

## 19. YY. OSMANLI DEVLETİNİN DENİZ TİCARETİNDE MODERNLEŞME FAALİYETLERİ

Dr.Öğretim Üyesi Ahmet DENİZ  
Trakya Üniversitesi

### Özet

19. yüzyılda dünya ekonomisindeki değişimler Osmanlı ekonomisini, Osmanlı dış ticaretindeki genişleme, daralma dönemleri de deniz ulaşımındaki gelişmeleri yakından etkilemiş, hatta paralellik göstermiştir. İktisat tarihinde 19 Yüzyılda Osmanlı'nın deniz ticareti üzerine yapılan bu çalışma buharlı gemilerle modernleşme çabaları temel olarak ele alınmıştır. Binlerce yıldır devam eden denizden yararlanma çaba ve uğraşlarının araçları geliştikçe, kapsamı çeşitlenip, alanları genişledikçe, örgütlenerek güçlenip, kendi kurallarını ürettikçe "Denizci Toplular" - "Denizci Milletler" - "Denizci Devletler" tarihi varlık alanına çıkmıştır. Bunlar arasında deniz kaynak ve imkanlarının daha çok ve daha etkin bir biçimde kullanılmaları konularında acımasız rekabet ve mücadeleler insanlık tarihinin önemli bir bölümünü ve hatta acımasız savaşları oluşturmuştur.

**Anahtar kelimeler:** Osmanlı Devleti, Buharlı Gemi, Deniz Ticaret Tarihi, Buharlı Gemiler Dönemi

## THE MODERNIZATION ACTIVITIES AT THE OTTOMAN SHIPPING TRADE IN 19<sup>th</sup> CENTURY

### Abstract

This study is based on efforts of Otoman Empire modernizing the sea trade by using steam ships between 19 century. While the search of benefiting the sea trade was growing and the instruments to achieve it were varying and the scope of the benefits were keep widening, and rules for regulation were produced, there emerged the facts as naval societies or sea nations or even marine governments. Through out the history there were cruel competition and conflicts amongst these nations, unfortunately some lead to fierce and devastating wars.

**Keywords:** Ottoman Empire, Steamship, History Sea, Trade, Era of Steam Ships

## 1. GİRİŞ

19. Yüzyılda Osmanlı Devletine ait sahillerde hızla çoğalan buharlı gemiler, yelkenli gemilerle yapılan geleneksel deniz ticaretini modernleşmeye zorladı. Bu yayılma ve baskı Osmanlı sahil ticaretinin geleneksel aracı yelkenli gemiler üzerinde daha fazla hissedildi. Yelkenliden buharlı teknolojisine değışmeye zorlanan Osmanlı deniz ticareti buna farklı tepkiler verdi. Osmanlı İmparatorluğunun deniz ticaretini tamamen yabancılara bırakması, gerileme ve yıkılma nedenlerinin en önemlisini teşkil etmektedir. Deniz Üstünlüğü ve Deniz Hâkimiyeti kavramı, Deniz üzerinde işe yarayan (gelir getiren) toprak parçalarının ele geçirilmesi, Ordunun harekâtının desteklenmesi, Topraklarının ve gemilerinin denizden gelecek tehlikelere karşı korunmasından ibaretti. Osmanlı devletinin Avrupa'daki gelişmeleri yakından takip ederken, deniz gücünde bitmek bilmeyen reformlarla mücadele etmek zorunda kalmıştır. Deniz gücünde yaşanan bu hızlı gelişmelerin paralelinde, sivil ticaret gemilerinde de benzer bir sürecin, çok daha yavaş bir biçimde yaşanmış olduğu görülmektedir.

