



TÜRK TARİH KURUMU



BANDIRMA
ONYEDİ EYLÜL
ÜNİVERSİTESİ

XI. ULUSLARARASI TÜRK DENİZ TİCARETİ TARİHİ SEMPOZYUMU

"Güney Marmara Limanları ve Adalar"



PROGRAM
&
ÖZET KİTAPÇIĞI





**BANDIRMA
ONYEDİ EYLÜL
ÜNİVERSİTESİ**



TÜRK TARİH KURUMU

ULUSLARARASI XI. TÜRK DENİZ TİCARETİ TARİHİ SEMPOZYUMU

**PROGRAM
&
ÖZET KİTAPÇIĞI**

SEMPOZYUM ONURSAL BAŞKANLARI

Prof. Dr. Süleyman ÖZDEMİR

Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi Rektörü

Prof. Dr. Refik TURAN

Türk Tarih Kurumu Başkanı

SEMPOZYUM YÖNETİCİLERİ

Prof. Dr. Zekai METE

Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi

Prof. Dr. Mustafa SARI

Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi

DÜZENLEME KURULU

Doç. Dr. Alper KILIÇ

Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Ömür KIZILGÖL

Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Cengiz ŞEKER

Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Engin ÇAĞMAN

Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Özgür ORAL

İstanbul Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi M. Sait TÜRKHAN

İstanbul Üniversitesi

YÜRÜTME KURULU VE SEKRETARYA

Dr. Öğr. Üyesi Resul YAVUZ

Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Fatih SARIKAYA

Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi

Araş. Gör. Demir Ali AKYAR

Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi

Araş. Gör. Can TAŞ

Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi

BİLİM KURULU

Prof. Dr. Mahmut AK

İstanbul Üniversitesi, Türkiye

Prof. Dr. Chakib BENAFLI

University of Algiers, Cezayir

Prof. Dr. İdris BOSTAN

İstanbul Üniversitesi, Türkiye

Prof. Dr. Güldem CERİT

Dokuz Eylül Üniversitesi, Türkiye

Prof. Dr. Numan ELİBOL

Eskişehir Osmangazi Üniversitesi, Türkiye

Prof. Dr. Feridun EMECEN

29 Mayıs Üniversitesi, Türkiye

Prof. Dr. Cezmi ERASLAN

İstanbul Üniversitesi, Türkiye

Prof. Dr. Oral ERDOĞAN

Piri Reis Üniversitesi, Türkiye

Prof. Dr. Suraiya FAROQHI

İbn Haldun Üniversitesi, Türkiye

Prof. Dr. Molly GREENE

University of Princeton, ABD

Prof. Dr. Tevfik GÜRAN

İstanbul Üniversitesi, Türkiye

Prof. Dr. Komatsu KAORI

Waseda University, Japonya

Prof. Dr. Cristian LUCA

Universitatea Dunarea de Jos Galati, Romanya

Prof. Dr. Zekai METE

Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi, Türkiye

Prof. Dr. Rhoads MURPHEY

University of Birmingham, İngiltere

Prof. Dr. Rahmi Deniz ÖZBAY

Marmara Üniversitesi, Türkiye

Prof. Dr. Ali Efdal ÖZKUL
Prof. Dr. Erol ÖZVAR
Prof. Dr. Bayram ÖZTÜRK
Prof. Dr. Maria Pia PEDANI
Prof. Dr. Mustafa SARI
Prof. Dr. Kazuaki SAWAI
Prof. Dr. Ahmet Tabakoğlu
Prof. Dr. Ayşenur TÜTÜNCÜ
Prof. Dr. Tuncay ZORLU
Mehmet GENÇ
Doç. Dr. Yusuf A. AYDIN
Doç. Dr. Alper KILIÇ
Doç. Dr. Şenay ÖZDEMİR
Doç. Dr. Mikail ACIPINAR
Doç. Dr. İsmail ŞAHİN
Doç. Dr. Metin ÜNVER
Asso. Prof. Giancarlo CASALE
Dr. Öğr. Üyesi Engin ÇAĞMAN
Dr. Öğr. Üyesi Emre KILIÇARSLAN
Dr. Öğr. Üyesi Ömür KIZILGÖL
Dr. Öğr. Üyesi Murat KORALTÜRK
Dr. Öğr. Üyesi M. Özgür ORAL
Dr. Öğr. Üyesi Fatih SARIKAYA
Dr. Öğr. Üyesi M. Sait TÜRKHAN
Dr. Öğr. Üyesi Resul YAVUZ
Asso. Prof. Joshua M. WHITE

Yakın Doğu Üniversitesi, Kıbrıs
Marmara Üniversitesi, Türkiye
İstanbul Üniversitesi, Türkiye
Ca' Foscari Üniversitesi, İtalya
Bandırma Onyedil Eylül Üniversitesi, Türkiye
Kansai University, Japonya
Marmara Üniversitesi, Türkiye
İstanbul Üniversitesi, Türkiye
İstanbul Teknik Üniversitesi, Türkiye
İstanbul Şehir Üniversitesi, Türkiye
İstanbul Üniversitesi, Türkiye
Bandırma Onyedil Eylül Üniversitesi, Türkiye
Mersin Üniversitesi, Türkiye
İzmir Katip Çelebi Üniversitesi, Türkiye
Bandırma Onyedil Eylül Üniversitesi, Türkiye
İstanbul Üniversitesi, Türkiye
University of Minnesota, ABD
Bandırma Onyedil Eylül Üniversitesi, Türkiye
Ordu Üniversitesi, Türkiye
Bandırma Onyedil Eylül Üniversitesi, Türkiye
Marmara Üniversitesi, Türkiye
İstanbul Üniversitesi, Türkiye
Bandırma Onyedil Eylül Üniversitesi, Türkiye
İstanbul Üniversitesi, Türkiye
Bandırma Onyedil Eylül Üniversitesi, Türkiye
University of Virginia, ABD

ULUSLARARASI XI.
TÜRK DENİZ TİCARETİ
TARİHİ SEMPOZYUMU

29 NİSAN 2019 / PAZARTESİ

(Sempozyum Açılışı: Bandırma Onyedİ Eylöl Üniversitesi Prof. Dr. Fuat Sezgin Konferans Salonu)

09:00-10:00 Kayıt

10:00-11:00 Protokol Konuşmaları

11:00-11:15 Çay-Kahve Arası

11:15-12:30 Açılış Oturumu

Oturum Başkanı: Prof. Dr. İdris BOSTAN

Prof. Dr. İdris BOSTAN

Osmanlı Deniz Ticaret Tarihi Nasıl Araştırılmalı

Prof. Dr. Rhoads MURPHEY

Rivayet ve Anılara göre 17. Yüzyılda Güney Marmara'da Ulaşım ve
Seyahat Şartları

Prof. Dr. Chakib BENAFRI

XVIII. Yüzyılda Osmanlı Devleti ile Avrupa Deniz Ticareti İlişkilerinde
Cezayir Korsanlık Faaliyetleri Sorunu

Prof. Dr. Ali Efdal ÖZKUL

18. ve 19. Yüzyıllarda Kıbrıs Limanlarını Kullanan Kaptanlar ve
Taşıdıkları Ticari Eşyalar

12:45-14:00 Öğle Yemeği

I. OTURUM F-101 SALONU

Oturum Başkanı: Prof. Dr. Turan GÖKÇE

- 14:00-14:15 **Dr. Öğr. Üyesi Hüseyin KAYHAN**
Denizci Türk Beyliklerinin Batı Avrupa İle Ticaretlerine
Konu Olan Emtia Hakkında
- 14:15-14:30 **Dr. Öğr. Üyesi M. Fatih YALÇIN**
Sultan Baybars Döneminde Cidde'de Ticaret ve
Bürokrasi
- 14:30-14:45 **Doç. Dr. Mikail ACIPINAR**
Osmanlı-Venedik Deniz Ticaretinde Deniz Yollarının
Güvenliği Sorunu: Mora Kıyıları Örneği
- 14:45-15:00 **Doç. Dr. Elnur KALBİZADA**
Basra (Fars) Körfezi'nde Ticaret Rekabeti ve Osmanlı Devleti
- 15:00-15:15 **Araş. Gör. Reyhan YİRŞEN**
XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı-Sicilyateyn Ticari
İlişkilerinde Korsan Saldırıları Sorunu
- 15:15-15:30 **Tartışma**
15:30-15:45 **Çay-Kahve Arası**

I. OTURUM F-102 SALONU

Oturum Başkanı: Prof. Dr. Zekai METE

- 14:00-14:15 **Prof. Dr. Mehmet DEMİRYÜREK**
XIX. Yüzyıl Ortalarında Bandırma Gümrüğünün Ekonomik
Değeri Üzerine Bir Değerlendirme
- 14:15-14:30 **Dr. Öğr. Üyesi Engin ÇAĞMAN**
Dr. Öğr. Üyesi Cengiz ŞEKER
İşgal Yıllarında Yunanlıların Bandırma Ve Çevresinde Deniz
Ticaretini Engelleme Teşebbüsleri
- 14:30-14:45 **Dr. Öğr. Üyesi Murat FİDAN**
Osmanlı Devleti'nin İthalatında İspanya ve İsveç Ürünleri
(1862 Tarihli Gümrük Tarife Defterlerine Göre)
- 14:45-15:00 **Dr. Öğr. Üyesi Saim Çağrı KOCAKAPLAN**
İstanbul Limanı ve Güney Marmara İskeleleri: Gümrükler,
Yönetim ve Ticaret
- 15:00-15:15 **Prof. Dr. Zekai METE**
Deniz Ticaret Güvenliğinin Sağlanması Amacıyla Bandırma
Körfezi Girişine Deniz Feneri Yapılması
- 15:15-15:30 **Tartışma**
15:30-15:45 **Çay-Kahve Arası**

I. OTURUM F-107 SALONU

Oturum Başkanı: Prof. Dr. Mustafa SARI

- 14:00-14:15 **Doç. Dr. Alper KILIÇ-Yük. Lis. Öğr. Gülden ORAL**
Güney Marmara Bölümü'nde Meydana Gelen Deniz Kazalarının İncelenmesi
- 14:15-14:30 **Dr. Öğr. Üyesi Özlem TUNÇ DEDE**
Çevresel Etkileri Açısından Gemi Kazalarının Değerlendirilmesi
- 14:30-14:45 **Doç. Dr. Sabit DOKUYAN-Dr. Öğr. Ahmet Coşkun TEKİN**
Mustafa Kemal Atatürk Döneminde Ereğli Limanı'nın Gelişimi
- 14:45-15:00 **Doç. Dr. Harun YILDIZ- Doç. Dr. İskender PEKER**
Doç. Dr. Tarhan OKAN
Bandırma Limanının Yeşil Liman Potansiyelinin Durum Belirleme Matrisleri Aracılığı ile İncelenmesi
- 15:00-15:15 **Dr. Öğr. Efe ERÜNAL**
Orta-On Dokuzuncu Yüzyılda Mudanya Deniz Ticaretinin Meslek Yapılanması, Etnik-Dini Karakteristiği ve Gelir Kaynakları: Yeni Yaklaşımlar ve Zorluklar
- 15:15-15:30 **Tartışma**
15:30-15:45 **Çay-Kahve Arası**

II. OTURUM F-101 SALONU

Oturum Başkanı: Prof. Dr. Yusuf OĞUZOĞLU

- 15:45-16:00 **Prof. Dr. Yusuf OĞUZOĞLU**
Gemlik İskelesindeki Ticari Faaliyetler (1850-1905)
- 16:00-16:15 **Doç. Dr. Burcu KURT**
Bir Silah Kaçakçılığı Merkezi Olarak Güney Marmara Adaları
- 16:15-16:30 **Dr. Öğr. Üyesi İsmail YAŞAYANLAR**
Mihaliç Boğazı ve İskelesi'nin İstanbul'un İlaşesindeki Rolü
- 16:30-16:45 **Araş. Gör. Emine ŞAHİN**
Bandırma İskelesinin Tamir ve İnşa Faaliyetleri
- 16:45-17:00 **Dr. Öğr. Üyesi Engin ÇAĞMAN**
Birinci Dünya Savaşı Esnasında Erdek'ten İstanbul'a Pirina (Zeytin Posası) Sevkiyatı
- 17:00-17:15 **Tartışma**
17:15-17:30 **Çay-Kahve Arası**

II. OTURUM F-102 SALONU

Oturum Başkanı: **Prof. Dr. Ali Efdal ÖZKUL**

15:45-16:00 **Prof. Dr. Meral DEMİRYÜREK**
Bir Gazetecinin Gözünden I. Dünya Savaşı Arifesindeki
Bandırma (Ekonomi-Ticaret-Zanaat)

16:00-16:15 **Doç. Dr. Şerif KORKMAZ**
II. Abdülhamid Döneminde Selanik Vilayetindeki Ticaret
Mektepleri

16:15-16:30 **Dr. Eda Gülşen GÖMLEKSİZ**
Bahr-i Siyah Boğazı'nın Karadeniz Girişindeki Karantina
Uygulamaları

16:30-16:45 **Dr. M. Mutlu KARAKAYA**
Türkiye'de Ticari Denizcilik Eğitiminin Kurucusu Hamit Naci
Efendi'nin Hayatı, Faaliyetleri ve Milli Ticaret-i Bahriye Kaptan
ve Çarkçı Mektebi

16:45-17:00 **Araş. Gör. Gizem TUNÇ**
1863 Tarihli Ticâret-i Bahriyye Kanûnnâmesi Işığında
Osmanlı Deniz Sigortacılığı

17:00-17:15 **Tartışma**
17:15-17:30 **Çay-Kahve Arası**

II. OTURUM F-107 SALONU

Oturum Başkanı: **Prof. Dr. Muhittin ELİAÇIK**

15:45-16:00 **Prof. Dr. Muhittin ELİAÇIK**
Osmanlı Fetva Kitaplarında Deniz Ticareti İle İlgili Fetvalar

16:00-16:15 **Doç. Dr. Şenay ÖZDEMİR GÜMÜŞ**
Osmanlı Devleti'nde Bir Dalyan Muhasebesi Örneği:
Büyükçekmece Dalyanı

16:15-16:30 **Doç. Dr. Fulya DÜVENCİ KARAKOÇ**
19. Yüzyılın İkinci Yarısında İngiliz Fransız Ve İtalyan
Konsolosluk Kayıtlarına Göre Osmanlı Güney Marmara
İskelelerinden Yürütülen Deniz Ticareti

16:30-16:45 **Araş. Gör. Dr. Yahya KOÇ**
Deniz Ticaretinin Kaynağı Olarak Trablusşam Kadı Sicilleri

16:45-17:00

Dok. Öğr. Hava ÖNALAN

Savaşın Ticarete Osmanlı-Portekiz Münasebetlerinin
Diplomatik Boyutu: XIX. Yüzyıla Ait İki Portekiz Konsolosluk
Defteri

17:00-17:15

Tartışma

17:15-17:30

Çay-Kahve Arası

30 NİSAN 2019/SALI

I. OTURUM F-101 SALONU

Oturum Başkanı: **Prof. Dr. Mehmet DEMİRYÜREK**

09:00-09:15

Araş. Gör. Derviş Tuğrul KOYUNCU

Marmara Sahillerinden İstanbul'a Yapılan Müskirat Ticareti
1792-1839

09:15-09:30

Araş. Gör. Fatih ERTAŞ

Yunan İsyanı Başlangıcında Osmanlı-Rus Ticarî İlişkileri
(1818-1823)

09:30-09:45

Dr. Ismet TOUATI

The Wheat Trade Between Algeria and France in the 18th and
19th Centuries

09:45-10:00

Dr. Ardian MUHAJ

Pirasi Retoriğinin Ötesinde. Ulcinj Deniz Ticaretinin 18.
Yüzyıldaki Bölge Ekonomisine Katkısı

10:00-10:15

Asistant Merrah LEILA

17-18. Yüzyıllar'da Mağribi Seyahatnâmelerine Göre Osmanlı
Limanları ve Deniz Şehirleri

10:15-10:30

Tartışma

10:30-10:45

Çay-Kahve Arası

I. OTURUM F-102 SALONU

Oturum Başkanı: Prof. Dr. Meral DEMİRYÜREK

- 09:00-09:15 **Dr. Fatih KALECİ**
İzmir Körfezinde Vapur İşletmeciliği: Şirket-i Hamidiye (1884-1914)
- 09:15-09:30 **Dr. Öğr. Üyesi Murat KORALTÜRK**
Şirket-i Hayriye'nin Gayrimüslim ve Yabancı Kaptan ve Çarkçıları
- 09:30-09:45 **Araş. Gör. Dr. Volkan DÖKMECİ**
İstanbul'daki Venedik Dragomanlarının Doğu Akdeniz Ticaret ve Seyrüseferindeki Rol ve Görevleri (1770-1797)
- 09:45-10:00 **Dr. Mehmet KORKMAZ**
Son Dönem Osmanlı Bahriyesinde İstihdam Edilen Gayrimüslimler Hakkında Bazı Tespitler
- 10:00-10:15 **Araş. Gör. Esen SALARCI BAYDAR**
Akdeniz Ticaretinde Bir Uygulama: Fidyeye İle Özgürlüğü Satın Almak
- 10:15-10:30 **Tartışma**
10:30-10:45 **Çay-Kahve Arası**

I. OTURUM F-107 SALONU

Oturum Başkanı: Prof. Dr. Temel ÖZTÜRK

- 09:00-09:15 **Prof. Dr. Temel ÖZTÜRK**
Trabzon Ölçeğinde Deniz Ticaretinin Kara İle İrtibatı: Bedesten ve Hanlar
- 09:15-09:30 **Dr. Öğr. Üyesi Selim PARLAZ**
Sakız Adasının Girit Savaşı Ve Sonrasındaki Yeri Ve Önemi Hakkında Bazı Notlar (1645-1680)
- 09:30-09:45 **Dr. Öğr. Üyesi Fatma ŞİMŞEK**
Meyis Adası Özelinde Ada-Kara İlişkisine Bir Bakış (XIX. Yüzyıl) (Karşının Kıyısı, Kıyının Karşısı)
- 09:45-10:00 **Dr. Hicabettin SARI**
Fransız Kaynaklarına Göre Güney Marmara Limanları Ve Adaları
- 10:00-10:15 **Yük. Lis. Öğr. Ömer Faruk METE**
XVI.-XVIII. Yüzyıllarda Bandırma İskelesinin Bölgesel Ticaret Açısından Önemi
- 10:15-10:30 **Tartışma**
10:30-10:45 **Çay-Kahve Arası**
10:45-11:15 **KAPANIŞ VE DEĞERLENDİRME**
(Prof. Dr. Fuat Sezgin Konferans Salonu)

ÖZETLER

Prof. Dr. Rhoads MURPHEY
University of Birmingham

Rivayet ve Anılara Göre 17. yy da Güney Marmara'da Ulaşım ve Seyahat Şartları

Travellers' accounts have been mostly exploited by historians as a source of information on Ottoman, political, diplomatic and economic reality, with the main focus being on the realization of business and making profits in shore-based locations such as main port cities where business was transacted. Conditions of travel and the nature of the hazards and every-day challenges that faced occupants of sailing vessels en route to these destinations (i.e., the human experience of the maritime environment and the nature of the risks and dangers associated with sea travel even within the bounds of relatively calm waters of inland seas such as the Marmara) will be explored in the light of diaries, sea captains' journals and other accounts left both by Ottoman natives (sailors, participants in naval campaigns, etc.) and foreign visitors (diplomats, merchants, etc.) of passages by sea through the waters of the northern Aegean and Marmara seas in the era of sail. The paper will present and analyse evidence from a wide range of sources (archival and narrative) dating mostly from the period 1600-1700.

