

AVRUPA EMPERYALİZMİNİN AŞAMALARI: OSMANLI AKDENİZ’İNDE AVRUPA TİCARETİ (1700-1830)

Necmettin AYGÜN*

Özet: XVIII. yüzyıla kadar dünya ekonomisinin ağırlık merkezi Akdeniz’de ve Doğu Akdeniz coğrafyasının hâkimi de Osmanlı Devletiydi. Geniş bir coğrafyaya sahip olmanın getirdiği önemli bir hammadde zenginliği söz konusuydu. Bu zenginlik iç ve dış ticareti, mübadeleyi gerektirmişti. “Arzı kıt talebi bol” veya “ucuz, zengin hammadde kaynağı” görüntüsü veren Osmanlı ekonomisinin bu yönü yabancı devletlerin dikkatlerini her daim Osmanlı coğrafyasına yönlendirmiştir. Ham pamuk, tütün, yün, iplik, tiftik, kök-boyası, keten tohumu, meşe palamudu, incir, üzüm, deri, kuru meyve ve hububat Avrupa’ya ihraç edilen Osmanlı ürünleri arasında başı çekmekteydi. Doğu Akdeniz taşımacılığında Avrupalı devletler içerisinde en etkili olan Fransa’nın 1789 Devrimi sonrasında yayılmacı nitelikli savaflara girmesi, ülkenin dış ilişkilerinde düzelmesi zaman alacak kayıplara yol açmıştı. İngiliz donanmasının limanları ablukaya alması Doğu Akdeniz coğrafyasıyla en sıkı iktisadî ilişkiler ağına sahip olan Marsilya’nın D. Akdeniz ile arasındaki bağları koparmıştı. Napolyon Savaşları bütünüyle sona erdiğinde (1815) ise Fransa’nın Osmanlı pazarlarındaki etkinliği gerilemiş; Livorno, Trieste ve Cenova limanları Marsilya limanının rolünü üstlenmişlerdi. Avrupa’nın savaşlar ve kamplaşmalar ile meşgul olduğu bu dönemde, Osmanlı azınlıkları Rumlar ile Avusturya ve Rusya, XVIII. yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı pazarlarında öne çıkmaya başlamışlardı. Ambargo altındaki Fransız ve İtalyan limanlarına hububat ve daha başka yiyecek eşyası taşıyan Osmanlı Rumları önemli servetler elde ettikleri gibi, bunlardan bir kısmı uluslararası ticaretin nimetlerinden daha fazla yararlanmak için yabancı ülke korumasına girmeye başlamışlardı.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, Akdeniz, Ticaret ve Taşımacılık, Avrupa ve Emperyalizm

STAGES OF EUROPEAN IMPERIALISM: EUROPEAN TRADE IN THE OTTOMAN MEDITERRANEAN (1700-1830)

Abstract: Up to the eighteenth century, Mediterranean was the center of gravity of the world economy and the Ottoman Empire was the dominance of the eastern Mediterranean geography. There was an important raw material richness brought about by having a wide geography. Therefore, it was necessary to having domestic and foreign trade and also exchange system. This aspect of the Ottoman economy, which gives the image of “scarce supply, demand plenty” or “cheap and rich source of raw materials” which, has directed the attention of foreign states to the Ottoman geography of every continent. Raw cotton, tobacco, wool, yarn, mohair, roots, flax seeds, oak, figs, grapes, leather, dried fruits and cereals were taking the lead among the Ottoman products that were exported to Europe. France, which was the most influential power among the European states in Eastern Mediterranean transport, has entered into widespread wars after the 1789 Revolution, and it has taken time to recover from the external relations of the country. While the Marseille had the strongest economic relations network with the Eastern Mediterranean geography, the siege of ports by British navy broke the ties between the East Mediterranean and Marseille. When the Napoleonic Wars came to an end (1815), the influence of France in the Ottoman markets declined; Ports of Livorno, Trieste and Genoa assumed the role of Marseille port. When the period that Europe is engaged in wars and groupings, Austria, Russia and also minority Greeks in the Ottoman Empire, began to stand out in the Ottoman

markets towards the end of the eighteenth century. While Ottoman Greeks got great wealth while carrying cereals and other kinds of food to the French and Italian ports under the embargo, some of the Greeks had begun to enter foreign country protection in order to get more benefit from the blessings of international trade.

Key Words: Ottoman Empire, Mediterranean, Trade and Transport, Europe and Imperialism

Giriş

Osmanlı Devleti, coğrafi konumunun uygunluğu nedeniyle uluslararası ticaret ile daima iç içe olmuştur. İhtiyaç duyulan ancak ülke içinde bulunmayan maddelerin dışarıdan temin edilmek istenmesi ve siyasî fayda elde etme amacıyla uluslararası politikada yer edinme düşüncesinin yanı sıra gümrüklerden hazineye önemli miktarlarda gelir gelmesi uluslararası ticaretin devamlılığını gerektirmiştir. Zira devletin coğrafyası üç eski kıtayı birbirine bağlar konumdadır. Tarihî kervan yolları ve bunlar ile irtibatlı limanlar Osmanlı coğrafyasında veya bu coğrafya çevresindeydi. Piyasada mal arzının mümkün olduğunca bol, kaliteli ve ucuz olması ekonomide takip edilen ana iktisadî ilke olduğundan, devlet kuruluşundan 1838'e kadarki süreçte ithal gümrük oranlarını düşük seviyede tutarak iç piyasayı rahatlatmayı hedeflemiştir.

Akdeniz'de insan yaşamı genelde zeytin, üzüm ve buğday'a bağımlıydı. Bilhassa ekmeğin ana maddesi olması buğdayın önemini artırmaktaydı. Sıklıkla görülen kuraklık ve salgın hastalıklar buğdayı önemli bir siyasî ve ekonomik meta haline getirmekteydi¹. Bunun bilincinde olan Osmanlı, Akdeniz ve Karadeniz'de önemli buğday üretim sahalarını ele geçirmiş ve yönetmiştir. 1830'lara kadar bu trafiğin Osmanlı'nın denetiminde olduğunu söylemek mümkündür. XVIII. yüzyıla kadar dünya ekonomisinin ağırlık merkezi Akdeniz'di ve Doğu Akdeniz coğrafyasının hâkimi de Osmanlı Devletiydi. Geniş bir coğrafyaya sahip olmanın getirdiği önemli bir hammadde zenginliği söz konusuydu. Bu zenginlik iç ve dış ticareti, mübadeleyi gerektirmişti. "Arzı kıt talebi bol" veya "ucuz, zengin hammadde kaynağı" görüntüsü veren Osmanlı ekonomisinin bu yönü yabancı devletlerin dikkatlerini her daim Osmanlı coğrafyasına yönlendirmiştir.

1486'da Ümit Burnunun keşfi ile uluslararası ticaret yolları yer değiştirmeye başlayınca Osmanlı Devleti ticaretten elde ettiği vergi gelirlerini kaybetmemek ve bir önlem olarak Batılı devletleri Akdeniz ticaretine çekmek için yeni stratejiler geliştirmiş, 1535'ten itibaren Avrupa devletlerine verilmeye başlanan kapitülasyonlar bu bakımdan araç olarak kullanılmıştır. XVII. yüzyıla kadar Akdeniz taşımacılığında/ticaretinde Venedik ve bir ölçüde Fransa'nın üstünlüğü söz konusuydu. Uzakdoğu malları genelde Osmanlı topraklarından geçerek Venedik'te birleşir ve buradan Avrupa'ya dağıtılırdı. XVIII ve XIX. yüzyıllarda sanayiye dönük hammadde üretimi ve

* Prof. Dr. Aksaray Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü.