## 2. DENİZ TİCARETİNDE MODERNLEŞME FAALİYETLERİ

Kırım Harbi, Tanzimat Fermanı ile başlayan ve devletin bütün müesseselerini kapsayan reform hareketlerini ve bu arada tersane ve donanma işlerinde girişilen reform çabalarını da olumsuz yönde etkilemiştir. Müttefiklerimiz (İngiltere ve Fransa), harbin sonunda İslahat Fermanı'nı zorla kabul ettirmişler ve Paris Antlaşması hükümlerine de koydurmuşlardı. Osmanlı eyaletlerinde Müslüman ve Türk halkın tepkilerine yol açmış, bu yüzden reformlara ara verilmek zorunda kalmıştır. Sinop Baskım'ın çok dersler alınmıştır. Ahşap gövdeli gemilerin kullanışsız olduğundan, demode olduğuna karar verildi (Celalettin, 1999, s. 73-74).

Fevaid-i Osmaniye şirketi (1843-1870)(<http://www.bilgininadresi.net>): 1839'da Osmanlı İmparatorluğu, Mekteb-i Fünun-i Bahriye'yi kurdu. "Peyk-i şevket" adlı gemiye yeterli miktarda yolcu ve yük verilmeden, yabancı gemilere yolcu ve yük verilmemesi kararı alınmıştır. İstanbul-İzmir hattında görevli ve ara iskelelere de uğratılan ve böylece bayrak himayesini başlatmış oluyordu. Tarifeli seferlerin eksiksiz ve aksamadan yapılabilmesi için şirketler eliyle daha sağlıklı deniz taşımacılığının yapılabileceğine inanılmıştır. Hazine-i Hassa'nın da katılımıyla "Şirket-i Osmaniye"yi kurulması ve Hazine-i Hassa bu şirketten ayrılmıştır. Osmanlı devleti, "Hazine-i Hassa Kumpanyası" adı altında gemilerini çalıştırmaya başlamıştır. "Mecidiye Şirketi" ve 1843 yılında da "Fevaid-i Osmaniye Şirketi" isminde faaliyetlerine devam etmiştir. Ali İhsan Gencer tarafından arşiv belgelerine dayanılarak; Fevaid-i Osmaniye'nin 19 gemiye sahip olduğu, gemilerin en büyüklerinin "Mecidiye" ve "Taif" adlı vapurlar olduğu anlaşılmaktadır. İstanbul'dan akşamüstü kalkıp, ertesi sabah Gelibolu'ya sora Akdeniz'e giderek vapurlar seferlerini tamamlamaktaydı. Çanakkale Boğazından gece geçişin yasak olması ise bu uzun yolculuğun nedeni olarak bilinir(Kuran,1995, s:162). Kırım Savaşı'nda görevlendirilen Fransız ve İngiliz birliklerinin cepheye ve geriye şevkleri ve sürekli yollanan malzeme ve erzak desteği de gemi trafiğinin artmasına bir hayli katkıda bulunmuştu. Osmanlı İmparatoru'nun ticaret anlaşmalarıyla güvence altına alınmış olarak Orta Avrupa'dan yapılan ihracatın yoğunlaşmasının da etkisi vardı. "Mesir-i Bahri" vapuruyla 1844 yılında Tersâne-i Amire'nin, Osmanlı Devletinde tarifeli yolcu ve eşya taşımacılığı başlamıştır. Marmara kıyısındaki limanlardan İstanbul'a düzenli seferler yapılıyordu ve Boğaziçi'nde taşımacılık yapmak üzere "Eser-i Hayır" vapuru sefere konulmuştu(Kuran; a.g.e., s:161).

1846 yılında Osmanlı Deniz taşımacılığındaki dağılım Avusturya gemilerinin %10 dolaylarında iken Osmanlı Devletinin gemilerinin kazancı %23'ler civarında kalmaktaydı. Bunun sebebi

