



Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Tarih Anabilim Dalı

**LEVANT'TA TİCARET: BEYRUT LİMAN VE RIHTIM ŞİRKETİ  
(1888-1914)**

Mahir Melih GÜNEŞ

Yüksek Lisans Tezi

Ankara, 2019



LEVANT'TA TİCARET: BEYRUT LİMAN VE RIHTIM ŞİRKETİ (1888-1914)

Mahir Melih GÜNEŞ

Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü


Tarih Anabilim Dalı


Yüksek Lisans Tezi


Ankara, 2019

## KABUL VE ONAY

Mahir Melih GÜNEŞ tarafından hazırlanan “Levant’ta Ticaret: Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi (1888-1914)” başlıklı bu çalışma, 19/06/2019 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunarak jürimiz tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

  
Prof. Dr. Recep BOZTEMUR (Başkan)

  
Doç. Dr. Selda GÜNER (Danışman)

  
Prof. Dr. Mehmet ÖZDEN (Üye)

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Prof. Dr. Musa Yaşar SAĞLAM

Enstitü Müdürü

## YAYIMLAMA VE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI BEYANI

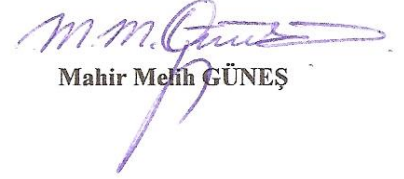
Enstitü tarafından onaylanan lisansüstü tezimin tamamını veya herhangi bir kısmını, basılı (kağıt) ve elektronik formatta arşivleme ve aşağıda verilen koşullarla kullanıma açma iznini Hacettepe Üniversitesine verdiğimi bildiririm. Bu izinle Üniversiteye verilen kullanım hakları dışındaki tüm fikri mülkiyet haklarım bende kalacak, tezimin tamamının ya da bir bölümünün gelecekteki çalışmalarda (makale, kitap, lisans ve patent vb.) kullanım hakları bana ait olacaktır.

Tezin kendi orijinal çalışmam olduğunu, başkalarının haklarını ihlal etmediğimi ve tezimin tek yetkili sahibi olduğumu beyan ve taahhüt ederim. Tezimde yer alan telif hakkı bulunan ve sahiplerinden yazılı izin alınarak kullanılması zorunlu metinleri yazılı izin alınarak kullandığımı ve istenildiğinde suretlerini Üniversiteye teslim etmeyi taahhüt ederim.

Yükseköğretim Kurulu tarafından yayınlanan *“Lisansüstü Tezlerin Elektronik Ortamda Toplanması, Düzenlenmesi ve Erişime Açılmasına İlişkin Yönerge”* kapsamında tezim aşağıda belirtilen koşullar haricince YÖK Ulusal Tez Merkezi / H.Ü. Kütüphaneleri Açık Erişim Sisteminde erişime açılır.

- Enstitü / Fakülte yönetim kurulu kararı ile tezimin erişime açılması mezuniyet tarihimden itibaren 2 yıl ertelenmiştir.
- Enstitü / Fakülte yönetim kurulunun gerekçeli kararı ile tezimin erişime açılması mezuniyet tarihimden itibaren ..... ay ertelenmiştir.
- Tezimle ilgili gizlilik kararı verilmiştir.

19/06/2019

  
Mahir Melih GÜNEŞ

## ETİK BEYAN

Bu çalışmadaki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi, görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu, kullandığım verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı, yararlandığım kaynaklara bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu, tezimin kaynak gösterilen durumlar dışında özgün olduğunu, **Doç. Dr. Selda GÜNER** danışmanlığında tarafımdan üretildiğini ve Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Yönergesine göre yazıldığını beyan ederim.

  
Mahir Melih GÜNEŞ

## TEŞEKKÜR

2016 yılında başladığım yüksek lisans eğitimimi elinizde tuttuğunuz bu tez çalışmasıyla tamamlamaktayım. Hacettepe Üniversitesi'nde geçirdiğim yaklaşık bu üç yıl boyunca benden desteklerini asla esirgemeyen danışmanım Sayın Selda GÜNER hocama teşekkürlerimi sunmayı bir borç bilirim. Kendisi sonsuz yardımseverliği, yaratıcı önerileri ve özellikle de sabrıyla yüksek lisans eğitimim boyunca her türlü zorluğu aşmamda bana çok şey katmış; bu tezin tamamlanması sırasında bana adeta yol açmıştır. Kendisinin desteği ve önerileri olmasaydı bu tez çalışması asla tamamlanamazdı. Bununla birlikte engin tecrübelerini ve desteklerini benden esirgemeyen bir diğer hocam, Sayın Mehmet Özden'e de yol gösterici önerileri ve tüm yüksek lisans eğitim boyunca bana kattıkları için ayrıca teşekkür ederim. Bu iki saygıdeğer akademisyene minnet borcum vardır.

19 Haziran 2019 tarihinde gerçekleşen tez savunma sınavım için değerli vaktini ayıran, tezimi inceleyen ve satır satır eleştiri ve önerilerini sunan Ortadoğu Teknik Üniversitesi Tarih Bölümü hocalarından Sayın Recep Boztemur'a da katkıları için teşekkürlerimi sunarım. Kendisi yaklaşık bir saat içerisinde değerli tespitleriyle bana çok şey katmış; bundan sonraki eğitim hayatıma olumlu yönde etki edecek kritiklerde bulunmuştur.

Son olarak beni var eden, tüm hayatım boyunca yanımda olan ve bana asla sırtını dönmeyen aileme şükranlarımı sunarım. Sevgili annem Sabiha GÜNEŞ, sevgili babam Adem GÜNEŞ ve sevgili ağabeyim Mehmet Semih GÜNEŞ'e beni ben yaptıkları için ne kadar teşekkür etsem azdır.

Mahir Melih GÜNEŞ

## ÖZET

GÜNEŞ, Mahir Melih. *Levant'ta Ticaret: Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi (1888-1914)*, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2019.

XIX. yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu için pek çok açıdan değişimler yüzyılıdır. Endüstri Devrimi'nden sonra Avrupa'da gerçekleştirilen buharlı gemi ve demiryolu taşımacılığı gibi teknolojik gelişmeler, Osmanlı topraklarını ve elbette Doğu Akdeniz limanlarını Avrupalı tüccar ve girişimciler için bir cazibe merkezine dönüştürmüştür. Dahası, 1838 Balta Limanı Antlaşması ile benimsenen gümrük politikası, Avrupa ile ticaret hacmini neredeyse altı katına çıkarmıştır. Artan ticaret hacmini karşılayamayan Doğu Akdeniz limanları 1860'larda yabancı sermaye veya Levantenler tarafından revize edilmiş ve özelleştirilmiştir. Beyrut Limanı da modernleştirilen ve özelleştirilen limanlardan biridir. 1860 yılında Cebel-i Lübnan olaylarından sonra çatışmalardan ve gerçekleştirilen bombardımanlardan etkilenen şehir için yeni bir rıhtım inşası zorunlu bir hal almıştır. Nihayet Nafia Nezareti tarafından düzenlenen bir ihale neticesinde Beyrutlu bir Maruni olan Yusuf Matran Efendi, yeni rıhtım ve antrepolar tesis edilmesi ve bir anonim şirket kurulması şartıyla ihaleyi kazanmış ve 3 Temmuz 1887 tarihinde imzalanan şartname ile yeni bir limanın inşasına başlanmıştır. Bu sayede Beyrut'ta liman ticareti ve denetim mekanizmasının anonim bir teşebbüsün eline geçmiştir. Bunun akabinde Beyrut Limanı'nda yeni depo ve antrepolar inşa edilmiş ve ticaret hacmi daha da artmıştır. Özellikle Avrupa ile olan deniz ticaretinde kent, Doğu Akdeniz'in en önemli limanı haline gelmiştir.

### **Anahtar Sözcükler**

Beyrut, Lübnan, Levant, Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi, Doğu Akdeniz Deniz Ticareti



## ABSTRACT

GÜNEŞ, Mahir Melih. *Trade In Levant: Beirut Port and Quay Company (1888-1914)*  
Master's Thesis, Ankara, 2019.

In many respects, the Ottoman Empire experienced significant changes in the nineteenth century. Especially, after the Industrial Revolution, and its technological breakthroughs such as steamships and railway transportation, the Ottoman lands and the Eastern Mediterranean ports become center of attraction for European merchants and entrepreneurs. Furthermore, as a result of the Treaty of Balta Liman (the 1838 Anglo-Turkish Trade Agreement) and its principles of customs duty, trading volume between the Ottoman Empire and Europe increased almost six times. For this reason, in the 1860s, the Eastern Mediterranean ports which were still insufficient for this volume were revised and privatized by foreign capital and Levantines. The Port of Beirut was also one of the ports which was modernised and privatized. After the 1860 Mount Lebanon civil war, there was huge necessity to built new quays for the city that were badly affected by conflicts and several bombards. Eventually, by Nafia Nezareti (Ministry on Public Works), Yusuf Matran Efendi who was a Maronite-Ottoman from Beirut was awarded the contract for building new quays and establishing a join-stock company. In this manner, maritime trade and its control mechanism was taken over by a private enterprise. On 3 July 1887, Yusuf Matran and his shareholders began construction and after the end of the construction, the port of Beirut become the most important port of the Eastern Mediterranean with its new quays and warehouses.

### **Keywords**

Beirut, Lebanon, Levant, Beirut Port and Quay Company, Eastern Mediterranean Maritime Trade,

## İÇİNDEKİLER

<b>KABUL VE ONAY</b> .....	i
<b>YAYIMLAMA VE FİKRİ MÜLKİYET HAKLARI BEYANI</b> .....	ii
<b>ETİK BEYAN</b> .....	iii
<b>TEŞEKKÜR</b> .....	iv
<b>ÖZET</b> .....	v
<b>ABSTRACT</b> .....	vi
<b>İÇİNDEKİLER</b> .....	vii
<b>TABLolar DİZİNİ</b> .....	x
<b>HARİTLAR DİZİNİ</b> .....	xii
<b>KISALTMALAR DİZİNİ</b> .....	xiii
<b>GİRİŞ</b> .....	1
<b>1. BÖLÜM: XIX. YÜZYILDA DEĞİŞİM: ENDÜSTİRİ DEVRİMİ VE ETKİLERİ</b> .....	8
1.1. DEĞİŞİMİ DOĞURAN AMİLLER: ÜRETİM ORGANİZASYONLARI, ULAŞIM VE ULAŞTIRMA FAALİYETLERİ.....	10
1.2. GÜMRÜK MESELESİ VE 16 AĞUSTOS 1838 OSMANLI-İNGİLİZ (BALTA LİMANI) TİCARET ANTLAŞMASI.....	24
<b>2.BÖLÜM: DEĞİŞİMİN SONUÇLARI: LEVANT'TA TİCARET</b> .....	31
2.1. İTHALAT-İHRACAT.....	32

2.2. MEMALİK-İ ŞAHANE RIHTIMLARINDA KUMPANYALAR.....	45
<b>3. BÖLÜM: BEYRUT LİMAN VE RIHTIM ŞİRKETİ – “Compagnie Impériale Ottomane du Port, des Quais et des Entrepôt de Beyrouth” .....</b>	<b>52</b>
3.1.SİYASAL DURUM ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME.....	53
3.2.BEYRUT’TA YENİDEN BİR LİMAN İNŞASI MESELESİ VE ŞİRKETİN TESİSİ.....	61
3.3.BEYRUT LİMANI’NDA TİCARET.....	81
<b>SONUÇ .....</b>	<b>86</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>89</b>
<b>EKLER.....</b>	<b>108</b>
Ek I. İnşaattan Önce Beyrut Rıhtımı (1870’ler).....	108
Ek II. Beyrut Liman ve Rıhtımının Görünüşü (1880’ler).....	109
Ek III. Denizden Rıhtımın Genel Görüntüsü (1894 Aralık).....	110
Ek IV. Şehirden Beyrut Limanı’nın Görüntüsü.....	111
Ek V. Beyrut Limanı’nın Denizden Görüntüsü.....	112
Ek VI. İtalyan Bombardımanı Esnasında Beyrut Limanı’ndan Birkaç Görüntü.....	113
Ek VII. Bombardıman Sonrası Beyrut Limanı’nda Batan Tekneler.....	114
Ek VIII. İtalyan Donanması’nın Beyrut Limanı’nda Bir Görüntüsü.....	115
Ek IX. Şubat 1912 Tarihinde Batırılmadan Önce “Avnullah” Korveti.....	116

Ek X. İngilizlerin Filistin’de İstihdam Ettikleri Mısırlıları Beyrut Limanı’nda Getirmeleri (19 Ekim 1918).....	117
Ek. XI. Beyrut Vilayeti Haritası.....	119
Ek. XII. Etik Komisyon Muafiyet Formu.....	120
Ek. XIII. Ethics Commission Form For Thesis.....	121
Ek. XIV. Yüksek Lisans Tez Çalışması Orijinallik Raporu.....	122
Ek. XV. Master’s Thesis Originality Report.....	123
<b>ÖZGEÇMİŞ</b> .....	124

## TABLOLAR DİZİNİ

Tablo 1. Demiryolu Açık Hat Uzunluğu (kilometre).....	15
Tablo 2. 1820-1881 Arası Dünya Denizciliği Tonajı (x1000).....	16
Tablo 3. 1820-1914 Arası Envantere Kayıtlı Olan Yelkenli ve Buharlı Gemi Sayısı.....	17
Tablo 4. Onar Yıllık Dilimlerle Ortalama Olarak Osmanlı İthalat-İhracat Hacmi (Sterlin).....	37
Tablo 5. 1878-1895 Arası İhracatı ve İthalatı Yapılan Malın Toplam Değeri ve Alınan Vergi Miktarı (lira).....	38
Tablo 6. 1897 Yılında Osmanlı Topraklarında Üretilip İhraç Edilen Malın Değeri ve Elde Edilen Gümrük Geliri (kuruş).....	40
Tablo 7. Doğu Akdeniz Limanlarının Ortalama Ticaret Hacmi: 1830-1913 (bin ton).....	41
Tablo 8. Britanya, Fransa, Almanya, Avusturya, İtalya ve Birleşik Devletler'in Osmanlı Dış Ticaretindeki Yeri (%).....	42
Tablo 9. Osmanlı İmparatorluğu'ndan Avrupa'ya İhracı Yapılan Başlıca Ürünler (ton).....	43
Tablo 10. Memalik-i Şahane Rıhtımlarında Yerli Kumpanyalar.....	46
Tablo 11. Memalik-i Şahane Rıhtımlarında Yabancı Kumpanyalar.....	47
Tablo 12. 1888-1897 Arasında Osmanlı Limanlarına Giren Ticaret Gemileri Tonaj ve Sayıları.....	48
Tablo 13. 1897 Yılında Osmanlı Limanlarına Ticari Amaçla Gelen Gemilerin Ülkelere Göre Dağılımı.....	49
Tablo 14. 1897 Yılında Türk Limanlarındaki Osmanlı Sancaklı Su Araçlarının Niteliği.....	50
Tablo 15. Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi İdare Heyeti.....	66
Tablo 16. Gümrük Antrepoları Tarife-i Umumisi.....	77
Tablo 17. Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi Antrepoları Tarifesi (Umumi).....	77
Tablo 18. Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi Antrepoları Tarifesi (Hususi).....	78
Tablo 19. Limanın Nakliye Tarifesi.....	78

Tablo 20. Limanın Değer Üzerinden Gümrük İşleri İçin Öngörülen Komisyon.....	78
Tablo 21. Limanda Eşya Yükleme veya İndirme İçin Uygulanacak Tarife.....	79
Tablo 22. Temmuz 1893-Ocak 1906 Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi Gayrisafi Hasılatı.....	83
Tablo 23. 1899-1911 Yılları Arasında Beyrut Limanı'nın İthalat-İhracat Hacmi (milyon sterlin).....	83

## HARİTALAR VE KROKİLER DİZİNİ

Harita 1: Bağdat Demiryolu Projesi Gülek Boğazı (1917’de tanzim edilen rapordan).....	34
Harita 2: Hicaz Demiryolu Projesi Suriye, Şam, Lübnan, Hayfa ve Yafa Limanı Bağlantısı (1917’de tanzim edilen rapordan).....	35
Harita 3: Lübnan-Beyrut Demir ve Araba Yolları ile Bazı Önemli Noktaları Gösterir Kroki.....	36
Harita 4. 1861-1922 Arası Lübnan İdari Haritası.....	60
Harita 5. 1863 Tarihli Projenin Krokisi.....	64
Harita 6. 1863 Tarihli Projede Yapılması Planlanan Rıhtım İçin Bırakılacak Geçidin Profili.....	65
Harita 7. Beyrut Liman Projesinin Bahriye Nezareti’ne Sunulan 7 Ağustos 1892 Tarihli Nüshası.....	70

## KISALTMALAR DİZİNİ

AÜDTCF	:	Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi
Bkz.	:	Bakınız
BOA.	:	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
C.	:	Cilt
Çev.	:	Çeviren
d.	:	Doğum yılı
Ed.	:	Editör
EI	:	The Encyclopedia of Islam
h.	:	Hicri
IRCICA	:	İslam Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi
İMEAK	:	İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz
İTÜ	:	İstanbul Teknik Üniversitesi
MEBİA	:	Milli Eğitim Bakanlığı İslam Ansiklopedisi
JoCReSS	:	Journal of Current Researches on Social Science
ODTÜ	:	Ortadoğu Teknik Üniversitesi
OTAM	:	Osmanlı Tarihi Araştırma Merkezi
ö.	:	Ölüm yılı
r.	:	Rumi
s.	:	Sayfa
S.	:	Sayı
SÜTAD	:	Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi
TDVİA	:	Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi
TTK	:	Türk Tarih Kurumu
TODAİE	:	Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü
Yay. Haz.	:	Yayına Hazırlayan
YKY	:	Yapı Kredi Yayınları



## GİRİŞ

Akdeniz coğrafyası, medeniyet sözcüğü ile özdeşleşmiş çok özel bir coğrafyadır. Tarih boyunca pek çok uygarlığa ev sahipliği yapmış bu coğrafya, pek çok uygarlık için de bir cazibe merkezi olmuştur. Bu gücün yegâne kaynağı ise elbette bölgeye adını veren bereketli ve engin denizi; verimli karasal artalanıdır. Siyasi, ekonomik ve kültürel mazisi, Akdeniz coğrafyasının içinde bulunduğumuz yüzyılda bile, pek çok formda, çeşitli egemenlik mücadelelerine sahne olmasının sebeplerinden yalnızca biridir.

Akdeniz'in Avrupa, Anadolu, Kuzey Afrika ve Ortadoğu'da çok katmanlı bir medeniyete beşik olması, bu coğrafyanın, tarih boyunca belli kalıplar arasına sığdırılmaya çalışılmasına da sebebiyet vermiştir. Romalıların Mare Nostrum'undan Osmanlı Türklerinin Bahr-i Sefid'ine kadar, Doğu-Batı düzleminde sürekli genişleyen bu kalıbın kenarları, tarihin bize gösterdiği gibi kimi zaman siyaset, kimi zaman kültür ve kimi zaman da ekonominin bizzat sert darbeleriyle parçalara ayrılrsa da araştırmacılar her zaman bu tip kimliksel analizlerle karşı karşıya kalmışlardır. Ancak bu çalışma daha çok Akdeniz'i ekonomi üzerinden ele alacağı için bu tarz kimlik kargaşalarından uzak duracaktır. Üstelik çalışmanın Endüstri Devrimi ve XIX. yüzyılın yarattığı ekonomik değişim ekseninde Beyrut Limanı ve bir rıhtım şirketi üzerinde yoğunlaşması, Akdeniz'in tarihsel kimliğine yönelik analiz ve tartışmalara yer verilmesine mâni olmuştur. Şöyle ki; limanlar, özellikle de Doğu Akdeniz limanları, Doğu ve Batı arasındaki siyasi, ekonomik, kültürel, etnik ve sosyo-ekonomik etkileşimde kuvvetli bir yere sahip olmuşlar ve bir kimlikten ziyade bir usul yaratmışlardır. Bu her ne kadar tartışmaya açık olsa da XIX. yüzyılda Selanik, İzmir ve Beyrut gibi kendi karakterlerini oluşturabilmiş Akdeniz liman kentleri yan yana koyulduğunda ortaya çıkan sentez, zihinlerde bu önermeyi doğru kılacaktır. Bu çalışmanın temelini, Endüstri Devrimi ile gelişen ve değişen ekonomi algısının Akdeniz'e -özellikle de Beyrut Limanı'na- etkisi oluşturmaktadır. XIX. yüzyılda Osmanlı ekonomi politikasını incelemek bu çalışmanın amaçları arasındadır. Diğer taraftan Levant'ın XIX. yüzyıldaki ekonomik hareketliliği, Beyrut Limanı'nın

gelişimi örneği üzerinden değerlendirilecek; bunu yaparken de Osmanlı İmparatorluğu'nda şirketleşmenin getirdiği yeni usul tartışılacaktır. Bu temel üstüne inşa edilecek binanın harcı ise Levant'ın ekonomik hareketliliği ve Beyrut Limanı'nın gelişimiyle paralel bir biçimde, Osmanlı Devleti'nde şirketleşmenin getirdiği yeni usulün yankılarıdır.

Beyrut, Akdeniz'in, Doğu ile Batı arasındaki köprülerinden biridir. Doğu Akdeniz'de, Anadolu, Halep, Şam, Bağdat ve Hicaz gibi kültür ve ticaret merkezlerine bağlanan yolları kendi artalanında barındırmaktadır. Öte yandan, Akdeniz'e olan kıyısı vasıtasıyla da Kuzey Afrika ve Avrupa'ya açılan bir liman kentidir. Ancak jeopolitik açıdan önemi son derece yüksek olan bu liman kenti, Osmanlı idaresine girdiği XVI. yüzyılda, Sayda ve Trablusşam gibi çevresindeki diğer küçük ölçekli limanlarla ekonomik açıdan rekabet edebilecek ölçüde değildi. Bu durumun tarihsel süreç içerisinde gelişen ihtiyaçlar ölçüsünde değiştiği görülür. Özellikle XIX. yüzyılda, Avrupalı devletlerin buradaki dikkatlerini arttırmasıyla beraber Beyrut Limanı'nın bölgenin en önemli ticaret kapısı haline geldiği bilinen bir gerçekliktir. Bu noktada Beyrut Limanı'nın artık beklentileri karşılayamadığı görülecektir. Yeni ticari trafik eski limanın yeniden tesisini mecbur kılmaktadır. Dahası, 1840-1861 yılları arasını kapsayan Cebel-i Lübnan'da Dürzi-Maruni sorununun, bölge ticaretini olumsuz yönde etkilemesi ve ayrıca olayların bastırılması için gerçekleştirilen askerî harekâta limanın da zarar görmesi münasebetiyle, artık Beyrut'ta yeni bir limanın inşa edilmesi zorunlu bir hal almıştır. Nihayet Nafia Nezareti tarafından düzenlenen bir ihale neticesinde, Beyrutlu bir Maruni olan Yusuf Matran Efendi (d.1852-ö.1895), limanı işletecek bir anonim şirket kurması şartıyla ihaleyi kazanmış ve 3 Temmuz 1887 tarihinde imzalanan şartname ile Beyrut'ta tüm Akdeniz deniz ticaretine yeni bir soluk getiren döneme girilmiştir (*Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1310r: 282-299). Bu sayede Beyrut'ta liman ticareti ve denetim mekanizmasının özel bir teşebbüsün eline geçmesiyle beraber, inşa edilecek yeni rıhtım ve antrepolarla birlikte limanın ticaret hacmi daha da artacak ve özellikle Avrupa ile olan deniz ticaretinde şirketin tekelleştiği görülecektir. Öte yandan bu durum bölgeye her ne kadar nominal bir para akışı sağlasa da XIX. yüzyılda zaten iflasla yüzleşen Osmanlı ekonomisine ve uğradıkları ağır vergilendirme sebebiyle bölgedeki yerel esnaf ve mavnacılara olumsuz yönde tesir edecektir. Bunun yanında Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi, özellikle ipek ticareti vasıtasıyla, zaten bölgede oldukça etkin olan Fransız ve İngiliz sermayesinin sosyo-

ekonomik ve kültürel açılardan Beyrut'taki hakimiyetlerini pekiştirecek ve hatta kendi aralarında da bir takım egemenlik mücadelesi doğuracaktır.

Bu çalışmada, XIX. yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik olarak içerisinde bulunduğu durum dahilinde Doğu Akdeniz'in en önemli limanlarından biri olan Beyrut Limanı'na yapılacak yeni rıhtımların ve bu rıhtımların işletme imtiyazının nasıl şirketleştirildiği incelenmektedir. Devletin "1881 Muharrem Kararnamesi" ile mali olarak iflasını açıklamasından tam yedi yıl sonra özel teşebbüse devredilen bir limanın ticari hareketliliği ve bu hareketliliğin ekonomik ve bürokratik yansımaları irdelenmektedir. Çalışmada siyasi ve ekonomik olarak adeta bir çıkmaz içerisinde olan Osmanlı İmparatorluğu'nda Beyrut Limanı'nda gerçekleştirilen bu şirketleştirme işleminin kaynağının ekonomik yönüne ağırlık verilmiştir. Bundan dolayı, Endüstri Devrimi akabinde Avrupa'da gerçekleştirilen teknolojik atılımlar sayesinde Avrupalı tüccarların Doğu Akdeniz'e yönelimi bu çerçevede ele alınmış ve çeşitli istatistiki verilerden faydalanarak Endüstri Devrimi'nin yarattığı ticari patlamaya açıklık getirilmeye çalışılmıştır. Zira bu çalışmada Beyrut özelinde Doğu Akdeniz limanlarındaki değişimin kaynağının Endüstri Devrimi'nin doğurduğu yeni ticaret algısı olduğu iddia edilmektedir. Bu açıdan, David Landes'in "The Unbound Prometheus" (Landes, 1988) adlı eserinden yola çıkarak Avrupa'da demiryolu ve buharlı gemi teknolojilerinin kademeli artışı incelenmeye çalışılmış; Michael Mulhall'ın "The Dictionary of Statistics" (Mulhall, 1884) ve Brian Mitchell'ın "International Historical Statistics: Europe 1750-1999" (Mitchell, 1978) gibi hem XIX. yüzyılda hazırlanan hem de daha yakın dönemin istatistik çalışmalarıyla da bunun rakamsal aşamaları gösterilmeye çalışılmıştır.

Bu çalışmada XIX. yüzyıl Doğu Akdeniz Osmanlı limanlarındaki hareketlenmenin Endüstri Devrimi ile olan bağımlı açıklayabilmenin tek yolu olarak karşılaştırma usulü benimsenmektedir. Dolayısıyla Avrupa'da gerçekleştirilen atılımların Osmanlı topraklarına ne zaman geldiği ya da bu atılımların Osmanlı topraklarında yansımalarının ne olduğu gibi soruların yanıtı devletin resmi istatistik dökümleri ile (*İstatistik-i Umumi*, 1316h; *Bulletin de Statistique*; *İhsaiyat-ı Maliye Mecmuası*; *Annuaire Oriental du Commerce*, 1891 gibi) bu dökümlerden elde edilen bilgilerin doğruluğunu çeşitli açılardan irdeleyen Şevket Pamuk'un *19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti* (Pamuk, 1995) ve Vedat Eldem'in *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tedkik* (Eldem, 1970) gibi önemli kaynak ve eserlerden faydalanılmıştır. Gerçekleştirilen

reformlar ve bunun bölgeye yansımaları anlayabilmek; bölgedeki değişimi görebilmek adına Beyrut ve Suriye Vilayet Salnamelerine başvurulmuştur. Ayrıca söz konusu dönemde bürokratik alanda gerçekleştirilen reformları ve Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi'nin tesisi akabinde uygulamada görülen usulleri anlayabilmek adına Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde yer alan "Bab-ı Ali Evrak Odası, Sadaret Nezaret ve Devair Evrakları, Sadaret Mühimme Kalemi Evrakları, Sadaret Mukavelenameler, Dahiliye İdareler, İradeler Meclis-i Mahsus, İradeler Hususi, Meclis-i Vükela Mazbataları, Dahiliye Mektubi Kalemi, Bab-ı Ali Evrak Odası Belgeleri, Yıldız Perakende Komisyonlar Maruzatı, Yıldız Perakende Arzuhal Jurnal, Yıldız Mütenevvi Maruzat, Yıldız Hususi Maruzat" gibi tasniflerde yer alan ilgili belgelerden faydalanılmıştır.

Bu çalışma yapılırken daha önce kaleme alınmış ve Beyrut'u doğrudan ya da dolaylı olarak konu edinen bazı tezlere müracaat edilmiştir. Kürşat Çelik'in 2010 tarihli *Osmanlı Hakimiyeti'nde Beyrut (1839-1918)* başlıklı doktora tezi (Çelik, 2010) geniş ve detaylı bir içeriğe sahiptir. Çelik, Beyrut'un Osmanlı hakimiyetine girdiği XVI. yüzyıldan 1918'deki İngiliz işgaline değin kentin idari yapısı, nüfus dağılımı ve sosyoekonomik durumunu ele almaktadır. Bizim çalışmamızda ise Çelik'in doktora tezinden hareketle Beyrut Limanı ve kurulacak rıhtım şirketi ile ilgili bazı ifadelerin geliştirilmeye açık olduğu görülmüştür.<sup>1</sup> Zafer Orha'nın 2017 tarihli *Beyrut Vilayeti'nde Osmanlı İdaresi (1887-1909)* başlıklı doktora tezi (Orha, 2017) ise yabancı arşivlerden faydalanması münasebetiyle açıklık getirilemeyen bazı konuları aydınlattığı için üzerinde durulması gereken bir diğer çalışmadır. Kendisi 1830'lardan itibaren Beyrut kentinde Osmanlı idaresini ele almakta, kentin yönetim biçimini asayiş, eğitim, nüfus ve ekonomi gibi çeşitli açılardan araştırmaktadır. Bizim çalışmamızda, Orha'nın doktora tezi sayesinde Beyrut Limanı ile ilgili ilk inşaa girişimlerinin nasıl başladığına dair önemli bilgiler elde edilmiştir. Trakya Üniversitesi'nde Şeyma Dereci tarafından hazırlanmakta olan *Dünya Ekonomi Sistemi Bağlamında XIX. Yüzyılda Beyrut Limanı* başlıklı doktora çalışması ise

---

<sup>1</sup> Örneğin Çelik, Beyrut'ta yeni bir liman inşaa edilmesi ile ilgili ilk hamlelerin 1853 Mart ayında gerçekleştirildiğinden bahsetmektedir (Çelik, 2010: 235). Referans olarak verilen belge incelendiğinde belgenin tarihi ile ilgili bir hatanın yapıldığı görülmüştür. Buradan hareketle, nispi kronoloji usulleri gereği, Beyrut'ta yeni bir liman ihtiyacının bundan daha erken bir tarihte doğduğu ve yine ilk çalışmaların bundan daha erken bir tarihte gerçekleştirildiği savunulmaktadır (Bkz. s.61). Yine Çelik'in aynı çalışmasında inşaa çalışmaları devam ediyorken operasyonun denetlenmesi ile alakalı olarak referans verdiği belge incelendiğinde belgenin hazırlanan projenin İstanbul'a gönderilmesi ile ilgili olduğu tespit edilmiştir (Bkz. s.68). Bunlara ilgili kısımlarda değinilecektir.

YÖK sistemine göre halihazırda hazırlanmakta ya da işlenmekte olduğundan teze şu an için ulaşılamamaktadır. Ancak böyle bir çalışmanın varlığından geç de olsa haberdar olunduğu için burada referans düşmek uygun görülmüştür.

Özlem Yıldız'ın 2012 tarihli ve *II. Meşrutiyet'ten Birinci Dünya Savaşı'na Osmanlı Deniz Ticareti (1908-1914)* başlıklı doktora tezi ise deniz ticaretinde uygulanan usuller hakkında fikir vermekte ve özellikle Doğu Akdeniz limanlarının ticari hareketliliğini yabancı arşivlerde yer alan raporlardan analiz etmesi münasebetiyle bu çalışmadaki istatistiki verilerin şekillenmesinde kullanılmıştır. Buradan hareketle Leila Tarazi Fawaz'ın XIX. yüzyılda Beyrut'un gelişimini nüfus hareketleri, bölgedeki yerel unsurların sosyal ilişkileri ve ticaret üzerinden ele aldığı *Merchants and Migranst in Nineteenth-Century Beirut* (Fawaz,1983); Charles Issawi'nin XIX. yüzyılın başından Birinci Dünya Savaşı'na kadar Türkiye'nin ekonomik hareketliliğini siyasi ve diplomasi üzerinden temellendirdiği ve Türk kent ve limanlarının ekonomi politikasını ve ticaret hacmini daha önce kullanılmamış belgelerle açıkladığı *The Economic History of Turkey 1800-1914* (Issawi, 1980); yine Issawi'nin daha önceki çalışmalarıyla beslenerek oluşturulmuş ve Mısır da dahil olmak üzere tüm Doğu Akdeniz'i nüfus hareketleri, üretim organizasyonları, diplomasi ve ticaret faaliyetleri üzerinden tarihsel iktisat bakış açısından ele aldığı *An Economic History of the Middle East and North Africa* (Issawi, 1982) ve Roger Owen'ın XIX. yüzyılın başından Birinci Dünya Savaşı'na kadar Türkiye ve Mısır da dahil olmak üzere Ortadoğu'nun ekonomik değişim sürecini siyasi tarih ve Avrupalı devletlerin bölge ekonomilerine etkileri üzerinden değerlendirdiği *The Middle East in the World Economy 1800-1914* (Owen, 2011) başlıklı çalışmaları; Yıldız'ın yukarıda bahsedilen tezindeki veriler ve devletin resmi istatistik dökümlerinden faydalanılarak ithalat ve ihracat tabloları oluşturulmaya çalışılmış; Doğu Akdeniz limanlarından Beyrut'un ekonomik hacmi ve bunu sağlayan etmenler saptanmaya çalışılmıştır.

Çalışmamız üç bölümden oluşmaktadır. İlk bölümde XIX. yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'nda merkez-çevre ilişkisi dahilinde gözlemlenen ekonomik değişimin safhaları incelenecektir. XIX. yüzyılda Levant'taki iktisadî değişimin köklerinin Batı merkezli gelişmelere dayandığı savunulmaktadır. Bu açıdan ilk olarak Endüstri Devrimi ve ulaşım-ulaştırma faaliyetlerindeki yenilikler ele alınmıştır. Daha sonra bunun Osmanlı İmparatorluğu'ndaki karşılığı araştırılmıştır. Bunun yanında Doğu Akdeniz deniz

ticaretine yön verdiği düşünölen Batı merkezli gelişmelerin Akdeniz deniz ticaretine olan etkisini pekiştiren 1838 Balta Limanı Antlaşması ve yeni gümrük tarifeleri üzerinde durulmuştur. Zira Osmanlı limanlarında Avrupalı ticaret gemilerinin aktif bir biçimde yer alması antlaşmanın gümrük ilkelerinin bir sonucudur.

İkinci bölümde ise Doğu Akdeniz deniz ticaretinde ilk bölümde ele alınan değişimin yarattığı ithalat-ihracat dengesi anlatılmaktadır. Burada imparatorluk gümrüklerinin ticaret hacimleri ve 1838 Antlaşması'ndan sonra bu gümrüklerden elde edilen gelirler irdelenmiştir. Çünkü Osmanlı rıhtımlarında taşımacılık ve komisyon gibi işleri ele geçiren anonim şirketlerin oluşumları bu döneme rastlamakta ve Osmanlı limanları bu dönemde yabancı sermaye tarafından kurulan şirketler aracılığıyla modernleştirilmekte ve işletilmektedir. Osmanlı rıhtımlarında aktif bir biçimde yer alan bu anonim şirketlerin ithalat-ihracat dengesine etkileri inkâr edilemez bir gerçekliktir.

Üçüncü ve son bölümde ise Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi ele alınmıştır. İlk olarak Beyrut'un XIX. yüzyılda mevcut siyasi sorunları ve bölgenin ayrı bir mutasarrıflık rejimi ile yönetiliyor oluşu hakkındaki mülahazalar tartışılmış; özellikle bölgenin Fransız Levantenlerin etki alanında bulunan bir coğrafya olmasının limanda oluşturulacak böylesi bir girişime nasıl etki edeceği ele alınmıştır. Çünkü 1887'de Osmanlı maliyesinin yetersizliği sebebiyle Beyrut'ta yeni bir rıhtım ve liman tesisi kurması şartıyla doksan dokuz yıllığına kendisine imtiyaz hakkı tanınan Yusuf Matran Efendi de bu işi Fransız ortaklarıyla birlikte yürütmektedir. Bu bölümde limanda yapılması planlanan inşa faaliyetlerinin ilk kez ne zaman tasarlandığı, hangi projeler üzerinde durulduğu ve tesis edilecek şirketin nasıl bir şirket olduğu gibi soruların cevabı aranmıştır. Şirketin kurulmasından sonra Beyrut Limanı'nın ithalat-ihracat dengesi üzerinden şirketin etkileri tespit edilmeye çalışılmıştır. Ayrıca şirketin şartnamesinde taahhüt ettiği faaliyet biçimi ile uygulamadaki sorunlar ve aksaklıklar üzerinden devlet ile şirket arasındaki ilişkiye açıklık getirilmeye çalışılmıştır.

Sonuç kısmında ise elde edilen bulgular ve bunlar üzerindeki yorumlar yer almaktadır. Tezin çıkış noktası olan Endüstri Devrimi ve getirilerinin XIX. yüzyılda Osmanlı deniz ticaretini nasıl yönlendirildiği, 1838 Balta Limanı Antlaşması ile Avrupalı tüccar ve girişimcilerin Akdeniz'e yöneliminin Beyrut'a ve ileride kurulacak rıhtım şirketine nasıl

bir etkisinin olduğu, kurulan Őirketin nasıl bir Osmanlı Őirketi olduğu, devlet ile Őirket arasındaki iliŐkinin ne tűr bir iliŐki olduğu ile ilgili bulgular tartiŐılmıŐtır.

## 1. BÖLÜM

### XIX. YÜZYILDA DEĞİŞİM: ENDÜSTRİ DEVRİMİ VE ETKİLERİ

Osmanlı rıhtımlarında şirketleşme sürecine ve özel teşebbüslere; bu özel girişimler aracılığıyla Akdeniz deniz ticareti üzerine birtakım açıklamalar yapmadan önce XIX. yüzyıl Osmanlı ekonomisi üzerinde durmak gerekmektedir. XIX. yüzyıl Osmanlı ekonomisi üzerine bu zamana kadar pek çok çalışma yapılmış ve halen de yapılmaktadır. Bu çalışmaların pek çoğu da XIX. yüzyıl Osmanlı ekonomisi üzerine geniş bir içeriğe sahip olan ve meseleyi her yönüyle ele alan temel eserlerdir. Bu tip çalışmalara yeri geldiğinde ayrıca değinilecektir. Ancak burada, bölüm başlığından da anlaşılacağı üzere, şimdilik belli bir ekonomik değişim olgusu üzerinde durmak uygun görülmüştür. Şunu belirtmek gerekir ki burada söz konusu olan değişimde, ilgileri mutlaka olmasına rağmen, klasik anlatımda yer alan paradigmalara; yani, coğrafi keşifler ve sömürge yarışının başlaması ile dünya ekonomisinde meydana gelen yeni ticaret algısına uzun uzadıya girilmeyecektir. Burada, çalışmanın amacından sapmaması ve bütünlüğünün bozulmaması için yalnızca Endüstri Devrimi'yle beraber gelen teknolojik yenilikler, bunların dünya ekonomilerine ve deniz ticaretine etkileri ile XIX. yüzyılda mevcut olan Osmanlı-Avrupa siyasi geriliminin sebep olduğu ekonomik değişikliklerinden bahsedilecektir. Ayrıca XIX. yüzyıl, Osmanlı Devleti'nde siyasi, ekonomik ve toplumsal alanlarda bir dizi radikal değişikliklerin de gerçekleştirildiği bir dönemdir. Bu değişiklikler devletin taşrada ayanlar, Balkanlarda bağımsızlık hareketleri ve dünyada Batı'nın artan ekonomik ve siyasî gücü ile uğraşmasıyla eşzamanlı bir biçimde gerçekleştirilmesinin zorunlu olduğu birtakım yenileşme hareketleridir (Pamuk, 2003: 191). Bu da bize birtakım siyasi antlaşmalara ve bu antlaşmalar neticesinde Osmanlı Devleti'nde yaşanan gelişmelere bakmayı zorunlu kılmaktadır. Dolayısıyla XIX. yüzyılda varlığı savunulan bu değişimin kökleri, Endüstri Devrimi olarak adlandırılan dönemin oluşturduğu ortam ile âdem-i merkezileşme meselesi çerçevesinde ayan, Balkan meselesi ve Avrupa askerî ve iktisadî üstünlüğü sorunları karşısında Osmanlı yönetiminin merkezileşme, modernleşme ve kolonyalizme ayak uydurabilme gayelerindeki reaksiyonlarında aranmalıdır. Bu önerme, çalışmanın bu bölümünde savunulan ifadelerden biridir. Öte yandan bu çalışmanın en önemli konusu olan Beyrut Limanı'nın



gelişimi ve Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi'nin kurulmasıyla beraber Akdeniz deniz ticareti üzerindeki şirketleşmenin kaynağının da bu ekonomik değişimde olduğu savunulmaktadır. Başka bir ifadeyle; Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi gibi anonim şirketlerin Akdeniz deniz ticaretindeki etkisini anlayabilmek için -özellikle- XIX. yüzyıl Osmanlı ekonomisinde gerçekleşen değişimi hem ekonomik hem de siyasi alanda alınan radikal kararları ve bu kararlar neticesinde gerçekleştirilen reformları iyi anlamak gerekmektedir. Öyle ki, tüm bu süreç birbiriyle ayrılmaz bir bütün halindedir.