¹ Fernand Braudel Yönetiminde Akdeniz, s.31.

bu üretime dayalı ihracatta önceki dönemlere oranla önemli artışlar görülmesine rağmen², Coğrafi Keşiflerin Avrupa devletlerini açık deniz ticaretine sevk etmesi, Avrupa ile Osmanlı limanları arasında gerçekleşen taşımacılığın Dünya geneline göre önem kaybetmesiyle sonuçlanmıştı. 1600-1750 arasında Dünya ticaretinde fiziksel genişleme söz konusuydu ve bazı bölgelerde ticarî işlem hacmi büyümekte iken bazılarında durgunluk veya gerileme yaşanabiliyordu. Bu münasebetle, XVIII. yüzyılda İngiltere'nin sömürgeleriyle yapmış olduğu ticaret, toplam dış ticaretinin üçte birine ulaşmıştı³. İngiltere, Fransa ve Hollanda açısından Akdeniz ticareti XVII. yüzyılda işlem hacmi olarak gittikçe büyümekle birlikte, Dünya ticaretine göre küçülmekteydi. XVI. yüzyılın sonunda veya XVII. yüzyıl başlarında Doğu Akdeniz ticareti Fransa'nın toplam dış ticaretinin %50'sini oluşturuyor iken, bu durum 1789'da %5'e gerilemişti. İngiltere için düşüş daha keskindi. XVII. yüzyılın ortasında %10'dan XVIII. yüzyılın sonunda %1'e. Böylece XVIII. yüzyılın sonlarına doğru Fransa ve İngiltere'nin Doğu Akdeniz ile olan ticareti, ilgili devletlerin toplam dış ticaretinde %10'un altına düşmüş durumdaydı. Meselâ, 1710-1790 yılları arasında Marsilya limanına giren gemi sayısında Atlantik'ten gelen gemiler ile Akdeniz'den gelen gemiler, yüzyılın ilk yarısında başa baş iken, yüzyıl ortalarından itibaren ve bilhassa 1770'lerden sonra Atlantik'ten gelen gemiler ezici oranda farkı açarak, sayıca üstün konuma gelmişti⁴. Yani yüzyılın ikinci yarısıyla birlikte okyanus ticareti, dünya ticaret ve taşımacılık ilişkilerinin merkezine yerleşmeye başlamıştır. Bu durum ilgili devletler ve bilhassa İngiltere açısından bir gerilemenin değil; ekonomik ilişkiler ağının okyanuslara doğru yer değiştirmesinin işaretidir. Bu bağlamda 1782-1796 süresinde İspanya'dan, İspanya'nın Amerika kıtasındaki sömürgelerine gerçekleşen ihracat dört kat; kolonilerden İspanya'ya olan ithalat ise %1000 oranında, olağanüstü derecede artmıştı⁵. Ticaret ve taşımacılık ilişkilerinde ortaya çıkan bu esaslı gelişme, Avrupa'da bir dizi sektörde mamul mal üretiminin fabrikalaşma sürecine girmesi sonucu seri üretimin artmasıyla daha fazla ham maddeye ihtiyaç duyulması ile ilişkilidir. Benzer gelişmeler neticesinde XVIII. yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı Devletinin Avrupa ile olan iktisadî ilişkilerinde ciddi bir canlanma yaşanmıştı. Bununla birlikte, en azından yüzyıl sonuna kadar olan süreçte Osmanlı Devletinin Avrupa ile olan ticaret ve taşımacılık ilişkileri yerine, kendi limanları arasındaki bağlantıların daha yoğun olması söz konusudur. Osmanlı limanları İskenderiye, İzmir, Selanik ve İstanbul arasındaki taşımacılık aynı limanlardan Avrupa'ya yapılan taşımacılığa göre daha önemli hâle gelmişti: 1785'te İskenderiye'ye ulaşan veya buradan ayrılan 552 Avrupa gemisinin sadece 67 tanesi (%12,1) Avrupa ile ticaret yapmakta iken, geriye kalan 485'i (%87,9'u) Osmanlı limanları arasında ticaret ve taşımacılık yapmaktaydı⁶. Yani XVIII. yüzyıl ortaları ile birlikte Osmanlının kendi iç arz ve talebi önemli bir ekonomik pasta oluşturmaktaydı. XVIII. yüzyıl başlarından yüzyıl sonuna kadar Akdeniz ve onunla irtibatlı limanların ticaret hacimlerinde büyüme gerçekleşmiştir. Bu bağlamda

² Genç, Devlet ve Ekonomi, s.99-152.

³ Hobsbawm, Sanayi ve İmparatorluk, s.49, 135.

⁴ Eldem, French Trade in Istanbul in the Eighteenth Century, p.21.

⁵ Pearce, "British Trade with the Spanish Colonies, 1788-1795", p.233.

⁶ Panzac, "Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire During the 18th Century", p.197, 202.

İskenderiye, İzmir, Selanik ve İstanbul limanları üzerinden Avrupa ve Rusya ile ekonomik faaliyetler önemli seviyelerde devam etmiştir. 1774 sonrasında Karadeniz ulaşımının ilkin Rus daha sonra da Avrupalılara açılması, yabancıların Doğu'ya yönelmeleri için yeni iktisadî fırsatlar sağlamıştı. Bu sayede Avrupa sermayesi yeni bir yayılma sahası daha bulmuş oluyordu. Napolyon Savaşlarına kadar Avrupa ile gerçekleşen deniz taşımacılığı genelde Avrupalı girişimciler tarafından yürütülmüştür. XVIII. yüzyılın sonunda İskenderiye ile İzmir arasındaki ticaret ve taşımacılığın %78'i yabancıların elindeydi⁷. Kısacası XVIII. yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı merkezli uluslararası ticaret ilişkilerinin yapısı, Klasik Dönem ile benzerlik göstermeyecek derecede farklılaşmış durumdaydı. Bu dönüşümü kısaca şu şekilde özetlemek mümkündür.

XV. yüzyıl ve öncesindeki zayıf merkezî devlet örgütlerinin aksine XVI. yüzyıl başlarından itibaren İngiltere, Fransa ve İspanya'da iç barışın sağlanarak güçlü merkezi krallıkların kurulması, bu devletleri Avrupa'da ve Avrupa dışında yayılma siyaseti uygulamaya yöneltmişti. Denizaşırı keşifleri de kapsayan bu gelişme Avrupa'nın coğrafi olarak genişlemesine yol açmıştı. Habsburglar ile gerçekleşen savaşlar ile belirlenen siyasî ve askerî konjonktür Osmanlı Devletinin ilk önce Fransa (1835), sonra da İngiltere'ye (1580) kapitülasyon vermesine yol açmıştır. Kapitülasyonlar ile birçok siyasî ve iktisadî imtiyaz elde eden batılı devletler ve onların bayrağı altında ticaret yapan diğer Avrupalı küçük devletler, Osmanlı egemenliğindeki alanlara girerek Osmanlı ekonomik yapısının değişmesine yol açmışlardır. Gelişmeler aynı zamanda Akdeniz'in kadim tüccar devletlerinin; İtalyanların aleyhine olmuştur. Geç Ortaçağ'da dünya ticaretinin merkezi olan Akdeniz, XVI ve XVII. yüzyıllarda Portekiz ve Hollanda'nın öncülüğünde gelişen okyanus ticareti nedeniyle önem kaybetmeye başlamıştı. XVII. yüzyılın genelinde Osmanlılar ile savaş halinde olmasından dolayı Venedik'in Doğu Akdeniz'deki ticareti gerilemişti. İngiltere ve Fransa'nın kendi tekstil endüstrilerini geliştirmeleri İtalyan devletlerinin bu pazarları kaybetmelerine ve pazarın Kuzey İtalya ve Güney Almanya ile sınırlanmasına yol açmıştı. Hollanda, Amsterdam'ı baharat antreposu ve diğer malların piyasası haline getirmişti. Bu durum en çok Almanya'ya kadar satış yaparak Akdeniz'de baharat ticaretini elinde tutan Venedik'i etkilemişti. 1628'e gelindiğinde doğudan baharatın tedariki ve Avrupa'ya dağıtımı İngiliz ve Hollandalılar tarafından gerçekleştirilir olmuştu⁸. Girit Savaşı (1645-1669) nedeniyle bozulan ilişkiler karşısında Venedik, kısmen kendi gemilerini kısmen de İngiliz, Fransız ve Hollanda gemilerini kullanarak Akdeniz ticaretinde yer alma gayretinde olmuştur.

