

OSMANLI DEVLETİNİN (18 YY KADAR) LİMAN KENTLERİ

Dr.Öğretim Üyesi Ahmet DENİZ
Trakya Üniversitesi

Özet

Deniz Ticaretinin geçmişte, günümüzde ve gelecekteki önemini ve işlevsel gücünü, tarihsel süreç içerisinde, dünyanın büyük denizci devletleri üzerindeki etkilerini incelenmiştir. Deniz ticaretinin ülkelerin bekası ve refahı ile olan yakın ilişkisi ortaya konmaya çalışılmıştır. Osmanlı İmparatorluğu nasıl bir deniz politikası ve deniz stratejisi uygulamış, bu politika ve strateji nasıl bir jeostratejik ve jeopolitik anlayıştan kaynaklanmış ve nasıl deniz egemenliği sağlanmıştır. Osmanlı Deniz Gücü Tarihinde Navarin olayı, yelken çağı kapanır, makine çağı başlar ve gemicilik tarihinde çağ değiştirildiği bir zamana rastlar. Osmanlı imparatorluğunun uluslararası ticaretinde Batının üstünlüğünün kesinleşmesi 18. yüzyılda olmuştur. Osmanlı İmparatorluğunda modernleşme çabaları çok hızlı olmasına rağmen personel sıkıntısı her dönem baş aktör olarak karşısına çıkmaktadır. Buharlı gemiler döneminde deniz ticareti, Marmara denizinde sıkışıp kalmıştır. Alt yapı yetersizliği ve salgın hastalıkların yanında yabancı şirketlerle çok kıyasıya bir rekabet söz konusudur.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, Buharlı Gemi, Deniz Ticareti, Yelkenli Gemiler Dönemi

THE PORT CITIES OF OTTOMAN STATE UNTIL THE 18th CENTURY

Abstract

The past, current and future importance and functional power of the Sea Trade and its influences on the world's dominant maritime trading states have been studied. The correlation between the sea trade and the continuance and welfare of countries has been tried to be proven. What the sea policy and the sea strategy of the Ottoman Empire was, what kind of geostrategical and geopolitical approach this policy and strategy originated from and how the sea dominance was established. With the Navarin Event, the sailboat era was over and the machine era began in the Sea Force History of the Ottoman Empire and coincides with a period when an era was changed in the history of seanship. The exact dominance of the West over the international sea trade of the Ottoman Empire was realised in the 18th century. Although the efforts of modernization were fast during Ottoman Empire, the lack of personnel has always been a leading factor. During the era of the steamships, sea trade was trapped in the sea of Marmara. Besides the lack of infrastructure and the epidemics, there was a brutal competition with the foreign companies.

Keywords: Ottoman Empire, Steam Ship, Maritime Trade, Sailing Ships Period,

1.GİRİŞ

Akdeniz'de en çok tutulan gemi tipi kadirga idi. İnebahtı'dan sonra, Kadırganın yerini Kalyonlar almağa başladı. Kalyonlar uzun direkli yelkenli ve yüksek bordası olan gemilerdi. Daha sonraları 36 toplu galiler (Galleyler) öne çıktı. Artık kürek devri sona ermişti. Bu dönemden sonra gerçek yelkenli gemiler dönemine geçildi. Osmanlı devleti de Kalyonlara gerekli intizam ve önemi verdiğini belgelerde görmekteyiz. Osmanlı'da Liman ticareti ve denizcilik hep ikinci plâna itilmiştir. 18. yüzyılda devletin gücünü göstermesi ve sürdürmesi için deniz ticareti ve ona bağlı olarak liman ticaretinin önemi kalmamıştır. Karadeniz, Ege hatta Akdeniz bir iç deniz konumuna geldiği bir dönemdir.

2.KARADENİZ LİMAN KENTLERİ

Tersanedeki faaliyet her defasında kısa bir düzelme yaşandıktan, sonra, pek büyük bir canlılıkla sürmüşe benzemiyor, bunun sonucunda da yeni üç güvertelilerin yapım süreleri hayli uzun oluyordu. Ayrıca gemilerin kalitesi arzu edilen düzeyin çok altında Olduğu için sık sık onarım yapılması gerekiyordu. 1680 yıllarında görev yapan G. Morosini, bir kadırganın ancak üç sefer süresince kullanılabilir durumda kaldığını belirtiyor daha önceki raporlarda çoğunlukla sadece bir yıllık ömürden söz ediliyordu. Gemilerin yapımı ve donanımı için gerekli malzeme 16. yüzyıldan beri imparatorluğun aynı bölgelerinden geliyordu. (Rycaut1668, s: 213).