\*

\*\*

## 1.1. DEĞİŞİMİ DOĞURAN AMİLLER: ÜRETİM ORGANİZASYONLARI, ULAŞIM VE ULAŞTIRMA FAALİYETLERİ

Osmanlı İmparatorluğu için pek çok açıdan dönüm noktalarının yaşandığı bir dönem olan XIX. yüzyılda, belli bir ekonomik değişim olgusundan bahsederken, bunu doğuran etkenlerin Avrupa'dan bağımsız bir biçimde ele alınmasının çalışmayı imkânsız kılacağı yukarıda belirtilmişti. Hatta öyle ki; bu çalışmada ele alınacak ve Akdeniz deniz ticaretindeki gelişmeleri kapsayacak unsurlar da doğrudan XIX. yüzyıl Avrupası'nda meydana gelen değişimlerin sonuçlarına bağlıdır. Bölüm girişinde de bahsedildiği üzere coğrafi keşifler gibi klasik anlatımda yer alan paradigmalara değinmeden; ilk olarak Endüstri Devrimi ve buna bağlı üretim organizasyonları üzerinde durmak şu an için yeterli olacaktır. Bunun devamında ise üçlemeyi tamamlayan ulaşım ve ulaştırma faaliyetlerinden bahsetmek gerekmektedir.

Bilindiği üzere XVI. yüzyılın ilk yarısından itibaren Avrupa'da tarıma dayalı feodal yapının değişimini sağlayan siyasi ve ekonomik bir sürecin varlığından bahsedilir. İlk olarak tüccar ya da işveren; esnaf ve zanaatkarlara belli bir ücret ile işlemesi karşılığında hammadde ve bazen de teknoloji sağlayarak “putting-out” denilen ilk kapitalist girişimi başlatmıştır. Araştırmalar gösteriyor ki; XIX. yüzyıla girerken bu sistem, Avrupa ekonomilerinde oldukça yaygınlaşmıştır. Örneğin Heaton, 1780'lerin Lyon'unda 48 ipek tüccarının 800'den fazla ustaya evlerinde işlemek üzere malzeme sağladığını kaydetmektedir. Yine Nantes'da yaklaşık olarak 2000 usta 200 tüccarın hizmetinde sanatını icra etmektedirler. Yine İngiltere'de Hull bölgesi tüccarları, temin ettikleri İsveç ve Rus demirini Sheffieldli ustaların ellerine bırakmışlardır. Liverpool ile Yorkshire'da keten ve pamuk ithal eden tüccarlar, bunları işlemek üzere evlerinde oturan işçi grupları bile istihdam etmişlerdir (Heaton, 2005: 300). Bu ve benzeri örnekler çoğaltılabilir. Ancak şurası gerçektir ki bu süreç kent endüstrisi ve kapitalizmin Avrupa'da oluşumuna doğru atılan ilk adımdır. Eski Rejimin sonuna doğru, tarım dışı faaliyetlerde yoğunlaşan bu sürecin nihayetinde, Endüstri Devrimi'nin getirdiği teknolojiyle birlikte makineleşme doğarak iş ve iş organizasyonu oluşumu güç kazanmıştır (Cloug ve Cole, 1966: 142; Braudel, 1974: 10-11; Braudel, 1989, C.1: 289-290; Mathias, 1990: 12-13). Böylece fabrika üretimine dayanan kapitalizm, insanların evlerinden başlayarak dünyada her türlü

üretim, tüketim, dağıtım ve ulaştırma eylemlerini kökünden etkileyecek bir sistem olarak yerini sağlamlaştırmıştır.

Endüstri Devrimi, yakın tarihe siyasi, askeri ve elbette ekonomik olarak yön vermiş çok yönlü bir gelişmedir. XVIII. yüzyılda, özellikle Britanya’da görülen teknolojik gelişmelerin üretim organizasyonlarına ve bunun sonucunda ekonomiye etkisi düşünüldüğünde bu sürecin en önemli unsuru olarak makineleşme kavramı üzerinde durmak gerekmektedir. Bilindiği üzere XVII. yüzyıl boyunca Hollanda’nın, üretim ve teknoloji alanlarında, özellikle de yün dokuma üzerinde, dünyanın en önde gelen devleti konumunda olduğu kabul edilir. XVIII. yüzyılda ise kantarın Büyük Britanya tarafının ağır basmaya başladığı görülür. Elbette bu durumun çeşitli sebepleri vardır. Tarımda uygulanan yöntem ve tekniklerdeki gelişmelerle birlikte yeni aletlerin kullanılması, daha önce bahsedilen putting-out sisteminin en etkili biçimde uygulandığı toprakların buralar olması ve bunların sonucunda oluşan zirai kapitalizmin organize üretime doğru yönelmesi bunlardan sadece bir kısmıdır (Küçük, 1980, C.1, S.2: 82). Ancak esas anlamda sıçramanın makineleşme ile yaşandığı görülecektir. Makine sözcüğü, çok geniş bir terminolojiyi ifade etse de Endüstri Devrimi’nde buhar özelinde incelendiğinde araştırmacının karşısına enerji, üretim ve dağıtım ile bağlantılı bir kavram olarak çıkacaktır. Dolayısıyla gelişim süreci düşünüldüğünde, Endüstri Devrimi’ni makine, makineyi de buhar ile sembolize etmek pek yanlış bir yaklaşım değildir. Çünkü enerji ve üretimden dağıtıma kadar, kullanılan her türlü makineye ilk etapta buhar hayat vermiş ve adeta bir devrim yaratmıştır. Yani bütün hüner buhar makinesindedir. Buhar kazanının kaynamasının İngiliz dokuma endüstrisini tüm dünyada zirveye çıkardığı ortadadır<sup>2</sup> ancak; bunun dışında örnek vermek gerekirse, XVIII. yüzyılda demir sanayii ile önemi daha da artan kömürün çıkarılması için su pompaları kullanılmak durumundadır. Bu açıdan XVIII. yüzyılın henüz başlarındayken, Thomas Newcomen’in (d.1664-ö.1729) buhar makinesi tasarımı her ne kadar ilk etapta verim olarak düşük olsa da oldukça dikkat çekmişti ve bu bir yeniliğin başlangıcı olarak görülmelidir (Deane ve Cole: 1969: 96). Bu başlangıcın devamında; XIX. yüzyılın başlarına değin süren çalışmalar neticesinde James Watt’ın (d.1736-ö.1819) durumu bir üst noktaya taşıması, buhar makinesinin uzun soluklu dönemini ya da altın çağını resmen başlatmıştır. Özellikle bir fabrikatör olan

<sup>2</sup> İngiltere’de Endüstri Devriminin başlangıcı için bkz. Mantoux, 1968; Hobsbawm, 2003

Matthew Boulton (d.1728-ö.1809) ile 1775'ten itibaren gerçekleştirdikleri çalışmalar dahilinde buhar makinesinden alınan verim konusunda köklü gelişmeler sağlamışlardır (Mathias, 1990: 10; Ferguson, 2000: 91; Güran, 2017: 167-168). Takip eden on yıl içerisinde verim olarak düşük ve demode olan Richard Arkwright'ın (d.1731-ö.1792) tasarım patentinin iptal edilmesi ve Boulton-Watt tasarımlarının ilk kez tekstil alanında kullanılması, İngiliz fabrika üretiminin sektörel çeşitliliğini de mümkün kılmıştır (Deane, 1965: 87).

Buhar makinesinden elde edilen verimin artmasının yanında bunun üretim organizasyonlarına dahil edilmesinin doğal sonucu elbette sektörel büyüme olarak görülmektedir. Bu tarz bir büyüme, iktisadi kaideler açısından yalnızca üretimi değil, üretim nihayetinde milli gelir artışını da beraberinde getirdiği için XIX. yüzyılda örneğin Britanya'nın tepedeki yerinin kanıtlarından ya da sebeplerinden biri olmaktadır. Hatta öyle ki Britanya'nın büyüme oranının 1740-1800 dönemi ile 1800-1860 dönemleri arasında iki katından fazla olduğu belirtilir (Freeman ve Soete, 2003: 41). Burası oldukça dikkate değer bir noktadır. Zira aşağıda ilgili bölümlerde anlatılmaya çalışılacağı üzere Osmanlı ekonomisinin tamamen Avrupa ekonomilerinin etki alanına girdiği ve liman ve rıhtımların öneminin bu açıdan daha da arttığı zaman dilimi bu dönemdir. Bu da elbette Avrupa'da makineleşmeden alınan verim ile başlayan sürecin bir sonucudur. Örneğin, üretim artışı konusunda kaydedilen ilerlemeye referans olması açısından verilen bir tabloya bakıldığında, Britanya'da 1840'tan 1896'ya kadar, mevcut buhar makinelerinden alınan verimin 620 bin beygirden 13 milyon 700 bin beygire kadar yükseldiği ve yaklaşık olarak 23 kat arttığı görülür (Landes, 1988: 221; Fontana, 2006, C.3: 182). Landes'in de çalışmalarında kaynak olarak faydalandığı ve ilgili dönemin önemli ekonomist ve istatistikçilerinden biri olan Mulhall'dan edinilen bir başka veri ise oldukça çarpıcıdır. Onun hesaplamalarına göre Britanya'nın 1880'de 7 milyon 780 bin beygir civarındaki buhar gücünün 3 milyon 400 bin beygirlik kısmı demiryollarına; 2 milyon 180 bin beygirlik kısmı ise buharlı gemilere entegredir (Mulhall, 1884: 424). Sonuç olarak denilebilir ki; James Watt ve Matthew Boulton ortaklığı, madencilikten tekstile kadar her türlü üretim faaliyetlerine enerji sağlayan bir girişim sisteminin başlangıcı olmaktadır. İşte bu noktada teknolojik bir gelişmenin kapital bir girişimle birleşmesinin en erken örneklerinden biri görülmektedir (Başer, 2011: 138). Bu sayede Endüstri Devrimi'yle birlikte makineleşme, XVIII. yüzyılın birinci yarısından ilk Dünya Savaşı'na kadar olan

uzunca bir zaman diliminde Batı Avrupa'nın teknolojik ve ekonomik olarak değişim ve gelişim gösterdiği bir dönemin zeminini oluşturmaktadır. Öyle ki, bu uzun dönem, içerisinde yalnızca üretim araçlarındaki gelişmeleri değil; taşımacılık yöntemlerindeki gelişmeleri, kara ve deniz yollarındaki yenilikleri, demir yollarını ve özellikle deniz taşımacılığında kullanılan yeni araçları da kapsamakta; üretim olanaklarının artmasıyla beraber iktisadi bir büyüme yaratmaktadır<sup>3</sup> (Türkcan, 1981: 93-94). Dolayısıyla tüm bunları, yalnızca Doğu Akdeniz'de değil, tüm imparatorluk coğrafyasında Osmanlı ekonomik ve siyasal organizasyonunu etkileyen en önemli unsurlar arasında kabul etmek doğru olacaktır. Zira, XIX. yüzyılın ilk yarısında Osmanlı dış ticaretindeki iktisadi büyüme de buharlı yük gemilerinin Doğu Akdeniz ticaretinde Avrupalılar tarafından yoğun olarak kullanılmasıyla açıklanabilir (İslamoğlu-İnan ve Keyder, 2004: 61). Özellikle 1838 yılında imzalan Balta Limanı Antlaşması'ndan sonra görülecektir ki antlaşmanın gümrük ilkeleriyle beraber Osmanlı sularındaki trafik daha da artacaktır. Bahsi geçen antlaşmaya ileride değinilecektir.

Endüstri Devrimi'nin bu çalışma açısından belki de en önemli etkisi ulaşım ve ulaştırma teknolojilerinde görülmektedir. Bu yüzden yukarıda buhar makinesi ile başlayan sürece kısaca ve görece değinilme gereği duyulmuştur. Şöyle ki; deniz ticareti, usulü ve mahiyeti gereği çok yaygın bir taşımacılık ağıyla birlikte ele alınmalıdır. Bu ağ, genel itibariyle değil de basitçe, karadan limana, limandan başka bir limana ve limandan tekrar karaya olarak özetlenebilir. Bu da ticarete deniz, liman ve artalan unsurlarının bağlantısını oluşturmaktadır. Ticareti ve nakli yapılmak istenen ürünlerin veya bir yerden başka bir yere deniz yoluyla ulaştırılmak istenen insanların bu sistemde liman ve denize entegre olabilmeleri için ciddi bir kara taşımacılık ağının gerekliliği ortaya çıkmaktadır. İşte bu yüzden, bahsi geçen dönemin XIX. yüzyıl olmasından dolayı, akıllara ilk olarak demiryolları gelecektir.<sup>4</sup> Özellikle Endüstri Devrimi'yle birlikte buhar teknolojisi ve metalürji çalışmalarının ivme kazanmasıyla doğru orantılı bir biçimde Avrupa'da - imkanlar dahilinde- bir demiryolu seferberliği başladığı söylenebilir. Bu açıdan, yukarıda verilen buhar makinesi kapasitesinin artışı ile demiryolları ve buharlı gemilere değinilen kısımdan devam etmek gerekmektedir. Bu noktada yukarıda verilen Britanya örneğinin

<sup>3</sup> Endüstri Devrimi'nin Dünya'da yarattığı etki ile ilgili olarak ayrıca bkz. Kennedy, 1988:143-333

<sup>4</sup> Her ne kadar buhar makinesinin ulaşım ve ulaştırma araçlarında ilk kez kanallarda "steamboatlar" ile sisteme entegre edilmesi denense de burada ulaşım ağının ilk aşaması kara olarak görüldüğünden öncelikle demiryollarına değinilmesi uygun görülmüştür. Bkz. Kennedy, 1903:7

dışında Almanya ve Fransa örneklerine bakmak gerekir. Yine Landes ve onun kaynak olarak yararlandığı Mulhall'dan edinilen bilgiler ışığında, Almanya'nın 1840'dan 1896'ya kadar buhar makinelerinden elde ettiği beygir gücünü 40 bin beygirden 8 milyon 80 bin beygire; Fransa'nın da 90 bin beygirden 5 milyon 920 bin beygire çıkardığı görülür (Landes, 1988: 221; Mulhall, 1884: 424). Bu durumda Britanya ile bir kıyaslama yapıldığında Almanya ve Fransa'nın kapasite arttırma oranının daha fazla olduğu gibi bir tablo ortaya çıksa da bu iki devletin makinelerinden elde ettiği toplam beygir gücünü Britanya kendi başına elde edebilmektedir. Elbette bu durum doğrudan devletlerin ellerinde bulunan buharlı makine sayısı ve sektörel üstünlük ile ilgilidir. Ancak esas dikkat edilmesi gereken husus, bu devletlerin ellerindeki gücün ne kadarını endüstriye ve tabi ki bu çalışma açısından, ne kadarını ulaşım ve ulaştırma faaliyetlerine entegre edebildiğidir. Bakıldığında Almanya, 1880'de buhar gücü kapasitesinin 2 milyon 860 bin beygirlik bir kısmını demiryollarına; yalnızca 144 bin beygirlik kısmını ise buharlı gemilere entegre ederken Fransa ise 2 milyon 387 bin beygirlik kısmını demiryollarında; 220 bin beygirlik kısmını ise buharlı gemilerde kullanmaktadır (Mulhall, 1884: 424). Eğer Britanya baz alınır, Almanya ve Fransa gibi endüstrileşme yolunda buhar gücünü mucidi olan devlete nazaran geç kullanmaya başlayan bu iki devletin, demiryollarına entegre ettiği buhar gücünün hiç de azımsanmayacak derecede olduğu anlaşılmaktadır. Ancak bu durum buharlı gemilerde geçerli değildir. Tabi ki bu durumda devletlerin toprağa ekdiği demire ve envanterlerindeki buharlı gemi adetine de bakmak gerekmektedir. Ancak bundan önce, bu konular üzerinde yapılan çalışmalarda yer alan verilerin bazen birbirinden oldukça farklılaştığını belirtmekte fayda vardır. Her ne kadar bugün bu tip istatistik verileri için elde olan kaynak sayısı fazla olsa da ilgili dönemle alakalı olarak her zaman bir muamma bulunmaktadır. Bu açıdan hem yukarıdaki veri yığınının daha anlaşılır bir hale getirmek hem de bu farklılıkları kısmen de olsa giderebilmek için daha yakın zamandaki çalışmalardan faydalanmak gereği duyulmuştur. Bu yüzden aşağıda verilen tablo, ilgili dönemdeki verileri çağdaş kaynaklardan derleyen, daha yakın tarihli bir istatistik dökümünden alınmıştır. Bu tabloda ortaya çıktığı ilk dönemden bu çalışmanın kapsadığı zaman dilimine kadar Fransa, Almanya ve İngiltere'nin onar yıllık dilimlerle demir ağlarla örülüşünün rakamsal aşamaları verilmiştir:

**Tablo 1. Demiryolu Açık Hat Uzunluğu (kilometre)**

Yıllar	Fransa	Almanya	Büyük Britanya
1825	-	-	43
1835	141	6	544
1845	875	2.143	3.931
1855	5.037	7.826	11.744
1865	13.227	13.900	18.439
1875	19.357	27.970	23.365
1885	29.839	37.571	26.720
1895	36.240	46.500	28.986
1905	39.607	56.739	31.456
1915	36.400	62.091	32.623

-: Sıfır

Mitchell, 1978: 673-682

Bilindiği üzere 1825'ten itibaren Ada Avrupası'nda ilk kez demiryolu faaliyetlerine başlanmıştır. Bu aynı zamanda daha ağır, daha pahalı ve daha nitelikli ürünlerin, artık daha ucuza taşınabileceğinin de göstergesi olmaktadır. Bu açıdan, demiryolu faaliyetleri ile kömür ve demir üretiminin arasında doğal bir doğru orantının varlığı düşünülürse ki demir sanayisi yalnızca demire dayalı üretimi değil kömür sanayisini, buhar makinesini ve taşımacılığı da kapsamaktadır- İngiltere'nin en büyük rakipleri olarak Alman ve Fransız devletleri görülebilir. Ancak 1840'larda İngiltere'de 200 milyon poundu aşan bir yatırım ve 200 bini bulan bir istihdam hacmiyle büyük bir demiryolu seferberliği başlamış ve demir üretimi iki katına çıkmıştır. Bu açıdan esas rekabet yukarıdaki tablodan da anlaşılacağı üzere Alman ve Fransızlar arasında yaşanmaktadır (Hobsbawm, 1999: 92). Burada ayrı bir parantez açmak gerekirse XIX. yüzyılın sonuna doğru, 1896 tarihinde, Amerika Birleşik Devletleri'ne ait aktif olan tüm buhar motorlarının gücü Britanya'ya ait olanlardan 4.360 beygir daha fazla iken Almanya ve Fransa devletlerinin toplamından 4.060 beygir daha fazladır. 1882 tarihinde Amerikan demiryolları tüm kıta Avrupası'nın ulaştığı hat uzunluğuna 1 milyon 190 bin sterlin gibi çok büyük bir meblağ harcayarak ulaşmıştır (Landes, 1988: 221; Mulhal, 1884: 381-383). Ancak Birleşik Devletler'in bu durumu başka bir çalışmanın konusu olduğu için meseleyi şimdilik Avrupa ve Osmanlı İmparatorluğu ekseninde incelemek uygun görülmüştür.

Buhar makinesinin su yollarına entegrasyonu ise demiryolları ve buharlı lokomotiflerden biraz daha farklı bir seyir almaktadır. Bilinen ilk buharlı su araçları XVIII. yüzyılın başlarında tasarlanmıştır. Verim olarak oldukça düşük olan bu araçlar, Pensilvanyalı mühendis Robert Fulton (d.1765-ö.1815) tarafından elden geçirildi. Fulton, kendisinden önceki tasarımlara bir Watt motoru yerleştirerek verim sorununu çözebileceğini umuyordu ve nihayet 1807 yılında Clermont'u tamamladı (Kennedy, 1903: 7). Böylece ilk ciddi atılım bir Amerikalı tarafından gerçekleştiriliyordu. Fulton'ın öncülüğü ile başlayan süreçte kanallar ve körfezlerde; nehir ve göllerde kısa süreli yolculuk ve taşımacılık faaliyetlerinin yapılabilmesi de teknik olarak mümkün oluyordu. 1811 yılında ise Britanya'da İskoç menşeli bir gemi olan Comet tamamlandı ve üç yıl boyunca Galler-İrlanda arasındaki tek buharlı deniz aracı olarak kullanıldı. İlerleyen yıllarda ise kafiye yedi araç daha katıldı (Kennedy, 1903: 27).

Bu ilk dönemde suyollarında kullanılan buharlı İngiliz araçlarına herhangi bir silah yerleştirilmediği için donanma envanterlerinde listelenmediği görülmektedir. Britanya donanmasına buharlıların dahil olması ise 1824'te Cezayir'e çekici olarak gönderilen bir gemi olan Lightning ile başlamıştır. Bundan sonra donanmadaki buharlılarda da kademeli bir artış olduğu gözlemlenmektedir (Kennedy, 1903:40; Düzcü, 2012: 39-40).

**Tablo 2. 1820-1881 Arası Dünya Denizciliği Tonajı (x1000)**

Yıllar	Yelkenli	Buharlı	Toplam	Etkili*
1820	3.140	6	3.146	3.170
1830	3.022	28	3.050	3.164
1840	4.560	116	4.676	5.140
1850	6.513	392	6.905	8.473
1860	9.586	820	10.406	13.686
1870	13.868	1.918	15.576	23.456
1881	15.002	5.644	20.646	43.222

\*: (Buharlı gemi tonajı)+Yelkenli gemi tonajı

Mulhall, 1884: 406



**Tablo 3. 1820-1914 Arası Envantere Kayıtlı Olan Yelkenli ve Buharlı Gemi Sayısı**

Yıllar	Büyük Britanya		Fransa		Almanya	
	Yelkenli	Buharlı	Yelkenli	Buharlı	Yelkenli	Buharlı
1820	21.935	34	...	...	...	...
1830	18.876	298	...	...	...	...
1840	21.883	771	15.511	89	...	...
1850	24.797	1.187	14.229	126	3.655	22
1860	25.663	2.000	14.608	314	4.672	70
1870	23.189	3.178	14.929	457	4.589	132
1880	19.938	5.247	14.406	652	414	927
1890	14.181	7.410	14.001	1.110	2.757	896
1900	11.167	9.029	14.313	1.272	2.757	896
1910	9.392	11.797	15.895	1.726	2.702	1.973
1914	8.336	12.602	15.682	1.935	...	...

Mitchell, 1978: 710-720

Fulton tasarımlarıyla birlikte ilgili alanda her ne kadar önemli bir başarı sağlanmış olsa da teknik açıdan soru işaretleri de bulunmaktaydı. Örneğin buhar gücü ve buharlı su ve kara araçları üzerinde kafa yoran ve 1820'lerin bu alanda otoritelerinden biri olarak kabul edilen bir yazar, Dionysius Lardner'in (d.1793-ö.1859), Atlantik'te denizaşırı seferler yapabilmenin mümkün olmadığını; bunun için gemiyi yüzdürecek kadar kömürün asla taşınamayacağını savunduğu kaydedilmiştir (Heaton, 2005: 462; Armstrong, 2011: 235). Yelkenli gemiler halihazırda uzun mesafelere rüzgâr olduğu sürece geç de olsa ulaşabiliyordu. Yeni teknoloji buharlılar da Amerika ve Avrupa limanlarında kısa mesafeli işlerde oldukça başarılıydılar. Buharlıların uzun mesafelerde yelkenlilerden daha efektif bir biçimde kullanılabilmesi ise dünya denizciliğinde bir dönüm noktası olacaktı. Rüzgâra ihtiyaç duymayan buharlılar herhangi bir aksilik olmadığı ya da kömürü bitmediği sürece duraksamadan hareket edebilecek araçlar oldukları için buharlıları ellerinde bulunduran devletler denizlerin de hâkimi olabileceklerdi. Nitekim öyle de oldu. Fakat ilk etapta böyle bir kaygının olup olmadığı konusu tartışmaya açıktır. Zira bahsedilen tüm bu yenilikler ilahi bir güçle oluşup tüm dünya ticaretine aniden damga vuran gelişmeler değildir. Bu dönemde üretim ve dağıtım organizasyonlarında gözlemlenebilen her türlü teknolojik yenilik, ciddi efor sarf edilen çalışmaların nihayetinde gerçekleştirilmesi ve yerleştirilmesi uzun zaman almış gelişmelerdir. Öte yandan zaten bu gelişmeler mevcut olan yöntem ve teknolojiyi köktenci bir bakış açısıyla komple değiştirmeyi amaçlayan çalışmalardan ziyade var olana yardımcı olmayı hedefleyen bir bakış açısının sonuçları olmuşlardır. Örneğin; ulaşımda buhar gücünün ilk

başlarda yelkenli gemilere yardımcı bir güç olarak kullanıldığı hemen akıllara gelecektir. Yine Britanya'da ilk demir yolları, kıyılardan karanın derinliklerine ve nehir bölgelerinde ulaşımın zor olduğu sarp bölgelere yapılan taşımacılıkta bütün kara taşımacılık ağının zorluklarını azaltan bir tamamlayıcı, bir yardımcı aktör konumunda rol almıştır (Girard, 1966: 212). Çünkü buhar teknolojisi ve demiryolları, beraberinde yüksek meblağların harcanması ve ciddi metalürji çalışmalarının yapılmasını zorunlu kılmaktadır. Dolayısıyla pek yakın bir zamanda tüm dünyada gücün ve savaşın sembolü olacak bu gelişmelerin rayına oturabilmesi için bir geçiş dönemi söz konusudur. İşte yukarıda bahsedilen bu geçiş döneminde, ülkelerin envanterlerine bakıldığında hem yelkenli gemilerin hem de buharlıların etkili bir biçimde yer aldığı görülecektir. Ancak buharlı gemiler yelkenlilere nazaran daha fazla taşıma gücüne sahip oldukları için daha fazla sefer yapmakta yani birim bazında daha etkili olmaktadır. Nitekim Britanya envanterine kayıtlı olan buharlı ticaret gemileri tamı tamına 370 kat artmıştır.<sup>5</sup>

Peki Osmanlı İmparatorluğu'nda durum nasıldı? Dersaadet'in Klasik Döneminde ekonomide benimsediği yol, bilindiği üzere imparatorluk topraklarının çok büyük bir kısmını oluşturan ve ekonominin temel dayanağı olan tarım alanlarının kontrolünün timar sistemi dahilinde askeri kaidelerle tamamen devlet elinde tutulmasına yöneliktir. Bu toprakları işleyen zümreler kısaca devlete ait araziye devlet adına işleyen ve devlete karşı sorumlu olan kimseler olarak özetlenebilir (Barkan, 1979, C.11: 286-333; İnalçık, 2011: 111-117). Zirai üretim dışındaki ekonomik faaliyetlerin de yine mümkün mertebe devlet kontrolünde tutulması benimsenmiştir ki gümrükler ile liman ve rıhtımların işletilmesi de aynı şekilde devlet kontrolündedir. Osmanlı Devleti'nde limanlar ve denizcilik faaliyetleri, Kapudan Paşalık aracılığıyla idare edilmekteydi. III. Selim döneminde ise donanmada ve deniz işlerinde Avrupa tarzı modern sisteme geçmek amacıyla 1804 ve 1805 tarihlerinde iki defa çıkarılan *Bahriye Kanunnamesi* ile Kapudan Paşalık yanında Umur-ı Bahriye Nezaretî de artık bu işte yer almaktaydı. Ancak istenilen etkinliği gösterememesinden dolayı 1839 Gülhane Hatt-ı Hümayûnu'nun ilanını takiben gerçekleştirilen Tanzimat reformları münasebetiyle hem askeri hem de idari açıdan yetersiz olan denizcilik işlerinde, artık daha modern kurumlara geçilmesi planlanıyordu. Ocak 1840'ta kurulan Bahriye Meclisi ile tersane, donanma ve liman işlerinde yapılan

---

<sup>5</sup> Bkz. Tablo 3

düzenlemelerle beraber bunun ilk adımı da atılmış oluyordu. Bununla birlikte denizcilik konusunda da pek çok yeni eğitim kurumu faaliyete geçiyordu. Nihayet tarihler 1867'yi gösterdiğinde, Bahriye Nezareti<sup>6</sup> kurularak Kapudan Paşalık görevi artık lağvedilmişti. Böylece tersane, donanma, liman ve rıhtım işleri birbirinden ayrılarak tam anlamıyla sivil bürokrasi aracılığıyla yönetilmesi amaçlanmaktaydı (Gencer, 1991, C4: 511-512). Kentlerde esnaf ve zanaatkarların oluşturduğu bir üretim organizasyonu olarak tanımlanabilecek lonca teşkilatı ile de üretimde süreklilik sağlanmaya çalışılmıştır. Askeri zümrenin tasarrufunda bulunan ekonomik birimler ise Osmanlı mülkiyet ve miras usullerine göre en nihayetinde yine devlete geçmek üzere tasarlanmıştır. Yine çarşı, pazar, bedesten ya da atölye benzeri olarak düşünülebilecek bir takım üretim ve ticaret birimleri de devlet mülkiyetinin dışında vakıflar aracılığıyla devlet kontrolünde bulunan kamu mülkiyetindedir. Üretimi ve ticareti oluşturan çarklardaki emeği sağlayan reaya da doğrudan devlet kontrolü altındadır. Fiyatlar ve vergiler devlet nezdinde düzenlenmekte ve bunu sağlayan zümre de doğrudan devlete karşı sorumlu olmaktadır (Pamuk, 2016: 3,8-22; Genç, 2014a: 88). İmparatorluk topraklarında tüm bu ekonomik sistemin tesisini oluşturan adli-idari ve askeri-idari yapının elemanları da devlet kontrolündedir. Dolayısıyla Osmanlı Devleti'nde hem siyasi hem ekonomik hem de adli sistemin işlerliği merkezi güçlü bir yapıya dayanmaktadır.<sup>7</sup>

Böylesi bir kontrol mekanizmasının varlığı güçlü bir merkezi idareye dayanmaktadır. Bu merkezi yapı zayıfladığında ya da işlerliğini yitirdiğinde ise sorunlar baş göstermekte ve tüm sistem sekteye uğramaktadır. Ancak sistem sadece merkezi yapının aldığı iç ve dış siyasi darbelerle dağılmamış; yukarıda anlatılan Avrupa merkezli gelişmelerin de bundaki etkisi büyük olmuştur. Avrupalı devletlerin XVI. yüzyıldan itibaren Akdeniz ekonomilerine açılmaları, Osmanlı İmparatorluğu'nun ithalat-ihracat hacminde önemli bir artış sağlasa da devletin buna tam manasıyla ayak uyduramayışı; sancılı bir süreç sonunda ekonomiyi dışa bağımlı bir hale getirmiştir (Quataert, 2017: 27).

<sup>6</sup> Bahriye Nezareti ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Gencer, 2012

<sup>7</sup> Adli-idari ve askeri idari yapıdan kasıt, (Klasik Dönemde) imparatorluk taşrasında uygulanan timar sisteminin devlet kontrolünde yürütülmesini sağlayan yapıdır. Bunun idari kısmını kaza, sancak ve eyalet birimleri ve bunların devlet kontrolündeki yöneticileri oluştururken adli kısmını ise mahalli kamu görevleri dahilinde kadı ve kadılık karşılamaktadır. Devlet otoritesini, bu sistem dahilindeki görevlilere, belli bir usule göre kullanma yetkisi vererek sağlamaktadır.

Endüstri Devrimi konusuna geri dönüldüğünde ilk önemli etkilerin İngiltere’de yaşandığından bahsedilmiştir. Bunun en önemli siyasi sebeplerinden biri olarak XVIII. yüzyılın sonunda gerçekleşen 1789 Fransız Devrimi ve XIX. yüzyılın başında yaşanan Napolyon Savaşları’nın doğurduğu ortamda, Fransa’nın bu tip teknolojik atılımların bir adım gerisinde kaldığı düşüncesi yer almaktadır (Issawi, 1980: 79; Pamuk, 1984: 19). Böylece İngiltere’de gerçekleştirilen teknoloji ve endüstri atılımları, savaşın sona ermesi ve istikrarın yeniden sağlanmaya başlamasıyla ilk getirilerini göstermeye başlamıştır. Bu dönemde İngiltere’nin sınai mallarının Doğu Akdeniz pazarına hızlıca akın ettiği görülür ki burada en büyük hedef de doğal olarak Osmanlı toprakları olmaktadır (Quataert, 2004, C.2: 1001-1002). Hatta öyle ki; savaşın 2,6 milyon pounda kadar geriletmediği Osmanlı dış ticaret hacmi, 1845’te neredeyse beş kat artarak 12,2 milyon pounda yükselmiştir (Quataert, 2017: 27).

Görüldüğü üzere Endüstri Devrimi’nin yarattığı global etkinin, imparatorlukta önemli bir hareketlenmeye sebep olduğu ortadadır. XVI. yüzyıldan beri Batı ekonomileriyle doğal bir bağ kuran Osmanlı İmparatorluğu’nun Avrupa’daki bu gelişmelere kayıtsız kaldığını düşünmek ya da etkilenmediğini öne sürmek ise tam anlamıyla yanlış bir yaklaşım olmaktadır. Dahası, ıslahatlar ya da modernleşme dönemleri olarak adlandırılan dönemlerde de her türlü teorik ya da teknik yenilik ithal edilmeye çalışılmıştır. Çünkü çağı yakalayamamanın eksikliği hissedilmektedir. Örneğin, yukarıda demiryolları ile alakalı olarak verilen tabloya bakıldığında, 1860’larda Britanya, Almanya ve Fransa’da yaklaşık 20 katlık bir artış olmasının<sup>8</sup> eksikliği yaşanmış olmalıdır ki 1861 yılında Osmanlı İmparatorluğu yollarının düzenlenmesi ve elden geçirilmesi üzerine çıkarılan nizamnamede, ülkenin kara ulaşım ağının belli bir sistemle modernleştirilmesi ve demiryollarının tesis edilmesi hedeflenmiştir (Çadırcı, 1991, S.26, C.15: 153-167; Çetin, 2013, S.53, C.2: 149). Ne var ki devletin bunu finanse edecek gücü yoktur ve bu noktada yabancı sermayeye yönelmek durumunda kalmıştır. Devletin demiryolları tesisi ve işletilmesi gibi bayındırlık faaliyetleri, çeşitli imtiyazlarla Avrupa sermayesine bırakılacaktır.

Bilindiği üzere Osmanlı İmparatorluğu sınırları dahilinde demiryolu tesisi çabaları geç kalmış bir şekilde XIX. yüzyılın ikinci yarısında başladı. 1856’da hem Rumeli’de

---

<sup>8</sup> Bkz. Tablo 1

Cernavoda-Köstence hem de Anadolu'da İzmir-Aydın demiryolu hattı tasarısı için iki farklı İngiliz şirketine imtiyaz verilmekteydi (Kaynak, 1982: 146-147; Yıldırım, 2002, S.1, C.12: 313; Burak, 2005, S.17: 4). Ancak ciddi atılımlar Duyûn-ı Umumiye idaresinin tesisini takiben gerçekleştirildi.<sup>9</sup>

Zamanla İngiliz, Alman ve Fransız ekonomilerinin hegemonyası altına giren Osmanlı yönetiminde, -örneğin kilometre garantisi gibi ciddi imtiyazlarla- 1888, 1892, 1894, 1897 ve 1903 yıllarında Anadolu ve Rumeli'de yeni hatlar açıldı (Berkes, 2014: 364-365). Bunlardan en önemlisi şüphesiz Bağdat Demiryolu projesiydi. Anadolu'nun tam ortasından geçecek olan bu hat sayesinde Alman sermayesi de Osmanlı İmparatorluğu'nda etkin bir ekonomik güç olacaktı ve Ekim 1888'de yine bir dizi imtiyaz ile çalışmalar başladı. Ancak bundan rahatsız olan Fransızlar da Şam'dan Yafa Limanı'na kadar uzanan ve Beyrut ile Beyrut Limanı'nı da kapsayan bir dizi projeye demiryolu çalışmalarına başladılar. 1892'den 1902'ye kadar on yıl içerisinde toprağa 667

<sup>9</sup> Osmanlı yönetiminin yaşadığı mali sorunlar sebebiyle imparatorlukta para ihtiyacının giderilmesi için çeşitli yöntemlere başvuruluyordu. XVIII. yüzyılın sonundan XIX. yüzyılın ilk yarısına kadar devlet para ihtiyacını karşılamak için iç borçlanmaya gidiyor; bunun yanında tağşiş ile paranın değeri düşürülerek uzun vadede gelir elde edilmeye çalışılıyordu. 1853-1856 Kırım Savaşı ise mali bunalımın daha da arttırmasının yanında yeni bir usulü de beraberinde getirdi. Devletin bütçe açığının zirveye çıktığı bu dönemde Avrupa'dan dış borç alınmasının önü de böylece açılmış oldu. Her ne kadar, savaştan önce, ilk kez Galata Bankerleri vasıtasıyla dış borç alınmışsa da ilk ciddi girişimler 1854 yılında Londra piyasalarına yapıldı. 1854 yılında ilk kez %6 faiz oranı üzerinden 3 milyon sterlin, 1855 yılında ikinci kez %3 faiz oranı üzerinden 5 milyon sterlin civarında borç alındı. 1854 ile 1874 yılları arasında alınan dış borçlar neredeyse her yıl katlanarak artıyor; toplam borç 200 milyon sterlini buluyordu (Lewis, 1991, C.2: 677-678). Alınan borçlar genel itibariyle bütçe harcamalarında ve ekonomik kalkınma ilkeleriyle bağdaşmayan saray giderlerinde kullanılıyordu. Bunun yanında alınan borçların faiz oranının yüksekliği Osmanlı maliyesini zor durumda bırakıyordu. Nitekim Sadrazam Mahmud Nedim Paşa, 6 Ekim 1875'te devletin dış borçların faiz ve amortismanını karşılayamayacak duruma geldiğini açıkladı. 1877-1878 Rus savaşları akabinde yapılan görüşmeler sonucunda 20 Aralık 1881 tarihinde (28 M. 1299r) meşhur Muharrem Kararnamesi ile dış borçlar yeniden yapılandırıldı. Bu yapılandırma içerisinde dış borçların ödenmesini denetleyecek ve bazı vergi gelirlerini bu borçlara tahsis edecek bir kurumu da barındırıyordu. Duyun-u Umumiye adı verilen bu kurum doğrudan yabancı alacaklıların temsilcileri tarafından kontrol ediliyor ve bu alacaklıların lehine çalışıyordu. Böylece 106 milyon 409 bin 920 sterlin olan toplam dış borcun (cari fiyatlar üzerinden x1,1 konsolidasyon tutarıyla) 117 milyon 50 bin 912 sterlin) tamamen tasfiye edilmesine kadar geri dönüşü olmayacak bir şekilde tütün ve tuz gelirleri, damga vergileri, alkollü içecek, ipek ve balık öşürleri gibi gelirler kuruma devredildi. Ayrıca Berlin Antlaşması ve Tersane Konferansı ile belirlenen ilkelere binaen Balkanlarda gerçekleştirilecek özerklik reformlarının haracı da kuruma aktarılacaktı. Kurum gerekli gördüğü taktirde bazı gümrük vergi gelirlerine de el koyabilecekti (du Velay, 1978: 301; Kazgan, 1985, C.3: 691-716). Duyûn-ı Umumiye'nin idare heyetinde İngiliz, Felemenk, Alman, Fransız, İtalyan, Avustro-Macar ve Osmanlı alacaklıları temsil eden yedi delegenin yanında Osmanlı Bankası tahvil sahipleri de bulunuyordu. 1911 yılında idare için çalışan 8 bin 931 personelin varlığından bahsedilir. İdare gerek Birinci Dünya Savaşı sırasında gerekse de savaş sonrası işgal altındaki Türkiye'de faaliyetlerine devam etmiştir. Mustafa Kemal önderliğindeki Türk Direnişi ve Türk Kurtuluş Savaşı'nın nihayetinde imzalanan Lozan Barış Antlaşması akabinde Cumhuriyet'in payına düşen borçlar ise 1928 ve 1933 yıllarında imzalanan anlaşmalar çerçevesinde ödenmiş ve 1944 tarihinde tamamen tasfiye edilmiştir (Lewis, 1991, C.2: 678; Karamursal, 1989:122-124;; Tabakoğlu, 2016: 807-810).

km demir ektiler (Ortaylı, 1983: 88). İmparatorlukta, 1898’de Fransızların (İzmir-Kasaba Hattı: 512 km + Hayfa-Kudüs Hattı: 87 km + Beyrut-Şam Hattı: 247 km + Şam-Halep Hattı: 420 km) 1.266 km; İngilizlerin (İzmir-Aydın Hattı: 143km + Mersin-Adana Hattı: 67 km) 440 km ve Almanların ise (Haydarpaşa-İzmit Hattı: 91 km + İzmit-Ankara Hattı: 485 km + Eskişehir-Konya Hattı: 444 km) 1.020 km olmak üzere toplamda 2.726 km demiryolu hattı ve buna endeksli işletim imtiyazları vardı (Earle, 1924: 52; Ortaylı, 1983: 93). Osmanlı Maliyesi 1889 ile 1913 yılları arasında demiryolları tesisi ve işletilmesi için toplam 9 milyon 683 bin 581 sterlin (x1,1 konsolidasyon olarak) kilometre garantisi ödemek zorunda kaldı (Owen, 2011: 214). Bu devlet maliyesi için çok ağır bir yükümlülüktü.

