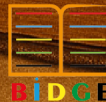


YAKINÇAĞ TARİHİ ÜZERİNE AKADEMİK BAKIŞLAR



Editör
ALİ ÇAKIRBAŞ



BİDGE Yayınları

Yakınçağ Tarihi Üzerine Akademik Bakışlar

Editör: ALİ ÇAKIRBAŞ

ISBN: 978-625-372-733-8

1. Baskı

Sayfa Düzeni: Gözde YÜCEL

Yayınlama Tarihi: 2025-06-25

BİDGE Yayınları

Bu eserin bütün hakları saklıdır. Kaynak gösterilerek tanıtım için yapılacak kısa alıntılar dışında yayıncının ve editörün yazılı izni olmaksızın hiçbir yolla çoğaltılamaz.

Sertifika No: 71374

Yayın hakları © BİDGE Yayınları

www.bidgeyayinlari.com.tr - bidgeyayinlari@gmail.com

Krc Bilişim Ticaret ve Organizasyon Ltd. Şti.

Güzeltepe Mahallesi Abidin Daver Sokak Sefer Apartmanı No: 7/9 Çankaya /
Ankara



ÖNSÖZ

Osmanlı Devleti, yaklaşık altı asırlık tarihi boyunca üç kıtaya yayılan siyasi egemenliği, çok kültürlü yapısı ve kurumsallaşmış idari sistemiyle dünya tarihinin en etkili devletlerinden birisidir. Osmanlı'nın klasik dönemini temsil eden yeniçağ, devletin askerî, idarî ve sosyal yapısının kurumsallaştığı ve imparatorluğun zirveye ulaştığı bir devri ifade etmektedir. Bu dönemde Osmanlı Devleti, hem Avrupa hem de İslam dünyası üzerindeki etkisini zirveye taşımıştır.

Osmanlı'nın yeniden yapılanma sürecine girdiği yakınçağda ise modernleşme girişimlerinin, reform hareketlerinin ve uluslararası siyasetteki dönüşümlerin kritik etkisiyle Osmanlı Devletinin yeniden yapılanma sürecine girdiği görülmektedir. XVIII. yüzyıldan itibaren başlayan bu süreç, içte ve dışta cereyan eden olayların etkisiyle Tanzimat ve Islahat gibi köklü reformlarla devam etmiş, nihayetinde devletin gerileme ve yıkılış sürecine zemin hazırlayan dinamikleri beraberinde getirmiştir.

Bu eserde yer alan çalışmalar arşiv belgeleri ışığında Yeni ve Yakınçağ Osmanlı tarihine analitik bir bakış sunmayı; söz konusu dönemlerdeki siyasal, toplumsal ve ekonomik dönüşümleri tarihsel bağlam içerisinde ele almayı amaçlamaktadır. Osmanlı tarihinin bu iki safhası, yalnızca geçmişin anlaşılması açısından değil, günümüz siyasi ve sosyal yapılarının kökenlerini kavrayabilmek bakımından da büyük önem arz etmektedir.

Doç. Dr. ALİ ÇAKIRBAŞ

NEVŞEHİR HACI BEKTAŞ VELİ ÜNİVERSİTESİ

İÇİNDEKİLER

AVUSTURYA-MACARİSTAN ŞEHBENDERLERİNİN TİCARİ RAPORLARI VE OSMANLI DEVLETİ İLE TİCARİ İLİŞKİLER (1911-1914)	1
--	---

YASEMİN ZAHİDE IŞIK

SAKIZ SANCAĞI'NA BAĞLI KALİMNÖZ((KELEMEZ/KİLİMLİ) ADASI'NDA OSMANLI İDARESİ VE 1896 OLAYLARI	27
--	----

ARZU BAYKARA TAŞKAYA

1321/1903 MAARİF SALNAMESİ'NE GÖRE VİLAYETLERDE HAMİDİYE SANAYİ MEKTEPLERİ VE EĞİTİM KADROSU	94
--	----

YASEMİN ZAHİDE IŞIK

OSMANLI'NIN DIŞ DÜNYAYA AÇILAN KAPISI LİMANLAR ÜZERİNE GENEL BİR DEĞERLENDİRME	114
---	-----

NİMET KILINÇ

BÖLÜM 1

AVUSTURYA-MACARİSTAN ŞEHBENDERLERİNİN TİCARİ RAPORLARI VE OSMANLI DEVLETİ İLE TİCARİ İLİŞKİLER (1911-1914)

YASEMİN ZAHİDE IŞIK¹

Giriş

Osmanlı Devleti'nin 1526 yılında Mohaç Meydan Muhaberesi'yle Macar Krallığı'nı kendisine bağlaması neticesinde Avusturya ile Macaristan üzerinden başlayan ilişkiler 1718 yılında imzalanan Pasarofça Antlaşması ile Macaristan'ın Osmanlı hakimiyetinde çıkmasıyla devam etmiş, Osmanlı Devleti'nin üstünlüğü yerini Avusturya'nın üstünlüğe bırakması şeklinde I. Dünya Savaşı'na kadar devam etmiştir. Macaristan'daki haklarından vazgeçmeyen Avusturya 1533 yılında Macaristan'daki Osmanlı hakimiyetini tanımak zorunda kalmıştır. 1592 yılında çıkan savaşa kadar iki ülke arasında büyük bir sorun yaşanmamışsa da bu tarihte meydana gelen hudutlarla ilgili bir mesele yüzünden savaş çıkmış ve neticesinde 1603 yılında Zitvatoruk Antlaşması imzalanmıştır (Kurtaran, 2014: s.396). Bundan sonraki dönem 1663 yılına kadar

¹ Dr. Öğr. Üyesi, Munzur Üniversitesi, Tarih Bölümü, Orcid: 0000-0001-8973-135X

sürecek olan bir barış dönemi olmuştur. 1663'te iki ülke arasında yeniden cereyan eden savaş 1664 Vasvar Antlaşması ile son bulsa da 1683'te Osmanlı Devleti'nin Avusturya üzerine sefere çıktığı II. Viyana Kuşatması ile barış yeniden bozulmuştur (Çolak: 2020, 1614). Osmanlı Devleti başarısızlıkla sonuçlanan bu kuşatmadan sonra 1699 yılında Karlofça Antlaşması'nı imzalamış ve Macaristan'ın büyük çoğunluğunu kaybetmiştir. Son olarak Belgrad ve Sırbistan'ı da 1718 yılında kaybeden Osmanlı Devleti ile Avusturya-Macaristan ile ilişkiler diplomatik ve ekonomik boyutta devam etmiştir (Çolak, 2020: s.1614).

Osmanlı Devleti, XIX. yüzyılın ilk yarısından itibaren yabancı ülkelere devleti temsilen ve yurt dışındaki Osmanlı vatandaşlarının işleriyle ilgilenmek üzere şebkenderler göndermiştir. Kısa sürede dünyanın pek çok ülkesinde ve şehrinde geniş bir şebkenderlik ağı oluşmuştur. Osmanlı Devleti, Avusturya-Macaristan'ın da muhtelif şehirlerine baş şebkender, şebkender ve fahri şebkenderler göndermek suretiyle hem diplomatik hem de ticari ilişkileri canlı tutmuştur. Hatta, şebkenderlik müessesesinin henüz ilk kurulduğu dönemde bir liman kenti olması hasebiyle Trieste'ye bir şebkender gönderilmiştir.

Avusturya-Macaristan Şebkenderlerinin Raporları ve Ticari İlişkiler

Osmanlı Devleti'nin Avusturya-Macaristan'daki şebkenderlikleri Viyana'da ve Peşte'de baş şebkenderlik, Ragusa, Trieste, Fiyume, Saray Bosna ve Temeşvar'da şebkenderlik, Brunn'da fahri şebkenderlik şeklindedir (Bunların bazıları zaman zaman kapatılmış ya da şebkenderlik baş şebkenderliğe, fahri şebkenderlik şebkenderliğe yükseltilmişlerdir). Şebkenderler görev yaptıkları mahallerdeki ticaretle de ilgilendiklerinden dolayı (DH.MB.HPS.M, 11/5, H.17.03.1332) şebkenderliklere gönderilen bir talimatname ile şebkenderhanelerin merkeze yıllık ticaret raporları göndermeleri istenmiştir. Şebkenderlerden gelen bu raporlarda her iki ülke arasında gerçekleşen ihracat ve ithalat, hangi

malın ne kadara ve ne miktarda alındığı ya da satıldığı, yıl bazında ithalat ve ihracattaki yükseliş veya azalmalar, toplamda yıl boyu iki ülke arasında alınıp satılan malların cinsleri ve kilo/ton/adet üzerinden miktarları, sigorta şirketleri, tüccar isim ve adresleri, ticaret borsaları gibi detaylı bilgiler yer almaktaydı. Avusturya-Macaristan'da görev yapan şehbenderler ve baş şehbenderler de Osmanlı Devleti ile Avusturya-Macaristan arasındaki ticari ilişkileri anlatan raporlar göndermekteydiler.

Bu çalışmada şehbenderlerden gelen ticaret raporları çerçevesinde Osmanlı İmparatorluğu ile Avusturya-Macaristan arasında vuku bulan ticari ilişkiler anlatılacaktır. Söz konusu raporlar 1911-1914 yılları arasında gönderilmiş olup, I. Dünya Savaşı öncesi Avusturya-Macaristan ve Osmanlı Devleti arasındaki ilişkilerin ekonomik boyutunu göstermeleri açısından önemlidir. İlk olarak Peşte'deki baş şehbenderlikten gelen raporu incelemek yerinde olacaktır. Baş şehbender Ahmed Hikmet Bey'in 1911-1912 yılları zarfında Osmanlı Devleti ile Macaristan arasında gerçekleşen ticaretle ilgili olarak gönderdiği rapor, yalnızca yıllık ithalat- ihracat cetvellerinden ibaret olmayıp, raporunun başına eklediği oldukça kıymetli tavsiyeleri ve detaylıca hazırlanmış bir rapor olması açısından oldukça önemlidir.

Ahmed Hikmet Bey merkeze sunduğu raporunda (Ticaret Layihası-9, 1330, s.21-63) Osmanlı Devleti'nin Avusturya ve Macaristan'a yaptığı ithalatın artması ve Osmanlı mallarının Avusturya-Macaristan pazarlarında daha fazla ilgi ve talep görmesi için neler yapılması gerektiğini detaylarıyla ve sebepleriyle anlatmıştır. Raporuna “bir memleketin yekûn ihracatı derece-i refahının muayyeridir” diye başlayan Ahmed Hikmet Bey'in ilk olarak üzerinde durduğu konu Osmanlı ticaretinin Avusturya-Macaristan'da neden gelişmediğidir. Bu durumun başlıca sebeplerinden ilkinin Osmanlı mallarının ağır vergilere tabi olması olarak açıklamaktadır. Bunun Osmanlı Devleti'nin ticaret

antlaşmaları yapmamasından kaynaklandığını belirten Ahmet Hikmet Bey, buna örnek olarak gerek kuru üzümlerimiz ve gerek portakallarımız ve sair mahsulat ve mamulatımız Yunan ve İtalya'dan gelen emsali derecesinde gümrük vermekte ise de Yunanistan ile imzalanan ticaret antlaşması nedeniyle bizim aynı tür mahsulatımıza uygulanan gümrük tarifesinin daha fazla olmasını örnek vermektedir.

Diğer bir sebep olarak da Osmanlı mallarının dış pazarlarda yeterince bilinmemesi ve tanıtımının yapılmamasını gösteren Ahmet Hikmet Bey'e göre dış pazarlarda mallarımızın yeterince tanıtımı yeterince yapılmamaktadır. Öyle ki, Avrupa tüccarları memleketimizde tütün, halı, kuru incir ve üzümünden başka bir şey üretildiğine bile vakıf değildirlir.

Mallarımızı yabancı devlet piyasalarında tanıtmak için tek çarenin seyyar tüccarlar oluşturmak suretiyle, bunların Osmanlı mallarının numunelerini alarak Avrupa piyasalarında dolaşması ve bu numuneleri herkese göstermesidir. Dünyanın her tarafında uygulanan bu usulün memleketimizde uygulanmadığına dikkat çeken Ahmet Hikmet Bey, ecnebi memleketlerinde mamul edilen malları seyyar tüccarların her biri veya birkaçının toplanarak malları için her türlü reklam yaparak ürünlerini tanıttıklarından bahsetmektedir. Seyyar ticaret memurlarının masrafları da hükümet tarafından karşılanmaktadır. Bizde ise fabrika olmadığından sanayimiz hususi ve küçük tezgahlara tabi olduğundan, şahsi teşebbüslerle seyyar tüccar memurları çıkarmanın ve bunların masraflarına katlanmanın pek mümkün görünmese de bu uygulamanın bir ihtiyaç olduğunu belirtmektedir. Örneğin, halıların Avrupa pazarlarında zaten tanınmış olması nedeniyle reklama ihtiyaç olmasa da diğer yerli mahsulatın reklamını yapmak üzere ürünlerin numuneleriyle birlikte seyyar tüccarın önemli yabancı ticaret şehirlerine gönderilmelerini tavsiye etmektedir. Mesela, Bursa vilayeti halı ve ipeklilerini, kestane ve benzeri mahsulatını,

Halep ve Şam'ın sedef ve mamulâtı ile kumaşlarını ve tahta oymalarını, İzmir'in kuru üzüm ve incirlerini, Yafa'nın portakal ve benzeri yemişlerini, Akdeniz sahilinin zeytin ve zeytinyağlarını, Konya ve Isparta'nın gül bağlarını ve benzer mahsulatını, çeşitli reçel ve balık konservelerini namuslu, gözü açık, girişken seyyar tüccar memurlarının cihana tanıtılabileceklerini söyleyen Ahmed Hikmet Bey'e göre her vilayetten çıkarılacak seyyar ticaret memurlarının ya mahalle ticaret odasından ya da belediyeden veya hükümet-i mahalliden yol masrafları kısmen veya tamamen temin edilmelidir. Bu kişilerin Avrupa'da becerip, bulup ait olduğu tüccara ve ticaret odasına göndereceği siparişler sonrasında müşterilerin artacağını bildirmektedir. Bu seyyar memurların sattıkları mallardan yüzde bir miktar tellaliye ücreti almaları halinde mallara müşteri aramak için daha fazla şevk ve gayret göstereceklerini belirtir. Ayrıca, her sene ticaret mektebinden en iyi derecede mezun olanlardan birkaç genci Avrupa'nın ticaret şehirlerine cüzi birer miktar tahsisat ile birkaç ay süreyle ticaret yapmak ve mallarımıza pazar bulmak için göndermek de raporda verilen tavsiyelerden biridir. Böylece, ticaret merkezi olan şehirlerde bu gençler hem Avrupa ve Amerika'nın büyük ticarethaneleriyle ve ticari borsaları ile haşır neşir olacaklar hem de ellerindeki mallara müşteri bulmaya çalışacaklardır. Satabildikleri mallardan belli bir komisyon almalarına da izin verildiği takdirde iş yapmak için kendilerinde ciddi bir heves uyanacağını söyleyen Ahmet Hikmet Bey, Macaristan Hükümeti'nin de Osmanlı Devleti'nin İstanbul, Atina, Halep, Ankara, Bağdat, Beyrut, Yafa, Samsun, İzmir, Trabzon şehirlerine birer ticaret muhbiri göndermeyi kararlaştırdıklarını iletmektedir. Bu muhbirler Macaristan mamulat ve mahsulatına Türkiye'de müşteri bulmak vazifesiyle görevlendirilmekle beraber Osmanlı mahsulatının da Macaristan'a sevk edilmesine aracı olacaklardır. Bunların Macaristan Ticaret Nezareti tarafından ödenen cüz'i bir maaşları var ise de aslında her iki tarafın mallarını

mübadele ettikleri için alacakları tellaliye ve komisyonculuk ücretinden de istifade edeceklerini belirtir.

İthalatta geri kalınmasının bir sebebi de ticaretin inceliklerinin bilinmemesinden ileri gelmektedir. Ona göre, Osmanlı mallarının incelik, zarafet ve süslemelerle kendisine çekecek, beğendirecek ve aldırarak bir şekle getirilmemesi ithalatta yapılan hatalardandı. Ahmed Hikmet Bey'in raporunda değindiği bir başka can alıcı nokta ise ticaretteki "dürüstlük" meselesidir. Hatta şu sözleriyle bu duruma açıkça vurgu yapmaktadır. *"İhracat ile iştigal eden ekseri komisyoncularımız Avrupa tüccarlarını mütemadiyen aldatarak piyasamızın namusunu lekedâr etmektedirler. Bu cihetle pek çok Avrupalılar emniyet ve itibar üzerine bizim ile ticaret münasebetine girmekten çekiniyorlar"*. Bu sözleriyle Osmanlı tüccarını eleştirmekten ziyade, Osmanlı ticaretinin gelişmesinin önündeki engeli dile getirmektedir. Rapordaki diğer bir can alıcı nokta ise Osmanlı tüccarının ticaretteki özensizliği üzerinedir. Çünkü, kendisinin aktardığına göre kötü kokulu petrol tenekeleri içinde tahin helvasını, zeytini, kirli çuvalların içinde balçık hurmasını, üzümü, kirli sicimlere geçen dizi incirlerini dışarıya göndermekten çekinmeyen Osmanlı tüccarı bu duruma bir çare bulmalıdır. Ucuz olsun diye sade ve kalitesiz olarak pazara çıkarılan bir malın ne kadar iyi veya lezzetli olursa olsun tek bir müşteri bulamayacağının altını çizen Ahmet Hikmet Bey bu konuda bir fikir bile vermiştir. Ona göre mallar yıldızlı kutularda ve hüsnü hat ile Türkçe ve garpça yazılı, şark üslubunda hatta atlas kutular içinde gönderilse bunları on kat fazla fiyata satmak mümkün olur. Ecnebi memleketlerdeki kasap ve bakkal dükkanlarının süsü ve temizliğinin, memleketimizin kuyumcu mağazalarından bile fazla olduğunu söyleyerek Avrupa'yı görmeyen tüccarlara bir fikir vermek isteyen Ahmed Hikmet Bey'e göre malın kutusunun üzerinde yazan yazılar da oldukça önemlidir. İzmir Kuru İncirciler Birliği birkaç seneden beri temiz ve süslü kutularda sevk olunduğu halde

üzerlerinde İngilizce ve bazen Fransızca yazılar bulunması nedeniyle bunların kendi tabiriyle “İzmir'in meşhur incirleri midir yoksa Yunan, İtalyan veya İspanya'nın adi incirleri midir fark edilemediğinden” memleket mahsulatına zarar vermektedir.

Bu durumun Yafa portakalları için de geçerli olduğunu söyleyen Ahmed Hikmet Bey, oraya giden Yafa portakallarının sarılı oldukları ince kağıtların üzerine tamamen İbranice ve birkaç kelime Almanca yazılması, üstelik Avrupa'nın hiçbir köşesinde görülmeyen bir lisanla dış pazarlara gönderilmesi onun kendi tabiriyle “mahsulatımıza karşı belki nefret uyandırmaktaydı. Ahmed Hikmet Bey'in belirttiğine göre herhangi bir malın üzerinde mevcut hüsnü hat ile yazılmış güzel Türkçe ve garpça yazılar Avrupa müşterilerinin merakını celp ederek o malın sürümünü artıracaktır.

İzmir'den Peşte'ye mevsiminde taze üzüm, çilek ve nar gidebileceği gibi orada bulunmayan enginar, patlıcan, bamya gibi sebze ve badem, fındık ve bazı balık konserveleri gönderilebileceği, bu işin iş bilen ve reklam yapabilen ellere bırakılması gerektiği konusunda bilgilendirme yaparken, ambalajlarının kaliteli ve göze hitap eder bir şekilde yapılması durumunda Osmanlı tüccarının bir hayli menfaat elde edeceğini kesin olarak görmektedir. Ahmed Hikmet Bey'e göre çilek, turunç, ağaç kavunu, bergamot, gül reçelleriyle ahududu, kuru üzüm ve incirler, konserveler ve envai çeşit malın süslü kutular veya küçük şişe ve sürahilerle, üzerlerinde Türkçe etiketlerle gönderilmesi durumunda bu mallar böyle şeyleri çok seven Macarlar nezdinde oldukça rağbet görecektir. Özellikle şekerlemelerin Macaristan'da oldukça sevildiğini ve arandığını belirten şehbender, Viyana'da ufak bir lokum fabrikasının Türk lokumlarından farklı olarak kolayca bayatlamayan ve katılaşmayan güllü, bademli, sakızlı lokumlarıyla çok para kazandığını bildirmektedir. Hatta, “bizim lokumlar tazeyken cidden leziz ve enfes ise de çabuk bayatlamaktadır “diye eklemiştir. Avrupa'dan Beyoğlu'ndaki Tokatlıyan ve diğer bazı şekerci dükkanlarına

gönderilen fondon çikolata şekerlerinin ambalaj ve kutularının şekerlerimiz için bir numune olması gerektiğini belirten şebender temizlik ve süsün ihracatta başarı anlamına geldiğini dile getirmektedir.

Peşte’de sebze meyve satan bir dükkâna Nisan’dan Haziran’a kadar her gün yüz kasa çilek geldiğini ve bu çileklerin bir sıra yassı ve içleri gözlere bölünmüş ve gözlerin her biri içine temiz pamuklar koyulmak suretiyle içlerine çileklerin tane tane sıralanarak gönderildiğini ve çileklerin her birinin Osmanlı akçesi hesabıyla mevsimine göre 20 paradan 4 kuruşa kadar satıldığını söyleyerek Osmanlı tüccarına Peşte’ye en çok hangi ürünleri göndermesi gerektiğini bildirir. İspanya’dan ise senelik kışın ve yazın iki milyon kilo taze üzüm gelmekte olduğunu ve bunların kabuklarının kalınlığına göre iki üç salkımı bir ince ve bölmeli tahta kutulara serilmiş pamuklar içine konduğunu söyleyen Ahmed Hikmet Bey, İstanbul’dan ise üzümlerin 10 ve 20 kiloluk fiçılar içinde fırınlanmış kuru ve ince talaşlar arasında geldiğini, bu malların temiz ve göze hitap eden kaplar veya yayvan sepetler içinde gelmesi durumunda her zaman rağbet göreceğini söylemektedir.

Ahmet Hikmet Bey’in belirttiğine göre, sınai mamulatımızdan ancak halılarımızı ithal edilmektedir. Bundan başka telli ve ipekli işlemeli örtüler, kahve değirmeni gibi mamullerin ihracının oldukça cüz’i ve toplam ihracatta zikre diğer bir önemi yoktur. Ayrıca, Türk halılarının Peşte’de İran halılarının rekabeti karşısında sürümünün gittikçe azalmakta olduğunu ve Türk halılarının yalnızca Paris, Londra ve New York piyasalarında müşterileri olduğunu belirten Ahmed Hikmet Bey Türk halılarının buralarda rağbetten düşmesinin sebeplerini ise şöyle sıralar:

İlk olarak, vaktiyle halılarımızın renklerine hile katıldığından Macar müşterilerin Türk halılarını almaktan çekindiğini, sonradan renk sorununun çözülmesine rağmen korkularının hale devam etmekte olduğunu, ayrıca, Türk halılarının süpürülürken yün

kırıntıları bıraktığını, İran halılarının iyi taranıp yıkandığından böyle sorunları olmadığını, bizim halıların renklerinin parlak olmadığından müşterinin gözüne hitap etmediğini, Avrupa'nın halı dağıtım merkezi olan Hamburg'da halılarımızın yıkanarak parlaklık verilmesine rağmen bu parlaklığın uzun süreli olmadığını söylemektedir. İkinci olarak, Türk halılarının İran halılarına nazaran daha pahalı olduğunu, mesela 42 kron olan bir İran halısının taklidi Türk halısının fiyatı İzmir'in Carpet şirketindeki fiyatının 110 kрона karşılık geldiğini söylemektedir. Üçüncü olarak, Türk halılarının çoğunlukla kaba ve kalın olduğundan, aynı büyüklükteki İran halılarından daha ağır geldiğinden dolayı ve Avusturya-Macaristan gümrüklerinde halılardan alınan vergi 100 kilo hesabı ile hesaplandığından daha fazla gümrük resmine tabi tutulduğunu dile getirmiştir.

Ahmed Hikmet Bey, Macaristan'da en çok Kayseri ve Hereke'nin ipekli halılarının talep gördüğünü, halbuki Kayseri halısının İngiliz pamuğuyla imal edilerek ipekli diye satıldığını, Musul ve Bergama halılarına müşteri bulunmakta olduğunu, kızıl veya açık renkli halıların Macarların zevkine uygun olmadığını, mat ve koyu renklilerin satışının daha fazla olduğunu, yatak önüne sermek için küçük kilimlere rağbet olduğunu, perdelik ve duvar örtüsü olarak kullanılmak üzere basmalara talep olduğunu, Üsküdar Yeniköy yazmacılarının tavsiyelere uyarlarsa Avrupa'ya kaliteli mal ihraç edebileceklerini söylemektedir. İpekli, sırmalı işlemelerimizin Avrupa'ya bir hayli ihraç edilse de ince uzun piyano örtüleri ve geniş yatak örtüleri de imal edildiği takdirde Avusturya-Macaristan'da müşteri bulacağını söylemektedir. Ahmet Hikmet Bey, gerek İzmir ve Kayseri halılarına ve gerek işlemelerimize, yazma, örtü ve yorgan yüzlerine İran halılarında ve örtülerinde olduğu gibi güzel yazılar yazılsa ve işlense gerçek kıymetlerinden dört beş kat daha fazla fiyattan satılacağına dair tavsiyede bulunmaktadır. Bunun için bir tavsiye veren Ahmed Hikmet Bey dergi ve kitaplarda bulunan güzel

Türkçe mısralar ve beyitler yazılması halinde müşterinin artacağını söylemektedir. Hatta, halı dokuyucularına ve işlemecilere kolaylık olmak üzere bazı beyitlere ve mısralara da raporunda yer vermiştir. Bir de yabancı memleketlerde revaç bulacağı tahmin edildiği halde gerek gümrük resminin yüksek olmasından ve gerek Avrupa'da taklitleri yapılmasından ihraç olunamayan Bursa havluları ve hamam takımlarının şark usulünde göz alıcı şekilde süslenerek gönderilmesi halinde büyük müşteri kitlesi yakalayacağından emindir.

Şehbenderin raporuna göre memleketimizin bir ziraat memleketi olması hasebiyle ziraat mahsulatının ve bunlardan bilhassa kuru ve yaş yemiş ihracatının gelişimi üzerinde çalışılması gerekmektedir. Ayrıca, pamuk ve tiftik gibi toptan satılarak büyük kâr temin edilen ürünlerin esasen Avrupa sanayisinin bunlara muhtaç olmasından dolayı kolaylıkla pazar bulabilmektedir. İlk bakışta önemsiz görünen yemiş, sebze ve meyvelerin ise perakende satılmakla beraber sabır ve itina ile dış pazarlarda yer edinmelerinin zor olmadığını söylemektedir. İzmir, Bursa, Halep, Beyrut, Bağdat vilayetleri gibi ihraç olunabilecek mamulat ve mahsulatı olan vilayetlerin ticaret odalarının, belediyelerinin veya bizzat tüccarın mallarını Avrupalıların hoşuna gidecek, mallarını sattırarak, süslü ve bilhassa temiz kaplar ile sevk etmeye teşvik edildiği takdirde ve bunda muvaffak olanlara birkaç sene boyunca nakdi yardım ve ödüller verilmesi durumunda ticaretin önemli ölçüde gelişeceğini belirtmektedir. Mesela, Kütahya'da çini mamulâtı yapıp ithal etmek veya Şam, Halep, Bursa ve Dersaadet'te sedef işleri yaparak veya ipek kumaşları dokuyup, sırmalı nakış ve işlemler imal edip bunları yurtdışına sevk etmek ve mahalli sanayi ve ticaret odalarınca para yardımında bulunulması oldukça faydalı olacaktır. Şehbender, ceviz ağacı ihracatının Macaristan'da gittikçe artmakta olduğundan ihracat yapan tüccarın bundan faydalanmaları, veba-yı bakari nedeniyle ithal edilecek ham deri ve bağırsakların Macaristan'a sevk edilmeden

önce ürünün bir sorunu olmadığına dair resmi yerlerden verilen bir şahadetname almaları gerektiği gibi tavsiyelerde de bulunmaktadır.

Macaristan'da amelelik eden Osmanlı tebaası ile ilgili de ilgili bilgi veren Ahmed Hikmet Bey, bu amelelerin iki çeşit olduğunu, bunlardan bir grubun çoğunlukla Rumeli ahalisinden ve Arnavutluk'tan olduğunu, bunların da bir kısmının fabrikalarda veya madenlerde gündelikle çalıştığını ve bir kısmının da Macaristan'ın küçük kasabalarında şekercilik ve bozacılık yaptıklarını söylemektedir. İkinci grubun ise İstanbul, İzmir, Girit, Selanik, Anadolu ve Rumeli'nin çeşitli şehirlerinden gelen gençler olduğunu, bunların bir kısmının talebe sıfatıyla fabrikalarda bir müddet çalışıp aylık olarak para kazandıklarını belirtmektedir. Peşte'de maaşların Viyana'dan iyi olmasına rağmen İstanbul'daki maaşlara nispetle sefalet içinde olduklarının, kışın soğuktan ve bakımsızlıktan çoğunun hasta olduğunu altını çizmektedir. Türk gençlerinin bir kısmının da Peşte'de sanayi mekteplerinde okuduğuna değinen Ahmed Hikmet Bey'in raporuna göre Peşte'de sanayi ve ticaret buhranından dolayı fabrikalardan çok sayıda işçi çıkarılmaya başlanmış, Türk gençleri de memleketlerine dönmek zorunda kalmıştır. Oradaki ecnebi amelenin yerli amale ile aynı haklara sahip olduğuna değinen baş şehbender Ahmed Bey, amele edecek olanların ellerinde bir pasaport olması ve bu pasaportu ibraz ederek kendisini mahalli polis dairesine kaydettirmesi, pasaportunun süresi dolanların ise şehbenderliklerden alacakları Macarca vesikayı belediyeğe ibraz etmelerinin zorunlu olduğunu bildirmiştir.

Gümrük tarifelerini, Peşte'deki çeşitli tüccarların isim ve adres bilgilerini de paylaşan şehbender son olarak raporunda Macar ticaret borsasına da değinmiş, memleketin ziraat mamulâtını düzenleme ve çiftçileri mahsulâtın cinsini ıslaha heves ettirerek dünya pazarına girmelerini teşvik etmek ve Avrupa'nın ve Amerika'nın büyük ve mühim pazarlarındaki rayiç fiyattan günü gününe Macar çiftçisini haberdar etmek maksadıyla ticaret borsası

kurulduğunu, bu sayede küçük tarla sahipleri ile büyük çiftlik sahiplerinin mahsullerinin miktarını ve çeşitlerini geliştirmeye başladıklarını anlatmıştır. Bu sayede mallarını kolayca aldatılmadan satmaya muvafık olan köylüler ve çiftçiler daha fazla toprakla uğraşmaya başladıklarından arazisinin kıymeti artmış ve dolayısıyla milli servet de artmıştır. Bu faydaların Osmanlı tüccarları için de değerlendirilmesinin yerinde olacağını bildirmektedir.

Sonuç olarak Macaristan'a zirai, sınai ve ham eşya olmak üzere 3 çeşit mal gönderdiğimiz görülmektedir. Raporlardan anlaşıldığına göre başta kuru incir ve kuru üzüm olmak üzere, hurma, ceviz, fındık, badem, susam, haşhaş, kestane, zeytin, yumurta, portakal, pamuk, tiftik, çam sakızı, reçine, tütün, halı, işlemeli örtüler, boya ve boyacılık da kullanılan maddeler, kimyasal maddeler, paçavra, hurda, kemik, demir, ham dedi, bağırsak, taş, yün, tiftik, lastik, hortum, kauçuk ve mamulâtı, araba örtüleri, sandık ve çanta mamulâtı, odun baston, kurulmuş ahşap mobilyalar, iyi cins mobilya, züccaciye ürünleri, çimento, emaye eşya, çivi, ham kalas, çinko levhalar, bakır levhalar, pirinç levhalar, bakır nal, bakır borular, pirinç borular, lamba ve avizeler, kazanlar, ziraat makineleri, dinamolar ve elektrik motorları, elektrik transfer motorları, elektrik alet edevatı, şimendifer vagonları, yolcu nakliyesine mahsus şimendifer vagonları, dinamit ve mevadd-ı infilakiyye, kabak tohumu, sigara kağıdı gibi çok çeşitli ürünler ithal edildiği raporlardan anlaşılmaktadır (Ticaret Layihası-10, 1332: s.218-228).

Senevi 20 bin kronu tecavüzü eden eşyaya aid ve Türkiye'den 1912, 1913 ve 1914 senelerinde Macaristan'a vuku bulan ithalatı mebnî cetvel

Esami-yi eşya	Sene	Mikdar: 100 kilogram hesabıyladır	
		Asya-yı Osmani	Avrupa-yı Osmani
Kuru incir	1912	2373	203
	1913	5254	13

	1914	1878	14
Tane ve salkım kuru üzüm	1912 1913 1914	3570 6478 1767	20 16 -
Ham tütün	1912 1913 1914	19600 3046 1421	- - -
Sigara	1912 1913 1914	3 3 2	191281 79 70
Yulaf	1912 1913 1914	- - -	6508 - -
Mısır	1912 1913 1914	- - -	37944 - -
Ceviz	1912 1913 1914	28 - 345	967 - -
Fındık	1912 1913 1914	1945 479 186	8 - 2
Haşhaş	1912 1913 1914	304 732 1354	3 322 -
Kenevir tohumu	1912 1913 1914	1100 3510 2194	383 - -
Yumurta	1912 1913 1914	- - -	996 108 -
Ham deri	1912 1913 1914	305 50 287	57 126 1027
Bağırsak (Taze ve kuru)	1912 1913 1914	56 25 38	768 325 56
Kemik yağı	1912 1913 1914	- 82 -	114 405 95
Şarap (fıçıda)	1912 1913 1914	500 2029 1139	1 - -

İşlenmemiş tahta	1912	-	580
	1913	-	-
	1914	-	-
Maden kömürü	1912	9759	-
	1913	-	-
	1914	-	-
Değirmen taşları ve pamuk için ham taş	1912	-	-
	1913	1203	-
	1914	1999	-
Ham zımpara	1912	1019	-
	1913	300	-
	1914	2214	-
Palamut	1912	9251	307
	1913	7364	-
	1914	6690	-
Ham asfalt toprağı	1912	-	3928
	1913	-	-
	1914	-	-
Ham pamuk	1912	3133	-
	1913	1278	-
	1914	1183	-
Halı	1912	992	491
	1913	925	61
	1914	337	213
Oğlak, keçi, keçi tekesi derileri	1912	-	323
	1913	-	-
	1914	-	-
Koyun ve kuzu derileri	1912	16	201
	1913	-	-
	1914	-	-
Bakır	1912	-	1159
	1913	3	683
	1914	36	1618
Buğday çavdar	1912	2560	8026
	1913	250	1773
	1914	-	223
Kuru kırmızı biber	1912	-	-
	1913	-	-
	1914	10	204
Şeker	1912	118707	171060
	1913	372512	120759
	1914	130960	52915

Kabuğundan ayrılmış pirinç	1912 1913 1914	17842 21406 10092	12453 806 2841
Ayçiçeği tohumu	1912 1913 1914	100 2535 1562	- - 47
At	1912 1913 1914	- - -	4350 - 72
Taze tereyağı	1912 1913 1914	42 45 36	382 322 263
Bira	1912 1913 1914	187 408 211	7257 1130 1554
İspirto	1912 1913 1914	- 3153 1651	70 514 2620
Maden suyu	1912 1913 1914	438 692 361	843 765 157
Çorba konservesi	1912 1913 1914	- - -	- 771 -
Ham odun	1912 1913 1914	294 1121 22256	105 13309 998
Kereste	1912 1913 1914	19202 554 2270	42333 2480 5317
Biçilmiş odun (tahta)	1912 1913 1914	47001 129283 58021	146024 166274 123122
Madeni yağ	1912 1913 1914	23 24 193	3657 2499 1842
Pamuk ipliği	1912 1913 1914	1230 340 459	372 149 214
Pamuk kumaş	1912 1913 1914	1167 1496 816	1002 1729 1006
Pamuklu eşya	1912	3	372

	1913	13	408
	1914	7	325
Ham keten ve kenevir kumaşlar	1912	-	271
	1913	23	-
	1914	-	27
Ham kaneviçe ve çuval bezi	1912	1866	1428
	1913	5012	4347
	1914	1389	846
Çuval	1912	2474	2299
	1913	2783	849
	1914	1247	539
Yün ipliği	1912	16	52
	1913	-	2
	1914	-	2
Yün kumaş	1912	499	375
	1913	481	181
	1914	286	211
Katranlı kağıt	1912	-	1453
	1913	-	3881
	1914	-	210
Adi yakıt kağıdı	1912	2223	20881
	1913	986	2132
	1914	1225	943
İyi cins matbaa kağıdı	1912	1392	432
	1913	830	182
	1914	345	40

Kaynak: Ticaret Layihası, No:10, Matbaa-yı Amire, 1332.

*1911-1912 seneleri zarfında Asya-yı Osmaniye ile Macaristan
beyninde vuku bulan ithalat ve ihracat*

Nev-i Eşya	Kantar (Kilogram hesabıyla)
Şeker	55.176
Erzak	11.975
Meyve-sebze nebatat ve saire	416
Hayvanata mahsus mevad	3
Muhtelif cins yağlar	227
Meşrubat	670
Makulat-ı muhtelif: hamur işleri, makarna, un, sucuklar ve saire	164
Boya ve boyacılığa müteallik eşya	1.567
Sakız, reçine (çam sakızı)	236
Petrol (gaz yağı)	169
Pamuk ve pamuk mensucat	2.293

Keten	3.552
Yün ve yünden mamul mensucat	660
İpek ve mamulat-ı haririye	2
Mamulat-ı muhtelifiye-tuhafiye (çorap, fanila ve saire)	Adet 3.024
Fırça, süpürge ve buna menasıl eşya	133
Kauçuk ve kauçuktan mamul eşya	13
Deri ve mamulatı	391
Tahta ve mamulatı	1.728
Şişe ve mamulat-ı züccaiye	1.751
İnşaat malzemesi	5.105
Demir ve demirden mamul eşya	9.111
Gayri mütecani ve mütecani maden ve bunlardan mamul eşya	158
Makineler ve alet edevat	1.129
Elektrik makineleri, Alet-i elektrikiyye	26
Mevadd-ı kimyeviye	2.169
Mum, sabun ve saire	21
Kibrit	36
Ağaç kömür ve turp	54.006
Kağıt ve kağıttan mamul eşya	2.250
Yekûn	155.429

Kaynak: Ticaret Layihası, No:9, Matbaa-yı Amire, 1330.

