Journal of Current Researches on Social Sciences
(JoCReSS)
www.stracademy.org/jocress
ISSN: 2547-9644

Year:2017
Volume: 7
Issue: 3

Crossref doi: 10.26579/jocress-7.3.11

Development of the Port Cities in Turkey: Hinterland and Networks

Yasemin NEMLİOĞLU KOCA[1]

Keywords
Port Cities, Maritime, Geography, Ottoman State.

Abstract
Port cities are admitted as a place of change and transformation by the effect of trade. The Anatolian cities, which are on the shores of two large inland seas the Mediterranean and the Black Sea, are the intersection of the most busiest and vibrant trade routes of the world. Istanbul, Izmir and Trabzon, which were developed by using the advantages of their geographical locations, were the commercial centers of the Ottoman State as the main port cities. In the development of these cities, maritime trade was the dominant economic element and at the same time, it was affecting on the formation of the socio-cultural structures of the cities. The port cities, which are the modernization/exchange center in every period, have served as an economic channel for the other cities by its hinterlands and networks and became the gateway to the world of inner regions. While the maritime trade changed the structure and economy of these cities, it also caused to periods of rising and falling. Furthermore the port cities were a mirror of the state: the change of cities reflects the economic and social structures of the Ottoman State. In this study, an attempt has been made to explain by archival documents the port city features and its connections with hinterlands as geographically and economically; the developments of maritime activities of Istanbul, Izmir and Trabzon which were stand out as the port cities in the Turkey in the 19th century.

Article History
Received
05 Oct, 2017
Accepted
08 Nov, 2017

Türkiye'de Liman Şehirlerinin Gelişimi: Ard Bölge ve Ticari Ağlar

Anahtar Kelimeler
Liman Şehirleri, Denizcilik, Coğrafya, Osmanlı.

Özet
Liman şehirleri ticaretin etkisiyle değişim ve dönüşümün mekanı olarak kabul edilirler. İki büyük iç deniz Karadeniz ve Akdeniz'in kıyılarında yer alan Anadolu şehirleri, dünyanın en işlek ve canlı ticaret yollarının kesiştiği şehirlerdir. Coğrafi konumlarının avantajlarını kullanarak gelişen İstanbul, İzmir ve Trabzon başlıca liman şehirleri olarak Osmanlı Devleti'nin ana ticari merkezleriydi. Bu şehirlerin gelişmesinde deniz ticareti baskın ekonomik unsuru oluştururken, aynı zamanda sosyo-kültürel yapılarının oluşumunda da etkiliydi. Her dönemde modernleşmenin ve değişimin merkezi olan liman şehirleri, ard bölgeleri ve ticari ağlarıyla diğer bölgelerdeki şehirler için ekonomik kanal görevi görmüş, iç bölgelerin dünyaya açılan kapıları

[1] Corresponding Author. Yrd. Doç. Dr., Kocaeli Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, y.nemlioglukoca@kocaeli.edu.tr

Makale Geçmişi
Alınan Tarih
05 Ekim 2017
Kabul Tarihi
08 Kasım 2017

durumuna gelmiştir. Deniz ticareti bu şehirlerin yapısal ve ekonomik olarak değişimini sağlarken, süreç içinde yükseliş ve gerileme dönemleri yaşamalarına da neden olmuştur. Liman şehirleri devletin bir aynasıdır: Şehirlerin değişimi, tarihsel olarak Osmanlı Devleti'nin ekonomik, siyasi, sosyal ve kültürel yapısını da yansıtır. Çalışmada 19.yy.da Türkiye'de liman şehirleri olarak öne çıkan İstanbul, İzmir ve Trabzon'un denizcilik etkinlikleriyle gelişimleri, coğrafi ve ekonomik olarak liman şehri özellikleri incelenerek ard bölgeleriyle bağlantıları ve ticari ağları arşiv belgeleri üzerinden açıklanmıştır.

1. Giriş

Denizyolu, taşınan yükün büyüklüğü, coğrafi erişim, ülkeler ve kıtalararası toplu taşıma gibi özellikleriyle ulaştırma sistemleri içerisinde en fazla tercih edilen yoldur. Ülkelerin giriş-çıkış kapıları olan limanlar ise, kara ve deniz ulaştırmasını noktasal olarak birbirine bağlamaları nedeniyle ekonomik merkezler olarak öne çıkarlar. Bu özellikleriyle limanlar sadece ülke ekonomisi için değil küresel ticaretteki mal akışının sağlanmasında da rol oynarlar.

Genel tanımıyla liman, su alanlarında demirleme yapılabilen; rıhtım ve iskelelerine gemilerin yanaşabildiği; gemiden kıyıya, kıyıdan gemiye yük ve yolcu naklinin yapıldığı; gemilerin barınma, korunma ve diğer ihtiyaçlarının karşılandığı; yüke yönelik işlemler için tesisleri ve donanımı bulunan; ticari etkinliklerin yürütüldüğü sınırlandırılmış kara ve deniz alanlarıdır. Limanlar gemiye ve yüke yönelik yük elleçleme, depolama, kumanya, yakıt ve araç-gereç temini, acentelik, gümrükleme, sigortalama ve gemi inşa-onarımı gibi etkinliklerle hizmet üretimi sağlarken, çevre alanlarla etkileşim yaratarak şehrin yapısal dokusunu da değiştirirler. Şehir, zaman içinde liman ve çevresindeki etkinliklerin çeşitliliğine bağlı olarak alansal olarak genişlerken, liman bölgesi şehrin dış dünyayla bağlantı noktası ve sosyo-ekonomik merkezi durumuna gelir. Bu özelliğiyle liman şehirleri, uluslararası etkileşime açıklık ve ilişkideki süreklilik nedeniyle sosyo-kültürel gelişmenin ve değişmenin en hızlı yaşandığı şehirlerdir.

Liman şehirlerinin ortak özellikleri su ile olan ilişkileridir ve bu coğrafi özellik diğer şehirlerden farklı olarak gelişmesine ve karakter kazanmasına neden olur. Tarihteki büyük şehirlerin gelişimlerine bakıldığında, kıyılarda yer alan ve deniz ulaşımına sahip şehirlerin ticaretle zenginleştikleri ve ekonomik güçleriyle öne çıktıkları görülmektedir. Liman şehirleri stratejik, jeoekonomik ve jeopolitik özellikleriyle her dönemde ülkelerin en önemli ticaret ve üretim merkezleri olmuştur. Özellikle Coğrafi Keşifler sonrasında sömürgeciliğin yayılması, başta Avrupalı devletlerde olmak üzere tüketimin artmasıyla hammadde ve mal akışının hızlanması ve dolayısıyla deniz ticaretinin yoğunlaşması liman şehirlerinin gelişimini hızlandırmıştır. 19. yy. itibariyle ise Sanayi İnkılabı sonrasında kapitalist sistemin yarattığı üretim ve tüketim biçimlerinin değişikliği ve buna bağlı olarak ticari ilişkilerin yoğunlaşması, limanları malın depolandığı, dağıtıldığı, el değiştirdiği ve gümrüklendiği alanlar konumuna getirdi. Bu dönemde iki gelişme dünya ticaretinde liman şehirlerinin önemini daha da arttırdı. Bunlardan birincisi demiryollarının inşaasıyla iç bölgelerin kıyı bölgelere bağlanması ve büyük miktarlı yüklerin ulaştırma olanaklarının artması; ikincisi ise buharlı gemilerin yapılmasıyla ulaşımın hızlanması ve deniz ticaretinde doğal etmenlerin etkisinin azalmasıdır. Taşıma teknolojisinde yaşanan bu gelişmelerle birlikte taşımacılık

işleminin ülkelere gelir getirmesi, uluslararası deniz ticaretinin sektör olarak örgütlenmesini sağlamıştır. Sonuç olarak ülkelerin ticari, kültürel ve sosyal odak noktası haline gelen liman şehirleri, iç bölgeleri de etkileyen bir fonksiyona kavuşmuş; demiryolları, karayolları ve denizyollarının kesişme alanı olarak, yaygın ve sistematik ulaşım ağını örgütleyen ve kontrol eden başlangıç ve bitiş noktaları durumuna gelmiştir.

Coğrafi bir kavram olan ard bölge (hinterland), limanı besleyen ya da limanın beslediği, limanın ticari ağlarla (networks) bağlandığı ve etkilediği coğrafi alan olarak tanımlanır. Tanımdaki coğrafi bölge doğal koşullardan etkilenmekle birlikte, daha çok ekonomik hareketliliğe bağlı olarak gelişen ve genişleyen ticari dağıtım alanını belirtmektedir. Özellikle ticari ve sanayi karakterli yüklerin ulaşım sistemleri sayesinde geniş bölgelere ulaştırılması, ard bölge kavramının liman şehirlerinin fonksiyonlarından biri olarak kabul edilmesini sağlamıştır. 19. yy.da buharlı gemilerin deniz ulaşımında kullanılmaya başlaması ve limanları iç bölgelere bağlayan demiryollarının gelişmesi, limanların etki alanlarının ve büyüklüğünün belirlenmesinde ard bölge kavramının kullanılmasına neden olmuştur. Üretim miktarlarının artması ve malların bölgeler arasında taşınmasıyla limanlar, yüklerin depolama alanı olmaktan çıkmış ve ard bölgelere yükün aktarıldığı transit merkezler durumuna gelmiştir. Bununla birlikte limanların denizaşırı kurduğu ticari ağlar ve etkinlikler ön bölge (foreland) kavramını oluşturur. Diğer bir deyimle, ard bölge limanın ulaşım ve ticari ağlarla bağlandığı kara alanlarını oluştururken, ön bölge limanın ticari ağları bulunan deniz aşırı alanları içermektedir. Bunun sonucunda, bir limanın ard bölgesi ve ön bölgesinin toplamı o limanın etki alanını oluşturmaktadır. Bir limanın etki alanının büyüklüğü ise ard bölgesinin büyüklüğüne, ulaşım ağlarının gelişmişliğine ve düzenliliğine, ön bölgesiyle olan ticari bağlarına ve etkinliklerin sürekliliğine bağlıdır.