Gemilerin yapılabilmesi için gerekli tedarik ve donanımı için gerekli malzeme 16. yüzyıldan beri Osmanlı İmparatorluğun devamlı aynı yerlerinden getiriliyordu. Karadeniz'in ormanlarından, İzmit dolaylarından, Eflak'taki ormanlarından getirilirdi. Kürekler Trabzon yöresinde imal ediliyordu; yelken bezi Negrepont/Euböa (Eğriboz) Mısır'dan ve, demir aksam Samakov'dan, halatlar genellikle Samsun, Trabzon'dan, kalafatlama zifti, Arnavutluk ve Midilli'den ayrıca getirilirdi. İngiltere ile kurulan ticari ilişkiler sonucu kurşun ve kalay, ithal ediliyordu(Uzuçarşılı, 1984, s:445). Bakır, Kastamonu bölgesinde bulunan madenlerden çıkarılıyordu(Imber, 1986, s:398).

Karadeniz'de o zamana kadar tartışmasız egemen olan Osmanlı imparatorluğu ikinci planda kalıp, hâkimiyetini kaybetmeye başlamıştır. 1. Petro (1682-1725) döneminde Karadeniz'de, Rus bayrağı taşıyan ilk büyük gemiler Azak için yapılmış olan savaşta ortaya çıktı, hatta 1701'de bir Rus elçisiyle birlikte bir Rus savaş gemisi, Kriepost, İstanbul limanına yanaştı. Bu tehlike bir süreliğine 1702'de Belgrad barışı ile bertaraf edildi, lakin Kırım'ın ve Dinyeper ile Bug arasındaki toprakların II. Katerina (1762-1796)'nın kazanmasından sonra kendi donanmasını oluşturmaya sistematik bir şekilde devam etti. Nitekim 1720-1722 balyos, Tersâne-i Âmire, Giovanni Emo üç güverteli gemiden iki adet, iki karayelin inşasının bulunduğu, özellikle Sinop ve başka tersanelerde de, benzer gemilerin yapıldığı bilinmektedir(Bode, 1979 s:345).

3.MARMARA LİMAN KENTLERİ

Bu dönemde tersanedeki faaliyetler pek de örnek düzeyde değildir. Kapudanpaşaların sürekli değişmesinin ve maliyenin bozuk durumunun etkisi epeycedir. Bununla birlikte Venedikli balyos raporlarında, dikkatle denetlendiğinde kayda değer bir gemi yapım hızına ulaşılabileceği kabul ediliyor(Danışmend, 1961, s:553-562).

1734 de I. Mahmut Yeniçeri ocağından ümit keserek, okur-yazar ve disiplinli subay yetiştirmek amacıyla, Üsküdar'da Toptaşı'nda, daha sonra uzun yıllar akıl hastanesi olarak kullanılan binada "Humbarhane ve Mühendishane" adında bir okul açtırmıştır. Devlete daha sadık olan Boğaziçi Bostancı erlerinden uygun görülenleri ayırtarak burada eğitilmelerini emretmiştir. Okula bazı geometri araçları alınmış ve zamanın matematikçisi Mehmet Sait Efendi geometri öğretmeni

olarak atanmıştı. Ancak bu okulda Yeniçerilerin saldırısına hedef olmaktan kurtulamamış ve bir süre sonra kapanmıştı.

Osmanlı sanayisinde bulunan Gemi inşa sanayisinin olan bir başka katkısı da, bu sanayiye ham madde sağlayan şehir, kasaba ve diğer yerleşim yerlerinin, devletin değişik yerlerine her zaman alternatif olanaklara sahip olunmuştur. Batılılaşma ve teknolojik alandaki gelişmelerin çoğunun Tanzimat sonrası Bahriye kanalı ile yurda girmesinin asıl nedeni, yerleşmiş bir alt yapının bulunması ve bu sanayide önceden beri mevcut olunmasıdır. Osmanlı denizciliğinin geleceği, sosyal hayat ve ekonomi üzerindeki etkilerini daha iyi anlayabilmek için, deniz harp tarihi uzmanı Ali Haydar Alpagut'un Gelibolu Tersanesi hakkında yazdıklarına bir göz atalım(Tarakçı, 2005 s:115-117).