Osmanlı İmparatorluğu tıpkı demiryolu teknolojisinde olduğu gibi gemicilikte de teknoloji ithalatı yapmak mecburiyetinde kalmıştı. Ancak buharlı gemi teknolojisinin Osmanlı topraklarında yer edinmesi, demiryollarındaki kadar geç olmadı. İmparatorluk başkentine ilk kez 1827 yılında İngilizler tarafından getirilen bir gemi, satın alınmak suretiyle Osmanlı envanterine dahil edildi. “Sürat” adı verilen bu gemi halk arasında oldukça ilgi ile karşılanıyor ve “buğu gemisi” olarak anılıyordu (Gencer, 1985: 109-110; İlgürel, 1995: 146). Böylece “Sürat” ile Osmanlı denizciliğinde yeni bir başlangıç gerçekleştiriliyor ve çağa ayak uydurulmaya çalışılıyordu. Hatta devlet son derece iyi niyetli bir biçimde buharlı tabir olunan su araçlarından kendi sınırları içerisinde kendi sermayesiyle de üretmek için bir dizi çalışmalara başlıyor ancak ülkedeki demir üretiminin darlığı buna engel oluyordu (İlgürel, 1995: 151-153). İstanbul Tersanesi’nde üretilen ilk buharlı gemi ise Amerikan Foster Rhodes tarafından 1838’de tamamlandı. Rhodes, 1832-1840 yılları arasında Osmanlı İmparatorluğu’na bağlı olarak çalışan bir mühendisti ve Amerikan tipi buharlı savaş gemileri üzerinde çalışmaktaydı (Ünver, 2013, S.54, C.32: 204). Böylece ilk girişimlerin askeri amaçlarla ve Amerikan teknik desteğiyle gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır.

Askeri amaçlar dışındaki faaliyetlerle alakalı olarak gösterilen tarih ise 1844 senesidir. Bu yıl, Tersane-i Amire’nin “Mesir-i Bahrî” adlı vapuru Marmara içinde; “Eser-i Hayr” vapuru ise Boğaziçi’nde düzenli seferler yapıyor; insan ve eşya taşıyordu (Kuran, 1995: 159). Ama en nihayetinde, Osmanlı İmparatorluğu envanterine kayıtlı olan ve askeri amaç dışında kullanılan Osmanlı buharlılarının sayısını tam olarak belirlemek oldukça teferruatlı bir iştir. Henüz bu amaçla yapılmış bir çalışma da yoktur. Ancak ve ancak

limanlara giriş çıkış yapan ticaret gemilerinin niteliği bir takım genel istatistik dökümlerinden belirlenebilmektedir. Bu verilerin bir kısmı da Batı kaynaklı çalışmalardan elde edilebilmektedir. Bu açıdan, Osmanlılara ait ticaret gemilerinin mevcudu ile ilgili yorumlara Doğu Akdeniz’de ticaret konusunda yer vermek uygun görülmüştür.

## 1.2. GÜMRÜK MESELESİ VE 16 AĞUSTOS 1838 OSMANLI-İNGİLİZ (BALTA LİMANI) TİCARET ANTLAŞMASI

XIX. yüzyıl, Osmanlı İmparatorluğu'nun tam anlamıyla Avrupa ekonomilerinin etki alanına girdiği bir dönemdir. Bu çalışmada şu ana kadar küreselleşme olgusu içerisinde Osmanlı İmparatorluğu'nu Avrupa'nın doğal bir hedefi haline getiren teknolojik atılımlar üzerinde durulmuştur. Ancak bu metot askeri ve siyasi etkenlerin görmezden geldiği anlamına gelmemektedir. İşte tam da bu noktada duruma Britanya cephesinden bakıldığında, Osmanlı İmparatorluğu'nun içerisinde bulunduğu siyasi ve askeri zorlukların bir fırsat yarattığı ve değişen dünyanın nimetlerinden bu topraklar üzerinde daha etkili bir biçimde yararlanılmasına olanak verecek birtakım bürokratik ve diplomatik gelişmelerin yaşandığı görülecektir.

Bunlara değinmeden önce XIX. yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu tarihini belirleyen bazı meseleleri burada hatırlatmak yerinde olacaktır. Ruslarla bitmek bilmeyen savaşların ilk büyük sonucu olan Temmuz 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması ile Kırım ve Karadeniz Osmanlı hakimiyetinden çıkmış; daha savaşın yaraları sarılmadan kayıpları telafi etmek adına Ruslarla tekrar harbe girilmişti (Köse, 2006; 315, 357-358). Temmuz 1798'de Napolyon Mısır'ı işgal etmiş (Sertoğlu, 2011, C.5: 2793) ve bunun akabinde yeni yüzyıl 1804'te Sırp ayaklanmalarıyla başlamıştı (Aslantaş, 2005: 77-82). Tahta çıkar çıkmaz kendisini muharebe içerisinde bulan Sultan III. Selim, bir taraftan bu ayaklanmalarla uğraşırken bir taraftan da Nizam-ı Cedid reformlarının tatbiki için uğraşıyordu. III. Selim'in meşgul olduğu bir başka mesele de taşrada gitgide daha fazla güç kazanan ayanlardı. Ayanlar, buldukları her bölgede hükümet ile tebaa arasında aracı olan otorite sahibi ve nüfuzlu kişilerdi. Ancak merkezi yapının bozulduğu dönemlerde bölgedeki otoritelerini kendi amaçları doğrultusunda da kullanıyorlardı. Rumeli ayanları bunlardan en dikkat çekenleridir. Rusçuk'ta Alemdar Mustafa ve Tirsinikoğulları, Vidin'de Pazvandoğlu, Yanya'da Tepedelenli Ali Paşa ve oğulları akla ilk gelenleridir (Köprülü, 1979, C.2: 40-42; Mert, 1991, C.4: 195-198). Mısır'da meşhur Kavalalı Mehmed Ali Paşa'nın (d.1769-ö.1849) yıldızı parlıyorken yenilikçi padişahın saltanatının sonunu da Kabakçı Mustafa İsyanı ile bir türlü üstesinden gelemediği reform karşıtı bazı Rumeli ayanları ve yeniçeriler getirmiş; sultan tahtını IV. Mustafa'ya bırakmak zorunda



kalmıştır.<sup>10</sup> Ancak on dört ay sonra, III. Selim’i tekrar başa getirmek isteyen Rusçuk yaranı Alemdar Mustafa Paşa ve reform yanlılarının başarısız bir darbe girişimi sırasında III. Selim’in öldürülmesi ile II. Mahmud’un saltanati başlamıştır (Beydilli, 2009, C.36: 420-425).

II. Mahmud’un cülusu bir anlaşmaya dayanıyordu. 1808 Eylül sonunda tam bir keşmekeş içerisinde ve “Sened-i İttifak” çerçevesinde ayanlar hiç elde edemeyecekleri ayrıcalıklar elde ediyorlardı.<sup>11</sup> II. Mahmud, bir taraftan Ruslarla mücadele ederken diğer bir taraftan da Sened-i İttifak ile muazzam imtiyazlar elde eden ayanlarla uğraşmak durumunda kalmıştı. Dahası, yeniçerinin İstanbul esnaf ve zanaatkarları üzerindeki etkisinin yanında ayanların devletin otoritesinin sembolü olan vergi hukuku üzerindeki gücü, Osmanlı tahtının bu sorunlar üzerinde daha katı kararlar almasını mecbur kıldı. Sened-i İttifak, II. Mahmud’un izlediği siyaset ve Alemdar Mustafa Paşa’nın ortadan kaldırılması ile uygulama alanı bulamadı (İnalçık, 1964, C.28, S.112: 606-609). 1807 yılında Kabakçı Mustafa’yı destekleyen esnaf da II. Mahmud’un katı ancak asayişe dayanan tedbirleri karşısında hareket alanı bulamadı (Yeşil, 2016: 315-316). Ancak imparatorluk Balkanlarında ardı ardına yeni isyanlar baş gösteriyordu. Osmanlı-Rus Savaşlarının yarattığı ekonomik yükün savaşı çıkmaza soktuğu bir noktada -Fransa’nın da Ruslara baskısıyla- Bükreş’te taraflar masaya oturmak zorunda kalmıştı. 1812 yılında yapılan antlaşmada, Ruslarla sınır sorunlarının Osmanlı aleyhine sonuçlanmasının yanında Sırppların da gelecekleri ile ilgili çok önemli haklar elde edecekleri maddeler bulunuyordu (Sertoğlu, 2011, C.5: 2848, 2865). Takip eden yıllarda ayanların gücü daha da kırılmaya çalışıldı. Osmanlı kuvvetleri, 1820’de Yanya Ayanı Tepedelenli Ali Paşa ile iki yıl boyunca amansız bir biçimde uğraşırken Rum isyanı baş göstermişti. Avrupa’nın da desteğini alan bu ayrılıkçı isyanlar silsilesinin bastırılması sırasında yeniçerilerin başarısızlığı, II. Mahmud’u Mısır Valisi meşhur Mehmed Ali Paşa’nın askeri desteğini almaya mecbur bıraktı. Paşanın istekleri sultanın acziyetiyle birleşince imparatorluğun içinde bulunduğu askeri ve siyasi bunalımın acı gerçekleri tekrar gün yüzüne çıktı

<sup>10</sup> Ayanlık ve ayanlar üzerine ayrıntılı bir çalışma için bkz. Özkaya, 1977

<sup>11</sup> II. Mahmud’un cülusuyla beraber hareketin lideri olan Alemdar Mustafa Paşa da sadrazam olmuştur. Nitekim yapılan görüşmeler sırasında tertip edilen Sened-i İttifak, ayanların sultana bağlılıklarının sağlanmasının yanında onların asker toplama ve ordu oluşturmaları, vergi düzenlemelerinde söz sahibi olmaları ve özellikle “masumiyet karinesi” çerçevesinde suçu belli olana kadar devlet adamlarının adil yargılanmaları gibi hususlarda önemli maddeler ihtiva etmektedir (Akyıldız, 2009, C.36: 512-514). Sened-i İttifak’ın tam metni için bkz. Akyıldız, 1998, S.2: 209-222; Ahmed Cevdet Paşa, 1309h, C.9: 278-283

(Karal, 1999, C.5: 113-116). Ancak isyanın bastırılması sırasında paşanın Fransız tarzı kuvvetlerinin başarısı; imparatorluk kuvvetleri üzerinde yıllardan beri süregelen reform çabalarının son adımı olan 1826 Vaka-yı Hayriyesi'ne giden yolda başka bir sebep oluyordu (Yıldız, 2008: 51-56). Tam da bu sırada, Ruslar bu durumdan iyi derecede faydalanarak Karadeniz'de bir dizi ticari yaptırımları olan Ekim 1827 Akkerman Antlaşması'nı sultana kabul ettirmeye çalıştılar. Antlaşmanın Bükreş Antlaşması'nı onaylamasının yanında Sırp toprakları ile Eflak ve Boğdan imtiyaz ilkelerini genişletmesi; Kafkas sınırını da Osmanlı İmparatorluğu aleyhine yeniden düzenlenmesi II. Mahmud tarafından kabul ediliyordu. Ancak bir önceki yıl düzenlenen ve özerk bir Yunanistan tasarısı görüşmesi olan Nisan 1826 St. Petersburg protokolü ve Temmuz 1827 Londra Antlaşmanın reddiyle beraber birleşik Fransız, Britanya ve Rus donanmasının Navarin'de Osmanlı donanmasını yok etmesi, Ruslarla olan ilişkilerde yeniden silahları konuşturdu. Eylül 1829'da akdedilen Edirne Antlaşması, imparatorluğu ekonomik olarak dar boğaza soktuğu gibi bir yıl içerisinde gerçekleşecek Yunan bağımsızlığının da göstergesiydi (Karal, 1999, C.5: 117-119; Sertoğlu, 2011, C.5: 2902-2916). Mehmed Ali Paşa ise hem daha önce vaat edileni almak hem de bu durumdan faydalanmak için valisi bulunduğu devlete karşı askeri bir harekât gerçekleştirecek gücü dahi kendisinde buluyordu. Paşa'ya bağlı kuvvetler başarılı bir biçimde Osmanlı kuvvetlerini pek çok cephede ayrı ayrı mağlup ederek Kütahya'da konuşlandılar. Sultan ise 1833 Temmuz'unda çareyi amansız düşmanı olan Ruslarda arayarak bir dizi saldırmazlık ve yardım maddeleri ihtiva eden Hünkâr İskeleyi Antlaşması'nı onayladı (Karal, 1999, C.5: 137-138; Sertoğlu, 2011, C.5: 2932-2933). Ancak Osmanlı yönetimi, payitahtın dibine kadar gelen Mehmed Ali Paşa tehdidini bertaraf etmek amacıyla İngilizlerle daha ağır maddeleri olan ve imparatorluğu mali olarak bitiren süreci başlatan Balta Limanı Antlaşması'na da mühür vurmak zorunda kaldı.

Balta Limanı'na giden yolda Osmanlı İmparatorluğu'nda, 1774'ten 1838'e kadar dört sultan değişmiş; gerçekleştirilmiş ya da gerçekleştirilememiş sayısız reform, ekonomiyi iflasa sürükleyen sayısız savaş ve antlaşma yapılmıştır. 1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması, XIX. yüzyılın henüz ilk yarısı bitmeden yaşanan tüm bu siyasal gelişmeler sırasında, devletin mecbur kaldığı ya da bırakıldığı bir anlaşmadır. Geniş bir açıdan bakıldığında Osmanlı İmparatorluğu'nun Endüstri Devrimi'ni yakalayamamış olması, 1838 Balta Limanı Antlaşması ile birleştirildiğinde, şu ana kadar yapılmaya özen

gösterilen ve gelecekte de denenecek olan “denge siyasetini” ya da bu minvalde atılan reform adımlarını boşa çıkaran siyasî ve askerî istikrarsızlık halidir.<sup>12</sup>

Bu şekilde Balta Limanı Antlaşması, Osmanlı ekonomisinin, “çevreleşmesi” sırasında edilgen devletlerden biri olarak pek çok taviz vermesine yol açıyordu. Bu tavizlerden göze ilk çarpanlar elbette gümrük tarife ve vergilerinde gerçekleştirilenleridir. Osmanlı gümrükleri, Tanzimat dönemine değin önemli bir gelir kaynağı olarak gümrük eminleri ve zaman zaman da iltizam sistemi dahilinde idare edilmekteydi. 1839 Tanzimat reformlarıyla birlikte başlayan çağdaşlaşma döneminde, her alanda olduğu gibi maliyede de bir dizi bürokratik düzenlemeler yapıldı. 1859 yılında gümrük emanetleri müdürlüklere çevrilerek Maliye Nezareti dahilinde Rüsumat Emaneti’ne bağlandılar (Findley, 1991: 285-286; Tabakoğlu, 2016: 378).

Osmanlı gümrükleri yapısal olarak, imparatorluk sınırları içerisinde kara ya da deniz yoluyla gerçekleştirilen her türlü iç trafiği kapsayan “dahili gümrükler” ve yabancı merkezlerden imparatorluk liman veya kentlerine gelen ya da buralardan yabancı liman veya kentlere giden trafiği kapsayan “harici gümrükler” olarak ikiye ayrılmaktadır (Kütükoğlu, 1996, C.14: 263,264). “Dahili gümrükler” de kendi aralarında, buldukları konuma göre “sahil”, “hudut” ve “kara” gümrükleri olarak üçe ayrılmakta ve bu gümrüklerde genellikle malın değerine göre hem giriş yaptığı hem de çıkış yaptığı gümrükten ayrı ayrı resim alınmaktadır. Verginin oranı değişkenlik göstermekle beraber genel itibariyle “...bazı mahallerde kıymet-i cariye üzerinden yüzde üçten beşe kadar ve bazılarında yük hesabıyla teamül üzerine yük başına bir kuruştan on kuruşa kadar resim...” esasına göre belirlenmeye çalışılmıştır.<sup>13</sup> Ancak uygulamadaki yansımalar teorideki gibi olmadığından pek çok sorun da beraberinde gelmiştir. Özellikle taşrada

<sup>12</sup> Devlet daha yukarıda da savunulduğu gibi Endüstri Devrimi’ni etken devlet olarak değil; edilgen bir devlet olarak yakalamıştır. Burada öne sürülen önerme; Osmanlı Devleti’nin XIX. yüzyılın ilk yarısından itibaren Endüstri Devrimi’nin erken getirilerinden olumsuz yönde etkilenen bir devlet olduğu ve bunu imzaladığı ticaret antlaşmalarıyla perçinlediğidir. Balta Limanı Antlaşması için bkz. Kütükoğlu, 1992, C.5: 38-40; Kütükoğlu, 2013; Koloğlu, 1988, C.10, S.60: 26-37; Pamuk, 1988, C.10, S.60: 38-41 Balta Limanı Antlaşması metni için bkz. *Muahadat Mecmuası*, 1294h, C.1: 272-277

<sup>13</sup> Dahili gümrük vergilerinden, imparatorluk sınırları içinde herhangi bir bölgeden diğer bir bölgeye herhangi bir biçimde taşınan malların vardığı yerde alınan vergiye “amediyeye”, Osmanlı sınırları dışından Osmanlı yurduna getirilen ve burada satılan maldan alınan vergiye “masdariye”, iki yabancı devletin kendi arasındaki ticari trafiğin Osmanlı gümrüklerine uğraması sırasında alınan resme “müruriye” ya da “bâc-ı ubûr” ve Osmanlı topraklarında yine ülke içindeki bir merkeze ya da ülke dışına gönderilen mallardan çıktığı noktada alınan vergiye “reftiye” denilmektedir. Emtia cinsinden “Amediye” takriben %3-5; “reftiye” %1-3 ve “masdariye” de %1-1,5 civarında idi (Abdurrahman Vefik, 1328h: 54-55; Kütühoğlu, 2013: 77-78; Tabakoğlu, 2016:378)

üreticinin mahsulünü istediği gibi değerlendiremiyor oluşu; bazı ürünlerin üretiminde, fiyatlandırılmasında ve satılmasında devlet müdahalesi ve yasakların olması ve Osmanlı iç ticaretinde de yer almaya başlayan yabancı tüccarın, Osmanlı rıhtımlarından aldığı malı yine rıhtıma yerli tüccarın getiriyor olmasından dolayı ortaya çıkan vergi kayıpları, bazı katı önlemlerin alınmasına sebebiyet vermiş ve “yed-i vâhid” olarak adlandırılan tekелci anlayışın oluşmasını sağlamıştır (Genç, 2013, C.43: 283; Genç, 2014b: 198; Kütükoğlu, 1996: 264).

Dış ticaret trafiğini kapsayan “harici gümrükler” ve bunların vergi esasları ise öteden beri bir dizi uluslararası antlaşmalara dayanarak ilgili tüccar ya da kumpanyalara “müsaade fermanı” ve “imtiyaz berati” verilmek suretiyle resmîyete dökülmekteydi. Bunlar genel itibarıyla imtiyaz ya da kapitülasyon adı altında verilen bir dizi haklar altında inceleniyordu (Abdurrahman Vefik, 1328h: 55). Kanuni Sultan Süleyman’ın 1538’de Fransızlara verdikleri dışında, devletin henüz ilk yıllarından itibaren Bizans, Ragusa, Venedik, Toskana ve Ceneviz devletleriyle ticari ve diplomatik temaslar kurduğu; yapılan antlaşmalarla kapitülasyonlar dahilinde devletin kendi isteklerine dayanan bir dış ticaret sistemi oluşturduğu bilinmektedir (Kurdakul, 1981: 23,24). Dolayısıyla imparatorluk tarihi boyunca, yabancı devletler ve tüccarlarıyla kendi içerisinde kapitülasyon ve imtiyazat maddeleri içeren pek çok ticaret antlaşmasının yapıldığı muhakkaktır. Ancak burada bunların hepsinin ele alınması olanaksız olacağından şimdilik belli başlı hususlar üzerinde durulacaktır.

Mevzubahis XIX. yüzyıl olduğu için Ruslar ile yapılan 1829 Edirne Antlaşması bir özelliği ile oldukça dikkat çekmektedir. Edirne Antlaşması’nın yedinci maddesinde yer alan bir hükme göre; Rusların Osmanlı sınırları içerisinde ticaret serbestisi elde etmeleri ve “yed-i vahid” esaslarına dahil tutulmamaları önem arz eder (Kurdakul, 1981: 27). Böylece gümrük ve gümrük resmi esaslarında “yed-i vahid” gibi korumacı ya da devletçi bir tekел usulünün yabancı tüccarın yararına kaldırılması açısından bir yeniliğin başlangıcı olmaktadır. 16 Ağustos 1838 tarihinde akdedilen Osmanlı-İngiliz Balta Limanı Ticaret Antlaşması ise on yıl içerisinde bu durumu daha başka bir noktaya taşımaktadır. Yukarıda da belirtildiği gibi, devlet Mısır Sorunu gibi siyasal sorunlar sebebiyle yakınlaşma arzusunda olduğu Britanya Devleti’ne birazdan aşağıda bahsedilecek imtiyazları tanıyarak mali olarak bir iflasa yol açacaktır:

Antlaşmanın ilk maddesinde değiştirilecek hükümler dışında tarafların şu ana kadar yapmış oldukları diğer antlaşmalar onaylanıyor; ikinci maddesiyle beraber “yed-i vahid” koruması burada da kaldırılarak, İngiliz tüccarının Osmanlı topraklarında üretilen her türlü üründen özgürce alım-satım yapabilmesinin önü açılıyordu (Kütükoğlu, 2013: 139). Bu aynı zamanda yerli tüccarın da olumsuz etkilendiği bir uygulamanın lağvedilmesi anlamına gelmekteydi (Ortaylı, 2015: 112,123). Ancak üçüncü maddeyle beraber yabancı tüccarın ödediği vergi fazlalığı da kaldırılıyor yani İngiliz tüccar, Osmanlı tüccarının ödediği kadar vergi ödeyerek “en ayrıcalıklı tüccar” konumuna geliyordu (Kütükoğlu, 2013: 139). Bu da yerli tüccarla yabancı tüccar arasında en azından rekabet açısından olumlu bir tarafın olmadığı anlamına geliyordu. Kaldı ki; bu durum aynı zamanda III. Selim döneminde pek çok imtiyazlarla “Avrupa Tüccarı” adı altında faaliyet gösteren gayrimüslim tüccarlarla rekabet edemeyen Müslüman tüccarlar açısından da olumsuz bir durumdur.<sup>14</sup>

Antlaşmanın gümrük vergisi esasları, Osmanlı topraklarını Batı ekonomilerine ardına kadar açacak maddeleri ihtiva etmektedir. Şöyle ki; İngiliz tüccarının Osmanlı sınırlarına ve rıhtımlarına getirdiği malın türü ve getiriliş şekline bakılmaksızın ödeyeceği vergi, malın değerinde %3 olarak sabitleniyordu. Malın yeniden el değiştirmesi ya da rıhtıma taşınması durumunda ödenmesi zorunlu olan %3 ila %9 arasında değişen dahili gümrük vergilerinin ödenmesi ise ortadan kaldırılarak yalnızca satışı dahilinde tek seferlik %2 “munzam” bedelinin ödenmesine karar kılınıyordu (Kütükoğlu, 2013:139). Yerli tüccar ise bu dahili gümrük vergilerini ödemeye devam edecekti. Bunun yerel üretime sekte vuracağı ortadadır. Zira yabancı tüccara tanınan bu imtiyazlar sayesinde Osmanlı sınırlarından hammadde ithalatının da önünde pek bir engel kalmamıştır. Özellikle bu durum “yed-i vahid” usulünün kaldırılmasıyla birleşince ipek gibi değerli bir sınai üretim maddesinin ülkeden çıkmasını da oldukça kolaylaştırmıştır (Pamuk, 1984: 17; Quataert, 2004: 1001-1007). Ayrıca altıncı maddeyle belirlenen ilkelere göre yalnızca Britanya tebaası tüccarlarının değil; talep etmeleri halinde diğer devletlerin de bu gümrük esaslarından faydalanmasının önü açılmaktadır. Nitekim 1861’de Hem İngiliz hem de Fransızlar ile yapılan antlaşmada %12 olan ihracat vergisi de %8’e indirilmiş; Temmuz

<sup>14</sup> İmparatorlukta II. Mahmud döneminde gayrimüslim ve yabancı tüccarla rekabet edebilmesi adına “Hayriye tüccarı” adı altında Müslüman bir tüccar sınıfı yaratılmaya çalışılmıştır. Ancak Balta Limanı Antlaşması’nın gümrük ilkeleri bu rekabeti yerli tüccar aleyhine ortadan kaldırmaktadır (Bağış, 1998: 107-111).

1889'dan sonra ise tamamen kaldırılmıştır (Kurdakul, 1981: 30,31; Kütükoğlu, 1996: 264).

“Yed-i vahid” gibi tekelci bir uygulamanın, II. Mahmud dönemi Osmanlı İmparatorluğu'nda, merkezi otoriteyi tesis etmek ve daha önce yaşanan vergi gelirlerinin toplanması gibi otorite sorunlarını devletçi bir ekonomi yaklaşımıyla çözmek gibi bir amacının olduğu yorumu yapılabilir. Ancak bu teamüllerin 1838 Balta Limanı ile kanunen kaldırılması, belki de imparatorluğu kaybetmemek için verilen bir tavizle, II. Mahmud'un çizmeye çalıştığı merkezi otoriter ve devletçi bir ekonomi modelinin Batı liberalizmine terk edildiği anlamına gelmektedir (Berkes, 2013: 387). Dahası, bunun yanında dış ticaretin getirdiği ekstra vergi gelirlerinin de artık alınamayacak olmasından dolayı, savaş halinde son derece elzem olan para ihtiyacı da karşılanamamış; örneğin 1856 Kırım Savaşı'nda devlet dış borçlanmaya gitmek zorunda kalmıştır (Pamuk, 2003: 204-205). Devlet her ne kadar -özellikle- bu kayıpları geri almak için vergi artışına ve bu minvalde gümrük regülasyonlarına başvurursa da 1907'de gelirlerin önemli bir kısmı, Makedonya'daki reformlar için kullanılması amacıyla Duyûn-ı Umumiye'ye bırakılmıştır (Gürsoy, 1984: 44-45).

Donald Quataert, Balta Limanı ve takip eden dönemdeki gümrük siyasetinin temel amacının ne olduğu ile alakalı olarak ortaya atılan fikirlerdeki iki husus üzerinde durmaktadır. Bunlardan ilki, serbestlik anlayışıyla gelirlerin arttırılması için bu tarz bir gümrük siyasetinin benimsendiği anlayıştır ki kendisi, bunun olanak dışı olduğunu, böylesi bir amaç olsa bile %8 vergi indirimiyle asla gelir artışına gidilemeyeceğini savunmaktadır. Bilinçli olarak ihracatı arttırmaya yönelik bir gümrük siyaseti ile üretimi dinamik tutma amacının varlığını savunan ikinci husus, Quataert'in de kısmen doğruluğu üzerinde taraf olduğu düşüncedir (Quataert, 2004: 945-946). Ne var ki imparatorluk ihracatının en önemli üretim maddelerinin gelirleri dış borçlara ya da yabancı şirketlere endeksleneyecek; ulaşım ve ithalat-ihracat kapıları olan limanlar ve demiryolları ise özelleştirilecektir.

## 2. BÖLÜM

### DEĞİŞİMİN SONUÇLARI: LEVANT'TA TİCARET

Balta Limanı Antlaşması'ndan sonra Mehmed Ali Paşa meselesinde Britanya'nın desteğini alan Osmanlı İmparatorluğu'na hızlı bir biçimde İngiliz mallarının aktığı görülür. Bunda hiç şüphesiz antlaşmanın Lübnan, Mısır, Trablusgarp ve Tunus'u da içine alan tüm Doğu Akdeniz'i kapsamasının payı büyüktür (Williams, 1972: 295-296). Devlet, 1839 Gülhane Hatt-ı Hümayunu'nun ilanını takiben benimsediği yeni düzende de serbest piyasa politikasını devam ettiren tedbirler dahilinde iç gümrükleri kaldırarak bu durumun devamlılığını sağlamıştır (Quataert, 2004: 944-945). Örneğin 1837'de İstanbul boğazından geçen ve hububat ticareti yapan Britanya bandıralı 432 adet ticaret gemisinin toplam tonajı 86 bin 253 ton iken 1848'de bin 397 geminin toplam tonajı 358 bin 442 tondur (Puryear, 1969: 127). Böylece Osmanlı topraklarından hammadde ihracının çıkış noktası olan Doğu Akdeniz limanlarının öneminin Tanzimat döneminde daha da fazla arttığı görülür. Her ne kadar devlet, tüm bunların sonucunda ağır bir darbe alan yerel üretim faaliyetlerini canlı tutmak ve dış ticaret açığını kapatmak için lonca sistemi dışında modernleştirilmiş fabrika benzeri yapılar kurmaya çalışmışsa da bunun yetersiz olduğu bilinen bir gerçektir. II. Mahmud döneminde ordunun modernleştirilmiş üniforma ve fes ihtiyacını karşılamak üzere açılan yeni üretim hanelerin dışında Sultan Abdülmecid, Avrupa'dan gerek makine gerekse de teknisyen getirterek Tophane ve İnceköy'de askeri teçhizat üreten üretim haneler açtırmışsa da bunların oldukça zayıf girişimler olduğu kaydedilmektedir (Shaw ve Kural-Shaw, 2003, C.2: 122-123). Böylelikle Osmanlı dış ticaretinde yavaş yavaş Avrupalı tüccarların egemenliğinin artmasıyla beraber ithalat-ihracat hacmi de giderek artmaya başlamış; Osmanlı topraklarında Avrupa menşeli ürünler yerli ürünlerin yerini almıştır. Öte yandan Doğu Akdeniz limanlarında yabancı şirketlerin etkin bir biçimde yer almaya başlamasıyla beraber Osmanlı rıhtımlarında birbiri ardına modernleştirme ya da iyileştirme işlemleri gerçekleştirilecektir. Bu işlemler, devletin kısıtlı imkanlarıyla sağlanamadığı için yabancı şirketlere devredilecek ve rıhtımlardaki kumpanyalar bu işlere talip olacaklardır. Üstelik bu şirketlerin kara ve demiryolları yapım, onarım ve işletim imtiyazlarına da talip olmaları, liman ve artalanının birleştirilmesiyle birlikte ele alındığında Doğu Akdeniz'de ticaretin yabancı girişimler aracılığıyla yürütülen bir organizasyon olmasına yol açacaktır. Şimdi bu değişimi ele alalım.

## 2.1. İTHALAT-İHRACAT

Gümrük düzenlemeleriyle beraber önemi artan limanlar arasında hiç şüphesiz İstanbul, Çanakkale, Canik, Sinop, Selanik ve İzmir'in dışında Mersin, Kıbrıs, Lazkiye, Beyrut, Sayda, Yafa, Tunus ve Trablusgarp rıhtımları da vardır. Hatırlanacağı üzere az yukarıda Bağdat Demiryolu Projesi dahilinde Fransızların Almanlara karşılık vererek 1892-1902 yılları arasında Şam'dan Yafa'ya kadar Beyrut Limanı'nı da kapsayan bir demiryolu projesine giriştiği belirtilmişti. Doğrudan bir ilgisinin olup olmadığı tartışmaya açık olmakla beraber gümrük vergilerindeki düşüş ve ticarete serbestlik ilkelerinin yarattığı ortamda bu hamlelerin Doğu Akdeniz ticaretinde önemli bir yeri olduğu yorumu yapılabilir. Hatta yüzyılın sonuna doğru döşenen tüm demiryollarının doğrudan Osmanlı üretim ve ticaret merkezlerine ve doğal olarak limanlara bağlanması için gösterilen bir çabanın ve yarışın varlığı da aşıkardır ki bu durumun nihayetinde artık yetersiz görünen liman ve rıhtımların modernleştirilmeye çalışılacağı görülecektir.

Yarbay F. R. Maunsell'in 2 Mayıs 1917 tarihli imzasıyla yayınlanan rapordan ve rapora ek bir haritadan anlaşıldığı üzere Bağdat demiryolunun Ereğli ve Niğde'den gelen hattının Muzur, Bayramlı ve Çamtepe mevkilerinden geçerek Tarsus'a bağlandığı; Adana-Tarsus hattının bu noktada çatallaşarak Mersin Limanı ve Karataş burnuna eklendiği görülmektedir.<sup>15</sup> Daha önce yapılan bazı çalışmalardan da anlaşılabacağı üzere; Adana-Tarsus-Mersin demiryolu hattı yapımına 1883'te Türk girişimciler tarafından başlanmış; ancak mali sebepler yüzünden Fransızlara satılarak 1886'da tamamlanabilmişti (Şehsüvar, 1944, C.20: 12; Öztürk, 2009: 67). Bu sayede Doğu Akdeniz'in Anadolu'daki en önemli limanlarından biri olan Mersin Limanı ile artalanının bağlantısı sağlanabilmiş ve gelişen liman için yeni bir rıhtıma ihtiyaç doğmuştur. 1898'de bu yeni rıhtımın yapım ve işletme imtiyazını Tahinci Atnaş Efendi ile ortağı David de Toledo almışlardır (Doğan, 2018, S.1, C.8: 127-128). Böylece Mersin Limanının işletmesi de Osmanlı İmparatorluğu'nda yabancı sermayeye dayalı anonim şirketlerine

<sup>15</sup> Her ne kadar Maunsell'in bölgeye geliş amacı parçalanmış Osmanlı İmparatorluğu hakkında bir takım askeri raporlar hazırlamak ve bunları devlet aleyhinde kullanmak olsa da bölgeyle alakalı ayrıntılı raporlar ve haritalar olduğu için bu vesikadan yararlanmakta bir beis görülmemiştir. TNA. MFQ. 1/442/1



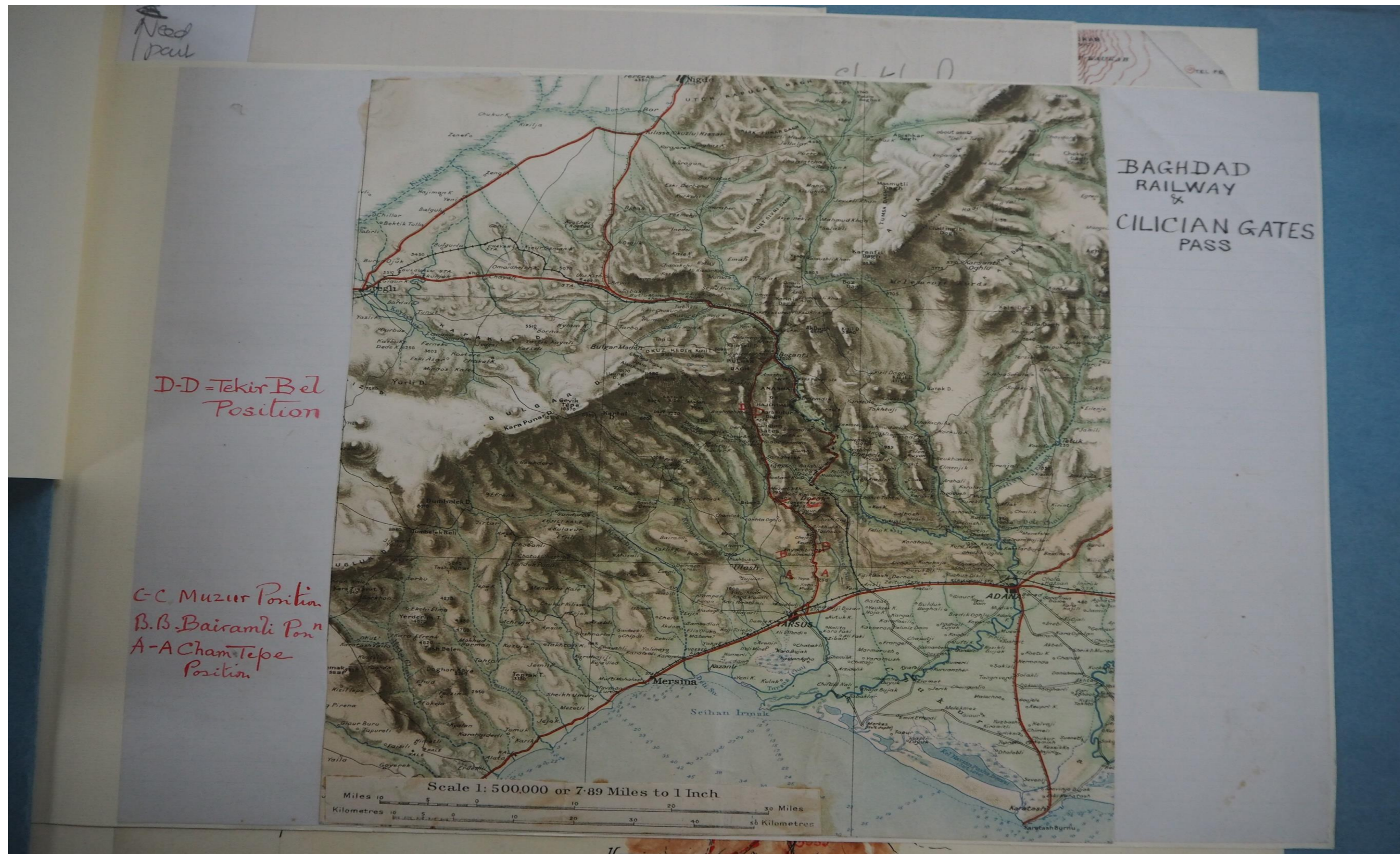
güzel bir örnek olmaktadır. Aynı katalogdaki bir başka krokide de Hicaz Demiryolunun Suriye, Şam, Lübnan, Hayfa ve Yafa Limanı bağlantısı gösterilmektedir ki örneğin Yafa Limanı imparatorluğun en hareketli limanlarından biridir.<sup>16</sup> 1862 ile 1897 yılları arasında limana gelip giden toplam yükü 9 milyon 186 bin 596 tonluk 15 bin 163 adet geminin yarattığı ithalat-ihracat hacmi 3 milyon 258 bin 777 sterlin olarak kaydedilmiştir (Avcı, 2015, S.30/2: 392). Bir başka vesikada ise Beyrut-Şam araba yolu, Beyrut demiryolu, buradaki askeri hatlar ve bunların bağlantıları yer almaktadır ki demiryolları ve araba yolunun rıhtıma kadar getirildiği görülmektedir.<sup>17</sup> Beyrut Liman ve Rıhtım İşletmesi'nin gerek öncesinde ve gerekse de sonrasında, Beyrut'taki pek çok bayındırlık faaliyetlerinin de Fransız sermayesi ile yapıldığı ve adeta kentsel bir dönüşüm gerçekleştirildiği görülmektedir Elbette tüm bu durumlar Beyrut'un Fransız etki alanına girmesinin bir neticesidir (Geyikdağı, 2011, C.12, S.13: 550-554).

