduğundan belkide diğer liman trafiğinin çokluğundan Sinop'ta deve ve atların gemilere yükletilmesi için vesir iskele yapılmasına başlanılmıştır.⁴²⁰ İzmir'den Girit'e gidecek bir tüccar gemisine yüklenen kaçak baruttan bahseden rapor.⁴²¹ Bakır paraların yurt dışına kaçırılacağını belirten raporlar.⁴²²

Rus postaları da 1857'den itibaren Rus Buharlı gemi ve Ticaret Şirketi tarafından taşınıyordu. Bu şirkete ait vapurlar Karadeniz'de Batum'dan başlayarak, Rize, Trabzon, Samsun, Giresun limanlarına uğrayarak İstanbul'a gelmekte ve oradan Lâzkiye, Kudüs ve Trablusşam'a kadar uzanmaktaydı. Şubat 1871'den itibaren eskiden Hicaz tarafına Hidiviye vapurlarıyla gönderilen mektupların, Yemen'e de uğrayan Avusturya Vapurlarıyla gönderilmesi için irade çıkarılmıştır.⁴²³

Korsanlar tarafından basılan sakız koyun adası fener mevki Leros adasında yakalanan altı yunanlı korsanın idamları ve yakalayanlara verilen nişanlar.⁴²⁴

⁴¹⁶ JC 14.5.1850.

⁴¹⁷ Bu girişim hakkındaki literatür bolluğu içinden teknik konularda bilgi veren birkaç çalışma: A. Cabir Vada, Boğaziçi Konuşuyor (İstanbul, t.y.) 34vd.; Şehsuvaroğlu, İstanbul, s. 163 vd.; İst. Ans.VI (1963) s. 2888-2896; C. Ergun İhtifalcı, TTOK-Belleten s. 68, s. 347, 1982, 6-10. Şirketin tarihçesini (Şiriler-ı Hayri Tarihçe ve Salnamesi İstanbul 19121); T. Parla (yay.), Yurt Ansiklopedisi V (1982) 3 şirket bilançosunun bir kısmı ile birlikte bu kitaptan bir bölüm yer alıyor.

⁴¹⁸ JC, 19.12.1850; 9.1.1851.

⁴¹⁹ Rolland, Turguie, s. 317.

⁴²⁰ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 30 Mayıs 1855 Dosya No 20 Sayfa No 251/A

⁴²¹ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 7 Şubat 1855 Dosya No 20 Sayfa No 133/B

⁴²² Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 9 Kasım 1858 Dosya No 33 Sayfa No 63/A

⁴²³ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (B.O.A) İrade, Dahiliye, 44831

⁴²⁴ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 10 Şubat 1858 Dosya No 31 Sayfa No 138/A

Akdeniz’de adalar arasında zuhur eden korsanlar.⁴²⁵ Sisamlı Koçero ve Katırcı Yani isimindeki korsanlar.⁴²⁶ Tekirdağ civarında dolaşmakta olan korsanlar.⁴²⁷ Ticareti olumsuz etkileyen korsanlara karşı ağır yaptırımlar ve cezalar olmasına rağmen durdurulamıyordu.

Osmanlı kara sularında posta hizmeti veren ve hukuki olarak Bell’s Asia Minor şirketiyle aynı statüye sahip diğer bir şirket de Morton Vapur Kumpanyasıdır. Buşirketin asıl adı T.B. Morton & Co. Adı altında 1855 yılında İstanbul’da kurulmuştu. Morton Buharlı gemi Şirketi, Osmanlı başkenti ile Karadeniz limanları arasında ve birde Danube (Tuna) nehri üzerinden İbralia’ya kadar olan bölgede mektup, paket ve kargo taşımıştır. 1869’a kadar, şirket tarafından taşınan ve mektubun parasının önceden ödendiğini belirten “Franco” ibaresiyle bir damga kullanan şirket.⁴²⁸

Buraya kadar sözünü ettiğimiz posta taşımacılığı yapan şirketlerin dışında 1850’li yıllardan 1870’li yıllarda faaliyet gösteren bazı vapur kumpanyalarının da posta hizmeti verdiğini belirtmek yerinde olacaktır. Osmanlı sahillerinde şube açmaksızın kendileri birer postahane gibi işleyen gemilerde hizmet vermişlerdir. Bunların arasında hakkında en az bilgi sahibi olduğumuz şirket Amirote Vapur Kumpanyasıdır. Amirote Vapur Kumpanyası 1857 yılında, yani Osmanlı İmparatorluğunda posta pulu kullanımının başlamasından yaklaşık 5 yıl önce kendi pullarını kullanarak Osmanlı kıyılarında posta taşımacılığı yapmıştır.⁴²⁹

İzmir-Beyrut arasında vapur işletilmesine başlanmıştır.⁴³⁰ İstanbul-Marsilya arasında işleyecek Fransız vapurlarına Girit isimli vapurun Şıra’da aktarma vermesine karar verildi.⁴³¹ Ortaköy-Arnavutköyü’ne akşam sabah vapur işletilmesine başlanılmıştır.⁴³² Erdek iskelesine vapur seferleri başlanmıştır.⁴³³ Cidde ile Süveyş

⁴²⁵ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 22 Aralık 1860 Dosya No 36 Sayfa No 95/A

⁴²⁶ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 26 Eylül 1861 Dosya No 36 Sayfa No 247/A

⁴²⁷ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 26 Eylül 1861 Dosya No 36 Sayfa No 247/A

⁴²⁸ Arşman; a.g.m., aynı yerde.

⁴²⁹ Orhan Brandt; “ Amirote Zarf ve Pulları”, Filatelist Pul Mecmuası, Sayı:16 (Haziran), İstanbul, 1955, s. 449- 450.

⁴³⁰ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 28 Temmuz 1846 Dosya No 4 Sayfa No 55/D

⁴³¹ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 21 Şubat 1847 Dosya No 4 Sayfa No 78/A

⁴³² Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 13 Kasım 1848 Dosya No 4 Sayfa No 246/A

⁴³³ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 18 Aralık 1848 Dosya No 4 Sayfa No 314/A

arasında vapur seferleri düzenlenmiştir.⁴³⁴ Cenubi ve Şimali Ege denizinde düzenli posta vapur seferlerine başlanılmıştır.⁴³⁵ Trablusgarp-Basra arasında vapur seferleri konmuştur.⁴³⁶ İstanbul-Marsilya arasında çalışacak Fransız vapurları ve bunların geceleri Çanakkale'den geçmelerine izin verilmiştir.⁴³⁷ Adalar-Kadıköy hattında işleyen iki adet vapurun işletme işinin mültezime verilmiştir.⁴³⁸ Kırım harbi sonunda, tersanede bulunan vapurların posta işletilmesine dair talimat ve işletilecek vapurlar belirlendi.⁴³⁹

İstanbul tersanesinde veya diğer Osmanlı tersanelerinde inşa edilen gemilere ek olarak ülke dışından da birçok gemi satın alınıyordu. Örneğin 1852'de teslim edilen Şahpere vapurundan başka, İngiliz tersanelerinde inşası süren yeni gemiler de vardı. Blackwall'daki (Londra) Money Wigram şirketinde altı adet gövdesi kısmen demir, kısmen ahşaptan yapılma buharlı gemi (toplam 1400 ton) Wight adasındaki J.&R. White şirketine ait tesislerde her biri 300 tonluk iki adet ve Birkenhead'deki J. Laird şirketinde de yine iki gemi yapılmaktaydı. Bu işin organizasyonunu Londra Osmanlı Başkonsolosu M. Zohrab yürütüyordu. Boğaz ulaşımı için öngörülen vapurlar da aynı dönemde İngiltere'den getirildi.⁴⁴⁰

19. yüzyıl başında, yaklaşık 30-50 Metre boyunda, 350-1000 ton hacimli gemiler henüz büyük sayılırken, yüzyılın ikinci yarısında boyutlar 60-80 M. 1500-2500 ton su hacmine çıktı ve yüzyılın sonuna kadar da ortalama büyüklükteki ticaret gemilerinde 4000-6000 tona yükseldi.⁴⁴¹

Ticaret vapurlarında konşimento ve navlun usulünün doğru uygulanması sağlanmıştır.⁴⁴² Yabancı ticaret gemilerinden usulsüz olarak alınan rüsum tespit edilerek

⁴³⁴ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 18 Haziran 1849 Dosya No 9 Sayfa No 60/A

⁴³⁵ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 17 Mart 1850 Dosya No 9 Sayfa No 146/A

⁴³⁶ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 4 Haziran 1850 Dosya No 9 Sayfa No 185/A

⁴³⁷ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 17 Nisan 1854 Dosya No 16 Sayfa No 162/A

⁴³⁸ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 17 Ocak 1854 Dosya No 17 Sayfa No 31/A

⁴³⁹ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 10 Şubat 1857 Dosya No 24/A Sayfa No 2/A-2/B

⁴⁴⁰ Mülter İstanbul Limanları s. 83 ve s. 114.

⁴⁴¹ Örn. F. E. Giese, Kleine Grschichte des deutschen Schiffbaus 1969 s. 44.

⁴⁴² Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 20 Temmuz 1848 Dosya No 4 Sayfa No 196/A

gereği yapılmıştır.⁴⁴³ İstanbul’da yüksek fiyatla tedavül ettirilen yabancı madeni paraların resmi dairelerce kabul edilmemesi istenmiştir.⁴⁴⁴

19. yüzyılın son çeyreğinde, 1860-1861’de devlet şirketi Aziziye’nin yanında, düzenli sefer yapan sekiz yabancı denizyolu şirketi sayılıyordu.⁴⁴⁵ Bunların bir kısmı yakın mesafe ulaşımında, bir kısmı ise Balkan limanlarından ya da Rusya’dan tahıl nakliyatında çalışıyordu. Bir çok sayıda aralarında 1860’lara kadar bir çok İngiliz gemisi de bulunduğu belgelerle gösteriliyordu.⁴⁴⁶ İstanbul’da temsilciliği olan denizyolu şirketlerinin sayısı hayli arttı.

Yüzyılın ilk yarısında 200-300 tonluk yelkenliler yılda bir kere Londra Odessa seferini yaparken, 1857’den itibaren İngilizler gittikçe daha fazla buharlı gemi kullanmaya başladı. Yelkenli gemiler elverişli koşullar altında yolu 75 günde alıyor, dolayısıyla bir gidiş-geliş yolculuğu için altı ay, ancak çoğu kez dokuz ay gerekiyordu.⁴⁴⁷ Buna karşılık vapur, yolu 20-28 günde alıyordu; bu yüzden de 1857’den itibaren ilk başlarda az sayıda olmak üzere bu seferlerde buharlı vapurlar çalışmaya başladı.⁴⁴⁸ Başlangıçta yük gemiye olduğu gibi yığıldığı ve büyük sallantılarda kolaylıkla yana kayarak geminin alabora olmasına neden olabildiğinden, kazaların sayısı bir hayli yükselmişti

⁴⁴³ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 5 Eylül 1846 Dosya No 5 Sayfa No 19/A

⁴⁴⁴ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 25 Temmuz 1855 Dosya No 20 Sayfa No 288/A

⁴⁴⁵ Örn. N. Honig, WA 7, 1916, s. 79-92

⁴⁴⁶ Bunu, günlük basında her gün yayımlanan gemicilik haberlerinden görüyoruz (JC, LT; ayrıca karş. PHA 1864, 228; PHA 1868, 96; Scala, Studien, tablo A ve B. Ayrıntılı olarak: Fairlie, Shipping, çeş. sf.; buna göre 1842’de 123 gemi tahılla yüklü olarak Rusya’dan İngiltere’ye sefer yapıyordu (o sırada İngiltere henüz ihtiyaç duyduğu tahılın büyük kısmını Prusya’dan alıyordu: PHA 1847, 380vd); 1852’de gemilerin sayısı 345’e yükseldi (Fairlie a.y. 166); 1853’te aynı hat üzerindeki toplam 692 gemi içinde 275 İngiliz gemisinin yanı sıra 68 “Rus” (yani Yunan) gemisi ve 349 başka gemi çalışıyordu. Ancak bunlar sadece Karadeniz-İngiltere doğrudan ulaşımına ilişkindir; PHA 1869 I, 517’ye göre Sulina’dan yola çıkan tahıl gemilerinin en çoğu Yunan ve Türk yelkenlileriydi, onları İngiliz, İtalyan ve Avusturya yelkenlileri izliyordu; PHA 1868, 96’ya göre bu seferlerdeki Alman yelkenli gemilerinin sayısı azdı ve bunlar da İngiliz gemileri gibi Rusya’dan (Odessa, Taganrog vb.; bak. aşağıda) İngiltere’ye tahıl taşıyordu ve dönüş yükü olarak da İstanbul ya da başka Akdeniz limanları için kömür alıyordu. Bu seferler için genellikle gemiler kiralanıyordu; bu şekilde çalışan İngiliz-Yunan şirketleri şunlardı: Spartali&Co. (Liverpool), Rodocanachis, Ralli Brothers Ltd., Aug. Mongredien (Liverpool), Smith Sundius&Co. (Londra) vb. Bütün bu gemiler limanı olsa olsa birkaç günlüğüne kullandıkları halde, tabii ki İstanbul liman istatistiğinde yer alıyorlardı. Birkaç Alman yelkenlisi de Rio de Janeiro’dan İstanbul’a kahveye guano getiriyordu: JC, 4.3.18 50.

⁴⁴⁷ Fairlie a.y. 168 ve PHA 1868, s. 96.

⁴⁴⁸ PHA 1870 C. II s. 434 vd., 1864’te 67 vapur, 17.250 t’dan 1869’da 350 vapur, 167.593 t’a artış kaydediyor.

Ayvalık civarındaki Osmanlı uyruklu tüccar gemilerinin Rusya bandırası çektikleri belirlenmiş olup gerekli önlemler alınarak cezai işlemlere başlanılmıştır.⁴⁴⁹ Devlet görevinden kaçmak için Yunan ve diğer yabancı bayrağı çeken tamamı tüccar gemilerimiz hakkında rapor edilmiştir.⁴⁵⁰ Yabancı tüccar gemilerinin liman resmi vermekten kaçındıkları ve alınması istenen önlemler hakkında rapor edilmiştir.⁴⁵¹ Devletimiz teb'asının inşa ettireceği ticaret gemileri büyüklerinden ve yabancı bandıra taşıyan gemilerden rüsum alınmaması teb'amızın mağduriyetini mucip olduğuna karar verilmiştir.⁴⁵² Yerli tüccarlardan da, yabancılara olduğu gibi ücretsiz gemi izini fermanı verilmiştir.⁴⁵³

İstanbul limanı üzerinden yapılan ithalatla ağırlıkla, daha önceden alışlagelmiş mallar yer alıyordu. Balkan ülkelerinden her tür gıda maddesi, kereste ve tuz geliyordu. Avrupa ülkelerinden çeşitli dökümler, pencere camı, kömür, kalay, şeker ve kahve, ayrıca gittikçe artan miktarda kimya ve ecza maddeleri geliyordu; İngiltere'den yine en çok saat ithal ediliyordu.⁴⁵⁴ 1840'larda sanayinin gelişmesinden itibaren de çok sayıda makine donanımı eklendi. Bu arada başlıca satıcı olan İngiltere'nin yanında Belçika da gittikçe daha fazla iş yapmaya başlamıştı.⁴⁵⁵ Bu dönemdeki ihracat da yine eskisi gibi yerli ürünlerden oluşuyordu.⁴⁵⁶

⁴⁴⁹ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 25 Ekim 1852 Dosya No 14 Sayfa No 49/A

⁴⁵⁰ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 16 Haziran 1854 Dosya No 16 Sayfa No 180/A

⁴⁵¹ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 14 Ağustos 1847 Dosya No 4 Sayfa No 100/A

⁴⁵² Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 26 Şubat 1846 Dosya No 4 Sayfa No 40/A

⁴⁵³ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 15 Nisan 1846 Dosya No 4 Sayfa No 47/A

⁴⁵⁴ Balkanlardan ithalat üzerine: F. Marinescu, *Balkan Studies* 22, 1981, s. 289-319. Avrupa'dan ithalat üzerine: Clarke, *Voyages II* s. 466 vd., 1805 tarihli mektuplara dayalı. Clarke limanda canlı bir gemi trafiğinden söz ediyor, ancak birçok geminin sadece Boğaz'dan geçiş izni (karantina dairesinin sağlık belgesi) beklediğini de ekliyor. s. 468 vd.'de İngiltere'den gelen ticaret mallarını sayıyor; her yıl ithal edilen 15.000 saatin büyük kısmının Londra'dan (Prior, Markham, Perigolt), bir kısmının da Cenevre'den geldiğini belirtiyor; ayrıca İngiltere ve Hollanda ile ticaretin azalma eğiliminde olduğunu yazıyor. Benzer bir yorum: Habesci, *State*, s. 428 vd.; İstanbul üzerinden geçen mal kalemleri hakkında ayrıca: JC, 29.1.1851. Karadeniz ticareti hak. karş. Lechevallier, *Voyage*, s. 358-390; Turgay, *Trade*, s. 298 vd.; daha önce de Olduğu gibi bu dönemde de İngiliz gemileri için İstanbul'dan dönüş yükü bulunamıyordu.

⁴⁵⁵ Örn. Reid, *Turkey*, s. 113, s. 275; A. Smith, *A Month in Constantinople (Londra 1851)* s. 122, s. 150; JC, 29.1.1851; F. X. Heuschling, *L'Empire de Turquie (Brüksel-Leipzig 1860)* s. 156; Müler, *Wiener, Manufakturen*, s. 273.

⁴⁵⁶ Örn. Olivier, *Voyage I*, s. 193 vd; JC, 29.1.1851: Başlıca ihraç malları yün, tiftik, Bursa ipeği, bal mumu, deri ve ayrıca İzmir'de yüklenip İstanbul'da sadece alım satımı yapılan pamuktur.

Tiftik, Bursa ipeği, baharat ve gül yağı. Ayrıca İstanbul limanı için tahıl alım-satımı ve artık yabancı gemilere de açılmış olan Karadeniz üzerinden İran ve Rusya'ya yapılan transit taşımacılık da önemliydi.⁴⁵⁷

İlk başlarda ayda iki kere yapılan Trieste İstanbul seferi, gemilerin 8 mil/saatlik azami hızıyla iki hafta sürüyordu. Yalnızca posta ve yolcu taşımacılığı planlanmıştı, çünkü sadece 310-440 ton hacmindeki gemilerde aşırı büyük olan makinenin ve yedek kömür stoklarının yanında yük için yeterince yer bulunmadığı düşünülüyordu.⁴⁵⁸

1.7. 1849'dan itibaren Lloyd vapurları haftalık düzende Trieste'den İstanbul'a dokuz günde gidiyordu. 1844'e kadar gemi işletmesinin İstanbul'daki acenteliğini A. T. Reboul ve yardımcısı M. Marinic yapıyordu; 1845 - 1850 yıllarında yönetici olarak M. Marinic, ardından da 1853'e kadar P. Terenz F. V. Demattei ve 1850'lerden sonra Lloyd vapurları Osmanlı dahilindeki seferlerinde Türk askerlerini de taşıdılar.⁴⁵⁹

1840'ların sonunda Rusların Compagnie de Navigation et de Commerce'i, ilk başlarda Çarlık donanmasına ait Odessa, Crim ve Chersonese adlı üç vapurla Odessa-İstanbul seferlerini başlattı. Kırım Savaşı'ndan sonra Paris Barış Antlaşması Rus gemiciliğine bu kısıtlamalar getirmiştir.⁴⁶⁰ Bu hat 1856'da 6.000.000 ruble sermayeli bir anonim şirket olarak (yüksek oranda devlet katılımıyla 20.000 hisse halinde) tescil edildi,⁴⁶¹ ama tayfaların büyük bölümü Sivastopol çarpışmalarında ölmüş olduğu için gerekli mürettebatı temin etmekte büyük güçlük çekti.⁴⁶² Karadeniz'de sahili olan devletlerin bulundurabilecekleri gemiler hakkında anlaşmada mevcut kayıtlar.⁴⁶³ Rusya'ya gidecek tüccar gemilerine verilen gayri nizami verilen tezkere

⁴⁵⁷ Turgay, Trade, s. 301 vd., 19. yüzyılın ilk yıllarında İstanbul limanında tahıl aktarımının devletçe teşvik edilmesi hakkında; JC 14 göre o sıralarda örn. büyük miktarda pamuk dokuma İstanbul üzerinden İran'a gidiyordu.

⁴⁵⁸ Coons, Steamships, s. 55 vd.

⁴⁵⁹ JC ve LT'deki birçok habere göre.

⁴⁶⁰ Puryear, England, s. 427.

⁴⁶¹ PHA, 1856, C. II, 518.

⁴⁶² H. Ritter, aktaran N. Schawrow, Zeitschrift für Allgemeine Erdkunde NF 16, 1864, s. 465 vd.; burada ayrıca, hattın 1861'den itibaren Sivastopol'de onarım tesisleri kurduğu notu yer alıyor.

⁴⁶³ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 26 Kasım 1856 Dosya No 27 Sayfa No 18/B

bulunmaktadır.⁴⁶⁴ Trabzon'dan kalkıp Rusya'ya gidecek teb'amız ticaret gemileri hakkında bazı mevzuatlar uygulanmıştır.⁴⁶⁵

1848'de İskenderiye'ye doğrudan bir hat açıldı. Lloyd 1837'de düzenli seferlere başladığında yedi vapuru vardı. 1849'da şirket 31 gemiye sahipti ve bunlara Tuna şirketinin 54 gemisi ekleniyordu; vapur sayısı 1851'e kadar aynı kaldıktan sonra 1856'da 74'e yükseldi. Gemiler başlangıçta İngiltere'de yapılıyordu, ancak daha sonra Trieste'deki Lloyd tersanesinde inşa edilmeye başlandı. Tüm şirketlerin kullandığı çarklı vapuru 1852'den itibaren pervaneli gemiler izledi, ama eski vapurlar da epey bir süre daha yakın taşımacılık için kullanıldı.⁴⁶⁶

İngiliz P&O hattının rekabeti yüzünden 1845'te 16 gemiyle seferler daha sıklaştırıldı; 1847'de şirket 42'den fazla gemiye sahipti, ancak Rhamses 1849'da çalışamaz hale geldi. İşletmenin' fazla pahalıya mal olduğu görüldüğünden: şirket zaten var olan bir kuruluşa, Messa geries Nationales'e satıldı; bu şirket 18. yüzyıl sonundan beri faaldi ve Fransa için de yolcu arabası hatları işletiyordu. Maliye Bakanı Achille Fould ile şirket arasındaki görüşmeler 1851 'de Compagnie des Services maritimes des Messageries Na tionales gemicilik şirketinin kuruluşuyla noktalandı, ancak yeni şirketin resmi nitelik kazanması için Napol 22.1.1852'deki kararnamesinin beklenmesi gerekti. Bu şirket eski hattın 13 gemisini devraldı ve bunlara ek olarak Compagnie Rostand'ın⁴⁶⁷ 3 vapuru satın alındı; sonraki yıllarda beş vapur daha inşa edilecekti. 1853'teki hükümet darbesin den sonra şirketin adı Compagnie des Services maritimes des Messageries Impales olarak değiştirildi. Şirket Karadeniz'e posta' hizmetinin yanı sıra 1857'de Güney Amerika seferlerine, 1861'de de Doğu Asya seferlerine başladı; artık toplam

⁴⁶⁴ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 6 Haziran 1850 Dosya No 9 Sayfa No 186/B

⁴⁶⁵ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 1 Mart 1853 Dosya No 14 Sayfa No 204/A

⁴⁶⁶ Lloyd Austriaco'nun tarihi hak. JC, 29.2.1852; Ubcini, Lettres I, s. 431 vd.; Annuario marittimo per l'anno 1855 compilato dal Lloyd Austriaco , 5. annata (Trieste 1855); PHA 1856 I s. 53 vd.; Schwegel, Studien s. 141; 75 Jahre Österreichischer Lloyd 1836-1911 (Trieste 1911); G. Stefani -B. Astori, Il Lloyd Triestino: Contributo alla storia italiana della navigazione marittima (1938); M. Smolensky, Die Stellung und Bedeutung des Österreichischen Lloyd, der Austro-Americana and der freien Schifffahrt im Aussenhandel Österreichs (1916); O. Stark, Eine versunkene Welt. Die Geschichte des Österreichischen Lloyd. Fahrten und Ende seiner, 62 Schiffe (1959); W. Treue, VSWG 57, 1970, s. 535 vd.; RE. Coons, Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchives s. 30, 1977, s. 49-66; a.k., Steamships, çeş. s. ve geniş kapsamlı literatür listesiyle.

⁴⁶⁷ Karş. Caty - Richard ay. 26.

80.875 ton kapasiteli 54 gemisi vardı. Sefer ağı 1860'larda genişletilmeye devam edildi.⁴⁶⁸

Aynı irtibat 1846'dan beri Rostand şirketine de hizmet veriyordu. Rostandlar Levant ile uzun yıllara dayanan bağlantılara ve kendi yelkenli gemilerine sahip eski bir Marsilyalı tüccar ailesiydi. 1845'te Bruno-Xavier Rostand 1,5 milyon franklık bir sermayeyle Bateaux a Vapeur du Levant adıyla da anılan Rostand&Cie. komandit şirketini kurdu; bu şirketin idaresini oğlu Albert üstlendi. 1851'e kadar şirkete ait Bosphore, Hellesponte ve L'Oronte adlı üç gemi düzenli olarak Marsilya'dan İstanbul'a sefer yapıyordu. Bu gemiler daha sonra, yukarıda adı geçen Messageries Maritimes'e satıldı; şirketin İstanbul'daki acentesi C. Beuf de gemilerle birlikte öteki şirkete geçti.⁴⁶⁹

Bu girişimlerin başarılı Olduğu anlaşıyor, çünkü sonraki yıllarda bu örneği başka şirketler izledi: 1845'te İngiliz P&O hattı Liverpool'dan İstanbul'a giden seferle Levant hizmetine başladı. B. McGhie Willcox ve Arthur Anderson tarafından 1815'te küçük bir işletme olarak kuruldu. Hızla büyüyen gemicilik şirketi, 1837'de Falmouth'dan İberya yarımadasının limanlarına posta seferleri yapmaya başladı. 1839'dan itibaren İngiltere'den İskenderiye, Malta ve Korfu'ya posta hizmetini üstlendi. Sonraki yıllarda düzenli seferlerini Seylan, Hindistan ve Çin'i de kapsayacak şekilde genişletti. Adı Peninsular&Oriental Steam Navigation Company idi ve 1.000.000 sterlin şirket sermayesine sahipti. 1843'ten itibaren Journal de Constantinople veya La Turquie' deki İstanbul gemi listelerinde, İstanbul'a düzenli hat seferleri yapan Tagus, Iberia, Pottinger, Sultan, Erin, Euxine, Queen, Nautilus, Haddington ve City of London deriy vapurlarının adları geçiyor. 1851'de şirketin Akdeniz ve Karadeniz hatlarında on iki vapur çalışıyordu ve bunlar arasında, İngiliz hükümeti tarafından sübvans edilen ve Southampton ile İskenderiye arasındaki posta hizmetini yürüten modern pervaneli vapurlarda bulunuyordu. Kırım Savaşı sırasında on bir P vapuru asker ve malzeme nakliyatında görev yaptı;⁴⁷⁰ Temmuz 1856'da şirket Lloyd Austriaco ile rekabet etmek üzere İstanbul Braila hattını açtı.⁴⁷¹

⁴⁶⁸ Lindsay, History, IV, s. 376-404.

⁴⁶⁹ Karş. Caty - Richard Ay. S. 26.

⁴⁷⁰ Lindsay, History, IV, s. 376-404.

⁴⁷¹ PHA, 1856, s. 11, 168.

1860-1861 itibarıyla İstanbul'a sekiz yabancı denizyolu şirketinin gemileri sefer yapıyordu. Yukarıda saydığımız şirketlere ek olarak bir Belçika ve bir Yunan denizyolu şirketi, Liverpool'dan bir şirket ve ayrıca İngilizlerin elindeki Service Egyptien vardı.⁴⁷² Daha 1847'de, Antwerp üzerinden geçen taşımacılığı teşvik amacıyla çeşitli denizaşırı limanlara ve Levant'a giden ve nisan ile kasım ayları arasında İstanbul'a beş kere sefer yapacak bir denizyolu şirketi kurulmuştu.⁴⁷³ Mart 1851 'de, muhtemelen Belçika hükümetinin bu programının bir devamı olarak, Belçika çelik işletmeleri Cockerill'in temsilcisi M. Lintz tarafından Societe Continentale des Bateaux a Helice Kontinental Pervaneli Vapurlar Şirketi kuruldu; hisse darlar bu şirket grubunun yanısıra Pera'lı birkaç Finansördü.⁴⁷⁴ Denizyolu şirketi Antnwerp ile İstanbul arasında, Le Havre üzerinden geçen bir hat işletecekti. 1862'den beri Aziziye-Mısriye adıyla var olan Mısır denizyolu da faaliyetine on gemiyle başladı; daha sonra Compagnie Egyptienne Khedivie ya da Khedivial Mail Steamship and Graving Dock Comp. Ltd. adı verildi.⁴⁷⁵

Osmanlı İmparatorluğu'nda da daha erken tarihlerde bir vapur şirketi kurulmuştu. 1844- 1845'te Sultan Abdülmecid kendi imkanlarıyla iki vapur edindi ve bunları ülke içinde kullanılmak üzere bahriye nezaretine verdi. Osmanlı denizyolları vapur işletmeciliğinin başlangıcını oluşturan bu kuruluşa önce Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi adı verildi, daha sonra bir çok kez yeniden örgütlendi ve esas olarak Karadeniz ile Doğu Akdeniz'deki limanlara yolcu ve yük taşımacılığını üstlendi, ama askeri birlikleri taşımakta da kullanıldı.⁴⁷⁶ Önceleri tamamen devlete ait bu girişim günlük basında genellikle "Tersane Şirketi" diye adlandırılıyordu tıpkı savaş donanması gibi kapudanpaşaya tabiydi. 1849'da işletme, bölgesel ulaşım ve Marmara ve Ege Denizi'ndeki limanlarla ulaşım bağlantısında kullanılan, ama sık sık askeri görev de üstlenmek zotunda kalan altı vapura sahipti.⁴⁷⁷

⁴⁷² Karş. örn. Ubicini, Lettres I, s. 437 vd.; PHA 1856, s. 53 vd.; Schwegel, Studien, s. 139 vd.

⁴⁷³ PHA, 1847, s. 116-502.

⁴⁷⁴ JC, 4.3.1851.

⁴⁷⁵ Karş. Stamboul, 27.10.1880.

⁴⁷⁶ Karş. örn. Abdülahad Nuri Bey, Türkiye Seyrisefain İdaresi Tarihçesi (İstanbul 1926); Şehsuvaroğlu, İstanbul, s. 161; İstAns C. III (1960) s. 1716 vd.; İst. Ans. C. VIII (1966) s. 4421-4430; Türk Ansiklopedisi C. XIII (1966) s. 71 vd.; Gülen, Bahriyemiz, s. 94.

⁴⁷⁷ İst. Ans.C. VI (1963) s. 2892.

İlk iki gemi önceleri İstanbul ile Gemlik ve İzmit ile Tekirdağ arasında çalışan Seyir-i Bahri ve Eser-i Hayır idi. 1840'larda ise bu iki gemiye ek olarak şirket adına (bir kısmı şehir içi hatlarda) çalışan vapurlar şunlardı.⁴⁷⁸ Tayyar-ı Bahri, Mesir-i Bahri, Peyk-i Şevket, Hümapervaz, Eser-i Ticaret, Eser-i Nüzhet, Pesendide, Girit. 1864 yılına kadar bunlara şu gemiler eklendi: İzzeddin, Malakoft Ömer Paşa, Peyk-i Şeref, Şahpere, Saik-i Sadi, Pürsüd ve Sudaver (1851'den itibaren). Saydığımız bu gemilerden bazıları donanmaya aitt,⁴⁷⁹ ancak şimdiye kadar gözden geçirilen literatüre göre bunları kesin bir şekil de ayırt etmek mümkün olmadı (belki de o sırada bile bu pek açık değildi).⁴⁸⁰

Boğaziçi'nde ilk olarak Üsküdar hattı açılmıştır. Kış aylarında Üsküdar'a vapur işletilmesine devam edilmiştir.⁴⁸¹ Daha sonra, Boğaziçi'nin öteki iskelelerine yabancılara tanınan imtiyazdan yararlanan biri İngiliz diğeri Rus olmak üzere iki yabancı bandıralı geminin 1849 yılında yolcu taşımaya başlaması üzerine, Fevaid-i Osmaniye İdaresi'nin "Hümapervaz" vapuru ile yabancı bandıralı gemiler arasında bir rekabet başlamıştır. Bu rekabet 1851 yılına kadar sürmüş ve Şirket-i Hayriye İdaresi'nin kurulmasıyla ortadan kalkmıştır.

Ercüment Kuran Osmanlı buharlı gemilerinin ilk dönemi hakkında şu tespitlerde bulunmaktadır: Tek nüshası Ankara Üniversitesi Dil-Tarih-Coğrafya Fakültesi Kütüphanesinde bulunan ve Hayrullah Efendi(1820-1866)'nin yazdığı "Yolculuk Kitabı" adlı eserde, 1860'lı yılların başlarında Tersane-i Âmire vapurlarının İstanbul'dan, Hereke-İzmit, Mudanya Gemlik, Silivri-Tekirdağ, Gelibolu- Midilli-İzmir, Kavala-Golos-Selânik, İzmir-Sakız-Rodos, Rodos-İskenderiye, Anadolu Limanları-Beyrut, İzmir-Girit- Sisam'a düzenli seferler yaptığı, hareket günleri, seyahat ücretleri, yolculuk süreleri belirtilmiştir. Her ne kadar vapurların isimleri verilmemiş olsa da Osmanlı Deniz taşımacılığı konusunda verdiği bilgiler, 1860'larda Osmanlı karasularında seyreden gemilerin tonajları ve rekabet güçleri hakkında aydınlatıcı bilgilerle dolu olan bu çalışma gerçekten önemli bir kaynaktır. Fevaid-i Osmaniye namı ile bu kerre teşkil olunan kumpanya" dan söz edilmektedir. Bu notlardan anlaşıldığına göre, Fevaid-i Osmaniye, "Damat İlhami Paşa'nın Nezareti, Mustafa Fazıl Paşa ve

⁴⁷⁸ A. İ. Gencer, ROMM 39, 1985, s. 107.

⁴⁷⁹ Kurtoğlu, Deniz Hareketleri, 69.

⁴⁸⁰ LT, 12.4.1873.

⁴⁸¹ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 22 Şubat 1849 Dosya No 4 Sayfa No 330/A

Boğos Bey'in idareleri altında" kurulmuştur. Fevaid-i Osmaniye'nin, Boğaziçi'nde sefer yapmak amacıyla 1850'de kurulan Şirket-i Hayriye'den önce kurulmuştur.⁴⁸²

Dolayısıyla, 1840'tan 1860'a kadarki yirmi yıl içerisinde Akdeniz'de varlığını canlı şekilde sürdüren küçük ve büyük yelkenli gemilerle ulaşımın yanında, başlangıç yıllarında buharlı gemilerin küçük, yük kapasitelerinin de sınırlı olması nedeniyle henüz mütevazı sınırlarda kalan yeni bir yük ve yolcu taşımacılığı sistemi ortaya çıktı. Zaten çeşitli anlaşmalarla (1783 Osmanlı- Rus ticaret anlaşması ve 1809 Osmanlı- İngiliz anlaşması),⁴⁸³

Boğazlardan geçmesine izin verilen ticaret gemilerinin büyüklüğü 600 ton ile sınırlanmıştı. İstanbul limanındaki yük nakliyatının büyük kısmını bu dönemde de, sayısı yılda yaklaşık 15.000-20.000 birim olarak tahmin edilmesi gereken, ancak sonraki yıllar boyunca belirgin ölçüde azalan yelkenli gemiler gerçekleştiriyordu. 1843'ten itibaren de düzenli olarak Journal de Constantinople'da yayınlanan bilgiler (bunlar arasında 1837/38'de tüm yönlerde giden sadece yabancı gemilerin sayısının 5000 olduğu da var)⁴⁸⁴ limanın o sıradaki faaliyetleri ve taşınan yükler hakkında aşağı yukarı bir fikir veriyor. Akdeniz'den gelen gemilerdeki yükün bir kısmı İstanbul'da satılıyor, bir kısmı da Karadeniz limanlarına devam ediyordu, buna karşılık Karadeniz'den gelen yelkenlilerde ağırlıklı transit yükler çoğunlukla Bulgar, Romen ve Rus limanlarından İngiltere ya da İtalya'ya gönderilen tahılydı.⁴⁸⁵ Gemi tipleri hakkındaki beyanlar üç kategori ile sınırlı: brigg (brik), schoner (iskuna) ve üç direkli

⁴⁸² Ercüment, Kuran; a.g.m., s. 161.

⁴⁸³ F. X. Heuschling, L'Empire de Turquie. Territoire - Population - Gouvernement (Brüksel-Leipzig 1860) s. 192'ye göre

⁴⁸⁴ Puzyer, Economics, s. 112.

⁴⁸⁵ İngiltere'ye yapılan tahıl sevkiyatları hak.: Puzyer, England, s. 85 vd.; Fairlie, Shipping, çeş. s. İtalya'ya sevkiyatlar: L. Dermigny, 'Echelles, Echelles et Ports francs au Moyen Age et aux Temps modernes,' Recueil Societe J. Bodin: Les: Grandes: Echelles: C. III (1974) s. 535 vd., s. 541 vd. Ayrıca daha küçük çapta da olsa, Almanya dahil başka ülkelere de tahıl gönderiliyordu: PHA 1847, s. 343: 1846'da analimanı Bremen olan yelkenli gemiler Karadeniz'den çavdar yükleyip Bremen'e gidiyordu. Çıkış limanları olarak şunlar sayılıyor: Balçık, Burgaz, Varna, Tulcea, Braila, Galati, Sulina, Silistre, İsmailiye, Berdjansk, Tamarova, Kefe, Kerç, Mariupol ve ayrıca Anadolu kıyılarında Ordu, Trabzon ve Sinop

yelkenli;⁴⁸⁶ bunlar arasında brik veya schonerbri (brigantin), 20. yüzyıl yıllarına kadar en sık görülen gemi tipi olduğu anlaşıyor. Bunu 19. yüzyıl sonlarından kalma fotoğraflarda da görmek mümkündür. Iskunalar yaklaşık 25 Metre boy ve 6 Metre enleri ve 2 Metre civarındaki su kesimleriyle 85 ton su hacmine sahipti ve 77 ton yük alabiliyordu.⁴⁸⁷ Bunlar kuzey denizlerinde ve Atlantik'te (herhalde Ameri kan etkisiyle) en yaygın gemi tipi idi.⁴⁸⁸

İzmir'de anahtar niteliğindeki bunca ticari faaliyetin bölgesine yoğunlaşması, 19. yüzyılın ikinci yarısında bu liman kentinin zenginlik ve öneminin görülmedik boyutlara ulaşmasını sağladı. Yüzyılın sonunda, 200,000'i aşkın nüfusu, Batı Anadolu'nun ikinci büyük kentinin beş katı ve yüzyılın başındaki kendi nüfusunun iki katı kadar olmuştu. Ticaretin uzamsal örgütlenmesi ve İzmir'de oturan yerel eşraf tarafından denetlenmesi, yeni ortaya çıkan bu zenginliğin büyük bölümünün yalnız bölgede değil, özellikle de bu liman kentinde kaldığı anlamına geliyordu. İç kesimde yapılan yatırımların çoğu ticarete bağlı altyapı yatırımlarına, özellikle de malların iç bölgelerden getirilmesini kolaylaştıracak ve bu şekilde İzmir'in merkez olma özelliğini daha da pekiştirecek kara ve demir yolları inşasına ayrılıyordu. Buralara gidiş dönüş eskiden bir haftayı alırken, bu demiryolu bağlantısından sonra yalnızca iki günde tamamlanabiliyordu. 1860'larda İzmir limanının yakın çevresindeki bölgeden getirilen ürünler, İzmir'deki tüm ticari faaliyetin yaklaşık üçte birini oluşturmaya başlamıştı.⁴⁸⁹

19. yüzyıl ortalarında kullanılan yelkenli gemilerin hiç de az olmayan bir bölümü Ege adalarında inşa edilmiş görünüyor; kaptanlar ve mürettebat da çoğunlukla ada Rumlarıydı.⁴⁹⁰ Bu gemilerin listelerinde çıkış limanı ya da varış limanı olarak beyan

⁴⁸⁶ Bu bilgiler haliyle bir hayli genel kalıyor, çünkü bu üç temel tipin ayrıntılarında büyük farklar vardı. Bölgedeki (Ege, Karadeniz) Admiral Paris, Souvenirs de Marine conservees I-V (1889.1 892), özellikle de s. 159 (Caboteur a livarde- İnebolu); Panagiotopoulos - Stathakis - Stathaki-Kumari a.y.'de 19. yüzyılın yaygın tiplerinin resimleri yer alıyor. Çağın gemilerinin birçok tasvirine sanatsal çalışmalarda, evlerdeki duvar resimlerinde vb. rastlanıyor: M-D. Los, Ages of the Sea. A Brief History of the Greek Merchant Marine (1988) s. 64 vd., s. 71.

⁴⁸⁷ P. Throckmorton, MarMir s. 50, 1964, s. 210 vd.'ye göre

⁴⁸⁸ J. Lyman, MarMir s. 53, 1967, s. 231 vd.'ye göre 1886'da İngiltere'de tüm yelkenlilerin %38'i, ABD'de %82'si ve Fransa'da %34'ü iskunaydı; 1869'da yelkenlilerin içinde iskuna oranı Prusya'da da %32,5. idi; ancak burada yakl. %22-24 ile brik ile barka tiplerinin oranı da yüksekti

⁴⁸⁹ The Illustrated London News, 18 Ekim 1862, s. 409

⁴⁹⁰ Örn. Olivier, Voyage C. I, s. 34: Çoğunlukla kıyıya görüş mesafesi içinde ve pusulasız yolculuk yapıyordu; Greece at Sea, 107; Sp. G. Focas, The Greeks and Navigation on the Lower Danube 1789-1913, Vacalopoulos, Commerce içinde, 119 A. Vacalopoulos, Balkan Studies 21, 1980, 107 vd

edilen yerler arasında Karadeniz ve Akdeniz'deki büyük küçük neredeyse tüm limanları bulmak mümkündür. Ayrıca birçok İngiliz ve İtalyan limanı ve kahve yüklü bazı gemilerde Rio de Janeiro'nun da adı geçiyor, gemilerin bandıraları da beyan ediliyordu. Buharlıların hepsi Fransız, İngiliz veya Avusturya gemilerinden oluşurken, yelkenliler arasında Osmanlı ve Yunan bandıralılar ağırlıktaydı. Adriyatik kıyılarından, Rusya, Avusturya, İtalya ve İngiltere'den gelen yelkenliler de vardı; anlaşılır nedenlerle Kuzey Avrupa ülkelerinden gemilere daha nadir rastlanıyor. Bunlar arasında örneğin Prusya'dan, daha küçük Kuzey Alman devletlerinden ve ayrıca Danimarka, İsveç ve Hollanda'dan gemilerin adları geçiyor. 1840-1850 arasında her yıl 20 Prusya gemisi İstanbul'a gidiyordu.⁴⁹¹ Daha sonraki yıllarda da çoğunlukla sonbaharda, yani tahıl nakliyatının ana mevsiminde olmak üzere, Alman gemilerine giriş kayıtlarında sıkça rastlanıyor.⁴⁹²

Yüzyıl ortasından önce İstanbul'da henüz kesin bir liman istatistiği bulunmamakla birlikte birkaç (belki de pek güvenilir olmayan) sayı, buharlı gemi trafiğinin kapsamını belli ediyor: 1837 için 7.342 gemi, 1850 için 5.478 ve 1851 için 6.534 gemiden söz ediliyor.⁴⁹³ Bununla birlikte Kırım Savaşı yüzünden gemi trafiğinin bir hayli hızlandığı sonraki yıllarda, belirgin bir artış kaydediliyor: 1856'da 13137 gemi sayılmıştı; bunların tonajları 3.689.384 ton ile 1850/51 yıllarına ait rakamların (0,97 - 1,2 milyon ton) neredeyse üç katına ulaşıyordu.⁴⁹⁴

Fuad Paşa ile Cevdet Paşa da bir anonim şirket kurarak Boğaz'daki yolcu taşımacılığını yabancılardan tamamıyla kurtarmayı ve Boğaziçi'ni geliştirmeyi düşünmüşlerdi. Osmanlı Devleti'ndeki ilk anonim şirket olan Şirket-i Hayriye de bu maksatla kurulmuş oluyordu. Amirote Kumpanyası 1861 yılında İdare-i Aziziye

⁴⁹¹ K. Engelsing, VSWG 58, 1971, s. 47

⁴⁹² JC, 4.3.1850'e göre Prusya briki Carl Gustav kahve yüküyle Rio de Janeiro'dan gelmişti. Karş. ayrıca PHA 1847, s. 343.

⁴⁹³ Puryear, Economics, 112, İngiliz konsolosluk raporlarına dayanarak; 1850/51 için karş. PHA 1868, 95. Ch. Fellows, Ein Asasflug nach Kleinasien und Entdeckungen in Lykien, çeviren: J. Th. Zentner (Leipzig 1853) 54, Mart 1838'de İstanbul'a yaptığı ziyaret sırasında penceresinden baktığında limanda altı-yedi buharlı gemi birden görebildiğini anlatıyor

⁴⁹⁴ Burada verilen sayılar birbirinden hayli farklı kaynaklardan alınmıştır. (Schwegel, Studien; PHA; Scala, Studien; Chambre de Commerce Française de Constantinople, Compte Rendue des Travaux) ve bu yüzden karşılaştırmaları zordur. İstanbul'un gemicilik istatistikleri, 1838'den itibaren karantina makamları tarafından tutulma talihsizliğine uğramıştır ve bu yüzden de hangi gemilerin limana yanaştığı ve ne kadar kaldığı kesin şekilde saptanamaz; bunun ötesinde de sadece Boğazı geçen, ama hem gidişte, hem dönüşte sayıları pek çok gemi vardır. Bazı istatistiklerde gelen ve giden gemilerde kaydedilmiştir

kuruluncaya değin Osmanlı bayrağı altında çalışmışlardır. Bu vapurlar İstanbul ile Marmara ve Ege Denizi limanları arasında işlemekte, bazen de Mısır'ın İskenderiye limanına kadar uzanırlardı.⁴⁹⁵

Yabancı devletlerin tüccarlarına satılmak üzere, muhtelif sahillerimizde yapılan gemilerin satışlarının yasaklanması.⁴⁹⁶ Ticaret gemilerimizin azınlığa, bilhassa sisam azınlığına satılmasındaki mahzurlar gemi sahiplerine anlatılmıştır.⁴⁹⁷

Basra körfezinde çalıştırılacak az su çeken iki vapur yaptırılmıştır.⁴⁹⁸ Londra'dan satın alınacak 4 adet vapur.⁴⁹⁹ Karadeniz'de çalıştırılmak üzere Londra'da inşa edilmekte olan on adet vapur alınmıştı.⁵⁰⁰

2. TERSANELERİN MODERNLEŞTİRME ÇALIŞMALARI

Sultan Abdülmecid'in devrinde, 1842'de tersanede ilk buharlı gemi olarak Seyr-i Bahri yapılmış, 1843'de ileride Seyr-i Sefain'i oluşturacak olan Fevaide-i Osmaniye, 1851'de Şirket-i Hayriye, 1859'da Haliç Vapurları şirketi kurulmuştur. Ayrıca Sultan Abdülmecid zamanında Bahriye'de olan bozulmaya bir çare olarak hazırlanan ve 1849 yılında uygulamaya konulan “Bahriye Nizamnamesi”, devrin Kaptanpaşa'sı Mehmet Ali Paşa tarafından kaleme aldırılmıştır.⁵⁰¹

1845-1850 yıllarında Tersane-i Amire'nin yanı sıra İstanbul'un batısında, Baruthane⁵⁰² yakınlarındaki Ayastefanos'ta küçük bir gemi yapım yeri vardı. Ancak muhtemelen burada bir tek buharlı gemi inşa edildi. Buradaki denize indirme töreni de Tersane-i Amire'dekine benziyordu.⁵⁰³

⁴⁹⁵ Adolph Passer; Stamps of Turkey, London, 1963, s. 221.

⁴⁹⁶ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 31 Ekim 1844 Dosya No 4 Sayfa No 14/A

⁴⁹⁷ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 23 Mart 1854 Dosya No 17 Sayfa No 53/A

⁴⁹⁸ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 16 Mayıs 1850 Dosya No 9 Sayfa No 179/A

⁴⁹⁹ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 26 Temmuz 1855 Dosya No 20 Sayfa No 289/A

⁵⁰⁰ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 23 Ekim 1858 Dosya No 28 Sayfa No 28/A

⁵⁰¹ Bahriye Nizamnamesi, Çev: Sabahattin Öksüz, Dz.K.K.lığı Basımevi, Ankara, 1996, s. 1

⁵⁰² JC, 24 göre tersanedeki iki yelkenli ve iki buharlı gemi, Karadağ kıyısı önlerinde görev yapmak üzere donatıldı. Haziran 1853'te donanma önceden Boğaz'ın yukarı kısımlarındaki mevzilere dağıtıldı ve Akdeniz limanlarından getirilen birimlerle takviye edildi: JC, 14.6.1853.

⁵⁰³ JC, 14.3.1852.

1840'lardan itibaren gemi iç düzenleme ve onarım işlerinden bazılarının başka yerlerde (İzmit, Gemlik, Sinop) yaptırılmak zorunda olduğu görüldü. Bu bağlamda İzmit'teki donanma tersanesi de 1845-1850'de tekrar genişletildi ve oraya daha büyük bir çekek kuruldu.⁵⁰⁴

1840-1845 yıllarında ticaret filosu için iki yeni gemi daha yapıldı. 1848'de iki nakliyat gemisi ve küçük bir vapur inşa halindeydi. Bulunan makineleri Londra'dan geliyordu.⁵⁰⁵

Abdülmecit döneminde, tersanenin modern makine ve atölyelerle donatılmasına da başlanmıştı. Bu faaliyet sonraki yıllarda devam etti ve Kırım Savaşı'nın tecrübelerine dayanılarak mevcut iki kuru dokun genişletilmesine ağırlık verildi. Kuru doklar hem uzun süren yeni savaş gemileri inşası ve düzenli bakımında, hem de yerli ve yabancı ticaret gemilerinin onarım işlerinde kullanıldığından, acil onarımlarda sık sık darboğazlar oluşuyordu. Bu nedenle, nihayet, yapımı daha 1849'da tartışılmış olan üçüncü kuru dokun tamamlanmasına girişildi. İnşaata 1857'de başlanmış, ancak mali nedenlerle şantiyenin 1861-1869 arasında tatil edilmesi gerekmişti; dok ancak 1870'te hizmete girebildi.⁵⁰⁶

Tersâne-i Âmire sayesinde donanma bakım ve tüm onarım hizmetlerini sağlayabilen bir tesise sahipti, ama İstanbul'da ki ticari gemicilik daha şanssız bir konumdaydı. Tersanenin zaten çoğunlukla dolu doklarına yabancı ticaret gemileri ancak istisnai durumlarda kabul ediliyordu. Tersanenin modern makinelerle donatılmış onarım bölümlerine donanmaya ve Türk ticaret filosuna ait gemilerin dışında tek tük de olsa yabancı gemilerin kabul edildiğini ancak 19. yüzyılın ortalarından itibaren görürüz.⁵⁰⁷

⁵⁰⁴ JC, 24. 11. 1850.

