



**İNGİLİZ KONSÜL RAPORLARINA GÖRE 19. YÜZYILIN SONUNDA
OSMANLI LİMANLARINDA TİCARİ HAYATIN BELİRLEYENLERİ**

Dr. Öğr. Üye Mehmet ÇETİN*

ÖZ

19. yüzyıl Osmanlı Devleti'nin en uzun yüzyılı olarak nitelenmektedir. Özellikle de yüzyılın ikinci yarısında meydana gelen eko-politik olayların yoğunluğu ve önemi, devletin iktisadi ve siyasi kaderini tayin etmesi açısından oldukça dikkat çekicidir. Kırım Savaşı'nın akabinde başlayan borçlanma furyasının kapitalizmin ilk küresel bunalımı olan 1873-96 Bunalımı ile birlikte mali bir iflasla sonuçlanması, Osmanlı Devleti'nin en büyük toprak parçasını kaybettiği savaş olan 1877/78 Osmanlı - Rus Harbi ve Düyûn-u Umûmiyye ve benzeri ekonomi üzerindeki yabancı denetimini temsil eden örgütler, bu dönemin belirleyici unsurlarıdır. 19. yüzyılda aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin dış ticareti de yapısal bir dönüşüm geçirmiştir. O döneme kadar Osmanlı dış ticaretinde sınırlı bir paya sahip olan Batılı ülkeler, Sanayi Devrimi'nin de etkisiyle birlikte kapitalizmin çevre ülkelere yayılması sürecinde ikili ticari anlaşmalar vasıtasıyla Osmanlı dış ticaretindeki paylarını artırmışlar ve Osmanlı Devleti ile hammadde ve mamul mal değiş tokuşuna dayalı yeni bir ticari düzen oluşturmuşlardır. Bu çalışmada söz konusu süreçlerin ve eko-politik gelişmelerin Osmanlı dış ticaretinde önemli role sahip olan İzmir, Trabzon, Selanik ve Beyrut limanlarındaki iktisadi ve ticari faaliyetlere olan etkisi ve bu bağlamda ilgili limanlarda ticari hayatın nasıl bir gelişim seyri izlediği İngiliz konsül raporları üzerinden ele alınacaktır. Böylelikle bu dönemde meydana gelen olayların Osmanlı ticareti üzerindeki etkisinin mikro düzeyde incelenmesi amaçlanmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, 19. Yüzyıl, Dış Ticaret.

**THE DETERMINANTS OF THE COMMERCIAL LIFE IN THE OTTOMAN PORTS
ACCORDING TO THE BRITISH CONSULAR REPORTS AT THE END OF THE 19TH
CENTURY
ABSTRACT**

The 19th century is characterized as the longest century of the Ottoman Empire. The intensity and the importance of the ecpolitical events that took place especially in the second half of the century are quite remarkable in terms of the their role in determining the economic and political fate of the state. The rush in the foreign indebtment that started after the Crimean War and resulted with a bankruptcy with the first global depression of capitalism that took place between 1873 and 1896, the Russian war of 1877-78 in which the empire lost the largest territory ever and, the organizations that represent the foreign control on the economy of the Ottoman Empire like the Public Debt Administration and etc., were the main determinants of the period. At the same time the trade of the Ottoman Empire underwent a structural transformation in the 19th century. The Western countries that had a limited share in the foreign trade of the Ottoman Empire along with the effects of the Industrial Revolution and in the process of the expansion of the capitalism to the periphery increased their share via bilateral trade agreements and established a new trade scheme depending on the exchange of raw materials with manufactured goods. The effects of the above mentioned processes and eco-political developments on the economic and commercial activities of the ports of Smyrna, Salonica, Trebizond and Beirut that had important shares in the foreign trade of the Ottoman Empire and

* Dokuz Eylül Üniversitesi/İktisadi Ve İdari Bilimler Fakültesi/İktisat Bölümü/İktisat Teorisi Ve İktisat Tarihi Anabilim Dalı, Mail: mehmet.cetin@deu.edu.tr Orcid No: 0000-0002-6954-0908

the commercial progresses in the aforementioned ports dependingly will be discussed through the British consul reports in this study. In this way the aim of the study is to analyze the effects of the developments that took place in this period on the trade of the Ottoman Empire at the micro scale.

Keywords: Ottoman Empire, 19th Century, Foreign Trade.

1. Giriş

Osmanlı Devleti'nin Avrupa ekonomisiyle bütünleşmesi süreci 16. Yüzyılla birlikte başlamış ve Batı ile olan ticari faaliyetler geliştikçe Osmanlı ekonomisi çözülmeye başlamıştır (Quatert 2017: 27). Bununla birlikte 19. yüzyıl öncesinde Osmanlı Devleti'nin dış ticaret politikasını şekillendiren temel unsurlar; Osmanlı Devleti'nin Klasik Dönem iktisat zihniyetini oluşturan fiskalist, provizyonist ve gelenekçilik ilkeleriyle bu ilkeler ile tutarlılık gösteren bir gümrük politikası olmuştur. Devlet, ticaret üzerinde kurduğu kontrol ile büyük ölçüde tüketicinin menfaatini göz etmeye çalışmış ve o dönemde Batı'da hakim olan merkantilist politikaların tersi politikalar izlemeyi tercih etmiştir. Bu bağlamda dış ticarete konu olan malların ihracına önemli kısıtlamalar getirilmekle birlikte başta ordu ve saray olmak üzere halkın ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla ithalat teşvik edilen bir politika olmuştur (Güçer 1987: 89; İnalçık 2003: 144; Genç 2002: 54-67).

Ticaret partnerleri açısından değerlendirildiğinde 19. yüzyıl öncesinde Osmanlı Devleti'nin ticaretinin daha çok Orta ve Doğu Avrupa ile sınırlı kaldığı görülmektedir. Osmanlı Devleti'nin Batı ile olan ticareti ise yüzyıllar içerisinde önemli dalgalanmalar göstermiştir. Bu ilişkilerin evriminde özellikle Akdeniz dünyasındaki gerileme ve bu gerilemeye neden olacak biçimde Atlantik bölgesinin küresel ticarete temel dayanak noktası haline gelmesi belirleyici olmuştur. 1800'lü yıllardan itibaren Sanayi Devrimi'nin de etkisiyle yaşanan teknolojik gelişmeler, yol, kanal ve demiryolu ağlarında meydana gelen önemli ilerlemeler, karşılıklı taşıma maliyetlerini eşi benzeri görülmemiş bir biçimde azaltmış ve ekonomik etkileşimin yoğunlaşmasına neden olmuştur (Li, Panza ve Song 2017: 6-7). Fransız İhtilali ve akabinde meydana gelen Napolyon Savaşları ile önemli bir daralma yaşamış olsa da 19. yüzyıl Osmanlı Devleti'nin dış ticareti, önceki dönemlerden farklı olarak Batı kaynaklı yeni ekonomik düzene yani kapitalizme açılış süreci tarafından şekillendirilmiştir (Pamuk 2007: 194).

19. yüzyılda Osmanlı ekonomisi Batı ile giderek daha sıkı bir biçimde entegre olmuştur. Nitekim bu dönemde Osmanlı ve Avrupa ihracat artış oranlarının birbirine yakın olması Osmanlı Devleti'nin 19. yüzyılda dünya ekonomisinin içine çekildiğinin bir göstergesidir (Pamuk 1984a: 24). Bu dönemde Osmanlılar Batı dünyasında meydana gelen gelişmelerden ve Batılı devletlerin izledikleri bölgesel ve küresel politikalarından da daha derin bir biçimde etkilenmeye başlamıştır. Batılı ülkelerin 19. yüzyılın ilk yarısında 1838 Balta Limanı örneğinde ve 1840'lı yıllarda Çin ile imzalanan anlaşmalarda olduğu gibi çevre ülkelerle ve 19. yüzyılın ikinci yarısında 1860 tarihinde imzalanan ve en çok kayırılan ülke prensibini de içeren İngiliz-Fransız anlaşması ve bunu takip eden çok sayıda anlaşma gibi kendi aralarında imzaladıkları anlaşmalar ile küresel ticaret hızlı bir serbestleşme sürecine girmiştir. Fakat bu serbestleşme furçası 1870'li yıllardan itibaren ucuz Amerikan, Rus ve Hint tahılının Avrupa pazarlarını istila etmesi neticesinde ortaya çıkan Küresel Kriz ile yerini himayeci politikalara bırakmıştır (O'Rourke 2000: 457; Sedillot 1983: 402; Feyzioğlu 2017: 93). Dönem içerisinde Osmanlı Devleti'nin ağır

kaybıyla sonuçlanan 93 Harbi de şüphesiz ekonomik göstergeler üzerinde etkili olmuştur fakat Osmanlı Devleti'nde dış ticaret hacminin 1875 yılındaki düzeyine tekrar erişmesi ancak 1900'lü yılların başında mümkün olabilmiştir. Genel olarak değerlendirildiğinde Osmanlı Devleti'nin dış ticaretinde ortaya çıkan durgunluğun arkasında en temel neden 1873-1896 yılları arasında dünya ekonomisinin yaşanan Büyük Bunalım'dır (Pamuk 1984a: 109).

Bunalım ortamında küresel piyasalardan yeni fon bulamayan Avusturya, Rusya, Osmanlı Devleti ve Güney Amerika gibi ülkelerde ciddi mali bunalımlar yaşanmış ve bu sürecin sonunda aralarında Osmanlı Devleti'nin de bulunduğu yirmi kadar ülke iflasını açıklama zorunda kalmıştır (Dobb 2007: 275-279). Osmanlı Devleti'nin iflasının ardından alacaklı ülke temsilcileri tarafından teşkil edilen Düyûn-u Umûmiyye idaresi ise kaçakçılıkla yoğun bir şekilde mücadele etmiş, belirli ürünlerin üretimin ve ihracatını artırarak Osmanlı dış ticaretini geliştirmede ve yeniden düzenlemede kendine göre bir rol oynamış ve kendi çıkarları açısından yeri geldiğinde korumacı politikaları desteklemiştir. Halihazırda Düyûn-ı Umûmiyye İdaresi'nin amaçlarından birisi de ihracata yönelik tarımsal üretimin artırılması ve Osmanlı Devleti'nin dünya pazarlarına açılmasının hızlandırılmasıdır. Bununla birlikte Düyûn-u Umûmiyye idaresi daha önce kurulan Osmanlı Bankası ve daha sonra kurulan Reji İdaresi ile birlikte Batı nüfuzunun Osmanlı ekonomisi üzerindeki denetiminin sembolü olmuşlardır (Blaisdell 1979: 11-12; Gürsoy 1994: 45; Birdal 2010: 179). Dünya ekonomisinin buhrandan çıkması ile birlikte Osmanlı Devleti'nin dış ticaretinde hammaddelerine olan talebin artmasından kaynaklanan bir genişleme süreci yaşanmıştır. Özellikle yüzyılın sonunda yaşanan hızlı genişlemenin önemli bir nedeni de yabancı sermaye tarafından inşa edilen demiryolları olmuştur. Demiryolları imparatorluğun iç bölgelerini önemli limanları ile bağlayarak ulaştırma maliyetlerini düşürmüş ve hem bu bölge pazarlarını Avrupa sermayesine kazandırmış hem de dünya pazarları için tarımsal meta üretimini yaygınlaştırmıştır (Pamuk 1984b: 32).

Bu çalışmada yukarıda kısaca zikredilen gelişmeler bağlamında Osmanlı dış ticaretini bölgesel anlamda en iyi temsil edebilecek ve Issawi (1980)'e göre 1800-1913 döneminde Osmanlı dış ticaret hacminin %46'sını meydana getiren İzmir, Selanik, Beyrut ve Trabzon (Issawi 1980: 74-85) limanlarındaki ticari gelişmeler ve faaliyetler ve söz konusu olayların neden olduğu etkiler ele alınacaktır. 19. yüzyılın son çeyreğinde meydana gelen ve Osmanlı iktisat tarihini de derinden etkileyen bu gelişmelerin değerlendirilmesinde büyük ölçüde İngiliz Dış İşleri Bakanlığı (Foreign Office, FO)'nın bölgede görevlendirdiği konsüller tarafından hazırlanan diplomatik raporlarından istifade edilecektir. Takip eden bölümlerde her bir liman ayrı ayrı ele alınacak ve tarihsel verilerden de mümkün olduğunca yararlanılmaya çalışılacaktır.

2. İzmir Limanı

İzmir limanı 18. yüzyılın ikinci yarısında yaşadığı önemli ekonomik büyüme ile Osmanlı ile Batılı ülkeler arasındaki ticaretin en önemli limanı olmuş; hatta Suriye ve Mısır'ın nispi önemlerini kaybettikleri 19. yüzyılda uzun dönemler Anadolu'nun Batı'ya yönelik tek ihracat limanı olmuştur (Syrett 1998: 101). İdari anlamda Aydın Vilayeti'nin sınırları içerisinde yer alsa da hinterland itibarıyla Konya, Antalya, Ankara, Bursa ve Adana'ya dek uzanan İzmir'de Batılı sermayedarlar tarafından yapılan demiryolları, taşıma maliyetlerini olağanüstü ölçüde azaltarak; ihracata yönelik üretim faaliyetlerinin

oldukça hızlı bir genişleme göstermesine sebebiyet vermiştir (FO Annual Series No. 764 1890: 3; Pamuk 1984b: 16, 96; Kütükoğlu 1997: 523).

Genel iktisadi yapısı itibariyle değerlendirildiğinde; İzmir gümrük bölgesi, İstanbul'dan sonra en önemli bölgedir. İzmir Limanı, hem coğrafi, hem fiziksel hem de iklimsel olarak diğer pek çok limana göre üstün durumdadır. Tarım, yerleşik nüfusun temel geçim kaynağı olmakla birlikte şehir, ticareti ve az da olsa endüstrisi ile var olmaktadır. Tarımsal üretim büyük ölçüde ihracata yöneliktir. Başlıca ihraç ürünleri; antimon*, hububat, pamuk, krom, sakız, meyan kökü, afyon, zeytinyağı, üzüm, şarap, yün, mum, manganez, kalamın, zımpara ve kızılköktür (FO Annual Series No. 2641 1901: 4). Buğday, arpa, fasulye, pamuk, mısır ve susam politik, yerel ve ticari gerekçelerle fazla hasılat sağlayan ürünler değildir. Zirai üretimde kullanılan aletler oldukça ilkel olduğundan emekten ancak sınırlı ölçüde tasarruf sağlayabilmekte bu da bu bölgede üretilen hububatın Avrupa buğdayı ile rekabet edecek ölçüde düşük maliyetle üretilmesini engellemektedir. Hava koşullarına bağlı olarak hasat belirsizliği, pazara ulaşım noktasındaki nakliye maliyetleri, çoğu zaman geriye bir kar bırakmamaktadır. Hükümet insanları pamuk ekimine yönlendirmekle birlikte bu konudaki teşviğin maddi tabanını oluşturamamaktadır. Hükümet tarafından aynen# alınan ve %12 düzeyine ulaşan öşür vergisi, Anadolu çiftçisinin aleyhine bir durum yaratmaktadır (FO Annual Series No. 67 1886: 19-20; Reports on British Trade Abroad 1873: 742-743). Bir tarım kredi bankasının yokluğunda çiftçi tarlasını ekmek için talep ettiği kredi karşısında oldukça yüksek faiz oranları ile karşı karşıya kaldığından çoğu zaman arazisini ipotek ettirmek zorunda kalmaktadır (FO Commercial Reports Şubat 1867: 159). Az sayıda tahıl üreticisi, üretim maliyetlerini azaltmak amacıyla makineleşmeye geçmiştir. Bunlar İngiltere'den çok sayıda pulluk ithal etmiştir ve İzmir'in kuzey ve doğu bölgelerinde üretim yapmaktadır (FO Annual Series No. 67: 19-20).