Trieste Şehbenderliği Raporu

Trieste'ye ithal edilen başlıca Osmanlı ürünleri hakkında malumat veren Trieste şehbenderinin oraya ithal edilen maddeler ve mahsulat hakkında verdiği bilgilere göre Osmanlı Devleti'nin altmış-yetmiş çeşit ürün ithal etmekte olup bunların en mühimleri incir, kuru üzüm, hurma, yaprak tütün, fındık, yumurta, ham ve tuzlu deriler, bağirsak, zeytin yağı, pamuk, yün ve halıdır. Trieste şehbender vekilinin raporu da (Ticaret Layihası-9, 1330, s.6) Peşte şehbenderi Ahmet Hikmet Efendi'nin raporu gibi çeşitli tavsiyeler içermektedir. Örneğin, incir tacirlerinin incirlerimizden "horda de smyrne" denen çeşidinin malın kalitesini artırmak amacıyla ıslatma usulü uyguladıkları için uyarmakta ve bunun kendileri için faydalı olmaktan ziyade zararlı olduğunu anlamalarını temenni etmiştir.

Çünkü, bir şey kazandıklarını sandıkları halde, aksine bu usulün mahsule zarar verdiğini söylemektedir.

Siyah kara üzüm hakkında ise Çeşme'den gelen üzümlerin iyi olduğunu ancak oraya gönderilen Suriye üzümlerinin deve yağıyla yıkandığından dolayı çok kötü koktukları için satılmadıklarını söylemiştir. Suriyeli üreticilerin üzümleri bu uygulama ile yıkamaktan vazgeçerek Çeşmelilerin usulünü kabul etmelerini tavsiye eden şebbender, bu sayede büyük fayda elde edeceklerini belirtmektedir.

Fındık için ise kabuklu ve kabuksuz olarak ithal edildiğini, kabuksuz çeşidinin kabuklu fındık ile aynı gümrük resmine tabi olması sebebiyle daha uygun olduğunu söylemektedir. Giresun'un büyük ticarethanelerinin bu sene Trieste'ye bizzat fındık satmakla meşgul güvenilir adamlar gönderdiklerini, bu usulün diğer tacirler tarafından da benimsenmesi gerektiğinin altını çizmektedir. Çünkü, çoğunlukla Avrupa'da uygulanan bu tarz ile bir komisyoncuya müracaat edildiği takdirde verilecek olan kârın miktarı, tesis edilecek olan ticarethane şubesinin masraflarını karşılayacağı gibi bunun bilhassa o senenin ithalat durumu hakkında günü gününe malumat alınabilmesi ve bu sayede ithalat mallarının en uygun zamanda satılabilmesi gibi faydaları olduğunun altını çizmektedir.

Bağırsak ithalatı için ise bu malın fiyatının Çin tarafından yapılan rekabet neticesinde günden güne fiyatının arttığını haber veren şebbender, zeytinyağı ile alakalı olarak iyi ve kaliteli zeytin yağının fiyatının da pahalı olduğunu söylemekte, mahsulün arıtılması ve cinsinin iyileştirilmesi için makineli ufak bir tasfiye fabrikasına ihtiyaç olduğu ve derhal zeytinyağı üreticileri arasında uygulanması gerektiği fikrini belirtir.

Pamuk için; ithali az olan pamuğun satışının iyi olduğunu, en az elli misli pamuk satılabileceğini, ancak maalesef o miktarda

pamuk yetiştirilmediğini söyleyen şehbender, pamuk ithalatının kısa süre içinde artması gerektiğine değinmektedir.

Yün ithalatı konusunda ise Trabzon, Ordu, Edirne, Dersaadet, Şam ve Halep'ten Trieste'ye gelen yünlerin büyük bir tüccar olan E. Scot tarafından kapatıldığını, bu kişinin fiyatları arttırdığını, müşterisini soyup batırmakta olduğunu, Osmanlı tüccarlarının eskisi gibi kendisine değil Marsilya'ya müracaat etiklerini, ancak bunu yapmakla pek iyi etmediklerini dile getirmektedir. Raporunda tüm ithal mallar hakkında bilgi ve kısa tavsiyeler veren Triyeste şehbenderliği, başka bir raporda da yine detaylı olarak Osmanlı Devleti'nin Trieste Limanı'na ithal ettiği ürünlerin miktarını ve kron (para birimi) cinsinden değerini göstermiştir (Ticaret Layihası-5, 1327, s.51-71).

1910 senesinde Memalik-i Osmaniye'den Avusturya-Macaristan'a ithal olunan mamulat-ı sınaîyi ve hasılat-ı ziraiyeyi mebni cetveldir.

Emtianın esamisi	Kilogram miktarı	Kron olarak kıymeti
Ufak sandık, kutu ve sepetlerde kuru incir	205.300	15.592
Dizi halinde veya başka suretle istif edilmiş kuru incir	4.107.000	985.925
Beyaz üzüm	3.659.300	1.160.092
Siyah kuru üzüm	125.100	50.040
Limon, ağaç kavunu	105.600	10.840
Portakal mandarin	1.303.400	228.085
Hurma	522.100	313.260
Fıstık	12.400	80.800
Kabuğu çekilmemiş çam fıstığı	202.000	125.840
Taze, kuru ve tuzlu zeytin tanesi	92.300	86.300
Şekerlemeler	83.100	21.606
Yaprak halinde tütün,	2.152.000	13.042.240
Eşhas tarafından ithal olunan sigaralar	20.900	8.200
Buğday	351.200	74.454
Yulaf	16.600	23.680
Mısır buğdayı	158.600	23.680
Kuru fasülye	37.200	8.144

Ceviz	192.600	20
Fındık	1.289.600	1.366.976
Elma ve armut	19.600	3.920
Muhtelif sefîre meyvaları	5.090	1416
Soğan sarımsak	48.100	4.810
Sebze konservesi	4.100	2.501
Haşhaş tanesi	1.105.600	497.520
Keten tohumu	437.600	122.568
Susam tohumu	2.278.600	77.724
Kimyon dereotu	7.500	5.025
Muhtelif tohumlar	217.600	108.800
Elyaf-ı nebatiye	14.300	2.431
Kuru ot	771.800	65.703
Nebatat ve aksamı	8.800	7.744
Yumurta	1.216.200	1.094.580
Ham süngerler	5.700	74.100
Ham öküz derileri	94.400	269.040
Ham dişi koyun derisi	224.300	358.880
Ham koç derisi	1.340.800	3.127.080
Ham keçi derisi	152.300	395.980
Ham oğlak derisi	66.300	298.350
Sair ham deriler	13.200	85.800
Bağırsak	255.100	237.750
Kuru bağırsak	37.500	149.250
Tuzsuz taze tereyağı	3.300	2930
Balık iç yağı	20.700	8.797
Halis zeytinyağı	788.400	883.008
Fıçı içinde şarap	216.400	113.040
Helva	33.000	23.000
Sert ağa.	2.500	1.512
Odun kömürü	527.300	27.947
Maden kömürü	5.551.700	88.827
Sedef	13.100	11.135
Pirinç	6.142.800	218.069
Kron	421.900	38.604
Ham zımpara		
Dökülmüş ve akıtılmış zımpara	595.300	71.436
Madeni toprak, kil	49.700	1.242
Meyan balı	8.600	1.376
Anber	1.200	4.680
Boya edevatı	46.600	6.468
Saman	421.600	75.888
Mazı	19.000	23.750

Zift	23.900	10.346
Reçine	121.800	146.160
Ham pamuk	2.248.600	3.035.610
Pamuk döküntüsü	43.100	25860
Ham bakır	81.700	119.282
Ham tunç	27.600	37.260
Ham pirinç	23.400	22.230
Altın ve gümüş sıрма ile işlenmiş ipekli emtia	200	12.000
Madenden mamul olup üstü gümüş işlenmiş emtia	30	1650
Ham tenekeler	1.658.200	414.550
Ham altın	9	27.180
Buğday kepeği	929.800	112.267
Ve sair...		
Yekun	67.132.159	53.520.309 kron

Kaynak: Ticaret Layihası, No:5, Matbaa-yı Hayriye, 1327.

*Memalik-i Osmaniye'den Trieste'ye ithal olunan mahsulat ve
emtiya*

Deniz tarikiyle Trieste'ye ithal olunan mahsulat ve emtiya-yı Osmaniye'nin cinsi
İzmir kutu inciri
İzmir seçme incir
Bodrum seçme torba inciri
İzmir çuval inciri
Bodrum çuval inciri
Sultani İzmir kutu üzümü
Urla, Karaburun torba üzümü
Çeşme torba içinde siyah kuru üzüm
Kutu hurma
Soyulmuş çam fıstığı
Harnup keçi boynuzu
Ağaç kavunu
Sandık içinde Yafa portakalı
Tütün
Buğday
Yulaf
Mısır
Kuru fasulye
İzmirin siyah benekli cevizi
Kabuklu fındık
Soğan

Sebze (konserve)
Haşhaş
Keten tohumu
Susam (İzmir'in ve Suriye'nin)
Kimyon
Dere otu
Yumurta
Fıçı Şarabı
Sünger
Öküz derisi
Koyun derisi
Kuzu derisi
Küçükbaş derisi
Keçi tüyü
Kurutulmuş, tuzlanmış bağırsak
Zeytinyağı (İzmir ve Ayvalık)
Helva ve şekerleme
Zonguldak maden kömürü
Sedef
Krom
Zımpara tuzu
Meyan kökü
Palamut
Boyacılıkta kullanılan kabuk
Defne yaprağı (Dersaadet ve İzmir'in)
Sakız
Zamk
Reçine (İzmir)
Ham pamuk (Adana)
Yün (şam ve Halep)
Halı
Kilim
Ham ipek
Münasecat-ı harbiye
Kundura
Papuç
Kepek
Kereste

Kaynak: Ticaret Layihası, No:9, Matbaa-yı Amire, 1330.

Fiyume Şehbenderliği Ticaret Raporu

Fiyume Şehbenderi Nikolaki'nin gönderdiği rapora göre (Ticaret Layihası-9, 1332, s.94-101) Osmanlı Devleti'nden Fiyume Limanı'na, Fiyume Limanı'ndan Osmanlı Devleti'ne yapılan ithalat ve ihracat şu şekildedir:

Osmanlı Devleti'nin Asya'daki topraklarından Fiyume'ye gönderilen mallar taze ve kuru incir, kuru üzüm, portakal, taze ve kuru muhtelif yemişler, gayrimamûl tütün, İzmir halıları, İzmir palamudu, şarka mahsus madeni eşya, şarap, ağaç kabuğu, hububat kepeği, yağ ve çeşitli maddeler olup Avrupa topraklarından giden mallar ise yaprak tütün, mamûl tütün, yulaf, mısır, eşyayı sanayiye mahsus kereste, palamut, hayvan derileri, yağ imaline mahsus bezurat, Fiyuma sanayii için pamuk ipliği, işlenmemiş madenler, madeni ürünler, şarka mahsus eşya, topraktan mamul sanayi eşyaları, şarap ve çeşitli maddeler gönderilmektedir.

Fiyume Limanı'ndan Osmanlı Devleti'ne gönderilen mallar ise; şeker, inşaatta kullanılan kereste, pirinç (Fiyume fabrikasından), un (Fiyume fabrikasından), hububat ve patates, kuru ot ve saman, kimyasal maddeler, pamuktan üretilen eşyalar, yünden üretilen eşyalar, köseleden üretilen eşyalar, çelikten üretilen eşyalar, madenden üretilen eşyalar, çimento, petrol, kağıtçılık ambalajı için bez ve kağıtlar şeklindedir.

1912 senesi zarfında Asya-yı Osmani'den Fiyuma'ya ithal edilen başlıca mevadd

Esami-yi Eşya	Kantar
Taze ve kuru incir	841
Kuru üzüm	790
Portakal	231
Taze ve kuru muhtelif yemişler	2160
Gayri mamul tütün.	5.920
İzmir halıları	3.169
İzmir palamudu.	7.246
Şarkı, mahsus madeni eşya.	103

Şarap	1335
Ağaç kabuğu	45
Hububat köpeği	3066
Mersinden dahi bezurat	5724
Mevadd-ı mütenevvia	168
Vesair	
Yekûn	30.902
Kıymeti	3.567.521 kron

Kaynak: Ticaret Layihası, No:9, Matbaa-yı Amire, 1330.

1912 senesi zarfında Avrupa-yı Osmani'den Fiyuma'ya ithal edilen başlıca mevadd

Esami-yi Eşya	Kantar
Yaprak tütün	20.910
Mamul tütün	23
Yulaf	8144
Mısır	55.413
Eşya-yı sanayiye mahsus kereste	2305
Palamut	307
Hayvan derileri	383
Yağ imaline mahsus namı dahi bezurat	105
Fiyoma sanayii için pamuk ipliği	1500
İşlenmemiş madenler	608
Mamulat-ı madeniye	3
Şarka mahsus eşya	86
Topraktan mamul eşya-yı sanaiye	4
Şarap	203
Mevadd-ı mütenevvia	924
Ve saire...	
Yekûn	90.976
Kıymet	9.395.100 Kron

Kaynak: Ticaret Layihası, No:9, Matbaa-yı Amire, 1330.

Fiyume'den Osmanlı Limanı'na sevk edilen başlıca mevadd

Esami-yi Eşya	Kantar
Şeker	131.248
İnşaatta kullanılan kereste	79.401
Pirinç (Fiyume Fabrikası'nın)	34.729
Un (Fiyume Fabrikası'nın)	31.636
Hububat ve patates	15.352
Kuru ot ve saman	8.434
Mevadd-ı kimyeviye	8.752

Pamuktan mamul emtia	2.645
Köseleden mamul emtia	889
Yünden mamul emtia	859
Çelikten mamul emtia	13.003
Madenden mamul emtia	990
Çimento	7.446
Petrol	9.374
Kağıtçılık ambalaj için bez ve kağıtlar	6.560
Ziraat makineleri ve elektrik edevatı	410
Mahsulat-ı debbağıye	3.595
Meşrubat-ı külliye	2.298
Tuğla nev'inden çiniler ve boncuk ve emsali benzeri mavadd-ı züccaciye	7.314
Pamuk yağları	2.257
Mevadd-ı infilakiye	2.169
Bükülmüş ağaçtan mamul eşya	2.082
Tuz	110
Mevadd-ı mütenevvia	1.214
Yekûn	382.344
Kıymet	12.182.582 Kron

Kaynak: Ticaret Layihası, No:9, Matbaa-yı Amire, 1330.

Sonuç

Sonuç olarak Osmanlı Devleti'nin Avusturya-Macaristan İmparatorluğu'ndaki Peşte, Trieste ve Fiyume şebkenderliklerinden gelen raporlara göre Osmanlı Devleti ile Avusturya-Macaristan İmparatorluğu arasında önemli sayılabilecek ölçüde bir ticaret söz konusudur. Ticari ilişkilere konu olan ithalat ihracat maddelerine bakacak olursak Avusturya-Macaristan topraklarından Osmanlı Devleti'ne gönderilen mallar şeker, inşaatta kullanılan kereste, pirinç, un, hububat ve patates, kuru ot ve saman, mevadd-ı kimyeviye, pamuktan mamul emtia, köseleden mamul emtia, yünden mamul emtia, çelikten mamul emtia, madenden mamul emtia, çimento, petrol, kağıtçılık ambalaj için bez ve kağıtlar, ziraat makineleri ve elektrik edevatı, mahsulat-ı debbağıye (deri ürünleri), meşrubat-ı külliye, tuğla nev'inden çiniler ve boncuk ve emsali benzeri mavadd-ı züccaciye, pamuk yağları, mevadd-ı infilakiye (patlayıcı maddeler), ağaçtan mamul eşya ve tuz olarak sayılabilir.

Osmanlı Devleti'nden Avusturya-Macaristan'a gönderilen ticari mallar ise kuru incir, kuru üzüm, hurma, fındık, fıstık, portakal, tütün, buğday, arpa, susam, haşhaş, keten tohumu, hayvan derileri, pamuk, halı, kilim, ham ipek, kundura, kereste, hurma, şekerlemeler, zeytin ve çeşitli madenler olarak sayılabilir.

Kaynakça

Çolak, F. (2020). Osmanlı Devleti'nin Dış Ticaretinde Avusturya-Macaristan'ın yeri ve Önemi (1908-1918), *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi*, 7 (3), 1611-1643.

Kurtaran, U. (2014). XVIII. Yüzyıl Osmanlı-Avusturya Siyasi İlişkileri, *Tarih Okulu Dergisi*, Yıl 7, S.XVII, 393-419.

DH.MB.HPS.M, 11/5, H.17.03.1332

Trieste Şehbenderliği Raporu, Ticaret Layihası, No:5, Matbaa-yı Hayriye, 1327.

Peşte Baş Şehbenderliği Raporu, Ticaret Layihası, No:9, Matbaa-yı Amire, 1330.

Trieste Şehbenderliği Raporu, Ticaret Layihası, No:9, Matbaa-yı Amire, 1330.

Fiyume Şehbenderliği Raporu, Ticaret Layihası, No:9, Matbaa-yı Amire, 1330.

Peşte Baş Şehbenderliği Raporu, Ticaret Layihası, No:10, Matbaa-yı Amire, 1332.

BÖLÜM 2

SAKIZ SANCAĞI'NA BAĞLI KALİMNOZ((KELEMEZ/KİLİMLİ) ADASI'NDA OSMANLI İDARESİ VE 1896 OLAYLARI

Arzu BAYKARA TAŞKAYA¹

GİRİŞ

Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti'ne bağlı Sakız Sancağı(Keleş - Menekşe, 2023, 629-666) başta Rodos olmak üzere onun etrafındaki Oniki Ada şu şekilde verilmektedir.Patmos, Lipsos, Leros, Kilimli (Kalimnoz), İstanköy (Kos, Coö), Astropalya (Stampalia),İncirli (Nisyros), İlyaki (Aleki, Tilos, Piskopi), Sömbeki (Symi), Herkit (Herke, Harki,Harke, Halki, Kharki, Calchi), Kerpe (Karpe, Karpathos, Scarpanto), Kaşot (Kasos).(Ak,2014; Turan, 1965, 113,77).

Osmanlı vilâyet idaresinde 1864 ve 1867 düzenlemelerinin ardından Cezâyir-i Bahr-i Sefid Vilâyeti teşkil edilince Sakız sancak olarak buraya dâhil edildi. Bir yıl sonra Kıbrıs sınırları içine alındı. Sakız Sancağı'nda İpsara, Antiipsara, Koyun adaları (iki adet), Taşçıftlığı (Paşa) adası ile bitişigindeki

¹ Dr. Öğretim Üyesi, Dumlupınar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Meslek Yüksekokulu, Dış Ticaret Bölümü, Kütahya/Türkiye, Orchid No: 0000-0002-1712-4881, a.baykara20@gmail.com, arzu.bkaya@dpu.edu.tr.

iki ada yer aldı. Bu dönemde Sakız'da belediye idaresi oluşturuldu ve 1880'de Cezâyir-i Bahr-i Sefid Vilâyeti'nin merkezi haline geldi. Sakız sancağı Mastaki, İstanköy, İpsara, Karyot, Leryoz, İncirli, İstanpulya ve Batnoz kazalarıyla Kalimnoz(Kelemez) nahiyesinden meydana geliyordu. 1883'te yapılan bir düzenleme ile Sakız Sancağı'nın kazalarını İstanköy, Kalimnoz, Karpot ve İpsara adaları oluşturdu(Şemsettin Sami, 1306,882). İncirli ve Astropalya ile Sakız'ın güneyinde bulunan Kalamoti ve kuzeyindeki Kardamila nahiye haline getirildi.Cezâyir-i Bahr-i Sefid beylerbeyliğinin Rodos Sancağı'na tâbi bir kaza olan İstanköy, 1869 ocağında mutasarrıflık haline getirildi. Civar adalardan Sömbeki, Kaşot, Kalimnoz kaymakamlık olarak İstanköy' e bağlandı. Astropalya ile İncirli adaları da müdürlük şeklinde İstanköy merkez kaymakamlığına tâbi idi. Bir ara bu mutasarrıflık Menteşe'ye nakledildi(Emecen, 2001, 308-310).

Harita 1: Piri Reis Kitāb –ı Baḥrīye,1513.



Sakız Adası, 1880’de Cezâyir-i Bahr-i Sefid Vilâyeti’nin merkezi haline geldi. 1884(1302) Salnâme’sinde Sakız sancağına bağlı İstanköy Adasını İncirli, Astropalya, Kalimnoz ve Leryoz nahiyeleri oluşuyordu. Patmos da kaza olarak buraya bağlıydı (1302 Cezâyir-i Bahr-i Sefid Salnâmesi,113). 20 Kasım 1887 tarihli bir kararla vilâyetin merkezi tekrar Rodos’a taşındı(Örenç,2009 C. 36, 6-10 ve Tansel, 2013,c. VII-VIII. 488-489; Baykara, 2023, 170). 14 Aralık 1887 (28 Rabiulevvel 1305) tarihli evrakta Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti’nin Leryoz

(Leryos) ve Kalimnoz (Kalimyos) kazaları ve ona bağı olan yerlerin İstanköy kazasına bağlanarak İstanköy'ün mutasarrıflığa döndürölmesi istenmiştir(BOA, DH. MKT. 1469 - 68). Adanın idari yapısı hakkında bu amaçla Vergi Emaneti 'ne gönderilen 18 Nisan 1887 (24 Recep 1304) tarihli evrakta Kalimnoz ve Leryoz kazalarının tevabi ve nahiyeleriyle birlikte İstanköy adasına bağlanması tekrarlanır. Bu şekilde telgrafhanesinin de buradan idaresi sağlanacaktır. Yine bazı masrafların da önünün alınacağı vilayetin 9300 kuruş maaş masrafından da tasarruf edeceği bildirilmiştir. Şura-yı Devlet Dâhiliye Dairesi'nde düzenlenen mazbata ve defterlerde Maliye ve Adliye Nezaretine iletilen muhaberatla evrak gönderilmiştir. Dâhiliye memurlarının maaşı ve ihtiyaçları için kazamızda emanete ait memurlara verilmesi istenen varidat için gerekli olan muamelenin yapılması bildirilir.(BOA, DH. MKT. 1413 - 105). Adliye ve Mezahip Nezaretine yazılan 22 Ekim 1887 (15 Cemaziyelevvel 1304) tarihli evrakta ise Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti 'ne yapılan bildirimle Şura-yı Devlet Dahiliye Dairesinde düzenlenen mazbata ve defter Maliye Nezaretine gönderilmiştir. Dahiliye Memurunun maaşları ve bazı giderler hakkında yapılacak olan muamelenin uygulanması istenmiş, adliye memurları için gerekli olan maaşın ne kadar olduğu sorulmuş; Adliye ve Mezahib Nezareti'nin bu konular hakkındaki görüşünün bildirilmesi istenmiştir.(BOA, DH.MKT. 1398 - 71).

XIX. yüzyılın sonunda Cuinet'in Kalimnoz Adası hakkında verdiği bilgiler kayda değerdir. Adanın endüstrisi balık,

sünger ve mercan avcılığıdır. Bu kazanın nüfusu 7.950'si Ortodoks Rum ve 50'si Müslüman olmak üzere yaklaşık 8.000 kişidir.(Cuinet, 1891,401-402)². Kalimnoz 1894 (1312) salnamesinde Sakız Sancağı'na bağlı görünmektedir. (1312 Cezâyir-i Bahr-i Sefid Salnâmesi 159).Ada süngercilikle geçimini temin etmektedir.1903 Salnamesinde Astropolya Nahiyesi de Kalimnoz'a bağlıdır ve adanın nüfusu 9000 kişi raddesindedir. (1321 Cezâyir-i Bahr-i Sefid Salnâmesi ,241). Rumlar da çoğunluktadır (Şemsettin Sami, 1896,Cilt 5, 3688-3689).

Yazımızda Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığının Osmanlı ve Cumhuriyet Arşivi'nden yararlanarak burada 1896 yılından itibaren oluşan olayları özellikle Yunanistan'ın Girit'i ilhak etmesiyle iyice alevlenen ada trafiğinin etkisiyle meydana gelen gelişmeleri vermeye çalıştık. Girit'teki Rumların 1896'da adadaki isyanı, daha fazla reform istemelerinden kaynaklanmış (Tansel, 2013,C.VI, 338;Combes,1892, 82) ;Şubat 1897'de ise Yunanistan adayı ilhak etmiştir. Kalimnoz Adası Yunan Adalarına olan yakınlığı nedeniyle elden çıkar korkusunu barındırırken; vilayetin içinde bulunduğu mevkii itibariyle de önemli görülmüş ve Osmanlı Hükümetinin de sürekli denetimini önemsediği bir ada olmuştur. Bölgede uygulama alanı bulan maktu vergilendirme de bölgenin

² 1898 yılındaki salnamede adanın nispetten dağlık olmasına rağmen; tarım yapacak arazisinin de bulunduğu belirtilmiştir (1316 Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti Salnamesi, 249).

coğrafi şartlarına uygun görülen bir sistem olmuştur. Bölgenin kaçakçılığa müsait olan yapısı, burada denetimini artırmak istenmesine neden olmuştur(Baykara Taşkaya,2023,28-61). Adanın bağlı bulunduğu idari yapılanmada sıklıkla değişiklik yapılmış veya değişiklik talep edilmiştir. Özellikle mali alanda kolaylık sağlayacağı hesaplandığından, adanın İstanköy adasına bağlanması uygun bulunmuştur. Askeri denetimin artırılmasına yönelik olarak da haberleşmenin telgraf yoluyla İstanköy Adası üzerinden kurulması istenmiştir. Kalimnoz Adasında devletin askeri varlığının zayıflığı, burayı kaçakçılık başta olmak üzere birçok unsura açık hale getirmiştir. Devlet, adada güvenlik kurmak isterken denetimini artırmış; bu da kaçakçılıkla geçimini temin eden kesimin tepkisine neden olmuştur.

Harita 2: Ege Adaları (Kaynaklarıyla Osmanlı Coğrafyası Yer Adları Sözlüğü, 2020,889).



İDARİ DENETİM

İdarenin adadaki düzeni temin etmesi askeri düzeni sağlayarak gerçekleşeceğinden, var olan askere yeni kadroların eklendiğini, hatta yeni askeri karakol üssünün oluşturulduğunu görüyoruz. 8 Mart 1849 tarihinde Rodos merkez olmak üzere Kıbrıs, Sakız, Midilli ve İstanköy adaları eyalet olarak birleştirilmiş ve Cezayir-i Bahr-i Sefid Valiliği unvanıyla bu görev Musa Safveti Paşa'ya verilmiştir. Musa Saffet Paşa'nın atandığı yıl yazdığı layihada belirttiği önemli hususlardan biri vilayetdeki eksikliklerdir. Özellikle vilayetin Kaşot , Leryoz ve Kalimnoz Sömbeki ve Meis Adalarında güvenliği sağlamak için Rodos Adasında bulunan askeri kuvveti sevk edilebileceğini belirtilmesi ilginç değildir(Baykara Taşkaya,2023,170 - 201).Askeri denetimin kurulması, idari denetimin varlığıyla mümkün olduğundan önce idari yapılanmada düzenlemeye gidilmiş; haberleşmenin de sağlanması önemli görülmüştür. Sadarate yazılan 27 Mart 1901 (14 Mart 1317) tarihli evrak zeylinde ve yine Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti 'ne gönderilen 22 Haziran 1901 (9 Haziran 1317) tarihli evrakta Yunan Adalarına olan yakınlığı sebebiyle ehemmiyeti daha da artan Kalimnoz, Leryoz, Karyot ve Ipsara kazalarıyla Astropalya ve Patmos (Batnoz) nahiyyelerine birer telgraf hattı çekilmesi istenmiştir. (BOA, DH. MKT. 2516 – 50).

1894 yılındaki evrakta adadaki eşkıyanın ortalığı karıştırdığını görürüz. Maliye Nezareti'ne yazılan evrakta Kalimnoz kazasına bağlı Astropalya nahiyyesinde ortaya çıkan

eşkıyanın ortadan kaldırılması esnasında yaralanarak vefat eden muhtarhane bekçisi Estefan'ın ailesine maaş verilmesi istenmiştir. Vilayete yazılan evrakta, şahsın geride kalan 7 nüfusundan her birine, hazineden 30 kuruş maaş olarak verilmesi bildirilmiştir. Nahiyyede belediye dairesi olmadığı, bu yüzden bu paranın verilmesi için karşılık bulunamayacağı anlaşıldığından; Dahiliye Nezareti'ne 22 Eylül 1894 (21 Rebiülevvel 1312) tarihli tezkere gönderilmiştir (BOA, BEO, 504 - 37794).

a-Askeri Denetimin Artırılması

1894 yılından itibaren adadaki, askeri denetimin daha da arttırılmak istenmeye çalışıldığını evraklardan izleyebiliyoruz. Seraskerliğe yazılan 10 Aralık 1894 (11 Cemazielahir 1312) tarihli evrakta Sakız Sancağı'na bağlı Kalimnoz adası ahalisinin Yunanistan'dan silah getirmekte olduğu, buralarda sürekli bir vapur bulundurulmasının gerekliliği belirtilir. Gürültü çıkarmağa yatkın bulunan bu taifenin önünün alınması için, oralarda asker bulundurulması istenir. Kaçakçılığın bölgede denetimini yapmakta olan reji ve tömbeki vapurlarının dahi bunlarda uğraşmakta zorlandıkları bildirilir. Rodos'taki iki bölükten birinin ya da Hanya Vapurunun veya İzmir'de mevcut olan askeri bölüğün sürekli olarak Kalimnoz'da bir süre güvenlik amacıyla bulunması istenmiştir. Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti 'ne gelen tahriratin gönderilmesiyle 3. Ordu-yu Hümayun kumandanlığından gelen telgframede dahi hassa orduyu hümayununa ait nizamiye piyadesi 2. Alay 4. Tabur bölüğünün

ve Sisam Adası'ndaki 4. Bölüğün Guvalık mevkiinde Kantara, Zeşmelik ve Bunta gibi bir takım karakolhanelere müfrezeler koyması istenmiştir. I. ve II. Bölüğün kalanlarından da takviye edilerek resmi günde top atmak üzere İzmir Hamidiye istihdamında bulunan iki Topçu bölüğünden birkaç top takımının İzmir kışlasında ikamet etmekte olduğu ve Rodos Adası'nda hassa orduyu hümayun Piyade I. Alayının 2 bölümüyle 3.kale topçu bölümünün mevcut bulunduğu; İzmir'in stratejik mevkisinin adadan daha önemli olduğu belirtilmesine rağmen askerin Kalimnoz'da kalması için izin istenmiştir. Hanya Vapurunun bir müddet orada dolaşması mümkün olacaksa, bu şekilde güvenliğin sağlanması gerekecektir. Kalimnoz'a gitmesi istenen birliğin Rodos'tan gönderilmesinin uygun olduğu; Hanya vapurunun gönderilmesinin İzmir kumandanlığına bildirilmesi istenmiştir. Durumun kumandanlığa yazılması 27 Eylül 1894 (26 Rebiülevvel 1312) tarihinde belirtilmiş, vapur için Babıalı'den alınan evrakta oraya asker gönderilmediği için Leryoz ahalisinin de bu işten yüz bularak maktu vergilerini savsakladığı ve reji idaresinin de kaldırılmasına çalıştığı bildirilmiştir.Kalinoz,Leryoz ve Sisam Adası'nın ahalisinin bu halinin askerin burada denetimi sağlayamayışından kaynaklandığı belirtilir. Seraskerlik, 100 nefer askerin biran evvel Kalimnoz'a gelmesini istemiş , iki bölük askerden 40'ının Kalimnoz'a ve 30'unun Leryoz'a gitmek amacıyla gönderilmesi için telgrafla izin verilmesini vurgulamıştır.(BOA, Y..MTV. 110 - 85).

Ada hakkında devletin görüşünün de olumlu olmadığını, iki yıllık bir sürenin ardından askeri kuvvetin bu bölgeye tekrar gönderilmesinin istendiğini görüyoruz. Bu durumun temel nedeni kaçakçılık faaliyetleridir. Seraskeri'ye yazılan 23 Mart 1896 (8 Şevval 1313) tarihli evrakta Kalimnoz Adası'nın Sakız Sancağı'na tabi olduğu, ahalisinin Yunanistan'a silah ve diğer yasak maddeleri sattığı bilindiğinden ve adanın her zaman karışıklığa meyyal bulunan yapısında asayişin sağlamak için Rodos'ta bulunan iki bölükten birinin ya da İzmir'deki askerden bir kısmının adaya gönderilmesi istenir. Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti'ne yazılan 4 Ekim 1896 (22 Eylül 1312) tarihli telgrafnameye cevaben Kalimnoz Adası'nda asayişin korunması için askeriye dairesince gerekli halin uygulanması vilayete yazılmıştır. İşlemlerin yapılması amacıyla Dâhiliye Nezareti'ne haber verilmiştir.(BOA, BEO, 754 - 56546).Sekiz aylık bir sürenin ardından adadaki asayiş için belli bir miktar askeri kuvvetin daimi surette adada kalmasına karar verilmiştir. Dâhiliye Nezareti'ne Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti Valisi Abidin'in 13 Mayıs 1896 (1 Mayıs 1312) tarihinde yazdığı evrakta Rodos'taki askeri birliğin Kalimnoz Adasına yollanmasının asayişe faydası olmayacağı, tarafsızca yapılacak gerekli inceleme için kazaya kaymakamın gideceği belirtilir. Kalimnoz'a gönderilen mevcudu 120 kişilik olan askerin mahalle gelmesiyle beraber istirahatlerinin temin edileceği; askerin ikame edilmesi istenir. Ahalinin durumu da bilindiğinden adaya askerin gelişinin dedikodulara yol açacağı düşünülmüştür. İki bölük

askeri kuvvete gerek olmadığı, gelenlerin yeteceği belirtilir. (BOA, DH. ŞFR 191 - 98).

Yine bu tarihlerde adada bir karakol kurulması amacıyla da harekete geçildiğini görmek şaşırtıcı olmaz. 1896 yılında başlayan karışıklık sebebiyle adada sürekli askerin kalması zorunlu olmuştur. Asker için gerekli olan yer de ayarlanır. Özellikle bir yer inşa edilmediğinden, bu sefer askerin kiralık hanelerde kalması için ayarlama yapıldığını görüyoruz. 13 Kasım 1896 (7 Cemazeyilahir 1314) tarihli evrakta Kalimnoz Adasında bulunan Datı ve Prosta limanlarına iki zabtiye karakolhanesinin inşası ve inşa masrafinin karşılanması istenmiştir. Güvenliğin temini ve zabtiyelerin mevkilerinde ikametleri için keşif amacıyla simmi mecdiye 19 kuruş hesabıyla 23.552 kuruş harcanacağı belirtilir. Mahalden oluşturulan komisyon nezareti ile iki zaptiye karakolhanesinin inşası istenmiştir. Yapılacak olan masrafların 1312 senesi Umumi Jandarma Bütçesinden ayrılan inşaat ve tamirat tertibinden alınması istenmiş, durum Seraskeri'ye yazılmıştır. ((BOA, İ..AS.. 18 - 43). Seraskeri'ye yazılan diğer bir evrakta 15 mecdi bedel ile kiralık üç hanede ikamet etmekte olan askerin, 9-10 aydır biriken kira ücretinin ödenmesi istenmiş; Hacı Mihail imzasıyla verilen arzıhal gönderilmiştir. Kalimnoz'a yerleştirilen bir bölük asker için kiralanan hanelerinin bedelinin alınamadığı 22 Haziran 1897 (21 Muharrem 1315)tarihli evrakta hatırlatılmıştır. Hacı Mihail verdiği arzuhalde zor durumda olduğunu belirtmiş, alacağının ödenmesini istemiştir(BOA, BEO, 967 - 72515).

Dâhiliye Nezareti'ne yazılan 2 Aralık 1897 (20 Teşrin-i sani 1313) tarihli evrakta Kalimnoz Kaymakamlığından alınan torpedo süvarisiyle Sakız Liman reisine verilen talimat gereğince Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti 'ne yollanan 13 Ekim 1899 (1 teşrin-i evvel 1315) tarihli evrakta Kalimnoz'da asayişin sağlanmış olduğu bildirilmiştir. Liman reisi işinin ise istenilen şekilde halledildiği belirtilir.(BOA, DH. ŞFR 217 - 65). Seraskerliğe ve Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti'ne yazılan evrakta Kalimnoz'da bulundurulanan askeri müfrezenin ikamet ettiği hanelerin kira bedellerinin ödenmesi yinelenir .(BOA, DH. MKT. / 2141 – 45). Bu hanelerin üç yıldır tamir görmediği için tehlikeli ve harap olduğu kış boyunca aktığı; bunların tamir edilmeleri için askerlerin başka mahalle nakil edilmelerinin ise mümkün olmadığı belirtilir. Verilecek ücretlerin geciktiği, hanelerin tamir olmadığı ve biriken kira ücretinin alınması istenmiş; telgrafla durumun Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti'ne bildirilmesi belirtilmiştir. Askeriyenin bir an evvel yerleşmesi gereklidir. Bu iş için gönderilen evrakta kira bedeli alınacak yerin belirlenmesi istenmiş, Şura-yı Devlet'e bildirilen 1 Ağustos 1898 (20 Temmuz 1314) tarihli tezkereyle evraklar Seraskerliğe yollanmıştır.

