

ARŞİV BELGELERİNDE 19. YY DÖNEM DENİZ TİCARETİ

Dr.Öğretim Üyesi Ahmet DENİZ

Trakya Üniversitesi

ÖZET

19. Yüzyılda Osmanlı dış ticareti hızla gelişti. Bu gelişme Avrupa'nın ekonomik yayılmasına karşı verilen bir tepkiydi. Bu yayılmanın araçlarından birisi buharlı gemilerdi. Osmanlı sahillerinde hızla çoğalan buharlı gemiler, geleneksel Osmanlı deniz ticaretini, yelkenli gemiciliğini değiştirmeye zorladı. Osmanlı Devletinin çok kısa zamanda tarih sahnesinden silinmemesi, gerileme ve yıkılışının bile 200 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. 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.

Anahtar Kelimeler: Deniz Müzesi, Osmanlı Devleti, Deniz Ticareti, Buharlı Makine, Arşiv

THE 19th CENTURY SHIPPING TRADE IN THE ARCHIVE DOCUMENTS

Abstract

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.

Keywords: Naval Museum, Ottoman State, Shipping Trade, Steam Engine, Archive

GİRİŞ

Osmanlı İmparatorluğunda modernleşme çabaları çok hızlı olmasına rağmen personel sıkıntısı her dönem baş aktör olarak karşısına çıkmaktadır. Deniz ticareti, Marmara denizinde sıkışık 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 denizlerdeki gücünü ve ticari faaliyetlerden uzaklaşmak zorunda kalmıştır. 19. Yüzyılda deniz ticaret konusunu işlenirken, ekonomik temelli olmak üzere sosyal ve kültürel yönden Deniz Müzesi arşiv belgeleri üzerinde durulmuştur. Deniz Müzesi Arşivlerinde ki belgeler çalışma sınırlarımızı oluşturmaktadır.

Deniz Müzesi, II. Abdülhamit'in himayesinde, 1897 yılında, Bahriye Nazırı Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa'nın çabalarıyla kurulmuştur. Tersane-i Amire'de küçük bir binada "Müze ve Kütüphane İdaresi" adıyla faaliyetlerine başlamıştır. Çeşitli zamanlarda ve dönemlerde farklı binalarda varlığını devam ettirebilen müze, 1961 yılında bugünkü yerine taşınmış, Beşiktaş'taki maliye binası olarak bilinen ve "Deniz Müzesi ve Arşivi Müdürlüğü" adıyla faaliyetini devam ettirmiştir. XX. Yüzyıl başlarında inşa edilen müze Ana Teşhir Binası'nın hemen yanında yer almaktadır. İlk önceleri uçak hangarı, tekne onarım atölyesi ve daha sonra garaj olarak kullanılan bir depoyu, müzeye verilmiştir. 1971 yılında "Tarihi Kayıklar Galerisi" adı altında kullanılmaya başlanmıştır. Deniz Müzesi Arşivleri ikinci katta yer almaktadır.

1. HUKUK VE YASALARA UYMAYANLARA YAPTIRIMLAR

Memleketimizde bulunan yunan tabalı tüccarların on beş gün zarfında memleketlerine iadeleri hakkında vekiller heyeti kararı⁵³üzerine Umman Osmanlı şirketinin bozuk durumunun düzeltilmesi işlemlerine başlanarak modernleştirilmeye çalışılmış.⁵⁴ Umman idaresi vapur işletmesinin beş sene kira ile mültezime verilmiştir.⁵⁵ Beyrut'a Osmaniye şirketi ismi altında istenen vapur işletme imtiyazı verilmişti.⁵⁶

Süveyş kanalından geçiş nizamnamesinin yürürlüğe konmuştur.⁵⁷ Yabancı tüccar gemilerinin köprülerden içeri alınmaması istenmiştir.⁵⁸ Rusya'dan hareket eden ve limanlarımıza gelen yabancı tüccar gemilerinin patentlerini mahalli şebkenderlere vize ettirmişlerdi.⁵⁹ Yeni usul üzere yapılan ticaret gemileri ölçüsü ve alınacak rüsum hakkında gelişmeler sağlanmıştı.⁶⁰ Yabancı parasının hudutlarımız içerisinde tedavülünün men'i getirilmiştir.⁶¹ Van gölünde tüccar eşyası nakleden kayıkların ödeyecekleri rüsum tutarları bildirildi.⁶²