Altyapı yatırımları itibariyle değerlendirildiğinde 1880'li yılların ilk yarısında Anadolu bölgesinin ulaştırma ve haberleşme araçlarını geliştirmek için önemli aşamalar kat edilmiştir. Demiryollarından ayrı olarak Çeşme ile Likya arasında 8 km uzunluğunda ve Kekova ile Muğla arasında 27 km uzunluğunda ve Küllük ile Milas arasında 28 km uzunluğunda araba yolu inşa edilmiştir (FO Annual Series No. 67 1886: 21). Özellikle Imperial Ottoman Railway kumpanyası büyük bir genişleme göstermiştir. Bölgede iki demiryolu hattı bulunmaktadır. Bir tanesi Efes'e kadar kamuya açık olan Aydın demiryoludur. Diğeri ise Menemen'e kadar kamuya açılan Kasaba demiryoludur. Şehirde ikisi Avrupa bankası olmak üzere toplamda üç banka müessesesi

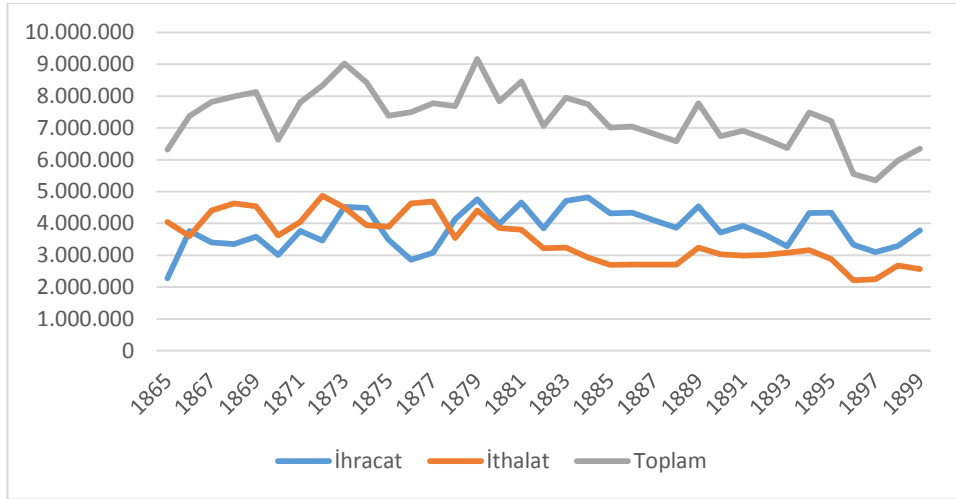
* Antimon, çok eski çağlardan itibaren insanlar kullanılagelen ve günümüzde de stratejik öneme sahip olan bir metaldir. Madencilik bilimi anlamında demir dışı metaller arasında bulunmaktadır. Kurşun ve kalay gibi metaller, antimon eklenmek suretiyle büyük ölçüde sertleştirilebilir. Isı ve elektrik geçirgenliğinin az olması nedeniyle, alaşımlarda kullanılarak sertleştirmek ve korozyonu önlemek gibi özellikleri nedeniyle birçok sanayi dalının hammaddesi olmuştur. (www.mta.gov.tr/v3.0/bilgi-merkezi/antimuan, 19.02.2020)

#Öşür vergisi aynen yani ürünün belli bir oranı üzerinden miktar olarak tahsil edilmektedir. Öşür vergisinin oranı merkezi yönetimin ülkenin farklı bölgelerindeki gücüne, fetihten önce var olan vergilerin oranına ve toprağın verimliliğine göre %10 ile %20 arasında değişmektedir (Şevket Pamuk, *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi, 1500 – 1914*, 4. Baskı, İstanbul: İletişim Yayınları, 2007, s. 45.).

bulunmaktadır. Biri Osmanlı Bankası diğerleri ise Credit Lyonnais ve Ottoman Financial Association'dır (FO Commercial Reports Şubat 1866: 598-600). Bölgeden Çanakkale üzerinden İstanbul'a, iç kısımda Aydın'a ve Çeşme'ye telgraf hatları mevcutsa da kış aylarında genelde çalışmamaktadır (FO Commercial Reports Şubat 1870: 84).

Ticari faaliyetleri şekillendiren unsurlara gelindiğinde; İzmir Limanı'ndan ihraç edilen tüm mallar, Türk menşeli ürünler değildir. Bunlarından bazıları sınırlı ölçüde de olsa İstanbul yahut Selanik'teki mal stoklarının İzmir'in bağlantılı olduğu daha iyi pazarlardan yararlanabilmek amacıyla transfer edilmesinden ibarettir (FO Commercial No. 25 1869: 1066-1074). Tüm ihracat ürünleri için gümrük vergisi advalorem olarak %1 düzeyinde iken ithalattan alınan vergi %8'dir. Tacirler bu vergilerden kaçınabilmek amacıyla ticareti yapılan malların miktarını olduğundan düşük gösterme eğilimindedir (FO Annual Series No. 67 1886: 5). Çalışmanın dönem aralığında İzmir şehrinin dış ticaretinin seyri aşağıdaki Grafik 1'de görülebilmektedir.

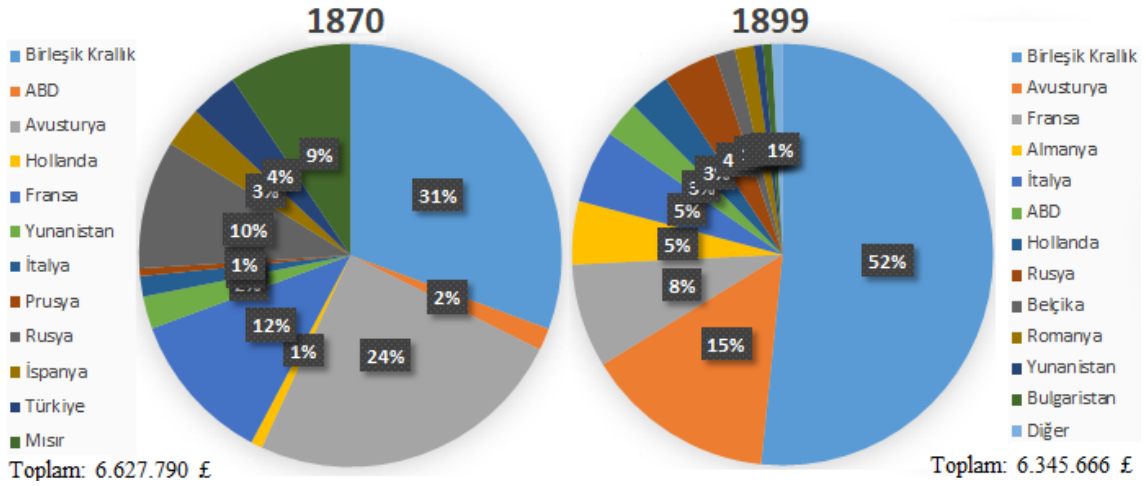
Grafik 1: İzmir Limanı'ndan Gerçekleşen Dış Ticaret (pound)



Kaynak: FO Commercial Reports; Kasaba 1993: 104.

Grafikten de görülebildiği üzere 1865'ten 1900 yılına değin geçen sürede İzmir Limanı'nın dış ticareti oldukça dalgalı bir seyir izlemiştir. 1870'li yılların başlarında canlanan ticari faaliyetler, 1890'ların sonuna kadar dalgalı fakat sürekli azalan bir trend izlemiş ve yüzyılı çalışmada ele alınan dönemin başlarıyla hemen hemen aynı ticaret hacminde tamamlamıştır. Çalışmanın dönem aralığının başında ve sonunda İzmir Limanı'nda gerçekleşen ticari faaliyetlerde hangi devletlerin hangi ölçüde pay sahibi olduğu da Grafik 2'de görülmektedir.

Grafik 2: 1875 ve 1899 Yılları İçin İzmir Limanı'ndan Gerçekleşen Ticaretin Temel Partnerleri



Kaynak:FOAnnual SeriesNo. 2462 1900: 23; FO Commercial Reports Ağustos 1871: 1903-1904.

Grafiğe göre 1875 yılı itibarıyla İzmir Limanı üzerinden gerçekleşen ticarete en büyük paya sahip olan ülke Britanya'dır. Avusturya-Macaristan %17 ile ikinci sırada ve Almanya ise %10 ile üçüncü sırada gelmektedir. 1899 yılına gelindiğinde Britanya'nın payını %41'den %52'ye yükseltmiştir. Avusturya-Macaristan %15 ile ikinci sırada iken üçüncü sıraya %8'lik pay ile Fransa yükselmiştir.

Dönem içerisinde İzmir'in dış ticaretini etkileyen gelişmelere baktığımız zaman; 1873 Depresyonu'ndan önceki dönemde tarımsal üretimdeki bolluk ve Avrupa ile Afrika piyasalarından gelen talebe bağlı olarak dış ticarete genel bir refah dönemi söz konusudur. Yine 1870 yılında İstanbul'da yaşanan kolera salgını mamul mal ve pamuklu ürünlere yönelik talebi İzmir'e yönlendirmiştir. Yüzyılın son çeyreğine girerken dış ticaret hacminde önemli olumsuzluklara yol açan öncelikli gelişme 1870-71 Fransa-Prusya Savaşı olmuştur. Savaş nedeniyle fiyatların hızla yükselmesi ve savaş ortamında ticari gemilerin seferlerinin azalmasına bağlı olarak ihracatta bir düşme ithalatta ise bir artış söz konusu olmuştur. Savaş sonrasında olağan bir canlanma yaşansa da bu sefer Avrupa piyasalarında durgunluk kendisini göstermiş ve temel malların fiyatlarında yaşanan hızlı düşüşlere bağlı olarak İzmir'in ihracatında %12,4 oranında bir azalma meydana gelmiştir. İzmir ile Avrupa piyasaları arasındaki hammadde ve mamul mal mübadelesine dayanan ticaret yapısı ihracattaki azalmanın takip eden sene ithalat verilerine de yansımaya sebebiyet vermiştir. Nitekim 1875 yılında bu sefer ithalatta %22,4 ile daha sert bir düşüş yaşanmıştır. Bu durum şüphesiz ithalat ve ihracat arasındaki yüksek karşılıklı bağımlılıktan kaynaklanmaktadır (FO Commercial Reports 1869: 477; FO Reports from Her Majesty's Ağustos 1872: 1362; FO Commercial Reports Ağustos 1871: 1092; FO Commercial No. 15 1874: 1001; FO Reports from Her Majesty's 1875: 1794; FO Commercial No. 9 1876: 1071).1877-78 Osmanlı-Rus Harbi ile birlikte tarımsal nüfusun azalması, buna eşlik eden kuraklık ve savaş sonrası dönemde Osmanlı parasında yaşanan yüksek oranlı değer kayıplarına karşı yönetimin herhangi bir tedbir almamış olması, 1880'li yılların başında çekirge istilası ve Anadolu'da hüküm süren uzun süreli veba salgınları nedeniyle bölgesel ticarete ciddi daralmalar yaşanmıştır (FO Commercial No. 25 1883: 1041).

İzmir Limanı'ndan gerçekleşen ticari faaliyetlere darbe vuran diğer bir gelişme de İzmir rıhtımının 1880 yılında gerçekleştirdiği tarife operasyonu olmuştur. O tarihe kadar İzmir'e demirleyerek; adalara yahut diğer limanlara yeniden ihraç edilecek mallar yeniden taşınacağından ihracat %1 oranında vergilendirilirken; yeni tarife ile giriş çıkışlarda rıhtım vergisi adı altında ilave olarak %0,5 ila %1 arasında değişen ek bir vergi konulmuştur (FO Commercial No. 25 1883: 1066-1071). Operasyon nedeniyle 18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren İzmir'e yönelmiş olan Suriye ticareti tekrar tedricen Suriye kıyılarına dönmeye başlamıştır. Komşu bölgelerde üretilip, küçük gemilerle İzmir'e sevk edilen hububat yahut İzmirle demiryolu bağlantısı olan Aydın ve Nazilli bölgelerinin mahsulleri, yeni rıhtım vergilerinden kaçabilmek amacıyla Kuşadası yahut İzmir'e yakın diğer limanlardan Avrupa'ya gönderilmeye başlamıştır (FO Commercial No. 25 1883: 1041-1045).

1885 yılında ticari anlamda önemli bir gelişme olarak İzmir'de İstanbul Ticaret Odası ile aynı temelde ve aynı düzenlemeler çerçevesinde bir ticaret odası teşkil edilmiştir. Odanın tüm üyeleri Osmanlı tebasıdır. Bununla birlikte bünyesinde yabancı temsilciler de bulunmaktadır. Bölgede zirai bankaların veya sandıkların yakın zamanda kurulmuş olması ve varlıklarının çok az bilinmesi Ticaret Odası'nın önemini bir kat daha artırmaktadır (FO Annual Series No. 67 1886: 16-21). 1880'li yılların ortasına doğru İzmir Limanı'ndan gerçekleşen ticarettir toparlanma olsa da 1885'ten itibaren Avrupa piyasalarının içinde bulunduğu depresyonist ortam etkisini yine göstermeye başlamıştır. 1890'lı yılların başlarında ticari beklentiler çok daha olumsuz bir yapıya bürünmüştür. Önce Aydın Vilayeti'nin genelinde yaşanan şiddetli bir kuraklık, 1890 yılının ihracatında önceki yıla oranla %18,25'lik ve ithalatında %6,5 bir kayba neden olmuş; takip eden dönemde ticaretin canlanacağına yönelik beklentiler ise Avrupa piyasalarının içinde bulunduğu ticari depresyon ve fiyatlardaki aşırı düşme nedeniyle boşa çıkmıştır. Stokları eritebilmek amacıyla temel ihraç malları çok düşük fiyatlarla iç piyasada satılmaya çalışılmıştır (FO Annual Series No. 764 1890: 3; FO Annual Series No. 894 1891: 1-2; FO Annual Series No. 1062 1892: 1-2).

Küresel depresyon, etkilerini 1890'lı yıllarda da göstermiş; bununla birlikte dikkat çekici bir nokta olarak bölgenin Almanya ile olan bağları hızlı bir biçimde gelişmiştir (FO Annual Series NO. 1456 1894: 1-2). Küresel depresyonun etkilerinin geçtiği dönemde ise bölgesel ticareti olumsuz anlamda etkileyen esas husus Türk-Yunan Savaşı olmuştur. 1897 yılında gerçekleşen savaşa özellikle İzmir'in hinterlandındaki zirai üretimi olumsuz etkileyen kötü iklim koşulları eklenmiştir (FO Annual Series No. 2462 1900: 3). 1890'lı yılların sonlarında ise Ermenistan bölgesindeki uzun süreli karışıklıklar ve yerli tüccar ve temsilciler arasındaki yoksulluk, Ermenilerin yerleştiği bölgelerdeki ticaret hacminin daralmasına neden olmuştur (FO Annual Series No. 1784 1896: 2).