Anahtar Kelimeler : Güney Marmara, deniz ulaşımı, Ege Denizi,

Prof. Dr. Chakib BENAFRI
Algiers University

XVIII. yy'da Osmanlı Devleti ile Avrupa Deniz Ticareti İlişkilerinde Cezayir Korsanlık Faaliyetleri Sorunu

Modern ve yakın çağ dönemler'de büyük Avrupa devletleri, gerek batı Akdeniz'de gerekse doğu Akdeniz'de Osmanlı bölge ve limanlarında serbest ve güven altında dış ticareti yapabilmek amacıyla, barış ve ticaret andlaşmaları, bilinen Kapitulasıyonlar sayesinde önemli ticaret imtiyazları elde etmişlerdir. Fakat 18 yüzyıldan itibaren Cezayir korsanlık faaliyetlerini doğu Akdeniz'de yönlendirerek, Osmanlı devletiyle olan dost ve müste'min Avrupa ticaret gemileri ve tâcirleri karşı karşıya kalmıştır. Cezayir'in korsanlık faaliyetleri nedeniyle Osmanlı devleti ile Avusturya, Rusya gibi ciddi bir diplomatik krize yolu açmıştır. Bu bağlamda, Osmanlı deniz suyarlarında hangi avrupa ticaret gemileri Cezayirin korsanlık faaliyetlerin etkisi altında kalmıştır? Osmanlı devleti bu faaliyetleri önlemek için ne gibi tavır ve çözüm aramıştır? Ayrıca bu faaliyetlerin nedeniyle Osmanlı Devleti ile Cezayir eyaleti arasındaki ilişkilerinde ne gibi izler bırakmıştır? Tüm bu soruları Osmanlı arşiv belgelerine dayanarak konuyu inceleyecektir.

Anahtar Kelimeler: Akdeniz, Cezayir, Korsanlık faaliyetleri, Deniz ticareti, Diplomatik ilişkileri, Avrupa devletleri, Osmanlı devleti.

Prof. Dr. Ali Efdal ÖZKUL
Yakın Doğu Üniversitesi

**18. ve 19. Yüzyıllarda Kıbrıs Limanlarını Kullanan Kaptanlar ve Taşıdıkları
Ticari Eşyalar**

Kıbrıs adası Akdeniz'de özellikle de Doğu Akdeniz'de tarih boyunca önemli ticaret merkezlerinden birisi olmuştur. Osmanlı Devleti'nin adayı 16. yüzyılda fethetmesiyle birlikte adanın ticari boyutu daha da artmıştır. Osmanlı Devleti'nin Akdeniz'de güvenliği sağlamasıyla birlikte bölgede ticaret yapan devletlerin sayısı ve ticaretin boyutu artmış, bu durum da Akdeniz'de faaliyet gösteren gemi ve kaptan sayısını da artırmıştır. Kıbrıs'ın bölgedeki ticari boyutunun artmasının bir göstergesi de Osmanlı Devleti idaresinde adada 19 farklı ülkeye ait konsolosun faaliyet göstermesiydi. Osmanlı Devleti'nin konsolosların adada sadece Tuzla kazasında ikamet etmelerine izin vermesiyle birlikte önceki dönemlerin aksine Kıbrıs'ta kullanılan en büyük ticaret limanı Tuzla (Larnaka) olmuştur. İlgili yıllarda Tuzla kadar olmasa da adada bulunan Limasol, Mağusa, Baf, Girne gibi limanların da kullanıldığı belgelerden anlaşılmaktadır. 19. yüzyıldaki karantina belgelerinden adanın birçok farklı noktasında bulunan küçük iskelelerin ticaret gemileri tarafından kullanıldığı anlaşılmaktadır. Kıbrıs limanlarını kullanan kaptanlar bazı dönemlerde Osmanlı Devleti için taşımacılık da yapmaktaydılar. Devlet tarafından görevlendirilen Müslüman ve gayrimüslim kaptanlar İstanbul ile Kıbrıs arasında taşımacılık yapmaktaydılar. Bu faaliyetler sırasında kullanılan gemilerin cinsi, özellikleri ve taşıdıkları mallar yanı sıra taşımacılık ücretleri ve yolculuk süreleri de öğrenilmektedir. Gemi kaptanlarının özellikle 19. yüzyıldan itibaren yolcu gemileri vasıtasıyla yolcu taşımacılığı yaptıkları da görülmektedir. Çalışmanın genelinde Kıbrıs (Lefkoşa) Şeriye Sicillerinden ve Başbakanlık Osmanlı Arşivinden elde edilen bilgiler döneme tanıklık eden seyyahların eserleriyle karşılaştırılarak kullanılmıştır. Ayrıca konu ile ilgili yerli ve yabancı araştırmacıların eserleri de deniz ticareti ile ilgili elde edilen bilgilerin karşılaştırılması için kullanılmıştır. Sonuç olarak 18 ve 19 yüzyılda Akdeniz'de faaliyet gösteren kaptanların birçoğu çeşitli nedenlerle yolları Kıbrıs ile kesişmiştir. Yerli ve yabancı kaptanların Akdeniz'deki faaliyetleri bölgedeki deniz ticaretinin önemini de ortaya çıkarmaktadır.

Anahtar Kelimeler : Kıbrıs, Akdeniz, Kaptan, Liman, Ticaret

Dr. Öğr. Üyesi Hüseyin KAYHAN
Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi

Denizci Türk Beyliklerinin Batı Avrupa İle Ticaretlerine Konu Olan Emtia Hakkında

“Beylikler Devri” diye bilinen XIV. yüzyıl, siyasi açıdan bir bölünmüşlük dönemi olmasına rağmen, ekonomik açıdan Türkiye tarihinin belki de en parlak dönemini oluşturmaktadır. Beylikler Suriye, Mısır, Batı Avrupa, Bizans ve Karadeniz’in kuzeyindeki devletlerle deniz ticareti yaptılar. Akdeniz ile Karadeniz ticaretinde söz sahibi olmaya başlayan, dünya ticaretinin parlayan yıldızı Batı Avrupa Hristiyan devletleri beyliklerle yakın ticari ilişkiler kurdular. Beylikler bu ticaretten büyük paralar kazandılar ve refah düzeylerini çok yükselttiler. Devrin önemli İtalyan kaynağı Francesco Balducci Pegolotti’ye göre, İtalyan tüccarlar Alanya ve Antalya limanları vasıtasıyla batı Anadolu beylikleriyle yoğun ticaret yapmakta, biber, çivit, balmumu, şeker, bakır, kalay, İtalyan yünlü kumaşları, sarı ve parlak giysiler, ceketler, ayakkabılar getirip satmakta; karşılığında ise buğday, arpa ve sebze, sabun, keten, pamuk, şap, kına, zift, ceviz, demir ve peynir almaktaydılar. Ayasuluğ’da ise yünlü, pamuklu kumaşlar, iplikler ve güzel giysiler oldukça revaçtaydı. Antalya ile Ayasuluğ pazarlarında külçe şeklinde gümüş de satılmaktaydı. Saruhanlıların kontrolündeki Foça buğday ve tahıl ihraç edilen önemli bir limandı. Burası aynı zamanda Cenevizlilerin Türkiye’de çıkardıkları şap madenini Batı Avrupa’daki pazarlara ulaştırdığı önemli bir limandı. Şap, kumaş boyamada sabitleyici olarak ve kumaş liflerinin temizlenmesinde kullanılmaktaydı ve Türkiye’de bol miktarda çıkarılmaktaydı. Pegolotti, İtalyanlar tarafından İstanbul’da Pera’ya getirilen ticari ürünler arasında Anadolu’da nereden çıkarıldığını söylemediği boraksı da saymaktaydı. Devrin önemli bir ticari emtiası da köle ticareti idi. Venedikli aristokrat Marino Sanudo Torsello, Türkler’in Üsküdar’a kadar bütün Bizans topraklarını ele geçirip, zaptettikleri yerlerdeki Rum ahalinin çoğunu köle olarak sattıklarını belirtmekteydi.

Anahtar Kelimeler: Beylikler, Cenevizliler, Venedikliler, deniz ticareti, Pegolotti.

Dr. Öğr. Üyesi M. Fatih YALÇIN
Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi

Sultan Barsbay Döneminde Cidde'de Ticaret ve Bürokrasi

IX./XV. asrın ilk çeyreğinde Memlûk Devleti, muhtelif sebeplere dayanan birtakım ekonomik krizlerle karşı karşıya geldi. Bu durum, devletin istikrarsızlığını artırdı. Tahtı ele geçirmesiyle birlikte Barsbay, kaybolan istikrarın yeniden tesisi için önemli adımlar atmaya başladı. Ulusal ve uluslararası ticaretin gelişmesine özen gösteren Memlûk sultanlarından biri olan Barsbay, ticarî değeri yüksek bazı mallarda tekelleşme politikası takip etti. Böylece siyasî alandaki başarısını ekonomik alanda da göstermek istiyordu.

Öteden beri Memlûk Sultanları Hicaz'daki mukaddes şehirler Mekke ve Medine'ye ilgi duymuşlardı. Ancak Sultan Barsbay döneminde (825-841/1422-1438) ticarî faaliyetlerin gelişmesiyle Cidde de bu ilgiye mazhar oldu. Cidde, Hint okyanusu ticaretini Kızıldeniz üzerinden Akdeniz'e bağlayan önemli liman şehirleri arasındaydı. Sultan, Cidde'de hâkimiyeti sağladıktan sonra müşid ataması yaptı. Onun görevi, her yıl Hint Okyanusu ticaretinden Cidde'de elde edilen vergileri kontrol etmek ve gelirlerin sultana ulaşmasını sağlamaktır. Memlûklerin Kızıldeniz'in önemli limanları arasında yer alan Cidde'de ticarî faaliyetleri kontrol altında tutabilme başarısının arkasında yer alan faktörlerden biri müşidliktir. Sultan Barsbay'ın girişimleri sonucu ihdas edilen Cidde nâzırlığının görevi de Cidde'ye gelen tüccarlardan vergi toplamaktır. Böylece Barsbay, Cidde üzerinde doğrudan hâkimiyet sağlama imkânı elde etti. Bu bildiride, Sultan Barsbay döneminde Cidde şâdlığı ve nâzırlığı müesseselerinin ticarî faaliyetler üzerindeki devlet otoritesini oluşturmadaki rolü ele alınacaktır.

Anahtar Kelimeler : Memlûkler, Barsbay, Cidde, Ticaret, Bürokrasi

Doç. Dr. Mikail ACIPINAR
İzmir Kâtip Çelebi Üniversitesi

Osmanlı-Venedik Deniz Ticaretinde Deniz Yollarının Güvenliği Sorunu: Mora Kıyıları Örneği

Başlangıcından itibaren belirli siyasi ve askerî olaylara bağlı olarak dönem dönem çalkantılar yaşayan Osmanlı-Venedik ilişkilerinin seyrini belirleyen temel faktör ticaret olmuştur. Balkanlar üzerinden Adriyatik'e ulaşan karayolu dışında yoğun biçimde kullanılan deniz rotaları da bu ticaretin sürdürülebilirliğini sağlamıştır. Özellikle barış dönemlerinde İstanbul ile birlikte Anadolu kıyıları, Mısır, Suriye limanları ve fethinden sonra Kıbrıs üzerinden Venedik'e ulaşan deniz ticaret yolları, aynı zamanda bu yolların güvenliği gibi bir meselenin varlığına da işaret etmektedir. Bilhassa 16. yüzyılın sonları ile 17. yüzyılın ilk çeyreğini kapsayan dönemde, söz konusu liman ve kıyılardan başlayarak Venedik'te son bulan deniz ticaret yolunun en önemli kavşak noktası durumundaki Mora kıyılarında ticaret gemilerine yönelik artan korsan saldırıları, bir kısım askeri önlemlerin alınmasına ve diplomatik gelişmelerin yaşanmasına neden olmuş gibi görünmektedir. Bu bakımdan bu bildiri, deniz ticaretine yönelik söz konusu tehditler karşısında Osmanlı ve Venedik makamlarının ne gibi diplomatik girişimlerde bulundukları ve askeri önlemler aldıkları sorularına cevap bulmayı amaçlamaktadır. Ayrıca aynı yıllarda Venedik Cumhuriyeti'nin Doğu Akdeniz'e yönelik ticaret politikalarında bu keyfiyetin etkisi, konuya ilişkin arşiv vesikaları ve diğer kaynaklar ışığında tartışmaya açılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Deniz ticareti, Venedik, Osmanlı İmparatorluğu, Mora, Güvenlik

Doç Dr. Elnur KALBİZADA
Azerbaycan Milli Bilimler Akademisi

Basra (Fars) Körfezin'de Ticaret Rekabeti ve Osmanlı Devleti

Basra Körfezi en eski çağlar?dan beri dünyanın en önemli su yollarından biri olmuştur ve bu faktör Körfez kıyılarında yaşayan halklar?ın diğer medeniyetler?le erken ilişkilerine yol açmıştır. Basra Körfezi, eski dünyanın iki erken uygarlığını birbirine bağlayan yollar üzerinde bulunuyordu. Bir tarafta Mezopotamya, diğer tarafta ise Nil sahili Mısır ile komşu olması Basra körfezi çevresinde yaşayan halklar üzerinde büyük bir etkiye sahipti.

Büyük coğrafi keşifler sonrasında Avrupalı tüccarların ticaretlerini Osmanlı topraklarından geçen kara yollarıyla değil deniz yolları üzerinden gerçekleştirmeleri, Portekiz başda olmakla bir çok Avrupa devletinin bunun için Basra körfezini kullanması Osmanlı'nı Basra Körfezinin fethine teşvik etti. I Selim döneminde Osmanlılar Bağdat-Basra hattını ele geçirmek için savaflara başladılar. Sultan Süleyman han dönemindeyse Osmanlılar Basra körfezi sahillerinin de kontrolünü ele geçirmeye çalışdı. 1534 yılında Bağdatın fethi sonrasında körfez sahilindeki Basra hukuki olarak Osmanlı devletinin kontrolüne geçti. 1546 yılında Ayaz Paşa komutasındaki Osmanlı orduları Basra mintikasına girdi. Bununla Osmanlı devleti Kızıldeniz'den sonra, Hint Okyanusu havzasında başka bir alanı kontrolü altına almış oldu. Osmanlı orduları 1550 yılına kadar Basra körfezinin batı kıyısındaki Lahsa ve Gatifi ele geçirdi.