İzmir'deki beylik vapurun İncirli ve Kalimnoz adalarına sevki için ilgili mercilere talimat verilmesinin istendiği, Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti 'ne 29 Mart 1897 (17 Mart 1313) tarihli evrakla gönderilmiştir. Dâhiliye Nezareti'ne kaymakam tarafından yazılan 9 Ocak 1898 (17 Kanuni Sani 1313) tarihli

evrakta ise vilayetin valisi bilgi vermiştir. Sabah bir gemiyle 20 nefer askerin İncirli Adası'na çıktığı, iki gün önceki şifreli telgrafla durumun bildirildiği belirtilmiştir. Hükümete ise söz konusu vapurla askerlerin gelmediği için adada asayişin vahim olduğu bildirilmiştir. Valinin İncirli Müdüründen aldığı telgrafnamede ise buraya hareket eden beylik vapurlarıyla 7 nefer zaptiyenin İncirli'ye geldiği bildirilmiştir. Yunan eşkıyasının gemiyle İncirli, Kalimnoz ve Catoz adalarında bulunduğu bildirilmiş; Midilli Mutasarrıflığından alınan cevapta, reji vapurunun Midilli'de bulunduğundan sevk edilmesinin uygun olduğu belirtilmiştir. Eşkîya Tekye Karyesi'ne yanaşarak Çoban Yanamrı'yi yakalamış ve bazı servetli şahısları dahi hükümete karşı gelmeye, silah toplamaya zorlamıştır. Vali kendisine de karşı gelindiğini bildirmiştir. Şu saatlerde beylik vapurun ve askerin geldiği, adada asayişin sağlandığı belirtilir. (BOA, DH.ŞFR. 206 - 20).

Kalimnoz ahalilerinin Yunanistan'dan barut ve dinamit vs. yasak eşyalar getirip çeşitli adalara ve Anadolu'ya göndermek gibi sakıncalı hareketleri sebebiyle adalardaki asker sayısının artırılacağı belirtilir. (BCA, 30 - 95 - 15; 110-9-1-4) . Dâhiliye Nezareti'ne ve Sadarete yazılan iki telgrafla barut ve dinamit gibi maddeleri satan hanelerin aranmasının uygun bulunmadığı, bu hanelerin bütün zirai için satış yapmak amacıyla resmi ruhsat almaya yanaşmadıkları belirtilir. Adada mevcut olan askere iki bölük daha ilave edilmesiyle burada kanun ve nizamın sağlanacağı bildirilir. Şura-yı Devlet' e gönderilen evrakta adalarda ne kadar asker bulunduğu sorulmuş 15 Eylül 1897 (3 Eylül 1313) tarihli gelen evrakta ise işin Erkan-ı Harbiye Umumi Dairesi'ne havale edildiği belirtilmiştir. Nizamiye I. alayı 4. taburundan verilen bilgide Sömbeki Adası'nda 50 ve Kalimnoz'da 122 nefer zabitanın bulunduğunu belirtilmiştir. Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti 'ne yazılan 29 Kasım 1898 (17 Teşrin-i Sani 1314) tarihli evrakta ise Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti 'ne bağlı Kalimnoz'da bulundurulan askeri müfrezenin ikamet etmekte oldukları hanelerin kira bedellerinin ödenmesi için de Seraskeri'ye müracaat edildiği bildirilmiştir. (BOA, DH. MKT. 2141 - 69). Sadrazam tarafından yazılan Maliye Nezareti'ne ve Seraskerliğe gönderilen 30 Temmuz 1898 (11 Rebiülevvel 1316) tarihli evrakta Kalimnoz'da bulunan asker için kiralanan hanenin yıllık 300 kuruş tutan kira ücretine, su bedeli olan 5 mecdiyede eklenince senelik 4800 kuruş masraf edildiği belirtilir. Bu ücretin umum jandarmaya ait 1314 senesi

tahsisatından alınması istenmiştir. Durum Seraskeri'ye havale edilirken, Maliye Nezareti'ne de bilgi verilmesi istenmiştir. Şurayı Devlet'e aid olan Maliye Dairesi'nin mazbatasını ise gönderilmiştir. (BOA, BEO, 1183 - 88709).

Dâhiliye Nezareti'ne Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti valisinin yazdığı 15 Ocak 1898 (3 Teşrinî Sani 1313) tarihli evrakta ve Kalimnoz liman reisi hakkında Sakız Mutasarrıflığına gelen iki evrakta da asayişin düzgün olduğu belirtilir. Şöyle ki adet olduğu gibi 200 -300 balıkçı taifesinin toplandıkları ve hükümetten gelen emir üzerine dağıtılmış oldukları açıklanır. Sakız Mutasarrıflığı'nın nezarete gönderildiği şifreli telgrafta, toplanan balıkçı ve kayıkçıların dağıtıldığı, asayişin kanunlar çerçevesinde düzenlenmiş olduğu belirtilir. (BOA, DH. ŞFR. 217 – 78).Seraskeri'ye yazılan 10 Ocak 1899 (27 Şaban 1316) tarihli tezkerede Seraskeri'ye kayıt olunduğu Kalimnoz'da bulundurulmuş askerlerin ikameti için kiralanan iki hanenin kira bedelinin 1314 senesi genel jandarma tahsisatından ödenmesi için 25 Ağustos 1898 (7 Rebiülahir 1316) tarihinde evrak gönderildiği belirtilmiştir. (BOA, BEO, 1258 - 94339). Sadrazamca 20 Ağustos 1898 (2 Rabiulahir 1316) tarihli yazılan evrakta ise asayişin korunması amacıyla Kalimnoz'da bulundurulmuş askerin kaldığı kiralık iki hanenin kira ücreti olan 300 kuruş bedelin, su için gerekli olan 5 mecdiye ile toplamda 4800 kuruş masrafa mal olduğu yinelenmiştir. Ücretin 1314 senesi Umum Jandarma Tahsisatından alınması istenmiştir. Durumun Taraf-ı Vala-yı Seraskeri'ye gönderilmesi, Maliye

Nezareti'ne bilgi verilmesi amacıyla Şura-yı Devlet 'in Maliye Dairesi mazbatası gönderilir. Bu arada yine çözülmesi istenen en önemli meselelerden biri de su sarfiyatı bedelinin ne şekilde karşılanacağını belirlenmesidir. (BOA, İ..AS.. 25 - 68).Hemen hemen iki yıl sonra da aynı şekilde hane kirasının sorulduğunu görürüz. Dâhiliye Nezareti'ne Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti'nin valisi tarafından yazılan 31 Ekim 1900 (18 Teşrini evvel 1314) tarihli ekteki evrakta Kalimnoz'da askerlerin ikamet ettiği hanenin birikmiş kirasının biran evvel ödenmesi tekrarlanır. (BOA, DH.ŞFR. / 228 – 141).

1899 yılında asayiş temini için Kalimnoz'a da, aynı İstanköy'de olduğu gibi, iktidarlı bir komiser tayini düşünülmüştür. Dâhiliye Nezareti'ne 20 Temmuz 1899 (8 Temmuz 1315) tarihli yazılan evrakta Kalimnoz'un önemli mevkide olmasıyla burada bir mutasarrıflık teşkili istenmiş, ancak münasip görülmediği belirtilmiştir. Kaymakam olan Ali Nesip Bey'in yerine ise başka bir kaymakam atanması istenmiştir. Rodos'ta polis ikinci komiserliği vazifesini on sekiz yıldır yürüten Hasan Efendi'nin bazı düşmanlar kazanması sebebiyle komşu vilayetlerden birinde I. sınıf komiserliğe tayinin istendiği, yerine başka birinin atanması nedeniyle şahsın açıkta kaldığı; şimdilik ikinci sınıf komiser olarak Kalimnoz'a tayininin uygun olacağı belirtilir.(BOA, DH.ŞFR. / 240 – 92). 1904 yılında İstanköy Adasına da asayiş için komiser gönderildiğini görürüz. Sadarete yazılan 16 Mart 1904 (27 Zilhicce 1321) tarihli evrakta Kalimnoz ve Sömbeki kazalarında olduğu gibi asayişin temini

için İstanköy ‘e de işini bilen bir komiserin göreve başlamasıyla, asayiş ve inzibatin yoluna koyulacağı belirtilir. Komiserliği’ne tayin edilen Mehmed Murat Efendi’nin maaşının 200 kuruş arttırılması istenmiştir. Buranın pahalı olduğu maaşının da geçinmeye yetmeyeceği belirtilir. Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti ‘ne vilayet polis mahsusatından verilecek 9700 kuruş harcırahın senelik 200 kuruş olarak ödenmesi, şahsın Polis komiserliğine terfiinin yapılması yazılmıştır. şahsın 3. komiser mahsusatı için yıllık maaşından 1200 kuruş azaltmaya gidilmesi, şahsa vilayet polis mürettebatından bir polis neferliğinin verilmesi istenmiştir. Fakat bu durumun uygun olmayacağı, mahsusatın 3. komiser mahsusatı olarak verilmesi, Zaptiye Nezareti’nden alınan tezkerenin uygulanması bildirilir. (BOA, DH. MKT. 830 - 44).

Sakız Sancağı’na bağlı adalardaki muhalefetin  n n  almak için devletin düşündüğü diğer bir tedbir de mahallelerdeki muhtarların her mahalleden seçiminin sağlanması yoluyla halkın temsil haklarının artırılmasıdır. Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti ‘ne yazılan evrakta muhtar ve ihtiyar meclislerinin bir takım münasebetsiz hırsızlıklara girmiş oldukları, vilayet nizamnamesince adada oluşturulacak düzenin ne yolda olacağı (muhalat tefriki) ve ayrı ayrı muhtarlıkların nasıl kurulacağı hakkında Sakız Mutasarrıflığı’na evrak yollandığı bildirilir. 17 şubat 1897 (5 şubat 1312)tarihli evrakta adada ihtiyar meclislerinin bulunduğu şimdi kaldırılmasının huzursuzluk yaratacağı bildirilir. Teşri-yi Malumat Komisyonu’ndan haber alındığı takdirde bu yolda bilgilendirmenin yapılacağı

belirtilirken; Sakız’a bağı Karyot, Leryoz, Kalimnoz ve Patmos (Batnoz) adalarında karışıklığa mahal verilmemesi istenmiştir. (BOA, DH.TMIK.S.. 7 - 86 -5). Sakız Mutasarrıflığı’na yazılan 1 Şubat 1892 (20 Kanuni Sani 1312) tarihli evrakta, maktu vergilerden muaf olan Karyot ,Leryoz, Kalimnoz adalarının Kaşot ve Patnoz Adası nahiyesinin merkezi olarak her birinin kasabasının mahallelerden oluştuğu belirtilir. Vilayet Teşkilat Nizamanamesi’nin 5. maddesinde kasaba ve şehirlerden oluşan yerlerde 50 haneye bir mahalle tayin edildiği hatırlatılmıştır. Bu şekilde her bir mahalle bir karye olarak bulunacaktır. 54.ve 58. Maddelerde her karyede her sınıf ahali için 5.bölümde üsül beyanına uygun olarak kendilerinin seçimiyle 2’şer muhtarlık ile en aşağı 3-5 ve en fazla 12 kişiden oluşan bir ihtiyar meclisi kurulması gerektiği belirtilir.İslahat lahiyasının 13.maddesi hükmüyle teyit ettirildiği halde, adı geçen 4 kasabada da mahalle bulunduğundan muhtar ve ihtiyar meclisi seçilmesi, seçilenlerin göreve başlaması istenmiştir. Her kasaba için biri evvel, diğeri sani olmak üzere yalnız iki muhtar ve 6-8 kişiye kadar bir ihtiyar meclisi seçilecektir. Mahalli hükümet tarafından tayin ve tasdik edilmekle beraber; maktu vergilerin adada emlak sayımı muamelesi için seçim yapılmamış olduğundan belirlenemediği; gerekli olan seçim yapıldıktan sonra vergi miktarının hesaplanacağı bildirilir. Her sene yenilenerek kurulan “**Deyuyeruzya** “diye belirtilen adanın maktu vergilerinden birkaç kat fazla varidat toplandığı takdirde her sene nakit verilen maktu vergi fazlasının yine adanın masraflarına harcanması istenir.

Muhtar ve ihtiyar meclisleri için kanunen belli olan haklar dışında tek veya toplu şekilde, hükümete her ne şekilde olursa olsun protesto yapılmaması belirtilmiştir. Hâlbuki bu kasabalarda muhtar ve ihtiyar meclisi oluşturulursa toplanan meclisin kuvvet ayrılığı ilkesiyle hükümet oluşturacağı belirtilir. Devletçe şimdiye kadar olduğu gibi muhalefete gidilmemesi, bu şekilde dört kasabanın her mahalli için ayrı ayrı muhtarlar ve ihtiyar meclisleri seçiminin tayini istenmiştir. (BOA, DH.TMIK.S.. 7 - 86).

b-1896 yılı Karışıklığı ve Yüzbaşı Osman Bey Bölüğünün İşe Müdahalesi

Adada çıkan karışıklığa bir neden bulmak anlamsız gibidir. Bölgede olan kaçakçılık faaliyetlerine müdahale edilmek istenmesi ve denetimin artması ile beraber halkın bu denetime karşı çıkması temel sebeptir. Seraskeri'ye yazılan evrakta bu adanın Yunanistan'dan silah ve kaçak madde ihraç ettiği ihbar edilir. Adada sürekli olarak vapur bulundurulduğundan, kaçakçılığa mani olmak isteyen rejeye de ahalinin her vakit güçlük çıkarmaya yatkın olduğu belirtilmiştir. Bu açıdan bakarsak buraya asker koyulması veya zaptiye'nin buradaki varlığı gerekli olduğundan; Rodos'taki iki bölükten bir kısmının veya İzmir'de mevcut daimi bölükten bir bölümünün Kalimnoz'a gelmesi istenir. Rodos'ta bulunan Hanya Vapur-u Hümayunun bir süre Kalimnoz'da demirlemesi, Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti 'ne bildirilmiştir. Seraskeri'ye 23 Eylül 1894 (22 Rebiulevvel 1312) tarihinde gönderilen evrakta Rodos'taki iki

bölüğün sürekli Kalimnoz'da kalması için gelecek cevaba göre hareket edileceği hatırlatılmıştır. Buraya askere ait bina yapılmasının gerekli olduğu belirtilmiştir. Bu durum daha hayırlı olduğundan ahalinin ianesine gereksinim olduğu Kalimnoz'a kaç kişilik askerin ne zaman geleceğinin Sakız Mutasarrıflığı'ndan alınan cevaba göre hareket edilmesiyle tayin edilmesi istenir(BOA, BEO, 510 - 38240).

Sakız Sancağı'na tabi Kalimnoz Adasında asayişin sağlamak amacıyla Rodos'tan bir bölük asakir-i şahanenin gönderilmesi için lüzum görüldükçe bir miktarının sürekli Leryoz'a sevk edileceği bilgisi Dâhiliye Nezareti'ne yazılan evrakta vilayete gönderilmiştir. 5 Mart 1896 (20 Ramazan 1313) tarihli evrakta Seraskeri'den alınan cevaba göre adaya Yunanistan'dan getirilmekte olan silah ve askeri mühimmat sevkinin önlenmesi ve reji idaresine karşı yapılan muhalefet nedeniyle Rodos'ta bulunan iki bölükten birinin daimi olarak Kalimnoz Adası'nda kalması istenmiştir. Sevk edilecek olan birliklerin bir kısmının gerekli olduğu takdirde Leryoz'a gönderilmesinin ordu-yu hümayuna bildirilmesi belirtilir. BOA, BEO ,771 - 57807).

Erkan-ı Harbiye Umumiye Dairesi Emaneti muhasebat Dairesine yazılan evrakta Rodos'ta bulunan iki bölükten bir bölümün daimi surette Kalimnoz'da bulunması oraya gönderilmesi ve bu gönderilen müfrezenin bir kısmının Leryoz'a da gönderimi tekrarlanır. 13 Nisan 1896 (11 Nisan 1312) tarihinde yapılan bildirimde Hassa Ordu-yu Hümayunu'na

mensup Nizamiye I. Alayı 4. Taburunun I. Bölüğü yüzbaşı Osman Ağa tarafından İzmir Kumandanlığı Ordu-yu Hümayun Müşiranına tezkere yollanmıştır. Şahısta talimat (emir) olmadığı bir olay meydana geldiği takdirde görüşme yapılması için her türlü ihtimale karşı ordunun hareket etmesi için emir verilmesi; telgrafla görüşülmesi gerekiyorsa da Bodrum telgrafhanesi vasıtasıyla iletişim kurulması istenmiştir³. 3 Haziran 1897 tarihli belgede silah ve yasak maddelerin satışlarının önlenmesini sağlamak, tecavüz ve sarkıntılık edecek olan eşkıyayı ortadan kaldırmak amacıyla adaya gelecek müfrezenin masrafları için verilecek olan kayık ücretiyle asayişin temini için Rodos'tan Kalimnoz ve Leryoz 'a gönderilmesi istenen bölüklerin haberleşme masraflarının karşılanması bildirilmiş; ücretlerin ne şekilde alınacağını talimatla gönderileceği belirtilmiştir. Durumun Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti 'ne bildirilmesi, Dahiliye Nezareti'ne gelen evrakla müfrezenin masrafları için karşılık olarak 5700 kuruş masraf olacağı ve bu ücretin oradan

³ Vilayetin hiçbir tarafında huzursuz hareketlerin olmaması, silah ve askeri malzeme kaçakçılığının önleneceği belirtilir. 7 Şubat 1897 tarihindeki evrakta Sakız Sancağı'na tabi Kalimnoz'da Yüzbaşı Osman Ağa kumandasındaki bölükten lüzum görüldükçe bağlı adalara müfreze sevkı için gerekli ödeneğin yollanması konusunda yazışmalar sağlanmıştır. Bölüğün gönderilmesi için verilecek kayık ücretinin nereden karşılanacağı yolunda gelen 30 Mart 1895(3 Şevval 1312) tarihli tahriratin Sakız Mutasarrıflığı'na cevaplama istenir. Askeri müfrezenin nakli için yapılan yazışmalar telgraf merkezi olan Bodrum'a kayık sevk edilmesiyle sağlanacaktır. Kalimnoz'da bulunan askerin masrafı için gerekli tahsis ücreti olan senelik 1000 kuruş masrafın ve toplamda ise 5700 kuruşun verilmesi istenir. Askeri birlikten yararlanmanın bir tedbir olduğu, tahsisat için burada para olmadığı bildirilir. Ücretin nezaretten alınması amacıyla vilayetin valisi tarafından 7 Şubat 1897 (5 Ramazan 1314) tarihli evrak gönderilir. (BCA, 110-9-1-4 / 13 - 19 - 7).

ödenemeyeceği belirtilir.Ücret ödemesi için Dahiliye Muvazenesi'nde de karşılık olmadığı belirtilirken, her dairenin harcamalarını kendi masraflarından karşılaması kanun gereği olduğundan, bu şekilde hareket edilmesi istenmiştir. Müfrezenin masrafinin dâhiliye bütçesinden alınıp alınmayacağı sorulmuş, ücretin mümkünse Seraskerlikçe verilmesi, işlemin muhasebe dairesine gönderilmesi vurgulanmıştır. (BCA, 110-9-1-4 / 21 - 58 - 8).Asker masraflarının karşılaması çok önemli bir konu olmuş, yazışmalar 1897 ağustos ayına kadar sürmüştür. Ücretlerin nasıl ödeneceği meselesi ise belirsiz kalmıştır.

Dâhiliye Nezareti'ne yazılan 26 Nisan 1896 (13 Zilkade 1315) tarihli evrakta Kalimnoz'da bir bölük askerin belli bir süre Leryoz'a gönderilmiş olduğu, müfrezenin Kalimnoz'a gelmek üzere bulunduğu, bu yanılla müfrezenin Leryoz'da bir sene kalması, Teşrin-i evvel ayının sonuna kadar istenmiştir. Adaların hepsinde sürekli olarak asker bulunmasının faydası ortadadır fakat ada ahalisinin jandarma tarafından güvenliğinin sağlanması ve askerin her ihtimale karşı denizden gelecek olan saldırılara hazırlıklı olması istenmiştir. Bunun yanında müfrezenin bölge teftişi için de orada kalması yerinde bir karardır.Leryoz limanlarında barınmak üzere Sakız ile Rodos arasında dolaşan ve bölgeyi teftiş eden bir karakol vapurunun bölgede sürekli denetim yapması da uygun görülmüştür. Durum İzmir Kumandanlığı 3. Ordu-yu hümayun müşiri vekâletine de bildirilmiştir. Gelen sorular nedeniyle 18 Ağustos 1899 (6 Ağustos 1315) tarihli tezkere Seraskeri'ye gönderilmiştir. İzmir

kumandanlığı 3. Ordu Hümayun müşiri vekâletine yapılan bildirimde, adayı teftiş etmenin daha münasip olacağı bildirilmiştir. Soruların Seraskeri'ye gönderilmiş olduğu, gelen cevaba göre gerekli olan işlemlerin yapılması istenmiştir. (BOA, BEO, 1104 - 82728).

Kalimnozla iletişimin Bodrum telgrafhanesi yoluyla yapılması da işlemlerin uzamasına ve olaylardan geç haberdar olunmasına yol açtığı için çok sıkıntılıdır. Mayısın ortasında Kalimnoz ve civarında dolaşan eşkıyanın faaliyetleri evraklara yansımıştır. Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti'ne gönderilen şifreli telgrafta Kalimnoz'a bağlı telgraf hattı olmadığından; Bodrum vasıtasıyla haberleşme sağlanmıştır. Sakız Mutasarrıflığı'na çekilen telgrafta adadaki 8 kişilik zabitanın sayısının artırılması bildirilmiştir. Adada herhangi bir sıkıntı olmadığı Yunan harp gemilerinin bölgeye gelme söylentisinin bir takım endişelere neden olduğu belirtilir. Adaya posta vapurları gelmediğinden iletişim sekteye uğramış, adanın durumunu ise vekil müdürce bildirilmiştir. Vali tarafından 18 Mayıs 1897 (6 Mayıs 1313) tarihli gönderilen evrakta ise asayiş mahallinin düzgün olmakla beraber Astropalya Adası nahiyesine Yunan askerinin çıkması ihtimalinden bahsedilmiştir. Bu yüzden süratle donanmanın da adaya gelmesi gerekli görülmüştür. (BOA, BEO, 951 - 71297). Bahriye Nezareti'ne yazılan 22 Haziran 1897 (25 Şevval 1314) tarihli evrakta İncirli Adası'na 20 eşkıyayla bir Yunan gemisinin geldiği ve adı geçen geminin İncirli'den başka Kalimnoz tarafında da dolaşmakta olduğu bildirilmiştir. Cezayir-i Bahr-i Sefid

Vilayeti ‘ne yazılan telgrafta eşkiyanın Patnoz Adası’nda da dolaşmakta olduğu bildirildiğinden, oralara da beylik vapurunun gönderilmesi istenir. İdareye verilen cevapta Yunan eşkiyasının oralarda mevzilenmesine hiçbir şekilde izin verilmemesi bildirilmiştir. (BOA, BEO, 927 - 69464).

On iki ada ve çevresinde askeri güvenliğin artırılması için devleti harekete geçiren diğer bir sebep de kaçakçılıktır. Kaçakçılıkla alakalı görülen hanelerin sürekli olarak aranması sürdürülmüştür. Halkın bu durumdan bezdiği ortadadır. Dâhiliye Nezareti’ne yazılan 16 Temmuz 1897(15 Safer 1315) tarihli evrakta Sömbeki ile Kalimnoz adalarına ikişer bölük asker koyulması istenmiştir. Bu ada sakinlerinin öteden beri barut ve dinamit vs. yasak maddeleri çeşitli adalara özellikle Anadolu’ya sevk ettiği bilinen bir mevzudur. Adı geçen adalara asker koyulmuşsa da güvenliğin tam olarak kurulamadığı belirtilmiştir. Bu son olaylar üzerine bu iki adaya ikişer bölük asker getirilmesi istenmiştir. Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti ‘nde kaçak eşya sakladığından şüphe duyulan hanelerin aranmasına izin verilmesi yazılmıştır. 14 Temmuz 1897 (2 Temmuz 1313) tarihli telgrafnamede durum nezarete de bildirilmiştir. (BOA, BEO, 979 - 73359).

11 Ekim 1897(14 Cemazeyievvel 1315)tarihli evrakta ise inzibatın muhafazası için Rodos’ta bulunan iki bölükten Kalimnoz’a gönderilecek bir askeri bölüğün biran evvel Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti ‘ne yollanması istenmiştir. Bir bölüğün sürekli olarak Kalimnoz’da bulunması lüzumlu görünmüş, durum

3. Orduyu hümayun kumandanlığı ve Seraskeri'ye bildirilmiştir. Mahalde bulunan bölük yüzbaşısı Osman Ağa'nın adaya hareket etmesi istenmiştir. Telgraf hattı mevcut olmadığından ordu-yu hümayun müşirine durum sorulmuştur. Nezaret, evrakları vilayete göndermiş, talimat süresinin müddeti, burada ne yapılacağıнын içeriği ve adanın durumunun yüzbaşıya bildirilmesi istenmiştir. Seraskeri'ye gelen 3 Ekim 1897 (6 Cemazielahir 1315) tarihli evrakta Dâhiliye Nezareti'nden gönderilen talimatın uygun olup olamayacağı tekrar sorulmuştur (BOA, BEO, 1020 - 76490).

26 Ağustos 1897 tarihli evrakta Kalimnoz'da bulunan Yüzbaşı Osman Ağa kumandasındaki askeri müfrezenin yapacağı işler için kaza kaymakamının vereceği emre göre askerin sevki ve beraberinde üç nefer jandarmanın da onlara eşlik edeceği belirtilir. Eşkiyaya tesadüf edilirse jandarmalarla tevkifat yapılacağı, eşkiya eğer itaat etmezse yakalanmaları için silah kullanılması durumunda aynı şekilde karşılık verileceği bildirilmiştir. Müfrezelerin denizden gönderilmeleri icap ederse kayık ücretlerinin dâhiliye mahsusasına ait mal sandığından alınması istenmiştir. Bu adalarda ahalinin bazı defa adetleri üzere pek çok defa toplandıkları “ Zeytu” bildirilirken, bu gibi toplantılarda saldırılar olduğu ve bunların ortadan kaldırılması gerektiği için kaza kaymakamının görevine çağrıldığı belirtilir. Yüzbaşıya, kaymakamca bir tezkere yazılması istenmiş; merkez kazada bulunan jandarmalar refakatinde uygun miktarda asker tayiniyle beraber olayın uygun şekilde dağıtılması bildirilmiştir.

Şayet eşkıya dağılmazsa 10 kişiyi geçmemek üzere tutuklamaların yapılabileceği belirtilir. Yakalanan kişilerin tutukluluklarının devam ettiği sürede, herhangi bir huzursuzluk çıkmaması için jandarmaları korumak üzere askerlerin de buraya getirilmesi gerekecektir. Kaymakamca yapılan inceleme esnasında, bir veya birkaç hanede, dükkânda zarar olduğu görülürse, yine hane sahiplerinin bu işe karıştığı tespit edilirse kazanın kaymakamı, asker yüzbaşısına bu sıkıntılı halin düzene koyması için gerekli sayıda asker ve jandarmayı Akdeniz’e yollayacağını taahhüt edecektir. Kaymakam tarafından denizde Bervallyo veya başka türden kayıkta uygunsuz şahısların bulunduğu veya kaçak eşya taşındığı tespit edilirse jandarmanın araştırma yapacağı noktalar için düzenleme sağlanacaktır. Bu durumlarda asker yüzbaşısının gerekli olanları yapması istenmiştir. (BCA, 42 - 155 - 72; 110-9-1-4).

Yüzbaşı Osman Ağa’nın durumu hakkında ne yapılacağı yolunda yazışmalar devam etmiştir. Seraskeriye, Nazır-ı Umur-u Dâhiliye tarafından yazılan 24 Ağustos 1897 (25 Rebiül evvel 1315) tarihli evrakta bütün masrafların 5500 kuruş tuttuğu belirtilir. Ücretin nizamiye hazinesinden verilmesi gerekli görülmüşse de askerin Kalimnoz Adası’ndaki ihtiyaçlarıyla diğer komşu adalardaki harcamaların da buraya eklenmesi belirtilir. Askerin harekât yapılacaksa Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti’ne sorulması, Osman Ağa’ya ona göre talimat vermesi bildirilmiştir. 14 Mayıs 1897 (2 Mayıs 1313) tarihli evrakta durum vilayete de iletilir. Yüzbaşuya gerekli olan tebligat ise 26 Ağustos 1897

(14 Ağustos 1313) tarihli evrakla bildirilir. Erkan-ı Harbiye Umumiye Dairesi ve Muhasebat dairesi yazısında buradaki inzibat mahallinin Rodos'ta bulunan 2. Bölükten bir bölümünün Leryoz'a gönderilmesiyle temin edileceği belirtmiş, 23 Nisan 1896 (11 Nisan 1312) tarihli tezkere Babıali'ye gönderilmiştir. Mahalde bulunan Ordu-yu hümayuna ait nizamiye I. Alayı 4. Taburunun I. Bölüğü Yüzbaşı Osman Ağa'nın İzmir Komiserliği'ne verilmesi amacıyla ordu-yu Hümayun Müşiriyeti'ne evrak gönderilmiştir. Ağa'nın elinde talimat olduğu, bir olay olmadığı, gerekli yazışmaların yapılması için orada telgraf tesisi bulunmadığı vurgulanır. Ayrıca her türlü ihtimale karşı hareket edilmesi için talimat verilmesi gerektiğinden; durum ile alakalı Bodrum'a telgrafname gönderilmesi istenmiştir. Kayık ücretinin ödenmesi, durumun da nezarete sorulması bildirilir. Gerek silah gerek kaçak malzeme satanlar hakkında işlem yapmak, sarkıntılık edenleri, eşkıyayı ortadan kaldırmak amacıyla müfrezenin masraflarının bildirilmesi istenmiştir. Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti'ne ve Seraskeri'ye gönderilen cevaba göre Dâhiliye Nezareti'ne haber verilmesi belirtilirken, kayık ücreti ve müfrezenin masrafları için mahalden yeniden ödenek tahsisi gerekmiştir. Masrafların senelik 5700 kuruş akçe tuttuğu tekrarlanır. Dâhiliye Nezareti'ne ve Seraskeri'ye yazılan evrakta Kalimnoz'da Yüzbaşı Osman Ağa kumandasında bulunan askeri müfrezenin ne şekilde hareket etmesi gerektiğinin bildirilmesi istenir. 5700 kuruş tutan masrafların, hazineyi nizamiyeden alınması gerekli olmasına

rağmen; askerin Kalimnoz ve çevre adalardaki ihtiyaçları için ne yolda hareket edilmesi gerekli olacaksa durumun Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti 'ne sorulması istenmiştir. 9 Haziran 1897 (28 Mayıs 1313) tarihli tezkerede Osman Ağa'ya gerekli talimatın verilmesi bildirilmiştir. Durum vilayete de sorulmuş, müfrezenin hareketi için kaleme alınan varakanın gönderilmesi istenmiştir. İşin yüzbaşıya bildirilmesi, vilayetten gelen 26 Ağustos 1897(14 Ağustos 1313)tarihli evraka göre gereğinin yapılması için işin Seraskeri'ye haber verilmiş olduğu belirtilir. (BOA, DH. MKT. 2084 - 53).

Vilayete gönderilen talimatın iptali istenmiş, bunun yüzbaşıya verilmesinin uygun olup olmadığı sorulmuştur. Seraskeri'ye gelen evraka göre Dahiliye Nezareti'ne herhangi bir sıkıntı olup olmadığı sorulmuş; vilayete 17 Ocak 1898 (23 Şaban 1315) tarihli evrak gönderilmiştir.Yapılan yazışmalar uzadıkça uzamış, Seraskerlik ve Dahiliye Nezareti'nin vilayet merkezi ve Kalimnozla beraberce yürüttüğü yazışma trafiğine bir de Şura-yı Devlet eklenmiştir. Yüzbaşıya verilmesi istenen talimat için Şura-yı Devlet'e de danışılması belirtilir. Şura-yı Devlet'e yazılan 8 Şubat 1898 (16 Ramazan 1315) tarihli evrakta Kalimnoz'a askeri müfrezenin hareketi için Yüzbaşı Osman Ağa'ya verilen talimatın Şura-yı Devlet'çe incelenmesi istenmiştir.(BOA, BEO 1078 - 80786).

Yüzbaşı Osman Ağa'ya gerekli emir verilmiş ve Kalimnoz'un sıkıntılı halinin düzeltilmesi istenmiştir. Aslında yüzbaşıya verilecek olan talimattan daha önemli olan buradaki

yerel idarecilerin gerektiğinde düzeni sağlaması adına önlemler alınması ve işe müdahalesinin istenmesidir. Erkan-ı Harbiye Umumiye Dairesi'ne yazılan 27 Temmuz 1898 tarihli evrakta Kalimnoz Adası'nda Yüzbaşı Osman kumandasında bulunan askeri müfrezeyle hareket etmesi için Dâhiliye Nezareti'nden gelen cevaba göre Şura-yı Devlet Mülkiye Dairesinde düzenlenen mazbatanın sonucuna bakılarak bilgi verilmek istendiği belirtilir. Muhafazanın sağlanması, asayişin düzenlenmesi için yeteri kadar asker gönderilmesi istenmiştir. Mahallin kaymakamı lüzum ve ihtiyaç görüldüğünde başka bir taraftan istenmeye mahal kalmaksızın, gerekli askerin mahalle sevk edilmesinin yüzbaşıya bildirildiğini belirtir. Her ne şekilde olursa olsun adaya eşkıya geldiği takdirde, mahallin asayişine müdahale etmek veya kaçakçılığı önlemek gerekiyorsa bu iş için askerin yeterli olmayacağı belirtilmiştir. Yeteri kadar askerin sevki için yüzbaşıya izin verilmesi, durumun vilayete ve nezarete bildirilmesi istenir. Askerin gerekeni yapması, işin Erkan-ı Harbiye Umumiye Dairesi'ne yazılması belirtilir(BCA, **110-9-1-4**; 43 - 157 - 27).27 Temmuz 1898 (8 Rabiulevvel 1316) tarihli belgede Kalimnoz'da bulunan Yüzbaşı Osman Ağa'ya talimat verilmesine gerek görülmemiştir. Seraskeri'ye gelen evraka cevap olarak Dâhiliye Nezareti'ne gelen tezkerede belirtilen mahallerin düzenlenmesi için Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti 'ne emir verildiği farklı uygulamalara gidilmesine gerek olmadığı belirtilmiştir. Gerekli tetkikin yapılması için Şura-yı Devlet'e 9 Şubat 1898 (17 Ramazan 1315) tarihli evrak gönderilmiştir.

Adanın asayişinin sağlanması ve güvenliğin devamlılığı için gerekli olan askerin yollanmasına izin verilmiştir. Bu durum için Kaymakama bir şey sormaya gerek olmadığı ve her türlü önlemin alınabileceği açıklanmıştır. İhtiyaç olursa askerin vaktinde mahalle sevkini gerekli olduğu, bunun için ayrıca talimata gerek olmadığı belirtilir. Seraskeri'ye Yüzbaşı için gerekli izinlerin verilmesi bildirilmiştir. Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti'ne de bilgi verilmesi 20 Temmuz 1898 (1 Rebiül evvel 1316) tarihli havalenin Dahiliye Nezareti'ne yollanması istenmiştir. (BOA, BEO / 1165 – 87356).

Devlet hem borçların ödenmesi hem de üretimde iç döngünün sağlanmasına önem göstermiştir. Bu anlamda Duyunu Umumiye ve tütün işletmeleri önemli bir yer tutmuştur. Reji idaresi olarak karşımıza çıkan tütün işletmeleriyle ilgili XIX. Yüzyılın sonlarına kadar bir düzenlemenin olmaması aynı zamanda devletin artan borç yükü bir kurumsallaşmayı zorunlu kılmıştır. (Dağ- Tanık, 2023,372) .Rejinin yaptığı kaçak tütün ürünlerin satışının kontrol altına alınması amacıyla askeri müfrezenin rejiye eşlik etmesi de adalardaki güvenliğin sağlanması amacıyla düşünülen bir tedbirdir. Bu durum da uygun bulunmadığından güvenliğin süratli bir vapur vasıtasıyla sağlanacağı düşünülmüştür. İzmir kumandanlığından Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti'ne yazılan evrakta Burbosna mevkiinde 23 ve Van mahalline 21 askerin gönderilmiş olduğu bildirilmiştir. Askerin, zabıta kuvvetini sevk edip etmeyeceği ve adada görev yapmasının uygun olup olmadığı sorulmuştur. Rejinin yapacağı

denetim için askerin kullanımı uygun bulunmamıştır. Meclis-i mahsus-u vükelaca gerekli olan karar da müfreze kumandanlığına ve Seraskeri'ye bildirilmiştir. 1 Aralık 1898 (17 Recep 1316) tarihli evrakta Cezayir-i Bahr-i Sefid'e bağlı Kalimnoz'da bulunan askerin reji kolcularına yardımcı olmak üzere destek göndermesinin kanuna aykırı olduğu belirtilir.(BOA, DH. MKT. 2142 - 24).

Adalarda güvenliğin sağlanması ancak polis komiserleri ve zabtiye zabitlerinin asker gönderilmesiyle temin edileceğinden, biran evvel harekete geçilmesi istenir. 25 Eylül 1899 (19 Cemazielevvel 1317) tarihli evrakta Yunanlıların muzır maksatlarına karşı tedbir olarak, Sakız'da süratli bir vapur dolaşması ile denizden de muhafazanın sağlanması düşünülür. Donanımlı bir maiyet Vapuru var ise de 50 ve 60 senelik olan bu vapurların saatte ancak 2-3 milden⁴ daha az bir mesafede gidebildiği; daha sonra ise kullanılamadığı, yine bunların her zaman kullanılmasının da mümkün olmadığı belirtilir. Bir ay içinde en az 3-4 defa adayı dolaşarak kontrol edecek, saatte 14-15 mil hız yapacak, en az iki veya hiç olmazsa bir vapurun Sakız'a gelmesi istenmiştir. Bahriye Nezareti'ne verilen bilgide Sakız Sancağı'na bağlı Kalimnoz ,Leryoz ,Kaşot ve İpsara kazalarında jandarma, zaptiye polisi komiserleri bulundurulması gerekli bulunmuştur . Adalarda Rodos Sancağı'na tabi Sömbeki, Kaşot kazasında, Herkid Nahiyelerinde mahalli hükümetin güvenli

⁴ Deniz mili (sembölü M, NM veya nmi) bir boylamın bir dakikalık yay parçasına karşılık gelen uzunluk birimi. 1852 metreye karşılık gelir.

bulduğu yedi komiserle birlikte zaptiye'nin gönderilmesi istenmiştir. Seraskeri ve Zaptiye Nezareti tarafından Ordu-yu Hümayu'na yollanan evrakta Midilli'de olduğu gibi Sakız karyelerinin sahilinde de 20 -30 nefer asker bulunması; Sakız'da bulunan binbaşıya da bu şekilde emir verilmesi bildirilmiştir. Güvenliğin sağlanması için Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti 'ne 30 Ağustos 1899 (18 Ağustos 1315) tarihli evrak yollanmıştır. (BOA, DH. MKT. 2250 - 96).