19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başında ise hem diğer Osmanlı limanları hem de yabancı ülkeler ile olan ticari ilişkilerini ciddi ölçüde zedeleyecek veba salgını ve salgına karşı uygulanan tıbbi önlemler nedeniyle İzmir Limanı'ndaki ticari faaliyetler ciddi zarar görmüştür. Zira İzmir'den çıkan tüm ticari gemiler karantina uygulamasına tabi tutulmuştur. Yüklerin Klazomenia bölgesinde boşaltılması nedeniyle navlun bedelleri yükselmiş, ticari kargoların sayısı azalmış ve boşaltma masrafları artmıştır. Sonuç tüm iş hayatının çökmesi, çalışan sınıfların yoğun işsizliği, tüm gemicilik

hizmetlerinde bir düzensizlik ve borçluların taahhütlerini karşılayamaması olmuştur (FO Annual Series No. 2641 1901: 3).

19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başlarında İzmir'deki ticari yaşam, romanlara dahi konu olmuştur. Halid Ziya Uşaklıgil bu dönemde İzmir'i dünyanın her yanından akın etmiş farklı bayraklara bağlı yabancılarla birden fazla pasaporta sahip Frenkler, Rumlar, Ermeniler ve Musevilerden oluşmuş bir mahşer kalabalığı şeklinde tanımlamaktadır. Türk ticaret adamları bu piyasada sadece aracılık yapmaktadır. Levanten ve yabancılar, konsoloslukları tarafından ve büyük ölçüde kendi ülkelerinin yasalarına tabidir. Bunlar Frenk mahallesinde yaşarlar ve vergi de ödemezler. 19. yüzyılın ortasında yaşanan ihracat artışından en çok faydalanan kitle, 18. yüzyılın sonunda Batı Anadolu ticaret ağındaki stratejik konumları ele geçiren gayrimüslim tüccar olmuştur. Bu kitle yabancı tüccar ve girişimcilerin bölgeye yönelik faaliyetlerini kısıtladıkları gibi, Batı Anadolu'daki bağlantılarını güçlendirmişlerdir (Kasaba 1993: 86; Uşaklıgil 1991).

3. Trabzon Limanı

Trabzon Limanı üzerinden gerçekleşen ticaret, Tanzimat Reformları'nın ulaşım, haberleşme ve güvenlik alanlarındaki düzenlemeleri, Rusya ile Kafkasya ve İran üzerinden yürütülen kaçak ticaret ve İngilizlerin İran transit ticaretinin maliyetini azaltmak amacıyla mallarını Basra Limanı'ndan değil Trabzon Limanı üzerinden sevk etme çabaları sonucunda 19. yüzyılın ikinci çeyreği ile birlikte canlanmış (Kütükoğlu 1986: 98-99); Ortaylı 2004: 121-122). 19. yüzyılda Karadeniz'e kıyısı olan bölgelerde ve özellikle de Trabzon Vilayeti'nde yatırımcılar ticaret ve yatırım amaçlı kuruluşlar teşkil etmiştir. Bunlarda İdare-i Mahsusa, Gürcü Osmanlı kumpanyası, Nemçe kumpanyası, Rus kumpanyası, Yunan kumpanyası, Fransız Pake kumpanyası, Fransız Messageries kumpanyası ve İtalyan kumpanyası deniz ticareti için oluşturulmuş acentelerdir (Hamzaoğlu 2019: 37). Yerli gemilerin yanında Fransız, İngiliz, Rus ve Avusturya bandıralı gemilerin büyük ölçekli faaliyetleri sonucunda Trabzon Limanı, Osmanlı'nın ticari anlamda en yoğun ikinci ticarî limanı durumuna yükselmiştir. Fakat Trabzon'un transit ticaret limanı olma özelliğini aşamaması ve hinterlandındaki kaynakları ihracata yönlendirememesi zaman içerisinde sahip olduğu ticari üstünlüğü Samsun'a bırakmasına neden olmuştur (Keyder, Özveren ve Quatert 1993: 531; Lowry ve Emecen 1997: 300; Çadircı 1988: 194).

19. yüzyılın son çeyreği itibarıyla Trabzon Limanı ve bu bölgeyi besleyen ticari faaliyetlerin genel çerçevesini çizmek istediğimizde şu özellikle karşımıza çıkmaktadır. Öncelikle Trabzon Limanı'nı besleyen iki dış ticaret kanalı söz konusudur ki bunların içerisinde en önemlisi İran transit ticaretidir. Bu kanal Trabzon Limanı'nın toplam ticaretinin beşte dördünü oluşturmaktadır. Diğer kanal ise İran transit ticaret kanalına göre nispeten daha düşük bir öneme sahip olan Anadolu ticaret kanalıdır (FO Commercial No. 9 1876: 1085-1088; FO Commercial Reports Temmuz 1871: 737-737). Trabzon Limanı'ndaki ticari trafiği belirleyen dört temel akım; Ruslar, Türkler, Acemler ve Avrupalılar olup bu unsurlar müşterek bir biçimde bölgesel ticaretin hacmini ve niteliğini belirlemektedir. Avrupa ve Rusya ticari faaliyetlerin daha ziyade dışalım tarafında yer alırken, Osmanlı Devleti ve İran ise dışsatım tarafında yer almaktadır. Trabzon'un deniz ticareti Fransız; Messageries Imperiales, Avusturyalı; Lloyd's, Türk; Fevaid-i Osmaniye Kumpanyası ve Rus; Black Sea Company olmak üzere dört buharlı

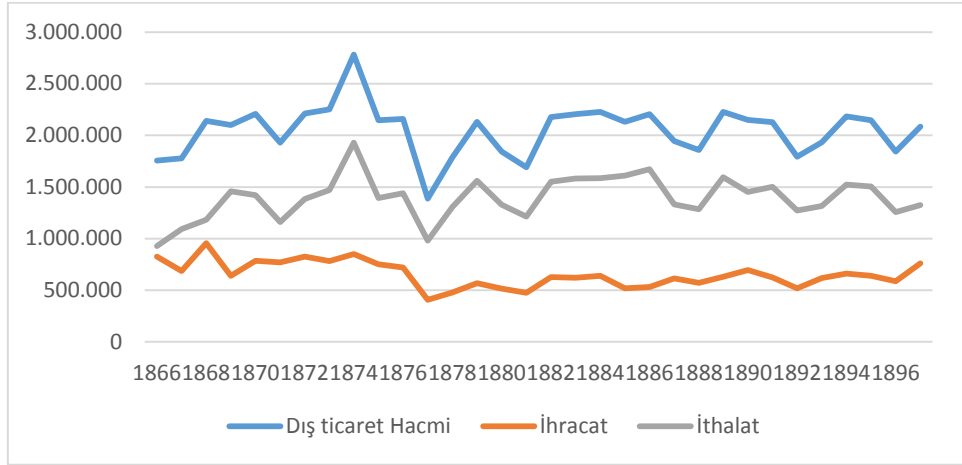
gemi kumpanyasının kontrolündedir. Bu kumpanyalar içerisinde Rus kumpanyasının ticaret hacmi ve değeri anlamında diğer kumpanyalara karşı bariz üstünlüğü söz konusudur (FO Commercial Reports Temmuz 1870: 559-564).

1870'li yıllara girerken Trabzon Limanı, İran transit ticaretinde sahip olduğu önemi giderek kaybetmektedir. Konsül raporlarına göre Erzurum yolunun tamir edilmesi, ilave yollar açılması, tarımın teşvik edilmesi, ucuz nakil araçlarının sağlanması, yeraltı ve yerüstü kaynakların işletilmesi için elverişli koşulların yaratılması ve spekülörleri engelleyebilmek için güvenlik ortamının tesis edilmesi durumunda Trabzon Limanı'nın İran transit ticaretinde kaybettiği konumu kendi ticaretini geliştirmek suretiyle telafi etmesi mümkün olacaktır (FO Commercial No. 9 1876: 1085-1088; FO Commercial Reports Temmuz 1870: 557). Buna rağmen proje aşamasında kalmış birçok yol planı olsa da Trabzon-Erzurum yolu dışında ulaştırma olanaklarını geliştirecek hiçbir planı gerçeğe dönüştürmek mümkün olmamıştır. Ulaştırma anlamında bölgesel ticareti olumsuz etkileyen bir diğer gerçek de bölgede hiçbir demiryolu hattı yahut kanalın olmamasıdır. Sadece Doğu yönünde Batum'a ve Batı yönünde de İstanbul'a bir kısmı deniz kenarından ve bir kısmı da iç kesimlerden geçen bir telgraf bağlantısı bulunmaktadır (FO Commercial Reports Temmuz 1870: 559-564; FO Commercial Reports Şubat 1869: 443).

Trabzon'un kendi ihraç ürünleri arasında en önde gelen iki ürün buğday ve tütündür. Bununla birlikte bu mallar içerisinde herhangi bir mamul mal kalemi bulunmamaktadır (FO Commercial No. 22 1874: 1628-1637). Bu anlamda Trabzon Limanı'nın ihracatı temelde tarımsal mallara dayanmaktadır. Tarım sektöründe dört temel problem önemli sorunlara sebebiyet vermektedir; tefecilik, sermaye yetersizliği, kötü yönetim ve aşırı vergileme. Bu sorunlardan kaçıp kendisine yeni geçim yolları bulmak isteyen yerli Grekler Rus Kafkasyası'na ve Müslüman nüfus ise batıya doğru genellikle İstanbul'a göç etmektedir (FO Commercial Reports Temmuz 1871: 736-737; FO Commercial No. 22 1874: 1628-1637).

Ticari faaliyetlerin mali kurumsal boyutuna göz atıldığında ise dikkat çekici hususlardan bir tanesi bölgede herhangi bir banka şubesinin bulunmamasıdır. Finansal işlemler bireysel komisyoncular tarafından yerine getirilmektedir. Bu durum kurların ve faiz oranlarının komisyoncudan komisyoncuya ve bir bölgeden diğer bölgeye değişmesine neden olmaktadır. Bankanın yokluğunda sermaye fahiş faiz oranları ile sağlanmakta ve para komisyoncuları muazzam kâr elde etmektedir. İstanbul'un yasaklamalarına rağmen Türk bozuk paralarının eksikliği nedeniyle yabancı paraları bölgede oldukça yaygındır. Bu sorun, 1891 yılında Osmanlı Bankası'nın Trabzon'da ve Samsun'da birer şube açmasıyla kısmen aşılabılmıştır (FO Annual Series No. 1059 1892: 1-7; FO Commercial No. 10 1886: 561-564).

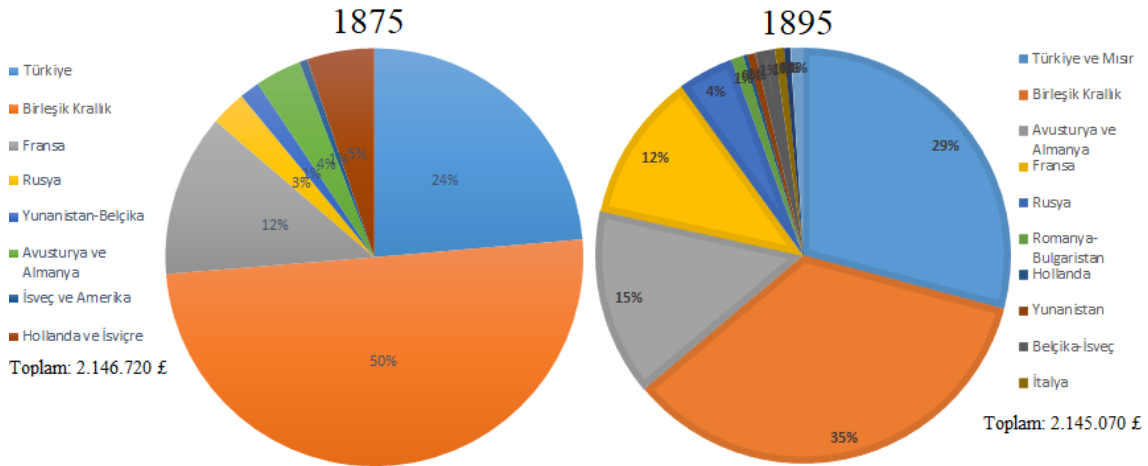
Grafik 3: Trabzon Limanı'ndan Gerçekleşen Ticaret'in Yıllara Göre Seyri
(pound)



Kaynak:FO Commercial Reports; Şaşmaz 2014.

Grafiğe göre Trabzon Limanı'ndan gerçekleşen dış ticaretin hacmi 1860'lı yılların ortalarından itibaren 1874 yılına kadar bir yükseliş içerisinde olmakla birlikte takip eden dönemde keskin bir düşüş yaşamıştır. Yüzyılın sonuna kadar geçen süreçte ise ticari dalgalanmaların nispeten daha düşük düzeyde seyrettiği durağan bir durum söz konusudur. Çalışmada ele alınan dönemin başında ve son kısmında bu limandan gerçekleşen ticarete hangi ülkenin ne ölçüde pay sahibi olduğu aşağıdaki grafiklerde görülebilmektedir.

Grafik 4: 1875 ve 1895 Yılları İçin Trabzon Limanı'nda Gerçekleşen Ticaretin Temel Partnerleri



Kaynak:FO Commercial No. 9 1876: 1081-1082; FO Annual Series No. 1680 1896: 4.

Grafikten de görülebildiği üzere çalışmada ele alınan dönem içerisinde Britanya'nın Trabzon Limanı'nda gerçekleşen ticari faaliyetler içerisindeki payı hızla azalmıştır. Bununla birlikte bu limandan Osmanlı Devleti'nin diğer bölgelerine ve Mısır'a gidip gelen mallarda önemli bir artış vardır. Genel olarak Osmanlı Devleti'nin dış ticaretinde de söz konusu olduğu gibi Almanya'nın payı da artmıştır.

Dönem içerisinde Trabzon Limanı'nda gerçekleşen ticari faaliyetleri etkileyerek yukarıda verilen istatistikleri şekillendiren gelişmelere baktığımızda; 1870'li yılların başlarında gerek Trabzon Vilayeti gerekse Trabzon Limanı'ndan gerçekleşen Anadolu ve İran transit ticaretinde önemli bir durgunluk söz konusudur. Avrupa'dan

gerçekleştirilen ithalatta %25 oranında bir azalma yaşanmıştır. Bu durumun iki önemli nedeni 1870-71 Fransa-Prusya Savaşı ile Rusya'nın İran transit ticaretini kendi topraklarına çekmek amacıyla Tebriz-Erzurum-Trabzon güzergahına alternatif olarak geliştirdiği Tebriz-Tiflis-Poti güzergahı olmuştur. Yine de Rusların kaçakçılığı önlemek amacıyla uyguladığı gümrük politikaları Trabzon güzergahının canlılığını bir süre daha korumasına olanak tanımıştır (FO Commercial Reports Temmuz 1871: 736-737; FO Reports from Her Majesty's 1873: 637-639; FO Commercial No. 36 1880: 1445-1453).

Rus Kafkasyası'nda artan demiryolu inşaatı ve diğer girişimlere bağlı olarak önemli sayıda zanaatkar ve işçi bu bölgeye akın etmiştir. Söz konusu nüfus hareketleri Trabzon ve civarının nüfusunu azaltan önemli bir tehdit haline gelmiştir. Ayrıca Osmanlı hükümetinin Erzurum ve Livane Vadisi anayolları için zorunlu çalıştırma yükümlülüğü insanlar için oldukça zorlayıcı olmuştur. İşgücünün herhangi bir ücret ödenmeksizin yoğun bir angaryaya maruz bırakılması hem de sanayi üzerinde çökertici sonuçlar doğurmuştur (FO Reports from Her Majesty's 1873: 637-639).