“Gelibolu’da halkın geçimi balıkçılığa dayandığından zaten öteden beri küçük tekneler yapılmaktaydı. İşe devlet el atınca, denizcilik birdenbire parladı. Ticaret gemilerine şimdi harp gemileri de ilave olduğundan tersane büyüdü, faaliyet arttı ve denizcilikle ilgili zanaatlar ilgi gördü. Gelibolu Tersanesinde yapılan gemiler artık Akdeniz ve Karadeniz’e gelip gidiyordu. Ancak coğrafi durum ne kadar uygun olursa olsun, ülkenin doğal serveti yardım etmezse, tersane kaynaksız kalarak ihtiyaçlarını dışardan temin mecburiyetine düşer ve bu mecburiyet gelişmesine mani olur. Kadırga Devrinde tersanenin en büyük ihtiyacı eğri ve kaplama yapılacak kereste ormanları ile yelken ve halat yapacak kenevir, pamuk mahsullerinin bol miktarda yetişmesiydi. Kalyon Devrinde, kereste ve keten ihtiyacı arttığı gibi, uzun yıllar seren yapılacak uzun ve düz boylu ağaç ihtiyacı baş gösterdi. Her iki devirde zincirlik ve çapalık demire gereksinim vardı. Vaktiyle Gelibolu’nun arkası bu ihtiyaçları karşılayacak kadar zengin ormanlarla örtülü idi. Yarımada’nın kuzey dağlarına bu sebepten Kuru Dağları derlerdi. Keten her tarafında, pamuk bazı taraflarda yetişirdi. Demir de dışarıdan getirtiliyordu. Bu uygun şartlar, bilhassa Kadırga Devrinde Gelibolu Tersanesini gelişmenin en yüksek noktasına çıkardı. Kalyon Devrinde, seren meselesi harp gemilerinin İstanbul Tersanesinde donatılmasını gerektirdi. Yine büyük ticaret gemileri Gelibolu’da yapılır ve donatılırdı.”

Bir donanmanın yılın yarısını atıl bir durumda geçirmesinin en büyük sakıncası, personelin gemiye ve denize olan alışkanlığını kaybetmesidir. Bunun tekrar istenen düzeye çıkarılabilmesi için 3-4 ay gibi bir süre gerekir ki, Osmanlı Donanmasının harekât süresi Mayıs ayından Eylül’e kadar zaten tamamı 5 aydan oluşmaktaydı. Buna bağlı bir başka önemli konuda, İstanbul’a dönüşte izin verilen 1000-2000 kişinin 8 ay bedavadan maaşlarını almasıydı(Nutki, 1993, s:63).

Aynalıkavak Kasrı yöresinde yeni depo binaları ve gemilerin kalafatlanmasına yarayan tesisler vardı. Fransız elçisi Comte de Choiseul-Goum er’nin desteğiyle 1784’te iki Fransız gemi ustası ile birkaç zanaatkâr tersaneye getirmek mümkün oldu. Bazı güçlülere rağmen, bunların yönetiminde İngiliz v Fransız örneklerine uygun birkaç gemi ortaya çıktı; Rusların devam eden silahlanması ve yaklaşan savaş tehdidi karşısında 1787’de tersanedeki işçi sayısı da iyice artırıldı. Ege ve Karadeniz’deki başka tersanelerde de ek gemiler inşa edildiğinden 1784’te donanma 22 yeni muhribe ve 15 firkateyn yapıldı. Sıkıntının büyüğü daha iyi eğitilmiş mürettebata ihtiyaç vardı. O zamana kadar Galata’nın liman semtlerinden toplanan mürettebat yerine bu sefer Ege ve Pontus’un kıyı bölgelerinden gemici personel getirilmiştir. Kapudan paşanın kendi olanaklarıyla tersanenin hemen doğusuna donanma askerleri için yaptırdığı yeni kışlaya(1 Kışlası) yerleştirildiler. 19. yüzyıl ortalarında hayli sağlıksız bir yer sayılıyordu(Pingaud, 1887, s:101) ve (Kömürcüyan No:215, H.28 Şevval 1196-M.6 Ekim 1782; BOA. s:215).”