2. YERLİ ŞİRKETLERİ KORUMA POLİTİKALARI

⁵³Dz. Müz. Arşivi Limanlar Bölümü 23 Nisan 1897 Dosya No 29 Sayfa No 47

⁵⁴Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 26 Temmuz 1879 Dosya No 148 Sayfa No 39/A

⁵⁵Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 22 Kasım 1884 Dosya No 223 Sayfa No 14/A

⁵⁶Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 10 Eylül 1894 Dosya No 444 Sayfa No 209/A

⁵⁷Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 7 Ekim 1878 Dosya No 124 Sayfa No 39/A

⁵⁸Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 9 Ekim 1879 Dosya No 140 Sayfa No 107/A

⁵⁹Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 16 Ocak 1881dosya No 178 Sayfa No 139/A

⁶⁰Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 4 Haziran 1883 Dosya No 224 Sayfa No 17/A

⁶¹Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 19 Ocak 1884 Dosya No 195 Sayfa No 12/A

⁶²Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 4 Aralık 1887 Dosya No 278 Sayfa No 187/A

Osmanlı Devletinin denizlerinde şahıslara ait deniz taşımacılığın da çok hızlı bir değişim gözlenmektedir. Avusturya Lloyd Şirketi, Habsburg Krallığı'na ait Adriyatik Denizi'nde bulunan limanlarında düzenli seferler yapmaktadır. Avusturya Lloyd Şirketi, 1830'lu yıllarında Doğu Akdeniz'de vapur seferleri düzenlemiştir. Örneğin düzenli yapılan gemi seferlerinde İstanbul'dan Trabzon'a ise 60 saatte, İzmir'e 36 saatte ulaşıyordu. Mükemmel hizmet verilmeye çalışılıyor ve bilet fiyatları uygun tutuluyordu. Bu tip organizasyonlarıyla dikkati üzerine çeken Avusturya şirketi, Anadolu'yu çevreleyen Osmanlı Devletinin denizlerinde Fransız Messageries, İngiliz Oriental ve Peninsular şirketleri, Rus Steam Navigation Şirketi ile Osmanlı Devletince kurulmuş şirketler arasında en baş sırayı çekiyorlardı. Norveç ve İsveç gemilerinin müruriye alınmaması bildirilmiştir.⁶³

Yabancı devletlerin tüccarlarına satılmak üzere, muhtelif sahillerimizde yapılan gemilerin satışlarının yasaklanması.⁶⁴ Ticaret gemilerimizin azınlığa, bilhassa sisam azınlığına satılmasındaki mahzurlar gemi sahiplerine anlatılmıştır.⁶⁵ Basra körfezinde çalıştırılacak az su çeken iki vapur yaptırılmıştır.⁶⁶ Londra'dan satın alınacak 4 adet vapur.⁶⁷ Karadeniz'de çalıştırılmak üzere Londra'da inşa edilmekte olan on adet vapur alınmıştı.⁶⁸ Ticaret-i Bahriyenin genişletirilmesi hususunda en muteber sayılan Holanda ticareti kanununun ittihazı kullanılmıştır.⁶⁹ Tüccar gemilerinden alınacak demir rüsumu hakkında nizamname yayınlanmıştır.⁷⁰ Takvim-i ticaret adlı bir gazete çıkarılmasına izin verilmiştir.⁷¹ Yeniden bastırılacak olan 1500 adet Türkçe ve ecnebi lisandan 544 adet ticaret kanunu için 6132 kuruşun liman hasılatı'ndan verildi.⁷² Fabrikalar ile sair resmi mevkilere getirilen eşyanın gümrük resminden istisna edilmesi istenmiştir.⁷³ Deniz ticareti bakımından devletimiz ve yabancı devlet kaptanları arasında hâsıl olan anlaşmazlığın liman başkanlığınca giderilmişti.⁷⁴ Devletimiz limanlarına gelen yabancı vapurların, hareket limanlarındaki şebenderliklerimizden vize edilmiş tezkere göstermedikçe kabul edilmemeleri istenmiştir.⁷⁵