1870'li yıllarda bölgesel ticaret politikasını şekillendiren esas unsur Poti rekabeti olmuştur. Hükümet 1874 yılında kara yollarında gümrük uygulamasını lağvetmesine ve İran transit ticaretinden aldığı vergiyi düşürmesine rağmen kısa vadede yeterli sonuç alamamıştır. Vergi uygulamalarından ziyade ulaştırma olanaklarının yetersizliği ticari gelişmeyi desteklemiştir (FO Commercial No. 11 1875: 858-862). Nitekim Anadolu dururken; Trabzon şehrinin buğday ihtiyacı, büyük ölçüde Rusya'dan ithal edilerek karşılanmaktadır. Uzun dönemde teknolojik gelişmelere bağlı olarak ulaştırma olanaklarının yetersizliğinden kaynaklanan sınırlamalar aşılsa da bu durum, Avrupa yapımı mamul malların ev yapımı yerel malların yerini almasına neden olmuştur (FO Commercial No. 22 1874: 1628-1637).

1880'li yılların başlarında Trabzon Limanı'ndaki ticari faaliyetleri etkileyen önemli bir gelişme 93 Harbi olmuştur. İran transit ticareti sayesinde Trabzon savaş bölgesine olan yakınlığına rağmen savaşın yıkıcı etkilerinden kısmen uzak kalabilmiştir. Askeri gerekçelerle hububat ihracının yasaklanması, Trabzon'un buğday tedarik ettiği bölgelerin savaş nedeniyle tahrip edilmiş olması ve tüm yük hayvanlarının askeri gerekçelerle talep edilmesi ticari bir daralmayı beraberinde getirmiştir (FO Commercial No. 19 1879: 1016-1019). Savaşın ticaret mevsiminin açılışında patlak vermesi, Trabzon Limanı için hayati öneme sahip olan İran transit ticaretinin geçici bir süre için de olsa aksamasına sebebiyet vermiştir. Nakliye araçlarının yetersizliği mal sevkiyatını yavaşlatmıştır. Türk-Rus Savaşı'na bağlı olarak Karadeniz'den gerçekleşen İran transit ticareti Bağdat'a yönelmiştir (FO Commercial No. 19 1879: 1027; FO Commercial No. 36 1880: 1445-1453). Savaşın sonucu olarak Lazistan'ın ve kısmen Ermenistan'ın Rusya'ya terk edilmesi, Trabzon Limanı'ndan gerçekleşen ticarete en önemli paya sahip olan İngiltere'nin ticaretini azaltmış ve bu ticaret kısmen Rusya üzerinden gerçekleşmeye başlamıştır (Şaşmaz 2014: 601-603).

1880'li yılların başıyla birlikte gözlenen ticari canlanma ise kısa süreli olmuştur. Özellikle Rusların Trabzon Limanı'na alternatif olarak geliştirdikleri Poti'nin neden olduğu rekabet, yerel politik karmaşalar, Trabzon-Erzurum yolunun ağır biçimde tahrip olması ve Kürt aşiretlerinin İran sınırına gerçekleştirdikleri baskınları bu durumun temel nedenidir (FO Commercial No. 27 1881: 1106). 1880'li yıllarla beraber Osmanlı ekonomisi üzerindeki yabancı denetimini temsil eden kuruluşlar, Trabzon'un dış

ticaretinde de belirleyici bir rol oynamaya başlamıştır. Önce Düyûn-ı Umûmiyye, vilayet genelinde oldukça kapsamlı bir örgütlenme oluşturmuştur. Daha sonra Reji İdaresi, bölgedeki tütün üretimi üzerindeki kontrolü eline geçirmeye başlamıştır. Tütünün reji idaresine geçişi tütün üzerinden meydana gelen yasadışı faaliyetlerin artmasına neden olmuştur. Osmanlı düzeni belirlenen kanun ve kurallara aykırı hareketleri bir suç olarak kabul etse de Reji idaresi devletin kaçakçılıkla mücadelede kendisine yeterli desteği vermediği kanaatindeydi. Reji idaresinin bölgedeki kısıtlayıcı politikaları neticesinde tütün ekimi yapılan alanlar üçte bire kadar düşmüştür (FO Annual Series No. 342 1888: 1-6; Hamzaoğlu 2019: 5; Baytimur 2018: 207). 1893 senesinde tütün üretiminin talebin altında kalması nedeniyle reji bazı zorluklarla karşı karşıya kalmış ve üreticiye düşük ücret vermiştir. Bu durum bazı karışıklıklara sebebiyet vermiş olsa da otoriteler kan dökmeden olayları bastırabilmiştir. Bu tür olayların ileride tekrarlanmaması için bundan sonra tütüne verilecek paranın hükümet ve reji idaresi tarafından ortaklaşa belirlenmesi kararlaştırılmıştır (Şaşmaz 2014: 1235-1244).

1890'lı yıllarla birlikte bölgesel üretim ve tüketim alışkanlıklarında önemli değişimler söz konusudur. Bölge halkı kahve yerine büyük ölçüde çay tüketimine yönelmiştir. Kırım Savaşı öncesinde bilinmeyen patatesin ekim alanı hızla genişlemiş ve patates bölgesel bir ihraç malı haline gelmiştir. Endüstriyel anlamda ise yerli keten ve pamuklu ürünleri ucuz Avrupa malları nedeniyle sürekli bir gerileyiş içerisine girmiştir (FO Annual Series No. 689 1890: 1-4; FO Annual Series No. 1059 1892: 1-7). 1890 yıllarda ticari hayatı etkileyen önemli bir gelişme doğal felaketler olmuştur. Nitekim 1892 yılının altı aylık süresi içerisinde ticari işlemleri erozyona uğratan kolera hastalığı nedeniyle ciddi bir durgunluk yaşanmıştır. Kolera salgınına karşı teşkil edilen karantina tedbiri, ulaştırma ve haberleşme olanaklarını felce uğratmıştır. Anadolu ve İran transit ticaretinde 325 bin poundluk bir gerileme yaşanmıştır. Koleradan kaçarak dağlara yöneliş, nüfusu derin bir yoksullukla karşı karşıya bırakmıştır. Pek çok insan malı mülkü tefecilere satmak zorunda kalmış, tüm işler durmuş ve artan hayat pahalılığına rağmen işçiler, düşük ücretlere razı olmak zorunda kalmıştır. Nihayetinde kolera hastalığı bölgenin refahını oldukça geriletmiştir (Şaşmaz 2014: 1201-1208).

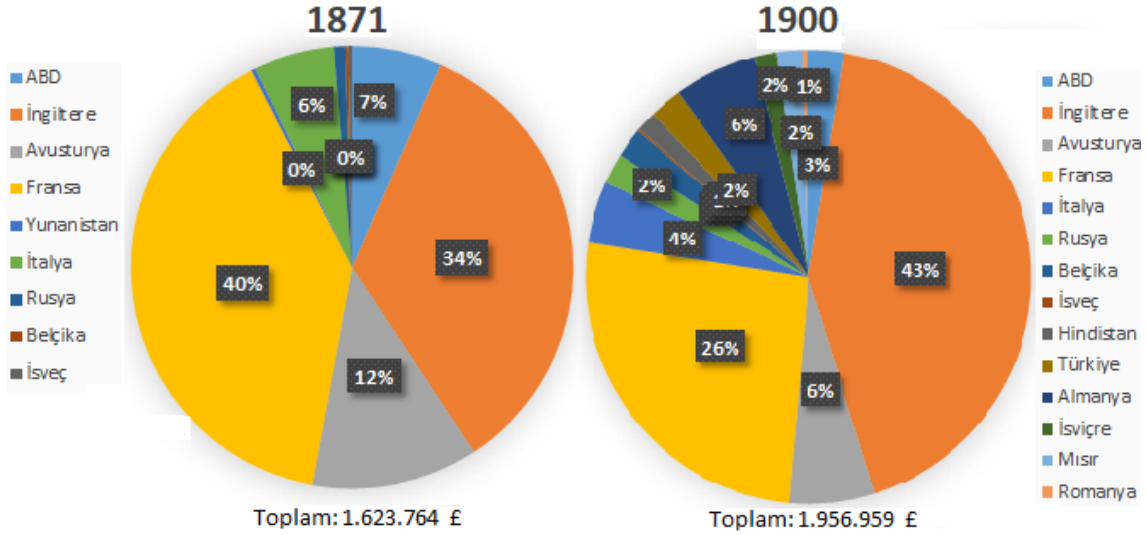
Yüzyılın sonunda Trabzon vilayeti ve limanındaki ticari faaliyetleri etkisi altına alan en önemli gelişme Ermeni olayları olmuştur. 1895 yılının ekim ayında yaşanan üzücü olaylar, kredi piyasasını salladığı gibi ticari hayatın da tamamen durmasına neden olmuştur. Yaşanan olaylar bölgesel olmamakla birlikte genel politik tereddütler ticari girişimlerin de duraklamasına neden olmuştur. Nitekim Ermeni olayları, küresel piyasalarda Avrupalı ve Amerikalı bankerlerin Güney Afrika altını üzerinden yaptıkları spekülasyondan kaynaklanan panik esnasında başlamış ve 1897 yılına kadar sürecek bir çatışmayı başlatmıştır (FO Annual Series No. 1680 1896: 1-3; Quatert 2017: 61).

Sonuç olarak 20. yüzyılın başı itibarıyla Trabzon Vilayeti ve Limanı'nın dış ticaretine bakıldığında 1829-30 Edirne Anlaşmasıyla Karadeniz'deki Osmanlı limanlarının tüm Avrupa tüccar gemilerine açılmasıyla birlikte uzun dönemler boyunca kısıtlanmış ve baskı altına alınmış olsa da 1864 yılı itibarıyla İran transit ticaretindeki Rus rekabeti ve 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılmasına rağmen ciddi bir ticari kayıp yaşamamış olsa da çalışmanın ele aldığı dönem aralığında bir sıçrama da gerçekleştirememiştir (FO Annual Series No. 2588 1901: 3).

4. Beyrut Limanı

19. yüzyılın ortalarında Beyrut, Suriye'deki en önemli ticaret şehridir. Bu dönemde Beyrut, Doğu Akdeniz ticaretinde Manchester'dan Anadolu'ya ve İran'ın iç merkezlerine kadar işleyen ithalat ve Marsilya ile Lyon güzergahındaki ihracat hatlarının merkezi durumundadır (Özveren 1994: 85-86). Beyrut üzerinden ithal edilen mallar sadece bölgesel ihtiyaçları karşılamakla sınırlı kalmayıp aynı zamanda kervanlarla Bağdat'a ve komşu bölgelere taşınmaktadır (FO Commercial Tariffs 1843: 149-150). Bölgenin temel olarak ithal ettiği ürünler; İngiltere'den pamuklu dokumalar, yün ve keten mamuller, hırdavat, madeni ürünler, kömür, Fransa'dan pamuk, yün ve ipekli mamuller, diğer çeşitli giyim eşyaları, silah, lüks eşyalar, Avusturya'dan yün, çeşitli bezler, cam eşya, kereste ve İsviçre'den baskılı pamuk mendiller, saatler ve süs eşyalarıdır. Dönemin sonlarına doğru ülke ve mal sayısı önemli artış göstermiş; ithalatın yapıldığı ülkeler arasında bir rekabet ortaya çıkmıştır. İhraç malları ise ham ipek, ipek kozası, zeytinyağı, kurutulmuş meyve, kök boyalar ve yündür (FO Annual Series No. 2441 1900: 11; FO Commercial Reports 1863: 448; FO Commercial No. 19 1879: 988; FO Commercial No. 25 1883: 1028; FO Annual Series No. 290 1888: 3; FO Annual Series No. 508 1889: 3; FO Annual Series No. 1144 1892: 3). Dönemin genelinde Beyrut'un ihracat ve ithalatında en önemli ülke İngiltere olmakla birlikte dönemin sonlarına doğru İngiltere'nin diğer Batılı ülkelerin rekabeti karşısında bazı ürünlerde ciddi gerileme gösterdiği görülmektedir (FO Annual Series No. 290 1888: 2). Osmanlı tebasının rekabet göstermemesi nedeniyle gerek yabancı ülkelerle olan ticarete gerekse iç kesimlere olan nakliye ticaretinde Fransız Messageries Imperiales, Rus Company of Steam Navigation and Commerce, Avusturyalı Lloyd's Steam ve yüzyılın sonlarında bu şirketlerin arasına katılan Prince Line ve Alman Deutche Levante denizcilik şirketleri mutlak bir tekel elde etmişlerdir. Osmanlı bayrağı altında faaliyet gösteren gemilerin büyük bir kısmı sonradan İngiltere tarafından satın alınan Mısırlı Egyptian Khedivie Company'e aittir (FO Annual Series No. 1626 1895: 4; FO Annual Series No. 2116 1898: 3; FO Annual Series No. 2286 1899: 3; FO Annual Series 2441 1900: 4). Grafik 5'te çalışmanın dönem aralığının başında ve sonunda ticaret hacmi ile birlikte ticaret partnerleri gösterilmektedir.

Grafik 5: 1871 ve 1900 Yılları için Beyrut Limanı'nda Gerçekleşen Ticaretin Toplam Hacmi ve Temel Partnerleri



Kaynak: FO Commercial No. 5 1874: 321; FO Annual Series No. 2662 1901: 11.

Veriler incelendiğinde ticaret partnerlerinin sayısında ortaya çıkan bariz artış net bir biçimde görülebilmekle birlikte yaklaşık 30 yıllık süreç içerisinde dış ticaret pastasında hacmen önemli bir büyüme görülmediği, ülkelerin bu pastadan aldığı payların değiştiği ve 1871 yılında en önemli ticaret partneri Fransa iken dönemin sonuna gelindiğinde Fransa'nın yerini İngiltere'nin aldığı söylenebilmektedir. Tabloda detayları verilmemekle birlikte Fransa'nın hacim üstünlüğü Beyrut'un ihracatında, İngiltere'nin hacim üstünlüğü ise Beyrut'un ithalatında oynadığı rolün öneminden ileri gelmektedir.

19. yüzyılın ortası itibariyle Beyrut, ticari niteliği itibariyle yükselen bir öneme sahiptir. Bunun önemli bir nedeni Beyrut'taki Karma Ticaret Mahkemesi bölgede yerleşik yerli ve yabancılar için uyumlu bir yasal çerçeve oluşturmasıdır. Fakat 1870'li yılların ortalarına doğru bu uyum yerini, sık sık değişen ve çoğu zaman bölgesel dile hakim olmayan yargıçlar nedeniyle bir kargaşa ortamına bırakmıştır (FO Reports from Her Majesty's Temmuz 1872: 854; FO Commercial No. 22 1874: 1530). Bu kargaşa kendisini önemli ölçüde bölgedeki gümrük teşkilatının yapılanmasında da göstermektedir. Teşkilatın yönetsel yetersizliği bölgesel ticaret için oldukça olumsuz sonuçlar doğurmuştur (FO Commercial No. 22 1874: 1522). Şikayetleri sonuçsuz kalan ve malları belirsiz sürelerle gümrük merkezinde alıkonulan tacirler, zaman ve para kaybetmemek için vergilerini kimi zaman aynen ödemek zorunda kalmışlardır. Aynı ödemelerin çoğalması üzerine Gümrük Teşkilatı, ödemeleri nakde çevirebilmek için yerli tüccar ile haksız rekabete yol açabilecek uygulamalara yönelmiştir. Ayrıca gümrüğe tabi malların değerlemesinde uygulanan yöntemlerdeki değişiklikler kimi durumlarda spekülasyon eylemlere yol açabilmiştir (FO Commercial No. 4 1875: 368; FO Annual Series No. 290 1888: 2).