Osmanlı gemileri genellikle küçük tonajlı ve yelkenli olması gösterilebilir. Taşımacılıkta yabancı gemilerle rekabet edememeleri gösterilebilir. Gemi sayılarını ve sefer aralıklarını sürekli artıran, güvenli ve hızlı olan yabancı gemilerin tercihi yapılmaktaydı. Yabancı bayraklı gemilerin Rus ve İran mallarına daha çok ilgi gösterdiklerinden, kârlarının yüksek olduğu hatlara öncelik verdikleri dikkat çekmektedir. Bu sebepten dolayı da Osmanlı mallarının taşınması gecikiyordu. Bu ticarete zarar veriyor, Tersane-i Âmire gemilerinin taşımacılık işlerini yapmak zorunda kalıyordu. Örneğin, 1846 yılı sonlarında Trabzon limanında Avusturya Lloyd Kumpanyası vapurları tarafından alınmayan yükler için Tersane'den Eser-i Cedid vapuru yollanmıştır (Kütükoğlu, 1995, s:122).

İngiltere'den ilk gemiler 1851 yazında ismarlandı. Bunlardan biri hem yolcu vapuru, hem de römorkör olarak çeşitli seferlerde çalışacaktı. Keşiflerden sonra da Boğaz köylerinde iskeleler inşa edildi. Kasım 1852'de ilk vapurlar hizmete girdi. 1852'de ise, Bâbıâli, Şubat 1853'ten itibaren kent içi ulaşımda yabancı gemilerin çalışmasını yasaklayan bir tamim yayınladı. Yeni şirkete tekell konumu sağlandı. 1852-1853 kış yarıyılında ilk üç vapur İngiltere'den gelmiştir. Nisan 1853'te Galata Köprüsü ile bazı Boğaz köyleri arasındaki hat seferleri başladı. Gemiler akşamları Büyükdere, İstinye ya da Beykoz'a bağlanıyor ve sabahları da aynı yönden dönüş seferini yapıyordu. Şirket Ekim 1852'de, Boğaz hatlarının tamamlamış sonra Üsküdar'a giden bir hat da açtı. Üsküdar'a, Şirket-i Hayriye vapurları tersane vapurlarının ise Kadıköy, Makri-köy-Ayastefanos ve Adalar'a sefer yapması planlandı. 1859'da işlerini büyüten ve kar marjını yüksek gören şirket yedi gemi daha satın aldı (Müler, 1998, S:90-100).

Şirket-i Hayriye (1851-1944): Yandan çarklıları gemi seferleriyle İstanbul'un günlük yaşamında vazgeçilmez bir yere sapıtır. 1903'den sonra pervaneli gemileriyle şehir ulaşımında büyük faaliyetler göstermiş, halka açık ulusal ilk anonim şirketi olma sebebiyle çok önemli bir yere sahiptir. 93 yıl boyunca verdiği hizmetlerle tarihe geçmiştir. Şirket-i Hayriye, Boğaziçi'nin gelişmesinde mimarı olmuştur. Şirkete ait gemilerinin çalışmaya başlaması ile birlikte Boğaziçi'ndeki köylerin hızla büyüdüğü görülür. Boğaziçi giderek şehre bağlanarak İstanbul'un yayılıp büyümesine yol açmasında Şirket-i Hayriye'nin çok büyük öneme sahiptir. Şirket-i Hayriye'nin kuruluş amacı, Boğaziçi'ni İstanbul'a birleştirmenin yanında gemiciliğe ve deniz ticaretine halkı özendirmeştir. Başka denizcilik şirketlerinin kurulmasına önyak olmuştur. Şirket-i Hayriye Padişah Abdülmecid'in emirleriyle kurulmuştur. Osmanlı İmparatorluğu döneminde denizcilikle ilgili ilk anonim şirketin hem hayırlı işler arz etmesi hem de istihdam politikası yönünden önemli bir yeri vardır. 1851 yılında kurulan Şirket-i Hayriye'ye İstanbul sularında tarifeli vapur seferleri Sadrazam Reşit Paşa'nın desteği, Keçecizade Fuat Paşa ve tarihçi Ahmet Cevdet Paşa'nın çabalarıyla başlar. 1867-1872 yılında "Sahilbent" ve "Suhulet" arabalı vapurları Kabataş - Üsküdar arasında sefere konulan, dünyada sefer yapan ilk arabalı vapurlardır (<http://w.vw.bilgininadresi.net/Madde/32100/T%C3%BCrk-Denizcilik-erişim.09.03.2010>).