⁵⁰⁵ Karş. F. Smith (yay.), *The Present State of the Turkish Empire* (Londra 1839) s. 69 vd., Ragusa dükü Mareşal Marmont'un 1834'te donanma tersanesine yaptığı ziyareti hakkında anlattıklarını içeriyor; ayrıca karş. S. D. Byzantios, II (Atina 1862) s. 17 vd.; Reid, *Turkey* 263. donatılan yeni bir buhar gemisinin Ağustos 1838'de kızaktan indirilişinden söz ediyor; Sultan II. Mahmut'un olması planlanan bir başka buharlı geminin 1839 sonbaharında kızaktan indirildiği, Daha sonraki iki yeni yapım olan Eser-i Hayır (1840) ve Vasıta-i Ticaret (1845) hak. bak. Yakıtıl a.y. s. 1250 vd.; Feyz-i Bahri ve Saik-i Bahri adlı iki nakliye gemisine Londra'da imal edilmiş makineler takıldı ve bunlar İstanbul'a İngiliz yelkenlisi Favorite ile getirildiler (JC, 29.10.1848; 9.4. ve 24.12.1849; 14.3.1850).

⁵⁰⁶ Toğrol - Aksoy s. 59.

⁵⁰⁷ BHI, 7, 1904. s. 4, s. 326

Eupatoria’da planlanan çıkarma için tersanede 1854 yaz başlarında büyük bir aceleyle 30 ahşap çıkartma mavnasının inşa edilmesi gerekmişti; sonbahar sonlarında fırtınalarda ağır hasar görmüş birkaç muhrip onarıma geldi; öte yandan donanma için inşa edilen gemilerin tamamlanması gerekiyordu, bu da 1854 Aralık ayında ciddi kereste sıkıntısına yol açtı. Ticaret gemileri bu görevler ve dokların sürekli dolu olması nedeniyle, ancak uzun bekleme sürelerinin sonunda onarılabiliyordu.⁵⁰⁸

Bununla birlikte, yerli ve yabancı ticaret vapurlarına ait onarım siparişlerinin karşılandığı tersane bölümünün makine donanımı görece iyi sayılabilirdi. Aşağı yukarı 200 işçisi olan bu bölümde yapılan işin hacmi öyle küçüktü ki, büyükçe ayrı bir özel girişim için pek ekonomik görünmüyordu. Yine de tersanenin dışında, yerel ihtiyaçlar için birkaç küçük onarım işletmesi faaliyet gösteriyordu ki, en büyükleri Şirket-i Hayriye’nin 1861’de kurulan Hasköy’deki tersanesiydi.⁵⁰⁹

Daha önemli gelişmeler, 1851’den itibaren girilen yeni inşaatlardı. 1851-1852’ de eski Aynalıkavak Kasrı’ndan tersaneye yeni katılan arazi üzerine bir çelik fabrikası, ayrıca batıda da eklenen araziye 40 beygirlik bir buhar makinesi çalışan bir dövme ve hadde tesisine sahip bir demirhane daha kuruldu. Bu demirhane ahşap çatılı bir taş binaydı, yanında da içinde üç buhar kazanı olan bir bina bulunuyordu. Büyük hangarda iki buharlı çekicin yanında beş değişik demir hadde silindiri duruyordu; dökümhanede ithalden yanı sıra hurda demirde eritilecekti, Tüm makine donanımı Manchester’deki Nasmith Gaskell & Cie makine fabrikası tarafından teslim edilmişti ve M. Taylor yönetimindeki İngiliz teknisyenler tarafından çalıştırılıyordu,⁵¹⁰

⁵⁰⁸ Treue, Krimkrieg, s. 52 vd. s. 67

⁵⁰⁹ Karş. BHI, 7, 1904. 4, 325; M. Gülmez, Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisinin III (1985) 792, 803, burada eski resimler de bulunmaktadır.

⁵¹⁰ Karş. JC, 19.4.1852’de haddehanenin ve dökümhanenin hizmete girmesi üzerine; JÇ 29.5.1852’de yeni tesislerin ayrıntılı tasviri; tamamlanmamış halde: Müler-Wiener, Tersâne, s. 265. Burada imal edilen levhalar derhal, kızakta inşa halinde bulunan bir gemi için kullanıldı.

Tablo 8 : 1860 Yılındaki Gemilerimiz aşağıda verilmiştir.

Kalyonlar	Kosova, 1858 yapımı, 3538 ton 700 Beygir makine, 79 top, -Fethiye, 1855 yapımı, 3580 ton 600 Beygir makine, 66 top, -Şadiye, 1857 yapımı, 3580 ton, 600 Beygir makine,78 top, - Peykizafer, 1841 yapımı, 3125 ton, 600 Beygir makine, 128 top, - Mahmudiye, 1857'de yenilenmiştir. - Teşrikiye ve Mukaddeme-i Hayır.
Firkateynler	Şerafettin
Skurulu Firkateynler	Muhbiri sürür, 1850 yapım, 1477 ton (İngiltere'de tadil edilmiş), Hudavendigar 1860 yapım, 2897 ton Ertuğrul 1860 yapım 2897 ton
Korvetler	Mesiri Ferah, Burcu Şeref, Alayışı Derya, Necati Fer
Skrulu Korvetler	Herbiri 800 ton, 150 Beygir makineli, 1859 İngiltere yapım Sinop, Edirne, İzmir, Bursa
Duba Korvetler	Herbiri 1859 yapım, 160 tonluk, İngiliz yapımı Şevketnûma, Sünne, Varna, Akka
Skrulu Navy	Beheri 609 ton, 1859 İngiltere; yapım Seddülbahir, Beyrut.
Brikler	Fecrisefit, Kavizarer, Şerefnûma, Ferhihüner, Ahter, Tacidar, Tirizafer, Ferahnûma, Cayiferah, Bergüzide, Seyyare, Ziveriderya
Mistikalar	Pervin, Ayvalık, Rodos, İstanköy
Uskunalar	Nevesa, Seyyah, Tarzıcedit, Sürat, Ziyneti Derya
Kotra	Kudumiye
Nakliye Gemileri	Mecidiye 1848 İngiltere, 1495 ton, 450 Beygir, - Fevzibahri 1848 İngiltere, 1495 ton, 450 Beygir, - Eseri Cedit 1848 İstanbul, 1108 ton, 300 Beygir,- Tairi Bahri 1839 İstanbul, 506 ton, 160 Beygir, - Peyki Şevket 1853 İstanbul, 453 ton, 130 Beygir, - Eseri Hayır 1840 İstanbul, 313 ton, 60 Beygir, - Eseri Nüzhet 1847 İstanbul, 60 ton, 60 Beygir, - Peyki ticaret 1845 İstanbul, 193 ton, 50 Beygir
20 Buharlı Gemi	Fecrisürur, Huma-i Tevfik, Saiki Sadi, Boyona Hayrettin, Hümaipervaz, Tecmişeref, Musul, Trablusgarb, Basra, Sulhiye, Rağbet, Tayif, Ceylanıbahri, Gemlik, Tuna, Ereğli, Pesendere, Ömer Paşa

Kaynakça : Gülen Nejat 2001 s. 52-54

3. ALTYAPI VE EĞİTİMDE MODERNLEŞME ÇABALARI

Nitekim Kırım'daki müttefik kuvvetlerin ikmalinde yaşanan birçok olumsuz tecrübe, genel olarak Boğazlar yöresindeki denizcilik faaliyetinin ve İstanbul'daki liman işlevlerinin ıslahı üzerinde durulmasına neden oldu. İşin başında, Boğazlar'dan geçişlerin daha güvenli olması talebi vardı: 18 Fransız hükümeti Bâbîâli deniz yollarındaki deniz fenerlerinin sayısının ve kalitesinin yükseltilmesi talebiyle başvurdu.⁵¹¹ 1855'te Fransız kaptan Marius Michel'in [Paşa] (1820-1907) girişimiyle ve onun yönetiminde, ilk modern deniz fenerlerinin inşasına başlayan Memalik-i Mahrusa Fenerler İdaresi kuruldu.⁵¹²

1856'da Rumeli ve Anadolu Feneri'nde ve Yeşilköy'de birer fener yapacaktı: ancak bu, herhalde 16. yüzyıldan beri var olan fener kulelerinin modernleştirilmesinden ibaretti. Bunlara 1857'de kentin güney kıyısında, bugün de var olan ve 1945'te modernleştirilen Ahırkapı'daki fener ve ayrıca Çanakkale-İstanbul deniz yolu üzerindeki başka fenerler eklendi. Fransız hükümeti ile Bâbîâli arasındaki uzun pazarlıklardan sonra padişahın 20 Ağustos 1860 tarihli fermanıyla Societe des Phares de l'Empire Ottoman kuruldu; Marius Michel, Bernard Collas ve Joseph Baudouy yönetimindeki bu kuruluş üç yıl içerisinde Osmanlı egemenliğindeki sular da 98 deniz feneri kuracaktı.⁵¹³

Sirkeci/Eminönü'nde Rüşumat Emaneti, zahire gümrüğü ve kereste gümrüğü yer alıyordu. Rüşumat Emaneti günlük basında sıkça Grande Douane (büyük gümrük) olarak anılıyordu; binada Haziran 1853'te çıkan yangında ancak komşu meyve oktruvası ve antrepo kurtarılabildi.⁵¹⁴

Galata'da ihracat gümrüğü, emtia gümrüğü, müskirat ve zahire gümrüğü, Kireçkapı'da ise, birkaç depo ve yazıhane binasıyla, daha 19. yüzyıl başlarından beri var olan Douane Francaise bulunuyordu. Günlük basında gümrük dairelerinin yanı sıra

⁵¹¹ Collas a.y. (dipn.) s. 296 vd.; TC. Ekonomi Bakanlığı, Türk Kıyılarında Deniz Fenerler-i, Radyolar, Sis Düdükleri (1935); J. Thobie, Phares Ottomans et Emprunts Turcs (1904-1961), (1972) s. 17

⁵¹² Kişi olarak Mişel Paşa hak. karş. Thobie a.y.; karş. a.k., Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi C. III (1985) s. 728.

⁵¹³ Stambaul, 10.11.1876, 30.4.1877; benzer bilgiler için ayrıca: Noradounghian C. III s. 497, 19.4.1877.

⁵¹⁴ JC, 9.6.1853; LT, 11.8.1872.

Donane des Fruits, Douane des Bois de Construction, Douane d'Insaas, Donane des Spiritueux ve Douane des Tabacs da anılıyor.⁵¹⁵ Bununla birlikte, gümrük dairelerinin sayıca artması ve yeni düzenlemelerle durum düzelmiş görünmüyordu. Çeşitli mal kalemlerinden farklı gümrük dairelerinin sorumlu olması (çoğunlukla karışık kalemlerden oluşan) gemi yüklerinin boşaltılmasında zorluklara neden oluyor, öte yandan da bu işe uygun depo yerlerinin yokluğu nedeniyle transit mallar sık sık bağlantı seferini yapacak gemiye taşınmak üzere yüklendikleri mavnalarda bekliyordu. Bunun gümrükten kaçmanın sık başvurulmuş bir yolu olduğu anlaşılıyor.⁵¹⁶

Başlangıçta sadece geçici olarak açılmış istasyonları, bazıları zaten bu arada tasfiye edilmişti; örneğin aslında köhne durumdaki eski Kuleli kışla binası yıkılıp yenisi yapıldıktan sonra yeniden kışla olarak kullanılacaktı.⁵¹⁷ Gemilerin karantina istasyonlarının önüne yığıldığı ve mevcut istasyonların yetersiz kaldığı günler oluyordu. Boğaz'ın yukarı kesimindeki karantina istasyonlarında, özellikle uzun süren kötü hava koşullarından sonra hava birden bire düzelince Karadeniz limanların dan çok fazla yelkenlinin Boğaz'a giriş yapmasıyla, güçlükler yaşanıyor. Örneğin 1853 Eylül'ünde 36 saat içerisinde 350 dolayında gemi gelmişti; 1855'te de kötü hava koşulları nedeniyle Tuna'nın ağzındaki Sulina'da 400-500 tahıl gemisi toplandığı zaman benzer bir durum yaşanmış olmalıdır.⁵¹⁸

Bâb-ı âli 1851'de tüm elçiliklere, kendi uluslarına bağlı kaptanlara karantina kurallarına uyma çağrısı yapmalarını rica eden bir muhtıra göndermesi, özellikle yelkenli gemi kaptanlarının karantina istasyonlarında sık sık "hile yaptığını" ve yüklerinin bazı bölümlerini önceden sattığını gösteriyor;⁵¹⁹ amaç zaman kazanmak olduğu kadar, sağlık harçlarından tasarruf etmektir. 1850'de ise Journal de Constantinople, Galata'daki rıhtım tesislerinin genişletilmesi çalışmaları sırasında bu iş

⁵¹⁵ LT, 14.3.1872; 11.3., 30.9. 1873; Stamboul, 11.2.1880; 11.8.1881. Bunların yerlerinin ve işlevlerinin belirlenmesi, arşivde özel araştırmalar gerektiriyor.

⁵¹⁶ Stamboul, 3.8.1882, yeni gümrükleme düzenlemesi hak.; Stamboul, 23.11.1883 transit mallarıyla kaçakçılık üzerine.

⁵¹⁷ Kömürcüyan 47; İnciciyan s. 130 vd.; V. Wrangel, Skizzen, 95; LT, 13.5.1872; Eldem, Boğaziçi s. 320; Tuğlacı, Balyan, s. 157, s. 343 vd.: 1828'de yapılan tek katlı ahşap bina 1837'den itibaren karantina amacıyla kullanıldı ve 1843're de yerine, daha sonra kışla olan yine tek katlı taş bir bina kondu. Bu binaya 1862'de, Sultan Abdülaziz döneminde bir son kat ve daha sonra da iki köşeye birer kule eklendi; bina bir süre çeşitli askeri birlikler için kışla, okul ve askeri hastane işlevlerini gördü.

⁵¹⁸ 1853 olayları konusunda: JC, 29.9.1853; 1855 hak.: PHA 1856, s. 117.

⁵¹⁹ Elçiliklere 27. Şevval 1267 tarihli muhtıra, JC, 4.9.1851'de yayımlandı,

için kurulan ahşap inşaat iskelesinin çöktüğünü, üzerinde çalışan 40 işçiyi de sürüklediğini yazdı, ancak bu yeni kıyı tahkimatlarının türü ve yeri hakkında kesin belgelere rastlanılmıyor.⁵²⁰

Liman hizmetlerinin teknik donanımında da yenilikler oldu: 1852’de İngiltere’den kepçe makinaları sipariş edilmesi söz konusuydu.⁵²¹ Aralık 1853’te, Pisani&Cie. şirketi tarafından sipariş edilen ve gemilere su tedarik hizmetinin yanı sıra yeterince suyu olmayan semtlere de su taşıması öngörülen, İngiltere’de inşa edilmiş bir su tankeri limana ulaştı. Su tankerleri, 12 beygirlik bir buhar makinasıyla çalışan, su basmak için buhar pompaları bulunan, 20.000 okka (yaklaşık 24,7 ton) kapasiteli iki tanka sahip küçük, pervaneli vapurlardı.⁵²² Pisani şirketi 1852’den itibaren Brittanian römorkörüyle liman hizmetinde faaliyet gösteriyor, römorkörünü Boğaziçi ulaşımında da kullanıyordu.⁵²³ Ayrıca, başka birçok limanda bulunan ve karinelerini temizlemek üzere gemileri yan yatırmaya yarayan dev bucurgatları olan dubalar İstanbul’da da vardı;⁵²⁴ 19. yüzyıl sonlarına ait fotoğraflarda bu tür araçlar görülebiliyor. Karineye basmak adı verilen bu iş, kıyıya kurulmuş bu curgatlar yardımıyla da yapılıyordu.⁵²⁵

19. yüzyılın sonraki yıllarında, Bâbı-âli ile yabancı devletler arasındaki anlaşmalar uyarınca, Türk liman reisi veya liman idaresinin yanı sıra söz konusu devletlerin liman ustaları da kendi bandıralarıyla çalışan gemiler için asayiş ve idare görevlerini üstlendiler. Liman reisinin görevlerinin çeşitliliğini, örneğin 1851’de Bâbıâli’nin çıkardığı bir tamimde görebiliriz. Tamim uyarınca, Sisam’da baş gösteren kriz nedeniyle Sisamlı yelkenli gemilerin dönüşlerini önlemek amacıyla dümenlerinin sökülmesi ve liman idaresine ait mahzenlerde muhafaza edilmesi gerekiyordu.⁵²⁶

⁵²⁰ JC, 19.1., 14.3.1850.

⁵²¹ JC, 24.12.1852 (kepçeler); eski tarihlerde de Hacklander, Raise 1, s. 49 tarafından gözlemlenen araçlar benzer şekilde kullanılıyordu: “bir sala benzer şekilde ağır kalaslar üzerinde duran ve limanı, özellikle de küçük tekneler için yanaşma yerlerini pislikten temizlemeye yarayan, derme çatma inşa edilmiş o tahta kulelerden biri...”

⁵²² JC, 29.12.1853

⁵²³ JC, 21.6. ve 29.6.1852

⁵²⁴ JC, 14.8.1852

⁵²⁵ JC, 14.7.1848’e göre Haliç kıyısında yan yatırılan bir yelkenlinin halatı koptu ve gemi battı

⁵²⁶ JC, 29.1.1851. Bu tür tedbirler Akdeniz limanlarında bir gelenek halini almış görünüyor; K.H. Allmendinger, Die Beziehungen zwischen der Kommune Pisa und Egypten im hohen Mittelalter (1967), s. 88’e göre İskenderiye’de 12. yüzyılda, borçluların kaçışını önlemek amacıyla bu tedbirin alınması yaygındı.

Limandan yararlanmak için tonaja göre belirlenmiş harçlar (liman ve konsolosluk harçları) ödenmesi gerekiyordu; bunlara, eğer İstanbul yanaşılacak ilk Türk limanı idiyse, 1838’de uluslararası anlaşmalara uygun olarak yürürlüğe konan ve aynı yıl oluşturulan sağlık hizmetinin finanse edilmesine katkıda bulunan sağlık vergisi ekleniyordu. Liman harçları 1860’larda küçük bir meblağdı.⁵²⁷

1840’lardan itibaren yerel günlük basında düzenli haberlerin yayılması sayesinde, bu tür aksamalar ve birçok küçük kaza, kayık kazaları, çarpışmalar ve fırtınaların yol açtığı hasarlar da nakledilmiştir.⁵²⁸ Anadolu sahilindeki bazı karakollara yakın yerlerde fırtına dolayısıyla karaya vuran eşyanın tespit edilerek liman reisliğine bildirilmiştir.⁵²⁹

20.9.1844’te şiddetli bir kasırgada kentin güney sahili önünde üç direkli Avusturya yelkenlisi Gloria, Yalı Köşkü önünde beş kişiyle birlikte battı. 15.1.1849’da Vasita-ı Ticaret vapurunda selam atışları sırasında bir top infilak etti. 22.3.1849’ İngiliz vapuru Expert ile Yunan vapuru Alkibiades Boğaziçi’nde çarpıştı. Yunan vapuru battı. Aynı gün Karadeniz kıyısındaki Riva’da bir İngiliz yelkenlisi karaya oturdu. 3.2.1850’de şiddetli ayaz ve fırtınada 15 balıkçı öldü. On iki kişi taşıyan büyük bir kayık Galata Köprüsü’nün yanında devrilince on kişi boğuldu ve pazarı önünde bir başka balıkçı kayığı battı.⁵³⁰ 23.10.1850’de tersane önünde mirli amiral gemisi Neyyir-i Şevket’te bulunan barut deposu gemi ve mürettebatı çoğuyla birlikte havaya uçtu muştur.⁵³¹ 21.7.1851 ‘de Kalafat yeri’nde küçük teknelerin arasında bağlı bir mavna tutuştu ve ancak son anda oradan uzaklaştırıldı,⁵³² 3.1.1853’te Sarayburnu önünde kalabalık bir asker grubunu taşıyan bir mavna devrildi, askerlerin çoğu boğuldu ve 8.10.1855 tarihinde de yine aynı yerde Fransız vapuru Cygne ile bir Avusturya Lloyd

⁵²⁷ F. X. Heuschling, L’Empire de Turquie (Brüksel Leipzig 1860) s. 192 vd.; PHA 1864, s. 267; PHA 1868, s. 98.

⁵²⁸ P. de Tchihatcheff, Le Bosphore et Constantinople avec Perspectives des Pays limitrophes (Paris 1864) 287’deki derlemeye göre 1755’te Boğaz’ın ve Haliç’in bazı kısımlarının üstü donmuştu; a.y. 293’te, 1823 kışında, 6.2.1849’da ve 9-10.1.1862’de Haliç’in bazı kısımlarının buzlarla örtüldüğü belirtiliyor. Sis ve fırtına o kadar çok yerde hasar nedeni olarak belirtiliyor ki, bir liste çıkarmak mümkün değil; yalnız, tüm kentte ağır hasarlara neden olan 1.9.1873 tarihindeki özellikle sert bir fırtınayı belirtelim (LT,3-4.9.1873)

⁵²⁹ Dz. Müz. Arşivi Limanlar Bölümü 20 Mayıs 1856 Dosya No 4 Sayfa No 9

⁵³⁰ JC, 21.9.1844; 19.1.; 24.3.1849; 4.2. 1850

⁵³¹ JC24. 29.10.1850: Mürettebat atış talimindeydi. Yakl.700-800 adamın 150 kadarı kurtarıldı.

⁵³² JC, 29.7.1851

vapuru arasındaki çarpışmada bir çok kişi can verdi;⁵³³ 10/11.9.1860'ta Unkapanı ile Azapkapı arasındaki 24 gemi bir yangında tahrip oldu, aralarında bir İngiliz, bir Avusturya ve iki Yunan gemisi vardı.⁵³⁴

1850'den itibaren İstanbul limanında çalışan ve ilk olarak Tophane önünde 18. yüzyılda batmış bir fırkateyne ait top namlularını çıkarmakla işe başlayan M. Lovee yönetimindeki bir dalgıç grubunun işleri bu türdendir. 1830'larda Navarin ve Sakız Adası'nda deniz savaşlarının yapıldığı sulara gemi kurtarma çalışmaları yapan M. Lovee ve ekibi, Ocak 1851'den itibaren, yukarıda sözü geçen bayrak gemisi Neyyir-i Şevket'ten geriye kalanların kurtarılmasıyla uğraştı. Lovee'nin dalgıç grubu, buhar makinası ve kompresörle donatılmış bir gemiye sahipti; lastik giysiler ve dalgıç başlıkları ile donatılmış dalgıçlar bu gemiden ip merdivenlerle enkaza iniyordu.⁵³⁵ Çalışmalar sırasında kurtarma gemisi, 18-32 Metre derinde yatan enkazın tam üzerine demirliyordu. Görece modern gereçlerle donanmış dalgıca, güçlendirilmiş bir lastik hortumdan yapılma bir hava borusuyla hava gönderiliyor ve gönderilen havanın basıncı derinliğe göre ayarlanabiliyordu; gerekli hava, kurtarma gemisindeki üç silindirli kompresör tarafından sağlanıyordu. Tüm parçalar, özellikle tunç toplar, demir ve bakır malzeme, ayrıca ahşap parçalar ve yelken donanımının artıkları çıkarılıyordu. Takım, ekipbaşı Mr. Marshall, bir mekanist, beş dalgıç ve kurtarma vapurunun beş kişilik mürettebatından oluşuyordu.⁵³⁶ 18-24 ay süren bu girişim limanın, sayısı değişen kalabalıklarca izlenen ve büyük ilgi uyandıran olaylarından biri olmuştu. Bu türden olaylar arasında ayrıca, bizzat padişahın ve ricalden birçok kişinin hazır bulunduğu, tersanede kızaktan denize gemi indirme törenleri de bulunuyor; hatta ara sıra haremdeki kadınların da hadımağaları eşliğinde bu olayı izlemesine izin veriliyordu.⁵³⁷

Marsilya'da yerleşik inşaat şirketi Dussaud Freres 1867-1875'te İzmir'de, önünde yaklaşık 1800 metrelik mendireği olan 3245 metre uzunluğun'daki rıhtım

⁵³³ JC, 4.1.1853; 9.10.1855

⁵³⁴ İst. Ans. C. XI (1972) s. 6097

⁵³⁵ JC, 4.1.1851, kurtarma görevi; JC, 4.7.1852'de ayrıntılarıyla anlatılıyor.

⁵³⁶ Göğüs kalkanlı bakır başlıklar 19. yy. başından beri vardı, domuz derisinden dalgıç giysileri ise 1720-1730 yıllarında İsveç'te kullanılmaktaydı: Chr. H. Ericsson, IJNA 4, 1975, s. 130-134.

⁵³⁷ Stephen, Incidents, s. 192 vd. 1835 yılının yaz başlarındaki bir kızaktan indirme töreni hak.; ayrıca bak. JC, 16.11.1844; 21.5., 24 ve 29.12.1848; 14.12.1849; 4.7.1850; 14.8., 4.10.1851; 29.3.1852. Daha sonraları genellikle Şehzade Yusuf İzzeddin padişaha vekaleten törene katılıyordu: LT, 14.2.1872; 29.10.1872.

tesislerini kurmuştu.⁵³⁸ 1868'ten itibaren aynı şirket Trieste'de Porto Nuovo'vn, Marsilva'da Port de la Juliette ve Port Napob ve ayrıca Cherbourg'da ki benzer askeri limanları da inşa etmiş.⁵³⁹

Karantina istasyonları dolup taşmıştı, çünkü Temmuz/Ağustos döneminde Tunanın sularının alçalması nedeniyle 500 kadar tahıl yelkenlisi nehirden çıkamamış ve ancak Ağustos sonunda Boğaziçi'ne ulaşmıştı. Sadece 29.9.1853 günü, 36 saat içerisinde 350 kadar gemi gelmişti.⁵⁴⁰ Kasım'da Çanakkale Boğazın'dan geçmiş İngiliz ve Fransız savaş gemileri Beykoz ve Büyükdere önlerinde demirlerken, liman içine müttefik birliklerinin ikmal gemileri yığılmıştı, bu yüzden de burada çok sık çarpışmalar ve başka kazalar meydana geliyordu.⁵⁴¹ Aralık 1853'te iki gün içinde yaklaşık 100 ticaret gemisi İstanbul'a ulaştı, sonraki iki yıl boyunca da bu durum sürdü.⁵⁴²

Karadeniz boğazında inşa edilen fenerler.⁵⁴³ Akdeniz adalarında bulunan liman ve sığılıklar üzerine fenerler konması.⁵⁴⁴ Anadolu ve Rumeli fenerlerine yeni icat fenerler konması.⁵⁴⁵ Tersanede büyük havuz üzerine konacak fener inşasına başlanılmıştır.⁵⁴⁶ Kerç civarından iğtinam olunan eşyadan Güzelova ambarına teslim edilen 761 okka halat ile 900 okka kınabın bedeli olan 1,0798 kuruşun nizamiye hazinesinden tersane hazinesine teslim edilmesi.⁵⁴⁷

⁵³⁸ Karş. C. Atay, Tarih İçinde İzmir (1978) s. 94-104; M. S. Kütükoğlu, Tarih Dergisi 32, 1979, s. 495-558; W. Müller-Wiener, Mitteilungen der Frankischen Geographischen Gesellschaft 27/28, 198ü/81, s. 431 vd.; P. Oberling, Vardı Tarrira 3, 1986, s. 315-325.

⁵³⁹ Karş. R Lutz, Hansa 89, 1952, s. 317 vd.; Oberling ay. S. 317; Cherbourg hak, bak. Allgemeine Bauzeitung 28, 1863, 173-202. s. 298-328 sayfalarında tuzlu su içindeki beton inşaatlarındaki inşaat tekniği sorunları ayrıntılı şekilde ele alınıyor.

⁵⁴⁰ JC4.8., 6.9., 29.9.1853

⁵⁴¹ Kasım 1853'te İstanbul ve çevresinde 53 savaş gemisi demirlemişti (Marchal a.y. s. 38); limandaki faaliyet hak. JC, 29.10.1853; Treue, Krimkrieg, s. 79.

⁵⁴² Treue, Krimkrieg Viyana savaş donanması dairesinin bir konsolos raporundan alıntı yapılıyor: 18 ile 19.12. günleri arasında Konstantinopol'e 100'den fazla ticaret gemisi girmiştir, Kriegs-Marineamt Wien, Aktennummer 1853 M/c2-r19.12.1853

⁵⁴³ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 31 Mart 1840 Dosya No 1 Sayfa No 161/A

⁵⁴⁴ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 5 Şubat 1850 Dosya No 9 Sayfa No 129/A

⁵⁴⁵ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 6 Temmuz 1856 Dosya No 24 Sayfa No 90b-91a

⁵⁴⁶ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 4 Ocak 1861 Dosya No 36 Sayfa No 102/A

⁵⁴⁷ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 3 Temmuz 1857 Dosya No 406 Sayfa No 74

Denizcilik okulu açmak isteyenlere ruhsat yetkisi verilmişti.⁵⁴⁸ Tüccar kaptanlarının bahriye meclisinde imtihan edilerek, vesika verilmesi ve tüccar kaptanların üç sınıfa ayrılmıştı.⁵⁴⁹ Ticaret maksadı ile kullanılan gemilerde fazla sayıda sivil personel kullanılmaması istenmiştir.⁵⁵⁰

O zamana kadar Okmeydanı ile Tatavla arasında bulunan bahriye hastanesinin nakledilmesine ilişkin ilk düşünceler de burada ele aldığımız döneme rastlar; hastanenin yeni yeri olarak, tersanenin yukarısındaki, 1848 sonbaharında yeniden Heybeliada'ya nakledilmeden önce bahriye okulunun bir ara yerleştiği kapudanpaşanın eski sarayı seçildi.⁵⁵¹

Tanzimat Devri'nde Bahriye Mektebi'nin modernize edilebilmesi maksadıyla çeşitli çalışma ve gayretler içerisine girilmiş olduğu görülmektedir. Bu dönem içinde Osmanlı -Türk Donanması'nı da hizmet etmek üzere gelmiş olan ve "Yaver Paşa" namı ile ün kazanmış olan İngiliz deniz subaylarından Walker'in Mühendishane-i Bahri'nin modernizasyonu konusunda bir takrir hazırlayıp verdiği anlaşılmaktadır.⁵⁵²

1848 yılında ikinci kez Kaptan-ı Derya olan damat Mehmet Ali Paşa Patrona Mustafa Paşa'yı Bahriye Mektebi Nazırlığına tayin etmiştir. Mustafa paşa eğitimi düzene sokmuş İngilizce mecburi, Fransızca da ihtiyari yabancı dil olarak okutulmaya başlanmıştır. Kasımpaşa'da eğitim sürerken, bir yandan Heybeliada'daki Levent kışlasının modern bir okula dönüştürülmesi için çalışılıyordu. Sonunda Bahriye okulu, nihâi olarak 1851 de Heybeliada'ya taşındı.⁵⁵³ İngiliz Walker, Osmanlı Devleti hizmetindeki ilk görev yılında önce mektebin durumuna bir göz atmış ve bazı eksikliklerin olduğunu görerek, bunların bir an önce tamamlanmasını istemiştir. Walker'in verdiği takrir sadaret tarafından uygun görülerek o konularda irade verilmiştir.⁵⁵⁴

⁵⁴⁸ Dz. Müz. Arşivi Bölüm Mektubi İki Tarih 21 Şubat 1851 Defter No 10 Sayfa No 24

⁵⁴⁹ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 3 Aralık 1849 Dosya No 9 Sayfa No 107/B

⁵⁵⁰ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 7 Ağustos 1848 Dosya No 4 Sayfa No 171/A

⁵⁵¹ Karş. JC,2I.5.1848- 29.9.1849- kış aylarında, Eser-i Hayır vapuru, Chalki/Egribo'ya (Eğriboz) öngörülen okulun içini döşemek için gerekli malzeme götürdü JC 24.11.1851).

⁵⁵² Celalettin, Yavuz, 1999, s. 66.

⁵⁵³ Nejat, Gülen, 2001 s. 38

⁵⁵⁴ Celalettin, Yavuz, 1999, s. 67.

Bahriye mektebinde imtihan usulleri ve sınıf geçme şartları.⁵⁵⁵ Bahriye mektebine mahreç ittihaz edilmek üzere Kasımpaşa'da bir rüştiye mektebi açılması⁵⁵⁶ ve Bahriye mektebi için İngiltere'den satın alınan kitapların lislenmişti.⁵⁵⁷

Bahriye Mektebi'ne muhtemelen 1842'de "Mektep Nazırı" olarak tayin olan Patrona Hümayun Mustafa Paşa da okulun durumunu inceledikten sonra, okulun ıslahı için 1847 yılında bir başka layiha vermiştir. Mustafa Paşa'nın verdiği layihada, Bahriye tersanesindeki Öğrenim süresinin yedi yıldan dört yıla indirilmesi ve öğrenci sayısının da en çok 120 olması, Darülfünun'dan öğrenci alınması mümkün oluncaya kadar zabıt çocuklarından 14-16 arasındaki yaşlarda çocuk alınması, ikinci sınıftan itibaren öğrencilerin makine ve inşaiye öğrencisi olarak ayrılmaları gibi belli başlı maddeler ile sınıflarda okutulacak derslerden söz edilmektedir.⁵⁵⁸

Bahriye Şurası, bu lahıkaya iki önemli madde daha eklemişti. Bunlar; iki adet eğitim gemisi temini ile Fransızca dilinin isteğe bağlı, İngilizce'nin zorunlu dil olarak kabulü idi. Mustafa Paşa'nın layihası ile Bahriye Şurası'nın ilaveleri hükümet tarafından kabul edilip uygulamaya konulmuştur. Bahriye Şurası okulun durumunu gözden geçirmiş, neticede hazırladığı tutanakta mevcut hocaların maaşına zam yapılmasını, Molinar isimli bir Avusturyalı'nın Litografya (taş basma resim, harita vb.) hocalığına tayin edilmesini teklif etmiştir.⁵⁵⁹

Londra'da gemi inşa mühendisliği tahsil eden Salih efendi.⁵⁶⁰ Amerika'ya gönderilecek emekli bir subay (Bahriye Mektebi Öğretmenlerinden Binbaşı Emin).⁵⁶¹ İngiltere'de Şimendüfer üzerinde ihtisas yapan bir bahriye mektebi öğrencisi.⁵⁶² Londra'ya tahsile gönderilen ve avdet eden altı bahriye mektebi öğrencisi

⁵⁵⁵ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 4 Ağustos 1846 Dosya No 4 Sayfa No 59/A

⁵⁵⁶ Dz. Müz. Arşivi Bölüm Mektubi Iı Tarih 14 Kasım 1850 Defter No 11 Sayfa No 3

⁵⁵⁷ Dz. Müz. Arşivi Bölüm Mektubi Iı Tarih 25 Ekim 1854 Defter No 22 Sayfa No 65

⁵⁵⁸ Celalettin, Yavuz, 1999, s. 68.

⁵⁵⁹ a.g.e., 1999, s. 68.

⁵⁶⁰ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 18 Ekim 1840 Dosya No 1 Sayfa No 185/A

⁵⁶¹ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 16 Mayıs 1850 Dosya No 9 Sayfa No 180/B

⁵⁶² Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 26 Aralık 1852 Dosya No 14 Sayfa No 132/A

belirlenmiştir.⁵⁶³ Çeşitli fen kollarında yetiştirilmek üzere İngiltere'ye gönderilen bahriye mektebi öğrencileri belirlenmiştir.⁵⁶⁴

15 Ekim 1863'de çıkan bir emir ile Rumca dersi kaldırılmıştır. Matematik, astronomi, coğrafya dersleri Edinburg'da inşaat mühendisliği yapmış olan Lang adındaki bir İngiliz tarafından okutulmaya başlanmıştı.⁵⁶⁵ Aynı dönemde yapılan değişikliklerden biri de Bahriye Mektebi'nin Kasımpaşa'dan Heybeliada'ya nakli idi. Bahriye Mektebi Heybeliada'ya taşınmadan önce, Heybeliada'daki bahriye kışlasına bazı binalar eklenmiş, Bahriye Mektebi'nin Kasımpaşa'da boşalttığı kışla binasına da Bahriye Hastanesi taşınmıştı.⁵⁶⁶

Bu arada Darülfünun'u açma girişimleri ve Mühendishane-i Bahri yerine Mektebi Bahriye adının verilmesi Tanzimat Devri'ne rastlamaktadır. Bahriye Şurası'nda Harbiye Mektebi'nin idadi kısmının kurulması tartışılmış, neticede kurulmasına ve her sene Recep, Şaban, Ramazan aylarında bu sınıflara öğrenci alınıp, idadi öğretimini başarı ile bitirenlerin asıl Bahriye Mektebi sınıflarına alınmalarına karar verilmişti. Bu kararın tarihi 1269 Hicri (Miladi 1852) sonları veya 1853 yılı başlarıdır. İdadi sınıflarının teşkili, harp sınıflarına öğrenci bulmak konusunda yararlı olmuş, dört sınıftan oluşan bu idadi kısım Galatasaray ve askeri okullardan tekrar Heybeliada'ya nakledildiği zaman, Heybeliada'daki okulda sıkışıklık olmaması için, yine dört harp sınıfından oluşan esas Bahriye Mektebi'nin son iki sınıfının okul ve eğitim gemilerinde sürdürülmesi usulü konmuştur. Bu suretle Bahriye Mektebi'nin altı yılı karada, iki yılı denizde olmak üzere eğitim süresi toplam sekiz yıla çıkmış oluyordu.⁵⁶⁷

Okulda eğitim 4 yıldı. Memleketin en ileri usullerine göre eğitim yapılıyordu. 34 odası olan bir merkez binası, 30 yataklı hastahanesi, basım evi, zengin kütüphanesi olan okul, özellikle ders aletleri bakımından batı standartlarında idi. Bu gelişmede Amerika'da eğitim görmüş olan öğretmen binbaşı Emin efendinin büyük rolü olmuştur. Bu dönem de öğretim tamamen İngilizce'ye yönelmiş, mezunlardan yetenekli görülenler

⁵⁶³ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 24 Mart 1853 Dosya No 14 Sayfa No 233/A

⁵⁶⁴ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 13 Ocak 1858 Dosya No 31 Sayfa No 105/A

⁵⁶⁵ Celalettin, Yavuz, 1999, s. 68.

⁵⁶⁶ a.g.e., 1999, s. 68.

⁵⁶⁷ a.g.e., 1999, s. 69.

İngiliz donanmasında staj görmek ve ayrıca meslek kurslarına katılmak üzere İngiltere'ye gönderilmişlerdir.⁵⁶⁸

Tanzimat Dönemi'nde kurallar yumuşatılmış ve ilk kez 1845 yılında Hristiyan yurttaşlar Bahriye askeri celbine başlanmıştır. Bu Hristiyan uyruklu Bahriye askerlerinin sayısı önceleri az iken, Ağustos 1847'ye gelindiğinde artış kaydetmiş ve Kaptan Paşa komutasında Akdeniz seferine çıkan Donanma'da oldukça önemli sayıda Hristiyan personel olduğu anlaşılmıştır. Donanma'da armador ve nefer olarak vazife görmekte olan bu personel, "Yortu Günü" olması sebebiyle, Donanma Gelibolu'ya girdiği bir sırada, dini eylemlerini yerine getirebilmek maksadıyla, dışarıda bir kilisede ayin için Kaptan Paşa'dan izin istemişler ve bu sebeple de Donanma Gelibolu'da üç gün oyalanmak zorunda kalmıştı. Daha sonra bu tip gecikmeleri önlemek üzere Derya Kaptanı Damat Halil Rıfat Paşa tarafından gemiye papaz verilmesi istenmiş, ancak harp gemilerine papaz tayini hususu şeren uygun olmadığı gerekçesi ile reddedilmiş bulunuyordu. 1850-1851 yılı tertibinde Bahriye askeri olarak celp edilen Gayrimüslimler, Donanma'dan ziyade "Kuvvet-i Bahriyyeden" sayılan muvazzaf amele olarak tersanede marangoz ve diğer ameleler gibi çalışacaklar, böylece dini ayinlerindeki karada rahatça yapabileceklerdi.⁵⁶⁹

Kırım Harbi sırasında Cizye adı verilen verginin kaldırılması ile bütün Hristiyan tebâ askerlik görevi ile yükümlü oldular. Bu durum bilhassa Rumeli'deki Ortodokslar olmak üzere Hristiyanları telaşa düşürmüştü. Derken, tekrardan 10 Mayıs 1855 tarihli yeni bir kanun ile dini vergi olan Cizye yerine "askerlik hizmetinden muafiyet vergisi" getirildi. Buna "Bedel-i askeri" adı veriliyordu. Bu durum Hristiyan uyruklular için II. Meşrutiyet dönemine kadar sürmüştür.⁵⁷⁰

4. MODERNLEŞMEDE STRATEJİ VE YABANCI MİSYONLAR

Osmanlı-Türk Deniz Ticareti için yeni sayılan buhar makineli gemilerin idarecileri, yani makinist ve çarkçıları İngilizlerdi. İngiliz makinistlerin yardımı olmadan hiçbir buharlı geminin Karadeniz veya Akdeniz'e çıkması mümkün olamazdı.

⁵⁶⁸Nejat, Gülen, 2001 s. 55

⁵⁶⁹Celalettin, Yavuz, 1999, s. 75.

⁵⁷⁰a.g.e., s. 75.

Zaten devrin başlarında vapurların idaresi maksadıyla Ford adında bir İngiliz görevlendirilmişti. Buharlı gemilerin işletmeciliği İngilizler tarafından yapılırken, gemilerin ihtiyaç duyduğu yedek parça, yakacak vb. hususlar da devletin Gayrimüslim vatandaşları tarafından temin ve tedarik ediliyor, genellikle de devlete yüksek maliyetler yüklüyordu. Abdülmecid, yeni yaptırmakta olduğu Pangaltı'daki Harbiye'nin öğretim görevlisi ihtiyacı için Fransız Kralı Louis Philips'den uzman subaylar istemiş ve sonuçta Manyau, Majino ve Dobrovil adında üç Fransız subay görevlendirilmişti.⁵⁷¹

Padişah Abdülmecid zamanında İstanbul'da bulunan Amerika büyükelçisi, yakında Amerika'ya gidecek olan elçilik baş tercümanı ile birlikte devlet tersanesinden bir mühendis veya mimarın da Amerika'ya gönderilmesini teklif eder. Padişahın onayı da alındıktan sonra Osmanlı Devleti'nden bir subayın resmen Amerika'ya inceleme görevi ile gönderilmiş olması iki devlet arasındaki ilişkiler yönünden önemli bir başlangıçtı. Bu göreve Deniz Okulu öğretmenlerinden Binbaşı Emin Bey gönderildi.⁵⁷²

İki vapur için İngiltere den satın alınan makineler ile birlikte bunların montelerinde bulunmak üzere getirilen İngiliz mühendislerde vardı.⁵⁷³ Hazine-i hassa vapurlarında müstahdem İngiliz çarkçılara bir dizi imtiyaz tanındı.⁵⁷⁴ O sıralarda Osmanlı Donanması'nda Müşavir olan İngiliz Amirali Adolphus Slade⁵⁷⁵ 1847'den başlayarak, devlet ricali, Darüşşürayı Askeriyye ve hatta zamanın İngiliz Sefiri Palmerstone'in girişimleri neticesinde bu Hristiyan tebaa'dan celp olayı bir süre devam etmiştir.⁵⁷⁶

Aşağı yukarı 19. yüzyılın ortalarından itibaren pek çok başka liman kenti, yerel ihtiyaca göre bu süreci izledi. Örneğin 1862-1866'da Hamburg'da Sandtor Limanı imar edildi ve burada da geleneksel “nehir hizmetleri”nden antrepoları ve buharla çalışan vinçleriyle modern rıhtım hizmetlerine geçildi,⁵⁷⁷

⁵⁷¹ Celalettin, Yavuz, 1999, s. 63-65

⁵⁷² a.g.e., s. 69.

⁵⁷³ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 2 Nisan 1850 Dosya No 9 Sayfa No 158/A

⁵⁷⁴ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 15 Ocak 1854 Dosya No 16 Sayfa No 86/A

⁵⁷⁵ Celalettin, Yavuz, 1999, s. 72

⁵⁷⁶ a.g.e., s. 75.

⁵⁷⁷ A. Bolle, P. Schroedter (yay.), .HANSA – 100 Jahre Schifffahrt Schiffbau, Hafen 1865-1964 (1968) içinde s. 143-161; D. Maass, Der Ausbau der Hamburger Hafens 1840-1910(1990).

Özellikle 19. yüzyılın son çeyreğinde, İstanbul'da temsilciliği olan denizyolu şirketlerinin sayısı hayli arttı. 1860-1861'de devlet şirketi Aziziye'nin yanında, düzenli sefer yapan sekiz yabancı denizyolu şirketi sayılıyordu.⁵⁷⁸

Dönemin Avusturya konsolosluğu ve Avusturyalı donanma kaptanlarının raporlarının gösterdiği gibi,⁵⁷⁹ sürekli malzeme ve ikmal nakliyelerinden kaynaklanan yoğun faaliyet, müttefik birliklerinin 1856 sonbaharında geri dönmesine kadar neredeyse hiç azalmadan sürdü. Savaşa son veren 1856 sonbaharındaki Paris görüşmeleri ve barışı, Tuna'nın ve Karadeniz'in tarafsızlaştırılmasını amaçlıyor, tüm uluslara ait ticaret gemilerinin girişini serbest kılan, buna karşılık bu sularda kıyısı bulunan ya da bulunmayan tüm devletlerin savaş gemilerinin girmesini yasaklayan bir hüküm getiriyordu. Ancak Rusya bu hükümleri, 13.3.1871'deki Londra Pontus Antlaşması'yla (Fransa-Almanya savaşından yararlanarak) yeniden geçersiz kıldı.⁵⁸⁰ Bahriye mektebi Fransızca hocası Mösyö Gano'nun maaşının münhal olunca 1750 kuruş çıkarılacağı bildirilmiştir.⁵⁸¹

Buharlı gemiler nehir taşımacılığında da devrim yaptı. O zamana kadar nehir yolculukları genellikle akıntıyla birlikte, tek yönde yapılmaktaydı. (Nil'de hakim rüzgarlar akıntı yönünün tersine olduğu için bir istisnaydı). Genellikle tekneler yükleriyle birlikte nehrin akış yönünde giderlerdi. Gidecekleri yere varınca da tekneler sökülür, kerestesi satılırdı.⁵⁸² Fakat birçoğu başarısızlıkla neticelense de Osmanlı coğrafyasındaki nehirlerden Nil, Tuna, Fırat ve Dicle'de vapur işletilmişti. Böylece buharlı gemiler denizler ve körfezlerde kalınmayarak karaların içlerine kadar ulaşma imkânı sağlamıştı.⁵⁸³

Buhar enerjisinin keşfedildiği İngiltere'de de 1820'lerle 1870'ler arasında

⁵⁷⁸ Örn. N. Honig, WA 7, 1916, s. 79-92

⁵⁷⁹ İstanbul'daki Avusturyalı Internuntius'un (İmparatorluk ve Papalık elçisi. çev.). çeşitli liman kentlerindeki Avusturya konsoloslarının ve Avusturya savaş gemilerinin raporlarının değerlendirmesi, Treue, Krimkrieg, s. 79 vd.'dedir

⁵⁸⁰ Örn. G. Herlt, Weltwirtschaftliches Archiv 8.2.1916, s. 376 vd. 1856 Paris Barışı'nın 2. maddesinde, Rusya ve Osmanlı devletlerinin Karadeniz'de tutabileceği gemilerin sayısı ve büyüklüğü kesin hükme bağlanıyordu. Her biri 800 t'luk en fazla 50 m boyunda altı vapur ve azami 200 t'luk dört küçük buharlı veya yelkenli gemiye izin vardı. Rusya bu sayıyı daha 1859'da bir hayli aşmıştı. Zeitschrift für Allgemeine Erdkunde NF 8, 1860, s. 483.

⁵⁸¹ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 8 Şubat 1856 Dosya No 406 Sayfa No 47

⁵⁸² Quataert 2002, s. 182.

⁵⁸³ Ekinci 1998 b, s. 67-90

yelkenli gemilerin tonajı mütemediyen artmıştı. Bir bölgede yaşanan ticarî artışa, deniz ticareti, yelkenli gemilerin sayısında hemen önemli bir artışla tepki veriyordu. Osmanlı sahillerinde de buharlıların egemenliği öncesinde, yelkenlilerin tonaj ve sayısında ticaretin beslediği bir artış görülüyordu. Arkasından ticaretin daha da artışıyla buharlıların egemenliği geliyor ve yelkenli gemicilik üzerinde bir baskı oluşturunuyordu. Dolayısıyla bu yelkenliler açısından buharlı gemiler karşısında kaybedilecek olan mücadelenin daha ağır, etkili ve yıkıcı olmasına sebep olmuştu. Bu baskının, geleneksel ekonomilerin daha yoğun yaşandığı, merkezi otoritenin güçlü olmadığı imparatorluğun uzak topraklarında (Kızıldeniz ve Basra), tabiiyet değişikliğinden, kaçakçılık hatta korsanlığa varan tepkilere sebep olduğu veya en azından bu olguyu besleyen sebeplerden birisi olduğu anlaşılmaktadır. Bölgedeki ticaretin artışı Süveyş kanalından önce başlamıştı. Fakat buharlı gemilerin asıl girişi ve egemenlikleri kanal açıldıktan sonra olacaktır. Dolayısıyla bu aradaki ticarî artış yelkenlerin çoğalmasıyla sonuçlanmıştı. Fakat arkasından gelen buharlı gemiler bu yelkenlileri işlerinden etmişti.⁵⁸⁴

Bu değişim merkezden çevreye doğru gittikçe yüzyılın sonuna doğru sarkan bir sürece taşınmıştır. Buharlı gemiler ve ticarî hacimdeki büyüme arasında bir doğru orantı muhakkak vardır. Fakat imparatorluğun bütün noktalarında eş zamanlı bir gelişme olmadığı ve yaşanmadığı açıktır.

II. SULTAN ABDÜLAZİZ DÖNEMİ (1861-1876)

25 Haziran 1861'de Sultan Abdülmecid'in ölümünü müteakip yerine kardeşi Abdülaziz Osmanlı Hükümdarı oldu. Batılı bir çok tarih yazarı ve araştırmacıya göre, Sultan Abdülmecid ılımlı, iyi niyeti ve reform yanlısı tutumuyla bilinen bir hükümdardı. Biraz Fransızca bilen ve Osmanlı Hanedanı'nı da bir batılı dilini ilk kullanan hükümdar olup, aynı zamanda Paris gazetelerini okuyan, sarayında bir çok Avrupa göreneklerini benimsemiş değişik bir padişah idi. Halefi Sultan Abdülaziz ise daha farklı mizaçta,

⁵⁸⁴ Cidde'de yelkenliler artan ticaretten istifade ettiler (aslında tüm imparatorlukta öyle) sayıları 1814 ile 1861 arasında 250'den 600'e çıktı. Ortalama olarak 8 tonluktular, ama buharlı gemilerin rekabeti yelkenlilerin rolünü çok azalttı. 1878-1882'de Osmanlı armatörleri Cidde'de her yıl ortalama olarak 100.000 ton taşıdılar; bu miktar 1900-1904'te %250 artarak 259.000 tona yükseldi. Fakat 1900'de nakliyatın %90'ı buharlı gemilerle yapılyordu.

kaprisli, sert, inatçı ve çabuk öfkelenen bir kimse olduğundan, çok geçmeden çalışmalarını engellediği ve çok kez hükümsüz kıldığı için reformcularla başının pek hoş olmadığı yazılmaktadır. Ancak, Ali ve Fuad Paşalar'ın varlığı hükümdarı reform hareketlerine ikna için zaman zaman yeterli olabilmisti.⁵⁸⁵

Sultan Aziz'in kişiliği özellikle Deniz Kuvvetleri'ne verdiği önem ölçüsünde değerlendirildiğinde, yukarıdaki paragraftaki ifadelerden daha farklı bir hükümdar tanımlamak mümkün olabilmektedir. Sultan Abdülaziz yirmi yıl süren bir veliahtlık döneminden sonra 31 yaşında hükümdar olmuştu. Veliahtlık döneminde, memleketin her hizmet alanında dolaşarak ve sürekli olarak kamuoyu ile yakın ilişkilerde bulunmuş, devletin tüm sorunlarını öğrenmiş ve her bir sorun için de kafasında, kişisel olarak çareler oluşturmuştu. Bu arada Marmara Denizi'nde sık sık seyir yaptığı özel gemisinin komutanıyla da Osmanlı Devleti'nin deniz sorunlarını tartışmış, incelemiş ve kendisini doğru yada yanlış, bir Deniz Kuvvetleri Programı yapmaya yönlendirecek derecede hazırlamıştı. Tahta çıktıktan iki yıl sonra, yani 1863 tarihinde devlet bütçesinin 95.198.000 altın olmasına karşılık Deniz Kuvvetleri bütçesi 24.191.000 altın idi. Bu durum Sultan Abdülaziz'in deniz sorunlarına ne kadar önem verdiğinin en belirgin kanıtıdır.⁵⁸⁶ 3 Kasım 1839 tarihinde Tanzimat Fermanı'nın ilanı ile Osmanlı İmparatorluğunda başlayan idari, mali, mülki ve askeri reformlar, Avrupa'da geçerli olan esaslara dayanan bir yenilik getirmişti.