Bölgenin ekonomik gelişimini sınırlandıran önemli hususlardan biri nüfus ihtiyacıdır. Özellikle can ve mal güvenliğinin olmaması bu bölgeden Adana'ya doğru uzun vadeli göç hareketlerine sebebiyet vermiştir (FO Commercial No. 4 1875: 368). 1890'lı yıllarda niteliği değişmiş yeni bir göç dalgası; büyük ölçüde Lübnan'dan olmak üzere çok sayıda insanın Brezilya, Avustralya, Yeni Zelanda, Kanada, Güney Afrika, Arjantin ve ABD gibi Yeni Dünya'nın farklı bölgelerine göç etmesi bölgenin refahını

etkilemeye başlamıştır. Osmanlı, Avustralya ile ABD hükümetleri gibi bazı hükümetler aldıkları tedbirlerle göçlerin önünü kesmeye çalışmışlarsa da kati bir başarı kazanamamışlar, bilakis göçmenlerin oluşturduğu diyaspora tarafından Beyrut'a ve genel olarak Lübnan'a aktarılan mali kaynaklar, bölgesel refahın yükselmesine önemli katkı yapmıştır (FO Annual Series 1144 1892:2; FO Annual Series No. 1970 1897: 2; FO Annual Series No. 2441 1900: 11).

Çalışmanın dönem aralığında Beyrut'un dış ticaretinde belirleyici etkiler yaratan öncelikli olaylar; siyasi krizler, savaşlar ve işgaller olmuştur. Özellikle 1860'lı yıllarda Beyrut'un dış ticaretine dini çatışmalardan kaynaklanan siyasi krizlerin damgasını vurduğu görülmektedir. Yaşanan iç kargaşa ortamında ticari faaliyetler zarar gördüğü gibi Batılı malların Beyrut'a girişi de sınırlanmıştır (FO Abstract of Reports 1857: 183; Reports Relative to British Consular Establishments 1872: 156). 1870'li yılların başlarında gerçekleşen 1870-71 Fransa – Prusya Savaşı nedeniyle geniş ipek ve hububat stokları oluşmuşsa da bunlar, savaşın sona ermesi ile birlikte hızla alıcı bulmuş; bu anlamda savaşın neden olduğu ticari panik vb. olumsuz etkiler, Fransa'nın uygulamaya başladığı korumacı tedbirlere rağmen kısa sürede atlatılabilmektedir (FO Commercial No. 5 1874: 318). 1870'li yılların sonlarına doğru 93 Harbi'ne bağlı olarak meydana gelen politik karışıklıklar, ticari faaliyetlerde önemli ölçüde daralmaya sebebiyet vermiş; ticari ilişkilerde yaşanan güvensizlik nedeniyle, tüccar, sermayesini kullanmaktan ziyade gömülemeyi tercih etmiştir. Keza tarımsal üretimde de ülkenin farklı kesimlerindeki güvensizlikler ve eli silah tutan herkesin askere alınması gibi nedenlerle önemli bir gerileme söz konusudur (FO Commercial No. 1 1878: 282). 1882 yılında ise İngiltere'nin Mısır'ı işgal etmesi ve bunun yol açtığı politik karmaşaya bağlı olarak Beyrut'un ve Suriye sahillerinin ticareti, Suriye ürünleri için en önemli pazar olan Mısır'ın savaş süresince kapanması ve Sudan ticaret yolu ile temasın kopması nedeniyle oldukça önemli bir daralma yaşamıştır (FO Commercial No. 25 1883: 1027, 1030; FO Annual Series No. 114 1887: 1).

Ticari faaliyetleri önemli ölçüde etkileyen unsurlardan birisi de salgın hastalıklardır. 1870'li yılların ortasında Şam'da ortaya çıkan kolera salgınının yıkıcı etkisi nedeniyle Beyrut halkı, kitleler halinde Lübnan'a kaçmaya başlamıştır. Ticari sıkıntıyı artıran husus, Filistin, Kıbrıs ve Mısır'ın Suriye'den gelenler için yasaklayıcı karantina uygulamasına başlamasıdır. Bu bölgelerle gerek telgraf gerekse posta yoluyla iletişim aylarca kesilmiştir (FO Commercial No. 9 1876: 1012). Kolera hastalığı kendisini tekrar işgal sonrası Mısır'dan Beyrut'a gelen Mısırlı mültecilerin sağlıksız sahalarda yerleşmesi nedeniyle ortaya çıktığı 1884 yılında göstermiştir (FO Commercial No. 33 1884: 1397). Suriye bölgesinde ortaya çıkan ve 1890 yılı Ağustos ile 1891 yılı Şubat ayları arasında etkili olan yeni bir kolera salgını ise Suriye'nin kuzeyinde oluşturulan karantina nedeniyle Avrupa mallarının Anadolu'nun güneyine dağıtılmasında aktif bir merkez olan Beyrut ile Anadolu arasındaki bağı kopmasına neden olmuş; ithalatın toplam hacmi bir önce yıla göre %15 daralmıştır (FO Annual Series No. 908 1891: 1). 1896 yılında Hindistan'da başlayan veba salgını karşısında devlet önceden tedbir alarak; Bağdat ve Hicaz arasındaki ulaşımı kapatmış; buna bağlı olarak ticari malların Bağdat'a Beyrut üzerinden sevk edilmesi, bölgesel ticaretin artmasına neden olmuştur (FO Annual Series No. 2116 1898: 5).

Çalışmanın dönem aralığında 1873-1896 Küresel Krizi etkilerini bölgede ciddi ölçüde göstermiştir. Dış piyasalarda fiyatların düşmesi nedeniyle stoklar birikmeye başlamış; fiyatlarda meydana gelen cüzi fakat sürekli düşüş, kar oranlarının %1-2'ye düşmesine yol açmıştır (FO Commercial No. 4 1875: 363-364). Fransız piyasalarında Suriye ipeğinin fiyatının sürekli düşerken Çin ve Japonya'dan büyük miktarda ipeğin Avrupa'ya ithal edilmesi, sektörel anlamda ciddi kayıplara neden olmuştur. Lübnan'ın bazı bölgelerinde üretilen ürün, vergileri bile karşılayamadığından bazı toprak sahipleri dut ağaçlarını sökmüşler ve yerine tahıl yahut tütün ekmişlerdir (FO Commercial No. 9 1876:1015). Krizin etkilerinin 1880'li yıllar boyunca devam ettiği görülmektedir. 1880'li yılların ikinci yarısında ABD ve Hindistan'dan Avrupa'ya gerçekleşen büyük miktarda tahıl ihracı, fiyatlarda ciddi bir düşüşe sebebiyet vermiş ve Suriye bölgesinin genel ticari ürünlerinden olan tahılın Avrupa'ya ihracı durma noktasına gelmiştir (FO Annual Series No. 290 1888: 2). Bu durum köylüler arasında hızla yoksullaşmaya neden olmuş; kırsal bölgelerde varlıklı sınıfların temel geçim kaynaklarından olan köylüye borç verme, bu nedenle çıkmaza girmiştir. Eyaletin pek çok yerinde geçerli olan para kıtlığı, yer yer takas usulüne geçişi mecbur kılmıştır. Osmanlı Bankası tarafından piyasaya büyük miktarda para sürülmesine rağmen para kıtlığının önüne geçilememiştir (FO Commercial No. 9 1876: 1019). Bu nedenle 1880'li yılların başlarında büyük çaplı ticarete yurtdışında basılan fakat hükümet tarafından basılan mecdiyelerin birebir karşılığı olan gümüş mecdiyeler kullanılmaya başlanmıştır. Bu mecdiyelerin farklı eyaletlerde farklı değerler alabilmesine bağlı olarak oldukça kârlı bir arbitraj sahası oluşmuş ve az sayıda insanın elinde toplanan oldukça önemli boyuta varan bir yasadışı para ticareti ortaya çıkmıştır. Bunun üzerine hükümet, 1 Mayıs 1883 tarihinde yabancı para tedavülünü yasaklayarak ve gümüş paraların gümrük merkezinden geçmesi kuralını getirirerek; spekülatif faaliyetlerin önüne geçmeye çalışmıştır (FO Commercial No. 25 1883: 1031).

1880'li yılların ortalarına gelindiğinde Beyrut, ticari açıdan önemli bir sıçrama gerçekleştirmiştir. Bu durum, Beyrut'un Halep bölgesi ticaretinin önemli bir kısmını eline geçirmesi ve bu anlamda önemi giderek artan bir ticaret ve finans merkezi haline gelmesine bağlı olarak nüfusun hızla artmasından kaynaklanmaktadır (FO Annual Series No. 8 1886: 3-6; FO Commercial No. 33 1884: 3; FO Annual Series No. 114 1887: 2). Ticaretin önemli atılımlar göstermesi, hızlı nüfus artışı, her tarafta ticaret evlerinin ve işletmelerin açılması ve her yıl yeni toprakların ekime açılmasına rağmen 1880'li yılların ortalarında gevşek kredi sistemi ve aşırı rekabetin insanları daha ucuz ve düşük kaliteli ürünlere yönlendirmesi nedeniyle ticaret hacim olarak artmasına rağmen değer olarak bir sıçrama gerçekleştirememiştir (FO Annual Series No. 8 1886: 3-6; FO Commercial No. 33 1884: 6; FO Annual Series No. 290 1888: 1). 1880'li yılların sonlarına doğru Beyrut ticaretinin göstermiş olduğu hızlı genişleme, Kilikya'da ve Anadolu'nun güneyinde ortaya çıkan kıtlık tarafından frenlenmiştir (FO Annual Series No. 290 1888: 1). Kıtlığın neden olduğu yoksulluk, Avrupa'dan Küçük Asya'ya yapılan ithalatı %60 oranında azaltmıştır. Ayrıca Reji İdaresi'nin Beyrut'un en önemli ihraç mallarından biri olan tütünün üretim ve satışı üzerindeki katı denetimi tütün ekim alanlarının daralmasına ve tütün ihracatının azalmasına neden olmuştur (FO Commercial No. 4 1875: 364).

1890'lı yılların başlarına gelindiğinde Beyrut Limanı'nın işletilmesinde imtiyazlı bir Fransız şirketi olan "Compaigne du Port, des Quais et de Entrepots de Beyrouth",

kendi belirlediği yeni bir ücretlendirmeyi Gümrük Teşkilatı ile işbirliği çerçevesinde devreye sokmuştur (FO Annual Series No. 1144 1892: 5). Şirketin uygulamaya koyduğu ayrıntılı ve vergi yükünü artırıcı düzenlemeler, yerli ve yabancı tüccarın tepkisini çekmiş; ve ticari faaliyetler, kıyı şeridindeki diğer bölgelere doğru kaymaya başlamıştır. Özellikle gemi ticaretinin büyük bir bölümü, Tripoli ve Hayfa'ya yönelmiştir (FO Annual Series No. 1418 1894: 6-8; FO Annual Series No. 1626 1895: 3). Büyük Depresyon, bu olumsuz durumun pekişmesine sebebiyet vermiştir. Geçen uzun sürece rağmen tarımsal üretim teknikleri geliştirilememiş; ilkel tarım teknikleri ve ulaştırma araçlarının yetersizliğine ilaveten İngiltere'de fiyatların aşırı düşük seyretmesi, Fransa'nın uyguladığı ticari engeller nedeniyle bu bölgenin tahılı Avrupa piyasalarında Rus ve Amerikan tahılı ile rekabet edememiştir (FO Annual Series No. 1418 1894: 6; FO Annual Series No. 1626 1895: 2). 20. yüzyıla girerken pamuk, buğday, kahve ve benzeri ürünlerin future sözleşmeleri üzerinden gerçekleştirilen spekülasyonlar ticari anlamda önemli kayıplara neden olmuştur. Bazı firmalar Türk ticaret hukukunun kendilerine sağladığı olanaktan yararlanarak iflaslarını açıklamışlar ve borçlarının %30'unu ödemişlerdir. Böylece kriz ortamı kısa sürede aşılabilmıştır (FO Annual Series No. 2662 1901: 3).

Zikredilen çok sayıda olumsuz gelişmeye rağmen 19. yüzyılın ikinci yarısında demiryollarının, telgraf hatlarının ve banka şubelerinin açılması ile birlikte Beyrut, bölge içi mal mübadelesine dayalı ticaret modelinden, Avrupa ile uzak mesafe ticaret yapmaya doğru bir değişim yaşamıştır. Özellikle Süveyş Kanalı ve Basra Körfezi ile yapılan ticarete göre yolun daha kısa olması nedeniyle ulaştırmanın daha düşük maliyetle gerçekleştirilebilmesine bağlı olarak önemini I. Dünya Savaşı'na kadar korumuştur (Owen ve Pamuk 2002: 164-168).

5. Selanik Limanı

Rumeli bölgesinin İstanbul'dan sonra gelen en önemli ticaret merkezi olan Selanik, Osmanlı Devleti'nin başkenti İstanbul ile Balkanlar ve Avrupa arasında ticari bir köprü görevi görmüştür. Özellikle üç demiryolu güzergahının kesişim noktasında yer alması Selanik ve hinterlandının ticari önemini bir kez daha arttırmıştır. 1871 yılında Üsküp'e, 1888 yılında Belgrad'a ve 1894 yılında Manastır'a uzatılan tren hatlarının yapımı ile birlikte şehrin ticari kapasitesi arttığı gibi şehrin yabancı sermaye ile olan ilişkisi, batı ekonomik anlayışının da etkilerini bölgede göstermesine neden olmuştur (Bayram 2009: 17-19; Anastassiadou2010: 88-89). Yerel üretimi uluslararası ticarete yönlendiren organizatör bir tüccar grubun varlığı, Selanik ve hinterlandının küresel ekonomik sistemle entegre olmasını kolaylaştırmıştır (Keyder, Özveren ve Quatert 1994: 131). Bu anlamda Selanik, başkent İstanbul'un çekim kuvvetinden kaçarak Batı Avrupa ile yeni ve kârlı bağlantılar oluşturmuştur. Kent kendisini dış dünyaya açtıkça, yeni banliyöler, fabrikalar, perakende mağazalar ve tramvaylar ile birlikte görünüş itibarıyla de büyük bir değişime uğramıştır (Mazower 2007: 237).