Kalimnoz'da 1901 yılında kaçak eşya aramalarının sürdürüldüğünü görüyoruz. Dâhiliye Nezareti'ne Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti tarafından 4 Şubat 1901 (22 Kanuni Sani 1316) tarihli yazılan evrakta Kalimnoz'da yapılan aramalarda kaçak eşyanın bulunamadığı belirtilir. (BOA, DH. ŞFR 255 - 61).Bu kaçakçılık faaliyetleri ile alakalı bulabildiğimiz son evraktır. Kalimnoz Adası'nda 1894 Eylülünde başlayan huzursuzluk ağustos 1899 yılına kadar devam etmiştir. Yerel idarecilere herhangi bir sıkıntı çıkması durumunda olaya müdahale yetkisi verilirken, bu şekilde olaylara hemen müdahale edilmesi düşünülmüştür.

ADANIN İDARESİ

Devlet, adaya atanan idarecilerin halkla iyi ilişki kurmasına dikkat edilmiştir. Burada değinilmesi gereken önemli nokta, atanan kaymakamların hepsinden halkın şikâyetçi olduğu gerçeğidir. Bu da bize şunu açıklamaktadır. Adada Osmanlı yönetimine bir tepki vardır. İdarecilerin adada düzeni sağlamasına dikkat eden hükümet, idarecilerin burada sağlam

durmasını istemiştir. Osmanlı Devleti'nin idarecilerinin her ne kadar bölgede hâkim yapıda olmaları sağlansa da, Osmanlı idaresine karşı buradaki halkın tavrının olumsuz olduğunu görürüz. Osmanlı Hükümeti kaçakçılık faaliyetlerini önlemek için çeşitli uygulamalarla bölgede düzen sağlamaya çalışırken, 8 Mayıs 1886 (4 Şaban 1303) tarihli evrakta ve Dahiliye Nezareti'nin Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayet vekiline yazdığı 19 Şubat 1888 (7 Şubat 1303) tarihli evrakta da Kalimnoz'da asayişin ve diğer işleri düzenleme yetkisinin sadece kaymakamlık makamıyla değil, kaymakamın ahalinin mizacına uyum sağlayacak ölçüde davranmasıyla sağlanacağını bildirildiğini görüyoruz. Bu konuyla ilgili olarak daha önceki evrakın incelenmesi için Cezayir-i Bahr-i Sefid Valisinin telgrafi gönderilir. (BOA, DH. ŞFR. 142 - 71).

Adadaki idareciler hakkında yapılan ilk şikâyet Abdullah Bey hakkındadır. Vilayete yazılan 4 Ekim 1893 (23 Rebiülevvel 1311) tarihli evrakta halka eziyet ettiği, uygunsuz işlemler yaptığı, çeşitli haksızlıklara karıştığı ve para işlerinde uygunsuz durumlara karıştığı belirtilerek kaymakam şikayet edilmiştir. Bu yüzden Kalimnoz Kaymakamı Abdullah Bey hakkında gerekli tahkikatın yapılması istenmiştir. (BOA, DH. MKT. 145 – 13).

İki yıl sonra idareciler hakkında tekrar şikâyetler gündeme gelmiştir. Sadrazam tarafından 9 Ekim 1895 (19 Rebiülahir 1313) tarihinde yazılan evrakta Kalimnoz Kaymakamı Hilmi Bey'in kötü davranışları ve yaptıklarından şikâyetçi olunduğu, bu sebeple idareci hakkında inceleme yapılması için durum Cezayir-

i Bahr-i Sefid Vilayeti 'ne bildirilir. Şahsın devlet memuriyetiyle yakışmayacak hal ve hareketlerde bulunduğu, bazı zabıt ve asker tarafından da bildirilmiştir. Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti'ne gönderilen telgrafnamede memur kanununca ne yapmak gerekiyorsa Sakız Mutasarrıfının bizzat Kalimnoz'a giderek kaymakamın durumunu incelemesi istenmiştir. Mutasarrıf gidemeyecek durumda ise bu işi yapacak memurun tahkikat yapması sonucunu mutasarrıfa göndermesi bildirilmiştir. Vilayetten alınacak olan cevaba göre hareket edilmesi, hükümet idaresine veya kanuna aykırı hareket edenlerin bulunduğu tespit edilirse görevden alınması, değiştirilmesi veya gerekli incelemelerin yapılması istenmiştir. Görevden alınan şahısların yerlerine uygun olanların getirilmesi amacıyla durum vilayete yazılmıştır (BOA, Y..A...HUS. / 336 – 29).

a. Kaymakam Pertev Bey

Pertev Bey iki yıla yakın bir süre bölgede kaymakamlık yapmıştır. Bu sürede adada oluşan sıkıntılar nedeniyle adından olumsuz bir şekilde bahsedilen diğer bir idareci olmuştur. 3 Ekim 1896 tarihli evrakta Kalimnoz Adası Kaymakamı Pertev Efendi'nin kötü davranışları bildirilir. (BOA, HR. İD.2131 - 5).Halk, kaymakamın değiştirilmesini beklerken tam tersine kaymakamın yaptığı işlerle etkisini artırdığından şikâyetçidir. Kaymakamın memleketin parasını gasp ettiği belirtilmiştir. Ahalinin güvenliği kalmamıştır. Kaymakam, devlet görevlilerinin üstlerini izinsiz aratmıştır. Bir ay önce mabeyn-i hümayuna da bildirilerek yapılması planlanan toplantı için, kaymakam

refakatindeki ada ihtiyar meclisinin hazır bulunduğu grupta sıkıntı yaşanmıştır. Sisam Adası'ndan gelen ihtiyar meclisinin başkanı Menoli Helepila'nın vapura gitmek üzere sandala binerken tevkif edildiği , üzerlerindeki telgrafnamelerin alındığı bildirilir . Yine metropolit Sakilaryo Nevru'ya yolda tesadüf edilmiş, kaymakam şahsa tütün aramaları için eşlik etmesini teklif etmişse de; Metropolit Kavasi de orada olduğu halde, bu şahıs “*Ben bu işe müdahale edemem !*” şeklinde belirtmesine rağmen; bu iki görevli sebepsiz yere hapis ettirilmiştir. Dülger Yorgi kaymakamın dolabını hızlı yaptığı gerekçesiyle hapis edilmiştir. Kaymakam tarafından Müşirandan Mencal Olbiyiş ve Lifor İlyadi sebepsiz yere yakalanarak hapis edilirken; Meblinyadi Zerod ve Niktiya Kuruya adlı şahıslar kanun dışı yolla hapis edilmiş, şahıslardan gayri meşru yolla para alınmıştır. Kalimnozlu 14 kaptan hapse atılmış şahıslardan para da alınmıştır. Hekim Salebla Eblayadi ile Merno Katdir adlı şahıslar kanuna aykırı tevkif ve hapis edilmiş; meclisi idare azasından Saklarya Rebyandi 'nin de içinde olduğu Leyfar Ebliyadi adlı diğer bir şahısta kaymakam tarafından sebepsiz hapis edilmiştir. Adada Osmanlı hukukunu hiçe sayılmıştır. Hristiyanların 400 senedir vermekte olduğu maktu vergilerle bağlı oldukları düzende mühimmat ve silah yolsuzluğu için askere ihtiyaç olunduğu gerekçesi öne sürülerek ihlaller yapılmıştır. Bazı şahısların bir aydır hapiste tutulduğu belirtilmiştir. Adada düzeni sağlamak adına gelen Yüzbaşının dahi kaymakama tabi olarak hareket ettiği belirtilmiştir. Adanın Osmanlı Devleti'ne olan bağlılığı açıktır.

Kaymakam yüzbaşısı da bu yolla görevlendirmekte, asker neferini ve reji kolcularını tütün incelemesinde kullanmaktadır. İhtiyar meclisinin bilgisi olmadan bazı geceler bazı hanelerin kapı ve pencereleri kırılarak arama yapılmakta, halk huzursuz edilmektedir ve bu iş için reji kolcuları kullanılmaktadır. Adalardan Telnuz'da silah ve harp mühimmatı olduğu iddia edilerek, aramalar yapılmaktadır; bölük yüzbaşısı Osman Ağa'nın da bu işe alet edilmektedir. Asker neferi ve reji kolcuları, reji vapurlarıyla adalara sevk edilmektedir. Tarımla geçimi temin eden fakir hanelerin evine arama yapmak için gelindiği esnada, hane sahiplerinin kapılarını açmış olmasına rağmen kasıtlı bir şekilde kapı ve pencerelerini kırıldığı bildirilir. Kaçakçılık faaliyetleri için yapılan aramalar sırasında, hanelerdeki şahıslar tek tek aranmış, hane içlerinde silah veya kaçak eşya bulunmamasına rağmen, şahısların bazı eşya ve paraları gasp edilmiştir. Bu hane aramaları sırasında, hanesi aranan Yani Paulu parasını iade edilmesini isteyince, kendisine kötü davranılmıştır. Kaymakam, adadaki fukaralardan üç kişiyi yanına alarak vapura bindirmiş, Reperya(?) Adası'nda da aynı işlemleri uygulamaya devam etmiştir. Burada yapılan aramalar esnasında diğer bir fukara çiftçi de Kalimnoz Adası'na getirilmiştir. Silah ve mühimmat kaçakçılığı için yapılan aramalarda iş çıkırından

çıkması, olay eşya ve nakit para gaspına dönüşerek aramalar esnasındaki bazı şahıslar da bu şekilde hapsedilmiştir⁵.

Devletin kaymakam hakkındaki iddiaları dinlemesine rağmen; kaymakamı görevden almaya teşebbüs edemediği zira adadaki düzenin bozulmasından kaygılandığını görüyoruz. Kalimnoz kaymakamı'nın durumu Dâhiliye Nezareti'ne gelen şifreli telgrafta belirtilir. Ahali ile uyuşmazlığı ortada olan bu sebeple becayışı(Yer değiştirme) istenen Kalimnoz Kaymakamı Pertev Bey 'in durumunda bir fenalık olmadığı, görevinden

⁵ Ser Kâtibi Şehriyari tarafından yazılan 27 Haziran 1898 (15 Haziran 1314) tarihli evrakta kaymakam için ileri sürülen isnatlar farklı olmamakla beraber yinelenmiştir:

“ Meskene tecavüz şunun bunun malını, eşyasını yağma etmek gibi iddialarla Kalimnoz Kaymakamı Pertev Bey hakkında azl veya görev yeri değişimi (tebdil) için ahali namına mahalden çekilen telgraftan incelenmesi istenmiştir. Bu amaçla mahalden çekilen Fransızca telgrafta Babiali tarafından tahkikat yapılması yinelenir. 10 Kasım 1898 (25 Cemaziyelahir 1316) tarihli evrakta Kalimnoz'da muhtar, ihtiyar heyeti ve ahalice yapılan gizli toplantıların Rum ahaliyi tahrike yönelik olması sebebiyle bir tedbir almak maksadıyla Kaymakamın azliyle Pertev Efendi adaya tayin olunmuştu. Henüz bir sene olduğu bu müddet zarfında belde ahalisine daha yakın davranması şöyle dursun; tam tersine kaymakamın gittikçe şiddetini arttırarak haline devam etmekte olduğu belirtilir. Adanın güvenliği için bir ay önce mabeyn-i hümayuna bir telgraf çekilmiş, ada ihtiyar meclisinin Sisam Adası'na uğraması kararı alınmıştır. İhtiyar meclisi muhızı Nikol Halpila vapura gitmek için sandala bineceği sırada kaymakamca tutuklatılmıştır. Bu şahıslar bir iki gün habis edilmiştir. Bu şahısların telgrafname taşıdıkları ileri sürülerek üzerleri aranmıştır. (BOA, DH. MKT. 2131 - 97).Bu işlemler sırasında Metropolithane Reisi Saliloryo 'ya tesadüf edilmiş; kaymakamca şahsa tütün incelemesi yapması için eşlik etmesi teklif edilmiştir. Orada Metropolidhane Kasadorası olduğu halde, bu şahıs ben böyle bir işe müdahale edemeyeceğim demesine rağmen; kaymakamın iki lideri de yakalatarak hapse attırdığı belirtilir. Kaymakamca Dülger Yorgi siparişi bir dolabı yaptığı için hapis edilmiştir. Sefrandan Mencal Evlibini ve Leyfar Ebliyadi kaymakam tarafından sebepsiz hapis edilmiştir. Meblinyadi Zerod ve Nikinya Karubi adlı şahısların idareye muhalefet ettikleri için hapis edildikleri ve daha sonra kendilerinden gayri meşru bir hayli para talep edildiği de belirtilen diğer hususlardır (BOA, İ..HUS. 50 – 23).

alındığı takdirde halkın şımaracağı belirtilir. Kaymakamın becayişi yapılacaksa İzmir veya Hüdavendigar gibi birinci sınıf kaymakamlıklardan birine gönderilmesi veya boş yer olmadığı takdirde görevinin başında kalması belirtilir. Biran evvel becayişinin yapılması için durum 8 Şubat 1897 (27 Kanuni Sani 1312) tarihli telgrafnameyle bildirilmiştir. (BOA, DH.TMIK.S.. 7 - 3). Vilayetin valisi tarafından yazılan evrakta Kaymakama sahip çıkılması istenmiştir. Kaymakamın şiddete meyyal mizacının bulunduğu, halinin kabul edilmez vaziyette olduğu fakat azledilmesinin ise ahalinin daha da şımarmasına neden olacağından durumu daha kötü hale geleceği vurgulanır. Bu gibi şikâyetlerin önünün alınmadığı takdirde sıkıntın artacağı bildirilir. Dâhiliye Nezareti'ne gelen evrak üzerine şahsın sınıfına uygun Ayestefanos Kaymakamlığı veya Hüdavendigar dâhilindeki bir kaymakamlığa gönderilmesiyle memuriyetinin nakli istenmiştir. Şahıs hakkında yapılacak olan tahkikatın iki haftaya kadar sonuçlanacağı, bu sırada herhangi bir sıkıntı oluşmaması için ahalinin huzursuzluk çıkarmaya meyyal hareketlerinin önünün alınması belirtilir. Pertev Bey'in adı geçen kaymakamlıklardan birine hemen tayin edilmesi, bir iki gün içinde işin telgrafla bildirilmesi tekrarlanır. 21 Şubat 1897 (19 Ramazan 1314) tarihli evrakta Sakız Sancağı'na bağlı Kalimnoz kazası kaymakamı Pertev Bey'in başka bir yere tayinine dair Cezayir-i Bahr-i Sefid Valiliği'nin evrakı yollar. (BOA, Y..MTV. / 151 – 97). Mülkiye Tekaidi Nezareti'ne Kalimnoz eski Kaymakam Pertev Bey'e mazuliyet maaşı olan 1125 kuruş ile

beraber, kararname-yi mahsusta yer alan 562 kuruşun bağlanması yazılmıştır. Kaymakamın usulen bir kaymakamlığa verilmesinin gerekli olduğu belirtilmiş, işin nezarete gönderilmesi bildirilmiştir. Şura-yı Devlet kararının ise şahsın emekli edilmesi yolunda olduğu belirtilmiştir. Mülkiye Sandığı Nezareti'ne ve Dâhiliye ve Ticaret ve Nafia Nezareti'ne evrak gönderildiği bildirilirken; Mülkiye tekaidinin gereğini yapması istenmiştir. (BOA, BEO, 1036 - 77626).

Pertev Bey hakkında oluşan sıkıntı devam ederken halk arasında tahrikler meydana gelmiştir. Dâhiliye Nezareti ve Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti 'ne yazılan şifreli 21 Şubat 1897 (9 Şubat 1312) tarihli telgrafta cevap olarak, valinin kaleme aldığı evrakta Sakız Mutasarrıflığı'ndan yapılan bilgilendirmede Hristiyanların İslamları kesecekleri gibi söylentilerle kilisede bazı dedikodular olduğu ve Davud Efendi tarafından yapılan konuşma üzerine ortaya çıkan tahrikle ahalinin izole edildiği bildirilmiştir. Rumlardan birisinin bir zabıt ve neferine hitaben bizleri kesecek misiniz ? diye sormuş olduğu belirtilir⁶. Daha sonra şahıs inceleme için alıkonulduğunda böyle bir şey söylemedim diyerek durumu inkâr etmiştir. Kalimnoz Kaymakamı Pertev Bey'in görevine devam etmesinin siyasi bakımdan mahzurlu olduğu bildirilerek, görev yerinin merkez

⁶ İstanköy Adasında Rum nüfus çoğunlukta olduğundan Müslüman Türkler bu durumdan sıkıntı yaşamıştır. Kalimnoz Adasında 1896 yılında meydana gelen olaylarda Hristiyan Rumların yaşadıkları hadiseler, bazı taraflarıyla İstanköy Adasındaki Müslüman Türklerin yaşadıklarına benzemektedir. Işık, 2024,1342 – 1356.

vilayete aldırılıp yerine münasip bir vekil tayin edilmesi bildirilmiştir. (BOA, DH.TMIK.S.. 7 - 26).Pertev Bey'in başka bir yere nakledilmesiyle ,ahalinin daha da şımaracağı ,şahsın görev yeri nereye uygunsa oraya yollanması istenmiştir. Bir veya iki gün içinde Kaymakamın Hüdavendigar'a tayin edileceği bildirilirken, tayinin ardından durumunun telgrafla bildirilmesi istenmiştir.Vilayetin valisi Abidin Bey'in Rodos'tan yazdığı şifreli 22 Mart 1897 (18 Şevval 1314) tarihli telgrafnamede Kalimnoz Kaymakamı Pertev Bey'in ahaliyle arası açık olduğundan,kaymakamın hangisi eşdeğerse becayişle başka bir kaymakamlığa tayinini tekrarlar. Sınıfına uygun bir kaymakamlık bulunmadığı, halbuki kaymakamın devlete verdiği değerli hizmetler ortada olduğundan sınıfına uygun I. Sınıf kaymakamlığa atanabileceği belirtilir(BOA, Y..PRK.BŞK. ,50 - 93) .

Pertev Bey hakkında yapılması gerekli olan incelemelerin Eylül 1897 'de başladığını görürüz. Nazırı Umuru Dâhiliye'nin Sadarete yazdığı 15 Eylül 1897 (17 Rebiülahir 1315) tarihli evrakta Kalimnoz Kaymakamı Pertev Bey hakkında inceleme yapılması amacıyla gönderilecek memur heyetine harcırahın verilmesi istenmiştir. Belediye meclisi azasından Sadık Efendi'nin meclis-i idare-yi vilayet kararıyla bu iş için memur edilmiş olduğu bildirilmiş; şahsın ücretinin Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti'nce verilmesi istenmiştir. Harcamalar için 1312 senesi harcırah tertibinde ücret olmadığı, 2250 kuruş yevmiyenin mürettebat-ı gayr-i muktez tasarrufundan kapatılması

bildirilmiştir. Vilayetten alınan 26 Ağustos 1897 (14 Ağustos 1313) tarihli telgrafta meblağın ödenmesi mümkün olmadığından muhasebeden Memureyn-i Eyyam Haliyesi Maaşatı Tasarrufu'ndan alınmasına izin verilmesi istenmiştir.(BOA, BEO / 1010 – 75694). On gün sonra yazılan evrakta Kalimnoz Kaymakamı Pertev Bey'e mazuliyet maaşı tahsisi için Dâhiliye Nezareti'ne yazılan arzuhal evrakına dayanılarak yapılan cetvelin de heyet tarafından incelenmesi istenmiştir. Yirmi yıla yakın devlet kademesinde görev yapan şahıs için Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti'ne yapılan bildirimde, memuriyetinin başka yere nakil edileceği belirtilir. Nezarette şu an I. sınıfta açık memuriyet makamının olmadığı, buna karşın memuriyetinin burada devam ettirilmesinin de uygun olmadığı yazılmıştır.Memuriyet-i mülkiye komisyonunda yapılan görüşmelerde kaymakamın güvenilir bir şahıs ve çalışkan bir memur olduğunun altı çizilmiş , devletten azlinin memuriyetinin kısıtlanmasına etki edeceği, açıkta bırakılmasının da uygun bir durum olmayacağı düşünülmüştür . Naksos(Naxos) Adası'nda ortaya çıkan durum için oluşan olumsuz yankılar devam ettiğinden, kaymakamın Aydın ve Hüdavendigar Vilayeti'nde açılacak I. Sınıf bir kaymakamlığa tayin edilmek üzere görevden alındığı belirtilmiştir. Kaymakamın tercüme-yi hal varakası mecellesinde gösterilmiş olduğundan *Memureyn-i Mülkiye Kararnamesinin 8. Maddesi* gereğince, memur maaşı olan 652 kuruşun rebiülahir ayından itibaren bağlanması; adı geçen kararnamenin 6. Maddesi hükmüne uygun olarak işlemlerin

yapılması bildirilir. Şahsa belirtilen tarihten itibaren Mâzûliyet tertibinden verilmek üzere Mâzûliyet maaşı bağlanmıştır.(BOA, ŞD. 1107 - 41).Bu tarihten itibaren kaymakam vekilinin adada görev yaptığını görürüz. 1898 yılı eylül ayının başında devlet kadrolarında da Pertev Bey’e yeni görev yeri bulmak için çalışılmıştır.

Kaymakam vekilinin görev yaptığı sırada oluşan karışıklıklardan fırsat bu fırsat, adanın Girit’e bağlanması meselenin ortalıkta dönmesi tesadüf değildir Kaymakam Pertev Bey hakkındaki iddialar soruşturulmuş, vilayet valisinin de halktan gelen şikayetleri doğrulamamasına rağmen, kaymakamın başka bir yere naklini istemesiyle Pertev Bey ‘e mâzûliyet maaşı bağlanarak bölgeden uzaklaştırıldığı görülmüştür.

b-Kaymakam Ali Nesip Bey

Pertev Bey’den sonra Ali Nesip Bey adanın kaymakamı olmuştur. Dâhiliye Nezareti’ne Sakız Mutasarrıfı’nca yazılan evrakta İngiltere Sefaretinden teşebbüs olunmak üzere Kalimnozlu Menol Limdi ve damadı İngiltere tebaası Tevlikim namındaki şahısların başkentte oturan Kalimnozlu Tavlarpo ve Kalimnozlu Talyakçı isminde iki kişi ile yazışmakta oldukları haberi verilmiştir. İstanbul’da bulunan şahıslar için takip süreci başlatılırken Kalimnoz’a gelen mektupların incelenerek okunmasıyla, bazı hanelerin araması yapılır. Bu olaylar sürerken Kalimnoz kaymakamının diğer bir kazaya memuriyetlerinin nakli meselesi ortaya çıkar. Adaya iktidarı kuvvetli, çalışkan bir zatın

gelmesi için Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti'nden alınan 4 Mayıs 1899 (22 Nisan 1315) tarihli evrak gönderilmiştir. Şimdilik şehirli hanelerin aranmasından vazgeçilmesi vilayete bildirilmiştir. Telgraf ve Posta Nezareti'ne yazılan telgrafta meydana gelen bu olaylar nedeniyle işin takibi vurgulanır. (BOA, BEO, 1304 - 97752). Vilayet valisi Abidin'in yazdığı şifreli 4 Mayıs 1899 (22 Nisan 1315) tarihli telgrafta ise Sakız Mutasarrıflığından durumla alakalı olarak telgraf alındığı bildirilir. İstanbul'da bulunan bazı şahısların hanelerinde aramalar gerçekleştirilmiş, bazı mektuplara Zaptiye Nezareti'nce el konularak inceleme yapılmıştır.

Vilayet valisinin meydana gelen olaylar hakkındaki görüşü ortadadır. Kalimnoz kaymakamı Ali Nesip Efendi ada için uygun biri değildir. Vali, Kalimnoz'da bulunan bazı şehirli hanelerin aranması için Sakız mutasarrıfına haber vermiştir. Valiye göre Kalimnoz kaymakamı Ali Nesip Efendi eski ve güvenilir bir memur ise de; iktidarı Kalimnoz gibi bir mahalle uygun değildir. Kaymakam için neresi uygun ise oraya tayin edilmesi, buna karşın, Kalimnoz'a ise iktidarı kuvvetli,işinde deneyimli bir kaymakam gönderilmesi istenmiştir(BOA, BEO, 1311 - 98314 -4).

Pertev Bey hakkında daha önce yapılan suçlamalarla bu kez Ali Nesip Bey'in karşı karşıya kaldığını görüyoruz. Bu sırada araya adanın mutasarrıflık yapılması tartışması girerken, görev yapan Ali Nesip Bey yerine de başka kaymakam adaylarının aranmasına başlanmıştır. Sadarate yazılan evrakta Kalimnoz

Kazası Kaymakamı Ali Nesip Bey'in iktidarsızlığından dolayı değiştirilmesi gerektiği bildirilmiş ve kazanın önemli bir mevki olmasından dolayı 3. Sınıf mutasarrıflığa döndürülmesi için Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti 'ne evrak yollanmıştır. 22 Mayıs 1899 (10 Mayıs 1315) tarihli evrakta kazanın mutasarrıflığa döndürülmesinin şu aralık uygun olmadığı belirtilir ve kaymakamın azlini gerektirecek bir durum olmadığından, görevine devam etmesi bildirilmiştir. Kaymakamın görevine devam etmesi vilayete de iletilirken, I. Sınıfta bulunan Kalimnoz kazası kaymakamlığına adı geçen sınıftan seçilen Mülkiye-yi Şahane mezunu Rodos Kaymakamı sabıkı Mustafa Efendi'nin tayin edilmesi için tercüme-yi hal varakası gönderilmiştir(BOA, DH. MKT. / 2220 – 68).

13 Haziran 1899 (3 Safer 1317) tarihli evrakta kaymakamın azliyle; yerine Mustafa Efendi'nin tayin edildiği ve yine Kalimnoz kazasının mutasarrıflığa dönüştürülmesinin uygun bulunmadığı yazılmıştır. (BOA, DH. MKT. 2210 - 47).On iki gün sonra Memureyn-i Mülkiye Komisyonu'ndan Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti'ne yazılan evrakta yeni kaymakamın tercüme-yi halinin gayet iyi olduğu ve yirmi seneden beri devamlı olarak bu işte uzman olarak çalıştığı; yine bu vilayette görev yaptığı altı sene içinde Kaşot kaza kaymakamı olarak bulunduğu sırada hakkında herhangi bir şikâyet gelmediği bildirilmiştir. Kalimnoz Kazası Kaymakamı Ali Nesip Bey'in azlini gerektirecek bir durum olmadığından görevine devam etmesinin uygun bulunduğu belirtilir. (BOA, DH. MKT. / 2220 – 68).

c-Kaymakam Mahir Bey

1899 Mayıs ayında vilayet valisinin kaymakam Ali Nesip Bey'in ada için uygun bir idareci olmadığına yönelik açıklamasıyla ada için kaymakam arayışı başlamıştır. Fakat bu seferde yeni gelen Mahir Bey'in hal ve tavırlarından şikayetçi olunduğunu görüyoruz. Dahiliye Nazırı , 14 Şubat 1900 (13 Şevval 1317) tarihli evrakında mülkiye mezunu Kalimnoz Kaymakamı Ali Nesib Efendi'nin İskenderun Kaymakamı Mehmed Mahir Bey ile becayişini istediğini görüyoruz. İki şahsın da maaşları eşit olduğundan Kalimnoz'un da önemli mevki olduğu göz önüne alınarak bu durum gerçekleştirilmiştir.(BOA, İ..DH,1372,56). Dâhiliye Nezareti'ne yazılan 12 Mart 1900 (10 Zilkade 1317) tarihli evrakta Kalimnoz Kaymakamı Ali Nesib Efendi ile İskenderun Kaymakamı Mehmed Mahir Bey'in becayişi için memureyni mülkiye komisyonu kararıyla gereğinin yapılması istenmiştir. (BOA, BEO,1454,109006). Vilayete yazılan 25 Nisan 1900 (24 Zilhicce 1317) tarihli evrakta İskenderun ve Kalimnoz kazaları kaymakamlıklarının becayişiyle tayin edilen Ali Nesib Efendi ile Mehmed Mahir Bey'e maaş tahsisi sağlanır. Memurlara iş başı yapmalarının ardından aylık 2202 kuruş maaş bağlanmıştır. Maaşlardan % 60 oranında verilecek 1737 kuruş harcırahın ödemesi; bu paranın % 5 nin Babıali'den sağlanan kolaylıkla hemen gönderimin sağlanması, ödemenin mahal muvazenesi dahili harcırah tertibinden verilmesi muhasebeye yazılarak bildirilmiştir.(BOA, DH. MKT,2336,29).

Sürekli değişiklik yapılan kaymakamlık makamında devletin bir türlü dikiş tutturamadığı gerçeğiyle karşı karşıya kalırız.Dahiliye Nezareti'ne yazılan 6 Temmuz 1900 (23 Haziran 1316) tarihli şifreli telgrafta Kalimnoz Kaymakamı Mahir Bey'in ahali ve mahalli memurlarla anlaşmazlık içinde olduğuna ve üniformalı bir şekilde kilisede nutuk verdiğine dair ifadeler bildirilir.Daha işe yeni başlayan kaymakamın memuriyetinin huzursuzluklara yol açtığı belirtilir. (BOA, DH. ŞFR. 251 - 18).3 Eylül 1900 (21 Ağustos 1316) tarihli evrakta Kalimnoz Kaymakamı Mahir Bey'in Mülkiye mektebi mezunu olup mülkiye memurluğunda bulunmuş kıymetli biri olduğuna belirtilmiş, görevinde yeni olduğundan halka ve zabıta memurlarına iyi davranması istenmiştir. Bunun yanında adadaki zabıta memurlarının düşmanca davranışlarının da açıklanmaya ihtiyacı olduğuna, bu durum hakkında inceleme yapılması belirtilir. (BOA, DH. MKT. 2397 - 63).

Kaymakamın vekili Kalimnoz ahalisinin İstanbul'dan bazı kişilerle temas içinde olduklarını tespit etmiştir. Kalimnoz'un Rodos' a bağlanması istenmesi de ilginçtir. Kaymakamın iyi niyeti de ortada olduğundan sınıfına eşdeğer I. Sınıf muadil bir kaymakamlığa tayini buraya da adanın düzenini sağlayacak birinin hemen yollanması istenmiştir. Dâhiliye Nezareti'ne yazılan Sakız Mutasarrıflığı'nın şifreli evrakı Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti valisi Abidin tarafından gönderilmiş, Bahriye Nezareti'ne bildirilmiştir. 27 Aralık 1900 (14 Kanuni Evvel 1316) tarihli evrakta seri bir vapurun Sakız

Sancağı'nda devamlı bir şekilde dolaştırılması istenmiş, Kalimnoz Kazasının Sakız'dan ayrılarak Rodos'a bağlanmasının uygun olmadığı belirtilmiştir. Vapurun durumu da Bahriye Nezareti'ne yazılmıştır. Kaza kaymakamı Mahir Bey'in sınıfına muadil bir yere tayini ve Sakız'ın müdafaası için gerekli tedbirlerin alınması vurgulanır. (BOA, DH. ŞFR. 256 - 38).

Ahalinin, kaymakamın idaresinden memnun olduğu yönünde yapılan açıklama çok manidardır. Kaymakamın kaçakçılığa izin veren halinden kaynaklanan memnuniyet devletçe hoş karşılanmamıştır. Bahriye Nezareti'ne sahil şeridinde dolaşan gemilerin ulaşım için belli ölçülere göre düzenlemesinin gerekli olduğu belirtilmiş, Kalimnoz Kaymakamı Mahir Bey'in kötü idaresi sebebiyle değiştirilmesi talebi için mutasarrıflıktan bildirim yapılmıştır. Kaymakamın memuriyetinin başka bir mahalle nakli için 28 Şubat 1901 (15 Şubat 1316) tarihli telgrafname gönderilir. Kalimnoz ahalisi namına birkaç kişiyle beraber gönderilen arzıhalde ise Mahir Bey'in kötü memuriyeti nedeniyle değiştirilmesi veya sınıfına uygun başka bir göreve nakli istenmiştir (BOA, DH. MKT. / 2462 – 16).

Mart ayında kaymakam hakkındaki bilgilerde netlik oluşur. Cezayir-i Bahr-i Sefid Valisi Abidin, Sakız Mutasarrıflığından aldığı bilgiye dayanarak haberleri 2 Mart 1901 (17 Şubat 1316) tarihli şifreli evrakta göndermiştir. Burada denizden yapılan ulaşımın hızlı şekilde temini gerektiğinden, Kalimnoz Adasıyla sürekli haberleşmenin gerekliliği

belirtilmiştir. Kalimnoz Kaymakamı Mahir Bey'in adadaki **“Diyoverbondya”** adıyla bilinen ada heyetiyle iş birliği içinde olduğu bildirilir. Bu şekilde adadan silah kaçakçılığı yapılmaktadır. (BOA, Y..MTV. 212 - 26). Vilayetin valisinin Dâhiliye Nezareti'ne yazdığı 21 Mart 1901 (8 Mart 1317) tarihli diğer bir evrakta ise Girit Komitesi'nin Kalimnoz ve civar adalara çok fazla gara tüfeği nakil edildiği haberini verdiği belirtilmiş, bu duruma son verilmesi istenmiştir. Ada idaresinin tamamıyla çığırından çıktığı belirtilir. Yine oluşan durum hakkında Sakız Mutasarrıfının da haberi olduğu eklenmiştir. Kalimnoz'a 100 nefer askerin gönderilmesi istenmiştir. Bu konuda yetersiz ve lakayt davranan Kalimnoz Kaymakamı Mahir Bey'in değiştirilmesi tekrarlanır. (BOA, DH. ŞFR.257-73).

Bir hafta sonra Sakız Mutasarrıflığı'nın tahrirâtı ve 25 Mart 1901 (12 Mart 1317) tarihli telgrafları gönderilmiş; Kalimnoz Kaymakamı Mahir Bey'in oradan alınması talebi için evrak yollanmıştır. Kalimnozla Sakız idaresi arasında telgraf olmadığı için iletişimin zor olduğu bu nedenle mahallin kaymakamının olaylar hakkında vaktinde bilgi vermediği; adada bir türlü suların durulmadığı vurgulanır. Kaymakamın biran evvel oradan alınması yinelenir. (BOA, Y..MTV. 213 – 189-4). Kaymakamın görevine devam etmesiyle şikâyetlerin bitmeyeceği hatırlatılır. Kaymakamın katı tutumuna karşı memurlardan olumlu bir netice alınamayacağı da özellikle vurgulanmıştır. Kaymakamdan gerekli açıklamaların alınmasıyla gerekli işlemlerin yapılması istenmiştir.(BOA, Y..MTV. 213 – 189-

5).Dâhiliye Nezareti'ne ve vilayetin Valisi Abidin'e üç gün sonra gönderilen evrakta Sakız Mutasarrıfının görüşünün alınarak, kaymakamın sınıfına uygun bir yere atanması veya becayişi tekrarlanır. Kalimnoz Kaymakamı Mahir Bey'in görevden alınması hakkında gelen talebin, kaymakamın bu konudaki görüşleri alındıktan sonra değerlendirilmesinin uygun olacağı belirtilmiştir. Kalimnoz'a işi tetkik etmek amacıyla bir memurun yollanması istenmiştir.(BOA, DH. ŞFR,257-114).

Kalimnoz'da düzenin sağlanması Kalimnoz Kaymakamı Mahir Bey'in oradan alınmasının ön koşulu olmuştur. Sakız Mutasarrıfı 3 Nisan 1901(21 Mart 1317) tarihli tahriratında valinin yaptığı şikâyetleri incelemek için incelemek Kalimnoz'a ulaşmıştır. İnceleme sonucunda müdafaa dilekçesi(istidası) yazılmıştır. Kalimnoz kaymakamı ve bu sene görev yapan ihtiyar heyeti ve muhtarlar valiyi şikayette bulunmuşlar, birlikte hareket etmişlerdir.Özellikle sıkıntı bu sene görev yapan muhtarlar ve ihtiyar heyeti üyelerinin , yeni yapılan seçimin ardından eski heyeti hesap vermeye çağırmasından kaynaklanmıştır. Bu konudaki görüş ayrılıkları ile valinin bazı icraatlarına muhtarlar ve ihtiyar heyeti üyeleri karşı olduğu için huzursuzluk çıkmıştır. Kaymakamın onları destekleyen düşüncesi ve emelleri nedeniyle ada Heyetinin “**Diyoverbondya**” hükümete karşı çıkmıştır. Adadaki yolsuzlukların önlenmesi, adanın düzeninin sağlanması; ancak kaymakamın değişimi ile mümkün görülmüştür. (BOA, Y..MTV. 213 – 189 -8).Mahir bey hakkındaki son evrak onun görevden alınması ile alakalıdır.

19 Ağustos 1902 (6 Ağustos 1318) tarihli evrakta memureyn-i mülkiye komisyonunu mazbatasına dayanarak verilen tezkere cevabında memur becayışı için bilgi verilmiştir. Alaiye Kaymakamı Mahmud Bey'in azliyle yerine Nevşehir Kaymakamı Cemal Bey'in geçirilmesi ve onun yerine de sabık I. Mutasarrıflığa seçilen Kalimnoz Kaymakamı Mahir Bey'in tayin edildiği bildirilir. (BOA, DH. MKT,2527-54).

Kaymakam Mahir Bey, iki yıla yakın kaymakamlıkta görev yapmıştır. Kaymakam bu sürede memurlarla anlaşmazlık içine düşmüş; adada artan kaçakçılık trafiğini de maalesef önleyememiştir.

VERGİLER VE TAHRİKLER

Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayetinin hemen hemen tamamında geçim tarım ve hayvancılığın kısıtlı olması dolayısıyla gemi yapımı ve ticarete yönelmiştir. Bölgede yapılan kaçakçılığı engellemek ve vergilendirmeyi de düzenlemek amacıyla liman dairesinin gerekli tetkikleri yapması istenmiştir. Özellikle Kalimnoz'daki muhtar ve bazı idarecilerin, halka ilave vergilerin koyulacağı yönündeki söylemlerle halkı galeyana getirmesi, İstanbul'a kadar uzanan olumsuz bazı söylentilerle bu işe neden olan bazı kişilerin soruşturulmasına gidilmesine neden olmuştur.