Batı Avrupa Devletlerinin Akdeniz'de Üstünlük Elde Etme Çabaları

Hollanda, ilk kez Temmuz 1612'de Osmanlı Devletinden ticarî imtiyaz elde edebilmiş olmakla birlikte, XVI. yüzyılın son çeyreğinden itibaren ve bilhassa 1590'larda Hollandalı tüccarlar Kıbrıs, Kahire, Suriye limanları, Halep ve İstanbul, (1650'lerde ise İzmir) ile ticaret yapmaktaydılar. Osmanlı coğrafyasından pamuk, pamuk ipliği, tiftik, sof, yün, ipek, baharat, kahve,

⁷ Panzac, "International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire", p.202.

⁸ Venedik menşeli 1628 tarihli rapor için bkz. İnalçık, "Osmanlı Para ve Ekonomi Tarihine Toplu Bir Bakış", s.31.

deri ve halı alınmakta, karşılığında Londra ve Flemenk çukası gibi kaliteli yünlüler ile şeker ve kahve gibi koloni ürünleri getirilmekteydi. XVII. yüzyılın ortalarında ise mübadeleye konu olan malların kompozisyonu çoğunlukla tekstillere dayalı olacak şekilde sınırlanmaya başlamıştı. Yüzyılın ortalarında Lieden ve Haarlem'deki lüks Hollanda yünlü dokumalarında kullanılan tiftik için Anadolu en önemli tedarik sahası olmuştu. Yüzyılın ikinci yarısında yünlü dokuma sanayileri için gerekli olan yün, İspanya ve bilhassa Batı Anadolu'dan sağlanmaktaydı. 1670'lerde Hollanda, Anadolu yününün önemli bir ithalatçısıydı ve İngiliz rekabetine rağmen Hollanda, Osmanlı dokuma ham maddelerini Batı Avrupa'ya aktaran ana ithalatçı olmuştu. XVII. yüzyılın ortalarına veya 1670'lere kadar Hollanda'nın Doğu Akdeniz ile olan ticareti İngiltere ile başa baş veya bazen önde olacak şekilde devam etmekte iken, aynı yüzyılın son çeyreğinde İngiltere piyasaya hâkim olmuştu⁹. 1680'lere kadar İngiliz ve Hollandalılar Doğu Akdeniz'de Venedik ve Fransız ticaretinin büyük bir bölümünü ele geçirmişlerdi. Bu yıllarda İngiliz ve Hollanda çukaları Fransa çukalarından daha kaliteliydi. Akdeniz ticaretine, daha ziyade korsan olarak giren İngiliz ve Hollandalılar, Okyanus ticaretinden edindikleri deneyimler ve hükümetlerinden aldıkları destekler ile Akdeniz'deki Fransız ticaret üstünlüğünü kırmayı başarmışlar, 1636'dan sonra ise baskın olmaya başlamışlardı. İngilizler, bu tarihten sonra Osmanlı Devletiyle olan ticarete diğer Avrupalı rakiplerine göre üstün hâle gelmişlerdi. Ancak, Ortadoğu'yu kargaşaya sürükleyen Canbuladoğlu isyanı¹⁰ gibi Celalî isyanları Osmanlı coğrafyasındaki ekonomik istikrarı engellediği gibi ticarete maliyetlerin artmasına ve vergi memurlarından kaynaklanan yolsuzluklara yol açmıştı. Benzeri etkenler neticesinde İngiltere, alternatif yollara (Rusya'ya) yönelmiş; Fransız ve Venediklilerin ticarî hâkimiyetinde olan Halep gibi merkezler yerine İzmir gibi yeni tanınan merkezlerde tutunmayı tercih etmişti¹¹. İngiliz yerli dokumacılığının, yün hariç, bütünüyle ham madde ithalatına bağlı olması örneğinde, gelişmekte olan Avrupa sanayileri ham madde aramak için Osmanlı limanlarına dolmuşlardı. XVII. Yüzyılda bilhassa İngiltere, ülkenin kuzeybatısında yer alan Lancaster'de gelişmekte olan pamuklu dokuma sanayisini beslemek için Batı Anadolu'dan yoğun şekilde pamuk ve pamuk ipliği satın almaktaydı. Ham yün, tiftik, ipek, balmumu, sığır derisi ve sahtiyan Avrupa'ya ihraç edilen diğer ürünler arasındaydı. Karşılığında genelde kaliteli ve ucuz yünlü dokumalar (çuhalar: Londra yünlüleri, Nimes şayakları, Languedoc'un mahut çuhası), kurşun, kalay, demir, kâğıt, cam ürünleri ve Doğu Hindistan Kumpanyasının Asya'dan getirdiği şeker ve baharat gibi eşya ithal edilmekteydi. Venedik dokumalarının, bilhassa yünlü kumaşların pahalılığı karşısında nispeten daha ucuz ve kaliteli, aynı zamanda renk çeşitliliğine sahip olan İngiliz ve Fransız dokumaları, 1640'larda ve bilhassa XVII. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı piyasasını ele geçirmişlerdi. XVII. yüzyılda İngiltere, Doğu Akdeniz'de Venedik'in etkinliğini

⁹ Ayrıntısı için bkz. Bulut, "The Role of the Ottomans and Dutch in the Commercial Integration Between the Levant and Atlantic in the Seventeenth Century", p.201-216.

¹⁰ Griswold, Anadolu'da Büyük İsyân 1591-1611, İstanbul 2000.

¹¹ İngiliz tüccarının Halep'te karşılaştıkları piyasa şartları, çekirge saldırıları ve salgın hastalıklar gibi gelişmeler hakkında bkz. Ambrose, "English Traders at Aleppo (1658-1756)", pp.246-267.

devre dışı bırakmayı başarabilmişti. Hollandalılar ise İngilizlere rakip olacak etkinliğe ulaşamışlardı.