İngiliz Avam Kamarası kayıtlarında yer alan 1843 tarihli bir rapor yukarıda çizilen Selanik portresini genel hatları ile doğrulamakta ve kısmen de detaylandırmaktadır. Rapora göre; 19. yüzyılın ortasında Selanik, İstanbul'dan sonra Osmanlı Avrupasının en ticari kasabasıdır. Nüfusu yaklaşık olarak 100 bin dolayındadır ve %30'u Türk'tür. Ticari anlamda ihracat ticareti büyük ölçüde olumsuz mali koşullar nedeniyle yüksek bir borçluluk içerisinde olan Türk ve Grek çiftçilerin

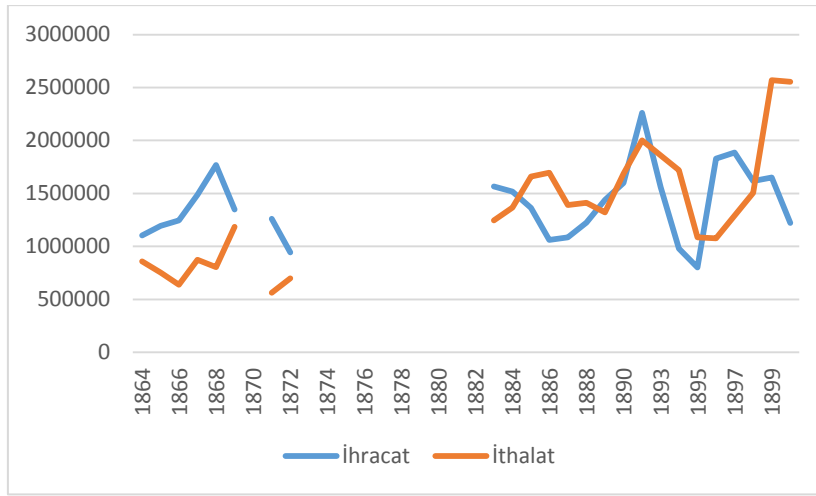
elinde iken; ithalat ticareti ise uzun vadeli kredi temin ederek garanti ödemeler yapan Yahudilerin elindedir (FO Commercial Tariffs 1843: 84-85). Genel ekonomik faaliyetler itibarıyla bakıldığında Makedonya'nın iç kesimlerinde ekime oldukça elverişli olan alanlar, ulaştırma güçlükleri ve vergilerin üretimi yerel ihtiyaçlarla sınırlandırması nedeniyle ihracat ticaretine yeterince açılmamıştır (FO Commercial Reports Haziran 1866: 340; Karal 1956: 98; FO Depression of Trade and Industry 1886: 367). Buna rağmen 1860'ların başlarında Selanik, yaklaşık olarak 2 milyon poundluk bir ticaret hacmine sahip önemli bir ticaret şehridir. Temel iktisadi faaliyetler; tarım ve ipek böceği yetiştiriciliğidir. Hububat üretimi büyük ölçüde Makedonya'da, pamuk üretimi ise çoğunlukla Serez'de gerçekleştirilmektedir. Tütün ihracatı daha ziyade Kavala Limanı üzerinden gerçekleşmekte ve başta Avusturya-Macaristan olmak üzere Romanya, Sırbistan, Rusya, Fransa, İtalya, Almanya, İngiltere ve Mısır'a sevk edilmektedir. 1880'li yılların ortasından itibaren Osmanlı Reji İdaresi'nin gümrük kısıtlamaları ve formaliteleri nedeniyle Makedonya ve Trakya'da tütün ekilen alanlar, giderek azalmaya başlamış; köylülerin bir kısmı tütün tarlalarını bozarak pamuk ekimine geçmiştir (FO Reports Relative to British Consular Establishments 1872: 89; FO Commercial Reports 1868: 583-586; FO Annual Series No. 75 1887: 2; FO Annual Series No. 254 1888: 1; FO Annual Series No. 1663 1896: 3). Selanik'in temel ihraç ürünleri; buğday, arpa, çavdar, yulaf, Hint mısırı, susam, keten tohumu, darı, pamuk, yün, koza, ipek, tütün, kuru erik, sülükler, deriler, keçi kılı, kemikler, paçavra, gemi ve ev yapımı için kereste, çita ve traverslerdir (FO Commercial No. 22 1874: 1617).

Kasabada kurulmuş az sayıda iplik fabrikası ve Serez ve Orfano'da İngilizler tarafından kurulan bazı çırçır fabrikaları dışında sınai üretim bulunmamaktadır (FO Commercial Reports 1866: 340; Karal 1956: 98; FO Depression of Trade and Industry 1886: 367). Öte yandan 1870'li yılların ortalarına gelindiğinde konsül raporları, Selanik'te çoğunluğu Yahudilere ait 475'i makara ve 950'si ise el ile işleyen tezgahın bulunduğu 18 ipek fabrikasının var olduğunu bildirmektedir (FO Commercial No. 5 1874: 339). 1880'li yıllarda Selanik'te ve iç kesimlerde buhar gücü ile çalışan pamuk, un ve içki imalathaneleri ile tuğla ve sigara fabrikaları kurulmuştur. Özellikle buhar gücüyle işleyen endüstriyel branşların gelişmesi, İngiltere'den kömür ithalatının ve tüketiminin artışı da beraberinde getirmiştir. İngiltere, Fransa ve ABD tarafından bölgeye tarım makinelerinin ve modern tarım tekniklerinin tatbik edilmesiyle haşhaş ve afyon üretiminde önemli bir sıçrama yaşanmıştır. Hükümet bu yatırımları destekleyebilmek adına gümrük muafiyeti ve afyon ve haşhaş üretimini teşvik etmek amacıyla da bir yıllık öşür muafiyeti sağlamıştır (FO Depression of Trade and Industry 1886: 366; FO Commercial No. 6 1883: 93-97, 101).

1870'li yılların ortasıyla birlikte ithal mallarının ve ithalatın gerçekleştirildiği ülkelerin çeşitlendiği görülmektedir. Bu dönemde Belçika, Almanya, Fransa ve İngiltere'den ithal edilen demiryolu malzemeleri, İngiltere'den pamuklu mamuller, İtalya ve daha sonra Rangoon'dan pirinç, Fransa'dan şeker ve kahve ve Amerika'dan ithal edilen petrol de temel ithal malları olarak sayılabilmektedir. İthal malları içerisinde petrol kendisini nispeten daha geç bir zamanda göstermeye başlamıştır. Bu ürünün ithalatı dönemin sonlarına doğru Rusya'nın kontrolüne geçmiştir. İthal edilen malların büyük kısmı İngiliz gemileri ile İstanbul'a taşınmakta ve oradan da özellikle Fransız Messageries Maritimes ve Marc Fraissinet Pere et Fils kumpanyaları ile Selanik'e nakledilmektedir. Bu firmaların yanı sıra Osmanlı Devleti'ne ait Şirket-i Aziziye,

Osmanlı bayrağı altında işleyen Khedive Company, Avusturya-Macaristan'a ait Lloyd Company ve İtalyan Trinacria Company de ithalat ve ihracatta önemli bir rol oynamaktadır (FO Commercial No. 5 1874: 332; FO Annual Series No. 75 1887: 4; FO Annual Series No. 394 1888: 4). 1880'li yılların ikinci yarısında Bell's Asia Minor ve Victoria Jolly's Company gemi firmalarının haftalık hizmetleri ile Selanik Limanı'na uğrayan gemilerin sayısı ve tonajında önemli bir artış yaşanmıştır. Türk buharlı gemi şirketi Şirket-i Mahsus, özellikle asker nakli için limanı çok sık kullanmıştır. Türk – Sırp demiryolunun açılması ile birlikte Fransız French Messageries Maritimes firması Selanik ve İskenderiye arasında düzenli olarak işlemeye başlamıştır (FO Annual Series No. 254 1888: 1; FO Annual Series No. 394 1888: 2). Grafik 6'da 1864 ile 1900 yılları arasında Selanik Limanı'ndan gerçekleşen ihracat ve ithalat rakamları pound cinsinden gösterilmektedir.

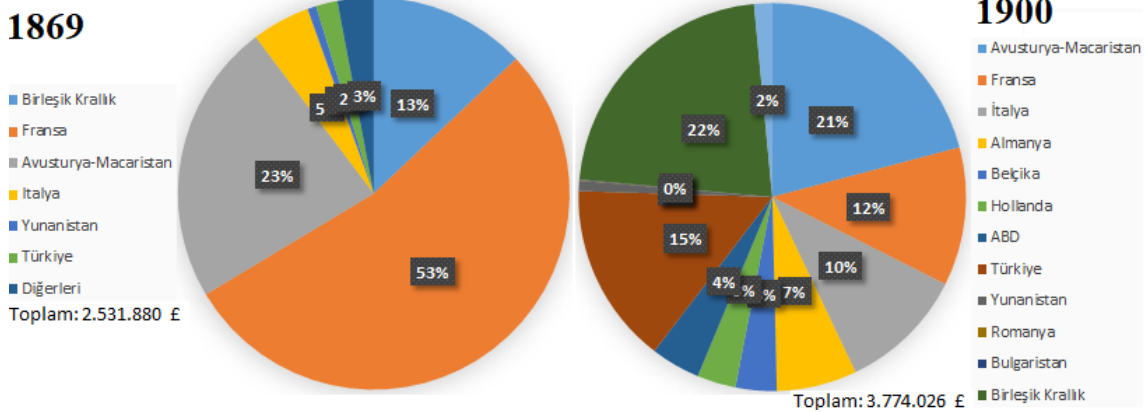
Grafik 6: Selanik Limanı'ndan Gerçekleşen Ticaret'in Yıllara Göre Seyri



Kaynak:FO Commercial Reports; FO Annual Series.

Konsül raporlarında da sıklıkla belirtildiği üzere veri eksikliği nedeniyle özellikle 1870'li yıllarda boşluklar bulunmaktadır. Bununla birlikte hem dalgalı bir seyir hem de yükselen bir trend kendisini göstermektedir. Grafik 7'de ise çalışmanın dönem aralığının başında ve sonunda ticaret hacmi ile birlikte ticaret partnerleri gösterilmektedir.

Grafik 7: 1871 ve 1900 Yılları için Selanik Limanı'nda Gerçekleşen Ticaretin Toplam Hacmi ve Temel Partnerleri



Kaynak:FO Commercial Reports Mayıs 1871: 351; FOAnnual Series No. 2730 1901: 3.

Grafiğe bakıldığında öncelikle dikkat çeken husus, 1869 ile 1900 yılları arasında geçen yaklaşık 30 yıllık sürede Selanik Limanı üzerinden gerçekleşen dış ticaret hacminin %50 düzeyinde artış göstermiş olduğudur. Dönem içinde dış ticaret partnerlerinin sayısı büyük bir artış göstermiş; 1860'lı yılların sonunda Fransa'nın açık bir üstünlüğü bulunmakta iken 1900 yılına gelindiğinde bu üstünlük Birleşik Krallık'ın eline geçmiştir. Bu anlamda Birleşik Krallık'ın en önemli rakibi ise coğrafi avantajını kullanan ve İsviçre ve Almanya menşeli birçok malın da topraklarından geçmesi nedeniyle bölge ile olan dış ticareti şişkinlik gösteren Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'dur.

Selanik Limanı'ndan gerçekleşen ithalat ve ihracat ticaretini şekillendiren unsurlara bakıldığında öncelikle 1860'lı yıllarda gerçekleşen Girit İsyanı ve aynı dönemde ortaya çıkan Amerikan İç Savaşı dikkat çekmektedir. Özellikle Amerikan İç Savaşı'na bağlı olarak ham pamuk ve pamuklu mamul fiyatlarının artması, ithalat hacminde önemli bir daralmaya neden olmuştur. Üreticiler ortaya çıkan belirsizlik nedeniyle ellerindeki kaynakları yeni hammadde alımı yerine kötü olasılıklar için elde tutmayı yeğlemişler; savaşın ve küresel ticari işleyişin eski rutinine dönmeye ile birlikte Avrupa'da ham pamuk fiyatları tekrar gerilemiş ve ithalat rakamları tekrar artmaya başlamıştır (FO Commercial Reports 1867: 475-476; FO Commercial Reports 1868: 583-584). Fakat Avrupa piyasalarında özellikle pamuk ve hububat gibi Selanik'in önemli iki ihracat ürününü derinden etkileyen durgunluğun ilk işaretlerini vermesi, hammadde fiyatlarının gerilemesine dolayısıyla Selanik Limanı üzerinden gerçekleşen ihracatın azalmasına yol açmıştır (FO Commercial Reports Mayıs 1871: 349-351).

1870'li yılların başında Selanik'te ticari hayatı sekteye uğratan en önemli gelişme çalışmada ele alınan diğer limanlarda olduğu gibi 1870-71 Fransa-Prusya Savaşı olmuştur. Bu dönemde Selanik Limanı'na giriş çıkış yapan ticari gemilerin sayısı belirgin bir azalma göstermiştir. Savaşın olumsuz etkilerine bir de hasat başarısızlıkları eklenmiş; vardar adı verilen rüzgarlar buğday üretimini, uzun yıllardır devam edegelen hastalık ise koza üretimini olumsuz etkilemiştir. Sermayesinin önemli bölümünü ipek kozasına yatıran tüccar, bunları elden çıkartmakta başarısız olmuş, iç talebi karşılayabilecek kadar un üretilmeyince Tuna Prenslükleri'nden un ithal edilmek zorunda kalmıştır. Nihayetinde ihracatın azalması gelirler üzerinden iç talebin ve buna bağlı olarak ithalatın da azalmasını beraberinde getirmiştir (FO Commercial Reports Temmuz 1871: 775-776).

Savaşın sona ermesine rağmen Selanik'te ticari durgunluk, mevsim koşullarının temel ihraç ürünlerinin yetiştiği bölgelerde ulaştırma koşullarını olumsuz etkilemesi nedeniyle devam etmiştir. Ardarda yaşanan başarısız hasatlar, hiçbir zaman yenilenmeyen düşük kaliteli tohumlar ve zirai nüfusun maruz kaldığı ağır vergiler, ticari daralmanın kronik bir hal almasına neden olmuştur. Selanik Limanı'nın ticaretinde görülen tedrici fakat istikrarlı daralma ülkenin giderek yoksullaşmasının bir kanıtı olmuştur (FO Reports from Her Majesty's Haziran 1872: 547). 1870'li yıllarda ulaştırma alt yapısını geliştirmeye yönelik kamu yatırımları bölgesel refahı artırıcı bir etki yapmıştır. Özellikle demiryolu yatırımları daha çok endüstriyel kesim için fayda sağlamakla birlikte inşa işlerinde kullanılan yerli materyallerin tüm türlerinde işgücü

fiyatlarının yükselmesini sağlayarak yerel endüstriyi desteklemiştir. 5-6 bin civarında işgücü tarım sektöründen yevmiye ile çalışmak üzere demiryollarının inşasına kaydırılmıştır. Demiryollarının civarında bulunan ekim alanları da önemli ölçüde genişlemiştir (FO Commercial No. 5 1874: 339-340).