Vergiler hakkında meydana gelen ilk düzenlemeler 1835 yılına kadar uzanmaktadır. Eylül 1835 tarihinde Rodos'a bağlı

Karyot (Çoban), Batnoz (Batnos), Leryoz (İleryoz) ve Kalimnoz (Kelemez/Kilimli) adaları halkının talebi üzerine güvenlik sorunlarından ve vergi adaletsizliğinden şikâyetçi olunmuştur. Padişah fermanında, Rodos’a bağlı bu dört ada halkının sadakat ve bağlılıklarının dikkate alınarak, refah ve emniyetlerinin sağlanması amacıyla, senelik vergilerinin maktuïyete bağlanmasını emrediyordu. Buna göre Karyot, Batnoz, Leryoz ve Kalimnoz adaları reayası, devlete olan sadakatlerini devam ettirdikleri sürece, bundan önce mükellef oldukları her türlü vergi kalemleri dâhil olmak üzere, senelik vergilerini toplamda 80.000 kuruş sabit bir bedel nispetinde ödeyeceklerdi. Bu sabit yıllık maktu vergi miktarı, dört ada arasında, hakkaniyet ve adalet üzere bölüştürülecekti. Bu vergi her yıl iki taksit halinde Rodos Mutasarrıfları’na teslim edilecekti. Dört ada halkının eşkıya saldırılarından korunması görevi ise Rodos Mutasarrıfları’na ait olacaktı. Son olarak, bahsi geçen dört adanın devletle olan resmi işlerini çözmek amacıyla, içlerinden güvenilir biri temsilci sıfatıyla Rodos’a gönderilecekti. Devletin kurallarını bilenler arasından seçilecek olan bu temsilci, Rodos’ta ikamet edecekti.(Örenç, 2021,587).

Liman riyasetinin kaldırılması hakkında Dâhiliye Nezareti’ne 27 Haziran 1898 /(15 Haziran 1314) tarihli evrak yollanmıştır. Ser kâtib-i şehriyarı tarafından yazılan evrakta yalnızca memurlar tarafından takibat yapılması, Kalimnoz ahalisinden liman resmi alınmaması uygun bulunmuştur. (BOA, İ..HUS. 68 - 41). Vilayete yazılan diğer evrakta Kalimnoz Liman

İdaresi'nin kaldırılması ile ilgili olarak Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti'nin görüşünün sorulduğunu görüyoruz. Dersaadet'e gönderilen vekillerin durumlarının incelenmesi için umumi toplantı yapılacağından, muhtar tarafından izin istenmiştir. Mahallin metropolitinin dini görevi dışında da genel olarak memleket işlerine de etki edebileceği düşünüldüğünden; Sakız mutasarrıfından alınan 4 Ocak 1900 (23 Kanun-i evvel 1315) tarihli evrakta ne yapılacağı sorulmuştur. İşin vilayette henüz görüşülmemiş olduğu ve bu konuya mahalden gelen görüşün de eklenmesiyle cevap verilmesi beklenmiştir. (BOA, DH. MKT. 2308 - 28).

Kalimnoz Liman İdaresi'nin kaldırılmasıyla Meis Adası Liman İdaresi'nin de kaldırılmasının talep edileceği böyle bir durum için Meis Kaymakamının da durumdan haberdar edilmesi istenmiştir. Bu iş için liman dairesi hakkında gerek patrikhaneden gerekse diğer taraftan müracaat olursa dikkate alınmaması belirtilir. Cezayir-i Bahr-i Sefid Valisinin Maliye Nezaretine gönderdiği evrakta Karyot, Patmos (Batnoz), Leryoz ve Kalimnoz Adasında oturan Yunan tebaasından aşar ⁷, temettü vergisi alınması, ecnebi tebaadan yalnız aşar vergisinin alınmasının lazım gelip gelmeyeceğinin sorulması istenmiştir. (BOA, BEO, 855 - 64063). Vilayete ve Dâhiliye Nezareti'ne

⁷ Aşar, zirai ürünlerden aynî olarak alınmakta olup, hiç şüphesiz, içerisinde yaşanan z a m a n ve mekân şartlarına da en uygun olan vergidir. (Palamut, 1987, 69-78) .

yazılan tahriratla nezaretin 26 Eylül 1898 (10 Cemazielevvel 1316) tarihli evrakı gönderilmiştir.

Sadarate yazılan evrakta Kalimnoz'da meydana gelen dedikoduların ne yönde olduğu hakkında bilgi toplanmak istenmiştir. Mahalli ahaliden birkaç kişi Kalimnoz muhtarhanesinde toplanarak imtiyaz için reji ve liman gibi bazı dairelerin kaldırılmasının istediğini haber aldıklarından, İsporat adalarının Girit'e bağlanmasını sağlamak için gizli olarak teşebbüste bulunduğu, böyle bir haberin yayılmakta olduğu belirtilir. Ahaliden bazı Rum taraftarların emellerini artırmamak için gerekli tedbirler alınması; vekâletle idare olunan bu yere mesleğinde tecrübeli olan bir kaymakamın tayin edilmesi, gelen kaymakamın biran evvel göreve başlaması istenmiştir. İdarenin düzelmesiyle muhtarların ve diğerlerinin yarattığı huzursuzluktan hiçbir eser kalmayacağı belirtilir. İstanbul'daki bazı kişilerin adlarının bildirileceğine dair vilayete 6 Kasım 1898 (25 Teşrin-i Evvel 1314) tarihli telgrafname gönderilmiştir. Kaymakamlığa vilayetin bildirdiği üzere Kaşot Kaymakamı Nesip Bey'in tayini istenmiş, bu şahsın hemen iş başı yapması belirtilmiştir. Bu aralık adadaki vaziyetin durulmayacağı; fakat ortada dolaşan kötü düşüncelerin yayılmasının engellenmesinin gerekliliği vurgulanır. Dersaadet'te bulunan söylentileri artıran bu kişilerin isim ve şöhretlerinin vilayete bildirilmesi istenmiştir (BOA, DH.MKT. 2200 - 13). Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti Valisi tarafından yazılan 6 Kasım 1898 (25 Teşrin-i evvel 1314) tarihli evrakta Rodos'tan şifreli telgrafname alındığı, muhtar-ı evvel ve

ihthiyar heyetinin mahalli ahalinin önemli birkaç kişiden meydana gelen şahıslarla birleşerek ruminin 3. Salı günü Kalimnoz muhtarhanesinde toplantı yaptığı belirtilir. Kalimnoz'daki bazı idarecilerin rejî ve liman gibi dairelerin kalkındırılması ve İsporat adalarının Girit'e bağlanması için karar aldıkları bildirilmiştir. Kalimnoz kaymakam vekili tarafından 28 Ekim 1898 (16 Teşrini evvel 1314) tarihli gönderilen evrakta bu işin gizli olarak yapıldığı mahal tarafından verilen jurnalın açıklamasında, ihtiyar heyetinin hükûmete müracaat ederek liman ve rejî işlerinden dolayı hapis edilen kişiler hakkında ne yapılacağını Sakız Mutasarrıflığına sorduğu vurgulanır. Mutasarrıf, Kalimnozluların İstanbul'daki bazı şahıslarla irtibat kurduklarına inanmıştır. Girit'in elde ettiği durum bazı şahısların iştahlarını kabartmış olacak ki buranın müstakil bir vilayet tayininden bu yana Sakız Mutasarrıfının da Kalimnoz'daki muhtarlarda denetimi artırmak zorunda kaldığı belirtilir. Kalimnoz kaymakamının Leros'a tayin edilmesiyle Kalimnoz'da huzur sağlanmış görünmesine rağmen, önemli bir mevkide bulunan adanın durumunun takip edilmesi tembihlenmiştir. Sakız mutasarrıfına İstanbul'da adayla irtibat kuranların adalarının alınması ve bunların kimlerden oluştuğunun bildirilmesi istenmiştir. (BOA, .Y..PRK.UM.. 44 - 35).

Liman resminin kaldırılması Şur-ayî Devlette yapılan görüşmeler neticesiyle Babıalı'nın iyi idaresinin sonucudur. Bu durum halka açıklanmalıdır. Dâhiliye Nezareti'ne yazılan 23 Kasım 1899 (9 Recep 1316) tarihli gönderilen tezkerede belirtildiği üzere Kalimnoz adasında bulunan liman reisliğinin

kaldırılmaması, liman resminin de alınmaması istenmiştir. Yalnız memur tarafından gerekli incelemelerin yapılması, durumun Bahriye Nezareti'ne bildirilmesi yazılır. Liman resminin alınmaması evvelce emir defterine yazılmasına rağmen, ahalinin sızlanmalarına izin verilmemelidir. Bu yüzden sıkıntı oluşmaması için iş Sadarete bildirilerek Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti'ne iletilmiştir. (BOA, BEO ,1329 - 99658). Dâhiliye ve Bahriye Nezaretine yazılan aynı tarihli evrakta ise Kalimnoz Liman İdaresi'nce ahaliden talep olunan resmin alınmaması yalnız memurlar tarafından gerekli kontrollerin yapılmasıyla güvenliğin sağlanması hakkında bilgi verilmiştir. Vergi alan ada liman memurlarının oradan gönderilmesi ve istenilen resmin alınmaması için yazılan istida üzerine Kalimnoz Adası ahalisine çekilen telgraf gönderilir. Gereğinin mabeyn-i hümayun başkâtibine iletilmesi, işin Bahriye Nezareti'ne tekrar bildirilmesi istenmiştir. Dâhiliye Nezareti'nin Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti'ne tebligat yapması bildirilmiştir. (BOA, BEO, 1230 - 92234).

Dâhiliye Nezareti'ne yazılan 12 Temmuz 1899 (30 Haziran 1315) tarihli evrakta Kaymakam, Sakız'a sürülen Kalimnozlu İstefan Vestelyan'ı zabtiyeyle Sakız Mutasarrıflığı'na göndermiştir. Bu şahsa ait evrakın en yakın zamanda nezarete gönderileceği belirtilir. Yazının özetinin yirmi gün önce adı geçen şahsın İstanbul'dan Kalimnoz'a gelmesiyle, şurada burada ve ada ahalisine yaymış olduğu, devletin imtiyazları erteleyeceği söylentisiyle liman riyasetinin, Reji ve hükümet dairelerinin

kaldırılacağı yollu havadisinden ibaret olduğu açıklanmıştır. Bu işin yarattığı gürültü nedeniyle Kalimnoz ahalisi arasında dedikodunun arttığı, ahalinin huzurunun bozulmasına ve siyasi vukuat zuhuruna sebebiyet verme niteliği taşımasından kaynaklandığı bu yüzden; şahsın Sakız'a gönderilmesi bildirilir. Şahsın bir süre orada veya İstanbul' da zabıta nezaretinde kalmasının gerekli görüldüğü belirtilmiş, bu konu hakkında cevap beklendiği yazılmıştır.(BOA, DH. ŞFR. / 240 – 69).

Karışıklıklar ile ilgili gelen son evrak 1900 Martına aittir. Nasıl bir huzursuzluk olduğu belirtilmemiştir. Düzenin koruması tekrarlanmıştır. Vilayete 5 Mart 1900 (23 Mart 1316) tarihli gönderilen evrakta uygun olmayan her hareketin engellenmesi asayişin sağlanması için kaymakamlığın gerekli önlemleri alması yazılmıştır.(BOA, DH. MKT. 2351 - 50).

1898 Haziran ayında başlayan adalardaki vergilendirmenin ne olacağı meselesi, içinde ekonomik kaygılar barındırması nedeniyle yerel idareciler tarafından tartışma konusu haline gelmiştir. Sakız'a sürgün gelen bir şahıs tarafından tekrar vergi meselesi tartışılmaya başlanmıştır. Bir yıla yakın huzursuzlukların devam ettiğini, işin Kalimnoz kaymakamının da değiştirilmesine yol açtığını görüyoruz. Sonuçta iş liman resminin alınmamasıyla neticelenmiştir.

ADANIN İLHAKI MESELESİ

Sakız Sancağı'na bağlı olan Kalimnoz Adası'nın sürekli etrafta bulunan farklı mevkilere, başta Girit Adası olmak üzere,

Sisam, Bodrum ‘a bağlanmak istendiğini görüyoruz. Bu durumun sürekli evraklarda dile getirilmesi meydana gelen siyasi olaylarla farklı bir boyut kazanmıştır. Aslında hükümet adadaki meydana gelen siyasi dalgalanmalara çözüm bulmak istese de, bunda başarılı olamamıştır. Vilayet, 12 Haziran 1897 (31 Mayıs 1313) tarihli tahrirat cevabında, kâtiplerine aylık 160 kuruş maaş verilmesini istemiş, şimdilik Kalimnoz’un yeniden nahiye yapılmasına gerek duyulmadığını belirtmiştir. Teşri-yi Malumat komisyonunca uygun bulunup şu halde lahiya ahkâmına uygun olarak adanın mevcut idari yapısını sürdürmesi bildirilmiştir. Teşri-yi malumat komisyonundan idari düzenlenme yapıldığı takdirde Astropolya , Patnoz nahiyelerinde ve gerek diğer nahiyelerde lahiyaya uygun olarak istihdamı gerekli olan kâtiplerin tahkikatlarını içeren defterin gönderilmesi, Kalimnoz kazasında yeniden nahiye teşkiline şimdilik lüzum görülmediği belirtilmiştir. (BOA,DH.TMIK.S...: 12 - 3). Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti Valisi Abidin tarafından 17 Ocak 1898(23 Şaban 1315) tarihinde de belirtildiği gibi mutasarrıflığın süratle oluşturulması istenmiştir. 6 Mayıs 1899 (25 Zilhicce 1316) tarihli evrakta burada bir mutasarrıflık kurulmasının yararlı olacağı, yapılan masrafın da getirisinin fazla olacağı belirtilmiştir (BOA, Y..MTV. 189 - 153).6 Eylül 1898 (25 Ağustos 1314) tarihli evrakta Kalimnoz’un Girit’e bağlanması meselesinin rahatsızlığı devam etmektedir. Kalimnoz’da muhtar, ihtiyar heyeti ve ahaliden bir kısmının toplanarak bazı devlet dairelerin kaldırılmasına karşı çıkmak amacıyla toplandıkları ve İsporat

adalarının Girit'e bağlanmasını istedikleri, bu iş için teşebbüste bulundukları görülmüştür. Devlet bu durumun incelenmesini ister. (BOA, DH. ŞFR. 228 - 124).

Kalimnoz'daki siyasi karışıklık ve buna ek olarak idarecilerden kaynaklanan sıkıntı yapılması istenen idari düzenlemenin ertelenmesine neden olmuştur. İstanbul'da bazı şahısların ada hakkındaki birtakım siyasi işlere karıştıkları belirtilmiş ve gerekli incelenmeler yapılmıştır. Yine diğer bir husus da adanın Girit'e bağlanması için İngiltere Sefaretinin teşebbüste bulunmasıdır. Kalimnoz'da 3 Mayıs 1899 (21 Nisan 1315) tarihli evraka göre gereğinin yapılması istenirken, vilayete gelen tezkerede hanelerin aramasından vazgeçildiği bildirilmiş, şüpheli görülen mektupların incelenmesiyle durum hakkında bilgi verilmesi vurgulanmıştır. Telgraf ve Posta Nezaretinden yapılan tebligatta kaymakamın yazısına cevap verilmesi, nezarete durum hakkında gerekli bilgi verilmesiyle, kaymakam hakkındaki telgrafnamenin ulaştırılması bildirilir. Tezkere ekinde Sadarat'e yazılan 9 Mayıs 1899 (28 Zilhicce 1316) tarihli evrakta Girit'in taşıdığı önem de göz önünde bulundurularak Kalimnoz Adası'nın önemli bir mevki olması sebebiyle, Leryoz ve İstanköy adalarıyla olan 2-3 saat mesafedeki yakınlığı da göz önüne alınarak şimdiki kaza masrafına ek olarak 4000 kuruş gerekli olacağı belirtilir. Yapılacak bu idari değişikliğin sıkıntı yaratacağı, süratle gereğinin yapılması için Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti gelen 6 Mayıs 1899 (24 Nisan 1315) tarihli telgrafname gönderilir. Nezarete kaymakamın değiştirilmesinin

gerekli olmadığı bir yarar umulması adına sadaretin de uygun görmesiyle kaymakamın değiştirilmesinin ertelenmesi iletilir. Bodrum kazasının da buraya dâhil edilerek Kalimnoz'un kazalıktan çıkarılmasıyla, üçüncü sınıftan bir mutasarrıflık haline getirilmesi istenir. Kalimnoz'un Girit veya Sisam'a bağlanmasını temin için İngiltere Sefareti tarafından teşebbüste bulunulması Kalimnozlu Manol Liçidi ile damadı İngiltere tebaasından Tulikim adlı şahısların Dersaadet'te oturan Kalimnozlu İpokarti Tavledorlid ve Kalimnozlu İstifani Talyaki adlı iki şahısla haberleştiklerine dair alınan bilginin doğru olup olmadığının araştırılması istenmiştir. İstanbul'da bulunan şahıslarla yapılan haberleşme nedeniyle şüpheli durumlar olduğu saptanmış vilayetçe Kalimnoz'a gönderilen mektupların incelenmesi bildirilmiştir. (BOA, DH. MKT.2199 - 13). İki gün sonra gelen evrakta Kalimnoz'un Girid veya Sisam'a bağlanması için İngiltere Sefareti tarafından yapılan teşebbüs için gereğinin yapılması istenmiştir (BOA, DH. MKT. 2198 - 100). Dâhiliye Nezareti'ne yazılan 5 Mayıs 1899 (23 Nisan 1315) tarihli evrakta Kalimnoz'da mutasarrıflık teşkilinin şu aralık münasip olamayacağı, vilayete gerekli cevabın verilmesi, kaymakam hakkında da gerekli olanın yapılması vurgulanmıştır. (BEO, 1311 - 98314). Vilayetin valisinin yazdığı telgrafta Kalimnoz Adası'nın mevkiinin önemli olduğu bilindiğinden, buranın 3. Sınıf mutasarrıflık olarak teşkilatlanması siyaseten gerekli bulunmuştur. Yakın mesafelerde bulunan adalarda oluşturulacak olan teşkilatlanmayla, bu şekilde idare yapılanmasının daha iyi

olacağı da açıktır fakat devlet harcamalarının şimdiki kaza masrafından aylık olarak 4000 kuruş artacağı düşünüldüğünden bu işin ertelenmesi istenmiştir. (BOA, BEO, 1311 - 98314 -2-4; BOA, DH. ŞFR. / 235 – 66).

Kalimnoz'da herhangi bir şekilde mutasarrıflık oluşturulması mümkün olmamıştır. Siyasi nedenlerde ve idarecilerden kaynaklanan olumsuzluklarla adanın durumu arşiv evraklarına yansımıştır.

SONUÇ

Ekonomik yapısı sıkıntılı olduğu için maktu vergilendirmeye devlet kolaylık tanıdığı Kalimnoz Adası, kaçakçılıkla ve asayişsizlikle sürekli gündeme gelen bir ada olmuştur. Devletin idarecisi olan kaymakamların da adayı iyi idare edemeyiş sıkıntıları artırmıştır. İncelediğimiz dönem içinde ataması yapılan üçten fazla kaymakamın da halka ilişkisinin kötü olması tesadüf değildir. İdareciler devletin adamı olarak kaçakçılık faaliyetlerini önlemeyi amaçlamış ve reji idaresiyle birlikte hareket ederek bölgede düzeni sağlamaya gayret etmiştir. İdarenin yaptığı bu denetimler halkça gasp olarak algılanmış, sürekli şikâyet sebepleri olmuştur. Yunanistan'ın ayrı bir devlet olarak kurulması ile birlikte, adanın coğrafya olarak kendisine yakın ve özerk olan Girit'e bağlanmak istemesi de tesadüf değildir. Kaymakamların şikâyet edilmelerini devlet önleyemezken, devlet görevlerini ihmal eden ve görevini kötüye

kullanan idareciler hakkında gerekli incelemeleri gerçekleştirmiştir. Özellikle Yunanistan'ın bağımsız devlet olarak kurulmasıyla Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti'ndeki Osmanlı varlığı sıkıntıya girmiştir. Arşivdeki evraklara yansıyan yapısıyla Rumlar daha fazla şımarmaya başlamıştır.

Kalimnoz Adasının haberleşme olanakları da kısıtlıdır. Yakın mahallerde bulunan telgraf tesisleriyle Kalimozun iletişimi sağlanırken; adadaki olaylar merkeze çok geç nakledilmiştir. Liman dairesinin kaldırılacağı ve imtiyazlı vergilerin iptal edileceği söylentisinin halka kara propagandayla iletilmesi; adadaki muhtar ve ihtiyar heyetlerinin İstanbul'a olan siyasi temasları adadaki huzursuzlukları artırmıştır. Yine adanın kaçakçılıkla ünlü kötü şöhreti nedeniyle kaçakçılık faaliyetlerinin de önlenmeye çalışılması için yapılan aramalar, askeri denetimin daha da artırılması olumsuzlukları iyice kabartmıştır. Osmanlı hükümeti adanın askeri denetimini Rodos üzerinden sağlamaya çalışırken; Rodos'tan buraya sürekli kalmak koşuluyla bir askeri birlik gönderilmiştir. Yapılan masraflara kaynak aranması, devletin içinde bulunduğu ekonomik çöküşün en önemli kanıtıdır. Devlet yazışmaları uzadıkça uzamış, yazışmalar çok uzun sürmüştür. 1898 yılında Yüzbaşı Osman Ağa'nın önce Kalimnoz'a daha sonra da diğer adalardan Leryoz'a gönderilmesi uygun bulunmuştur.

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığındaki Osmanlı ve Cumhuriyet Arşivindeki evraklardan Kalimnoz Adası'nda Osmanlı idaresinin tam anlamıyla kurulması amacıyla

karadan ve denizden güvenlik önlemlerinin artırılmaya çalışıldığını; kaçakçılığın ortadan kalması için ne kadar uğraşıldığını verdik. 1896 ‘da meydana gelen olayların adadaki seyrini takip etmeye çalıştık. Özellikle XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti’nde başlayan idari çöküş sürecinin, sancaktan sonra en önemli idari birim olan kazada nasıl bir seyir izlediği de bu anlamda açıkladık. Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti’nde dolayısıyla Kalimnoz’da idari ve askeri düzenin kurulamayışı, adanın idari yapısında da sürekli bir arayış içine girilmesine neden olmuştur. Yunanistan’ın kurulmasıyla Osmanlı Devleti’ne karşı adalarda başlayan muhalefet, Sakız Sancağı’na bağlı Kalimnoz Kazası (Adası) özelinde verilmeye gayret edilmiştir.

KAYNAKÇA

1- Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı a-Osmanlı Arşivi

Babıali Evrak Odası BEO, 771 – 57807, BEO, 979 - 73359 ,BEO, 510 - 38240 BEO ,1329 – 99658,BEO ,1104 - 82728 ,BEO ,951 – 71297, BEO ,927 - 69464 BEO, 1036 - 77626 ,BEO, 754 – 56546, BEO, 1311 - 98314 ,BEO, 855 – 64063, BEO ,1020 - 76490 BEO / 1165 – 87356 BEO 1078 – 80786, BEO, 967 - 72515 BEO / 1010 – 75694 BEO ,1258 - 94339 BEO, 1230 – 92234 BEO, 1304 – 97752 BEO ,504 – 37794 BEO, 1183 – 88709, BEO,1454,109006

Dahiliye Nezareti(Mektubi) DH.TMIK.S.. 7 - 3 ,DH.TMIK.S.. 7 - 26 DH.TMIK.S.: 12 - 3 DH.TMIK.S.. 7 – 86, DH.TMIK.S.. 7 – 86

Dâhiliye Nezareti (Şifre) DH. ŞFR. 142 – 71, DH. ŞFR 217 - 65 ,DH.ŞFR. / 228 – 141,DH. ŞFR. 228 – 124,DH.ŞFR 191 – 98,DH.ŞFR. 206 – 20, DH.ŞFR. 217 – 78 ,DH.ŞFR. / 235 – 66 DH.ŞFR. / 240 - 92, DH.ŞFR. / 240 – 69 DH.ŞFR. 256 - 38

DH.ŞFR. 251 - 18 ,DH.ŞFR 255 - 61 , DH.ŞFR.257-73,
DH.ŞFR,257-114

Dahiliye Nezareti(Mektubi) DH.MKT. 2351 - 50
DH.MKT. / 2462 – 16 ,DH.MKT. 1398 - 71DH.MKT. 2516 – 50,
DH.MKT. / 2141 – 45DH.MKT. 2397 - 63 DH.MKT. 2198 -
100 DH.MKT.2199 - 13 ,DH.MKT. 2200 - 13 Y..MTV. 189 - 153
,DH.MKT. 2308 - 28 DH.MKT. 2210 - 47 DH.MKT. 830 - 44
,DH.MKT. / 2220 – 68 DH.MKT. 2141 - 69 ,DH.MKT. 145 – 13
,DH.MKT. 2142 - 24 DH.MKT.: 2084 – 53 DH.MKT. 2250 -
96 DH.MKT. 1469 - 68 ,DH.MKT. 2131 - 97 DH.MKT. 1413 –
105, DH.MKT,2336,29 DH.MKT,2527-54

Hariciye Nezareti (İdare-yi Dahiliye) HR. İD.2131 - 5

Harita HRT.h.. 266

İrade (İdare-yi Dahiliye)İ..DH,1372,56

İrade (Hususi) İ..HUS. 68 - 41 İ..HUS. 68 - 41 İ..HUS.
50 - 23

İrade (Askeri) İ..AS.. 18 - 43 ,İ..AS.. 25 –

Şura-yı Devlet ŞD. 1107 - 41

Yıldız (Hususi Maruzat) Y..A...HUS. / 336 – 29

Yıldız (Mütenevvi Maruzat) Y..MTV. 213 – 189
Y..MTV. 213 – 189, Y..MTV. / 151 – 97 Y..MTV. 212 - 26
Y..MTV. 110 - 8

Yıldız (Umumi) Y..PRK.UM.. 44 - 35

Yıldız Y..PRK.BŞK. ,50 – 93,

b-Cumhuriyet Arşivi

BCA, 30 - 95 - 15 ; 110-9-1-4 BCA, 42 - 155 - 72 ;
110-9-1-4, BCA, 110-9-1-4 / 13 - 19 – 7,BCA, 110-9-1-4 / 21 -
58 – 8,BCA , 110-9-1-4; 43 - 157 - 27

2- Resmi ve Süreli Yayınlar, Basılı Eserler

Cezayir Bahr-i Sefid Salnâmesi 1316, Cezayir-i Bahr-i
Sefid Vilayeti Matbaası, Rodos.

Cezayir Bahr-i Sefid Salnâmesi 1319, Cezayir-i Bahr-i
Sefid Vilayeti Matbaası, Rodos

Cezayir Bahr-i Sefid Salnâmesi 1321, Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti Matbaası, Rodos.

Ak, Gökhan, “Tarih, Deniz Ve Egemenlik: Ege’nin İsporadları “Menteşe Adaları”nın Dünyü Ve Bugünü“, Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi, XIV/29 (2014-Güz/Autumn), 283-313.

Baykara Taşkaya, Arzu, “Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti’nde Merkez Tayini ve Vilayetin Valisi Musa Safveti Paşa’nın Layihası”, 7. Uluslararası İzmir, İktisat Kongresi, May 17-18, 2023, EDITOR Prof. Dr. Şevkinaz Gümüsoğlu, May 17-18, 2023, İzmir İksad Publishing House, 168-205.

Baykara Taşkaya, Arzu, “Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti’nde Kaçakçılık Faaliyetleri (1849 -1913). Multidisipliner Akademik Yazılar, Editörler: Dr. Öğr. Üyesi Emine Oyur Dr. Öğr. Üyesi Serpil Gül, Ekin Yayınevi, 2023, Bursa, 28-61.

Combes ,Paul, *L' Ile de Crète: Étude Géographique, Historique, Politique Et Économique* Paris ,1894.

Dağ, Mustafa- Tanık, İbrahim Halil ,”Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Bir Kurumun İşleyişi: Reji İdaresi Şartnameleri (1883-1914)”, Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Bahar Spring 2023, Sayı Number 31, 371-392.

Emecen, Feridun, “İstanköy” TDV İslâm Ansiklopedisi, 2001, İstanbul, C.23, 308-310.

İşık, M.” İkinci Dünya Savaşı Sonrasında İstanköy Türklerinin Günlük Yaşam ve İletişim Pratikleri: Bir Sözlü Tarih Denemesi”. *Folklor Akademi Dergisi*. Cilt:7, Sayı:3, 2024, 1342 – 1356.

Kaynaklarıyla Osmanlı Coğrafyası Yer Adları Sözlüğü, 2020, (Hazırlayanlar: Ali Coşkun, Abdullah Sivridağ vd.), Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Yayın No: 8, İstanbul.

Keleş, E., & Menekşe, M. ” Bir Metropolit’in Gözüyle Ege Adaları’nda İsyan Hazırlığı: Kaşot ve Kerpe Adaları Örneği (1865-1866)”. *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 38(2), 2023, 629-666.

Namık Kemal’in Hususi Mektupları, (Yay: Fevziye Abdullah Tansel), Midilli Mektupları VI Ankara:TTK Yayınları,2013.

Namık Kemal'in Hususi Mektupları VII-VIII., Rodos ve Sakız Mektupları ,Yay: Fevziye Abdullah Tansel, Ankara TTK Yayınları,2013.

Örenç, Ali Fuat,,"Sakız Adası",TDV İslâm Ansiklopedisi , İstanbul, 2009, c. 36, 6-10.

Örenç ,Ali Fuat, "Ege Sorunu'nda Sporad Adaları Maktu Vergisi Meselesi ", *Prof. Dr. Mustafa Öztürk Onuruna Tarih Yazıları I* , İstanbul,2021, Editörler | Işıl Işık Bostancı -Ayşe Gül Hüseyinliklioğlu- Ayşe Değerli- Orhan Kılıç, İdeal Kültür Yayıncılık , 581-617.

Palamut, Mehmet E ."Âşar ve Düşündürdükleri ",İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası, C. 43, Prof. Dr. S. F. Ülgener'e Armağan, İstanbul, 1987, 69-78.

Piri Reis ,*Kitāb –ı Bahrīye*,1513, APK Archive.

Turan, Ş. , "Rodos ve 12 Ada'nın Türk Hâkimiyetinden Çıkışı". Belleten, 29(113), 1965,77-120.

BÖLÜM 3

1321/1903 MAARİF SALNAMESİ'NE GÖRE VİLAYETLERDE HAMİDİYE SANAYİ MEKTEPLERİ VE EĞİTİM KADROSU

YASEMİN ZAHİDE IŞIK¹

Giriş

Osmanlı Devleti, giderek artan dış borçlar, ekonomik bağımlılık ve teknolojik açıdan geri kalmışlık gibi sorunlarla karşı karşıya kaldığından, bu sorunlara bir çözüm bulmak adına XIX. yüzyılda eğitim ve sanayi alanlarında reformlar yapma yoluna gitmiştir. Bu reformların bir sonucu olarak ortaya çıkan sanayi mektepleri, teknik ve mesleki eğitimin kurumsallaştırılmasının bir aracı olmuştur.

Osmanlı Devleti teknik eleman ihtiyacını yüzlerce yıl boyunca *Lonca Teşkilâtı* ile sağlamıştır. Teşkilâta küçük yaşta alınan çocuklar buralarda usta-çırak ilişkisi çerçevesinde mesleki yetkinlik kazanmaktaydılar. Fakat, XVIII. yüzyılın sonlarına gelindiğinde Avrupa'daki sanayi ve teknik gelişmelerin etkisiyle meslek eğitimi veren bu teşkilât yetersiz kalmaya başlamış, bu da teknik eğitim verecek daha kapsamlı okulların açılmasını zorunlu hale getirmiştir

¹ Dr. Öğr. Üyesi, Munzur Üniversitesi Tarih Bölümü, Orcid: 0000-0001-8973-135X

(Semiz&Kuş, 2004: 276). Bu amaçla, ilk mesleki eğitim ve teknik okullarından olan “Mühendishane-i Bahri Hümayun” ve “Mühendishane-i Berri-i Hümayun” okulları açılmıştır. Osmanlı ordularını modern tekniklerle eğitmek amacını taşıyan Mühendishane-i Bahri Hümayun 1793 yılında, Mühendishane-i Berr-i Hümayun ise 1796 yılında açılmıştır. Yine bu dönemde, yetiştirilmek üzere Avrupa’ya öğrenciler gönderilmiş ve bazı fabrikalar açılmıştır. Viyana’da elçilik görevinde bulunan Sadık Rıfat Paşa’nın Avrupa’daki sanat okullarından da bahsederek ekonomik gelişmenin sağlanması amacıyla alanında eğitimli ve uzman elemanların yetiştirilmesini ve bunun için meslek okulları açılmasını teklif ettiği risalesinin ardından Sultan Abdülmecit döneminde bir maarif meclisi toplanmıştır. Maarif Meclisi’nin aldığı kararla devlet hizmetlerinin daha iyi yürütülebilmesi için teknik eleman yetiştirilmesi maksadıyla 1847’de Yeşilköy’de bir tarım okulu açılmış, fakat uzun ömürlü olmamıştır. Sonrasında, yeni fabrikalar kuruldukça, bu fabrikalarda çalışacak nitelikli elamanlara ihtiyaç duyulmuş ve 1848 yılında İstanbul’da bir sanayi mektebi açılmıştır. Ancak, sanayinin nispeten yoğun olduğu Zeytinburnu’nda kurulan bu mektep eğitim öğretime başlamadan kapanmıştır (Semiz&Kuş, 2004: 276).

Aslında, Osmanlı Devleti’nde sanayi mekteplerinin geçmiş ıslahhanelere dayanmaktadır. 5 yaşından 13 yaşına kadar yoksul ve kimsesi olmayan çocukların devlet kontrolüne alınarak iyi bir şekilde yetişmeleri amacıyla açılan ıslahhanelerde mesleki eğitim de verilmiştir. İlk olarak, 1863’te Midhat Paşa tarafından Niş’te başlatılan ıslahhane uygulaması (Koç, 2007: 37) beklenen başarıyı gösterince Rusçuk ve Köstence’de de ıslahhaneler açılmasıyla devam etmiştir (Öztürk, 2023: 621).

25 Temmuz 1867 tarihinde vilâyetlere gönderilen bir nizamname ile diğer vilâyetlerde de ıslahhanelerin açılmasına başlanmıştır (Keleş, 2013: 201). Kısa sürede pek çok vilâyete

yayılan ıslahhanelerde çocukların bir yandan bakımları sağlanıp, okuma-yazma, hesap, defter tutma ve resim gibi dersler verilirken bir yandan da mesleki eğitim verilerek teknik eleman ihtiyacının karşılanmasına yönelik çalışmalar yapılmıştır (Öztürk, 2023: 621).

1863 yılından, 1885 yılında sanayi mekteplerine dönüşünceye kadar Niş, Rusçuk, Sofya, İşkodra, Adana, Konya, Edirne, Harput, Diyarbakır, Halep, Selanik, Girit, Kandiye, Sivas, Kudüs, Trabzon, Aydın, İzmir, Bosna, Erzurum, Suriye, Yanya, Manastır, Ankara, Kastamonu, vilâyet merkezleri ile İstanbul'da otuza yakın ıslahhane açılmıştır (Söyler, 2014: 8).

Eğitim süresi beş yıl olan ıslahhanelerde teknik eğitime önem verilmekte, çocuklara bölge ihtiyaçları doğrultusunda bir eğitim programı uygulanmıştır. Örneğin, Adana'daki ıslahhanede dokumacılık ile ilgili bir eğitim programı uygulanırken, Kastamonu'da ahşap ürünleri ile ilgili, Diyarbakır'da yöresel giyim üretimi ile ilgili, İzmir ve İstanbul'da matbaa, madeni üretim ve makine üretimi gibi konularla ilgili, Niş'te terzilik, kunduracılık ve müretteplikle ilgili; Rusçuk'ta araba yapımı ile ilgili; Sofya'da ise orada bulunan çuha fabrikasında çalıştırılmak üzere dokumacılıkla ilgili bir eğitim programı uygulanmıştır (Koç, 2007: 44; Semiz&Kuş, 2004: 278). Böylece, her bölgede farklı bir ihtiyaca yönelik eğitim öğretim verilmiştir (Öztürk, 2023: 622).

1871 yılında ıslahhaneler için 52 maddeden oluşan bir nizamname hazırlanarak bir de müfettişlik kurulmuştur. Üç kısımdan oluşan nizamnamede ilk kısımda ıslahhanelere alınacak öğrencilerde aranan nitelikler ve okutulacak dersler; ikinci kısımda buralarda görevlendirilecek memurlar ve gelir-giderleri; üçüncü kısımda ise talebelere verilecek ceza ve mükâfatlar hakkında bilgi verilmiştir (Atam&Candeğer, 2020: 261).

Söz konusu ıslahhaneler başlangıçta erkek çocuklar için olsa da 1868 yılında ilki Rusçuk'ta olmak üzere kız ıslahhaneleri de açılmıştır (Atam&Candeğer, 2020: 259). Bu ilk Rusçuk kız

ıslahhanesinden önce 1865 yılında yine Rusçuk'ta bir kız ıslahhanesi açılmış, ancak ekonomik sebeplerden dolayı eğitim-öğretim hayatına başlayamamıştır (Arslanyürek, 2015: 5). Kız çocukları için açılan bu ıslahhanelerde biçki, dikiş, nakış ve ev idaresi ile ilgili bir eğitim programı izlenmiştir (Atam&Candeğer, 2020: 269).

1866 yılında Osmanlı esnafının şirketler halinde birleşerek yeni bir özel sektör yaratmak maksadıyla oluşturulan Islah-ı Sanayi Komisyonu (Seyitdanlıoğlu, 2009: 56) 1873 yılında kaldırılmış ve meslek okullarına yeni bir düzenleme getirilmiştir. 1879 yılında Müşir Fuat Paşa mesleki ve teknik eğitimin önemini belirttiği raporunda vilâyetlerde sanayi mektepleri adı verilen mekteplerin açılmasının öneminden bahsetmiştir. Böylece, artık sanayi mekteplerinin açılmasının bir zorunluluk olduğu anlaşılmış ve ıslahhaneler vilâyet merkezlerinde sanayi mekteplerine dönüştürülmüştür. 1868 yılında başlanan bu uygulamanın 1882 yılında adı Hamidiye Sanayi Mektebi olarak değiştirilmiştir. Bunların yanında, ihtiyaçlar doğrultusunda atölyeler, ekipmanlar ve eğitim kadrosuyla yeni sanayi mektepleri kurulmuştur. (Özgüven, 2016: 5). Bu dönemde “Heyet-i Teşvikiye-i Sanayi” kurularak sanayi mekteplerinin ıslah edilmesi yoluna gidilmiştir. 1894 yılına kadar sanayi mekteplerinde öğrenci sayısı açısından bir düzensizlik olmuş, öğrenci sayılarında ciddi azalmalar görülmüştür (Semiz&Kuş, 2004:283).