Osmanlı idarecileri, bazen taklit bazen takip ederek Avrupa'daki gelişmeleri izleyen gelişmelere ayak uydurmaya çalışmışlardır. Cevdet Paşa'nın da ifade ettiği gibi, pek geç fark edilmiş büyük bir ticaretin özellikle deniz yollarındaki gelişmenin arkasında yatan unsurun güçlü bir ekonomi olduğu vurgulamıştır (Mücteba, 1995, s:143-158).

Tanzimat dönemi deniz ticaretinin hızlı artışını ise yine verilen rakamlardan çıkarmak mümkündür. 1846 senesi için (giriş çıkış beraber) Osmanlı'nın birçok limanlarındaki yelkenli gemilerin seyir ve güzergahları, yaklaşık olarak 35.000 gemi 4.700.000 tonajlık bir toplam tahmin edilmektedir. İmparatorluğun bütün limanlarındaki gemilerin yarısından daha fazlasını İstanbul'da barındırmaktaydı. 1841 ile 1849 senelerinin kıyaslandığında limanda bulunan gemilerin, tonaj yönünden iki kat arttığı görülmektedir. 1849 yılında 5270 gemiden 1288'i Rusya limanlarından (Karadeniz ve Baltık), 688'i İngiliz limanlarından (Malta, İyon'a adaları dahil), 214'li Avusturya limanlarından, 116'sı da Fransız limanlarından Osmanlı limanlarına ticaret amaçlı

geliyorlardı (Ubicini, a.g.e., s:378-379).

1861 Buralı tüccar gemileri, Ticaret, kâime değerindeki sürekli ve büyük dalgalanmalar sonucunda tamamen çökmüştü ve tüccar çok zarar ediyordu. Osmanlı içinde haberleşme imkânlarının yokluğu ve altyapı yetersizliği nedeniyle azalan ticaret, üreticinin hevesini olduğu kadar halkın refahını da azaltmış, ağır ihracat vergilerinin altında yerli halk ezilmişti” Rus kaptanı 1849’da Medavaij adlı vapuruyla yeterli yolcu sayısını bulduğunda, Boğaz seferlerine başlayacağını belirten bir ilan yayınladı. Fransız ve İngiliz gemileri de karlı bir ticaretin kokusunu aldıklarından dolayı bu ticaret katılıyordu. Yürürlükteki kapitülasyonlara göre bunları yalnız Osmanlı tebaasının yapmasına izin verildiği halde bu tür seferler küçük kabotaj kategorisine girdiğinden, görmezden geliniyordu. Osmanlı devlet denizyollarına ait Peyk-i Şevket vapuru Ayastefanos’a ve Adalar’a 1850 ilkbaharında, sefer yapmaya başladı. Aralık ayında da ilk Şirket-i Hayriye kuruldu ve Osmanlı anonim şirketi olan şirketin hisseleri hızla müşteri buldu. Anonim şirketin 60.000 TL ana sermayesi vardı. Hisseler- den biri 30 TL değerinde 2.000 hisseden oluşmaktaydı. Sultan Abdülmecit 100, Valide Sultan 50, kuruluşa katılan birkaç paşa da 20’şer adet aldı (toplam 281 hisse); büyük ilgi nedeniyle 1851’de ilk başta ön görülen 1500 hisseye ek olarak 500 hisse daha bastırıldı. Özellikle yüksek memurların katılımı yüzünden şirkete yer yer Paşalar Şirketi deniyordu(Müler, 1998, s:117).