Deniz hükümranlığını Portekizler?den almış İngilizler, XVIII yy. ortalarında Basra Körfezi'nin ticari alanlarını kontrol altına almak için Nadir Şah Afşarın yönettiği İran?la Osmanlı İmparatorluğu'nu karşı-karşıya getirmek için çeşitli çabalar sarf ediyorlardı. Bunun için İngilizler, Osmanlılar ve İran arasında XVIII yüzyılın 40'lı yıllarında gerçekleşen körfez savaşlarında Osmanlı kuvvetlerine yardım ettiler. Nadir Şah Basra'ya 3 büyük, 50 küçük gemiyle saldırdıktan sonra, iki İngiliz savaş gemisi olan George & Dean, Osmanlı kuvvetlerine yardım ederek körfezdeki İran deniz kuvvetlerini yendi. Sonuç olarak, Eylül 1746'da Afşarların yönettiği İranla Osmanlılar arasında Kerden Anlaşması imzalandı.

Kerim Han Zent döneminde İran tarafında işgal edilen Basra İran?da yönetimin Sadig Hana geçmesinden sonra iki devlet arasında imzalanan Erzurum anlaşmasının sonuçlarıyla yeniden Osmanlı yönetimine dönmüştür. Anlaşmaya göre İran, Basra üzerindeki Osmanlı yönetimini resmen kabul etmiştir.

Makalede Basra körfezinde ticaret rekabeti, Osmanlı devleti için Basra körfezinin öneminden bahs edilmektedir.

Anahtar Kelimeler: Basra, körfez, ticaret, Osmanlı, İran, Portekiz, ingiliz

**XVIII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı-Sicilyateyn Ticari İlişkilerinde
Korsan Saldırıları Sorunu**

Osmanlı İmparatorluğu ile ticaret yapmaya hak kazanmış olan devletlerin Akdeniz'de yaşadıkları en önemli sorunlarından biri korsan saldırılarıdır. Osmanlı denizciliğine dair kaynaklar incelendiğinde Garp Ocakları ve Ülgün korsanlarının ticari gemilere sıklıkla saldırdıkları izlenmektedir. Bu saldırılar neticesinde bir takım imtiyazlarla hakları güvenceye alınmış olan müstemen tüccarlar büyük zarar görmektedir. Osmanlı idaresi bu tür olayların iki devlet arasındaki mevcut antlaşma maddelerine aykırı olduğu gerekçesiyle himayesi altındaki korsanları sıklıkla uyarmaktadır.

1740 yılından itibaren gelişen Osmanlı-Sicilyateyn ticarî ilişkilerinde göze çarpan en önemli sorunlardan biri tüccarların Akdeniz'de karşılaştıkları saldırılardır. Bu bağlamda, iki ülke arasında imzalanan 1740 tarihli ticaret antlaşmasına korsan saldırıları karşısında Sicilyateyn tüccarlarının korunması ve zararlarının tazmin edilmesine dair hükümler konulmuştur. Sicilyateyn ayrıca 1741 yılından Trablusgarp Ocağı ile de korsanlığın yapılmamasına dair bir antlaşma yaparak uluslararası sularda tüccarlarının mal ve can güvenliğini korumaya çalışmıştır. Ancak her iki antlaşmaya rağmen Sicilyateyn tüccar gemilerine yönelik korsan saldırıları tamamen engellenememiştir.

Bu çalışma 1740-1804 yılları arasında Osmanlı-Sicilyateyn ticarî ilişkilerinde Akdeniz'de Osmanlı Devleti'ne tabi korsanların Sicilyateyn tüccar gemilerine saldırmaları üzerine meydana gelen sorunları değerlendirmektedir. Bu araştırma kapsamında Devlet Arşivleri Başkanlığı, Osmanlı Arşivi'nde bulunan üç adet Sicilya Defteri incelenmiştir. Bu defterlerin içerisinde sadece 6 Numaralı Sicilyateyn Düvel-i Ecnebiye Defteri'nde korsan hükümleri yer almaktadır. Çalışma bu hükümler doğrultusunda ele alınmakla birlikte konuyla ilgili mevcut araştırmalardan da yararlanılmaktadır. Hükümlerde Sicilyateyn tüccar gemilerinin nerede ve ne zaman saldırıya uğradığı, gemi içerisinde bulunan mürettebatın esir alınması ve taşınan eşya ve paraların gasp edilmesine dair konuların analizi yapılmaktadır. Ayrıca korsan saldırılarının Osmanlı arşiv belgelerine nasıl yansıdığı ve Osmanlı yönetiminin bu saldırılar karşısındaki tutumu değerlendirilmektedir. Bu çalışmanın deniz ticareti alanına ve Osmanlı-Sicilyateyn ilişkilerinin tarihsel sürecine ilişkin mevcut literatüre katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

Anahtar Kelimeler : Akdeniz, Sicilyateyn Krallığı, Osmanlı Denizciliği, Korsanlık, Deniz Ticareti

Prof. Dr. Mehmet DEMİRYÜREK
Hitit Üniversitesi

**XIX. Yüzyıl Ortalarında Bandırma Gümrüğünün Ekonomik Değeri Üzerine
Bir Değerlendirme**

XIX. yüzyılın ilk yıllarında Bandırma gümrüğü İstanbul Gümrük Emni'nin idaresi altında bulunan İstanbul Gümrük Mukataası'na bağlı gümrüklerden biriydi. Bandırma'ya yakın olan Erdek ve Mudanya, adı geçen mukataaya bağlı limanlar arasındaydı. Bandırma gümrük gelirleri birçok kişiye tahsis edilmişti. Bu bildirinin amacı XIX. yüzyıl ortalarında Bandırma gümrüğü gelirlerini incelemektir. Gümrük gelirleri yanında ayrıca gümrük geliri kaynaklı harcamalar, ithal ve ihraç malları, kaçakçılık ile tüccarlar tarafından ödenen gümrük vergileri de analiz etme ve Türk deniz ticareti tarihine katkıda bulunma girişiminde bulunulacaktır. Başbakanlık Osmanlı Arşivi belgeleri çalışmanın temel kaynaklarını oluşturacaktır.

Anahtar Kelimeler: İstanbul Gümrük Mukataası, Bandırma Gümrüğü, Osmalı İmparatorluğu'nda Gümrük Vergileri. Mukataa

Dr. Öğr. Üyesi Engin ÇAĞMAN –Dr. Öğr. Üyesi Cengiz ŞEKER
Bandırma Onyedli Eylül Üniversitesi

**İşgal Yıllarında Yunanlıların Bandırma ve Çevresinde Deniz Ticaretini
Engelleme Teşebbüsleri**

Bandırma, Birinci Dünya Savaşının bitiminden yaklaşık bir buçuk sene sonra, 2 Temmuz 1920 tarihinde Yunanlılar tarafından işgal edilmiştir. 17 Eylül 1922 tarihine kadar iki yıldan fazla bir zaman boyunca Yunanlılar gerek Bandırma'da gerek civar bölgelerde türlü baskı ve eziyetlerde bulunmuşlardır. Söz konusu baskı ve eziyetler ekonomik alanda da kendisini göstermiştir. Genel olarak devletin rutin işlerinin sağlıklı bir şekilde yapılmasını engelleyen Yunanlılar, ekonomik faaliyetleri de olumsuz etkileyecek teşebbüslerde bulunmuşlardır. Ziraat Bankası'nın işlemlerini kontrol altına almaya çalışmışlar, posta ve telgraf hizmetlerine el koymuşlar, ziraat aletlerini çalmışlar, Balıkesir, Bursa, Bandırma ve İzmir bölgesinde kendi paraları olan Drahminin tedavülünün zorunlu tutulmasına dair karar almışlardır.

Yunanlıların bölge halkına verdikleri en önemli ekonomik zararlardan biri Güney Marmara limanlarının deniz yolu ticaretini engelleme teşebbüsleridir. Bu bağlamda Yunan işgal kuvvetleri, Karabiga, Bandırma, Mudanya ve Gemlik gibi limanlardan İstanbul halkının temel ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla rutin olarak gönderilen malların sevkiyatını ya tamamen durdurmuşlar ya da zorlaştırmışlardır. Bunun yanı sıra ülke dışından İstanbul'a ve oradan yine Güney Marmara limanlarına ahalinin ihtiyaçlarının karşılanması için gönderilen malların sevkiyatı da engellerle karşılaşmıştır.

Osmanlı Devleti, ticareti ve genel olarak ekonomiyi ve bununla ilgili olarak devletin kurumlarını sekteye uğratan, halkı temel gıda maddelerinden mahrum bırakan bu uygulamalar karşısında itilaf devletleri nezdinde teşebbüste bulunmuş, netice itibarıyla söz konusu uygulamaların bazısı tamamen kalkmış, bazıları ise gevşetilmiştir.

Tebliğde, işgal yıllarında Yunanlıların İstanbul-Bandırma arasındaki Güney Marmara limanları arasındaki ticareti engelleme çabaları ve halkın karşılaştığı zorluklar Osmanlı arşiv belgelerinden faydalanılarak ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Bandırma, Güney Marmara, Yunan işgali, denizyolu ticareti.

Dr. Öğr. Üyesi Murat FİDAN
Kastamonu Üniversitesi

**Osmanlı Devletinin İthalatında İspanya ve İsveç Ürünleri (1862 Tarihli
Gümrük Tarife Defterlerine Göre)**

Sanayi devrimi ile birlikte Avrupalı devletlerde iki temel problem ön plana çıkmıştır. Bunlardan ilki hammadde ihtiyacıdır. Avrupa hammadde ihtiyacını minimum maliyet ile temin etme yollarını aramıştır. XIX. yüzyıl ile birlikte sömürgecilik anlayışlarında bu yaklaşım ön plana çıkacaktır. İkincisi ise seri üretim sonucu ortaya çıkan ihtiyaç fazlası ürünlerin pazarlanmasıdır. Merkantilist politikalar izleyen Avrupalı devletler, bu ürünlerin pazarlanması noktasında öncelikle Doğu Akdeniz'i tercih etmişlerdir. Bunun en önemli sebebi Osmanlı Devleti olmuştur. Zira Avrupalı devletlerin aksine “kadîm” iktisadî politikalar izlemeyi tercih eden Osmanlı Devleti, ihracatta yasaklı mallar listeleri yayınlayarak kısıtlamalar getirirken, ithalatta ise alabildiğine serbestiyet getirmiştir. Merkantilist politikalar izleyen Avrupalı devletler, özellikle XIX. yüzyıldan itibaren Osmanlı devletini tabi bir pazar olarak algılamaya başlamışlardır.

Doğu Akdeniz'i kısa sürede kontrol altına alan Osmanlı Devleti, siyasî kazanımlar elde etmek için izlediği iktisadî politikaları Avrupalı devletlere karşı kullanmıştır. Bu bölgede ticaret yapmak isteyen Avrupalı devletlere zaman zaman ticarî ayrıcalıklar tanıyarak hem onları kendi lehine kullanmış hem de birlerine karşı kullanmıştır. Ayrıca Hristiyan dünyasının kutsal mekanlarına da sahip olan Osmanlı Devleti, Avrupalı devletlerde var olan mezhep farklarını da verilen ticarî ayrıcalıklar bağlamında izlemiş olduğu denge siyaseti içinde kendi lehine olacak şekilde kullanmaya çalışmıştır. Katolik dünyasının savunucusu ve hamisi olma pozisyonunda Doğu Akdeniz'e yönelen İspanya ile XVI. yüzyılın başlarından itibaren Osmanlı Devleti Akdeniz'de karşı karşıya gelmeye başlamıştır. Kendisine rakip ve düşman olarak gördüğü İspanya karşısında üstünlük sağlamak isteyen Osmanlı, onun ittifak yaptığı veya iktisadî rekabet içinde olduğu devletlere ticarî ayrıcalıklar içeren anlaşmalar vermiştir. Aynı tarihlerde Lehistan üzerinde emelleri olan İsveç'i Rusya'ya karşı kullanmak istemesi ile Osmanlı-İsveç siyasi ilişkileri de başlamıştır.

İspanya ve İsveç ile farklı tarihlerde ticarî konuları içeren anlaşmalar imzalayan Osmanlı Devleti, iki devlet ile 1862 tarihinde yeni bir ticaret anlaşması imzalamıştır. Osmanlı Devleti, ithalat ve ihracat yaptığı devletler ile alınan gümrük vergisi hakkında ortaya çıkan anlaşmazlıkları gidermek ve kendi gümrüklerinde birlikteliği sağlamaya yönelik olarak gümrük tarife defterleri hazırlamıştır. İspanya ve İsveç ile imzalanan ticaret anlaşması sonrası aynı tarihte gümrük tarife defterleri yenilenmiştir. Bu çalışmada, Osmanlı Devletinin İspanya ve İsveç'ten ithal ettiği ürünler liste halinde verilecektir. Ayrıca bu ürünler bir birleri ile karşılaştırılarak bir değerlendirme yapılacaktır.

Anahtar Kelimeler : Osmanlı Devleti, İspanya, İsveç, Gümrük Tarifesi, İthalat

Dr. Öğr. Üyesi Saim Çağrı KOCAKAPLAN
Marmara Üniversitesi

İstanbul Limanı Ve Güney Marmara İskeleleri: Gümrükler, Yönetim ve Ticaret

Osmanlı İstanbul'unun geniş liman bölgesi, imparatorluk coğrafyası içerisinde ve uluslararası ticaret merkezlerinden taşınan emtiaya ev sahipliği yapmaktadır. Daha çok şehrin tüketimine yönelik bu ticaret, şehrin iktisadi darlığa düşmeden varlığını sürdürmesi için hayati öneme sahiptir. Verilen bu önem özellikle gümrük yönetimi, vergi uygulamaları, iâşe politikaları ile bazı mal ve tüccar gruplarına tanınan ayrıcalıklarla sürdürülmeye çalışılmıştır. İstanbul'un yönetiminde sözü edilen bu destekleyici önlemler İstanbul ile ticaret yapan bölgelerin tedarik ettiği emtia açısından işbölümünü meydana getirmiştir.

Bu tebliğde, bahsedilen işbölümünün göstergelerinden olmak üzere güney Marmara iskelelerinin İstanbul'un ticaret ve deniz taşımacılığındaki yeri ele alınacaktır. Zira Güney Marmara iskeleleri ile başkent arasında deniz yolu ve mesafe yakınlığından dolayı emtia ve insan taşımacılığında işlek bir hat oluşmuştur.

İstanbul gümrük bölgesi içerisinde yer alan ve İstanbul'dan yönetilen güney Marmara iskele gümrüklerinin mali açıdan değerlendirilmesi de tebliğin diğer konusudur. Güney Marmara'daki iskele gümrükleri bazı vakıf gümrükleri hariç İstanbul gümrüğünden iltizam edilmektedir. Gümrük defterlerinden hasılat ve mukataa bedellerine dair bilgi edinmek mümkündür.

Osmanlı arşivlerinden yararlanılan çalışmanın zaman aralığı 18. Yüzyılın ikinci yarısı ile 19. Yüzyılın başlarıdır.

Anahtar Kelimeler: İstanbul Limanı, Güney Marmara İskeleleri, Ticaret, Gümrük

Prof. Dr. Zekai METE
Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi

Deniz Ticaret Güvenliğinin Sağlanması Amacıyla Bandırma Körfezi
Girişine Deniz Feneri Yapılması

Deniz ortasındaki küçük adacıklar ve kayalıklar, gemilere hasar veren tehlikeli sığılıklar, karanlıkta fark edilmesi zor burunlar gibi çeşitli coğrafi unsurlar etrafında rastlanan çok sayıdaki gemi enkazı, tarih boyunca gemicilerin bu alanlardan neden çekindiğini yeterince ortaya koymaktadır. Bu tür kazaları önlemenin en bilinen yolu da deniz feneri olarak isimlendirilen yapıların kullanılmasıdır. Denizde seyr eden her türlü deniz vasıtasının güvenliğini sağlamak üzere inşa edilmiş olan deniz fenerlerinin varlığı ilk çağlara kadar uzanmaktadır. Adacıklar veya kıyılarda deniz araçlarının görebileceği tehlikeli mevkilere yapılan deniz fenerleri, tehlikeyi bildirip çarpma sonucu oluşabilecek hasarları önlemesi yanında; adacıklar, kayalıklar ve burunlar arasında en emniyetli geçiş güzergâhını ve bir limanın doğru giriş-çıkışını göstermeye de yaramaktadır. Bu tür tehlikeli mevkiler aslında eski dönemlerdeki denizcilikle ilgili kitap ve haritalarda da yeterince gösterilmiştir. Nitekim Piri Reis'in Kitab-ı Bahriye isimli eseri gemicilerin karşılaşabileceği çok sayıda bu çeşit tehlikeleri haber vermektedir.

Tarih boyunca başta İstanbul olmak üzere, Marmara, Karadeniz ve Ege denizi limanları arasında, çeşitli hammadde ve mamul ürünlerin nakliyesinde önemli bir işlevi olan Bandırma limanına girip çıkan gemiler için de aynı tehlike söz konusuydu. Bandırma iskelesi ve limanına kuzey-doğu yönünden Kapıdağ ile Karadağ arasında yer alan yaklaşık 9 km gibi aslında oldukça geniş bir geçitten ulaşılmaktadır. Ancak bu geçidin nispeten kuzey yönünde Kapıdağ'a yakın bir mevkide yer alan ve denizde yaklaşık 3 km²'lik bir alana yayılan üç küçük adacık ve civarındaki kayalıklar, özellikle gece seyrinde bölgeyi iyi tanımayan denizciler için ciddi tehlike arz edecek konumdadır.