---

<sup>16</sup> TNA. MFQ. 1/442/4

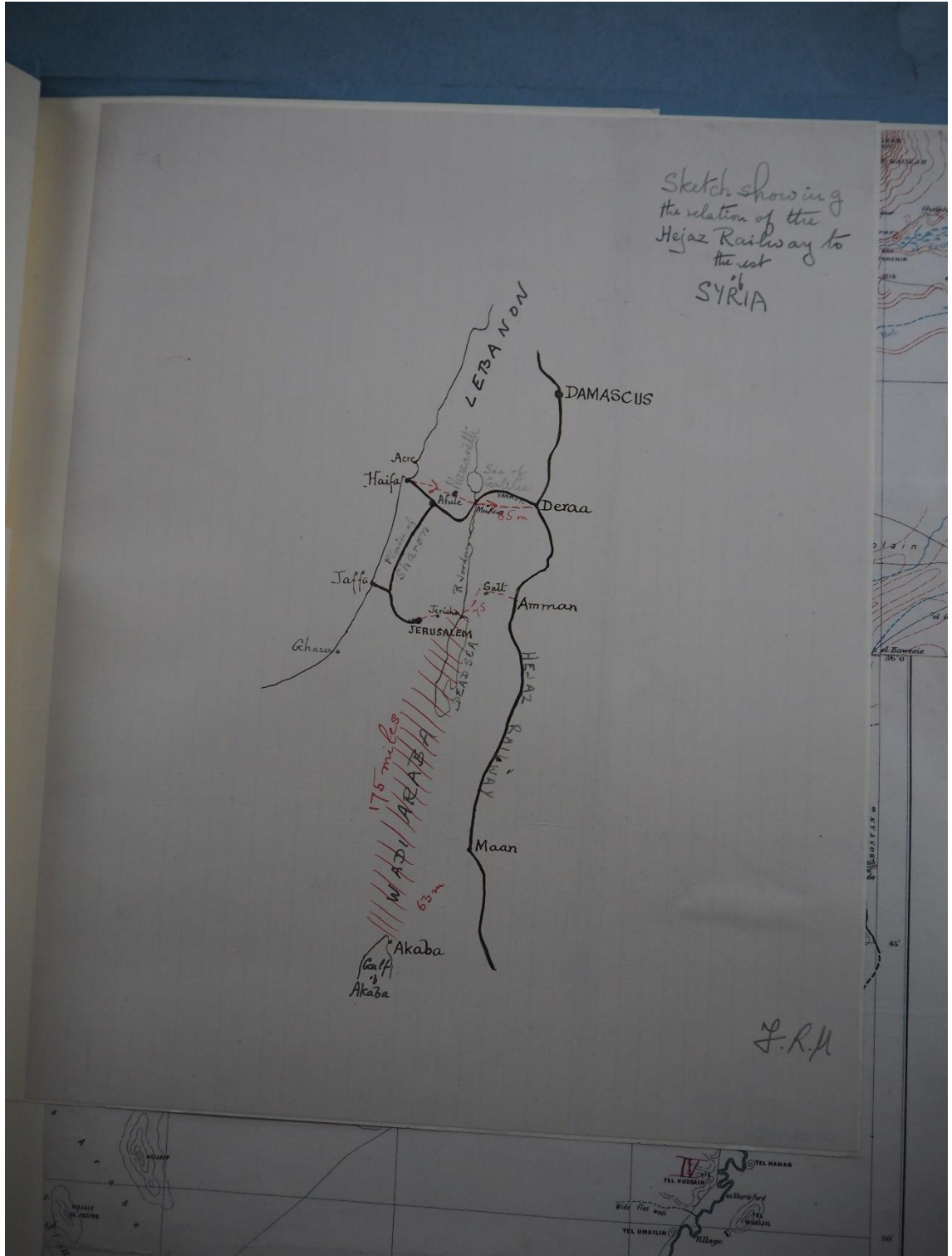
<sup>17</sup> TNA. MFQ. 1/442/22

Harita 1: Bağdat Demiryolu Projesi Gülek Boğazı (1917'de tanzim edilen rapordan)<sup>18</sup>



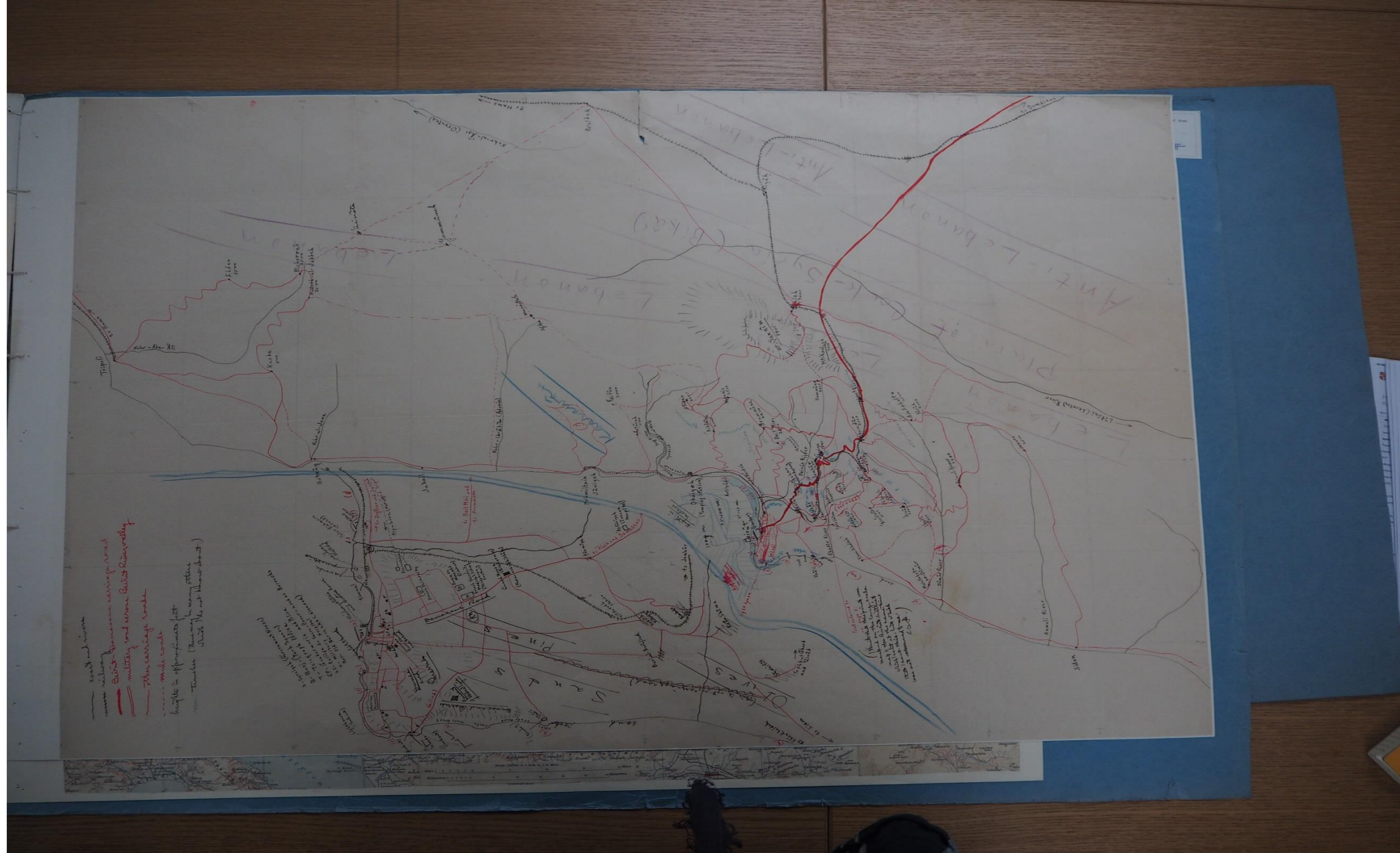
<sup>18</sup> TNA. MFQ. 1/442/1

**Harita 2: Hicaz Demiryolu Projesi Suriye, Şam, Lübnan, Hayfa ve Yafa Limanı Bağlantısı (1917'de tanzim edilen rapordan)<sup>19</sup>**



<sup>19</sup> TNA. MFQ. 1/442/4

Harita 3: Lübnan-Beyrut Demir ve Araba Yolları ile Bazı Önemli Noktaları Gösterir Kroki<sup>20</sup>



<sup>20</sup> TNA. MFQ. 1/442/22

Şimdi bunların daha anlamlı bir hal alması için ticaret konusuna geri dönüldüğünde, ortaya çıkan tablonun artışı kanıtlar nitelikte olduğu görülür. Üstelik 1838 Antlaşması'nın gerek öncesinde ve gerekse de takip eden dönemlerde Osmanlı İmparatorluğu'nun sınırlarının daraldığı düşünülürse ithalat ve ihracat hacminin artması oldukça dikkat çekicidir. Aşağıda verilen tabloda bu durum rahatlıkla gözlemlenebilmektedir:

**Tablo 4. Onar Yıllık Dilimlerle Ortalama Olarak Osmanlı İthalat-İhracat Hacmi (Sterlin)**

Yıllar	İhracat (free on board)	İthalat (cost insurance and freight)
1830	3.700.000	5.300.000
1840	4.700.000	5.200.000
1850	7.800.000	8.900.000
1860	11.100.000	13.700.000
1870	17.400.000	22.500.000
1880	14.300.000	15.800.000
1890	17.100.000	19.400.000
1900	19.500.000	18.400.000
1910	26.000.000	39.200.000
1913	28.400.000	39.400.000

Pamuk, 1995:25; Pamuk, 2018:150

Şevket Pamuk, 1840'ta 4,7 milyon sterlin olan ihracat hacminin 1913'te 28,4 milyon sterline çıktığını bunun da cari fiyatlar baz alındığında ihracatta ortalama 5 kat artışa denk geldiğini kaydeder.<sup>21</sup> Buradan anlaşılıyor ki imparatorluğun ihracat hacmi 1870'lere kadar (onar yıllık periyodlar baz alındığında) sürekli artmıştır. 1856 Kırım Savaşı'nda dahi bunun devamlılığı gözlemlenmektedir. Ancak 93 Harbi'nin hem ithalat hem de ihracat hacminde önemli bir etkisi olduğu görülmektedir. 1870-1880 arasında ihracat hacminde 3,1 milyon, ithalat hacminde ise 6,7 milyon sterlin gerileme olduğu yukarıdaki tablodan da anlaşılmaktadır.

Osmanlı topraklarına ne tür malların girdiği ya da Osmanlı topraklarından Avrupa'ya ne tür hammaddelerin gittiğine veya gerçekleştirilen bu trafik vasıtasıyla devletin elde ettiği gümrük gelirine yönelik pek çok ayrıntılı döküm bulunmaktadır. Bunlardan ilki Nezaret-i Umur-ı Ticaret ve Nafia'ya bağlı bir birim olan İstatistik-i Umumi İdaresi'nin 1313r

<sup>21</sup> Artışı daha iyi anlamak adına 1884-1914 yılları arasında 1 İngiliz poundu 1,10 Osmanlı lirası yaptığını da göz önünde bulundurmak gerekmektedir (Pamuk, 2018: 162).

senesine ait olan genel istatistik dökümüdür. Bu kaynaktan elde edilen bilgilere göre; imparatorluğun 1878 Mart ayından 1894'ün sonuna kadar toplam değeri 208 milyon 788 bin 881 lira olan malın ihracatından elde ettiği vergi gelirinin 2 milyon 560 bin 912 lira olduğu; toplam değeri 358 milyon 778 bin 752 lira olan malın ithalatından elde ettiği vergi gelirinin ise 26 milyon 836 bin 703 liraya denk geldiği anlaşılmaktadır (*İstatistik-i Umumi*, 1316h: 109). Bu rakamlar, yeni gümrük vergisi ayarlamalarının ithalattan elde edilen vergi geliri ile ihracattan elde edilen vergi geliri arasında yarattığı uçurum hakkında önemli fikirler vermektedir:

**Tablo 5. 1878-1895 Arası İhracatı ve İthalatı Yapılan Malın Toplam Değeri ve Alınan Vergi Miktarı (lira)**

İhracat		İthalat	
Nominal Değer	Vergi Miktarı	Nominal Değer	Vergi Miktarı
208.778.881	2.560.912	358.778.752	26.836.703

*İstatistik-i Umumi*, 1316h'den hesaplanarak

Yukarıdaki tablodan da anlaşılacağı üzere ithalat ve ihracat hacmi ve bundan elde edilen gümrük vergisinin değeri üzerinden basit bir hesaplama yapıldığında imparatorlukta 149 milyon 999 bin 871 lira gibi çok büyük bir dış ticaret açığının yanında 24 milyon 275 bin 791 liralık bir vergi farkının varlığı görülmektedir. On yedi yıl içerisinde dış ticaret ve ithalat-ihracat vergi dengesi üzerinde bu denli bir açığın olması tartışmaya açık bir konudur. Bundan dolayıdır ki; devlet istatistik verilerinin sağlıklı olmadığı yönündeki görüşlere de değinmek gerekmektedir. Bu konu hakkında Vedat Eldem, ekonomi bilimine göre bu denli büyük bir dış ticaret açığında devletin altın stokunun erimesi gerektiğini ancak bunun tam tersi biçimde hem altın stokunun arttığını hem de cari fiyatların istikrarının korunduğunu kaydetmektedir. Bunu da Osmanlı lirasının 1907-1914 yılları arasında Fransız frangı ve İngiliz sterlini karşısındaki borsa rayicine dayandırmaktadır. Buna ek olarak bazı gelirlerin dış borçlara endekslenmesinden dolayı resmi istatistiklerde yer olmadığını da eklemektedir (Eldem, 1970: 179-180,183-184). Şevket Pamuk ise resmi istatistik dökümlerinde ihraç edilen malın değerinin piyasa fiyatlarından düşük gösterilirken ithal edilen malın değerinin yüksek gösterilmesi yönünde bir hatanın yapıldığını vurgulamaktadır. Bunun da Balta Limanı Antlaşması ile gümrük vergilerinin

belirlenmesi amacıyla oluşturulan resmi fiyat listelerinin 1861 yılından sonra bir daha güncellenmemesine rağmen 1878 yılında eldeki son listelerin kullanılmasıyla cari fiyatlarla istatistik dökümleri arasında %18'lik bir farka yol açtığını savunmaktadır (Pamuk, 2018: 21-22; Pamuk, 1995: 10). Bu iki önerme de doğrudur. Eldem'in ifadesiyle tediye muvazenesine dayanarak bir takım gümrük vergi muafiyetleri üzerine yaptığı hesaplamalar ve Pamuk'un ifade ettiği gibi eldeki son fiyat listelerinin kullanılması, bu tarz bir tablonun oluşmasını sağlamıştır.<sup>22</sup> Öte yandan yine Şevket Pamuk'un Osmanlı İmparatorluğu'ndan Britanya'ya ihraç edilen ürünlerin yerli dökümleri ile İngiliz ithalat istatistiklerini karşılaştırdığı bazı hesaplamaları baz alınacak olursa, ortaya çıkan dalgalanmalar da yerli kaynakların güvenilirliği konusunda ihtiyatlı davranmak gerektiğini kanıtlar niteliktedir (Pamuk, 1995: 10-11). Ancak resmi istatistiklerin belli bir fiyat listesine göre hazırlanmalarından dolayı kendi içerisinde tutarlı oldukları; bu açıdan ithalat-ihracat dengesinden ziyade gümrük vergi gelirleri dengesi üzerinde (oransal olarak) fikir verdikleri söylenebilir.

Resmi fiyat listeleri, yeni gümrük düzenlemelerindeki vergi oranını saptamak için çıkarıldıklarından dolayı yine yukarıda bahsedilen resmi istatistik dökümünden örnek verilecek olursa; 1897 yılında Osmanlı topraklarında üretilen her türlü zirai ve sınai ürünün parasal değeri ve çıkış yaptıkları gümrüğe göre ihracatından elde edilen vergi gelirlerine (ad valorem) ulaşılabilir.<sup>23</sup> Bu veriler, kendi listesi içerisinde değerlendirildiğinde, Osmanlı gümrük merkezlerinin önemi hakkında belli bir oranda fikir vereceği düşünüldüğü için aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

<sup>22</sup> 1861 fiyatları için bkz. (1862). *Tariff Concluded Between :Great Britain and Turkey Preceded by the Treaty of Commerce Signed at Kanlidja April 29<sup>th</sup> 1861*. Constantinople: Office of the Levant Herald, s.8-87

<sup>23</sup> Tablo 6.

**Tablo 6. 1897 Yılında Osmanlı Topraklarında Üretilip İhraç Edilen Malın Değeri ve Elde Edilen Gümrük Geliri (kuruş)**

Bağlı Bulunan Gümrük	Malın Değeri	Elde Edilen Gümrük Vergisi (ad valorem)
İstanbul ve İstanbul'a Bağlı Gümrükler	258.484.709	2.330.679
İzmir	501.613.111	4.514.518
Beyrut	142.299.115	1.280.742
Selanik	95.172.887	856.563
Bağdat	80.514.564	840.442
Trablusgarp	34.524.415	222.293
İskenderun	73.693.776	663.244
Trabzon	67.736.762	609.728
Preveze	17.287.776	155.590
Cidde	2.972.445	26.814
Yemen	26.868.776	331.819
Girit	31.357.138	282.258
İşkodra	9.521.068	89.180
Erzurum	3.803.766	63.105
Edirne	29.530.222	265.772
<b>Toplam</b>	<b>1.375.380.530</b>	<b>12.532.747</b>

*İstatistik-i Umumi*, 1316h: 109

Bu tablodan anlaşıldığı üzere imparatorluğun en önemli ihracat kapısı şaşırtıcı bir şekilde İzmir Limanı olmuştur. İzmir gümrüğünde 501 milyon 613 bin 111 kuruşluk malın ihracatından 4 milyon 514 bin 518 kuruş vergi alınmıştır. İzmir Limanı'nı takip eden İstanbul'da ise 258 milyon 484 bin 709 kuruşluk ihracatın vergi getirisi 2 milyon 330 bin 679 kuruştur. Üçüncü sıradaki Beyrut'un ihracat değeri ise 142 milyon 299 bin 155 kuruştur ve bu ihracattan 1 milyon 280 bin 742 kuruş vergi elde edilmiştir. İhracattan elde edilen brüt gelirin 14 milyon 199 bin 262 kuruş olduğu hesaba katılırsa sadece İzmir, İstanbul ve Beyrut'tan Avrupa'ya ihraç edilen malların imparatorluk ihracat hacminin yarısını karşıladığı anlaşılmaktadır.<sup>24</sup> Yapılan daha güncel hesaplamalara göre 1907 yılında Beyrut Limanı'nın ticaret hacmi tüm imparatorluğun ticaret hacminin %11'lik kısmını oluşturmaktadır (Shaw ve Kural-Shaw, 2003, C.2: 236-238; Quataert, 2004: 949). Bu çok ciddi bir rakamdır. Yine güvenilir hesaplamalara bakıldığında, 1819-1912 yılları arasında Trabzon, Samsun, İzmir, Mersin ve İskenderun gibi diğer önemli limanların toplam ihracat hacminin yaklaşık olarak 1 milyon 400 bin sterlinden 8 milyon

<sup>24</sup> Bir sene zarfında elde edilen vergi gelirleri için bkz. *İstatistik-i Umumi*, 1316h: 115



600 bin sterline yani altı kattan biraz daha fazla yükseldiği kaydedilir ki sadece Trabzon ve İzmir limanlarının imparatorluk ticaretinin %24'ünü karşıladığı hesaplanmıştır (Pamuk, 1995: 33). Aşağıda Charles Issawi'nin, Fransız ve İngiliz konsolosluk raporlarından da faydalanarak hazırladığı ve 1830-1913 yılları arasında Doğu Akdeniz'in önemli liman bölgelerinin tonaj cinsinden ticaret hacmini gösterdiği tablo yer almaktadır:

**Tablo 7. Doğu Akdeniz Limanlarının Ortalama Ticaret Hacmi: 1830-1913 (bin ton)**

	1830	1860	1890	1913
<b>İstanbul</b>			800	4.000
<b>İzmir</b>	100	600	1.600	2.200
<b>Beyrut</b>	40	400	600	1.700
<b>Trabzon</b>	15	120	500	
<b>İskenderiye</b>	140	1.250	1.500	3.500
<b>Cezayir (Algir, Vahran, Annaba, Bicaye, Skikda, Arzev)</b>	20		1.400	9.700
<b>Basra</b>	10		100	400
<b>Fas (El Cedide, Kazablanka, Safi, Kenitra, Agadir, Tanca, Ceuta)</b>	25	100		500
<b>Tunus (Susa, Safakes)</b>	20		400	1.400

Issawi, 1982: 48

İmparatorluk dış ticaretinin en önemli talibi şüphesiz Britanya'dır. 1870'lere değin Osmanlı topraklarına giren Britanya menşeli ürünler ithalatın ana maddesi olmuştur. Keza buğday, arpa, pamuk ve ipek gibi ham ürünlerin de Osmanlı topraklarından dışarıya çıkan ürünler arasında başı çektiği ve bu ticarete İstanbul ile İzmir Limanı'nın en etkili limanlar olduğu görülmektedir. Örneğin; 1863, 1864, 1865 ve 1866 yıllarında İzmir Limanı'ndan toplam değeri 5 milyon 540 bin 142 sterlin olan 141 bin 515 balya pamuğun Avrupa'ya ihraç edildiği kaydedilir. Rakamın bu kadar büyük olmasında elbette eyaletler arası Amerikan İç Savaşı'nın (1861-1865) etkisi de muhakkaktır (Kurmuş, 2004: 167).

1880'den sonra ise diğer devletlerin de pastadaki payını arttırdığı görülür. Örneğin 1878-1913 yılları arasında Osmanlı topraklarına İtalya'dan yapılan yıllık ithalat 7,4 kat; Almanya'dan yapılan yıllık ithalat da neredeyse 11 kat artış göstermiştir. Üstelik Almanya ihracat konusunda da fazlaca atılım gösteren bir devlettir. Bunda endüstrileşmenin ve demiryolu imtiyazlarının etkisi şüphesizdir (Issawi, 1980: 78-86). Aşağıdaki tabloda Britanya, Fransa, Almanya, Avusturya, İtalya ve Birleşik Devletlerin Osmanlı İmparatorluğu dış ticaretindeki yerleri yüzdesel olarak gösterilmiştir:

**Tablo 8. Britanya, Fransa, Almanya, Avusturya, İtalya ve Birleşik Devletleri'n Osmanlı Dış Ticaretindeki Yeri (%)**

	İthalat			İhracat		
	1878-1880	1899-1901	1911-1913	1878-1880	1899-1901	1911-1913
<b>Britanya</b>	45	35	21	39	35	23
<b>Fransa</b>	16	11	9	31	28	19
<b>Almanya</b>	0,3	3	11	0	4	6
<b>Avusturya</b>	14	20	8	4	3	4
<b>İtalya</b>	3	6	7	1	4	3
<b>B.Devletler</b>	2	0,4	3	1	3	6

Issawi, 1980: 79

1905-1914 yılları arasında imparatorluk dış ticaretinin mahiyeti genel itibariyle gıda, giyim ve yakıt gibi temel ihtiyaç maddeleri üzerinden gruplandırılırsa ortalama olarak 10 milyar 750 milyon kuruşluk bir ithalat hacmi ortaya çıkmaktadır (Eldem, 1970: 181). Bu noktada da yukarıdaki tablolara bakıldığında Osmanlı topraklarının temel ihtiyaçlarını sırasıyla Britanya, Avusturya, Fransa ve Almanya devletlerinin karşıladığı görülür. Buna karşılık imparatorluktan Avrupa'ya ihraç edilen mallar konusunda ise genel itibariyle şöyle bir tablo ortaya çıkmaktadır:

**Tablo 9. Osmanlı İmparatorluğu'ndan Avrupa'ya İhracı Yapılan Başlıca Ürünler (ton)**

	1885-6	1895-6	1905-6	1909-10	1911-12	1913-14
<b>Tütün</b>	11.500	11.800	21.600	31.900	38.500	23.300
<b>Üzüm</b>	75.000	84.000	77.000	59.000	41.000	69.000
<b>Ham İpek</b>	460	750	1.020	1.520	1.320	1.180
<b>Fındık</b>	12.300	14.100	14.700	14.300	15.000	16.000
<b>Pamuk</b>	10.500	11.400	10.900	18.700	17.900	23.500
<b>Arpa</b>	20.000	142.000	136.000	64.000	259.000	150.000
<b>Yapağı</b>	8.900	16.200	13.000	6.400	13.700	11.200
<b>Tiftik</b>	3.940	4.750	5.230	5.880	4.380	4.610
<b>İpek Kozası</b>	730	1.350	2.350	1.070	2.450	1.270
<b>Afyon</b>	559	441	435	344	306	692
<b>Susam</b>	8.600	24.000	248.000	11.200	18.100	10.500
<b>Yumurta</b>	420	2.640	12.200	18.500	16.600	14.800
<b>Zeytinyağı</b>	13.100	12.200	12.800	10.700	11.000	7.000
<b>Palamut</b>	51.000	73.000	72.000	73.000	41.000	55.000
<b>Buğday</b>	61.000	26.000	25.000	7.000	56.000	14.000
<b>Simli Kurşun</b>	2.000	4.600	11.400	12.800	11.500	14.000
<b>Ham Bakır</b>	600	540	920	1.360	1.070	1.040
<b>Krom</b>	3.500	8.800	20.200	17.700	17.500	29.100
<b>Borasit</b>	4.000	6.000	12.900	15.300	13.400	21.500
<b>Toplam</b>	<b>288.109</b>	<b>444.570</b>	<b>670.455</b>	<b>370.674</b>	<b>579.726</b>	<b>467.692</b>

Eldem, 1970: 182-183; Pamuk, 1995: 37-47

Tütün konusunda burada ayrı bir parantez açmak gerekmektedir. Bilindiği üzere, Aralık 1881 “Muharrem Kararnamesi” ile bir kısım gelirler Osmanlı İmparatorluğu'nun borçlarının ödenmesine yönelik olarak ayrı tutulmuştur. Bunlar Kıbrıs'ın vergi gelirleri, tömbeki resmi yani nargile tütünü vergisi, Tersane Konferansı (1876) ve Berlin Antlaşması (1878) ile belirlenen özerklik ilkeleriyle alakalı olan Şarki Rumeli resmi ve Bulgar Prenslığı resmi ile Karadağ, Bulgaristan, Yunanistan ve Sırbistan'ın Duyûn-ı Umûmiye nezdinde Osmanlı Devleti'ne ödemek zorunda olduğu ücretlerdir. Öte yandan Tuz, damga resmi, müskirat resmi yani alkollü içecek vergisi, ipek öşrü ve balık resmi gibi gelirler de doğrudan doğruya Duyûn-ı Umûmiye Meclisi'ne bağlanmıştır (du Velay, 1978: 301). 1884 yılında tütün gelirleri ise şirketleştirilerek “Müşterekü'l Menfaa İnhisar-ı Duhan-ı Devlet-i Aliyye-i Osmaniye: La Régie Co-interessée des Tabacs de l'Empire Ottoman” şirketine tahsis edilmiştir. Reji İdaresi, tütün ile alakalı her türlü gelir üzerinde hak sahibidir; ancak Lübnan ve Girit'in mürur resimleri bundan hariç tutulmuştur (Doğruel ve Doğruel, 2000: 66; du Velay, 1978: 327). Bu da Lübnan ve Girit gümrükleri üzerinde el değiştiren ürün için ödenmek zorunda olan verginin rejiden hariç tutulduğu anlamına gelmektedir.

Reji İdaresi'nin 1884 yılından 1901 sonuna kadar elde ettiği toplam gelir 33 milyon 943 bin 445 lira iken yaptığı toplam masraf 31 milyon 243 bin 71 liradır (du Velay, 1978: 331). Buradan hareketle, Osmanlı İmparatorluğu topraklarında gerçekleştirilen tütün ziraatı üzerinde mutlak bir otoritesi olan rejinin, ilk on yedi yıl içerisindeki toplam 2 milyon 700 bin 374 liralık karının aslında oldukça düşük olduğu yorumu yapılabilir. Elbette bunda tütünün ihracatı üzerindeki serbestinin yanında bu ticaret serbestisinin doğurduğu kaçakçılık meselesinin de etkisi büyüktür. Kayıt dışı ve bandrolsüz ürünün el altından piyasaya sürülmesinin yanında kaçakçılığı engellemek için istihdam edilen kolcuların ve rıhtımlarda alınan önlemlerin önemli bir masraf yaratması gayet doğaldır (du Velay, 1978: 331). Öte yandan, 1904'te Kavala'da tütün işçileri ve Selanik'te Tütün Rejisi işçileri; 1906'da İstanbul'da Tütün Rejisi İşçileri; 1908'de Cibali, Selanik, Kavala ve Drama'da Tütün Rejisi İşçileri ile Samsun'da tütün ticarethane ve atölye işçileri; 1910'da yine İstanbul'da Tütün Rejisi işçileri; 1911'de Selanik, Cibali ve İskeçe'de Tütün Rejisi İşçileri; 1912'de Drama ve İstanbul'da Tütün Rejisi işçileri; 1915'te Selanik'te Tütün Rejisi işçileri ve 1919'da İstanbul'da yine Tütün Rejisi işçileri tarafından gerçekleştirilen pek çok grevin de genel hasılat üzerindeki negatif etkisi yadsınamaz bir gerçekliktir (Güzel, 1985, C.3: 805-822; Makal, 1997: 244-247; Yıldırım, 2013: 236-240).<sup>25</sup>

---

<sup>25</sup> Osmanlı İmparatorluğu'nda işçi hareketlerinin ortaya çıkışı için Bkz. Yazıcı, 1996: 90-108

## 2.2. MEMALİK-İ ŞAHANE RIHTIMLARINDA KUMPANYALAR

Buraya kadar ana hatlarıyla anlatılmaya çalışılan Osmanlı ticari düzeninde, limanların işleyiş yapısı bir muammanın varlığına işaret etmektedir. Bu muamma ilgili tüm tarihçilerin mutabık olduğu üzere ticareti yapılan mamulün hangi aracılıkla ve hangi gemiyle taşındığı; daha doğrusu geminin hangi sancağı taşıdığı konusundadır. Burada ayrı bir parantez açmak gerekiyor. Zira Osmanlı İmparatorluğu'nda deniz taşımacılığı, Tanzimat'tan sonra Avrupalı ve bazen de Osmanlı, özel teşebbüsler aracılığıyla yürütülmekteydi. Sultan Abdülaziz'in girişimlerinin nihayeti olan İdare-i Mahsusa da (önceleri İdare-i Aziziye) bunlardan biriydi ve yüzyılın sonuna doğru Mısır da dahil olmak üzere aktif olarak 95 adet (muhtemelen pek çoğu satın alınmak suretiyle Osmanlı bandıralı yapılan) gemi tabir olunur deniz aracına sahip olduğu kaydedilmektedir (Shaw ve Kural-Shaw, 2003, C.2: 228). 1843'te kurulan Hazine-i Hassa Kumpanyası ise hem yük hem de yolcu taşıyan bir Osmanlı şirkettir ve Osmanlı bandıralı gemi mevcudunu arttırmaya ve Osmanlı sularında yabancı hegemonyasını kırmaya çalışması açısından önemlidir (Terzi, 2000: 88-89; Terzi, 2005: 147-155; Düzcü, 2012: 164-166). Öte yandan faaliyet alanı Boğaziçi ve Marmara olan ve 1851'de İstanbul'da kurulan bir şirket olan Şirket-i Hayriye ise Osmanlı İmparatorluğu'nda özel olarak yolcu taşımacılığı alanında faaliyet gösteren ilk anonim şirket olmasıyla oldukça dikkat çekmektedir (Tutel, 1997: 13-22). 1864 yılında 16 vapuru olduğu kaydedilen şirkette bu sayı 1896 yılında 46'ya çıkmıştır. 1914 yılında da 46 vapura sahip olduğu belirtilir. Ayrıca şirketin 1853-1913 yılları arasındaki geriye dönük bilançosu incelendiğinde sadece 4 kez açık verdiği görülmektedir. Elde ettiği net kar olarak 1877-1878 döneminde 716 bin 604 kuruş; 1878-1879 döneminde 1 milyon 63 bin 853 kuruş; 1883-1884 döneminde 168 bin 67 kuruş ve son olarak 1897-1898 döneminde 468 bin 938 kuruş gibi rakamlar bir önceki döneme göre açık olarak kaydedilmiştir. En karlı dönemi ise 1870-1871 dönemidir ve 4 milyon 669 bin 14 kuruş net kar elde etmiştir (*Boğaziçi Şirket-i Hayriye Tarihçe*, 1330r:43-56; *Chirket-i-Hairié Annuaire*, 1914: 3-21). Şirket vapurlarının pek çoğunun, 1911'de Trablusgarp Savaşı ve 1912'de Balkan Savaşı'nda orduya dahil edilmesi de Türk Harp, Deniz ve Denizcilik tarihi açısından ayrıca önemlidir (Öndeş, 2013: 56).

Bu şekilde Şirket-i Hayriye'den sonra, Memalik-i Şahane rihtimlerinde birbiri ardına eşya ve yolcu taşıyan pek çok kumpanya kurulduğu görülür. İzmir Körfez Vapur, Şirket-i

Hayriye-i Hamidiye, Haliç Vapurları, İttihat Seyrüsefaini, Hilal Anonim Vapur, Hüdavendigâr Osmanlı Seyrüsefer Anonim, Adalar Vapur, Haliliye Vapur, Nakliyat-ı Umumiye Osmanlı Anonim, Ticaret-i Berriye ve Bahriye Osmanlı Anonim, Gümüşçüyan, Pandeli, Hacı Mustafa Bey, Rasim Bey, Trabzonlu Hasan ve Ortakları, Toma Fotyadis ve Ayvatoğlu Haralalambo gibi pek çok dış ticaret ve armatür kumpanyaları kurulmuştur ve bunların bazılarının ne kadar sermaye ile nerede kuruldukları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:

**Tablo 10. Memalik-i Şahane Rıhtımlarında Yerli Kumpanyalar**

Şirketler	Kurulduğu Sene	Kurulduğu Yer	Sermayesi (lira)
Şirket-i Hayriye Osmanlı Anonim Şirketi	1851	İstanbul	200.000
İzmir Körfez Vapur Osmanlı Şirketi	1883	İzmir	50.000
Şirket-i Hayriye-i Hamidiye	1906	İstanbul	75.000
Haliç Vapurları Şirketi	1909	İstanbul	150.000
İttihat Seyrüsefain Anonim Şirket-i Osmaniyesi	1911	Selanik	250.000
Hilal Osmanlı Anonim Vapur Şirketi	1911	İstanbul	50.000
Hüdavendigâr Osmanlı Seyrüsefer Anonim Şirketi	1911	Bursa	20.000
Ticaret Osmanlı Anonim Şirket-i Umumiyesi	1912	İstanbul	20.000
Adalar Kumpanyası	1913	İstanbul	
Haliliye Vapur Şirketi	1913		
Şirket-i Ticariye Sınaiye ve Maliye	1913	İstanbul	100.000
Nakliyat-ı Umumiye Osmanlı Anonim Şirketi	1915	İstanbul	22.000
Terakki-i Ticaret Anonim Şirketi	1916	İzmit	10.000
Nakliyat-ı Umumiye Osmanlı Anonim Şirketi	1916	İstanbul	22.000
Vesait-i Nakliye Osmanlı Anonim Şirketi	1916	İstanbul	50.000
Ticaret-i Berriye ve Bahriye Osmanlı Anonim Şirketi	1917	İstanbul	50.000
Milli İnşaat-ı Bahriye Osmanlı Anonim Şirketi	1917	İstanbul	100.000
İzmir İhracat ve İthalat Anonim Şirketi	1917	İstanbul	200.000

Eldem, 1970: 167; Öndeş, 2013: 56-58; Yılmaz, 2011: 80-435

Görüldüğü üzere XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren, Osmanlı rıhtımlarında büyük çoğunluğu İstanbul merkezli olmak üzere pek çok yerli armatür kumpanyaları faaliyet göstermektedir. Ancak esas anlamda, Osmanlı limanlarında yolcu, eşya ve posta taşıyan; imparatorluk dış ticaretinde ilgili devletlerle deniz nakliyesi işini yürüten şirketler, yabancı kökenli şirketlerdir. Hatta bu şirketlerin imparatorluk rıhtımlarında yerli şirketlere nazaran daha aktif oldukları yorumu da yapılabilir. Osmanlı İmparatorluğu'nda

Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz limanlarında faaliyet gösteren ve ağırlıklı olarak İngiliz ve Fransız yabancı iştiraklerin bazıları ise şu şekildedir:

**Tablo 11. Memalik-i Şahane Rıhtımlarında Yabancı Kumpanyalar**

Kurulduğu Sene	Şirketin Adı	Şirketin Kökeni
1822	Peninsular&Oriental Navigation Company	Britanya
1828	Orient Steam Navigation Company	Britanya
1829	Donaudampfschiffahrtsgesellschaft	Avusturya
1833	Lloyd Austriaco	Avusturya
1835	Compagnie des Mesagerie Maritimes	Fransa
1836	Nouvelle Société Maritime de Navigation a Vapeur	Fransa
1836	Compagnie Marseillaise	Fransa
1840	Compagnie de Navigation Commerce	Fransa
1844	Papayanni Lines	Yunanistan
1847	Hapag Lloyd	Almanya
1851	Société Continent des Bateaux a Hélice	Belçika
1856	Russkoye Obschestvo Parokhodstva i Torgovli	Rusya
1857	Norddeutscher Lloyd	Almanya
1858	Khedivial Mail Steamship&Graving Dock Company	Mısır
1871	Trinacia	İtalya
1873	Compagnie Royale Neerlandaise des Vapeurs du Levant	Hollanda
1873	Ellerman Line	Britanya
1881	Societa Nazionale di Servizi Marittimi	İtalya
1889	Deutsche Levante Linie	Almanya

Nemlioğlu-Koca, 2017, C.7, S.3: 167-170

Bilindiği üzere Osmanlı İmparatorluğu'nda şirketler vasıtasıyla gerçekleştirilen dış ticaretin tarihi XVI. yüzyılda Elizabeth dönemi Britanyası'nda kurulan ve kapatılana kadar Anglo-Türk Ticaret Tarihi'nin çok büyük bir kısmını kapsayan Levant Company'ye (başlarda Turkey Company) kadar götürülmektedir (Epstein, 1908: 16-25). Bu şekilde Levant Company'nin 1821'de kapatılmasını takiben ortaya çıkan açıklıkta pek çok girişimcinin Doğu Akdeniz'deki bu boşluğa hücum ettiği yukarıdaki tablolarda<sup>26</sup> da izaha çalışılmıştır. (Öndeş, 2013: 27). Osmanlı sularında yabancı teşebbüslerin sayısındaki fazlalığın birkaç nedeni olabilir. Bunlar elbette yukarıda açıklanmaya çalışılan endüstriyel ve teknolojik atılımların çağa yansımalarının yanında Osmanlı gümrüklerindeki serbestlik anlayışı ve özellikle 1856 Paris Antlaşması neticesinde Karadeniz'in tarafsızlaştırılarak Boğazlarda savaş gemilerine geçiş izninin olmamasıdır. Tüm bu süreç, bütünü itibariyle, imparatorluk için olumsuz bir durum teşkil etse de

<sup>26</sup> Bkz. Tablo 10 ve Tablo 11

ticarete usulen kısmi bir güven ortamı yaratmıştır. Ancak şurası açıktır ki; Osmanlı İmparatorluğu ile Avrupa arasındaki ticaret hacmi büyüdükçe ve buharlıların etkisi görüldükçe Doğu Akdeniz sularındaki trafik de büyümüştür. Aşağıdaki tablo, resmi istatistiklere göre 1888-1894 yılları arasında Osmanlı limanlarına girip çıkan gemilerin niteliği ve tonajını göstermesi açısından önemi haizdir:

**Tablo 12. 1888-1897 Arasında Osmanlı Limanlarına Giren Ticaret Gemileri Tonaj ve Sayıları**

Yıllar	Yelkenli Gemiler		Buharlı Gemiler (vapur)		Toplam	
	Tonaj(x1000)	Adet	Tonaj	Adet	Tonaj(x1000)	Adet
1888	778,234	46.531	711,882	1.548	1.490,116	48.079
1889	892,996	41.536	883,569	2.048	1.776,565	43.484
1890	822,774	42.393	1.041,676	2.158	1.864,45	44.551
1891	810,831	40.224	1.058,148	2.055	1.868,979	42.279
1892	814,259	38.214	1.099,763	2.102	1.914,022	40.316
1893	767,520	44.313	1.321,152	2.801	2.088,672	47.114
1894	889,162	41.990	1.641,670	3.314	2.531,832	45.304
1895	842,109	38.331	1.710,293	3.782	2.552,402	42.113
1896	831,978	37.894	1.756,497	3.806	2.588,472	41.700
1897	926,264	42.810	1.480,886	3.047	2.407,15	45.857

*İstatistik-i Umumi*, 1316h: 145

Bu tablodan da anlaşılacağı gibi XIX. yüzyılın sonunda Osmanlı limanlarına ticaret amacıyla gelip giden yelkenli gemilerin adet olarak ezici bir üstünlüğü olsa da buharlıların verimliliği oldukça çarpıcıdır. Ancak hem yelkenli hem de buharlı gemi adet ve tonajlarında kademeliden ziyade dalgalı bir grafik izlenmektedir. 1888 yılında 46 bin 531 adet yelkenlinin toplam tonajının ertesi yılki 41 bin 536 adet yelkenli gemiden az oluşu ve 1890 ile 1892 yıllarındaki buharlılarda da benzer bir durumun gözlemlenmesi buna örnek olarak gösterilebilmektedir. Ayrıca, yukarıda ilgili kısımlarda da bahsedildiği üzere buharlıların etkili olarak kullanılmasıyla ortaya çıkan pozitif verimin Osmanlı rıhtımlarında da yaşandığı görülmektedir. Bu açıdan özellikle XIX. yüzyılın ikinci yarısıyla beraber Osmanlı İmparatorluğu'nun yine resmi istatistiklerde yer alan ve spesifik olarak 1897 yılında Osmanlı limanlarındaki yabancı gemilerle alakalı fikir veren başka bir tablo aşağıya eklenmiştir:



**Tablo 13. 1897 Yılında Osmanlı Limanlarına Ticari Amaçla Gelen Gemilerin Ülkelere Göre Dağılımı**

Ülkeler	Buharlı	Yelkenli	Toplam
Britanya	4.627	4	4.631
Fransa	X	356	356
Almanya	478	10	188
Rusya	439	9	448
Avusturya	657	3	660
İtalya	697	15	712
Yunanistan	468	263	731
İsveç ve Norveç	99	X	99
Danimarka	60	X	60
Belçika	82	1	83
Hollanda	71	X	71
İspanya	12	X	12
Birleşik Devletler	X	1	1
Romanya	320	23	343
<b>Toplam</b>	<b>7710</b>	<b>680</b>	<b>8.395</b>

X: Kayıt yok, bilinmiyor ya da 0

*İstatistik-i Umumi*, 1316h: 146

Osmanlı limanlarında bulunan yabancı gemiler arasında Britanya bandıralı gemilerin büyük bir üstünlüğü olduğu söylenebilir. 1897 yılındaki veriler incelendiğinde Britanya Devleti'ne ait kayıtlı 8 bin 522 adet buharlı (ve motorlu) gemi olduğu düşünülürse, resmi istatistikler doğru olarak kabul edildiğinde, İngilizlerin ellerindeki buharlıların neredeyse %55'yle Osmanlı İmparatorluğu ile ticaret yaptığı görülür. Bu da ilk bölümde altı çizilen ve özel olarak Endüstri Devrimi sonrasında Britanya'da yaşanan verim artışının Osmanlı İmparatorluğu ekonomisi üzerindeki etkisi üzerindeki önermeleri doğrulamaktadır. Ancak Fransızların bin 212 adet buharlısının ne kadarını bu ticarete dahil ettiği yukarıdaki istatistik tablosundan hesaplanamamaktadır.<sup>27</sup> Osmanlı Devleti'nin 1897 yılında envanterine kayıtlı olan gemilerin niteliği ise şu şekildedir:

<sup>27</sup> Bkz. Tablo 3 ve Mitchell, 1978: 710-720'den hesaplanarak böyle bir yoruma ulaşılabilir. Ancak daha sağlıklı sonuçlar devletin resmi istatistik dökümlerinin yabancı kaynaklarla doğrulanmasıyla elde edilebilmektedir. Öte yandan aynı kaynaktan görüldüğü üzere XX. yüzyıla girerken Fransa'nın 1.272 adet buharlısı; Danimarka'nın 3.017 adet, Hollanda'nın 425 adet, İspanya'nın 163 adet, İsveç'in 2.076 adet ve Norveç'in 5.642 adet yelkenlisi bulunmaktadır.