Rus postaları da 1857’den itibaren Rus Buharlı gemi ve Ticaret Şirketi tarafından taşınıyordu. Bu şirkete ait vapurlar Karadeniz’de Batum’dan başlayarak, Rize, Trabzon, Samsun, Giresun limanlarına uğrayarak İstanbul’a gelmekte ve oradan Lâzkiye, Kudüs ve Trablusşam’a kadar uzanmaktaydı. Şubat 1871’den itibaren eskiden Hicaz tarafına Hidiviye vapurlarıyla gönderilen mektupların, Yemen’e de uğrayan Avusturya Vapurlarıyla gönderilmesi için irade çıkarılmıştır(Başbakanlık Osmanlı Arşivi (B.O.A) irade, Dahiliye, 44831).

Posta taşımacılığı yapan şirketlerin haricinde 1850’li ile 1870’li yıllar arasında çalışan bazı vapur kumpanyalarının da posta hizmeti verdiği bilinmektedir. Şubesi olmadığı halde kendileri birer postahane gibi faaliyette bulunan gemiler, Osmanlı sahillerinde hizmet vermişlerdir. Amirote Vapur Kumpanyası bu gemi faaliyetleri arasında hakkında en az bilgi sahibi olduğumuz şirkettir. 1857 yılında Amirote Vapur Kumpanyası, Osmanlı İmparatorluğunda posta pulu kullanımının başlamasından yaklaşık 5 yıl önce kendi pullarını kullanarak Osmanlı kıyılarında posta taşımacılığı yapmıştır(Brandt, 1955, s:449- 450). 1860-1861’de devlet şirketi Aziziye’nin yanında, düzenli sefer yapan sekiz yabancı denizyolu şirketi sayılıyordu. İstanbul’da temsilciliği olan denizyolu şirketlerinin sayısı hayli arttı.

Osmanlı İmparatorluğu’nda da daha erken tarihlerde bir vapur şirketi kurulmuştu. 1844- 1845’te Sultan Abdülmecid kendi imkânlarıyla iki vapur edindi ve bunları ülke içinde kullanılmak üzere bahriye nezaretine verdi. Osmanlı denizyolları vapur işletmeciliğinin başlangıcını oluşturan bu kuruluşa önce Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi adı verildi, daha sonra bir çok kez yeniden örgütlendi ve esas olarak Karadeniz ile Doğu Akdeniz’deki limanlara yolcu ve yük taşımacılığını üstlendi, ama askeri birlikleri taşımakta da kullanıldı. Önceleri tamamen devlete ait bu girişim günlük basında genellikle “Tersane Şirketi” diye adlandırılıyordu tıpkı savaş donanması gibi kapudanpaşaya tabiydi. 1849’da işletme, bölgesel ulaşımda ve Marmara ve Ege Denizi’ndeki limanlarla ulaşım bağlantısında kullanılan, ama sık sık askeri görev de üstlenmek zorunda kalan altı vapura sahipti. İlk iki gemi önceleri İstanbul ile Gemlik ve İzmit ile Tekirdağ arasında çalışan Seyir-i Bahri ve Eser-i Hayır idi. 1840’larda ise bu iki gemiye ek olarak şirket adına (bir kısmı şehir içi hatlarda) çalışan vapurlar şunlardı(Gencer, 1986, s:107). Tayyar-ı Bahri, Mesir-i Bahri, Peyk-i Şevket, Hümapervaz, Eser-i Ticaret, Eser-i Nüzhet, Pesendide, Girit. 1864 yılına kadar bunlara şu gemiler eklendi: İzzeddin, Malakoft Ömer Paşa, Peyk-i Şeref, Şahpere, Saik-i Sadi, Pürsüd ve Sudaver (1851’den itibaren). Saydığımız bu gemilerden bazıları donanmaya aitti, ancak şimdiki kadar gözden geçirilen literatüre göre bunları kesin bir şekilde ayırt etmek mümkün olmadı,

belki de o sırada bile bu pek açık değildi(Kurtoğlu, 1935, s: 69).