Fransa, Doğu Akdeniz’de İngiltere ve Hollanda ile rekabet eden tek devletti. Bununla birlikte, Fransa’nın doğu iskelelerindeki ticaret hacmi ancak 1680’lerden sonra ilerleme imkânı bulabilmiştir. 1670 yılında Levant Kumpanyası’nın, 1685 yılında ise Akdeniz Ticaret Kumpanyası’nın kurulması bu ilerlemede etkiliydi. Bu tarihten 1789 Fransız İhtilaline kadar Doğu Akdeniz ticaretinde hâkim devlet Fransa olmuştur. 1683 Viyana Kuşatması ve sonrasında on altı yıl devam eden savaş, Fransa’nın yararına olmuştur. Mısır ile İstanbul arasında ticareti ve taşımacılığı yapılan hububat, pirinç ve kahve Venedik gemileri ile taşınmakta iken, Venedik’in Osmanlı ile savaşa girişmesi neticesinde bu kârlı ticaret Fransa’ya kalmıştı. Doğu Akdeniz’de Fransa’nın etkinliği artarken İngiltere’nin etkinliği ise gerilemekteydi. 1680’de 27771 top olan kumaş ihracatı 1683-88 yılları arasında ortalama 14950 top seviyesine gerilemişti. 1689’da İngiltere ile Fransa arasında başlayan savaş İngiltere ticaretini iyice sıkıntıya sokmuştu. XVII. yüzyıl sonlarına doğru korsanlık hareketleri bağlamında Akdeniz’de İngiliz ve Fransız gemileri arasındaki rekabet şiddetlenmişti. 1693’te Doğu Akdeniz’e gitmekte olan ve 80 gemiden oluşan İngiliz konvoyu Fransızlar tarafından ele geçirilmiş ve gemilerin bir kısmı batırılmıştı. Fransız donanması Manş ve Akdeniz’e hâkim duruma gelmişti. Yüzyıl sonuna kadar tüm denizlerde 1400 kadar İngiliz gemisi batırılmıştı. Bu gelişme yanında Osmanlı idarecilerinin Fransa çıkarlarını koruması Doğu Akdeniz’deki İngiliz etkisini azaltan başka bir durumdu. Benzer şekilde Hollanda gemileri de Fransız gemilerinin saldırılarına maruz kaldıkları gibi, doğuya gönderdikleri yüklüleri artık daha kaliteli üretilen Fransız yüklüleri karşısında pazar bulmakta zorlanmaktaydı. Neticede XVII. yüzyıl sona ererken Venedik ticaretinde kesin düşüş, İngiliz ve Hollanda ticaret hacminde de ciddi azalma yaşanmıştır. 1695’ten sonra İstanbul başta olmak üzere İngiliz tüccarlar bir müddet daha Osmanlı limanlarında etkin olmaya devam etmişlerdir. Fransa’nın İspanya Veraset Savaşlarının ikinci devresine (1702-1714) katılması Fransız ticareti üzerinde olumsuz etki yaratmış ve bu durum İngiliz ticaretinin XVIII. yüzyılın ilk 15 yılına kadar etkili şekilde devam etmesini mümkün kılmıştır¹². İngiltere’nin 1699 Karlofça Antlaşması’nda arabuluculukta bulunması, Bâb-ı Âli üzerindeki itibarını artırmış ve bu durum onların Doğu Akdeniz’deki ticaretlerine de olumlu yansımıştı. 1714 Rastatt Barışı’ndan sonra Fransız ticareti tekrar yükselmeye başlamış; kısa bir süre sonra Doğu Akdeniz’in Batı ile olan ticaretinde üstünlük Fransa’ya geçmişti¹³. Ancak Dünya genelinde ekonomik avantaj İngiltere’den yanaydı. 1688’de Fransa’nın Hollanda’ya savaş açması, 1689’da İngiltere ile Fransa savaşına dönüşmüştü. Fransa, coğrafi büyüklüğü ve artan üretim hacmi ile hem ekonomik olarak ve hem de askerî donanım olarak bu yıllarda İngiltere’den üstün olmasına rağmen birleşik Hollanda-İngiltere deniz gücü karşısında, 1694 Barfleur Savaşı’nda yenilmişti. Bu savaş denizlerde İngiliz askerî hâkimiyetinin başlangıcı olarak kabul edilmektedir. Karada Fransa,

¹² Bu bağlamda 1740’ kadar İngiltere, Levant limanlarından (İzmir, İskenderun, Kıbrıs, Adalar Denizi vb) önemli miktarlarda ipek almaya devam etmiştir, bkz. Ülker, İzmir Şehri Tarihi I, s.48-56.

¹³ Kütükoğlu, Osmanlı-İngiliz İktisadî Münasebetleri I, I. Bölüm; Goffman, İzmir ve Levanten Dünya 1550-1650 ve Mantran, 17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul, C.II, s.111-173.

denizlerde ise İngiltere güçlüydü. Koloni ticaretinde üstünlük kurma için diğer bir rekabet sahasıydı. Sonunda İngiltere ve Fransa ile bunların taraftarı olan devletler Yedi Yıl Savaşları'nda (1756-63) bir kez daha karşı karşıya gelmişlerdi. Bu savaş kolonilerde ve Kara Avrupa'sında gerçekleşmişti. Neticede İngilizlerin Okyanus ticaretlerindeki hâkimiyeti pekişmiş ve bu durum ilerleyen dönemlerde bu şekilde kalmıştı. Dolayısıyla Fransa için Kara Avrupa'sı ve Akdeniz ile olan ticaret ilişkileri XVIII. yüzyılda daha da önem kazanmıştı.

Yüzyıl başlarında İngiltere, Osmanlı Devletine gönderilen ince ve kaliteli yünlülerde pazarı elinde tutmakta iken, değersiz kumaşlarda veya ikinci kalitede yünlülerde piyasa Fransa'nın elindeydi. Fransız üreticiler De La Motraye'ye göre, Tournafort'un aşağıdaki gözlemlerinde de görüldüğü gibi, Midilli Adası ile diğer adalar ve sahil boylarından topladıkları kötü kalitede ancak sudan ucuz Osmanlı yünlülerini satın almakta; Fransa'nın kendi yünü ile karıştırarak elde ettikleri yünden imal ettikleri kumaşları muazzam miktarlarda Türkiye'ye satmaktaydılar¹⁴. 1701'de Avrupalılar İzmir gibi Anadolu limanlarından İran ipeklileri, Ankara ve Beypazarı keçisi kılı (tiftik) iplikleri, pamuk ipliği, ham pamuk, ince yünler, kırma yünler ve Midilli yünleri, afyon, arapzankı, kitre, kırmızböceği, çivit, kırmızı boya odunu, bakam ve bakır pası almaktaydılar. Ege Adalarından Girit'ten ise zeytinyağı (1699'da adadaki zeytinyağının üçte ikisini sabun yapmak amacıyla Fransa satın almıştı), yün (ada yünü sadece kaba dokumalarda kullanılmaya uygundu), ipek, şarap, bal, balmumu, peynir ve laden zankı; Naksos'tan zımpara; Amargos'tan zeytinyağı, şarap ve tahıl; Skinos'tan buğday (1700'de ada buğdayı Fransa tarafından ithal edilmişti); Santorini'den şarap ve pamuklu bez; Mikonos'tan şarap, tahıl, ipek, pamuk; Kitnos'tan ipek; Keos'tan kumaş ve meşe palamudu; Andros ve Tinos'tan ipek (1700'de Tinos ipeğinin tamamına yakını Fransa satın almıştı); Sakız'dan ipek, sakız, bal ve bal mumu; Samos'tan meşe palamudu ve buğday ithal etmekteydiler. Karşılığında mesela Fransa'dan Languedoc kumaşları, Beauvais ince şayakları, Nimes şayakları, Pinchina gibi kaliteli/ince dokuma yünlüler ile Floransa satenleri (pamukluları), kâğıt, ince kalay ve kaliteli çelik gibi eşya gelmekteydi¹⁵.