3. ALT YAPININ MODERNLEŞTİRİLMESİ

Fevaidi Osmaniye şirketi ile kömür madeni ocaklarının, tersane tarafından idaresi istenmiştir.⁷⁶ Fevaidi Osmaniye kumpanyası için Triyeste'de inşa edilen vasıtai ticaret vapurunun R.1284 Martının sonunda verilen birinci taksit bedeli ödenmiştir.⁷⁷ Karadeniz Marmara ve Akdeniz'de vapur işletmek üzere teşkil olunan Osmanlı şirketi.⁷⁸ Fevaidi Osmaniye vapurlarında görevli

⁶³Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 18 Ocak 1828 Dosya No 60 Sayfa No 127

⁶⁴Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 31 Ekim 1844 Dosya No 4 Sayfa No 14/A

⁶⁵Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 23 Mart 1854 Dosya No 17 Sayfa No 53/A

⁶⁶Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 16 Mayıs 1850 Dosya No 9 Sayfa No 179/A

⁶⁷Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 26 Temmuz 1855 Dosya No 20 Sayfa No 289/A

⁶⁸Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 23 Ekim 1858 Dosya No 28 Sayfa No 28/A

⁶⁹Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 20 Ocak 1872 Dosya No 63 Sayfa No 357/A

⁷⁰Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 29 Ocak 1865 Dosya No 41/B Sayfa No 27/B

⁷¹Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 26 Ocak 1874 Dosya No 52/A Sayfa No 32/A

⁷²Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 23 Teşrinievvel 1870 Dosya No 580 Sayfa No 13

⁷³Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 29 Ağustos 1869 No 52/A Sayfa No 23/A

⁷⁴Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 25 Şubat 1865 Dosya No 45 Sayfa No 50/B

⁷⁵Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 27 Mart 1867 Dosya No 53 Sayfa No 3/A

⁷⁶Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 12 Şubat 1866 Dosya No 45 Sayfa No 48/A

⁷⁷Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 16 Nisan 1868 Dosya No 546 Sayfa No 2

⁷⁸Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 14 Temmuz 1864 Dosya No 44 Sayfa No 17/A

amele yevmiyesi ile eşyayı saire bedeli olan 10353,5 kuruşun zimmet pusulası bulunmaktadır.⁷⁹ Fevaidi Osmaniye İdaresi vapurlarından bundan böyle liman rüsumu alınmamıştır.⁸⁰ Fevaid İradesiyle birleşerek beheri yirmişer liradan 50000 hisse ve 1000000 lira sermayeli şirketin Aziziye namı ile bir anonim kumpanya kurulmasına karar verilmiştir.⁸¹ Şirket-i aziziye'nin teşkili yapılmıştır.⁸² İdareyi mahsusa vapurlarının islah ve adedinin attırılması için 115000 altına ihtiyaç bulunduğu bildirilmiştir.⁸³

4. DENİZ TİCARETİ VE ULAŞIM FAALİYETLERİNDE MODERNLEŞME

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 verilmiştir.⁸⁴ R.1302 senesi teşrinvevvel'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.⁸⁵ 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.⁸⁶

Bahri Ahmer'e memur edilen Beyrut korvetinin ihtiyacı için 400 adet Osmanlı altını verilmiştir.⁸⁷ 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.⁸⁸ Trablusgarp tarafında bulunan gemilerin R.1300 senesi birinci altı aylık tahsisatı bakiyesi olan 199718 kuruşun Trablusgarp gümrüğünün mezkür sene hasılatından ödenmesine karar verilmiştir.⁸⁹ 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.⁹⁰ Bingazi'de bulunan sayyat stimbotu ile tarak dubasının R. 1300 senesi Eylül başından Şubat'ına kadar ki tahsisatı olan 95000 kuruşun Bingazi vilayeti emvaline gönderildi.⁹¹ İşkodra'da bulunan Şevket Numa vapurunun R.1301 senesi birinci altı aylık tahsisatı olan 50366 kuruşun Yanya vilayeti emvaline havalesinin verildi.⁹² 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.⁹³

⁷⁹Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 8 Temmuz 1864 Dosya No 520 Sayfa No 12