Sunulacak tebliğde, yukarıda ifade edilen Kapıdağ ile Karadağ arasında yer alan geçidin uygun bir yerine adacık üzerine 1900'lerin başlarında bir fener inşası teşebbüsü, bu amaçla bölgede yapılan keşif ve bu konuda köylülerle yaşanan bazı problemler hakkında bilgiler verilecektir.

Anahtar kelimeler: Bandırma, deniz feneri, adacıklar, kayalıklar, gemi kazaları

Güney Marmara Bölümü' nde Meydana Gelen Deniz Kazalarının İncelenmesi

Küresel olarak genişleyen denizcilik endüstrisinde Türkiye coğrafi konumu itibarıyla büyük öneme sahiptir. Deniz ticareti ve ticari deniz trafiği açısından dünyanın önemli su yollarından biri olan Türk Boğazları ve Marmara Denizi, ülkemizin Marmara Bölgesi içinde yer almaktadır. Türkiye' nin deniz ticareti açısından en gelişmiş bölgesi kabul edilen Marmara Bölgesi, Çatalca-Kocaeli, Yıldız Dağları, Ergene ve Güney Marmara bölümlerinden oluşmaktadır.

Taşınan malın kapasitesi ve yolculuk hızı gibi önemli etmenler açısından kara yollarına göre daha ekonomik olan deniz yolları bu avantajına karşılık önemli riskleri de içermektedir. Türk Boğazları hem kabotaj, hem de uluslararası sefer yapan çok sayıdaki geminin geçiş ve uğrak noktalarıdır. Hem boğazlar, hem de gemilerin yükleme boşaltma yaptıkları limanlar genellikle yerleşim bölgelerinde bulunmaktadır. Ayrıca çoğu zaman gemiler tehlikeli maddeler de taşımaktadır. Bir kazanın meydana gelmesi durumunda, can, mal ve çevre açısından önemli riskler meydana gelmesi kaçınılmazdır.

Bu riskleri minimuma indirmek için kazaların meydana gelme nedenlerinin istatistiksel olarak ortaya konulması ve analiz edilmesi, kazalara yönelik alınması gereken önlemler açısından fayda sağlayacaktır. Bu çalışmada, Bandırma ve çevresinin de içinde bulunduğu Güney Marmara bölümünde 2000-2016 yılları arasında gerçekleşen gemi kazaların istatistiki verileri incelenerek, meydana gelmiş kazaların türleri, nedenleri ve bu kazaların azaltılması için gerekli çözüm önerileri üzerinde durulmuştur.

Anahtar Kelimeler : Denizcilik, İstatistik, Deniz Kazaları, Risk Analizi, Güney Marmara Bölümü.

Dr. Öğr. Üyesi Özlem TUNÇ DEDE
Giresun Üniversitesi

Çevresel Etkileri Açısından Gemi Kazalarının Değerlendirilmesi

Güney Marmara Bölgesi, Marmara ve Ege Denizinin kesiştiği bir noktada olup Çanakkale Boğazı ve gelişmekte olan limanlara sahiptir. Ayrıca, Akdeniz ve Karadeniz arasındaki tek deniz ulaşım yolu üzerindedir. Bu nedenle, bu bölgede deniz taşımacılığı oldukça önemlidir. Deniz taşımacılığının yoğun olduğu bölgelerde gemilerin ve diğer deniz araçlarının çevresel risk oluşturması ise kaçınılmazdır. Bu riskler, gemilerden denizlere bırakılan atıklar, gemiler aracılığıyla yasal ya da yasal olmayan yollarla taşınan tehlikeli atık ve maddelerin denizlere boşaltılması ve kaza durumunda deniz araçlarından petrol veya tehlikeli maddelerin denize sızması olarak sayılabilir. Marpol 73/78 Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Ait Uluslararası sözleşme ile işletme veya kaza sebepleri ile gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi konularının düzenlenmesi hedeflenmiştir. Protokol kapsamında petrol kirliliği, dökme halde taşınan zehirli sıvı maddelerden kaynaklanan kirlilik, gemilerden kaynaklanan çöp ve hava kirliliği konularının düzenlenmesi ile ilgili kurallar açıklanmıştır. Türkiye’de, ayrıca, 11 Mart 2005 tarih ve 25752 sayılı Resmî Gazete’de Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun ile deniz emniyetinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesi konusunda yetki, görev ve sorumluluklar belirlenmiştir. Bu çalışma, çevresel etkileri açısından gemi kazalarının bir değerlendirmesini içermektedir.

Anahtar Kelimeler : Çevre, deniz kirliliği, gemi kazası.

Mustafa Kemal Atatürk Döneminde Ereğli Limanı'nın Gelişimi

1829 yılında kömür madeninin bulunmasıyla Ereğli'nin önemi artmış, deniz kıyısında bulunan konumundan dolayı kömürün ihraç limanı haline gelmiştir. 20. Yüzyıl başlarında Ereğli, Zonguldak'ın büyüyen gelişmesine bağlı olarak geri planda kalmaya başlamıştır. Milli Mücadele döneminde Fransız işgaline de uğrayan Ereğli, zaferin kazanılması sonrasında Zonguldak'a bağlanarak ilçe haline gelmiştir.

Milli Mücadele sonrasında devlet yerli kaynakların kullanılmasına öncelik vermiştir. İzmir İktisat Kongresi kararlarının uygulanması, İş Bankası'nın kurulması, Teşvik-i Sanayi Kanunu'nun çıkarılması bölgede büyük bir değişim meydana getirmiştir. 1925 yılında bölgeye yabancı kömür şirketleri gelmeye başlamıştır. Çamlı ve Kireçlik Ocaklarından çıkarılan kömürler, Ereğli Limanı'na gelen yerli ve yabancı gemilere yüklenerak taşınmaya başlanmıştır. Yöre halkı bu durumu bir gelir kapısı haline dönüştürmüştür ve "Tahmilatçılık" adı verilen kömür yükleme ve boşaltma kayıklarında kürekçi veya hamal olarak çalışmışlardır.

Ereğli havzasından çıkarılan kömürün taşınmasında ve ihraç edilmesinde kolaylık sağlayacağı düşünülerek Ereğli'ye modern bir liman inşası için 1926 yılında İsveçli yetkililerle görüşmeler başlamış, çeşitli teklifler sunulmuştur. 1933 tarihinde Filyos-Ereğli Hattı ile Ereğli Limanı'nın inşasına dair kanun çıkarılmıştır. Yine aynı yıl I. Beş Yıllık Sanayi Planı hazırlanmıştır. Bu süreçte Ereğli Limanı, Zonguldak-Çatalağzı demiryolu ve kömür madenleri devletleştirilmiştir. Böylece, özellikle Osmanlı döneminden beri yabancılar tarafından işletilen kömür havzası millileştirilmiştir. 1930-1940 yılları arasında uygulanan kalkınma planlarıyla havza büyük bir değişim yaşamıştır. Ancak II. Dünya Savaşı nedeniyle bu gelişim yavaşlamıştır.

Bu çalışmada: Cumhuriyetin ilk yıllarında Ereğli Limanı ile ilgili hükümetin yaptığı çalışmalar ve yatırımlar tespit edilmeye çalışılacak, sonrasındaki süreçte Ereğli Limanı'nın gelişimi değerlendirilecektir. Cumhurbaşkanlığı arşivinde konuyla ilgili ulaşılabilen belgeler, TBMM Tutanak Dergisi, telif-tetkik eserler ve gazeteler çalışmanın temel kaynaklarını oluşturacaktır.

Anahtar Kelimeler: Ereğli, kömür, devletleştirme

Doç. Dr. Harun YILDIZ – Doç. Dr. Tarhan OKAN
Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi
Doç.Dr. İskender PEKER
Gümüşhane Üniversitesi

Bandırma Limanının Yeşil Liman Potansiyelinin Durum Belirleme Matrisleri
Aracılığı ile İncelenmesi

Sürdürülebilir rekabet üstünlüğünün önem kazandığı günümüzde, limanların çevrelere duyarlı olmaları ve faaliyetlerini çevrelerinde yer alan kaynaklara zarar vermeden (ya da daha az zarar vererek) sürdürebilmelerinin yollarından biri de yeşil liman olmalarıdır. Böyle bir sertifikaya sahip olunması, limanın sosyal paydaşlar tarafından kabul görmesini ve diğer limanlara da örnek teşkil etmesini sağlaması açısından ayrıcalıklı bir önem taşımaktadır. Bu bağlamda yapılan araştırmanın amacı, yeşil liman potansiyeli olan Çelebi Bandırma Limanının güçlü ve zayıf yönleri ile çevrenin sunduğu fırsat ve tehditleri ortaya koymaktır.

Araştırmada, Bandırma ilçesinde faaliyette bulunan limanın belirlenen paydaşlar açısından bir değerlendirmesi yapılmıştır. Belirlenen paydaşlarla yüz yüze görüşülerek, limanın mevcut durumunu ortaya koyan bir durum matrisi (SWOT) oluşturulmuştur. Söz konusu durum matrisinden elde edilen bulgular çerçevesinde, ayrıca performans güçleri analizi yapılmıştır. Bu analiz kapsamında belirlenen kriterlerin önem dereceleri, paydaşların katılımının sağlandığı bir grup karar verme yöntemi olan nominal grup tekniği ile belirlenmiştir. Araştırmanın teorik ve uygulamaya yönelik sonuçları ise ayrıca tartışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Yeşil Liman, Sürdürülebilirlik, SWOT Analizi, Performans Güçleri Analizi, Nominal Grup Tekniği

**Orta-On Dokuzuncu Yüzyılda Mudanya Deniz Ticaretinin Meslek
Yapılanması, Etnik-Dini Karakteristiğı ve Gelir Kaynakları: Yeni Yaklaşımlar
ve Zorluklar**

Bu çalışmada Osmanlı'nın güney Marmara'daki en önemli liman ve gümrüklerinden Mudanya'nın on dokuzuncu yüzyıl ortasındaki deniz ticaretinin meslek yapılanması inceleneyecektir. 1838-1844 yılları arasında tutulmuş nüfus defterleri ve bu defterlerin çağdaşı olan 1844-1845 temettuat defterleri çalışmanın ana kaynaklarını oluşturmaktadır. Nüfus defterleri bir mahalledeki tüm hanelerdeki erkeklerin yaş farkı gözetmeksizin isim, yaş, yerleşim, meslek, askerlik/cizye, göç ve doğum/ölüm kaydını vermektedir. Temettuat defterleri de haneye gelir getiren kişilerin isim ve tabirlerinin ardından gelir getiren taşınır ve taşınmazları ilgili kişilerin meslek gelirleriyle beraber göstermektedir. İki defter serisi her ne kadar birbirinden farklı yapılandırılmışlarsa da birim olarak haneyi esas aldıklarından ve aynı yıllarda tutulduklarından birbiriyle uyumlu olarak kullanılabilir. Bölgesel olarak meslek seçimi ve etnik-dini dağılımı yansıttıklarından dolayı bu defterler iktisat tarihi açısından vazgeçilmez kaynaklardır.

Çalışmada Mudanya kıyısı ve artalanındaki köyleriyle bir bütün olarak ele alınmaktadır. Deniz ticaretiyle doğrudan (kayıkçı, gemi reisi, sandalcı vb) ve dolaylı (gümrükçü, iskele kethüdası vb) alakalı meslekleri icra eden kişiler nüfus ve temettuat defterlerinde birebir eşlenerek hane yapıları ve gelir kaynakları inceleneyecektir. Bu sayede bu meslek gruplarındaki kişilerin ek gelir kaynaklarını görmek ve salt meslek tanımlamalarının ötesine geçmek mümkün olacaktır. Defterler arasındaki uyumsuzluklar ve tanım farklılıkları dikkate alınarak kaynakların birlikte kullanılmasının getirdiğı faydalar ve gözlemlerimizden çıkardığımız uyarılar da kullanılan yöntemin tartışılmasına önayak olacaktır.

Veri eşlemenin yanı sıra deniz ticaretiyle alakalı meslek gruplarına sahip bölgeler Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS/GIS) teknolojisi yardımıyla nüfus ve meslek yoğunluklarına ve etnik-dini yapılarına göre haritalandırılacaktır. Mesleklerin ve nüfusun coğrafi dağılımını görselleştirmek Osmanlı çalışmalarında göz ardı edilen mekânsal analiz boyutuna dikkat çekmeyi amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Mudanya, Osmanlı deniz ticareti, Osmanlı İmparatorluğu'nda meslek yapılanması, etnik-dini işbölümü, nüfus defterleri, temettuat defterleri, GIS

Gemlik İskelesindeki Ticari Faaliyetler (1850-1905)

Gemlik iskelesi XIX. yüzyılın ikinci yarısına kadar hem Hudâvendigâr Livası'nın kuzey ve doğu sahasına, hem de liva merkezi olan Bursa ve çevresindeki iktisadi faaliyetler için hizmet vermekteydi. İncelenecek olan konu, önce ilgili dönemdeki ticari alt yapıya göz atılarak ele almaya çalışılacaktır. Bu bağlamda XIX. yüzyılın ikinci yarısında önce Bursa'da çoğu ipeğe dayalı ticaret yapan yerli yabancı girişimciler ve devlet tarafından açılan 90 kadar fabrikanın bulunduğunu zikretmek gerekir. 1877-1878 savaşı sonrası Bursa'ya yerleştirilen göçmenler hem tarımda ve sanayide iş gücü kaynağı olmuş, hem de geldikleri yerlerden üretim deneyimlerini getirmişlerdi. Osmanlı Devleti aşar vergisinden ayırmayı başardığı fon ile zirai kurumsallaşmaya giderek yeni iş gücüne alt yapı sağladı. Ayrıca tütün gibi yeni ürünlerin ve “muhamir arabalarının” katkısıyla zirai üretim de arttı.

1886 yılında Bursa – Gemlik arasında 34.5 km uzunluğunda bir şose inşa edildi. Ayrıca Gemlik-Yenişehir arası 59.5 km'lik yeni şose ile bağlandı. Bu dönemde Gemlik, Umurbey, Narlıca, İznik uzantısında yer alan zeytin üretimi Gemlik iskelesinden satılıyordu. Ayrıca Gemlik'te mevcut tersane kalyon ve şalupa gibi yelkenli gemileri inşa ederken, 1871 sonrası vapur da üretmeye başladı. Bu üretim için demir, zift, yelken direği gibi ara malzemeler yanında çok miktarda keresteye ve küreğe de ihtiyaç vardı. Gemlik'teki kereste nazırı, İnegöl yöresinden sağlanan malzemeyi örgütlüyordu.

1904 yılında Gemlik iskelesinden ihraç edilen ticari mallar arasında zeytin ve krom madeni en yüksek değerdedi. İthalata konu olan maddeler içinde sırasıyla şeker, gaz yağı, demir, kahve ve ham ipek de yer alıyordu. Bunların parasal değerlerine, hangi ülkelerden ithal ve hangi ülkelere ihraç edildiklerine ilişkin bilgiler bildirinin temelini teşkil edecektir. Elbette bu hususlar hem vilayet merkezi olan Bursa'da mevcut yabancı konsolosluklar, hem Bidayet ve Ticaret Mahkemesi olmak üzere yabancı girişimcilere ve tüccara hizmet veren hukuki alt yapıyla da ilişkilendirilecektir.

Anahtar Kelimeler: Gemlik iskelesi, ipek, göçmenler.

Dr. Öğr. Üyesi İsmail YAŞAYANLAR
Düzce Üniversitesi

Mihaliç Boğazı ve İskelesi'nin İstanbul'un İaşesindeki Rolü

Vilayet nizamnamesinin yürürlüğe girmesinden önce Hudâvendigâr Eyaleti'ne, sonrasında ise Hudâvendigâr Vilayeti'ne bağlı Mihaliç Kazası'nın sınırlarında olan Mihaliç İskelesi, esasen Apolyont Gölü'nden çıkan Uluabat Çayı'nın Marmara Denizi'ne döküldüğü Mihaliç Boğazı'nda bulunuyordu. Mihaliç İskelesi bir nehir iskelesi vazifesi görüyor olsa da düşük tonajlı vapurların, kotraların ve kayıkların boğazda işleyebiliyor olması sebebiyle Apolyont Gölü'nden İstanbul'a kadar aktif deniz ticaretinin yapıldığı bir bölgede konumlanmıştı. Boğazın çıkışına yakın bir mahalde bulunan Mihaliç İskelesi, erken dönemden itibaren İstanbul'un iâşesinde oldukça mühim bir yere sahipti. Oldukça verimli bir tarımsal saha olan Kite, Kirmasti ve Mihaliç kazalarının Marmara'ya açılan iskelesi konumunda olan Mihaliç Boğazı, özellikle hinterlandıyla olan bağlantıyı hem kara hem de göl ve nehir taşımacılığı ile sağlaması bakımından da oldukça özel bir yere sahipti.

Bu bildiride İstanbul'un zahire, soğan, sirke, karpuz, süt ürünleri ve yakacak odun ihtiyacının karşılanmasında özel öneme sahip olan Mihaliç Boğazı ve İskelesi'nin önemi üzerinde durulacak, İstanbul için Güney Marmara'dan temin edilen tüketim maddelerinin ticareti hakkında bilgi verilecektir. Bu bağlamda bildirinin temel kaynaklarını Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nden temin edilen evrak ve Hudâvendigâr Vilayeti'ne ait salnameler oluşturacak, mevcut literatür de çalışmaya dahil edilecektir.