1720'lerden sonra esasen tekstile (yünlü dokumalara) dayalı olan ticarî üstünlük Fransa'ya geçmiştir. 1720'lerden 1760'lara kadar Fransa'nın Doğu Akdeniz'e olan kumaş teslimatı dört katına çıkarken İngiltere'nin kumaş teslimatı yarı yarıya inmişti. Nitekim İngiltere 1720'lerde İstanbul'a 1000 balya, 1750'de ise 400 balya kumaş gönderebilmişti. Benzer şekilde, bir tahmine göre İstanbul'da Hollanda'nın kumaş satışı, 1720'lerde 100 balya iken, 1740'larda 50 balyaya düşmüştü¹⁶. Yüzyılın ikinci yarısında İzmir limanına gelen gemilerin yarısından fazlası Fransız bandıralıydı. Fransızları İngiliz, Hollanda ve Dubrovnikli tüccarlar izlemekteydi. 1770'lerde İstanbul'un Batı ile olan ticareti çoğunlukla Fransız tüccarlar tarafından yürütülmekteydi: %44,1'i Fransa, %24,4'ü İngiltere, %14,1'i Hollanda, %9,4'ü Venedik, %3,5'i Rusya ve

¹⁴ Zinkeisen, Osmanlı İmparatorluğu Tarihi, C.V, s.239.

¹⁵ Tournafort Seyahatnamesi 2008, Birinci Kısım, s.61-275, İkinci Kısım, s.248.

¹⁶ Eldem, French Trade in Istanbul in the Eighteenth Century, p.42.

%2,9'u Trieste¹⁷. Yüzyıl sonlarında Fransızların İskenderiye'de 4, Selanik'te 9, İstanbul'da 11, İzmir'de ise 29 ticarethaneleri bulunmaktaydı. 1776-78'de Fransızlar İstanbul'un toplam ticaretinin %44,1'ini, İzmir'in %49,9'unu ve Selanik'in %59,4'ünü ellerinde tutmaktaydılar. Fransa'yı İngiltere takip etmekteydi¹⁸. 1780'lerde Fransa, Osmanlı dış ticaretinin %50-60'ını karşılamaktaydı. 1750-1790 tarihleri arasında Osmanlı Devletinin Fransa ile olan ihracat ve ithalatının %30 civarındaki kısmı İzmir Limanıyla gerçekleşmekteydi¹⁹. 1726 ile 1789 arasında Fransa (Marsilya) ile Levant arasındaki ticaret hacmi yıllık ortalama 22,5 milyon livre olmasına rağmen, savaş dönemleri hariç, yüzyıl boyunca sürekli bir büyüme söz konusuydu. 1720'lerde 20 milyon, yüzyıl sona ererken 50-60 milyon livre. Osmanlı limanlarından Fransa yönüne olan mal ihracatı 1730'larda 16 milyondan 1788'de 36,4 milyon livreye çıkmıştı.

Yüzyıl sonuna gelindiğinde İngiltere ve Fransa'da gelişmekte olan pamuk sanayilerinin taleplerine bağlı olarak, mesela 1785'te, Levant'tan Fransa'ya götürülen malların yarısı işlenmemiş pamuktan oluşmaktaydı²⁰. XIX. yüzyıl başlarına kadar İzmir limanından ihraç edilen en önemli ürün pamuktu. İzmir Limanı daha ziyade Marsilya ile karşılıklı ticarete bulunmaktaydı. 1750'lerde her yıl ortalama olarak 8270 balya pamuk ihraç edilmiş iken, 1788'de 26402 balya ihraç edilmişti. İzmir'den İhracat 1788-1820 yılları aralığında yıllık ortalama 70000 balyaya yaklaşmıştı. Ham pamuk, tütün, yün, iplik, tiftik, kökboyası, keten tohumu, meşe palamudu, gül yağı, afyon²¹, meyan kökü, mazı, şimşir ağacı, şap, balmumu, incir, üzüm, deri, ipek iplikleri, kuru meyve ve hububat Avrupa'ya ihraç edilen Osmanlı ürünleri arasında başı çekmekteydi. Aydın ve çevresinde üretilen pamuk Adana ve Suriye pamuğuna nispetle daha kaliteli kabul edilmekteydi²². XVIII. yüzyılda tekstil sanayisinin ipek yerine pamuk ve pamuklu ürünlere kaymasının yanı sıra Fransa'da üretilen ipekli dokuma sanayinin gelişmesi ve Avrupa'nın ipek ihtiyacını İtalya'nın kaliteli ipeği ile karşılaması Avrupa yönüne gerçekleşen Levant ipek ticaretinin gittikçe gerilemesine yol açmıştır.

Fransız İhtilâli'nden kısa bir süre önce, 1786-87'de, Akdeniz ticareti ve taşımacılığında Fransa 5268 gemi ve 729.340 ton taşıma kapasitesi ile ilk sırada yer almaktaydı. Ancak gemilerin

¹⁷ Eldem, French Trade in Istanbul in the Eighteenth Century, p.28.

¹⁸ Panzac, "International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire", p.192.

¹⁹ Martal, İzmir'de Sanayileşme, s.72.

²⁰ Davis, "English Imports from the Middle East, 1580-1780", pp.203-204.

²¹ Afyon ve Uşak taraflarında yetişen afyon, İzmir limanı vasıtasıyla Amerikan ve İngilizler tarafından Çin ve Hindistan'a satılmak üzere ithal edilmekteydi, bkz. Cunningham, "A Report on the Levant Trade in 1812", p.51.

²² Bununla birlikte en iyi ham pamuğun Güney Amerika Kıtasının kuzeydoğusunda yer alan ve bir zamanlar Fransa ve Hollanda sömürgeleri olan Cayenne (Guyana), Surinam, İssequibo, Demerara ve Karayip Denizinde yer alan Santo Domingo ve civar adalarda yetiştiği kabul edilmektedir. Avrupa Anadolu ve Makedonya pamuğunu ise daha çok kaba pamuklu dokumalar ile kumaşların atkı kısmı için tercih ediliyordu, bkz. Dumbell, "Early Liverpool Cotton Imports and the Organisation of the Cotton Market in the Eighteenth Century", p.370.

az bir kısmı Doğu Akdeniz, çoğunluğu ise Atlantik ve Kuzey Avrupa ticaretine katılmaktaydı. Fransa'yı 2350 gemi ile beş İtalyan şehir devleti takip etmekteydi. Üçüncü sırada 1202 gemi ile İspanya yer almaktaydı. Ancak İspanya Sicilya ve Malta'nın ötesine; Doğu Akdeniz ticaretine nadiren katılmaktaydı. Dördüncü güç Adriyatik'te Trieste merkezli Habsburglardı ve 1780 sonlarında 1142 gemiye sahiptiler. Gemileri İtalyan gemileri kadar büyük olmayıp ortalama 74 ton hacimliydiler. Genelde Adriyatik ile İtalya Yarımadası'ndaki limanlar arasında iş yapmaktaydılar. Bunları Raguzalılar ve Osmanlılar takip etmekteydi. Raguzalılar 163 gemi ile Selanik ile İzmir arasında taşımacılık yapmakla birlikte, yoğunlukla İskenderiye ile Livorno arasında yük taşımaktaydılar. Aynı dönemde Osmanlı bayrağı taşıyan, bilhassa Rumların idaresindeki önemli sayıdaki gemi Akdeniz'deki uluslararası ticarete katılmaktaydı²³. Neticede, Fransız İhtilâli ve sonrasındaki savaş dönemi dışında tutulduğunda, XVIII. yüzyıl genelinde Osmanlı Devletinin Avrupa ile olan ticaretlerinde ana ortak Fransa idi.