Limanlar, ulaşım sistemleriyle bağlanan üretim ve tüketim alanlarını içeren ard bölgelerinin yanı sıra ticari ağlarını oluşturan ön bölgelerinin de etkinliğiyle liman şehirlerinin yapısal fonksiyonlarını belirler. Ekonomik yapı içinde arz-talep ilişkisinin zaman içindeki değişimi nedeniyle liman şehirlerinin etki alanını kesin sınırlarla belirlemek oldukça güçtür. Bununla birlikte bir liman şehrinin etki alanı limanın coğrafi ve özel konumuna, pazar şartlarına, bulunduğu ülkenin ekonomik ve siyasal yapısına, ülkenin dünya ticaretindeki yerine doğrudan bağlıdır. Bu doğrultuda etki alanı belirlenen limanlar bölgesel, küresel ve transit limanlar olarak sınıflandırılırlar ve dünya ticaretinde bu konumlarına göre talep görürler. İşlem hacimleri yüksek olan limanlar çevrelerindeki limanların etki alanlarını da etkileyebilir ve hatta kendi alanına dahil edebilir.

2. Osmanlı Devleti'nde Liman Şehirlerinin Gelişimi

Kuruluşundan itibaren fetih siyasetini ticaret yollarına sahip olma üzerine kuran Osmanlı Devleti, özellikle İpek ve Baharat Yolları'nın son durakları olan Akdeniz limanlarını kısa zamanda topraklarına kattı. 16. yy.da bilinen dünyanın en büyük iç denizleri olan Karadeniz ve Akdeniz, klasik söylemde bir Türk gölü haline geldi. 16. yy.da, 3 kıtada 5 milyon km^2 ulaşan alanı, büyük nüfusu, üretici-tüketici özelliğiyle ülke, dünya ticaretinin merkezini oluşturmaktaydı ve denizyolu bu ticaretin ana ulaşım aracıydı. Genişleyen devletin eyaletlerine ulaşım denizyoluyla sağlanırken, başkent İstanbul'un merkez alındığı yoğun ve yaygın bir ticaret ağı söz konusuydu.

Bu ticaret ağı, karada ve denizde ana hatlarla büyük limanlar üzerinden bağlanmakta, ürünler limanlardan diğer şehirlere dağıtılmaktaydı. Taşımacılık, ordunun ve başkentin ihtiyaçlarının karşılanması için eyaletlerden mal akışının sağlandığı ve seferlerde lojistik desteğin verildiği, limanlar üzerinden yürütülen bir tedarik zinciri sistemiydi. Bununla birlikte devlet hem ekonomik, hem de siyasi nedenlerle denizlerinde tam bir kontrol sağlamak amacıyla 18. yy.a kadar yabancı tüccarlara karşı sınırlamalar getirmişti. 18. yy. itibariyle ise Avrupalı devletlere verilen imtiyazlar sonrasında yabancı tüccarlara gemileriyle ticaret hakkı tanınmış, gümrük vergisi oranları düşürülmüş, böylelikle Osmanlı pazarı dışarıya açılmıştı.[2] Zamanla devletin ithal ettiği malların lüks tüketim ürünleri, ihraç ettiği malların özellikle Avrupalı devletlerin ihtiyacı olan hammadde ürünleri olması zorunlu bir ekonomik ilişki yaratmaya başladı. Başlangıçta ihraç edilen malların miktar ve değer olarak yüksek olması, ithal edilen mallarda belli dönemlerde kısıntıya gidilmesi ithalat-ihracat dengesinde sorun yaratmamakla birlikte (Güçer,1987: 85-101), 19. yy. da bu durum tersine dönmüştü. Avrupalı devletler yüksek gümrük vergileri ve kotalarla üretimlerini korurken, Osmanlı Devleti gittikçe genişleyen imtiyazlarla limanlarını tüm dünya tüccarlarına açmaktaydı. Sonuçta Avrupa'dan gelen mallar miktar ve değer olarak artarken, ithalat-ihracat dengesi bozulmuş, devletin kapalı ekonomik sistemi ortadan kalkmış, ekonomide dış bağımlılık ve borçlanma başlamıştı.

Sanayi İnkılabı sonrasında tüm dünyada yaşanan ekonomik değişim Osmanlı Devleti'nde de etkisini göstermekteydi. Avrupa merkezli kapitalist üretim ve tüketim sistemi, ulaşım olanakları ve coğrafi yakınlık nedeniyle Osmanlı Devleti'ni birinci derece hammadde-pazar bölgesi durumuna getirdi. Verilen imtiyazlar doğrultusunda Avrupa'yla olan ticaret ilişkisi gelişmeye başladı. 1838'de Baltalimanı Antlaşması'yla yeniden düzenlenen ticari ilişkiler doğrultusunda İngiltere, pazara giriş, gümrük vergilerinin kaldırılması, transit geçiş izni gibi büyük avantajlara sahip oldu. Sonraki yıllarda ise İngiltere'ye tanınan haklar diğer Avrupalı devletlere de tanınındı ve 1856'da Paris Antlaşması'yla Türk Boğazları tüm devletlere açıldı. Büyükelçilikler tarafından desteklenen, özellikle İstanbul, İzmir, Trabzon, Selanik, Mersin, Beyrut ve İskenderiye'ye yerleşen ve Levanten adı verilen tüccar sınıfı, kurdukları kumpanyalar aracılığıyla Osmanlı ticaretinde giderek daha fazla söz sahibi oldu. Üretici ülkelerin hammadde temini ve mamul ürünlerinin pazar ihtiyacı doğrultusunda, deniz ticareti görülmedik oranda artarken, yabancı tüccar ve kumpanyaların çalışmaları limanlarda yeni şartlar ve değişimler yaratmaktaydı. Liman şehirleri ise bu yeni ticaret ilişkisinin merkezleri olurken, Osmanlı ekonomisi bu şehirler aracılığıyla Batı ekonomisine bağlanıyordu. Bu anlamda Osmanlı liman şehirlerinin gelişimi ülke içinden çok, ülke dışı değişimlere bağlıydı. Söz konusu değişimler, liman şehirlerinde acenteler aracılığıyla ticareti güçlendiren bağlantıların kurulması, iskele-rıhtım düzenlemeleri, depo-antrepo alanlarının oluşturulması, demiryolu-karayolu alt yapıları yatırımları gibi çalışmalarla şehir dokusunun gelişimine de zemin hazırlamıştır.

---

[2] 1802 yılında Rus, İngiliz ve Avusturyalı tüccarların ithal ve ihraç ettikleri mallardan %3 gümrük vergisi alınmaktaydı. İç gümrüklerde alınan %12'lik vergi 1861 yılında %8'e indirilmiş, 1874 yılında ise tamamen kaldırılarak dış ticarette yabancılara kolaylık sağlanmıştı.

19. yy.da buhar enerjisinin ulaşım araçlarında kullanılmasıyla ortaya çıkan buharlı gemiler ve trenler dünya ticaretinde devrim yaratırken, kara ve denizlerde doğal etkenler ortadan kalkmış, dünya üzerinde en uzak noktalara dahi ulaşım sağlanır duruma gelmişti. Deniz ticaretinde hız, kolaylık ve güvenliğin artmasıyla güzergahlar değişmekte, ard bölgelerinde demiryolu ulaşımına olanak veren limanlar gelişmekteydi. Osmanlı Devleti'nde ise dış ilişkiler kolonyal bir düzen içinde kurulmadığından, liman şehirlerindeki ticaret için gereken ulaşım ve depolama gibi altyapı yatımları Avrupa Devletleri'nin kontrolünde gelişmiş; demiryolu yapımı Avrupa ve hatta Rusya'ya göre geç başlamış ve rasyonel işlerlikte bir ulaşım ağı oluşturulamamıştır (Ortaylı, 1984: 89-113). Bu kapsamda ana limanları ard bölgelere bağlayacak olan Rumeli ve Anadolu demiryolları, ancak yüzyılın sonlarına doğru Avrupalı devletlerin imtiyazları kapsamında işleyişe geçecekti. Bu dönemde İzmir-Aydın hattı (1866) İngilizler'e, İstanbul-Bağdat hattı (1889) Almanlar'a, Beyrut-Şam-Halep (1890) ve Selanik-Manastır-İstanbul (1892) hattı Fransızlar'a verilmişti (Özyüksel, 2013). Bununla birlikte özellikle ithal ürünlerin limanlardan iç bölgelere aktarılmasında karayollarının rolü her dönemde olduğu gibi bu yüzyılda da büyüktü. Devlet, bir yandan liman şehirlerinde yoğunlaşan ve trafik yaratan yüklerin dağıtımı için demiryollarının inşaasına kaynak yaratırken, bir yandan da limanlara ulaşan kötü durumdaki karayollarının iyileştirmesi için çalışmaktaydı (BOA. İ.MMS. No:24/1021). Kara ve demiryollarında yürütülen bu çalışmalarla ticaretin düzenlenmesi ve denetimi amaçlanırken, iç bölgelerdeki zengin hammadde kaynaklarının kullanıma açılmasıyla devletin ekonomik sorunlarına da çözüm yaratılmak isteniyordu. Bu istek savaşlar nedeniyle sınırlı kalmış, Osmanlı Devleti'nde ancak İstanbul-İzmir-Trabzon arasındaki Batı-Orta Anadolu ve Trakya'dan oluşan bir ard ekonomik bölge oluşabilmişti.

Liman şehirlerinde ticaretin yoğunluğu ve ürünlerin niteliği gümrük kayıtlarından izlenebilse de, yüzyılın sonunda gümrük vergilerinin kaldırılmasıyla bu verilere ulaşmak zorlaşmıştır. Bununla birlikte ülke limanlarında dış ticaretin artışıyla miktar ve çeşit olarak artan ithal ürünler Balkanlar'dan gıda ürünleri, kereste ve tuz; Orta Avrupa'dan dokuma, cam, kömür, kağıt, kalay, şeker, kahve, bal, kimyasal ürünler ve ilaç; İngiltere'den saat, makine; Rusya'dan tahıllar, kereste, keten tohumu, deri ve havyardı. İhraç edilen ürünler ise, çoğunluğu Anadolu ve Ege Adaları'ndan elde edilen zeytin ve zeytinyağı, kuru meyve, tuz, buğday, donyağı, hurma, portakal, şarap, tuzlu balık, tiftik, ipek, baharat, gül yağı, pamuk, tütün, fındık, mısır, keten, kenevir, balmumu, fasulye, gümüş ve bakırdı.