**Tablo 14. 1897 Yılında Türk Limanlarındaki Osmanlı Sancaklı Su Araçlarının Niteliği**

	<b>Taşra</b>	<b>İstanbul</b>	<b>Toplam</b>
Yelkenli	17.289	25.521	42.810
Buharlı (Vapur)	2.003	1.044	3.047
Römorkör	X	3	3
İstimbob	X	6	6
Kayık	X	1.630	1.630
Sandal	X	1.319	1.319
Diğer	X	945	945
<b>Toplam</b>	<b>19.292</b>	<b>30.468</b>	<b>49.760</b>

X: Kayıt yok, bilinmiyor ya da 0

*İstatistik-i Umumi, 1316h: 146*

Osmanlı teşebbüslerinin sermaye eksikliğine dayalı olarak pek çok kez yetersiz kalması ve Tanzimat'ı takiben bilhassa II. Abdülhamid döneminde Osmanlı İmparatorluğu'nda yabancı sermayeli yatırımların fazlalığı; pek çok alanda yabancı sermayeli özel teşebbüslerin artmasına sebebiyet vermiştir. Bunlar arasında yukarıda bahsedilen özel teşebbüse dayanan yerli ve yabancı anonim armatür iştiraklerden başka posta-telgraf işletmeciliği, su şirketleri, kara yolu ve demiryolu tesisi ve bunların işletmeleri ile liman ve rıhtımların yapımı, onarımı ve işletilmesi de bulunmaktadır. Liman ve rıhtım işlerindeki teşebbüslerin bir kısmı yukarıdaki gibi deniz ve denizaşırı ticarete ve komisyona yönelirken bir kısmı da doğrudan doğruya liman ve rıhtımların işletilmesine yönelmiştir. Tablo 12'deki verilerden de anlaşılacağı üzere Osmanlı limanlarına ortalama olarak her yıl 837 bin 612 ton yelkenli; 1 milyon 270 bin 548 ton civarında da buharlı gemi giriş çıkışı gerçekleştirilmektedir. Bu rakamların, Avrupa'nın diğer limanlarına nazaran, yapısal olarak bakımsız ve eksiklikleri oldukça fazla olan Osmanlı limanları tarafından sorunsuz bir biçimde kaldırılması imkân dahilinde değildir. Bu açıdan, pek çok Osmanlı limanının yeniden elden geçirilmesi gündeme gelmiş; bu projelerin bir an evvel gerçekleştirilmesi için liman ve rıhtımların onarımı ve işletilmesi için özel teşebbüslere başvurulmuştur.

Mübahat Kütükoğlu, 1860 yılına değin Osmanlı İmparatorluğu limanlarının bu eksikliğine dikkat çekerken; liman ile artalanı arasındaki bağlantı sağlanabildikten sonra<sup>28</sup> Osmanlı limanlarının da modernleştirilmeye başladığını kaydetmektedir. Bu

<sup>28</sup> Bkz. sayfa 31,32,33 ve Harita 1, Harita 2 ve Harita 3

tarihten sonra İmparatorlukta çoğunlukla Fransız girişimlerle pek çok liman ve rıhtım inşasına girişildiği görülmektedir. İlk olarak 1866 yılında Varna rıhtımının yapımı özel bir teşebbüse verildikten sonra, 1867 yılında başlanan İzmir liman ve rıhtımı inşaatı Fransız Dussaud Frères şirketine, 1869'da İskenderiye Limanı inşaatı İngiliz W.B. Greenfield&Co. Şirketine, 1870 yılında Selanik rıhtımının inşaatı Edmund Bartissol yönetimindeki Société Anonyme Ottoman de Construction et Exploitation du Porte de Salonique şirketine, 1887 yılında Beyrut liman ve rıhtımının inşaatı bir şirket kurması şartıyla Yusuf Matran ve Beyrut-Şam araba yolunun Fransız ortaklarına verilmiş; 1859 yılında bir nizamname ile gündeme gelen (Seyitdanlıoğlu, 1997: 127-129) ve ilk olarak 1879 yılında başlanan İstanbul'daki çalışmaların imtiyazı Marius Michel'e ve 1898 yılında Mersin liman ve rıhtımlarının elden geçirilmesi; onarılması ve çağa uydurulması için başlanan çalışmaların imtiyazı da Tahinci Atnaş Efendi ve ortağı David de Toledo'ya verilmiştir (Kütükoğlu, 1979, S.32: 495; Bayram, 2009: 42; Hastaoglou-Martinidis, 2011: 88; Doğan, 2018: 127-128). İşte tam da bu noktada Beyrut Limanı'nın yükselişi ve Beyrut'ta yapılacak yeni rıhtımların işletilmesi mercek altına alınacaktır. Her ne kadar 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılması ve ticaret güzergahına alternatif getirmesi Beyrut'un önemini görece olarak kısıtlasa da Beyrut Limanı'nın hammadde ihracatının temel kapısı olması dolayısıyla limanın yükselişini durduramamıştır (Özveren, 1994: 85).

### 3. BÖLÜM

#### **BEYRUT LİMAN VE RIHTIM ŞİRKETİ – “Compagnie Impériale Ottomane du Port, des Quais et des Entrepôts de Beyrouth”**

Osmanlı liman kentleri üzerine yapılan çalışmalarda, Akdeniz’in coğrafi, tarihsel ve sosyopolitik sınırlarının bir bütün olarak incelenmesi; Akdeniz araştırma sahasının yalnızca geçerli bir analiz birimi değil, aynı zamanda bir birlik olduğu durumu da tekrar gözler önüne sermektedir (Kolluoğlu ve Toköz, 2015: 3). Buradan hareketle söz konusu Akdeniz coğrafyası olunca bahsedilen bu birlikte liman kentleri büyük bir önem taşımaktadır. Hatta bu liman kentlerinin devletlerin küresel ekonomi politikalarının şekillenmesinde ve XIX. yüzyılda oluşturdukları ekonomi diplomasisi üzerindeki etkisi de özellikle dikkat çekmektedir. Çağlar Keyder’in politikanın her zaman liman kentlerinin oluşumuyla paralel bir çizgi çizdiği yönündeki yorumları da bu bakımdan oldukça değerlidir. Zira XIX. yüzyılın yarattığı ekonomi algısından bağımsız bir Osmanlı İmparatorluğu düşünülmemeyeceği gibi bu algıda Doğu Akdeniz liman kentlerini yok saymak da mümkün değildir (Keyder, 2015: 17). Öte yandan yukarıda Balta Limanı Antlaşması’nın imparatorluğu sürüklediği ithalat-ihracat dengesinden hareketle; Osmanlı İmparatorluğu’nun içerisinde bulunduğu siyasi ve ekonomik bunalımın, devletin Doğu Akdeniz ekonomi politikasının da temel belirleyici unsuru olduğu görülecektir. Bu açıdan, Endüstri Devrimi’nin akabinde, Doğu Akdeniz liman kentlerinin, bu coğrafyaya ekonomik olarak egemen olan siyasal güç için yarattığı fırsatların oldukça fazla olduğu görülür. Batı uygarlıklarının Endüstri Devrimi’yle beraber Doğu Akdeniz’deki ticari faaliyetlerini arttırmaları bu açıardan da incelenmelidir. İşte tam da bu noktada, yukarıdaki demiryolları, buharlı gemiler ve rıhtımlarda faaliyet gösteren kumpanyalarla ilgili tablolara bakıldığında anlatılmaya çalışılan ekonomik ve siyasal etki daha anlamlı bir hal alacaktır. Bu noktada ilk olarak Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi’nin kurulmasından önce Beyrut Limanı’nın yükselişini sağlayan siyasi konjonktür açıklanmaya çalışılacak ve ardından şirketin tesisi ve faaliyetleri bu konjonktürde değerlendirilecektir.

### 3.1. SİYASAL DURUM ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME

Beyrut, Ortadoğu'yu dünyaya, dünyayı da Ortadoğu'ya açan en önemli liman kentlerinden biridir. Yavuz Sultan Selim'in 1516 yılında giriştiği Suriye ve Mısır Seferleri ardından Osmanlı İmparatorluğu kontrolüne giren Lübnan bölgesinin en önemli kapısıdır (Dursun, 1996, C.6: 81). Bu liman şehri, kuzeye doğru sırasıyla Trablusşam, Lazkiye ve İskenderun; güneye doğru da Sayda, Hayfa ve Yafa limanlarının çizdiği düz bir hattın tam ortasında yer almaktadır. Bu açıdan Anadolu, Halep, Şam, Bağdat ve Hicaz bölgeleri ile bağlantılı tüm yolları kendi artalanında barındırmakta; Mersin, İskenderun ve Lazkiye'den sonra Kıbrıs adasına da en yakın ticaret kenti olmaktadır.<sup>29</sup> Kentte Akdeniz iklimi hâkimdir. Bu sayede bölgede çok kaliteli turunçgiller yetişmektedir. Ancak Lübnan'ın genel olarak dağlık bir bölge olmasından kaynaklı olarak arazinin tarım ve hayvancılığa pek uygun olmadığı, bundan dolayı zirai faaliyetlerden çok ticari faaliyetlere ağırlık verildiği görülmekte, ziraat olarak ise bölgenin en önemli üretim faaliyeti ipek böcekçiliği ön plana çıkmaktadır (Çelik, 2010: 200-201). Ticari faaliyetler ise daha çok liman dahilinde ithalat ve ihracat üzerinde yoğunlaşmıştır. Görüldüğü üzere jeopolitik olarak son derece önemli bir konumda bulunan Beyrut Limanı ve Beyrut kentinin Osmanlı hakimiyetine girdiği ilk dönemlerde çevresine göre ekonomik açıdan geri planda kaldığı görülür. Bunun çeşitli sebepleri olmakla beraber genel itibarıyla Halep, Şam, Bağdat ve Hicaz bölgesi ticaretiyle ilişkilendirilir. Özellikle Memlukler zamanında Halep şehrinin ticari olarak Şam ve Lübnan coğrafyasından önde gelen bir konumda olması ve Hicaz- Bağdat kervan yollarının XV. yüzyılda yeniden ortaya çıkan bedevi saldırılarının hedefi olması gibi etmenler doğrudan doğruya Beyrut Limanı'nın potansiyelini etkileyen temel faktörlerdendir (Masters, 2000: 23). Ayrıca XVI. yüzyıl Osmanlı-Safevi mücadelelerinin ve 1518 yılında Portekizli denizcilerin Kızıldeniz faaliyetlerinin de bölgedeki baharat ticaretini olumsuz yönde etkilediği

---

<sup>29</sup> Bkz. Ek XI.

düşünülmektedir.<sup>30</sup> (Braudel, 1989, C.1: 367; Pul, 2014, S.35: 281). Ancak sorunlar bunlarla sınırlı değildir.

Lübnan coğrafyasında çok çeşitli dini gruplar bir arada yaşamaktaydı. Bölgenin temel unsurları Hristiyan ve Müslüman tebaadan oluşmaktadır. Ancak bu dinlere mensup olan cemaat ya da mezhepler arasında tam anlamıyla bir birlik söz konusu değildi. Müslüman tebaa arasında Türkler ile Şii ve Sünni grupların yanı sıra kökeni XI. yüzyılın başlarına kadar giden Bâtınî karakterli Dürziler de bulunmaktadır.<sup>31</sup> Hristiyan tebaa içerisinde ise Ortodoks, Katolik, Protestan ve Gregoryenlerin dışında kökeni V. yüzyılda Aziz Maron'a kadar götürülen Maruniler de yer almaktadır.<sup>32</sup> Bunun dışında bölgede Yahudiler de yaşamakta, bilhassa XIX. yüzyılda İngiliz ve Fransız Protestan misyonerler de etkin bir biçimde bulunmaktadır (Ülman, 1963: 243-245; Öz, 1994, C.10: 39; Taşpınar, 2003, C.28: 71; Karakışla, 2016:20-22).

1894 yılına ait Beyrut Vilayet Salnamesinden hareketle bölgenin demografik unsurlarının sayısına bakıldığında ise 305 bin 431 erkek, 284 bin 765 kadın olmak üzere toplam 590 bin 197 gibi bir rakama ulaşılır. Bu nüfusun 480 bin 567'si Müslümandır (246 bin 772'si erkek, 233 bin 794'ü kadın). Geriye kalan 109 bin 629 kişi ise gayrimüslim nüfusu (85 bin 658 erkek, 50 bin 971 kadın) oluşturmaktadır. Ancak ilgili salnamedeki veriler hakkında ihtiyatlı davranılması gerekmektedir. Zira mevzubahis salnamede de belirtildiği üzere Beyrut Vilayeti'nin nüfus yoklaması yapıldıktan sonra Lazkiye Sancağı başta olmak üzere bazı bölgelerin nüfus sayımı tam manasıyla yapılamamış ve bilhassa "hâyme-nişîn" tabir edilen göçebe Araplar sayıma dahil edilememiştir (*Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1310r: 357). Bununla beraber salnamenin sonraki sayfalarında Beyrut Vilayeti'nin daha ayrıntılı bir nüfus cetveli bulunmaktadır. Bu cetvele göre 5 sancak, 16 kaza ve 43 nahiyeden müteşekkil Beyrut Vilayeti'nde toplam 595 bin 685 kişilik nüfusun 480 bin 567'sini Müslümanlar, 49 bin 382'sini Rumlar, 27 bin 804'ünü Maruniler, 21 bin 532'sini Katolikler, 10 bin 958'sini de Yahudiler oluşturmaktadır. Geriye kalan 5 bin 442'lik nüfusu ise Protestanlar, Ermeniler, Süryaniler, Latinler, Samirîler ve Kıptîler

<sup>30</sup> Braudel, 1550-1560 seneleri arasında İstanbul'daki Venedik balyosları arasındaki yazışmalarda Beyrut Limanı'ndan hareket eden sadece bir adet küçük bir deniz aracından bahsedildiğini kaydeder (Braudel, 1989, C.1: 9).

<sup>31</sup> "Heretik" ya da "aşırı" bir mezhep veya fırka olarak görülen Dürzilik için bkz. Öz, 1994, C.10: 39-48

<sup>32</sup> Takriben V. yüzyılın sonu VI. yüzyılın başlarından itibaren Batı ve Güney Suriye ile Lübnan coğrafyalarında yaşayan Hristiyan bir cemaat olan Maruniler için bkz Taşpınar, 2003, C.28: 71-72

oluşturmaktadırlar. Bu nüfus cetveli yerli-yabancı ve kadın-erkek dahil olarak hazırlanmıştır. Vilayetin en önemli sancağı olan Beyrut Sancağı'nda ise toplam nüfus 142 bin 226'dır. 94 bin 415 Müslüman, 17 bin 752 Rum, 9 bin 932 Katolik, 15 bin 981 Maruni, bin 364 Protestan, 1801 Yahudi ve 981 Latin, Ermeni, Süryani ve Kıptî kadın ve erkek yaşamaktadır (*Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1310r: 462-464). Bu denli kozmopolit bir bölgede dini, sosyal ve ekonomik sebeplerden dolayı pek çok sorunun çıkması da kaçınılmazdı. Özellikle Dürzi ve Maruni gruplar arasında çıkan mücadeleler bunlardan en dikkat çekenleridir. Birbirlerinin yaşam alanlarında tarım, hayvancılık ve ticaretle uğraşan bu gruplar arasında gerek dini gerek siyasi ve gerekse de ekonomik anlaşmazlıkların doğurduğu pek çok mücadelenin yaşandığı görülür.

Yavuz Sultan Selim'in Lübnan'a egemen olmasıyla beraber Lübnan'ın iç ve orta kısımlarını kapsayan bir coğrafya olan dağlık Cebel-i Lübnan ve Lübnan'ın en batısında yer alan liman kenti Beyrut, doğrudan doğruya merkeze bağlı ve merkez tarafından atanan yerel Dürzi hanedanların emirleri tarafından idare edilmeye başlanmıştı. Maanoğlu Hanedanı emiri Fahreddin bu emirlerin ilkidir ve bu sayede Beyrut ve ahvali bir çeşit emirlik biçimini almıştır (Akarlı, 1993: 13, 18-21; Emecen, 1996, C.12: 80). Ancak bu emirlik yönetiminin görünürde İstanbul'a bağlı olması, siyasi sahneye pek yansımamıştır. Zira bölgedeki yerel hanedanların sosyal ve ekonomik çıkar kavgaları, birbiri arasındaki iktidar mücadeleleri ve sık sık ayaklanmaları gibi pek çok otorite sorunlarının yaşandığı görülecektir. Elbette bunda coğrafyanın Osmanlı hakimiyetine Balkanlara nazaran çok geç girmesi ve bölgenin timar sistemi dışında otonom bir sistemle yönetilmesinin de etkisi muhakkaktır (Ortaylı, 2000, C.1: 145). 1697 yılında Dürzi Maanoğlu Ailesi mensubu Emir Ahmet'in ölümünün ardından Maruni kökenli ve Şihabî Ailesi mensubu Hüseyin eş-Şihabî'nin emir olarak seçilmesiyle (Karakışla, 2016:8) beraber Marunilerin de bölgedeki etkileri hissedilir derecede artmıştır. Böylece Dürzi ve Maruni gruplar arasındaki iktidar kavgalarının çıkış noktası XVII. yüzyılın sonuna kadar götürülebilir.

Bölgedeki ayaklanmaların, imparatorluğun Avrupa sorunlarıyla uğraştığı dönemlerde yoğunlaşması da üzerinde durulması gereken bir konudur. Örneğin; 1768-1774 yılları arasında cereyan eden ve imparatorluk için çok ağır sonuçları olan Rus Savaşları sırasında Çeşme'de Osmanlı Donanması yok edilmiştir (Köse, 2006: 49-51). Bu sayede Akdeniz'de etkin bir biçimde manevra yapabilme imkânı bulabilen Rus Donanması ile çeşitli Kölemen ve Dürzi emirlerinin iş birliğine rastlanır. Böylece, 1773 yılında Beyrut

Limanı ağır bir Rus bombardımanı altında kalmış ve Ruslar şehre asker dahi çıkarabilmiştir. Bölgedeki mücadele Cebel-i Lübnan'da Beyrut, Sayda ve Safed şehirlerinin idaresi ekseninde sürerken; şehir ancak Cezzar Ahmed Paşa'nın sert yöntemleriyle bu bunalımdan kurtulabilmiştir. Akabinde kendisi de Akka merkeziyle Lübnan'a hükmeder bir konuma ulaşmıştır (Tekindağ, 1968, S.5: 38-43; Sertoğlu, 2011: 2612; Hanioglu, 2008: 16-17). Tüm bu gelişmeler elbette bölgenin ticari istikrar ve potansiyeline zarar veren gelişmelerdir. Ancak asıl tehdit yeni yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'na bağlı bir bölge olan Mısır'dan gelmektedir. Üstelik Dürzi-Maruni çatışmasıyla birlikte Kavalalı Mehmed Ali Paşa isyanı, genel olarak Suriye ticaretini etkileyen ve tüm Lübnan coğrafyasının idari taksimatını şekilden şekle sokan büyük bir problemdir.

Mısır sorunu ekseninde Lübnan'ın konumu iki taraflı bir mücadeleye sahne olmasıyla tarif edilebilir. Kavalalı Mehmed Ali Paşa'nın, Osmanlı Donanması'nın Navarin Faciası sonrasında Şam üzerindeki hedefleri, İstanbul'u bölgede Dürzileri kullanmaya itmiştir. İstanbul'un ise kendi içerisinde dahi tam manasıyla bir birlik oluşturamamış bu yerel unsurları, merkezi idareye tehdit oluşturacağını hissettiği anda, onları zaman zaman birbirlerine karşı kullandığı da bilinmektedir. Mehmed Ali Paşa ve oğlu İbrahim Paşa'nın ise Hristiyan Maruniler ile yakınlaştığı görülmektedir (Hathaway, 2016: 88, 222-223).

İlk mücadeleyi bilindiği üzere Mehmed Ali Paşa kazanmış ve 1833-1840 yılları arasında Şam idaresi, Mehmed Ali Paşa'nın oğlu İbrahim Paşa'nın kontrolü altında kalmıştı. Bunun ardından bölgedeki tüm bu siyasi ve askeri hareketliliğin yanında özellikle Lübnan ve Beyrut'ta Fransızların duruma yavaş yavaş müdahil olmaları ise dikkate değer bir gelişmeydi. Mayıs 1833 tarihinde akdedilen Kütahya Antlaşması'nın akabinde Suriye idaresinin tamamen Mehmed Ali Paşa'nın eline geçmesine ve Lübnan üzerindeki hakimiyetlerine Fransızlar olumlu bakmaktadırlar. Zira Mehmed Ali Paşa'nın her kazanımının kendileri yararına olacağını düşünmektedirler. Bunun altında Osmanlı idaresinin gücünün kırılması yatmaktadır. Bölgedeki Dürzilerin ağır vergilerle ekonomik etkinliğinin kırılmasının yanında antlaşmanın uygulanabilmesi için gayrimüslimlere rahat bir ortam sağlayabilme gayelerinin, örneğin ipek ticareti üzerinden Fransızlara yarayacağı doğrudur (Altundağ, 1944, C.7, S.30: 233-237). Bu şekilde İbrahim Paşa yönetiminde Lübnan'da Müslüman Dürzi ve Hristiyan Maruni tebaa arasında yeni mücadelelerin çıkmaması için hiçbir sebep de kalmamıştır. Nitekim meselenin uluslararası bir sorun



haline gelmesiyle beraber İngilizler bölgede Dürzileri alenen desteklerken Fransızlar da Marunileri desteklemektedirler (Gökbilgin, 1946, C.10, S.40: 643). Bunun ardında Britanya'nın Mehmed Ali Paşa'nın yükselişiyle ve Fransızlarla yaptıkları ittifakla beraber Akdeniz'deki çıkarlarının zarar göreceği düşüncesi yer almaktadır. Osmanlı yönetimi de yukarıda Balta Limanı Antlaşması ile ilgili bölümde anlatılmaya çalışıldığı üzere benzer sebeplerle Mısır Sorunu ekseninde Britanya ile yakınlaşmıştır. Görüldüğü üzere güçlerin dengesi üzerine bir kutuplaşma söz konusudur. Bu durum aynı zamanda Lübnan'da Fransa ve Britanya devletleri arasında da bir nüfuz rekabeti doğurmuştur (Çadircı, 2013: 174). Nitekim tarihler 15 Temmuz 1840'ı gösterdiğinde Osmanlı İmparatorluğu murahhasları Londra'da Britanya, Rusya ve Prusya devletleri temsilcileriyle masaya oturmuş ve Kavalalı sorunu sebebiyle Beyrut bir ay içerisinde kendini müttefik Osmanlı, İngiliz ve Avusturya gemilerinin bombardımanı altında bulmuştur (Farah, 2000: 32-46).

Mısır sorununun bölgede askeri hareketla halledilmesinin akabinde yerel sorunlar beklendiği üzere son bulmamıştır. Müslüman Dürzi ve Hristiyan Maruniler arasında etnik ve dini farklılıkların siyasi egemenlik mücadelesi ile harmanlanması ve buna sonra Şark Meselesi içerisinde Britanya ve Fransa devletlerinin de dahil olmasıyla ortaya çıkan ve uzun bir zamandır devam eden bu sorunun görüşmelerinde ayrıntılı bir tasarı ile bölgenin yönetim yapısında değişikliğe gidilmiştir. İlk olarak; 1841 yılında Lübnan'da "iki kaymakamlı idare" olarak tanımlanan bir sistem üzerine tartışmalar başladı. Metternich, George Canning ve Lord Aberdeen'in telkinleri doğrultusunda Osmanlı Hariciye Nazırı İbrahim Sarım Paşa, bölgede bir Dürzi ve bir Maruni kaymakamın idaresini tesis edecek yeni sistemi kabul etti. Böylece Beyrut-Zahle yolunun<sup>33</sup> kuzeyini Maruniler, güneyini ise Dürziler idare edecekti (Ülman, 1963: 260; Akarlı, 1993: 28). Ancak bu sistem bölgedeki Osmanlı otoritesini sarsacak ve yerel hanedanların yetkilerini arttıracak bir sistem olduğu için oldukça sorunlu görünüyordu. Üstelik Dürzi ve Maruni nüfus arasındaki kavgaları da beklenenin aksine daha da arttırdı. İbrahim Sarım Paşa'nın halefi, dönemin Osmanlı Hariciye Nazırı Mehmed Şekib Paşa ise bundan üç yıl sonra, 1845 yılında tasarı üzerinde yeniden çalışmalara başladı. Beş yıl sonra ortaya çıkan yeni tasarısıyla yerel güçlerin de katılımıyla oluşturulan bir çeşit mutasarrıflık yönetimi oluşturuluyordu. Böylece bölgenin Cebel kısmı da ayrı bir yönetim yapısına kavuşuyor; etnik ve dini her unsurun temsil

---

<sup>33</sup> Bkz. Harita 4

edilebileceği bir danışma meclisi tahsis ediliyordu (Akarlı, 1993: 28). Bu idari yapı pek çok sorunlarla beraber 1860 yılına kadar ayakta kalabildi. Ancak bu uygulamanın 1856 İslahat Fermanı eşitlik ilkeleriyle birleştirildiğinde, Maruni grupların teşkilatlanmasına yaradığı ve Dürziler ile Maruniler arasındaki ayrışmayı arttırdığı yönünde görüşler de vardır. Zira Dürziler cemaatlerine ve bölgedeki idari yapıya bağlılıklarını taahhüt ederken Maruniler bunu reddetmiştir. Yaşam alanları Dürzi cemaat önderlerinin toprak sınırlarına denk düşen ve buralarda ziraat işi ile uğraşan Maruni çiftçileri, 1858 ila 1860 yılları arasında toprak mülkiyeti hakkı üzerinden çeşitli ayrılık isyanları başlatmıştır (Gümüşsoy, 2008, S.12: 69).

1860 yılı ise Dürzi ve Maruni gruplar arasında şiddetli bir iç savaşa sahne olacaktı. Çatışmalar ancak 12 Haziran 1860 tarihinde akdedilen bir barış anlaşmasıyla durdurulabildi. Anlaşma her ne kadar “geçmişe sünger çekmek” havasıyla hazırlansa da bu sadece gergin bir başlangıçtı (Fawaz, 1994: 193-194).<sup>34</sup> Nitekim sorunlar bir türlü halledilemediğinden 1860 Ekim ayında dönemin Hariciye Nazırı olan Fuad Paşa (d.1814-ö.1869) başkanlığında; Britanya, Fransa, Rusya, Avusturya ve Prusya devletleri temsilcileri Beyrut'ta masaya oturarak dört ay boyunca bölgenin idari taksimatı üzerinde çalıştılar.<sup>35</sup> 1864 yılına kadar Beyrut; Lazkiye, Trablusşam, Nablus ve Kudüs'ü de içinde bulunduran Sayda Eyaleti'nin merkezi olarak tutuldu. Cebel-i Lübnan ise ayrı bir mutasarrıflık olarak Davut Paşa (d.1816-ö.1877) adında Lübnanlı olmayan Katolik bir mutasarrıfın idaresinde (Ermeni asıllı David ya da Davut Paşa veya Garabet Artin Davidyán) yönetilmeye başlandı (Uygun, 2017: 153-159). Bu idare tarzı aynı zamanda gelecekteki Lübnan Anayasası'na da yansıtacak bir yaklaşımdı. 7 Kasım 1864 tarihinde yürürlüğe giren Vilayet Nizamnamesi<sup>36</sup> çerçevesinde ise Sayda eyaleti bu statüden çıkartılarak teşkil edilen Suriye Vilayeti içerisinde Şam'a dahil edilmekteydi. Beyrut ise böylece Suriye'ye bağlı bir sancak haline geldi (Akarlı, 1993: 31-36, Ortaylı, 2008: 429; Çadırcı, 2013:175; Findley, 2014: 238).

<sup>34</sup> Anlaşma metni için bkz. Fawaz, 1994: 229

<sup>35</sup> “1861 Cebel-i Lübnan Nizamnamesi” için bkz. *Düstür (Birinci Tertip)*. C.4: 695-701; *1861 Lübnan Nizamnamesi*, Tural, 2005, C.14, S.2: 65-91; Uygun, 2017: 124-150

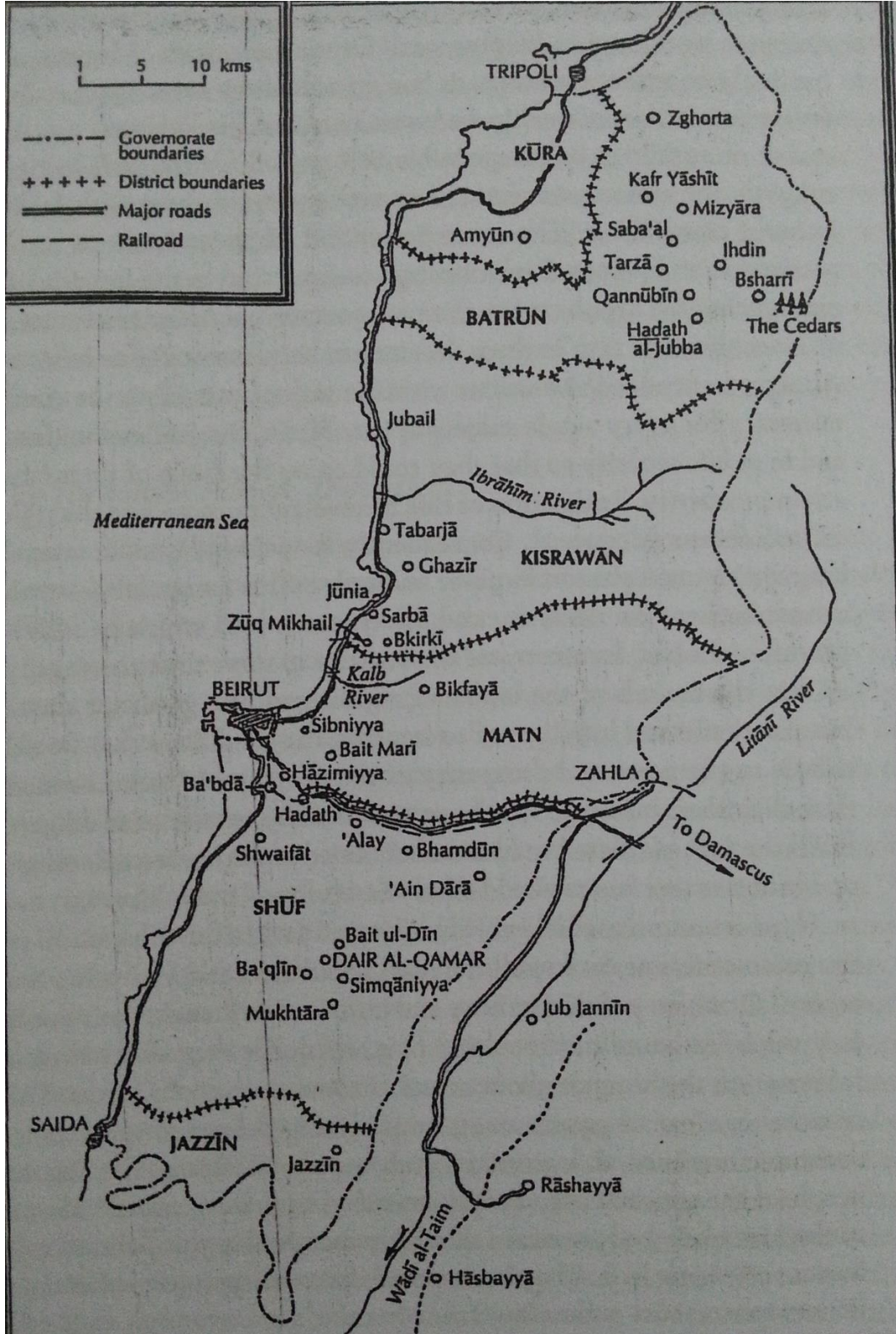
<sup>36</sup> 1864 Vilayet Nizamnamesi Osmanlı İmparatorluğu merkezi yönetiminin sarsıldığı ve tıpkı Lübnan'da olduğu gibi yabancı devletlerin müdahaleleriyle “özerk” unsurların arttırılmaya çalışıldığı bir dönemde Ahmet Cevdet Paşa, Midhat Paşa ve Fuat Paşaların çabalarıyla yürürlüğe giren bir nizamnamedir (Ortaylı, 2008: 429). Yürürlüğe giren nizamname için bkz. *Takvim-i Vekayi: 7 C.* 1281h. ve 1864 Vilayet Nizamnamesi için yapılmış bir çalışma için bkz. Tural ve Çapar, 2015

1871 yılında, 1864 Vilayet Nizamnamesi'nin revize edilmiş bir biçimi olan “İdare-i Umumiye-i Vilayet Nizamnamesi” tertip edilmiştir.<sup>37</sup> Ancak başta İstanbul olmak üzere Cebel-i Lübnan, Hicaz, Yemen ve Girit gibi bölgeler bunun dışında tutulmuştur (Ortaylı, 2008: 430). Bu tasarılar Fransız tipi merkezi idare modeli örnek alınarak yapılmış tasarılar ve hayata geçirildiklerinde yerel valilerin yetkileri giderek arttırılmıştır (Gökbilgin, 1946, C.10: 701-703; Çadircı, 2013: 250; Findley, 2014: 210). İşte tam da bu noktadan sonra Beyrut ve Beyrut Limanı'nın sosyoekonomik olarak gerçek bir atılım yapacağı süreç başlamıştır. Bunun en önemli nedenlerinden biri de gerçekleştirilen tasarının Avrupa güçleriyle beraber planlanmasıdır. Bahsi geçen dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomi politikasında da benzer bir süreç yaşanmaktadır. Ayrıca 1830'larda Mehmed Ali Paşa idaresinde olan Suriye ve Lübnan'da idare merkezinin Beyrut'a taşınarak burada ilk defa Avrupa temsilciliklerinin açılması da oldukça önemlidir. Nitekim, Osmanlı İmparatorluğu bölgede idareyi yeniden tesis ettiğinde Beyrut'un bu vasfını korumuştur (Öztürk, 2016: 58-59). Bu da siyasi gelişmelerin kentleşme olgusu üzerindeki etkilerine güzel bir örnektir. Öte yandan, zaten uzun süren çatışmalardan ve gerçekleştirilen bombardımandan sonra Beyrut'ta imar ve bayındırlık faaliyetlerinin yeniden düzenlenmesi zorunlu bir hal almıştır.

---

<sup>37</sup> “1871 İdare-i Umumiye-i Vilayet Nizamnamesi” için bkz. *Düstur (Birinci Tertib)*, C.1, 1289h: 625-652

Harita 4. 1861-1922 Arası Lübnan İdari Haritası



### 3.2. BEYRUT'TA YENİDEN BİR LİMAN İNŞASI MESELESİ VE ŞİRKETİN TESİSİ

1860'lardan itibaren Osmanlı rıhtımlarında birbiri ardına iyileştirmelerin yapılmaya başlandığından yukarıda bahsedilmişti. Beyrut Limanı da XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren üzerinde modernleştirme çalışmalarının gerçekleştirildiği bir limandır. Beyrut rıhtımları, modern deniz araçlarının rahatça yanaşamadığı ve artan ticaret hacminin karşılanamadığı eski bir liman kompleksi içerisinde. Üstelik bunun yanında kentin ve limanın bölgenin siyasal durumunun bir sonucu olarak -meydana gelen çatışmalar esnasında (1860-1861)- oldukça yıprandığı görülür. Dolayısıyla Beyrut'taki imar faaliyetleri sadece limanla sınırlı kalmayacaktır.

Beyrut Limanı'nın elden geçirilmesi ve yapılması planlanan yeni inşa faaliyetleri ile alakalı olarak bir hususa dikkat çekmek gerekiyor. Kürşat Çelik; Osmanlı idaresi altında Beyrut'u incelediği doktora çalışmasında, limanın elden geçirilmesi için ilk etütlerin 4 Mart 1853 tarihinde yapıldığından bahsetmektedir (Çelik: 2010: 235). Burada ufak bir tarih hatasının olduğu muhakkaktır. Zira referans olarak verilen belgenin tarihi 3 Nisan 1853 (23 C. 1269h) tarihine denk gelmekte ve incelenen belgede hali hazırda limanda yapılması gereken işler için bir mühendis tahsis edildiği ve mühendisin gerekli incelemeleri yaptıktan sonra yapım-onarım çalışmaları için iki bin kese akçenin gerekli olduğunu bildirdiği görülmektedir.<sup>38</sup> Dolayısıyla Beyrut'ta bir liman inşası için yapılan ilk etütlerin mühendisin bölgeye sevk edilme süreci ve yaptığı analizler için geçen süre de hesaba katıldığında bundan çok daha önceki bir tarihte başladığı düşünülebilir. Yine Osmanlı yönetiminde Beyrut'u inceleyen ve 2017 yılında Zafer Orha tarafından hazırlanan başka bir doktora çalışmasında ise farklı bir noktaya değinilmektedir: Zafer Orha, Beyrut Limanı'na gelen gemilerin şiddetli rüzgarlar dolayısıyla sığınabilecekleri modern bir limanın olmaması ve buna son olarak 1863 yılında "Compagnie des Mesagerie Maritimes"<sup>39</sup> ait bir geminin alabora olması dolayısıyla şirketin Beyrut'taki

<sup>38</sup> BOA. A. JMKT. NZD. 75-82 (23 C. 1269h)

<sup>39</sup> Bkz. Tablo 11.

acentelerinden biri ve Beyrut-Şam Şose yolu imtiyaz sahibi olan Perthuis'in bir girişiminden bahsetmektedir (Orha: 2017: 145).

Buradan hareketle, gündemde olan imtiyaz ve inşaa çalışmalarına geri dönüldüğünde, bahsi geçen Perthuis'nin girişiminin acentesi olduğu Compagnie des Mesagerie Maritimes ile 1864 yılında gerçekleştirildiği ancak bunun kabul edilmediği; yapılacak işin devlet eliyle hayata geçirilmesinin uygun bulunduğu görülür.<sup>40</sup> 20 Haziran 1863 tarihli mevzubahis projeye İradeler tasnifindeki Meclis-i Mahsus kısmında yer alan bir dosyadan ulaşılabilmektedir. Fransızca olarak hazırlanan ve "4 Numaralı Proje" olarak nitelendirilen ve iptal edilen bu projeye göre; toplam 280 metreyi bulan büyük rıhtım ve dalga kıranlarla beraber limanın maliyeti (her türlü harcama dahil) 5 milyon 477 bin 292 frangı bulmaktadır.<sup>41</sup>

İlerleyen yıllarda tıpkı 1866 yılında Varna, 1867 yılında İzmir, 1869 yılında İskenderiye ve 1870 yılında Selanik liman ve rıhtımlarında<sup>42</sup> olduğu gibi imparatorluk bütçesinin Beyrut liman ve rıhtımlarının yapım ve onarım masraflarını karşılayamadığı ve yine bu limanın yapım ve onarımında da şirketleşmeye gidildiği görülecektir. Nitekim; 16 Mart 1887 (20 C. 1304h) tarihli bir belgede, Nafia Nezareti tarafından düzenlenen bir ihale ve Meclis-i Vükelaca yapılan müzakereler sonucunda özellikle Beyrut'ta limanın yetersizliği sebebiyle pek çok şikâyet ve başvurunun olmasına dikkat çekilmektedir. Buna ek olarak Beyrutlu bir Maruni olan Yusuf Matran Efendi'ye şartnameye uygun olarak bir liman inşası ve limanı işletecek bir anonim Osmanlı şirketi kurması için altmış sene müddetle imtiyaz verildiği ve kararın dört gün sonra, 20 Mart 1887 (24 C. 1304h) tarihinde Nafia Nazırı Zihni Paşa nezaretinde Yusuf Matran Efendi tarafından imzalandığı anlaşılmaktadır.<sup>43</sup> Ancak bundan beş yıl sonra, 3 Ağustos 1892 (9 M. 1310h) tarihinde, henüz liman üzerindeki çalışmalar devam ediyorken Yusuf Matran Efendi tarafından imtiyaz müddeti "temettüatının yüzde onu temdid olunacak müddet için tahsil

<sup>40</sup> BOA. A. }MKT. MHM. 292-100 (11 N. 1280h)

<sup>41</sup> BOA. İ. MMS. 91-3848 (6 C. 1304h.)