1870'li yılların ortasında Selanik ve hinterlandının ticareti genel bir canlılık içerisindeydi. Özellikle Üsküp'e giden demiryolunun açılması ile birlikte bu kasabalardan ve hatta Bosna ve Sırbistan'ın güneyindeki bölgelerden gelen perakende tüccar, ithal mallarına duyulan ihtiyacı karşılayabilmek amacıyla Selanik Limanı'na gelmeye başlamıştır (FO Commercial No. 22 1874: 1617). Fakat söz konusu canlılık, Makedonya bölgesinde sığırlar arasında ortaya çıkan pleuro-pneumonia adı verilen hastalığın eyaletin geneline yayılması ve kuraklıkla birleşerek; üretim araçlarını canlı hayvan stokunun oluşturduğu bölgelerde çok sayıda yük hayvanının telef olmasına yol açmasıyla kesintiye uğramıştır (FO Commercial No. 22 1874: 1622; FO Commercial No. 17 1876: 1783-1784). 1870'li yılların sonunda bölgedeki ekonomik faaliyetleri en derinden etkileyen gelişme, şüphesiz 93 Harbi olmuştur. Üretimdeki azalma hızla kıtlık düzeyine ulaşmış; ABD'den dahi buğday ithal edilmek zorunda kalınmış, birçok toprak sahibi arazisini ipotek ettirmiştir. Böylece 1870'li yıllar 93 Harbi'nin Balkanlarda neden olduğu politik karmaşa, hasat başarısızlıkları ve hastalıklar nedeniyle bölgesel ticaret ve bölgesel endüstriyel üretim için çok da parlak olmayan yıllar olarak değerlendirilebilir (FO Depression of Trade and Industry 1886: 366; FO Commercial No. 6 1883: 93-97).

1880'li yılların başında Teselya'nın bir bölümünün Yunanistan'a bırakılmasının ardından bölgedeki müslüman nüfusun büyük bir kısmı Anadolu'ya göç etmiştir. Göç nedeniyle doğan boşluk Makedonya'dan Teselya'ya getirilen hristiyan köylülerce doldurulmuştur. Bu durum Selanik'in hinterlandında yer alan ve hem zirai hem de ticari anlamda önemli bir role sahip olan Makedonya'da tarım işçilerinin giderek azalmasına ve ücretlerin artmasına neden olmuştur. Aynı dönemde etkisini sürdüren 1873-1896 Bunalımı bağlamında dünya tahıl piyasasında ABD ve Hint rekabeti, bölgedeki tarım endüstrisinin büyük bir krize girmesine yol açmıştır (FO Annual Series No. 24 1886: 4-7). 1880'li yılların ortasında Makedonya'ya sevk edilen 200 bin kişilik Türk ordusunun ihtiyaçlarının iç üretimle karşılanamaması nedeniyle ithalatta geçici fakat önemli bir sıçrama, ihracatta ise çavdar hasatının gerçekleşmesine kadar geçici bir yasaklama olmuştur. Çavdar üretiminin önemli bir kısmı, ithal vergilerinden muaf tutulduğu Alman pazarlarına ihraç edilmişse de İspanya ve Almanya arasında imzalanan ve en çok kayırılan ülke prensibini içeren anlaşmanın otomatik olarak Osmanlı Devleti'ni de kapsamasından kaynaklanan bu muafiyet, 1885 yılı sonunda anlaşmanın karşılıklı olarak fesh edilmesiyle hükümsüz kalmıştır (FO Annual Series No. 75 1887: 2). 1888 yılında Üsküp – Vranja demiryolu bağlantı hattının açılması ile birlikte Avrupa menşeli malların Sırp pazarına Selanik üzerinden daha etkin bir biçimde tanıtılması mümkün olmuştur. Keza demiryolları sayesinde tahıl üretimi anlamında önemli bölgelerden olan Kosova Vilayeti, Selanik Limanı ile bağlanmıştır. Ayrıca Türk posta ofisi Belgrad ile Selanik arasında düzenli posta hizmetleri işletmeye de başlamıştır. Haberleşme ve ulaştırma alanında ticari faaliyetleri desteklemesi beklenen bu olumlu gelişmelere rağmen küresel piyasalarda süre gelen kriz nedeniyle hem ihracatta hem de ithalatta belirgin bir düşüş gerçekleşmiştir. İngiliz konsülünün Selanik'te tahıl ticaretinde önemli bir güce sahip olan Allatini Brothers'dan aktardığı bilgiler çerçevesinde Avrupa'nın temel üretim merkezlerine ürünlerini sevk edebilen ve böylece fiyatlarda oldukça hızlı

ve uzun vadeli düşüşe neden olan ABD ve Hindistan'ın rekabeti karşısında Selanik'in temel zirai mallar üzerinden gerçekleştirdiği ihracat ticareti hızla kötüye gitmiştir. Yerleşik mal sahipleri için, piyasalarda hüküm süren düşük fiyatlar ve bazı ülkelerin uyguladığı korumacı tarifeler nedeniyle mallarını denizaşırı bölgelere göndermek, imkansız hale gelmiştir (FO Annual Series No. 394 1888: 2; FO Annual Series No. 822 1891: 5).

1880'li yılların sonlarına gelindiğinde uzun vadede Selanik Limanı üzerinden gerçekleşen ticaretin gelişmesine bağlı olarak ticari ödeme koşullarında da belirgin iyileşmeler yaşandığı gözlenebilmektedir. Gelişmiş ülkelerin üretim fazlasının olması, yükselen piyasalarda giderek artan rekabet ve Selanik ticaret topluluğunun itibarı, ödeme koşullarının gelişmesine ön ayak olmuştur. Avusturya-Macaristan, yerli araçlar ile olan kredi ilişkileri sayesinde bu alanda ilk sıradadır. Avusturyalı imalatçılar %6 faiz oranından 4, 6 yahut 8 aylık vadelerle kredi verebilmekte iken Almanya, İsviçre, Belçika, Fransa ve İtalya daha kısa vadeler sunabilmektedir. Londralı ticaret evleri ise %5 faiz oranından en fazla 3 aylık kredi verebilmektedir (FO Annual Series No. 623 1889: 7-8). Hükümet de üreticileri kredi anlamında desteklemek adına tarım bankalarını 1889 yılında özel bir kanunla yeniden organize ederek; öncelikli bir hedef olarak çiftçilere %6 faiz ile kredi sağlamayı amaçlamıştır (FO Annual Series No. 1663 1896: 8). 1895 yılında Selanik'teki iş adamlarının çıkarlarını koruyabilmek amacıyla mamul mallar ticareti yapan toptancı tüccar tarafından bir ticaret kulübü teşkil edilmiştir. Kulübün öncelikli hedefi ticari faaliyetleri canlandırmak amacıyla kredi ve ödeme koşullarını düzenlemektir. Nitekim kulübün belirlediği ilkeler arasında tüketicilere yıllık %9 faiz ile azami 6 aylık kredi sağlanması ve peşin ödemelerde %12 iskonto oranının uygulanması, gibi kararlar bulunmaktadır (FO Annual Series No. 2111 1898: 4).

Kredi olanaklarındaki gelişmelere rağmen 1873-1896 Krizi'nin etkilerine bağlı olarak tahıl fiyatlarında meydana gelen düşüş, kendisini 1890'lı yılların ortasına kadar devam ettirmiştir. ABD, Rusya ve diğer hububat ihraç eden ülkelerden gerçekleşen ithalat ve tahıl ithal eden ülkelerde meydana gelen stok birikimleri, fiyat düşüşlerinin devamlılığına katkı sağlamıştır. Ayrıca tıpkı İspanya – Almanya ticaret anlaşmasının son bulmasında olduğu gibi Almanya ile Rusya arasındaki ticaret anlaşmasının 1893 yılında son bulması tahıl ihracı anlamında Osmanlı Devleti'nin ve Selanik Limanı'nın aleyhine olmuştur (FO Annual Series No. 1663 1896: 3). 1895 yılı itibarıyla tahıl ihracatı artmış olsa da ilkel tarım teknikleri, üretim maliyetlerinin ve ulaştırma maliyetlerinin yüksekliği ve fiyatlarda yaşanan depresyon, ticari durgunluğun devam etmesine neden olmuştur (FO Annual Series No. 1837 1897: 3-5).

1890'lı yılların ikinci yarısından itibaren Selanik'teki iktisadi faaliyetleri etkileyen önemli bir gelişme Ermeni olayları olmuştur. Selanik'te ve Halep'te askeri hazırlıklar nedeniyle müslüman nüfustan talep edilen kelle vergisi ve gayrimüslimlerin vereceği desteğin de sadakatlerinin bir göstergesi sayılacağı açıklaması, genel bir hoşnutsuzluk yaratmıştır (FO Turkey No. 3 1897: 24, 72). Ermeni olaylarının etkisi henüz geçmeden bu sefer 1897 Türk – Yunan Savaşı nedeniyle meydana gelen ve savaştan sonra da onu takip eden olaylar, Selanik Limanı'ndan gerçekleşen ithalat ve ihracatın ciddi ölçüde azalmasına neden olmuştur. Savaş nedeniyle rezervlerin hızla tükenmesi ve at, öküz ve arabalara askeri amaçlarla el konulması, ekim alanlarını daraltarak; 1898 senesinin hasatını ve dolayısıyla ticaretini de etkilemiştir. Savaş boyunca Teselya'daki

ordunun iaşe ve giyim ihtiyaçları için Selanik'in bir üs olarak kullanılması haricinde ticari faaliyetler tam anlamıyla durmuştur. Ateşkesle beraber Teselya, Osmanlı kontrolünde kalmış ve Selanik ile Volo arasında oldukça canlı bir ticaret ortaya çıkmıştır (FO Annual Series No. 2111 1898: 3-4). Türk – Yunan Savaşı'nın ardından ticari faaliyetlerde görece bir iyileşme yaşanmışsa da bu olumlu durum kısa sürmüştür; 1898 yılının başlarında yaşanan aşırı kuraklığı takiben İspanya – Amerikan Savaşı başta deri ticareti olmak üzere ihracatı büyük ölçüde olumsuz etkilemiştir (FO Annual Series No. 2270 1899: 3).

6. Sonuç

19. yüzyıl öncesinde Batı Avrupa ile sınırlı ticari ilişkilere sahip olan Osmanlı Devleti, bu yüzyıl ile birlikte Batı kaynaklı kapitalist düzene açılarak iktisadi ve ticari yapısı itibariyle önemli bir dönüşüm sürecine girmiştir. Bu anlamda ekonomik olarak kendine yeterli ve sınırlı ölçüde dışa açık bir yapıdan Batılı kapitalist ülkelerle imzalanan ve ticareti karşılıklı olarak düzenleyen anlaşmalarla birlikte merkez – çevre ilişkisi bağlamında hammadde ve mamul mal değiş tokuşuna dayalı yeni bir yapıya geçilmiştir. Batılı ülkelerle olan ilişkilerin gelişimi bağlamında 19. yüzyıl, çok sayıda siyasi, askeri, iktisadi ve toplumsal olaya tanık olmuştur. Bu çalışmada 19. yüzyılın son çeyreği için söz konusu içsel ya da dışsal siyasi, askeri, iktisadi ve toplumsal olayların Osmanlı dış ticareti üzerindeki etkileri, bölgedeki İngiliz konsül raporlarından hareketle ele alınmaktadır. Bu amaçla İssawi (1980) tarafından da ifade edildiği üzere Osmanlı Devleti'ndeki ticari faaliyetlerin önemli bir kısmının ve dış ticaret hacminin yarısına yakınının gerçekleştiği İzmir, Trabzon, Beyrut ve Selanik limanları ana kitleyi en iyi temsil edecek en uygun örnekleme oluşturacağı düşüncesiyle seçilmiştir. Böylece Osmanlı Devleti'nin dış ticaretini belirleyen ve bir anlamda şekillendiren gelişmeler, ilgili limanların buldukları bölgeler itibariyle sahip oldukları kendi özgün iktisadi özellikleriyle birlikte makro ölçekte ziyade mikro ölçekte de değerlendirilmeye çalışılmıştır.

Elde edilen bulgular bağlamında Osmanlı Devleti'nin iktisadi ve siyasi kaderini tayin eden temel gelişmelerin ve devletin genel iktisadi yapısı için belirtilebilecek bir takım özelliklerin çalışmada ele alınan bütün limanlarda etkisini açık bir biçimde gösterdiği görülmektedir. Bununla birlikte her bir limanın buldukları coğrafi konum itibariyle de sahip oldukları özgün özellikleri gereğince bölgesel ticareti şekillendirdiği ifade edilebilir. Bahsedilen iktisadi, siyasi yahut toplumsal gelişmelerin bazıları tamamen Osmanlı Devleti'nin dışında ortaya çıkan süreçlerdir. Buna en iyi örnek olarak 1870/71 Fransa ve Prusya arasındaki savaş ile 1873-1896 yılları arasında ortaya çıkan ve çalışmanın ele aldığı dönem aralığının genelinde etkili olan Büyük Depresyon verilebilir. Seçili limanlardaki ticari faaliyetleri etkileyen bazı gelişmeler ise doğrudan Osmanlı Devleti'nin içinde yer aldığı süreçlerden kaynaklanmaktadır. Bunlara ise 93 Harbi, 1897 Türk – Yunan Savaşı, Ermeni olayları, sağın hastalıklar, Reji İdaresi'nin tütün politikası, Osmanlı demiryollarının inşası sürecindeki gelişmeler, örnek verilebilir.

Çalışmada değerlendirilen limanlardaki ticari faaliyetler üzerinde belirleyici olan unsurlardan bazıları da doğrudan Osmanlı ekonomik yapısından kaynaklanmaktadır. İthal yahut ihraç edilen malların sevkiyatının hayvan gücüyle gerçekleştirilmesi ve bu nedenle ulaştırma maliyetlerinin yüksekliği, ekonominin tarıma dayanması ve bu nedenle temel ihraç mallarını da zirai hammaddelerin yahut gıda maddelerinin teşkil etmesi, her

sanayi öncesi ekonomide olduğu gibi zirai üretimin mevsimsel gelişmelere aşırı bir biçimde bağlı olması, zirai üretim tekniklerinin ilkelliği ve teknik gelişim konusundaki girişimlerin maddi yetersizliklere de bağlı olarak ancak çok yavaş ve zoraki bir biçimde gerçekleştirilebilmesi, üretimi gerçekleştiren köylü kesiminin yüksek borçluluğu, yargı mekanizmasının ve gümrük örgütlenmesinin hantallığı çalışmada ele alınan her limanda ticari faaliyetleri sekteye uğratan unsurlar olarak dikkat çekmektedir.

Ticari faaliyetler üzerinde müştereken belirleyici olan bu unsurlara ilaveten her limanın kendine özgü özelliklerinin de o limandan gerçekleşen ithalat ve ihracat üzerinde kısmen belirleyici olduğu görülmektedir. Bu anlamda ilginç bir unsur göç hareketleridir. Trabzon, Beyrut ve Selanik'te ortaya çıkan ve ticari faaliyetleri sekteye uğratan göç hareketleri farklı nedenlere dayanmaktadır. Selanik'teki göç hareketleri daha ziyade Yunan sınırının değişmesine bağlı olarak hristiyan köylüler ile müslümanlar arasındaki yer değişiminden kaynaklanmakta iken Trabzon ve Beyrut'ta genel olarak yoksulluktan kaynaklanmakta, Trabzon'da göç hareketleri bölgesel cereyen etmekte iken Beyrut'ta uzak mesafelere yönelerek bir diaspora ile sonuçlanmaktadır. Benzer şekilde özgün birer nitelik olarak İzmir, Beyrut ve Selanik limanları, Küçük Asya, Suriye ve Osmanlı Avrupası için birer dağıtım kanalı vazifesi görmektedir. Bu nedenle bu limanlarda ticari faaliyetlerde ortaya çıkan daralmaların etkisi bir çarpan etkisi ile ülkenin iç kısımlarına yayılmaktadır.