Osmanlı Rumlarına Fırsat Doğuyor

Doğu Akdeniz taşımacılığında Avrupalı devletler içerisinde en etkilisi olan Fransa'nın 1789 Devrimi sonrasında yayılcı nitelikli savaşlara girmesi²⁴, ülkenin dış ilişkilerinde düzelmesi zaman alacak kayıplara yol açmıştı²⁵. İngiliz donanmasının limanları ablukaya alması Doğu Akdeniz coğrafyasıyla en sıkı iktisadî ilişkiler ağına sahip olan Marsilya'nın D. Akdeniz ile arasındaki bağları koparmıştı. 1793 öncesinde yılda 700 gemi Marsilya ile D. Akdeniz arasında işlemekte iken, 1793'te bu sayı 30'a düşmüştü. 1802'de barış sağlandığında, Fransa'nın Akdeniz'deki ayrıcalıklı ve özel konumu sona eriyor; Marsilya, D. Akdeniz ticaretini daha güçlü aktörler ile paylaşmak durumunda kalıyordu²⁶. Napolyon Savaşları bütünüyle sona erdiğinde (1815) ise Fransa'nın Osmanlı pazarlarındaki etkinliği gerilemiş; Livorno, Trieste ve Cenova limanları Marsilya limanının rolünü üstlenmişlerdi²⁷. Avrupa'nın savaşlar ve kamplaşmalar ile meşgul olduğu bu dönemde, Osmanlı azınlıkları Rumlar ile Avusturya ve Rusya, XVIII. yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı pazarlarında öne çıkmaya başlamışlardı. Ambargo altındaki Fransız ve İtalyan limanlarına hububat ve daha başka yiyecek eşyası taşıyan Rumlar önemli servetler elde ettikleri

²³ Harlaftis-Laiou 2008, p.3.

²⁴ Yeliseyeva, Yakın Çağlar Tarihi, s.49-104.

²⁵ 1792-1795 süresinde Atlantik'teki İngilizlere ait olmayan koloniler ile Birleşik Devletlerden Batı Hint Adalarının İngiliz denetiminde olan (Jamaika, Dominika, Bahama vb) kısımlarına yapılan ithalatta Fransız savaşının olumsuz etkileri görülmektedir. İngiliz Batı Hint Adalarına gerçekleşen taşımacılık %64,9 İspanya ve %24,4 Hollanda kolonilerinden gerçekleşirken, Fransa kolonilerinin payı %7,0'dır. Bu ticarete sığır, at ve katır gibi çiftlik hayvanları ile deriler; baharat ve boyar maddeler ağırlıktadır, ters yönde ise köle ticareti önemlidir, bkz. Pearce, "British Trade with the Spanish Colonies", pp.242-258.

²⁶ Eldem, French Trade in Istanbul in the Eighteenth Century, p.16.

²⁷ Syrett, "Greek Mercantile Activities in the Eastern Mediterranean, 1780-1820", p.76.

gibi, bunlardan bir kısmı uluslararası ticaretin nimetlerinden daha fazla yararlanmak için yabancı ülke korumasına girmeye başlamışlardı. Bu bağlamda Fransız Devrimi ve devamındaki Napolyon Savaşları öncesinde Ege ve Akdeniz ile Avrupa limanları arasında Osmanlı Devleti de dâhil olmak üzere çeşitli Avrupa bayrakları altında taşımacılık yapan Rum gemi sayılarına bakıldığında, 1783-1787 yılları arasındaki beş yılda, yıllık ortalama olarak 166 geminin varlığı söz konusuydu. Gemilerden 73'ü Malta, 40'ı Trieste ve 30'u Livorno limanını kullanmıştı. Yedi Yıl Savaşları (1756-63) ile Avrupa devletleri arasında yaşanan savaş ve çatışma ortamı, ticaret ve taşımacılık ilişkilerini Malta örneğinde Avrupa'nın daha güneyine kaydırmıştı. Napolyon Savaşları esnasında ise aynı güzergâhta iş yapan Rum gemilerinin sayısında önemli artışlar yaşanmıştır. Bu bağlamda 1798-1802 yılları arasındaki beş yıllık dönemin yıllık ortalaması alındığında toplam 290 Rum gemisi bahsi geçen Avrupa limanları ile iş yapmıştı. Bu tarihte Ceneviz'e 110, Livorno'ya 71 ve Malta'ya 63 gemi gitmiş iken Trieste'ye sadece 3 gemi uğramıştı. Bu sebeple Malta'nın bu yıllarda, Kara Avrupa'sında yaşanan savaştan uzak kalan bir konumda olması nedeniyle uluslararası ticaret ve bilhassa İngiliz sömürge mallarına ulaşmak için önemli bir durak ve transfer noktası olarak iş gördüğü söylenebilir. Benzer bir sonuç, Patras körfezinde yer alan Messolonghi'nin Rum gemicileri için de geçerlidir. 1765'te limandan ayrılan 45 geminin 41'i Malta'nın limanı olan Valetta'ya sefer yapmıştı. 1786'da ise 81 geminin 52'si Livorno (%64) ve 25'i Valetta'ya (%30) varmıştı²⁸. İngilizlerin yoğun şekilde kullandığı Livorno limanının 1796'da Fransız işgaline girmesi, İngiliz müteşebbisini Sicilya'da yer alan Messina ve Palermo ile Malta'da yer alan Valetta limanlarını kullanmaya yöneltmişti.

Savaşların yeniden başladığı bir dönemde, 1803-1807 yılları arasında yıllık ortalama gemi sayısı 349'a yükselmişti. Bu gemilerin 147'si Malta, 91'i Livorno, 35'i Malaga, 17'si Venedik ve 13'ü Ceneviz limanı ile iş yapmıştı. Aynı süreçte Trieste'ye ise sadece 1 gemi uğramış; bir önceki beş yıllık süreçte yılda ortalama 110 Rum gemisinin uğradığı Cenova'ya ise sadece 13 gemi uğramıştı²⁹. Fransa'ya yakın konumda olan İtalyan şehri Cenova ile Avusturya'ya yakın konumda olan Trieste limanlarına uğrayan Rum gemi sayılarında yaşanan bu keskin artış veya azalışların iktisadî sebeplerden neş'et etmedikleri ortadadır. Dalgalanmaların XVIII. yüzyılın ortalarından beri Avrupa'nın aralıklarında savaşta olması ve savaşların başta Marsilya limanı olmak üzere Akdeniz'deki ticarî trafiğe zarar vermesinin yanında savaşların önemli bir kısmının Kuzey İtalya ve Avusturya coğrafyasında yaşanmakta olması ile bağlantısı bulunmaktadır. Napolyon, Ocak 1797'de İtalya'daki Avusturya askerî varlığını püskürterek I. Koalisyon Güçleriyle 17 Ekim 1797 tarihinde Campo Formio Antlaşmasını imzalamıştı. Antlaşma ile Fransa, Kuzey İtalya ile Venedik kontrolündeki Ege Adaları ve Venedik'in yarısına sahip olmuştu. Venedik'in diğer yarısı ise Avusturya'da kalmış ve böylece Venedik Cumhuriyeti tarihe karışmıştı. Bu antlaşma ile Trieste Limanı Avusturya'da kalmaya devam etmişti. 9 Kasım 1799 tarihinde Napolyon, Kuzey İtalya'daki Fransız varlığını tehdit eden Avusturya ve Rus ordularına karşı harekâta geçmiş ve

²⁸ Papakonstantinou, "The Port of the Messolonghi: Spatial Allocation and Maritime Expansion in the Eighteenth Century", p.289.

²⁹ Harlaftis-Laiou 2008, p.5.