1. DENİZ TİCARETİNDE MODERNLEŞME ÇALIŞMALARI

19. yüzyılda gemileri akıntılardan, gelgitlerden ve rüzgârlardan çekip çıkaran buhar makinelerinin kullanılması sayesinde, su yolu taşımacılığı köklü bir dönüşüm geçirdi. Önceden bilinebilirlik öyle arttı ki, gemilerin kalkış ve varış saatlerini tam olarak belirten sefer tarifeleri ortaya çıktı.⁵⁸⁷ Tarifeler hukukî taahhütleri, onlar da garantileri getirerek ticaretin uluslararası boyutunu ve hukukunu çıkardı. Buharlı

⁵⁸⁵ Celalettin, Yavuz, 1999, s. 77.

⁵⁸⁶ a.g.e., 999, s. 77.

⁵⁸⁷ Vapur kumpanyalarının müşteri ve rekabet gücünü artıran bu düzen, söz konusu İdare-i mahsusa olunca biraz kapsam dışı kaldığı anlaşılmaktadır. Halep vilayet salnamesinde bütün yabancı kumpanyaların vapurlarının hareket, varış gün ve saatleri belirli iken onun “zuhurata tabi” olmaları henüz bu teknolojinin getirdiği avantajlardan faydalanabilecek konum ve durumda olmadığı anlaşılmaktadır. 1313 Tarihli Halep Vilayet Salnamesi, s. 297.

gemiler, 19. yüzyılda Osmanlı deniz ticaretinde yaşanan büyük artışın hem sebebi hem de sonucuydu. Ulaşımda meydana gelen teknolojik devrim ticaret hacmini beslerken, artan ticaret hacmi de ulaşımdaki büyük atılımları besliyordu. Bunun ikincil etkileri de aynı derecede önemliydi.

Düzenli Türk ticaret gemiciliği, 1864'te kendine ait bir ticari bandıra da kazandı ve faaliyetleri aynı yıl çıkarılan bir deniz ticaret kanunuyla düzenlendi.⁵⁸⁸ Bunun yanında elbette ki eskisi gibi, az veya hiç düzenli olmasa da yelkenlilerle yük taşımacılığı sürüyordu ve dönemin tahminlerine göre 1860 itibarıyla yaklaşık 2200 taşıt ve yaklaşık 182.000 ton kapasite söz konusuydu. Bunların çoğunun ana limanı Ege'deydi; bu tür ve büyüklükteki gemilerin yapımı bu bölgede sürüyordu.⁵⁸⁹

Ticaret-i Bahriyenin genişlettirilmesi hususunda en muteber sayılan Holanda ticareti kanununun ittihazı kullanılmıştır.⁵⁹⁰ Tüccar gemilerinden alınacak demir rüsumu hakkında nizamname yayınlanmıştır.⁵⁹¹ Takvim-i ticaret adlı bir gazete çıkarılmasına izin verilmiştir.⁵⁹² Yeniden bastırılacak olan 1500 adet Türkçe ve ecnebi lisandan 544 adet ticaret kanunu için 6132 kuruşun liman hasılatın'dan verildi.⁵⁹³ Fabrikalar ile sair resmi mevkilere getirilen eşyanın gümrük resminden istisna edilmesi istenmiştir.⁵⁹⁴

Bâb-ı Ali çalışmalarının başarılarını ve bölgenin özel durumunu dikkate alarak; Silistre ve Vidin Eyaletleri'ni de Niş Eyaleti'ne katarak Tuna adıyla yeni bir eyalet kurar ve valiliğine de yine Ahmet Midhat Paşa'yı getirir (1864). Paşa Tuna Vilayeti'nde pek başarılı ve çeşitli hizmetler görür; 3000Km'den fazla yol, 1420 köprü yaptırır. Bu arada Vidin-Selanik yolunu canlandırarak Ege denizi ile Kara deniz'in karayolu bağlantısını sağlar ki bu yol halen Yunanistan-Bulgaristan arasında-varılan anlaşma gereğince-kullanılmakta, hatta Bulgaristan Selanik limanından istifadesini bu yol

⁵⁸⁸ Yeni bayrak kırmızıydı, kenarları yeşildi ve ortasın da beyaz bir hilal vardı; deniz ticaret kanunu Fransızların "Code de Commerce Maritime"ini esas alıyordu, karş. PH.4 1864 II s. 383.

⁵⁸⁹ Schwegel, Studien, s. 414 vd.'e göre; Sfyroeras, Mavroyeni, s. 333 vd., Mavroyeni ailesinin Türk donanmasında dragoman (tercüman) olarak görev yapan iki üyesinin 18. yy.'ın ikinci yarısında çeşitli Ege adalarındaki gemi yapımının gelişmesine sağladıkları desteğe değiniyordu. Bura'da inşa edilen gemi tipleri hak. A. Tzamtzi, (1972); B. Panagiotopoulos- N. Stathakis - K. Stathaki-Kumari ve diğ. (1987); G. M. Drakopoulos, (1987).

⁵⁹⁰ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 20 Ocak 1872 Dosya No 63 Sayfa No 357/A

⁵⁹¹ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 29 Ocak 1865 Dosya No 41/B Sayfa No 27/B

⁵⁹² Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 26 Ocak 1874 Dosya No 52/A Sayfa No 32/A

⁵⁹³ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 23 Teşrinievvel 1870 Dosya No 580 Sayfa No 13

⁵⁹⁴ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 29 Ağustos 1869 No 52/A Sayfa No 23/A

sayesinde idame ettirmektedir. Kurduğu Zaptiye Teşkilatı, Tarım Kooperatifleri, Yardım Sandıkları (1863 yılında kurulan bu Yardım Sandıkları şimdiki Ziraat Bankası'nın temelini oluşturmaktadır.) okul ve hastaneler bölgenin ekonomik ve sosyal kalkınmasını sağlamıştır. Bu arada bir de matbaa kurarak Tuna adlı bir gazete neşrettirmiştir ki ilk vilayet gazetesidir (1864). Midhat Paşa'nın bu yayıncılık tarafı; bir taraftan halkın bilinçlendirilmesini sağlarken diğer taraftan da kendisi ile yapılan araştırmalarda arşiv/belge teminini kolaylaştırmaktadır.

Yine aynı nedenle yerel araçlar, Osmanlı bürokrasisinin taşrada gerçekleştirmeye çalıştığı reform önlemleri konusunda pek de istekli davranmadılar. Özellikle de, en kârlı etkinliklerini devletin devralıp denetleyeceği mali reforma ilişkin önlemlere engel olmaya çalışıyorlardı. O zamana değin durum, "Bölgesel nüfuz ve güç alt sistemleri arasında aracılığı kendine meslek edinenin, emtianın gerçek satıcı ve alıcılarından çok daha başarılı" olduğuydu.⁵⁹⁵ Uzun vadede, araçlar reform önlemlerinden bazılarının etkisini azaltmayı başardılar. Yeni düzenin en önemli noktasının Osmanlı maliyesinin yeniden düzenlenmesi olduğu göz önüne alındığında, Tanzimat programının daha ilk aşamasında rayından çıkmasındaki sorumluluk kısmen araçlardaydı. Bunun bir sonucu olarak, Osmanlı hükümeti yalnız yerel ekonomileri yeniden yapılandırmakta değil, gittikçe büyüyen yönetsel görevlerini yerine getirmek için yeterli miktarda gelir elde etmekte de başarısız oldu. Örneğin, 1872'de İzmir'in gelirlerinden öşür olarak 37 milyon kuruş vergi alınmıştır. 1879'da, İzmir'in katkısının yaklaşık aynı tutarda, 34.2 milyon kuruş olduğu belirtilmektedir. Oysa yalnızca 1870-74 ve 1875-76 arasında, Batı Anadolu'daki tarımsal üretim hacmi yaklaşık % 22 oranında artmış durumdaydı.⁵⁹⁶

Midhat Paşa'nın valiliği sırasın da Tuna nehrinde; Rusçuk'ta 65 Silistire'de 17, Lom'da 5, Odima'da 55 adet tüccar teknesi (50 ton civarında yelkenli/buharlı) bulunmaktadır. Sultan Abdülaziz'in (1861- 1876) Avrupa Seyahati (21 Haziran-7 Ağustos 1867)'nin dönüşü Viyana'dan itibaren Tuna Nehri üzerinden gerçekleşir. 31 Temmuz 1867 günü Budapeşte'ye gelen Padişah buradaki ziyaretini müteakip, 3 Ağustos günü Tuna Vilayeti'ne gelerek Vidin'e çıkar. Burada mevcut zaptiye ve diğer

⁵⁹⁵ Cunningham, 1983, s. 15

⁵⁹⁶ Kasaba, 1986 s. 328-29

görevlilerin disipli, bir örnek üniformaları ile nehir taşımacılığının intizamını gören Pahişah bu teşkillatın bir yabancı devlete ait olduğunu tahmin ederek durumu Vali Midhat Paşa'ya sorar. Kendi teba'sı olduğunu öğrenince memnuniyet ve sevincini ifade eder.⁵⁹⁷

Deniz ticareti bakımından devletimiz ve yabancı devlet kaptanları arasında hâsıl olan anlaşmazlığın liman başkanlığınca giderilmişti.⁵⁹⁸ Devletimiz limanlarına gelen yabancı vapurların, hareket limanlarındaki şebenderliklerimizden vize edilmiş tezkere göstermedikçe kabul edilmemeleri istenmiştir.⁵⁹⁹

1867'de sekiz, 1870'te on bir vapur sürekli çalışıyordu. 1868'de, Sirkeci'den Üsküdar'a sefer yapan iki araba vapuru getirildi.⁶⁰⁰ 1872'de altı yeni gemi ısmarlanacaktı. Bunların birkaçı, sahil yolunda Ortaköy'e kadar yeni bir tramvay hattı kurulmasından ve tramvayın çok daha ucuz biletle vapurlara rakip olmasından sonra, Galata Köprüsü ile Arnavutköy arasın kısa bir hat için öngörölmüşü.⁶⁰¹ 1872'de şirket 34 gemiye, Hasköy'de küçük bir tersaneye⁶⁰² ve Karaköy'de bir idare binasına sahipti.

1877 de ise, İngiltere ve Fransa'dan sonra dünyada üçüncü gelen bir donanmaya malikti. Bu mertebeye, Sultan Aziz devrinde, kara ve deniz kuvvetlerinin İslah ve takviyesi yolunda atılmış olan adımlarla varılmış, 1863-1864 yılı bütçesinin yarısı, bir donanma sağlanmasına ayrılmıştı. 1870'te Süveyş Kanalı'nın açılmasından Sonra da Hindistan seferleri başlatıldı. 1.000.000 fiorin başlangıç sermayesine sahip olan şirket, ilk yıllarında altı adeti çarklı vapur edindi. 1872'de gemi sayısı, toplam

⁵⁹⁷ Denizcilik Gücü Sempozyumu 1998, HAK Basımevi, İstanbul, 1998 s.9-18

⁵⁹⁸ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 25 Şubat 1865 Dosya No 45 Sayfa No 50/B

⁵⁹⁹ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 27 Mart 1867 Dosya No 53 Sayfa No 3/A

⁶⁰⁰ LT, 28.2.1872; 26 borda numaralı Suhulet ile 27 numaralı Sahilbent araba vapurları, ön ve kık güverteleri aynı biçime sahip olan, bu sayede de arabaların kolayca binip inmesine izin veren çarklı vapurlardı; 26 no. 1870'de inşa edilmişti, 275 tonluktu, No.27 ise 1871'de yapılmış ve 311 tonda; her ikisi de 8 deniz mili yapıyordu. No. 26, 1877-1878 yıllarında İtalya ile savaşta ve Balkan Savaşı'nda mayın gemisi ve asker-malzeme nakliye gemisi olarak görev yaptı.

⁶⁰¹ LT, 28.2.1872: Ortaköy'e giden tramvay hata hizmete girdi.

⁶⁰² Karş. BHI, 7, 1904. 4, 325; M. Gülmez, Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisin III (1985) s. 792, 803.

119.790 ton kap. 68 vapura çıktı. Bunlar yedi değişik güzergahta sefer yapıyordu; gemilerin tonajları da yavaş yavaş 450-600 tondan 1200 tona çıktı.⁶⁰³

Fevaid-i Osmaniye idaresi adıyla bir de ticaret filosuna sahip idi. 1870' bu sefer İdare-i Aziziye adıyla yeni bir yönetim ve yeni bir işleyiş düzeni getirildiği halde,⁶⁰⁴ sonraki yıllarda da tekrar tekrar yeni yönetim kurullarının atanmasına⁶⁰⁵ ortaya çıktı. Şirketin yönetim merkezinde bu dönemde sıkça değişti: Ocak 1874'te 46. kez taşınıldı.⁶⁰⁶ Bu sırada şirketin 20 gemisi vardı, ancak dördü tersanede yatmaktaydı, diğerleri de çok iyi durumda değildi. Şirket, Karadeniz, Marmara ve Ege'deki uzak mesafe ulaşımının yanı sıra, bir dizi küçük vapurla Kadıköy, Ayastefanos ve Adalar'a (bu hizmet kamuoyunda tartışma konusuydu) yakın ulaşım hizmeti veriyordu. Sonraki dönemde de ticari ve yolcu hizmetleri bakımından işletme düzelmedi: Gemilerdeki kusurlar, kötü tutulan muhasebe ve kronik para sıkıntısı işletmenin faaliyetlerini hayli aksattı, hatta zaman zaman maaş ve faturaların düzenli olarak ödenemediği görüldü;⁶⁰⁷ sürekli tekrarlanan şikayetlerine eklenerek sert eleştiriler oluyordu.⁶⁰⁸

Fevaidi Osmaniye şirketi ile kömür madeni ocaklarının, tersane tarafından idaresi istenmiştir.⁶⁰⁹ Fevaidi Osmaniye kumpanyası için Trieste'de inşa edilen vasıtai ticaret vapurunun R.1284 Martinin sonunda verilen birinci taksit bedeli ödenmiştir.⁶¹⁰ Karadeniz Marmara ve Akdenizde vapur işletmek üzere teşkil olunan Osmanlı şirketi.⁶¹¹ Fevaidi Osmaniye vapurlarında görevli amele yevmiyesi ile eşyayı saire bedeli olan

⁶⁰³ Lloyd Austriaco'nun tarihi hak. JC, 29.2.1852; Ubcini, Lettres I, s. 431 vd.; Annuario marittimo per l'anno 1855 compilato dal Lloyd Austriaco, 5. annata (Trieste 1855); PHA 1856 I s. 53 vd.; Schwegel, Studien s. 141; 75 Jahre Österreichischer Lloyd 1836-1911 (Trieste 1911); G. Stefani -B. Astori, Il Lloyd Triestino: Contributo alla storia italiana della navigazione marittima (1938); M. Smolensky, Die Stellung und Bedeutung des Österreichischen Lloyd, der Austro-Americana and der freien Schifffahrt im Aussenhandel Österreichs (1916); O. Stark, Eine versunkene Welt. Die Geschichte des Österreichischen Lloyd. Fahrten und Ende seiner, 62 Schiffe (1959); W. Treue, VSWG 57, 1970, s. 535 vd.; RE. Coons, Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchives 30, 1977, s. 49-66; a.k., Steamships, çeş. s. ve geniş kapsamlı literatür listesiyle.

⁶⁰⁴ LT 13.9., 23.11.1870; 5.4.20.5.1871.

⁶⁰⁵ L7 5.4.1873.

⁶⁰⁶ L2' 3.1.1874

⁶⁰⁷ LT 18.6.1873; 3.2.1874.

⁶⁰⁸ Örn. LT 2.12.1873; 17.1., 30.1., 3. 2., 211 21.3.1874; Stamboul, 7.12.1875; 31.1., 18.3., 26.9.1876; 2.3.1877; 6.9., 24.4.1878; 24.3.1880; 3.4.1882 vs.

⁶⁰⁹ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 12 Şubat 1866 Dosya No 45 Sayfa No 48/A

⁶¹⁰ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 16 Nisan 1868 Dosya No 546 Sayfa No 2

⁶¹¹ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 14 Temmuz 1864 Dosya No 44 Sayfa No 17/A

10353,5 kuruşun zimmet pusulası bulunmaktadır.⁶¹² Fevaidi Osmaniye İdaresi vapurlarından bundan böyle liman rüsumu alınmamıştır.⁶¹³ Fevaid İradesiyle birleşerek beheri yirmişer liradan 50000 hisse ve 1000000 lira sermayeli şirketin Aziziye namı ile bir anonim kumpanya kurulmasına karar verilmiştir.⁶¹⁴ Şirket-i aziziye'nin teşkili yapılmıştır.⁶¹⁵ İdareyi mahsusa vapurlarının islah ve adedinin attırılması için 115000 altına ihtiyaç bulunduğu bildirilmiştir.⁶¹⁶

Sözünü ettiğimiz üç yerli şirket, kent içi ulaşımında faaliyet gösteren Şirket-i Hayriye, daha önce Hazine-i Hassa Vapurları adıyla anılan devlet denizcilik kuruluşudur. 1864'ten itibaren Fevaid-ı Osmaniye ve Soci Anonyme de Navigation 1 Vapur Ottomane Paul Gorlero & Co' idi. Bunlardan 1871'in ilkbaharın da kurulan sonuncusu, İstanbul-Mudanya arasında dört-beş saatlik, hızlı bir bağlantı kurmak için yoğun gayret sarfetmesine rağmen 1873'te yazında iflas etti.⁶¹⁷ Şirket-i Hayriye'nin tevsî ve islahı istendi.⁶¹⁸ Kadıköy hattının Şirket-i Hayriye'ye devredildi.⁶¹⁹ Şirket-i Hayriye vapurlarının moda iskelesine uğramalarının men'i istenmişti.⁶²⁰

İngiliz Leng Şirketi'nin Dicle ve Fırat'ta yaptığı nehir nakliyatının başarı ile yürütülmesi, Bağdat Valilerinin dikkatini çekmektedir. Gerek gelir ve gerekse devletin nakliye ihtiyacı ve en önemlisi bölge halkı üzerinde otoritenin temini yönünden nehir nakliyatının Osmanlı kuruluşlarınca yapılması bir gereksinimiydi. Vali Mehmet Namık Paşa (1861-1867) tarafından sermayesinin yarısı devlet, diğer yarısı da bölge sermayedarları tarafından temin edilmek üzere "İDAREYİ UMMAN-ı OSMANİYE" adlı bir şirket kurulur. İlk alınan Bağdat ve Basra vapurları seferlerine başlar, daha sonra Musul, Fırat ve Risafe adlı vapurların siparişleri verilir. Bâb-ı Ali den gelen (17 Mayıs 1865 tarihli) ferman ile Tersâne-i Âmire (Osmanlı Donanmasının merkezi Kasımpaşa) tarafından Bağdat'a iki vapurun gönderildiği, Basra ve Birecik'te bulunan tersane ve

⁶¹² Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 8 Temmuz 1864 Dosya No 520 Sayfa No 12

⁶¹³ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 7 Şubat 1870 Dosya No 580 Sayfa No 7

⁶¹⁴ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 17 Eylül 1870 Dosya No 588/A Sayfa No 4

⁶¹⁵ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 27 Eylül 1870 Dosya No 63 Sayfa No 97/A

⁶¹⁶ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 3 Ocak 1870 Dosya No 588/A Sayfa No 44-45

⁶¹⁷ LT, 25.2.1871; 9.4.1872; 10.4. ve 29.7.1873.

⁶¹⁸ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 23 Haziran 1865 Dosya No 49 Sayfa No 91/A

⁶¹⁹ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 26 Ekim 1865 Dosya No 45 Sayfa No 150/A

⁶²⁰ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 17 Kasım 1865 Dosya No 45 Sayfa No 158/A

onarım kademelerinin geliştirilmesi, yenileştirilmesi için gerekli ödeneğin tahsis edildiği bildirilmektedir.⁶²¹

Ayrıca altı adet 10 HP'den daha az güce sahip küçük gemilerde satın alınarak nakliyatın yanı sıra posta dağıtım, keşif, sağlık ve güvenlik gibi çeşitli hizmetlerde kullanılmışlardır. Bu faaliyetlerin bir diğer amacı da İngiliz Long Şirketi ile rekabet etmek olmuştur. Taşımalar sırasında oldukça kar da elde edilmiştir. Mesela Babil Vapuru 39.877 Osmanlı altınına alınmışken bu iki yaşındaki İngiliz yapısı gemi Basra-Necit (Hac) İstanbul seferinde 35.000 altın kâr etmiştir. İdare bir taraftan nehir nakliyatını yaparlarken diğer taraftan da Basra, Kızıldeniz, Akdeniz ve okyanuslarda seyir ve seferler yaparak İstanbul, Lonra gibi uzak limanlara nakliyat icra etmektedirler. Midhat Paşa idareyi ikiye ayırarak; “İdareyi Nehriyyeyi Osmani” ve “İdareyi Ummanı Osmani” adlı kuruluşları isimlerinden de anlaşılacağı gibi fonksiyonel görevleri paralelinde teşkil eder. Bu suretle Basra bir taraftan Dicle ve Fırat yolu ile Doğu Anadolu ve hatta civarı ile irtibatlanırken diğer taraftan da yapılan denizaşırı seferler ile Hint Okyanusu, Süveyş Kanalı, Akdeniz ve Ege hatta Karadeniz kıyıları ile irtibatlandırılmakta ayrıca üç ayda bir tarifeli seferlerin yapıldığı Londra ile de bağlantı kurulmaktadır. Babil, Ninova, Necit ve Asur vapurlarının yaptığı uzak seferler sayesinde idare ayda bin lira kâr getirecek durumu gelmiştir.⁶²²

1872'de üç yerli denizcilik kuruluşunun yanı sıra 15 yabancı denizcilik şirketinin gemileri İstanbul'a sefer yapıyordu, bunlardan altısı İngiliz'di.⁶²³ 1 Ocak 1872 31 Mart 1873 arasında batan 62 İngiliz vapurundan 20'sinin yükü tahlıldı.

Fransız-Alman savaşının patlamasından sonra, Messageries Maritimes Akdeniz şirketi Kara deniz limanlarına yaptığı seferleri durdurunca İstanbul'daki İngiliz konsolosluğu aracılığı ile Morton şirketi bu boşluğu doldurma yoluna gitmiştir. Bu posta hizmeti 1873-1875 yılları arasında sürmüştür.⁶²⁴

⁶²¹ Denizcilik Gücü Sempozyumu 1998, HAK Basımevi, İstanbul, 1998

⁶²² Denizcilik Gücü Sempozyumu 1998, HAK Basımevi, İstanbul, 1998

⁶²³ Schwegel, Studien, s. 140.

⁶²⁴ S. Ringström- H.E. Tester; a.g.e., s. 23.

Ticari değer bakımından ise ithalatın ağırlığını büyük farkla çeşitli tekstil ve demir-elik ürünleri, şeker ve ham metaller (inko, kurşun vb) oluşturuyordu,⁶²⁵ yüzyıl dönümünde bunlara yeni ithal kalemleri olarak imento ve petrol eklendi.⁶²⁶

İthalat istatistiklerinde geçen malların pek çoğu (zellikle her türden tekstil) İstanbul'a transit mal olarak geliyor ve oradan eskiden de olduğu gibi başka gemilerle İran'a ve Kafkas bölgelerine gidiyordu. Bu mallar daha limandayken, gümrükten geçmeksizin Trabzon yada Poti'ye gidecek gemilere aktarılıyordu.⁶²⁷ İstanbul'dan gönderilen ihracat mallarında eskiden de olduğu gibi birinci sırada yer alan yönü, ham ipek, pamuk, tütün, lle taşı, gl yağı, afyon ve başka tarım ürünleri izliyordu.⁶²⁸

Tablo 9 : Yelkenli – Buhar Tonajı Karşılaştırması 1874-1875

1874-1875	Sayı	Tonaj
100 tondan büyük buharlı vapurların sayısı	29	18.060
50 tondan büyük yelkenlilerin sayısı	277	43.360

Kaynakça : WA, 4.1.1914, s. 21. Alınan verilerle oluşturulmuştur.

19. yüzyıl öncesinde denizyoluyla taşımacılık süreleri ve varış zamanları konusunda büyük bir belirsizlik vardı. Ayrıca yelkenli gemiler buharlı gemilerle gelen standartlarla kıyas kabul etmeyecek kadar kkt. Zamanın tipik bir ticaret gemisi altı kişilik mürettebatı ile 50-100 tonluk gemilerdi.⁶²⁹ İstanbul'da bulunan yelkenli gemi sayısı ile buharlı gemi sayılarının tonaj kıyaslamasında yelkenli gemilerin ticarete ağırlığını koruduğu görülür.

⁶²⁵Karř. JC, 29.1.1851; PHA 1864, 221vd. 261vd.'de tek tek mallar hakkında ayrıntılı bilgi yer alıyor; Schwegel, Studie, s. 178., s. 315 vd., s. 327 vd.; Scala, Studien, s. 55.

⁶²⁶Petrol ithalatı daha sonraki dönemde tüketimle birlikte giderek arttı ve birtakım kazaların mey dana gelmesinden sonra (LT, 4.12.1873) zel aktarma ve depo yerlerinin kurulmasını gerektirdi. (LT, 3.11.1874), ayrıca karş. BHI I, 1900, s. 553; N. Honig, WA 7, 1916, s. 87.

⁶²⁷İthal edilen dokumaların büyük kısmı İran'a doğru yola devam ediyordu (karş. rn. Schwegel, Studien, s. 174. Turgay, Trade, s. 300, ancak 1852 ilkbaharında İran'daki gerginlikler nedeniyle bu ithalat ortada kaldı: JC, 14.3.1852.

⁶²⁸PHA 1868, s. 225, 261 vd.; İthalatta olduğu gibi ihracatta da ticaret İstanbul yazıhanelerinde yapılıyor, ancak burada alıp satılan malların pek azı İstanbul depolarından ve limanından geçiyordu.

⁶²⁹Quataert, 2002, s. 180-181.

1874'te şamandıraların döşenmesinden sonra olduğu gibi,⁶³⁰ yüksekliği tartışma konusu olan harçlar talep ediyordu. Bu harçlara ayrıca mavnacılar, hamallar ve liman hizmetlerinde çalışan başka kişilere ödenmesi gereken çeşitli ücretler eklendiğinden, İstanbul en ucuz limanlardan birisi sayılmazdı. Dolayısıyla da 18. yüzyıldan beri İzmir'in hissedilir rekabeti.⁶³¹ Karadeniz'deki limanların (Trabzon, Samsun, Sinop vb.) daha iyi bir duruma getirilmesi, önceden İstanbul üzerinden nakledilen malların artık başka yollar izlemesine yol açtı, çünkü İstanbul'un ithalatı çok da fazla değildi.

1872'nin ikinci yansında La Turquie gazetesinde yer alan şikayetler, (daha sonra da değişmeyen) koşullara örnek oluşturuyor: 1 Temmuz 'da 32 no'lu Vapurun bir kayık ile çarpışması; 8-9 Temmuz'da şirketin kaptanları hakkında şikayetler; 11 Ağustos'ta şirketin tekel konumunu ve kötü hizmet karşılığında aşırı kiralara sağladığını anlatan başyazı; 13 Ağustos'ta hizmet kalitesinin düşüldüğü hakkında yeni şikayetler; 14 Ağustos'ta "Para almak, hem de mümkün olduğu kadar çok para, şirketin şiarı budur. Şirketin elinde bulundurduğu tekel ona, kendisini zengin edenlerin varlığını ve onların rahatını hiç dikkate almama hakkını veriyor?" 31 Ağustos'ta 20 no'lu vapurun Trabzon vapuruyla çarpışması, 20 no'lu vapur hayli hasara uğrar, 32 numaranın makinesi sürekli arıza yapmaktadır. 3 Eylül'de Galata Köprüsün'de 17 ve 32 numaraların çarpışması, hafif hasarlar olmuştur. 16 Ekim'de 18 numarada makine arızası, yolcular 19 numara tarafından alındı, bu yüzden 19 numaranın seferi hayli gecikmiştir. 27 Kasım'da ağır makine arızasının olduğu (kazan taşması) 6 numarada yolcular tehlike atlattı.⁶³²

⁶³⁰ Müller İstanbul Limanları s. 133.

⁶³¹ İzmir bak. örn. Kötükoğlu a.y Karş. C. Atay, Tarih İçinde İzmir (1978) 94-104; M. S. Kütükoğlu, Tarih Dergisi 32, 1979,495-558; W. Müller-Wiener, Mitteilungen der Frankischen Geographischen Gesellschaft 27/28, 198ü/81, s. 431vd; P. Oberling, Vardı Tarrira 3, 1986, s. 315-325; Müller-Wiener a.y. s. 420-435.

⁶³² LT, 10.9.1874; ancak 1874'te kötü idare yüzünden mali sorunlar ortaya çıktı: LT, 28.5., 23.7., 10.9.1874. Birkaç yıllık aradan sonra 1878'de özellikle 1879'da bilet fiyatlarına yapılan büyük bir zamdan dolayı yeniden şikayetler yükselmeye başladı: Stambaul, 13.9.1878; 2.5., 15.7., 19.7.1879; 26.8.1880 vb; gemilerdeki kusurlar 1909'da Kuzguncuk sakinlerinin İstanbul'a gidiş için kendilerine gemi kiralanmasına neden oldu: Osmanischer Lloyd, 27.3.1909. Günlük basındaki bu şikayetler dışında, gemiler ve Boğaz trafiği hakkında o dönemdeki ziyaretçilerin anlattıkları bulunuyor, örn. Gautier, Constantinople, s. 322 vd.; G. Deschamps, Constantinople (1913), s. 113.

1872 itibarıyla 15 yabancı ve üç Türk gemicilik şirketine ait gemiler düzenli olarak limana girmekteydi. Limanda bu sırada daima çeşitli büyüklükte aşağı yukarı 400-500 gemi bulunuyordu ve bunların en azından kısmen yüklenmesi ya da boşaltılması gerekiyor.⁶³³

Yeni ulaşım aracı anlaşılır nedenlerle, bu yüzden geçimleri tehlikeye giren kayıkçıların şiddetli direnişiyle karşılaştı. Kayıkçılar başlangıçta vapurları iskelelerde engellemeye çalıştılar, ancak uzun vadede bu yeniliğe karşı isteklerini kabul ettiremediler, çünkü Şirket-i Hayriye hisselerinin büyük kısmı, kamu hayatını belirleyen üst tabakanın elindeydi, dolayısıyla her zaman huzursuzluk kaynağı olan kayıkçılar loncası hükümet nezninde destek bulamıyordu.⁶³⁴ Kayıkçıların sayısı bu yüzden yüzyıl ortasından itibaren belirgin ölçüde azaldı; ancak hatın sayılır büyüklükteki loncaları 24 Aralık 1874'te yeni bir yönetmeliğe kavuştu.⁶³⁵

Tablo 10 : İstanbul Limanı Tonaj Açısından Diğer Limanlarla Kıyaslama

İstanbul	Trieste	Cenova	Marsilya	Hamburg	Liverpool	YILLAR
5.483.518	1.925.370	2.779.000	4.428.477	2.779.578	11.321.000	1871
4.969.301	2.007.828	3.190.000	5.251.166	4.137.000	12.825.000	1875

Kaynakça : Quataert, 2002, s. 180.

Buharlı gemiler, Osmanlı sularında ilk kez 1820'lerde, yani Batı Avrupa'da yapıldıktan pek uzun sayılmayacak bir süre sonra görüldü. Buhar makinesi, gemilerin boyutlarını da muazzam ölçüde büyüttü ve tonajlarını artırdı. 1870'lere gelindiğinde

⁶³³ Loebnis, Beitrage, s. 19 vd.: Burada, Berlin Alman Ticaret Derneği'nin 1881 sonbaharındaki bir inceleme gezisinin sonuçları sunuluyor. Schwegel, Studien, s. 14'e göre limanda düzenli olarak 50-60 vapur ve 1200-1800 yelkenli bulunuyordu. Umandaki işleyişin ağırlığı, mavnalı eksikliği ve depolama yeri yetersizliği hakkındaki şikayetlere pek çok çağdaş anlatımda rastlanıyor, örn.: PHA 1869 II s. 396; Chambre de Commerce Française, Compte-rendu des Travaux 1892, s. 135; DLZ I, 1911, 9.22.

⁶³⁴ JC, 9.8.1853: Kocaları kayıkçılık yapan yüzlerce kadın, padişahın kızkardeşinin yalısına yaptığı ziyaret vesilesiyle, vapur ulaşımı yüzünden kocalarının mağdur edildiğine dair bir dilekçe sunar; ayrıca bak. A. Ubicini, La Turquie actuelle (Paris 1855) s. 338 vd.

⁶³⁵ Karş. G. Baer, IJMES I, 1970, s. 33.

Osmanlı sularındaki buharlı gemilerin ortalama tonajı 1000 tona ulaşmıştı. Bu, yelkenli gemi dönemindeki ortalama büyüklüğün 10 ile 20 katıydı.⁶³⁶

Yukarıdaki tabloda, İstanbul limanını Akdeniz limanlarına oranla gözle görülür bir artış kaydetti; bunu, limanların yükleme boşaltma tonajlarını gösteren üstteki tablodan da görebiliriz. Gemiyle gelen malların büyük kısmı, hala, kentin tüketimi için öngörülen gıda maddeleri ve her türden tüketim mallarıydı. Yabancı bandıralı gemilerle ithal edilen mallar arasında 1860-1900 yıllarında miktar olarak İngiliz taş kömürü birinci sıradaydı (Cardiff yada yaklaşık 200.000 ton/yıl). Kömür, daha çok yelkenli gemilerle taşınıyordu. Bu gemiler dönüş yolculuğunda Rusya'dan yada Osmanlı İmparatorluğu'nun Balkan vilayetlerinden İngiltere'ye tahıl (buğday, çavdar ve mısır) götürüyordu; bu bakım dan en önemli yükleme limanları Odessa, Taganrog, Nikolayev, Galata ve sonraları Sulina idi.⁶³⁷

1877 yılında İdareyi Nehriyye'nin güçlendiğini ve bünyesindeki vapurların 20 adede ulaştığını görmekteyiz. 40 ila 60 Metre boyunda ve 300-500 ton arasındaki büyüklükte olan 20 vapur şunlardır. Fethi, Bülent, Kartal, Mukaddemeyi Hayır, Hıfzı Rahman, Semendre, Fethül İslam, Arkadi, Hizbar, Hayrettin, Şevketnüma, Aziziye, Nakiliseyyar, Sofya, Islahat, Şahbazinehir, Vidin, Niş, Rusçuk, İşkodra, Böğürtlen. Osmanlı topraklarında bulunan şubelerinin Osmanlı postalarıyla sürekli rekabette olduğu göz önünde tutulursa Osmanlı Posta çantalarının düşeceği ikincil durum ortadadır. 1872'de Postahane-i Âmire ıslahatı çalışmaları yürütülürken postanın daha hızlı çalışması için kara postalarının mümkün olduğunca deniz yoluyla ulaştırılması konusunda bazı girişimlerde bulunulmuştu. Posta çantalarının, Messagerie Maritimes ve Avusturya Lloyd kumpanyalarıyla gönderilmesi ile eskiden tatar ile karadan ulaştırılmaya çalışılan postaların varış zamanları kısaltılmaya çalışılmıştır. Örneğin,

⁶³⁶ Quataert, 2002, s. 181.

⁶³⁷ Yerli kömür İngiliz kömürün den yaklaşık %10 daha ucuza mal olduğu halde (1862-1863'ten itibaren gümrük vergisinin deki ve navlun ücretlerindeki değişiklikler nedeniyle İngiliz kömürünün fiyatı hayli yükselmişti) pek rağbet görmediğinden, ithal kömür piyasası uzun süre istikrarla kaldı. Ancak İstanbul, 19. yüzyıl sonundan itibaren gerileyen kömür ithalinden bağımsız olarak, yerli kömür için en önemli aktarma yeri olageldi: bak. Ethem, Hafen, s. 22 vd. 66. Odessa'nın rolü hak. bak. M. Winters, Schmoller's 29, 195, s. 191-263. Metinde adı geçen yerlerin dışında, Karadeniz'deki başka limanlarda da tahıl yükleniyordu: Balcık, Burgaz, Varna, Tulcea, Braila, Silistre, İsmailiye, Berdjansk, Tamarova, Kefe, Kerç, Mariupol (bugünkü Zhdanov.çev.) ve ayrıca Anadolu kıyısında Ordu, Trabzon ve Sinop; ayrıca bak. Turgay, Trade, s. 303 vd.

İstanbul'dan Bağdat'a giden 465 saat süren tatar postası genellikle 35-40 günde yerine ulaşırken, Bağdat'tan İskenderun'a giden yolun kullanılmasıyla Rusya vapurlarına verilecek posta çantaları, 14 gün içerisinde İstanbul'a ulaşabilecekti. Bunun gibi, Yanya'dan gönderilen posta, İstanbul'a yazın 18, kışın da 21 günde gitmekteyken, Avusturya vapurları aracılığıyla Venedik körfezinde bulunan Santa Grande iskelesinden 5 günde ve Golos iskelesinden 2 günde gelecekti.⁶³⁸

Karadeniz sahillerinde çalışan Osmanlı posta vapurları da aynı şekilde çeşitli aksaklıklar yüzünden postanın gecikmesine engel olamıyorlardı. Bunun yanında bazen de vapurların postayı almadan, ya da limana hiç uğramadan gittikleri oluyordu. Bu da postanın gecikmesine ve bundan dolayı da gazetelere akseden çeşitli şikayetlere yol açıyordu. 1875 yılı Nisanında bu geçerli uygulamanın dışına çıkan Medar-ı Tevfik vapuru, Trabzon'dan gelip Ereğli limanından Osmanlı sınırları içinde en yaygın posta ağına sahip devlet olan Avusturya, posta taşımacılığını Lloyd ve Tuna Buharlı Gemi Kumpanyalarıyla yürütüyordu.⁶³⁹

Nisan 1875'den itibaren Fransız Messagerie Maritimes vapurları Tuna üzerinde sefer yapmaya başlamışlardı. Aynı tarihte Avusturya Kumpanyası Marsilya hattını hizmete açmıştı.⁶⁴⁰ Yine 1875'te Osmanlı postalarının taşınması için Fransız Fresbene Kumpanyası ile Ocak 1876'dan itibaren geçerli olmak üzere bir sözleşme imzalanmıştı.⁶⁴¹

Basra tersanesinin tevsi ve ıslahı ve şattülarap için işletilmek üzere vapur teminine gidildi.⁶⁴² Hanya vapurunun Trablusgarp'tan Girit'e taşıdığı yolcu vs. eşya navlunu olan 11664 kuruşun Bahriye Hazinesine irat kaydedilmişti.⁶⁴³ Taif vapuru ile İstanbul'dan Selanik' sevk edilen kara erleri ile eşyalarının naklindeki devri çark vs.

⁶³⁸ Ruzname-i Ceride-i Havadis, 8 Haziran 1288

⁶³⁹ Basiret, 9 Eylül 1290

⁶⁴⁰ Basiret, 9 Nisan 1291

⁶⁴¹ Basiret, 21 Temmuz 1291

⁶⁴² Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 12 Mart 1865 Dosya No 45 Sayfa No 53/A

⁶⁴³ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 29 Haziran 1875 Dosya No 653 Sayfa No 19

bedeli olan 44657 kuruş 9 paranın Bahriye Hazinesinin fevkalade masarifatı defterine idhal edilerek ödenmiştir.⁶⁴⁴

20 yılda İstanbul limanına giren tonaj 4 katı artarak 4000'e yükseldi. 1914'te trafiğin %90'ı Avrupa kumpanyalarının gemileriyle yapılıyordu. Trabzon'da 1830 ile 1874 arasında taşınan yük hacmi 7 kat artarak 11.000 tondan 71.000 tona yükselmişti fakat Osmanlı nakliyecilerinin tonaj payı azalarak %69'dan %33'e düşmüştü. Buna rağmen Osmanlı armatörleri (ayakta kalabilenler) bir hayli kâr ettiler. Samsun'da, Trabzon'da ve Tarsus gibi açıkta demirlenen limanlarda Osmanlı nakliyecilerinin sayısı önemsiz değildi.⁶⁴⁵ Özellikle Karadeniz gibi dağlık ve karayolu ağı gelişmemiş bölgelerde ara hizmeti yapıyorlardı. Yani vapurların uğrayamayacak kadar küçük iskelelerden büyük limanlara doğru mal akışını sağlıyor ve kayıkçı ve mavnacılık yaparak vapurların liman içi ihtiyaçlarını karşılıyorlardı.

Yelkenli ve buharlı gemiler arasında yaşanan rekabetin bir başka bölgesi ise Tuna Boğazlarıydı. Tuna nehrinin bir ticarî yol olarak önemi Karadeniz'in uluslar arası ticarete açılmasından sonra daha da arttı. Bu önem, 1856 yılında Avrupa Tuna Komisyonu'nun kurularak nehirdeki seyri seferin uluslar arası garanti kapsamına alınmasıyla devam etti. Bu komisyonun çalışmaları sonucu Tuna boğazlarından Kalas ve İbrail'e kadar giden gemilerin sayısında hızlı bir artış oldu. Burada yelkenli ve buharlı gemiler arasında yaşanan dönüşümü açıkça görmek mümkündür. Yelkenli gemilerin başta Yunanistan ve Osmanlı bandıralı olmak üzere sayıları hızla düşerken, Savaş yılı olan 1876-1877 hariç tutulursa özellikle İngiltere'nin buharlıgemi sayısında hızlı bir artış gözlenmektedir. Grafik 1 ve 2⁶⁴⁶ geniş bir coğrafyanın çıkışı özelliğine sahip Tuna boğazlarında, yelkenli ve buharlı gemiler arasındaki gelişim ve dönüşümü, ülkelere göre göstermektedir. 1861'den 1886'ya kadar devam eden süreçte özellikle sayıca en büyük grubu oluşturan Yunanistan ve Osmanlı bandıralı yelkenli sayısının düşüş, onun yerine geçmekte olan vapur sayısındaki, (özellikle İngiltere) yükseliş görülebilir. Hatta sayıca az olmakla birlikte Yunan vapurları daha istikrarlı ve hızlı bir şekilde artarken, Osmanlı bandıralı vapurların Tuna boğazlarından gittikçe çekildiği

⁶⁴⁴ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 8 Ağustos 1876 Dosya No 674 Sayfa No 36

⁶⁴⁵ Quataert, 2004, s. 921.

⁶⁴⁶ Grafiklerin kaynakları; Brockhaus 1873; Schenk 1888.

gözenmektedir.

Grafik 1 : Tunaya Gelen Yelkenli Sayısı

Kaynak : F. A. Brockhaus In Leipzig: Vollständiges Verzeichniss Der Von Der Firma F. A. Brockhaus In Leipzig Seit Dem Jahre 1873.;Schenk 1888

Grafik 2 : Tunaya Gelen Vapur Sayısı

Kaynak : F. A. Brockhaus In Leipzig: Vollständiges Verzeichniss Der Von Der Firma F. A. Brockhaus In Leipzig Seit Dem Jahre 1873.;Schenk 1888

2. TERSANELERİN MODERNLEŞTİRME ÇALIŞMALARI

Avrupa ülkelerinde olduğu gibi sonraki yıllarda tersanede geleneksel ahşap gemi yapımına sadık kalındı. Buna karşılık genç Sultan Abdülaziz'in (1861- 1876) donanmaya özel ilgisi yüzünden inşa faaliyeti hayli canlıydı ve Osmanlı devleti en azından nicelik bakımından üçüncü büyük deniz gücü olma konumunu koruyabildi.⁶⁴⁷

1861-1876 arasında İzmit ve İstanbul'daki donanma tersanelerinde 27 gemi inşa edildi.⁶⁴⁸ Makine aksamı da, bir kısmı İstanbul tersanesinde imal edilip bir kısmı da İngiltere'den ithal edilerek İstanbul'da monte edildi. Kentin dışında kurulan, yerli gemi yapımında kullanılan buhar makinelerini veya en azından başlıca parçalarını imal eden iki fabrikadan özellikle söz edilmesi gerekiyor.⁶⁴⁹ İzmit ve gemlik tersanelerinde inşa olunan beş korvet ve bunlara konacak makineler temin edilmiştir.⁶⁵⁰ Tersanede denizaltı gemisi inşası büyük azimle başlanılmıştır.⁶⁵¹ Tersanede inşa edilmekte olan zırhlı mukaddime-i hayır korvetine devam edilmekteydi.⁶⁵² Asrın yeniliklerini uygun 250 kalem uzunlukta ve 55 kalem genişlikte Fevziye ismi verilen kalyonun aynalı kavak tersanesinde tezgaha konularak 3 sene zarfında bitirileceği ve tahmini masrafının 330,000 Osmanlı lirası tutacağı hesap edilmiştir.⁶⁵³

Girit tersanesinin Akdeniz donanmasına üs olması ve suda adasına bir tabya konması istenmiştir.⁶⁵⁴ Bir Fransız tarafından İstinye'de yaptırılmakta olan havuz çalışmalarına izin verilmiştir.⁶⁵⁵ Tuna'da bulunan tersanenin ıslahı çalışmalarına hız verildi.⁶⁵⁶ Anadolu kavağı sütlüce mevkiinde ufak bir tersane inşasına başlandı.⁶⁵⁷ Girit'in suda limanında ufak bir deniz tamir atölyesi kurulmasına başlandı.⁶⁵⁸

⁶⁴⁷ Örn. Yakutal 1334 vd.; Gülen, Bahriyemiz, s. 131 vd

⁶⁴⁸ Pears, Forty Years, s. 106 vd., s.170 vd., s. 246'e göre; ayrıca bak. Yakutal, s. 1344.

⁶⁴⁹ Makine fabrikaları hak., bak. Müller-Wiener, Manufakturen, s. 275 ve ayrıca JC, 6.6.1848, 9.3. ve 14.6.1849. Yalı Köşkü'nün yanındaki fabrikada Ocak ayında, inşa halindeki bir zırhlı fırkateyn için 13 t. ağırlığındaki bir kondansatör tamamlandı: LT, 25.1.1872

⁶⁵⁰ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 10 Kasım 1863 Dosya No 40 Sayfa No 22/A

⁶⁵¹ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 25 Haziran 1867 Dosya No 279 Sayfa No 14/A

⁶⁵² Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 12 Haziran 1872 Dosya No 70 Sayfa No 65/A

⁶⁵³ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 18 Ağustos 1875 Dosya No 653 Sayfa No 47

⁶⁵⁴ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 28 Şubat 1871 Dosya No 55/A Sayfa No 15/A

⁶⁵⁵ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 8 Temmuz 1867 Dosya No 53 Sayfa No 32/A

⁶⁵⁶ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 29 Kasım 1863 Dosya No 43 Sayfa No 76/A

⁶⁵⁷ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 10 Aralık 1865 Dosya No 45 Sayfa No 174/A

⁶⁵⁸ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 16 Kasım 1865 Dosya No 51 Sayfa No 69/A

1873-1874'te gemi büyüklükleri sürekli artınca, doklardan en eskisinin 80 Metre kadar uzatılmasına girişildi, bu ara da bitişindeki bir dizi arsanın da istimlak edilmesi gerekti. Doktaki inşaat 1876 baharına kadar uzadı. Açılış 6 Nisan'da, Şehzade Yusuf İzzeddin huzurunda yapıldı.⁶⁵⁹ Hatta 1872'de tersanede bir yüzer dok yapıldı. Hakkında daha fazla bilgi bulunmayan bu dok, 3.6.1872'de kızaktan indirilişinin hemen ardından, Aziziye vapurunun bakımında kullanıldı.⁶⁶⁰ Ağustos 1874'te tersanenin genel yönetimi Osmanlı fabrikaları nazırı Hüseyin Paşa'ya geçtikten sonra, bazı iç reformlar gerçekleştirildi.⁶⁶¹

Sekiz yıldır burada çalışan Mr. Shanks'in Nisan 1873'te gitmesinin ardından, tersanenin teknik idaresini Haziran 1873'ten itibaren İngiliz mühendis John Fenwick⁶⁶² üstlendi; yanında baş mühendis olarak Vasilaki İoannidis çalışıyordu.⁶⁶³ Buna paralel olarak, Ağustos 1874'te tersanenin genel yönetimi Osmanlı fabrikaları nazırı Hüseyin Paşa'ya geçtikten sonra, bazı iç reformlar gerçekleştirildi.⁶⁶⁴ Tersane halat fabrikasının ıslahının yapılması kararı verildi.⁶⁶⁵

Tersanede bu yıllarda kurulan teknik tesisler, o dönemdeki tanıkların ifadelerine göre ahşap ve küçük demir gemilerin inşasına ve bunların sürekli bakımına yetiyordu: "Tek büyük gemi tersanesi... Türk hükümetinin donanma tersanesidir ve savaş gemilerinin tamir edilmesi dışında pek bir işte kullanılmaz, Toulon'da ya da

⁶⁵⁹ L7 19.4.1873, tasarıdan ilk defa söz edilişi; LT 30.6.1874, sadrazam ve iki şehzadenin hazır bulunduğu bu törenle inşaaata başlanması; Stamboul, 1.12.1875, inşaat sürüyor; Stamboul, 25.3. ve 6.4.1876, açılış. Dokun genişletilebilmesi için yanı başındaki birkaç evin yıkılması gerekmişti, bunların sahipleri için devlete ait arsalarda yeni evler inşa edildi: L7 21.7.1874.

⁶⁶⁰ LT,4.6.1872 3.11.1874; 13.6.1872'de Malakoff vapuru, doka giren ilk gemi oldu. 1873. LT 19.4.1873 ve 3.11.1874: Bu haberlere göre orta büyüklükteki iki kuru dok daha inşa edilecekti, ancak mali durumun kötülüğü yüzünden bu plan gerçekleşmedi.

⁶⁶¹ L7 26.8.1874: Tersanede bir süre önce sipariş yokluğundan dolayı işçiler işten çıkarılmıştı ve şimdi yeniden işe alınıyorlardı.