Sultan Abdülhamid döneminin ilk yıllarında Hamidiye Sanayi Mekteplerinin bir kısmı ekonomik sıkıntılar dolayısıyla kapatılmış olsa da sonraki yıllarda yeniden açılmış (Arslanyürek, 2015: 6) ve yaygınlaşmıştır. 1868 yılında İstanbul ve İzmir mektepleri, 1869 yılında Bursa, Diyarbakır, Kastamonu, 1872 yılında Ankara, 1871 yılında Edirne ve 1901'de Konya'da açılan mektepler bunlardan bazılarıdır. (Tosun, 2010: 31).

Sanayi mekteplerinde talebelere verilen dersler arasında tarih, coğrafya, din ve Türkçe, usul-i defteri, malzeme, makine, Resim ve matematik, Fransızca gibi dersler okutulmuştur.

Sanayi mekteplerini bitiren öğrenciler için devlet bazı ayrıcalıklar uygulamıştır. Örneğin, sanayi mektebinden mezun olan kişilere iş kurmaları için sermaye verilmiş, resmi daire ihalelerinde mezunlara öncelik tanınmış, dükkân açan sanayi mektebi mezunlarından uzun süre vergi alınmamıştır (Başgöz, 1995: 25). Sanayi mektebi öğrencilerinden bazıları mesleklerinde güncel bilgileri edinmek üzere yurt dışına da gönderilmiştir.

Sanayi mektepleri, 1869 yılında İstanbul'da askeriye için dikiş yapmak üzere bir kız sanayi mektebi açılmasıyla yalnızca erkeklerin okuduğu mektepler olmaktan çıkmış, kız sanayi mektepleri de açılmaya başlanmıştır. İlk kız ıslahhanesi olan ve yine Mithat Paşa'nın açtığı Rusçuk Kız Islahhanesi (1865), ekonomik sıkıntılar nedeniyle eğitime başlamadan kapanmış olsa da, kızlar için açılan meslek eğitimi veren okulların başlangıç noktası kabul edilebilir. (Erdem, 2007: 200). Hem yatılı olarak hem de gündüz eğitim veren bu kız sanayi mektebinin ardından 1884 ve 1890 yıllarında biri Süleymaniye'de diğeri Üsküdar'da olmak üzere açılan iki kız sanayi mektebi de kızların mesleki eğitim alması için açılan sanayi mekteplerindendi. Önceleri beş yıl eğitim veren kız sanayi mekteplerinde öğrencilere tarih, yazı, din, imla ve coğrafya derslerinin yanı sıra dikiş, nakış, el örmesi, halı dokuma, piyano, aşçılık ve resim gibi meslek dersleri verilmiştir (Erdem, 2007: 218-225; Çeber, 2017: 48). Eğitim süresi bir ara yedi yıla çıkarılmış olsa da daha sonra bu sürenin uzun olmasından dolayı tekrar altı yıla indirilmiştir (Erdem, 2007: 226, 228).

Vilâyetlerde Sanayi Mektepleri

Edirne Vilâyeti (Edirne Hamidiye Sanayi Mektebi)

1873 yılında ıslahhane olarak kurulan ve 1879 yılında sanayi mektebine dönüştürülmüş olan bu mektep sanayi, ziraat ve sıbyan şubesi olarak üç şubeli bir şekilde eğitim vermiştir. 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan sonra Balkanlardan Edirne'ye göç eden muhacirlerin ve kimsesiz çocukların eğitimlerinin öncelikli olduğu bu mektep, yatılı okul olarak da hizmet vermiştir (Elmas, 2025:18-19). Maarif Salnamesi'ne göre Edirne Vilâyeti'nde bulunan sanayi mektebinin ders cetveli aşağıdaki gibidir:

Birinci sene	İkinci sene	Üçüncü sene	Dördüncü sene
Harekeli ve harekesiz kıraat	Kuran-ı Kerim	Kuran-ı Kerim ve tecvid	Kuran-ı Kerim ve tecvid
Ecza-yı şerife ve kıraat-ı Türkiye	İlmihal	Talim-i Farsî	Tarih-i İslam
İlmihal	Kıraat-ı Türkiye	Hesab	Sarf-ı Arabî
Hesab-ı zihni	Hesap	Coğrafya	Fransızca
Yüz adet lûgat-ı Arabîye ve Farsîye	Hatt-ı Türki	Kıraat-ı Türkiye	Farsî
	Lûgat-ı Arabîye ve Farsîye	İmla	İmla
		Hatt-ı Türki	Hatt-ı Türki
		Lûgat-ı Arabîye ve Farsîye	Hatt-ı Fransevi
			Hesab
			Resim
Beşinci sene	Altıncı sene	Yedinci sene	
Arabî	Arabî	Hikmet	
Sarf-ı Osmani	Kavaid-i Osmani	Kimya	
Hesab	Usul defteri	Makine	
Fransızca	Hendese	Fransızca	
Coğrafya	Fransızca	Hendese	
İmla	Kitabet	Kozmografya	
Farsî	Coğrafya	Coğrafya	
Hatt-ı Türki	Farsî	Resim	
Hatt-ı Fransevi	Resim		
Resim			

Edirne Vilâyeti Hamidiye Sanayi mektebinin eğitim kadrosu ise aşağıdaki tablodaki gibidir:

Memuriyet	İsim
Resim muallimi	Rıza Bey
Ders nazırı, hesap, hendese muallimi	Fehmi Efendi
Fransızca muallimi	İsmail Efendi
Fransızca muallimi	Fehmi Efendi
Coğrafya ve tarih muallimi	Emin Efendi
Arabi ve Farsi muallimi	Hafız Mustafa Efendi
Kuran-ı Kerim muallimi	Hafız Mehmed Efendi
Kuran-ı Kerim muallimi	Hafız ? Efendi
İmla ve hüsn-ü hat muallimi	Raşid Efendi
Musika muallimi	Tahsin Efendi
Marangoz ustası	Ahmed Efendi
Terzi ustası	Ali Efendi
Kunduracı ustası	Mehmed Efendi

Adana Vilâyeti (Hamidiye Sanayi Mektebi)

Adana İslahhanesi'nin 1900 yılında Hamidiye Sanayi Mektebi'ne dönüştürülmesiyle eğitim-öğretime başlayan Adana Sanayi Mektebi'nde (Gönüllü, 2019: 183-184) demircilik, terzilik, kunduracılık, matbaacılık, tornacılık ve marangozculuk gibi meslek bölümleri bulunmaktadır. Okuldaki öğrenciler çoğunlukla fakir ya da kimsesiz çocuklardır. Öğrencilere burs ve barınma imkânı verilerek, mezun olduktan sonra iş yeri açmak isteyenlere destek olunan okulda hem öğretmenler hem de ustalar ders vermiştir. Okulda kullanılan aletler devlet tarafından Avrupa'dan sipariş verilerek getirilmiştir (İdem, 2020: 186).

Adana Sanayi Mektebi'nin idare heyetinde bir meclis reisi, bir müdür, bir müdür muavini, birer muhasebe memuru ve muhasebe kâtibi, dört öğretmen bulunmaktaydı. Adana Sanayi Mektebi'nin öğrenci sayısı 85 olup, 10 hademesi bulunmaktaydı. Mektebin ders cetveli aşağıdaki tabloda verilmiştir:

Birinci sene	İkinci sene	Üçüncü sene	Dördüncü sene	Beşinci sene
Kiraat ve imla	Kavaid-i İbtidaiye	İlmihal	Vezaif-i diniyye	Tarih ve Ahlak
Hesab	Hüsn-ü hat	Kavaid-i lisaniye ve imla	Hendese	Coğrafya

İlmihal Farsi	İlmihal Hesab	Hüsn-ü hat Hesab	Arabi Memalik-i Osmaniye Coğrafyası Kavaid-i Lisaniye ve Kitabet Resim	Makine Hikmet Fransızca Kavaid-i Osmaniye ve Kitabet Amel-i Usul defteri Resim
	Hendese	Hendese		
	Farsi	Farsi		
	Resim	Arabi		
		Resim		

Mektepte bulunan marangozhane, demirhane, tornahane, terzihane, kundurahane ve dokumahane gibi bölümlerdeki imalât idaresi ise şu şekildeydi:

Memuriyet	İsim
İmalat memuru	Muhtar Efendi
İmalat kâtibi	Emin Efendi
Matbaa sertahriri	Sami Bey
Muharrir	Sadi Efendi
Litografya Memuru	İzzet Efendi
Litografya Muavini	Şevket Efendi
Ser mürettib	Ali Efendi
Muavini	Emin Efendi
Demirhane ustabaşısı	Kadri Efendi
Tornacı Ustası	Faik Efendi
Dokumacı ustası	? Efendi
Demirhane Arabacısı	Ohan Efendi
Marangozhane ustabaşısı	Hehbi Efendi
Muavini	Beşir Efendi
Marangozhane Arabacısı	Ali Efendi
Terzihane ustabaşısı	Bagos Efendi
Muavini	Bayes Efendi
Kundurahane ustabaşısı	Necib Efendi
Muavin	Agop Efendi
Muavin	Hristo Efendi
Muavin	Bodos Efendi
Muavin	Kastini Efendi

Aydın Vilâyeti (İzmir Hamidiye Sanayi Mektebi)

1869 yılında açılan İzmir İslahhanesi'nin 1891 yılında Hamidiye Sanayi mektebine dönüşmesiyle eğitime başlayan İzmir Sanayi Mektebi'nin komisyon heyeti, bir reis ve aralarında gayrimüslimlerin de olduğu beş azadan oluşmaktaydı. Mektebin idare heyeti ise müdür, başkâtip, dahiliye memuru, sandık emini, kâtip-i sani ve vekil-i hariç ile ambar memuru ve ser mübaşirden oluşmaktaydı. 1318/1319 eğitim-öğretim döneminde okulun iki yüz yirmi altı Müslüman, yirmi dört gayrimüslim olarak toplamda iki yüz elli öğrencisi bulunmaktaydı. Ermeni, Musevi, Rum ve Müslüman olmak üzere pek çok öğrencinin eğitim gördüğü İzmir Hamidiye Sanayi Mektebi yatılı bir okuldu (Keleş, 2013:209). Ayrıca, 1321/1903 Maarif Salnamesi'ne göre on beş hademe, altı mübaşir ve bir ambar memuru mektepte görev yapmaktaydı.

Maarif Salnamesi'ne göre İzmir Hamidiye Sanayi mektebi âlisinin ders programı şu şekildedir:

Birinci sene: Kur'an-ı Kerim, kıraat, imla, tahrir, huruf, hesap.

İkinci sene: Kur'an-ı Kerim, tecvid, ulum-u diniyye, kıraat, hesap, imla, resim, hüsn-ü hat.

Üçüncü sene: Kur'an-ı Kerim, tecvit, ulum-u diniye, imla, resim, kıraat, hüsn-ü hat, hesap, coğrafya, Fransızca.

Dördüncü sene: Kıraat, nisan-ı Osmani, hesap, ulum-u diniye, Arabi, Farsi, Fransızca, hendese, coğrafya, hüsn-ü hat, resim.

Beşinci sene: Lisani Osmani, Arabi, Farsi, tarih, resim, hesap, hendese, kitabet, malumat-ı fenniye, Fransızca, kimya.

Çıraklara öğretilen sanatlar ise kunduracılık, saraçlık, terzilik, çorapçılık, müretteplik, tenekecilik, demircilik, kazmir ve havluculuk ve musiki şeklindedir.

İzmir Hamidiye Sanayi Mektebi'nin eğitim kadrosu ise şu şekildedir:

Memuriyet	İsim
Muallim	Şakir Efendi
Muallim	Celal Efendi
Fransızca ve usûl defteri muallimi	David Efendi
Resim muallimi	Hafız Ali
Muallim	Kemal Efendi
Fahri musika muallimi	Mehmed Hidayet Bey
Muallim	Hafız Said Efendi
Malumat-ı fenniye ve coğrafya muallimi	Emrah Efendi
Musika muallimi	Viktor Efendi

Mektebin sanayi ustaları ise aşağıdaki şekildeydi.

Memuriyet	İsim
Marangoz ustası	İspiraki Efendi
Kundura ustası	Yani Efendi
Çorap ustası	Eşref Efendi
? Memuru	İsmail Efendi
Halı ustası	İsmail Efendi
Tenekeci ustası	Manulaki Efendi
Terzi ustası	Murad Efendi
Demirhane ustabaşısı	David Efendi
Dökmeci ustası	Viktor Efendi
Marangoz ustası	Yorgaki Efendi
Demirci	İbrahim Efendi
	Neşet Efendi
Muavini	İshak Efendi
Fahri terzi ustası	Karabet Kokaryan Efendi

Hüdavendigâr Sancağı (Bursa Hamidiye Sanayi Mektebi)

1321 Maarif Salnamesi'ne göre mektebin öğrenci sayısı yüz beş idi. Okulun idari heyeti içinde bir müdür, bir muhasebe memuru ve bir sandık emminden başka iki de hademe görev yapmaktaydı.

Okulun öğretmen kadrosu şu şekildeydi:

Memuriyet	İsim
Akaid-i diniyye muallimi ve imam	Hacı Hafız Şevki Efendi
Coğrafya muallimi	İzzet Bey
Usul defteri muallimi	Memduh Efendi
Malumat-ı nafia muallimi	Yahya Sezai Efendi
Hesab muallimi	Sermed Bey
Hesab muallimi	Ahmed Bey
Hendese muallimi	Bahri Bey

Fransızca muallimi
Kıraat ve imla muallimi
Jinnastik muallimi
Hüsn-ü hat muallimi
Kavaid-i Osmaniye muallimi
Musiki muallimi

Ahmed Baha Bey
Muhiddin Bey
Adil Bey
Mehmed Seyyid Efendi
Ali Efendi
Aleko Efendi

Selanik Vilâyeti (Selanik Hamidiye Sanayi Mektebi)

Salnameye göre Selanik Vilâyeti'nin nüfusu 1.028.432 olup, bunların 98.547'si mektepte tahsil gören öğrencilerdir. Talebe sayısının nüfusa oranı ise salnamede binde 95.80 olarak kaydedilmiştir. Midhat Paşa'nın Selanik valisi olduğu dönemde 1874 yılında açılan Selanik Hamidiye Sanayi Mektebi'nde başlangıçta kunduracılık, marangozluk, terzilik ve makine bölümleri bulunmaktaydı. Sonradan bu bölümlere matbaacılık, dokumacılık, demircilik, tornacılık ve doğramacılık gibi bölümler de eklenmiştir (Demirel&Düzgün, 2021: 298). Selanik Hamidiye Sanayi Mektebi-âli'sinin komisyon heyeti bir reis ve beş azadan oluşmaktaydı. İdare heyetinde ise bir müdür, bir mal memuru, bir kâtip ve sandık emini, bir tahsildar, birer mubassır-ı evvel ve mubassır-ı sani ile bir vekil-i hariç bulunmaktaydı. Seksen beş öğrenciyle eğitime başlayan mektebin 1321/1903 Maarif Salnamesi'ne göre yüz seksen öğrencisi olup, on tane hademe hizmet vermektedir.

Selanik Hamidiye Sanayi Mektebi beş seneden ibaret olup, ders programı yıllara göre şöyledir:

Birinci sene: Kur'an-ı Kerim, ulum-u diniyye, kıraat-ı Türki, mukaddemât-ı hesap, imla ve hüsnü hat.

İkinci sene: Kur'an-ı Kerim, ulum-u diniyye, kıraat-ı Türki, hesap, imla ve hüsnü hat.

Üçüncü sene: Kur'an-ı Kerim, ulum-u diniye, Arabi, tarih, kıraat, hesap, imla ve hüsnü hat.

Dördüncü sene: Kur'an-ı Kerim, ulûm-u diniye, Arabi, Farsi, kavaid-i Osmaniye, hendese, hesap coğrafya, imla ve hüsnü hat

Beşinci sene: ulumu diniye, imla, Arabi, Farsi, kavaid-i Osmaniye, hesap, coğrafya, dersleri talim edilmektedir şimdilik mektepte mevcut olan sanayi dahi müretteplik litografyacılık, kunduracılık, terzilik, dokumacılık, marangozluktan ibaret olup atide bazı sanayinin daha ilavesi mukarrerdir.

Mektebin eğitim kadrosu ise aşağıdaki tablodaki gibiydi:

Memuriyet	İsim
Kavaid-i Osmaniye, Coğrafya ve Tarih Muallimi	Abdullah Efendi
Farsi ve Hendese	Mehmed Nuri Efendi
İlmihal ve Arabi	İsmail Efendi
Kuran-ı Kerim ve Tecvid	Muhiddin Efendi
Kıraat-ı Türkiye, imla ve hat	Enver Efendi
Hesab	Avni Efendi
Cebir	Ahmed Bey
Fransızca ve resim	Nadir Bey
Birinci sene ve ihtiyat-ı sanayi muallimi	Hafız Halil Efendi
Demirhane müdürü	Floris Efendi
Tesviyehane ustası	Foliska Efendi
Demirhane ustası	Deçotro Efendi
Marangozhane ustası	Nikola Efendi
Resimhane ustası	İstefan Efendi
Resimhane memuru	Nadir Efendi
Matbaa ser mürettibi	Mehmed Ali Efendi
Matbaa ikinci mürettibi	Ali Fuad Efendi
Matbaa makinisti	Salih Efendi
Litografya ustası	Süleyman Efendi
Litografya muavini	Salih Efendi
Dokumahane ustası	Hüseyin Efendi
Müzik muallimi	Mustafa Efendi

Kosova Vilâyeti (Üsküp Hamidiye Sanayi Mektebi)

1897 yılında açılan Üsküp Hamidiye Sanayi Mektebi 12-14 yaş aralığında kimsesiz ya da bakıma muhtaç çocuklar arasından talebe kabul etmekteydi. Tahsil süresi beş yıl olan okul, ulûm ve sanayi olarak iki şubeden oluşuyordu. Okulda, mürettiblik, kunduracılık, marangozluk, oymacılık, litografyacılık, terzilik gibi

bölümlerin yanı sıra yetenekli öğrenciler için müzik sınıfı bulunmaktaydı (Korkmaz, 2018: 261).

Söz konusu salnameye göre Kosova Vilâyeti'nin nüfusu 865.445 olup, bunlardan mektepte talebe olarak öğrenim görenlerin sayısı 15.695 ve talebenin nüfusa oranı binde on sekiz olarak görülmektedir. 1321 Maarif Salnamesi'ne göre mektebin öğrenci sayısı seksen, hademe sayısı ondur.

Üsküp Hamidiye Sanayi Mekteb-i Âli'sinin ders programı salnamede şu şekilde gösterilmiştir.

Bir hafta zarfında okunacak derslik adedi						
Ders	Şube	Birinci sene	İkinci sene	Üçüncü sene	Dördüncü sene	Beşinci sene
Elifba, Kıraat-1	16	0	0	0	0	0
Türki Ulum-1	0	4	3	3	3	3
diniyye Türkçe, Sarf-1	0	6	6	5	3	3
Osmani, İmla ve Kıraat						
Kitabet-i resmiyye	0	0	0	0	1	1
Hesab	2	2	2	2	2	2
Usul	0	0	0	0	2	2
defteri						
Malumat-1 Nafia	0	2	2	2	1	1
Hafız-1 ?	0	0	0	0	1	1
Tarih	0	0	0	1	1	1
Coğrafya	0	0	1	1	1	1
Riyaziyye-yi resmiye	0	2	2	2	1	1
Hüsn-ü Hat	0	2	2	2	1	1
Yekûn	18	18	18	18	18	18

Üsküp Sanayi Mektebi'nin eğitim kadrosu ise aşağıdaki gibidir:

Memuriyet	İsim
Müdür	Halil Efendi
Usul defteri muallimi	Ömer Lütü Efendi
Coğrafya ve tarih muallimi	Hüseyin Tahsin Efendi
Kuran-ı Kerim ve Hüsn-ü Hat muallimi	Ahmed Efendi
Ulum-ı Diniyye ve Kavaid muallimi	Hacı Hasan Efendi
Türkçe sarf ve imla muallimi	Hüseyin Faik Efendi
Resim muallimi	Tevfik Efendi
Malumat-ı Diniyye muallimi	Haşim Efendi
Şube muallimi	Hacı Bekir Efendi
Hesap muallimi	Salih Efendi
Marangoz ustası	Koçu Efendi
Terzi ustası	? Efendi
Kunduracı ustası	Hasan Efendi

Manastır Vilâyeti (Manastır Hamidiye Sanayi Mektebi)

Vilâyetin nüfusu 1321 Maarif Salnamesi'ne göre 840.454'tür. Mektepte öğrenim gören öğrenci sayısı 64.076 olup, öğrenci sayısının genel nüfusa nispeti binde 76.23 olarak belirtilmiştir. Manastır Hamidiye Sanayi Mektebi'nin talebe sayısı ise altmış sekizdir. Mektebin eğitim kadrosu şu şekildedir:

Memuriyet	İsim
Müdür	Ömer Efendi
Kâtip ve sandık emini	Süleyman Fikri Efendi
Kâtip refiki	Mehmed Kâmil Efendi
Vekil-i hariç ve ambar memuru ve Kuran-ı Kerim ve tecvid muallimi	Hüseyin Efendi
İlmihal, Hesab, Sarf-ı Osmani, Fransızca ve Farsi muallimi	Mustafa Efendi
Kıraat, İmla ve Hüsn-ü Hat Muallimi	Süleyman Fikri Efendi
Hesab, Kıraat ve İmla muallimi	Mehmed Kâmil Efendi
Mubassır	Mahmud Efendi
Rumca muallimi	
Bulgarca muallimi	Manul Efendi
Marangoz ustabaşısı	
Terzi ustabaşısı	Gorki Efendi
Kundura ustabaşısı	Koçu Efendi

Trablusgarb Vilâyeti (Trablusgarb Hamidiye Sanayi Mektebi)

Trablusgarb Vilâyeti'nin nüfusu 1321 Maarif Salnamesi'nde 500.000 olarak belirtilmiştir. Mektepte tahsilde bulunan öğrenci

sayısı 12.375, talebenin nüfusa oranı ise binde 24.75 olarak kaydedilmiştir.

Trablusgarb Sanayi Mektebi'nin idaresinin bir reis, bir meclis idare baş kâtibi, bir muhasebe mümeyyizi ve bir maarif baş kâtibinden oluştuğu görülmektedir. Mektebin bir hademesi olup, öğrenci sayısı altmıştır.

Mektebin idare heyeti ile eğitim heyeti aşağıdaki tablodaki gibidir:

Memuriyet	İsim
Müdür	Mustafa Zekeriya Efendi
Dahiliye müdürü	Kâmil Efendi
Kâtip	Kâmil Efendi
Ambar memuru	Osman Efendi
Ulum-ı diniyye muallimi	Hacı Mehmed İbrahim Efendi
Kıraat-ı Türki muallimi	Ferid Efendi
Mensucat-ı haririye ustası	Hacı Nazif Efendi
Marangoz ustası	Rıfat Efendi
Kunduracı	Andon? Efendi

Trablusgarb Sanayi Mektebi'nin İnas (kız) kısmında ise bir kıraat-ı Türki muallimi, bir halıcı ustası olup, iki hademe ve yirmi iki öğrencisi bulunmaktadır.

Yemen Vilâyeti (San'a Sanayi Mektebi)

Eğitim düzeyi oldukça düşük olan Yemen Vilâyeti'nde 1899 yılında San'a kazasında bir sanayi mektebi kurulmuştur. Mektebin seksen beş öğrencisi ve yedi hademesi bulunmaktaydı. Mektepte görevli kimseler ise müdür, kâtip, mubassır, ambar memuru, Türkçe muallimi, Kuran-ı Kerim muallimi, imam, marangoz ustası, kunduracı ustası, demirci ustası, dokumacı ustası ve terziden ibarettir. Sanayi ve rüştiye mekteplerinin inşaaı, kahve ihracatından alınan vergilerden eğitim kesintisi yapılarak karşılanmıştır (Özbozdağı, 2018: 1338).

Memuriyet	İsim
Müdür	Hüsrev Efendi
Kâtip ve Türkçe muallimi	Sami Efendi
Kuran-ı Kerim muallimi ve İmam	Abdullah Efendi

Marangoz ustası	Hüsrev Efendi
Kunduracı ustası	Ahmed Efendi
Demirci ustası	Hüseyin Efendi
Dokumacı ustası	Azmi Efendi
Terzi	? Ağa
Mubassır	Hüseyin ve Seyid Ahmed Efendiler
Ambar memuru	İsmail Efendi

Yemen Vilâyeti (Hudeydiye Sanayi Mektebi)

1899 yılında kurulan Hudeydiye Sanayi Mektebi'nde bir müdür, bir kâtip, mubassır, imam, ambar memuru, Türkçe, Kuran-ı Kerim ve terzi muallimleri ile demirci, marangoz, dokumacı, kunduracı ustaları bulunuyordu. Mektebin otuz öğrencisi olup, yedi hademe görev yapıyordu.

Memuriyet	İsim
Müdür	Kemal Bey
Kâtip	Hafız Cevdet Efendi
Türkçe muallimi	Kemal Bey
İmam ve Kuran-ı Kerim Muallimi	Seyid Hüseyin Efendi
Demirci ustası	Hüseyin Efendi
Marangoz ustası	Ali Efendi
Dokumacı ustası	Ahmed Efendi
Kunduracı ustası	
Terzi muallimi	Habib Efendi
Mubassır ve ambar memuru	

Halep Vilâyeti (Halep Hamidiye Sanayi Mektebi)

Halep Vilâyeti'nin nüfusu 1321 yılı Maarif Salnamesi'ne göre 817.740'tır. Vilâyetin öğrenci sayısı 42.080'dir. Öğrenci sayısının nüfusa oranı binde 51.46 olarak belirtilmiştir. Halep Sanayi mektebinin öğrenci sayısı ise yüz yirmi beştir.

Memuriyet	İsim
Müdür	Kemal Efendi
Muhasebe kâtibi	Musabah Efendi
Ambar memuru	İbrahim Efendi
Ders muallimi	Abdullah efendi
Hüsn-ü hat muallimi	Şakir Efendi
Mubassır-ı evvel ve muallim	Hüseyin Efendi
? memuru ve Muavini	Mehmed Said Efendi
Terzi ustası	Karabet Ağa

Kunduracı ustası
?
Çorapçı ustası
Mensucat ustası

Yusuf Ağa
Abdurrahim Efendi
Mustafa Ağa
Mustafa Ağa

Sonuç

Osmanlı sanayi mektepleri, imparatorluğun sanayileşme sürecine ayak uydurma çabasının bir parçası olarak ortaya çıkmış, teknik bilgi ve beceriye sahip insan gücü yetiştirmeyi amaçlayan kurumlardır. Bu okullar, mesleki eğitimin Osmanlı'daki ilk kurumsal örneklerini teşkil etmiş ve Cumhuriyet dönemi teknik eğitim sistemine de bir altyapı oluşturmuştur. Beklenen düzeyde bir sanayileşme sağlanamamış olsa da, bu mektepler modern mesleki eğitimin çıkış noktası olmuştur.

Sanayi mekteplerinin kuruluşu, dönemin sanayi ve gelişme politikaları açısından önemli bir adım olmakla beraber, bu kurumlar ne yazık ki sanayileşme ekonomik gelişme açısından istenen başarıyı gösterememiştir. Buna rağmen, Osmanlı teknik eğitim sisteminin modern temellerini atan bu okullar, Osmanlı Devleti'nin kalkınma çabalarının bir yansıması ve mesleki eğitimin temel taşı olarak değerlendirilebilir. Osmanlı vatandaşlarına meslek edindirmek, sanayi üretimini canlandırmak ve nitelikli yerli iş gücünü artırmayı hedefleyen bu okullar, çoğu zaman maddi kaynakların yetersizliği, öğretmen ve teknolojik altyapı eksiklikleri nedeniyle istenilen düzeyde gelişememiştir. Buna rağmen hem bireysel meslek edinimi hem de teknik eğitimin yaygınlaşması açısından önemli işlevler görmüşlerdir.

Başta İstanbul olmak üzere Edirne, Adana, Aydın, Halep, Hüdavendigâr, Selanik, Kosova, Manastır, Trablusgarb, Yemen, Suriye gibi vilâyetlerde sanayi mektepleri açılmış, bu mekteplerde usûl defteri, coğrafya ve tarih, Kuran-ı Kerim ve hüsn-ü hat, ulûm-ı diniyye ve kavaid, Türkçe sarf ve imla, resim, hesap, Arapça, Farsça, Fransızca, litografya, ilmihal gibi derslerin yanında terzilik, marangozluk, dokumacılık, arabacılık, kunduracılık gibi dersler

verilmiştir. Öğrencilere burs ve kalacak yer verilen, fakir veya kimsesiz çocukların gözetildiği bu okullardaki öğrenciler zaman zaman Avrupa'daki fabrikalara veya sanayi mekteplerine de gönderilmişlerdir. Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde açılan bu mektepler Cumhuriyet dönemine de miras kalması açısından önem arz etmektedir. Cumhuriyet döneminde mesleki ve teknik eğitim veren kurumların idari kadrosunun çoğu bu sanayi mekteplerinden mezun olanlardan oluşmaktaydı.

Kaynakça

- 1321 Salname-i Nezaret-i Maarif-i Umumiyye*, Asr Matbaası, 1321.
- Arsılyürek, Y. (2015). Osmanlı Devleti'nde ıslahhaneler (sanayi mektepleri), *Asia Minor Studies*, 3 (6), 1-21.
- Atam, Ş., Candegir, Ü. (2020). Osmanlı Devleti'nde kız ıslahhanesi ve kız sanayi mektepleri, *Türklerde Kadın*, Kömen yay., Ed. Demir, A., Tombuloğlu, T., Polatel, O., 259-273.
- Başgöz, İ. (1995). *Türkiye'nin eğitim çıkması ve Atatürk*. Ankara: Başbakanlık Basımevi.
- Çeber, K. (2017), *Osmanlı modernleşmesi sürecinde sanayi mektepleri bağlamında Ankara sanayi mektebi*. Yüksek Lisans Tezi, Hacettepe Üniversitesi, Ankara.
- Demirel, F, Düzgün İ. C. (2021). Modern ziraatin tanıtımı için Selanik sanayi mektebinde bir halk eğitimi projesi, *MSGSÜ Sosyal Bilimler*, (23), 296-306.
- Elmas, T. (2025), *Edirne sanayi mektebi (1882-1950)*, Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi: Konya.
- Gönüllü, A. R. (2019). Sultan II. Abdülhamid'in bir yadigârı: Adana Hamidiye Sanayi Mektebi, *USAD*, (10): 179-202.
- Erdem, Y. T. (2007). *II. Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'e kızların eğitimi*. Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, İstanbul.
- İdem, T. (2020). *Adana Hamidiye sanayi mektebinde hakimiyet mücadelesi ve "Sandalye kavgası" olayı: Dicle üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*: 183-44.
- Keleş, E. (2013). II. Abdülhamid devrinde Aydın Vilâyeti'nde sanat ve meslek okulları, *History Studies*, 5 (2), 199-241.
- Koç, B. (2007). Osmanlı ıslahhanelerinin işlevlerine ait bazı görüşler, *Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 6 (2), 36-50.

- Korkmaz, Ş. (2018). Üsküp sanayi mektebi (1897-1912), *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, 16 (25), 249-283.
- Özbozdağı, Ö. (2018). II. Abdülhamit'in Yemen'de ıslahat çabaları (1898-1908), *XVIII. Türk Tarih Kongresi*, 3, Ankara: 1325-1348
- Özguven, B. (2016). Son dönem Osmanlı İmparatorluğu'nda meslek öğrenimi: sanayi mektepleri binaları. *Geç Osmanlı Döneminde Sanat Mimarlık ve Kültür Karşılaşmaları*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 45-59.
- Öztürk, R. H. (2023). 19. yüzyıl Osmanlı kalkınma politikasında sanayi mekteplerinin iktisadi fonksiyonu, *History Studies*, 15 (3), 615-636.
- Semiz, Y., Kuş, R. (2004). Osmanlıda mesleki teknik eğitim İstanbul sanayi mektebi (1869-1930), *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S. 15, 275-295.
- Seyitdanlıoğlu, M. (2009). Tanzimat dönemi Osmanlı sanayii (1839-1876), *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 28 (46), 53-69.
- Söyler, Ö. (2014). *İstanbul Sanayi Mektebi'nin 1909 Tarihli Ders Programı (Transkripsiyon ve Değerlendirme)*, Yüksek Lisans Tezi, Kilis 7 Aralık Üniversitesi, Kilis.

BÖLÜM 4

OSMANLI'NIN DIŞ DÜNYAYA AÇILAN KAPISI LİMANLAR ÜZERİNE GENEL BİR DEĞERLENDİRME

Nimet KILINÇ¹

Giriş

Liman, kelime anlamı olarak gemilerin barınmasına gerektiğinde yük indirip bindirilmesine olanak sağlayan aynı zamanda dalgakıranlar ile korunmuş bir deniz kıyısı olarak tanımlanmaktadır (Türk Dil Kurumu (n.d), liman). Limanlar tarih boyunca önemli bir yere sahip olmuştur. Tarihin en eski dönemlerinden itibaren insanlar nehir veya göl kenarlarında yaşamağı tercih etmişlerdir. Medeniyetlerin nehir kenarlarında kurulması, tarımın ve ticaretin gelişiminde kolaylıklar sağlamıştır.

¹Yüksek Lisans Öğrencisi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Tarih Ana Bilim Dalı Bölüm, Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı, Orcid: 0009-0005-5088-614X

En eski uygarlıklardan itibaren yerleşim yeri olarak nehir kenarlarının seçilmesi, suyun insanlar ve medeniyetler açısından önemini göstermektedir (Bülbül, Doğan, 2016:29).

Ulaşım olanaklarının gelişmesiyle birlikte insanlar ihtiyaçlarını karşılamak adına akarsular ve denizlerden daha fazla faydalanmaya başlamışlardır. Denizlerin sağladığı bu imkânlar sayesinde insanlar her ne kadar küçük topraklara sahip olsa bile sulak alanların sunmuş olduğu fırsatlarla ekonomik ve siyasi bakımından gelişmeye başlamışlardır (Karnıbüyük, 2019:180-181).

Limanlar hem bölgesel hem de uluslararası ticaretin gelişmesinde etkili olan en önemli faktörlerden biridir. Sanayinin ve teknolojinin gelişmesi ile birlikte limanlar daha çok önem kazanmıştır. Özellikle dünya ticaretinde ulaşım yoğunlukla deniz vasıtasıyla sağlandığı için limanlara verilen önem kaçınılmaz bir hal almıştır (Bayraktutan, Özbilgin, 2013:11). Sanayi Devrimi ile birlikte ülkeler arasında rekabet ortaya çıkmış ve bunun sonucu olarak limanlara duyulan ihtiyaç gittikçe artmıştır.

Devletler arasında özellikle de Sanayi Devrimi ile birlikte limanlar ticaret açısından önemli bir konuma yükseldi. Limanların olduğu bölgelerde endüstri ve ticaretin gelişmesi çok daha kolaydı. Ürünlerin bir bölgeden diğer bölgelere taşınmasında limanlar önemli bir rol üstlendi. Karayolları ve demiryollarına nazaran denizyolu vasıtasıyla daha hızlı bir şekilde ulaştırılan ürünler gideceği bölgelerde iskelelere indirilmekteydi. Ancak iskelenin olmaması durumunda bölgeye en yakın başka iskelelere nakledilip o bölgeden de karayolu ve demiryoluyla ulaştırılmaktaydı. Limanlar, pek çok farklı konuda insanlara hizmet sunarken, liman ve iskelelerin uygunsuz koşulları bu hizmetlerin aksamasına da neden olmaktaydı. Örneğin, deniz aşırı haberleşme en hızlı şekilde gemiler vasıtasıyla gerçekleşmekteydi. Ancak vapurların ve kayıkların hava muhâlefeti nedeniyle limanlara uğrayamaması bu hizmetin aksamasına da neden olmaktaydı. Aynı şekilde limanların mevcut yapısal

durumlarının gemilerin yeterince kıyıya yanaşmasına müsaade etmemesi de bir diğer sorundu (Tan, 2023a:352). Sanayi Devrimi ile birlikte modern gemiler ortaya çıkmış ve mevcut limanlar büyük gemiler için yetersiz kalmaya başlamıştır. Bölgeye gelen gemilerin büyük, iskelelerin küçük olması, gemilerin kıyıya tam yanaşamaması ürünlerin mavnalar, kayıklar ve hamallar ile taşınmasını zorunlu kılmış bu da modern bir limana ihtiyaç duyulduğunu gözler önüne sermiştir.² Diğer bir taraftan insanların bir yerden başka bir yere seyahatlerinde limanlar önemli durak noktaları haline gelmişti. Diğer ulaşım ağlarına göre daha ekonomik bir seyahat imkânı sunması, insanların deniz yolculuğunu tercih etmelerinde önemli bir etkendi.