Boğaziçi'nde ilk olarak Üsküdar hattı açılmıştır. Kış aylarında Üsküdar'a vapur işletilmesine devam edilmiştir. Daha sonra, Boğaziçi'nin öteki iskelelerine yabancılara tanınan imtiyazdan yararlanan biri İngiliz diğeri Rus olmak üzere iki yabancı bandıralı geminin 1849 yılında yolcu taşımaya başlaması üzerine, Fevaid-i Osmaniye İdaresi'nin "Hümapervaz" vapuru ile yabancı bandıralı gemiler arasında bir rekabet başlamıştır. Bu rekabet 1851 yılına kadar sürmüştü ve Şirket-i Hayriye İdaresi'nin kurulmasıyla ortadan kalkmıştır(Dz. Müz. Arşivi Şura-ı Bahri 22 Şubat 1849 Dosya No 4 Sayfa No 330/A).

19. yüzyılın ikinci yarısında bu liman kentinin zenginlik ve öneminin görülmedik boyutlara ulaşmasını sağladı. Yüzyılın sonunda, 200,000'i aşkın nüfusu, Batı Anadolu'nun ikinci büyük kentinin beş katı ve yüzyılın başındaki kendi nüfusunun iki katı kadar olmuştu. Ticaretin uzamsal örgütlenmesi ve İzmir'de oturan yerel eşraf tarafından denetlenmesi, yeni ortaya çıkan bu zenginliğin büyük bölümünün yalnız bölgede değil, özellikle de bu liman kentinde kaldığı anlamına geliyordu. İç kesimde yapılan yatırımların çoğu ticarete bağlı altyapı yatırımlarına, özellikle de malların iç bölgelerden getirilmesini kolaylaştıracak ve bu şekilde İzmir'in merkez olma özelliğini daha da pekiştirecek kara ve demir yolları inşasına ayrılıyordu. Buralara gidiş dönüş eskiden bir haftayı alırken, bu demiryolu bağlantısından sonra yalnızca iki günde tamamlanabiliyordu. 1860'larda İzmir limanının yakın çevresindeki bölgeden getirilen ürünler, İzmir'deki tüm ticari faaliyetin yaklaşık üçte birini oluşturmaya başlamıştı(The Mustrated, 1862, s:409).

19. yüzyıl ortalarında kullanılan yelkenli gemilerin hiç de az olmayan bir bölümü Ege adalarında inşa edilmiş görünüyor; kaptanlar ve mürettebat da çoğunlukla ada Rumlardı. Bu gemilerin listelerinde çıkış limanı ya da varış limanı olarak beyan edilen yerler arasında Karadeniz ve Akdeniz'deki büyük küçük neredeyse tüm limanları bulmak mümkündür. Ayrıca birçok İngiliz ve İtalyan limanı ve kahve yüklü bazı gemilerde Rio de Janeiro'nun da adı geçiyor, gemilerin bandıraları da beyan ediliyordu. Buharlıların hepsi Fransız, İngiliz veya Avusturya gemilerinden oluşurken, yelkenliler arasında Osmanlı ve Yunan bandıralılar ağırlıktaydı. Adriyatik kıyılarından, Rusya, Avusturya, İtalya ve İngiltere'den gelen yelkenliler de vardı; anlaşılır nedenlerle Kuzey Avrupa ülkelerinden gemilere daha nadir rastlanıyor. Bunlar arasında örneğin Prusya'dan, daha küçük Kuzey Alman devletlerinden ve ayrıca Danimarka, İsveç ve Hollanda'dan gemilerin adları geçiyor. 1840-1850 arasında her yıl 20 Prusya gemisi İstanbul'a gidiyordu. Daha sonraki yıllarda da çoğunlukla sonbaharda, yani tahıl nakliyatının ana mevsiminde olmak üzere, Alman gemilerine giriş kayıtlarında sıkça rastlanıyor(Engelsing, 1971, s:343).