⁶⁶² LT, 12.4. ve 11.6.1873. Tersanede birçok İngiliz teknisyenin çalışmakta olduğunu, maaşlarının uzun süre ödenmemesi nedeniyle işi durdurdıklarına dair bir haber var (LT 25.1.1872). 1852'de inşa edilen makine fabrikasının yöneticisi Mr. Taylor ve 1873'te Mr. Charles Edswards biliniyor. (Pears, Forty Years, 44vd., 49vd.). Şirket-i Hayriye'nin başmühendisi Mr. Kendrick'ti: Stamboul, 27.3.1877; Temmuz 1879'da orada çalışan 25 yabancı (İngiliz, İtalyan ve Alman), mali güçlükler nedeniyle izne çıkarıldı: Stamboul, 14.7.1879.

⁶⁶³ L7 19.4.1874;23.7.1875

⁶⁶⁴ L7 26.8.1874: Tersanede bir süre önce sipariş yokluğundan dolayı işçiler işten çıkarılmıştı ve şimdi yeniden işe alınıyorlardı.

⁶⁶⁵ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 5 Şubat 1868 Dosya No 51 Sayfa No 139

Trieste’de yapıldığı için burada pek fazla yeni gemi inşa edildiği görülmüş değildir.”⁶⁶⁶ Birçok gözlemcinin de anlattığı gibi, özellikle de bu yıllarda modern savaş gemilerinin inşasında büyük bir hızla gerçekleşen değişimler görülmektedir.⁶⁶⁷ Sadece 1857-1859 yıllarında, İngiltere’den donanma için 13 buharlı gemi, 1872’de iki büyük zırhlı fırkateyn gelmişti; 1873’te padişah beş zırhlı gemi daha satın almak istiyordu, ama sonraki yıllarda meydana gelen gelişmeler nedeniyle bu tasarı gerçekleşmedi.⁶⁶⁸ Yeni yapılmakta olan havuzun kapak imalatında yapılan değişiklik onaylanmıştır.⁶⁶⁹ Tersane divanhanesinin inşasına başlandı.⁶⁷⁰

Yine de, 1874-1875’te tersanede, zırhlı fırkateyn Nusretiye ve Tuna’da görev yapacak iki zırhlı hücumbot inşa halindeydi. Bunun dışında da gazetelerde sık sık başka yerlerde inşa edilmiş gemiler için makine aksamı yapılmasından söz ediliyor)⁶⁷¹ Şubat 1873’te planlanan ve dökümhanesi de bulunan bir makine imalathanesinin gerçekten inşa edilip edilmediği, edildiyse de nerede inşa edildiği ancak ek arşiv malzemelerine dayanılarak saptanabilir.⁶⁷² Ocak 1872’de, tersanede çalışan İngiliz mühendis ve

⁶⁶⁶ Schwegel, Studien, s. 414

⁶⁶⁷ Örn. H. Evers, Kriegsschiffbau II (1943) s. 18-59; de LaRonciere - Clerc-Rampal, Histoire, s. 269 vd., s. 279 vd., s. 289 vd.; Treue, Krimkrieg s. 122 vd.; E. Bradford, Grosskampfschiffe - Festungen auf See (1988) s. 120.

⁶⁶⁸ İngiltere’den gelen gemilerden Osmaniye zırhlı fırkateyni (1864 yılında R Napier&Sons, Lancefield/Clyde’da kızaktan indirildi), Ayni-İllah ve Muin Zafer zırhlı korvetleri (1869’da biri Thames Iron Works&Cie, Londra-Blackwall, diğeri Saunders Brothers, Poplar’da inşa edildi). Mayıs 1872’de Thames Iron Works’a 413.000 TL üzerinden bir zırhlı fırkateyn için kesin sipariş verildi. İkinci bir gemi siparişi R. Napier&Sons’a verilecekti, ancak Ekim 1872’de ertelendi. (LT 3.5.1872; LT, 28.10.1872); W. S. Cooke, The Ottoman Empire and Its Tributary States (1876) 61 ve LT 23.7.1873’e göre ikinci gemi de ilk adı geçen tersanede, 443.000 TL bedelle inşa edildi. Her biri 9.000 tonluk bu iki gemi, Mesudiye ve Memduhiye adlarıyla 1874’te kızaktan indirildi. Mesudiye, Aralık 1875’te İstanbul’a vardı (Stamboul, 28.12.1875), Memduhiye ise bazı taksitlerinin gecikmesi nedeniyle bitmemiş halde Londra’da beklemekteydi; son taksit ancak Aralık 1876’da padişahın kişisel kaynaklarından ödendi: Stamboul, 12.11. ve 15.12.1876. Gemi Şubat 1877’de Türk mürettebatına teslim edildi, ancak adı Hamidiye olarak değiştirildi: Stamboul, 15.2.1877. (LT 2.4., 12.4., 1.9., 4.9., 21.10.1873), ancak bu sevkiyatlar 1876’dan sonra yavaş yavaş sona ermiş görünüyor. 1875’te Osmanlı donanmasında 20’den fazla zırhlı ve 80’den fazla buharlı gemi vardı, iki zırhlı da inşa halindeydi. bak. LT 7.5.1873, Ayrıca karşı. Yakıt 1339 vd., 1350; Kurtoğlu, Deniz Hareketleri, s. 59 vd.; Gülen, Bahriyemiz, s. 131.

⁶⁶⁹ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 1 Mayıs 1865 Dosya No 45 Sayfa No 65/A

⁶⁷⁰ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 23 Haziran 1865 Dosya No 45 Sayfa No 92/A

⁶⁷¹ Nusretiye hak. karşı. LT 3.11.1874: 6.352 t.’luk gemi on Armstrong topuyla silahlandırılacak ve 12 mil hıza ulaşacaktı; Tuna gambotlarının planlarını, tersanede çalışan mühendis Ch. Edwards tasarlamıştı: LT 14.3.1873. Tersanedeki yerli gemi inşa faaliyeti konusunda LT 13. 7., 17. 8. ve 29.10.1872; 25.4.1873.

⁶⁷² İhale LT 5.2.1873 yayınlandı.

teknisyenler, iki buçuk aydır kendilerine ödeme yapılmadığı için işi bıraktılar; bir ara sayısı 200'ü bulan İngilizlerden, 1873 geriye sadece altı-on mühendis kalmıştı.⁶⁷³

Ocak 1873'te yaklaşık 500 tersane işçisi, on bir aydır maaş almadıkları için Sadarete yürüdüler. Ancak, gecikmiş maaşlar küçük taksitler halinde ödendiğinden, yaz aylarına kadar süren huzursuzluklar yeni bahriye nazırı Kayserili Ahmet Paşa tarafından kısa bir süre için yatıştırılmış görünüyor.⁶⁷⁴ Maaşlarının ödenmesi için aylarca beklemek zorunda kalan yabancı teknisyenlerin durumu daha parlak değildi.⁶⁷⁵ Soci des Phares de l'Empire Ottoman ile imzalanan 20 yıllık anlaşma, yabancı devletlerin ücretlerin yüksekliğini protesto etmesi nedeniyle ancak 1864'te yürürlüğe girebildi.⁶⁷⁶

Abdülaziz mevcut büyük yelkenli firkateyn ve kalyonları modernize ettirdi. İngiltere'ye yollayıp makine taktırdı. Haliç tersanesinde modern gemilerin inşaatı büyük bir hızla devam ederken Avrupa'ya,⁶⁷⁷ İngiltere'de inşa edilmekte olan dört adet firkateynin teçhizatı alındı.⁶⁷⁸ İngiltere'de inşa edilmekte olan zırhlı firkateyn ve vapurlar bulunmaktadır.⁶⁷⁹ Gemlik'te inşa edilmekte olan firkateyn için lüzumlu keresteye ait listelenmişti.⁶⁸⁰ Makine imaline mahsus Londra'da mubayasına karar verilen makinenin bedeli olan 2414 ve Taif vapuru kazanının 2. taksidi olan 4717 liranın bahriye hazinesinden verildi.⁶⁸¹ Londra baş şebbenderi Gaspan Efendinin tersane siparişlerinden olan alacağı için şimdilik 15.000 kuruşun Bank Osmani vasıtasıyla Gönderilmiştir.⁶⁸² Londra'da bulunan sultaniye vapurunun tamirat masrafinin ödemek üzere Klado Bezirgandan istikraz olunan 9000 İngiliz lirasının mukavelesi

⁶⁷³ Pears, Forty Years, s. 170 vd.; karşı. LT 3.11.1874. 1870'lerde durumun ne kadar kritik olduğuna ilişkin bak. J. Shaw- E. K. Shaw, History of the Ottoman Empire and Modern Turkey II (1977) s. 155 vd.; mali durum hak.: J. Manzenreiter, Materialia Turcica 1, 1975, s. 90-104

⁶⁷⁴ LT 24.1., 2.5., 26.6.1873; 9.6.1875; Stamboul, 10.4., 23.5.1876; 25.2., 22.4.1879; 8.4.1880

⁶⁷⁵ LT 25.1.1872; Stamboul, 14.7.1879

⁶⁷⁶ Morawitz, Türkiye, s. 200.

⁶⁷⁷ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 1 Mart 1862 Dosya No 36/A Sayfa No 52/A

⁶⁷⁸ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 25 Ocak 1865 Dosya No 41/A Sayfa No 194/A

⁶⁷⁹ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 28 Ağustos 1864 Dosya No 44 Sayfa No 10a-44b

⁶⁸⁰ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 23 Ocak 1863 Dosya No 40 Sayfa No 5/A

⁶⁸¹ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 15 Ağustos 1871 Dosya No 593 Sayfa No 1

⁶⁸² Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 23 Temmuz 1876 Dosya No 682 Sayfa No 10

yapılmıştır.⁶⁸³ Londra’da inşa edilecek 2 zırhlı korvet bedeli peşinatı olarak 76233 lira sterlin 9 şilin ve 8 peninin kaymakam Hasan Bey namına ciro edildi.⁶⁸⁴

Londra’da imal olunmakta olan Sultaniye vapuru kazanları ile diğer gemiler kazanlarının ve 3 korvet makinesinin son taksidi olan 24,639 kuruş ile Tersane-i Amire için yaptırılan makinelerin bedeli olan 15361 liranın Sait bey tarafından telgraf ile talep edildiği.⁶⁸⁵ İşkodra gölünde bulunan sürat vapurunun tamiri için kol ağası Ömer efendiye 3000, yüzbaşı Ali ağaya 2000 ve Mülazım Mustafa ağaya 1500 kuruş verilmesi⁶⁸⁶ Basra tersanesinde bulunan Lütfiye korvetinin kira bedeli olan 458000 kuruşun Basra mal sandığına teslim edildi.⁶⁸⁷ Tersane demir ihtiyacının yurt içinde karşılanması sağlanmış olup dış bağımlılığı ortadan kaldırmışlardır.⁶⁸⁸ Tulon limanlarında bulunan gemilerin tamir masrafı ile erzak bedeli olan 46426 frank’ın bahriye hazinesinden verilmesine karar verildi.⁶⁸⁹ Pervaneli gemilerin kış güvertelerinin kapatılarak pervanelerin de şafta sabit olarak bağlanması.⁶⁹⁰ Arap yarımadasında görevli gemilerin Süveyş ve mısır’da onarılması istenmişti.⁶⁹¹

19. yüzyıla kadar ticaret gemilerine toplar koyularak askerlikte kullanılırken, bu yüzyılda askerî amaçlarla alınmış gemilere ticaret yaptırılması bir değişimin de habercisidir. En azından sivil ve askerî bir ayırım ve ihtisaslaşmaya doğru bir gidişin başlangıcı olduğu anlaşılmaktadır. Mevcut vapurlar, aynı zamanda Osmanlı sahillerinde kabotaj yapan yabancı vapur kumpanyalarıyla da rekabet ediyorlardı. Osmanlı Devleti’nin, kendi için önemli gördüğü hatlara, özellikle Doğu Akdeniz, Kızıldeniz, Basra gibi uzak sahillere vapur işletmek istemiş ve bazı teşebbüslerde bulunmuştu. Buralara işletilecek vapurlardan büyük ekonomik ve siyasî faydalar elde edilmesi bekleniyordu.

⁶⁸³ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 29 Agustos 1874 Dosya No 608 Sayfa No 5

⁶⁸⁴ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 24 Teşrinvevvel 1874 Dosya No 653 Sayfa No 19,21

⁶⁸⁵ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 15 Ekim 1864 Dosya No 520 Sayfa No 13

⁶⁸⁶ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 31 Ekim 1867 Dosya No 548 Sayfa No 77

⁶⁸⁷ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 1 Nisan 1872 Dosya No 608 Sayfa No 5

⁶⁸⁸ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 25 Haziran 1867 Dosya No 51 Sayfa No 36/A

⁶⁸⁹ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 24 Eylül 1867 Dosya No 548 Sayfa No 74

⁶⁹⁰ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 15 Şubat 1875 Dosya No 92 Sayfa No 7/A

⁶⁹¹ Dz. Müz. Arşivi Bölüm Mektubi 11 Tarih 5 Ocak 1872 Defter No 129 Sayfa No 121

Tablo 12 : Abdülaziz'in İnşa Yaptırdığı Belli Başlı Savaş Gemileri İse Şunlar

Zırhlılar:

Aziziye	İngiltere Yapımı	1864	6400 ton
Osmaniye	""	1864	6400 "
Orhaniye	""	1865	6400 "
Mahmudiye	""	1865	6400 "
Asarı Tevfik	Fransız Yapımı	1867	4700 "
Hamidiye (Nusretiye)	İstanbul Yapımı	1870	6200 "
Mesudiye	İngiliz Yapımı	1874	9200 "

Zırhlı Korvetler:

Avnillah	İngiltere	1867	2400 ton
Muini Zafer	İngiltere	1867	2400 ton
Fethi Bülent	İngiltere	1868	2800 ton
İclâliye	Avusturya	1870	2200 ton
Asarı Şevket	Fransa	1870	2000 ton
Necmi Şevket	Fransa	1870	2000 ton
Lütfü Celil	Fransa	1870	2500 ton
Hıfzırahman	Fransa	1870	2500 ton
Mukaddeme-i Hayır	İstanbul	1872	
Zuhaf ve Benzerleri	İstanbul		

Yelkenli Firkateynler:

Ertuğrul	İstanbul	1863	2300 ton
Hüdavendigâr	İzmit	1860	2900 ton
Muhbiri Sürür	Amerika	1850	2900 ton

Kaynakça : Gülen Nejat Şanlı Bahriye Türk Bahriyesinin İkiyüz Yıllık Tarihçesi 1773-1973 Kastaş Yayınları 2. baskı 2001 s.62-66

Buharlı gemilerin bir diğer sonucu da maliyetleriydi. Tanzimat’a kadar Tersanenin gelir ve giderleri arasında bir orantı mevcuttu. Tanzimat ile birlikte bu oran gider ynnn ağıır basması ile bozulmuştur. Bunda buharlı gemilerin gelişimi ve buharlı bir filoya sahip olmak iin gsterilen gayretler sonucunda, tamamen dışa dnk bir siyaset takip etmek zorunda kalınması etkili olmuşt. Zira gemi makinelerini yapacak teknik gte olmayan Osmanlı Devleti, bunları Avrupa’dan bilhassa İngiltere’den byk paralar karşılığı almak zorunda kalmıştır²⁶. Fakat yelkenliden buharlıya geiş, byk sermaye, teknik bilgi ve birikim gibi birok şart sebebiyle zel teşebbs tarafından gerekleştirilmesi pek mmkn grnmyordu.

Ubicini, Tanzimat devri Osmanlı ekonomik yapısı iin; “btn dnyada ticari kanunlar konusunda Trkiye’den daha geniş prensipler ortaya atan bir memleket yoktur. nk Orta Avrupa milletlerinin ticaret hakkında koydukları yasaklardan hibiri bilinmez. Sultanların tahtı İstanbul’a yerleşeli beri ticari yasaklar bilinmez olmuştur, sultanlar imparatorluklarının btn limanlarını Batı’nın veya daha doğırusu btn cihanın ticaretine, mamul maddelerine, toprak mahsullerine amışlardır” diye yazmıştır.⁶⁹² Bu ifadeler Avrupa devletlerinin yksek gmrk duvarları ve ticari korumalarla retimlerini gvence altına alırken, 1838 ticaret anlaşmasının akabinde oluşan geniş ticaret serbesti yetinin verdiğı grnm anlatmaktadır. Bu grnm tamamlayan şey ise 1840 ile 1873 arası dnya dış ticaretinde grlen hızlı bir genişleme ile Osmanlı Devleti’nin dış ticaretinin de hızlı bir artış eğilimi iine girmesidir.

3. ALTYAPI VE EĞİTİMDE MODERNLEşME ALIşMALARI

Denizciliğe bu derece yaklaşmış bir veliahtın hkmdar olur olmaz denizcilerle hemen temas kurması normal bir sonutu. Sultan Abdlaziz, hkmdar oluşunun ikinci yılında, 3 Nisan 1863 tarihinde ıkmış olduğı Mısır Gezisi’ne Derya Kaptanı Ateş Mehmet Paşa’yı da beraberine almış, bu denizcinin varlığı Sultan Abdlaziz’in deniz sorunlarını daha iyi incelemesine fırsat vermişti. Hkmdarın akrabası olan Derya Kaptanı Ateş Mehmet Paşa ve Yaver Amiral Vesim’in her ikisi de kk rtbelerinde iken II. Mahmut devrinin Divanhanesi de zamanla harap olmuş ve Sultan Abdlaziz

⁶⁹² Ubicini, s. 383.

döneminde yetersiz bulunmuş ve günümüzdeki Divanhane, yani beşincisi yapılmıştır. Divanhane binasının inşaatını üzerine alan Anastas Kalfa, taahhütlerini tamamen yerine getirememiş ve bu yüzden mahkemeye verilmiş ve evi de rehin edilmişti. Bu binanın inşası ile beraber eski meydanın düzenlenmesine de teşebbüs olunmuş, bina civarında bulunan dükkanlarını ve diğer yapıların Şehremaneti marifetiyle gösterilecek yerlere kaldırılması teşebbüsüne geçilmişti. 1869 yılında iskele meydanında, birçok dükkanlardan başka bir han ve değirmen de bulunuyordu.⁶⁹³

Tersane-i amire için Londra'dan sipariş edilen 3000 ton yelken bezinden bahsedilmektedir.⁶⁹⁴ Londra'da inşa edilen çekiçhane makineleri tezgah ve çekiçleriyle diğer edevatın Alen Konstans vapuruna yüklendiği irsaliye ve masraflar için 2483 lira 17 şilin ve 7 penisin verilmiştir.⁶⁹⁵

Reformların uygulanması her yerde aynı oranda ve aynı şekilde mümkün olamıyordu. Tamamen teknik bilgiye ve mali güce dayanan denizcilik sahasında da bazı güçlüklerle karşılaşılması kaçınılmazdı. Bu nedenle Bahriye'de yeni bir teşkilat kurmak zorunluluğu kendini Osmanlı donanmasını dönemi içerisinde dünyanın sayılı donanmaları arasına sokan Sultan Abdülaziz (1861-1876) denizcilik işlerinin yürütüldüğü Divanhane binasını da yetersiz bularak, daha büyük ve görkemli bir binanın yapılmasına karar verdi. Günümüzde Kuzey Deniz Saha Komutanlığı karargahı olarak kullanılan binanın temeli 10 TEMMUZ 1864 tarihinde atıldı. Binanın yapımı 1868 yılında tamamlanmıştır.⁶⁹⁶

Kabataş-Üsküdar arasına konması düşünülen mütaharrik (hareketli) köprü.⁶⁹⁷ Eminönü-Karaköy arasına konmak üzere İngiltere'ye sipariş edilen demir köprü⁶⁹⁸ Kalyon ve firkateyn büyüklüğündeki gemilerin, memuren bir yere gönderilmesi halinde

⁶⁹³ Rasim, Ünlü, "Bahriyenin Haliç Serüveni", Dvanhane İstanbul 2005

⁶⁹⁴ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 1865 Dosya No 520 Sayfa No 85

⁶⁹⁵ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 20 Temmuz 1865 Dosya No 520 Sayfa No 36

⁶⁹⁶ Deniz Kuvvetleri dergisi sayı 594 kasım 2005 s.78-79

⁶⁹⁷ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 23 Kasım 1863 Dosya No 43 Sayfa No 74/A

⁶⁹⁸ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 1 Ağustos 1872 Dosya No 70 Sayfa No 105

içlerinde bir takım dalgıç elbisesi bulundurulmasını mecbur kılınarak, gemilere kıyafetin verilmesi istenmiştir.⁶⁹⁹

Tairi bahri vapurunun Trablusgarp'a gidişinde Malta'da aldığı kömür ve sair masrafı için bahriye hazinesinden 17092 kuruş 26 paranın bahriye hazinesinden verilmesi.⁷⁰⁰ Tophane Müşiri'ne bağlı sıhhiye dairesi ile elçiliklerin temsil ettiği gemi sahipleri arasında, 1872 ilkbaharında o zamana kadarki tarifeleri hissedilir ölçüde artıran yeni harç nizamnamesi çıkarılmasındaki gibi görüş ayrılıkları çıktı.⁷⁰¹ Kolera tehlikesi devam etti ve yüzyılın ikinci yarısında da, özellikle kalyon tersanelerinde hoşnutsuzluğa neden olan karantina istasyonlarının korunmasını, hatta daha da genişletilmesini gerektirdi.

1872'de İstanbul çevresinde, yukarıda sayılanlar dışında Kızkulesi ve Tophane'de, Avrupa yakasında Kuruçeşme, Bebek, Rumelihisarı, Yeniköy ve Tarabya'da, Asya yakasında da Kavak, Umuryeri, Kanlıca ve Kandilli'de fenerler bulunuyordu. Ancak bu fenerlerin bir kısmı kriz dönemlerinde söndürülüyordu.⁷⁰²

Çeşitli ulusların gemileri için farklı oranlardaki demirleme parasından, Çanakkale geçişine ilişkin fermanın harcı ve sağlık vergisinden oluşuyordu. Karantina ve sağlık hizmetlerinin harçları uzun tartışmalardan sonra 1872'de yeniden belirlendi.⁷⁰³ Artık her gemi için bir taban harç, karantinada geçerli günlük harçlar ve Mekke hacıları için ek harçlar vardı. Osmanlı makamlarına ödenen bu ücretlere, bağlı bulunan devletin liman ustasının harçları⁷⁰⁴ ve her elçilik tarafından farklı oranlarda belirlenen konsolosluk harçları ekleniyordu. Bunlara daha sonraları, yüksekliği yüzünden uzun süre tartışmalar koparan, deniz fenerleri şirketinin harçları da eklendi. Tüm bu harçların hesaplanması, metrik sisteme göre tonnage commercial (ticari tonaj) temelinde yapılmıyordu. Bu esaslar, Süveyş Kanalı Şirketi'nin ihtilafı harç hesaplama sistemi yüzünden uluslararası mercilerde uzun süre tartışılmıştı. Osmanlı devletinde ise bu

⁶⁹⁹ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 21 Aralık 1863 Dosya No 40 Sayfa No 21/A

⁷⁰⁰ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 5 Haziran 1869 Dosya No 561 Sayfa No 14

⁷⁰¹ Bu konuda LT, 17.1. 1872; harçların tahsilinde fener idaresi yardımcı oluyordu: LT, 25.4.1872; 1.3.1872'den 28 kadarki harç masrafları hakkında karş. LT, 16.10.1873.

⁷⁰² Stambaul, 10.11.1876, 30.4.1877; Noradounghian III 497, 19.4.1877.

⁷⁰³ LT, 7.2.1872.

⁷⁰⁴ LT, 24.5. 1872

sistem kısa süre önce yürürlüğe konmuştu.⁷⁰⁵ Boğaz dışındaki fener dubasının mevkiinden ayrılıp ayrılmadığını göstermek üzere bir adet ışıklı şamandıra konması, tüccar gemilerinden fener resmi alınmıştır.⁷⁰⁶

İstanbul limanına girişin iyileştirilmesinde güvenlik kaygıları rol oynadığı gibi, 1870 sonundan itibaren Boğaz'ın kuzey girişinde faaliyet gösteren kıyı koruma hizmeti de, Karadeniz'den Boğaz'a giriş yapan gemilerin güvenliğini sağlıyordu. 1869'da İngiliz müfettiş yardımcısı Doyle (Ö. 23 Aralık 1876), Osmanlı donanmasının danışmanı olarak görev yapan Captain Woods ile birlikte Kilyos'ta bir deniz kurtarma istasyonu kurmaya başladı. Bu istasyon 1873'te batmaz bir deniz motorunun yanı sıra, fırlatıcı aygıtlara sahipti. Bunlarla zor duruma düşmüş ya da karaya oturmuş gemilere halatlar fırlatılabiliyor tulum şamandırası yardımıyla insanlar gemiden kurtarılabiliyordu.⁷⁰⁷ Daha sonra anlatılanlara göre, bölge balıkçılarının karşı koyması nedeniyle Kilyos'taki kurtarma motorunun iskelesi en elverişli nokta yerine biraz daha uzağa kurulabilmiş, bu yüzden de bazen motorun görev yapması mümkün olmamıştı.⁷⁰⁸ 5 Nisan 1875'e kadar gözlemlenen ve yaklaşık 580 kişiyi ilgilendiren toplam 47 acil olayda 15 gemi ve 478 kişi kurtarıldı.⁷⁰⁹

1869'dan hemen sonraki birkaç yıl içinde bu ilk istasyona ek olarak, Karadeniz'in Osmanlıların elindeki kıyılarında başka istasyonlar da kuruldu; bunlardan bahriye nezareti ve İstanbul liman reisi sorumluydu. Eylül 1870'te Boğaz girişinin her iki yanında dörder istasyon kurulmuştu bile: Asya yakasında her biri iki motor ve birer roket istasyonuna sahip Şile, Kara burun, Riva, Yumburnu ve Avrupa yakasında da Kilyos, Atlamataş ve iki istasyon daha vardı.⁷¹⁰

⁷⁰⁵ Çeşitli hesaplama hak. F. Lane, *Economical History Review* 2. Ser. 2, 1964, s. 213-233.

⁷⁰⁶ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 19 Haziran 1870 Dosya No 54 Sayfa No 55/A

⁷⁰⁷ PHA 1870 II 262; LT, 10.11.1870'de istasyonlar ve bunlardaki malzeme hakkında bilgi içeren Takvim-i Vekayi (ilk Osmanlı gazetesi, 1831'den itibaren yayınlandı) kütüründen alıntı yer alıyor; LT, 20.6.1871 göre Capt. Palmer Kilyos'taki, Mr. Doyle ise Asya yakasındaki istasyonların yöneticisiydi; her ikisi de daha önce uzunca süre Britanya deniz kurtarma hizmetinde görev yapmıştı. Ayrıca karş. Riva'daki kurtarma çalışmaları hak. LT, 14.11.1872; tulum şamandırası hak. LT, 20.9.1873; Stamboul, 26.12.1876, yedi yıllık görevi boyunca yakl. 300 adamı kurtaran yönetici Mr. Doyle'un ölümü hak. (yerine Capt. Summers getirildi: Stamboul, 17.5.1882).

⁷⁰⁸ Stamboul, 9.3.1883

⁷⁰⁹ LT, 15.6.1875, istatistikler

⁷¹⁰ PHA, 1870, C. II, s. 262

Buna karşılık 1865'ten 20. yüzyıla kadar tekrar tekrar ağır salgınlara yol açan kolera, 19. yüzyıl ortalarından itibaren veba kadar tehlikeli bir hastalık haline geldi.⁷¹¹ Bunun üzerine 1866'da İstanbul'da toplanan bir konferans, daha sıkı karantina kuralları koyduysa da,⁷¹² bunlar önceleri var olan karantina istasyonlarını etkilemedi. Yabancı temsilciliklerden gelen şikayetler üzerine, kuzey rüzgarı hiç de güvenli olmayan Kavak'taki (bugünkü Anadolu Kavağı) eski istasyon, Beykoz'a nakil edildi, ama burada da yeterli yer olmadığı görüldü.⁷¹³

Temmuz 1873'te sipariş edilen palamar şamandıraları,⁷¹⁴ 1874 ilkbaharında döşendi. Bunlar mantar başlı bağlama dubalarıydı, ama döşendiklerinde yeterli olmadıkları görüldü.⁷¹⁵ Bu tedbirle bağlantılı olarak liman ücretlerinde öngörülen zam ise Bâb-ı âli ile yabancı devlet temsilcileri arasında uzun bir çekişmeye konu oldu,⁷¹⁶

Yükleme/boşaltma işlemleri için iç liman bölgesinde, yani Sirkeci, Eminönü ve Galata'da demirlemek zorunda olmayan gemiler, mandıra resminden tasarruf etmek amacıyla çoğu kez Kızkulesi önünde yada Beykoz yakınında, Banc des Anglais diye de adlandırılan Umuryerin'de demirliyordu. Gemiler bölgedeki sıklıklarda sık sık karaya oturduğu için 1872'de buralar şamandıralarla işaretlendi.⁷¹⁷

Demirleme sırasında gemiler için ortaya çıkan tehlikeler, çeşitli nedenlerden dolayı demirleme sürelerinin uzayıp gitmesi yüzünden daha da artıyordu. Bir kere, gemiler yüklerini boşalttıktan sonra dönüş veya bir sonraki yükleme limanına gitmek için safra aldıkları zaman zorluk çıkıyordu. Saffra vermek tersanenin "tekel"leri arasındaydı ve genellikle öyle uzun sürüyordu ki, bekleyen gemiler hem limanda tıkanıklığa neden oluyor, hem de değerli zamanlarını kaybediyorlardı.⁷¹⁸ Demirleme

⁷¹¹ İstanbul'da 1848'de görülen ve 3091 kişinin öldüğü ilk kolera salgını Dr. Verrollot anlatıyor: JC, 14.11.1849; Türkiye'de kolera hak. karş. Panzac s. 411-445.

⁷¹² Yeni düzenlemeler hak. LT, 26.9.1873; kolera karantinasına ilişkin kurallar 12.1.1867'de konu: PHA 1868, s. 99.

⁷¹³ LT, 17.1.1872 (karantina vergisi); LT, 9.7.1872 (yeni inşaatlar).

⁷¹⁴ LT, 2.7.1873.

⁷¹⁵ Yeterlilik hak. Pears, Forty Years, s. 7.

⁷¹⁶ LT, 23.7., 4.9.1874.

⁷¹⁷ LT, 4.10.1872: Umuryeri'ndeki şamandıraların döşenmesi; Stamboul, 2.4.1878: Şamandıra harcından kaçınmak için Kızkulesi önünde demirleyenler.

⁷¹⁸ Stamboul 17.1.1879. Başlangıçta saffa özel bir şirket tarafından satılıyordu, ancak tüketicilerin kana atine göre bu şirketin talep ettiği fiyat aşırı yüksekti (PH.4 1868, 98); 1873'te saffa temininden liman reisi, daha sonra ise Tersane sorumluydu.

sürelerinin uzun olmasının bir başka nedeni, boşaltma ve yüklemedeki hantallıktı. Malların gemiden karaya yada gümrük depolarına taşınması için mavnalı bulunamıyor, liman işçileriyle kavgaların ardı arkası kesilmiyordu; ama asıl bela, uygun rıhtım olmaması ve gümrük binalarındaki depoların yetersizliği idi, çünkü 1870'lere kadar sadece Eminönü ve Galata'da birer gümrük deposu vardı ve tek tük istisnalar dışında tüm mallar burada bir süre bekliyordu.⁷¹⁹

Gümrüklerin emanete tahvili ve tahsil olunacak gümrük aidatı belirlenmiştir.⁷²⁰ Gümrüğe birer tane olmak üzere bu tür dört antrepo vardı. Liman bölgesindeki gümrük yerlerinin sayısı 1882'ye kadar sekize çıktığı halde, gümrüklerin işleyişi kolaylaşmış görünmüyor: Sirkeci/Eminönü'nde Rüsumat Emaneti, zahire gümrüğü ve kereste gümrüğü yer alıyordu. Rüsumat Emaneti günlük basında sıkça Grande Douane (büyük gümrük) olarak anılıyordu; binada Haziran 1853'te çıkan yangında ancak komşu meyve oktruvası ve antrepo kurtarılabildi. 1872'de, dalgaların zaman zaman sular altında bıraktığı Rüsumat Dairesi önündeki rıhtım onarıldı.⁷²¹

1870'lerde, petrol ithalatının artmasıyla birlikte yeni güçlükler doğdu.⁷²² Birkaç ciddi kazadan sonra⁷²³ 1875'te, petrol varillerinin gemiyle taşınması, boşaltılması ve depolanmasında Fransa'da geçerli olan kurallar benimsendi. Kurallar gemilerin işaretlenmesini, başka gemilerle emniyet mesafesi bırakarak demirlemesini, nakliyyede sadece madeni variller kullanılmasını, liman makamlarına bağlı görevlilerin gözetimini ve depolarda yangına karşı yeterli koruma tesislerini bulundurulmasını ön görüyordu.⁷²⁴

⁷¹⁹ Loehnis, Beitrage, s. 22 vd.; 1873'eki durum hak. LT, 6.2.1873; Kireçkapı gümrüğünde "Nouveautes" (moda ürünleri) aynı ödeme sistemine göre gümrükleniyordu (Stamboul, 5.4. 1877), bu da habere göre tüccarların ülkesine ve gümrük gelirlerinin azalmasına neden oluyordu.

⁷²⁰ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 9 Ocak 1864 Dosya No 40 Sayfa No 23/A

⁷²¹ JC, 9.6.1853; LT, 11.8.1872.

⁷²² Petrol çıkarılması ve kullanımı 1870'lerde ani artış kaydetti ve Nobel kardeşlerin Bakü bölgesindeki faaliyetleri Rus ihracatının hızla büyümesini sağladı. Türkiye'ye petrol ABD, Rusya ve Romanya'dan geliyordu; Romanya'nın ihracatında Türkiye 1913 itibarıyla Mısır ve İngiltere'den sonra üçüncü sıradaydı: WA, 7.1.1916, 133.

⁷²³ LT, 4.12.1873, Londra ve Antwerp'teki iki ağır kaza ve 1873'te Haliç'te meydana gelen benzer bir kaza hakkındaki haber; LT, 17.9.1874.

⁷²⁴ LT, 1.1.1875: Reglement general de Police con cernant le Commerce des Pitroles et autres Matieres inflammables dans les Ports de l'Empire Ottoman (Petrol ve başka yanıcı maddelerin Osmanlı İmparatorluğu limanlarındaki ticareti hakkındaki umumi zabıta tedbirleri).

Buna rağmen, genellikle Romanya, Rusya yada ABD'ye ait yelkenli gemilerle gelen bu tehlikeli yük yüzünden yer yer kazalar oluyordu.⁷²⁵

1871 ilkbaharından beri sert rüzgârlar da bu alanı su basıyor, böylelikle de yükleme faaliyetinde pek kullanılamıyordu; 1872 sonbaharında burası toprak doldurularak geçici olarak düzeltildi.⁷²⁶

1870 yazında bu tür bir komisyon, Küçükçekmece Koyu'nu, İstanbul'un yükünü hafifletecek bir limana dönüştürme imkanını araştırmakla görevlendirildi;⁷²⁷ Mart 1872'de kurulan bir başkası ise küçük olmakla birlikte bazı düzeltilmeler sağladı.⁷²⁸ Örneğin gemilerin sık sık karaya oturduğu Kuruçeşme önündeki bir sığlık renkli dubalarla işaretlendi, Umuryeri önünde de şamandıralarla benzer bir işaretleme yapıldı,⁷²⁹ limana yirmi beş yeni bağlama dubası döşendi.⁷³⁰ 1872'de Boğaz vapurlarının rotaları düzenlendi.⁷³¹

Yürürlükteki kurallara uyulmasını sağlamakla, Liman İdaresi memurlarının yanısıra, 1870'lerden itibaren, buharlı botlarla donatılmış liman polisi ve yine botlarla donatılmış gümrükçüler görevliydi. Gümrük kontrol soruşturmalarının sonuçları, günlük basında sıkça duyuruluyordu. Özellikle silah kaçakçılığı ve tütün rejisinin oluşturulmasından sonra tütün kaçakçılığı gündemdeydi,⁷³² Karaborsa için yurt dışından

⁷²⁵ LT, 24.1.1875: Braila'dan Yunan yelkenlisi; Stamboul, 5.11.1879; İtalyan yelkenlisi Paşabahçe önlerinde neredeyse 15 saat boyunca yandı. Stamboul, 31.8.1881: ABD'den 110.000 sandık petrol getiren bir İngiliz ve altı İtalyan yelkenlisi geldi. Stamboul, 17.1.1882: 60.000 sandık petrol taşıyan üç ABD vapurunun gelişi.

⁷²⁶ LT 20.1.1871'e göre; LT 24.4. ve 11.8.1872; Haliç'teki kıyı kesimlerinin alçalması üzerine bak. Ayrıca JC, 9.6.1853; LT, 11.8.1872

⁷²⁷ LT 7.11.1870: İnşası mümkündü, ancak daha önce koyun önündeki kum bariyerinin kaldırılması gerektiğinden hayli büyük teknik zorluklarla karşılaşılacaktı, bu yüzden de tarla pahalıya mal olacaktı.

⁷²⁸ LT 27.3.1872; karşı. S. 107.

⁷²⁹ LT 4.10. 1872; transit İngiliz vapurları burada sıkça kısa süreli demir attığından, burada bu yer Banc des Anglais diye adlandırılıyor.

⁷³⁰ Osmanischer Lloyd, 23.6.1909; karşı. s. 134

⁷³¹ LT 19.6.1872: Boğaz vapurları Galata Köprüsü'ne yaklaşırken güney yakasında, çıkış sırasında Haliç'in kuzey yakasında seyredecekti. Şikayetlere bakılırsa (LT 19.3.1873), vapur kaptanları bu düzenlemeyi pek dikkate almıyordu.

⁷³² Bunlar, buharlı gemilerle seferlerin başlamasının ardından gümrükçülerle çıkan sorunlar halledildikten sonra 20. yüzyıl başında çıkan olaylardı: LT, 7.6.1872; LT 19.3., 1.4.1873; Osmanischer Lloyd, 19.1., 4.11.1909; 17.7.1910.

köle getirme girişimlerine, aynı şekilde devam eden beyaz kadın ve sürekli olarak da gümrük ve karantina ihlallerine rastlanıyordu.⁷³³

1865 yılı Ekim ayı içinde İstanbul'daki Harbiye, Tıbbiye, Mühendishane ve Bahriye mekteplerine öğrenci yetiştiren idadi okulları "Mektebi İdadi Umumi" adı altında Galatasaray'la birleştirilmiş ve 1868 tarihinde de tekrar ayrılmışlardır. Galatasaray'da tesis edilen idadî mektebi ve bu okula bahriyeden devredilen öğrenciler bulunmaktadır.⁷³⁴

Liman açısından daha belirleyici olaylar, çoğunlukla sadece maddi zararlar sonuçlanan, ancak bazen her şeyin kaybedilmesine de neden olabilen, pek çoğu can kaybına da yol açan, demirleme yerlerindeki çarpışmalardır. Örneğin 9 Nisan 1872'de İngiliz vapuru Staffa Salıpazarı önünde demirli bir Yunan yelkenlisiyle çarpışmış ve yelkenli batmıştı. Aynı şekilde 28 Ekim 1873'te Osmanlı vapuru Tuna, İngiliz tahıl gemisi Clifford ile çarpıştıktan sonra battı.⁷³⁵ Fransız Tamise vapuru 18 Ağustos 1874'te şiddetli akıntıyla sürüklenip demirlemekte olan İngiliz Bengalia vapuruna çarpıştığında büyük hasar meydana geldi.⁷³⁶ 8 Ocak 1874'te Mısır'ın Rahmaniye vapuru yükleme sırasında halattan kurtuldu ve İsmail adlı Osmanlı vapurunun üzerine sürüklendi, bu arada da iki gemi arasında duran bir mavna ezildi ve iki kişi hayatını kaybetti.⁷³⁷ 8 Mayıs 1874'te İngiliz Alice vapuru bir İtalyan brikiyle çarpıştı, brik battı; bundan birkaç gün sonra da kenevir yüklü bir yelkenli iç limanda tutuştu, ancak başka zarara yol açmaksızın limandan dışarıya çekildi.⁷³⁸ 7 Eylül 1875'te Salıpazarı önünde demirleyen Rus Lazareff vapuru, yanaşmakta olan zırhlı firkateyn Lütfi Tevfik'in

⁷³³ Köle ticareti 1855 resmen yasaklandığı ve umumi köle pazarları kapatıldığı halde el altından satışlar devam ediyordu: C. N. Pischon, ZDMG 14, 1860, s. 248 vd. Yasağın daha sonraki ihlali hak. LT, 15.6.1871:27 siyah kadın kölenin Kuzey Afrika'dan limana gelişi; LT, 3.4.1872: LT, 25.11.1872: LT, 27.6.1874: Stamboul, 13.4.1882: Karadeniz bölgelerinden beyaz kadın kölelerin "ithali" hakkında; Stamboul, 4.5.1882, 26.9.1883: beyaz kadın ticareti; Osmanischer Lloyd, 12.9.1909, halla süren kadın köleliği üzerine (siyahların fiyatı 100 TL, beyazlar 400 TL dolayında).

⁷³⁴ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 13 Haziran 1865 Dosya No 45 Sayfa No 85/A

⁷³⁵ LT, 9.4.1872: Staffa; LT, 28.10.1873 ve 16.1.1875: Divan-ı Harp'te Tuna'nın batması durumu; gemilerde üçüncü şahısların karışmadığı olaylar eskisi gibi ilgili konsolosluk mahkemeleri tarafından karara bağlanıyordu.

⁷³⁶ LT, 19.8.1874.

⁷³⁷ LT, 8.1.1874.

⁷³⁸ LT, 8.5.1874; LT, 14.5.1874: Ancak 1860'taki yangından farklı olarak başka gemiler tutuşmadı.

çarpmasıyla ağır hasar gördü,⁷³⁹ 7 Ekim 1875'te iki İngiliz vapurunun çarpışması sırasında Livonian battı, Liman işleyişinin tatsız olayları arasında, kazalardan başka, 1870'lerde sıklaşan, limanda demirlemiş gemilere saldırılar da yer alıyor.⁷⁴⁰

Bu nedenle 1870'lerde, konsolosluklardaki mahkemelerin yerini almak üzere, bu tür vakaların görüleceği bir denizcilik mahkemesi (Tribunal Maritime) kuruldu.⁷⁴¹ Bazı Avrupalı sigorta şirketleri de Osmanlı topraklarını faaliyet alanlarına katarak isteyenlerin gemi ve yüklerini sigortalamaya başladılar.⁷⁴²

Harbiye Mektebi ile askeri idadilere kaynak olmak üzere, "Askeri Rüştüye Mektebi" ihdas edildiği yıllarda bu gün Kasımpaşa Deniz Hastanesi'nin bulunduğu mevkide "Bahriye Rüştüyesi" de kurulmuştur. Böylece evvelce mevcut olan ilkokul ve yüksek okul özelliğindeki Bahriye Mektebi arasında "İdadi" olarak nitelendirilen eğitim, lise eşidi tutulmuş ve ondan önce de Ortaokul eşidi "Rüştüye" kademesinde bir okul daha açılmak suretiyle eğitim süresi uzatılmış, daha sağlam bir zemine oturtulmuştu.⁷⁴³ Bahriye mektebinde tahsil müddetini üç yıla çıkarılması ve Kasımpaşada Bahriye Rüştüye Mektebinin açılmasına karar verildi.⁷⁴⁴

Buharlı gemi ilk kez Abdülmecit döneminde deniz kuvvetlerine girmişse de bunların makine personeli tamamen yabancılardan, özellikle İngilizlerden oluşuyordu. Abdülaziz döneminde ise makine subayı yetiştirilmesine önem verilmiştir. Bahriye

⁷³⁹ LT, 7.9.1875.

⁷⁴⁰ Limanda duran gemilere saldırılar hak.: JC, (14.2.1851: Yunan denizcileri İsveç yelkenlisini yağmaladı, 19.4.1853: Hollanda yelkenlisine saldırı; 9.7.1853: Bir yelkenli gemi kaptanına tahlil yükünü sattıktan sonra saldırı; 9.8.1853: Yunan yelkenlisine saldırıda bir ölü). Benzer bir soygun zinciri 1873-1874'te tekrar gözleniyor: LT 24.9.1874: Üsküdar önünde vapura saldırı; LT 6.4.1874: İngiliz vapuruna saldırı. LT, 15.4.1873; 13.1.1874. Buna rağmen sonraki dönemde de tekrar tekrar saldırılar ve hırsızlıklar oldu: 1880'de bir yelkenlide, soygun yapan silahlı dört kadın tutuklandı: Stamboul, 28.4.1880; 1910'da mavnacılar yüklerin yeterli emniyet altında olmayışından yakınıyor re kendi bekçilerini görevlendirmek istiyorlardı: Osmanischer Lloyd, 10/11.9.1910; 22.12.1910.

⁷⁴¹ LT, 23.3.1874: Yeri önce ticaret nezareti binasında, daha sonra Galata'da, Mart 1874'ten itibaren de tekrar nezaret binası oldu; Stamboul, 30.11.1876.

⁷⁴² Stamboul, 16.8.1876: Caisse Maritime de Constantinople'un 1848'den beri İstanbul'da faaliyet gösteren Neos Triton sigorta şirketinin devamı olarak ilanı. Ayrıca karş. N. Honig, WA 7, 1916, 86: "... Sigorta sektörünün tamamı yabancılardan ellerindedir... Milli gayretlerle kurulan Compagnie Nationale d'Assurances contre l'Incendie henüz gelişebilmiş değildir. 1892'de kurulan ve daha büyük iş hacmine sahip Societe Generale d'Assurances Ottomane bile Trieste nüfuzu altındadır. Deniz sigortacılığının büyük kısmı Loyds'un elindedir..."

⁷⁴³ Celalettin Yavuz, 1999, s. 91.

⁷⁴⁴ Dz. Müz. Arşivi Bölüm Mektubi III Tarih 21 Nisan 1875 Defter No 241 Sayfa No 33

okulu 4 yıl idadi (lise) 2 yıl harbiye, 2 yıl da denizde eğitim olmak üzere 8 yıllık teorik ve pratik eğitim veren bir okul olmuştur.⁷⁴⁵

Sultan Abdülaziz döneminde Bahriye Mektebi'nde en büyük gelişme, daha sonraları Mabeyn Müşiri olan ve İngiliz Sait Paşa namıyla bilinen Eğinli Sait Paşa'nın nazırlığı zamanına rastlar. Okulu kendi bildiği ve seçtiği yabancı ve Türk öğretmenlerle Batı ülkelerindeki örneklerine göre bir yüksek teknik okulu şeklinde yönetmiş, ve daha sonraki dönemlerde yararları görülecek birçok değerli subay yetiştirilmesine vesile olmuştur.⁷⁴⁶

Bahriye mektebi rasathanesinde mevcut beş adet kronometrenin İngiltere'de tamir edilmiştir.⁷⁴⁷ Bahriye mektebi üçüncü ve dördüncü sınıfının gemi manevrası ve sevki idaresini talim etmek üzere celbedilen bir İngiliz kıdemli yüzbaşı ve diğer İngiliz öğretmenlerden faydalanılmıştır.⁷⁴⁸

Bahriye mektebi ders programında Islahat ve Rumca dersinin kaldırılması⁷⁴⁹ Türkçe'ye çevrilen gemicilik kitabı⁷⁵⁰ Basra tersanesinde açılacak olan Fünun-u bahriye mektebi⁷⁵¹ Trabzon, Samsun, İzmir ve Beyrut'ta birer bahriye mektebi açılması hakkında mütela edilmiştir.⁷⁵² Girit ve Varna'da açılması mukarrer Bahriye Mektepleri⁷⁵³ On dokuz tersane fabrikası talebesinin, gemi inşaatında çalışmak üzere İngiltere'ye gönderilmişti.⁷⁵⁴

Bahriye mektebinden tuna vilayetine tayin olunan miralay Emin beyin iki aylık maaşı olan 5000 kuruş ile fabrikalar nazırı zihni paşanın r.1283 senesi kasım maaşı olan 5000 kuruşun verilmişti.⁷⁵⁵

⁷⁴⁵ Nejat, Gülen, 2001 s. 67

⁷⁴⁶ Celalettin, Yavuz, 1999, s. 91.

⁷⁴⁷ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 11 Ocak 1871 Dosya No 63 Sayfa No 136/A

⁷⁴⁸ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 15 Şubat 1869 Dosya No 55 Sayfa No 119/A

⁷⁴⁹ Dz. Müz. Arşivi Bölüm Mektubi İn Tarih 19 Temmuz 1863 Defter No 52 Sayfa No 5

⁷⁵⁰ Dz. Müz. Arşivi Bölüm Mektubi İn Tarih 30 Ağustos 1875 Defter No 197 Sayfa No 59

⁷⁵¹ Dz. Müz. Arşivi Bölüm Mektubi İn Tarih 16 Ekim 1864 Defter No 62 Sayfa No 29

⁷⁵² Dz. Müz. Arşivi Bölüm Mektubi İn Tarih 6 Mart 1872 Defter No 125 Sayfa No 97

⁷⁵³ Dz. Müz. Arşivi Bölüm Mektubi İn Tarih 4 Nisan 1872 Defter No 165 Sayfa No 58

⁷⁵⁴ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 7 nisan 1864 Dosya No 41/A Sayfa No 72/A

⁷⁵⁵ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 17 aralık 1867 Dosya No 548 Sayfa No 82

4. MODERNLEŞMEDE STRATEJİ VE YABANCI MİSYONLAR

Tüm dünyada 1848 yılına kadar oldukça ağır bir tempo ile gelişmiş olan demir-çelik sanayii ve buhar makinesi, bu yıldan itibaren Avrupa'da daha büyük adımlarla gelişme kaydetmeğe başlamış, bu gelişmenin etkisiyle gemi inşa sanayii ve deniz hareketinde büyük değişikliklere yol açmıştı. Zira, gemileri artık rüzgar, akıntı ve med-cezir gibi insan iradesi dışında olan doğa kuvvetlerine bağlı olarak seyretmekten çok, seyrüsefer ve insan iradesine tabi olarak kullanılacaklardı.⁷⁵⁶

Fransa, daha 1858 yılında Couronne sınıfı firkateynlerle zırhlı tip buharlı gemilerin ilk örneğini inşa etmeğe başlamıştı. İkinci ülke olan İngiltere ise hemen bir yıl sonra, 1859 yılında "Warrior" sınıfı zırhlı firkateynlerin inşası ile bu alandaki yarıştan geri kalmaya pek niyeti olmadığını göstermişti.⁷⁵⁷

Sultan Abdülaziz döneminde çoğunluğu İngiliz olmak üzere çeşitli birimlerine yabancı danışman, teknisyen, işçi ve subay alınmasına ısrarla durulmuştur. Bu danışman subaylardan en önemlileri; İngiliz Adolphus Slade, daha sonraki yıllarda Hobart Paşa ve nihayet Bahriye Mektebi'nde öğretmen olarak görevlendirilen İngiliz Subayı Sir Henry Felix Wood idi.⁷⁵⁸ Zırhlı gemi inşası için İngiltere den getirilen yabancı uzman personeller bulunmaktaydı.⁷⁵⁹

Girit Adası'ndaki ayaklanmanın akabinde İstanbul'a dönen Hobart, muhtemel bir Avrupa Savaşı'nı önlediği gerekçesiyle madalya ve nişanlarla ödüllendirildi. Sadece Türkler tarafından değil İstanbul'daki diğer yabancı misyonlar tarafından da saygı ve sempati ile karşılanan Hobart Paşa'nın bir tek soğuk karşılayıcı vardı, o da kendi öz milletinden olan İngilizler'dir.⁷⁶⁰ Tersane-i Amire kumanda meclisi azasından Hobart Paşa'nın R.1288 Şubat maaşı olan 200 sterlinin karşılığı olan 20895 kuruşun Bahriye hazinesine masraf kaydedildi.⁷⁶¹ Ferik Hobart Paşa'nın R.1286 Mart maaşı olan 200

⁷⁵⁶ Celalettin Yavuz, 1999, s. 78.