2.1. İstanbul Limanı

Eşsiz coğrafi konumuyla büyük avantaja sahip olan İstanbul, her dönemde denizcilik etkinlikleri ve liman şehri özelliğiyle öne çıkmıştır. Karadeniz ve Akdeniz arasındaki eski vadi alanının çökmesiyle oluşan Çanakkale ve İstanbul Boğazları, çift taraflı akıntı sistemleri ve alçak kıyı oluşumlarıyla derin su yollarını oluştururlar. Bu özellikleriyle içlerinden deniz geçen şehirler olan İstanbul ve Çanakkale, Asya ve Avrupa'yı en yakın mesafede birbirine bağlarken, dünyanın en önemli iç denizleri olan Karadeniz ve Akdeniz için de bir kanal görevi görür. Bununla birlikte İstanbul, Çanakkale'ye göre daha avantajlı coğrafi özelliklere sahiptir. Hızlı akıntıya sahip boğaz kıyısında, Haliç gibi derin nehir yolunun

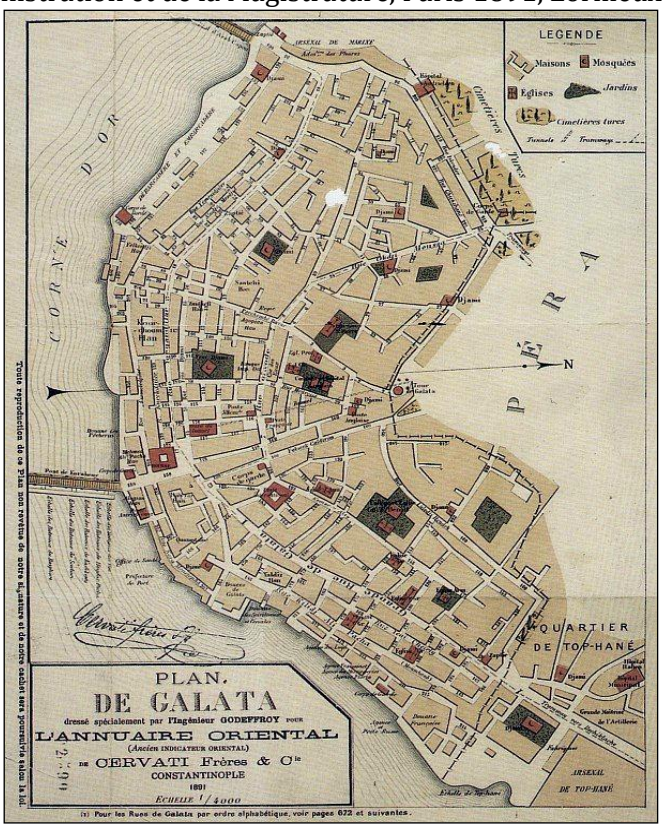
korunaklı bir alan oluşturması, çevredeki kara alanlarının hafif dalgalı düzlükler halinde uzanması, balık sürülerinin geçiş yeri olması, boğaz kıyısında gemiler için yeterli derinlikte rıhtım alanlarıyla doğal bir liman olması İstanbul'un denizcilikle bağlantılı olarak gelişmesine neden olmuştur. Şehrin ilk kuruluşundan itibaren etkili olan bu konumu, Bizans ve Osmanlı dönemlerinde gelişmesinin temel nedenini oluşturur. Byzantion, Konstantinopolis ve İstanbul olarak şehir, tüm dönemlerde Akdeniz coğrafyasında etki alanı oldukça geniş bir liman şehri niteliğindedir.

19. yy.a kadar şehre gelen gemiler Haliç önlerinde demirleyerek, Galata ve Eminönü kıyılarında, basit şeklide yapılmış iskeleler veya kayıklar aracılığıyla yükleme boşaltma yapmaktaydı. Gemiler için Haliç boyunca korunaklı küçük iskelelere kolaylıkla yanaşabilmek, İstanbul'a diğer limanlara göre büyük avantaj sağlıyordu. Yelkenli gemiler, deniz araçları, yolcular, yük işlemleri ve şehir içi ulaşımı sağlayan gemileriyle liman şehrin odak noktasıydı. Osmanlı sularının yabancı gemilere açılmasıyla artan ticareti karşılamak için daha büyük gemilerin kullanılması, liman bölgesinde yeni altyapı tesislerinin yapılmasını zorunlu kıldı. Liman çalışmalarının 18. yy. sonlarına doğru başlamasına rağmen, buharlı gemilere hizmet verecek modern yapıların ve trafik düzenlemelerinin 1830'lu yıllarda yapıldığı görülmektedir. Yüzyılın başında İstanbul'a gelen İngiliz Swift gemisinin 1829 yılında devlet tarafından satın alınması ve 1841 yılında İngiliz Novelty gemisinin Liverpool-İstanbul arasında ilk ticari seferi yapmasıyla (Müller-Wiener, 1998: 79) Osmanlı suları buharlı gemilerle tanıştı. Bu tarihten sonra ülke içi ve ülke dışına düzenli seferlerin başlamasıyla limanda oluşan altyapı ihtiyacı, yüzyıl içinde yapılan düzenlemelerle giderilmeye çalışıldı. Öncelikle ihtiyaçlar doğrultusunda 1871'de liman nizamnamesi hazırlandı (BOA. ND. No:7/47-50). 1855, 1870 ve 1878 yıllarında çıkarılan düzenlemeyle Yenikapı, Üsküdar, Umuryeri ve Büyükdere'de demirleme ve bekleme yerleri oluşturuldu (Dz.K.K. Def. No:20/152A, 95/2, 134/32A). Ana liman ise 3 bölgeden oluşmaktaydı: Galata'da dış ticarete ve özellikle yabancı gemilere hizmet veren geniş dış liman, Eminönü'de iç ticarete hizmet veren iç liman ve Kasımpaşa bölgesinde donanma gemilerine hizmet veren askeri liman ve tersane. Anadolu ve Doğu'dan gelen karayollarının denizle buluştuğu Üsküdar iskelesi ise yüzyılın sonunda yerini, Anadolu demiryolunun açılmasıyla hizmet vermeye başlayan Haydarpaşa limanına bıraktı. Galata'da yabancı gemilerin kullandığı 2 iskelenin 1830'da onarımı yapıldı (BOA. CT. İKTS. No:484). Sonrasında buharlı gemiler için yetersiz kalan limanda Dolmabahçe'den Salıpazarı'na kadar rıhtım ve antrepoların yapılması için çeşitli tarihlerde projeler yürütüldü (BOA. CT. NF. No:622, Dz.K.K. Def. No:362/22, 892/20). Liman genişledikçe çevre alanlarda azınlıkların, Levantenler'in ve büyükelçiliklerin ticari etkinliklerini yürüttüğü ve yerleştiği kendine özgü yeni bir şehir alanı oluştu. Haliç'in güney kıyısında Sarayburnu'ndan Eyüp'e kadar olan bölgede ise, çeşitli iskeleleriyle Müslüman denizcilerin ve tüccarların ticaret yaptığı çarşı ve eski şehir merkezi bulunmaktaydı. Bu alanlar mal ve yolcu trafiğinin yoğunlaştığı depo, han, bedesten ve ticarethanelerin ana merkeziydi. 1836'da Azapkapı-Unkapı arasında yapılan köprüyle limanın iki tarafı birbirine bağlandı. İthalat ve ihracat işlemlerin yürütüldüğü Rüsumat Daireleri olan biri iç gümrükler için Eminönü/1858, biri de dış gümrükler için Galata/1853 gümrük binaları ve depoları yenilendi (Müller-Wiener, 1998: 103-105), Haydarpaşa'da yeni gümrük

binası ve Paşalimanı'nda depolar yapıldı. Ayrıca buharlı gemiler ve tersane için gereken büyük miktarda kömür Batı Karadeniz'den (Dz.K.K. Def. No:1378/28), İngiltere'den ve Doğu Avrupa'dan getiriliyordu. Buharlı gemilerde kullanılan kömürün depolanması için Kuruçeşme, Arnavutköy, Kireçburnu ve Sarayburnu'nda alanlar oluşturuldu. Limanın verimli kullanılmasına yönelik en büyük teknik sorun ise, liman alanının alüvyon veya kumla dolmasıydı. Dip temizliği için tarak gemileri kullanılmaktaydı. Haliç, Haydarpaşa ve Kabataş iskelelerinin dolmasını önlemek için kum temizliği ve erozyonla mücadele çalışmaları (Dz.K.K. Def. No:55/17, 162/115, 242/71, 323/18) İstanbul Liman Reisliği tarafından yürütülmekteydi.

Şekil 1: İstanbul Limanı, Sébah&Joaillier, Panoroma de Constantinople, 1888-1910.

Harita 1: Galata Planı, Cervati Frères, Annuaire Oriental du Commerce de l'Industrie, de l'Administration et de la Magistrature, Paris 1891, Lorilleux & Cie.