Macar-Fransız Baronu F. de Tott’un gayretleriyle henüz 1773’te kurulmuş olan bir matematik okulu(Mekteb-i Riyaziyye) 1776’da mühendis okuluna(Hendese Odası) dönüştürüldü. Başlangıçta tersanenin kenarında bulunan bu okul, 1783’te bahriye okulu Mühendis hine-i Bahri-

i Hüm olarak tersaneye taşındı. Okul kısa süre sonra genişletildi ve 1784'te Mühendishane binasına yerleştirildi, Ancak bu bina 1821 'de bir yangınla tahrip oldu; (1834 ve tekrar 1848'te bu kez Heybeliada'ya nakledildi. Ticaret gemilerinin mürettebatı, 19. yüzyıla kadar alışlageldi gibi, genellikle kendileri yapmak zorunda oldukları halde, hasar görmüş gemilerde küçük onarımlar yapabilen "seyyar" gemi marangozları ve bazı dalgıçlar da vardı(Gencer, 1976/77, s:19).

Kasımpaşa'daki Kalyoncu Kışlası 1782'de, tamamlanıp bu kışlaya da kalyoncular konduktan sonra, kalyoncu çavuşları, tersane sorumluluk sahası içinde bulunan Galata, Beyoğlu ve Kasımpaşa semtlerindeki asayişin temininden de sorumlu oldular. İstanbul limanında 1823-1824 yılında da 500-600 birim olarak kayda geçen Avusturya gemilerinin sayısının toplamı Fransızlar ile İngilizlerin gemilerinin toplamından fazlaydı. Adı sayılan devletlere ek küçük çapta Sardunya, Hollanda, Rusya, İsveç ve Napoli 1840'lardan itibaren İstanbul'un gemi trafiğine Belçika'da katılıyordu; bu arada artık Yunanlıların mülkiyetindeki birçok gemide Rus bandırasını kullanıyordu. Fransızların konumunun zayıflamasından yararlanan Yunanlılar ve Osmanlı donanma idaresinde bulunan Rum memurlardan da güç almaktadır(Ünlü, 2006, s:132-133).

4.EGE DENİZ'İNDE LİMAN KENTLERİ VE DENİZ TİCARETİ

Girit'in fethedilmesi ile Ege Denizi Osmanlı'nın iç denizi haline gelmiştir (1669). İstanbul'un alınmasının hemen ardından 1456'da başlayan Ege Denizi'ne sahip olma mücadelesi, 1715'de fethedilip 1718'de resmen Osmanlılara verilen İstabil Adası hariç, 1669'a kadar sürmüştür. Önceleri büyük oranda kadırgalara ve geleneksel yük gemilerine göre hazırlanmış gemi inşaa programı, 17. Asrın ikinci yarısında yukarıda sözü geçtiği şekilde değişip böylelikle tersanenin imar yapısındaki değişikliğe sebep olmuştur. Kadırgalar Osmanlı donanmasının Ege'deki görevlerde vazgeçilmez niteliğini koruyan ve donanmanın belkemiğini oluşturmuştur.(Bostan, 1992, s:99).

17. yüzyılda Osmanlılar gemi inşasındaki gelişmelerin farkına varmamışlar, ve de zaten eskimiş olan gemileri ve mürettebatlarını ise savaşa hazır tutmamışlardır. Yeteneksiz Subay kadroları; yolsuzluk ve rüşvet hat safhada, disiplinsiz mürettebatta yaygındı. Bu yüzden 1768-1774 Baltık Denizi'nden çıkıp Akdeniz'e gelmiş olan bir grup Rus savaş gemisi Osmanlı-Rus savaşı sırasında, Temmuz 1770'te Çeşme önünde Osmanlı donanmasını yok etmeyi başardı(Gülen, 2001, s:77).