⁷⁵⁷ a.g.e., 1999, s. 80.

⁷⁵⁸ a.g.e., 1999, s. 92.

⁷⁵⁹ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 25 Ağustos 1869 Dosya No 55 Sayfa No 40/B

⁷⁶⁰ Puryear, France, 219-222

⁷⁶¹ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 2 Nisan 1873 Dosya No 610 Sayfa No 2

sterlinin karşılığı bulunan 21891 kuruşun verilmiştir.⁷⁶² Hobart Paşa'ya verilen 2 aylık maaş tutarı 400 sterlin.⁷⁶³

19. Asırda Osmanlı görev yapmış olan pek çok yabancı subayın aksine Hobart Paşa'nın hem Türk subayları, hem de Türk insanı ile çok iyi bir diyalogu olmuştu. Oysa daha önce gelenlerin pek çoğu Türk subaylarının kışkırttığından ve kendilerini Müslüman olmadıkları gerekçesiyle küçük görmelerinden şikayet etmişlerdi. Amiral Wood zamanında İngiliz deniz politikası, büyük zırhlıların önemini vurgulayan bir deniz gücünü onaylıyordu. Aynı dönemde Fransa'da ise "Jeune Ecole" politikası gereği küçük ve çok sayıda torpidobot varlığı esas alınıyordu. Aynı dönemde Haliç büyük zırhlılarla doluydu.⁷⁶⁴

Sultan Abdülaziz döneminde katılmış olan İngiliz Sir Henry Felix Wood'dur. Yüzbaşı rütbesinde iken Heybeliada'daki Deniz Subay Okulu (Bahriye Mektebi)'na öğretmen olarak alınmış ve amiralliğe kadar yükseltilmiştir. İngiliz Bahriye Nezareti uygun kişilerden birini Osmanlı da danışman olarak uzun yıllar tutmayı başarmıştı.⁷⁶⁵ Sekiz yıldır burada çalışan Mr. Shanks'in Nisan 1873'te gitmesinin ardından, tersanenin teknik idaresinin yönetimi Haziran 1873'ten itibaren İngiliz mühendis John Fenwick⁷⁶⁶ üstlendi; yanında baş mühendis olarak Vasilaki Ioannidis çalışıyordu.⁷⁶⁷ Limana ilişkin ilk proje, 1872-1874 arasında Galata (Karaköy) ve daha yüksekte bulunan Pera (Beyoğlu) arasında inşa edilen Tünel ile adını duyuran Fransız mühendisi E. H. Gavand'a aitti.⁷⁶⁸ Gavand şimdi, kentin güney kısmında büyük mendirekli yepyeni bir

⁷⁶² Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 15 Haziran 1870 Dosya No 562 Sayfa No 52

⁷⁶³ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 14 Kanunvevel 1872 Dosya No 603 Sayfa No 8

⁷⁶⁴ Celalettin, Yavuz, 1999, s. 97.

⁷⁶⁵ a.g.e., 999, s. 98.

⁷⁶⁶ LT, 12.4. ve 11.6.1873. Tersanede birçok İngiliz teknisyenin çalışmakta olduğunu, (LT 25.1.1872). Ayrıca isim olarak, 1852'de inşa edilen makine fabrikasının yöneticisi Mr. Taylor ve 1873'te Tuna için gam botların tasarımını yapan Mr. Charles Edswards biliniyor. Tersaneyle ilgili zengin arşiv malzemesi arasında muhtemelen başka bilgiler de vardır. Şirkee-i Hayriye'nin tersanesinde de başka İngiliz teknisyenler çalışıyordu: Hasköy'de, büyük bir İngiliz cemaati vardı (Pears, Forty Years, s. 44 vd., s. 49 vd.). Şirket-i Hayriye'nin başmühendisi Mr. Kendrick'ti: Stamboul, 27.3.1877; Temmuz 1879'da orada çalışan 25 yabancı (İngiliz, İtalyan ve Alman), mali güçlükler nedeniyle izne çıkarıldı: Stamboul, 14.7.1879.

⁷⁶⁷ L7 19.4.1874;23.7.1875

⁷⁶⁸ Tünel hak. karş. LT 6.1., 17.7., 13.8.1872 (hisselerin çıkarılması), 5.9.1872; P. Oberling, Archivum Ottomanicum 4, 1972, s. 217-263 (ay. 219vd., 243vd.'de, 1880'de yeniden Fransa'ya dönen E. H. Gavand 1836-1889 hakkında kişisel bilgiler de yer alıyor); ayrıca bak. Çelik, Remake, s. 96.

liman yapmayı tasarlıyordu; tıpkı eski Bizans'ın Theodosioa Limanı gibi.⁷⁶⁹ Mister Vernat'ın R.1291 senesi Teşrinisaniden itibaren ayda 32 sterlin maaş almak üzere 1 sene müddet ile istihdam edilmesine karar verildi.⁷⁷⁰

III. ZIRHLI GEMİLER DÖNEMİN'DE MODERNLEŞME

19. Yüzyılın ilk yarısından itibaren yelkenli gemilerden, motorlu yani pervaneli gemilere geçilmesi denizcilik alanındaki en radikal değişikliktir. Bu değişiklikle beraber ağaç gemilerin yerlerini saç gemilere almaya başlamıştır. Ağaç gemiler zamanındaki kereste, gemi direği, katran, zift, kenevir, yelken bezi gibi ham madde tedarik mücadelesi, saç gemilere geçilmesiyle, demir cevheri, kömür ve petrol tedariki mücadelesine dönüşmüştür. Bu durum, denizci devletlerin politik ve ekonomik ilişkilerinde bölgesel ve global çapta önemli değişikliklere sebep olmuştur. Yeni stratejik ham maddelerin nakliyesi; stratejik deniz ticaretinin korunması ihtiyacını doğurarak, Denizci Stratejiye yeni bir boyut eklemiştir. 100 yıl boyunca gemilerde yakıt olarak kullanılan kömür, stratejik mineral olarak önemini korumuştur. Çok yer kaplayan kömürün gemilerde depolanmasının zorluğu ve sık sık ikmal yapma ihtiyacı nedeniyle Atlantik, Pasifik ve Hint Okyanusu denizci devletlerin kömür ikmal istasyonları ile donatılmıştır.

Güçlükler, bir yandan da yabancı devletlerin her birinin özel çıkarları ve geniş kapsamlı söz hakkıyla da uğraşmak zorunda olan hantal Osmanlı bürokrasisinin hızla artan trafiğe ayak uyduracak şekilde genişletemediği personel ve yer yetersizliğinden kaynaklanıyordu; hepsi de birbirlerini etkiliyordu. Sahillerimiz ticareti bahriyesinin genişlemesi ve yükselmesi için tedbirler alındı.⁷⁷¹

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

⁷⁶⁹ Theodosios limanı hak, bak.Müller İstanbul Limanı s. 9.

⁷⁷⁰ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 9 Nisan 1876 Dosya No 634 Sayfa No 2

⁷⁷¹ Dz. Müz. Arşivi Tersane Bölümü 22 Kasım 1885 Dosya No 564 Sayfa No 120/A

standartlarını da getirmeye başlamıştır.⁷⁷² Ticaret vapurlarında konşimento ve navlun 1848 yılında genel vapur trafiğinin de arttığına bir göstergesi olarak, vapurların çeşitli kazalardan koruma amaçlı ışıklandırılması tedbirlerinin alınması kabul edilmişti. Demirlediklerinde beyaz, seyir esnasında ise baş direğinde beyaz sancak tarafında yeşil, sol tarafında kırmızı bir ışık bulundurulması ve bütün Osmanlı savaş gemileriyle yerli ve yabancı şirketlerin gemilerinde de kullanılmasına karar verilmişti. Bu uygulamanın alındığı kaynak ve gerekçesi ise; “İngiltere Devleti tarafından karar usulünün getirilmesinden başlayıp, Deniz Ticaret Kanunun hazırlanması ve kabulü, arkasından uluslar arası deniz kurallarının kabulü ile devam eden bu süreç, şüphesiz dünyada gelişmekte olan deniz ticaretinin bir sonucuydu.⁷⁷³ Bu hareketler, Osmanlı deniz ticaretinin, hukukunun Avrupa ekonomisinin yayılması karşısında vermiş olduğu tepki ve kendini düzeltme, düzenleme çabaları olarak görülebilir. Osmanlı devlet adamları deniz ticareti ve hukuku konusunda ister kendileri karar vermiş, isterse buna zorlanmış olsunlar,⁷⁷⁴ bu yeni yapılanmanın yabancı ticaretini, sermayesini ve vapurlarını Osmanlı sahillerine doğru çektiği açıktır. Tuna nehrindeki seyri sefer kurallarının uluslararası standart ve garantiler altına alınması, yeni Batı ticaret kanunlarının kabulü, Osmanlı sahillerinde yabancı vapur şirketlerinin sayı ve çeşit olarak arttırmıştır. Keza, Haliç deniz ulaştırmasının İtalyanlara, fenerler ve önemli limanlar Fransızlara, tahlisiye ve römorkörcülük İngilizlere, kılavuzluk hizmetlerinin Rumların elinde olması gibi imtiyazlar⁷⁷⁵ yoluyla giren yabancı egemenliği yeni düzenlemeleri de beraberinde getirmişti.

⁷⁷² Deniz Müzesi Arşivi, Şura-yı Bahri, 5-171/A, 29 Şaban 1264.

⁷⁷³ Duran, 2004, s. 86; Bozkurt, 1996, s. 158.

⁷⁷⁴ Osmanlı bürokratları başlangıçta sıcak baktıkları bu yardımda, ilişkilerin biçimi değiştikçe, sömürgeleştikçe, ekonomik dengeler Osmanlı aleyhine dönmeye başladıkça, batı kurallarının kabulünde gittikçe zorlanacaklardır. Bu zorlamaya karşı verilen ilk tepkiler deniz ticaretinin doğal yollarla geliştirilmesine çalışılması şeklinde olacaktır. Fakat çıkmazlar ve başarısızlıklar karşısında, milli ekonomiye doğru bir gidiş söz konusu olacaktır.

⁷⁷⁵ Hergüner, 2003, s.100.

A. SULTAN II. ABDÜLHAMİT DÖNEMİ (1876-1909)⁷⁷⁶

Osmanlı İmparatorluğu'nun 34. padişahı olan Sultan Abdülhamit, emperyalist güçlerin Osmanlı Devleti'ni parçalamaya ve ele geçirmeye çalıştıkları, iç karışıklıkların arttığı bir dönemin padişahıdır. Ünlü denge politikası ile Osmanlı Devleti'nin çöküşünü geciktirmiş ve devletin siyasi ve iktisadi gücünü muhafaza etmeyi başarmıştır.

Abdülhamid zamanında her vilayette mektepler, hastaneler, yollar, çeşmeler, yapıldı. Modern bir tıp fakültesi açıldı. 1876'da Mekteb-i Mülkiyeyi, 1880'de Hukuk Mektebi ve Divan-ı Muhasebatı (Sayıştay) kurdu. 1881'de Güzel Sanatlar Akademisi, 1883'te Yüksek Ticaret Mektebi, 1884'te Yüksek Mühendis Mektebi ve Yatılı Kız Lisesi açıldı. 1889'da Bursa'da İpekçilik Mektebini yaptırdı. 1891'de Halkalı Ziraat ve Baytar Mektebi 1890'da Bursa Demiryolu'nu ve Aşiret Mektebini yaptırdı. 1891 Üsküdar Lisesi ve Rüştîye Mektepleri 1894'te Hamidiye Yüksek Ticaret Mektebi Maden Arama Mektebi, Şam'da Tıbbiye-i Mülkiye yapıldı. Haydarpaşa'da 1903'te Askeri Tıbbiye Mekteb-i Şahanesi, 1904'te Dilsiz ve Sağırlar Mektebi açıldı.

Abdülhamid, Beylerbeyi Sarayı'nda beş buçuk yıl yaşadı. 1918 yılının Şubat ayında hastalandı. 10 Şubat 1918 tarihinde 77 yaşında vefat etti. İstanbul, Divanyolu, II. Mahmut Türbesi'nde yatmaktadır.

1. DENİZ TİCARETİNDE MODERNLEŞME ÇABALARI

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

⁷⁷⁶ Osmanlı'da Modernleşme ve İlmiye Zümresi Emre Can Arslan dan alınmıştır.”www google arama motoru Abdülhamid dönemi”

erişildi, maliyet ucuzladı ve sahiller, limanlar ve iç bölgeler bütün dünyaya o zamana kadar görülmemiş bir şekilde bağlandı. Gemiler daha da büyüdükçe deniz nakliyatı çok ucuzladı. 1900'e gelindiğinde eski teknolojiler, yani hayvan ile nakliyat ve yelkenli gemiler, ortadan kalkmaya başlamışlardı.⁷⁷⁷

1882 arasında bu değişimleri buharlı ve yelkenli gemiler arasındaki orantılarda ve tonaj bilgilerinde de açıkça izleyebiliriz.⁷⁷⁸ Buna rağmen yelkenli gemi sayısının hayli yüksek görünmesinin nedeni ise, liman istatistiklerinde balıkçı teknelerinin ve büyük kısmı sadece kent ile Boğaz ve Asya yakasında içi banliyöler arasın da görev yapan küçük yük teknelerinin de sayılmasıdır. Bu durum o sırada ortalama 35-70 ton düzeyinde görünen gemi büyüklükleri hakkındaki izlenimi de çarpıtıyor,⁷⁷⁹ aslında ticaret gemileri daha büyüktü. Gemi sayısından daha anlamlı bir gösterge, yük kapasiteleridir. 1873'te 4,5 milyon ton olan yük kapasitesinin yüzde 51'ini buharlı, yüzde 49'unu yelkenli gemiler oluşturuyordu; 1880 dolaylarında yelkenli gemiler artık toplam yükün sadece yüzde 8'ini taşıyordu, 1900 dolayların da ise 10 milyon tonluk toplam yükün sadece 581.000 tonu, yani yüzde 5'i yelkenli gemilerle taşınıyordu.⁷⁸⁰

Türk bandıralı olanlar büyük farkla öndeydi. Limanda yükleme/boşaltma hizmeti alan vapurlar arasında ise 1881-1882'de Türk gemileri (623 birim ile) İngiltere'den (3106 birim) sonra, ama Rusya (445 birim), Avusturya Macaristan (393 birim) ve Yunanistan'dan (343 birim) önce geliyordu. Türk gemilerinin daha yüksek bir orana sahip olmayışının bir nedeni yerel basındaki şikayetlere göre Osmanlı gümrük ve vergi kanunlarıydı. Yabancı gemilerin ödentileri, aynı hatta aynı büyüklükteki Türk gemilerinin ödediğinin sadece dörtte biriydi. Yabancı kuruluşların iç deniz ulaşımına

⁷⁷⁷ Quataert, 2004, s. 919; 1987, s. 13

⁷⁷⁸ Buharlı gemiye geçiş hak. örn. G. S. Graham, .Econometrical History Review 2. ser. 9, 1956-1957, s. 74-88; eldeki istatistikler yerel düzeyde, birbirleriyle güvenilir şekilde karşılaştırılabilir sayılar sunmuyor.

⁷⁷⁹ Bu, liman istatistiğinin düzenleniş şekline kaynaklanıyordu. Bu istatistikler karantina makamlarının hazırladığı listelere göre tutuluyordu ve bu listelerde, tonaja göre hesaplanan ücretin alınabilmesi için giriş ve çıkış yapan her gemi kaydediliyordu. Boğaz'ı geçen tüm gemiler de giriş ve çıkış sırasında kaydediliyordu, bu yüzden liman kapasitesi, başka limanlara oranla fazla kabarık gözüküyor: karş. Scala, Studien, s. 50.

⁷⁸⁰ D. Quataert, "A Provisional Report Concerning the Impact of European Capital on Ottoman Post and Railway Workers 1888-1909", J. L. Bacq' Grammont - P. Dumont (yay.), Economie et Societes dans l'Empire Ottoman. Actes du Colloque de Strashourg 1980, C Internationaux du CNRS Nr. 601 ,(1983) içinde s. 461.

katılımı yasaklandıktan sonra, Boğaz ulaşımında kabotaj, yani Türk limanları arasındaki yakın mesafeli ulaşım açısından da benzer tartışmalar yapıldı.

Tablo 12 : 1879-1880 Yelkenlilerin Buharlı Gemilerle Kıyaslanması⁷⁸¹

	Sayı	Tonaj
100 t'dan büyük vapurlar	79	47.424
50 t'dan büyük yelkenliler	1380	261.780

Damat Mahmut Paşa'ya geçmiş olan imtiyaz 1879-1880 dolayında P. M. Courdji&Co. şirketine ve daha sonra da banker G. Zarifi'nin şirketine devredildi.⁷⁸² Burada da çok geçmeden diğer iki denizyolundaki gibi şikayetler yükseldi;⁷⁸³ en çok gemilerin kötü durumda olması üzerinde duruluyordu.⁷⁸⁴

Tablo 13 : Yıllar İtibarıyla Limanların Tonajlarının Karşılaştırılması⁷⁸⁵

İstanbul	Trieste	Cenova	Marsilya	Hamburg	Liverpool	Yıllar
6.040.692	2.223.862	6.720.330	9.601.110	5.442.000	14.313.000	1880
10.090.017	12.942.928	6.720.330	9.601.110	10.417.096	16.621.421	1890
13.067.503	33.561.776	8.220.824	9.974.717	12.745.625	17.585.775	1896

⁷⁸¹ Karş. JC, 24.11.1852

⁷⁸² LT, 22.3.1872: yeniden kuruluş hak. Stamboul, 7.9.1878; 5.2., 11.2., 29.11.1880: Burada anlatılan bir duruşma zaptına göre Damat Mahmut Paşa'nın idaresine verilen şirket, birkaç kişinin aracılığıyla (W. V. Shelton, Tophane atölyelerinin yöneticisi; M. Kyriakopulo, Phare du Bosphore gazetesinin müdürü vb.) W. P. Courdji ve Banker G. Zarifi tarafından idare edilen bir şirkete kiralandı, çünkü paşa şirketin derhtlerinden kurtulmak istiyordu; ayrıca bak. Stamboul, 30.12.1882.

⁷⁸³ Örn. LT 9.3.1872; Stamboul, 7.9., 2.10.1878; 27.8., 29.11.1880.

⁷⁸⁴ Semt sakinlerinin şikayetleri üzerine 1879'da bir komisyon oluşturulur ve komisyon bazı onarımların yapılmasını emreder; bunlar Ağustos 1880 için öngörülmüştür'. Stamboul, 4.6., 18.8.1879.

⁷⁸⁵ Karş. Stamboul, 10.6.1881. Liman içi faaliyet iznine sahip yabancı bandıralı römorkörlerle yakın mesafe yolcu ulaşımından da pay alma girişimleri olduğu anlaşılıyor: Stamboul, 4.12.1880.

Grafik 3 : Çeşitli Limanların Yükleme-Boşaltma Tonajları⁷⁸⁶

Yukarıdaki tabloda, Akdeniz limanlarına oranla gözle görülür bir artış kaydetti; bunu, limanların yükleme boşaltma tonajlarını gösteren üsteki tablodan da görebiliriz.

Grafik 4 : Çeşitli Limanların Yükleme-Boşaltma Tonajları⁷⁸⁷

Başlangıçta kısmen donanmaya ve devlet denizcilik kuruluşuna ait vapurlar, daha sonraları özel girişimciler ve 1895'ten itibaren de önce dört vapurla olmak üzere Soci fiançaise de Re morquage, Pilotage et Sauvetage (Fransız Römork, Kılavuz ve Kurtarma Hizmetleri Şirketi) tarafından yürütülen römorkör hizmetleri için 1909'da bir

⁷⁸⁶ Burada verilen rakamlar, yukarıdaki İstanbul rakamları ile J. Krauss, Deutsch-türkische Handelsbeziehungen (1901) 78'deki bir karşılaştırmaya dayanıyor; ayrıca karşı. R. S. MacElwee, Port Development(1925) s. 128vd.

⁷⁸⁷ Bulletin de la Societe Geographique de Marseille 13, 1889, s. 427.

devlet şirketi kuruldu.⁷⁸⁸ Buharlı gemiciliğin başlangıcından itibaren sadece römorkörlerin geceleri de seyretmelerine izin verilmişti; Boğaz hattının son derece imtiyazlı gemilerine bile gece seyretmek yasaktı.⁷⁸⁹

Sonunda yabancılar bölgedeki varlıklarını ve faaliyetlerinin büyük bölümünü İzmir kentiyle sınırlandırmak zorunda kaldılar. 1889 gibi yakın bir tarihte, bütün Batı Anadolu'daki 55,467 yabancıların 50,000'i İzmir'in içinde ya da hemen yakın çevresinde yaşıyordu.⁷⁹⁰ İç bölgelerdeyse, yabancılar ekonomik faaliyetin önceden varolan kanallarını ve bunları denetleyenleri yani yerel aracıları kabullenmek zorunda kalmışlardı.

R.12 Temmuz 1302 günü İdare-i Mahsusanın ticareti bahri vapuru ile Karadeniz sahillerine gönderilen 477 redif askerinin navlunu olan 15,860 kuruşun bahriye hazinesinden verilmişti.⁷⁹¹ R.1302 senesi teşrincevvel'i 21'nci gününden, teşrinsani 29'ncü gününe kadar idareyi mahsusa vapurları ile taşradan İstanbul'a nakledilmiş olan asker ve eşya bedeli olan 1172 kuruşun ödenmişti.⁷⁹² Tersane emrinde asker nakliyatı için yeteri miktarda vapur bulunmadığından İngiltere'de Royal kumpanyasının Sedern isimli vapuru 7,000 sterline satılacağı öğrenilmiş olup bu vapurun satın alınmıştır.⁷⁹³

1882 yılında İstanbul'a gelip giden posta vapurlarının hangi ülkelere ait oldukları, bunların hangi sıklıklarla gelip gittikleri ve miktarları hakkında bir araştırma yapılmış ve bu araştırmanın sonucunda yabancı vapurlarının bu işi ne kadar büyük bir kazanç kapısı haline getirdikleri anlaşılmıştır.⁷⁹⁴

⁷⁸⁸ Römorkör servisi devlet gemilerinin yanı sıra 1851'den, beri yabancı vapurlar tarafından da verilmişti (JC, 29.11.1851, 24.3.1852: İng. vapuru Crescent; JC, 21.6.1852: Pisani şirketine ait Britannia römorkörü; JC, 14.8.1852: A. Vitalis şirketinin Sofia römorkörü). 1895'te kurulan Societe hakkında: J. Thobie, *Varia Turcica* 3, 1986, s. 378; kuruluşu Düyun-u Umumiye'deki İngiliz temsilci Sir Vincent Caillard katılmıştı (İst. Ans. VI s. 3346). Yerli bir römorkör şirketi 1909'da, liman reisinin yönetiminde bir anonim şirket olarak kuruldu: Osmanischer Lloyd, 7.9.1909; 1925'ten itibaren römorkör servisi tüm diğer liman görevleriyle birlikte yeni kurulan liman işletmesi şirketine verildi: Ethem, *Hafen*, s. 70.

⁷⁸⁹ JC, 21.6.1852; 1870'den beri süren gece seyir yasağı kaldırılması hak. karş. PHA 1870 II 317.

⁷⁹⁰ Cuinet, 1892, s. 439

⁷⁹¹ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 8 Ağustos 1886 Dosya No 996 Sayfa No 8

⁷⁹² Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 5 Kanunsani 1887 Dosya No 979 Sayfa No 34

⁷⁹³ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 23 Teşrinsani 1887 Dosya No 978 Sayfa No 32

⁷⁹⁴ B.O.A Y.MTV, 8/67

Dönemin istatistiklerinde⁷⁹⁵ İstanbul yükleme-boşaltma kapasitesine göre “büyük limanlar” arasında sayılıyordu; ancak malların değerleri bakımından, İskenderiye, Cenova ve Trieste’nin hayli gerisinde, hatta Odessa’dan bile sonra geliyordu, fakat o dönemde konuya vakıf olanların görüşüne göre de bölgesel istatistiklerin ihtiyatla kullanılması gerekiyordu.⁷⁹⁶

Teşviki ticaret-i bahriye nizamnamesine göre, devlet limanlarında inşa edilecek otuz tonilatoya kadar ticaret gemilerine ait malzemenin gümrük resminden muaf tutulacağına karar verilmiştir.⁷⁹⁷ Rusya, İngiltere ve Fransa’nın ticaret ve posta gemileri haberleşmenin büyük bir kısmında söz sahibi olmuşlardı. Osmanlı Postalarının yabancı vapur şirketleriyle değil, yerli vapurlarla gönderilmesi düşünülmüştü. 1896 yılında Flaryo Vrobotino adlı Vapur Şirketiyle, Hamidiye ve Hacı Davut Vapur kumpanyalarıyla daha önceden imzalanmış sözleşmeye benzer şartlarla posta taşıma antlaşması yapmıştı.⁷⁹⁸ 1880-1881’de İngiltere’den dört yeni gemi ısmarlandı ve bunlardan ilk teslim edilen Ayakapı, gemi dümencisinin tecrübesizliği nedeniyle bir kaza geçirdi.⁷⁹⁹ Haliç semtlerinden bazılarının sakinleri başka ulaşım araçları arayışını içinde çeşitli girişimlerde bulundular.⁸⁰⁰

Deniz gücünün çoğaltılması ve kuvvetlendirilmesi için fenerler imtiyazı sahibi Kolas’dan alınacak borç paranın miktarı belirlenmişti.⁸⁰¹ Deniz kuvvetleri ihtiyacı için tüccar Mişon efendiden faizsiz borç alınan altı yüz bin kuruş⁸⁰² altı ay müddetle %9

⁷⁹⁵ K. Wiedenfeld, *Nauticus* 7, 1905, s. 163 vd. 1903 verilerini “dünya limanları” (Londra, Cenova, Marsilya, Hamburg, Bremen, Trieste), “büyük limanlar” (örn. İskenderiye, Bristol, Manchester, Glasgow, İstanbul, İzmir, Odesa, Boston) ve “bölgesel limanlar” (örn. Gdansk, Riga, Atina, Venedik, Fiume, Varna) olarak bölümlüyor. A. Oppel, *Deutsche Rundschau für Geographie und Statistik* 33, 1910/11, s. 193 vd. ve s. 241 vd. İstanbul’u tonaj sayılarına göre IV. sınıfa, ciroya göre VIII, sınıfa yerleştiriyor (örn. III. sınıfta Marsilya, V. sınıfta Cenova, Trieste, İskenderiye, VII, sınıfta Odesa, Malta, Fiume vb. yer alıyor). M. R. Kaufmann, *WA* 3, 1913, s. 575

⁷⁹⁶ Bölgesel istatistiklerin bilgi değeri hak. G. Herlt, *WA* 4, 1914, s. 81-105

⁷⁹⁷ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 1 Eylül 1886 Dosya No 275 Sayfa No 47/A

⁷⁹⁸ B.O.A İrade, Tel -Pos, 249/16

⁷⁹⁹ Stamboul, 28.9.1880; Ayakapı’nın yaptığı kaza hak.: Stamboul, 14.10.1880.

⁸⁰⁰ Tüm bilgiler Osmanischer Lloyd’dan alınmıştır: 3.12.1908 Balat sakinlerinin şikayetleri; 17.2.1909 Haliç vapuruna fazla eskidiğinden el konu, yerine römorkör konu; 5.8.1909 yolcular kendi girişimleriyle gemiler kir alıyor ve kayıkçılarla aralarında kavga çıkıyor, polis müdahale ediyor; 20.8.1909 şirketin yeniden örgütlenmesine ilişkin planlar; 16.11.1910 gemilerin pis ve aşırı doluna dair şikayetler.

⁸⁰¹ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 26 Mayıs 1887 Dosya No 279 Sayfa No 1/A

⁸⁰² Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 2 Haziran 1887 Dosya No 279 Sayfa No 124/A

faiz ve %1 komisyon ile tüccar Artin Aslanyan'dan alınan borç,⁸⁰³ %7 faiz ve %2 komisyon ile borç alınan para.⁸⁰⁴ dört ay için yüzde altı faizle borç alınan para.⁸⁰⁵ Tüccar Artin Aslanyan efendi'den borç alınan %6 faizle (6 ayda ödenmek üzere) beş bin altın.⁸⁰⁶ Görüldüğü üzere modernleşme için birçok kaynaktan uygun olanları değerlendirilmiştir.

Ambarlarında lüzumunda kullanılmak üzere top taşıyan yunan posta vapurlarının tehlike yarattığı dikkat edilmesi istenmiştir.⁸⁰⁷ Memleketimize silah ve mühimmat çıkartmak üzere Yunanlılar tarafından hazırlanmakta olan ticaret vapurları belirlenmiş olup gerekli önlem almaları istenmiştir.⁸⁰⁸ Tüccar gemilerine top, tüfek, mühimmat ve personel ayrılması istenmiştir.⁸⁰⁹ Serbestçe Köstence limanına gidip gelen Rus tüccar gemileri ve bunlara mani olmayan harp gemileri hakkında bilgilendirilmiştir.⁸¹⁰

Bahri Ahmer'e memur edilen Beyrut korvetinin ihtiyacı için 400 adet Osmanlı altını verilmiştir.⁸¹¹ Midilli'de bulunan Müjderesan vapuru ile 5 no. tarak dubasının seneyi haliye ikinci 6 aylık muhassesatı olan 94997 kuruşun Ceyayiri Bahri Sefit vilayeti emvalinden verilmiştir.⁸¹² Trablusgarp tarafında bulunan gemilerin R.1300 senesi birinci altı aylık tahsisatı bakiyesi olan 199718 kuruşun Trablusgarp gümrüğünün mezkur sene hasılatından ödenmesine karar verilmiştir.⁸¹³ İşkodra komodorluğu emrinde bulunan Boyana ve Nüzhet vapurları ile Preveze komodorluğu idaresinde bulunan Hizber, Seyyar ve Seyyadı Derya vapurlarının ikinci 6 aylık muhassesatı olan 167465 kuruşun Yanya vilayeti emvalinden 50000 kuruşun dahi İşkodra rüsumatından verilmesi istenmiştir.⁸¹⁴ Bingazi'de bulunan sayyat stimbotu ile tarak dubasının R. 1300 senesi Eylül başından Şubat'ına kadar ki tahsisatı olan 95000 kuruşun Bingazi vilayeti

⁸⁰³ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 7 Ksım 1893 Dosya No 414 Sayfa No 23/A

⁸⁰⁴ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 7 Şubat 1894 Dosya No 417 Sayfa No 234/A

⁸⁰⁵ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 11 Eylül 1893 Dosya No 419 Sayfa No 11/A

⁸⁰⁶ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 13 Mart 1896 Dosya No 468 Sayfa No 4/A

⁸⁰⁷ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 13 Mart 1886 Dosya No 266 Sayfa No 83/A

⁸⁰⁸ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 30 Nisan 1905 Dosya No 700 Sayfa No 153/A

⁸⁰⁹ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 2 Mayıs 1877 Dosya No 109 Sayfa No 95/A

⁸¹⁰ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 26 Temmuz 1877 Dosya No 123 Sayfa No 26/A-50/A

⁸¹¹ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 14 Kanunuevvel 1878 Dosya No 696/A Sayfa No 102

⁸¹² Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 22 Eylül 1884 Dosya No 854 Sayfa No 44

⁸¹³ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 10 Ağustos 1884 Dosya No 864 Sayfa No 17

⁸¹⁴ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 25 Eylül 1886 Dosya No 854 Sayfa No 61,72

emvaline gönderildi.⁸¹⁵ İşkodra'da bulunan Şevket Numa vapurunun R.1301 senesi birinci altı aylık tahsisatı olan 50366 kuruşun Yanya vilayeti emvaline havalesinin verildi.⁸¹⁶ Basra'da bulunan gemilerle tersanenin R.1300 senesi ilk altı aylık tahsisatı olan 500133 kuruşun, 400133 kuruşu R.1300 ve 100000 kuruş dahi R.1299 senesi tahsisatından tesviyesinin Bağdat vilayetine yazılmıştır.⁸¹⁷

Trablusgarp ile İskenderiye arasında işletilmek üzere İdare-i Mahsusa'dan 15,000 liraya bir vapur alınmıştır.⁸¹⁸ Muahcir nakli için İdare-i Mahsusadan kiralanan 5 adet vapurun kira bedelleri olan 586,000 kuruşun R. 1295 senesi envalinden ödenmek üzere maliye hazinesinden verilmesi için havalesinin tertip edildi.⁸¹⁹ İdareyi Masusa makamına kayım olmak üzere teşekkül eden Sefain Şireti Osmaniye'sinin teşkiline dair mukavele gereğince şirketin hükümeti seniyeye vereceği 351000 liraya mukabil idarenin bütün mevcudat, menkul ve gayrı menkul eşyası ile bütün borç ve taahhütlerinin yüklenmiştir.⁸²⁰ Tersane-i Amirede tamir edilmekte olan İdare-i Mahsusanın İzmit ve Medarı Fevait vapurların tamir bedeline mahsuben gönderilen 180 adet Osmanlı lirasının Bahriye Hazinesine irat kaydedilmiştir.⁸²¹ Ticaret-i bahriye kanunu şerhinin neşr olunduğu⁸²² Daire-i Bahriyenin 1305 senesi muhassesat-ı adiyesinin altmış milyon kuruş olarak tahdi edildi.⁸²³

Süveyş kanalından geçiş nizamnamesinin yürürlüğe konmuştur.⁸²⁴ Yabancı tüccar gemilerinin köprülerden içeri alınmaması istenmiştir.⁸²⁵ Rusya'dan hareket eden ve limanlarımıza gelen yabancı tüccar gemilerinin patentelerini mahalli şehbenderlere vize ettirmişlerdi.⁸²⁶ Yeni usul üzere yapılan ticaret gemileri ölçüsü ve alınacak rüsum hakkında gelişmeler sağlanmıştı.⁸²⁷ Yabancı parasının hudutlarımız içerisinde

⁸¹⁵ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 15 Teşrinievvel 1884 Dosya No 873 Sayfa No 14,44

⁸¹⁶ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 2 Mayıs 1886 Dosya No 957 Sayfa No 67

⁸¹⁷ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 23 Haziran 1884 Dosya No 850 Sayfa No 16

⁸¹⁸ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 8 Nisan 1885 Dosya No 880 Sayfa No 60

⁸¹⁹ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 15 Mayıs 1885 Dosya No 928 Sayfa No 3

⁸²⁰ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 21 Teşrinsani 1900 Dosya No 2211 Sayfa No 25

⁸²¹ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 4 Şubat 1885 Dosya No 897 Sayfa No 2

⁸²² Dz. Müz. Arşivi Bölüm Mektubi 16 Nisan 1896 Defter No 1026 Sayfa No 26

⁸²³ Dz. Müz. Arşivi Erkânı Harbiye Bölümü M. 25 Mart 1889 Dosya No 564 Sayfa No 12/A

⁸²⁴ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 7 Ekim 1878 Dosya No 124 Sayfa No 39/A

⁸²⁵ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 9 Ekim 1879 Dosya No 140 Sayfa No 107/A

⁸²⁶ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 16 Ocak 1881 dosya No 178 Sayfa No 139/A

⁸²⁷ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 4 Haziran 1883 Dosya No 224 Sayfa No 17/A

tedavülünün men'i getirilmiştir.⁸²⁸ Van gölünde tüccar eşyası nakleden kayıkların ödeyecekleri rüsum tutarları bildirildi.⁸²⁹

Dicle ve fırat nehirlerinde işletilmek üzere Glasgov'da Graham kumpanyasına hazine tarafından sipariş edilen vapurları.⁸³⁰ Midilli'de bulunan gürcü kumpanyası vapurlarının idare-i mahsusa için satın alınması⁸³¹ Harp zamanında kruvazör haline sokulan ticaret gemileri hakkında çalışmalar netleşmiştir.⁸³² Edirne korvetinin Cidde'ye gidişinde yolculardan tahsil edilen 5,937 kuruşun bahriye hazinesine verildiği.⁸³³

İzmir'de kurulan şirket-i hayriye reisi İstefan efendi'ye nişan verildiği⁸³⁴ bildirilmiştir. İzmir rıhtım şirketi mukavelenamesi mucibince, askeri eşyanın rıhtım resminden muaf olacağı bildirilmiştir.⁸³⁵ İzmir Şirketi Hamidiye vapurları idaresinden rüsum olarak 15875 kurş alındı.⁸³⁶ Tekirdağ, Karabiga hatlarına Şirketi Hayriye tarafından yapılacak yolcu seferlerine başlanılmıştır.⁸³⁷

Memleketimizde bulunan yunan tabalı tüccarların on beş gün zarfında memleketlerine iadeleri hakkında vekiller heyeti kararı⁸³⁸ üzerine Ummanı Osmani şirketinin bozuk durumunun düzeltilmesi işlemlerine başlanarak modernleştirilmeye çalışılmış.⁸³⁹ Umman idaresi vapur işletmesinin beş sene kira ile mültezime verilmiştir.⁸⁴⁰ Beyrut'a Osmaniye şirketi ismi altında istenen vapur işletme imtiyazı verilmişti.⁸⁴¹

Nakliye hizmetinde kullanılmak üzere İngiltere'den satın alınacak vapurun bedelinin 13585 Osmanlı altını olduğu bildirilmiştir.⁸⁴² Ser mimar Hüsnü paşanın

⁸²⁸ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 19 Ocak 1884 Dosya No 195 Sayfa No 12/A

⁸²⁹ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 4 Aralık 1887 Dosya No 278 Sayfa No 187/A

⁸³⁰ Dz. Müz. Arşivi Bölüm Mektubi 10 Tarih 4 Şubat 1902 Defter No 1353 Sayfa No 29-33

⁸³¹ Dz. Müz. Arşivi Tersane Bölümü 21 Temmuz 1904 Dosya No 719 Sayfa No 197/A

⁸³² Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 1 Ekim 1907 Dosya No 753 Sayfa No 12/A

⁸³³ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 5 Kanunusani 1886 Dosya No 908 Sayfa No 36

⁸³⁴ Dz. Müz. Arşivi Bölüm Mektubi 10 Tarih 29 Temmuz 1893 Defter No 812 Sayfa No 70

⁸³⁵ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 30 Aralık 1883 Dosya No 226 Sayfa No 19/A

⁸³⁶ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 27 Kanunuevvel 1892 Dosya No 1349 Sayfa No 105

⁸³⁷ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 18 Mayıs 1884 Dosya No 224 Sayfa No 5/A

⁸³⁸ Dz. Müz. Arşivi Limanlar Bölümü 23 Nisan 1897 Dosya No 29 Sayfa No 47

⁸³⁹ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 26 Temmuz 1879 Dosya No 148 Sayfa No 39/A

⁸⁴⁰ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 22 Kasım 1884 Dosya No 223 Sayfa No 14/A

⁸⁴¹ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 10 Eylül 1894 Dosya No 444 Sayfa No 209/A

⁸⁴² Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 17 Mart 1885 Dosya No 926 Sayfa No 3

Londra'dan satın alacağı vapur ve diğer eşya bedeline mahsuben kendisine 3 defada gönderilen 1715375 kuruşa ilave olarak 110125 kuruş daha gönderilmiştir.⁸⁴³ Akdeniz boğazı için İngiltere'den satın alınan iki römorkör bedeli olan 26000 kuruşun tophane hazinesinden tahsil edilerek bahriye hazinesine irat kaydedilmiştir.⁸⁴⁴

Yelkenliler 1914'e kadar, 19. yüzyıl öncesi yaşanan artış oranlarını taşıyarak varlıklarını devam ettirmişlerdi. Bunlar da yabancı buharlı gemiler gibi yeni işler elde ettiler. 1879 ile 1914 arasında Osmanlı yelkenlilerinin tonajı 164.000'den 202.000 tona çıkmıştı. Fakat genel ticaret o kadar hızlı artıyordu ki tüm ticaret hacmi içinde Osmanlı denizcilerinin payı düşmüştü. Yelkenlilerin bu direncinin sebepleri, tam olarak hesaplanamayan fakat kabaca yüzde 75'lik paya sahip olan iç ticarete hitap etmelerinde, vapurların yardımcı unsurları haline gelmelerinde veya onların boşattıkları alanlara yönelmiş olmalarında aranmalıdır. Cidde'de 1890'lara kadar Müslüman tüccarlar on tane 1000 tonluk büyük yelkenli ve 400-600 tane de küçük yelkenliyle iş yapıyorlardı. 19. yüzyılın sonunda 2500 den fazla Osmanlı yelkenlisi her sene Beyrut'a geliyordu. Mersin'e 1897'de 529, 1906'da da 626 yelkenli geldi. Daha önemlisi 1880'lerin sonunda her yıl Trabzon'da 8000, İzmir'de de 1908 ile 1912 arasında 3000 yelkenli gemi girişi kaydedilmişti. Samsun'da ise 1888'de ancak 14 yelkenli gemi demirlemişti.⁸⁴⁵

Osmanlı buharlı gemileri, 1879'da 18.000 gros ton iken 1914'e kadar geçen 35 yılda altı kat aratarak 111.600 gros tona yükselmişti. Buna karşılık bu 35 yıllık dönemde buharlı gemilere ve teknolojisine rağmen yelkenli gemiler de %23'lük bir artışla 164.000 gros tondan 202.000 gros tona yükselmişlerdi. Osmanlı deniz ticaret filosunun gelişimi hızlı olmakla beraber, bu hareket geç başlamış (özellikle 1910 sonrası) ve büyük bir kısmı yelkenlilerden oluşan filo iktisadî bakımdan hiçbir zaman büyük önem taşımamıştı.⁸⁴⁶

⁸⁴³ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 10 Ekim 1885 Dosya No 933 Sayfa No 12

⁸⁴⁴ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 30 Teşvinsani 1886 Dosya No 966 Sayfa No 28

⁸⁴⁵ Quataert, 2004, s. 922.

⁸⁴⁶ Eldem, 1970, s. 168-169.

2. TERSANELERİN MODERNLEŞTİRME ÇALIŞMALARI

Tersanede de, hiç değilse birkaç alanda, bu yıllarda özellikle hızlanan teknik gelişmelere ayak uydurmaya gayret edildi: yeni geliştirilen su altı silahları (mayın ve torpiller) için bir imalathane kurulduktan sonra, 1895'te de bir elektrik tesisi faaliyete geçirildi. Tersanede denizaltı yapımı da denendi: 1886- 1887'de İsveçli Nordenfeit şirketinin sattığı iki küçük denizaltının parçaları tersanede İngiliz mühendis G. W. Garret tarafından monte edildi; kullanılmayan bu iki denizaltı 1909'da başka gemilerle birlikte hurdaya çıkarıldı.⁸⁴⁷

Tersane amelesinin yakalarına daimi ve muvakkat olmak üzere iki çeşit işaret konması kararına varılmıştır.⁸⁴⁸ Tersanedeki imalat ve harp gemilerinde kıyafetli bir şekil'e sokulması düşüncesiyle, bahriye fen komisyonu ismi altında bir komisyon teşkil olunarak, yabancı büyük denizci devletlerdeki ilerlemelerinin takip edilmesi istenmiştir.⁸⁴⁹ Tersane büro işlerinin ıslahı için bir ıslahat komisyonu teşkil edilmiştir.⁸⁵⁰ Tersanede imal edilecek yüz beygirlik elektrik makinesi, dinamo ve kazanlar,⁸⁵¹ Tersanede tesis olunan çelik fırını faaliyete sokulmuştur.⁸⁵² Tersane bakır fabrikasındaki bakır ve kurşun külçelerinden levha ve bunlardan ibrik, maşrapa vesaire imalı⁸⁵³ tersane çelik ve demir boru fabrikasının inşası,⁸⁵⁴ tersane içinde demir, çelik, pirinç fabrikaları kurulmasına karar verilerek levazım ihtiyaçlarının maliyetinin düşürülmesi hedeflenmiştir.⁸⁵⁵ Tersanede yeniden inşa edilecek çelik fabrikası,⁸⁵⁶ Tersanede ekmek fırını inşası,⁸⁵⁷ Kasımpaşa kışlası, tersane ve müstemilatına hava gazı alınmasına karar verilmiştir.⁸⁵⁸

⁸⁴⁷ Osmanischer Lloyd 28.1.1909; Gülen, Bahriyemiz, s. 57-63; G. Garrertt hak.: İst.Ans. XI (1972) s. 6004 vd.; iki denizaltının adları Abdülhamit ve Abdülmecit idi

⁸⁴⁸ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 1 Ocak 1895 Dosya No 462 Sayfa No 3/A-3/B

⁸⁴⁹ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 27 Aralık 1883 Dosya No 196 Sayfa No 1/A

⁸⁵⁰ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 30 Eylül 1879 Dosya No 140 Sayfa No 2/A

⁸⁵¹ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 16 Mart 1900 Dosya No 584 Sayfa No 2/A

⁸⁵² Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 19 Eylül 1887 Dosya No 280 Sayfa No 11/A

⁸⁵³ Dz. Müz. Arşivi Tersane Bölümü 31 Ekim 1888 Dosya No 564 Sayfa No 6/A

⁸⁵⁴ Dz. Müz. Arşivi Tersane Bölümü 12 Kasım 1888 Dosya No 564 Sayfa No 7/A

⁸⁵⁵ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 2 Aralık 1888 Dosya No 319 Sayfa No 162/A

⁸⁵⁶ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 4 Nisan 1894 Dosya No 417 Sayfa No 220/A

⁸⁵⁷ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 20 Haziran 1884 Dosya No 226 Sayfa No 64/A

⁸⁵⁸ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 3 Kasım 1884 Dosya No 222 Sayfa No 167/A

Kamil paşa vapuru kazanları için Londra'dan sipariş edilen 650 adet demir boru ve 156 adet masuralık boru ile 624 adet somun bedelinin 224 sterlin 4 şilin olarak gönderilmiştir.⁸⁵⁹ Londra'dan satın alınan mangenez madeni, çelik fırın ve bir adet torna tezgahı bedelinin 15759 kuruş ödenmişti.⁸⁶⁰ Tersane-i amire ihtiyacı için İskoçya'daki çelik fabrikasından satın alınan çelik perçin çivisi, demir civata ve köşebent bedelinin masrafları ile birlikte 8984 kuruş ödenmiştir.⁸⁶¹ Tersane ihtiyacı için Londra'da bulunan yüzbaşı rüştü efendiye sipariş edilip R. 23 Haziran 1315 tarihinde gümrükten geçen (80 torba) 4 ton perçin çivisi ve civatanın bedelinin 8000 kuruş olduğu.⁸⁶² Londra sefareti ateşe nevali kolağası vasıf efendi tarafından satın alınarak gönderilen 2 ton iyi cins kalayın bedeli olan 230 sterlin karşılığı olan 25477 kuruşun gönderilmiştir.⁸⁶³ Zeytinburnu fabrikasından alınan 235 okka bakır levhanın bedeli olan 3278 kuruşun bahriye hazinesinden ödenmiştir.⁸⁶⁴ Serasker paşanın evi için Tersane-i Amire fabrikalarında imal edilip teslim edilen 3 adet tulumba ve 1 adet sarnıç ve 2 merdivenin imal masrafı olan 9467 kuruşun serasker paşadan alınarak bahriye hazinesine irad kaydı hakkında fabrikalar nezaretince yazısı yazılmıştır.⁸⁶⁵ Tersane-i Amire demir, pirinç ve çelik boru imaline mahsus binanın içine konması gereken makine halat vs. in masrafı olan 4500 İngiliz lirasının İdare-i Mahsusa vapurlarının Bahriye Dairesine ait olan varidatından verilmiştir.⁸⁶⁶

Ayvansaray üzerinde, 19. yüzyıl sonlarına ait fotoğrafların gösterdiği gibi aynı anda birden fazla mavnanın onarılabildiği kızaklar bulunuyordu.⁸⁶⁷ Onun dışında ise, "Büyükdere'de sadece iki küçük tersane var ve bunlar en fazla iki direkli yelkenli gemilere yetecek büyüklükte, yeni gemi yapımına değil,"⁸⁶⁸ deniyordu. Haliç ve bazı Boğaz köylerindeki küçük işletmeler de de durum daha iyi görünmüyordu, bunlar eskisi

⁸⁵⁹ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 24 Şubat 1889 Dosya No 1083 Sayfa No 23

⁸⁶⁰ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 26 Nisan 1894 Dosya No 1408 Sayfa No 64

⁸⁶¹ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 13 Teşrinsani 1897 Dosya No 1408 Sayfa No 64

⁸⁶² Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 16 Temmuz 1899 Dosya No 1767 Sayfa No 11

⁸⁶³ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 22 Teşrinevvel 1901 Dosya No 1863 Sayfa No 1

⁸⁶⁴ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 15 Mart 1884 Dosya No 896 Sayfa No 7

⁸⁶⁵ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 21 Şubat 1884 Dosya No 788 Sayfa No 23

⁸⁶⁶ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 3 Teşrinisani 1888 Dosya No 1103 Sayfa No 106

⁸⁶⁷ C. Gavin, *Journal of Turkish Studies* 12, 1988, tablo 12. Burada, Ona Avrupa'da da o dönemde küçük tersanelerde büyük kızaklar, atölye binaları vb. olmadığını eklemek gerekiyor; bu konuda ayrıca karşı: Schiffahrt auf alten Photographien, Hamburg-Altona Müzesi kataloğu (Herford 1983) s. 27.

⁸⁶⁸ Schwegel, *Studien*, 414 vd.; bir gazete haberine göre (LT, 31.1.1873) Boğaz köylerindeki küçük gemi yapım tesisleri nakledilecekti, ancak bu tasarımın gerçekleşmediği anlaşıyor; ayrıca karşı. BHI 7, 1904, 4, s. 324.

gibi her büyüklükte kayık yapımı ve onarımıyla, ayrıca küçük yelkenli gemilerin elden geçirilmesiyle uğraşıyordu. Sigorta haritalarında Galata, Üsküdar ve İstinye’de tek tük kalafat yerleri görülüyor; gerekli aksesuarlar ise Galata’da yerleşik bazı atölyeler tarafından sağlanıyordu.⁸⁶⁹

Bazı yabancı mühendis ve küçük girişimciler tarafından işletilen birkaç atölye de vardı, ama bunlar genellikle sadece makineleri onarıyorlardı. Çoğu Rum olan 90 işçisi, on iki beygirlik bir buhar makinesi ve bir buhar çekiciyle bunların en büyüğü, Compagnie dü Navigation Va peur Eg (P. M. Courd;i) ait olandı. Faaliyet gösteren diğer atölyeler şunlardı:⁸⁷⁰

a) Chantier de Constructions mcaniques J. Jost, Ayakapı İskeleyi yakınındaki bir tesise ek olarak Tersâne-i Âmire yakınlarındaki ikinci bir tesise sahipti; burada 1900 sıralarında, aşağı yukarı 60 işçi çalışıyordu. İyi bir makine donanımına sahip şirketin imalatı arasında İstanbul’daki elçilikler için deniz motorları vardı. b) Chantiers Dollinger 40 işçisi ve modern donanımı olan, bir Avusturyalının yönetiminde 1900 yıllarında kurulmuş bir işletmeydi. c) Chantier Foscolo, gemi gövdelerinde yapılacak onarımlar için kendi kızağına sahip küçük bir işletmeydi, 1900 yıllarında yaklaşık 20 işçisi vardı. d) Chantiers A. Elefanti deniz motorları onarım işletmesiydi, on iki işçi çalıştırıyordu, ayrıca kayık ve yat yapıyordu. Bu gemi inşa tesislerinin yanı sıra, birkaç gemi makinesi tamir tesisi de faaliyet halindeydi: e) Tophane’deki Constantinople Engincering Ltd., bir buhar makinesine, buharlı çekice ve makine onarımı için başka gereçlere sahipti ve 1900’lerde 60 işçi çalıştırıyordu. f) Isler şirketi, 1900’lerde iş durumuna göre on beş ila 200 adam çalıştırıyor ve örneğin Deutsche Levant Linie’ye ait gemileri onarıyordu.