Ayrıca 10 Haziran 1864 tarihli başka bir belgede Mesagerie Kumpanyası'nın sunduğu 6 Haziran 1864 tarihli mukavele metni "Création d'un Port à Beyrouth" başlığı altında bulunabilmektedir. Şirket burada on madde altında yapılması planlanan liman ve işletme hakkını sunmaktadır. BOA. A. } DVN. MKL. 5-13 (26 M. 1263h.)

<sup>42</sup> Bkz. Sayfa 50-51 ve ilgili kaynaklar...

<sup>43</sup> BOA. MV. 18-20 (20 C. 1304h.) aynı karar 31 Mart 1887 tarihli BOA. Y.. PRK. KOM. 4-109 (6 B. 1304h.) künyeli belgede de geçmektedir.

edilerek... emsali misillü” doksan dokuz seneye çıkartılması için bir başvuruda bulunmuş ve imtiyazname de bu minvalde düzeltilmiştir.<sup>44</sup>

Yeni düzenlemelerin de yer aldığı imtiyaznameden yola çıkarak inşaat ile ilgili başlangıç tarihi 18 Haziran 1889 (6 Haziran 1305r.) olarak verilmiştir. Yaklaşık 23 hektarlık bir alanda; “Anton Bey Hanı” başlangıç noktası olmak üzere doğuya doğru “800mtül ölçüsünde bir set ile Müdevver olarak adlandırılan bölgeden başlayarak kuzeye doğru 600mtül ölçüsünde ikinci bir set daha oluşturulurken iki bölge arasında 170mtül genişliğinde bir giriş bırakılması planlanmıştır (*Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1310r: 282). Ayrıca şu ana kadar yapılanlara ek olarak “Anton Bey Hanı” önünden “Müdevver” bölgesine kadar olan açıklıkta bir rıhtım inşa edilmesi kararlaştırılmıştır ki rıhtımın uzunluğu 1.200mtül ölçüsündedir (*Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1310r: 283).<sup>45</sup> Buradan, aslında yapımı devam eden Beyrut liman ve rıhtım inşasının 1863’teki projeye göre ufak tefek değişikliklerle aynen devam ettirildiği anlaşılmaktadır. Vilma Hastaoglou-Martinidis, XIX. yüzyılda Osmanlı limanlarının nasıl inşa edildiği ve bunun kentsel gelişime etkilerini irdelediği makalesinde Beyrut Limanı’nda inşa faaliyetlerinin 1 Ocak 1890 tarihinde başladığını<sup>46</sup> ve “Ecole des Ponts et Caussées” mühendislerinden Henri Garreta tarafından üç yıl sonra tamamlandığını belirtmektedir (Hastaoglou- Martinidis, 2015: 111). Henri Gareta, şirketin fen idaresi müdürü ve aynı zamanda da baş mühendisidir.<sup>47</sup> Aşağıda 1863 tarihinde hazırlanan liman ve rıhtım projelerinin çeşitli açılardan krokileri yer almaktadır:

<sup>44</sup> BOA. İ. HUS. 1-70 (9 M. 1310h.) ve BOA. BEO. 45-33 (13 M. 1310h.)

<sup>45</sup> “Ameliyâta tarih-i mübâşeret fi 6 Haziran sene 305 yevm-i Şalı. Anıton Beğ Hânı önünden bed’ ile şark cihetine doğru sekiz yüz metro tülünde bir sed divarı inşa olunacağı gibi Müdevver noktasından şimâle doğru altı yüz metro tülünde yine bir sed divarı inşa olunacak ve bundan yüz yetmiş metro tülünde olmak üzere bir medhal bırakılacaktır. Limanın mesâha-i sahtıyyesi yirmi üç hektardır. İnşâata Anıton Beğ Hânı önünden bed’ ve mübâşeret olunub tarih-i mübâşeretden şimdiye kadar üç yüz elli metro tülünde inşa olunmakta olan sed divarının ameliyâti der-dest-i ikmâl bulunmuşdur. Yine Anıton Beğ Hânı önünden ta Müdevver noktasına kadar sâhile yapılacak rıhtım biñ iki yüz metro tülünde olacaktır.” (*Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1310r: 282-283).

<sup>46</sup> 1310r tarihli salnamede inşaata başlangıç tarihi olarak 18 Haziran 1889 Salı günü görünmektedir. Bu süre zarfında mahalli belediyece imal edilen rıhtımdan hayvan ve eşya ticaretine devam edilmiş ve vergi alınmasına başlanmıştır. BOA. DH. MKT. 1435-87 (11 Za 1304h.)

<sup>47</sup> Bkz. Tablo 15

## Harita 5. 1863 Tarihli Projenin Krokisi<sup>48</sup>

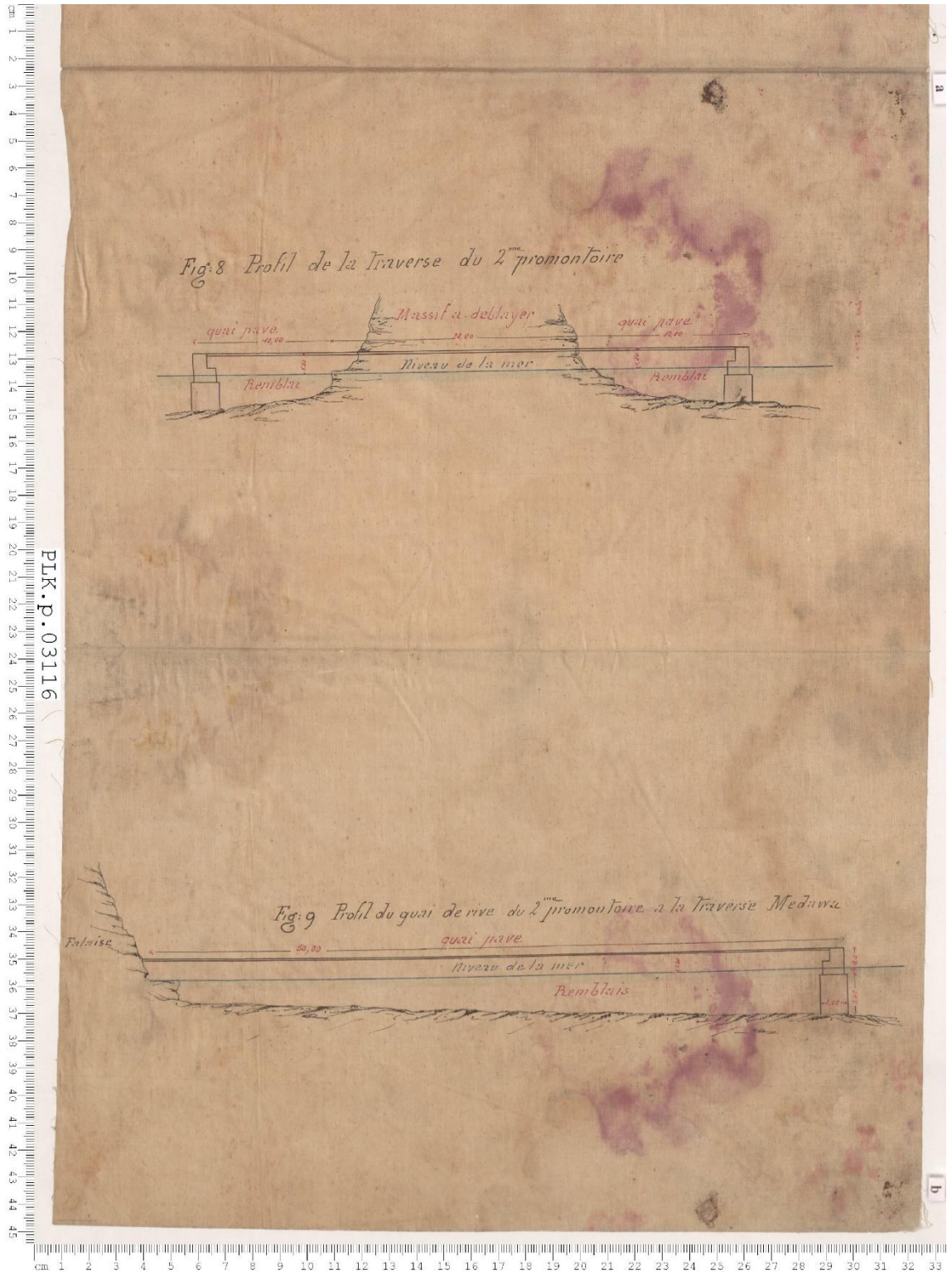
T.C. BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ DAİRE BAŞKANLIĞI (BOA) ©



<sup>48</sup> BOA. HRT.h.. 1138 (3 M. 1280h.)



**Harita 6. 1863 Tarihli Projede Yapılması Planlanan Rıhtım İçin Bırakılacak Geçidin Profili<sup>49</sup>**



<sup>49</sup> BOA. PLK.p.. 2331

Beyrut Limanı'nda tasarlanan yapım ve onarım işlerinin bir rıhtım şirketi kurması şartıyla, Yusuf Matran Efendi'ye verildiği yukarıda anlatılmıştı. Yine bu şartların yer aldığı şartname ve imtiyaznameden, kurulacak Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi'nin usulen nasıl bir şirket olacağı ve tesis edilen şirketin idare heyetinin kimlerden oluşacağına da ulaşılmaktadır:

**Tablo 15. Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi İdare Heyeti** (özel isimlerde transliterasyon yöntemi kullanılmıştır)

Sahib-i İmtiyaz	Yusuf Matran Efendi (mütemayiz)
Meclis İdaresi Reisi	Kont di Pertovi
Meclis İdaresi Ser Katibi	Vi Kont di Pertovi
Fen İdaresi Müdürü ve Baş Mühendisi	Mösyö Henri Garetta
Birinci Kondüktör	Mösyö Numa
İkinci Kondüktör	Luis Marki
Üçüncü Kondüktör	Emil Lerin

*Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1310r: 282

İmtiyaz sahibi olarak görünen Yusuf Matran Efendi'nin isminin yanında ayrıca “mütemayiz” şerhi de bulunmaktadır. Aynı satırda iki kez imtiyaz sahibi olarak belirtilmesi biraz ilginç olduğu için bu konu üzerinde durulma ihtiyacı duyulmuştur. Mütemayiz; kelime anlamı olarak “(1) benzerleri arasında sıvırlan, göze çarpan; (2) Tanzimat sonrasında Saniye rütbesinde ilk sınıf; (3) Miralay.” anlamlarına gelmektedir (Parlatır, 2011: 1227). Bu dikkate değer bir durumdur. Yusuf Matran Efendi'nin imtiyaz sahibi olarak ilk anlamına göre “mütemayiz” olması elbette normaldir. Gerçi 7 Nisan 1889 tarihli bir belgede kendisine üçüncü dereceden nişân-ı Osmanî verilmesi söz konusu olsa da bu durumun kendisinin “ahlas-ı velinimetten ve mazhar olduğu eltaftan” dolayı gündeme gelmesinden hareketle bu şerhi etkilediği düşünülemez.<sup>50</sup> Öte yandan, Zafer Orha, ilgili doktora tezinde Yusuf Matran Efendi'nin imtiyaz hakkını Perthuis tarafından kurulan bir şirkete 600 bin franga sattığını; Yusuf Matran Efendi'nin halen şirketin imtiyaz sahibi olarak görünmesinin sebebinin ise daha önce kurulacak şirketin ve oluşturulacak heyetin Osmanlı tebaasından olmasının taahhüt edilmesiyle açıklamaktadır (Hanssen, 2005: 90 içinde Orha, 2017: 147). Öyleyse bazı çalışmalardan bahsedilen Perthuis'nin esasen comte de Edmund Perthuis olduğu (Fawaz, 1998: 21); tesis edilecek

<sup>50</sup> BOA. Y..PRK. AZJ.15-14 (6 Ş. 1306)

şirketin imtiyaznamesinde yer alan diğer Perthuis'nin de Liman Cemiyeti'nin (Société du Port) kurucusu olan vicomte de Perthuis olduğu anlaşılmaktadır (Thobie, 2009: 271). Böylece şirketin “sözde” yerel bir Osmanlı anonim teşebbüsü olduğu yorumu yapılabilir. Bunun bir nedeninin de kent için son derece elzem olan bayındırlık faaliyetlerinin Selanik, İzmir, Mersin, İskenderiye ve ileride İstanbul örneklerinde olduğu gibi devletin kısıtlı imkanlarından ziyade bölgedeki Levanten ya da yabancı teşebbüse bağlı olması dikkat çekmektedir (Ilbert, 1999: 161). Öte yandan 1891 yılında “Maarif Nezaret-i Celilesi ruhsatıyla” çıkarılan Fransızca “Annuaire Oriental” yıllığının (daha sonra Şark Ticaret Yıllığı) ilgili kısmından şirketin sermayesinin aslında 6 milyon Frank tutarında olduğu ve şirketin bir merkezinin de Paris’de bulunduğu anlaşılmakta; yönetim kurulu başkanının da Comte de Edmund Perthuis olduğu görülmektedir (*Annuaire Oriental*, 1891: 902).<sup>51</sup> Dolayısıyla tüm bu veriler şirketin Fransız sermayesi etkisinde kurulduğunu kanıtlamakla beraber Yusuf Matran’ın şirketin Beyrut ayağının birinci adamı; “mütemayizi” oluşunu da ispatlamaktadır. Ayrıca şirketin 24 Temmuz 1899 tarihi itibarıyla 15 bin tahvilinden 1 hissesinin 500 frank olduğu görülür (*Journal des Mines*, 3 Septembre 1899: 9; *Instruction Generales*, 1900: 48-49).

Şirketin nasıl bir sözleşme ile tesis edildiği konusuna girildiğinde yine 1310r tarihli salnamenin ilgili bölümünde otuz bir maddeden mürekkep bir mukavelename yer almaktadır (*Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1310r: 282-291). İlk on bir madde doğrudan doğruya şirketin taahhüt ettiği rıhtımın inşası ile ilgilidir. Buradan hareketle ilk maddede Yusuf Matran Efendi’ye Beyrut’ta yeni bir liman ve rıhtım inşası ve bu tesislerin işletilmesi için imtiyaz verildiğiyle girizgâh yapıldıktan sonra ikinci maddede imtiyaz süresinin altmış sene olduğu belirtilmektedir.<sup>52</sup> Üçüncü maddede ise bir duruma dikkat çekmek gerekiyor. Buna göre şirketin imtiyaz sahiplerinin sözleşmenin karşılıklı olarak onaylanmasından itibaren bir buçuk sene içerisinde inşa işleri için Ticaret ve Nafia Nezareti’ne bir proje ve bununla ilgili bir rapor sunmak durumunda olduğu; nezaretin de

<sup>51</sup> “Société anonyme au capital de 6.000.000 francs. Siège de la C<sup>ie</sup> a Paris. President du conseil délégué le comte de Perthuis” bkz. *Annuaire Oriental*, 1891: 902

<sup>52</sup> 3 Ağustos 1892’de imtiyaz süresinin doksan dokuz yıla uzatıldığından yukarıda bahsedilmişti. Bkz. Sayfa 63 ve dipnot 44.

sunulan projenin uygun olup olmadığını üç ay içerisinde bildirmek durumunda olduğu kaydedilmektedir.<sup>53</sup>

Yukarıda limanın inşası ile ilgili kısımda da belirtildiği üzere anlaşma karşılıklı olarak 20 Mart 1887 tarihinde sağlanmış<sup>54</sup>; inşaatı ise 18 Haziran 1889 tarihinde başlanmıştı.<sup>55</sup> Dolayısıyla sözleşmenin dördüncü maddesinde yer alan inşaatı iki buçuk yıl içerisinde başlanma şartı da bu vesileyle sağlanmış olmaktadır.<sup>56</sup> Beşinci maddede ise inşaat çalışmalarının denetlenmesi için şartnamenin imzalandığı tarihten imtiyaz hakkının sonuna kadar Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından tayin edilecek memurlar için imtiyaz sahiplerince aylık vadelerle senelik 360 lira verilmesi şartı koşulmuştur.<sup>57</sup> Kürşat Çelik her ne kadar ilgili tezinde bu iş için Mehmed Selim adında bir kişinin görevlendirildiğini öne sürse de (Çelik, 2010: 240) burada da bir hata yapıldığı muhakkaktır. Zira referans olarak verilen belge incelendiğinde herhangi bir denetlenmeden bahsedilmemekle birlikte ilgili belge, hazırlanan projenin Bahriye Nezareti'ne iletilmek üzere yola çıkmasıyla ilgilidir. Mevzubahis dosya içerisinde Beyrut Limanı'nda yapılması planlanan inşaat çalışmalarının gösterildiği haritanın bir karbon kopyası bulunmakta ve projenin "Mehmed Selim Firkateyni kaptanı Hüseyin Bey" tarafından İstanbul'a götürülmek üzere 7 Ağustos 1892 tarihinde harekete geçmek üzere teslim edildiğinden bahsedilmektedir.<sup>58</sup>

<sup>53</sup> "**Üçüncü maddede:** Eshâb-ı imtiyâz fermân-ı 'âliniñ i'tâsı ve mu'âvelenâmeniñ te'âtisi tarihinden i'tibâren bir buçuk sene müddet zarfında şartnâmede beyân olunduğu vechle keşfiyât-ı ka'fiyye üzerine mükemmel harîta ve lâyhâsını tanzim ile Ticâret ve Nâfi'a Nezâreti'ne taqdim ideceklerdir. Ve nezâret işbu harîta ve lâyhâyı tarih-i taqdiminden i'tibâren üç mah müddet zarfında bi't-tedkik yolunda olduğu şuretde hâliyle ve olmadığı taqdirde icâb iden ta'dilât ve taşihâtını icrâsıyla taşdik eyleyecektir." (*Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1310r: 283).

<sup>54</sup> Bkz. s. 62 ve dipnot 43

<sup>55</sup> Bkz. s. 63 ve dipnot 45 ve 46

<sup>56</sup> "**Dördüncü maddede:** Eshâb-ı imtiyâz meşarif ve zarar ve hasarı tarafına 'a'id olmak üzere mu'âvelenâmeniñ te'âtisi tarihinden i'tibâren iki buçuk sene müddet zarfında 'ameliyâta mübâşeret itmeği ve harîtanıñ taşdiki tarihinden i'tibâren beş sene müddet zarfında ikmâl eylemeği ta'ahhüd iderler. 'Ameliyât kavâid-i fenne ve merbut şartnâme ahkâmına ve kabul ü taşdik olunan harîta ve layihalara tatbikan icrâ olunacaktır. Fa'at esbâb-ı mücbireden münba'is hâlât-ı müstesna olub bu mişüllü ahvâlden dolayı 'ameliyât taqdir-i müddet-i ta'til olunur ise müddet-i ikmâliye daği o kadar temdid idilecek ve şu kadar ki esbâb-ı mücbireniñ vuku'nu derhâl hükûmet-i mağalliyeye ve Ticâret ve Nâfi'a Nezâreti'ne ihbâr eylemeğe eshab-ı imtiyâz mecbur bulunacaktır." (*Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1310r: 283-284)

<sup>57</sup> "**Beşinci maddede:** Ticâret ve Nâfi'a Nezâreti esnâ-yı i'mâlâtta sûr icrâ'iyesini ve hitâmında kabul olunmazdan evvel be-tekrâr i'mâlât ve vaqr'ayı ve müddet-i imtiyâziyye zarfında idare ve işletme mu'amelâtını ve 'ameliyâtını hüsni hâlde muhafaza olunub olunmadığını mahşuş komiserler vasıtasıyla mu'ayene ve nezâret ve teftiş eyleyecektir. İşbu teftiş ve nezâret ve mu'ayene meşarifine mu'âbil eshâb-ı imtiyâz 'ameliyâta mübâşeret için ta'yin olunan müddetden i'tibâren müddet-i imtiyâziyyeniñ hitâmına kadar mâh bemâh te'diyye olunmak üzere senevî Ticâret ve Nâfi'a Nezâreti'niñ emrine üçyüz altmış 'aded 'Osmanlı Lirası te'diyye ve ifâ ideceklerdir." (*Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1310r: 284)

<sup>58</sup> BOA. Y. MTV. 65-52 (13 M. 1310h)

Bu projeden liman ve rıhtımın inşasıyla paralel bir biçimde yapımına devam edilen yeni gümrük dairesi, liman dairesi, karantina idaresi binası, fener dairesi, muhafaza setleri, limanın iç cihetinden rıhtımı kesen müstahkemler ve yeni gümrük ambarları gibi liman tesislerinin konumu da açıkça görünmektedir. Aşağıda, ilgili belgede yer alan projenin tasarı haritası bulunmaktadır.

### Harita 7. Beyrut Liman Projesinin Bahriye Nezareti'ne Sunulan 7 Ağustos 1892 Tarihli Nüshası<sup>59</sup>



<sup>59</sup> BOA. Y. MTV. 65-52 (13 M. 1310h)

Limanda yapılan inşa işlerinin denetlenmesiyle alakalı olarak ise sözleşmenin onuncu maddesinde geçen bir husus göze çarpmaktadır. Bu maddeye göre, limana gelip gidecek gemilerin güvenliğinin sağlanması amacıyla oluşturulacak muhafaza setlerinin Anton Bey Hanı'ndan "kadim köşkün" ikinci kulesine kadar tamamlanması akabinde "Nafia Nezareti" tarafından oluşturulacak bir komisyonun raporuna göre rıhtıma gelen gemilerden vergi alınmaya başlanabileceği ilkesi yer almaktadır.<sup>60</sup> Nitekim 26-28 Aralık 1892 tarihlerinde bu maddeye dayanarak nezaret tarafından Sami Bey başkanlığında bir fen komisyonu kurulmasına karar verilmiştir. Belgede dikkat çeken husus; Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi'nin gemi ve sefaından vergi alabilmesi amacıyla "liman artık denetlenebilir" anlayışının hâkim olmasıdır. Dolayısıyla bir an evvel liman ve şirketin faaliyetlerine başlatılabilmesi için bir çabanın varlığı söz konusudur. Nitekim hazırlanan bu komisyona Mersin-Adana Demiryolu hattı inşaatını da denetleyen ekipten katılımlar da olmuştur.<sup>61</sup> Bundan sonra birkaç ay içerisinde henüz inşa faaliyetleri devam ederken limanın işletilmeye başlandığı görülecektir. Ancak buna değinmeden önce sözleşmeden hareketle birtakım açıklamalara devam etmek gerekmektedir.

Sözleşmenin altıncı maddesinde inşaatın gerçekleştirildiği sahayla ilgili birtakım yaptırımlar yer almaktadır. Bu maddeye göre, projenin ve dolayısıyla yapılmakta olan inşaatın kapsadığı alan özel mülkiyet sahalarına denk geliyor ise "istimlak kanunlarına" göre muamele yapılacaktır; ancak, inşaatın devam edebilmesi amacıyla, mahalli idarenin araya girmesiyle ilgili bedeller ödendikten sonra mevzubahis arazinin imtiyaz sahiplerine

<sup>60</sup> "Onuncu maddede: Muhafaza seddiniñ engin cihetinde sefâ'iniñ tahmil ve ihrâcî için kifâyet idecek mertebede bir me'men ve mersa olabilecek şuretdede ikmâl ve rıhtımın Ançon Beğ burnundan kadim köşkünü ikinci kulesi mevki'ne kadar itmâm idildiği eşhâb-ı imtiyâz tarafından ihbâr olunduğda Nafi'a Nezâreti tarafından menşub bir fen komisyonu ma'rifetiyle bi'l-mu'ayene iktizâ eylediği hâlde muvakkaten ahz ü kabul olunacak ve şu hâlde eşhab-ı imtiyâz muvakkaten şartnâmede münderic ta'rifeye mucibince resm ahzına me'zûn olacaktır. Liman ve rıhtım ile müteferri'atının hitâm-ı inşâatında mecmu'an icrâ idilecek olan kabul-ı muvakkat tarihinden itibaren bir sene sonra yine bir fen komisyonu ma'rifetiyle ameliyât vakı'a-ı tekrâr bi'l-mu'ayene ka'ide-i fenne muvaffak ve şartnâme ahkâmına mu'tabık olduğu tahkik eylediği hâlde işbu komisyonuñ tanzim ideceği raporı üzerine Nafi'a Nezâreti tarafından kat'iyen kabulü mu'amelesi icrâ olunacak ve işbu komisyonların masrafları eşhâb-ı imtiyâz cānibinden te'diye kılınacaktır. Şurası mu'arrerdur ki esas imtiyâz rıhtım ve muhafaza sedleriniñ inşâat-ı umumiyyesine mahşuş olduğundan eşhâb-ı imtiyâz bunlardan birini te'hîr ve diğerini takdim eyledikleri hâlde işbu maddenin hükm-i umumiyyesine muhalif 'add olunacak ve ol hâlde kendüleriniñ imtiyâzdan istifâde itmeğe hakları olamayacaktır." (*Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1310r: 285-286).

<sup>61</sup> BOA. Y.A..HUS. 268-42 (6-8 C. 1310h.)

devri gerçekleştirilebilecektir. Ayrıca bu devir için gerekli masrafları imtiyaz sahipleri karşılayacaktır.<sup>62</sup>

Osmanlı İmparatorluğu'nda Tanzimat Reformları münasebetiyle gerçekleştirilen istimlak esasları ile ilgili düzenlemelere ilk olarak 11 Mart 1856 tarihli "Saltanat-ı Seniyyenin Menafi-i Umumiyyeye Dair Şeylerin Tanzimi Halinde Lüzumu Olup Kıymet-i Layıkasıyla Sahiplerinden Mübayaa Edeceği Arazi ve Saire Hakkında Nizamname" (*Düstûr "Birinci Tertib"*, 1289h, C.2: 338-339) ve 21 Nisan 1858 tarihli "Suret-i Hatt-ı Hümayûn Mucibince Amel Olunan Kanunname-i Arazi ve Zeyli" (*Düstûr "Birinci Tertib"*, 1289h, C.1: 165) hükümlerinde rastlanılmaktadır. Ayrıca Ahmed Cevdet Paşa, meşhur "Mecelle-i Ahkâm-ı Adliye"sinin bin iki yüz on altıncı maddesinde; ihtiyaç olduğu ve bedeli ödendiği takdirde taraflar arasında arazi intikalinin olabileceğine dair açık bir atıf yapmıştır. İlgili maddede "Lede'l hâce emr-i sultanî ile bir kimesnenin mülkü kıymetiyle alınub tarika ilhak olunabilir. Fakat te'diye-i semen olunmadıkca mülkü yedinden alınamaz" ifadesi taraflar arasında arazi alım-satımına açık bir atıftır (Ahmed Cevdet Paşa, 1300h, C.1: 402). Öte yandan Osmanlı İmparatorluğu'nun anayasası olan "1876 Kanun-ı Esasisi"nin "Tebaa-i Devlet-i Osmaniye'nin Hukuk-ı Umumiyesi" kısmında yer alan yirmi birinci maddesinde de "Herkes usulen mutasarrıf olduğu mal ve mülkten emindir. Menafi-i Umumiye için lüzumu sabit olmadukca ve kanunu mucibince değer bahası beşin virilmedikce kimsenin tasarrufunda olan mal alınamaz" ifadesiyle de hem taraflar arasında mal ve mülk alımının önü açılmış; hem de tarafların istimlak hakları anayasal bir çerçevede koruma altına alınmıştır (*Düstûr "Birinci Tertib"*, 1295h, C.4: 1-40).

<sup>62</sup> **Altıncı maddede:** İşbu °ameliyât menâfi°-i °umumiyyeye müte°allik husuşâtdan bulunduğundan bir liman ve rıhtım ile müteferri°atına muktezâ olan arâzi ve deryâdan efrâd uhdesinde bulunan yerleriñ mübâyâ°ası husuşunda eşhâb-ı imtiyâz eşhâb-ı arâzi ile uyuşamadıkları hâlde istimlâk kanununa tevfiķ mu°amele ideceklerdir ve hîn-i °ameliyâtda muvakkâten isti°mâli lâzım gelen maħaller hükümet-i maħalliye ma°rifetiyle eşhâb-ı imtiyâz tarafından mutasarrıflarına tazminât virilmek şartıyla muvakkâten isti°mâl olunabilecektir. Şurası muκarrerdır ki i°malât için muktezâ olan ve eşhâb-ı imtiyâz tarafından mübâyaa°a olunan yerleriñ ferağ ve intikâl meşarifi eşhâb-ı imtiyâz tarafından te'diye kılınacaktır ve imtiyâzi hâvi fermân-ı °âlîniñ südürundan soñra yapılacak rıhtım ve limanıñ müşâdif olacağı deryâ maħallerinden hiç bir kısmınıñ hiç bir taraftan tasarrufuna izn ü ruşsât virilmeyecektir. İşbu arâzi dâhiline arâzi-i emiriyye-i hâliye bulunduğu takdirde eşhâb-ı imtiyâza muvakkâten ve meccânen i°râde olunacak ve muvakkâten isti°mâli lâzım gelen yerleriñ daħi i°malât müddetince bilâ ücret-i isti°mâline müsa°ade olunacak ve i°malâtın hitâmında hükümet-i seniyye-i ahire şanmak veyâhüd idâre ve icâr itmek husuşlarında muhtâr bulunacaktır." (*Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1310r: 285).



Buradan hareketle Beyrut Limanı'nın yapımı sırasında arazi paylaşımından doğan sorunlara veya arazi vergileri ile ilgili meselelere değinmek yerinde olacaktır. Limanın sözleşme ve imtiyaznamesinde -yukarıda ilgili kısımda da belirtildiği üzere- inşaatın yaklaşık olarak yirmi üç hektarlık bir alanı kapsadığı görülmektedir.<sup>63</sup> Ancak "Ticaret ve Nafia Nezareti"nden "Şura-yı Devlet"e havale olunan bir belgede Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi ile nezaret arasında arazi ve emlak vergisi hususunda açık bir anlaşmazlığın olduğu görülmektedir. Şirket, sözleşmenin sekizinci maddesi gereği imtiyaz süresi zarfında rıhtım ve liman ile teferruatına ait olan arazi ve sermaye üzerine hiçbir şekilde vergi talep edilemeyeceğini öne sürerken Şura-yı Devlet'in kararının ise talep edilen arazi ve emlak vergisinin şirketin kullanım mecburiyetinde olmayan ancak şirket bünyesinde bulunan yerlerden vergi alınmasına yönelik olduğu anlaşılmaktadır.<sup>64</sup> Ayrıca incelenen belgede şirket, "mevzubahis sekizinci maddeyi kendi amaçları doğrultusunda farklı bir anlama yorduğu" gerekçesiyle kınanmıştır. Hukuksal süreci de geciktiren bu anlaşmazlık için Şura-yı Devlet'in daha önce de savunduğu karar, 23 Mayıs 1898 tarihinde şirket yönetimine tebliğ, Nafia Nezareti'ne havale ve Maliye Nezaretine malumat kılınmıştır.<sup>65</sup> Ancak sorunların bir sene geçmesine rağmen bir türlü halledilemediği görülmektedir. Şirketin üzerinde durduğu karara binaen görüşmeleri şirket vekili Panciri? Bey yönetmekte ve dairelerle arasında sürekli arzuhal ve tezkire alış-verişi münasebetiyle bir türlü karara varılamamaktadır.<sup>66</sup> Tanzimat Dairesi'nce belirtildiği üzere araziden emlak vergisi alınması hakkındaki karar aynen Mülkiye Dairesi tarafınca da onanmış ve bu karar Panciri? Bey aracılığıyla şirkete de bildirilmiştir.<sup>67</sup>

Nihai karar ise Meclis-i Vükela'ca yapılan müzakereler sonunda 21 Eylül 1899 (17 Ca 1317) tarihinde verilmiştir. Sorunun tanımına göre Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi ile "Şura-yı Devlet Mülkiye Dairesi" arasındaki arazi ve emlak vergisi üzerindeki ihtilaf,

<sup>63</sup> Bkz. sayfa 63, dipnot 45 ve ilgili kaynaklar...

<sup>64</sup> "**Sekizinci maddede:** Liman ve rıhtım imâlâtıyla müteferri'atının inşâat-ı ibtidâ'iyyesi için gerek Memâlik-i Devlet-i 'Aliyye'den ve gerek diyâr-ı ecnebiyyeden celb ü tedârik olunacak olan taş ve kerâste ve timur ve ma'den kömürü ile makine ve edevât ve sa'ir levâzımât bir def'aya mahşuş olarak gümrük resminden mu'af tutulacağı gibi limanın müddet-i imtiyâziyyesi zarfında rıhtım ve liman ile müteferri'atına 'a'id arâzi ve sermaye üzerine bir güne virgü tarh olunmıyacak ve yalnız işbu muķâvelenâme ile merbût şartnâme tamga resminden vâreste olacaktır. Şu kadar ki eşhab-ı imtiyâz liman ve rıhtımın işledilmesine müteferri' mu'amelâtında tamga nizamnâmesi ahkâmına tabi' olacaklardır." (*Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1310r: 285). Karar için BOA. BEO. 1616-76153 (5 Ca. 1315.)

<sup>65</sup> BOA. BEO. 1137-8541 (17 M. 1316h.)

<sup>66</sup> BOA. BEO. 1248-93568 (15 Ş. 1316h.)

<sup>67</sup> BOA. BEO. 1320-98948 (23 M. 1317h.)

sözleşmenin sekizinci maddesindeki “limanın müddet-i imtiyâziyyesi zarfında rıhtım ve liman ile müteferri‘atına ‘a'id arâzi ve sermâye üzerine bir gûne virgü tarh olunmayacak” ifadesinden ortaya çıkmaktadır. Şirket temsilcileri bu maddeden hareketle şirket tarafından henüz satışı yapılmayan ya da şirkete herhangi bir gelir getirmeyen bölgeler için şirketin vergiye tabi tutulmasının mümkün olmayacağını savunmaktadır. Meclis ise söz konusu ifadenin sadece imtiyaz süresince liman ve liman ile ilgili arazi ve bunlara dahil sermaye ile ilgili olduğunu eklemektedir. İmtiyaz süresi sona erdikten sonra tesisin devlete devredilen kısımlarından hariç kalan ve şirketçe alınacak kısımların ise tamamen şirket menfaatine dahil olmasından dolayı arazinin henüz boş olmasının bir fark yaratmayacağına karar vermiştir. Öte yandan sözleşmenin yirmi yedinci maddesinden hareketle denizden doldurulan bölgeler, istimlakten elde edilen arsalar ve kamu yararına ayrılmamış mahaller de tamamen şirkete ait kabul edildiğinden bölgenin vergiye tabi tutulacağı hususunda bir beis görülmemiştir.<sup>68</sup> Ancak şirket alanına dahil edilen bu bölgeler ne zaman satılır ya da ne zaman gelir getirir hale gelirse o zaman vergi alınmaya başlanacağına karar kılınmış ve bu karar Maliye Nezareti ile Ticaret ve Nafia Nezareti'ne de aynen aktarılarak mesele bir yıl dört ay on gün sonra şimdilik halledilebilmiştir.<sup>69</sup>

Yukarıda bahsedilen sekizinci maddenin böylesi bir anonim şirket sözleşmesinde neden yer aldığı konusunda pek çok yorum yapılabilir. Limanın modernleştirilebilmesi için gereken meblağın devlet tarafından karşılanamıyor oluşu ve devletin bu iş için yabancı sermayeye mahkûm olması böylesi bir maddenin konulmasına sebep olarak gösterilebilir. Ancak bunun spekülâtif bir yorum olduğunu belirtmekte fayda vardır. Zira bu denli kesin bir yorum yapabilmek için Osmanlı İmparatorluğu'nda bayındırlık faaliyetlerinin anonim teşebbüslere devredilmesiyle ilgili usulleri tekrar incelemek ve imparatorlukta bilhassa diğer liman ve rıhtım yapım ve onarımlarıyla ilgili düzenlenen sözleşmelerdeki maddelerde de benzer hükümlerin olup olmadığını irdelemek gerekmektedir. Kesin bir

<sup>68</sup> “**Yirmi yedinci maddede:** ‘Ameliyâtın te'sisi hasebiyle deniz üzerinde doldurulmuş olacak olan yerleriñ yüzleri ve nez' ve istimlâkdan hâşıl olacak 'arşalar ile menâfi'-i 'umumiyyeye mahşuş mü'essesâta tahşiş kılınmamış olan mahaller bihakkın eşhâb-ı imtiyâza 'a'id olacağından eşhâb-ı imtiyâz ol emrde yirmi dördüncü maddede muharrer olduğu vechle hidmet-i 'umumiyyeye tahşiş kılınması lâzım gelen hari'at ve lâyhalarıñ kat'iyyen kabulünde ta'yin olunacak olan devâ'ir ve mevâki'-i resmiyyeyi ifrâz ve inşâ itdikden soñra kuşurunu emlak ü 'a'kârın bey' ve şirâsına ve ferâğ ve intikaline da'ir kavânin ve nizâmât Devlet-i 'Aliyye'ye tevfi'kan mu'amele ve hareket eylemek şartıyla taşarruf ve isti'mâl fûruht ideceklerdir. 'Umumuñ mürür ve 'ubûruna tahşiş kılınacak aşıl rıhtımın 'arzı yirmi metroolacak ve rıhtıma çıkacak zukağlarıñ 'arzı dañı on metro olacaktır” (*Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1310r: 289-290).

<sup>69</sup> BOA. MV. 98-39 (7 Ca 1317h.)

yargıya varabilmenin tek yolu ise ancak çok kapsamlı bir çalışma sonucunda elde edilen verilerin desteklenebilmesiyle mümkün olmaktadır. Bu açıdan böylesi bir yorum yapabilmek şimdilik mümkün değildir.

Liman ve rıhtım ile daireler arasındaki arazi ve emlak vergisi sorununun Meclis-i Vükelaca halledilmesinden bir süre sonra limanın faaliyetlerine başladığı görülür. Fakat bu sefer de Beyrut'ta bulunan Düyûn-ı Umûmiye dairesi ile sorunlar yaşanmıştır. Hatırlanacağı üzere az yukarıda Düyûn-ı Umûmiye'nin tesisi akabinde tütün gelirlerinin nasıl dış borçlara endekslendiği ve bunun için Reji İdaresi'nin nasıl tertip edildiğinden bahsedilmişti.<sup>70</sup> İşte Beyrut'ta da hemen hemen tüm Osmanlı vilayetlerinde olduğu gibi Düyûn-ı Umûmiye memurları bulunmaktaydı. On dört memur Beyrut'un çeşitli gelirlerine idarece el koyuyordu (*Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1310r: 232). İşte bu noktada Beyrut Limanı ve Rıhtım Şirketi'nin 1893'de daha inşası tamamlanmadan faaliyete geçerek 1893 Nisan ayı başından itibaren reji gemilerinden “fahiş miktarda” vergi almaktan imtina etmemesi; Almanya, İngiltere ve Avusturya elçileri aracılığıyla 20 Mart 1860 Ticaret Anlaşması'na aykırı olması dolayısıyla protestolara sebep olmuş; ancak Beyrut Valisi Halid Bey'in Dahiliye Nezaretine 11 Nisan 1893 tarihinde çektiği bir telgraftan anlaşıldığı üzere protestolar sonuçsuz kalmıştır.<sup>71</sup>

Yaşanan sorunlar yalnızca bunlarla sınırlı değildir. Rıhtım Şirketi'nin Beyrut Limanı'ndaki işleri tekeline alması ve esnaftan yüksek vergiler talep etmesi, yerel mavnacıları da müşkül duruma soktuğu ve yabancılarla rekabet edememelerine yol açtığı için esnaf, Eylül 1892 ve Mayıs 1895'te sonuçsuz bir vergi indirim talebinde bulunmuştur.<sup>72</sup> Bu şekilde Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi pek çok sorun ile faaliyetlerine antrepo, ambar ve gümrük dairelerinin inşaatının bittiğine dair Ticaret ve Nafia Nezareti tarafından gönderilen komisyonun olumlu raporundan sonra<sup>73</sup> ancak Temmuz 1893 tarihinde başlayabilmiştir (Orha, 2017: 150).

<sup>70</sup> Düyûn-ı Umumiye İdaresi üzerine mülahazalar için bkz. Dipnot 9; tütün gelirleri üzerindeki yaptırım için bkz. sayfa 43-44 ve ilgili kaynaklar

<sup>71</sup> BOA. DH. MKT. 14-45 (7 Ca. 1311h.) Liman ve Rıhtım Şirketi'nin gümrük ve antrepo vergi tarifesi için bkz. Tablo 16, Tablo 17, Tablo 18, Tablo 19, Tablo 20 ve Tablo 21...

<sup>72</sup> BOA. BEO. 74-5544 (29 S. 1310h); BOA. DH. MKT. 379-26 (2 Z. 1312h.)

<sup>73</sup> BOA. Y. MTV. 78-220 (29 Za. 1310h.)