İstanbul'da deniz ticareti 19. yy.da da önceki dönemlerde olduğu gibi, başkentin gıda ve diğer önemli mallara olan ihtiyacının karşılanmasına ve büyük ölçüde uzak eyaletlerde sürdürülen askeri etkinliklere mühimmat ve personel sağlanmasına yönelikti. Ayrıca şehir, Avrupa'dan gelen malların Karadeniz ve Anadolu ard bölgesine dağıtımının yapıldığı Ön Asya'nın ana limanıydı. 19. yy. da başta İngiltere olmak Fransa ve Avusturya için önemli olan Rus ve İran pazarlarına deniz ulaşımında, İstanbul üzerinden yapılan transit ticaret büyük kar sağlıyordu. İstanbul'dan Karadeniz limanlarına gönderilen ürünlerin genellikle Balkanlar'da ve Avrupa'da üretilen mallar olması İstanbul'un transit liman özelliğini göstermekteydi. Yakın çevrede ise Marmara havzası başta olmak üzere, Batı Karadeniz ve Rumeli iskeleleri İstanbul'la coğrafi ve ekonomik bir bütünlük oluşturmaktaydı. Anadolu ve Rumeli'nin tarımsal üretimi, imalat ve şehirlerarası ticaret yapısı İstanbul'un yiyecek, hammadde ve mamul mal talebinin karşılanmasına yönelik biçimlenmişti. Başkentin ihtiyaçları özellikle tarımsal üretimin gerçekleştiği Karadeniz ve Akdeniz'e uzanan çok geniş bir ard bölgeden karşılanmaktaydı. Karayollarının yeterince gelişmemiş olması nedeniyle denizyolunu kullanan Osmanlı Devleti için İstanbul, Karadeniz ve Akdeniz arasında kuzey-güney yönlü ticaretin alım, satım, dağıtım ve transit limanıydı. Tahıllar İstanbul'a yapılan nakliyatın ana ürününü oluşturuyordu. Büyük miktarlara varan tahıl nakliyatı Karadeniz'de Rusya, Taygan, Kerç ve Bergos (Burgaz) limanlarından, çoğunlukla yerli ve Rum asıllı kaptanların gemileriyle yapılmaktaydı (BOA. CT. HR. No:5987, 6688, İKTS. 2210, BH. 9997). Bunun yanısıra oldukça karlı olan bu ticaretten İngiliz, Rus ve Hollandalı tüccarlar da pay alıyordu (BOA. CT. HR. No:8924, 8005, 5778). Karadeniz'de İbrail (Braila), Kalas (Galati), Kefe ve Taygan üzerinden dokuma, şarap, pirinç, kuru meyve, zeytin tuz, tahıl, zeytinyağı, balık, donyağı; Sohumkale ve Anapa üzerinden ise Abazalar'la deri, kürk, yağ, bal, silah ve köle-esir ticareti yapılmaktaydı (BOA. CT. İKTS. No:380, 1685, HR. No:3620). Batı Karadeniz ormanları ve Doğu Marmara'da Karamürsel ve İzmit iskeleleri ise İstanbul'un orman ürünleri ve yakacak odun ticaretinde ard bölge konumundaydı (BOA. CT. BH. No:8481, 8145). Marmara, Ege Adaları ve Akdeniz iskelelerinden Gebze, Darıca, Erdek, Mudanya, Mürefte, Ganos (Gaziköy), Hora (Hoşköy), Rodoscuk (Tekirdağ), Kuşadası, Midilli, Girit, Eğriboz (Euboia), İskenderiye ve İçel başkente zeytin, zeytinyağı, keten, buğday, pirinç, sabun, üzüm, şarap, rakı, sakız, sebze ve meyve göndermekteydi (BOA. CT. HR. No:6624, İKTS. No: 1604, 1276, 1543, ML. No: 5421, Dz.K.K. Def. No:590/190). Kayıtlardan da anlaşılmaktadır ki, Marmara Denizi, Ege Adaları ve Karadeniz iskeleleri İstanbul'un gıda ve yakacak ihtiyacını karşılayan ard bölgeler olurken, Akdeniz iskeleleri eyaletlerle bağlantıların sürdürülmesinde genellikle yabancıların taşımacılık yaptığı ön bölgelerdi. Yüzyıl içinde İstanbul'la bu bölgeler arasında deniz taşımacılığına yönelik gemi ihtiyacının artmasıyla düzenli seferler yapan vapur işletmeleri kuruldu (Dz.K.K. Def. No:507/69, 149/55, 458/27).

İstanbul aynı zamanda yoğun olarak yabancı bayraklı gemilerle yapılan, Karadeniz ve Akdeniz iskelelerine yönelik ithal ürün ticaretinin de dağıtım merkeziydi. İstanbul merkezli taşımacılıkta Avrupa ve Balkanlar'dan gelen başta iplik, kumaş, boya maddeleri, ipek, eşya, mücevher, şeker, kahve, deri, eşya vb. mamul maddelerin ülkenin diğer bölgelerine gönderilmesi öne çıkmaktaydı. Bununla birlikte yabancı gemiler için en büyük dezavantaj İstanbul'dan dönüş yükünün

bulunmasıydı. Yabancı kaptanlar bu açığı kapatmak için Osmanlı'nın kendi iç deniz taşımacılığından da pay almak istiyorlardı ve çeşitli milletlerden tüccar kaptanlar birbirleriyle rekabet içindeydi.

- 1829 yılında kurulan Avusturya kökenli Donau Dampfschiffahrts Gesellschaft Karadeniz limanları-İstanbul arasında;
- 1833 yılında kurulan Avusturya kökenli Lloyd Austriaco Trieste-İstanbul ve İskenderiye-İstanbul ve Karadeniz limanları-İstanbul arasında;
- 1858 yılında kurulan Mısır kökenli Khedivial Mail Steamship&Graving Dock Co. İskenderiye-İstanbul arasında;
- 1835 yılında kurulan Fransız Compagnie des Messagerie Maritimes Marsilya-İstanbul ve Karadeniz limanları-İstanbul arasında;
- 1847 yılında kurulan Alman Hapag Lloyd Hamburg-İstanbul arasında;
- 1889 yılında kurulan Alman Deutsche Levante Linie Hamburg-İstanbul arasında;
- 1873 yılında kurulan İngiliz Ellerman Line Londra-İstanbul arasında;
- 1828 yılında kurulan İngiliz Orient Steam Navigation Company Londra-İstanbul arasında,
- 1844 yılında kurulan Yunan Papayanni Lines Londra-İstanbul arasında;
- 1822 yılında kurulan İngiliz Peninsular&Oriental Navigation Company Londra-İstanbul ve Karadeniz limanları-İstanbul arasında;
- 1840 yılında kurulan Fransız Compagnie de Navigation Commerce Karadeniz limanları-İstanbul arasında;
- 1836 yılında kurulan Fransız Nouvelle Societe Maritime de Navigation a Vapeur Marsilya-İstanbul ve Karadeniz limanları-İstanbul arasında;
- 1871 yılında kurulan İtalyan Trinacia Venedik-İstanbul arasında;
- 1873 yılında kurulan Hollanda kökenli Compagnie Royale Neerlandaise des Vapeurs du Levant Bordeaux-İstanbul ve Karadeniz limanları-İstanbul arasında;
- 1851 yılında kurulan Belçika kökenli Société Continent des Bateaux a Hélice Antwerp-İstanbul arasında;
- 1856 yılında kurulan Rus Russkoye Obshchestvo Parokhodstva i Torgovli Karadeniz limanları-İstanbul arasında;
- 1881 yılında kurulan İtalyan Societa Nazionale di Servizi Marittimi Karadeniz limanları-İstanbul arasında düzenli seferler yapmaktaydı (Harcourt, vd., 2006; Pawlik vd, 1989; Darmstädter, 1988; Berneron-Couvenhes, 2007; Bois, 1988; Öndeş, 2013).

Yüzyıl boyunca İngilizler İstanbul'la Avrupa arasında yürütülen deniz ticaretinin en büyük ortağıydı. İngiliz bayraklı gemiler Londra-Liverpool-İstanbul arasında yaptıkları düzenli seferlerin yanısıra, Osmanlı denizleri olan Karadeniz ve

Akdeniz'de de yüksek kapasiteli filosuyla en fazla yük taşıyan işletmelerdi (BOA. CT. HR. No:473, 7623, 2710, 1490). Ayrıca İngiliz tüccarlar İstanbul üzerinden Trabzon ve İran'la bağlantı kurmakta, Osmanlı ve İran pazarında Fransızlar'la yarışmaktaydı (BOA. CT. İKTS. No:1219,776, HR. No:2368). 19. yy.ın ilk yarısında İngilizler'in Osmanlı ticareti üzerindeki hegemonyası siyasi olarak da bölgedeki koşulları etkilemekteydi. İngiliz-Fransız rekabeti ticareti yönlendirirken Osmanlı Devleti'ni de bu devletler karşısında savunmasız bırakmaktaydı. Fransız tüccarlar 17-19. yy.lar arasında Osmanlı denizlerindeki en etkili grubu oluşturmakla birlikte, 1789 İhtilali ve Napolyon savaşları sırasında iç sorunları nedeniyle bu etkinliklerini diğer Avrupalı devletlere kaptırmıştır. Bu dönemde Fransa'nın bu boşluğundan yararlanan devletler aldıkları imtiyazlarla Osmanlı pazarını kısmen Fransızlar'ın elinden almıştır. Ancak yine de Fransız tüccarların Osmanlı limanlarında güçlü ticari bağlantıları vardı ve bu tüccarlar hem Osmanlı denizlerinde hem de Fransa-Osmanlı limanları arasında taşımacılıkta söz sahibiydi. Osmanlı limanlarıyla Avrupa limanları arasında oldukça büyük miktarda yükü düzenli seferler yapan Fransız kumpanyaları taşımaktaydı. Marsilya ve İstanbul bu ana ticaretin ana limanlarıydı (Dz.K.K. Def. No:16/162A). 19. yy.da İngiltere ve Fransa'nın açık denizlere ve sömürgelerine yoğunlaşmalarıyla ortaya çıkan boşlukta Akdeniz ve Karadeniz'de Avusturya ve Rusya söz sahibi olmaya başladı. Avusturya'nın 18. yy.ın başlarında Trieste limanını serbest bölge durumuna getirmesiyle, Osmanlı topraklarına yapılan Avrupa ticaretinde Trieste, Marsilya'nın yerini almaya başladı. Avusturya gemileri hem Karadeniz'de hem de Akdeniz'de büyük miktarlarda yük taşıyordu (BOA. CT. HR. No:8848, 4145, İKTS. No:625, 749). Ruslar ise özellikle yüzyılın başındaki 1828-1829 Osmanlı-Rusya Savaşı'na kadar İstanbul'dan Karadeniz iskelelerine yapılan nakliyatta öne çıkarken (BOA. CT. HR. No: 2438, İKTS. No:787) Akdeniz'de İskenderiye, Girit, Sakız gibi limanlarla sınırlı kalmışlardı (BOA. CT. HR. No:6676, BH. No:10992, İKTS. No:757). Bununla birlikte Bükreş Antlaşması'yla (1812) Prut, Beserabya ve Bucak bölgelerinin Rusya'ya bırakılması ve Tuna Nehri üzerinde Osmanlı ve Rusya'nın ortak söz sahip olması (Tukin, 1999: 146-164) 19. yy.da Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'deki etkinliğini azaltmıştır. Bu devletlerin dışında Sicilya, Toscana, İsveç, Norveç, Hollanda ve Danimarka gemilerinin de Osmanlı limanları arasında Akdeniz ve Karadeniz'de taşımacılık yaptığı bilinmektedir (BOA. CT. İKTS. No:761, 771, HR. No:4831, 3187, 3789, 1507).