Heybeliada Çam limanında vapur ve yelkenli tüccar gemilerinin tamiri için 1 havuz ile tezgah inşasını deruhte eden Mösyö Hanson kumpası tarafın ruhsatiye namı

⁸⁶⁹ Bu konuda daha geniş bilgi, özellikle Pera ve Galata için hazırlanmış sigorta haritalarında bulunabilir; bunlara göre 1895’te burada çok sayıda anahtarcı, demirci ve kereste tüccarı bulunuyordu: Karş. öro. R. Huber, Plan de Galata, Pera, Taxim Pankaldi et Ferikeuy (1895); E. Goad, Plan d’Assurance de Constantinople II Para - Galata (1905 vd.) Plan 24.26.28.29. 30; bak. Maps of İstanbul, from the Middle Ages to the Present Day (Türkçe İngilizce), Türkiye Sınai Kalkınma Bankası (1990), ayrıca C. Kayra, Eski İstanbul’un Eski Haritaları, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Kültür İşleri Dairesi Başkanlığı Yayınları No. 1 (1990), özellikle s. 67 vd. (sigorta haritaları hakkında).

⁸⁷⁰ Bilgiler .BHI 7, 1904. 4, s. 32 vd.’den alınmadır.

ile bahriye hazinesine 100 adet İngiliz lirası verilmiştir.⁸⁷¹ Heybeliada'da Çam limanında tüccar gemileri için bir havuz ve tezgah inşasını deruhde eden Mösyö Saltone kumpanyasının ruhsat için bahriye hazinesine 100 altın yatırmıştır. Malta'da onarım yapılan Mukaddimeî hayır korvetinin tamir ücreti olan 589 İngiliz lirasının bahriye hazinesinin tahsisatına mahsuben Trablusgarp vilayeti emvarine muhavvel tahsisattan alınarak ödenmişti.⁸⁷² Zırhlı Mukaddimeî hayır korvetinin Malta'da havuz ve tamirat masrafı olan 80 sterlin 4 şilinin ödenmişti.⁸⁷³ İskender isimli korvetin Malta'da havuz ve tamir masrafı olan 92 sterlin 11 şilin ve altı peninin sterlin olarak bahriye Hazinesinden İngilter sefaretine verilmiştir.⁸⁷⁴ Tamirleri yapılmakta olan Sinop ve Byrutun onarımlarını 500,000 kuruşa deruhde eden Vasilaki efendiye dördüncü taksit olarak verilmesi gereken 102,394 kuruşun bahriye hazinesinden ödenmişti.⁸⁷⁵ Süveyşte bulunan gemilerin tamiri için Port Sait'te bulunan inşaiye miralayî ömer bey emrine 30,000 kuruş gönderildi.⁸⁷⁶ Bombay tersanesinde tamir olunan Bursa korvetinin tamir bedeli olan 39782,5 kuruşun ödemesi yapılmıştır.⁸⁷⁷ Gemlik tersanesi masrafları için Hüdavendigâr vilayeti Gemlik mal sandığından Bahriye Hazinesinin 22.763 kuruş alacağı olduğu bildirilmiştir.⁸⁷⁸ Osman Paşa marifeti ile havuzlarda tamir edilen Rus bandıralı iki geminin havuz ücreti olan 380730 kuruşun alınmıştı.⁸⁷⁹

Tersanedeki birkaç eski gemi hastane gemisi olarak hazırlanarak Sirkeci ve Ayakapı'da rıhtıma bağlandı;⁸⁸⁰ bu gemilerin gövdeleri nihayet 1879-1880'de hurdaya çıkarıldı.⁸⁸¹ Yönetimin başlattığı projelerin pek çoğu sonuçlanmamış olmakla birlikte, tamamlanan projeler de vardır; örneğin bir liman itfaiyesinin kurulması ve bu amaçla

⁸⁷¹ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 19 Mart 1885 Dosya No 926 Sayfa No 4

⁸⁷² Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 19 Teşrinisani 1883 Dosya No 798 Sayfa No 22

⁸⁷³ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 19 Mayıs 1885 Dosya No 932 Sayfa No 29

⁸⁷⁴ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 17 Ağustos 1887 Dosya No 1036 Sayfa No 17

⁸⁷⁵ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 20 Teşrinisani 188 Dosya No 1098 Sayfa No 67

⁸⁷⁶ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 21 Mart 1893 Dosya No 1162 Sayfa No 125

⁸⁷⁷ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 2 Haziran 1878 Dosya No 701 Sayfa No 16

⁸⁷⁸ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 2 Nisan 1883 Dosya No 797 Sayfa No 111

⁸⁷⁹ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 2 Haziran 1908 Dosya No 2182 Sayfa No 27

⁸⁸⁰ Stamboul, 102.1877: muhrip Yemiş İskelesi'nde; Stamboul, 22.11.1877: Sadiye, hastane gemisine dönüştü Stamboul, 12.5.1879: Kosova ve diğer hastane gemileri Sirkeci Ayakapı önünde.

⁸⁸¹ Stamboul, 12.5.1879: Kosova vapuruve II. Mahmut devrinden kalma iki başka gemi daha hurdaya çıkarılacak.

1873-1874'te Tersane'de buhar pompalarıyla donatılmış dört yangın söndürme botunun yapılması bunlar arasındadır.⁸⁸²

Peyki Şevket ve Berk-i satvet kruvazörlerinin Almanya'dan İstanbul'a getirilmiştir.⁸⁸³ Armstornng fabrikasından satın alınacak bir kruvazör ile iki açık deniz torpido Stimbotu karara bağlanmıştır.⁸⁸⁴ Amerika'dan satın alınacak bir kruvazör için anlaşma yapılmıştır.⁸⁸⁵ Krup fabrikasına sipariş edilecek iki adet kruvazör (Peyk ve Berk).⁸⁸⁶ Armstornng fabrikasında inşa edilmekte olan Hamidiye kruvazörü hakkında bilgilendirme raporu verilmiştir.⁸⁸⁷ Şnayder fabrikasına sipariş edilmiş olan 14 adet Ganbot ve Tarassut gemileri hakkında rapor sunulmuştur.⁸⁸⁸ İtalya'ya sipariş edilen kruvazör anlaşması detayı olarak verilmiştir.⁸⁸⁹

Heybeliada çam limanında bir havuz ve tezgâh inşasına başlanılmıştır.⁸⁹⁰ Heybeliada çam limanı mevkiinde tesis olunacak yüzer havuz müsadeseinin zaman aşımı dolayısıyla iptal edilmiştir.⁸⁹¹ Gelibolu'da Finikeliler zamanından kalma bir taş havuzun kapak ile kapatılarak İstanbul'daki gibi bir havuz halie konması için teklifler değerlendirilmiştir.⁸⁹² Bir numaralı büyük havuzun baş tarafında ki rıhtımın yeniden yaptırılmasına karar verilmiştir.⁸⁹³ Havuzlarda kazanhane binası yaptırılması istenmiş.⁸⁹⁴ İzmit tersanesinde yeni usulde ve büyük gemileri alacak bir havuz inşasına başlanılmıştır.⁸⁹⁵

Tersane-i amire ve diğer tersanelerde tezgâha konulan iki adet ahşap korvet.⁸⁹⁶ Tersane-i Amire ve İzmit tersanesinde yapılmakta olan iki fırkateyn ve iki kruvazörün

⁸⁸² LT2.6.1874.

⁸⁸³ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 12 Aralık 1907 Dosya No 272 Sayfa No 1/A

⁸⁸⁴ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 12 Aralık 1907 Dosya No 547 Sayfa No 8/A-8/B

⁸⁸⁵ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 5 Ocak 1901 Dosya No 573 Sayfa No 16/A-17/A

⁸⁸⁶ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 20 Ocak 1902 Dosya No 612 Sayfa No 12/A-12/B

⁸⁸⁷ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 17 Ocak 1902 Dosya No 612 Sayfa No 51/A

⁸⁸⁸ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 5 Ağustos 1907 Dosya No 760 Sayfa No 6/A-17/A-42/A

⁸⁸⁹ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 5 Şubat 1908 Dosya No 762 Sayfa No 155/A

⁸⁹⁰ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 1 Hazira 1879 Dosya No 154 Sayfa No 122/A

⁸⁹¹ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 14 Ağustos 1890 Dosya No 362 Sayfa No 2/A

⁸⁹² Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 8 Ekim 1887 Dosya No 280 Sayfa No 208/A

⁸⁹³ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 28 Ağustos 1900 Dosya No 575/A Sayfa No 3/A

⁸⁹⁴ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 14 Ağustos 1902 Dosya No 575/A Sayfa No 4/B

⁸⁹⁵ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 30 Ağustos 1904 Dosya No 672 Sayfa No 184/A

⁸⁹⁶ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 12 Mayıs 1883 Dosya No 202 Sayfa No 3/A-3/B

uzun müddet inşaatının durması dolayısıyla inşaatla çürüdükleri rapor edilmiştir.⁸⁹⁷ İzmit, Gemlik ve Sinop tersanelerinin yeniden faaliyete getirilmesi için modernleşme faaliyetleri için rapor istenmişti.⁸⁹⁸ Sinop tersanesinin yeniden faaliyete geçirilmesi için modernleşme çalışmaları başlatıldı.⁸⁹⁹ Suda tersanesi ile limanda bulunan gemilerin R. 1296, 1297 ve 1298 seneleri tahsisatlarına mahsuben 3401 kuruş gönderilmişti.⁹⁰⁰

Tersanede inşa edilen zırhlı firkateyne yeni zırh kaplanılmış diğer gemiler için güzel bir tecrübe kazanılmıştır.⁹⁰¹ Tersanede inşa edilen bir zırhlı firkateynin denize indirilmiştir.⁹⁰² İzmit tersanesinde inşa edilecek Şadiye korveti ile Tersane-i Amire’de yapımakta olan gemiler masrafı olan 5,000,000 kuruşun hangi vilayetlerden tahsil edileceği belirlenmiştir.⁹⁰³ Tersane-i Amire’de inşa edilmekte olan Hüdavendigar firkateyni için Londra’dan sipariş edilen 44 ton çelik sac ile 4 ton çelik köşebent bedelinin 49494,5 kuruş olduğu.⁹⁰⁴ Tersane-i Amire ve İdare-i Mahsusa için Londra’ya sipariş edilen bir takım makas ve zımba makinesi ile 7 adet hidrolik zımba makinesinin bedeli navlunu ve diğer masrafı olarak 36975 kuruşun Bahriye Hazinesinden ödenmiştir.⁹⁰⁵

3. ALTYAPI VE EĞİTİMDE MODERNLEŞME ÇALIŞMALARI

Galata’ da ihracat gümrüğü, emtia gümrüğü, müskirat ve zahire gümrüğü, Kireçkapı’da ise, birkaç depo ve yazıhane binasıyla, daha 19. yüzyıl başlarından beri var olan Douane Francaise bulunuyordu. Günlük basında gümrük dairelerinin yanı sıra Donane des Fruits, Douane des Bois de Construction, Douane d’Insaas, Donane des Spiritueux ve Douane des Tabacs da anılıyor.⁹⁰⁶ Bununla birlikte, gümrük dairelerinin sayıca artması ve yeni düzenlemelerle durum düzelmiş görünmüyordu. Çeşitli mal kalemlerinden farklı gümrük dairelerinin sorumlu olması (çoğunlukla karışık

⁸⁹⁷ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 16 Kasım 1903 Dosya No 651 Sayfa No 117/A

⁸⁹⁸ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 1 Eylül 1886 Dosya No 275 Sayfa No 5/A

⁸⁹⁹ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 29 Mayıs 1899 Dosya No 558 Sayfa No 188/A

⁹⁰⁰ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 13 Kanunuevvel 1883 Dosya No 813 Sayfa No 1,6

⁹⁰¹ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 7 Ekim 1883 Dosya No 205 Sayfa No 7/A

⁹⁰² Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 3 Aralık 1884 Dosya No 217 Sayfa No 30/A

⁹⁰³ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 15 Ağustos 1889 Dosya No 1138 Sayfa No 20

⁹⁰⁴ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 19 Kanunuevvel 1900 Dosya No 1786 Sayfa No 108

⁹⁰⁵ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 30 Temmuz 1883 Dosya No 810 Sayfa No 36,38

⁹⁰⁶ LT, 14.3.1872; 11.3., 30.9. 1873; Stamboul, 11.2.1880; 11.8.1881. Bunların yerlerinin ve işlevlerinin belirlenmesi, arşivde özel araştırmalar gerektiriyor.

kalemlerden oluşan) gemi yüklerinin boşaltılmasında zorluklara neden oluyor, öte yandan da bu işe uygun depo yerlerinin yokluğu nedeniyle transit mallar sık sık bağlantı seferini yapacak gemiye taşınmak üzere yüklendikleri mavnalarda bekliyordu. Bunun gümrükten kaçınmanın sık başvurulmuş bir yolu olduğu anlaşıyor.⁹⁰⁷

Arnavutköy’de bulunan en büyüğüne 1877 itibarıyla yılda yaklaşık 150.000 ton kömür indirildiği belirtiliyor; bu da halkın bir kesimi için güvenli geçim kaynağı, geri kalanı için ise duman ve tozdan sürekli rahatsızlık demektir; deponun başka bir yere (Beykoz’a) nakledilmesi isteklerinin artma nedeni buydu.⁹⁰⁸ Unkapanı’ndaki kömür depoları gemilerin yanı sıra, kent halkının da kömür ihtiyacını karşılıyordu, ama halkın büyük kısmı odunla ısınmaktaydı. Bu nedenle Haliç Boğaz kıyılarında uzun süredir var olan odun depoları bu gelişmeden etkilenmedi.⁹⁰⁹

Marmaris limanında 25,600 kuruş masrafla kömür mağazası inşa edilmesi istenmiştir.⁹¹⁰ Loyd kumpanyasının mars vapuru ile 186 tonu Kameron adasına ve 100 tonu Cidde iskelesine nakil ve teslim edilen 286 ton kömürün navlunu olan 31460 kurşun Hazineyi Bahriyeden verilmiştir.⁹¹¹ Trablusgarp limanında bulunan gemiler için İngiltere’den satın alınan 839 ton 2 kantar maden kömürünün bedeli olan 96249 kurşun Karamanyan Artin ve Şahinoğlu kumpanyalarına Hazineyi Bahriyeden verilmiştir.⁹¹² Cidde ile Kameron adasına teslim edilen 2000 ton İngiliz kömürünün bedeli olan 2800 sterlin mukabili 312,200 kurşun bahriye hazinesinden Mıgırdıç ve Chanes Esteban efendilere verilmiştir.⁹¹³ Girit’te bulunan gemiler için Londra’dan satın

⁹⁰⁷ Stamboul, 3.8.1882, yeni gümrükleme düzenlemesi hak.; Stamboul, 23.11.1883 transit mallarıyla kaçakçılık üzerine.

⁹⁰⁸ Kuruçeşme’deki kömür depolarının ilk zamanları hakkında en eski haber (JÇ 19.11.1850), orada çıkan bir yangına ilişkindir; Kuruçeşme’deki depoda aşağı yukarı iki hafta süren ve büyük maddi zararlar birlikte çevre halkına büyük rahatsızlık veren bir başka yangın hakkında bak. LT, 5. ve 14.10.1872. Unkapanı’ndaki kömür depoları hak, bak. LT, 4.8.1874: vapur hattının deposunda yangın. İngiliz şirketlerinin de İstanbul’da kömür depoları vardı, örn. Glamorgan Coal Comp. ve Cory Brothers&Comp., karş. W. E. Minchinton, British Port, of Call in the 19 th Century. Recueil Soc. J. Bodin 35: Les Grandes Escales III (1974) 40, 50. Ethem, Hafein 61’de İstanbul limanındaki kömür aktarımını “en eski meslek” olarak adlandırılıyor; 1925’te burada gemilerin ihtiyaçları için 450.000 tondan fazla kömür yükleniyordu; ancak bu yükleme Kuruçeşme’de değil, ağırlıklı iç limanda yapılıyordu

⁹⁰⁹ P. Throckmorton, MarMir 50, 1964, s. 210 vd.’ye göre

⁹¹⁰ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 14 Mayıs 1885 Dosya No 953 Sayfa No 22

⁹¹¹ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 26 Teşrinisani 1883 Dosya No 816 Sayfa No 19

⁹¹² Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 13 Teşrinievvel 1889 Dosya No 930 Sayfa No 7

⁹¹³ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 31 Kanunuevvel 1885 Dosya No 931 Sayfa No 95

alınan kömür bedeli olan 1,155,000 kuruşun havalesi yapılmıştır.⁹¹⁴ Kazanhane müteahhidi Osman paşa'dan satın alınan 67 ton Newcastle İngiliz maden kömürünün bedeli olan 8,801 kuruşun ödenmiştir.⁹¹⁵

Soci des Phares de l'Empire Ottoman ile imzalanan 20 yıllık anlaşma uzatılabilecekti, ancak Bâb-ı âli daha 12 Temmuz 1879'da 15 yıllık bir uzatmayı onayladı. Bu arada ücretlerden hükümetin alacağı pay yüzde 28'e yükseldi, buna karşılık Osmanlılar bina ve işletme masraflarını üstlendiler. 1894'te sözleşme 25 yıl daha uzatıldı (1 Temmuz 1899'dan 1924'e kadar) ve Osmanlı payı bir kere daha yükseltilerek yüzde 50 yapıldı.⁹¹⁶ Herkes tarafından aşırı yüksek bulunan ücretler, Boğazları geçen gemilerin tonajına göre hesaplanıyor ve hayli ihtilaf konusu olduğu halde Süveyş Kanalı şirketinin ölçüm kuralları esas alınıyordu, zaten tüm gemi ölçüm sistemleri tartışmalıydı.⁹¹⁷ Sonuçta fener şirketinin ücretleri 1896'da yüzde 15 azaltıldı. 1891'den itibaren yukarıda sayılan şirket yöneticilerinin yanı sıra Ch. Garnier (İstanbul tranvay şirketinin müdürü) fener şirketinin başmühendisiydi.⁹¹⁸ İlk kez 1883'te kurulan uluslararası deniz kurtarma şirketi ise 1893'te Boğaz'ın kuzey girişinde bir fener gemisi tutuyordu, ikinci bir gemi ise yedekteydi.⁹¹⁹

Kilyos'taki istasyonun amaca daha uygun şekilde düzenlenmesine ilişkin uzun süren bir tartışma, 1882-1883 kışında İngiliz vapuru King Arthur'un karaya oturmasıyla patlak verdi, ancak bu tartışma önemli bir değişikliğe yol açmış görünmüyor.⁹²⁰ Bingazi'deki tarak dubası için 1, Ahter ve Teşvikiye vapurları için 2 kazanın imalinin ikinci taksidi olan 3,592 kuruşu R. 1305 senesi bahriye hazinesi tahsisatından ödenmişti.⁹²¹ Kurtarma servisinin genişletilmesiyle ortaya çıkan masrafları karşılamak için, tıpkı diğer denizcilik harçları gibi, geçiş yapan gemilerden bu hizmet için de katkı

⁹¹⁴ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 31 Eylül 1889 Dosya No 1133 Sayfa No 74

⁹¹⁵ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 23 Teşrinievvel 1898 Dosya No 1647 Sayfa No 5

⁹¹⁶ Morawitz, Türkiye, s. 200.

⁹¹⁷ PHA, 1858 II s. 37; PHA, 1864 No.38, s. 267; PHA, 1868, No.4, s. 98; ayrıca bak. W. Salisbury, MarMir 52, 1966, s. 51-51; a.k., MarMir 53, 1967, s. 251-261; F.C. Lane, The Economical History Review 2. Ser. 17, 1964, s. 213-233.

⁹¹⁸ Compte-Rendu des Travaux, Chambre de Commerce Française de Constantinople 1890.

⁹¹⁹ Deniz yüzbaşısı Trnje, Marine-Rundschau II, 1900, s. 24; Stamboul, 28.11.1879, 11. ve 13.2.1880, 4.4.1881; Troje, Marine-Rundschau II, 1900, s. 23 vd Ayrıca karş. Ethem, Hafen, s. 68 vd.; C. Gavin, Journal of Turkish Studies 12, 1988, s. 222. s. 251, R. W. Walker, MarMir 55, 1969, s. 263-280; E. W. Middleton, Lifeboats of the World (1977).

⁹²⁰ Stamboul, 7-10.3.1883

⁹²¹ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 4 Mart 1890 Dosya No 1162 Sayfa No 125

alınacaktı,⁹²² ancak meselenin ilk düşünüldüğü 1880 yılı başlarından itibaren, bu konuda elçiliklerle Bâb-ı âli arasında uzun tartışmaların yürütülmesi gerekti. Bunlar ancak 1883'te, uluslararası bir kurtarma şirketinin kuruluşuyla sona erdi. Londra ataşe nevali kaymakam Halil bey vasıtasıyla satın alınan 125 adet cankurtaran şamandırasının bedelinin 77 sterlin 12 şilin karşılığı 8495 kuruş 10 paranın bahriye hazinesinden verilmiştir.⁹²³ Burada çalışan personelin maaşlarının ödenmesinden, tesislerin bakımından ve işletilmesinden de sorumlu olan şirket, 1893'te Karadeniz'in Anadolu kıyısında sekiz, Avrupa kıyısında da yedi istasyona, Karadeniz girişindeki bir fener gemisine ve bir de yedek gemiye sahipti. Şirket bunlara ek olarak 6 kurtarma botu, 4 yelkenli nakliye gemisi (bunlardan ikisi Anadolu yakasında) ve 8 küçük bot (5'i Anadolu için)⁹²⁴ bulunduruyordu. Bu deniz kurtarma servisi 20. yüzyılda da benzer şekilde, ancak bu sefer Türk idaresinde (1924'ten itibaren) sürdürüldü.⁹²⁵

Karantina makamlarının değil ama sağlık komisyonunun görevleri arasında, çöplerin toplanmasının denetimi de vardı. Nüfusun artması ve limandaki faaliyetin yoğunluğu nedeniyle 1880'lerde bu durumun düzeltilmesi öngörüldü.⁹²⁶

Depolama mekanları ve demirleme yerleri, mavnası sayısı ve gümrükteki işlem kapasiteleri gelen gemilerin ve malların işlemlerinin hızla yapılmasını büyük ölçüde aksatan engellerdi. Demirleme yeri olarak kullanıma açık yaklaşık 85 hektarlık su yüzeyi büyük görünse de, yüzyıl ortasından itibaren büyük bir hızla artan trafik karşısında bu sefer de gemi bağlama yeri ve tesisler-i sıkıntısı çekiliyordu. Bu nedenle

⁹²² Stamboul, 28.11.1879: Deniz kurtarma servisinde çalışanların ücretlerinin düşüklüğünü konu alan başmakale; aynı gazetede 11.2.1880 kurtarma servisini finanse etmek üzere tüm gemilerden alınacak bir harç üzerinde mutabakata varıldığı nota yer alıyor

⁹²³ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 28 Haziran 1892 Dosya No 1351 Sayfa No 9

⁹²⁴ Stamboul, 28.11.1879, 11. ve 13.2.1880, 4.4.1881; uluslararası şirketin kurulması ve faaliyeti hak. Deniz yüzbaşısı Troje, Marine-Rundschau 11, 1900, s. 23 vd Ayrıca karşı. Ethem, Hafen, s. 68 vd.; C. Gavin, Journal of Turkish Studies 12, 1988, s. 222. s. 251, Tablo 62-64. Avrupa'da deniz kurtarma servisleri 18. yüzyıl sonlarına doğru kurulmuştu (İngiltere'de 1772'de): R. W. Walker, MarMir 55, 1969, 263-280; E. W. Middleton, Lıfeboats of the World (1977).

⁹²⁵ Şirketin Türk idaresine geçtiği 1924'te Avrupa yakasında sekiz istasyon ve on iki roket kulübesi, Asya yakasında da yedi istasyon ve on roket kulübesi vardı: Ethem, Hafen, s. 68 vd

⁹²⁶ JC, 19.1.1850: limana yakın semtlerde Haliç'e atılan çöpler; Stamboul, 11.7.1877, gemilerin Haliç'e çok çöp attığına dair şikayetler.

de pek çok gemi liman bölgesinde demir atmak zorundaydı; 1880’de yılda ortalama 28 vapur limanda duruyordu.⁹²⁷

Büyük gemiler demirli dururken, yakın mesafelere sefer yapan yelkenli gemilerle boşaltma ve yükleme faaliyetinin vazgeçilmez unsuru mavnalar, kıyılarda neredeyse borda bordaya olmak üzere liman sularını tıklım tıklım dolduruyordu. O zamana kadar pek denetlenmeyen bu gemiler, 1880 ilkbaharından itibaren, gittikçe sıklaşan sorunlar (hırsızlık, kaçakçılık, silah taşınması, vb.) nedeniyle liman idaresinin denetimi altına alındı; daha sonra ise mavna ve kayık sahiplerinin vergilendirilmesi de tartışıldı.⁹²⁸

Şirket-i Hayriye’nin, yaklaşık 30 vapuru ve ayrıca sayısız kayık, demirleyen gemilerin arasında hareket etmek zorundaydı. Bu da, İstanbul’da sıkça görüldüğü gibi rüzgarın aniden döndüğü durumlarda büyük gemiler için daima çarpışma, çapayı ve zincirleri kaybetme tehlikesi demekti.⁹²⁹ Temsilciler, şamandıraların doğru döşenmediğini iddia ettiler. 1877 ilkbaharında Tophane önüne on şamandıra daha döşendi; Haziran 1909’daki bir ihalenin ardından 25 şamandıra daha alınacaktı.⁹³⁰

Petrolün başlangıçta Yedikule’de depolandıktan sonra, bir süre depo olarak eski bir gemiden yararlanması düşünüldü, ancak bu sefer bu geminin nere de duracağına karar verilemedi ve 1882’de özel olarak bu amaçla kurulan bir şirket tarafından Çubuklu’da bir petrol deposu yapıldı.⁹³¹

⁹²⁷ Loehnis, Beitrage, s. 20 vd.’ye göre.

⁹²⁸ LT 13.9.1874, kayıkların vergilendirilmesi hakkında; 1875’te şehremanetinin bir genelgesiyle kayık başına yolcu ve yük sayısı vb. hükme bağlandı: LT, 7.1., 12.1.1875.

⁹²⁹ Liman düzenine göre demirleme yerleri: Schwegel, Studien, 75; Demirleyen gemilerin sürüklenmesi JC, 29.11.1849; 29.11.1851; 24.3.1852. Bu arada belirtelim ki, gemilerin liman havuzunda (ya da akıntılı yerlerde kazıkara bağlı) durması ve yükün mavnalara aktarılması pek çok Avrupa limanında olağan bir uygulamaydı; karşı. Rudolph, Hafenstadt, s. 34 vd.; PHA 1869 II s. 396 vd. Şikilyederden birkaçı: JC, 29.10.1853; PHA 1869 II s. 396 vd.; Osmanischer Lloyd, 10-11.9.1910; Deutsche Levante-Zeitung 1, 1911, 9.22, bu örnekler, sorunun sürekliliğini gösteriyor.

⁹³⁰ Stamboul, 26.4.1877; Osmanischer Lloyd, 23.6.8909.

⁹³¹ LT, 13.9.1870: Yedikule’deki depolar; Schwegel, Studien, s. 74; Stamboul, 22.10.1879: eski gemi depo olacak; Stamboul, 31.5.1881: Çubuklu’daki depodan 4000 fiçı çalındı; Stamboul, 20.2. ve 19.4.1883: depo masraflarına %8 zam hakkında tebligat. 1914’te Çubuklu’da, ABD, Rusya ve Romanya’dan gelme yaklaşık 356.000 fiçı bulunduruluyordu (aylık tüketim 7040.000 fiçı dolayındaydı): Osmanischer Lloyd 3.8.1914.

Eski liman yönetmeliği gibi, yüksek rütbeli bir Osmanlı donanma subayının, İtalyan ve Rus liman reislerinin ve Fransız sefaretinin maiyet gemisi komutanının katılımıyla 1872’de ilk kez oluşturulan ve bir rapor hazırlaması öngörülen uluslararası bir komisyon da bu sorunlarla başa çıkamadı.⁹³² Burada sadece kaba hatlarıyla çizdiğimiz sorunlar, bu olumsuzlukların giderilmesi için birçok komisyon kurulmasına vesile oldu. 19. yüzyıl ortalarından beri var olan sorunlar sonraki yıllarda da benzer önlemler ve genelgelere rağmen ortadan kaldırılamadı; üstelik bunlar 28 Aralık 1881’de Messageries vapuru La Provence’in batmasının da etkisiyle elçiliklere, acentelere ve gemi kaptanlarına tekrar tekrar duyurulmuştu. Uzak ve yakın mesafeler arası sefer yapan gemi trafiği çok yoğun olduğu için yelkenli gemilerin, mavna, sandal ve kayıkların her gün karşı karşıya kalmaktadır. Kazaların önüne geçmek üzere liman reisliğinin getirdiği kısıtlama uyarınca, limanda bir kazaya neden olabilecek hızda seyreden her teknenin kaptanı ya da sahibi yüksek para cezalarına çarptırılabilir.⁹³³

Dahası, İstanbul yakasındaki Rüşumat Dairesi’nin kıyı şeridi bu arada o kadar alçalmıştı ki, Gemiyle limana ulaşan ziyaretçilerin genellikle gördüğü ve pek çok seyahatnamede kızgınlıkla, birkaç kere de mizahi bir dille yorumlanan manzara, limana ilk varıldığı sırada geminin etrafında yaşanan, yabancıların aklının almadığı hırgürdü. Yeni rıhtımın tesislerinin inşa edilmesinden önce, tüm yolcular kayıkçıların bağırış çığırışları arasında kayıkla karaya çıkarılıyor ve önce Pasaport Odası’na getiriliyordu. bu bina yüzyılın ilk yarısında henüz Kurşunlu Mahzen’deki eski yerinde bulunuyordu, ama daha sonra yeni bir binaya nakledildi.⁹³⁴

Haydarpaşa iskelesinin denize doğru uzatılması⁹³⁵ Kalamış ve Caddebostan iskelelerinin inşası⁹³⁶ Heybeliada vapur iskelesinin uzatılması⁹³⁷ Moda vapur iskelesinin

⁹³² Yeni liman yönetmeliği hak. LT, 8.4.1871; liman komisyonu hak.: LT 27.3.1872; LT 19.3.1873: yürürlükteki liman yönetmeliğinin ihlali üzerine; LT, 4.7.1874: Uluslararası liman komisyonunun Hobart Paşa başkanlığında toplanması.

⁹³³ Stamboul, 14.11.1882; yine benzer bir duyuru 14.1.1882 sayısındadır.

⁹³⁴ Liman hakkındaki izlenimler için karş. A. Corbin, Meereslust. Das Abendland und die Entdeckung der Küste 1750-1840(1990) s. 239 vd.; pasaport dairesi hak.: S. Kunalp, Tarih ve Toplum 7, 1987, 169; 1830-1840 yıllarında Emin Muhlis Paşa burada, hariciye nezaretine bağlı Pasaport Odasında çalışıyordu.

⁹³⁵ Dz. Müz. Arşivi Tersane Bölümü 11 Ekim 1891 Dosya No 564 Sayfa No 44/A

⁹³⁶ Dz. Müz. Arşivi Tersane Bölümü 12 Ocak 1892 Dosya No 564 Sayfa No 50/A

⁹³⁷ Dz. Müz. Arşivi Tersane Bölümü 21 Ekim 1892 Dosya No 564 Sayfa No 61/A

uzatılması⁹³⁸ Kalamış iskelesi üzerine iki mevki ve bir gazino inşası⁹³⁹ som rıhtım olarak inşa edilmekte olan Yalova vapur iskelesi⁹⁴⁰ Rus'ların Yeşilköy'de inşa ettirdikleri dört adet iskeleler hakkında rapor sunulmuştur.⁹⁴¹ Cibali vapur iskelesinin yaptırılması karara bağlanılmıştır.⁹⁴² Caddebostan vapur iskelesinin yeniden inşasına başlanılmıştır.⁹⁴³ Kartal vapur iskelesi üzerinde, kira bedeli bahriye mektebine ait gazino.⁹⁴⁴ İdare-i Mahsusaca Yalova'ya yaptırılacak ahşap iskele raporunu vermiştir.⁹⁴⁵ Yalova'da inşa edilen kâgir vapur iskelesine başlanılmıştır.⁹⁴⁶

Birkaç yıl sonra, fener şirketine önyak olan Mişel Paşa'nın sunmuş olduğu ve daha 1879'da imtiyazını aldığı üçüncü bir proje nihayet gerçekleştirildi.⁹⁴⁷ Henüz bitmemiş ve teknik ayrıntılarıyla hiç de olgunlaşmamış durumdaki proje, Sirkeci ile Unkapanı ve Azapkapı ile Tophane arasında boydan boya uzanan rıhtımlar yapılmasını, o zamana kadarki kıyı çizgisinin önünde hayli geniş alanların toprakla doldurulmasını ve ayrıca yeni kazanılan arazide yeni gümrük ve sıhhiye dairelerinin inşasını öngörüyordu. Bunun karşılığında şirket 70 yıllığına kullanım haklarını alacak ve yükleme işlerinden belirli harçlar alma hakkına sahip olacaktı.⁹⁴⁸

Daha önce de adı geçen Marsilyalı inşaat şirketi Dussaud Freres bu girişim için çıkardığı 18.120.000 franklık ön maliyet tahmini, İngiliz Crawley&Co. şirketinin görüşüne göre bir hayli düşüktü. Çeşitli çevrelerden, harçların yükselmesinden korkan gemicilik şirketlerinden gelen yeni eleştiriler bir komisyonun görevlendirilmesine yol açtı ve görüşmeler tarafların zıt tutumları yüzünden yıllarca sürdü.⁹⁴⁹ İnşaatı başlatacak

⁹³⁸ Dz. Müz. Arşivi Tersane Bölümü 10 Ağustos 1893 Dosya No 564 Sayfa No 74/A

⁹³⁹ Dz. Müz. Arşivi Tersane Bölümü 2 Eylül 1898 Dosya No 564 Sayfa No 114/B

⁹⁴⁰ Dz. Müz. Arşivi Tersane Bölümü 18 Ağustos 1899 Dosya No 564 Sayfa No 130/A

⁹⁴¹ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 22 Kasım 1878 Dosya No 112 Sayfa No 41/A

⁹⁴² Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 18 Haziran 1884 Dosya No 226 Sayfa No 9/A

⁹⁴³ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 23 Aralık 1893 Dosya No 487 Sayfa No 84/A

⁹⁴⁴ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 4 Eylül 1894 Dosya No 144 Sayfa No 173/A

⁹⁴⁵ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 5 Haziran 1899 Dosya No 558 Sayfa No 274/A

⁹⁴⁶ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 3 Nisan 1902 Dosya No 627 Sayfa No 179/A

⁹⁴⁷ Stamboul, 30.4.1879: rıhtım alanı için seçilen yerde yeni inşaatlar yapıldığına dair şikayetler; Stamboul, 26.11., 4.12.1879: M. Michel'in planlarının onaylanması ve ölçüm çalışmalarının başlaması; Stamboul, 19.3.1880: planlamalara katılmak isteyen bir semt halkı grubu hakkında haber.

⁹⁴⁸ Loehnis, Beitrage, s. 26 vd.; ayrıntılı olarak Bilge, İstanbul, çeş. s.

⁹⁴⁹ Loehnis, Beitrage, s. 27 vd.; Morawitz, Türki, s. 206 vd.; Bilge, İstanbul, I vd. Sözleşmenin geçmişi hakkındaki ayrıntılar muhtemelen dosyalardan yararlanılarak daha geniş ortaya konabilir (karş. örn. Bareilles 80), bak. örn. Chambre de Commerce Française, Compte-Rendu des Travaux, 1891, s. 128 vd., burada rıhtım harçlarının fazla yüksek olmasına İtalyanların itirazları yer alıyor.

olan Bâb-ı âli ile Der-i Saadet Rıhtım Dok ve Antrepoları Şirketi (Soci Anonyme Ottomane des Quais, Docks et Entrepôts de Constantinople) arasındaki sözleşme ancak 10 Kasım 1890'da imzalandı. Sözleşmeye göre inşaat çalışmaları iki yıl içerisinde başlayacak ve sekiz yıl sonra da Galata Köprüsü'ne kadarki rıhtım tesisleri bitmiş olacaktı. Rıhtımların iç köprüye kadarki geri kalan kısımları on dördüncü yılda tamamlanacaktı. Depoların inşası için gerekli arsalar, denizi doldurma yoluyla kazanıldığı ölçüde, şirket ve ayrıca Osmanlı hükümeti tarafından sağlanacaktı. İmtiyaz 85 yıllık bir süre için verildi, ancak devletin 40 yıl sonra tesisi maliyet fiyatına satın alma hakkı vardı. Yeni şirketin öz sermayesi başlangıçta 24 milyon franktı, ancak inşaat maliyetleri başlangıçta varsayıldığından çok daha yüksek çıktığından daha 1895'te yüzde beşlik bir borçlanma ile 12 milyon frank ve 1905'te de yüzde dördümlük bir borçlanma ile bir kere daha 11.500.000 frank artırılması gerekti.⁹⁵⁰ Bâb-ı âli şirketin yeni kazanılan araziler için "hükümlanlık dışı toprak" statüsü talep edeceğinden endişelenmesi, şirketi erken satın almaya çaba göstermesine neden oldu, ancak bu girişimler başarısız kaldı.⁹⁵¹

Bahriye hazinesi ihtiyacı için fenerler imtiyazı sahibi mösyö Kolas'dan borç alınan iki bin beş yüz gümüş mecdiye⁹⁵² Karadeniz boğazı dışında bulunan fener dubasına kablo döşenerek kıyı irtibatının temin edilmiştir.⁹⁵³ Almanya'dan numune olarak getirtilen iki renkli fenerler.⁹⁵⁴ İngiltere'den satın alınan manipleli işaret feneri ve iki renkli üç fenerli işaret cihazı (Gaznofeski)⁹⁵⁵ Fenerler idaresi hâsılatından alınan % 28 Bahriye hazinesi hissesi verilmiştir.⁹⁵⁶ Bahri Ahmerin Süveyştin Babil Mendeb'e kadar olan hicaz ve yemen sahillerine birden on iki numaraya kadar konulacak fenerlerin hasılatının % 28'in osmanlı hükümetine ait olacağı⁹⁵⁷ İmroz, Rodos, Kandeleros, Zoika ve Tikaya adalarına inşa edilen 5 kıta fenerin inşa masrafı olan 13 805 Osmanlı altının fenerlerden gelen gelirinden bahriye hazinesine düşen hisseninden

⁹⁵⁰ Bilge, İstanbul, 5; imtiyaz sahipleri arasında örn. Departement Bouches-du-Rhone temsilcisi Felix Granet de vardı.

⁹⁵¹ Bilge, İstanbul, 5vd.

⁹⁵² Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 24 Ocak 1885 Dosya No 227 Sayfa No 2/A

⁹⁵³ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 8 Şubat 1877 Dosya No 105 Sayfa No 188/A

⁹⁵⁴ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 20 Mart 1893 Dosya No 413 Sayfa No 10/A

⁹⁵⁵ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 22 Şubat 1894 Dosya No 417 Sayfa No 105/A

⁹⁵⁶ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 23 Aralık 1893 Dosya No 487 Sayfa No 102/A

⁹⁵⁷ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 24 Şubat 1885 Dosya No 923 Sayfa No 70

ödenmiştir.⁹⁵⁸ Taşra ve İstanbul fenerleri rüsumundan R. 1303 senesi 20 Ağustos dan 18 Eylül'üne kadar bir ay zarfında elde edilen 1,754,484 kuruşun % 28 hesabıyla bahriye hazinesine ait olan 491,255 kuruşun bahriye veznesine irat kaydedilmiştir.⁹⁵⁹ Fenerler rüsumundan 1900 senesi teşrinievvel hasılatın Bahriye hazinesine düşen 381,105 kuruşun bahriye hazinesine verilmesine karar verilmiştir.⁹⁶⁰ İstanbul fener rüsumunun 1892 senesi Mart ayı zarfında 680,448 kuruş olduğu % 20 hesabıyla Bahriye hazinesine ait 180,909 kuruş 14 paranın bahriye hazinesine irat kaydedildi.⁹⁶¹ Taşra fenerlerinin 1292 senesi 20 Mayıs günü ile 18 Haziran tarihi arasında alınan rüsumdan bahriye hazinesine isabet eden 207,673 kuruşun bahriye hazinesine irat kaydedildi.⁹⁶²

Aşağı yukarı bir buçuk yıllık hazırlıktan sonra (örneğin İstanbul adalarında, Marmara Adası'nı da ve Boğaz'da taş ocaklarının seçilmesi ve hazırlanması)⁹⁶³ Nisan 1892'de inşaat Galata yakasında, Duparchy ve Diricq yönetiminde başladı. Suyun çok derin ve zeminin yük taşımaya elverişsiz olması nedeniyle bu beyler, önce 20-25 metre, yer yer de 100 metre genişliğinde bir kaya dolgu yapıp, bunun üzerine kesme taştan bir rıhtım duvarı oturtmayı öngörüyorlardı. 1893'te bu taşların imalatına girişildiğinde 232.000 metreküp kaya dolgu, yaklaşık 157.000 metreküp toprak dolgu yapılmış ve 1894'te rıhtımın 340 metresi tamamlanmıştı, ancak 22 Temmuz 1894'teki şiddetli depremde bu rıhtım hasara uğradı.⁹⁶⁴

İstanbul rıhtım inşaatı nedeniyle, köprü'nün Karaköy cihetinde bulunan Kadıköy, adalar ve Üsküdar hattına işleyen vapurlara mahsus iskelelerin dik bir tarza getirilmesine başlanılmıştır.⁹⁶⁵ Köprülerden geçiş resminin kırklık veya yirmilik para

⁹⁵⁸ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 19 Haziran 1899 Dosya No 1134-1137 Sayfa No 20,15

⁹⁵⁹ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 30 Teşrinisani 1887 Dosya No 1042 Sayfa No 36

⁹⁶⁰ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 17 Kanunuevvel 1889 Dosya No 1201 Sayfa No 59

⁹⁶¹ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 21 Mayıs 1892 Dosya No 1308 Sayfa No 18

⁹⁶² Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 25 Ağustos 1892 Dosya No 1319 Sayfa No 23

⁹⁶³ Bilge, İstanbul, 6vd.; bu sırada şirket bir Rum manastırı ile manastıra ait bir taş ocağının kullanımı konusunda mahkemelik oldu ve dava 1907'den 1934'e kadar sürdü, karşı. Bilge a.y. s. 32 vd. Örneğin, 1887'de Bebek rıhtımının inşaatı sırasında, Osmanlı hükümetinin talimatıyla Batı Anadolu kıyısındaki Karya'nın Iasos kentinin surlarına ait kesme taşlar da kullanıldı; E. L. Hicks, The Journal of Hellenic Studies 9, 1888, s. 338.

⁹⁶⁴ Malîç zeminindeki elverişsiz koşullar yakın bir süre önceki Fransa mesleki literatüründe geçer, bak. M. Blosset, Theorie et Pratique des Travaux'a la Mrr (1951) s. 271, ayrıca s. 157 vd.'de de iyi ve mümkün olduğunca yakında bulunan taş ocaklarının gerekliliğine işaret ediliyor; ayrıca karşı. T. A. Durgunoğlu, Boğaziçi Üniversitesi Dergisi 6, 1978, s. 37-56.

⁹⁶⁵ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 20 Haziran 1894 Dosya No 442 Sayfa No 7/A

olarak alınması veya bakır paranın da tersanece alınmasına izin verilmişti.⁹⁶⁶ Haliç vapurlarında talebeden alınan bilet ücretinin yirmi paraya indirilmesi istenmişti.⁹⁶⁷

1898'deki yeni bir zemin araştırmasın dan sonra, 60.000 metreküplük ek bir kum dolgunun gerekli olduğu anlaşıldı. Dolayısıyla Eminönü yakasında büyük zorluklarla ve hayli yüksek ek maliyetlerle boğuşmak gerekirken, Galata yakasındaki çalışmalar plana uygun şekilde yürüdü. Eylül 1895'te ilk bölümü tamamlandıktan sonra rıhtıma yanaşan ilk gemi, Message ries Maritimes'e ait Memphis vapuru oldu. Buna karşılık bu yenilik, liman işçileri ve mavnalı sahipleri arasında şiddetli huzursuzluklara yol açtığından yük boşaltmada askeriyenin görevlendirilmesi gerekti. Buna rağmen bu yakadaki inşaat hızla sürdü; Galata yakasının rıhtımları bir ay sonra hizmete girdi. Burada inşa edilen 758 metrelik rıhtımın maliyeti toplam 15.273.497 frank tutuyordu; rıhtım o zamanlar olağan olan 4000-8000 tonluk yedi gemiyi alıyordu.⁹⁶⁸

Öteki yakada ise o sırada daha depremin hasarları giderilmeye çalışılıyordu. Mayıs 1898'de rıhtım duvarının bazı bölümlerinin tekrar çökmesine rağmen, ilk kısım inşaatın Haziran 1899'da nafia nezaretine bağlı bir komisyona teslim edilmesinden sonra, kalan kısımlar da Şubat 1900'a kadar tamamlanıp hizmete sokulabildi. Toplam 370 metre uzunluğundaki rıhtımın her metresi o zamana kadar 32.000 franka mal olmuştu. Buna karşılık Galata yakasındaki maliyet, metre başına 20.150 franktı.⁹⁶⁹ Galata yakasında hat seferi yapan vapurlar iskeleye enine yanaşırken, burada dokuz-on gemi rıhtıma kıçtan yanaşacaktı. Genel olarak da sekiz yıllık inşaat süresince dolgular için yaklaşık 560.000 metreküp kırma taş, rıhtım duvarları için 35.024 metreküp kesme taş blokları kullanılmıştı; toplam maliyet 28.448.550 altın frank vardı.⁹⁷⁰

Yeni rıhtımların üzerinde henüz modern yükleme tesisleri yoktu,⁹⁷¹ ama her şeyden önce, orijinal tasarıda öngörülmüş olan ve acilen ihtiyaç duyulan depo binaları eksikti; eksik binalar ve şirket tarafından tahsil edilecek rıhtım harçlarının yüksekliği

⁹⁶⁶ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 18 Ocak 1880 Dosya No 131 Sayfa No 8/A

⁹⁶⁷ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 16 Ağustos 1886 Dosya No 275 Sayfa No 13/A

⁹⁶⁸ Giordano, Port, s. 101 vd.'e göre

⁹⁶⁹ Karş. Bilge, İstanbul, s. 10.

⁹⁷⁰ Giordano, Pan, s. 101'e göre.

⁹⁷¹ Buharlı vinçler Orta Avrupa limanlarında 19. yüzyıl ortalarından itibaren yaygın olarak kullanılıyordu, karşı. örn. M. Maack, Jabrbah 1988, s. 100-111.

hakkındaki tartışmalar epeyce devam etti. 1905'te şirket yeni planlar sundu ve ardından depoların inşasına başlayabildi. 1909'da Eminönü'nde 14.436 metrekare kullanım alanlı bir bina tamamlandı.⁹⁷² Tüccar eşyası olarak getirilen içi ispiroto dolu bidonların gece gemilerde bırakılmayarak bunların gaz depolarına alınması istenmiştir.⁹⁷³ Geceleri ticaret gemilerinde bırakılan eşyayı beklemek üzere gece bekçiliği görevlendirmeleri yapılmıştır.⁹⁷⁴

Ayrıca kılavuz ve römorkör hizmetlerinde de düzelmeler sağlandı. 1884'te resmi bir düzenlemeyle kılavuzluk hizmetleri devlet kuruluşu Seyr-i Sefin'e⁹⁷⁵ devredildi.

İkinci bir gümrük yeri, 1863'te bir yangınla ağır hasara uğrayan eski Galata hisarında, yani Kurşunlu Mahzen'deydi. 18. yüzyıl ortasında alt katına bir cami kuruldu,⁹⁷⁶ defalarca onarılan üst kat ise 19. yüzyıla kadar eski işlevini sürdürdü. Onun yerini almak üzere biraz doğusunda yeni bir gümrük binası, Douane française yada Frank Customhouse (Fransız yada Frenk gümrüğü) inşa edildi. Bu binada birkaç deponun yanı sıra, 19. yüzyılda bile gümrük katiplerinin uzun, minderli sıralar üzerinde oturup kucaklarında kağıtları doldurduğu birkaç oda bulunuyordu.⁹⁷⁷

Batum serbest limanının müstahkem liman haline getirilmesi istenmiştir.⁹⁷⁸ Zonguldak istisak hattı ve liman inşaatına başlanılmıştır.⁹⁷⁹ Bandırmada yapılacak limanın ayrıntıları hakkında bilgiler verilmiştir.⁹⁸⁰ İstanbul limanında yabancı devlet sefaret gemileri için ayrılan yer ve sefaret gemilerinin bu hususa riayetlerinin temini⁹⁸¹

⁹⁷² Osmanischer Lloyd, 2 1.10.1909: birçok yabancı davetlinin katıldığı, rüsumat genel müdürü Sırrı Bey tarafından yapılan açılış.

⁹⁷³ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 9 Eylül 1900 Dosya No 578 Sayfa No 220/A

⁹⁷⁴ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 2 Mayıs 1900 Dosya No 588 Sayfa No 147/A

⁹⁷⁵ Kılavuz servisi hak. Ethem, Hafen, s. 70.

⁹⁷⁶ Dallegio d'Alessio, Relatione, 6; Schneider - Nomidis, Galata, s. 31 vd.; Öz, İstanbul Camileri, C. II, s. 42; Eldem, İstanbul Anıları, s. 282 vd.; a.k., Köşkler ve Kasırlar, C- II, s. 186.

⁹⁷⁷ A. Galante, Raleconomigue des Juifs d'Istanbul, İstanbul, 1942, s. 60 vd.: Buna göre defterler, sefarad Yahudilerinin dili olan İspanyolca tutuluyordu.

⁹⁷⁸ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 11 Etmmuz 1886 Dosya No 265 Sayfa No 33/A

⁹⁷⁹ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 21 Ocak 1898 Dosya No 514 Sayfa No 58/A

⁹⁸⁰ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 6 Şubat 1900 Dosya No 567 Sayfa No 54/A

⁹⁸¹ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 31 Mart 1878 Dosya No 134 Sayfa No 32/A

Bandırma limanında bir iskele inşası ve mukavelename.⁹⁸² Midilli’de (Bataklık ve Dalyan Şirketi Osmaniyesi) tarafından tesis edilen dalyanlar konmuştur.⁹⁸³

Grev ve boykotlar o dönemde liman işçileri ve hamallar arasında da gündemdeydi. Bunların loncaları geleneksel imtiyazlarını bir yandan Osmanlı makamları ile zımnî bir uzlaşma içerisinde titizlikle korumaya çalışırken, öteyandan da boykot tedbirleri ve grevlerle modern sendikal mücadeleyi başarıyla uyguluyorlardı. Liman işçileri, eskiden beri var olan ve gerginliklerde yer almış olan hamallar loncası mensubuydular. 20. yüzyıl başında üç grup vardı: 1. Normal, kent içinde çalışan hamallar, 2. Gümrüklerde çalışan hamallar ve 3. Gemi ve mavnalardaki hamallar. Çoğu imparatorluğun doğu vilayetlerinden gelen bu insanların, yasalara paralel bir iç düzenleri vardı.⁹⁸⁴ 1907’den itibaren rıhtım şirketiyle aralarında, ayrıntılarına burada girmeyeceğimiz hayli ciddi gerginlikler meydana geldi. Sonuçta, 1908’den itibaren kimisi uzun süreli olmak üzere liman hizmetlerinde çeşitli kesintiler oldu.⁹⁸⁵

Mavnalar, o dönemin liman resimlerin de Boğaz hattı vapurların ve küçük dolmuş kayıklarıyla birlikte en sık görünen teknelerdir; günlük basında düzenli çıkan kaza haberlerinde de aynı sıklıkla anılırlar. Nakledilen bu tür sayısı kabarık olaylar içinden, sadece birkaç karakteristik örnek saymak istiyoruz; Fırtınalarda gemilerin batması, limanda seyreden Şirket-i Hayriye vapurlarıyla mavnalar ya da küçük yelkenli gemilerin çarpışması ve bazı gemilerin liman çevresindeki sığırlıklarda karaya oturması, en çok rastlanan, ancak kalıcı sonuçları en az olan vakalardı. 24 Ocak 1879’da İngiliz tahıl gemisi Alpha, asker taşıyan bir Türk gemisiyle çarpıştıktan sonra Sarayburnu’nda battı,⁹⁸⁶ 9 Aralık 1878’de iki İngiliz gemisi arasındaki çarpışma da ağır hasara yol

⁹⁸² Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 11 Eylül 1878 Dosya No 139 Sayfa No 49/A

⁹⁸³ Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 20 Ağustos 1895 Dosya No 47 Sayfa No 74/A

⁹⁸⁴ Karş. örn. Campte Rendu des Travaux, Chambre de Commerce Français de Constantinople 1891, s. 128; Osmanischer Lloyd, 30.5.1909; D. Quataert, “A Provisional Report Concerning the Impact of European Capital on Ottoman Post and Railway Workers 1888-1909”, J. L. Bacque-Grammont P. Dumont (yay.), .Economie et Societes dans l’Empire Ottoman. Actes du Colloque de Strasbourg 1980(1983) içinde s. 461 vd.; a.k., Disintegration, s. 95-120.