⁸⁰Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 7 Şubat 1870 Dosya No 580 Sayfa No 7

⁸¹Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 17 Eylül 1870 Dosya No 588/A Sayfa No 4

⁸²Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 27 Eylül 1870 Dosya No 63 Sayfa No 97/A

⁸³Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 3 Ocak 1870 Dosya No 588/A Sayfa No 44-45

⁸⁴Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 8 Ağustos 1886 Dosya No 996 Sayfa No 8

⁸⁵Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 5 Kanunsani 1887 Dosya No 979 Sayfa No 34

⁸⁶Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 23 Teşrinsani 1887 Dosya No 978 Sayfa No 32

⁸⁷Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 14 Kanunvevvel 1878 Dosya No 696/A Sayfa No 102

⁸⁸Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 22 Eylül 1884 Dosya No 854 Sayfa No 44

⁸⁹Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 10 Ağustos 1884 Dosya No 864 Sayfa No 17

⁹⁰Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 25 Eylül 1886 Dosya No 854 Sayfa No 61,72

⁹¹Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 15 Teşrinvevvel 1884 Dosya No 873 Sayfa No 14,44

⁹²Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 2 Mayıs 1886 Dosya No 957 Sayfa No 67

⁹³Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 23 Haziran 1884 Dosya No 850 Sayfa No 16

Trablusgarp ile İskenderiye arasında işletilmek üzere İdare-i Mahsusa'dan 15,000 liraya bir vapur alınmıştır.⁹⁴ 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.⁹⁵ İdareyi Masusa makamına kayım olmak üzere teşekkül eden Sefain Şireti Osmaniyе'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.⁹⁶ 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.⁹⁷ Ticaret-i bahriye kanunu şerhinin neşr olunduğu⁹⁸ Daire-i Bahriyenin 1305 senesi muhassasat-ı adiyesinin altmış milyon kuruş olarak tahdi edildi.⁹⁹

SONUÇ

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 modernleşirse de, stratejik yönetsel açıdan ve alt yapı yetersizliğinden modernleşmeyi tam anlamıyla başaramasa da küllerinden doğan Türkiye Cumhuriyetin işine yarayacak alt yapıyı oluşturmuştur.

Denizcilik bilincine sahip toplumlar, deniz alaka ve menfaatlerine sahip çıkabilmekte ve denizlerle ilişki kurarak onlardan yararlanmayı bilebilmektedir. 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. Denizcilik vizyonuna sahip kararlı ve bilgili devlet adamlarına ve yönetimlerine sahip olmayı gerektirmektedir.

Arşiv Belgelerinde Denizcilikle ilgili yasalar, tüzükler, yönetmelikler hızla güncellenip çağdaş hale getirilme faaliyetleri dikkatimizi çekmiştir. Bunların çağın koşullarına, atılım içindeki bir ekonominin ve deniz ticaretinin dinamiğine göre yenilenmeleri için gerekli gayretin gösterildiğini söyleyebiliriz. 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 modernleşirse de, stratejik yönetsel açıdan ve alt yapı yetersizliğinden modernleşmeyi tam anlamıyla başaramasa da küllerinden doğan Türkiye Cumhuriyetin işine yarayacak alt yapıyı oluşturmuştur.

KAYNAKÇA

Deniz Müzesi Arşiv Belgelerinden; Mektubi III, Muhasebe Bölümü, Limanlar Bölümü, Şura-İ Bahri, Tersane Bölümü belgeleri dipnotlarda tek tek verildiğinden burada ayrıca verilmemiştir.

⁹⁴Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 8 Nisan 1885 Dosya No 880 Sayfa No 60

⁹⁵Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 15 Mayıs 1885 Dosya No 928 Sayfa No 3

⁹⁶Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 21 Teşrinsani 1900 Dosya No 2211 Sayfa No 25

⁹⁷Dz. Müz. Arşivi Muhasebe Bölümü 4 Şubat 1885 Dosya No 897 Sayfa No 2

⁹⁸Dz. Müz. Arşivi Bölüm Mektubi III Tarih 16 Nisan 1896 Defter No 1026 Sayfa No 26

⁹⁹Dz. Müz. Arşivi Erkânı Harbiye Bölümü M. 25 Mart 1889 Dosya No 564 Sayfa No 12/A