Bir liman şirketinin faaliyetleri elbette liman tesisi sınırları içerisindeki birimlerce gerçekleştirilen usullere bağlıdır. Bu usuller, limana gelen gemilerin barındırılması; gemilerden liman ambar ve antrepolarına mal istiflenmesi; istiflenen malların ilgili bölgelere nakledilmesi için gerekli hazırlıkların yapılması ve limana getirilen malların gemilere yüklenmesi ile ilgili olarak bir takım iş bölümünün hayata geçirilmesi olarak özetlenebilir. İşte Beyrut Liman ve Rihtım Şirketi'nin de bu tip faaliyetleri belli bir usule göre hayata geçirilmekteydi. Bu usullere 5 Mart 1893 tarihli bir belgeden (3 Nisan 1893 imzalı) ulaşılmaktadır. Buna göre şirketin ambar ve antrepoları ile bu tesislerden yapılacak ithalat ve ihracat usulleri on iki fasıl elli madde altında incelenmiştir. Bu sözleşmeden “Gümrük Ambar ve Antrepoları Nizamname-i Dahilisi”nden Beyrut'a ithal ve Beyrut'tan ihraç olunacak veya bir limandan Beyrut'a gelip diğer bir limana transit edilecek olan her türlü mal ve eşyanın gümrük usulleri dahilinde Beyrut Liman ve Rihtım Şirketi ambar ve antrepolarına doldurulması üzerine şirketin rolü belirlenmiştir. “Şirketin Muamelatı” ise eşyanın ambar ve antrepolara doldurulması üzerinedir. Şirket 10 tonilato miktarında bulunan malın gemilerden boşaltılması ya da gemilere yüklenmesi işini üstlenebilecek ancak bu işlem liman tesisi içerisinde gerçekleştirilecektir. 20 tonilato miktarında olan malların liman haricindeki gemilere yüklenmesi ise ancak gerek görüldüğü durumlarda ve ücreti ödendiği sürece yine şirket tarafından gerçekleştirilecektir. İlgili her eşya numaralandırılarak cins, değer ve ağırlığına göre ayrı ayrı tasnif edilecektir. Bu işlem sırasında gerek görülürse mal sahibi ve malı getiren geminin adı da ilgili cetvele eklenecektir. Talep edilmesi halinde şirket antrepolara yüklenen mallar için bir sigorta hizmeti de uygulayabilme ehliyetine sahiptir. Mallar bu şekilde, uygun olduğu takdirde açık ya da kapalı depolarda saklanabilecektir.<sup>74</sup> Bu işlemlerden alınan vergiler ve işleme tabi tarifeler ise şu şekildedir:

---

<sup>74</sup> BOA. Y. MTV. 76-86 (16 Ş. 1310h.)

**Tablo 16. Gümrük Antrepoları Tarife-i Umumisi**

<b>Gümrük Antrepoları Tarife-i Umumisi</b>		
	<b>Kuruş</b>	<b>Para</b>
<b>Üzeri Kapalı Antrepolarda</b>		
Eşyanın hın-i tesliminde antrepoda durduğu müddet zarfında nakil ve tebdil-i mahal ihraç veya sa'ir ber-muamele-i usule tabi edilmeyeceği sahibi tarafından beyan olduğu taktirde bir hafta müddet ve yüz kilo için veyahut bir hafta müddet taksimatı ve yüz kılunun taksimatı için	1	00
Bir hafta müddet ve yüz kilo veyahut bir hafta müddet taksimatı ve yüz kılunun taksimatı için eşyanın balada muharrer beyannamesi olduğu taktirde	0	30
<b>Üzeri Açık Antrepolarda</b>		
Bir hafta müddet ve yüz kilo için veyahut bir hafta müddet taksimatı ve yüz kılunun taksimatı için beyannamesi bulunmayan eşya için	0	20
Bir hafta müddet ve yüz kilo için veyahut bir hafta müddet taksimatı ve yüz kılunun taksimatı için mezkur beyannamesi bulunan eşya için	0	15

BOA. Y. MTV. 76-86 (16 Ş. 1310h.)

**Tablo 17. Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi Antrepoları Tarifesi (Umumi)**

<b>Şirket Antrepolar Tarife-i Umumisi</b>		
	<b>Kuruş</b>	<b>Para</b>
<b>Üzeri Kapalı Antrepoların Resmi</b>		
Bir hafta müddet ve yüz kilo için	1	
Elli kilo ve daha aşağı sıklisinde bulunan kabran için	0	20
Bir hafta müddet metro mikap (m <sup>2</sup> ) için	2	10
Mülâhazat: Evvelen bir metro mikap (m <sup>2</sup> ) hacminde olup iki yüz kilodan dún (az) sıklisinde bulunan bilcümle eşya metro mikap (m <sup>2</sup> ) hesabıyla tarifeye tabi tutulur. Saniyen henüz beda'it itmiş olan beher hafta tam hafta gibi hesap olunur.		
<b>Üzeri Açık Arazide Antrepo Resmi</b>		
Bir hafta müddet ve metro murabba (m <sup>2</sup> ) için	5	00
Mülâhazat: Gümrük resmi ita etmiş olan eşya şirketin antrepo ve arazisine kabul olunur		

BOA. Y. MTV. 76-86 (16 Ş. 1310h.)

**Tablo 18. Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi Antrepoları Tarifesi (Hususi)**

<b>Tarife-i Hususi</b>		<b>Kuruş</b>	<b>Para</b>
Yere döşenmek üzere tahta isticarı: Döşenen her murabba (m <sup>2</sup> ) için		1	10
Müteharrik bulmalar için	: Bir mah müddet ve bir metro için	3	00
Emre muharrer makbuz	: Beher makbuz için	2	20
Meccanen antrepo şartnamesi ahz ve itası kabul olunur			
Devr ve ferağ	: Beher devr ve ferağ için	2	20
Teslim defterleri	: Beher defter için	2	20

BOA. Y. MTV. 76-86 (16 Ş. 1310h.)

**Tablo 19. Limanın Nakliye Tarifesi**

<b>Nakliyat-ı Âdiyye</b>		<b>Kuruş</b>	<b>Para</b>
Elli kilodan ziyade siklette bulunan kabran için	: Beher yüz kilosu	3	20
Beheri elli kilo veya daha aşağı siklette bulunan kabran için		3	30
1000 kilodan yukarı olan kabran için		Rıza-i zarfiyle	
Beher metro mikap (m <sup>2</sup> ) için		10	00
Ta'dad (sayım) olunmuş olan nakliyat için	: Bir saat müddet ve bir adam için	2	20
Vezn muamelatı	: Beher yüz kilo için	0	10
Marka ve tevellüd vaz'i	: Beher kap için	0	10
Temevvül ahzi (mal edinme)	: Beher balya veya sandıktan	1	20
Temevvül ahzi (mal edinme).....	: Beher çuvaldan	1	30

BOA. Y. MTV. 76-86 (16 Ş. 1310h.)

**Tablo 20. Limanın Değer Üzerinden Gümrük İşleri İçin Öngörülen Komisyon**

<b>Gümrük Muamelatı</b>	<b>Komisyon (%)</b>
100 Osmanlı Lirası ve daha ziyade teslimat için	1
20'den 100 Osmanlı Lirası'na kadar olan teslimat için	2
10'dan 20 Osmanlı Lirası'na kadar olan teslimat için	3
10 Osmanlı Lirası'ndan aşağı olan teslimat için	4

BOA. Y. MTV. 76-86 (16 Ş. 1310h.)

**Tablo 21. Limanda Eşya Yükleme veya İndirme İçin Uygulanacak Tarife**

<b>Eşyanın Tahmil ve Tahliyesi İçin Tarife-i Umumi</b>				
	Açıkta Duran Gemilerden Tahliye veya Mezkûr Gemilere Tahliye Olunduğu Takdirde		Limandan Dahilinde Gemilerden veya Tahliye Gemilere Olunduğu Takdirde	
	<b>Kuruş</b>	<b>Para</b>	<b>Kuruş</b>	<b>Para</b>
50 kilodan ziyade miktar için beher yüz kilosu	3	00	2	00
Beheri elli kilo ve daha aşağı siklette bulunan kabran için beher kabı	1	20	1	00
Mikap (m <sup>2</sup> ) hesabıyla tarifeye tatbik edilen eşya için beher metro mikabı	3	20	2	20
Beheri 1000 kilodan ziyade siklette bulunan kabran için	Rıza-yı Tarife ile		Rıza-yı Tarife ile	
	<b>Tarife-i Hususi</b>			
	<b>Kuruş</b>	<b>Para</b>	<b>Kuruş</b>	<b>Para</b>
At ve katır ve inek beher re'sinden	10	00	8	00
Merkep buzağı beher re'sinden	7	00	5	00
Koyun ve keçi beher re'sinden	0	15	0	10
Ziyet arabaları dört tekerlekli	15	00	12	00
Ziyet arabaları iki tekerlekli	10	00	8	00
Yük arabası ve iki tekerlekli âdi araba	8	00	6	00
Saban ve ziraata müteallik âlat	6	00	4	00

BOA. Y. MTV. 76-86 (16 Ş. 1310h.)

Bu tablolardan anlaşılıyor ki şirketin açık ya da kapalı antrepolarında duran mallardan hacim, ağırlık ve kaldığı gün hesabıyla birim başına 1 ila 20 kuruş arasında ücret; %1 ila %4 arasında komisyon talep ettiği görülmektedir. Bundan dolayı şirketin belirlediği tarifelerdeki yükseklik nedeniyle tüccar bölgeye yakın farklı bir liman arayışına girmiştir. Bu noktada da Cünye Limanı öne çıkmaktadır. Ancak Cünye Limanı'nın Beyrut Limanı kadar modern bir liman olmadığı ve daha çok kaçakçılık işleri ile gündeme geldiği görülür (Orha, 2017: 152). Öte yandan tarifelerin bu denli yüksek olması sebebiyle limanda çeşitli eylem ve protestoların da gerçekleştirildiği görülür.

Kadir Yıldırım, 1872-1908 yılları arasında Osmanlı İmparatorluğu dahilinde gerçekleştirilen işçi hareketlerinden yirmi sekiz eylemin denizcilik, beş eylemin de liman ve rıhtım ile antrepo işleri üzerinde gerçekleştirildiğini tespit etmiştir. Beyrut'ta 1908 yılında rıhtım çalışanları tarafından iki eylem yapılmıştır. Bu eylemler de tıpkı Eylül 1892 ve Mayıs 1895'te olduğu gibi<sup>75</sup> benzer sebeplerle düşük ücretler, fahiş vergiler ve adil olmayan rekabet şikayetleri üzerine gerçekleştirilmiştir. Şirket ise bu eylemleri “sosyalist sendikalara” bağlamaktadır; ancak araya Beyrut Valiliği'nin girmesiyle iki taraf orta yolu bulabilmiştir (Yıldırım, 2013: 226, 257-258).

---

<sup>75</sup> Bkz. Sayfa 75 ve dipnot 72



### 3.3. BEYRUT LİMANINDA TİCARET

Avrupa ile Doğu Akdeniz ticaretinde endüstri devriminin gemi teknolojisindeki payı düşünüldüğünde buharlı gemilerin hız ve kapasite bakımından üstünlüklerinin, bu teknolojiye sahip olan İngiliz ve Fransızlara ticari çıkar sağladığı anlaşılmaktadır. Bu durum Beyrut'un ticaret hacmini arttıran gelişmelerdendir (Hataoglou-Martinidis, 2015:96). Osmanlılar ise burada geri planda kalmışlardır. Zira Osmanlıların deniz ticaretinde eski tarz gemiler hakimdir.<sup>76</sup> 1908-1909 yıllarında Beyrut Limanı'na Osmanlıların bir yıl içinde yaptığı 2 bin 823 seferin yalnızca 73'ü buharlı gemilerle gerçekleştirilmişken İngilizlerin yalnızca 119 vapurla yaptıkları seferde taşıdıkları yük miktarı Osmanlıların yük miktarının toplamına oldukça yakındır (*Salname-i Vilayet-i Beyrut*, 1326h.: 389 içinde Çelik, 2010: 208).

Özlem Yıldız'ın II. Meşrutiyet (1908) ile Birinci Dünya Savaşı (1914) arasında deniz ticaretini incelediği doktora çalışmasında yer alan ve yabancı arşiv kayıtlarından oluşturduğu tablodan hareketle 1899-1911 yılları arasında Beyrut Limanı'na ticaret amacıyla giren senelik ortalama 2 bin 462 yelkenli geminin tonajının yine senelik ortalama ile 60.782,44 ton olduğu hesaplanabilir. Aynı yıllar arasında senelik ortalama 925 buharlı geminin sağladığı toplam tonaj ise 1.204.974,88 ton olmaktadır (Yıldız, 2012: 125-126). Trablusgarp Savaşı'na kadar Britanya bandıralı 1823 ticaret gemisi 2 milyon 48 bin 337 ton hacme sahipken Fransa bandıralı 1020 geminin hacmi 2 milyon 319 bin 744 tondur. Osmanlı gemileri ise 17 bin 897 gemiyle her ne kadar mevcudu oldukça yukarı çöksede gemilerin niteliğinin çağın gerisinde olması sebebiyle 733 bin 880 tonluk hacimle oldukça düşüktür (Yıldız, 2019, S.4, C.2: 76-78). Öte yandan Beyrut'un coğrafi olarak zirai faaliyetlere pek uygun olmaması, ticaretin daha çok sınai ürünler üzerinde yoğunlaşmasına neden olmuştur. Bölgenin yegâne geçim kaynağı ticarettir. Bununla birlikte ipek böcekçiliği ve turunçgiller ile sınırlı bir zirai faaliyet vardır. Ancak ipek böcekçiliğinin hacmi oldukça büyük olduğu için ticaretin büyük bir kısmı bunun üzerinden yürütülmüştür. Lübnan ipeği Beyrut Limanı'ndan çıkarak Marsilya Limanı ile Lyon dokuma fabrikalarına adeta akmıştır (Özveren, 1994: 84). Fransızların Beyrut ipeği üzerinde özel bir ilgilerinin olduğu doğrudur. İpek ticaretini

<sup>76</sup> Bkz. Tablo12, Tablo 13 ve Tablo 14

eline almak isteyen Fransızlar “Portalis” adında ilk fabrikayı bölgede 1840’ta kurmuşlardır. Birinci Dünya Savaşı’na kadar kurulan 60 adet ipek fabrikasından bahsedilmektedir. Bunların 10 tanesi Fransızlara aittir (Çelik, 2016, S.1, C.26: 281-284). Öte yandan ipek üretiminden elde edilen kârın bol olması sebebiyle Beyrut Limanı’nda bulunan gümrük memurları aracılığıyla kaçakçılık yapıldığı da kaydedilmiştir. Genel olarak silah, tütün ve ipek kaçakçılığının yapıldığı görülmektedir. Örneğin henüz şirket faaliyetlerine yeni başlıyorken 1892 Ekim ayında Yunan bandıralı bir gemi ile Beyrut Limanı’ndan kaçak tütün ve silah sokulmaya çalışılmış ancak yakalanmıştır.<sup>77</sup> 24 Şubat 1894 tarihli bir belgede ise Beyrut Limanı’ndan Marsilya Limanı’na insan ve mamul kaçakçılığının arttığı ile ilgili bir rapor Sadaret’e havale edilmiştir.<sup>78</sup> Yine Eylül 1913 tarihinde Cünye Limanı üzerinden Lübnan’a “hükümet-i mahallinin yardımıyla” kaçak tuz sokulmaya çalışıldığı görülür.<sup>79</sup> Bu dönemde Beyrut Limanı’ndan Almanya ve İngiltere’den benzin ve gaz yağı ile çalışan zeytinyağı pres makineleri, dokuma tezgahları ve buz makineleri gibi üretim araçlarının ithalatının da yapıldığı kaydedilmektedir (Çelik, 2013, S.16: 709-710).

1326h tarihli Beyrut Vilayet Salnamesi’nden anlaşıldığı üzere şirketin resmen faaliyetlerine başladığı Temmuz 1893 yılından Ocak 1906 yılına kadar brüt gelir tablosu ise şu şekildedir:

<sup>77</sup> BOA. BEO. 1210-90717 (26 Ca. 1316h.)

<sup>78</sup> BOA. DH. MKT. 210-6 (18 Ş. 1311h.)

<sup>79</sup> BOA. DH. İD.. 94-50 (7 Za. 1331h.)

**Tablo 22. Temmuz 1893-Ocak 1906 Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi Gayrisafi Hasılatı**

Yıllar	Altın Guruş	Santim (Yüzde)
1893	1.113.121	11
1894	1.587.198	51
1895	1.133.544	10
1896	2.150.949	96
1897	1.685.890	97
1898	1.590.675	44
1899	1.649.183	51
1900	2.016.273	81
1901	2.648.486	82
1902	3.153.358	69
1903	3.114.487	72
1904	3.550.491	80
1905	3.454.878	40
1906	4.022.707	14
<b>Senelik Ortalama</b>	<b>2.347.945,9285</b>	<b>53,2</b>

Not: Komiser Vekili: Ahmed Fehmi Bey; İşletme Müdürü: Mösyö Burgen?; Müdür Muavini: Mösyö Tramble?; Rıhtım İdaresi Baş Memuru: Mösyö Filaman?; Rıhtım İdaresi Muavini: Mösyö Kontak? Ve Muasebeci: Frederick Efendi

*Salname-i Vilayet-i Beyrut. 1326h.: 206*

**Tablo 23. 1899-1911 Yılları Arasında Beyrut Limanı'nın İthalat-İhracat Hacmi (milyon sterlin)**

Yıllar	İthalat	İhracat
1899	1,5	1
1900	1,3	0,6
1901	1,5	0,5
1902	1,3	0,7
1904	1,4	0,9
1905	1,5	0,9
1907	1,6	1
1908	1,6	0,9
1909	1,6	0,7
1910	2,1	0,8
1911	1,9	0,5

Yıldız, 2019, S.4, C.2: 70-72

Osmanlı Beyrut'unun Fransızlarla olan ticari yoğunluğu, başta Rıhtım Şirketi olmak üzere şehirdeki başka başka şirketlerin Fransızların idaresinde olması ve şehrin daha sonra Fransız mandası altında kalması böyle tabloların oluşmasında amil bir faktör olsa da 1860'a kadar ithalat ve ihracattaki çalkantıların temel nedeni Cebel-i Lübnan olayları olarak yorumlanabilir.

1888-1914 yılları arasındaki veriler baz alındığında en yüksek ithalatın 1910 senesinde yaşandığı görülür. Bundan sonra ise ithalat ve ihracat aniden düşmüştür. Trablusgarp Savaşının bundaki etkisi büyüktür. Mustafa Kemal'in Edhem Paşa yerine Kurmay Başkanlığı'na atanması ve Derne Kumandanı olarak tayiniyle beraber Trablusgarp'taki Türk Direnişi'nin daha farklı bir seyir aldığı görülür. Derne, Tobruk ve Bingazi'de Ali Fethi Bey ve Neşet Bey komutasındaki Türk Milisleri, İtalyanları ayrı ayrı pek çok cephede yıpratmışlardır. Ekim 1911 tarihinden beri Mustafa Kemal önderliğindeki direniş kesin bir galibiyet ortaya koyamasa da İtalyanları geri püskürtmeyi başarmış ve Türk Direniş hareketinin başarabilecekleri konusunda önemli bir örnek olmuştur. Ancak İtalyanlar bir oldu-bitti ile 5 Kasım 1911'de İlhak Kararnamesi'ni yayınlamışlardır. Her ne kadar İstanbul bu kararı tanımasa da Trablusgarp Savaşı'nın etkinlik alanı bu karardan sonra daha da genişlemiştir (Kurtcephe, 1993, S.12: 361-375). İtalyanların Doğu Akdeniz'de üstünlüğü elde tutabilme amaçları doğrultusunda limanların kontrolü kritik bir öneme sahipti. Nitekim İtalyanlar kentin jeopolitik ve jeostratejik önemini iyi derecede bildikleri için Beyrut'a yönelmişlerdir. Şubat 1912 yedi adet İtalyan zırhlısı kenti bombardıman altında tutmuştur. Bununla birlikte kentte pek çok binanın yanında rıhtım da zarar görmüş ve bu durum limanın ithalat ihracat hacmine de olumsuz derecede yansımıştır<sup>80</sup> Kozmopolit bir kent olan Beyrut'un neredeyse her türlü bayındırlık faaliyetleri yabancı teşebbüsün elinde olduğu için bu durum Avrupa kamuoyu tarafından da kınanmıştır. (Umar, 2001, C. XVII, S.51: 727-784). En yüksek ihracat ise 1889 yılında yaşanmıştır.<sup>81</sup> 1859'da İhraç edilen ürünlere bakıldığında daha çok bölgede yetişen hububat, turunçgiller, meyan kökü ve ham ipek olduğu görülmektedir. İpek bu tarihte Fransa ve İngiltere'ye 700 bin kilogramın üzerinde gönderilmiştir. İthalat ise sınai ürünlerine dayanmaktadır. Başta Fransa olmak üzere İngiltere, Almanya, Avusturya, Belçika ve İtalya, Beyrut'un ithalat yaptığı ülkelerdir.

<sup>80</sup>. Bkz. Tablo 23; Ek VI Ek VII, Ek VIII ve Ek IX

<sup>81</sup> Bkz. Tablo 23

Beyrut Limanı böylece Trablusgarp Savaşı'na kadar bölgenin yüzde otuz beşlik ithalat ve ihracat hacmini karşılamıştır (Fawaz, 1983: 64; Çelik, 2013, S.16 :710). Ancak Trablusgarp Savaşı'ndan sonra Birinci Dünya Savaşı öncesinde genel olarak yüksek miktarda hububat ihtiyacı duyulduğundan bölgede genel olarak bu konuda açık çıkmıştır. Birinci Dünya Savaşı'yla birlikte tüm Doğu Akdeniz'de neredeyse her türlü ticaret durmuştur. Savaş öncesinde ipek ticareti Beyrut üzerinden Fransızlar aracılığı ile Avrupa yönlü yapılırken savaş sebebiyle bu tamamen durmuştur. Para değer kaybetmiş, dışarıya göç verilmiştir. Ancak Marunilerin dini bağlardan ötürü Fransızları desteklemeleri, Fransız Mandası'nın (1920-1943) kurulmasında büyük katkılar sağlamıştır (Elisséeff, 1960, C.1: 1137-1138; Pamuk, 2012: 140-141). Nitekim 1923 senesinde tamamıyla Fransız yönetimi altında bulunan şirketin net karı, 6 Temmuz tarihli toplantıdan sonra 2 milyon 780 bin 333 frank olarak hesaplanmıştır. Hissesi de 67 franktan işlem görmektedir (*Journal de Finance*, 6 Juillet 1923: 8).

\*

\*\*

## SONUÇ

Beyrut, Doğu Akdeniz'in diğer limanlarından farklı bir görüntü çizmiştir. Kentin konumundan ötürü ekonomik açıdan sürekli Şam'dan ve artalanından faydalanması; hacmi büyüdükçe zaruretten dolayı kent üzerinde gerçekleştirilen idari reformların bölgedeki yönetimi kademeli olarak rahatlatması ve bölgedeki Fransız unsurların yatırım faaliyetleri ile ticari hayatın canlı tutulması, hepsi birden küçük bir sancağın Doğu Akdeniz'in en önemli limanına dönüşmesini sağlamıştır. Ancak uzun vadede kentnin ekonomik yapısının tüm ticari hareketliliğe rağmen yıprandığı görülecektir. Bölgenin yegâne üretimi olan ham ipeğin sınai ürüne dönüştürülememesi ve hammadde olarak dışarıya satılması, yerel Dürzi ve Maruni üreticiyi olumsuz yönde etkileyecektir. Başlarda her ne kadar getirisi bol olsa da yukarda da bahsedildiği gibi Fransızların fabrikalar açmak suretiyle üretimi yavaş yavaş tek eline alması, kentteki Fransız okulları ve misyonerlerinin faaliyetleriyle birleşince Beyrut'ta egemenlik Fransızların olacaktır. Üstelik Fransızlar, bölgede iki bin kadar nüfusları ile en kalabalık oldukları bir dönemde, neredeyse tüm ticari ağı ele geçirerek bunu başarmışlardır (Özveren, 1996: 76).

Tüm bu sürecin oluşmasını sağlayan temel etmen elbette Endüstri Devrimi'nin XIX. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren tüm dünyada ticaret algısını değiştirmesidir. Nitekim Britanya, Fransa, Avusturya ve Almanya gibi öncü ekonomiler, ellerindeki buharlı ticaret gemilerini tüm Doğu Akdeniz deniz ticaretine yetecek kadar arttırabilmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun bu duruma ekonomik, siyasi ve teknolojik anlamlarda cevap verememesi; özellikle Osmanlı İmparatorluğu ile Britanya arasında akdedilen 16 Ağustos 1838 Balta Limanı Antlaşması'ndan sonra, Doğu Akdeniz trafiği içerisinde Beyrut'u klasik bir ithalat limanına çevirirken bölgeden hammadde çıkışının da temel kapısı haline getirmiştir. Böylece Osmanlı İmparatorluğu limanları, çoğunluğu İngiliz ve Fransız olmak üzere pek çok Avrupa sermayeli armatür şirketlerinin akınına uğramıştır. Bununla beraber devletin gümrük siyaseti de bu yabancı devlet ya da tüccarların isteklerine göre şekillenmiştir.

Öte yandan 1833-1840 yılları arasında Lübnan da dahil olmak üzere Şam idaresinin Kavalalı Mehmed Ali Paşa'nın eline geçmesiyle birlikte hem Beyrut bölgenin idari

anlamda merkezi olmuş hem de Fransızlar Mehmed Ali Paşa ve Maruniler ile olan ittifakları münasebetiyle kentteki nüfuzlarını arttırabilmişlerdir. 1861 yılında “Cebel-i Lübnan Olayları” dahilinde gerçekleştirilen çatışmalar ve isyanların bastırılması sırasında kent ve limanın zarar görmesi, Beyrut’ta bayındırlık faaliyetlerinin yeniden ele alınmasını mecbur kılmıştır. Elbette tüm bu bayındırlık faaliyetleri devletin XIX. yüzyılda içerisinde bulunduğu siyasal ve ekonomik sebeplerle yabancı girişimler aracılığıyla olmuştur.

Beyrut Limanı’nın, Fransız sermayesine dayalı anonim bir şirket aracılığıyla modernleştirilmesi; şirketin tesis edildiği yıl olan 1888’de Şam’dan Yafa’ya kadar Beyrut Limanı’nı da kapsayan bir demiryolu projesine girişmeleriyle birleştirildiğinde bölgenin en karlı yatırımlarından biri haline gelmiştir. Şirketin 1893’te resmen faaliyetlerine başlaması ve ilk on üç yıl içerisinde yıllık gelirini dörde katlaması bu sayededir. Nitekim Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi sayesinde Beyrut Limanı, tüm imparatorluk limanları arasında İstanbul ve İzmir’den sonra üçüncü en büyük liman olmaktadır. Ancak en nihayetinde Beyrut’un hemen hemen tüm ekonomi ve bayındırlık olanakları Fransız ve İngiliz girişimlerin elindedir. Dolayısıyla bölgedeki kalkınmanın kısıtlı olduğu ve artan ticaret hacminin Osmanlı İmparatorluğu’nun içerisinde bulunduğu ekonomik ve siyasal iflas dolayısıyla beklenen etkiyi gösteremediği iddia edilebilir. Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi’nin “yabancı sermayeye dayalı” bir Osmanlı anonim şirketi olması da bu etkinin en güzel örneğidir.

Şirketin devletle olan ilişkileri de bu bakımdan oldukça sorunludur. Devlet ile şirket arasında yaşanan arazi ve emlak vergisi sorunları, bölgedeki yerel esnaf ile şirket arasında çıkan fiyat tartışmaları ve Beyrut’ta bulunan Düyûn-ı Umûmiye İdaresi ve Reji temsilcileriyle yaşanan tarife ve ücret problemleri gibi durumlar bölgenin en önemli ticaret kapısı olan Beyrut Limanı’nın idare biçiminde ya da devletin bölgedeki otoritesinde sorunlar olduğunu göstermektedir. Bu durumun en önemli kanıtı da ilgili bölümde anlatılmaya çalışıldığı üzere şirket sözleşmesinin sekizinci maddesinde yer alan ve imtiyaz süresi boyunca şirketin arazi ve emlak vergisi usullerinden muaf tutulmasını sağlayan esaslardır. Osmanlı yönetiminin bu durumda benimsediği siyaset ise Şura-yı Devlet ve bölgedeki Rüsumat daireleri aracılığıyla yürütülmeye çalışılan denge siyasetinden öteye gidememiştir. Nitekim Beyrut Valisi Halid Bey de gerek devlet gerek reji temsilcileri ve gerekse de bölgedeki yerel esnaf ile şirket arasında çıkan sorunlarda

kesin bir duruş gösterme gayretinde olsa da bütün tarafların kabul edebileceği kararlar vermiştir.

Bu şekilde, yüzyılın sonuna doğru Doğu Akdeniz'in en önemli ticaret kapısı olan Beyrut Limanı'nda kurulan anonim bir rıhtım işletmeciliğinin gerek yönetim yapısı gerekse de faaliyetlerinden hareketle bölgede adeta tekelleştiği görülür. Üstelik bu tip bir şirket yapısının kurulması bizzat devletin benimsediği ya da mecbur kaldığı ekonomi siyasetinin bir sonucudur. Ancak gerek Trablusgarp Savaşı'ndan sonra İtalyanların 1912 yılında Akdeniz'de üstünlüğü ele almak adına Beyrut'a yönelmeleri ve limanı bombalamaları gerekse de Birinci Dünya Savaşı'yla beraber bölgede ticaretin durma noktasına gelmesi Beyrut'ta liman işlerini de durdurmuş ve kentte liman özelinde bayındırlık faaliyetleri bir kez daha ele alınmak zorunda kalmıştır.



## KAYNAKÇA

### Arşiv Belgeleri

- BOA. A.} DVN. MKL. 5-13 (26 M. 1263h.)
- BOA. A.}MKT. NZD. 75-82 (23 C. 1269h)
- BOA. A.}MKT. MHM. 292-100 (11 N. 1280h)
- BOA. İ. MMS. 91-3848 (6 C. 1304h.)
- BOA. MV. 18-20 (20 C. 1304h.)
- BOA. Y.. PRK. KOM. 4-109 (6 B. 1304h.)
- BOA. DH. MKT. 1435-87 (11 Za 1304h.)
- BOA. Y..PRK. AZJ.15-14 (6 Ş. 1306h)
- BOA. İ. HUS. 1-70 (9 M. 1310h.)
- BOA. BEO. 45-33 (13 M. 1310h.)
- BOA. Y. MTV. 65-52 (13 M. 1310h)
- BOA. BEO. 74-5544 (29 S. 1310h)
- BOA. Y.A..HUS. 268-42 (6-8 C. 1310h.)
- BOA. Y.MTV. 76-86 (16 N. 1310h.)
- BOA. Y. MTV. 78-220 (29 Za. 1310h.)
- BOA. MV. 136-4 (29 Z. 1310h.)
- BOA. DH. MKT. 210-6 (18 Ş. 1311h.)
- BOA. DH. MKT. 14-45 (7 Ca. 1311h.)
- BOA. DH. MKT. 379-26 (2 Z. 1312h.)
- BOA. BEO. 1616-76153 (5 Ca. 1315h.)
- BOA. BEO. 1137-8541 (17 M. 1316h.)
- BOA. BEO. 1248-93568 (15 Ş. 1316h.)
- BOA. BEO. 1210-90717 (26 Ca. 1316h.)
- BOA. BEO. 1320-98948 (23 M. 1317h.)
- BOA. MV. 98-39 (7 Ca 1317h.)

BOA. DH. İD. 174-38 (12 C. 1330h.)

BOA. MV. 173-53 (26 S. 1331h.)

BOA. BEO. 4159-311910 (23 R. 1331h.)

BOA. DH. İD. 94-50 (7 Za. 1331h.)

TNA. MFQ. 1/442/1

TNA. MFQ. 1/442/4

TNA. MFQ. 1/442/22

### Sürelî Yayın, Yıllık ve İstatistikler

(1289h.). *Düstûr (Birinci Tertib)*. C.1. İstanbul: Matbaa-i Amire

(1289h.). *Düstûr (Birinci Tertib)*. C.2. İstanbul: Matbaa-i Amire

(1294h.). *Muahedat Mecmuası*. İstanbul: Hakikat Matbaası

(1295h.). *Düstûr (Birinci Tertib)*. C.4. İstanbul: Matbaa-i Amire

(1299h.). *Düstûr (Birinci Tertib)*. C4. İstanbul: Mahmut Beğ Matbaası

(1891). *Annuaire Oriental du Commerce*. Paris: Cervati Frères & C<sup>ie</sup>

(1316h.). *İstatistik-i Umumi*. İlim Matbaası, İstanbul

(3 Eylül 1899). *Journal des Mines: Organe Spécial de l'industrie Minière et Métallurgique en France et à l'étranger*. Paris: Imprimerie de Paul Dupont

(1900). *Instruction Generales et Circulaires de M. Le Directeur Général de l'enregistrement, des Domaines et du Timbre*. Paris: Bureau des Instructions Décadaires sur l'enregistrement

(1330r). *Boğaziçi Şirket-i Hayriye Tarihçe, Salname*. İstanbul: Ahmed İhsan ve Şürekası

(1914). *Chirket-i-Hairié Annuaire de la Société contenant Un Historique de l'entreprise et Un Monographe du Bosphor, élaboré par la Direction*. Costantinople: Ahmed Ihsan & C<sup>ie</sup>

(6 Temmuz 1923). *Journal des Finances : Cote Universelle et Correspondance des Capitalistes*. Paris: Journal des Finances

(1311h.). *Salname-i Vilayet-i Beyrut*

(1326h.) *Salname-i Vilayet-i Beyrut*

### **Tetkik Eserler ve Muhtelif Çalışmalar**

Abdurrahman Vefik. (1328h). *Tekâlif-i Kavâidî*. İstanbul: Dersaadet Kader Matbaası

Ahmed Cevdet Paşa (1300h). *Mecelle-i Ahkâm-ı Adliye*. C.1. İstanbul: Matbaa-i Osmaniye

\_\_\_\_\_. (1309h). *Tarih-i Cevdet*. C.9. İstanbul: Matbaa-i Osmaniye

AKARLI, E.D. (1993). *The Long Peace*. London: University of California Press

AKTAN, H. (2001). “İstimplâk”. *TDVİA*. C.23. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, s.364-366

AKYILDIZ, A. (1998). “Sened-i İttifak’ın İlk Tam Metni”. *İslam Araştırmaları Dergisi*. S.2, 278-283

\_\_\_\_\_. (2009). “Sened-i İttifak”. *TDVİA*. C.36. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, s.512-514

ALTUNDAĞ, Ş. (Nisan 1944). “Kavalalı Mehmed Ali Paşa’nın Suriye’de Hakimiyeti Esnasında Tatbik Ettiği İdare Tarzı”. *Belleten*. C.VIII. S.30. Ankara: TTK, s.231-243

ARMSTRONG, J., WILLIAMS, D.M. (2011). *The Impact of Thecnological Change: The Early Steamship in Britain*. Newfoundland: International Maritime Economic History Association

ARLAN, T. (2009). “II. Meşrutiyet Dönemi İşçi Hareketleri ve Bu Hareketlerin Meydana Getirdiği Sorunlar” *OTAM*. S.25. Ankara: Ankara Üniversitesi, s.33-67

ASLANTAŞ, S. (2005). *Osmanlı İmparatorluğu’nda Sırp İsyancıları (1804-1805)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Ankara: T.C. Hacettepe Üniversitesi

AVCI, Y. (2015). “19. Yüzyılın Son Çeyreğinde Filistin’in Limanı Yafa: Bir Çatışma ve Rekabet Odağı”. *TİD*. S.30/2. İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, s.385-411

AYDIN, M.A. (1991). “Arazi Kanunnâmesi”. *TDVİA*. C.3. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 346-347

BAĞIŞ, A. İ. (1998). *Osmanlı Ticaretine Gayrimüslimler: Kapitülasyonlar, Avrupa Tüccarları, Berathlı Tüccarlar, Hayriye Tüccarları (1750-1839)*. Ankara: Turhan Kitabevi

BARKAN, Ö. L. (1979). “Timar”. *MEBİA*. C.11. İstanbul: Milli Eğitim Basımevi, 286-333

BAŞER, N. E. (2011). *I. Sanayi Devriminde Teknolojik Gelişmelerin Rolü*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İzmir: T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi

BAYRAM, S. (2009). *Osmanlı Döneminde Selanik Limanı (1869-1912)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi

BERKES, N. (2013). *Türkiye İktisat Tarihi*. İstanbul: YKY

\_\_\_\_\_. (2014). *Türkiye’de Çağdaşlaşma*. İstanbul: YKY

BEYDİLLİ, K. (2009). “Selim III”. *TDVİA*. C. 36. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 420-425

BRAUDEL, F. (1974). “The Mediterranean Economy in the Sixteenth Century”. P. Earle (Ed.). *Essays in European Economic History 1500-1800*. London: Oxford University Press, s.1-44

\_\_\_\_\_. (1989). *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*. C.1. M.A. Kılıçbay (Çev.). İstanbul: Eren Yayıncılık

BURAK, D.M. (2005). “İngiliz J.R. Pilling’in Osmanlı Demiryolu İmtiyazını Ele Geçirme Mücadelesi”. *OTAM*. S.17. Ankara: Ankara Üniversitesi, s.1-24

CLOUGH, S.M., COLE, C.W. (1966). *Economic History of Europe*. Boston: D.C. Heath and Company

ÇADIRCI, M. (1991). “Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı”. *Tarih Araştırmaları Dergisi*. C.15. S.26. Ankara: AÜDTCF, s.153-167

\_\_\_\_\_. (2013). *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*. Ankara: TTK

ÇELİK, K. (2010). *Osmanlı Hakimiyetinde Beyrut (1839-1918)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Elazığ: Fırat Üniversitesi

\_\_\_\_\_. (2013). “19. Yüzyılın Sonu 20. Yüzyılın Başlarında Suriye’de Dış Ticaret”. *TOD*. S.16, s.705-738

\_\_\_\_\_. (2016). “Osmanlı İdaresindeki Lübnan’da İpek Üretimi ve Ticareti Üzerine Bir Değerlendirme”. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. C.26. S.1. s.277- 290

ÇETİN, E. (2013). “Tanzimat Döneminde Yol Yapım Çalışmalarına Bir Örnek: İzmir-Birunâbâd Şosesi İnşası ve İşletme İmtiyazı”, *AÜDTCF Dergisi*. S.53. C.2. Ankara, s.145-163

DEANE, P.(1965). *The First Industrial Revolution*. London: Cambridge University Press

DEANE, P., COLE, W.A. (1969). *British Economic Growth 1688-1959: Trends and Structure*. London: Cambridge University Press

DOĞAN, A. (2018). “Mersin Limanı ve Mersin Kenti Tarihi Üzerine Bir İnceleme”. *JoCReSS*. S.1. C.8. s, 118-150

DOĞRUEL, F., DOĞRUEL, A. *Osmanlı’dan Günümüze Tekel*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları

du VELAY, A. (1978). *Türkiye Mali Tarihi*, Ankara: Maliye Tetkik Kurulu

DURŞUN, D. (1996). “Beyrut”. *TDVİA*. C.6. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, s.81-84

DÜZCÜ, L. (2012). *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1825-1855)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Ankara: T.C. Gazi Üniversitesi

EARLE, E.M. (1924). *Tukey, The Great Powers, and The Bagdad Railway*. New York: The Macmillan Company  
 Ferguson, N. (2000). "The European Economy, 1815-1914". T.C.W. Blanning (Ed.). *The Short Oxford History of Europe: The Nineteenth Century*. New York: Oxford University Press

ELDEM, V. (1970). *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tedkik*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları

EL HAYEK, C. (2015). *The Last Levantine City: Beirut, 1830-1930*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Massachusetts: MIT

ELISSÉEFF, N. (1906). "Bayrut". *EI*. C.1. Leiden: Brill: 1137-1138

EMECEN, F. (1996). "Fahreddin Ma'noğlu". *TDVİA*. İstanbul, Türkiye Diyanet Vakfı, s.79-82

EPSTEIN, M. (1908). *Early History of The Levant Company*. London: George Routledge & Sons, s.16-25

FARAH, C. (2000). *The Politics Of Interventionism In Ottoman Lebanon, 1830-1861*. New York: I&B Tauris

FAWAZ, L.T. (1983). *Merchants and Migranst in Nineteenth-Century Beirut*. London: Harvard University Press

\_\_\_\_\_. (1994). *An Occasion for War – Civil Conflict in Lebanon and Damascus in 1860*. University of California Press

\_\_\_\_\_. (1998). “The Beirut-Damascus Road: Connecting the Syrian Coast to the Interior in the 19<sup>th</sup> Century”. *The Syrian Land: Processes of Integration and Fragmentation*. T. Philipps, B. Schaebler (Ed.). Stuttgart: Franz Steiner Verlag, s.19-29

FINDLEY, C.V. (1991). “Maliyye”. *EI*. C.6. Leiden: Brill, 283-290

\_\_\_\_\_. (2014). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Bürokratik Reform*. E. Ertürk (Çev.). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları

FONTANA, G.L. (2006). “The Economic Development of Europe in the Nineteenth Century (III): Growth and Transformation of the Economy”. Antonio Di Vittorio (Ed.). *An Economic History of Europe: From Expansion To Development*. New York: Taylor and Francis, s.176-195