⁹⁸⁵ Osmanischer Lloyd, 20.11.1908: Avusturyalı vapurların Şubat 1909’a kadar boykot edilmesi; Osmanischer Lloyd, 3.4.1909: Loncanın Mayıs 1909’daki feshedilişine kadar süren ücret zammı grevi; Osmanischer Lloyd, 11.11.1910: kömür hamalları yine ücret grevinde (ilki 1909’daydı); karş. ayrıca Pears, Forty Years, s. 270 vd., ayrıca Ethem, Hafen, s. 58 vd.

⁹⁸⁶ Stamboul 7.10.1875; 25.1.1879.

açtı.⁹⁸⁷ 3 Eylül 1879'da yolcu vapuru Afrique akıntıyla sürüklenerek şamandıraya bağlı Lloyd vapuru Apollo'ya çarpıp ona ağır hasar verdi; şamandıraya bağlanmış haldeki Fransız sefer vapuru La Provence'a çarpıp batıran Rus yolcu vapuru Azov'un olayı da buna benziyordu.⁹⁸⁸ Asir vapuru yedeğinde İstanbul'a götürülmekte iken batan dubanın batmasından sorumlu olan nizam dairesi vekili Musa paşaya dubanın bedeli olan 200 liranın ödettirilmiştir.⁹⁸⁹

Saray burundan Eyübe ve humbara haneden tophaneye kadar olan sahilin temizlenmesi için r. 1300 yılı bütçesine 300.000 kuruş konulmuştur.⁹⁹⁰ Bendler, su yollarının tamir masrafını Tersane-i Amire hissesine isabet eden ve yedi senede tesviyesi gereken 198,460 kuruştan R. 1304 senesi Teşrinievvel şubat gayesine kadar ilk altı aylık taksidi olan 11,813 kuruşun bahriye hazinesinden ödenmesine karar verildi.⁹⁹¹

12 Mayıs 1883'te iki İngiliz gemisinin liman girişinde çarpışması sırasında, bunlardan daha büyük hasara uğrayan, liman girişinde batmasını önlemek üzere Harem İskeleyi'ne çekildi ve orada karaya oturtuldu. İki İngiliz tahıl gemisinin 14 Eylül 1883'teki çarpışması sırasında da benzer şekilde hareket edildi; ikisi de ağır hasar alan gemiler Üsküdar önüne çekilip karaya oturtuldu.⁹⁹² Bu ve birçok başka durumda, hasara uğramış gemileri gerekli ön çalışmalardan sonra Tersane'nin dokuna çekmek ve orada da, ana limanlarına dönüş yolculuğuna çıkabilecek kadar onarmak mümkündü; bölgedeki römorkörler çevredeki çoğu karaya oturmuş gemileri büyük hasar almadan kurtarabiliyordu. 19. yüzyılda günümüzden farklı olarak Boğaz kıyılarındaki evlerin hasara uğramasına dair haberler pek sık değildir.⁹⁹³ Donanmaya ait gemilerin, iç limana giriş için açılmış köprülere çarpmaları da ender olmakla birlikte, kent içi ulaşım için son derece kötü olaylardı, çünkü böyle durumlarda geçiş, yayalar için bile, günlerce, bazen

⁹⁸⁷ Stamboul, 9.12.1878

⁹⁸⁸ Stamboul, 3.9.1879 (Apollo); Stamboul 27.12.1881 (La Provence); kazayı Rus konsolosluk mahkemesindeki duruşmalar (Stamboul, 9.1., 12.5., 15.7.1882) ve La Provence'ı çıkarma çalışmaları izledi, ancak su derinliğinin fazla olması ve enkazın dipteki çamura çok fazla batması nedenleriyle gemi kurtarılamadı.

⁹⁸⁹ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 2 Şubat 1886 Dosya No 981 Sayfa No 9

⁹⁹⁰ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 5 Teşrinisani 1884 Dosya No 883 Sayfa No 51

⁹⁹¹ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 2 Temmuz 1889 Dosya No 1168 Sayfa No 54

⁹⁹² Stamboul, 12.5.1883: Tregenna ile Winthor çarpışması; Stamboul, 25/26.9.1883: Delos ile Ashton çarpışması; Delos daha sonra tersanede onarıldı.

⁹⁹³ Stamboul, 15.7.1881: Boğaz'tan transit geçiş yapan tüm gemiler bundan böyle suyolunun ortasından gidecek.

haftalarca kısıtlanıyor, hatta tümüyle kapanıyordu.⁹⁹⁴ 14 Ekim 1880’de, yolcuyla dolu Haliç vapuru Ayakapı’nın köprüünün bir dubasına çarpması, birkaç kişinin öldüğü, ağır bir kazaya yol açtı.⁹⁹⁵

Tuna’da batık gemilerin çıkartılmasına memur inşaiye miralayı Ali Bey’e 350,500 kuruş verilmiştir.⁹⁹⁶ Batan Ertuğrul fırkateyninden çıkarılan eşyanın çıkarılışında hizmetleri geçen Osimamura ahalisi ile beş nefere Osmanlı hükümeti adına 6050 yen tevzi edildiği çıkarılıp satılan eşya bedelinden kalan 19 130 frak 92 sentin havi çekin gönderildiği belirtilmiştir.⁹⁹⁷ Tersane dalgıç bölüğü personelinin son sistem makinelerle donatılmıştır.⁹⁹⁸ Londra’dan satın alınan 2 takım dalgıç edevatının bedeli olan 32337 buçuk kuruşun ödenmesi yapılmıştır.⁹⁹⁹ Sarayburnu ile Ahırkapı arasında 1904’te batan İngiliz vapuru John Morri son’un enkazı kazalara neden olduğundan Ocak 1909’da enkaz batırılmaya çalışıldı, erken infilak sonucunda beş işçi öldü.¹⁰⁰⁰

Tersane vapurlarında vukua gelmekte olan hırsızlıkların neler olduğu ve alınması gereken önlemler belirlenmiştir.¹⁰⁰¹ Marmara adsı civarında tüccar gemilerine musallat olan Laz kayıkları¹⁰⁰² Basra körfezindeki korsanların takibi için İngiltere tarafından talep edilen yetki.¹⁰⁰³ Marmara denizinde korsanlık yapan laz kayıkları.¹⁰⁰⁴ Adalar denizinde eşkıyalık yapan yunanlı korsanlar.¹⁰⁰⁵ İzmit havalisinde zuhur eden eşkıyanın denizden takibine Selimiye, Ertuğrul ve Hüdavendigâr fırkateynlerinden tayin edilip gönderilen karakol sandallarına memur 375 neferin et bedeline mahsuben verilen 600 kuruşun bahriye hazinesinden verilmesi.¹⁰⁰⁶ Bu günlük basında, 1876’dan beri

⁹⁹⁴ Bu konuda örn. LT, 26.11.1872; 25.3.1875; Stamboul, 30.1.1876; 24.3.1877; 2.10.1880; 16.5.1883.

⁹⁹⁵ Stamboul 14.10.1880.

⁹⁹⁶ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 6 Mart 1887 Dosya No 976 Sayfa No 12

⁹⁹⁷ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 27 Ağustos 1893 Dosya No 1968 Sayfa No 30

⁹⁹⁸ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 30 Haziran 1894 Dosya No 442 Sayfa No 138/A

⁹⁹⁹ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 13 Mart 1892 Dosya No 1350 Sayfa No 3

¹⁰⁰⁰ Osmanischer, Lloyd, 16.1.1909.

¹⁰⁰¹ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 9 Mayıs 1895 Dosya No 489 Sayfa No 17/A

¹⁰⁰² Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 25 Haziran 1878 Dosya No 111 Sayfa No 80/A

¹⁰⁰³ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 27 Haziran 1878 Dosya No 116 Sayfa No 35,9/A

¹⁰⁰⁴ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 15 Ağustos 1882 Dosya No 206 Sayfa No 3/A

¹⁰⁰⁵ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 13 Ağustos 1897 Dosya No 527 Sayfa No 17/A

¹⁰⁰⁶ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 11 Nisan 1886 Dosya No 997,1008_Sayfa No 39,30

gemilerin büyük bir debdebeyle denize indirilişleri vardı. Padişah bizzat katılmıyor, Şehzade Yusuf İzzeddin Efendi tarafından temsil ediliyordu.¹⁰⁰⁷

Heybeli tüccar kaptan mektebinden neşet edenlere devletçe mutlak vazife verilmesi hususunda bir taahhüt olmadığı ve bundan sonra okula girecekler bu husus bildirilmiştir.¹⁰⁰⁸ Heybeliada tüccar kaptan mektebinden neşet edenlerin mülazım olarak nasıpları hakkında mevzuat yayınlanmıştır.¹⁰⁰⁹ Havuzlar civarında azap kapısında açılmış olan tüccar kaptan mektebi.¹⁰¹⁰ Limanda Kemankeş Kara Mustafa Paşa cami yanında, Reisül Kitap İsmail efendi vakfından bir mektebin (tüccar kaptan) mektebi haline getirilmişti.¹⁰¹¹ Bahriye mektebinde yatılı bir tüccar kaptan mektebi ve Azap Kapıda gündüzlü bir tüccar kaptan mektebi açılmıştır.¹⁰¹² Bahriye mektebinde yatılı vesair sahil limanlarımızdan bazılarında kaptan yetiştirilmesi ve ayrıca azap kapısında gündüzlü bir kaptan okulu açılması.¹⁰¹³

Ticaret-i bahriye için kaptan ve çarkçı yetiştirmek üzere okul tesisi¹⁰¹⁴ Öğrencilerin çekirdekten denizci yetiştirilmesi hedeflenmiştir.¹⁰¹⁵ Tüccar kaptan mektebi mezunların dan yirmi beşine donanmada hizmet etmek üzere teğmenlik rütbesi tevcih edildiği.¹⁰¹⁶ Tüccar kaptan mektebi mezunlarının, Erkan-ı Harbiye-i Bahriye dairesince de imtihana tâbi tutularak, kaptanlık ehliyeti verilmişti.¹⁰¹⁷ Heybeliada'daki tüccar kaptan mektebinin onarım ve boyanması için gerekli 15,000 kuruşun bütçeye konulmasına karar verildi.¹⁰¹⁸

Tersane fabrikaları müdüriyeti umurunun, imalat komisyonu kadro teşkilatının ayrılarak, fabrikalarda mevcut öğrenciler ile ateşçilerden emir ve idarelerinin tevhidi ile fabrikalara verilmesine karar verildi.¹⁰¹⁹ Bahriye mektebini bitiren inşâiye ve çarkçı

¹⁰⁰⁷ LT, 14.2.1872: Nakliye gemisi Taif; LT, 4.6.1872: Yüzer dok; LT, 29.10.1872.

¹⁰⁰⁸ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 15 Mart 1905 Dosya No 680 Sayfa No 55/A

¹⁰⁰⁹ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 16 Nisan 1908 Dosya No 799/A Sayfa No 1/A-1/B-1/C

¹⁰¹⁰ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 13 Nisan 1879 Dosya No 136 Sayfa No 19/A

¹⁰¹¹ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 2 Mayıs 1882 Dosya No 186 Sayfa No 121/A

¹⁰¹² Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 1 Şubat 1885 Dosya No 227 Sayfa No 37/A

¹⁰¹³ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 15 Aralık 1884 Dosya No 234 Sayfa No 22/A

¹⁰¹⁴ Dz. Müz. Arşivi Bölüm Mektubi III Tarih 6 Aralık 1909 Defter No 1677 Sayfa No 4

¹⁰¹⁵ Dz. Müz. Arşivi Bölüm Mektubi III Tarih 8 Aralık 1878 Defter No 194 Sayfa No 58

¹⁰¹⁶ Dz. Müz. Arşivi Tersane Bölümü 1 Aralık 1905 Dosya No 719 Sayfa No 268/A

¹⁰¹⁷ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 20 Temmuz 1887 Dosya No 293 Sayfa No 81/A

¹⁰¹⁸ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 22 Kanunuevvel 1895 Dosya No 1510 Sayfa No 46

¹⁰¹⁹ Dz. Müz. Arşivi Tersane Bölümü 20 Eylül 1904 Dosya No 753 Sayfa No 58/A

subaylarının fabrika ve resimhanelerde staj görmeleri.¹⁰²⁰ Bahriye tüccar kaptan mektebi mezunlarının gedikli sınıfına alınmışlardır.¹⁰²¹ Mühendishane mektebi öğrencilerine tersane fabrikaları ile şark ve Anadolu Şimendüferleri ile Tünel ve Cibali'deki soğuk hava mahzenlerinde yaptırılacak kısa süreli tatbikatlar uygulanmıştır.¹⁰²²

Aynı yıllarda bazı Türk deniz subayları da Almanya'da eğitim görmek üzere görevlendirilmeye başlanmıştı.¹⁰²³ Fransa'da elektrik tahsilinde bulunan deniz subaylarının kömür imalatını öğrenmeleri istenmiştir.¹⁰²⁴ Gambel paşa tarafından rapora müsteniden tahsil için İngiltere'ye gönderilecek subaylar¹⁰²⁵

Ayrıca Sultan II. Abdülhamit döneminde, Büyükamiral Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşanın Bahriye Nazırlığı sırasında, 5 Şubat 1890 tarih ve 17 sayılı Ceridei Bahriye'de yayınlanan bir emirle, Güvertede; topçuluk, işaretçilik, serdümenlik ve porsun, Sanayi ve Makinede; kalafatçı, marangoz, burgucu ve ateşçi dallarında sanatkar yetiştirilmek üzere Gedikli sınıfının kurulmuştu. Güverte için İstanbul ahalisinden istekli olanlardan yüz ve sonraki yıllarda elli beş kişi alınarak bunlara gemi mevcutlarından indirilmesi öğretildi. Makine için her yıl Sanayi ve İmalatı Bahriye Sıbyan taburlarından yirmi kişi ayrılarak bundan böyle gemilerde bu gibi işler için düzensiz sivil işçi görevlendirilmesinin yasaklanması belirtilmiştir. Şurayı Bahriye'ce hazırlanan Nizamname 3 Nisan 1890 tarih ve 21 sayılı Ceride-i Bahriye'de yayınlanarak 15 Nisan 1890 tarihinden itibaren Deniz Gedikli Sınıfı resmen kurulmuştur.¹⁰²⁶

Bartın rüştiye okulunun tahsil süresinin iki yıl uzatılması ve fenni bahriye öğretilmesi, bahriyeden bir öğretmen yayınlanmıştır.¹⁰²⁷ Karadeniz sahillerindeki bazı rüştiye okullarına bahriye subayı hocaları gönderilerek bahriye fenni öğretilmesi¹⁰²⁸

¹⁰²⁰ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 20 Ekim 1893 Dosya No 414 Sayfa No 66/A

¹⁰²¹ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 2 Mayıs 1893 Dosya No 372 Sayfa No 148/A

¹⁰²² Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 31 Mayıs 1908 Dosya No 771 Sayfa No 11/A

¹⁰²³ Celalettin, Yavuz, 1999, s. 135.

¹⁰²⁴ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 27 Kasım 1887 Dosya No 278 Sayfa No 131/A

¹⁰²⁵ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 6 Şubat 1908 Dosya No 803 Sayfa No 121/A

¹⁰²⁶ Fahri ÇOKER, "Deniz Kuvvetlerinde Astsubay Sınıfının Tarihi Gelişmesine Toplu Bakış", Dz. K. Dergisi, CXXIV, 463, (Ekim 1968), s.30.

¹⁰²⁷ Dz. Müz. Arşivi Bölüm Mektubi III Tarih 3 Haziran 1882 Defter No 377 Sayfa No 80

¹⁰²⁸ Dz. Müz. Arşivi Bölüm Mektubi III Tarih 25 Eylül 1882 Defter No 380 Sayfa No 44

Deniz ticaret okulu teşkili¹⁰²⁹ Gündüzlü tüccar kaptan mektebi açılması düşünülmüştür.¹⁰³⁰ Tüccar kaptan mektebi hakkındaki nizamname¹⁰³¹ azap kapısında açılan gündüzlü tüccar kaptan mektebidir.¹⁰³² Bahriye mektebi içinde teşkil olunan tüccar kaptan mektebi¹⁰³³ tüccar kaptan mektebinin ilk defa mezun ettiği on dört talebenin isimleri¹⁰³⁴ tüccar kaptan mektebinden ilk mezun olan on dört öğrencinin Şirket-i Hayriye vapurlarına tayini edilmiştir.¹⁰³⁵ Ticareti bahriye mektebi mezunlarının teğmen rütbesi ile donanmada görevlendirilmeleri hakkında¹⁰³⁶ ve Tüccar kaptan mektebi umuma mahsus mektep olduğundan masrafını karşılamak üzere bundan sonra ücretsiz talebe kabul edilmemiştir.¹⁰³⁷ Azap kapısındaki gündüzlü tüccar kaptan mektebin kapatılmasına karar verilmiştir.¹⁰³⁸

Bahriye mektebinin ıslahı için yapılan dahili nizamname¹⁰³⁹ Amasra'da inşa ettirilen Bahriye Mektebi¹⁰⁴⁰ Harbiye okuluna kaydedilmek üzere Trablus dan getirilen ve bilahire sübyan taburuna kaydedilmek üzere çocuklar istenmişti.¹⁰⁴¹ Bahriye mektebi talebesine verilen yemeklerden haftada bir gün numune olarak o hafta zarfında talebeye yedirilen yemeklerin bir listesi ile birlikte padişaha arzedilmesi¹⁰⁴² ve Kasımpaşa askerî rüştiyesinin bahriyeye ilhakı sağlanmıştır.¹⁰⁴³

4. MODERNLEŞMEDE STRATEJİ VE YABANCI MİSYONLAR

Sultan II. Abdülhamit döneminde Osmanlı sahil tesislerinde görev yapan yabancı subay ve personeli iki ayrı dönem için belirtmenin daha yerinde olacağı değerlendirilmektedir. Birinci dönem; Abdülhamid'in tahta geçtiği sıradaki dönem olup, 1897 Osmanlı-Yunan Girit Savaşı'na kadar süren dönemi kapsamaktadır. İkinci dönem

¹⁰²⁹ Dz. Müz. Arşivi Bölüm Mektubi III Tarih 3 Ocak 1885 Defter No 194 Sayfa No 159

¹⁰³⁰ Dz. Müz. Arşivi Bölüm Mektubi III Tarih 23 Aralık 1884 Defter No 429 Sayfa No 49-52

¹⁰³¹ Dz. Müz. Arşivi Bölüm Mektubi III Tarih 27 Kasım 1884 Defter No 435 Sayfa No 75

¹⁰³² Dz. Müz. Arşivi Bölüm Mektubi III Tarih 19 Temmuz 1885 Defter No 477 Sayfa No 8

¹⁰³³ Dz. Müz. Arşivi Bölüm Mektubi III Tarih 26 Mart 1887 Defter No 523 Sayfa No 15-66

¹⁰³⁴ Dz. Müz. Arşivi Bölüm Mektubi III Tarih 2 Mayıs 1891 Defter No 657 Sayfa No 57

¹⁰³⁵ Dz. Müz. Arşivi Bölüm Mektubi III Tarih 3 Nisan 1891 Defter No 653 Sayfa No 127

¹⁰³⁶ Dz. Müz. Arşivi Erkânı Harbiye Bölümü 4 Aralık 1904 Dosya No 76 Sayfa No 70

¹⁰³⁷ Dz. Müz. Arşivi Bölüm Mektubi III Tarih 30 Mayıs 1891 defter No 660 Sayfa No 95

¹⁰³⁸ Dz. Müz. Arşivi Bölüm Mektubi III Tarih 17 Ağustos 1899 Defter No 1210 Sayfa No 62

¹⁰³⁹ Dz. Müz. Arşivi Bölüm Mektubi III Tarih 28 Eylül 1908 Defter No 1637 Sayfa No 1-3

¹⁰⁴⁰ Dz. Müz. Arşivi Bölüm Mektubi III Tarih 3 Şubat 1886 Defter No 194 Sayfa No 213

¹⁰⁴¹ Dz. Müz. Arşivi Bölüm Mektubi III Tarih 19 Mayıs 1887 Defter No 533 Sayfa No 30

¹⁰⁴² Dz. Müz. Arşivi Tersane Bölümü 23 Mart 1905 Dosya No 719 Sayfa No 308/A

¹⁰⁴³ Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 1 Mayıs 1879 Dosya No 136 Sayfa No 57/A

ise Girit Savaşı sonrasında Abdülhamid'in hal edilmesine kadar olan süreyi kapsamaktadır. Benzer şekilde Haliç Tersanesi'nde yabancı mühendis ve işçi gemi onarım ve inşa sahalarında çalışmaktadı. Yabancı personelin çoğu İngiliz'di.¹⁰⁴⁴

Sultan II. Abdülhamit dönemi, gemilerde makine döneminin gelişmiş olduğu zamanlara rastlamaktadır. Osmanlı'da sadece İngiliz subaylar değil, aynı zamanda Alman deniz subayları da danışman olarak görev almaya başlamışlardı. Abdülhamid'in hükümrancılığının ilk yıllarında Osmanlı Deniz Kuvvetleri'nde görev alan yabancı subaylar aşağıda yazılı olduğu gibidir.¹⁰⁴⁵ Amiral Felix Wood, Amiral Hobart, Amiral Bucknam, Starke ve Kalau vom Hofe.

Amiral Wood gibi, Sultan Abdülaziz döneminde Osmanlı Donanması'na katılmış olan Amiral Hobart (Hobart Paşa) da, Sultan Abdülaziz döneminde söz edildiği gibi, Sultan II. Abdülhamid döneminde de Osmanlı Donanması'nda görev almıştır. Bahriye müşürü Hobart Paşanın müterakim erzak ve tayinat bedeli olan 7252 kuruş verildi.¹⁰⁴⁶ 15 Nisan 1877 günü Osmanlı Bahriye Nezareti Kurmay Dairesi'ne başkan dahi olmuş, 11 Ocak 1881 tarihinde büyükamiralliğe yükselmişti. Meslekdaşı ve aynı millete mensup olduğu Amiral Wood'un aksine yapmış olduğu hizmetlerle hem o devirde hem de daha sonra tarih yazarlarının övgü ve saygısını kazanmış bir İngiliz subayı idi. 1886 yılında hastalığını müteakip görevinden ayrılan Hobart Paşa aynı yıl ölmüş ve Haydarpaşa'daki İngiliz mezarlığına gömülmüştür.¹⁰⁴⁷

İngilizler'in Osmanlı toprak bütünlüğünü öngören politikalarını terkedip Osmanlı'dan daha fazla pay almayı amaçlayan hedeflere yönelmesi üzerine, Sultan Abdülhamit çareyi Almanya ile yakınlaşmakta görmüştür. Her vesile ile Boğazlar'ı Rusya'nın ortak kullanımı veya hükümrancılığında görmeyi arzulayan Rusya'ya karşı belki de bu Almanya desteği bir zaruret halini almıştı. Temmuz 1880'de talep edilen deniz subayı için ise Alman Deniz Kuvvetleri 15 Temmuz 1884 tarihinde Binbaşı Starke'yi danışman olarak Türk Bahriyesi'ne göndermeyi kararlaştırmıştı.¹⁰⁴⁸ Alman

¹⁰⁴⁴ Celalettin Yavuz, 1999, s. 114.

¹⁰⁴⁵ a.g.e., 1999, s. 115.

¹⁰⁴⁶ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 1 Mart 1886 Dosya No 912 Sayfa No 139

¹⁰⁴⁷ Celalettin Yavuz, 1999, s. 116.

¹⁰⁴⁸ a.g.e., 1999, s. 118.

Ştarki Paşa'nın R.1302 Haziran ayına ait iâşe bedeli olan 1125 kuruşun bedelen verilmesi uygun bulundu.¹⁰⁴⁹

Böylelikle Osmanlı Devleti'nde ilk kez bir Alman deniz subayı danışman olarak Sultan II. Abdülhamit döneminde görevlendirilmiş oluyordu. Diğer taraftan İngiliz Amiral Wood da aynı şekilde Osmanlı Bahriye Nazırlığı'ndaki görevlerini yürütmekteydi. Woods Paşa'nın maaşının 100 liraya yükseltilmesi hakkında maliye nezareti yazısını yazdı.¹⁰⁵⁰ Woods Paşa'nın R.1312 senesi Kanunsani maaşı olan 10000 kuruş olduğu bildirildi.¹⁰⁵¹ Almanya ticaret ve deniz varlığı konusunda İngiltere'ye karşı bir rakip olarak belirmeğe ve Avrupa'da kutuplaşmaya doğru ilk adımlar atılmaya başlanmıştı. Osmanlı Deniz Kuvvetleri'nde danışmanlık yapan amiraller ise bu iki rakip ülkenin subaylarıydılar.¹⁰⁵²

Amiral Kalau Fom Hofe'nin danışmanlığı sırasında 1901 yılında yaşlanmış gemilerin İtalya yerine Almanya'da modernize edilmesine karar verilir. Bu kararda Alman Amiralin etkisinin büyük olduğunu söylemek muhtemeldir ki yanlış olmayacaktır. Padişah yaveri Mirliya Fon Hofe Paşa'nın R.1308 Kasım ayı tayinat bedeli olan 1027 kuruşun kendisine ödenmesi yapıldı.¹⁰⁵³ Amiral ile birlikte gemiler Almanya'da Kiel Limanı'na intikal ederler. Gemi personeli bu arada yeterince iâşe alamamaktadır. Alman firmaları ise gittikçe artan ve ödenemeyen Osmanlı Devleti'nin borcu karşısında Türk subay ve gemi personeline yardımı keser. Bu personelde açlık tehlikesi baş göstermesi üzerine Amiral Kalau Fom Hofe Osmanlı Bahriye Nazırı, Maliye Bakanı ve Hükümdar'a durumu belirtir şekilde yazar. Ancak, bu yazılar da sonucu değiştiremeyecektir. Ancak, dört haftalık süre sonunda ödeme yapılmasına söz verilmesine rağmen bu sözlere de riayet edilmez. Amiral Fom Hofe Türk Bahriyesi'ndeki görevine geri dönmekle tehditte bulunur. Ancak, hesabına gönderilen önemsiz bir ödeme ile gönlü alınmış olur.¹⁰⁵⁴ Ferik Amiral Almanyalı Hofe

¹⁰⁴⁹ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 15 Ağustos 1886 Dosya No 996 Sayfa No 18

¹⁰⁵⁰ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 16 Mayıs 1894 Dosya No 1409 Sayfa No 30

¹⁰⁵¹ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 2 Teşrinevvel 1898 Dosya No 1405 Sayfa No 43

¹⁰⁵² Celalettin Yavuz, 1999, s. 118.

¹⁰⁵³ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 18 Kanunevvel 1892 Dosya No 1309 Sayfa No 32

¹⁰⁵⁴ Celalettin Yavuz, 1999, s. 119.

Paşanın maaşına 4333 kuruş zam ve ilavesiyle R.1311 senesi teşrini evvelden itibaren itası uygun bulundu.¹⁰⁵⁵

Ancak, Osmanlı Donanması'nın başarısı ve modernizasyonu maksadıyla görevlendirilmiş olan İngiliz Amiral Wood ve Alman Amiral Fom Hofe için aynı övgüye değer sözleri söylemek mümkün değildi. İngiliz Amirali Wood, 42 yıllık danışmanlık görevi sırasında Osmanlı Donanması'nın gelişmesinden ziyade, İngiliz Politikası gereği adeta gelişmemesi için gayret sarfetmişti. Sarayda kalan ve hükümdarın deniz danışmanı olan bu kişi; Sultan II. Abdülhamit'i ikna ederek mevcut donanmayı eğitilmiş ve faal hale getirmesi gerekirken, sadece maaşını alıp, Yıldız Sarayı'nın ve İstanbul'un keyfini sürmüştü. Sultan Abdülaziz döneminde inşa edildikten sonra Haliç'e bağlanıp adeta bir süs eşyası gibi bırakılmış olan zamanının muhteşem Türk Donanması'na, onlara yakışır özellik ve ölçülerde hiçbir yararlı fonksiyonu olamayacak yeni "süs" gemiler katılmıştı.¹⁰⁵⁶

Padişah yaveri Amerika'lı Mirliva Büknam Paşa ile torpido öğretmeni yarbay Williams Herbon Berdan Beyin R.1323 Ekim ayına mahsuben taahhuk eden tayinat bedeli olan 1073 kuruşun bahriye hazinesinden verilmesi kararlaştırıldı.¹⁰⁵⁷ Bezmi Alem ve Tirimüjganda görevli ve isimleri yazılı ecnebi çarkçılara nisan 1908 maaş ve tamiyesi olarak 21000 Osmanlı altını ödendi.¹⁰⁵⁸ Gemi İnşa Mühendisi Robert ustanın yoklama kaydı henüz yapılmadığından sonradan mahsubu yapılmak üzere 1 aylık maaşı olan 20 İngiliz lirasının verilmesi uygun görüldü.¹⁰⁵⁹

Söğütlü vapuru ile İngiltere den gelen baş çarkçı mister Bertrem'in ne kadar müddet ve maaşla çalıştırılacağına dair rapor verildi.¹⁰⁶⁰ Tersane boru fabrikası için Avrupa'dan getirtilmesine lüzum görülen ustalar ve bunların emeklilikleri¹⁰⁶¹ Yabancı uzman olarak getirilen, adları Woods ve Morris beyler bulunmaktaydı.¹⁰⁶²

¹⁰⁵⁵ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 15 Kanunevvel 1895 Dosya No 1546 Sayfa No 38

¹⁰⁵⁶ Celalettin Yavuz, 1999, s. 129-130.

¹⁰⁵⁷ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 4 Kanunevvel 1907 Dosya No 2092 Sayfa No 4 Ve 33

¹⁰⁵⁸ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 22 Temmuz 1908 Dosya No 2172 Sayfa No 3

¹⁰⁵⁹ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 9 Mart 1885 Dosya No 634 Sayfa No 2

¹⁰⁶⁰ Dz. Müz. Arşivi Erkânı Harbiye Bölümü M. 26 Kasım 1903 Dosya No 62 Sayfa No 8

¹⁰⁶¹ Dz. Müz. Arşivi Tersane Bölümü 11 Ekim 1897 Dosya No 564 Sayfa No 1157a

¹⁰⁶² Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 3 Mart 1877 Dosya No 82 Sayfa No 141/B

SONUÇ

Çağdaşlaşma; tabiata, başka milletlere ve hurafelere boyun eğmeden, aklın, ilmin, sezginin rehberliğinde tabiat ve cemiyet kanunlarını keşfederek, mal, hizmet, fikir üretmek ve böylece maddî refahı-gücü, manevî gücü-mutluluğu yakalamaktır. Bireyin toplumun refah ve mutluluğu için, toplumun da insanlığın refah ve mutluluğu için bir şeyler üretmesi, çağdaşlık anlayışının özüdür.

Denizcilik bilincine sahip toplumlar, deniz alaka ve menfaatlerine sahip çıkabilmekte ve denizlerle ilişki kurarak onlardan yararlanmayı bilebilmektedir. Bu noktada vurgulanması gereken, deniz gücünün varlık nedenlerinden birinin deniz ticareti olduğudur. Deniz ticaret filosu ile birlikte deniz gücünü oluşturan deniz kuvveti, deniz ticaretini, ülkenin deniz ticareti yoluyla kazançlarını koruyacaktır.

Avrupalılar, yeni dünyada kurdukları sömürgelerin de çeşitli hammadde, tarım ürünleri ve insan gücüne (köle) sahip oldular. Sömürgelerden ana ülkeye hammadde ve tarım ürünlerinin ulaşımı, ana ülkeden üçüncü ülkelere ürünlerin dağıtımı hep denizyolu ile yapılmıştı. Bu şekilde zenginliklerini katlayan Avrupa ülkeleri sanayileşmeyi gerçekleştirdiler.

Sanayi devrimi kütle üretimine zemin hazırlamıştı. Bu dönemde tersanelerde ağaç tekne yerine sac tekneye sahip gemiler üretilmişti. Yelken ve küreğin yerini alan buhar gücü ile donatılan gemiler ulaşım ve ticareti zaman boyutunda düzene sokmuş, yolculuklar güvenliğini arttırmıştır. Buhar makinelerinin gelişimi ile geniş iç hacimli gemiler üretilmiş ve ticarete konu olan ürünlerin büyük miktarda ve kısa zamanda yer değiştirmesine olanak sağlanmıştır. Avrupa kıtasında statik bir karakter kazanan amaçsız uzun savaşlar hiç bir şeyi değiştiremedi. Ancak denizlerdeki mücadeleyi kazanarak, sömürgelerini ve ticaretlerini geliştiren ülkeler zenginleşerek büyüdüler. 19'uncu yüzyıldaki sanayileşme Merkantilizm'den Emperyalizm'e geçişi hızlandırırken, Avrupa'ya ham madde akışını en ucuz ve kesintisiz sağlayan denizci devletlerdi. Sanayileşmenin beşiği olan İngiltere, Deniz Gücü sayesinde Avrupa'daki devletlerden farklı bir değişim çizgisini en önce yakalayabilmiştir.

Çeşme faciası, tersane ve donanma işlerinde reforma yönelmek için mutlak bir uyarı olmuş ve modernizasyon çalışmaları hız kazanarak tırmanışa geçmişti. Ancak, Kabakçı Mustafa İsyanı devletin tüm müesseseleri ile birlikte ordu ve donanmanın ıslahı gayretlerini de altüst etmiş, bin bir emek ve masraflarla yetiştirilmeye çalışılan denizci personel ve ustaların pek azı bu felaketten kurtulabilmişti. Bu yüzden bazı tarihçiler Kabakçı Mustafa İsyanı'nın devlete olan zararının Çeşme Savaşı'ndan daha fazla yol açtığını ve devletin tüm müesseselerini tehdit ettiğini yazacaklardır.¹⁰⁶³

1826'da Yeniçeriliğin kaldırılışı, loncaların silahlı destekçilerinin ve ayrıcalıklarının sonu anlamına geliyor, böylelikle son yarım yüzyıldır devletçe desteklenen lonca tekellerinin kaldırışını kolaylaştırıyordu. Bunu 1838 İngiliz-Türk Ticaret Anlaşması ve 1839'da da Gülhane Hattı Hümayun'u izledi. Ortak bir görüş, 1838 Anlaşması'nın Osmanlı İmparatorluğu'na İngiliz (daha genel olarak da Avrupa) mallarının akışını engelleyen bariyerleri kaldırdığıdır. İkinci anlaşma ise, genel anlamda, Osmanlı İmparatorluğu'nun yüzyılın büyük bölümünde izleyeceği reform gündemini belirledi. Her ikisi de çeşitli yönlerden ekonomik etkinlik üzerindeki tekelleri ve kısıtlamaları kaldırma sürecini sürdürdüler. Rum eylemler dizisi beraberce, Birinci Dünya Savaşı'nda hoşnutsuz Osmanlı elitinin ulusal ekonomik siyasetler benimseyerek bu kalıbı değiştirinceye değin sürecek olan, ekonominin yeni, klasik anlamda liberal “bırakınız yapsınlar” yönelimini gösteriyordu.

XIX. Yüzyılda Osmanlı ülkesinde başlatılan reformların, Türk toplumuna da bazı yenilikler getirmekle birlikte Türk ve Müslümanlardan ziyade gayri müslimlerin yararına olduğu ve sonuçta devleti yıkıma götürdüğü tarihi bir hakikattir. 1834-1914 döneminde yapılan reformlarla Avrupa'nın içişlerimize müdahalesi ve devletin her yönüyle Avrupalılar'ın nüfuzu altına girmesi arasında sıkı bir ilişki mevcuttur. Her müdahale bir reform projesi, her reform uygulaması bir başka müdahale ve her ikisi ise Batı Emperyalizminin Osmanlı Devleti'ne daha fazla nüfuzu sonucunu doğurmuştur. Böylece, devlet

¹⁰⁶³ Celalettin, Yavuz, “Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonlar”, İstanbul, Dz.İkm. Grp.K.lığı Basımevi, 1999, s.34.

ve toplum "fasit bir daire" içine sokularak günden güne zayıflatılmış, parçalanmış ve nihayet yıkılmıştır.¹⁰⁶⁴

İmparatorluk yöneticileri, denizi yalnız askeri yönden görmüşler ve değerlendirmişlerdir. Buna karşılık yabancılar, Osmanlı himayesi ve kapitülasyonlar sayesinde, devletin deniz ticaretinin çok büyük bir kısmını ele geçirmişlerdir. Aslında iktisadi hayatı etkileyen, işsizliği artıran, imalatı yavaşlatan, ve üretimi düşüren en önemli unsur kapitülasyonlar değil, yabancı tüccarların Ümit Burnu lehine Akdeniz piyasasından çekilmiş olmalarıdır. Bunu Osmanlılardan zorluk gördükleri için yapmamışlardır. Bu gelişmeler Osmanlıyı, İtalya'yı ve Almanya'yı olumsuz etkilemiştir.¹⁰⁶⁵

Ticaret, kapitalist döngülere dahil olmanın temel mekanizmasıydı; ticari emtianın siyasal sınırları aşabilmesi, ancak liman kentlerinde yaşayan tüccarlarca bu kentlere kanallara edilmeleriyle gerçekleşti. Liman kenti bütünleşme sürecinin tümünü somut biçimde yakalamış ve yansıtmıştır. Fiziksel görünümü, uzamsal planı, ekonomik mekanizmaları, nüfus dinamikleri, sınıf yapıları, siyasal hedefleri ve kültürel yaşamı ancak sömürge ilişkileri prizmasından süzülerek anlaşılabilir. Liman kentinin somut çizgilerini ve insani yapısını belirleyen, bütünleşmenin zamanlaması ve yönteminin yanı sıra bu yapılanmaya verilen tepkiler olmuştur. Bu nedenle, sömürgeciliğin araştırılması, aynı zamanda liman kentlerinin de araştırılmasıdır.

Tehlikeli deniz koşulları ve korsanlık gibi tehditlere açık olan deniz ticaretine sermaye yatırmak oldukça riskli bir yatırım olarak görülmekteydi. Ancak, ne derece güçlü sermayeleri olursa olsun, çok daha kolay denetlenebilecek olan Hristiyan ya da yabancı uyrukluların, gerek bu ticaretle ve gerekse diğer mali konularla uğraşmasının Devlet tarafından yeğlenmesi ise doğal görülmektedir. Özetle, yeterli girişim gücünden yoksun bireylerin oluşturduğu, büyük sermaye birikimi önünde çeşitli engellerin bulunduğu ve toprağın öncelik aldığı Osmanlı toplumunda, denizcilik gibi bunların tam

¹⁰⁶⁴ Kodoman, Prof. Dr. Bayram, Sultan II. Abdülhamid Devri Doğu Anadolu Politikası, Ankara, 1987, s.1.

¹⁰⁶⁵ OAV, İstanbul'un Fethi ve Avrupa Ticari Faaliyetlerine Etkisi, Osmanlı Araştırmaları Vakfı (OAV), İstanbul, 2009, s. 1.

tersi nitelikler gerektiren bir uğraşının kök salmasının son derece sınırlı olduğu söylenmelidir.¹⁰⁶⁶

Cevabını aramamız gereken şey, Osmanlı Devletinin neden bir Okyanus İmparatorluğu olamadığıdır. Bunun temel nedenleri; Osmanlı Devletinin genişlemesinin büyük ölçüde kara gücüne dayanması ve denizcilikle ilgili kurumsal bir idari ve lojistik organizasyona sahip olamamasıdır. Osmanlının deniz aşırı kaynaklara bağımlı olmaması nedeniyle deniz ticareti ile ilgilenmemesi, Osmanlı Deniz Gücünün okyanuslara açılacak teknolojiyi geliştirememesi, Kısacası, en önemli neden, Osmanlı deniz gücünün, devletin refahına doğrudan bir katkı sağlayamaması, sadece bekası için kullanılmasıdır.

Denizcilik bir gelenek işidir ve bu geleneğin kazanılması uzun yıllar gerektirir. Denizcilik geleneği uzun vadeli devlet politikaları ve küçük yaştan başlayan yaygın bir denizcilik eğitimi yanında, denizcilikle uğraşanların maddi olarak denizin nimetlerinden istifadesi ile mümkün olabilir. İngiliz halkının küçük yaşta, okullarda verilen eğitimle geliştirilen denizcilik tarih bilincinin, denizci bir millet olarak hayat alanına yansıyan en güzel örneğini oluşturmaktadır. Deniz Gücü, oluşturulması uzun zaman alan, idamesi zor ve pahalı bir enstrümandır. Bu nedenle personel eğitiminden, gemi inşa ham maddesi tedarikine, üs ve liman kolaylıklarından, tersanelere kadar tüm alt yapı gereksinimlerinin kurumsallaşması ve denizcilik geleneğinin yaratılmasının güçlü bir denizci devlet olmak için temel şart olduğu anlaşılmıştır. Bunu sağlayamayan ülkeler, zaman zaman deniz gücü mücadelesinde başarılı olsalar bile, bu başarılar daima geçici olmuştur. Güçlü bir Deniz Gücüne sahip olmak, güçlü bir devlet olmak için genellikle yeterli olamamaktadır. Gerek bu gücün idamesi, gerekse ulusal çıkarlar paralelinde kullanılması, denizcilik vizyonuna sahip kararlı ve bilgili devlet adamlarına ve yönetimlerine sahip olmayı gerektirmektedir.

Türkiye'nin bir kıyı devleti ve jeostratejik deniz konumu yönüyle, ivedilikle uygulanması gereken bir husustur. Denizcilik bilincinin geliştirilmesi ve denizin sevdirmesi için bugün ülkemizde uygulanan politikalar son derece yetersizdir. İlkokullarda verilecek basit bir deniz eğitimi bile çok şey değiştirebilecektir.

¹⁰⁶⁶ Coşkun Güngen, XVI. Yüzyılda Osmanlı Denizciliği, Dz.K.K. 1997, sf.39-40

Osmanlı İmparatorluğu, deniz ticaretini kendisi yapmamakta, bunu yabancılara bırakarak ancak gümrük vergileriyle yetinmektedir. Oysa deniz ticareti yapmadan denizci olunamayacak ve yalnızca deniz kuvvetine sahip olup güçlü bir ticaret filosu olmaksızın yeterli bir deniz gücünden söz edilemeyecektir.

Deniz kuvveti, deniz gücünün diğer unsuru olan deniz ticaretinden mahrum olduğu, ama bundan daha önemli olarak denizcilik bilincinin toplum içerisinde yer bulması için zaten az olan çabaların yetersiz kalması sonucunda, denizlerle çevrili topraklara sahip olan bir ülkenin hak ettiği yere varamamış bulunmaktadır. Bunun sonucunda Akdeniz’de egemenlik iddialarının sonu gelmiş, Avrupa devletleri ile yapılacak olan dış ticarete kontrol altına alınabilecek, hatta en öne bile çıkabilecek olan deniz ticaretinin bundan böyle daha ileriye gidebilmesi umutları da tükenmiştir. Oysa deniz ticareti, zenginliklerin en başta gelen nedenlerinden birisi durumundadır.

Sermaye birikimi ve dürtü olan 18. yüzyılda tüccar ve deniz taşıma hızla genişlemesi ve erkeklerin büyük kitleler olarak seferber olduğu gemicilikte Gemi adamları aslında sanayi ücret öncülerinden demektir.¹⁰⁶⁷ Bazı siyah Gemi adamları bu güçlükler ve tehlikeler de denizde, beyaz meslektaşları ile karada bir olmayan atmosferde eşitlik içinde ve karşılıklı saygıyı içerisinde daha iyi yapıyordu.¹⁰⁶⁸

Köle ticaretinde Avrupa ülkeleri gibi yararlanılmamış, Rum kökenli denizcilere muhtaç kalınmıştır. Dinin serbest bırakmasına rağmen Osmanlı köleliğe sıcak bakmamıştır. Siyah iş gücünden hem alt yapılarda hem de donanma boyutunda faydalanabilselerdi, deniz ticaretinden kazanılan serveti Rumlara bırakılmayacaktı. Bu politik uygulamayı İngilizler başarmış olup denizci personel ihtiyacını siyah işgücünden sağlayarak deniz ticaretinde 18 ve 19’ci yy.’larda doruk noktasına çıkarmıştır.

İzinli korsanların ticaret gemilerine yönelttikleri saldırıları düşmanın maddi olarak zayıflamasına neden olurken bunun zıttı olarak karşı tarafında güçlenmesine olanak sağlıyordu. İzinli korsanlara devletlerin deniz güçlerini takviye etmede en önemli nitelikli personel ihtiyacını karşılamak da kullanılmaktaydı. 18 ve 19’cu

¹⁰⁶⁷ NAM Rodger, ahşap dünya. Gürcü Deniz bir Anatomi (Fontana, Londra, 1988), p.29.

¹⁰⁶⁸ Örneğin, Equiano yeni bir ana satılmaktadır olduğunu bulma konusundaki shipmates ve umutsuzluk anlatıyor: P. Edwards (ed.), The Life Olaudah Equiano, p.61 ve.

yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu kendi izinli korsanlık birimini kurmamış bundan dolayı yetişmiş denizci personel ihtiyacının giderilmesindeki bir ayağını daha kapamıştır. Halbuki Osmanlı ilk korsanlardan deniz gücünü kurmuş ve uzun süre denizlerde hakimiyeti korsan personeli sayesinde sağlamıştır.

Osmanlı İmparatorluğu için dünyada beliren yeni güçler karşısında bir konjonktür değişiminin yaşandığı dönem olmuştur.¹⁰⁶⁹ Osmanlı İmparatorluğu'nun içine düştüğü uzun vadeli ekonomik sıkıntıları açıklamak için Osmanlı sistemine ait iç etkenler ile dış etkenler arasında farklı görece ağırlıkları olan bir tür buluşmayı gözlemlemek sistematik bir çaba ile mümkün olabilir.¹⁰⁷⁰

Osmanlı iktisat sistemi, talep yönlü değil arz yönlüdür. Bu hem insan hem de toplum ve ekonomi için böyledir. Talebin arttırılmasına dayalı bir sistem olan kapitalizm, Osmanlı sistemine bu yönüyle yabancıdır. Ahi zihniyetinin rol oynadığı klasik Osmanlı zihniyetine göre insan alıcı olmaktan önce verici olmuş, rekabetçi değil dayanışmacı bir toplum oluşturmayı hedef almış, bencil değil diğergâm (altruist) bir insan tipi ön planda olmuştur.¹⁰⁷¹ Bunun için Osmanlı ekonomisi, kitlesel üretim düşüncesinin olmadığı bir ortamda, yüksek bir üretim potansiyeline ve ithalat düzeyine sahip olmuştur. Vergi oranları ve sosyal güvenlik harcamaları gibi temel toplam arzı arttırıcı politika araçları ile girişim ve çalışma isteği yüksek tutularak enflasyon baskısı azaltılabılmıştır.¹⁰⁷² Arzın düzenlenmesinde fiyat, tahsis (miktar), kalite ve stok (zamanlama) politikaları önemlidir.¹⁰⁷³

Ahilik zihniyetinin (toplum yarannı kendi çıkarından üstün tutan, elindeki ile yetinen fakat girişimci insan tipi) hakim olmasından dolayı Osmanlılarda Batı kapitalizmini oluşturan sömürgeci faaliyetler, burjuvazi ve buna dayalı sınıf mücadeleleri görülmemiş, büyük özel servetlerin oluşumu engellenmiştir. Gelir arttırıcı

¹⁰⁶⁹ Hüseyin Serdar Tabakoğlu, "The Re-Establishment of Ottoman-Spanish Relations in 1782", *Turkish Studies*, 2007, 2 (3), s. 504.

¹⁰⁷⁰ Suraiya Faroqhi, "Krizler ve Değişim", Halil İnalcık ve Donald Quataert (Editörler), *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, Cilt 2 1600-1914, Eren Yayıncılık Ltd. Şti., İstanbul, 2004, s. 603.

¹⁰⁷¹ Ahmet Tabakoğlu, *Toplu Makaleler 11*, İslâ İktisadi, Kitabevi Yay. 281, İst. 2005, s. 38.

¹⁰⁷² Ahmet Tabakoğlu, *Türk İktisat Tarihi*, s. 143 ve Mehmet Genç, *Osmanlı imparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, Otügen Neşriyat, İstanbul, 2000, s. 133.

¹⁰⁷³ Ahmet Tabakoğlu, *Topla Makaleler 1*, iktisat Tarihi, s. 139-144.

ve gider azaltıcı olmak üzere iki rol üstlenen fiskalizm, provizyonizm ile gelenekselciliğin müdahale ettiği ticaret hacminin aşırı artması ya da azalması halinde ek bir müdahale aracı olarak da kullanılmıştır. Zamanla Osmanlı iktisadi dünya görüşünü her türlü iktisadi faaliyete sadece getireceği vergi açısından bakarak fiskosantrik hale gelmiştir.¹⁰⁷⁴ Gelenekçilik ilkesi, mevcudu muhafaza etme ve değişimi engelleme iradesinin hakim olması şeklinde tanımlanabilir.¹⁰⁷⁵ Gelenekselcilik kapsamında, toplumdaki sosyal dengelerin bozulmaması amacıyla Osmanlı tüccar sınıfının karlarının %5 ile %15 arasında tutmuş ve bunun üzerindeki müsaade edilmemiştir.¹⁰⁷⁶

19. yüzyılın başlangıcında, kadim Osmanlı İmparatorluğu son siyasal ve ekonomik dönüşümünün arifesindeydi. Yaklaşık 1750-1914 yılları arasında ticaret ve imalat üzerinde, imparatorluğun klasik çağındakinden çok daha katı ve sert görünen bir denetim mekanizması kurdu.¹⁰⁷⁷ Ne ki, bu kısıtlayıcı önlemlerin yerleşmesinden çok kısa bir süre sonra devlet, daha serbest bir ekonomi lehine olmak üzere yön değiştirdi. Osmanlılarda ekonomik sistemin kapitalizme geçmesi söz konusu olmadan çökmesinde batının iktisadi Hâkimiyeti belirleyici olmuştur.¹⁰⁷⁸ Osmanlı Devletinin, dengenin yitirilişi ile birlikte bir çöküş sürecine girdiği genel bir kanıdır. Bu kanı tarihin uzun dönemli değişim süreçleri olarak görülmesi ve tüm iniş çıkışlarına rağmen gelişen, yükselen, büyüyen bir gidiş olarak algılanması görüşü karşısında eksik kalabilir.¹⁰⁷⁹

Meydana gelen değişimler karşısında direnen Osmanlı, daha sonra Batıdaki hızlı gelişmelere karşı direnci zayıflamış, ancak Batı'nın sömürgeleştirme ve sömürge

¹⁰⁷⁴ Mehmet Genç, Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi, s. 67.