Anahtar Kelimeler: Mihaliç Boğazı, Apolyont Gölü, Uluabat Çayı, İstanbul'un iâşesi.

Arş. Gör. Emine ŞAHİN
Düzce Üniversitesi

Bandırma İskelesinin Tamir ve İnşa Faaliyetleri

Bandırma, Hudâvendigâr vilayeti dahilinde XIX. yüzyılda Marmara havzasının en mühim ve en işlek iskelelerinden birine sahip olup ithalat ve ihracatın yoğun olarak yapıldığı bir merkez konumundadır. Balıkesir ve çevresinde zeytincilik ve küçükbaş hayvancılık başta olmak üzere madencilik ve orman ürünleri gibi üretimi yapılan ticari malların Bandırma iskelesinden nakliyesi mümkün olmaktadır. Bu iskele aynı zamanda buradan kalkan vapurlar ile Dersaadet'e kolayca ulaşım sağlanmasından dolayı yolcu ve posta taşımacılığı hususunda da önemli durak noktalarından bir tanesidir. Osmanlı Devleti Bandırma'ya giden yolları tamir ederek kıyıya yanaşan yolcuların ve yüklerin iç kesimlere nakliyesinde kolaylık sağlamaya çalışmıştır. Ancak kıyıya yanaşmaya çalışan vapur ve kayıkların bir liman olmamasından dolayı oldukça zorluk çekmeleri ve her sene kazaların yaşanması XIX. yüzyılın ortalarından sonra iskelenin genişletilmesi ve bir liman inşasının yapılması hususunda birtakım girişimlere neden olmuştur. II. Abdülhamid dönemine kadar Bandırma'da küçük bir liman tesis edilmeye çalışılmış ancak bunda başarı sağlanamamıştır. 1878 tarihinden sonra ise yabancı yatırımcıların Bandırma'da bir liman inşa etmek için Babıâli'ye başvurdukları görülmektedir. Hatta bir dönem Saray-ı Hümayûn'un ebniye müdürü olan Vasil Efendi'ye yabancı ortaklarıyla birlikte liman inşası için izin verilmiştir. Ancak 1900'lü yıllara gelindiğinde bile limanın inşaatının tamamlanamadığı için tam olarak faaliyete geçememiştir. Bu bildiri XIX. yüzyılda Bandırma'da bulunan iskele ve limanın zaman içerisinde geçirdiği tamir ve onarım faaliyetlerini ele alacaktır. Aynı zamanda bölgedeki iç ve dış ticaretin Bandırma iskelesi vasıtasıyla nasıl gerçekleştirildiği üzerinde de duracaktır.

Anahtar Kelimeler: Bandırma iskelesi, liman inşası.

Doç. Dr. Burcu KURT
İstanbul Teknik Üniversitesi

Bir Silah Kaçakçılığı Merkezi Olarak Güney Marmara Adaları

En önemlileri Paşalimanı, Marmara, Avşa ve Ekinlik adaları olan Güney Marmara adaları Kapıdağ yarımadasına son derece yakın bulunmaları ve Çanakkale boğazının ağzında yer almaları açısından coğrafi açıdan son derece stratejik bir noktada bulunmaktaydı. Adalar halkının büyük bir kısmının gayri Müslim ve Rum kökenli olması da -özellikle 1829'da Yunanistan'ın Osmanlı'dan ayrılması akabinde- bölgenin stratejik önemini bir kat daha arttırmıştı. Stratejik açıdan bu denli önemli olan güney Marmara adalarının en önemli geçim kaynağını üzüm ve mûskirat üretiminin yanı sıra uzak limanlar ve özellikle Yunanistan iskeleleri ile yapılan nakliyat oluşturmaktaydı.

XIX. yüzyılın sonlarından itibaren Balkanlarda yaşanan gelişmeler ve güç boşluğu bölgedeki Rum ve Ermeni milliyetçi hareketleriyle de bağlantılı olarak Güney Marmara adalarında yeni bir illegal ekonominin –silah kaçakçılığının- doğmasına neden olmuştu. II. Abdülhamid ve II. Meşrutiyet dönemlerinde bölgede yoğun bir biçimde yapılan silah kaçakçılığı I. Dünya Savaşı'nın sonrası ortaya çıkan uygun ortam nedeniyle Mütareke döneminde bölgede yeniden ortaya çıkmıştı. Bu bildiri II. Abdülhamid, II. Meşrutiyet ve Mütareke dönemlerine yoğunlaşarak Güney Marmara Adaları merkezli olarak yapılan kaçak silah ticaretini, nedenlerini ve bu ticareti önlemek için Osmanlı siyasi ve idari mercilerinin girişimlerini mercek altına alacaktır. Bölgeye dair literatürün son derece sınırlı olması nedeniyle daha önce bir incelenmeye konu olmamış bu bildirinin ana kaynağını Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nden elde edilen arşiv belgeleri oluşturacaktır.

Anahtar Kelimeler: Güney Marmara adaları, silah kaçakçılığı.

Dr. Öğr. Üyesi Engin ÇAĞMAN
Bandırma Onyedi Eylül Üniversitesi

**Birinci Dünya Savaşı Esnasında Erdek'ten İstanbul'a Pirina (Zeytin Posası)
Sevkiyatı**

Birinci Dünya Savaşı yıllarında İstanbul'da elektrik sıkıntısının büyük boyutlara ulaşması ve aydınlatmada kullanılan havagazı için maden kömürü temininde yaşanan problemlerden dolayı alternatif enerji kaynakları arayışına gidilmiştir. Şehremaneti konuyu görüşmek üzere İstanbul'a elektrik ve havagazı hizmeti sunan şirketlerin ve Şirket-i Hayriye'nin temsilcilerinin katıldığı bir toplantı düzenlemiştir. Toplantıda, aydınlatılması zaruri olan müesseseler dışında kısıntıya gidilmesi kararlaştırılmıştır. Şehremaneti, bunun yanı sıra havagazı ve elektrik şirketlerine gerekli olan maden kömürü temininde destek olacağını, nakliyat için ilave gemileri hizmete alacağını, yeni kömür kaynakları araştıracağını ve bulunması durumunda stoklanması için yer tahsis edeceğini bildirmiştir.

Bir yandan tasarruf tedbirleri ve ilgili şirketlere destek arayışları devam ederken öte yandan Şehremaneti gaz üretimi için pirinadan (zeytin posası) faydalanılması önerisini getirmiştir. Bu amaçla gaz üretimi için elverişli olan zeytin posasının kış mevsiminde bile üretimi için bol miktarda bulunduğu Mudanya, Orhangazi Erdek, Edincik ve Edremit kazalarının mülki memurlarıyla muhaberede bulunmuş, ayrıca bu hususta Dahiliye Nezareti'nden de destek talep etmiştir.

Erdek'ten pirina getirilmesi için teşebbüse geçilmiş ise de süreç içinde bazı problemler yaşanmıştır. Özellikle Erdek kaymakamının, pirinaların satın alınması safhasında yolsuzluk yapıldığı gerekçesiyle sevkiyatı durdurması İstanbul'da birçok kurumun tepkisine neden olmuştur.

Tebliğin konusunu 1915-1916 yıllarında elektrik ve gaz şirketlerinin ihtiyacını karşılamak için gaz elde etmek amacıyla Erdek'ten pirina tedariki ve İstanbul'a nakli ele alınmıştır. Osmanlı arşiv belgelerinden faydalanılarak yapılan çalışmada pirina tedarikinde yaşanan problemler, konuyla ilgili olarak kurumların yazışmaları ve olaylara yaklaşımı incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Pirina, Erdek, elektrik, havagazı.

Prof. Dr. Meral DEMİRYÜREK
Hitit Üniversitesi

**Bir Gazetecinin Gözünden I. Dünya Savaşı Arifesindeki Bandırma
(Ekonomi-Ticaret-Zanaat)**

Osmanlı dönemi boyunca, Bandırma ve yakınındaki diğer limanlar en önemli ticarî merkezler olarak kabul edildiler. Bu limanlar hem Osmanlı Anadolu'sunun önemli ithalat ve ihracat merkezleriydiler hem de Osmanlı başkenti için arpa ve buğday temin ediyorlardı. Söz konusu yerler, XX. yüzyılın ilk yıllarında ticarî aktivitelerini sürdürüyorlardı. Serbest çalışan bir muhabir olan Ömer Fuad, 1913-14 yıllarında Bandırma ve çevresindeki kasabalara seyahat etti ve gözlemlerini o yıllarda yayımladı. Gezdiği yerlerin ticarî, sosyal ve ekonomik görünümünü kapsayan tespitleri, o bölgenin ticarî aktivitelerini keşfetmek için kaynak olarak kullanılabilir. Ayrıca Ömer Fuad'ın yazıya geçirdiği somut veriler, Osmanlı Müslim ve gayrimüslim tebaası arasındaki ticarî, siyasî ve sosyal ilişkileri de yansıtır niteliktedir.

Bu çalışmanın amacı, gazeteci Ömer Fuad'ın gezi yazısı mahiyetindeki gözlem ve tespitlerini, Birinci Dünya Savaşı arifesindeki Bandırma'nın ticarî, ekonomik ve sosyal durumu özelinde ortaya koymak ve öne çıkan hususları analiz ederek incelenen dönemdeki Bandırma'nın ticarî ve ekonomik tarihine katkıda bulunmaktır.

Anahtar Kelimeler: Gezi notları, Ömer Fuad, Osmanlı limanları.

II. Abdülhamid Döneminde Selanik Vilayetindeki Ticaret Mektepleri

Selanik, Müslüman, Yahudi, Bulgar, Rum ve Katolik nüfusun yaşadığı bir şehirdi. 19. yüzyılın ikinci yarısında dış dünya ile yapılan ticaret ve demiryollarının yapımı, nüfusu artırmıştır. İngiltere Selanik vilayetinin iş ve ticaret yaptığı en önemli ülke olmuştur. 19. yüzyılın sonunda şehrin nüfusu hızla artarak 120.000 kişiye ulaşmıştır. Yoğun bir ticaret hayatının bulunduğu şehirde, kültür ve eğitim hayatıda canlı idi. Selanik şehirde çeşitli dillerde birçok kitap, dergi, gazete yayınlanmaktaydı. Şehirde okullaşma oranı da yüksekti.

Şehirde, altı ticaret mektebi eğitim öğretim yapıyordu. Bunlardan ikisi Müslüman, dördü yabancı ticaret mektebi idi. Müslümanların açtığı özel ticaret mekteplerinden birincisi iki sınıflı olan ticaret mektebidir. Bu mektep özel Feyziye ve Yadigâr-ı Terakkimezunlarının ticaret ve sanayi alanında bilgilerini artırmak için açılmıştır. İkincisi ise Rami Bey tarafından kurulan ve yatılı kısmı da bulunana Leyli ve Nehari Ticaret Mektebidir. Bu mektep 9 sınıflı olup, ilkokul, ortaokul ve ticaret kısımlarından oluşmaktaydı.

Şehirdeki yabancı ticaret mektepler ise şunlardı: Hamidiye mahallesinde Rum- Fransız Ticaret Mektebi, Aya Atanas mahallesinde Ulah Ticaret Mektebi, Eski Cuma Mahallesinde Fransız Ticaret Mektebi ve İkinci Rıhtım caddesindeki İtalyan Ticaret Mektebi idi.

Bildiride önce Selanik şehrinin idari, nüfus ve ekonomik yapısı ele alınacaktır. Daha sonra ise şehirdeki ticaret mekteplerinin kuruluşu, yönetimi, programı ve muallimleri hakkında bilgi verilecektir.

Anahtar Kelimeler: Selanik, Ticaret Mektebi, II. Abdülhamid,

Dr. Eda Gülşen GÖMLEKSİZ
İstanbul Deniz Müzesi Deniz Tarihi Arşivi Şube Müdürlüğü

Bahr-i Siyah Boğazı'nın Karadeniz Girişindeki Karantina Uygulamaları

Osmanlı Devleti'nde Bahr-i Siyah Boğazı'ndaki ilk karantina uygulaması 1831'deki kolera salgını sırasında gerçekleşmiştir. Karadeniz'den Boğaz'a girişine izin verilen gemilerin Boğaz'ın Rumeli kıyısındaki Büyük Liman ve İstinye'de karantina altında tutulmaları kararlaştırılmıştır. 1838 yılında Karantina Meclisi'nin kurulmasından hemen önce, karantina uygulamasının Devlet genelinde bütüncül olarak ele alınması gerekliliği düşünülerek Bahr-i Sefid ve Bahr-i Siyah Boğaz'larıyla Anadolu ve Rumeli'de ihtiyaç duyulan yerlerde karantina merkezleri kurulması planlanmıştır. 1838'de Kuleli Kışlası hem Akdeniz'den hem de Karadeniz'den gelecek gemiler için tahaffuzhane olarak kullanılmaya başlanmıştır. 1840'ta Karantina Meclisi'nde denizle ilgili karantina nizamnamesi hazırlanmıştır.

Bahr-i Siyah Boğazı'nın girişinde bulunan bazı koy ve limanlar gemilerin karantina beklemeleri için oldukça uygun yerlerdir. Bölgede farklı tarihlerde karantinahane ve tahaffuzhaneler kurulmuştur. Bunlar; Kavak ve Büyükdere karantinahaneleri ile Kavak, Serviburnu ve Manastırağzı tahaffuzhaneleridir. Kavak ve Büyükdere karantinahaneleri ile Kavak tahaffuzhanesi Rumeli kıyısında bulunurken, Manastırağzı ve Serviburnu tahaffuzhaneleri Anadolu kıyısında yer almıştır. Ayrıca bu noktalara yakın limanlarda da gemilere karantina uygulaması yapılmıştır. Bu bildiride, Osmanlı arşiv vesikaları ve dönem haritalarının ışığında karantina merkezlerinin konumları ve işleyişi hakkında bilgi verilecektir.

Anahtar Kelimeler: Bahr-i Siyah Boğazı, Karantina, Tahaffuzhane.

Dr. M. Mutlu KARAKAYA
İstanbul Üniversitesi

Türkiye'de Ticari Denizcilik Eğitiminin Kurucusu Hamit Naci Efendi'nin Hayatı, Faaliyetleri ve Milli Ticaret-i Bahriye Kaptan ve Çarkçı Mektebi

Ticari faaliyetlerin en önemli parçalarından biri olan deniz taşımacılığının, sıhhatli bir biçimde yürümesi için gerekli olan kalifiye eleman ihtiyacı, gelişmiş bir ticari denizcilik eğitimi ile karşılanabilir. Bu anlamda Osmanlı İmparatorluğu döneminde ilk özel ve sivil ticari denizcilik okulunu kuran Hamit Naci Efendi'dir. Bu okul Milli Ticaret-i Bahriye Kaptan ve Çarkçı Mektebi'dir. Bir başka açıdan bakıldığında ise okulun Osmanlı'dan Cumhuriyet'e aktarılan kurumlar arasında yer aldığı görülmektedir. Çünkü Hamit Naci Cumhuriyet'in ilanından sonra da okulunu yaşatmaya çalışmış ancak artık yapamadığı noktada, aynı binada devlet tarafından Ticaret-i Bahriye Mektebi-î Âlisi açılmıştır. Gerek geliştirdiği ders programı, gerek İngilizce'yi meslek lisanı olarak ele almasıyla ticari denizcilik eğitimine modern yaklaşımı dikkat çeken Hamit Naci, bütün maddi imkânlarını okuluna harcayarak karşılaştığı güçlüklerle mücadele etmeye çalışmış, ömrünü ticari denizcilik eğitimi geliştirmek için adamıştır. Hamit Naci, Bahriye Mektebi'nden mezun olduktan sonra doğrudan 1877-78 Osmanlı-Rus Harbi içine girmiş, çeşitli gemilerde vazife yaptıktan sonra babasının vefatı nedeniyle İstanbul'a gelmiştir. Burada hem Bahriye Mektebi'nde hem de Leyli Tüccar Kaptan Mektebi'nde öğretmenlik yapmıştır. Emekliye ayrıldıktan sonra yukarıda bahsi geçen okul ve cemiyeti kurmuştur. Bundan sonra özellikle okulunun derecesinin yani yüksekokul olup olmadığının tayini için çok mücadele vermiştir. Bu makalede Hamit Naci'nin hayatından kesitler ele alınmış ve kurduğu okul olan Milli Ticaret-i Bahriye Kaptan ve Çarkçı Mektebi ile yine kurucusu olduğu Tevsi-i Ticaret-i Bahriye-i Osmaniye Cemiyeti ve diğer faaliyetleri hakkında bilgiler ortaya konulmuştur. Böylece hem Hamit Naci tanıtılmış hem de okulun kuruluş tarihi ve program konusundaki çelişkilerin giderilmesi amaçlanmıştır. Bunun için başta Cumhurbaşkanlığı Osmanlı ve Cumhuriyet Arşivleri ile Deniz Müzesi Tarihi Arşivi'ndeki arşiv belgelerinden ve ayrıca akademisyenlerin çalışmalarından, süreli yayınlardan, hatıralardan yararlanılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Ticari denizcilik eğitimi, Hamit Naci, Milli Ticaret-i Bahriye Kaptan ve Çarkçı Mektebi