Haziran 1800’de Avusturya’yı yenmişti. 9 Şubat 1801 tarihinde imzalanan Luneville Barışıyla Avusturya, İtalya, Hollanda ve İsveç, Fransız hegemonyasını kabul etmişlerdi. V. Koalisyon savaşları sonucunda, Ekim 1809’da Avusturya ile imzalanan antlaşmaya göre ise Trieste Fransa’ya geçmişti. Böylelikle 1800 ila 1808 arasında tüm İtalya doğrudan Fransa’nın kontrolüne girmiş durumdaydı³⁰. Napolyon Savaşları, Osmanlı limanları ile iş yapan müteşebbisin Adriyatik’te yer alan Venedik ve Trieste limanları ile olan ilişkilerinin zayıflamasına; buna mukabil Malta, Livorno ve Cenova limanlarıyla olan ilişkilerinin ise artış göstermesine yol açmıştır³¹. Bu savaşlarda Trieste 1797, 1805 ve 1809’da Fransa Cumhuriyetinin işgaline uğramış ve şehir serbest liman olma özelliğini kaybetmişti. Buna karşın Fransa Toulon’dan Trieste’ye kadar olan Akdeniz coğrafyasını 1808’de işgal veya bloke etmiş durumdaydı. Bu süreçte İngiltere, elinde bulundurduğu Malta’dan Trieste’ye bir iletişim kanalı açmanın peşindeydi. Zira Trieste bu yıllarda Almanya’nın en önemli tedarik limanlarından biri olmuştur.

Gelişmeler Malta adasını Levant’ta önemli bir liman olarak öne çıkarmıştı. 1794’te Korsika, bir müddet Akdeniz’deki İngiliz varlığının üssü hâline gelmiş; ticarete Livorno’ya rakip olmuştu. Ancak Fransa’nın baskısıyla İngilizler buradan ayrılmışlardı. Malta, 1798’de Fransız, 1800’den sonra ise İngiliz egemenliğine girmişti. Malta ile birlikte Korfu ve Sicilya Napolyon Savaşları sonlarına doğru İngiltere’nin eline geçmişti. Bu tarihten sonra Malta, bilhassa 1803-1814 yılları arasında İngiliz mallarının İtalya ve Akdeniz’e dağıtıldığı bir antrepoya dönüşmüştü. Napolyon 1806’da Avrupa limanlarını İngiliz mallarına kapattığını ilan ettiğinde, İngiltere buna misilleme olarak Fransız veya Fransız kontrolünde olan ülke mallarına bloke uyguladığını ilan etmişti. Ayrıca İngiltere, Napolyon savaşlarında tarafsız kalan Osmanlı Devletine tâbi olan gemileri kullanarak Akdeniz’de ticarî faaliyetlerini devam ettirmeye çalışmıştı³². Avrupa’da Napolyon’un ablukası kısmen sonuç verirken, denizlerde Malta bu ablukayı kıran ve hızlıca gelişen bir İngiliz adası oluvermişti. Livorno ve Sicilya’ya ait arşiv kayıtlarına göre 1809’da 330 İngiliz gemisi limana giriş yapmıştı³³. İzmir’de bulunan İngiliz konsolosunun 1809 tarihli raporuna göre ise, Malta’nın Osmanlı Devleti ile olan ticarî bağları genelde Osmanlı tüccar ve gemi sahipleri tarafından yürütülmekteydi. Şüphesiz çoğunluğu Osmanlı Rumlarından oluşan bu kimseler, İngiliz Levant Kumpanyası’nın daha önceleri Akdeniz’de tesis etmiş olduğu iktisadî ağları/ilişkileri İngiltere adına kullanarak Akdeniz ticareti ve taşımacılığında öne çıkma fırsatı yakalamışlardı³⁴. Böylece İngiliz ticareti genelde Osmanlı azınlıkları vasıtasıyla Akdeniz’de var olmaya devam etmiştir. Napolyon Savaşları’nın bitişiyle (1815) de İngiliz taşımacılığı hem D. Akdeniz ve hem de Karadeniz’de yoğunlaşmaya başlamıştır. Ancak Fransız ticareti için benzer bir geriye dönüş

³⁰ 1815 Viyana Kongresi ile Trieste tekrar Avusturya’ya geçmiş görünmektedir, bkz. Armaoğlu, 19. Yüzyıl Siyasi Tarihi, s.82-133.

³¹ Harlaftis-Laiou 2008, pp.5-9.

³² Syrett, “Market Networks and Ottoman-European Commerce, C.1700-1825”, p.121.

³³ Galani, “The Napoleonic Wars and the Disruption of Mediterranean Shipping and Trade: British, Greek and American Merchants in Livorno”, p.195.

³⁴ Syrett, “Market Networks”, p.121.

söz konusu olmamıştır. Syrett, Napolyon Savaşları nedeniyle D. Akdeniz ticaretinde ortaya çıkan boşluğu 1790-1820 yılları arasında İngiltere'nin doldurmuş olduğunu ve bu süreçte Osmanlı Devletinin esas ticarî ortağının İngiltere olduğunu ifade etmektedir³⁵. Bu ifade, İngiliz mallarının sürümü açısından ele alındığında doğru olabilir. 1812'deki bir gözleme göre, İzmir Limanının Rusya, Almanya ve Fransa ile olan deniz ulaşımı ve ticareti kesintiye uğramış iken, İngiliz mallarının İzmir'e gelişi devam etmekteydi³⁶. Ancak, İngiliz vatandaşlarının gemi taşımacılığına katılımları açısından değerlendirildiğinde ise bu ifadenin eksik bir çıkarım olduğu söylenebilir. Zira 1790 ila 1800 arasında İzmir Limanına gelebilen İngiliz gemi sayısı oldukça sınırlı kalmıştı: 1790'da 20, 1795'te 4 ve 1798'de 1 gemi. Düzelmeye 1805'te başlamış, 1820'ye doğru artış göstermiştir: 1805'te 6, 1814'te 18 ve 1820'de ise 50 İngiliz gemisi İzmir Limanına giriş yapmıştı. Benzer şekilde 1812'de Selanik limanına giriş yapan bir adet gemi, son dokuz yılda limanda görülen ilk İngiliz gemisiydi. İskenderiye'deki İngiliz konsolosu, son 20 yıldır ilk kez İngiltere'den bir İngiliz gemisinin doğrudan limana geldiğini 1817'de rapor etmekteydi. Bununla birlikte kısa sürede İngiltere'nin Levant ile olan bağları güçlenmeye başlamış, mesela 1822'de 20 gemi İngiliz mallarıyla dolu olarak Beyrut'a gelmişti³⁷. Bu bağlamda Fransız konsoloslarının vermiş oldukları bilgilere göre, 1780'lerde Osmanlı Rumlarına ait 300-400 kadar gemi İskenderiye limanına varmıştı. Bu sayı, aynı yıllarda İskenderiye limanına varan tüm gemilerin ortalama olarak %50'sine karşılık gelmekteydi. Fransız İhtilali'nin başlaması bu ulaşımı birden kesmiş ve yeni başlangıç ancak 1810'da tüm gemilerin %70'ine karşılık gelen 300 kadar geminin İskenderiye'ye varmasıyla mümkün olmuştu³⁸. Bu artış şüphesiz buralarda İhtilal öncesinde baskın olan Fransız gemicilerin İhtilal ve Napolyon Savaşları sürecinde bu limanı yeterince kullanamamaları nedeniyle ortaya çıkan boşluğun Osmanlı Rumlarınca doldurulmasıyla ilişkilidir. Rus hububatı bu taşımacılığın ana emtiasıydı.