Tüm bu faydalarının yanı sıra son olarak limanlar güvenlik açısından da devletler için önem arz etmekteydi. Denize kıyısı olan devletler, denizlerden gelebilecek türlü tehditlere karşı liman güvenliğini sağlamak durumundaydılar. Can güvenliği, ürün güvenliği, korsancılık ve yağmacılık gibi konulara ehemmiyet vermeleri gerekmekteydi (Pişkin, 2011:96). Bunu da hem donanma gücü hem de limanlarda görevli gümrük memurları vasıtasıyla sağlamaktaydılar. Bu denizcilik faaliyetinin emniyetli bir şekilde devam edebilmesi için gerekli bir durumdur. Hatta güvenlik konusunda devletlerin diğer devletlerden gelecek tehlikelere karşı limanlarını koruma altına aldığı bilinmektedir. Örneğin; Osmanlı Devleti için Karadeniz bir iç deniz konumundaydı. Bu sebeple de diğer devletlerin bilhassa da İngiltere ve Rusya'nın girişine izin vermemiştir. Bu durum ancak 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren çeşitli antlaşmalar vasıtasıyla değişmeye başlamıştır. Başta İngiltere

² Bazı durumlarda da deniz seviyesinin sığ olması ya da akarsuların etkisiyle kıyı şeridinin kumla dolması büyük gemilerin limanlara yanaşmasının önünde bir engeldi. Bu nedenle de zaman zaman bazı bölgelerde limanların modern bir hale getirilmesi gerekmekteydi. Detaylı bilgi için bkn: Serbestoğlu İ, Tümtaş, M. S. (2021) "II. Abdülhamid Döneminde Bir Liman Kenti Dedeagaç", *Stratejik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 5(3), s.518.

olmak üzere diğ er Avrupa devletlerine de Karadeniz’de ticaret yapma izni verilmiştir (Avdar, Avdar, 2020:116). Diğ er bir taraftan savaş  onemlerindeki askeri gereksinimler de limanlardan sağlanabilmektedir. Olağanüstü bir savaş  oneminde bölgeye asker ve mühimmat sevkiyatı limanlardan kolaylıkla yapılabilirdi. Bu sayede devletler uzun soluklu bir bekleyişten ziyade daha kısa ve ekonomik bir şekilde ihtiyaçlarını karşılayabiliyorlardı.

Osmanlı Devleti’nde Denizciliğin ve Limanların Gelişimi

Osmanlı Devleti’nde denizcilik faaliyetlerinin artması Akdeniz ve Karadeniz’de tam olarak üstünlük sağlamasıyla gerçekleşmiştir. Osmanlı’nın Akdeniz’deki asıl amacı buradaki üsleri ele geçirmek ve topraklarını savunmaktı. 1376 yılındaki Gelibolu’nun fethi Osmanlı’nın Akdeniz ve Rumeli politikasında değişikliğe sebep olmuştur. Yapılan fetihle birlikte Osmanlı Venediklilere karşı Marmara Denizi’ni ve Çanakkale Boğazı’nı korumaya başlamıştır. Bununla beraber Balkan Yarımadası’nın fethi de ivme kazanmıştır (Bilgin, 2013:19-20). Osmanlı Devleti’nin Akdeniz mücadelesindeki en etkili kişilerden biri Hayreddin Barbaros olmuştur. Rodos ve Trablusgarp’ın alınmasıyla Orta ve Doğu Akdeniz’de Osmanlı Devleti’nin faaliyetleri de artmıştır.

Kanuni Sultan Süleyman  onemine kadar Osmanlı Devleti’nin denizcilikteki yeri açık denizlerde düşmanla savaşmaktan ziyade  s ve adaları kontrol etmektir. Akdeniz’in kuzey kıyıları gemilerin sığınabileceği bir alan sağlarken güney kıyıları ise, sığlık ve adacıklarla doludur. Akdeniz’e hâkim kuzey r zg rları denizin güney kıyılarını tehlikeli bir r zg r altı sahili konumuna düşürmüştür. Bu r zg rlara karşı yapılan yolculuklarda denizcilere fayda sağlayan akıntılar Çanakkale, Cebelitarık ve Messina Boğazı gibi yerlerde gemilerin geçişini oldukça güçleştirmektedir ( zkan, 2016:6).

Osmanlı'nın Akdeniz'deki denizcilik faaliyetleri bu yönde ilerlerken, Karadeniz'de üstünlük kurma yolunda farklı dönemlerde bazı politikalar takip edilmiştir. Fatih Sultan Mehmet'in Trabzon'u fethetmesiyle birlikte Karadeniz'in güney kısımlarının tamamı Osmanlı hâkimiyetine girmiştir. Bununla beraber 1477 yılında Mengli Giray'ın Kırım hanlığına gelişinden sonra kuzey sahillerinin de Osmanlı hâkimiyeti altına girmesiyle birlikte Karadeniz bir iç deniz olmuştur. Bu gelişmeyle birlikte Karadeniz'de tam üstünlük kurmuş olan Osmanlı Devleti burada yalnızca imtiyaz tanıdığı ülkelerin ticaret gemilerine izin vermiştir. Bu imtiyazlar da tek taraflı olup herhangi bir anlaşmaya dayanmamaktadır. Karadeniz'in karşı kıyısında bulunan Rusya, Karadeniz'de ilk olarak serbest ticaret hakkını 1720 yılında imzalanan bir antlaşma ile elde etmiştir. Ancak bu antlaşmanın maddelerinde Rus tüccarlarının Karadeniz'deki statülerine açık bir şekilde yer verilmemiştir. Rus tüccarların Karadeniz'deki statüleri 18 Eylül 1739 tarihli Belgrad Antlaşması ile sağlanmıştır. Yapılan bu antlaşmaya göre Rusya Karadeniz'de savaş ve ticaret gemi bulundurmayacak, ticaret yapmaya ise devam edebilecektir (Tellioğlu, 2015:196).

Osmanlı Devleti yıllarca Karadeniz'i ticarete açmayarak kendi ekonomisi için kullanmıştır. Bu konumu ise 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması ile Rusya'ya imtiyaz verilmesiyle bozulmuştur. Aynı yıllarda Kırım Savaşı'yla Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'in tek hâkimi olma durumu son bulmuştur. Bu dönemden sonra Karadeniz'de Rusya'nın varlığına da rastlanılmaya başlanmıştır. Karadeniz'in Rus Devleti'ne de açılması Osmanlı ekonomisini zayıflatmaya başlamıştır.

Geniş kıyı şeridine sahip olan Osmanlı Devleti Akdeniz ve Karadeniz'deki bazı limanlar donanma açısından olduğu kadar ticaret açısından da önemliydi. Deniz ticareti açısından Trabzon, Sinop, Amasra, Varna, İzmir, Selanik, Antalya, İskenderun ve Beyrut gibi limanlar oldukça stratejik konuma sahipti. Bu kadar ticaret

hacmi yüksek limanlara sahipken Osmanlı Devleti'nin deniz ticaretine gereken önemi verdiğini söylemek pek mümkün değildi. Öyle ki bu dönemde büyük ticaret yapan yeterince şirket bulunmamaktaydı. Mevcut ticaret ancak küçük gemiler aracılığı ile sağlanmaktaydı. Limanların durumu ise ihtiyaçlara göre yetersiz kalmaktaydı. Gemiler limanlara tam yanaşamadığı için kayıklar veya mavnalar ile kıyıya taşınırdı. Osmanlı Devleti'nde denizciliğin gelişmesi aynı zamanda modern limanların inşasına ön ayak olmuştur.

Sanayi İnkılabı Sonrası Limanların Önem Kazanması

18. yüzyılda İngiltere'de başlayan Sanayi Devrimi tüm dünyayı saran bir gelişime yol açmıştır. Teknolojinin de gelişmesiyle denizcilik faaliyetleri uluslararası önem kazanmıştır. Sanayi Devrimi ile birlikte demir ve çelik sanayisinin gelişmesi limanlara olan ihtiyacı arttırmıştır. İngiltere'de başlayan Sanayi Devrimi zamanla gemi ve silah teknolojisinin de gelişmesine yol açmıştır. Bilhassa 19. yüzyıldan itibaren makinelerin gemilerde de kullanılmaya başlaması tüm Avrupa'da rekabet ortamını doğurmuştur (Kurt, 2015:82).

Osmanlı Devleti'nin denizcilik faaliyetlerinde 17. yüzyıla kadar kürekli gemiler kullanılmıştır. 18. yüzyıla gelindiğinde ise yelkenli gemilere geçilmiştir. Yelkenli gemiler kürekli gemilere kıyasen daha büyük ve işlevseldi. Sanayi Devrimi ile birlikte daha büyük ve uzun mesafeleri kat edebilir nitelikte gemiler inşa edilmeye başlanmıştır. Bu vesile ile ulaşım ve taşımacılık faaliyetleri gelişmiş bu da beraberinde ticaret hacmine olumlu yönde katkı sağlamıştır. Bu gelişmeler ile birlikte kent içi ulaşım ağını geliştirmek adına tramvay ve vapur seferleri konmuş, modern liman ve rıhtım inşası gibi ihtiyaçlar ortaya çıkmıştır (Gençer, 2017:34). Ticaret kapasitesi yüksek olan sahil kentlerinde rıhtımlar dönemin ihtiyaçlarına uygun hale getirilmeye çalışılmıştır. Yapılan bu çalışmalar, ihtiyaçlar

doğrultusunda devam etmekle beraber limanların ithalat-ihracat faaliyetlerini ve iş kapasitelerini arttırmak amacıyla da modernleşmede önemli roller oynamıştır (Dereci, 2019:201). Buharlı gemiler seferlere başlamadan önce yerel limanlar arası ticareti kıyı gemiciliği üstlenmekteydi. Bu gemiler ile 5-6 yolcu taşımali kotra, kayık, sandal gibi küçük gemilerin başında Müslümanlar vardı. 18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren büyük tonaja sahip gemiler uzak iskele bölgelerine yük ve yolcu taşımaya başlamışlardı (Bay, 2016:68-69).

Ticari bir gaye ile bölgeye gelen gemilerin ehemmiyetli bir sefer yapabilmesi için yeni limanların inşası talep edilmiştir. Örneğin; Beyrut Limanı'ndaki ticari yoğunluktan dolayı karaya ürünleri çıkarmada zorluklar yaşanmaktaydı. Hatta bazı ürünler de telef olmaktadır. Bu nedenle yerel yöneticiler tarafından yeni bir liman inşasının gerekliliğinden bahsedilmiştir. Bu yeni liman ile ticaret hacmi genişleyecek ve hazinenin geliri de artacaktı. Yine bu yenilik ile de tüccarın ve halkın can güvenliğinin de sağlanacağı ifade edilerek yeni limanın artılarına değinilmiştir (Çelik, 2018:349).

Osmanlı Devleti yetkilileri inşa edilecek yeni limanların faydalarını göz önünde bulundurarak liman inşasının kolaylıkla gerçekleştirilebilmesi adına pek çok aksiyon almışlardır. Bu konuda Osmanlı yetkilileri Avrupa'dan uzmanlar getirmiş, onların Osmanlı hizmetinde çalışmaları ve mevcut limanların modernizasyonunu sağlamaları noktasında oldukça ısrarcı olmuşlardır. Bu noktada Avrupa'dan getirilen uzmanlara yüksek maaş, kalacak yer ve ekstra ödemelerde dahi bulunmuşlardır.³⁴ Liman inşası noktasında bir diğer

³⁴ Osmanlı limanlarının modernizasyonu için Avrupa'dan uzmanlar getirilmesi ve Osmanlı hizmetinde istihdam edilmeleri hakkında ayrıntılı bilgi için bkn: Tan, H. (2025). The Engineer Rebuilding The Empire: The Contributions Of Mr Ritter To The Modernization Of The Ottoman Empire (1856–1878). Middle Eastern Studies, 1–15. <https://doi.org/10.1080/00263206.2025.2466628>.

önemli husus limanlarda ihtiyaç duyulacak malzemelerin kolaylıkla temin edilmesidir. Bu bağlamda ülke dışından ihtiyaç duyulan ürünlerin inşa edilecek limanlara getirilmesi noktasında gümrüklerde herhangi bir sorunla karşılaşılması için birtakım önlemler alınmıştır. Örneğin, Haydarpaşa Limanı inşasında gerekli olan demir, makine ve silolara ait malzemelerin gümrük vergisinden muaf tutulması talep edilmişti. Söz konusu limanın Osmanlı Devleti'ne yapacağı katkılar göz önüne alınarak bu talep olumlu karşılanmış ve ihtiyaç duyulan malzemelerin gümrük vergisinden muaf tutulması sağlanmıştı (Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası, 1320:1908).

Yine benzer bir şekilde İstanbul Limanı'nın inşa faaliyetleri için muafiyetler yer alır. Bahsi geçen liman için gerekli olan bir adet kazgan ve buna ait bazı eşyalarının gümrükten muaf tutulmuştu. Bu muafiyet de Anadolu Demiryolu Şirketi tarafından sağlanmıştı. Bu taleplerini Meclis-i Nafia'ya bildirmişlerdir (Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası ,1320:53). Benzer bir durum İzmir Limanı için de geçerliydi. Bu limanda rıhtıma henüz yanaşmamış olan bir geminin rıhtımın gayri mahalli bir bölgeye eşya taşıırken Kordon İdaresi tarafından ücret talep edilmiştir. Bu durum karşısında tüccarların şikâyet etmesi üzerine İzmir Ticaret Odası'ndan yazılı bir belge ile rıhtımdan istifade etmelerinin yerinde olacağını bildirmişlerdir. Bu durum karşısında İzmir rıhtımının bitimine kadar bu gemilerden ücret talep edilmeyeceğini ifade etmişlerdir. Diğer yandan şirketin vergi muafiyet yetkisi bulunmadığından vilayetten yazılı olarak yardım istemişlerdir (Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası 1317:539). Böyle bir durumda ise hemen gerekli işlemler ile sorunlar çözümlenerek halkın mağdur olmaması sağlanmıştır.

Osmanlı Devleti limanları modernize edebilmek için bu alanda uzman kişilere ihtiyaç duymuştur. Bu nedenle Avrupa'dan uzmanlar getirmek durumunda kalmıştır. Bunlardan biri Dussaud Biraderler olarak bilinen kardeşlerdir. Dussaud Biraderlerin başında

bulunduğu şirket Osmanlı yetkililerinin dikkatini çekmiştir. Bu şirketin ünlenmesini sağlayan nedenlerden arasında Marsilya’da inşa edilmiş olan Napolyon Limanı’na bir dalgakıran inşa etmiş olmalarıdır. Şirket, Süveyş’de bulunan üsler ve Part-Said Limanı’nda da dalgakıran inşa etmişlerdir. Yapılan bu imar faaliyetlerinin ardından şirket pek çok iş teklifi almıştır. 1859 yılından sonra da uluslararası bir üne sahip olmuştur (Yılmaz, 2015:228). Şirketin başarılı çalışmalarından etkilenen Osmanlılar ilk olarak İzmir Limanı için Dussaud Biradeler ile çalışmak istemişlerdir. İzmir ve Aydın’ı birbirine bağlayan bir demiryolu inşa edilince İzmir için de modern bir limana duyulan ihtiyaç oldukça artmıştır. 1867 yılına gelindiğinde İzmirli üç İngiliz tüccar İzmir Limanı ve rıhtımı için Osmanlı Devleti’nden izin alarak bir şirket kurmuştur. Ancak bu şirket beklenen geliri bulamayıp bir de Osmanlı Devleti ile arası bozulunca liman ve rıhtım inşasını 1868 yılında Dussaud Biraderler’e ihale etmişlerdir. 1869-1870 yılları arasında Dussaud Biradeler tarafından modern bir liman ve rıhtım inşası tamamlanmıştır (Yılmaz, 2015:228).

Osmanlı liman kentlerindeki söz konusu ticari yoğunluk benzer şekilde Karadeniz limanlarında da gözlemlenmekteydi. Deniz ticaretinin canlanması Yunan Bağımsızlık Savaşıyla bağlantılı olarak korsanlığa son verilmesi ve 1838 İngiliz-Osmanlı Ticaret Antlaşmasıyla olmuştur. 1836 ve 1839 yılları arasında yükselen ithalat ve ihracat 1840’lara gelindiğinde Arnavutluk’ta çıkan bir ayaklanma ile yeniden düşüşe geçmiştir (Keyder, Özveren, Quataert, 1994:106). 1836 yılından itibaren buharlı gemilerin Trabzon’da işlemesi Osmanlı Devleti’nin ticaret ve taşımacılık faaliyetlerinde yükselişe neden oldu. Ancak bu gelişme Trabzon kentinde yer alan Çömlekçi Limanı’nda alt yapı yetersizliğini de gözler önüne sermiştir. Öyle ki tonaj bakımından büyük olan buharlı gemiler kuzey rüzgârlarında oluşabilecek tehlikelere karşı sığ olan Çömlekçi Limanı’na giremiyor ve açıkta demirlemek zorunda kalıyordu. Bu

durumda da yolcular veya gelen ürünler mavnalar ile sahile taşınabiliyordu (Yılmaz, 2015:217). Bu bağlamda devlet yetkilileri Trabzon Limanı'na modern bir yapı kazandırmak istemişlerdir. Bu bağlamda İzmir Limanı inşasını üstlenen Dussaud Biraderler Trabzon Limanı için de çalışma yürütmüşlerdir. Fransız Konsololuğu'ndan elde edilen bilgilere göre 3 Mart 1870 yılında Joseph Dussaud Trabzon'a gelmiştir. Joseph 38 milyon masrafla Trabzon'a modern bir limanın inşa edilebileceklerini ifade etmiştir (Yılmaz, 2015:229). Bu süreçte görüşler alınıp şartnameler hazırlansa da süreç olumlu sonuçlanmamış, limanın devlet imkanları dahilinde yapılması kararı verilmiştir (Yılmaz, 2015:234).

Bartın Limanı için de benzer durumlar söz konusuydu. 18. yüzyılın sonlarında Bartın'da liman tesisleri oldukça ilkel durumdaydı. Liman etrafında dalgakıran ve fener yoktu. Bununla beraber kanalizasyon ve taş döşeli rıhtımlar da yapılmamıştı. Modern bir liman inşasının önünde mavnalar engel teşkil etmişlerdi. Modern bir liman inşa edilmesiyle ekmek kapılarının yok olacağını düşünen mavnacılar inşaata karşı çıkıyorlardı (Elmacı, 2007:112).

19. yüzyılda uluslararası deniz ticaretine açık bir konumda olan Bartın kentine buharlı gemiler Akdeniz ve Ege'den sonra gelmiştir. Bu durum Osmanlı liman kentlerinde yaşanan iktisadi ve sosyal değişimin Bartın'da mevcut olmamasından değil, Bartın kentinin küçük ölçekli bir limana sahip olmasından kaynaklanmaktaydı. Son olarak Bartın'da bulunan ve ticari açıdan da önemli bir yere sahip olan Bartın Boğazı'nda insanlar zor durumda kalıyordu. Limanın denizden gelen kumlarla dolması hatta kapanması da gemi trafiğini sekteye uğratıyordu. Tüm bu şartlar doğrultusunda bir de Bartın Boğazı'nın kapatılması eklenince yeni bir liman inşası kaçınılmaz olmuştur. Bu kapanma beraberinde gemilerin boğaza girememesine ve hava koşullarının kötü olduğu zamanlarda sıkıntılı durumların oluşmasına sebebiyet veriyordu. Bu bağlamda Kastamonu Vilayeti'nden iki tarak dubası, bir istimbet ve

iki çamur dubasının dâimi suretle Bartın'da bulundurulması kararı alınmıştır (Elmacı, 2017:113).

Trabzon ve Bartın kentlerinde limanların modernleşmesini zorunlu kılan nedenler hava koşulları ve buna bağlı olarak gemilerin kıyıya yanaşamamasıydı. Bunlardan ayrı olarak Sinop Limanı'nda farklı dūřunceler ortaya çıkmıştı. Lafitte Clove'ye göre Sinop Limanı'nın modernleşmesinin kente ve ticarete artıları olacaktı. Sinop'ta bir dalgakıran ve rıhtım inşası tıpkı Fransa'da olduğu gibi bazı makinelerin kolaylıkla yerleştirilebilmesine imkân sağlayacaktı. Clove, limanın yeterli büyüklükte olması durumunda büyük gemilere de hizmet edebileceğini ifade eder (Yılmaz, 2019:121). Tüm bu modern liman inşası ya da mevcut limanların yetersizliği diğer ulaşım ağlarının da gelişimini etkilemekteydi. Bu liman kentlerine Ordu ve Samsun rnek gösterilebilir. Ordu'da Sivas Vilayeti'nden gelen ürünlerin yüklenebileceği ve büyük gemilerin yanaşabileceği bir liman mevcut değildi. Ordu sahiline gelen gemiler açıkta demirliyor, ürünler ise mavnalar ile taşınıyordu. Bu meselenin çözüme ulaşabilmesi için yerel yöneticiler tarafından sahile ahşap bir iskele inřa edilmeye karar verilmiştir (Saylan, 2015:41). Benzer bir sürece Samsun Limanı da şahitlik etmiştir. Samsun-Sivas demiryolu inřa edilirken Samsun Limanı'nın da modern bir hale getirilmesi zorunlu görülmüştür. İnşa edilen bu demiryolu ile beraber uluslararası ticaretin de n açılmış oluyordu. Bu yüzden modern liman inşası kaçınılmazdı. Bu şartlara bir de coğrafi koşullar ekleniyordu. Mert Irmağı'nın ve Kızılırmak'ın birikintileri körfez derinliğine etki ettiği için körfez ve liman sığ bir yapıya sahipti. Diėer liman kentlerinde de olduğu gibi büyük gemiler yanaşamıyor ve gelen ürünler mavnalar ile taşınıyordu (Tozlu, 2021:102-103).

Buharlı gemilerin Osmanlı Devleti'ne uğraması, deniz ulaşımının karadaki kolu olan demiryolları yapımına da ağırlık verilmesine neden olmuştur. Bu durum da uluslararası ticaretinin daha hızlı gelişmesine yol açmıştır. Liman kentlerindeki bu

gelişmeler, yerel potansiyeli harekete geçirerek altyapı yatırımlarının yapılması, modern ticaret limanlarının inşa edilmesi, tren ve deniz ticaretinin kaynaşması ve bu sayede liman kentinin hinterlandıyla olan bağıını güçlendirilmiştir (Ballı, 2015:519). Tüm bu konular neticesinde liman kentlerinde bulunan yetersizlikler göz önüne alınarak yeni liman inşaları baş göstermiştir.

Limanlardaki yetersizlik ve ihtiyaçları karşılama noktasındaki eksiklikler Akdeniz kıyısındaki kentlerde de kendini göstermekteydi. Bu noktada yapılan modernleşme çalışmaları her ne kadar olumlu bir şekilde sonuçlanmasa da devam ettirilmekteydi. 19. yüzyılın sonlarına doğru Mersin’de bulunan limana yeni iskele inşası ya da mevcut iskelelerin onarımı gibi önlemler alınarak ihtiyaçları karşılamaya çalışsalar da başarılı olamamışlardır. Gelişmekte olan deniz ticareti iskelelerin yetersizliğini ve hava koşullarının etkileri karşısında bir liman inşa fikrini gündeme getirmiştir. Hatta 29 Ocak 1901 tarihli bir belgede Adana Valisi Mersin’in Akdeniz Bölgesi’nin önemli bir iskelesi olduğunu ve Adana-Mersin demiryolunun da sürekli gelişmesi ile Mersin’de bir liman inşasının gerekli olduğu belirtmiştir (Aytaç, 2017:302-303). Mersin Limanı’ndan farklı gerekçeler ile modern bir yapıya kavuşmaya ihtiyaç duyan bir başka liman da Selanik Limanı’dır. Selanik’i Mitroviç’e bağlayan ilk demiryolu hattı Selanik’i görünmez bir modernleşmeye zorlamıştır. Bu hatlar, İngiltere, Fransa, Avusturya ve Belçika sermayeleriyle inşa edilecekti. İnşa edilen bu hattın 1888 yılında Sırbistan’a bağlanmasıyla Avrupa ile doğrudan bir bağlantı kurulmuştur. Bu bağlantı ile de var olan limanın modernleşmesine ve beraberinde ticaretin gelişmesine katkı sağlamıştır (Keyder, Özveren, Quataert,1994:107). Avrupa’nın ulaşım ağlarına olan desteğinin benzeri Osmanlı Devleti’nde de görülmektedir. Osmanlı Devleti Selanik, Varna, Dedeağaç limanlarının yapımına destek vermiştir. Selanik için 1879 yılında Vali Halil Rıfat Paşa da rıhtımın tamamlanması için çaba göstermiş

hatta arsa sahiplerine olan borçları tahsis etmek ve rıhtımı düzenlemek için bir komisyon kurmuştur. Belediye binası, gümrük ve fenerin de inşası ile rıhtım 1882 yılında inşa edilmiştir (Gençer, 2017:41).

Modern limanlara duyulan ihtiyaç İstanbul'da da gözlemlenebilmektedir. Bu ihtiyacın en çok hissedildiği yerlerden biri Haydarpaşa Limanı'dır. Burada yapılması gereken çalışmalar için bir komisyon toplanmıştır. Liman modernizasyonu için böyle bir komisyonun oluşturulması Osmanlı Devleti'nde konuya verilen önemi de temsil etmektedir. Bu komisyonda farklı meslek gruplarından kişiler de yer almaktadır. Bunlar arasında Nafia Müdürü, Fen Müşaviri, Tarık ve Meabir Müdür Muavini, Komiser Muavini ve son olarak Sanayi Müdür Muavini yer alıyordu. Meslek gruplarının bu kadar çeşitli olması sorunlar karşısında kapsamlı bir şekilde aksiyon alınabilmesini mümkün kılmaktaydı (Umur-ı Nafia ve Ziraat Mecmuası, 1320:1906).

Diğer bir yandan Roma ve Bizans Döneminde burada yer alan Kalkedon Limanı ile aynı lokasyonda yer alan bu tarihi liman 1899 senesinde Anadolu-Bağdat demiryollarının denize açılan bir kolu olarak inşa edilmiştir. Liman, Anadolu demiryolları hattının Anadolu'da yer almasıyla İstanbul'un taşımacılığını üstlenmiştir. Haydarpaşa Limanı daha sonra 1924 yılına kadar Anadolu-Bağdat Demiryolu Kumpanyası tarafından işletilmiştir (Koldemir, Kahraman, 2020:1937). Limanı 1924 senesinde devlet tarafından satın alınmış ve 1927 yılına kadar özel bir kurum tarafından işletilmiştir. 1042 sayılı kanun gereğince Nafia Vekaleti'ne bağlı Devlet Demiryolları İdaresi'ne devredilmiştir (Ünal, 2008:124).

19. yüzyılın ilk çeyreğine kadar İstanbul ticaretinde Fransızlar önemli aktörlerden biriydi. İstanbul ticareti her ne kadar Fransız İhtilali ve Napolyon Savaşları'nın etkisiyle düşüşe geçmiş olsa da 1815 yılı itibariyle eski gücünü kazanmaya başlamıştır. 1820'li yıllara gelindiğinde ise Avusturya Devleti'nin de İstanbul

Limanı'nda var olan etkinliği artmaya başlar. Öyle ki 1823-1824 yılları arasında İstanbul Limanı'na uğrayan Avusturya gemilerinin toplam sayısının Fransız ve İngiliz gemilerinden daha fazla olduğu tespit edilebilmektedir (Uygun, 2015:173-174).

Hava koşulları bakımından Karadeniz'e kıyasen daha iyi şartlara sahip olan Marmara kıyısındaki limanlar için bir ikmal sisteminin oluşturulması düşünölmüştür (Deniz, 2019:378). Yine benzer gerekçeler Ege Bölgesi için de planlanmıştır. İzmir'de doğal bir liman olan Kemeraltı zamanla dolmaya başlamış, bu nedenle de yükleme-boşaltma işlemleri Frenk Sokağı'ndan sağlanmıştır. İzmir Körfezi'nin vakıf mülkü olması sebebiyle arsa sahipleri denizi de doldurunca sahil düzensiz bir göröntüye bürünmüştür. Bu karışıklığa önlem almak için Bab-ı Ali, limana bir kordon inşa edilmesine karar vermiştir (Gençer, 2017:38). Limanın dolmasına sebep olan etkenlerden bir diğeri de Kadifekale'nin bulunduğu Pagus dağının eteklerinden yağmur ve sellerle gelen alüvyonlardı. Yapılan incelemeler ve yazışmalardan söz konusu coğrafi nedenlerin limanı tek başına doldurmaya yetmeyeceğini ortaya koymaktadır. 1742 tarihli bir hükme göre, İzmir'de yaşayan Maryolzade Ali limanların dolmasındaki asıl nedenin ticaret olduğunu iddia etmiştir. şehirdeki ticaretin gelişmesiyle birlikte liman kıyılarında yeni iş alanları açabilmek için liman doldurulmaktaydı (Bayrak, 2008:608).

Akdeniz limanlarında da buharlı gemilerin faaliyetlerine rastlanılmaktadır. Beyrut Limanı Akdeniz bölgesi için önemli bir yere sahipti. Öyle ki 1830 yıllarında buharlı gemi seferlerinin İzmir ve İskenderiye arasındaki tek uğrak liman görevini üstlenmekteydi. Diğeri Suriye kıyı şeridi limanlarının devre dışı bırakılması da Beyrut'un öneminin artmasına neden olmuştu.

Akdeniz kıyısında öne çıkan bir diğeri önemli liman Selanik Limanı idi. 18. yüzyıldan itibaren Büyük Britanya Devleti Selanik bölgesinde kendi konsolosluğu vasıtasıyla ticaret yapmaktaydı. Bu deniz ticaretinde hız ve yük hacmi yönünden yelkenli gemilerden

ziyade buharlı gemileri tercih etmişlerdir. Selanik'te İngiliz gemiciliği 1855 yılına kadar yelkenli gemiler ile devam etmiş olsa da bu tarihlerden itibaren yerini buharlılara bırakmışlardır (Aksoy, 2023:93).

Buharlı gemiler ile birlikte daha fazla sayıda yolcu ve ürün taşınması her geçen gün Osmanlı limanlarının ticaret hacminin artmasını sağlamıştır. Bu artıştan Karadeniz kıyı kentlerinde yer alan limanlar da paylarına düşeni almışlardır. Örneğin; Samsun Limanı'nın ticari bakımdan yeniden canlanması buharlı gemilerin seferlere başlamasıyla gerçekleşmiştir. Serbest Ticaret Antlaşması'nın da getirileri ile Avrupalı gemiler Karadeniz trafiğine girerek ürün ve yolcu hacmine büyük oranda destek olmuştur (Oskay, Sağyer, 2004:11). Bahsi geçen bu gemilerin Samsun'a ilk gelişi 1830'lu yıllara denk gelse de düzenli seferler 1836 yılında İngiliz Essex, Crescent ve Avusturya'da Fernianadlo adlı vapurlar ile resmiyet kazanmıştır (Karakulak, 2019:94-95).

Karadeniz Ticaretinin Gelişimi ve Karadeniz Limanlarının Önem Kazanması

Karadeniz'e kıyısı bulunan devletlerarasındaki rekabet ticarete de yansiyordu. Akdeniz Bölgesi'nden Karadeniz'e gelen Avrupa ürünleri ile Rusların Karadeniz sahilleri vasıtasıyla Mısır'a götürdüğü ürünler benzerlik gösteriyordu. Mevcut pazarın Rusya'ya yakın olması taşıma maliyetinin düşmesine sebep oluyordu. Bu durumdan rahatsız olan İngiltere ve Rusya avantajlı bir konuma sahip olmak istiyordu. Bahsi geçen iki devlet daha sonrasında Paris Antlaşması ile bir adım atmışlardır. Bu adımla birlikte Rusların Akdeniz'e çıkış noktası sağlayan Karadeniz'deki üstünlüğüne son vermişlerdi. Bu antlaşma ile Karadeniz tarafsız ve serbest bir iç deniz olmuştu. Ancak Rusya'yı Karadeniz'den uzaklaştırma çabaları kısa vadede bir sonuç verse de uzun süreli bir uzaklaşma olmamıştır (Karakulak, 2019:63). Tüm bu gelişmeler doğrultusunda Karadeniz

uluslararası ticarete açıldı. Avrupalı gemiler Karadeniz limanlarına uğramaya başladı. Osmanlı Devleti de çevresinde oluşan değişimlere ayak uydurmak zorunda kalmıştı. Kurduğu deniz şirketleri ile Karadeniz kıyılarında ticaret faaliyetlerini arttırmaya başladı. Başlangıçta diğer devletler gibi yalnızca büyük limanlara uğrayan Osmanlı şirketleri zamanla daha küçük ölçekli limanlara da uğramaya başladılar. Osmanlı gemi acenteleri Avrupalı gemiler kadar kâr elde edemiyordu. Bunun nedeni ise kullanılan gemilerin eski ve tonajlarının yetersiz olmasıydı. Bu nedenle Osmanlı Devleti Avrupalı devletlerin tercih etmediği daha küçük limanlara uğramaya başladı (Saylan, 2015:46).

Tarih boyunca hiçbir ticaret yolu uzun süreler boyunca kullanılamamıştır. Keşfedilen yeni yerlere veya kaybedilen yerlere göre değişim göstermektedir. Ana hatlarıyla belirli kollara ayrılarak kilit noktalar arasında cereyan etmiştir. Bu noktada Osmanlı-İran ticareti örnek gösterilebilir. Aynı zamanda bu ticaret yolunun tarihi İpek Yolu'nun bir kolu olduğu da bilinmektedir. Özellikle bu ticaret yollarında öne çıkan yollardan birisi Trabzon-Erzurum-Tebriz yolu idi. Bunun sebebi de Osmanlı ile İran arasındaki ulaşım imkânlarının İran-Avrupa ticaretindeki rolüydü (Işıktaş, 2019:29).

Osmanlı ve İran devletleri tarih boyunca yoğun ticari ilişkilere ve ticari yollara ev sahipliği yapmıştır. Bunun sebebi de jeopolitik konumlarına bağlanabilir. 19. yüzyıla gelindiğinde ise bu ticaret yolları iki başlığa ayrılabilir. Bunlardan biri kuzeyde yer alan Trabzon-Erzurum-Tebriz yoludur. Diğeri de güneyde yer alan Basra-Bağdat-Halep yoludur. Bahsi geçen iki yol Osmanlı-İran ticari ilişkilerini domine etmede önemli bir yere sahiptir. Bu bağlamda özellikle kuzeydeki yollar Osmanlı-İran ile İran-Avrupa arasındaki ticarete daha ön plana çıkmıştır (Işıktaş, 2019:30). Bu yol Osmanlı-İran ticaretinde en sık kullanılan transit yoldur. Bahsi geçen yol Anadolu toprakları üzerinden Avrupa'ya açılan bir kapı

konumundadır. Yani bu hat ile İran ürünleri Avrupa'ya, Avrupa ürünleri de İran'a ulaştırılmaktaydı (Işıktaş, 2019:30-31).

Karadeniz'in siyasi ve ticari açıdan kazandığı ayrıcalık İran ticaretine de yansımıştır. Bu durumda Karadeniz'de birbirine zıt olan iki yol ortaya çıkmıştır. Bu yollarda ticaret yapan devletler birbirine rakip konumuna geldiler (Daei, 2011:15). 19. yüzyılın başlarından 1832 yılına kadar tüccarların ilgisi Ruslara ait olan yollarda idi. Karadeniz yolundaki ticaret çoğunlukla Rusya'nın Sohum Limanı'na kaymıştı. Rusya'nın ticarete uygulamaya koyduğu yeni kurallar güzargah üzerindeki ticareti olumlu yönde etkilemişti. Bu uygulamaya göre tüccarlar bazı vergilerden muaf tutulmuş, yabancıların da %5'lik gümrük vergisi ödemelerine karar verilmişti. Osmanlı Devleti'nde ise vergi miktarı günün duruma göre belirlendiği için sabit bir uygulama mevcut değildi. Bu da Erzurum ve Trabzon gümrüğünde görev yapan memurların keyfi uygulamaları nedeniyle güzargah üzerinde ticaret yapan kişileri zarara uğratmıştır (Daei, 2011:15-16). İngiltere ise Kırım Savaşı'ndan sonra kendi ticaret ürünlerini İran ve Hindistan'a aktarmaya başladı. 1866 yılına gelindiğinde inşa edilen Poti-Hazar demiryolu ticarete yeni bir ivme kazandırdı. Osmanlı Devleti, mevcut güzergahlarda tüccarın malını koruma, emniyetini sağlama ve yollar için altyapı faaliyetlerini yeterli ölçüde sağlayamayınca Rusların gerisinde kalmış oldu (Daei, 2011:22-23). Diğer yandan Rusya'da bulunan yol uzun olsa da araba nakliyesi için daha uygundu. Bu yüzden de ürünler daha iyi bir şekilde korunuyor ve buna ek olarak da sigortalanıyorlardı.

1883 yılında Rusların baskılar neticesinde vergileri yeniden yapılandırması Kafkasya yolunda değişiklikleri de beraberinde getirdi. Avrupa, mallarını Rusya yolundan İran'a gönderilmesini durdurdu. Ancak İran aynı yollardan geçebiliyordu. Diğer yandan İran ihracatını Rusya yolundan yaparken, Avrupa ürünleri Trabzon-Erzurum üzerinden İran'a ulaşıyordu. Bu durumdan rahatsız olan

Rus yöneticiler Trabzon-İran yolunu almak istediler. Osmanlı ise bu teklifi reddetti. Osmanlı'nın bu yol ile alakalı farklı planları vardı. Trabzon-Erzurum şosesinin devamı olan Erzurum-Beyazıd kısmını da şose yapma kararı aldı. 20. yüzyıla gelindiğinde ise Ruslar Poti Limanı'ndan Çulfa'ya bir demiryolu inşa ederek Batum'dan Kars'a uzanan bir demiryolu döşeyerek ve Trabzon-Erzurum nakliyatını iyice düşürmüşlerdir (Kaleli, 2015:14-15).

Akdeniz Limanlarının Önem Kazanması

Akdeniz Bölgesi'nde ticari ve stratejik açıdan pek çok liman bulunmaktadır. Bunlar arasında öne çıkanlardan biri şüphesiz Beyrut Limanı'dır. Beyrut Şam'ın başlıca limanıydı. Şam Mısır Valisi olan Mehmet Ali Paşa'ya kadar yabancılara kapalı olmuştur. Sonrasında ise bu durum değişmeye başlamış ve liman daha da önem kazanmıştır. Bu anlamda önemli olan bir diğer yer Halep'tir ancak buradan önemli ticari faaliyetler yürütülse de hiçbir zaman Beyrut gibi kurumsallaşan bir liman olamamıştır (Keyder, Özveren, Quataert, 1994:78). Liman ve rıhtım inşası için bazı özel durumlarda ihtiyaç duyulan ürünler vergiden muaf oluyordu. Böylece devlet de gerekli yardımı yaparak şirkete veya limana harcanan paranın bir kısmını karşılamış oluyordu. Ancak ayrıcalığı kullanarak durumdan faydalanmaya çalışanlar da olmuştur.

1814 yılından önceki süreçte Beyrut'ta ticaret yok denecek kadar azdı. Beyrut'ta ticaretin canlanması ile birlikte Fransız tüccarlar buraya gelerek bazı kazançlar elde etmişlerdir. 1820'li yıllara gelindiğinde ise başta Fransa olmak üzere Avrupalı tüccarlar ve Mısır ile ticaret hacmi arttı. Fransa, İngiltere, Avusturya ve Mısır'dan gelen gemiler de Beyrut'a sık uğramaya başladılar (Dereci, 2019:102-103).