2.2.İzmir

Eski çağlardan bu yana bir liman şehri olmasına rağmen, 17. yy.a kadar İstanbul'a gıda sağlayan küçük bir kıyı kasabası görünümünde olan İzmir, yabancılara verilen imtiyazların sonucunda gelişmeye başladı. Doğu Akdeniz limanları olan Hayfa, İskenderiye ve Beyrut'un zayıflaması, karayolu nakliyatının İzmir'e kaymasına, buna bağlı olarak ticaretin artışıyla İzmir limanının bölgesel nitelikten uluslararası niteliğe kavuşmasına neden oldu (Eldem vd, 1999: 94). Özellikle İran'dan gelen kervanların Avrupa limanlarına ulaştırılmasında Trabzon'la birlikte öne çıkan şehir, Osmanlı Devleti'nin en önemli kozmopolit merkezlerinden biri haline geldi. Şehir, Ege Denizi kıyısında geniş bir körfezin iç noktasında, ulaşım bağlantılarına olanak sağlayan geniş ard bölgeye sahip, korunaklı bir limanın çevresinde yer alır. Şehrin kuruluşunda ve gelişiminde Menderes havzasını ve hatta İç Anadolu'yu

kapsayan ticaret bölgesinin etkisiyle oluşan liman fonksiyonu öne çıkar. Bu özelliğiyle 17.yy. itibariyle sosyo-ekonomik olarak gelişen İzmir, çevre şehirlerin(Aydın, Manisa, Menteşe, Denizli, Afyon, Kütahya, Eskişehir sancaklarını kapsayan Hüdavendigar ve Aydın vilayetleri) farklı pazarlar tarafından talep edilen ürünlerini gönderen ana liman olmuştur. İpek Yolu'nun Batı Anadolu güzergahı olan Şark Ticaret Yolu kuzeyde Gediz Vadisi'nde Uşak, Kula, Salihli üzerinden; güneyde Büyük Menderes Vadisi'nde izleyerek Denizli, Aydın'ı izlemekte ve Kuşadası Körfezi çevresinden kuzeye yönelerek İzmir'de son bulan iki hat halinde limana varmaktaydı ki, İç Anadolu'yu limana bağlayan doğu-batı doğrultusundaki ana ulaşım yolları sayesinde İzmir, Anadolu limanları arasında ard bölgesi en geniş şehir olmuştur. Bu özelliğiyle de Osmanlı topraklarında demiryolu işletmelerinin ilk açıldığı bölgedir. 19. yy.da özellikle tarımsal potansiyelin yüksek olduğu Anadolu şehirlerini İzmir limanına bağlamak üzere kısa mesafeli demiryolu hatları inşa edilmeye başladı. İlk hat, karayolu hattını izleyen İzmir-Aydın hattı idi. 50 yıllık işletme hakkıyla 1860 yılında Torbalı, 1866 yılında Aydın, 1888 yılında Denizli hatları tamamlandı. Yine İngilizler tarafından yapılan İzmir-Kasaba(Turgutlu) hattı 1866 yılında, Alaşehir 1878 yılında tamamlandı (Özyüksel, 2013: 15-18). Osmanlı hükümeti bu hatlarla ulaşım sorununun çözülmesi ve Batı Anadolu'da üretimin, dolayısıyla ihracatın artışını amaçlamaktaydı. Bununla birlikte koloni düzeninde yapılan bu hatlarda imtiyaz sahibi olan İngilizler'in amacı ise, Batı Anadolu havzasının üretiminden yararlanmak, İzmir limanında oluşan ticari etkiyi iç bölgelere de taşımak ve nakliyatta bir nevi tekel oluşturarak ekonomik bağımlılık yaratmaktı. Böylece limana bağlı ard bölge Anadolu içlerine kadar genişletilmiş olup, ürünlerin ulaştırılmasında hız ve güvenlik sağlanacaktı.

Şehrin odak noktası iç liman ve onu çevreleyen çarşı bölgesiydi. İç liman, küçük gemilere hizmet vermesi, büyük gemilerin açıkta demirleyip kayıklarla yükleme-boşaltma yapması nedeniyle, zaman içinde artan ticaret hacminde yetersiz kaldı. Özellikle doğuda Kadifekale'ye, güneyde Damlacık bölgesine doğru artan eğim, limanın genişlemesini sınırlandırmaktaydı. 19. yy. boyunca sürdürülen dolgu çalışmalarıyla kuzeye doğru genişletilen alana rıhtım, antrepo ve gümrük binaları yapılması gemilere verilen hizmetleri kolaylaştırdı. Şehrin liman bölgesinin gelişmesinde demiryolu hatlarının yapımı ve bu hatların limana ulaşmasıyla yük yoğunluğunun artması etkili oldu. İngiliz ve Fransızlar'ın imtiyaz girişimleriyle (BOA. İrade MV. No: 26094) Kışla ile Tuzlaburnu arasında sürdürülen rıhtım çalışmaları 1876 yılında; gümrük binası, mendirek, depo ve antrepolar ise 1880 yılında tamamlandı (Kütükoğlu, 1979: 495-558). 19. yy.da İzmir nüfusunun büyük çoğunluğunu oluşturan Levantenler'in ve gayrimüslümlerin çarşı bölgesinin kuzeyinde ve rıhtıma yakın çevrede yerleşmesi, gümrük binalarının yapımında da bu bölgenin seçilmesinde etkili oldu.

İzmir 19.yy içerisinde ülkenin ihraç limanı haline gelirken aynı zamanda Avrupalı tüccarların Ön Asya ve Ortadoğu'ya mallarını karayoluyla ulaştırdığı bir kapı oldu. Öyle ki, İzmir'den ülkeye giriş yapan Avrupa malları Anadolu'ya, hatta Tokat-Erzurum üzerinden İran'a ve Kayseri-Maraş üzerinden Irak'a kadar ulaşmaktaydı. Denizyoluyla ise Ege Adaları, İskenderiye ve Beyrut'a düzenlenen seferlerle nakliyat yapılmaktaydı (Dz.K.K. Def. No:4/55, 8/54). Ülkenin diğer liman şehirlerinde de görüldüğü üzere gibi ticari etkinlikte Fransız-İngiliz rekabeti İzmir

için de sürmekteydi. İngiliz tüccarlar bir yandan İstanbul-İzmir arasında iç taşımacılık yaparken, bir yanda da İzmir'den Akdeniz limanlarına çeşitli yükler nakletmekteydi (BOA. CT. HR. No: 502, 843). Bunun dışında diğer milletlere ait gemilerle de İzmir'den Avrupa limanlarına taşımacılık ve ihracat yapılmaktaydı (BOA. CT. İKTS. No:77, HR. No:6063, 3790). Ülke içi asker-mühimmat sevkiyatının ve Rum kökenli gemiciler tarafından Ege Adaları'na yönelik mal nakliyatının da İzmir limanından yapıldığı kayıtlardan anlaşılmaktadır (BOA. CT. BH. No:9421, İKTS. No:1517, HR. No:5915). Bu kayıtlara göre, İç Anadolu, hatta İran'a ve Ortadoğuya ulaşan bölge İzmir limanının ard bölgesini oluştururken, Avrupa Marsilya, Trieste, Londra ve Hamburg ve kısmen İstanbul, Mersin ve İskenderiye İzmir limanının ön bölgeleri olarak değerlendirilebilir.

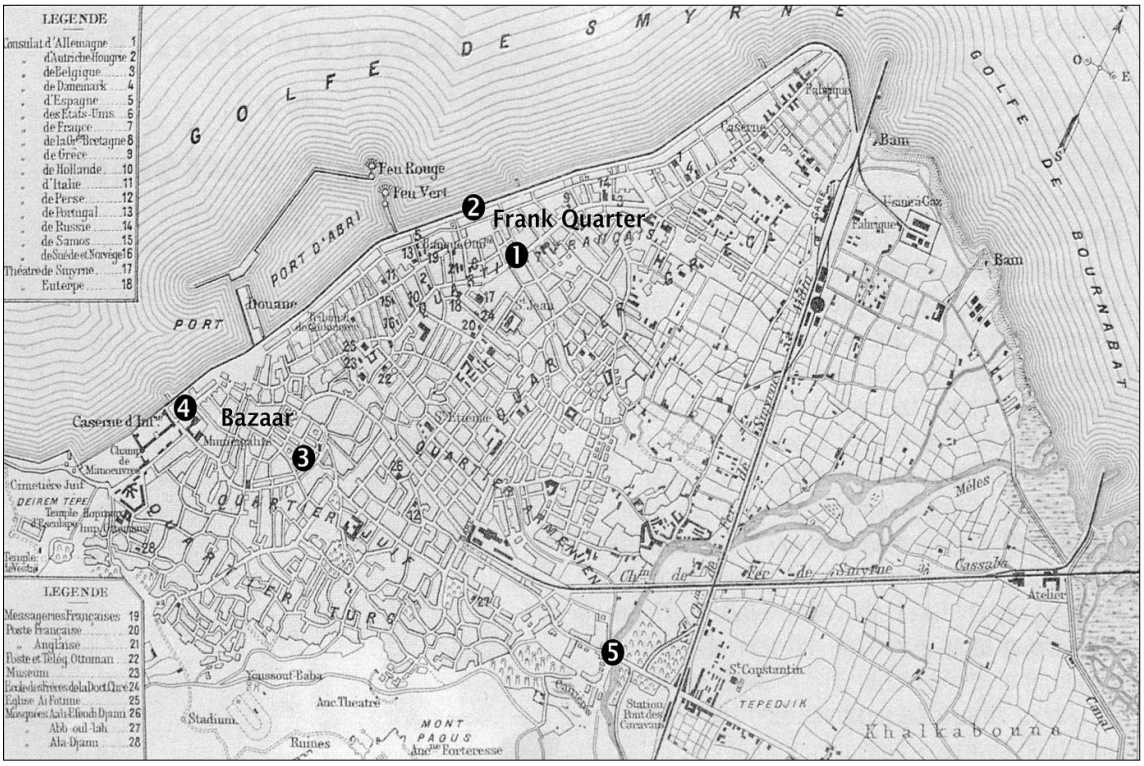
İzmir'den farklı limanlara gönderilen ürünler arasında her türlü tahıl, bakliyat, özellikle zeytin ve zeytinyağı, incir, tütün, Menderes havzasının kaliteli pamuğu ve değerli üzüm olarak kabul edilen çekirdeksiz üzümü, iç bölgelerin ipek, yapağı ve tiftiği vardı. Özellikle İngilizler Ege üzümünün birinci alıcısıydı ve kuru meyvecilikte stokçuluk yapılmaktaydı. Hollandalı tüccarlar ise haşhaşın birinci alıcısıydı. Kökboya, zamk, haşhaş, balmumu, mazı, palamut, sünger, deri, yün, sabun, halı, şarap, sabun gibi sanayi hammaddeleri de ihraç edilen ürünlerdi. Yine Batı Anadolu'nun zengin maden yatakları dahilinde zımpara taşı, cıva, kurşun, krom, linyit ve mermer de yüzyılın sonuna doğru demiryolunun yapılmasıyla İzmir limanından ihraç edilen ürünlerin arasına girdi. İthal edilen ürünlerin arasında ise çoğunluğu Avrupa limanlarından gönderilen kumaş, keten, kahve, şeker, kağıt, cam ve makine gibi sanayi ürünleri yer almaktaydı. İthal edilen malların iç bölgelere ulaşmasıyla ülkenin diğer bölgelerinde olduğu gibi zamanla küçük sanayi üretimini ve yerel esnafı ortadan kaldırdığı bilinmektedir.