### 3. SONUÇ

Osmanlı, Batıdaki hızlı gelişmelere karşı, teknolojik değişimler karşısında çabalayan bir tutum sergilemiştir. Zaman içersinde direnci zayıflamış, fakat Batı'nın sömürgeleştirme ve sömürge tipi ticaret politikalarına alet olmamıştır. Bu sebeple Osmanlı batı baskısına tepki olarak ıslahat hareketlerine girişmiş her açıdan modernleşmenin peşini bırakmamaya çalışmıştır. Fakat buradaki yardımcı rol o kadar belirgin bir şekilde ön plana geçti ki deniz yollarındaki gelişmeler ikinci planda kalmıştı. Yeni teknolojinin gelmesiyle bu modern ulaşım araçları ve Doğu'daki nakliyat faaliyetleri de etkilenmeye başladı. Bu etkileşim, sınırları kesin olmamakla birlikte yüzyılın sonuna kadar; ilk önce merak ve ilgi (1830-1870-Tanzimat), arkasından geliştirme çabaları ve rekabet (1870-1900 durgunluk veya II. Abdülhamid), arkasından tepki ve karşı koyuş (1900-1914 II. Meşrutiyet) olarak nitelendirebileceğimiz bir süreçten geçti.

## KAYNAKÇA

- Engelsing, Rolf (1971) Die Häfen an der Südküste der Ostsee und der Ostwestverkehr in der 1. Hälfte des 19. Jahrhunderts, in: VSWG 58, Engelsing, Rolf (1958), Schlesien und der Bremische Leinenhandel bis zur Kontinentalsperre, in: Jahrbuch der Schlesischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau 3,
- Gencer Ali İhsan (1986), "Türkiye'de Denizcilik ve Türklerin Denizciliğe Verdiği Önem", İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu Bildirisi, Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları, İstanbul., Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789- 1867), Ankara.
- Giese F. E. (1969), Kleine Grschichte des deutschen Schiffbaus s. 44.
- Mücteba İlgürel(1995), "Buharlı Gemi Teknolojisinin Osmanlı Devleti'nde Kurma Teşebbüsleri", Çağını Yakalayan Osmanlı, İstanbul, s. 143-158.
- Kuran, Ercüment(1995);"XIX. Yüzyılda Osmanlı Devletinde Deniz Ulaşımı İdare-i Mahsusa nın Kuruluşu ve Faaliyeti" Çağını Yakalayan Osmanlı, İstanbul, s. 161 - 167.
- Kurtoğlu Fevzi (1935),1877-1878 Türk Rus Harbinde Deniz Hareketleri Deniz Matbaası, İstanbul.
- Kütükoğlu, Mübahat (1995) "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir körfezi Hamidiye Şirketi", Çağını Yakalayan Osmanlı, İstanbul, 165-206.
- Orhan Brandt; " Amirote Zarf ve Pulları", Filatelist Pul Mecmuası, Sayı: 16 (Haziran), İstanbul, 1955, s. 449- 450.
- The Mustrated London News, 18 Ekim 1862, 1862 shellfish. Picture : Shellfishing in 1862 off the Firth of Forth. January 18th. Finishing Shells at Woolwich Arsenal. The German Evangelical Church, Halton s. 409
- Ubicini A.(1555), LaTurquie actuelle, Paris, s. 160-175
- Winer, Wolfgang, Müler(1998), "Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı" Çev. Erol Özbek, Tarih Vakfı Yayınları, 1 Baskı, İstanbul.
- Yavuz Celalettin(1999), Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Misyonlar, İstanbul, Dz.İkm. Grp.K.İği Basımevi, İstanbul.

## KULLANILAN ARŞİVLER

- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (B.O.A) İrade, Dahiliye, 44831
- Deniz Müzesi Arşivi Beşiktaş / Yıldız.
- Dz. Müz. Arşivi Şura-İ Bahri 22 Şubat 1849 Dosya No 4 Sayfa No 330/A

## İNTERNET

<http://www.bilgininadresi.net/Madde/32100/T%C3%BCrk-Denizcilik-> erişim. 09.03.2010