Araş. Gör. Gizem TUNÇ
Akdeniz Üniversitesi

**1863 Tarihli Ticâret-i Bahriyye Kânûnnâmesi Işığında Osmanlı Deniz
Sigortacılığı**

Sigorta terimi, köken itibariyle İtalyanca bir kelime olan Sicurta'ya dayanmakla birlikte kişinin kendisini güvende hissetmesi, güvence gibi anlamlara gelmektedir. Kısacası sigortanın temelinde, oluşmasından korkulan tehlikenin gerçekleşmesi halinde meydana gelebilecek zararların müştereken karşılanması düşüncesi yer almaktadır. Esasen ticaret gemilerinin tehlikelere maruz kalması ve bu tehlikeleri bertaraf etmek düşüncesiyle sigorta fikrinin ortaya çıktığı bilinmektedir. Modern anlamda sigortacılığın kökeni 13. yüzyıl Avrupa'sına dayandırılmaktadır. Ancak Osmanlı Devleti'nde 1863 tarihli Ticaret-i Bahriyye Kanunnamesi'ne kadar herhangi bir sigortacılık faaliyetinden bahsetmek güçtür. Ticâret-i Bahriyye Kânûnu ya da bir diğer ismiyle Kânûnnâme-i Humâyûn-u Ticaret-i Bahriyye Kânûnû Padişah Abdülaziz döneminde 20 Ağustos 1863 yılında yayınlanan ve Deniz Ticaret Hukukuna dair maddelerin neşredildiği bir kanundur. Bu kanun 1681 tarihli Ordonance de la Marina adlı mevzuata dayanmakla birlikte, esasen tesisinde 1807 tarihli Fransız Ticâret Kanununda yer alan Deniz Ticaretine ilişkin maddelerin düzenlendiği ikinci kitabın tercümesinden istifade edilmiştir. Tesis edilen Ticaret-i Bahriyye Kânûnnâmesi'nin on birinci bölümünde deniz sigortacılığına ilişkin maddeler "Sigorta yani te'mîn-i keyfiyeti" ana başlık altında 3 kısımda ele alınmıştır. Çalışmamda ise Osmanlı Devleti'nde uygulanan deniz sigortacılığına ilişkin tarihsel süreç, uygulanma biçimi, sigorta mukaveleleri gibi konular, alana özgü kaynaklar ve arşiv belgeleriyle açıklanarak çalışmanın iskeleti oluşturulacaktır. Çalışmanın ana teması ise, 1863 tarihli Ticaret-i Bahriyye Kânûnnâmesi'nde yer alan deniz sigortacılığına dair maddelerin tahlil edileceği kısım olacaktır. Böylece Osmanlı deniz sigortacılığına dair ilk defa tesis edilen mevzuatın 1863 Ticaret-i Bahriyye Kânûnnâmesi'nde ne şekilde ele alındığı gözler önüne serilecektir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı, Deniz Sigortası, Ticaret-i Bahriyye Kânûnnâmesi

Prof. Dr. Muhittin ELİAÇIK
Kırıkkale Üniversitesi

Osmanlı Fetva Kitaplarında Deniz Ticareti İle İlgili Fetvalar

Fetvâ, müşkil meselelerin hükümlerinin müftü veya şeyhülislâmlar tarafından kaynaklarından araştırılarak ortaya konulması işlemidir. Bu kelime; yiğit, genç, kavî anlamındaki Arapça fetâ kökünden türeyen bir kelime olup, müşkil bir meselenin güçlü bir cevapla güçlü biçimde çözülmesini ifade etmektedir. Bugün elimizde 25 civarında Osmanlı fetvâ kitabı bulunmakta olup bu kitaplarda tüm bilim dallarına ait önemli bilgi ve belgeler bulunmakta ve bunlar arasında deniz ticareti hukukuna dair fetvâlar da yer almaktadır. Hanefi mezhebi fıkıh kurallarına göre düzenlenmiş ve ortalama 56 bölümden oluşmuş olan bu kitaplarda deniz ticareti hukukuyla ilgili fetvâların genellikle kitâbu'l-icâre bölümünde geçtiği görülmektedir. Bu bölümde ticaret gemilerinin seferleriyle ilgili konular, denizlerde fert-devlet arasında ve devletler arasında geçen ilişkilere dair deniz kamu hukuku hükümleri, açık denizlerin serbestliği, kara sularının sınırları, savaşta düşman ve tarafsız devletlere ait gemi ve yüklerin tâbi olacağı hükümler vs. konuların geçtiği söylenebilir. İşte bu bildiride, genellikle 16-19. yüzyıllara ait olan mevcut 25 fetvâ kitabı analitik biçimde incelenecek ve deniz ticareti hukuku ile ilgili fetvâlar dikkatlere sunulacaktır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı, fetvâ, deniz ticareti hukuku, gemi, seyrüsefâin.

Osmanlı Devleti'nde Bir Dalyan Muhasebesi Örneği: Büyükçekmece Dalyanı

Büyükçekmece, Osmanlı döneminde İstanbul'un Haslar kazasına bağlı nahiyelelerden biriydi. Büyükçekmece'nin gerek Marmara Denizi'nin kıyısında yer alan konumu gerekse burada nahiyeyle aynı adı taşıyan bir gölün bulunması bölge ekonomisinde balıkçılık faaliyetlerinin yer alması için uygun koşullar sunmaktaydı. Bu bildiride Büyükçekmece nahiyesinin tarihi bir balıkçılık bölgesi olma yönüyle ele alınmakta ve buradaki gölde bulunan dalyan konu alınmaktadır. 18. yüzyılda birden fazla kişinin hisseyle ortağı olduğu Büyükçekmece dalyanı mutasarrıfları tarafından kiralanmaktaydı. Bu çalışmada Osmanlı arşivinde bulunan H. 1191-1192 (M. 1777-1779) yıllarına ait bir defterden hareketle bu dalyanın mali yapısı incelenmektedir. Bu tarihlerde Büyükçekmece dalyanını kiralayanlar tarafından tutulmuş olan defter dalyanın gelir ve giderler kayıtlarını ihtiva etmektedir. Defterde yer alan gider kalemleri dalyana alınan malzemeler için yapılan harcamalar, dalyan kirası için ödenen para, balık eminine yapılan ödeme vb.den oluşmaktadır. Dalyanın giderlerini gösteren kayıtlar bize ayrıca dalyanın inşası ve balık avı için kullanılan malzeme ve dalyan sahiplerinin adlarını da vermektedir. Dalyanın geliri ise, dalyan bölgesinde avlanan balıkçılardan tahsil edilen paradır. Büyükçekmece'deki dalyana ait bu defter Osmanlı balıkçılığında deniz, göl ve nehirlerde yaygın olarak kullanılan dalyan balıkçılığında fazla örneği olmayan şahıslara ait bir dalyanın muhasebe kayıtlarını içeren bir örnek oluşturması bakımından önem taşımaktadır.

Anahtar Kelimeler: Büyükçekmece dalyanı, muhasebe defteri, dalyancılık

Doç. Dr. Fulya DÜVENCİ KARAKOÇ

19. Yüzyılın İkinci Yarısında İngiliz Fransız ve İtalyan Konsolosluk Kayıtlarına Göre Osmanlı Güney Marmara İskelelerinden Yürütülen Deniz Ticareti

19. Yüzyılın ikinci yarısında Hüdavendigâr Vilayeti kapsamında Avrupalı girişimcilerin tarımsal alanlarda yol ve kamu binası inşaatlarında mühendislik hizmeti verdikleri ayrıca sağlık alanında da görev yaptıkları göze çarpıyor. Kimilerinin de Bursa'da ve Mudanya'da dükkanlar, depolar kiralayarak ticaret yaptıklarını görüyoruz. 1903 yılı verilerine göre Mudanya İskelesinden yapılan ithalat ve ihracatın değerleri bulunuyor. Bu bağlamda hangi ürünün hangi ülke veya ülkelere satıldığı ya da ithal edildiği, ulaştırmada kullanılan yelkenli ya da buharlı gemilere ilişkin bilgiler ve ticarete konu malların parasal değerleri yer almaktadır. Elbette bu konu Bursa'da oturan yabancı konsoloslukların işleyişi, yine bu kentteki yeni açılan oteller, katolik ve protestan kiliseleri gibi yaşam alanları ile ilgilidir. Böylece bu deniz ticareti kapsamında biz; yaşanan olayları, sorunlara hangi yöntemlerle çözüm arandığı, Osmanlı yönetiminin aldığı önlemleri izleme imkanına sahibiz. Osmanlı Salnameleri dışında özellikle İngiliz konsolosluk raporlarında demografik durumu, ticarete konu olan malların cinsini, İtalyan ve Fransız girişimcilere ve tüccarlara da değinilen bilgiler bulmaktayız. Örneğin İngiltere'nin 1858 yılında Bursa'ya ihracatı 311 bin Sterlin iken, bu rakam 1871 yılında 526 bin Sterline yükselmişti. Aynı şekilde İngiltere'nin Bursa'dan ithalatı 1858 yılında 230 bin Liret düzeyinden 1871 yılında 424 bin Lirete yükselmiştir. İtalya için Bursa özelinde böyle bir rakama sahip değiliz. İstanbul'un İngiliz konsolosluğuna ait bir raporda 1870 yılında İtalyan gemilerinin İstanbul limanına 1.053.333 tonluk mal getirdiği anlaşıyor.

Çalışmamızda yararlanılan İngiliz Konsolos raporları Foreign Office'den sağlanmış olup, Bursa'ya ilişkin Fransız ve İtalyan Konsolosluk belgeleri Türkiye Gazeteciler Cemiyetinin Bursa şubesi arşivinden sağlanmış, bunların özetleri ve birer örneği tarafımızca temin edilmiştir. Bildirimizde bu bilgileri analiz ederek Bursa ve Mudanya'daki ticari altyapı ile birlikte ele almaktayız.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı, Deniz Ticareti, Marmara Denizi, İngiliz Arşivleri, Fransız Arşivleri, İtalyan Arşivleri

Deniz Ticaretinin Kaynağı Olarak Trablusşam Kadı Sicilleri

Osmanlıların hâkimiyeti altındaki Bilâd-ı şâm tarihsel coğrafyasının sahil kesimindeki Trablusşam Eyaleti'nin sınırları dâhilinde yer alan Trablus, Cebele, Lazkiye, Tartus ve Banyas iskeleleri doğu-batı ticaretinde önemli bir yere sahiptir. Trablus kadınlarının tutmuş oldukları siciller bu iskelelerde yapılan ticaretle ilgili malumatı ihtiva etmeleri bakımından Doğı Akdeniz ticaretinin kaynakları arasında yer alır. Söz konusu kadı sicillerine, birkaçı müstesna, Türkiye'deki kütüphane, araştırma merkezi ve arşivlerde rastlamak mümkün değildir. Bu bildiride, bu kaynak üzerinde yapılan incelemeler sonucunda varılan bilgilere dair birtakım gözlemler paylaşılmıştır. Yapılan incelemelerde, Trablusşam Eyaleti'nin paşa-sancağı olan Trablus'ta görev yapmış olan kadınların tuttıkları kayıtlardan 17. ve 18. yüzyıllarla ilgili olanlar üzerinde durulmuştur.

Trablusşam şer'ıye sicillerinde kayıtlı olan belgeleri genel olarak ikiye ayırmak mümkündür. Belgelerin büyük bir kısmı, kadınların Trablus ahalisinin günlük hayatıyla alakalı olarak baktıkları davalara ait kayıtlardan oluşur. Diğer belgeler arasında eyaletteki mukataalara ait iltizam hüccetleri, vakıfların işleyişi ile alakalı belgeler ve bizzat valilerin idarî-malî kontrolle alakalı yazışmalarını yansıtan kayıtlar yer almaktadır. Ayrıca valilere veya kadılara merkezî hükümet tarafından gönderilen ferman, berat, nişan, sebeb-i tahrîr hükmü suretleri gibi evâmir-i sultânî kategorisinde değerlendirilmesi mümkün olan kayıtlara hemen her ciltte rastlamak mümkündür. Söz konusu belgelerin içerikleri incelendiğinde, tütün, zeytinyağı, sabun, pamuk pamuk ipliğı gibi ticari emtianın ihracında nasıl bir vergilendirmeye gidildiğı, iskelelerdeki ticari faaliyetin güvenliğı için ne gibi önlemlerin alındığı konuları hakkında verilere rastlanabilmektedir. Ayrıca bu defterlerden, gümrük ticaretinde devlet kontrolünün sağlanmasında hangi hususlara ehemmiyet verildiğine dair malumat edinmek mümkündür.

Anahtar Kelimeler: Trablusşam Eyaleti, Trablus kadı sicilleri, pamuk, zeytinyağı, tütün

Dok. Öğr. Hava ÖNALAN
İstanbul Üniversitesi

Savaşın Ticarete Osmanlı-Portekiz Münasebetlerinin Diplomatik Boyutu:
XIX. Yüzyıla Ait İki Portekiz Konsolosluk Defteri

Osmanlı Devleti ile ticari münasebetler kurarak imtiyaz elde etmek isteyen Avrupalı devletler, çeşitli dönemlerde teşebbüslerde bulunarak ahidnâmeler aracılığıyla bu hakkı elde edebilmişlerdir. Genellikle tek taraflı olarak verilen bu ticari ayrıcalık vasıtasıyla bahsi geçen devletler; elçi bulundurma, Osmanlı hâkimiyetindeki limanlarda serbest ticaret yapma gibi haklara sahip olmuşlardır. Aynı zamanda eğer gerekli görürlerse, gittikleri yerlerde konsolosluk da açabilmişlerdir. Bu faaliyetler devlet kontrolünde olup düzenli bir şekilde kayıt altına alınmıştır. Ahidnâmeler dışında konsolosluk beratı, nişân, elçilerle ilgili kayıtların da tutulduğu Düvel-i Ecnebiye adı verilen defterlerde Osmanlı diplomasisine dair önemli kayıtlar bulunmaktadır. Yabancı tüccarların serbest ticaret yapmak için aldıkları izinler, karşılıklı yazışmalar, konsolosluklar hakkındaki bilgiler ayrıntılarına kadar bu defterlere işlenmiştir.

Çalışmamız, bahsi geçen devletlerden biri olan Portekiz'e tanınan ticari ayrıcalıklar üzerine olacaktır. XVI. yüzyılda Hind Okyanusu ticaretinin kontrolünü ele geçirmek isteyen Osmanlı Devleti ile Portekiz'in mücadele şeklinde seyreden münasebetleri, XIX. yüzyılda dostâne bir hâl almıştır. Arşiv belgelerinden anlaşıldığı üzere bu dönemde Portekiz ile ticari muahedeler akd olunmuş ve Portekiz gemileri, Osmanlı limanlarında ticaret yapma hakkına sahip olmuştur. Bu minvalde bakıldığında Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde iki adet Portekiz Konsolosluk Defteri bulunmaktadır. Muhtevası ve şekil özellikleri bakımından inceleyeceğimiz bu defterler, iki devlet arasındaki ticari ve siyasi münasebetleri anlamak açısından önemli bilgiler ihtiva etmektedir.

Anahtar Kelimeler: Portekiz, Düvel-i Ecnebiye Defterleri, Konsolosluk, Diplomasi, Ticaret.

Araş. Gör. Derviş Tuğrul KOYUNCU
Eskişehir Osmangazi Üniversitesi

Marmara Sahillerinden İstanbul'a Yapılan Müskirat Ticareti 1792-1839

Osmanlı Devleti toprakları dahilinde içkinin yalnızca gayrimüslim reayası tarafından üretimine, ticaretine ve tüketimine, belirli kurallara uymak koşulunun yanında vergilerini ödemek koşuluyla müsaade etmiştir. Osmanlı tarihinde zaman zaman içki ticareti yasaklanmış olsa bile, İmparatorluk tarihinin bütünü ile kıyaslandığında yasak dönemleri oldukça sınırlı kalmaktadır. İmparatorluğun sonndan bir önceki içki yasağı 1790 yılında III. Selim döneminde uygulanmış akabinde ise içki ticareti ve tüketimi kadim vergilerin üzerine yeni vergiler ihdas edilerek serbest hale getirilmiştir. Osmanlı İstanbul'unun alkollü içecek talebini karşılayan bölgelerin büyük kısmının ortak özelliğı; deniz yolu ile İstanbul'a yakın mesafede olmaları, bağıcılığa elverişli olmaları, ulaşımın kolay ve nispeten düşük maliyetli olması ve içki üretiminde uzmanlaşmış bölgeler olmalarıydı. Bu çalışma 1792 yılında kurulan zecriye muhassıllığının tutmuş olduğı vergi kayıtları esas alınarak, İstanbul'a yapılan içki ticaretinde Marmara sahillerinde bulunan yerleşim yerlerinin İstanbul'a yapmış olduğı içki ticaretindeki payı gösterilecektir. Bununla beraber çalışmada, bu yerleşim yerlerinden İstanbul'a getirilen şarap ve rakı gibi alkollü içeceklerin yüzdelik oranları ve hangi yerleşim yerlerinin şarap ya da rakı üretiminde ve ticaretinde uzmanlaşmış olduğı da gösterilecektir. Son olarak çalışma, Osmanlı İstanbul'unun kırk yedi yıl boyunca toplam içki tüketiminde şarap ve rakının yüzdelik oranları ile beraber içki ticaretinde önemli paya sahip olan yerleşim yerleri de gösterilecektir.