- 1833 yılında kurulan Avusturya kökenli Lloyd Austriaco İzmir-Trieste arasında;
- 1858 yılında kurulan Mısır kökenli Khedivial Mail Steamship&Graving Dock Co. İzmir-İskenderiye arasında;
- 1835 yılında kurulan Fransız Compagnie des Messagerie Maritimes İzmir-Marsilya arasında;
- 1889 yılında kurulan Alman Deutsche Levante Linie İzmir-Hamburg arasında;
- 1857 yılında kurulan Alman Norddeutscher Lloyd İzmir-Bremen arasında;
- 1844 yılında kurulan Yunan Papayanni Lines İzmir-Londra arasında;
- 1822 yılında kurulan İngiliz Peninsular&Oriental Navigation Company İzmir-Londra arasında;
- 1871 yılında kurulan İtalyan Trinacia İzmir-Messina arasında;
- 1873 yılında kurulan Hollanda kökenli Compagnie Royale Neeerlandaise des Vapeurs du Levant İzmir-Hollanda limanları arasında;
- 1836 yılında kurulan Fransız Compagnie Marseillaise de Navigation a Vapeur İzmir-Marsilya arasında;

- 1881 yılında kurulan İtalyan Societa Nazionale di Servizi Marittimi İzmir-Genova arasında düzenli seferler yapmaktaydı (Thie, 2001; Harcourt, vd., 2006; Pawlik vd,1989; Berneron-Couvenhes, 2007; Bois, 1988; Öndeş, 2013).

Resim 2: İzmir Limanı, 1880, Sarantopoulos

Harita 2: İzmir Limanı Planı, Demetrios Georgiades, Smyrne et L'Asie Mineure au Point de Vue Economique et Commercial, Chaix, Paris 1885.



2.3.Trabzon Limanı

20. yy. başlarına kadar Karadeniz limanlarını iç bölgelere bağlayan karayolları oldukça kötü durumdaydı ve dış dünyayla bağlantılar tamamen deniz yoluyla yürütülürdü. Rusya'nın Karadeniz'in kuzey kesimlerini ele geçirmesi ve Tuna havzasına baskı kurmasıyla Osmanlı Devleti'nin Karadeniz ticareti sınırlandı. Trabzon ise, Anadolu ve Kafkasya bağlantıları sayesinde her dönemde Karadeniz'in

en önemli limanıydı. Özellikle 1830'lu yıllar itibariyle İran'la yapılan transit ticaretin canlanmasıyla Avrupalı devletlerin Trabzon'a ilgisi arttı. Denizyolu taşımacılığının karayoluna göre daha ucuz olması, İran ticaretinde İstanbul-Trabzon-Tebriz yolunun tercih edilmesine neden oldu. Şehrin ve limanın gelişmesinde bu ticaretin etkisi görülmektedir. Şehrin doğu kesimindeki Gavur Meydanı Tebriz yolunun başlangıcı ve bitişi olması nedeniyle ticaretin merkezi konumundaydı. Çarşı, dükkan, han ve depo gibi ticari alanlar, iç liman olan Çömlekçi, Moloz ve Mumhane iskelelerinin çevresinde bulunuyordu. Trabzon'a gelen elçi ve yabancı tüccarlar ise şehrin doğu kısmında limana yakın Çömlekçi, Kemerkaya ve Boztepe mahallelerinde yerleşmişti. Çömlekçi, Moloz ve Mumhane iskeleleri rüzgara açık ve deniz dibinin kumlu olması nedeniyle büyük gemilerin yükleme ve boşaltmasına uygun değildi. Büyük gemilerle gelen yük ve yolcular limandan kiralanan mavna veya kayıklarla karaya çıkarılmaktaydı. 1860'lı yıllarda ise buharlı gemi seferlerinin artmasıyla iskeleler yetersiz kalmaya başladı, gümrük ve antrepoların genişletilmesi sorunu ortaya çıktı (Koca, 2016: 157-187). Limanın inşaatına 1870 yılında başlandı (Dz.K.K. Def. No:118/45), ancak 1877-1978 Osmanlı-Rus savaşları nedeniyle tam olarak bitirilemedi. Trabzon'u Erzurum'a ve Tebriz'e bağlayan karayolunun yapımı ise 1872 yılında bitirildi.

Trabzon 1830'lu yıllarda buharlı gemi seferlerinin başlamasıyla İngiliz, Fransız ve Avusturya'lı kumpanyalar tarafından transit liman olarak kullanılmaya başladı. Avrupa malları Trabzon üzerinden Doğu Anadolu ve İran'a taşınırken, iç bölgelerden elde edilen ürünler de Trabzon üzerinden Avrupa'ya gönderiliyordu ve bu ticaret tüccarlara büyük kar sağlıyordu. Rusya ise ard bölgedeki bu rekabeti kırmak için Trabzon-Tebriz yoluna alternatif olarak Sohumkale-Tiflis demiryolunu yaparak İran ticaretinde söz sahibi olmaya çalışmaktaydı. Yüzyılın başlarında İran ticareti Trabzon'un toplam ticaret hacminin çoğunluğunu oluştururken, yüzyılın sonunda savaşlar ve Tiflis-Batum hattının yapılmasıyla gerilemeye başlayan İran ticaretinde Trabzon limanının önemi de azaldı (Kaleli, 2009: 22). Trabzon'a Karadeniz limanlarından ve özellikle İstanbul'dan yapılan denizyolu taşımacılığında yerli tüccarların yanı sıra, Rus, İngiliz ve Fransız bayraklı gemiler de yoğun olarak çalışmaktaydı.

- 1829 yılında kurulan Avusturya kökenli Donau Dampfschiffahrts Gesellschaft Karadeniz limanları-İstanbul-Trabzon arasında;
- 1833 yılında kurulan Avusturya kökenli Lloyd Austriaco Trieste-İstanbul-Trabzon arasında;
- 1835 yılında kurulan Fransız Compagnie des Messagerie Maritimes Karadeniz limanları-İstanbul-Trabzon arasında;
- 1889 yılında kurulan Alman Deutsche Levante Linie Karadeniz Limanları-İstanbul-Trabzon arasında;
- 1828 yılında kurulan İngiliz Orient Steam Navigation Company Londra-İstanbul-Trabzon arasında,
- 1822 yılında kurulan İngiliz Peninsular&Oriental Navigation Company Londra-Karadeniz limanları-İstanbul-Trabzon arasında;

- 1840 yılında kurulan Fransız Compagnie de Navigation Commerce Karadeniz limanları-İstanbul-Trabzon arasında;
- 1856 yılında kurulan Rus Russkoye Obshchestvo Parokhodstva i Torgovli Karadeniz limanları-İstanbul-Trabzon arasında;
- La Societe Unie des Bateaux a Vapeur Odessa-Trabzon arasında düzenli seferler yapmaktaydı (Harcourt, vd., 2006; Pawlik vd,1989; Berneron-Couvenhes, 2007; Öndeş, 2013).

Trabzon, Karadeniz çevresinden Orta Asya ve İran arasındaki ticaret yolları üzerindeki transit limanı özelliğiyle çok çeşitli ürün ve malların nakliyatının yapıldığı bir limandı. Trabzon'dan İstanbul, Köstence, Mısır, Yafa, Burgaz, Kefe, Anapa, Odessa limanlarına tütün, fındık, mısır, keten, kenevir, balmumu, fasulye, havyar, balık, tuz, gümüş, bakır, kereste gibi bölgesel ürünler gönderilirken; İstanbul, Rusya limanları, Migrelya, Eflak ve Boğdan'dan ipekli ve pamuklu kumaş, şeker, kahve, madeni eşya, kağıt, tahıllar, işlenmiş madde ve gıda maddeleri Trabzon'a getiriliyordu (BOA. CT. İKTS. No:477, 8042, HR. No:6886, 5211, A.MKT.UM. No:402/35, YT. MTV. No:77/18). İhraç ürünü olarak keten, şarap, ipek, fındık, bakır, halı, yün; ithal ürünü olarak ise tahıllar, şeker, kahve, eşyaydı (Baskıcı, 2012: 33-56).

3. Sonuç

Osmanlı Devleti için 19. yy. bir yandan ekonomik ve teknik gelişme yüzyılı olurken, bir yandan da devletin verdiği imtiyazların kapitalist devletler tarafından kullanılmasıyla ekonomik bağımlılık ve sonrasında çöküşün başladığı dönem oldu. Sanayileşen Avrupa'ya en yakın hammadde ve pazar alanı olan Osmanlı toprakları Avrupalı tüccarlar tarafından başlıca ithalat ve ihracat bölgesiydi. Denizyolu ise, bu ticaretin yürütülmesinde en ucuz ve en güvenli yolu sağlamaktaydı. Buharlı gemilerin kullanılmasıyla hızın ve taşınan yük miktarının artışı, gemilere hizmet veren limanların ülke içinde ana ticaret merkezleri haline gelmesini sağladı. Osmanlı topraklarında İstanbul, İzmir ve Trabzon limanları geniş ard bölgeleri, ticari bağlantıları ve bölgesel konumlarıyla kısa sürede gelişti. İstanbul ana ithalat limanı, İzmir ihracat limanı, Trabzon ise Karadeniz ticaretinde İran ve Hazar bölgelerinin transit limanıydı. Ülkedeki ticari ağın büyük bölümünü liman şehirlerini merkez alan denizyolu oluşturmaktaydı. Anadolu ve bazı Rumeli şehirleri ise, bu limanlara olan kara veya yüzyılın sonuna doğru yapılan demiryolu hatlarıyla bağlıydı ve bu şehirler ard bölgeler olarak gelişmekteydi. Ticari ilişkileri ise, öncelikle Osmanlı tebaasından Rumlar ve 18. yy. itibariyle ülkeye yerleşen Avrupa asıllı Levantenler yürütmekteydi. Başta İngiltere, sonrasında Fransa, Rusya ve Avusturya tüccarları Osmanlı Devleti'nin hem iç hem de dış deniz ticaretinde, modern limanların kurulmasında ve işletilmesinde söz sahibi oldu. Bu durum sonraki yıllarda ve hatta yeni Türkiye Devleti kurulduktan sonra bile deniz ticaretini olumsuz yönde etkilemiş, uzun süre dışarıya bağımlılığın sürdürülmesini zorunlu kılmıştı.