FREEMAN, C., SOETE, L. (2003). *Yenilik İktisadı*. Ergun Tükcan (Çev.). Ankara: Tübitak Akademik Dizi

GENCER, A. İ. (1985). *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu*. Ankara: TTK

\_\_\_\_\_. (1991). “Bahriye Nezareti”. *TDVİA*. C.4. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, s.511-512

GENCER, M. (2012). *Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Bir Kurum Olarak Bahriye Vekaleti*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Ankara: T.C. Hacettepe Üniversitesi

GENÇ, M. (2013). “Yed-i Vâhid”. *TDVİA*. C.43. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, s.378-383

\_\_\_\_\_. (2014a). “19. Yüzyılda Osmanlı İktisadi Dünya Görüşünün Klasik Prensiplerinde Değişmeler”. *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*. İstanbul: Ötüken Neşriyat, s.83-95



\_\_\_\_\_. (2014b). “Osmanlı Devleti’nde İç Gümrük Rejimi”. *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*. İstanbul: Ötüken Neşriyat, s.194-200

GEYİKDAĞI, N. (2011). “French Direct Invesments in the Ottoman Empire Before World War I” *Enterprise and Society*. C.12, S.3: Cambridge: Cambridge University Press, s.525-561

GÖKBİLGİN, M.T. (Ekim 1946). “1840’tan 1861’e Kadar Cebel-i Lübnan Meselesi ve Dürzîler”. *Belleten*. C.10. Ankara: TTK, s.641-703

GÜRAN, T. *İktisat Tarihi*. İstanbul: Der Yayınları

GÜRSOY, B. (1984). “100. Yılında Düyun-u Umumiye İdaresi Üzerine Bir Değerlendirme”. *Ord. Prof. Şükrü Baban’a Armağan*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi İktisay Fakültesi, s.17-59

GÜZEL, Ş. (1985). “Tanzimat’tan Cumhuriyet’e İşçi Hareketleri ve Grevleri”. *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*. C.3. İstanbul: İletişim Yayınları, s.804-830

HANİOĞLU, Ş. (2008). *A Brief History of the Late Ottoman Empire*. New Jersey: Princeton University Press

HASTAOĞLOU-MARTINIDIS, V. (2011). “The Building of Istanbul Docks 1870-1910: New Entrepreneurial and Cartographic Data”. *A/Z ITU Journal of the Faculty of Architecture*. İstanbul: İTÜ, s.85-99

\_\_\_\_\_. (2015). “Doğu Akdeniz Kentlerinde Liman İnşaatının Kartografyası: 19. Yüzyılın Sonunda Teknik ve Kentsel Modernleşme”. *Osmanlılardan Günümüze Doğu Akdeniz Liman Kentleri*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, s.95-120

HATHAWAY, J. (2016). *Osmanlı Hakimiyeti'nde Arap Toprakları*. G. Ç. Güven (Çev.). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları

HEATON, H. (2005). *Avrupa İktisat Tarihi*. M. A. Kılıçbay, O. Aydoğuş (Çev.). Ankara: Paragraf Yayınevi

HOBBSAWM, E. (1999). *Industry and Empire (From 1750 to the Present Day)*. New York: The New Press

\_\_\_\_\_. (2003). *Sermaye Çağı 1848-1895*. Bahadır Sina Şener (Çev.). Ankara: Dost Kitabevi Yayınları

Ilbert, R. (1999). "İskenderiye Kozmopolit Bir Kent Miydi?". *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentletri*. P.Dumont, F. Georgeon (Ed.). Ali Berktaş (Çev.). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s.161

ISSAWI, C. (1980). *The Economic History of Turkey 1800-1914*. Chicago: The University of Chicago Press

\_\_\_\_\_. (1982). *An Economic History of the Middle East and North Africa*. New York: Columbia University Press

*İhsaiyat-ı Maliye Mecmuası*, 1327R

İLGÜREL, M. (1995). "Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devletinde Kurma Teşebbüsleri". *Çağını Yakalayan Osmanlı*. E. İhsanoğlu, M. Kaçar (Yay. Haz.). IRCICA: İstanbul, s.143-159

İNALCIK, H. (1964). "Sened-i İttifak ve Gülhane Hatt-ı Hümayûnu". *Bellekten*. C.28. S.112. Ankara: TTK, 603-622

\_\_\_\_\_. (2011). *Osmanlı İmparatorluğu Klâsik Çağ (1300-1600)*. R. Sezer (Çev.). İstanbul: YKY

İSLAMOĞLU-İNAN, H., KEYDER, Ç. (2004). “Agenda for Ottoman History”. H. İslamoğlu-İnan (Ed.). *The Ottoman Empire and the World-Economy*. Cambridge: Cambridge University Press, s.42-63

KARAKIŞLA, M. D. (2016). *1840-1861 Tarihleri Arasında Cebel-i Lübnan’da Dürzi-Maruni Çatışması ve Bu Çatışmanın Bölgeye Etkisi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara: T.C. Hacettepe Üniversitesi

KARAL, E. Z. (1999) *Osmanlı Tarihi (Nizam-ı Cedid ve Tanzimat Devirleri 1789-1856)*. C.5. Ankara: TTK

\_\_\_\_\_. (2011) *Osmanlı Tarihi (Islahat Fermanı Devri 1856-1861)*. C.6. Ankara: TTK

\_\_\_\_\_. (2011) *Osmanlı Tarihi (Islahat Fermanı Devri 1861-1876)*. C.7. Ankara: TTK

KARAMURSAL, Z. (1989). *Osmanlı Malî Tarihi Hakkında Tetkikler*. Ankara: TTK

KAYNAK, M. (1982). *Demiryolları ve Ekonomik Gelişme*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Ankara: T.C. Gazi Üniversitesi

KAZGAN, H. (1985). “Duyun-ı Umumiye”. *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*. C.3. İstanbul: İletişim Yayınları, 691-716

KENNEDY, J. (1903). *The History of Steam Navigation*. Liverpool: Charles Birchall & Sons

KENNEDY, P. *The Rise and Fall of the Greath Powers*. London: Unwin Hyman

KEYDER, Ç. (2015). “Belle Epoque ve Liman Kentleri”. *Osmanlı’dan Günümüze Doğu Akdeniz Kentleri*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, s.17-29

KOLLUOĞLU, B., TOKSÖZ, M. (2015). “Doğu Akdeniz’in Haritalanması: Ticaret Kentleri Kartografyasına Doğru”. *Osmanlı’dan Günümüze Doğu Akdeniz Kentleri*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, s.1-17

KÖPRÜLÜ, M.F. (1979). “Âyân”. *MEBİA*. C.2. İstanbul: Milli Eğitim Basımevi, s.40-42

KÖSE, O. (2006). *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*. Ankara: TTK

KURAN, E. (1995). “XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti’nde Deniz Ulaşımı: İdare-i Mahsusa’nın Kuruluşu ve Faaliyeti”. *Çağını Yakalayan Osmanlı*. E. İhsanoğlu, M. Kaçar (Yay. Haz.). İstanbul: IRCICA, s.159-165

KURDAKUL, N. (1981). *Osmanlı Devleti’nde Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar*. İstanbul: Döler Neşriyat, s.23

KURMUŞ, O. (2004). “The Cotton Famine And Its Effects On The Ottoman Empire”. H. İslamoğlu-İnan (Ed.). *The Ottoman Empire and the World-Economy*. Cambridge: Cambridge University Press

KURTCEPHE, İ. (1993). “Trablusgarb’ın İtalyanlarca İşgali, Mustafa Kemal ve Arkadaşlarının Direnişe Katılışı”. *AÜTİTE Atatürk Yolu Dergisi*. S.12. Ankara: Ankara Üniversitesi, s. 361-375

KÜÇÜK, Y. (1980). “İngiliz Endüstri Devrimi Öncesinde Avrupa’da Yünlü Dokuma Sanayii”. *Ekonomik Yaklaşım*. C.1. S.2. s.79-135

KÜTÜKOĞLU, M.S. (1979). “İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı”. *Tarih Dergisi*. S.32. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, s.495-558

\_\_\_\_\_. (1996). “Gümrük”. *TDVİA*. C.14. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, s.260-268

\_\_\_\_\_. (2013). *Balta Limanına Giden Yol Osmanlı İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1850)*. Ankara: TTK

GÜMÜŞSOY, E. (Ağustos 2008). “1860-1861 Cebel-i Lübnan İsyanı ve Osmanlı Devleti”. *Askeri Tarih Araştırmaları Dergisi*. S.12. Ankara: Genelkurmay Basımevi, s.67-85

GIRARD, L. (1966). “Transport”. H.J. Habakkuk, M. Postan (Ed.). *The Cambridge Economic History of Europe*. (V. VI/I). Cambridge: Cambridge University Press

LANDES, D. (1988). *The Unbound Prometheus: Technological Change and Industrial Development in Western Europe from 1750 to the Present*. New York: Cambridge University Press

LEWIS, B. (1991). “Duyun-u Umumiye”. *EI*. C.2. Leiden: Brill, 677-678

MAKAL, A. (1997). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Çalışma İlişkileri: 1850-1920*. Ankara: İmge Yayınları

MANTOUX, P. (1968). *The Industrial Revolution in the Eighteenth Century: An Outline of the Beginnings of the Modern Factory System in England*. London: Jonathan Cape

MASTERS, B. (2000). “Halep: Osmanlı İmparatorluğu'nun Kervan Kenti”. *Doğu İle Batı Arasında Osmanlı Kenti*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s.19-88

MATHIAS, P. (1990). "The Industrial Revolution: Concept and Reality". P. Mathias, J. A. Davies (Ed.). *The First Industrial Revolutions*. Massachusetts: Basil Blackwell, s. 1-24

MERT, Ö. (1991). "Âyan". *TDVİA*. C.4. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, s.195-198

MITCHELL, B.R. (1978). *European Historical Statistics 1750-1970 (Abridged Edition)*. London: William Clowes&Sons

MULHALL, M.G. (1884). *The Dictionary of Statistics*. London: George Routledge and Sons

NEMLİOĞLU-KOCA, Y. (2017). "Türkiye'de Liman Şehirlerinin Gelişimi: Ard Bölge ve Ticari Ağlar". *JoCReSS*. C.7. S.3. s.159-180

ORHA, Z. (2017). *Beyrut Vilayeti'nde Osmanlı İdaresi*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. İstanbul: İstanbul Üniversitesi

ORTAYLI, İ. (1983). *Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*. İstanbul: Kaynak Yayınları

\_\_\_\_\_. (2000). "19. Yüzyıl Sonunda Suriye ve Lübnan Üzerine Bazı Notlar". *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadî ve Sosyal Değişim Makaleler I'*. Ankara: Turhan Kitabevi, s.145-165

\_\_\_\_\_. (2008). *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*. Ankara: Cedit Neşriyat

\_\_\_\_\_. (2015). *İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı*. İstanbul: Timaş yayınları

OWEN, R. (2011). *The Middle East in the World Economy 1800-1914*. London: I. B. Tauris

ÖNDEŞ, O. *Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi*. İstanbul: İMEAK Deniz Ticaret Odası Yayınları, s.56

ÖZ, M. (1994). “Dürzîlik”. *TDVİA*. C.10. İstanbul: TDV Yayınları, s.39-48

ÖZEL, S., KOCATÜRK, Ö. (2009). “II. Meşrutiyet’ten I. Dünya Savaşı’na Kadar Osmanlı Bahriyesine Dair Notlar”. *Tarih Dergisi*. S.46. İstanbul: İstanbul Üniversitesi, s.205-271

ÖZKAYA, Y. (1977). *Osmanlı İmparatorluğu’nda Ayanlık*. Doçentlik Tezi. Ankara: AÜDTCF

ÖZTÜRK, İ. (2009). *Osmanlı İmparatorluğu’ndan Günümüze Demiryollarının Gelişimi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul: T.C. İstanbul Üniversitesi

ÖZTÜRK, P. (2006). *Urban Transformation of Ottoman Port Cities in the Nineteenth Century: Change From Ottoman Beirut to French Mandatory Beirut*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara: ODTÜ

ÖZVERENY Y.E. (1994). “Beirut”. *Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri (1800-1914)*. Ç. Keyder, D. Quataert (Ed.). G.Ç. Güven (Çev.). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s.75-103

PAMUK, Ş. (1984). *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913)*. Ankara: Yurt Yayınevi

\_\_\_\_\_. (1995). “19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti”. *Tarihi İstatistikler Dizisi*. C.1. Ankara: T.C. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü

\_\_\_\_\_. (2003). *Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi 1500-1914*. İstanbul: İletişim Yayınları

\_\_\_\_\_. (2016). *Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları*. G. Aksay (Çev.). İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları

\_\_\_\_\_. (2018). *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913)*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları

PARLATIR, İ. (2011). *Osmanlı Türkçesi Sözlüğü*. Ankara: Yargı Yayınevi

PUL, A. (2014). “Yavuz Sultan Selim’in Güney Siyasetinin Doğu Akdeniz Ticaretine Etkisi Hakkında Bazı Düşünceler”. *SÜTAD*. S.35, s.263-290

PURYEAR, V.J. (1969). *International Economics and Diplomacy in the Near East*. California: Archon Books

QUATAERT, D. (2004). “19. Yüzyıla Genel Bir Bakış: Islahatlar Devri 1812-1914”. H. İnalçık, D. Quataert (Ed.). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*. C.2. Ankara: Eren Yayıncılık, s.885-1053

\_\_\_\_\_. (2017) *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*. S. Tekay (Çev.). İstanbul: İletişim Yayınları

SCHUMPETER, J.A. (1939). *Business Cycles A Therotical, Historical, and Statistical Analysis of the Capitalist Process*. C.1. New York: McGraw-Hill Book Company, Inc

SERTOĞLU, M. (2011). *Mufassal Osmanlı Tarihi*. C.5. Ankara: TTK ve Sertoğlu, M. (2011). *Mufassal Osmanlı Tarihi*. C.6. Ankara: TTK

\_\_\_\_\_. (2011). *Mufassal Osmanlı Tarihi*. C.6. Ankara: TTK ve Sertoğlu, M. (2011). *Mufassal Osmanlı Tarihi*. C.6. Ankara: TTK



SEYİTDANLIOĞLU, M. (1997). “Yerel Yönetim Metinleri X: Rıhtımlar Hakkında Nizamname”. *Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi*. C.6. S.3. Ankara: Hacı Bayram Veli Üniversitesi, s.127-129

SHAW, S.J., KURAL-SHAW, E. (2003). *History of the Ottoman Empire and the Modern Turkey-Reform, Revolution, and Republic: Rise of Modern Turkey 1808-1975*. V.II. Cambridge: Cambridge University Press

TABAKOĞLU, A. (2016). *Osmanlı Mali Tarihi*. İstanbul: Dergâh Yayınları

TAŞPINAR, İ. (2003). “Mârûnîler”. *TDVİA*. C.28. İstanbul: TDV Yayınları, s.71-72

TEKİNDAĞ, Ş. (1968). “XVIII. Yüzyılda Akdeniz’de Rus Donanması ve Cezzar Ahmed Bey’in Beyrut Savunması”. *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*. S.5. İstanbul: Menteş Kitabevi, s.37-45

TERZİ, A. (2000). *Hazine-i Hassa Nezareti*. Ankara: TTK

\_\_\_\_\_. (2005). “Hazine-i Hassa Vapur Kumpanyası”. *Tarih Boyunca Dünya’da ve Türklerde Denizcilik Semineri 17-18 Mayıs 2004 (Bildiriler)*. İstanbul: Globus Basımevi, s.147-155

THOBIE, J. (2009). *Les Intérêts Culturels Français dan l’Empire Ottoman Finissant: L’enseignement Laique et en Partenariat*. Leuven: Peeters

TURAL, E. (2005). “Minyatür Bir Tanzimat Ülkesi: Lübnan ve 1861 Lübnan Vilayet Nizamnamesi”. *Çağdaş Yerel Yönetimler Dergisi*. C.14. S.2. Ankara: Hacı Bayram Üniversitesi Yayınları: 65-91

TURAL, E., ÇAPAR, S. (Ed.). (2015). *1864 Vilayet Nizamnamesi*. Ankara: TODAİE

TUTEL, E. (1997). *Şirket-i Hayriye*. İstanbul: İletişim Yayıncılık

TÜRKCAN, E. (1981). *Teknolojinin Ekonomi Politikası*. Ankara: Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi

UMAR, Ö. O. (2001). “Trablusgarb Savaşı Sırasında İtalya’nın Beyrut’u Bombalaması” *ATAM Dergisi*. C.XVII. S.51. Ankara: ATAM, s.727-784

UYGUN, S. (2017). *Osmanlı Lübnanı’nda Değişim ve İç Çatışma: Maruni Asi Yusuf Bey Kerem (1823-1899)*. Ankara: Gece Kitaplığı

ÜLMAN, A. H. (1963). “1840-1845 Arasında Suriye ya da Lübnan’ın Durumu ve Milletlerarası Politika”. *AÜSBF Dergisi*. S.3. C.18. Ankara: AÜSBF Yayınları, s.243-268

ÜNVER, M. (2013). “Teknolojik Gelişmeler Işığında Osmanlı-Amerikan Silah Ticaretinin İlk Dönemi”. *AÜDTCF Tarih Araştırmaları Dergisi*. S.54. C.32. Ankara, s.145-220

WILLIAMS, J. (1972). *British Commercial Policy and Trade Expansion 1750-1850*. London: Oxford University Press

YAZICI, K. (1996). *Osmanlı’dan Günümüze Türk İşçi Hareketleri*. Ankara: Sistem Yayınları

YILDIRIM, İ. (2002). “Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış”. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. S.1. C.12. Elazığ, s.311-324

YILDIRIM, K. (2013). *Osmanlı’da İşçiler (1870-1922) Çalışma Hayatı, Örgütler, Grevler*. İstanbul: İletişim Yayınları

YILDIZ, G. (2008). *Osmanlı Kara Ordusunda Yeniden Yapılanma ve Sosyo-politik Etkileri (1826-1839)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. İstanbul: T.C. Marmara Üniversitesi

YILDIZ, Ö. (2012). *II. Meşrutiyet'ten Birinci Dünya Savaşı'na Osmanlı Deniz Ticareti (1908-1914)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. İzmir: T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi

\_\_\_\_\_. (2019). "20. Yüzyıl Başlarında Beyrut Limanı'nda Deniz Ticareti". *Tarih ve Günce Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Dergisi*. S.4. C.2. s.59-82

## EKLER

### Ek I. İnşaattan Önce Beyrut Rıhtımı (1870'ler)



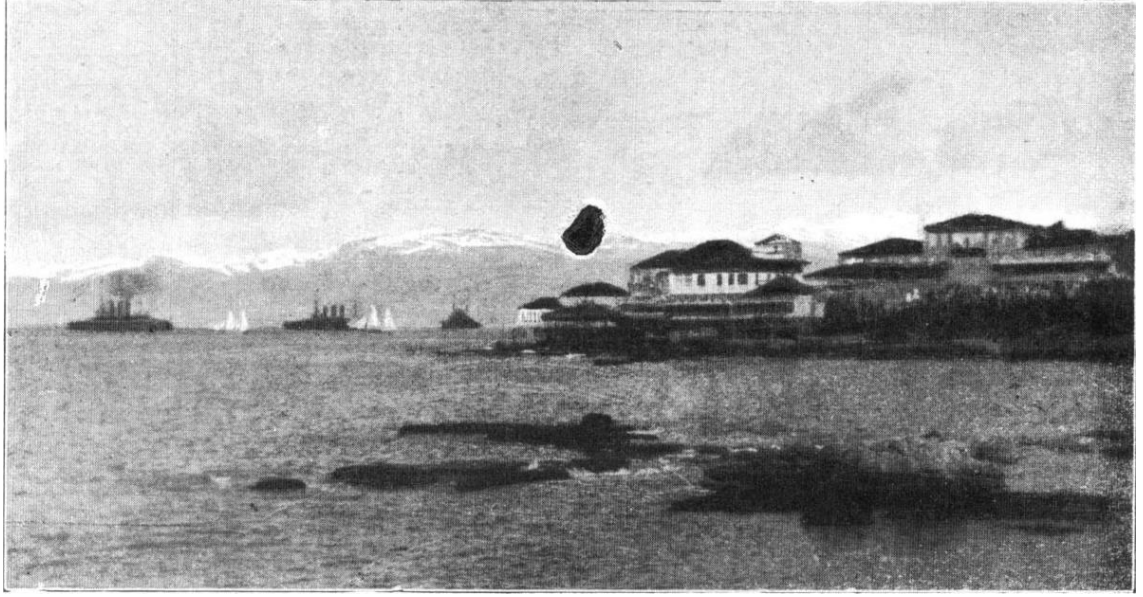
Fine Arts Library, Harvard College Library. Id. IAA137239 (Archnet Restorasyonu)

**Ek II. Beyrut Liman ve Rıhtımının Görünüşü (1880'ler)**

Michel Écochard Archive, Aga Khan Documentation Center at MIT. Id: IAA142015 (Archnet Restorasyonu)

**Ek III. Denizden Rıhtımın Genel Görüntüsü (1894 Aralık)**

Fine Arts Library, Harvard College Library. Id: IAA137237 (Archnet Restorasyonu)

**Ek IV. Şhirden Beyrut Limanı'nın Görüntüsü**

*Şehbal.* 15 Mart 1328. S.50. s.28

**Ek V. Beyrut Limanı'nın Denizden Görüntüsü**

*Şehbal.* 15 Mart 1328. S.50. s.28



**Ek VI. İtalyan Bombardıman Esnasında Beyrut Limanı'ndan Birkaç Görüntü**

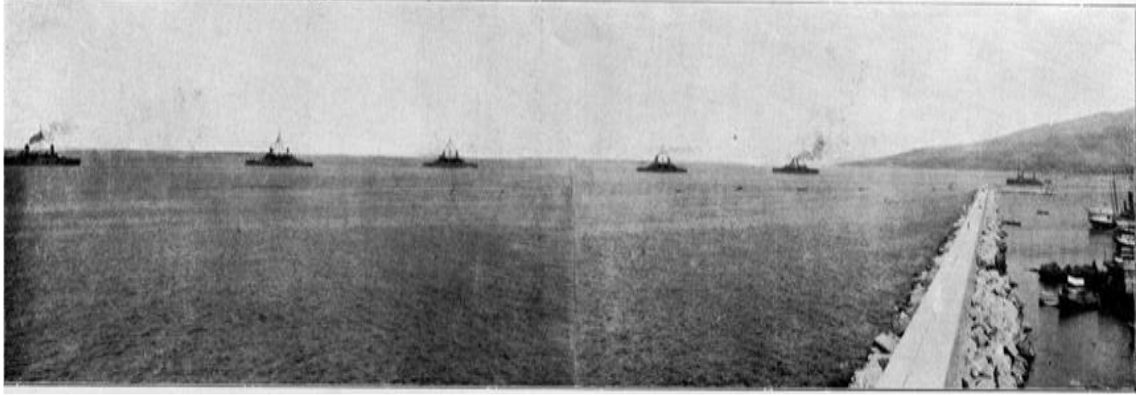
*Şehbal.* 15 Mart 1328. S.50. s.24



*Şehbal.* 15 Mart 1328. S.50. s.24

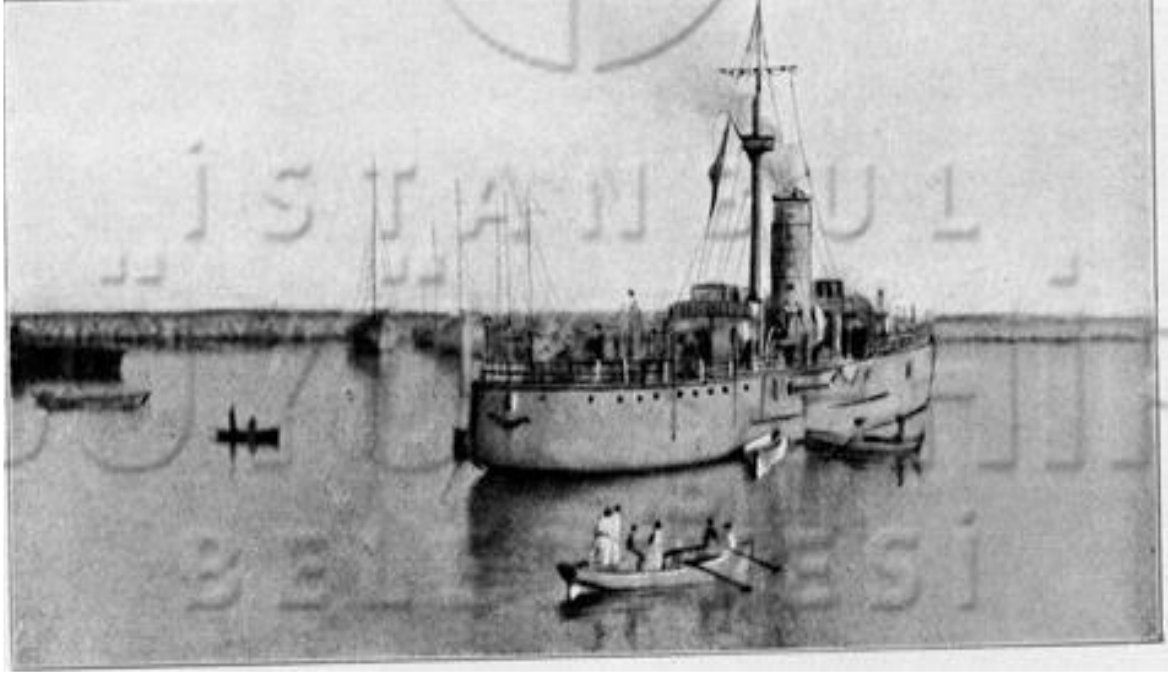
**Ek VII. Bombardıman Sonrası Beyrut Limanı'nda Batan Tekneler**

*Şehbal.* 15 Mart 1328. S.50. s.26

**Ek VIII. İtalyan Donanması'nın Beyrut Limanı'nda Bir Görüntüsü**

*Şehbal.* 15 Teşrin-i Evvel 1328. S.63. s.281

### Ek IX. Şubat 1912 Tarihinde Batırılmadan Önce “Avcullah” Korveti



*Şehbal.* 15 Mart 1328. S.50. s.24

“Avcullah” Korveti ve “Ankara” İstimbotu, Beyrut açıklarında ve Doğu Akdeniz’de bilhassa İtalyanlara karşı Osmanlı Donanması tarafından yurt savunması adına hizmet vermiş iki savaş aracıdır. Bu iki geminin savaş sırasında ağır hasar alıp batırılmasından sonra hurdalarının satışa çıkarıldığı görülür.<sup>82</sup>

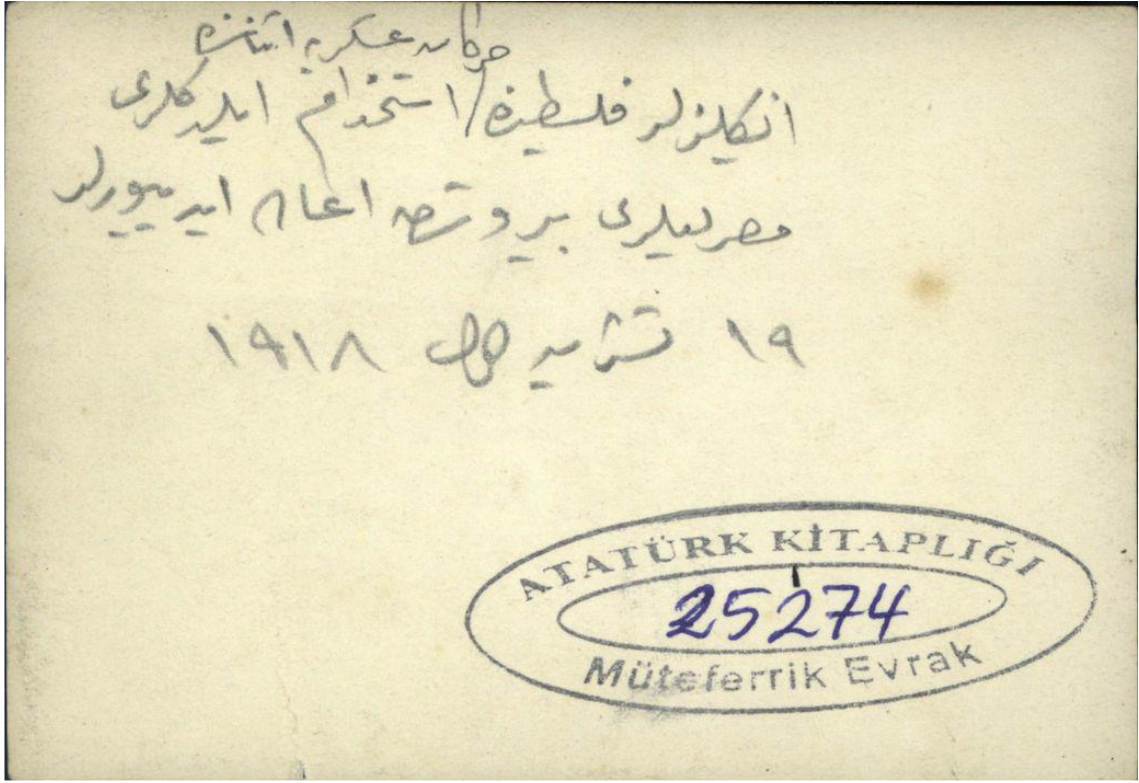
<sup>82</sup> BOA. BEO. 4159-311910 (23 R. 1331h.); BOA. A} MTZ 35-15 ve 35-20 (26-29 R. 1332h.) Ayrıca Bkz. Özel ve Kocatürk, 2009, S. 46: 205-271

**Ek X. İngilizlerin Filistin’de İstihdam Ettikleri Mısırlıları Beyrut Limanı’nda Getirmeleri (19 Ekim 1918)**



İBB Atatürk Kitaplığı Fahreddin Türkkân Paşa Koleksiyonu D.N.: Bel\_Mtf\_024968

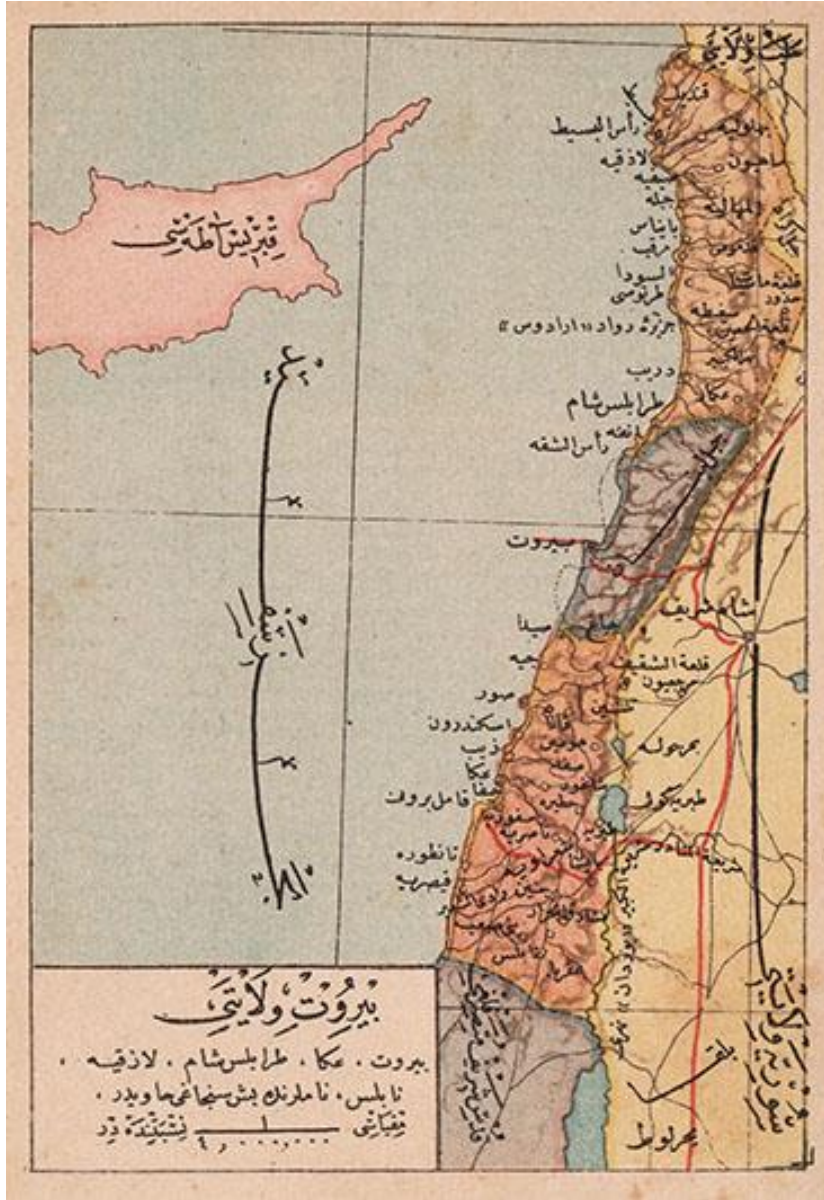
## Ek X. Devamı...



İBB Atatürk Kitaplığı Fahreddin Türkkân Paşa Koleksiyonu D.N.: Bel\_Mtf\_024968

“Harekat-ı askeriyye esnasında İngilizler Filistinde/ istihdam eyledikleri Mısırlıları Beyrut’a iade ediyorlar. 19 Teşrin-i evvel 1918”




### Ek. XI. Beyrut Vilayeti Haritası



İBB Atatürk Kitaplığı Kütüphane-i Askerî (Tüccarzade İbrahim Hilmi), D.N.: KRT.016834




“Beyrut Vilayeti: Beyrut, Akka, Trablusşam, Lazkiye, Nablus namlarında beş sancağı havidir. Mıyası 1/1.000.000 nisbetindedir.”

## Ek. XII. Tez Çalışması Etik Komisyon Muafiyet Formu

 <p><b>HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ TEZ ÇALIŞMASI ETİK KOMİSYON MUAFİYETİ FORMU</b></p>
<p><b>HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ TARİH ANABİLİM DALI BAŞKANLIĞI'NA</b></p>
Tarih: 8/7/2019
Tez Başlığı: Levant'ta Ticaret: Beyrut Liman ve Rıhtım Şirketi (1888-1914)
Yukarıda başlığı gösterilen tez çalışmam:
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. İnsan ve hayvan üzerinde deney niteliği taşımamaktadır,</li> <li>2. Biyolojik materyal (kan, idrar vb. biyolojik sıvılar ve numuneler) kullanılmasını gerektirmemektedir.</li> <li>3. Beden bütünlüğüne müdahale içermemektedir.</li> <li>4. Gözlemsel ve betimsel araştırma (anket, mülakat, ölçek/skala çalışmaları, dosya taramaları, veri kaynakları taraması, sistem-model geliştirme çalışmaları) niteliğinde değildir.</li> </ol>
Hacettepe Üniversitesi Etik Kurullar ve Komisyonlarının Yönergelerini inceledim ve bunlara göre tez çalışmamın yürütülebilmesi için herhangi bir Etik Kurul/Komisyon'dan izin alınmasına gerek olmadığını; aksi durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.
Gereğini saygılarımla arz ederim.
8/7/2019 
<p><b>Adı Soyadı:</b> Mahir Melih GÜNEŞ</p> <p><b>Öğrenci No:</b> N15225127</p> <p><b>Anabilim Dalı:</b> Tarih</p> <p><b>Programı:</b> Tezli Yüksek Lisans (Tarih)</p> <p><b>Statüsü:</b> <input checked="" type="checkbox"/> Yüksek Lisans <input type="checkbox"/> Doktora <input type="checkbox"/> Bütünleşik Doktora</p>
<b><u>DANIŞMAN GÖRÜŞÜ VE ONAYI</u></b>
 <p>Doç. Dr. Selda GÜNER</p>
<p>Detaylı Bilgi: <a href="http://www.sosyalbilimler.hacettepe.edu.tr">http://www.sosyalbilimler.hacettepe.edu.tr</a></p> <p>Telefon: 0-312-2976860 Faks: 0-3122992147 E-posta: <a href="mailto:sosyalbilimler@hacettepe.edu.tr">sosyalbilimler@hacettepe.edu.tr</a></p>



**Ek. XIII. Ethics Commission Form For Thesis**

	<b>HACETTEPE UNIVERSITY GRADUATE SCHOOL OF SOCIAL SCIENCES ETHICS COMMISSION FORM FOR THESIS</b>
<b>HACETTEPE UNIVERSITY GRADUATE SCHOOL OF SOCIAL SCIENCES HISTORY DEPARTMENT</b>	
Date: 8/7/2019	
Thesis Title: <i>Trade In Levant: Beirut Port and Quay Company (1888-1914)</i>	
My thesis work related to the title above:	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Does not perform experimentation on animals or people.</li> <li>2. Does not necessitate the use of biological material (blood, urine, biological fluids and samples, etc.).</li> <li>3. Does not involve any interference of the body's integrity.</li> <li>4. Is not based on observational and descriptive research (survey, interview, measures/scales, data scanning, system-model development).</li> </ol>	
I declare, I have carefully read Hacettepe University's Ethics Regulations and the Commission's Guidelines, and in order to proceed with my thesis according to these regulations I do not have to get permission from the Ethics Board/Commission for anything; in any infringement of the regulations I accept all legal responsibility and I declare that all the information I have provided is true.	
I respectfully submit this for approval.	
<b>Name Surname:</b> Mahir Melih GÜNEŞ <b>Student No:</b> N15225127 <b>Department:</b> History <b>Program:</b> Master's (With Thesis) (History) <b>Status:</b> <input checked="" type="checkbox"/> MA <input type="checkbox"/> Ph.D. <input type="checkbox"/> Combined MA/ Ph.D.	8/7/2019 
<b><u>ADVISER COMMENTS AND APPROVAL</u></b>	
 Doç. Dr. Selda GÜNER	

## Ek. XIV. Yüksek Lisans Tez Çalışması Orijinallik Raporu



**HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
YÜKSEK LİSANS TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU**

**HACETTEPE ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
TARİH ANABİLİM DALI BAŞKANLIĞI'NA**

Tarih: 8/7/2019

Tez Başlığı : Levant'ta Ticaret: Beyrut Liman ve Rihtim Şirketi (1888-1914)

Yukarıda başlığı gösterilen tez çalışmamın a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 142 sayfalık kısmına ilişkin, 6/7/2019 tarihinde tez danışmanım tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından aşağıda işaretlenmiş filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orijinallik raporuna göre, tezimin benzerlik oranı %3'tür.

Uygulanan filtrelemeler:

- 1-  Kabul/Onay ve Bildirim sayfaları hariç
- 2-  Kaynakça hariç
- 3-  Alıntılar hariç
- 4-  Alıntılar dâhil
- 5-  5 kelimedenden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç

Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları'nı inceledim ve bu Uygulama Esasları'nda belirtilen azami benzerlik oranlarına göre tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

**Adı Soyadı:** Mahir Melih GÜNEŞ

**Öğrenci No:** N15225127

**Anabilim Dalı:** Tarih

**Programı:** Tezli Yüksek Lisans (Tarih)

8/7/2019

*M. Melih Güneş*

**DANIŞMAN ONAYI**

UYGUNDUR.

*Selda Güner*

Doç. Dr. Selda GÜNER

## Ek. XV. Master's Thesis Originality Report



**HACETTEPE UNIVERSITY  
GRADUATE SCHOOL OF SOCIAL SCIENCES  
MASTER'S THESIS ORIGINALITY REPORT**

**HACETTEPE UNIVERSITY  
GRADUATE SCHOOL OF SOCIAL SCIENCES  
HISTORY DEPARTMENT**

Date: 8/7/2019

Thesis Title : *Trade In Levant: Beirut Port and Quay Company (1888-1914)*

According to the originality report obtained by my thesis advisor by using the Turnitin plagiarism detection software and by applying the filtering options checked below on 6/7/2019 for the total of 142 pages including the a) Title Page, b) Introduction, c) Main Chapters, and d) Conclusion sections of my thesis entitled as above, the similarity index of my thesis is 3 %.

Filtering options applied:

1.  Approval and Declaration sections excluded
2.  Bibliography/Works Cited excluded
3.  Quotes excluded
4.  Quotes included
5.  Match size up to 5 words excluded

I declare that I have carefully read Hacettepe University Graduate School of Social Sciences Guidelines for Obtaining and Using Thesis Originality Reports; that according to the maximum similarity index values specified in the Guidelines, my thesis does not include any form of plagiarism; that in any future detection of possible infringement of the regulations I accept all legal responsibility; and that all the information I have provided is correct to the best of my knowledge.

I respectfully submit this for approval.

**Name Surname:** Mahir Melih GÜNEŞ

**Student No:** N15225127

**Department:** History

**Program:** Master's (With Thesis) (History)

8/7/2019

### ADVISOR APPROVAL

APPROVED.

Doç. Dr. Selda GÜNER

## ÖZGEÇMİŞ

### Kişisel Bilgiler

Adı Soyadı : Mahir Melih GÜNEŞ

Doğum Yeri ve Tarihi : SAMSUN/Ladik, 12/03/1993

### Eğitim Durumu

Lisans Öğrenimi : T.C. Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya  
Fakültesi Tarih Bölümü 2012-2016 (Ankara)

Bildiği Yabancı Diller : İngilizce

### İletişim

E-Posta Adresi : mmahir.gunes@gmail.com

Tarih : 19/06/2019