1838 yılında yapılan Ticaret Antlaşması'nın etkileri Akdeniz limanlarını da etkilemiştir. 19. yüzyılın ikinci çeyreğinde Beyrut'ta ithalat ve ihracat artmaya başlamıştır. Bu artış buharlı gemilerin

kullanılmaya başlanması ile ivme kazanmış, ipek üretiminin genişlemesiyle de daha fazla artmıştı. Bölgede gerçekleşen gelişmelerle birlikte ticaret de hızlanmıştı. Bölge ticareti takas usulünden Avrupa ile ticaret yapmaya evrilmişti. Süveyş yolu ve Basra Körfezi yolunun, Beyrut'a göre uzak olması ticareti Beyrut'a yönlendiriyordu. 1859-1863 yılına gelindiğinde ise bir Fransız kumpanyası tarafından Şam'a yol inşa edildi. Ardından telgraf hattının döşenmesi ile Beyrut Avrupa'ya bağlandı.

Bu gelişmeler ile birlikte 1870'lerden itibaren Ortadoğu'nun ticaret hacmi artışa geçmiştir (Yıldız, 2019:66). Mehmet Ali Paşa'nın İskenderiye ve Beyrut Limanı için de benzer planları vardı. Bu bağlamda bahsi geçen limanlar iki büyük limana dönüştü. Suriye ve Mısır ticari açıdan Avrupa'ya bağlanmış ve Mehmet Ali Paşa bu durumu mali planlarının bir parçası olarak görmüştü. Ancak Beyrut İskenderiye kadar gelişemedi. İskenderiye'nin bu gelişimi yerel ekonomi ve Doğu Akdeniz'in askeri donanım deposu olmasından kaynaklanıyordu (Keyder, Özveren, Quataert, 1994:79).

Akdeniz limanları arasında önem arz eden bir başka yer Mersin Limanı'ydı. 19. yüzyılda Mersin iç ve dış faktörlerin etkisiyle hızla gelişmeye başlamıştı. Kara ve demiryollarının da inşasıyla Çukurova Bölgesi'nin yanında İç Anadolu ve Güneydoğu Anadolu'ya uzanan ticaret hacmine kavuşmuştu. Bununla beraber daha geniş bir hinterlanda sahip olmuştur (Aytar, 2017:302). Bölgede inşa edilen ve edilecek olan demiryolları sayesinde gelişim hız kazanmıştır. Hat sayesinde dışarı açılacak olan Mersin iskelesi sayesinde Tarsus ve Adana birbirine bağlanacaktı. Bu gelişim ile Avrupa ürünleri bölgede ve Anadolu'nun iç kesimlerinde daha iyi pazarlanabilecekti. Bahsi geçen demiryolu inşası 1883 yılında başlamış, 1888 yılında tamamlanmıştır. Böylelikle Mersin Limanı Adana Vilayeti'nin dışarıya açılan tek iskelesi haline gelmiştir. Kısmen de Kayseri, Niğde, Konya Vilayetleri'ni kendi hinterlandına dâhil etmiştir (Uğuz, 2016:337).

Antalya Limanı da Akdeniz'deki önemli limanlar arasında bulunmaktaydı. 19. yüzyıl boyunca siyasi, askeri ve ticari açıdan bir değişime girdi. Gerçekleşen ticaret antlaşmalarıyla birlikte Avrupalı devletlere bazı ticari imtiyazlar verildi. Yerli tüccarlar hem ticari hem iç gümrük vergileri verirken, yabancı tüccarlar yalnızca ticari vergileri ödemektedirler. Bu durumda yabancı tüccarların yoğun faaliyetleri ön plana çıkmaya başladı (Korkmaz, 2015:16).

19. yüzyılın başında durgun olan limanda kısa süre içerisinde ticari bir canlanma yaşandı. 19. yüzyılın başında Fransız Devrimi ve Napolyon Savaşları ile birlikte Avrupa'nın tahıla olan ihtiyaçları arttı. Bu sebeple de yeni kaynaklar aramaya girişilmişti. Bu yeni ambarlar içerisinde Antalya'nın da yer alması limanın mevcut konumunu daha da güçlendirdi (Korkmaz, 2015:18).

Osmanlı Limanlarına Sefer Yapan Kumpanyalar

1830 yıllarına gelindiğinde Osmanlı liman kentlerinde yabancı kumpanyaların yoğun faaliyetleri görülmeye başlanmıştı. Hatta 1834 yılında Hindistan Yolu'nu kısaltmak isteyen İngilizler Fırat Nehri'ne kumpanya işletmeye çalıştılar. Daha sonraki dönemlerde ise Fransız, Rus ve İngiliz kumpanyaları Osmanlı Devleti'nde boy göstermeye başlamışlardı. İngiliz kumpanyalarına ait gemiler özellikle Osmanlı limanlarına seyrüsefer yaparak, hammadde ve pazar ihtiyaçlarını karşılamaktaydılar. Onların bu girişimleri, Karadeniz limanlarına düzenli seferler yapmaya başlamaları Karadeniz kıyısındaki kentlerde ticari hareketlenmelerin başlamasını sağlamıştı (Tan, 2022:572). 1840 yıllarında Osmanlı Devleti'nin de resmi ve özel kuruluşları liman kentlerine seferler düzenlemek üzere devreye girmişti (Ekinci, 2006: 76-77). Bu kapsamda pek çok farklı ülkeye ait kumpanyalar Osmanlı limanlarında yoğun faaliyet göstermeye başlamışlardır.

Mesajeri Meritim Kumpanyası

Fransız Mesajeri Kumpanyası 19. yüzyıla kadar posta taşımacılığını yelkenli veya daha küçük gemilerle yapardı. 19. yüzyıla gelindiğinde buharlı gemiler bu alanda da kullanılmaya başlandı. Giden mektup ve paketler gemi kaptanına emanet edilir, döndüğünde ise ulaştırıp ulaştırmadığı konusunda rapor verirdi. Mevcut bu düzeni de devlet kendi kontrolünde sağladı. Ancak Fransa 1788'den itibaren özel sektöre de şans verdi. Bu özel sektör de paketler tüccarlara emanet edilir ve yerine ulaştırmadan geri dönmezlerdi. Tüm bu işlemleri yelkenli ile sürdüren Fransızlar 1819 yılından sonra buharlıya geçiş yaptı (Uygun, 2013:16-17). Daha sonrasında liman kentlerinin demiryolu ile iç kesimlere bağlanması, posta taşımacılığını o bölgelere aktarmada kolaylık sağlıyordu. Bu bağlamda Selanik Limanı'nda verilmiş olan bir imtiyaz diğer devletlere de örnek teşkil etti. Selanik-Viyana demiryolu ile birlikte, postalar hiç açılmayarak Viyana'ya kadar ulaştırma fırsatına sahip olunuyordu. Bu yenilik daha sonra diğer bölgelerde de uygulanmaya başlandı (Uygun, 2015:127).

Mesajeri'nin Karadeniz için çalışmaları şirket tarafından kabul gördü. Daha erken planlanan bu faaliyet Kırım Savaşı ile gecikmiş olsa da 29 Mart 1857 yılında Karadeniz de dâhil oldu. Şirket İstanbul-Trabzon hattını ticaret ağına dâhil etti. Mesajeri Kumpanyası'na ait buharlılar, İstanbul'dan başlayarak Sinop İnebolu-Samsun-Giresun ve Trabzon arasında haftada bir defa gidiş-dönüş yapacaktı. Bu seferler 1 Temmuz 1857'de başladı. Bahsi geçen limanlar dışında Ünye, Fatsa ve Ordu gibi limanlara da ihtiyaç dâhilinde uğrayacaktı (Uygun, 2015:373).

Mesajeri, Karadeniz limanlarına yaptığı seferleri Akdeniz limanları için de gerçekleştirdi. Fransız hükümeti Osmanlı Devlet'i içerisinde bulunan sömürgecilik faaliyetlerini sürdürmek için Mesajeri Kumpanyası'nı etkin bir şekilde kullandı. Kumpanya tarafından sefer düzenlenen bölgelerde siyasi, sosyal, kültürel ve dini yapılar üzerinde Fransızların etkisi gözlemlenmeye başlandı.

İskenderiye’de ise durumlar farklıydı. Yelkenliler her türlü koşulda gidebiliyorken buharlılar için bu durum tehlikeli oluyordu. Buharlı gemiler sefere çıkmak için bir gün öncesinden rapor alıyorlardı (Uygun, 2013:83-84).

Rusya Vapur ve Ticaret Kumpanyası

Kırım Savaşı sonrasında Fransa ve İngiltere karşısında güçsüz duruma düşen Rusya hem Karadeniz hem Akdeniz hem de diğer Avrupa limanlarında düzenli sefer yapabilecek bir şirket kurma kararı aldı. Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (ROPİT) adıyla anılan bu şirket, Rus limanlarında ve iç nehirlerde hemen faaliyetlerine başladı (Karakulak, 2019:64). Ropit, Karadeniz’deki faaliyetlerinin ilk yıllarında Anadolu ve Rumeli olarak adlandırıldığı hatlarda seferler düzenliyordu. Bu hattın kurulma amacı Rusya’nın Osmanlı ve İran ticaretindeki payını almaktı. Anadolu hattı güzergâhı; Batum, Trabzon, Giresun, Samsun, Sinop, İnebolu limanlarından oluşmaktaydı. Bu hatlarda sefer yapan kumpanyalar arasında ise İngiltere, Fransa ve Avusturya kumpanyaları vardı. Rumeli hattı ise Varna ve Burgaz’ı hatta bazen İstanbul’u da içine almaktaydı. Anadolu hattında ticari faaliyetleri en yüksek olan yer Trabzon Limanı idi. Bu liman Orta Asya ve Avrupa arasındaki ticaret yollarının kesişim noktasındaydı. Bu yüzden de bir kolunda İngiltere diğer tarafında Rusya vardı. Rumeli hattı ise ticaretin yanında siyasi amaçlar için oluşturulmuştu (Karakulak, 2019:78). Trabzon Limanı, özellikle uluslararası ticaretin gelişmesi ile birlikte yabancı devletlerin de tanıdığı, bildiği ve ticaret yaptığı bir liman haline gelmişti (Tan, 2023b:306).

Ropit’in Akdeniz’deki faaliyetleri ise diğer devletlere nazaran daha geç başlamıştır. Rusya’nın Akdeniz’de düzenli olarak faaliyet göstermesi ancak Paris Antlaşması’ndan sonra gerçekleşebilmiştir. O da antlaşma sonrasında ihracat merkezinin Baltık Denizi’nden Akdeniz ve Karadeniz’e taşınmasıyla

sağlanmıştır. Rusya, Doğu Akdeniz faaliyetleri için de Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası'nı kullanmıştır (Karakulak, 2019:121-122).

Llyod Kumpanyası

Llyod Kumpanyası'nın Osmanlı limanlarına yapmış olduğu ilk sefer 1837 yılında İstanbul'a gerçekleşmiştir. Bir sonraki yıl ise Osmanlı iskelelerine 38 sefer gerçekleştirmiştir. Ancak bu kumpanya Osmanlı Devleti'nin dikkatini ancak 1839 yılında çekebilmişti (Kılıçaslan, 2019:103). Karadeniz yıllarca Osmanlı'nın iç denizi konumunda olmuş ve yabancı gemilere izin verilmemiştir. İmtiyaz tanıdığı devletlere bazı haklar tanımış olsa da genel itibariyle kendi gemilerinden başka gemi sokmamıştır. Diğer yandan Avusturyalı tüccarlara 18. yüzyılda Karadeniz limanlarında rastlanılsa da bunlar Osmanlı gemilerini kiralamak suretiyle Karadeniz limanlarında ticaret yapabilmekteydiler (Kılıçaslan, 2019:167).

Kumpanya Akdeniz limanında da faaliyetlerini sürdürmüş, buradaki limanlarda da ticaret yapmıştır. Ancak Akdeniz'de uğradığı limanlar sıklıkla değişmiştir. Bunun sebebi ise Akdeniz piyasasında daha fazla aktörün yer almasıdır. Akdeniz ve Ege'de İzmir, İskenderiye, Beyrut, Selanik ve zamanla yükselişe geçen Mersin ve Kıbrıs gibi pek çok liman mevcuttu. Bu limanların önemli merkezlerde bulunması sebebiyle Llyod'un faaliyetlerini saptamak oldukça zordu (Kılıçaslan, 2019:191). Akdeniz limanlarındaki Llyod'un rakipleri Rus, İtalyan, Fransız ve İngiliz kumpanyalarıydı (Kılıçaslan, 2019:193-194).

1850 yıllarında İzmir'de öne çıkan kumpanyalardan ikisi Llyod ve Mesajeri idi. Bu dönemde her iki kumpanya da yolcu ve gemi taşımacılığında faaliyet gösteriyorlardı. Hatta İzmir'e gelen Osmanlı, Avusturya ve Fransız postalarını da bu kumpanyalar taşıyordu. Ancak 1860'lı yıllara gelindiğinde pek çok kumpanya İzmir'e sefer yapıyor ve kargo durumuna göre düzensiz bir şekilde

buharlılarını gönderiyorlardı. Bu sürekli gelen gemiler arasında Llyod, Mesajeri, Odessa ve Hellenic kumpanyaları bulunsa da en güvenli olanları Mesajeri ve Llyod kumpanyaları idi. Buna rağmen her iki kumpanya da kargo taşımacılığında çok ileri gidememişti (Kılıçaslan, 2019:201-202).

Osmanlı'da Limanların Gelişimine Paralel Olarak Ticaretin Artışı

Osmanlı Devleti'nde limanların gelişimi ile birlikte ticaret hem bölgesel hem de bölgeler arasında artmıştır. Bunun temel sebebi de Sanayi Devrim'i ile makineleşmenin artmasıdır. Deniz ticaretinde önemli olan malın güvenliği ve ulaşımıdır. Her ne kadar belgelerde çok sık rastlanmasa da tüccarlar bunu ilke edinmiştir. Tarih boyunca gidilen yerlerin güvenliğine, hukukun varlığına ve ürünlerin fiyatlandırılmasına dikkat ederlerdi. Aksi takdirde o limanlara veya bölgelere uğramazlardı (Oğuzoğlu, 2015:497).

Değişen bu ticareti Karadeniz ile örneklendirmek mümkündür. 1783 yılında Rusya Devleti'ne verilen Karadeniz ulaşım hakları yıllar geçtikçe Fransa, İngiliz ve diğer Avrupa devletlerine de tanınmıştır. Bu devletlerin Karadeniz'e girmesi ticaret açısından katkı sağlamıştır. Bilhassa da buharlı gemilerin gelmesiyle ticaret hacmi de artmıştır (Oğuzoğlu, 2015:497).

Samsun Limanı'nda ticaret yapan devletler ve ürünler oldukça çeşitliydi. Özellikle Bafra'da yetişen tütün ihraç ürünleri arasında çok fazla rağbet görmekteydi. Ticaret yapılan ülkeler arasında da en fazla çeşitliliğe sahip devlet Fransa idi. Fransa'ya çehri, ipek, bal mumu, yaprak tütün, keten tohumu gibi ürünler yer gönderilmekteydi. Diğer yandan Hollanda, İngiltere, Amerika, Mısır, İtalya, Norveç ve son olarak Danimarka ile ihracat yapıyordu. Giden ürünler arasında genellikle tütün, mahlep, çehri ve fındık yer alıyordu (Sağyer, 2004:18). Yapılan bu ihracattan payını şirketler de paylarına düşüne alıyorlardı. Örneğin; Mesajeri Meritim

Kumpanyası'nın gelirleri Samsun Limanı'ndan yapılan ihracattan sağlanıyordu. Diğer yandan bahsi geçen bu kumpanyanın Samsun'a bakır, demir, pamuklu ve ynl kumaşlar, çivi, kalay gibi ürünler getirmekteydi (Uygun, 2015:218-219). Ayrıca, demir İngiltere'den, kahve ve şeker Avusturya'dan ve Belçika'dan, petrol Rusya'dan, un ve imento ise Fransa'dan almaktaydı gelmekteydi (Karakulak, 2019:94).

Samsun Limanı'nda ticareti gerçekleşen rnler Trabzon Limanı'nda da görülmekteydi. Trabzon Limanı'na gelen belli başlı ürünler arasında uha, şeker, kolonyal ürünler, şarap, kahve, çay, demir, hırdavat, demir ve işlenmiş deri yer almaktaydı. İngiliz pamuklu tekstil ürünleri de oldukça talep gören ürünler arasındaydı. Bu tekstil ürünlerinin yanında Fransız, İsveç, Belçika ve İstanbul tekstil ürünleri de zamanla Trabzon pazarında görülmeye başlanmıştı (Uygun, 2015:241).

Karadeniz liman kentlerinin bazıları mevcut liman yapılarının buharlı gemilerin ulaşımına yeterince elverişli olmamaları nedeniyle ticaretten mahrum kalmaktaydılar. Bunlardan biri Ordu Limanı idi. Limanın yeterince derin olmaması ve büyük gemilerin yanaşabileceği geniş bir iskelenin bulunmaması kentin ticari potansiyelini etkilemekteydi. Ordu'ya ancak i limanlar arasında kasabanın gıda ihtiyaçlarını karşılayacak yelkenli gemiler uğrayabiliyordu (Saylan, 2015:48). Ordu kazasında üretilen ürünler ise önce Osmanlı i piyasasına sonrasında ise Avusturya, Macaristan, Fransa, Rusya, Almanya, Belçika, İngiltere ve Balkan ülkelerine satılıyordu (Saylan, 2015:49).

Karadeniz'in ana ticaret merkezlerinden bir diğeri Sinop Limanı idi. Sinop, erken dönemlerden itibaren Amasra ve Samsun gibi diğer kıyı kentleri ile birlikte batılı tüccarlar ve kaptanlarca Trabzon, Kefe ve Tuna yolu üzerindeki uğrak kentlerden biriydi. Ayrıca Sinop Limanı hem batı ticaretinin uğradığı bir pazar, hem de Trabzon'a giden gemilerin sığınak noktasından bulunmasından

dolayı oldukça önemliydi. Limanın korunaklı ve her türden geminin yanaşabilmesine imkân tanıyan yapısı pek çok gemi için aranan nitelikler arasındaydı (Tan, 2021:192). Tarih boyunca ihraç edilen ürünlerin Sinop'a getirilmesi hem limanın genişlemesine hem de halkın geçimine katkı sağlamıştır.

Kırım, Rumeli, Trabzon gibi bölgelerden getirilen ürünler arasında pastırma, siyah zeytin, tuz, tütün gibi ürünler yer alıyordu. Sinop'ta üretilen ürünler de yine liman vasıtasıyla ihraç edilmekteydi. En çok rağbet görülen ürünlerden biri astar yapımında kullanılan gri keten ipliği idi. Bu astar aynı zamanda yeniçerilerin kullandıkları başlıkların yapımında da kullanılmaktaydı (Sarı, 2020:68).

Ticaret hacminde artış gözlemlenen yerlerden biri Selanik'ti. Selanik ticari açıdan geniş bir ağa sahipti. Serez, Vardar ve Larissa gibi bölgelerle yakın ve bu ağın merkezi konumundaydı. Selanik'in Kavala ile de ticari bağları vardı. Kavala Limanı ile İstanbul'a giden ürünler ve mühimmatlar Selanik'ten geçmekteydi. Kentin başlıca ithalat ürünleri ise Fransa'dan kükürt, şeker, kahve, beyaz sabun, Hollanda ve İngiltere'den kumaş, Cenova'dan kâğıt, bakır eşya, kına, karanfil, zencefil, kalay, tel kablo gibi ürünler vardı (Ünal, 2013:241-242). Selanik'ten ihraç edilen ürünler arasında ise tütün, pamuk, afyon ve dut yaprağı yer almaktaydı. Bu bölgede patates, meyve ve sebze de yetişmekteydi. Selanik'te en çok imal edilen ürünlerinden biri de şaraptı (Yıldız, 2012:42). Diğer yandan Selanik bölgesinde hayvan yetiştiriciliği yoğun olduğu için yün ihracatı da yapılmaktaydı. İhraç edilen bu ürünün çoğu Arnavutlar ve Bulgarlar tarafından giysi üretimi için kullanılıyordu. Üretilen ürünler Selanik'ten Fransa ve Britanya'ya ihraç edilirken bir kısmı da Sırbistan üzerinden Avusturya pazarlarına gidiyordu (Aksoy, 2023:114).

Ticaretten fayda sağlayan bir diğer Akdeniz limanı da Antalya'dır. Bu limanda ithalat ve ihracat ürünlerinde yiyecek

maddeleri öne çıkar. Bu ürünlerin de çoğunluğu bitkiselidir. Planhal'ın verdiği bilgilere dayanarak Antalya Limanı'nda kereste, odun ya da hayvansal ürünler öne çıksa da bunlar gümrük defterlerine kayıt edilmemiştir. Diğer yandan tekstil ürünleri de önemli bir yere sahip olmuştur. Bunlar arasında bez kumaş, seccade ve kilim gibi ürünler yer almaktadır (Faroqhi, 1981:1465).

Faroqhi'nin verdiği bilgilerden Antalya Limanı'nda ham ipek ihracatının yoğun bir şekilde gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır. Bu dönemlerde Antalya'da çalışan bir ipek kapanının varlığı bilinmektedir. İpek sahipleri arasında müslim ve gayrimüslimlerin de bulunmaktaydı. Buradaki üretim 19. yüzyılın sonlarına kadar devam etmiştir. (Faroqhi, 1981:1466).

Benzer ipek ihracatı olan bir diğer kent Beyrut idi. Beyrut Limanı başta Fransa olmak üzere diğer Avrupalı devletlerin talebine yönelik üretim yapmaktaydı. Bu nedenle de Beyrut ekonomik anlamda olumlu bir gelişme göstermiştir. İpek, Suriye'nin kıyı bölgelerinde ve Cebel-i Lübnan'da üretiliyordu. Beyrut'un da en önemli ihraç ürünlerinden biri haline gelmişti (Dereci, 2019:169).

Akdeniz limanları arasında ticaret hacmi artış gösteren limanlardan bir diğeri Mersin Limanı'dır. Kumpanyaların da Mersin'deki ticarete etkileri oldukça fazla olmuştur. 1890-1900 yıllar arasında emtia trafiğinde düşüşler gözlemlenmeye başlamıştı. 1890 yılında Mersin'e uğrayan şirketlerin sayısında yaşanan artış rekabet ortamı da doğurmuştu. Özellikle de kentin önemli ihraç ürünlerinden olan pamuk ve susam ticareti Trieste, Selanik ve Odesa'nın tekeline geçmiştir. Buna bağlı olarak kumpanyalar Mersin'e olan seferlerini arttırdılar. Mersin Limanı'nda faaliyet gösteren kumpanyalar arasında Llyod, Hıdıviye, Essayov, Maria Harmonia, Bells Asia bu kumpanyalar yer almaktaydı (Uygun, 2015:137).

SONUÇ

Tarih boyunca insanlar yaşam alanı olarak sulak bölgeleri tercih etmişlerdir. Nehir kenarlarında ya da sulak alanlarda tarımla uğraşmaya başlayan insanlar barınma ve yeme ihtiyacını bu alanlardan karşılayabiliyorlardı. Ulaşım ağının gelişmesi ticareti de beraberinde getiriyordu. İnsanlar ihtiyaç fazlası ürünlerini diğer bölgelere götürüp takas ediyor ya da satabiliyorlardı. Ancak bu ulaşım ağı genellikle karayolu ile sınırlı kalıyordu. Bu da insanları bir bölgeden diğer bölgeye giderken hem maddi hem de manevi açıdan zor duruma sokuyordu.

Zamanla ihtiyaçlar doğrultusunda deniz ulaşımı da kullanılmaya başlanmıştır. Bu yol ise sanıldığı kadar kolay olmamıştır. Deniz taşımacılığı başlayınca insanlar kürekli gemiler ile gitmeye başlamıştır. Bu gemiler ile yolcular, bazen de ürünler taşınıyordu. Ancak ürünlerin taşınması da sorunlara yol açıyordu. Bazı kesimlerde kaçakçılık ve korsancılık faaliyetleri baş gösterdi. Bu faaliyetler doğrultusunda insanlar canları ve malları konusunda endişe etmeye başladı. Bu konuda bazı önlemler alınsa da başarılı olunamadı. Yelkenli gemiler küreklilere göre daha büyük ve korunaklıydı. Ancak yelkenli gemiler havanın kötü koşullarından oldukça fazla etkilenmekteydi. Özellikle de rüzgârın çok yoğun olduğu Karadeniz Bölgesi'nde gemiler rüzgârın etkisiyle yön değiştirebiliyor ve ürünler telef olabiliyordu. Ancak buhar gücünün sanayide kullanılmaya başlaması ve buharlı gemilerin ortaya çıkmasıyla deniz ticaretinde de gelişmeler yaşanmaya başladı.

Gemiler gelişirken mevcut limanlar yetersiz kalıyordu. Buharlı gemiler iskelelere tam yanaşamıyor mavna veya kayıklar ile taşınıyordu. Gemiler büyüse de limanlar hala eski ve yetersizdi. Bu bağlamda modern liman inşa projeleri gündeme gelmeye ve bu bağlamda çalışmalar gerçekleştirilmeye başlandı. Bu noktada Osmanlı Devleti Avrupa ülkelerinden uzmanlar getirmeye ve onların öncülüğünde limanları modernize etmeye başlamıştı.

Modernize edilmesi planlanan bu limanlar ile hem bölgesel hem de bölgelerarası ticaretin artış göstermesi planlanmaktaydı. Aynı zamanda buharlı gemilerden oluşan kumpanyalar başlarda ticaret için sınırlı sefer düzenlenirken zamanla düzenli seferlere başlayarak daha çok limana uğramaya başlamışlardır. Bu kumpanyalar hem yolcu hem de kargo taşımacılığı yapmaktaydılar. Kargonun takibini gemi reisleri ya da tüccarlar yapardı. Kargoyu teslim ettiklerine dair dönüşte bir rapor hazırlanırdı. Bu raporlar doğrultusunda göndericiye bir kaynak olurdu.

Yolcu taşımacılığında ise insanlar cüzi bir miktar vererek güzergâh dahilinde istedikleri yere gidebilirlerdi. Deniz yolu hem diğer ulaşım açısından daha hızlı hem de daha ucuzdu. Bu kumpanyalar ile birlikte ticaret ürünlerinin çeşitliği de artmıştır. Avrupa'dan, Orta Anadolu'ya hatta Balkanlara kadar ürünler gidip gelebiliyordu. Limanlar tüm avantajlarının yanında stratejik bir öneme de sahipti. Osmanlı Devleti'nin diğer devletlerle olan ticari ilişkileri limanlar aracılığıyla gerçekleşiyordu. Limanlar vasıtasıyla hem ihtiyaçlar sağlanıyor hem de bölgeler arasında kültürel gelişim sağlanabiliyordu.

Osmanlı Devleti'nin kıyı kentlerinde yer alan limanlar da uzun yıllar Avrupalı devletlerin ilgisini çekmiş ve özellikle Sanayi Devrimi sonrası üretilen ürünlerin pazarlanması noktasında önemli olmuştu. Liman kentlerinde yaşanan bu gelişim iç bölgelerdeki ticareti de canlandırmış ve aynı zamanda iç bölgelerle kıyıların birbirine bağlanması noktasında karayolu ve demiryolu inşalarına ön ayak olmuştur. Bu da Osmanlı kentlerinin pek çok açıdan gelişmesine katkı sağlamıştır. Bu bağlamda limanların Osmanlı Devleti için yadsınamaz bir öneme de sahipti.

Kaynakça/References

Mecmualar

Tedkik Eserler

Akgün, N. (2008). XIX. Yüzyılın Başlarında İstanbul Merkezli Osmanlı Deniz Taşımacılığı. *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, (23), 53–84.

Aksoy, A. N. (2023). Selanik İngiliz Konsolosluğu Ticaret Raporlarına Göre Selanik Limanında İngiliz Ticareti (1865–1912). *Vakanüvis Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 8(1), 89–136.

Avdar, R., & Avdar, R. (2020). Balta Limanı'ndan Mondros'a Osmanlı'da Ekonomik Yapı Ve Dış Ticaret (1838–1918). *Sakarya İktisat Dergisi*, 100. Yıl Milli Egemenlik Özel Sayısı, 110–124.

Aytar, H. İ. (2017). Mersin Limanı İnşaat Süreci Ve Yerel Basına Yansımaları Üzerine Bir Değerlendirme. *Akademik Bakış Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler Dergisi*, (60), 300–323.

Bay, A. (2016). Liman Olan Bir Kasabadan Liman Kentine: Batum Şehri (1830–1905). *Türkiyat Mecmuası Dergisi*, 26(1), 61–80.

Bayrak, Ş. (2008). *İzmir Limanının Önemi Ve İzmir Limanının Doldurulması* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Niğde Üniversitesi, Eğitim Bilimleri Enstitüsü.

Bayraktutan, Y, Özbilgin, M. (2013), Limanların Uluslararası Ticarete Etkisi ve Kocaeli Limanlarının Ülke Ekonomisindeki Yeri *Koaceli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (26), 11-41

Bilgin, F. (2013). Mekân Ve İnsan: Gelibolu Ve Barbaros Hayreddin Paşa (Osmanlı Devleti'nin Akdeniz Hâkimiyeti). *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı Dergisi*, (14), 17–31.

Bülbül, C., & Doğan, E. (2016). Eski Yakındoğu'da Nehirler Ve Kentler. *Asia Minör Studies*, 4(8), 28–41.

Çelik, K. (2018). Sultan II. Abdülhamid’e Sunulan Bir Layiha: 1880 Tarihli Beyrut Layihası. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 28(2), 335–362.

Daei, M. (2011). *İran-Osmanlı Ticari İlişkileri (1900–1923)* (Doktora Tezi). Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Deniz, A. (2019). Osmanlı Devleti’nin 18. Yüzyılda Deniz Ticaretinde Liman Kentlerine Genel Bakış. *Avrasya Uluslararası Araştırmaları*, 7(19), 375–389.

Dereci, Ş. (2019). *Dünya-Ekonomi Sistemi Bağlamında XIX. Yüzyılda Beyrut Limanı* (Doktora Tezi). Trakya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Ekinci, İ. (2006). Osmanlı’da Yabancı Vapur Kumpanyaları Ve İmajları Hakkında. *Kebikeç*, (21), 73–96.

Elmacı, E. (2007). *Bir Liman Kenti Bartın 1830–1923* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Ergül, B. (2015). Modernleşme Çağında Karadeniz’de Bir Liman Kenti: Bartın. *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi*, 5(12), 510–541.

Faroqhi, S. (1981). *Ondokuzuncu Yüzyılın Başlarında Antalya Limanı. VIII. Türk Tarih Kongresi bildirileri (11-15 Ekim 1976), (2) Türk Tarih Kurumu Yayınları. 1461-1471*

Gençer, İ. C. (2017). 19. Yüzyılda İzmir Ve Selanik’te Kentsel Dönüşüm: Rıhtım Ve Limanların İnşası. *İzmir Akdeniz Akademisi Dergisi*, (1), 33–51.

Işıктаş, E. (2019). *19. Yüzyıllarda Osmanlı-İran Ticari İlişkileri (Osmanlı Arşiv Kaynaklarına Göre)* (Doktora Tezi). Gaziantep Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Kaleli, H. (2015). 19. Yüzyılda Osmanlı-İran Transit Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti. *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, (9), 1–19.

Karabulut, U. (2005). Cumhuriyetin İlk Yıllarında İzmir Limanı Ve Limanın Bölge Üzerindeki Etkileri. *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 4(11), 128–144.

Karakulak, M. (2019). *Osmanlı Sularında Rus Vapurları*. Türk Tarih Kurumu.

Karnıbüyük, M. (2019). İklim, Coğrafi Konum, Yer Şekilleri Ve Denizlerin Siyasi Coğrafya Üzerindeki Etkileri. *Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 4(1), 167–185.

Keyder, Ç., Özveren, Y. E., & Quataert, D. (1994). *Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri 1800–1914*. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Kılıçaslan, M. E. (2019). *Osmanlı Kıyılarındaki Batı: Avusturya Lloyd Buharlı Kumpanyası*. Libra Yayıncılık.

Kılıçaslan, M. E. (2022). XIX. Yüzyılda Osmanlı Buharlı Nakliyat Ağında Yabancı Kumpanyalar: Kaynaklar Ve Problemler. *Genel Türk Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 4(7), 145–154.

Koldemir, B., & Kahraman, C. (2020). Ulaşım Ve Ticaret Coğrafyası Açısından İstanbul Limanları. *Elektronik Sosyal Bilimler Dergisi*, 19(76), 1931–1949.

Korkmaz, S. (2015). *Millî Mücadele Döneminde Antalya Limanı* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Uşak Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Kurt, B. (2015). Osmanlı Donanmasında Teknolojiyi Yakalamak: Bahriyeli Sanayi Alayları. *Uludağ Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 17(28), 79–111.

Oğuzoğlu, Y. (2015). 20. Yüzyıla Girerken Karadeniz Limanlarının Deniz Ticareti Bakımından İncelenmesi. *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi*, 5(12), 496–509.

Özkan, O. (2016). *Erken Modern Dönem Akdeniz Hâkimiyeti Ve Osmanlı Deniz Gücü (1578–1645)* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Pişkin, H. N. (2011). *İngiliz Seyyahlara Göre XVII. Yüzyılda Akdeniz Ve Akdeniz Limanları* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Sağver, O. N. (2004). *Millî Mücadele Dönemi 'nde Samsun 'un Siyasi Ve Ekonomik Durumu* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Sarı, A. (2020). *19. Yüzyılda Sinop Limanı Ve Sinop Tersanesi* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Sinop Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Saylan, K. (2015). XIX. Yüzyılın Sonları Ve XX. Yüzyılın Başlarında Ordu Limanı. *Karadeniz İncelemeleri*, (19), 37–56.

Serbestoğlu, İ., & Tümtaş, M. S. (2021). II. Abdülhamid Döneminde Bir Liman Kenti: Dedeoğlu. *Stratejik ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 5(3), 517–525.

Tan, H. (2021). XIX. Yüzyılda Sinop'ta Rus Varlığı. *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 15(31), 189–218.

Tan, H. (2022). İngiliz Belgelerine Göre XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Fatsa. S. Gülten, M. Özkan, M. Karakulak, K. Yavuz ve C. Erbil (Ed.), *Fatsa ve Yöresi Tarihi* (Cilt 1, ss. 557–576). Fenomen Yayınları.

Tan, H. (2023a). Osmanlı Taşrasında Haberleşme Hizmetlerinin Modernleşmesi: Bafra Kazasında Posta Ve Telgraf Hizmetlerinin

Tesisi. O. Köse (Ed.), *Tarihi, Sosyal ve Kültürel Yönleriyle Bafra* (Cilt 2, ss. 341–370). Berikan Yayınları.

Tan, H. (2023b). Trabzon Vilayeti Örneğinde Osmanlı Devleti'nde Muzır Neşriyatla Mücadele. *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 38(1), 301–326. <https://doi.org/10.18513/egetid.1333306>.

Tan, H. (2025). The Engineer Rebuilding The Empire: The Contributions Of Mr Ritter To The Modernization Of The Ottoman Empire (1856–1878). *Middle Eastern Studies*, 1–15. <https://doi.org/10.1080/00263206.2025.2466628>.

Tellioğlu, Ö. (2015). Karadeniz'de Osmanlı Hâkimiyeti Ve Rusya'nın Sıcak Denizlere İnme Mücadelesi. *Tarih Okulu Dergisi*, (21), 195–212.

Tozlu, S. (2021). Mübadele Öncesi Doğu Karadeniz Sahili (Batum, Rize, Trabzon, Giresun, Ordu, Samsun, Sinop). *Erzurum Teknik Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, 2(3), 85–106.

Uğuz, S. (2016). Mersin Limanı'nda Ticaret (1870–1912). *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 13(33), 334–363.

Ümit, E. (2017). Klasik Dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda Karayolu Ulaşımını Ve Nakliyatı Etkileyen Faktörler (1500–1800). *Belleten*, 81(291), 387–418.

Ünal, N. (2013). *İzmir Ve Selanik Liman Kentlerinin Gelişim Süreçlerinin Karşılaştırmalı Analizi (1650–1750)* (Doktora Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Ünal, Y. (2008). *Kıyı Bölgelerinin Yeniden Canlandırılması: Haydarpaşa Limanı Ve Çevresi Örnek Alanı* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü.

Uygun, S. (2013). *Mesajeri Maritim Kumpanyası Ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği (1851–1914)* (Doktora Tezi). Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.

Uygun, S. (2015). Acente-Konsolos (Mesajeri Meritim Kumpanyası Acentesi Ve Fransız Viskonsolosluğu) Raporlarına Göre Giresun Limanı (1880–1909). *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Araştırma Dergisi*, 5(12), 364–394.

Uygun, S. (2015). Bir Fransız Buharlı Deniz Nakliyat Kumpanyası Etrafında Osmanlı-Fransız-Ermeni İlişkileri. *Akademik Bakış Dergisi*, 8(16), 121–146.

Uygun, S. (2015). *Osmanlı Sularında Rekabet*. Kitap Yayınevi.

Yalçın, S. (2017). *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti: Halep, İzmir Ve İstanbul*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Yıldız, Ö. (2012). 20. Yüzyıl Başlarında Selanik Limanı'nda Deniz Ticareti. *Çağdaş Türkiye Tarih Araştırmaları Dergisi*, 12(24), 27–46.

Yıldız, Ö. (2019). 20. Yüzyıl Başlarında Beyrut Limanı'nda Deniz Ticareti. *Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Dergisi*, 2(4), 59–82.

Yılmaz, Ö. (2015). Dussaud Biraderlerin Trabzon Limanı İnşa Projesi (1870). *Karadeniz İncelemeleri*, 9(18), 213–244.

Yılmaz, Ö. (2019). Fransız Belgelerine Göre 19. Yüzyılın Başlarında Güney Karadeniz Limanları. *Mavi Atlas*, 7(11), 111–142.

İnternet Kaynakları

Türk Dil Kurumu. (n.d.). *Liman*. <https://sozluk.gov.tr/?kelime=lima>

YAKINÇAĞ TARİHİ ÜZERİNE AKADEMİK BAKIŞLAR