Kaynakça

Baskıcı, Murat, (2012). 19.yy.da Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş, Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, 67/3, 33-56.

Berneron-Couvenhes, Marie Françoise, (2007). Les Messageries Maritimes: L'Essor D'Une Grande Compagnie de Navigation Française, Presses Sorbonne, Paris.

BOA. A.MKT.UM. No:402/35; H.16 Cemaziülevvel 1276/M. 11 Aralık 1859. Hayriye tüccarlarından Nemlizade Mustafa Efendi'ye ait ipek yüklü geminin Mısır'a gidişine izin verilmesi hakkında.

BOA. CT. BH. No:10992, H. 23 Zilhicce 1216/M. 26 Nisan 1802. İstanbul'dan İskenderiye'ye zahire nakliyatı için kiralanan Rus gemisinin navlunu hakkında.

BOA. CT. BH. No:8145, H. 16 Zilkade 1246/M. 28 Nisan 1831. Gedrus (Kurucaşile) iskelesinden İstanbul'a kereste nakliyatı hakkında

BOA. CT. BH. No:8481, H. 12 Şaban 1237/M. 4 Mayıs 1822. Karadeniz'den İstanbul'a 7000 kıta kerestenin nakliyatı hakkında.

BOA. CT. BH. No:9421, H. Cemaziülahir 1217/M. Eylül-Ekim 1802. İzmir'den aldığı tüccarları ve mallarını gasp eden Kefalonyalı İstemani kaptanın yakalanarak İstanbul'a getirilmesi hakkında.

BOA. CT. BH. No:9997, H. 26 Muharrem 1242/M. 30 Ağustos 1826. Rusya'dan İstanbul'a zahire taşıyan Giresunlu Esvedoğlu Mehmet Kaptan'a izin verilmesi hakkında.

BOA. CT. HR. No:1490, H. 15 Zilhicce 1261/M. 15 Aralık 1845. İngiliz kaptan Corciyo'nun İstanbul'dan Akdeniz limanlarına mal nakliyatı hakkında.

BOA. CT. HR. No:1507,H. 22 Ramazan1261/M. 24 Eylül 1845. Danimarka kaptanlarından Petersin'in Rusya iskelelerinden İstanbul'a keten tohumu nakliyatı hakkında.

BOA. CT. HR. No:2368, H. 27 Şevval 1248/M. 17 Mart 1833. Fransız kaptan Pandeli Maytodi'nin İstanbul'dan Karadeniz limanlarına mal nakliyatı hakkında.

BOA. CT. HR. No:2438, H. 14 Zilkade 1240/M. 30 Haziran 1825. Bir Rus gemisinin İstanbul'dan Karadeniz'e şarap, rakı, pekmez, zeytin ve hurma nakliyatı hakkında.

BOA. CT. HR. No:2710, H. Rabiülahir 1245/M. Ekim 1829. Bir İngiliz gemisinin İstanbul'dan Akdeniz limanlarına tuzlu balık nakliyatı hakkında.

BOA. CT. HR. No:3187, H. 11 Şaban 1243/M. 27 Şubat 1828. İstanbul'dan Mısır'a mal taşıyan bir Norveç gemisine izin verilmesi hakkında.

BOA. CT. HR. No:3620, H. 28 Cemaziyülevvel 1220/M. 25 Ağustos 1805. Eflak Voyvodası Kostantin tarafından İstanbul'a gönderilen yağ ve bal yükü hakkında.

BOA. CT. HR. No:3789, H. 15 Safer 1252/M. 1 Haziran 1836. Toskana kaptanlarından Antonyo Marbeto'nun Arşide adlı gemisiyle İstanbul'dan Akdeniz limanlarına mal nakliyatı hakkında.

BOA. CT. HR. No:3790, H. 9 Rabiülevvel 1241/M. 22 Ekim 1825. Nemçe tüccarlarından Sudadi Tatan Fresko'nun gemisiyle İzmir'e gitmesi için izin verilmesi hakkında.

BOA. CT. HR. No:4145, H. 27 Rebiülahir 1238/M. 13 Ocak 1823. Bir Nemçe gemisinin İstanbul'dan Girit'e tütün, kösele, deri, ve kereste nakliyatı hakkında.

BOA. CT. HR. No:473, H. 2 Rabiülevvel 1237/M. 27 Kasım 1821. Bir İngiliz tüccarının İstanbul'dan Kefalonya'ya şarap nakliyatı hakkında.

BOA. CT. HR. No:4831, H. 29 Şevval 1238/M. 9 Temmuz 1823. Nederland (Hollanda) kaptanlarından Manuel Logolete İstanbul'dan İstanköy, Rodos ve Dimyat'a gitmesi için izin verilmesi hakkında.

BOA. CT. HR. No:502, H. Zilkade 1229/M. Ekim-Kasım 1814. İngiliz tüccar Corç Meytaksa'nın İzmir'den Marmaris, Rodos, Girit ve Mısır'a mal nakliyatı hakkında.

BOA. CT. HR. No:5211; H.29 Recep 1219/M.3 Kasım 1804. Rumeli iskelelerine götürülmek üzere bir Rus tüccarın kiraladığı Rizeli Köroğlu Mehmed Reis'in gemisiyle Kefe'den yüklediği kuru balık ve havyarı, kayıtlı yere götürmeyip Trabzon'da satmış olduğu malın bedelinin tahsili hakkında.

BOA. CT. HR. No:5778, H. 7 Şaban 1237/M. 29 Nisan 1822. Nederland kaptanlarından Simon Derkoviç'in Karadeniz limanlarından İstanbul'a buğday nakliyatı hakkında.

BOA. CT. HR. No:5915, H. 24 Zilkade1214/M. 20 Mart 1800. Mısır'dan çıkarılacak Fransız askerlerinin naklinde kullanılmak için İzmir'den gemi kiralanması hakkında.

BOA. CT. HR. No:5987, H. 9 Ramazan 1217/M. 3 Ocak 1803. Taygan'dan İstanbul'a 9.800 kile buğday nakleden Santoronlu İspiro kaptana izin verilmesi hakkında.

BOA. CT. HR. No:6063, H. 16 Muharrem 1240/M. 10 Eylül 1824. Nemçe kaptanlarından Vincinco Kosoviç'in İzmir'den Trieste'ye gitmesi için izin verilmesi hakkında.

BOA. CT. HR. No:6624, H. Şevval 1215/M. Mart 1800. Rus Gazzeger Bokliyon kaptanın Hanya'dan İstanbul'a 400 kantar sabun nakliyatı hakkında.

BOA. CT. HR. No:6676, H. 11 Recep 1216/M. 17 Kasım 1801. Bir Rus kaptanın İstanbul'dan Hayfa'ya naklettiği 13.000 kile arpa nakliyatı hakkında.

BOA. CT. HR. No:6688, H. 18 Rabiülevvel 1218/M. 8 Temmuz 1803. Kerç iskelesinden İstanbul'a 8.000 kile buğday nakleden İbrahim kaptana izin verilmesi hakkında.

BOA. CT. HR. No:6886; H. Ramazan 1215/M. Ocak-Şubat 1801. Rus Todori kaptanın gemisiyle Trabzon'dan Yafa'ya gönderilen tahıl yükü hakkında.

BOA. CT. HR. No:7623, H. 26 Cemaziülahir 1242/M. 26 Ocak 1827. Nikola adlı İngiliz gemisinin İstanbul'dan Zanta (Zakintos) Adası'na buğday nakliyatı hakkında.

BOA. CT. HR. No:8005, H. 15 Cemaziyülevvel 1237/M. 7 Şubat 1822. Rus Nikolo Divolta Kaptan'ın Rusya'dan İstanbul'a buğday nakliyatı hakkında.

BOA. CT. HR. No:843, H. 6 Rabiülevvel 1246/M. 25 Ağustos 1830. Tekfurdağı'ndan (Tekirdağ) deri ve İstanbul'dan kumaş ile yüklü İzmir'e gidecek İngiliz gemilerine izin verilmesi hakkında.

BOA. CT. HR. No:8848, H. 8 Şevval 1220/M. 30 Aralık 1805. Nemçe tüccarlarından Vasili Pavloviç, Nikola Yorgiyo, Hiristo Papa ve Drako Yakoviç'in İstanbul-Boğdan-İstanbul'a mal nakliyatları hakkında.

BOA. CT. HR. No:8924, H. 19 Rebiülahir 1219/M. 28 Temmuz 1804. Bir İngiliz tüccarın Rusya'dan İstanbul'a buğday nakliyatı hakkında.

BOA. CT. İKTS. No:1219, H. 6 Şevval 1246/M. 20 Mart 1831. İngiliz gemileriyle İstanbul'dan Karadeniz'e ve İstanbul'dan İngiltere'ye tuz, buğday, donyağı, hurma ve çeşitli mal nakliyatı hakkında.

BOA. CT. İKTS. No:1276, H. 9 Cemaziyülevvel 1217/M. 7 Eylül 1802. İskenderiye'den İstanbul'a pirinç, buğday, keten, sakız ve zamk nakliyatı hakkında.

BOA. CT. İKTS. No:1349, H. 3 Ramazan 1255/M. 10 Kasım 1839. Rusya'dan İstanbul'a buğday nakleden Giresunlu Pisakoğlu Hakalambo Kaptan'a izin verilmesi hakkında.

BOA. CT. İKTS. No:1517, H. 12 Recep 1215/M. 29 Kasım 1800. 3 gemiyle İskenderiye'den İzmir'e kahve, şeker ve keten nakliyatı hakkında.

BOA. CT. İKTS. No:1543, H. Muharrem 1233/M. Kasım-Aralık 1817. Kuşadası iskelesinden İstanbul'a tahin, susam, börülce ve siyah üzüm nakliyatı hakkında.