1770'de Osmanlı'nın Çeşme'de uğradığı ağır yenilgi sonucunda donanmada meydana gelen değişiklikler ile Sultan III. Selim emri ile 1207/1792 yılında başlayan reformlar, ileriki yıllarda tersane içerisinde bir yandan tersane ve donanmanın örgütlenişlerinde, öte yandan da hayli imar değişikliğine de önemli değişikliklere sebep oldu. Kapudan Paşanın emrindeki bu zaman dilimi içerisinde her ikisi de ve onun altında da çeşitli alanlardan sorumlu titizlikle kademelendirilmiş makamlar vardı. Bunlar arasında Tersane Emni(tersane işletmesinin yöneticisi olarak) ve bir dizi yüksek memur hemen onun altında da yer alıyordu. Tersanedeki düzenden Liman Reisi, limandaki düzenden ise Liman Nazırı sorumluydu(Uzunçarşılı, 1988, s:428). Liman bölgesinde denetleme görevleri ise Bostancıbaşı sahipti(Uzunçarşılı, 1948, s:465-484).

İzmir 17. ve 18. yüzyıllarda, ticaretin ve refahın çekim merkezi olmak dışında, iç bölgelerdeki çeşitli grupların bitmek bilmez saldırılarının da hedefi durumundaydı. Bunlardan bazıları yerel beylik kurmak peşindeki hanedanlar, bazıları hoşnutsuz memurlar, kimileri de paralı askerlerdi. Hemen hemen aralıksız sürdürdükleri saldırılar sebebiyle bu yıllar boyunca bölgede iç bölgelerin güvenliğini yok ettiği gibi, belki de bölgedeki üretimin yeni doğmakta olan dünya ekonomisiyle bütünleşmesini geciktirdi. Ayrıca bu eşkıyalar zenginliğin bölüşülmesi konusunda yararlı bir işlev gördüler. Yağma, adam kaçırma, soygun, bazen de yalnızca yer değiştirmeler yoluyla İzmir'de biriken zenginliğe el koydular, Ege kıyılarının ve daha geniş bir alanın iç bölgelerinde yaşayan çok sayıda kişiyi bu zenginlikten yararlanabildiler. Yaklaşık 18. yüzyılın ortalarında İzmir

tarihindeki ikinci büyüme evresi başladı ve 19. yüzyılın son çeyreğine dek hiç kesintiye uğramaksızın sürdü(Kasaba, 1988, s:215-228).

18. yüzyılın ikinci yarısı, bu Avrupa sistemindeki ikinci gelişme dalgasının başlangıcına denk düşmekteydi. İlk uzun dalga, Osmanlı İmparatorluğu'nun batı kesimlerini Asya'dan yapılan transit ticaretinde önemli bir geçit noktası olarak geliştirirken, ikinci dalga, bu alanları tarım ürünleri ve hammadde kaynaklarına dönüştürerek Avrupa'yla yapısal olarak bütünleştirdi.