Neticede, Devrim ve Napolyon Savaşları esnasında Rum gemicilerin Avrupa ticaretine katılımı birkaç kat olacak şekilde artış göstermiştir. Dolayısıyla Avrupa'daki savaşlar XIX. yüzyılın ortalarına doğru zirve yapacak olan Rum burjuvazisinin gelişmesine önemli oranda katkı sağlamış görünmektedir. Bu bağlamda Osmanlı Devletinin Napolyon savaşları esnasında-Napolyon'un 1798'de Mısır'ın işgali dışarıda tutulursa-tarafsız kalması Osmanlı bayrağı altında taşımacılık yapan Rum gemicilerin etkinliklerinin daha da artmasına yardımcı olmuştur. Meselâ 1796'da Livorno limanı ile iş yapan Rum gemi sahiplerinin baskın bir kısmı Avrupalı devletlerin bayrağı altında olan Rumlardan değil, Osmanlı bayrağı altında iş yapan Rumlardan oluşmaktaydı. Rumlara ait 500 Osmanlı gemisi İtalya ve Fransa'daki limanlara giriş yapmıştı. Benzer şekilde 1790'lara kadar Marsilya limanına D. Akdeniz ve Berberi coğrafyasından giriş yapan tüm gemiler

³⁵ Syrett, "Market Networks", p.120.

³⁶ Cunningham, "A Report on the Levant Trade in 1812", pp.44, 62. Bu seferlerin İngiltere-Malta arasının İngiliz; Malta-İzmir arasının ise Osmanlı azınlıklarına ait gemiler tarafından gerçekleştirildiği anlaşılmalıdır.

³⁷ Cunningham, "A Report on the Levant Trade in 1812", p.19.

³⁸ Harlaftis-Laiou 2008, p.9.

içerisinde sahipleri Rum olan gemilerin oranı %1'ler seviyesinde iken, 1796'da oran %94'e çıkmıştı. Bu oran 1798'de %28 ile olağan seviyeye gerilemişti. Dolayısıyla Napolyon Savaşlarında tarafsız kalan Osmanlı Devleti sayesinde Osmanlı Rumları ticaretlerini Doğu Akdeniz'den Orta ve Batı Avrupa limanlarına doğru genişletme fırsatı yakalamışlardı. Napolyon Savaşları sürecinde Avrupa devletlerinin Rus hububatına olan taleplerinde artış yaşanmıştı. Savaşların kendisi bizzat savaşan askerin beslenmesi için yoğun hububat ihtiyacını doğurmaktaydı. Ayrıca, Napolyon Savaşları esnasında, 1802'de Batı Avrupa'nın Akdeniz kıyılarında ortaya çıkan ve 1805'e kadar devam eden tahıl kıtlığının yanı sıra, Napolyon'un 1806'da Kıta Avrupa'sına abluka uygulaması, denizler üzerinden gerçekleşen taşımacılığa olan ihtiyacı artırmış; gelişmeler Karadeniz üzerinden gerçekleşen hububat ticaretini daha da önemli hâle getirmişti³⁹.

³⁹ Kardasis, *Diaspora Merchants in the Black Sea*, p.111.

Kaynakça

- Ambrose, Gwilym, “English Traders at Aleppo (1658-1756)”, *The Economic History Review*, Vol.3/2, 1931, pp.246-267.
- Armaoğlu, Fahir, *19. Yüzyıl Siyasi Tarihi*, İstanbul 2010.
- Aygün, Necmettin, *Karadeniz'den Osmanlı Ekonomisine Bakış*, Cilt II, Ankara 2016.
- Bulut, Mehmet, “The Role of the Ottomans and Dutch in the Commercial Integration between the Levant and Atlantic in the Seventeenth Century”, *JESHO*, Vol.45/2, 2002, p.197-230.
- Cunningham, A. B, “The Journal of Christophe Aubin: A Report on the Levant Trade in 1812”, *Archivum Ottomanicum*, Vol.VIII, 1983, p.5-125.
- Davis, Ralph, “English Imports from the Middle East, 1580-1780”, *Studies in the Economic History of the Middle East*, London 1978, pp.193-206.
- Dumbell, Stanley, “Early Liverpool Cotton Imports and the Organisation of the Cotton Market in the Eighteenth Century”, *The Economic Journal*, Vol.33/131, 1923, pp.362-373.
- Eldem, Edhem, *French Trade in Istanbul in the Eighteenth Century*, Leiden, Boston, Köln 1999.
- Fernand Braudel Yönetiminde Akdeniz*, (Çev: N. Erkut-A. Derman), İstanbul 2015.
- Galani, Katerina, “The Napoleonic Wars and the Disruption of Mediterranean Shipping and Trade: British,
- Genç, Mehmet, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, İstanbul 2000.
- Goffman, Daniel, *İzmir ve Levanten Dünya 1550-1650*, (Çev. A. Anadol-N. Kalaycıoğlu), İstanbul 1995.
- Griswold, *Anadolu'da Büyük İsyân 1591-1611*, İstanbul 2000.
- Harlaftis, Gelina-Laiou, Sophia, “Ottoman State Policy in the Mediterranean Trade and Shipping, c.1780-1820: The Rise of the Greek-Owned Ottoman Merchant Fleet” in Mark Mazower (Ed.), *Networks of Power in Modern Greece*, Hurst 2008.
- Hobsbawm, E. J, *Sanayi ve İmparatorluk*, (Çev. A. Ersoy), Ankara 1998.
- İnalçık, Halil, “Osmanlı Para ve Ekonomi Tarihine Toplu Bir Bakış”, *Doğu Batı*, Sayı 17, Ankara 2001, s.9-34.
- Kardasis, Vassilis, *Diaspora Merchants in the Black Sea*, Maryland 2001.
- Kütükoğlu, Mübahat S, *Osmanlı-İngiliz İktisadî Münasebetleri I*, Ankara 1974.

- Mantran, Robert, *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul* (Çev. Kılıçbay-Özcan), C.II, Ankara 1990.
- Martal, Abdullah, *İzmir'de Sanayileşme*, İzmir 1999.
- Panzac, Daniel, "International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire During the 18th Century", *International Journal of Middle East Studies*, 24, 1992, pp.186-206.
- Papakonstantinou, Katerina, "Russian and Ukrainian Archives and the Creation of Databases on the Greek and American Merchants in Livorno", *The Historical Review*, Vol.VII, 2010, pp.179-198.
- Papakonstantinou, Katerina, "The Port of the Messolonghi: Spatial Allocation and Maritime Expansion in the Eighteenth Century", *The Historical Review*, Vol.VII, 2010, pp.277-298.
- Pearce, Adrian J, "British Trade with the Spanish Colonies, 1788-1795", *Bulletin of Latin American Research*, Vol.20/2, 2001, pp.233-260.
- Population and Their Economic Activities in Nineteenth-Century Azov Port Cities", *International Journal of Maritime History*, Vol.XXII/I, 2010, pp.252-258.
- Syrett, Elena F, "Greek Mercantile Activities in the Eastern Mediterranean, 1780-1820", *Balkan Studies*, Vol.28, 1987, Thessaloniki 1987, p.73-86.
- Syrett, Elena F, "İzmir'de Pamuk ve Kumaş Ticareti", *Osmanlı'da Toprak Mülkiyeti ve Ticari Tarım* (Ed. Keyder-Tabak), İstanbul 1998, s.101-118.
- Syrett, Elena F, "Market Networks and Ottoman-European Commerce, C.1700-1825", *Oriente Moderno, Nuova Serie, Anno 25(86)/1*, 2006, p.109-128.
- Ülker, Necmi, *İzmir Şehri Tarihi I*, İzmir 1994.
- Yeliseyeva, N. V, *Yakın Çağlar Tarihi* (Çev. Ö. İnce), İstanbul 2009.