BOA. CT. İKTS. No:1604, H. Rabiülevvel 1240/M. Ekim/Kasım 1824. Midilli'den İstanbul'a zeytinyağı nakliyatı hakkında.

BOA. CT. İKTS. No:1685, H. 12 Şaban 1218/M. 27 Kasım 1803. Eflak'tan İstanbul'a donyağı, zeytinyağı, bal ve kaşkaval peyniri nakliyatı hakkında.

BOA. CT. İKTS. No:2210, H. 20 Rebiülahir 1233/M. 27 Şubat 1818. Bergos (Burgaz) iskelesinden İstanbul'a zahire nakliyatı hakkında.

BOA. CT. İKTS. No:380, H. Şaban 1215/M. Aralık-Ocak 1801. İbrail ve Kalas iskelelerinden İstanbul'a yağ, bal ve zahire nakliyatı hakkında.

BOA. CT. İKTS. No:477, H. Şevval 1214/M. Şubat-Mart 1800. Trabzonlu Memiş Reis'in Rusya'dan Trabzon'a ve İstanbul'a tahıl taşımasına izin verilmesi hakkında.

BOA. CT. İKTS. No:484, H. 5 Muharrem 1246/M. 26 Haziran 1830. Galata gümrüğündeki 2 iskelenin onarımı hakkında.

BOA. CT. İKTS. No:625, H. 10 Safer 1240/M. 4 Ekim 1824. Mısır tüccarından Yahya'ya ait kereste ve zeytinyağının bir Nemçe gemisiyle İstanbul'dan İskenderiye'ye nakliyatı hakkında.

BOA. CT. İKTS. No:749, H. 23 Zilkade 1240/M. 9 Temmuz 1825. Bir Nemçe gemisiyle İstanbul'dan Mısır'a kereste ve zeytin nakliyatı hakkında.

BOA. CT. İKTS. No:757, H. 9 Rabiülevvel 1240/M. 1 Kasım 1824. Bir Rus gemisiyle İstanbul'dan Sakız'a yağ ve çeşitli eşya nakliyatı hakkında.

BOA. CT. İKTS. No:761, H. 15 Şaban 1238/M. 27 Nisan 1823. Mısır tüccarından Elhac Ahmet Ağa'ya ait fındık, armut, kereste ve eşyanın bir İsveç gemisiyle İstanbul'dan Akdeniz'e nakliyatı hakkında.

BOA. CT. İKTS. No:77, H. 17 Zilkade 1229/M. 31 Ekim 1814. Bir Rus gemisiyle Rusya'dan İstanbul'a getirilen pirinç yükünün 2 gemiye aktarılarak İzmir'e nakledilmesi hakkında.

BOA. CT. İKTS. No:771, H. 17 Rabiülevvel 1245/M. 16 Eylül 1829. Bir Sicilya gemisiyle İstanbul'dan Karadeniz'e biber, rom, şeker, anason, badem, kahve, zeytin ve tütün nakliyatı hakkında.

BOA. CT. İKTS. No:776, H. 18 Rabiülevvel 1239/M. 22 Kasım 1823. Bir Fransız gemisiyle İstanbul'dan Akdeniz iskelelerine çeşitli mal nakliyatı hakkında.

BOA. CT. İKTS. No:787, H. 23 Safer 1240/M. 19 Ekim 1824. Bir Rus gemisiyle İstanbul'dan Karadeniz'e zeytin, kuş üzümü ve iplik nakliyatı hakkında.

BOA. CT. İKTS. No:8042; H. Ramazan 1237/M. Mayıs-Haziran 1822. Trabzonlu Hasan Reis'in gemisine yüklenen 25.000 okka şarabın İstanbul'dan Trabzon'a taşınması için izin verilmesi hakkında.

BOA. CT. ML. No:5421, H. 28 Zilhicce 1231/M. 18 Kasım 1816. Marmara ve Adalar Denizi iskelelerinden İstanbul'a şarap ve rakı nakliyatı hakkında.

BOA. CT. NF. No:622, H. 21 Rabiülevvel 1264/M. 26 Şubat 1848. Dolmabahçe rıhtımının inşaatı hakkında.

BOA. İ.MMS. No:24/1021, H. 7 Cemaziyülevvel 1278/M. 10 Kasım 1861. Karayollarının düzenlenmesi ve yapımı için hazırlanan nizamname.

BOA. İrade MV. No: 26094. H. 21 Recep 1284/M. 18 Kasım 1867. İzmir Rıhtımı imtiyazı hakkındaki irade.

BOA. ND. No:7/47-50, R. 15 Teşrinisani 1287/M. 27 Kasım 1871. İstanbul Liman Nizamnamesi.

BOA. YT. MTV. No:77/18; H.11 Cemaziülevvel 1310/M.31 Aralık 1892. Nemlizade Mahdumları şirketi tarafından Köstence ve İstanbul'a tütün gönderilmesi hakkında.

Bois, Paul, (1988). Armements Marseillais: Compagnies de Navigation et Navires à Vapeur, Chambre Commerce et d'Industrie, Marseille.

Darmstädter, Josef Kurt, (1988). Die Donau und Ihre Weisse Flotte: Geschichte der Donaupassagierschiffahrt, Norden Verlag, Wien.

Dz.K.K. Arşivleri, Def. No:118/45-M.17 Mayıs 1870. Trabzon limanı inşaatı hakkında.

Dz.K.K. Arşivleri, Def. No:134/32A, 31 Mart 1878. İstanbul limanında büyükelçilik gemileri için ayrılan yer hakkında.

Dz.K.K. Arşivleri, Def. No:1378/28, 10 Mart 1892. Ereğli'den İstanbul'a nakledilecek 100.000 kantar kömürün taşınması için Artin Karamanyan ve Şahinoğlu kumpanyaları ile yapılan sözleşme hakkında.

Dz.K.K. Arşivleri, Def. No:149/55, 28 Aralık 1872. İstanbul ile Yemen arasında vapur seferleri konulması hakkında.

Dz.K.K. Arşivleri, Def. No:16/162A, 17 Nisan 1854. İstanbul ile Marsilya arasında Fransız Mesajeri kumpanyasının vapur işletmesi hakkında.

Dz.K.K. Arşivleri, Def. No:162/115, 17 Ekim 1872 ve Def. No:242/71, 23 Şubat 1875. Haydarpaşa limanının temizlettirilmesi hakkında.

Dz.K.K. Arşivleri, Def. No:20/152A, 26 Şubat 1855 ve Def. No:95/2, 31 Temmuz 1870. İstanbul limanına gelen gemilerin demirleme işlemlerinin düzenlenmesi hakkında.

Dz.K.K. Arşivleri, Def. No:323/18, 11 Kasım 1880. Kabataş iskelesinin temizlettirilmesi hakkında.

Dz.K.K. Arşivleri, Def. No:362/22, 19 Ağustos 1881. Salıpazarı iskelesinin inşaatı hakkında.

Dz.K.K. Arşivleri, Def. No:4/55, 28 Temmuz 1846. İzmir-Beyrut arasında vapur işletilmesi hakkında.

Dz.K.K. Arşivleri, Def. No:458/27, 17 Eylül 1885. İstanbul ile Trablusgarp arasında Lloyd kumpanyasının vapur işletmesi hakkında.

Dz.K.K. Arşivleri, Def. No:507/69, 24 Ekim 1863. İstanbul ile İskenderiye arasında Mısır kumpanyasının vapur işletmesi hakkında.

Dz.K.K. Arşivleri, Def. No:55/17, 14 Kasım 1867 ve Def. No:945/6-34, 16 Aralık 1885. Haliç limanının temizlettirilmesi hakkında.

Dz.K.K. Arşivleri, Def. No:590/190, 9 Ağustos 1889. Gebze ve Darıca iskelelerinden İstanbul'a sebze ve meyve nakliyatı hakkında.

Dz.K.K. Arşivleri, Def. No:8/54, 17 Ocak 1850. İzmir-Ege Adaları arasında vapur işletilmesi hakkında.

Dz.K.K. Arşivleri, Def. No:892/20, 21 Temmuz 1894. Galata rıhtımı ve antrepoların inşaatı hakkında.

Edhem, E., Daniel, G., Bruce, M., (1999). The Ottoman City Between East and West: Aleppo, Izmir and Istanbul, Cambridge University Press, Cambridge, s.94.

Harcourt, F., Palmer, S., Harcourt, E., (2006). Flagships of Imperialism: The P&O Company and the Politics of Empire From Its Origins to 1867, Manchester University Press, Manchester.

Hüseyin, Kaleli, (2003). 19. yy.da İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilgiler Dergisi, 9, 22.

İlber, Ortaylı, (1984). 19. Yüzyıl Sonunda Suriye ve Lübnan Üzerinde Bazı Notlar, Osmanlı Araştırmaları Dergisi, 4, 89-113.

Koca Nemlioğlu, Yasemin, (2016). 19. Yüzyılda Trabzon Limanı: Seferler, Tüccarlar, Mallar, Karadeniz Araştırmaları Dergisi, 49, 157-187.

Kütükoğlu, Mübahat, (1979). İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı, İstanbul Üniversitesi Edb. Fak. Tarih Dergisi, 32, 495-558.

Lütfü, Güçer, (1987). 16-18. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Politikası, Türk İktisat Tarihi Yıllığı, 1, 85-101.

Öndeş, Osman, (2013). Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi, İMEAK Yayınları, İstanbul.

Özyüksel, Murat, (2013). Osmanlı İmparatorluğu'nda Nüfuz Mücadelesi, İş Bankası Yayınları, İstanbul, s.15-18.

Pawlik, G., Winkler, D., (1989). Der Österreichische Lloyd 1836 bis heute. Weishaupt Verlag, Wien.

Reinhold, Thie, (2001). Die Geschichte des Norddeutschen Lloyd: 1857–1970 ,Verlag Hauschild, Bremen.

Tukin, Cemal, (1999). Boğazlar Meselesi, Pan Yayıncılık, İstanbul, s.146-164.

Wiener Wolfgang, Müller, (1998). Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı, Çev: Erol Özbek, Tarih Yurt Vakfı Yayınları, No:66, İstanbul, s.79-105.

© Copyright of Journal of Current Researches on Social Science is the property of Strategic Research Academy and its content may not be copied or emailed to multiple sites or posted to a listserv without the copyright holder's express written permission. However, users may print, download, or email articles for individual use.