Son olarak genel itibariyle değerlendirildiğinde her dört limandaki gelişmeler de Osmanlı dış ticaretinin dönem içerisinde yaşadığı dönüşümü belirli ölçüde yansıtmaktadır. Bu durum büyük ölçüde seçilen limanların Osmanlı dış ticaretinin belirleyenlerini ortaya koyma açısından başarısını yansıtmaktadır. Bu anlamda dönemsel olarak 20. yüzyılın başlarına gelindiğinde Osmanlı dış ticaretinde merkez ülkeler arasında bir rekabet hakimdir. Dönem başında İngiltere'nin pek çok alanda mutlak bir egemenliği varken daha sonra Belçika, İtalya ve Almanya bu üstünlüğü sarsmaya başlamıştır. Bu anlamda ticaret partnerlerinin sayıca önemli bir artış gösterdiği de ifade edilebilir. Buna rağmen ticaret hacmi önemli bir sıçrama göstermemiş ancak tedrici bir artış sergileyebilmiştir. Ticarete konu olan mallar itibariyle değerlendirildiğinde özellikle demiryollarının gelişimi ile birlikte iç kesimlerin uzak mesafe pazarlar ile bağlanması noktasında bir çeşitlilik söz konusudur. Kurumsal anlamda değerlendirildiğinde ise Osmanlı Devleti'nin Batı ile giriştiği ticarete içerisine düştüğü çıkmazı kırabilecek bir yapılanma gerçekleştirilememiştir.

KAYNAKLAR

ANASTASSIADOU, Meropi, (2010), *Tanzimat Çağında Bir Osmanlı Şehri Selanik*, Tarih Vakfı, İstanbul: Yurt Yayınları.

BAYRAM, Selahattin, (2009), *Osmanlı Döneminde Selanik Limanı 1869 – 1912*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul.

BAYTİMUR, Suha Oğuz, (2018), "OSMANLI DEVLETİ'NDE ESNAF SUÇLARI VE UYGULANAN CEZALAR (1789-1839)", *Rifat Özdemir'e Armağan*, (Ed. Rahmi Doğanay, Ahmet Çelik, Fatih Özçelik), 1. Baskı, İstanbul: Hiperyayın.

BİRDAL, Murat, (2010), *The Political Economy of Ottoman Public Debt, Insolvency and European Financial Control in the late Nineteenth Century*, London - New York: I. B. Tauris Publishers.

BLAISDELL, Donald C., (1979), *Osmanlı İmparatorluğu'nda Avrupa Mali Denetimi*, (Çev. Ali İhsan Bilgiç), İstanbul: Doğu Batı Yayınları.

ÇADIRCI, Musa, (1988), "Tanzimat'ın Karadeniz Bölgesinde Uygulanması", **Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri**, Samsun: On Dokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Yayınları.

DOBB, Maurice, (2007), *Kapitalizmin Gelişimi Üzerine İncelemeler, Geçiş Tartışmaları*, (Çev. F. Akar), İktisadi Düşünce Klasikleri Dizisi, İstanbul: Belge Yayınları.

FEYZİOĞLU, Hamiyet Sezer, (2017), "Batı-Çin Savaşları ve Osmanlı Devleti", **Tarih Araştırmaları Dergisi**, C. 36, S. 62, ss. 89-99.

Foreign Office, (1843), *Commercial Tariffs and Regulations of the Several States of Europe and America, Together with the Commercial Treaties Between England and Foreign Countries*, Londra: Printed by Charles Whiting, Beaufort House, Strand.

Foreign Office, (1857), *Abstract of Reports on the Trade of Various Countries and Places for the Years 1856-1857*, Received by the Board of Trade from Her Majesty's Ministers and Consuls, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1863), *Commercial Reports Received at the Foreign Office from Her Majesty's Consuls, Between July 1st, 1862 and June 30th 1863*, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1866), *Commercial Reports received at The Foreign Office from Her Majesty's Consuls During the Year 1865*, Şubat, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1866), *Commercial Reports Received at the Foreign Office from Her Majesty's Consuls, in 1866*, Haziran, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1867), *Commercial Reports received at The Foreign Office from Her Majesty's Consuls During the Year 1866*, Şubat, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1867), *Commercial Reports Received at the Foreign Office from Her Majesty's Consuls, in 1867*, Temmuz, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1868), *Commercial Reports, Received at the Foreign Office from Her Majesty's Consuls in 1868*, Temmuz, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1869), *Commercial No. 25, Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufacture, Commerce &c., of Their Consular Districts*, Part VII, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1869), *Commercial Reports Received at the Foreign Office from Her Majesty's Consuls, During the year 1868*, Şubat, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1870), **Commercial Reports received at the Foreign Office from Her Majesty's Consuls in 1869**, Şubat, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1870), **Commercial Reports Received at the Foreign Office from Her Majesty's Consuls in 1869-70**, Temmuz, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1871), **Commercial Reports Received at the Foreign Office from Her Majesty's Consuls, in 1869-70**, Mayıs, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1871), **Commercial Reports Received at the Foreign Office from Her Majesty's Consuls in 1871**, Temmuz, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1871), **Commercial Reports received at the Foreign Office from Her Majesty's Consuls in 1871**, Ağustos, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1872), **Reports Relative to British Consular Establishments, 1858 & 1871 Part III, (Ottoman Dominions)**, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1872), **Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce &c., of Their Consular Districts**, Haziran, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1872), **Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce &c., of Their Consular Districts**, Temmuz, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1872), **Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce &c., of Their Consular Districts**, Ağustos, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1873), **Reports by Her Majesty's Consuls on British Trade Abroad, Part III**, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1873), **Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce & c., of Their Consular Districts**, Temmuz, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1874), **Commercial No. 5, Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce & c., of Their Consular Districts**, Part I, Mart, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1874), **Commercial No. 15, Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of their districts**, Part III, Temmuz, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1874), **Commercial No. 22, Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts**, Part IV, Ağustos, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1875), **Commercial No. 4, Reports from Her Majesty's Consuls of The Manufactures, Commerce, of Their Consular Districts**, Part II, Mart, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office (1875), **Commercial No. 11, Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts**, Part IV, Haziran, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1875), **Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of their Districts**, Part VI, Ağustos, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1876) **Commercial No. 9, Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts**, Part IV, Haziran, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1876), **Commercial No. 17, Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce & c., of Their Consular Districts**, Part VI, Ağustos, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1878), **Commercial No. 1, Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, & c., of Their Consular Districts**, Part I, Şubat, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1879), **Commercial No. 19, Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts**, Part III, Haziran, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1880), **Commercial No. 36, Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufacture, Commerce, &c., of Their Consular Districts**, Temmuz, Londra: Part V, Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1881), **Commercial No. 27, Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts**, Part IV, Temmuz, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office (1883), **Commercial No. 6, Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, & c., of Their Consular Districts**, Part I, Şubat, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1883), **Commercial No. 25, Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufacture, Commerce &c., of Their Consular Districts**, Part VII, Temmuz, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1884), **Commercial No. 33, Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts**, Ağustos, Londra: Part VIII, Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office (1886), **Commercial No. 10, Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c., of Their Consular Districts**, Part IV, Mayıs, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1886), **Annual Series, No. 8, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey**, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1886), **Annual Series, No. 24, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey**, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office, (1886), ***Annual Series, No. 67, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey***, Londra: Printed by Harrison and Sons.

Foreign Office (1886), ***Depression of Trade and Industry, Second Report of the Royal Commission Appointed to Inquire into the Depression of Trade and Industry***, Part II, Londra: Printed by Eyre and Spottiswoode.

Foreign Office, (1887), ***Annual Series, No. 75, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey***, Londra: Published by Eyre and Spottiswoode.

Foreign Office, (1887), ***Annual Series, No. 114, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey***, Nisan, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1888), ***Annual Series, No. 254, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey***, Şubat, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1888), ***Annual Series, No. 290, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey***, Nisan, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1888), ***Annual Series, No. 342, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey***, Mayıs, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1888), ***Annual Series, No. 394, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey***, Temmuz, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1889), ***Annual Series, No. 508, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey***, Nisan, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1889), ***Annual Series, No. 623, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey***, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1890), ***Annual Series, No. 689, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey***, Mayıs, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.,

Foreign Office, (1890), ***Annual Series, No. 764, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey***, Ağustos, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1891), ***Annual Series, No. 822, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey***, Şubat, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1891), ***Annual Series, No. 894, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey***, Mayıs, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1891), ***Annual Series, No. 908, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey***, Haziran, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1892), ***Annual Series, No. 1059, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey***, Haziran, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1892), ***Annual Series, No. 1062, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey***, Haziran, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1892), ***Annual Series, No. 1144, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance of Africa***, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1894), ***Annual Series, No. 1418, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey***, Temmuz, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1894), ***Annual Series, No. 1456, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey***, Ağustos, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1895), ***Annual Series, No. 1626, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey***, Ağustos, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1896), ***Annual Series, No. 1663, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey***, Şubat, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1896), ***Annual Series, No. 1680, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey***, Nisan, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1896), ***Annual Series, No. 1784, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey***, Ağustos, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1897), ***Annual Series, No. 1837, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey***, Ocak, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1897), ***Annual Series, No. 1970, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey***, Temmuz, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1897), ***Turkey, No. 3, Further Correspondence, Respecting the Asiatic Provinces of Turkey and Events in Constantinople***, Ocak, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1898), ***Annual Series, No. 2111, Diplomatic and Consular Reports, Turkey***, Mayıs, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1898), **Annual Series, No. 2116, Diplomatic and Consular Reports, Turkey**, Haziran, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1899), **Annual Series, No. 2270, Diplomatic and Consular Reports, Turkey**, Mayıs, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1899), **Annual Series, No. 2286, Diplomatic and Consular Reports, Turkey**, Haziran, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1900), **Annual Series, No. 2441, Diplomatic and Consular Reports, Turkey**, Haziran, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1900), **Annual Series, No. 2462, Diplomatic and Consular Reports, Turkey**, Haziran, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1901), **Annual Series, No. 2588, Diplomatic and Consular Reports, Turkey**, Mayıs, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1901), **Annual Series, No. 2641, Diplomatic and Consular Reports, Turkey**, Haziran, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1901), **Annual Series, No. 2662, Diplomatic and Consular Reports, Turkey**, Temmuz, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

Foreign Office, (1901), **Annual Series, No. 2730, Diplomatic and Consular Reports, Turkey**, Aralık, Londra: Printed by Harrison and Sons, St. Martin's Lane.

GENÇ, Mehmet, (2002), **Devlet ve Ekonomi**, İstanbul: Ötüken Neşriyat.

GÜÇER, Lütfi, (1987), "XVI-XVIII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Politikası", **İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Türk İktisat Tarihi Yıllığı**, İstanbul, ss. 41-45.

GÜRSOY, Bedri, (1994), "100. Yılında Duyun-u Umumiye İdaresi Üzerinde Bir Değerlendirme", **İstanbul Üniversitesi, İktisat Fakültesi Mecmuası**, C. 40, S. 1-4, Ord. Prof. Şükrü Baban'a Armağan, ss. 17-59.

HAMZAOĞLU, Kubilay, (2019), **Trabzon Vilayeti'nde Kaçakçılık (1855-1908), Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Samsun.**

ISSAWI, Charles, (1980), **The Economic History of Turkey 1800 – 1914**, Chicago and London: The University of Chicago Press.

İNALCIK, Halil, (2003), **Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)**, (Çev. Ruşen Sezer), 1. Baskı, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

KARAL, Enver Ziya, (1956), **Osmanlı Tarihi**, Cilt.VII, Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.

KASABA, Reşat, (1993), **Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi, On Dokuzuncu Yüzyıl**, (Çev. Kudret Emiroğlu), İstanbul: Belge Yayınları.

KEYDER, Çağlar, ÖZVEREN Eyüp ve QUATERT, Donald, (1993), "Port-Cities in the Ottoman Empire: Some Theoretical and Historical Perspectives", **Research Foundation of State University of New York**, C. 16, S. 4, ss. 519-558.

KEYDER, Çağlar, ÖZVEREN, Y. Eyüp ve QUATERT, Donald, (1994), "Osmanlı İmparatorluğu'nda Liman Kentleri, Bazı Kurumsal ve Tarihsel Perspektifler ", **Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1880-1914)**, (Ed. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren ve Donald Quatert), Türk Tarih Vakfı, İstanbul: Yurt Yayınları.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat, (1986), "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", **Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri**, Samsun: Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Yayınları.

KÜTÜKOĞLU, Mübahat, (1997), "İzmir", **Diyamet İslam Ansiklopedisi**, İstanbul: TDV Yayınları.

LI, Zhuo, LAURA, Panza ve SONG, Yong, (2017), "The evolution of Ottoman-European market linkages, 1469-1914: evidence from dynamic factor models", The University of Melbourne, <https://mpra.ub.uni-muenchen.de/80953/>(10.10.2019).

LOWRY, Heath W. ve EMECEN, Feridun, (1997), "Trabzon", **Diyamet İslam Ansiklopedisi**, İstanbul: TDV Yayınları.

MAZOWER, Mark, (2007), **Selanik: Hayaletler Şehri, Hristiyanlar, Müslümanlar ve Yahudiler (1430-1950)**, (Çev. Gül Çağalı Güven), 1. Baskı, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.

O'ROURKE, Kevin H., (2000), "Tariffs and Growth in the Late 19th Century", **The Economic Journal**, C. 110, S. 463, ss. 456-483.

ORTAYLI, İlber, (2004), **Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi ve Sosyal Değişim**, Makaleler I, 2. Baskı, Ankara: Turhan Kitabevi.

OWEN, Roger ve PAMUK, Şevket, (2002), **XX. Yüzyılda Ortadoğu Ekonomileri Tarihi**, İstanbul: Sabancı Üniversitesi Yayınları.

ÖZVEREN, Y. Eyüp, (1994), "Beyrut", **Doğu Akdeniz Liman Kentleri (1800-1914)**, (Ed. Çağlar Keyder, Donald Quatert, Eyüp Özveren), İstanbul: Tarih Vakfı Yayınları.

PAMUK, Şevket, (1984a), "The Ottoman Empire in the Great Depression of 1873-1896", **The Journal of Economic History**, Vol. 44, No. 1, ss. 107-118.

PAMUK, Şevket, (1984b), **Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913), Ticaret, Sermaye ve Üretim İlişkileri**, Ankara: Yurt Yayınevi.

PAMUK, Şevket, (2007), **Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi, 1500 – 1914**, 4. Baskı, İstanbul: İletişim Yayınları.

QUATERT, Donald (2017), **Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş, 1881-1908**, (Çev. Sabri Tekay), İstanbul: İletişim Yayınları.

SEDILLOT, Rene, (1983), **Dünya Ticaret Tarihi, Değiştokuştan Süpermarkete**, İstanbul: Cep Kitapları A.Ş.

SYRETT, Elena Frangakis, (1998), **İzmir'de Pamuk ve Kumaş Ticareti, Osmanlı Toprak Mülkiyeti ve Ticari Tarım**, (Ed. Çağlar Keyder ve Faruk Tabak, Çev. Zeynep Altok), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

ŞAŞMAZ, Musa, (2014), **İngiliz Belgelerine Göre Trabzon Vilayeti Ticari Raporları, 1830-1914**, C. 3, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

UŞAKLIGİL, Halid Ziya, (1991), *İzmir Hikayeleri*, (Yay. Haz. Şemsettin Kutlu), İstanbul: İnkılap Kitabevi.

www.mta.gov.tr/v3.0/bilgi-merkezi/antimuan, (19.02.2020)