5.AKDENİZ'DE LİMAN KENTLERİ VE DENİZ TİCARETİ

Fatih zamanından başlayarak Osmanlı Devleti, doğu Akdeniz'deki Venedik ve Ceneviz deniz ticaretine öldürücü darbeler yapmış, buralardan boşalan yerin öncelikli olarak Osmanlı Rumlarınca doldurulmasının yolunu açmıştı. Savaşlarda Osmanlı yönetimi Türk-Müslüman halkını kullanıyor, ticaret işlerini ise daha çok Rumlara veriyordu. İstanbul'un 1671-1675'te Marsilya'nın ticaret hacmi içinde hakkı yüzde 8 düzeyindeyken, 1700-1720 yıllarında yüzde 12'ye yükseldi; bununla birlikte İstanbul, İzmir ve İskenderiye'den sonra Lübnan-Suriye limanlarından önce, üçüncü sırada yer alır hale geldi. Bu konum, şehirde ki yerleşik Fransız ticarethanelerinin sayısına da yansdı: 1790'da Ticarethaneler yeniden on bire yükseldi; Hollanda ve İngiliz ticarethanelerinden (ikişer) büyük farkla öndeydi. 1673'ten itibaren Fransız gemilerinin İskenderiye ile İstanbul arasında sefer yapmasına izin verildikten sonra, yenilenen Kapitülasyonlarla bu gemilere 1740'ta normal deniz ticaretinin yanında, Osmanlı İmparatorluğu için de ticari sefer hakkı verildi. Yeniden bağımsızlığını kazanan, yoğun Napoli Krallığı'nın 1734'te ticaret ve gemiciliği genişletme çalışmalarına taşıyoruz. 1740'ta Osmanlı devletiyle bir anlaşma imzalayıp sonraki yıllar da Doğu Akdeniz ticaretinin önemlice bölümlerini İstanbul üzerinden yürütmüştür. 1748'ten itibaren bu ticaretin kapsamı Ragusanın Doğu Akdeniz ticaretine geri dönmesiyle belirgin ölçüde daraldı. Ticaret odağı Baltık Denizi ve Ümit Burnu'na, yani Atlantik Okyanusu'na kaymıştır. Zorunlu ihtiyaç maddeleri ticaretindeki Akdeniz limanlarının görevinin önemini azaltılmıştır. İzmir ve çevresindeki çeşitli gruplar, bölgeye ait ipek ticaretinde her açıdan denetleyici bir konumda olan Ermeni tüccarlar geliyordu. İzmir gümrük gelirlerinin değişmez mültezimleri olan Yahudi bankerlerden oluşmaktaydı(Müler, 1998, s: Simon, Contribution, s. 986 vd.). İzmir gümrüğünün yıllık 210,000 altın karşılığı iltizama verildiğini tahmin etmekteydi(Çelebi, 2003, s:88).

17. yüzyıl sonuna doğru Fransız-Osmanlı ilişkilerinin düzelmesiyle, Fransız gemileri de yatırımcılar için hayli kazançlı olan İskenderiye-İstanbul hattında sefer yapabiliyordu. Hollanda gemileri de bu hatta faaliyet göstermiştir. Osmanlı malları taşıyan bir geminin kaybolması ve Osmanlı'nın yüklüce tazminat talebinde bulunmasından sonra, Hollanda makamları Osmanlı mallarının taşınmasını yasaklamıştır. 17. yüzyıl boyunca zaman zaman Venedik ve İngiliz gemileri de bu hat üzerinde sefer yapmış olduğunu görüyoruz(Mantran, 1990 s. 194-491).

1770 senesinde Çeşme faciası yeni bir Türk denizcisinin tarih sahnesine çıkmasına vesile olmuştur. Bu zat bilahare Kaptan-ı Derya olan Cezayirli Gazi Hasan Paşa'dır. Netice olarak, Çeşme faciası, Osmanlı gemiciliğinin modern bir şekilde teşkili için hükümeti uyandırmış, bilahare bahriye mektebi açılmış, gemi inşa faaliyeti artmış ve gemi personeli, özellikle, kalyoncular bir nizam altına alınarak, Kasımpaşa'da yaptırılan kışlalarında ikametleri sağlanmıştır. Ancak büyük darbe alan Osmanlı donanması bir daha eski güçlü haline gelememiştir. Çeşme baskınında yapılan hatalardan ders alınıp giderilmeye çalışılmış olmasına rağmen devletin her kademesinde görülmeye başlayan bozulma nedeni ile devlet çökmeye başlarken donanma da gücünü hızla kaybetmekte ve üç kıta üzerinde kurulu imparatorluk topraklarında devletin kontrol ve otoritesi kaybolmaktaydı(Denizcilik Gücü Sempozyumu, s:5-9). III. Mustafa'nın girişimiyle 1773 yılında, Tersane'de bir göz oda içerisinde "Mühendishane-i Bahri" kurulmuştur(Çoker, 1994, s:120-123).