Anahtar Kelimeler : Marmara sahilleri, içki üretimi, içki yasağı, rakı.

Yunan İsyanı Başlangıcında Osmanlı-Rus Ticarî İlişkileri (1818-1823)

Osmanlı İmparatorluğu ile Rus Çarlığı arasındaki savaşlar ve diplomatik ilişkiler ticaret ile oldukça ilintilidir. 18. ve 19. yüzyıl boyunca Türkler ve Ruslar arasında cereyan eden ağır savaşlar ve diplomasi birçok açıdan iki ülke arasındaki ticari ilişkileri şekillendirmiştir. Özellikle güç dengelerinin Ruslar lehinde değişmesi ve Osmanlı egemenliğinde bulunan denizlerin Rus ticaret gemilerine açılması ticarî ilişkilere farklı bir boyut kazandırmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu ile Rus Çarlığı arasındaki ilişkiler askerî, siyasî, iktisadî, vb. yönleri ile incelenmiş ve çok sayıda araştırmalara konu olmuştur. Buna rağmen Yunan isyanı döneminde (1821-1830) gerçekleşen Osmanlı-Rus ticarî ilişkileri, üzerinde yeterince çalışılmamış bir alandır.

Bu çalışmada esas olarak Yunan isyanının Osmanlı-Rus ticari ilişkilerinde yarattığı etkinin tespit edilmesi amaçlanmaktadır. Bu maksatla 1818-1823 yılları arasını kapsayan Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi'nde yer alan 7 Numaralı İzn-i Sefine Defteri incelenmiştir. Konu, 7 Numaralı İzn-i Sefine Defteri'nde yer alan Çanakkale ve İstanbul boğazlarından geçen Rus tüccar gemileri için verilen izn-i sefine hükümlerine dayandırılarak kronolojik ve tematik bir biçimde ele alınmıştır. Bununla birlikte konuyla ilgili mevcut araştırmalardan da yararlanılmıştır.

Yunan isyanının ilk yıllarını (1818-1823) kapsayan bu çalışma ile iki ülke arasında imzalanan siyasi ve ticari antlaşmalar değerlendirilmekte, Rusya'nın Osmanlı Devleti'nden elde ettiği ticari ve ekonomik imtiyazlar çerçevesinde Osmanlı-Rus ticarî ilişkileri ele alınmaktadır. Buna göre isyan dolayısıyla ticarete keskin bir düşüş yaşandığı tespit edilmiş ve bu yıllara göre istatistiksel olarak analiz edilmiştir. En fazla ihracatı yapılan buğday isyandan bir önceki yıla göre %87 düşmüştür. Bununla birlikte Rus tüccar gemilerinin Karadeniz ve Akdeniz arasında gerçekleştirdikleri ithalat ve ihracat oranları, gemilerin taşıdığı malların muhteviyatı ve miktarları tablolar ve grafikler halinde sunulan bu çalışmanın Osmanlı-Rus ticarî ilişkilerine katkı sağlanması hedeflenmektedir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı, Rusya, Ticaret, İzn-i Sefine, Yunan İsyanı

Dr. Ismet TOUATI
Algiers University

XVIII-XIX. yüzyıllarda Cezayir-Fransa Arasındaki Buğday Ticareti

Algeria of the Ottoman era has often been described mainly as a privateer's lair. However, although the Algerian corsair activity was very important in the 16 th and 17 th centuries, it declined sharply in the 18 th century. Our objective is to show that, in order to palliate the decline of the corsair activity income's, Algeria developed its exports of wheat, in the 18 th century, and this, especially towards France, the main customer of Algeria.

However, the sensitivity of this trade to the international context and to the modalities of management of the commercial revenues, caused the collapse of this essential branch of the Algerian economy, after about a century of boom (1725-1815).

To reveal the important growth of the Algerian wheat export, we used the methodology of statistics employed in the historical discipline. In the absence of data for the period under consideration, we had to build them ourselves from the registers of the Marseille in France, port's Office of Health, for a period covering the years 1709-1830. These registers contain about 200 000 statements from boat captains, some of which carried goods from Algerian ports. This allowed us to establish a statistical series of exceptional duration of one hundred and twenty years.

This has permitted to improve our knowledge on the history of Algerian maritime trade in the Ottoman era, especially since it has not been enough deeply studied, although it had a decisive impact on the evolution of Algeria in the modern era.

Anahtar Kelimeler: Algeria, France, wheat trade, Ottoman era

Dr. Ardian Muhaj
Institute of History, Academy of Albanological Studies

Pirasi Retoriğinin Ötesinde. Ulcinj Deniz Ticaretinin 18. Yüzyıldaki Bölge Ekonomisine Katkısı

The aim of this paper is to analyze the economic role that the maritime activity of Ulcinj navy (Turkish-Ülgün, Albanian-Ulqin) had for the regional economy of the Sancak of Shkodra during the eighteenth century. Through the analyzes of the Venetian and Albanian documentation we will try to show that the Venetians used this kind of rhetoric in order to present the mariners of Ulcinj mainly as pirates. This kind of labeling their trade rivals sometimes led to long inquiries from Ottoman authorities in order to determine the veracity of Venetian claims. The careful analyses of these documents shows that in most cases the persons accused of piracy from the Venetians, were not in fact pirates, but lawful merchants and mariners that carried local products to the Italian ports in the opposite side of the Adriatic as well as to other destinations. The volume and the value of the sea trade were much bigger than the piratical activity carried out from Ulcinj mariners. On the other side in most cases the accusations were mutual and the explanations for carrying out acts of piracy were based on previous acts carried out from the accusers. Venice had been a Mediterranean maritime actor, but, the loss of Crete turned her an Adriatic Sea power. Thus, beyond the rhetoric of mutual accusations for piracy it can be seen the power of competing commercial interests and the endeavor for commercial supremacy in the Adriatic during the eighteenth century.

Anahtar Kelimeler: Rhetoric of Piracy, Ulcinj, Eighteenth century, Sea Trade.

**Asst. Merrah Leila
Algiers University**

17-18 Yüzyıllar'da Mağribi Seyahatnâmelerine Göre Osmanlı Limanları ve Deniz Şehirleri

Osmanlı dönemi boyunca, birçok Mağribi, seyyah ve elçi sıfatıyla Osmanlı Devletinin merkezi olan İstanbul ve Osmanlı coğrafyasındaki önemli ticari ve dini yerlerini ziyaret etmişlerdir. Bu konuda, çok sayıda Faslı elçi ve seyyah, gerek kara yoluyla gerekse deniz yoluyla yapılan ticaret faaliyetleri ve liman hayatı ile ilgili kaleme almışlardır. Bunların en önemlisi, el-Tamagrouti, el-Meknasi, el-Ziyyani, Mohamet bin Osman gibi, Faslı seyahatnâmelerinde Osmanlı iç ve dış ticareti ile ilgili çok önemli tarihsel bilgiler mevcuttur. Bu bağlamda, Osmanlı ticareti ile ilgili Magribi bakış açısı incelenecek ve Osmanlı liman ve şehircilik hayatı da analiz yapılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Mağrib ülkeri, Osmanlı dış ticareti, Liman yaşamı, Seyahatnâmeler, Fas elçileri, Osmanlı Devleti

Dr. Fatih KALECİ
Necmettin Erbakan Üniversitesi

İzmir Körfezinde Vapur İşletmeciliği: Şirket-i Hamidiye (1884-1914)

İzmir Körfezi'nde vapur işletmeciliği çalışmaları, Sultan Abdülmecid'in saltanat yıllarında (1839-1861) başlamaktadır. İzmir'in 18. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren giderek bir ticaret ve liman şehri olarak hızla önem kazanması hem körfez sularına hem de uzak liman ve iskeleler arasında buharlı vapurlar çalıştırılmasını kaçınılmaz hale getirmiştir. Endüstri Devrimi ile birlikte yelkenli gemiler yerlerini giderek daha büyük kapasiteleri taşımakta kullanılan buharlı gemilere bırakmış, bu süreçte hem bu yeni gemilere sığınacak bir mekân hem de İzmir'in kentsel dönüşümünü başlatacak olan yeni bir liman ve rıhtım yapımı gündeme gelmiştir. Bir yap işlet devret modeli olarak ortaya çıkan İzmir Liman ve Rıhtımı Projesi 1867 yılında Smyrne Quay Company (İzmir Rıhtım Kumpanyası) adı verilen İngiliz işletmesine verilerek rıhtım inşaatına başlanmıştır. Yeni rıhtımın 1875 yılında tamamlanmasıyla birlikte İzmir'in deniz ticareti ve körfezdeki yolcu ve yük taşımacılığı farklı bir boyut kazanmıştır. 1851'de İstanbul'da Boğaziçi'nde vapur işletmeciliğine başlayan Şirket-i Hayriye'nin kurulmasıyla birlikte 1880 yılına kadar Körfez sularında bilhassa yabancı birçok vapur işletmesinin imtiyaz almak için resmi makamlara başvuruda bulundukları tespit edilmiştir. Ancak bu imtiyaz girişimleri İdare-i Aziziye (Daha sonra İdare-i Mahsusa) tarafından geri çevrilmiştir. Yahya Hayati Efendi'nin girişimleri sonucunda körfez sularında vapur işletmeciliği imtiyazı 1883 yılında kurulan "Hamidiye Vapur Şirketi (Şirket-i Hamidiye)"ne verilmiştir.

Bu çalışmada, 1883 yılında kurularak 1884 yılından itibaren seferlerine başlayan Şirket-i Hamidiye'nin kuruluş amacı ve aşaması, hizmetleri, iktisadi yapısı (gelirleri ve giderleri, taşıdığı yolcu sayıları vb.) ortaya konulmaya çalışılmıştır. Yapılan incelemeler ve analizler sonucunda Şirket-i Hamidiye'nin Körfez sularındaki vapur işletmeciliği ve kent içi deniz ulaşımı açısından önemi ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Anahtar Sözcükler: Şirket-i Hamidiye, İzmir, Osmanlı Devleti, Deniz Ulaşımı.

Dr. Öğr. Üyesi Murat KORALTÜRK
Marmara Üniversitesi

Şirket-i Hayriye'nin Gayrimüslim ve Yabancı Kaptan ve Çarkçıları

Osmanlı Devleti'nin memurları için son dönemde başvurduğu sicill-i ahval defterleri uygulamasının bir benzerini, bir devlet kuruluşu olmayan Şirket-i Hayriye'nin de kullandığı anlaşılmaktadır. Şirket-i Hayriye, bütün çalışanlarına dair sicil defterleri ve her bir çalışanı için sicil dosyası oluşturur. Bu defterlerde çalışanın doğum tarihi ve yeri, baba adı, eğitim durumu, sahip olduğu şahadetname, işe başlama, işten ayrılma, maaş miktarı, kazandığı ödüller, aldığı cezalarla ilgili bilgiler yer alır.

Bu defterler ve sicil dosyaları TDİ Genel Arşivi'nde bulunmaktadır. Bu bildiride anılan defterlerden ulaşılanlarda yer alan gayrimüslim ve yabancı çalışanlar arasında bulunan kaptan ve çarkçıların hal tercümeleri gün ışığına çıkarılmaktadır. Bu defterlerdeki kayıtlar sayesinde Şirket-i Hayriye'nin istihdam ettiği gayrimüslim ve yabancılar arasında yer alan kaptan ve çarkçıların kısa biyografilerine ulaşmak mümkün olmuştur. Özellikle yalnızca adları bilinen, kimileri şöhret yapmış bu kişilerin kimlik bilgileri ve kariyerlerine dair artık daha çok bilgi elde mevcuttur. İlerde yapılacak çalışmalarla kaptan ve çarkçıların yanı sıra Şirket-i Hayriye'nin istihdam ettiği diğer gayrimüslim ve yabancıların hal tercümelerinin de tespiti ile Şirket-i Hayriye'nin çalışanları arasında yer alan gayrimüslim ve yabancıların genel profiline dair daha çok söz söyleme şansı elde edilecektir. Çalışma, Şirket-i Hayriye'nin bütün çalışanlarını kapsayacak hacme ulaşma şansını bulursa Şirket-i Hayriye'nin genel çalışan profilini tanımlama imkânı da elde edilecektir.

Anahtar Kelimeler: Şirket-i Hayriye, yabancılar, gayrimüslimler, kaptanlar, çarkçılar

İstanbul'daki Venedik Dragomanlarının Doğu Akdeniz Ticaret ve Seyrüseferindeki Rol ve Görevleri (1770-1797)

Doğu Akdeniz limanları 1770 senesinde Rus himayesi ve bayrağı altında yağma yapan Rum korsan gemileriyle doludur. Venedik Donanma Proveditor Generali Venedik Cumhuriyeti ve Osmanlı İmparatorluğu arasındaki barışın muhafazası, aradaki dostluğun devamı için bu korsan gemilerinin Venedik'in emri altındaki limanlara uğramalarını önlemek ve onları uzaklaştırmak için birtakım tedbirler almıştır. İstanbul'daki Venedik dragomanlarının görevi temsil ettikleri devletin bütün bu çabalarını Osmanlı ricaline iletmek, onların şikâyetleri ve tavsiyelerini dinleyip Venedik Cumhuriyeti'ne bildirmek ve Baylos'un bu husustaki emirlerine riayet etmektir. Venedik görevlileri, Osmanlı esirleri, gemileri ve mallarının Rum korsanların ellerinden kurtarılmasında ve Osmanlılara müdafaa için mühimmat temin edilmesinde aracılık etmişlerdir. Rus korsanların Akdeniz'deki faaliyetleri de Osmanlı-Venedik sulhuna zarar vermektedir. Bu durum 1789 senesi Eylül ayında açıkça görülmüştür. Reisülküttap o tarihte Venedik tebaasına mensup birtakım şahısların kendi topraklarından göç ederek Takımadalar'daki Rus korsanlara katıldıklarını haber almış, Venedik Baylosu Nicolò Foscari'ni derhâl ikâz etmiştir. Baylos, Reis Efendi'ye bu konuda izahatta bulunurken Dragoman Giovanni Ralli'nin tecrübe ve yardımından istifade etmiştir. Dragoman Ralli Venedik korsanlarının şikâyet edildiği belgelerin çelişkilerle dolu olduğu konusunda Reis Efendi'yi iknâ etmiş, Baylos da kıyılardaki Venedik yetkililerine haber verip Osmanlılarla olan dostluk ve barışa zarar verecek kötü niyetli tebaa mensuplarını önlemelerini emretmiştir. 1796 senesinde Venedik ticareti için olumlu gelişmeler yaşanmıştır. Giovanni Ralli ve Carlo Medun adlı dragomanlar Venedik gemilerinin İstanbul'a giriş serbestliği için Kapudan Paşa'dan izin almayı başarmışlardır. Venedik Senato kararları bu gelişmeler hakkında önemli bilgiler vermektedirler.

Anahtar Kelimeler: Venedik Cumhuriyeti, Osmanlı İmparatorluğu, Dragoman, İstanbul, Rum ve Rus korsanlar, Doğu Akdeniz, Ticaret, Seyrüsefer ve Emniyet.

Dr. Arşiv Uzmanı Mehmet KORKMAZ
Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri

**Son Dönem Osmanlı Bahriyesinde İstihdam Edilen Gayrimüslimler Hakkında
Bazı Tespitler**

Çeşitli uzmanlık alanlarına sahip, farklı din ve milliyete mensup kişilerin öteden beri Osmanlı donanmasında ve tersanelerinde istihdam edildiği bilinmektedir. Bunlar arasında İmparatorluğun kendi tebaasından ve değişik yerlerden gelen kişiler olduğu gibi donanmanın modernizasyonu için Avrupa ülkelerinden gelen uzmanlar da bulunmaktadır. Bu bildiride son dönem Osmanlı bahriyesinde görev alan gayrimüslim Osmanlı tebaası üzerinde durulacaktır. Bunların hangi birimlerde çalıştırıldıkları, eğitim durumları ile mesleki ve uzmanlık alanlarına ilişkin arşiv belgelerinden elde edilen bilgiler paylaşılacaktır. Böylelikle askerî bir kurumda personel istihdamı uygulamaları içerisinde gayrimüslim Osmanlı vatandaşlarının durumu ortaya konulacaktır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, gayrimüslimler, bahriye, tersane, istihdam.