¹⁰⁷⁵ Elem Paylanbay, "XIX. Yüzyıl Osmanlı Mali Bunalımı ve Çözüm Aracı Olarak Kaime Uygulaması", s. 50-23

¹⁰⁷⁶ Mehmet Genç, Osmanlı İmparatorluğu 'nda Devlet ve Ekonomi, s. 51.

¹⁰⁷⁷ Bkz. Mehmet Genç'in çeşitli makaleleri, özellikle 1984 ayrıca akarlı 1986

¹⁰⁷⁸ Ahmet Tabakoğlu, Toplu Makaleler 1, İktisat Tarihi, Kitabevi Yayınları 280, İstanbul, 2005, s. 137

¹⁰⁷⁹ Zafer Toprak, "İktisat Tarihi", Metin Kunt, Sina Akşin, Suraiya Faroqhi, Zafer Toprak, Hüseyin O. Yutdaydın, Ayla Ödekan, Osmanlı Devleti (1600-1908), Türkiye Tarihi, C. 3, Cem Yayınevi, İstanbul, 2005, s. 220.

tipi ticaret politikalarına alet olmamıştır.¹⁰⁸⁰ 19. Yüzyılın başlarında Osmanlı batı baskısına tepki olarak ıslahat hareketlerine girişmiştir.¹⁰⁸¹

19. yüzyılda dünya ekonomisindeki değişimler Osmanlı ekonomisini, Osmanlı dış ticaretindeki genişleme, daralma dönemleri de deniz ulaşımındaki gelişmeleri yakından etkilemiş, hatta paralellik göstermiş olmalıdır. Fakat buradaki yardımcı rol o kadar belirgin bir şekilde ön plana geçti ki deniz yollarındaki gelişmeler ikinci planda kalmıştı.

19. yüzyılı, dünya ekonomisinin genişleme ve durgunluk dönemlerine bağlı olarak, Osmanlı dış ticaretinin büyüme hızının gösterdiği dalgalanmalar dört temel döneme ayrılmıştır.¹⁰⁸²

1)1820-1853 İngiliz hegemonyası altındaki dış ticaret. Ekonomik açıdan ilk dış borçlanmanın gerçekleştirildiği Kırım Savaşı yıllarına kadarki bu dönem dünya kapitalizmine açılış sürecinin dış ticaret ile sınırlı kalan aşamasını temsil etmektedir. Bu dönemin siyasal ve toplumsal manzarası ise ekonomik manzarayı tamamlar ve anlamlandırarak biçimdedir. Yani merkezi devletin taşradaki unsurlar karşısındaki göreceli gücünün artması, ayanın etkinliğinin ortadan kaldırılması ve merkeziyetçi eğilimlerin güçlenmesindeki İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğu'nun toprak bütünlüğünü koruma politikasının uyumu ve desteği. Yüzyılın ikinci çeyreğinde Osmanlı dış ticaretinin büyüme hızı önceki yüzyıllarda görülmemiş boyutlara ulaşacaktır. 2)1854-1876 yılları arasındaki Dış borçlanma ve artan bağımlılık dönemi. 3)1880-1896 yıllarında durgunluk ve mali denetim dönemi. Dönemin genel özelliği dünya ölçeğinde emperyalistler arası güç dengelerinin değişmesi, İngiliz hegemonyasının yerini İngiltere, Fransa ve Almanya arasında yoğun bir rekabete terk etmesidir. 4)1896-1913 Dünya Savaşı'na doğru büyüme ve emperyalistler arası rekabet dönemi.

¹⁰⁸⁰ OAV, İstanbul 'un Fethi ve Awupa Ticari Faaliyetlerine Etkisi, s. 1.

¹⁰⁸¹ Robert Mantran, XVJ-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı imparatorluğu, Çeviren: Mehmet Ali Kılıçbay, [adı: La Vie Quotidienne d Consiantinople au Temp de Soliman le Magny'ique et de se Successeurs (XVP etXVI]' siecles)], Imge Kitabevi, İstanbul, 1995, s. 152.

¹⁰⁸² Bu konuda Şevket Pamuk'un Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme adlı eserindeki görüşler temel alınmıştır; Pamuk, 1994, 28-37.

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

İnsanlık tarihi boyunca denizlerden faydalanma sürekli bir faaliyet ola gelmiş ve bundan sonrada olmaya devam edecektir. Devletlerin denizle olan ilişkilerinin temelini; ekonomik çıkarlar ve güvenlik ihtiyaçları oluşturmaktadır. Başlangıçta salt deniz ticaretine dayanan ekonomik çıkarlar, giderek deniz içi ve deniz dibi canlı ve cansız kaynakları da içerecek şekilde genişlemiş ve bu durum devletler arasındaki ilişkilerde ve uluslararası hukukta radikal değişiklikler meydana getirmiştir.

Devletin en önemli çabası kalıcılık ve sürekliliğin sağlanmasıdır ki bunun başta gelen aracını silahlar oluşturur. Bundan dolayı denizlerdeki faaliyetler savunma ve ticaret hep iç içe kalmıştır. Devletlerin denizden faydalanmasının vasıtaları olan harp ve ticaret gemileri ile bunları destekleyen üs ve limanlar, gemi inşa sanayii ve denizci personel, bir bütün olarak Denizcilik Gücünü oluşturmaktadır. Dünyamızın üçte ikisini oluşturan denizlerde yapılan çıkar mücadelesi, tarihi süreç içinde kendi prensip ve kurallarına kavuşmuştur. Bu kurallar 1000 yıllık denizcilik tarihi içinde hem coğrafi, hem de yönetsel koşullardan çıkarılan çok acı ve pahalı deneyimler sonunda ortaya çıkmış ve evrenselleşerek günümüze kadar gelmiştir.

Çalışmanın sonucu, bir ekonomi görüşü kullanarak araştırma konusu içerisinde iktisat tarihinde nelerin olduğunu, onların nasıl olduklarına ait bilgilerin düzenlendiği bir taksonomi etrafında düzenlemek olmuştur. Böyle bir yöntem, dünya ekonomisi yaklaşımı, iki yüzyıl kadar bir dönemi kapsayan bir konu için konjonktür bir çalışmanın yapılabilirliğini öne sürmüştür. Her ne kadar yapısal unsurlar ile desteklenmiş olsa bile sonuç olarak bu çalışma konjonktürel bir çalışma olma özelliğindedir. Konjonktür bir çalışma olma özelliği çeşitli yapısal unsurlar ile desteklenmiştir. Çalışma konusunun iki yüzyıllık olan sürecin de iktisat tarihi, deniz ticareti açısından modernleşme çabalarının, çalışmanın önüne geçirebilecek bir özelliği olmasına rağmen, daha uzun dönemi

(örneğin birkaç yüzyılı) ve Osmanlı suları dışında daha geniş bir yeri (örneğin dünyayı) kapsamamış olması onun konjonktürel olma özelliğini yukarı doğru sınırlayıcı bir husus olmuştur. Eğer uygun ve kararlı bir nüfus ve asimilasyon politikası ile birlikte yeterli bir ekonomik sistem kurulabilseydi, Ege Adaları'nda, 1522 yılından, Yunan isyanının başladığı 1821 yılına kadar geçen 300 yıl içinde 5 ayrı Türk nesli yetiştirilebilir ve bu kritik konumdaki adaların, donanmanın yetersizliğine rağmen kolaylıkla elden çıkması önlenebilirdi.

Osmanlı İmparatorluğu, Avrupa için sosyo ekonomik açıdan istikrarın, derlenme ve toparlanmanın hakim olduğu; nüfus artışı ve göç olgularının yaşandığı; alt yapıların gözden geçirilerek iyileştirildiği bir dönem olmuştur. Ancak araştırmada elde edilen bilgilere göre sonuçta bu dönemin sonu itibarı ile bu olumlu havayı Avrupa bir gelişme fırsatı olarak değerlendirebilir iken aynı son Osmanlı için sıklıkla durgunluk, gerileme ya da çöküş terimleri ile ifade edilecektir. Avrupa baskısına uyum sağlamak sureti ile Osmanlı'nın boyun eğdiği, ekonomik bağımsızlığını kaybederek Avrupa'ya teslim ettiği bir dönem olarak betimlenebilmektedir. Osmanlı ekonomisi ve deniz ticareti bu dönemde yeni duruma uyum gösterme, yeniden yapılanma ve dönüşüm şeklinde gelişmiştir.

Çalışmada ele alınmış olan ticareti kapsayacak şekilde Osmanlı'daki ve Avrupa'daki ekonomi ile ilgili olgu ve olayların birbirleri ile bazen aynı günde bazen ise ters yönde etkileri belirlenebilecek şekilde ilgili oldukları belirlenmiştir. Bu dönüm noktasından itibaren Avrupa'da Osmanlı denizlerinde ticaret açısından iktisat tarihi parametrelerinde bir zenginleşme, genişleme ve parlaklaşma gözlenirken; Osmanlı'da bir fakirleşme, daralma ve sönükleşme gözlenmiştir. Bu gözlemin fiiliyattaki temsilcisi olarak Osmanlı'nın yüzyılın başında bir dünya ekonomisi olması gerçeğinin karşısında aynı yüzyılın sonlarında batının bir çevresel ekonomisi olması gerçeği belirlenmiştir. Çalışmada Osmanlı için bu olumsuz tabloda sorumlu bir çok etmenin varlığı belirlenmiş ve tartışılmış olsa da bunlar arasında en önemlileri olarak üçünü saymak mümkündür: (a) Osmanlı'nın coğrafi keşiflere katılmayarak önemli bir dış alem gelirinden mahrum kalması, (b) Osmanlı'nın giriştiği deniz savaşlarını kaybetmesi ve (c) Osmanlı'nın deniz ticaret zihniyeti çok zayıf olmasa da Avrupa karşısında zayıf

kalması. Bütün bunlara bakarak Osmanlı'da her zaman ciddi bir ticari faaliyet olduğu, Osmanlı'nın başka devletler ile yaptığı anlaşmalarda (yenilmiş de olsa, yalnız ticareti geliştirmek için de olsa) ticarete önem verdiği sonuçlarına varılmıştır. Araştırmada böylesi anlaşmalardaki ticarete yönelik maddelerin ve bilhassa kapitülasyonların Osmanlı'nın yakın kontrolünde olan ve büyük önem verdiği İstanbul'daki ticaret gözetilerek tesis edildiği sonucuna varılmıştır.

Osmanlı politik, idari ve askeri iradesinin tersine bir gelişim göstermeleri nedeniyle çalışmanın aynı zamanda Avrupa'yı çalışmak anlamına geldiğini de teyit etmiş olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu'nun zayıflamaya başladığı bir dönemde bütün tarihi özellikleri ile öne çıkan İstanbul'undur. 18. ve 20. Yüzyılda Osmanlı'daki deniz ticaretin ancak varlığını sürdürebilme (struggle for existence) durumu ile tutarlı olduğu değerlendirilmesi yapılabilir. Çalışmanın diğer önemli bir bulgusu da Osmanlı 18. ve 20. yüzyıllar arasında deniz ticaretinin giderek daha çok merkezden ve uzak yol ticaretinden çözülerek çevresel yakalama alanlarına yoğunlaşması olmuştur. Bu bulguya göre de 18 ve 19. Yüzyılda Osmanlı'daki deniz ticaretin durumuna göre Osmanlı tüccarlarının giderek esnaflaştığı durumu ile tutarlı olduğu gözlemlenir.

Deniz ticaret filomuzun oluşumunu sağlayan gemi türlerinin zenginleştirilmesi ve her türde ticari mal taşıyacak güce kavuşturulması kaçınılmaz bir zorunluluktur. Deniz ticaret filomuzun gençleştirilerek büyütülmesi, tür yönünden zenginleştirilmesi, ticaret mallarımızı taşımaya yetersizliğinin giderilmesine karşın; büyük çabalarla ve yatırımlarla oluşturulan tersanelerimiz atıl kapasitelerden çıkarılması gerekmektedir. Tersanelerin alt yapı noksanlarının tamamlanması, çağdaş teknolojiyle donatılması, Ege, Akdeniz ve Karadeniz kıyılarına da yayılması; uygulama aşamasında bulunan tersane yatırım projelerinin hızla tamamlanması gerekmektedir. Gemi yapım sanayindeki atıl kapasiteler, gemi yan sanayilerinin çeşitlenerek büyüüp yayılmalarına olanak sağlanmalıdır. Tersane üretimlerindeki dengesizlik, yan sanayileri olumsuz etkilemektedir. Gemi söküm sanayiinin yeniden özenle ele alınması kaçınılmaz bir konum içine girmiş bulunmaktadır. Limanların yeniden ele alınmaları, yeni limanlar yapılması kaçınılmazlık gösteriyor. Ucuz ve hızlı mal akışının sağlanması yönünden, limanların kara içlerindeki pazarlara demiryollarıyla bağlanması gerekmektedir.

Denizcilikle ilgili yasalar, tüzükler, yönetmelikler hızla güncellenip çağdaş hale getirilmelidir. Bunların çağın koşullarına, atılım içindeki bir ekonominin ve deniz ticaretinin dinamiğine göre yenilenmeleri gerekiyor. Denizciliğimizin yönetilmesinde ve yönlendirilmesinde dünya ve ülke gerçeklerine uygun düşen, çağdaş yönetimlerin belirlenip uygulamaya konulması kaçınılmazlık göstermektedir. Osmanlı kendi yapısı içinde ayrı bir yere sahip olan yeniden yapılanma çalışmalarıyla Türkiye'ye getirilen buharlı gemiler Türkiye'de turizmle ilgili ilk hareketler olarak görülebilir. Deniz Gücüne Maddi açıdan modernleştirse de, stratejik yönetsel açıdan ve alt yapı yetersizliğinden modernleşmeyi tam anlamıyla başaramasa da küllerinden doğan Türkiye Cumhuriyetin işine yarayacak alt yapıyı oluşturmuştur.

Osmanlı İmparatorluğu'nun denizlerde kalıcı bir başarıyı sağlayamamasının nedenlerini; Çevre denizlerde sürekli faaliyet göstermemesi, Batı ve orta Akdeniz'de yeterli üs ve limana sahip olamaması, Girit, Rodos, Kıbrıs, Ege Adaları gibi stratejik mevkiilerde yeterli üs kurmaması, Deniz ticaretinin tamamen yabancılara bırakılması, Donanmanın ordunun bir parçası olarak mütalaa edilmesi, eğitim ve teknolojik alanda geri kalması, Deniz aşırı ülkelerden gelecek stratejik öneme haiz maddelere bağımlı olmaması (Otarşik yapısı), Tesis ettiği üs ve limanların idamesi ve savunması için mahalli alt yapı ve organizasyonu sağlayamaması, Devlet yönetimindeki kişilerin denizcilik vizyon ve bilgisine sahip olmaması, yetenekli ve yeterli denizci personel yetiştirilememesi, sonuçları ağır olan sık sık deniz savaşları ve iç isyanlar geçirmesi gibi nedenler teşkil etmektedir.

Günümüzde, insan haklarına ve temel özgürlüklere saygı, tüm çoğulcu demokratik toplumların ortak değer niteliğini kazanmıştır. Bu değerlere bağlı toplumların, yalnızca bugünü yaşamak değil, aynı zamanda geçmiş tarihlerden ders alarak, dünyanın ortak değerlerini paylaşarak geleceğe en iyi biçimde hazırlanmak demektir. Çağın gecikmelerine özür kabul etmeyen, teknolojik hızlı gelişim sürecine ayak uydurmak istiyorsak, evrensel ve çağdaş değerleri eğitimde egemen kılmak zorundayız. Bunun içinde bireysel olarak dünya sorunlarına sahip çıkılması ve çözüm önerileri geliştirilmesi bir yurttaşlık ve insanlık görevidir.

EK -1 : 19. Yüzyıllarda Bilinen Yabancı Şirketler¹⁰⁸³

1. Llovd AustriacO.
2. Messageries Maritimes (Marsilya).
3. Peninsular&Oriental Company (P&O-Line, Londra). Bu şirket toplam 50 vapurla (gerçi sadece 34'ü Şark hatlarında görev yapıyordu), kendisini izleyen Cunard-Line ile birlikte en büyük İngiliz şirketi idi.
4. Burns&Maclever daha sonraki Cunard-Line. Bu şirketin 49 vapuru vardı, ancak bunların sadece bir kısmı Akdeniz'de çalışıyordu. Ch. Grace'in ölümünden (10 Şubat 1882) sonra bu görevi Mart 1882'de Thomas C. Joly üstlendi.¹⁰⁸⁴
5. Compagnie Russe de Navigation a Vapeur, de Commerce et de Chemin de fer d'Odes sa;
6. Compagnie Egyptienne Kheivie
7. Bir Yunan şirketi;
8. Diğer bir İngiliz şirketi,
9. 1851'den itibaren Compagnie Belge d'Anvers, ve
10. 1870'te diğerlerine katılan Nouvelle Compagnie Marseillaise A. Fraissinet&Fils. 1836'da kurulan bu şirket önceleri Marsilya-Agde yakın mesafe seferlerinde, daha sonraları da küçük vapurlarıyla İspanya ve Portekiz seferlerinde faaliyet gösterdi. 1853'ten itibaren adı Compagnie Marseillaise de Navigation Vapeur olan şirketin 1855 itibarıyla sekiz, 1870'ten itibaren de 20 buharlı gemisi oldu. Bunlar Batı Akdeniz hatlarının (İtalya, Korsika, Malta vb.) yanısıra 1870'ten itibaren İstanbul hattında da düzenli sefer yaptılar. 1874'te şirket bir kere daha reorganize edildi: Nouvelle Soci Maritime de Navigation a Vapeur (Company Fraissinet) Korsika'ya

¹⁰⁸³ Winer, Wolfgang, Müler, "Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı" Çev. Erol Özbek, Tarih Vakfı Yayınları, 1 Baskı, İstanbul, 1998. Değişik sayfalarından alınmıştır.

¹⁰⁸⁴ Stamboul, 2.3.1882

posta hizmetini üstlendi ve hattını İstanbul ve Karadeniz'i kapsayacak şekilde genişletti. 1890'da 33.000 ton kapasiteli 26 gemisi olan denizyoluna 1892'de Morelli şirketinin beş gemisi de katıldı. Ülke içi sıkıntılar ve Balkan savaşları sonucunda, şirketin kısmen eskimiş gemi varlığı 20. yüzyıl başında 17 birime ve 38.000 tona geriledi; gemilerden yedisi de dünya savaşında kaybedildi. Şirketin yazıhaneleri Galata'daki Fransız Hanı'ndaydı; acentenin yöneticisi M. Vuccino¹⁰⁸⁵ idi, daha sonra da G. Schrimpf ve A. Tachella oldu.

1872'ye kadar altı denizyolu daha İstanbul'a sefer yapıyordu:

11. Papayanni Brothera (Liverpool),

12. John Biby&Sons (Liverpool). Başlangıçta J. Biby adıyla anılan denizyolu, daha sonraları Fred Leyland&Sons'un (Liver pool) eline geçti; çeşitli halkların adlarını alan gemileri (Arabian, Bavarian, Egypti an, Livonian vb.) Liverpool ile İstanbul ve birkaç Karadeniz limanı arasında çalışıyor, Galata'daki Yeni Millet Hanı'nda Edward LaFontaine tarafından temsil ediliyordu.

13. London Steam Navigation Comp.

14. Trinacria (Palermo) şirketi ise, 9 Kasım 1871'de İtalyan hükümetiyle düzenli hat konusunda imzalanan bir anlaşma uyarınca Ocak 1873'ten itibaren yedi vapurla önce (Segesta, Panormo, Si meto, Solunto, Aggrigento, Imera, Dra pano) Messina-Pire-İzmir-Selanik-İstanbul hattında, daha sonra da Venedik-İstanbul hattında hizmet verdi; M. Rizzi yönetimindeki acente Galata'daki Fransız Hanın'daydı.¹⁰⁸⁶

15. Compagnie Royale Neerlandaise des Vapeurs du Levant (Amsterdam), biraz daha sonra, Nisan 1873'te Pollux ve Stella vapurlarıyla Bordeauz'dan İstanbul üzerinden Galati ve Braila'ya düzenli seferler başlattı; acenteliğini Voyvoda Cad desi'ndeki Glavani Han'da F. Frederici yapıyordu,¹⁰⁸⁷ daha sonraları ise acenteliği Çinili Rıhtım Hanı'ndaki F. Mango&Cie. şirketi üstlendi.

¹⁰⁸⁵ LT, 2.12.1871

¹⁰⁸⁶ LT, 7.1., 17,1,2.7.1873.

¹⁰⁸⁷ LT, 28.4.1873

Denizyolu şirketlerinin sayısı sonraki yıllarda daha da arttı: 1901’de dört Türk, 26 yabancı şirket bu alanda faaliyet gösteriyordu; bunlara 1909’a kadar beş yabancı, iki yerli şirket daha katıldı. Bunlar ara sırada Fransız N. Paquet Ain şirketini saymak gerekiyor. Bu denizyolu işe Kuzey Afrika hatlarında küçük çapta başladıktan sonra 1874’te Karadeniz’e giden bir hattı işletti; ondan sonra da adını Compagnie de Navigation Arm et Marocaine olarak değiştirdi. 1878’de 14.400 ton kapasiteli dokuz gemisi düzenli olarak İstanbul’dan geçiyordu. 1914’e kadar faal olan şirket, Birinci Dünya Savaşı sırasında dört gemi kaybetti; günümüzde de faaliyet gösteriyor. İstanbul’daki temsilcisi, Galata’da Mumhane Sokağı’nda Laurent Rebul’dü.¹⁰⁸⁸ Ayrıca Britanyalı Moss Steamship Company (Liverpool) şirketi İstanbul’a sefer yapıyor ve Havuzlu Han’daki J. W. Whittall&Co. tarafından temsil ediliyordu. Şirketin 15 vapuru Liverpool’dan İstanbul ve Ege’deki birkaç limana gidiyordu.¹⁰⁸⁹

Bir başka denizyolu, Societ Nazionale di Servizi Marittimi (Roma/Palermo), 7 Mayıs 1881’de, daha önceleri sadece bölgesel ulaşım ve yerli tersanecilik alanların da faaliyet gösteren Vincenzo Florio (kuruluş tarihi 1872) ve Raffaele Rubattino (kuruluş tarihi 1838) adlı iki Ceneviz denizcilik şirketinin birleşmesiyle ortaya çıktı. İşe mütevazı ölçülerde başlayan Rubattino 1872’de 8.306 tonluk 22 gemiye sahipti; gemi sayısını 1879’a kadar 25.714 tonluk 38 vapura (tüm Ceneviz filosunun yüzde 65’i) çıkardı. 1877’de başka denizyolları gibi bu şirketin gemileri de İtalyan hükümetiyle yapılmış sözleşmeler uyarınca posta hizmeti veriyordu.¹⁰⁹⁰

Başka bir Ceneviz denizcilik şirketinin (Raggio&Co.) devralınıp bünyeye katılması, 1885’te gemi sayısının 53.803 ton kapasiteli yaklaşık 90 gemiye yükselmesini sağladı. 1890’da artık 100 gemi ve 103.500 ton kapasitesi vardı, ancak gemilerin pek azı İstanbul- Karadeniz güzergahı çalışıyordu; hayli eskimiş olan gemilerin büyük kısmı deniz aşırı ve Doğu Asya hatlarında çalışmaktaydı. Acenteleri Galata’da, Hüdavendig Han’daydı.¹⁰⁹¹ Sonraki tarihlerde Deutsche Levante Linie (Hamburg) şirketi de İstanbul limanına uğramaya başladı. Bu şirket 1889’da daha eski

¹⁰⁸⁸ Bois, Armements, 115vd.; Stamboul, 24.9.1880

¹⁰⁸⁹ Stamboul, 29.7.1878

¹⁰⁹⁰ Stamboul, 12.3.1877

¹⁰⁹¹ Stamboul, 12.9.1881; karş. G. Doria, Investimenti e sviluppo economico a Genova alla vigilia della prima Guerra Mondiale, 2 cilt (1973) çeş. af.

bazı kuruluşların biraraya gelmesiyle oluşmuştur. 1905'te kurulan Atlas-Levan te-Linie ile 1910'da birleştikten sonra, şirket 1911'de 47 gemisiyle sadece Akdeniz ve Karadeniz hatlarında çalıştı; 1914'te şirketin 58 vapuru vardı.¹⁰⁹²

Bunlardan başka şu denizcilik şirketlerini sayabiliriz: Archipelago American S.S. Comp. (Portland/Maine), Soci Com merciale Bulgare de Navigation Vapeur Cycladiki (Pire/Sira), Navigation Hell que J. McDowall (Pire), Achaiki (Patras), Westcott-Line (Londra), Navigation Va peur Panhelknique (Pire), k{ungarian Le vante Steamship Comp. Ltd., Nordde utsche Lloyd (Bremen), Serviciul Maritim Roman; ayrıca haklarında pek bilgi bulunmayan birkaç daha küçük denizyolu şirketi.¹⁰⁹³ 1873'te bir Yunan doktorunun bir İngiliz gemisini kiralayarak kurduğu, ancak hemen aynı yılın ekim ayında iflas eden Soci Persane - Compagnie de Navigation Vapeur gibi hayli şaibeli kuruluşlar da ortaya çıktı; bu şirketin İstanbul'dan İran'a transit ulaşımını üstlenmesi düşünülmüştü.¹⁰⁹⁴ 1912'de Lloyd, Levant ve Uzakdo ğu'va sefer yapan 62'den çok gemiye sahipti; 12.000-14.000 BRT'lik dört vapur da inşa halindeydi. Lloyd şirketi Trieste'de büyük kuru dokları bulunan bir tersaneye ve ambar binalarına sahipti. 1918'de şirket "Lloyd Triestino" adını alarak İtalyan mülkiyetine geçti.¹⁰⁹⁵ Basra sahillerinin sefer ve ticaret yapmaya elverişli yerlerine iki vapurun gönderilmiştir¹⁰⁹⁶ Korent kanalından geçecek olan Berki Satvet ve Antalya gemilerinin kanal ücretinin 1678 kurş 20 para olduğu ve bütçeden ödenmesine karar verildi.¹⁰⁹⁷ Ancak Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra İstanbul artık sadece sekiz denizyolunun düzenli sefer tarifesinde yer alıyordu.¹⁰⁹⁸ Bu denizyolu şirketlerinin hemen hepsin de İstanbul, Ege ve Karadeniz'de birden fazla limana uğrayan uzun bir sefer içinde sadece bir uğraktı. Bu hatların Tuna üzerinden geçen bir hatla birleştirilmiştir.¹⁰⁹⁹

¹⁰⁹² Karş. H.J. Witthöft, Kurs Levante. Deutsche Linienfahrt ins östliche Mittelmeer (1989).

¹⁰⁹³ Scala, Studien, 45vd.; Bois, Armements çeş. sf.

¹⁰⁹⁴ LT, 8.8., 4.10.1873.

¹⁰⁹⁵ Lloyd Austriaco'nun tarihi hak. JC, 29.2.1852; Ubicini, Lettres I, 431vd.; Annuario marittimo per l'anno 1855 compilato dal Lloyd Austriaco, 5. annata (Trieste 1855); PHA 1856 I 53vd.; Schwegel, Studien 141; 75 Jahre Österreichischer Lloyd 1836-1 911 (Trieste 1911RE. Coons, Mitteilungen des Österreichischen Staatsarchives 30, 1977, 49-66; a.k., Steamships, çeş. sf.

¹⁰⁹⁶ Dz. Müz. Arşivi Limanlar Bölümü 25 Mayıs 1911 Dosya No 37 Sayfa No 27

¹⁰⁹⁷ Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 23 Mayıs 1911 Dosya No 2262/B Sayfa No 61

¹⁰⁹⁸ Ethem, Hafen, 35vd.

¹⁰⁹⁹ G. Herlt, WA 8, 1916, 372-381.

KAYNAKÇA

- Akar, Şevket Kamil, “İstanbul’da bir Askeri Terzihane Atölyesinin Kuruluşu ve Nizamnamesi”, Turan Yazgan ‘a Armağan, Kocaeli Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Çalışma Ekonomisi ve Endüstri İlişkileri Bölümü, 2006, s. 943-959.
- Akad, M. Tanju, Osmanlıların Stratejik Sorunları, Kastaş Yayınları, 1995
- Akgül, Mehmet, Türk Modernleşmesi ve Din, Çizgi Kitabevi, Konya, 1999.
- Aktepe, Münir (1971) “ İzmir Hanları ve Çarşıları Hakkında Ön Bilgi” İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi No:25, Mart 101-54
- Alkan, Mehmet Ö., Bora, Tanıl ve Gültekingil, Murat (Editörler), Modern Türkiye ‘de Siyasi Düşünce, Cumhuriyet’e Devreden Düşünce Mirası, Tanzimat ve Meşrutiyet’in Birikimi, Cilt: 1, İletişim Yayınları, İstanbul, 2001.
- Andiç, Süphan, Halil, İnalçık ve Donald Quataert (Editörler), Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, Cilt 2 1600-1914, Eren Yayıncılık Ltd. Şti., İstanbul, 2004, s. 885-1051.
- Arıkan, Zeki, “Midilli - İstanbul Arasında Zeytinyağı Ticareti”, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi, 2006, 25 (40), s. 1-28. “Osmanlı İmparatorluğu’nda İhracı Yasak Mallar (Memnu Meta)”, Prof Dr. Bekir Kütükoğlu ‘na Armağan, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırmaları Merkezi, İstanbul, 1991, s. 279-306.
- Aynural, Salih, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları- Zahire Ticareti (1740-1840), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2001.
- Barth, Volker, “The Micro-history of a World Event: Intention, Perception and Imagination at the Exposition Universelle de 1867”, Museum and Society, 2008, 6 (1), s. 22-37.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Cevdet (iktisat), 339 (28 Ra 1201).
- Baykara, Tuncer (1974) İzmir Şehri ve Tarihi İzmir Ege Üniversitesi
- Blanchard, Şerefli Kadırgalar Devrinde Türk Bahriyesi, Deniz Basımevi
- Bostan, İdris, Kadırğa’dan Kalyon’a, XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisinin Değişimi, Tersane-i Amire’de Gemi İnşa Faaliyetleri, Türkler ve Denizcilik, XV ve XVI. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti’nin Deniz Politikası, Makale. Osmanlı Bahriye Teşkilatı, TTK, 1992
- Braudel, Fernand, Medeniyet ve Kapitalizm, Çev. Mustafa Özel, iz Yayıncılık, İstanbul, 1996. “Akdeniz”, Çeviren: Aykut Derman ve Necati Erkurt, Metis Yayıncılık, İstanbul, 2008. “Maddi Uygarlık”, Cilt: 3 Dünyanın Zamanı, Çeviren: Mehmet Ali Kılıçbay, İmge Kitabevi, Ankara, 1993.
- Bunting, WH Portrait of a Port: Boston, 1852-1914. Cambridge: The Belknap Press of Harvard University Press, 1971
- Büyüktuğrul, Arif, Osmanlı Deniz Harp Tarihi, 4 Cilt, Deniz Basımevi, 1974-1983

- Century, 1710-1820 Atina, Centre for Asia Minor Studies . Gerber, Haim (1988) Economy and Society in an Otoman City: Bursa 1600-1650 Seattle: Uni of Washington Pres.
- Ceylan Ebubekir, “Dünya-Sistemi Teorisinin Osmanlı Tarihi Çalışmalarına Yansımaları”, Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi, 2003, 1 (1), s. 8 1-95.
- Cezar Yavuz, Osmanlı Maliyesinde Bunalım ve Değişim Dönemi- XVIII. YY’dan Tanzimat ‘a Mali Tarih, Alan Yayıncılık, İstanbul, 1986.
- Curtin Philip D., Dünya Tarihinde Kùltürler Arası Ticaret, Çeviren: Şaban Bıyıklı, İktisat İncelemeleri 2, Küre Yayınları, İstanbul, 2008.
- Çoker Fahri, Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler, Ankara, Dz.K.K. Basımevi, 1994, s.120-123.
- Deniz Stratejisinin Uygulama Yöntem ve Araçları, Harp Akademileri, 1994
- Denizcilik Gücü Sempozyumu 1998, Deniz Harp Akademisi, 1998
- Du Jourdin, Michel, Mollat, Avrupa ve Deniz, AFA Yayıncılık, 1993, sf. 153
- Dümen Erdoğan, Denizde Yıllar Boyu Anadolu Türkleri, Dz.K.K. İstanbul 1993
- Eldem, Edhem, “Capitulations aii Trade”, Suraiya N. Faroqhi (Editör), The Cambridge History of Turkey, Volume 3: The Later Ottoman Empire, 1603- 1839, Cambridge 2006.
- Engelhardt, Edouard, Tanzimat ve Türkiye, Çev. Ali Reşad, Kaknüs, Yayınları, İstanbul, 1999.
- Engin Vahdettin, Rumeli Demiryolları, İstanbul. 1993
- Emiroğlu Kudret, “Trabzon’da Avusturya Boykotu 1908”, Toplumsal Tarih 8, 17-21. 1994
- Eldem Vedat, Osmanlı İmparatorluğu’nun İktisadî Şartları Hakkında Bir Tetkik, İstanbul. 1970
- Eyicil, Ahmet, Siyasi Tarih (1789- 1939), Gün Yayıncılık, Ankara, 2005.
- Faroqhi, Suraiya, “İktisat Tarihi (17. ve 18. Yüzyıllar)”, Metin Kunt, Sina Akşin, Suraiya Faroqhi, Zafer Toprak, Hüseyin G. Yutdaydın - Ayla Ödekan, Osmanlı Devleti (1600-1908), Türkiye Tarihi, C. 3, Cem Yayınevi, İstanbul, 2005, s. 189-216. “Osmanlı İmparatorluğu ve Etrafındaki Dünya”, Çeviren: Ayşe Berktaş, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2007. “Krizler ve Değişim”, Halil İnalçık ve Donald Quataert (Editörler), Osmanlı imparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, Cilt 2 1600-1914, Eren Yayıncılık Ltd. Şti., İstanbul, 2004, s. 543-884.
- Fleetwood, William C. Jr. Tidecraft: The Boats of South Carolina, Georgia and Northeastern Florida, 1550-1950 . Tybee Island, Georgia: WBG Marine Press, 1995

- Frangakis Syrett, Elena (1990) Commerce of Smyrua in the Eighteenth Century, 1710-1820 Atina, Centre for Asia Minor Studies . Gerber, Haim (1988) Economy and Society in an Otoman City: Bursa 1600-1650 Seattle: Uniy of Washington Pres. (1984) “ The Commerce of İzmir in the Eighteenth Century, 1695-1820” yayınlanmamış doktora tezi, King’s College, University of London .
- Gencer Ali İhsan , “Türkiye’de Denizcilik ve Türklerin Denizciliğe Verdiği Önem”, İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu Bildirisi, Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları, İstanbul. 1986, Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789-1867), Ankara.
- Genç, Mehmet, Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 2000.
- Goodwin Jason, Ufukların Efendisi Osmanlılar, Sbah Yayınları İstanbul 1999
- Gökbilgin, M. Tayyib, Osmanlı Müesseseleri Teşkilatı ve Medeniyeti Tarihine Genel Bakış, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1977
- Güçer, Lütfi, “XVIII. Yüzyıl Ortalarında İstanbul’un İaşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi”, 1.0: İktisat Fakültesi Mecmuası (IFM), 1949-1950, 11(1-4), s. 397-416.
- Gülen, Nejat, “Şanlı Bahriye”, “Türk Bahriyesinin İkiyüz Yıllık Tarihçesi 1773-1973”, Kastaş Yayınları, 2. baskı, 2001
- Güler, İbrahim, “XVIII. Yüzyılda Osmanlı Esnaf ve Zanaatkarları ve Sorunları Üzerine Gözlemler”, Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, 2000, 1 (2), s. 121-158.
- Güngen Coşkun, XVI. Yüzyılda Osmanlı Denizciliği, Dz.K.K. 1997 “Denizci İnsan Gücü”, Deniz Kuvvetleri Der. Ankara, (Mart 1999),
- Güran Tevfik, Osmanlı Devleti’nin İlk İstatistik Yıllığı 1897 Tarihi İstatistikler Dizisi Cilt 5 Türkiye İstatistik Kurumu Yayınları; Ankara, 1997, Osmanlı Malî İstatistikleri Bütçeler 1841-1918: Tarihi İstatistikler Dizisi Cilt 7 Türkiye İstatistik Kurumu Yayınları; Ankara, 2003,
- Gürdeniz Cem, “Denizci İnsan Gücü ve İndoktrinasyon”, Dz.K. Dergisi, 534, (Ekim 1986)
- Halperin-Donghi, Tulio, “On Braudel”, Journal of Latin American Cultural Studies, 2002,11 (2),s. 107-118
- Hamarat, Biçe, “Osmanlıda Değişim Adı III. Selim”, Bekir Günay (Editör), Düşünce Tarihi, Kocaeli, 2008, s. 1.
- Hammer, Devlet-i Osmaniye Tarihi, Çev. Mehmed Ata, İstanbul 1330, IV, 151-152. Osmanlı Devleti Tarihi Cilt I ve II, Milliyet, 1966
- Herbert Richmond, Devlet Adamları ve Deniz Gücü, Dz.K.K., Ankara, 2002
- Hergüner Mustafa, “Türk Denizcilik Tarihi”, BTDD 80, 97102. 2003
- İlgürel Mücteba, “Buharlı Gemi Teknolojisinin Osmanlı Devleti’nde Kurma Teşebbüsleri”, Çağın Yakalayan Osmanlı, İstanbul, 143-158. 1995

- İnan, Yüksel, “Türk Boğazlarını Siyasal ve Hukuksal Rejimi”, Ankara, 1995, s. 7
- İnalcık Halil, Osmanlı İmparatorluğu, Klasik Çağ, YKY, 2004
- Kala, Ahmet (Editör), Osmanlı ve Türk Dünyası Belgesel Veri Tabanı: OTÜRKDİJİTAL (OTD), Osmanlı ve Türk Dünyası Araştırmaları Merkezi: OTAM, Dijital Yayın, İstanbul 2003. İstanbul Külliyyatı I. İstanbul Ahkam Defterleri İstanbul Esnaf Tarihi 1.ve 2, İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Yayınları, İstanbul, 1997.
- Karal Enver Ziya, Selim III’ün Hattı Hümayunları, Nizam-ı Cedit, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1988 Fransa- Mısır ve Osmanlı İmparatorluğu, Millî Mecmua Basım Evi, İstanbul, 1938
- Karagöz, Memet, “Filibe Kazası Rûsum Defterle ve XVII Yüzyılın İkinci Yarısında, Filibe-Tatarpazarı Çeltik Zir Fırat Üniversitesi Sos>’al Bilimler Dergisi, 2004, 14 (2), s. 361-377.
- Kasaba, Reşat (1988a). The Ottoman Eupire and the World-Economy: The Nineteenth Century Albany: SUNY Press. “Was there a Compradore Bourgeoisie in Mid Ninetcenth Century Western Anatolia” Review X1,2, Spr, 215-28
- Kıray, Emin, Osmanlı ‘da Ekonomik Yapı ve Dış Borçlar, İletişim Yayınları, İstanbul, 2008.
- Kocabaşoğlu Uygur, Majestelerinin Konsolosları- İngiliz Belgeleriyle Osmanlı İmparatorluğu’ndaki İngiliz Konsoloslukları (1580-1900), iletişim Yayınları, İstanbul, 2004.
- Komatsu Kaori, “XIX. Yüzyıl Osmanlı-İngiliz Deniz Ticareti Münasebetlerinde Kabotaj Meselesi”, Osmanlı, Ankara, C.3, 371-379. 1999
- Kumrular Özlem, Gemiler, Korsanlar, Haydutlar, Toplumsal Tarih Dergisi, Temmuz 2004
- Kunt, Metin, “Siyasal Tarih (1600-1799)”, Metin Kunt, Sina Akşin, Suraiya Faroqhi, Zafer Toprak, Hüseyin G. Yutdaydın - Ayla Ödekan, Osmanlı Devleti (1600-1908), Türkiye Tarihi, C. 3, Cem Yayınevi, İstanbul, 2005, s. 18-73.
- Kurdakul, Necdet, Osmanlı Devleti’nde Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar, Döler Neşriyat, İstanbul, 1981.
- Küçükkalay, Mesut ve Topuz, Hüseyin, “Osmanlı’da İstanbul Nasıl Beslenirdi”, Ali Tayyar (Editör), Sosyal Tarih, İstanbul, 2009, s. 1.
- Kütükoğlu, Mübahat, “Osmanlı İktisadi Yapısı”, Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi, Ekmelelettin İhsanoğlu (Editör), C. II, Feza Gazetecilik Yayınları, İstanbul, 1999, s. 5 13-650. “Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir körfezi Hamidiye Şirketi”, Çağını Yakalayan Osmanlı, İstanbul, 1995, 165-206.
- M. Mollat du Jourdin, Avrupa ve Deniz, AFA Yayıncılık, 1993
- Mac, Kenney, Richard, Şehir Devletler 1500-1700, Çeviren: Cem Demirkan, Yayına Hazırlayan: Özkan Akpınar, Babil Yayınları 29, İstanbul, 2004.

- Mahan, Alfred Thayer Mahan, *The Influence Of Sea Power Upon History 1660-1783*, Dover Publications, New York, 1987
- Mantran, Robert, 17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul: Kurumsal, İktisadi Toplumsal Tarih Denemesi, Cilt 2, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1990. “Osmanlı İmparatorluğu Tarihi, Cilt 1, Kuruluş ve Yükseliş Yılları”, Çeviren: Server Tanilli, Alkım Yayınevi No: 205, İstanbul, 2007. “XVI.-XVII. Yüzyıl’da İstanbul’da Gündelik Hayat”, Çeviren: Mehmet Ali Kılıçbay, [adı: La Vie Quotidienne d Constantinople au Temp de Soliman le Magn et de se Successeurs (XVP etX VI! siecles)], Eren Yayıncılık, İstanbul, 1991.
- Mc, Gowan, Bruce, “Ayanlar Çağı 1699-1812”, Çeviren: Ayşe Berktaş, Halil İnalcık ve Donald Quataert (Editörler), *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, Cilt 2 1600-1914*, Eren Yayıncılık Ltd. Şti., İstanbul, 2004, s. 759-884. *Economic L in Ottoman Europe: Taxation, Trade and the Struggle for Land, 1600-1800*, Cambridge University Press, Cambridge, 1980.
- Nutki Süleyman, *Muharebat-ı Bahriye-i Osmaniye*, Dz.K.K., 1993
- Oav, İstanbul’un Fethi ve Avrupa Ticari Faaliyetlerine Etkisi, *Osmanlı Araştırmaları Vakfı (OAV)*, İstanbul, 2009.
- Ortaylı, İlber, *Osmanlı İmparatorluğu’nda İktisadi ve Sosyal Değişim- Makaleler 1*, Turhan Kitabevi, Ankara, 2004.
- Öz, Mehmet, “Klasik Dönem Siyasi Düşüncesi: Tarihi Temeller ve Ana İlkeler”, *İslami Araştırmalar*, 1999, XII (1), s. 27-33
- Özgen, F. Başkan, “Osmanlı Devletinin Diğer Devletlerle İktisadi İlişkileri”, *Yeni Türkiye Dergisi*, 701 Osmanlı Özel Sayısı 11, *Ekonomi ve Toplum*, 6 (32), 2000, s. 101-111.
- Özkaya Yücel, 18. “Yüzyılda Osmanlı Toplumu”, *Yapı Kredi Yayınları*, İstanbul, 2008
- Öztuna Yılmaz, *Büyük Türkiye Tarihi Cilt 3-10*, 1977, *Türk Tarihinden Yapraklar*, Ötüken Yayınevi, İstanbul, 1998
- Öztürk, Yusuf Kemal, *Osmanlı Devleti ‘nin Son Döneminde İktisadi Düşünce Akımları (1838-1914)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, T.C. Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, Ankara, 2007.
- Pamuk, Şevket, “The Evolution of Ottoman Financial Institutions, 1600-1914”, *Financial History Review*, 2004, 11(1), s. 7-32. “The Great Ottoman Debasement, 1808-1844: A Political Economy Framework”, Israel Gershoni, Hakan Erdem ve Ursula Woköck (editörler), *Histories of the Modern Middle East, New Directions*, Lynne Rienner Publishers, Londra, 2002, s. 2 1-36. “The Ottoman Empire in the ‘Great Depression’ of 1873-1896”, *The Journal of Economic History*, 1984, 44(1), s. 107-118. “The Ottoman Monetary System and Frontier Territories in Europe, 1500-1700”, *international Journal of Turkish Studies*, 2003, 9, s. 175-182. *Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2008. *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2007.
- Paul Kennedy, *Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri*, İş Bankası, Ankara, 1990

- Paylanbay, Elem, "XIX. Yüzyıl Osmanlı Mali Bunalımı ve Çözüm Aracı Olarak Kaime Uygulaması", TC. Balıkesir Üniversitesi F.E.F. Karesi Tarih Kulübü Bülteni, 2007, 1, s. 50-64.
- Phyllis Deane, Çev. Tefvîk Güran, İlk Sanayi İnkılabı (Ankara, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1988), ss. 63 -64, 155.
- Saray, Mehmet, "Türk Rus Münasebetlerinin Bir Analizi", Millî Eğitim Bakanlığı, İstanbul, 1998, sf. 109
- Sevinç, Necdet, Osmanlı 'nın Yükselişi ve Çöküşü, Kame Yayınları, İstanbul, 1999
- Sezgin, İbrahim, "XVI Asırda Edirne'nin İktisadi ve Ticari Durumu", Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2006, 8 (1), s. 27-35.
- Sumner, B.H., "Büyük Petro ve Osmanlı İmparatorluğu", Çev. Eşref Bengi Özbilen, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı, İstanbul 1993, sf. 14, 24
- Tabakoğlu, Ahmet, Gerileme Dönemine Girerken Osmanlı Maliyesi, Dergah Yayınları, İstanbul, 1985. Toplu Makaleler 1 İktisat Tarihi, Kitabevi Yayınları 280, İstanbul 311, 2005. Türk İktisat Tarihi, Dergah Yayınları 122, İstanbul, 2005.
- Taneri Aydın, Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri, Kültür Bakanlığı, Ankara, 1981
- Tarakçı Nejat, Sömürgecilikten 21'inci Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi, Deniz Basımevi, 2005
- Toprak, Zafer, "İktisat Tarihi", Metin Kunt, Sina Akşin, Suraiya Faroqhi, Zafer Toprak, Hüseyin G. Yutdaydın, Ayla Ödekan, Osmanlı Devleti (J600-1908) Türkiye Tarihi, C. 3, Cem Yayınevi, İstanbul, 2005, s.217-271.
- Tunstall, Brian, "Denizde Dünya Harbi", Genel Kurmay, 1947, s. 137
- Uluçay, Çağatay (1942a) "Karaosmanoğullarına ait Bazı Vesikalar, 1 "tarih Vesikaları , II, 9 Ekim 193-207. (1942b) "Karaosmanoğullarına ait Bazı Vesikalar, 2," Tarih Vesikaları,II,10 Aralık 300-308.(1942b) "Karaosmanoğullarına ait Bazı Vesikalar, 4" Tarih Vesikaları, III 14, Ekim, 117-26.(1943) "Karaosmanoğullarına ait Bazı Vesikalar, 3, Tarih Vesikaları II,12, Nisan 434-40 (1944a) XVII Asırda Saruhan'da Eşkıyalık ve Halk Hareketleri İstanbul.
- Unat, F.Reşat, Osmanlı Sefirleri ve Sefaretnameleri, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1968.
- Uzunçarşılı İ.Hakkı, Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı, Ankara 1984
- Williamson, Jeffrey G. (2006), "Dünya Gümrük Tarifeleri, 1870-1913: Stolper-Samuelson açıklayan Stratejik Tarifeler ve Devlet Gelirleri, "H. Lindgren R. Findlay, H. Henriksson ve M. Lundhal, der. Eli Heckscher, Uluslararası Ticaret ve Ekonomi Tarihi. Cambridge: MIT Press, 199-228.
- Winer, Wolfgang, Müler, "Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı" Çev. Erol Özbek, Tarih Vakfı Yayınları, 1 Baskı, İstanbul, 1998.
- Woodhead, Christine, "Consolidating the Empire: New Views on Ottoman History, 1453—1839", English Historical Review, 2008, CXXIII (503), s. 973-987.
- Yalçınır Erdinç, "Denizci Türkiye", Deniz Kuvvetleri Dergisi, Cilt:78, Sayı:479 (Ocak 1972), s. 8.

- Yıldırım, Onur, “Osmanlı Esnafında Uyum ve Dönüşüm: 1650-1826”, Toplum ve Bilim, 2000, 83, s. 146-177.
- Yavuz Celalettin, Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonlar, İstanbul, Dz.İkm. Grp.K.lığı Basımevi, 1999, s. 31.
- Yılmaz, Binhan Elif, “Osmanlı İmparatorluğu’nu Dış Borçlanmaya İten Nedenler ve İlk Dış Borç”, Akdeniz İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi D., 2002, s. 186-198.
- Zarinebaf-Shahr, Fariba, “The Role of Women in the Urban Economy of Istanbul, 1700-1850”, international Labor and Working-Class J-iistory, 2001, 60, S.141-152.

ARŞİVLER

Deniz Müzesi Arşivi Beşiktaş / Yıldız.

Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi’nde ki

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

BİYOĞRAFI

1970 yılında Yalova’da doğan Ahmet DENİZ; İlk öğrenimini İstanbul’da Nişantaşı Selim Sırı Tarcan ve Küçükçekmece Mustafa Pars İlkokulun’da orta okulunu Küçükçekmece Sefaköy Lisesinde tamamlamış, lise öğrenimine Bakırköy Endüstri Meslek ve Teknik Lisesi’nde devam etmiştir. 2004 yılında Eskişehir Anadolu Üniversitesi İşletme Ana Bilim Dalı, Muhasebe Finans Bölümünden mezun olmuştur. 2005 yılında Yüksek Lisansını Marmara Üniversitesi İşletme Ana Bilim Dalı, Uluslar arası Kalite Yönetimi’nden mezun olmuştur. 2005-2006 Öğretim döneminde Marmara Üniversitesi İktisat Tarihi Doktora programına devam etmektedir. Vatani görevini Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyetinde 1989-1991 yıllarında yapmıştır. 1992 yılında Aysel Deniz ile evlenmiş olup üç çocuğu vardır. (1993 Efsane Cansu DENİZ, 2001 Aysima DENİZ, 2002 M. S. Kemal DENİZ). 1993 yılında İstanbul Tersanesi Komutanlığında, çalışma hayatına başlamış olup halen görevine devam etmektedir.

BIOGRAPHY

Ahmet DENİZ who was born in Yalova in 1970 has completed his primary education in İstanbul at Nişantaşı Selim Sırrı Tarcan and Küçükçekmece Mustafa Pars Elementary Schools and his secondary education in Küçükçekmece Sefaköy Highschool and he continued his highschool education in Bakırköy Technical and Industrial Vocational Highschool. He graduated from Eskişehir Anadolu University Department of Business and Administration, Accounting and Finance Division in 2004. He got his master’s degree from Marmara University Department of Business and Administration, International Quality Management in 2005. He is continuing to study his doctorate program on Economic History in 2005-2006 academic year. He completed his military service in Turkish Republic of Northern Cyprus between 1989-1991. He married Aysel Deniz in 1992 and he has three children. (1993 Efsane Cansu DENİZ, 2001 Aysima DENİZ, 2002 M.S. Kemal DENİZ). He started his career in 1993 at İstanbul Naval Shipyard Command and is currently working.