SONUÇ

İnsanlık tarihi boyunca denizlerden faydalanma sürekli bir faaliyet ola gelmiş ve bundan sonrada olmaya devam edecektir. Devletlerin denizle olan ilişkilerinin temelini; ekonomik çıkarlar ve güvenlik ihtiyaçları oluşturmaktadır. Başlangıçta salt deniz ticaretine dayanan ekonomik çıkarlar, giderek deniz içi ve deniz dibi canlı ve cansız kaynakları da içerecek şekilde genişlemiş ve bu durum devletlerarasındaki ilişkilerde ve uluslararası hukukta radikal değişiklikler meydana getirmiştir. Denizcilik bir gelenek işidir ve bu geleneğin kazanılması uzun yıllar gerektirir. Denizcilik geleneği uzun vadeli devlet politikaları ve küçük yaştan başlayan yaygın bir denizcilik eğitimi yanında, denizcilikle uğraşanların maddi olarak denizin nimetlerinden istifadesi ile mümkün olabilir. Bunu sağlayamayan ülkeler, zaman zaman deniz gücü mücadelesinde başarılı olsalar bile, bu başarılar daima geçici olmuştur. Güçlü bir Deniz Gücüne sahip olmak, güçlü bir devlet olmak için genellikle yeterli olamamaktadır. Gerek bu gücün idamesi, gerekse ulusal çıkarlar paralelinde kullanılması, denizcilik vizyonuna sahip kararlı ve bilgili devlet adamlarına ve yönetimlerine sahip olmayı gerektirmektedir. Türkiye'nin bir kıyı devleti ve jeostratejik deniz konumu yönüyle, ivedilikle uygulanması gereken bir husustur. Denizcilik bilincinin geliştirilmesi ve denizin sevdirmesi için bugün ülkemizde uygulanan politikalar son derece yetersizdir. İlkokullarda verilecek basit bir deniz eğitimi bile çok şey değiştirebilecektir.

KAYNAKÇA

- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Cevdet (iktisat), 339 (28 Ra 1201).
- Baykara, Tuncer (1974) İzmir Şehri ve Tarihi İzmir, Ege Üniversitesi, İzmir.
- Blanchard, Alb.(1947), Şerefli Kadırgalar Devrinde Türk Bahriyesi, Deniz Basımevi, İstanbul.
- Bostan, İdris(1992), Kadırga'dan Kalyon'a, XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisinin Değişimi, Tersane-i Amire'de Gemi İnşa Faaliyetleri, Türkler ve Denizcilik, Makale. TTK,
- Bode, A.(1979 s. 345), Die Flottpolitik Katharinas II. und die Konflikte mit Schweden und der Turkei (1768-1792), Deutschland.
- Çoker Fahri (1994), Bahriyemizin Yakın Tarihinden Kesitler, Ankara, Dz.K.K. Basımevi, , s.120-123.
- Çelebi Evliya (2003), Günümüz Türkçesiyle Evliya Çelebi Seyahatnamesi, 1. baskı, Yapı Kredi Yayınları, s. 199. İstanbul.
- Danışmend, İsmail, Hami(1961), İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi, 3, s. 553-562, Sümer Kitapevi, İstanbul.
- Denizcilik Gücü Sempozyumu 1998, Deniz Harp Akademisi, HAK Basımevi, , s. 19, İstanbul.
- Der Wagneresellen E.Ch. (1843), Döbel Wanderungen im Morgenlande, yay. L. Storch, 2 cilt, I, s. 105 Gotha,
- Efendi, Mahmut, Raif(1798), Tableau de nouvcaux Reglements de l'Empire Ottoman, yeni basımı: s. 206, İstanbul.
- Faroqhi, Suraiya "Krizler ve Değişim", Halil İnalçık ve Donald Quataert (Editörler), Osmanlı imparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, Cilt 2 1600-1914, Eren Yayıncılık Ltd. Şti., İstanbul, 2004, s. 543-884.
- Gencer, Ali İhsan(1976/77), Gülen Bahriyemiz, Tarih Enstitüsü Dergisi 7/8, , 412-417; s. 19, Ankara.
- Gencer Ali İhsan(1986), "Türkiye'de Denizcilik ve Türklerin Denizciliğe Verdiği Önem", İkinci

Denizcilik Gücü Sempozyumu Bildirisi, Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları, Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789-1867), İstanbul.

Gülen, Nejat(2001) “Şanlı Bahriyemiz”, “Türk Bahriyesinin İkiyüz Yıllık Tarihçesi 1773-1973”, Kastaş Yayınları, 2. baskı, İstanbul.

Güngen Coşkun(1999), XVI. Yüzyılda Osmanlı Denizciliği, Dz.K.K. 1997 “Denizci İnsan Gücü”, Deniz Kuvvetleri Der. Ankara.