Arş. Gör. Esen SALARCI BAYDAR
Bartın Üniversitesi

Akdeniz Ticaretinde Bir Uygulama: Fidyeye ile Özgürlüğü Satın Almak

Esir, savaşta düşman eline geçen, tutsak olan kimsedir. Esaretin başlamasıyla başkasının tahakkümü altında yaşam başlamış olur. Kişi sahibinin kölesi olarak yaşamını devam ettirirken esaretten kurtulabilir. Bunun için çeşitli yollar mevcuttur. Fidyeye ödemek, mübadele olunmak, devletlerarası anlaşmalarla serbest bırakılmak, kaçmak veya azat edilmek bir esir için hürriyete kavuşmanın yollarından bazılarıdır. Bu yollardan fidye ile özgürlüğe kavuşmak o dönem devlet toplumlarının kullandığı yollardan bir tanesidir. Osmanlı Devleti'nde esir olarak bulunanlar ve devletin kendi reayası da fidyelerini ödeyerek serbest kalmaktadırlar. Aslında bu durum Akdeniz'de devletlerin ve kişilerin gelir kapılarından bir tanesidir. Fidyeye işi ile ilgilenen gemi kaptanları, kefalet yöntemi ile fidyelerini ödeyenler, bunların yanında devletlerin esirleri kurtarmak ve fidyelerini ödemek için kurdukları çeşitli vakıflar mevcuttur. Bu çalışmada esaretten kurtulma yollarından biri olan fidye ve fidye ödeme yolları üzerinde durulmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Fidyeye, Esir, Kefalet

Trabzon Ölçeğinde Deniz Ticaretinin Kara İle İrtibatı: Bedesten ve Hanlar

Günümüzde olduğu gibi geçmişte de ağır metallerin ucuz yoldan taşınmasında tercih edilen deniz taşımacılığı ticarete de etkinliğini korumaktadır. Bu yönüyle deniz ticaretini anlamlı kılan ve kâra dönüştüren unsur onun kara ile irtibatıdır. Binaenaleyh deniz ticareti aracılığıyla ön plana çıkan ürünler ancak kara irtibatıyla halka arz edilmektedir. Burada her ne kadar ilk adımda limanlar göz önünde bulundurulsa da ticaret emtiasının halka sunulduğu yerler başında bedesten ve hanlar gelmektedir. Genellikle deniz kenarlarında limana yakın yerlerde inşa edilen bu mimari yapılar uluslararası ve yerel ticaretin en önemli göstergeleri arasında yer alır. Bu yönde Karadeniz ticaretinde ciddi bir yerde bulunan Trabzon'daki bedesten ve hanlar üzerinden çeşitli örneklerin ortaya konulması dikkat çekicidir. Zira Trabzon, Akdeniz yanında kuzeyin kara parçası ile Balkanlar ve Rumeli kıyılarının önemli ticaret emtiasının Karadeniz üzerinden deniz aracılığıyla doğuya aktarıldığı önemli şehirlerdendir. Burası daha Türklerin eline geçmeden önce bile Ceneviz ve Venediklilerin uluslararası ticarete önemli bir yere sahipken Osmanlılar zamanında da iskeleleri, bedesten ve hanlarıyla bu ticaretin devamını sağlamıştır.

Merkezi çarşılarla doğudan irtibatlı olan bedesten ve hanların konumlandırılmasında deniz ticareti daima etkili olmuştur. Bu çalışmada bu husus arşiv kayıtları ve çeşitli seyahatnamelerle vurgulanırken bedesten ve hanların şehrin ticaretindeki önemi üzerinde durulacaktır. Ayrıca bedesten ve hanların işletimi yanında kısmi de olsa mimari yapıları hakkında da bilgiler aktarılacaktır. Bahsi geçen değerlendirmede bilhassa klasik dönem Osmanlı Trabzon'undan örnekler tespit edilerek deniz ticaretinin kara ile irtibatı yönünde bedesten ve hanlar ile ilişkileri izah edilmeye çalışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Trabzon, Deniz Ticareti, Bedesten, Han

Sakız Adasının Girit Savaşı Ve Sonrasındaki Yeri Ve Önemi Hakkında Bazı Notlar (1645-1680)

XVII. yüzyılda Osmanlıların elinde bulunan Sakız adası, sürekli deniz ticaretinin yapıldığı ve Osmanlıların Batı Anadolu kıyılarındaki önemli limanlarına yakınlığı nedeniyle ehemmiyet arze eden önemli merkezlerden biriydi. Önemli bir ticaret merkezi olduğu için, sık sık tehlikeye maruz kalmasına rağmen Osmanlıların ekonomisine ciddi katkılar sağlamaktaydı. Sakız Adası, Osmanlı ve Avrupa tüccarları için bir ara durak konumundaydı. Karadeniz'den, batıdan, güneyden, Kuzey Afrika'dan ve Anadolu kıyılarından gelen tüccar gemileri için bazı zamanlarda bir ana varış noktası özelliğine sahipken, bazen de Osmanlı Devleti ile Batı Akdeniz ve Avrupa arasında bir ara liman niteliğini taşıyordu. Osmanlı Devleti'nin Avrupa topraklarından gelen tacirleri için de Anadolu'ya geçmeden önce konakladıkları önemli bir merkez özelliğine sahipti. Ada, Osmanlılar için ekonomik öneminin yanı sıra askeri ve siyasi özellikler açısından da son derece hayati bir fonksiyona haizdi. Özellikle Girit Savaşı'nda Kandiye ve çevresine yapılan askerî seferler için Osmanlı ordusunun toplanma merkezlerinden biri konumundaydı. Özellikle, İzmir'den ve İstanbul'dan çıkan gemilerin önemli bir uğrak merkezi idi. İstanbul'dan ve Osmanlı'nın diğer hakim olduğu yerlerden askerler Sakız adasında Kandiye'ye gitmek için toplanmaktaydı. Nitekim, 22 Nisan 1667 tarihinde Sakız'dan piyade yüklü 6 Ceneviz gemisi Kandiye'ye doğru yola çıkmıştır. 14 Ekim 1668'de ise İzmir'den Kandiye'ye gitmek üzere mühimmat yüklü üç kadirga Sakız'a doğru yola çıkmıştır. Benzer şekilde 20 Nisan 1669 tarihli Sinibaldo Fieschi'nin gönderdiği raporda Sakız adası'ndan Kandiye için 10 kadirga hareket etmiştir. Sakız adası aynı zamanda korsanlığın önemli merkezlerinden biri konumundaydı. Özellikle Avrupa ticaret gemileri Sakız adası ve çevresinden geçerken bu duruma maruz kalabiliyorlardı. Örneğin, 4 Nisan 1668 tarihli belgeye göre İzmir'den İskenderiye'ye giden bir Ceneviz ticaret gemisi Sakız adası açıklarında Tunuslu korsanların saldırısına uğramıştır ve korsanlar gemiyi Tunus'a götürmüştür. 26 Mart 1674'te İzmir'deki Ceneviz Konsolosu Gio. Luigi Gentile'nin Cesare Gentile'ye yazdığı mektuba göre Sakız adası civarında Trablus korsanları hariç toplam 14 berberi korsan gemisinin bulunduğu belirtilmektedir. Benzer şekilde 12 Haziran 1674 tarihinde İzmir'deki Konsolos Giovanni Luigi Gentile'nin Cenova hükümetine gönderdiği mektuba göre Sakız adasında 16 Tunus'lu ve Trablusgarp'lı korsan gemisi bulunmaktadır ve bunlar Sakız adasından çıkan ve adaya giren tüccar gemilerine büyük zararlar vermektedir. Nitekim, İzmir'deki Ceneviz konsolosu Luigi Gentile'nin yazdığı mektuba göre Fransız Asia adlı gemi de İzmir'den İskenderiye'ye giderken Sakız sularında garp ocakları korsanları tehlikesinin belirmesinden dolayı bir süre bekletilmektedir. Sakız adası aynı zamanda hem ticaret merkezi hem de Avrupa devletleri için bir haber alma merkezidir. Nitekim, 12 Haziran 1674 tarihli belgeye göre Sakız adasında yalnızca biri İngiliz diğeri de Fransız iki gemi bulunmaktadır. Bunlardan İngiliz olanı İngiltere'ye gitmek için diğeri Fransız olan ise bazı zamanlarda Ceneviz yönetimine haber vermek için burada bulunmaktadır. Ada aynı zamanda önemli hastalıkların görüldüğü merkezlerden biri konumundaydı. Mesala, 31 Aralık 1671 tarihinde Cenevizlilerin İzmir'deki konsolosu Ottavio Doria'nın merkez Cenova'ya gönderdiği mektuba göre Sakız adasında veba hastalığı devam ediyordu ve günde 12-14 kişi hayatını kaybetmekteydi. Sakız Adası özelinde örneklerin sayısını arttırabilecek bilgiler varsa da ticari mallar, liman kentleri, tüccarların faaliyetleri ve korsanlık başlı başına bir kitabın konusunu oluşturabileceğinden, resmin bütünü aydınlatan bazı örnekler üzerinden bir değerlendirme yapılacaktır. Çalışmamızın temel kaynağını Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Cenova Devlet Arşivi (Archivio di Stato di Genova) konsolosluk mektupları ve raporları ile İngiliz Milli Arşivi'nde (The National Archives), SP (State Papers) koleksiyonunda bulunan defterler teşkil edecektir.

Anahtar Kelimeler: Sakız Adası, Osmanlılar, Ceneviz, Girit Savaşı, Korsanlık, Ticaret

Dr. Öğr. Üye. Fatma ŞİMŞEK
Akdeniz Üniversitesi

Meyis Adası Özelinde Ada-Ana Kara İlişkisine Bir Bakış (XIX. Yüzyıl)
(Karşının Kıyısı, Kıyının Karşısı)

Kıyı genellikle kara ile denizi birbirinden ayıran sınır olarak kabul edilmektedir. Bu nedenle deniz ve kara söz konusu olduğunda kıyının, birbirlerinden farklı bu dünyaları “tanımlayan”, “ayıran” zaman zaman ise birbirlerini “sınırlayan” anlamları hep ön plana çıkarılmıştır. Aslında ayırıcı ve sınırlayıcı özelliklerinin ötesinde kıyıların aynı zamanda kara ile denizin birleştiği yerler olduğunu çoğu zaman göz ardı ederiz. Bu bakımdan kıyılar sadece coğrafyanın değil denizci ile kara toplumlarının karşılaştığı ya da en azından birbirine karıştığı bölgelerdi. Özellikle kıyının hemen ötesinde kendine göre bir yaşam ve üretim kültürü olan adalardan bahsedilecek ise kıyı bölgelerinin birleştirici rolü Doğu Akdeniz’de daha da anlamlıdır. Çünkü Akdeniz’in bu kesiminde kıyı adalarının sık olması genel bir durumdur ve anakaraya 100 km’den fazla uzaklıkta olan ada hemen hemen yoktur.

Kendi mikro kozmoslarında kısıtlı doğal kaynakları ile varlıklarını devam ettirme çabasındaki özellikle küçük adalar ve sakinleri için kıyılar hayati önem arz etmektedir. Braudel’in deyimiyle ada olmanın doğası gereği hiçbir ada, ertesi günkü yaşamını garantiye alamadığından birbirleri ve anakara ile ilişkileri son derece önemliydi. Bu bakımdan adalıların uzmanlaşmış oldukları süngercilik, balıkçılık, gemi inşa faaliyetlerini de içerecek şekilde denizcilik, ticaret, kılavuzluk gibi faaliyetlerin yanı sıra korsanlık veya kaçakçılık gibi illegal faaliyetlerin yöneldiği yerler genellikle kıyılar ve kıyı yerleşimleri olacaktır. Bu çerçevede oldukça küçük yüzölçümü ve kısıtlı kaynaklarına rağmen stratejik önemi ve uzman oldukları faaliyetleri ile kıyıya oldukça yakın Meyis adası ile karşı kıyısındaki Kaş (Andifli) ile ilişkiler ele alınacaktır. Ayrıca siyasi-iktisadi-sosyal yönden bu ilişkilerin yürütülmesinde, Osmanlı yönetim mekanizmasının rolü ve sorunların aşılmasında merkezin ne gibi çözüm yollarına başvurduğu incelenecektir. Bununla birlikte hem adalı olmaları hem de Yunan milliyetçiliği ve 19. Yüzyıldaki diğer gelişmeler nedeniyle Meyis sakinlerinin Osmanlı yönetimine karşı tutumlarına değinilecektir. Bununla birlikte anakaraya çok yakın olması nedeniyle ada veya adalılık gibi bir kategoriye dâhil edilip edilmeyeceği sorunsalıyla birlikte Osmanlı yönetimi ve ada sakinleri arasındaki siyasi-iktisadi ilişkileri etkileyen diğer aktörlerle birlikte ele alınacaktır.

Anahtar Kelimeler: Meyis, ada, anakara, Antalya, Kaş, kaçakçılık, yağma

Dr. Hicabettin SARI

Fransız Kaynaklarına Göre Güney Marmara Limanları ve Adaları

“Fransız Kaynaklarına Göre Güney Marmara Limanları ve Adalar” konulu bu bildiri çalışmasının hazırlanma amacı, Antik dönemde Propontis (Öndeniz) adlandırılan Marmara Denizi'nin güney sahil şeridinde yer alan liman şehirlerinin ve adaların tarihi, ticari ve askeri önemi hakkında Fransız basınında verilen bilgileri kamuoyumuza aktarmak, bu liman ve adaların iç ve dış tanıtımıyla tarihlerinin yazımıyla araştırmalarına katkıda bulunmak, genç araştırmacılara kaynak ve yeni araştırma pistleri sağlamaktır. Paris'teki Fransız Milli Kütüphanesi basın arşivlerinde konumuzla ilgili yapılan uzun ve özverili tarama çalışmaları sonucunda birçok belge edinilmiştir. 1919 Versay Antlaşması'na kadar organ sayısı ve tirajları ve de okunurlukları bakımından Dünya'nın en büyük basınıyken bu antlaşmayla birlikte ve sonrasında İkinci Dünya Savaşı'na kadar Anglosakson basını ile üstünlük yarışını sürdüren Fransız basını milletlerarası tarih araştırmalarında son derece yoğun başvurulmuş bir kaynaktır. Böylesi değerli bir kaynaktan beslenmesi ve daha önce hiçbir yerde işlenmemiş olması itibarıyla bildiri çalışmamız zengin ve ilginç bir bilgi paylaşımı olacaktır.

Anahtar Kelimeler :Güney Marmara limanları, Fransız Milli Kütüphanesi.

XVI.-XVIII. Yüzyıllarda Bandırma İskelesinin Bölgesel Ticaret Açısından Önemi

Bandırma ilçesi, günümüzde oldukça gelişmiş küçük ve orta ölçekli sanayi tesisleriyle; şu anda 150 binlerde olup devamlı artan azımsanmayacak bir nüfus potansiyeliyle; İstanbul-Balıkesir-Bursa-İzmir-Çanakkale gibi sanayi ve turizm açısından öne çıkmış şehirlerin merkezinde yer alan konumuyla dikkati çeken bir avantaja sahiptir. Bu konumunu destekleyen önemli faktörlerden biri de yoğun gemi trafiğine sahne olan ve tarihi bir geçmişi bulunan limanıdır.

Osmanlı Arşivi'nde Bandırma iskelesiyle ilgili en eski tarihli kayıt 1522 yılına aittir. Bu tarihlerde sadece kırk beş vergi hanesi yani yaklaşık 200-250 civarında nüfusu bulunmasına rağmen, iskelenin üç yıllık geliri 60 bin akçe civarındaydı. Köyün diğer vergi gelirlerinin 14 bin akçe olduğu göz önüne alındığında, dört misli gelire sahip olan iskelenin daha XVI. yüzyılın başlarında bile önemli bir işlevinin olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu tarihlerde sadece Rumların yaşadığı Bandırma'ya Celali isyanları sebebiyle yerlerini terk eden Ermenilerin de yerleşmeye başlamasıyla ticaret gelişmiş ve iskelenin önemi daha da artmıştır. 1591'de Haydar Çavuş isimli devlet görevlisinin iskelenin bulunduğu mevkiye cami, mektep, hamam, dükkanlar ve evler inşasıyla iskele civarı fiziki doku açısından da gelişmeye başlamıştı. Zamanla bu civarda mahzenler ve çeşitli ticari yapılar inşa edilmiş; hemen her tür esnafın bulunduğu çarşı yanında çıra pazarı, saman pazarı ve araba pazarı gibi iktisadi mekânlar da oluşmaya başlamıştı.

Bandırma art alanında yetişen ürünler ve civar yerlerin ticaret malları Bandırma üzerinden başta İstanbul olmak üzere çevre bölgelere gönderilmekteydi. Denizli tüccarının malları bile Karadeniz limanlarına Bandırma iskelesi üzerinden nakledilmekteydi. Zahire, saz, hasır, çeşitli tüccar malı, odun, kuzu, mermer, ipek, saman ve ham gümüş gibi çeşitli hammadde ve mamullerin nakledildiği iskelede İstanbul gümrüğüne tabi bir gümrük de kurulmuştu. Önemi fark edilen bu iskeledeki ticari faaliyetleri takip etmek üzere Venedik Devleti de bir konsolosluk açmıştı. Bu iktisadi hareketlilik sonucu İstanbul ve Bandırmalı yatırımcılar arasında ortak ilişkiler de tesis edilmekteydi. Sikke yasağı ve İstanbul'a ev göçü yasağı gibi idari ve mali yaptırımlar da, tüm ülke iskelelerinde olduğu gibi Bandırma iskelesinde de uygulanmaktaydı.

Bu tebliğde, oldukça yoğun ticari ve iktisadi hareketliliğe sahne olan Bandırma iskelesinin önemi, Osmanlı klasik döneminin arşiv kaynakları ışığında ortaya konulmaya çalışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Bandırma iskelesi, gümrük, pazar, gemi reisleri