Hammer (1966), Devlet-i Osmaniye Tarihi, Çev. Mehmed Ata, 1330, IV, 51-56. Osmanlı Devleti Tarihi Cilt I ve II, Milliyet, İstanbul.

Imber, C.(1986), Bulletin of the School of Oriental and African Studies, 49, s. 398

Kamil Şevket (2004), “İstanbul: Şehir ve Medeniyet”, Klasik Yayınevi, s. 319, İstanbul

Kala, Ahmet (Editör), Osmanlı ve Türk Dünyası Belgesel Veri Tabanı: OTÜRKDİJİTAL (OTD), Osmanlı ve Türk Dünyası Araştırmaları Merkezi: OTAM, Dijital Yayın, İstanbul 2003. İstanbul Külliyesi I. İstanbul Ahkam Defterleri İstanbul Esnaf Tarihi 1.ve 2, İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Yayınları, İstanbul, 1997.

Kasaba, Reşat (1988). The Ottoman Empire and the World-Economy: The Nineteenth Century Albany: SUNY Press. “Was there a Compradore Bourgeoisie in Mid Nineteenth Century Western Anatolia” Review X1,2, Spr, 215-28, 3-4 bölümler.

Kömürcüyan Çelebi, Jean de Thévenot, No:215, H.28 Şevval 1196-M.6 Ekim 1782; BOA.s. 215.

Kurat, A.W.(1953), The Despatches of Robert Sutton, s. 196-204.

Mantran, Robert (1987), “18. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nda Ticaretin Değişmesi”, Çeviren Zeki Arıkan, Tarih İncelemeleri Dergisi, s.188-197.

Mantran, Robert (1990), 17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul: Kurumsal, İktisadi Toplumsal Tarih Denemesi, Cilt 2, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

Nutki, Süleyman(1993), Muharebat-ı Bahriye-i Osmaniye, Dz.K.K., s. 63 İstanbul.

Özman M.Aydoğan(1986), “Lozan Andlaşmalarında Ege Adalarının Hukuki Statüsü”, Ege’de Deniz Sorunları Semineri, A.Ü.S.B.F. Yayınları, No:552, s. 197, Ankara.

Özkaya Yücel(2008), “18. Yüzyılda Osmanlı Toplumunu”, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul,

Özveren Eyüp(2001), “Black Sea and The Grain Provisioning of Istanbul: Imperial Legacies in Retrospect”, s.11-12

Pertusier, Ch.(1815), Promenades dans Constantinople et sur les Rives du Bosphore, 2 cilt, II, s.86, Paris.

Phyllis Deane(1988), Çev. Tefik Güran, İlk Sanayi İnkılabı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, ss. 63 -64, 155, Ankara.

Pingaud, L.(1887), Choiseul Gouffier La France en Orient sous Louis XVI, s. 101, Paris.

Rycaut P.(1668), History Of The Present State Of The Ottoman Empire, Londra”, s: 213, Londra.

Şimşir, Bilal(1976), “Ege Sorunu”, Cilt 1, TTK, s. XIII-XIV, Ankara.

Tarakçı Nejat(2005), Sömürgecilikten 21’inci Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi, Deniz Basımevi, İstanbul.

Uzunçarşılı, İ. Hakkı(1948) Osmanlı Devletinin Saray Teşkilatı, Türk Tarih Kurumu Yayınları VIII, s. 15, s. 465-484, Ankara.

Uzunçarşılı İ.Hakkı(1988), Osmanlı Devleti’nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı, Ankara



*IV. INTERNATIONAL CAUCASUS-CENTRAL ASIA FOREIGN TRADE AND LOGISTICS
CONGRESS
September, 7-8, Didim/AYDIN*

Ünlü, Rasim(2006), “Bahriyenin Haliç Serüveni, İstanbulun Fethinden Sonra Divanhane’ye İstanbul”, Mart, Deniz Basım Evi, İstanbul.

Winer, Wolfgang, Müler(1998), “Bizans’tan Osmanlı’ya İstanbul Limanı” Çev. Erol Özbek, Tarih Vakfı Yayınları, 1 Baskı, İstanbul,

ARŞİVLER

Deniz Müzesi Arşivi Beşiktaş / Yıldız.

Donanma Komutanlığı Deniz Tarihi Arşivi’nde ki Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA).