

**T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
AKDENİZ DÜNYASI ARAŞTIRMALARI BİLİM DALI**

Yüksek Lisans Tezi

**XIX. YÜZYILDA
SAKIZ ADASI TİCARETİ**

Hazırlayan:
Hakan Başaralı
2501090345

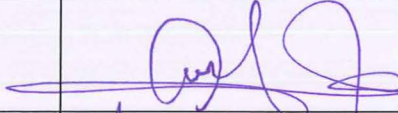

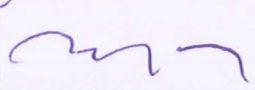
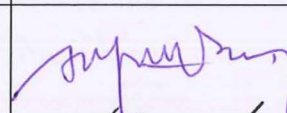
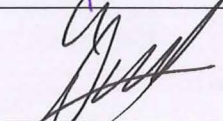
Tez Danışmanı:
Doç. Dr. Ali Fuat Öreñ

İstanbul 2012

Y Ü K S E K L İ S A N S
T E Z O N A Y I

Adı ve Soyadı : **HAKAN BAŞARILI** Numarası : **2501090345**
Anabilim/Bilim Dalı : **AKDENİZ DÜNYASI ARAŞTIRMALARI**
Danışman Öğretim Üyesi : **DOÇ.DR. ALİ FUAT ÖRENÇ**
Tez Savunma Tarihi : **11/12/2012** Tez Savunma Saati : **11:00**
Tez Başlığı : **"XIX. YÜZYILDA SAKIZ ADASI TİCARETİ"**

TEZ SAVUNMA SINAVI, Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği'nin **15. Maddesi** uyarınca yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin **KABULÜ'NE** OYBİRLİĞİ / **OYÇOKLUĞUYLA** karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATI (KABUL / RED / DÜZELTME)
PROF.DR. İDRİS BOSTAN		Kabul
PROF.DR. ALİ ARSLAN		Kabul
PROF.DR. MAHİR AYDIN		Kabul
DOÇ.DR. ALİ FUAT ÖRENÇ		Kabul
YRD.DOÇ.DR. ÖZLEM SERTKAYA DOĞAN		Kabul

XIX. Yüzyılda Sakız Adası Ticareti

Hakan Başaralı

ÖZ

Sakız Adası, Cenevizlilerin hakimiyeti altında bulunduğu dönemde olduğu gibi Osmanlı idaresi zamanında da Avrupa, Doğu Akdeniz ve Kuzey Afrika arasındaki hatta seyahat eden ticaret gemilerinin mola verdikleri, seyahat durumuyla ilgili haber edindikleri önemli bir ticaret merkezi konumundaydı. Birçok akademik çalışmada önce XVI. Yüzyıl'da Sakız'ın Osmanlı tarafından fethedilmesiyle adadaki yabancı konsolosların İzmir'e taşınması ve sonra XIX. Yüzyılın başında adada vuku bulan 1821 Rum İsyanı gibi önemli hadiseler neticesinde Sakız Adası'nın ticari bakımdan İzmir'in gölgesinde kaldığı iddia edilerek adanın gerek Osmanlı Devleti gerekse Doğu Akdeniz coğrafyası içerisindeki durumu ihmal edilmiştir. Bu yüzden XIX. Yüzyıl'da Sakız ve Sakızlılar'ın ekonomik ve ticarî durumuna yeterince dikkat çekilmediğinden ada hakkında eksik değerlendirmelerle karşılaşmaktadır. Bu eksikliğin giderilmesi yolunda mevcut çalışmada özellikle yabancı seyahatnameler, konsolos raporları, arşiv belgelerinden istifade edilerek Sakız Adası'nın XIX. yüzyıldaki ekonomik, ticarî konumu; yüzyıl sonunda inşa edilmiş olan yeni Sakız Limanı'nın oynadığı rol ele alınmıştır. Bunun dışında, 1822 Sakız İsyanı sonrasında adadan muhtelif ülkelere göç etmiş ada ahalisi tüccarlarının gittikleri yerlerde teşkil etmiş oldukları güçlü ticaret, finans ağı ve hâlâ Osmanlı İmparatorluğu topraklarında yaşayan akraba ve hemşehrileriyle olan ekonomik ilişkileri hakkında da ayrıntılı bilgi verilmeye çalışılmıştır.

ABSTRACT

The island of Chios had occupied a significant position as a commercial center by being a port of call and a source of obtaining information for the merchantships that sail along Europe, Eastern Mediterranean and Northern Africa during the Otoman dominion likewise the precedent rule of Geneose. In various academic works it is asserted that aftermath some crucial events such as the Otoman conquest of Chios in XVI. century and then the Greek riot act of 1821, Chios was overshadowed by İzmir from the point of trade and hence either in Ottoman or Eastern Mediterranean geography the position of the island has been neglected. In other words due to the less attention over Chios and its economic and commercial conditions in XIX. century, it is commonly seen missing considerations about the island. In order to overcome this insufficiency on the present work by using the foreigners travel books, consul reports and archive documents; the island of Chios' economic and commercial state and beside these the port of Chios which was built at the end of the century have been discussed. Apart from that, it is also tried to put forward a detailed profile of the emigrant Chiot merchants' strong trade and finance network in various countries they settled after the 1822 Chios revolt and likewise the economical relations with their own relatives and compatriats who were already living in the Otoman Empire.

ÖNSÖZ

Sakız Adası Limanı asırlar boyu kabiliyetli tüccarları sayesinde Doğu Akdeniz'in en yoğun limanlarından biri olarak temayüz etti. Ada, coğrafi konumu itibariyle Avrupa ile Doğu Akdeniz arasındaki deniz ticaretinin önemli bir transit noktasındaydı. Ayrıca zengin ahali tarafından adanın mamur edilmesi, Sakız Adası'na uzun yıllar boyunca 'Doğu Akdeniz'in çiçeği' denilmesini sağladı.

1821 Rum isyanı sürecinde Sakız Adası'nda çıkan 1822 ayaklanmasına kadar ada, Akdeniz'in en müreffeh yerlerinden biri olarak biliniyordu. Bundan sonra İmparatorluğun en işlek limanı haline gelmiş olan İzmir Limanı'nın gölgesinde kaldı. Buna rağmen birikim sahibi Sakızlılar çok geçmeden toparlandılar. Nitekim gerek İzmir, İstanbul gibi İmparatorluğun en önde gelen liman şehirlerinde ve gerekse Avrupa ve Rusya'nın yine önemli limanlarında yakın akrabalık ve hemşehrilik ilişkilerine dayanarak kurmuş oldukları ticaret ve finans ağı sayesinde, Sakızlılık kimliğinden de vazgeçmeyerek, XIX. yüzyılda Osmanlı Devleti, Avrupa ve Rusya'da geniş bir nüfuza ve zenginliğe ulaşmışlardır.

1821 Rum İsyanı sonrasında ada harap olmuş ve ticari faaliyeti büyük zarar görmüştü. Lakin adanın bu isyan sonrasında bir daha eski ticarî canlılığına ulaşamadığı gibi mevcut iddiaların aksine, isyandan yaklaşık 20-30 yıl sonra Osmanlı Devleti'nin Sakız ahalisine tanıdığı bir takım imtiyazlar sayesinde adanın ticarî ve ekonomik durumu güçlendiği, hatta XIX. Yüzyılın sonuna kadar birçok defa meydana gelmiş olan deprem, sel, salgın hastalıklara rağmen Sakız'ın tekrar eski canlılığına eriştiği anlaşılmaktadır.

Bu çalışma, XIX. yüzyılda Sakız Adası'nın ticari durumuna ve Sakızlı tüccarların faaliyetlerine ışık tutmak amacıyla hazırlanmıştır. Üç kısımdan oluşan tezin ilk kısmında 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan 1822 Sakız İsyanı'nı takip eden yıllara kadar adanın içinde bulunduğu siyasi ve ekonomik ortam hakkında bir

giriş yapılmıştır. Ardından bahsi geçen yüzyılda adanın, ticaret ve nakliyat alanındaki durumu ile Sakızlıların aldıkları imtiyaz beratları sayesinde İmparatorluk dâhilinde birçok noktada faal olan ticaret ve finans faaliyetleri incelenerek analiz edilmeye çalışılmıştır.

Tezimizin ikinci kısımda esasen arşiv belgeleri temelinde adanın mevcut en büyük limanının tamir ve temizlenmesi ve yeni bir liman inşa süreci hakkında bilgi verilmiştir. Üçüncü kısımda Sakız Adası dışında yaşamakta olan Sakızlı tüccar-bankacı müteşebbislerinin muhtelif ticaret merkezinde kurmuş oldukları iş ağı ve bu ağ içinde nasıl bir yöntemin işlemekte olduğu muhtelif kaynaklar zemininde detaylı bir şekilde irdenelmeye gayret edilmiştir.

Bu çalışmanın hazırlanması esnasında yardımını esirgemeyen kıymetli tez danışmanım Doç. Dr. Ali Fuat ÖRENÇ'e, tezi okuyarak düzeltmeler yapmamı sağlayan Dr. Metin ÜNVER'e, yazım aşamasında yardımını gördüğüm ağabeyim Korhan BAŞARALI'ya, Başbakanlık Osmanlı Arşivi personeli başta olmak üzere yardımını gördüğüm herkese teşekkürü borç bilirim.

İÇİNDEKİLER

ÖZ	2
ABSTRACT.....	3
ÖNSÖZ	4
İÇİNDEKİLER	6
KISALTMALAR.....	10
TABLolar LİSTESİ	11
GİRİŞ	12

I. KISIM

XIX. YÜZDİLDA SAKIZ ADASI'NIN İKTİSADİ VE TİCARİ DURUMU

BÖLÜM A. 1774- 1822 ARASI SAKIZ ADASI

1.1. 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması Sonrası Sakız Adası ve Sakızlı Tüccarlar.....	27
1.2. XIX. Yüzyıl Başından Sakız İsyanı'na kadar Sakız Adası ve Sakızlı Tüccarlar.....	33
1.3. 1822 Sakız İsyanı ve Adadaki Etkileri	36
1.3.1. Sakız İsyanı Sonrasında Adanın Ekonomik Durumu.....	44
1.3.2. İsyan Sonrasında Ada Dahilinde Ortaya Çıkan İkamet ve Emlak Meselesi.....	45
1.3.3. İsyan Sonrasında Sakız Adası'nda Süregiden Güvenlik Meselesi	46

1.3.4. Sakız İsyanı'nın Sonuçları.....	48
--	----

BÖLÜM B. SAKIZLI TÛCCARLAR ve SİGORTACI-BANKACILAR

1.1. Sakız Adası'nda Beratlı TÛccarlar	50
1.1.1.Doğu Akdeniz Ticaretinde Fransız TÛccarına Büyük Zarar Veren Sakızlı Rum TÛccarların Sahtekârlıkları.....	59
1.2. . Sakızlı Adası'nda Patenta Meselesi	62
1.3. Sakız Adası'nda Sigortacılık.....	67
1.4. Sakızlı Bankacılar.....	70
1.4.1. Sakızlıların Yunanistan'da Ulusal Bir Tarım Bankası Kurma Teşebbüsü.....	73
2.1. Sakız Adası Ticaretinde Müslüman Ahali.....	74
2.1.1. Sakızlı Müslüman TÛccarlar.....	79

BÖLÜM C. SAKIZ ADASI'NDA TAŞIMACILIK VE TİCARET

1.1. Sakızlı Gemi Kaptanları.....	80
1.2. Sakız Adası Özel Bahriye Mektebi.....	83
1.3. Sakız Adası'nın Ticari Filosu.....	88
2.1. Sakız Adası'nın İhracat ve İthalat Kalemleri.....	94
2.1.1.Sakız Üretimi.....	101
3.1.Sakız Adası'nın Liman Faaliyeti.....	107

3.2.Devlet Kayıtlarına Göre Sakız Adası'na Uğrayan Vapurlar.....	115
3.2.1. Fevaid-i Osmaniye, Aziziye-i Mısır, İdare-i Mahsusa, Kumpanya Vapurları ile Şirket-i Hamidiye.....	115
3.2.2. Avusturya Lloyd (<i>Nemçe Loyd</i>) Kumpanyası	116
3.2.3. Rusya Kumpanyası.....	117
3.2.4. İngiliz Asya Minör, Lambro ve Joli Kumpanyaları	118
3.2.5. İtalya Faver Yuropa Tanbo Kumpanyası.....	119
3.2.6. Fransız Fraissinet (<i>Fresine</i>) Kumpanyası	119
3.2.7. Yunan Panelneyon, Pandeliyon, Panenyo Kumpanyaları.....	120
3.2.8. Diğer Vapurlar.....	120

II. KISIM

SAKIZ ADASI'NDA YENİ LİMAN İNŞASI

BÖLÜM A. SAKIZ LİMANI'NIN İNŞA SÜRECİ

1.1. XIX. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de Liman İnşaatları	122
1.2. Sakız Limanı'nın Bir " <i>Porto Franko</i> "ya (Serbest Liman) Dönüştürülmesi Meselesi.....	124
1.3. Sakız Adası Limanı'nın Tamir, Temizleme ve İnşa Faaliyetleri..	128
1.3.1. Sakız Limanı'nın İhalesi	133
1.3.2. Sakız Rıhtım ve Liman Şirketi	138
1.3.3. Liman İmtiyazında Yapılan Değişiklikler ve İnşaat için Gereken Sermaye	139

III. KISIM

SAKIZ ADASI DIŞINDAKİ SAKIZLI TÜCCARLAR

BÖLÜM A. SAKIZLILARIN İŞ AĞININ TEŞKİLİ VE İŞ YAPMA TARZI

1.1. Rum Tüccarlar Arasında Sakızlıların Hususiyeti.....	141
1.2. XIX. Yüzyıl Ortalarında Sakızlıların Ticari AĞı	142
1.2.1. Şira Adası'nda Hermopolis Şehrini kuran Sakızlılar.....	152
1.2.2. Yunan Krallığı Tarafından Sakızlıların Pire'de İskan Edilmesi.....	156
1.2.3. Sakızlı Finans AĞındaki Bankacılık Faaliyetleri	157
1.3. Sakızlı Tüccarın İŞ Yapma Tarzı.....	160
1.3.1. Tüccarlar Koalisyonu.....	161
1.3.2. Sakızlı Usulü.....	164
1.4. Sakızlı İttifakı.....	165
1.4.1. Kırım Savaşı Etnasında İstanbul'daki Sakızlılar.....	167
SONUÇ	171
BİBLİYOGRAFYA	173
EKLER	188
RESİMLER	209

KISALTMALAR

BEO.	Bâb-ı Âli Evrak Odası
Bkz.	Bakınız
BOA.	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
c.	Cilt
CBSS	Cezayir-i Bahri Sefid Salnamesi
C.DH	Cevdet-Dâhiliye
C.HR	Cevdet-Hariciye
C.ML	Cevdet- Maliye
çev.	Çeviren
DİA	Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi
DH. MKT.	Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemî
ed.	Editör
HAT.	Hatt-ı Hümayûn
HR. MKT.	Hariciye Nezareti Mektubi Kalemî
HRT.	Haritalar
HR. TO.	Hariciye Nezareti Tercüme Odası
İ. MMS.	İradeler Meclis-i Mahsus
İ. MVL.	İradeler Meclis-i Vâlâ
MV.	Meclis-i Vükelâ Mazbataları
MVL.	Meclis-i Vâlâ
no.	Numara
s.	Sayfa
Ş.D.	Şurâ-ı Devlet
T.	Ticaret
T. NFİ.	Ticaret ve Nafia Nezareti
TTK	Türk Tarih Kurumu
Y. A. HUS.	Yıldız Sadaret Hususî Maruzat Evrakı

TABLÖLAR LİSTESİ

TABLO-1 Sakızlı Müslümanlara Ait Aile İsimleri

TABLO-2 Sakızlı Müslümanlara Ait Lâkaplar

TABLO-3 Rum Deniz Ticareti Genelinde Her Bir Sefer Sonunda Gemi Tayfası ve Diğerlerine Düşen Hisse Sayısı

TABLO-4 1862 Yılı İtibariyle Sakızlı Denizcilerin Taşımacılık Hacmi

TABLO-5 Sakızlıların Denizcilik Potansiyeli (1892 yılı itibariyle)

TABLO-6 1890 Yılına Ait Liman Kayıtlarına (*Lloyd's Register of Shipping*) Göre Osmanlı Ticaret Hacmi

TABLO-7 Sakız Adası'nın Dış Ticareti

TABLO-8 Sakız Limanı İçin Taleb Olunan Başlıca Eşya Tarifeleriyle İstanbul, İzmir ve Beyrut Limanları tarifelerinin Mukayese Cedveli

TABLO-9 Adada Sakız Üretim Miktarı

TABLO-10 1855 Senesinde Sakız Limanı'na Gelen- Giden Gemi Hareketliliği

TABLO-11 1861 Senesinde Sakız Adası'nın Liman hareketi

TABLO-12 1864 Yılında Ege Denizi'nin Başlıca Limanlarındaki Gemi Hareketleri ve Emtia Miktarları

TABLO-13 Sakız Karantinahanesine Ait 1890 Senesinin Mart Ayı Başından Şubat Sonuna Kadar Bir Sene Zarfında Sakız Adası Limanı'na Gelen Gemi Adedi

TABLO-14 Sakız Karantinahanesine Ait 1891 Senesi Mart Ayı Başından Şubat Sonuna Kadar Bir Sene Zarfında Gelen Gemi Adedi

TABLO-15 Sakız Karantinahanesine Ait 1896 Senesi Mart Ayı Başından Şubat Sonuna Kadar Bir Sene Zarfında Gelen Gemi Adedi

TABLO-16 1848-1850 Yılları Arasında İngiltere'de Ticaret Yapmakta Olan Sakızlı Rum Şirketleri

TABLO-17 İngiltere Limanlarındaki Karadeniz ve Doğu Akdeniz'den Yapılan Ticareti Ellerinde Tutan Rum Tüccar/ Gemi Sahipleri



GİRİŞ

Ege Denizi'nin önemli adalarından olan Sakız, İzmir'in Çeşme ilçesine 8 deniz mili uzaklıktadır. Ada 841 km²'lik yüzölçümüyle Adalar Denizi'nin Girit, Eğriboz, Midilli ve Rodos'tan sonra beşinci büyük adasıdır. Tarih boyunca adı Chios/ Chio/ Scio/ Khios/ Khio şekillerinde zikredilmiştir. Sakız Adası, Koyun Adaları, Sisam, İpsara, Antiipsara, Karyot, Hurşid, Farnoz, Kalari ile (Venedik kayalıkları) birlikte Saruhan adaları olarak adlandırılan grup içerisinde yer alır. Anadolu yarımadasından en dar yeri 4 deniz mili olan bir boğazla ayrılır. Antik dönemden itibaren yönetim merkezi Rumlar'ın Castro (kale) dedikleri Sakız şehri olan adanın en yüksek yeri 1297 m. ile Pelenen (İlyas) dağıdır. Sakız aynı zamanda en iyi cinsi burada yetiştirilen, ispirotolu içki ve tatlı imâlinde kullanılan, hoş kokusu sebebiyle özellikle yerli halkın ağızda çiğnediği maddenin adıdır. Ve buna mastika/mastika denilir. Bazı eski kaynaklarda adanın bu üründen dolayı isimlendirildiği görülür¹.

Ortaçağdan itibaren Doğu Akdeniz'in önemli ticari yerlerden biri haline gelmiş olan Sakız Adası'na² ilk Türk akını 1072 yılında gerçekleşmiştir. İzmir ve civarının hakimi Çaka Bey adaya 40 gemi ve kabiliyetli denizcileriyle gelerek burayı ele geçirmiştir (1089-1092). Çaka'nın tarih sahnesinden çekilmesiyle, Bizans İmparatorluğu'nun başında bulunan Komnenoi hanedanı 1204 senesine kadar Sakız'da hüküm sürmüştür. Aynı sene, IV. Haçlı Seferi'ne katılan Latinler'in İstanbul'u zatından sonra yapılan taksimatta ise Sakız, İstanbul Latin İmparatorluğu'nun payına düştü. Adadaki Latin hâkimiyeti uzun sürmedi ve İmparator III. İoannes Vatatzes adayı 1247'de tekrar Bizans topraklarına kattı³.

¹ Ali Fuat Öreñ, "Sakız Adası", **DİA**, cilt XXXVI, İstanbul, 2009, s. 6

² J. H. Mordtmann, "Sakız", **MEB İA**, c.10, s. 94

³ Öreñ, "Sakız Adası", **DİA**, cilt XXXVI, s. 6; Alexander M. Vlastos, **A History of the Island of Chios A.D. 70-1822**, Londra, 1913, s. 4

Ege’de 1280-1344 döneminde çökmekte olan Bizans egemenliğinin yerini Türkmen deniz beylikleri doldurmuştur. Adalar Denizi’ndeki bu mücadele, bir yandan tüccar çıkarlarını ve Latin feodal senyörlerini temsil eden İtalyan denizci cumhuriyetleri (ki bunlar Haçlı döneminin kalıntıları idi) ile demografik ve ekonomik baskılar altında batıya yayılmak için gaza yapan Türkmenler arasında cereyan etti. Türkmenler Batı Anadolu’yu istila ederken Cenevizliler Doğu Ege adalarını, Sakız, Midilli ve öteki adaları Bizans’tan alıp işgal etmekte ve bir bakıma Bizans devletinin ekonomik ve siyasi çöküşüne ayrıca katkıda bulunmaktaydılar⁴.

Batılı kaynaklara göre, Ege adalarına karşı ilk ciddi Türkmen akınları, Ephesus körfez bölgesinde Sasa Bey kumandasındaki Menteşe Türkmenleri tarafından olmuştu. Bölge kısa zaman sonra Aydınili beyi Mehmet Bey’in idaresindeki Türkmenlerin egemenliğine girmişti. Bundan sonra Rodos, Sakız ve Midilli Türkmen akınlarına hedef olmuştur. Çağdaş tarihçi Pachymeres, durumu şu biçimde anlatır: “İtalyanlar, II. Andronicus’un Sakız ve Midilli adalarının savunmasında ihmal gösterdiği ve bu adalar Türklerce işgal edilirse kendi durumlarının kötüleşeceğini gördüklerinden, İmparatorundan bu adaların gerektiği gibi savunulmasını, eğer bu olmazsa bu adaların gelirleri ile bir donanma yaparak savunulması işinin kendilerine bırakılmasını istediler.” Akabinde Sakız, 1304 tarihinde Cenevizli I. Benedetto Zaccaria tarafından işgal edilmiştir⁵.

1317 yılında doğru, Cenevizli Zaccaria’lar Sakız ve İzmir Kalesi’ne sahip oldukları için, Türklere karşı deniz akınlarını durdurmak bakımından en etkin kuvvet sayılmaktaydı. Ceneviz ve Rodos birleşik donanmasının Aydınoğulları donanmasını Sakız açıklarında bozguna uğratması (23 Temmuz 1319), Türkleri deniz akınlarında ancak geçici bir dönem engellemişti. Kuvvetli bir garnizon tarafından savunulan İzmir Kalesi, ikibuçuk yıl dayandıktan sonra Martino Zaccaria tarafından Umur Bey’e teslim edildi. Aydın Beyi Mehmed’in oğlu Umur Bey, Martino’yu destanın anlattığına göre “toyladı” yani bir genel ziyafetle onurlandırdı ve Martino ona tâbi

⁴ Halil İnalçık, “Batı Anadolu’da Yükselen Denizci Gazi Beylikleri, Bizans ve Haçlılar”; **Türk Denizcilik Tarihi**, ed. İ. Bostan, S. Özbaran, İstanbul, 2009, s. 74

⁵ Aynı eser, s. 75

olarak Sakız'a gitti. Destan'ın ifadesiyle, ada "illik" oldu. İllik terimi, bu dönem Türk kaynaklarında Dâru'l-İslam karşılığı olarak kullanılıyordu. Yani Martino, Umur Bey'e haraçgüzar olmayı kabul etmişti⁶. Bu durum, 1329 yılından sonra Umur'un Bizanslılara karşı neden düşmanca hareketlere giriştiğini açıklamaktadır. Andronicus, Martino'yu bozguna uğratıp esir ettikten sonra ise Sakız'ı doğrudan doğruya Bizans idaresi altına sokmuştur.

Uzun zaman gözlerini Sakız'a dikmiş olan Venedikliler gerek adanın ticari değeri gerekse Cenevizliler'in eline geçme ihtimalinden korktuklarından, bir an önce adayı ele geçirmeyi istemektedirler. Cenevizliler de adayı Bizans idaresinden almak istiyorlardı. İç borçlarından kurtulmuş olan Cenova idaresi, Simon Vignoso'ya Sakız'ı alması için emir vermişti. Aynı esnada Venedik adına sefere çıkmış olan Humbert Delfini ile Vignoso komutasındaki donanma Eğriboz Adası'nda karşılaştı. Delfini, Vignoso'ya Sakız'ı almaktan vazgeçmesi için 10.000 fiorin teklif etti. 14 Temmuz 1346 tarihinde Sakız açıklarında demir atan Vignoso bu rüşveti reddetti ve maiyetindeki askerlerle adadaki 500 Sakızlı ile çarpıştı. Nihayetinde, Vignoso aynı yıl adayı ele geçirdi⁷. Sakız bu tarihten XVI. Yüzyıl'ın ortalarına kadar önemli bir ticaret üssü olma konumunu sürdürdü⁸.

Bu arada Cenova hükümeti, armatör Vignosi ile anlaşıp Sakız'da Maona (Mahona/ Mahonesi) adıyla anılan şirketin tasarruf hakkını tanıdı. Şirket özellikle sakız ürününe dayalı paylaşımlı ortaklık tekeline esas alıyordu. Bu bakımdan, Cumhuriyet rejimini andıran bir idare kuruldu. Bu dönemde Sakız şehri, yönetici sarayının bulunduğu bir ana yerleşim hattı ile bunun etrafındaki caddelerden oluşan iki bölgeye ayrıldı. Latinler'le Rumlar'ın ve çok az sayıdaki Yahudinin bulunacağı bölgelerle yaşam kuralları belirlendi. Maona idaresi ise ticari rakibi Venedik'in

⁶ Aynı makale, s. 76

⁷ Vlastos, *A History of the Island of Chios A.D. 70-1822*, s. 20-22

⁸ Julian Chrysostomides, "The Byzantine Empire from the eleventh to the fifteenth century"; *The Cambridge History of Turkey: Byzantium to Turkey, 1071-1453*, ed. Kate Fleet, Cambridge University Press, 2009, s. 35

baskısına karşı Akdeniz'in bu stratejik adasını elinde tutabilmek için Batı Anadolu Türkmen beylerine vergi vermektedir⁹.

Sakız'a hâkim olan Cenova, zaman zaman Türk karşıtı ittifaklara katılsa da Türklerle ilişkiyi tamamen kesmemiştir. Ceneviz kaynaklarına bakılırsa, bir taraftan 1380'lerde iki devlet arasında sık sık elçiler gidip gelmekteyken, diğer taraftan da Cenova 1388'de Venedik'e Türk karşıtı bir ittifak kurmayı ve Akdeniz'i kendi aralarında nüfuz alanlarına bölmeyi önermekteydi. Her ne kadar 1392 yılında Sakız'daki Maona'lar, Midilli'deki Gattilusi'ler ve Rodos'taki Şövalyeler Türkler'e karşı ortak bir hareketi tartışsalar da sıklaşan Türk-Ceneviz ilişkileri, XV. Yüzyılın başlarında da devam etmiştir. Mesela, Ceneviz kayıtlarında XIV. Yüzyıl sonunda bir Türk tüccarının Sakız'da bir Ceneviz görevlisine şap sattığına tesadüf edilmektedir. Yine Türkler ile Cenevizliler arasında ticareti yapılan mallar arasında sabun, sakız, metaller ve değerli taşlara rastlanılmaktadır. Ayrıca, Sakız'ın köle pazarı XIV. Yüzyılda ve XV. Yüzyılın ilk yarısında Doğu Akdeniz'de oldukça önem taşımaktaydı. Sakız'daki Cenevizliler Türklerden tahıl da satın almaktaydı. Sakız'da düzenlenen bir Ceneviz belgesine göre ünvanından önemli biri olduğu anlaşılan Sipahi Bayezid adlı bir Türk, Domenica Giustiniano adına hareket eden noter Giovanni Balbi'ye kendisinin Domenica'ya sattığı tüm malların, metallerin ve buğdayın bütün parasını aldığını doğrulamaktadır. Aynı dönemde, zamanın Aydın Beyi Cüneyd de Sakız'a tahıl satmaktaydı. Bunlardan başka Türklerin kendileri de Cenevizlilere bakır ticareti yapıyordu. Mesela İsfendiyaroğulları Beyi Süleyman Paşa Kastamonu bakırını Ceneviz tüccarına satmaktaydı. Türklerin ticareti bakır üretim bölgeleriyle sınırlı değildi. Anlaşıldığı kadarıyla Türk tüccarlar bu malın ticaretini daha uzaklarda da yapmaktaydılar. 1404'te Bursalı Hacı Mustafa, Yahudi Elias Sacerdotus'tan ona teslim etmiş olduğu bakır için ödeme yapıldığını belirtiyordu. Bunun yer aldığı Ceneviz belgesinin Sakız'da düzenlenmesi, bakırın Sakız'da teslim edildiğini göstermektedir. Bu bağlamda, Türk tüccarların XV. Yüzyılın başlarında Sakız'da bakır ticareti yaptığı görülmektedir. Ceneviz-Osmanlı ilişkileri tam anlamıyla karşılıklı menfaate dayanmaktaydı. Cenevizliler Türklerle ilişkilerinde

⁹ Mesela Aydınoğulları'na ve Saruhan beylerine 500'er duka veriyorlardı: Öreñç, "Sakız Adası", **DİA**, cilt XXXVI, s. 6

esas itibariyle pragmatikti. Şüphesiz bu durum, Cenevizlilerin Türk politikasının, bizzat Cenova tarafından yönetilmesinden ziyade, Pera ve Sakız gibi kolonilerdeki Cenevizlerce dayatılmasından güç almaktaydı¹⁰.

Sakız'da bu gelişmeler olurken Sultan Yıldırım Bayezid (1384-1402) Anadolu Beylikleri'ni Osmanlı topraklarına katınca Sakız'a buğday gönderilmesini yasaklamıştı. Sultan adaya 60 gemilik bir de filo yolladı. 1402 yılından sonra Timur Anadolu'ya hâkim olup İzmir'i alınca Maonalar ona vergi vermeye başladı. Sultan II. Murad (1421-1451) zamanında Sakız ile ilişkiler daha da ilerledi ve 1431'de adayı kuşatan Venedikliler'e karşı Osmanlı Donanması'ndan yardım istendi. Fatih Sultan Mehmed'in İstanbul'u fethinden sonra ise Sakız-Osmanlı ilişkilerinin seyri değişti. Maona idaresi İstanbul'a elçiler gönderip yıllık vergiyi 6000 dukaya çıkarmak suretiyle barışı sağlamayı başardı. Fatih 1455'te bir alacak meselesini bahane ederek önce Hamza Bey, ardından Yunus Bey kumandasında iki filo yolladıysa da bir sonuç elde edemedi. 1456'da Sakız üzerine yeni bir hazırlık yapılırken verginin 10.000 dukaya çıkarılmasıyla bundan vazgeçildi¹¹.

Osmanlı İmparatorluğu'nun 1480-1500 yılları arasında Arabistan ve Hindistan ticaretinde Sakız Aadası'nın ihraç ürünlerinin mühim bir rolü bulunmaktaydı. Bu dönemde Sakız, doğu ve kuzey ile ticaret yapmakta olan Bursa pazarına bağlı durumdaydı. Adanın sakız mahsulünün büyük bir kısmı Bursa'ya gönderilmekteydi. Böylelikle büyük miktarlardaki sakız maddesi Bursa'da, bilhassa Suriyeli Arap tüccarlara satılıyordu. Ada, transit ticaretten ziyadesiyle istifade etmekteydi. Bu transit ticaret sayesinde Batılı tüccarlar herhangi bir imtiyaz gerekmeden Sakız Adası üzerinden Osmanlı hakimiyeti altında olan bütün topraklarla ticaret yapma imkanına erişiyorlardı. 1450'den itibaren İngiliz kalın kumaşları (*kersey*) adanın pazarında yerini almaya başlamıştır. İngilizler ellerindeki bu kumaşı, ipek, mücevher, pamuk, tiftik, şarap, sakız, Türk halısı, râvent, karabiber

¹⁰ Kate Fleet, **Erken Osmanlı Döneminde Türk-Ceneviz Ticareti**, çev. Özkan Akpınar, İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2009, s. 12-14, 25-27, 37, 41-42, 64, 115-116

¹¹ Örenç, "Sakız Adası", **DİA**, cilt XXXVI, s. 6

ve muhtelif tür baharatlar ile takas etmekteydiler. Yukarıdaki maddeler arasında bulunan tiftik ve pamuk ise adaya Anadolu'dan getirilmekteydi¹².

Osmanlı Devleti'nin Balkanlar'da ve Anadolu'daki yayılmasını takip eden zaman zarfında, Kuzey ülkeleriyle baharat ticareti yapan İtalyanların yerini Osmanlı tebeası (Müslim veya Gayrimüslim) almıştır. Bu durum, Bursa ve İstanbul-Pera baharat piyasasını canlı tutmaktaydı. XVI. Yüzyılda bu piyasaya gelmeye devam eden baharat yollarından biri de İskenderiye-Sakız-İstanbul rotasıydı¹³. Aynı yüzyılın ortalarına gelindiğinde ise Sakız Türk hakimiyeti altına girmişti.

Hac yolu üzerinde bulunması, adadaki idarenin zayıflaması, halkın hoşnutsuzluğu, zaman zaman korsan yatağı haline gelmesi, bilhassa Malta Şövalyeleri'ne Osmanlı Donanması hakkında bilgi verildiğinin öğrenilmesi, verginin düzenli biçimde ödenmemesi gibi sebeplerle Sakız Adası'nın alınması gündeme geldi. Nihayet ada üzerine sefer düzenlendi ve Kaptanıderyâ Piyâle Paşa tarafından savaş olmaksızın zaptedildi. Hemen akabinde buradaki Cenevizliler İstanbul'a gönderildi (24 Ramazan 973/ 14 Nisan 1566). Bu fetihle Sakız'da 220 yıl hüküm süren Maona hâkimiyeti son buldu. Piyâle Paşa'nın arzı üzerine müstakil bir sancak haline getirilip Kaptanpaşa Eyaleti'ne bağlandı, sancak beyliğine de 50.000 akçe bedelle Kırşehir Beyi Gazanfer Bey gönderildi. Aynı zamanda adaya bir kadı, imam, hatip ve müezzin tayin edildi. Reyanın mahkemedeki muamelelerinin kolaylaştırılması için Sakız tercümanlığı vazifesi ihdas edildi. Fethin ardından Sakız'ın tahriri de yapıldı. Bu tahrire göre adanın sekiz nahiye, otuz bir mahalle, elli iki karye ve elli sekiz manastırdaki Ortodoks Rum ve Katolik Latinler'in (*Frenk*) gayrimenkulleri tespit edildi. Ertesi yılki ikinci tahrirde ise hâne ve cizye miktarı belirlendi. Fetihden bir süre sonra İstanbul'daki Fransız elçisinin ricası üzerine bir fermanla, adadan sürülen Katolikler'den isteyenlerin adaya dönmelerine ve kendi

¹² İnalçık, **The Ottoman Empire: Conquest, Organization, Organization and Economy (Collected Studies)**, Variorum Reprints, Londra, 1978, s. XI. 135

¹³ Aynı eser, s. XI. 139

kiliselerine sahip olmalarına izin verildi. Türk fethinin ardından Sakızlılar'ın bir kısmı Galata'ya yerleşerek burada Aya Yani adıyla bir kilise kurdular¹⁴.

Sakız Adası stratejik bir konuma sahip olduğu için Venediklilerin hedefindeydi. Dolayısıyla Venedik, Cenevizliler'den alamadığı adayı Osmanlı Devleti'nden almak için bir sefer başlattı. Venedik Donanması'nın başında Antonio Zeno bulunmaktaydı. Kadırgalardan 5'i Papalık'a ve 7'si Malta'ya ait olmak üzere 34 kadırğa, 6 mavna ve 21 kalyondan oluşan Venedik filosu, kendilerine tabi olan Tinos Adası'nda son hazırlıklarını yaptıktan sonra 7 Eylül 1694'te Sakız Limanı'na ulaşarak adayı işgal etti. Zira Sakız Kalesi'nde bu filoya karşı koyacak kadar asker yoktu. Bu nedenle halen adada olan Müslüman ahalinin derhal kale içine alınması ve yardım gelene kadar savunma yapılması kararlaştırıldı. Akabinde ada Venedikli güçlere teslim edildi¹⁵. Ertesi sene Mezemorta Hüseyin Paşa kumandasındaki Osmanlı Donanması adayı tekrar fethetti. Koyun Adaları Savaşı adıyla bilinen bu deniz savaşında Osmanlı donanmasında 26 kalyon ve 24 çekdiri bulunuyordu. Venedik Donanması'nda ise 20 kalyon, 6 mavna ve 24 çekdiri yer alıyordu¹⁶. Mezemorta Hüseyin Paşa kumandasındaki bu zafere mükâfat olarak kendisi 22 Ramazan 1106 (6 Mayıs 1695)'da vezir rütbesiyle Kaptanıderyalığa getirildi¹⁷.

Venedik'in Sakız'ı zaptı sırasında ve sonrasında adadaki üreticilerin statüsünde ciddi bir değişme vuku bulmamıştır. Bu durum bir Osmanlı gözlemcisine göre, halk Venedik'e karşı gizlice Osmanlı idaresiyle münasebetlerini sürdürüyordu. Hatta nasılsa yine Osmanlı idaresi geri geleceğinden vergilerini Osmanlı memurlarına göndermeye devam ediyorlardı¹⁸. Venedikliler kaçarken kiliseler dahil olmak üzere Rum mallarını yağmalamışlardı. Yerli Rum halkı ise Katolikler'in Venedikliler'e yardım ettiğini söyleyerek şikâyette bulundu. Bunun üzerine adadaki

¹⁴ Öreñç, "Sakız Adası", **DİA**, cilt XXXVI, s. 7

¹⁵ Dilara Dal, **XVIII. Yüzyılda Sakız Adası**, Adnan Menderes Üniversitesi Tarih Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Aydın, 2008, s. 6-14

¹⁶ Bostan, **Osmanlılar ve Deniz: Deniz politikaları, Teşkilat, Gemiler**, Küre Yayınları, İstanbul, 2007, s. 49

¹⁷ Bostan, "Mezemorta Hüseyin Paşa", **DİA**, XXIX (İstanbul 2005), s.525

¹⁸ Feridun Emecen, "Sakız Adası'nın Sakızlıları: Küçük Bir Osmanlı Tarım İşletmesi", **Osmanlı Araştırmaları**, no. 37, 2001, s. 5

Katoliklerin imtiyazları kaldırıldı. Fransız Konsolosluğu bünyesindeki hariç Katolik kiliseleri Rumlar'a verildi. Bu durumda adada çok az Katolik nüfus kaldı. Kale varoşundaki kiliselerden biri Valide Sultan, bir diğeri Serasker İbrahim Paşa adına camiye çevrildi ve Sakız'ın yeniden tahriri yapıldı¹⁹.

Koyun Adaları Deniz Savaş sonrası Sakız'ın Katolik (Cenevizli) nüfusunun önemli bir kısmı İzmir'e göç etmişti. Adada kalan hemşehrileri gibi Fransız himayesine girmiş olan Sakızlı Katolik ailelerin sayısı yaklaşık otuz kadardı. Reggio, Castelli, Giustiani, De Portu aileleri bunların en önde gelenleri arasında bulunmaktadır. XVIII. Yüzyılın sonlarında İzmir'de ikamet eden bu ailelere mensup şahısların çoğu ya tüccar idi ya da herhangi bir ticaret şirketinde çalışmaktaydı²⁰.

XVIII. Yüzyılın sonlarına gelindiğinde Sakızlı Rumlar'ın ticaretteki şöhreti adanın Katolik nüfusunu aratmayacak seviyedeydi. Üstelik Fransa'nın 1798'deki Mısır Seferi'nde Türk, İngiliz ve Rus işbirliği neticesinde Doğu Akdeniz'deki Katolik etkisi azalmıştı. Fransız tüccarının Doğu Akdeniz'de bıraktığı boşluğu ise Rum tüccar doldurmuştu²¹. Bu durumdan en çok istifade edenler arasında ise Sakızlı Rumlar bulunmaktaydı. Zira Ege'nin coğrafi konumu nedeniyle adalar halkı tarım haricinde çeşitli geçim kaynaklarına yönelmekteydi. Başka bir deyişle belli adalar belli mesleklerde ün yapmıştı. Sakız'daki en önemli uğraşlardan birinin gemicilik olması²², adadaki ticari faaliyetin de yoğunlaşmasını mümkün kılıyordu.

Şu ana kadar Sakız'ın Türk hakimiyetindeki evrelerini ortaya koymaya çalıştığımız kısım ardından adanın coğrafi, idari ve demografik yapısını kısaca izah etmeyi uygun bulmaktayız.

Osmanlı idaresi döneminde, Sakız Adası'nda kırk dört karyeden oluşan üç nahiye bulunmaktaydı. Bunlardan Kardamile nahiyesi adanın kuzeyinde, Volisso

¹⁹ Örenç, "Sakız Adası", **DİA**, cilt XXXVI, s. 7

²⁰ Marie-Carmen Smyrnelis, **Une Ville Ottomane Plurielle: Smyrne Aux XVIIIe et XIXe Siècle**, Isis Yayınları, İstanbul, 2006, s. 77

²¹ Ali İhsan Gencer, **Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları**, Türkiye Denizcilik Sendikası, İstanbul, 1986, s. 14

²² **Cezayir-i Bahr-i Sefid Salnamesi (CBSS)**, sene 1321, s. 190–191

nahiyesi batıda, Kalamoti nahiyesi ise güneyde yer almaktaydı. Adanın kuzeyinde bulunan diğer on iki karye merkez livâdan idare olunuyordu. Sakız'ın en münbit toprakları Kalamoti nahiyesine bağlı olan karyelerdi. Bu karyelerin ahalişi de adanın diğer bölgelerine nispeten çoktu. Kuzey-doğu ve batıdaki köylerin arazisi ise ekseriyetle dağlık ve taşlıktı. Fakat Osmanlı döneminde Sakızlıların çalışkanlıkları sayesinde neredeyse işlenmemiş bir karış toprak kalmamıştı²³.

Osmanlı Devleti, Cezayir-i Bahr-i Sefid Eyaleti'nin idaresine üst düzey yöneticileri atamaktaydı. Bu üst düzey yöneticilerin çoğunlukla Müslüman olduğu görülmektedir. Bununla birlikte Osmanlı idaresinin hoşgörüsü sayesinde Gayrimüslimlerin de zaman zaman yönetimde görev aldıkları dikkati çekmektedir. Ayrıca vilayette, dolayısıyla da Sakız Adası'nda, Tanzimat 1839-1876) ve Meşrutiyet (1876-1908) dönemleri yeniliklerinin uygulandığı da görülmektedir²⁴.

Bahsi geçen idari ve mali yenilikler arasında en başta eyalet bünyesinde kurulan Muhassıllık, Kaymakamlık ve Mutasarrıflık teşkilatlarını sayabiliriz²⁵. Tanzimat'ın öngördüğü bu vilayet sisteminin Cezayir-i Bahr-i Sefid'teki uygulamasında ilk dönemlerde merkez Rodos adasıydı. Rodos merkezli Cezayir-i Bahr-i Sefid valileri, eyaletin dağınık coğrafi yapısının doğurduğu ulaşım sorunlarını halledip, bu geniş alandaki birçok adada Tanzimat-ı Hayriye'nin getirdiği yenilikler doğrultusunda idari bütünlüğü sağlamaya öncelik vermişlerdi. Ayrıca valilerin, Sakız başta olmak üzere adalardaki güvenlik sorunlarını çözmek ve sistemin işleyişini denetleyebilmek için yeni projeler üreterek hayata geçirmeye çalıştıkları dikkati çekmektedir. Bu dönemde eyalet sınırlarında yer alan ada, adacık ve kayalıkların yıllardır el atılmamış ekonomik problemleri ile buralarda yaygınlık kazanmış olan yabancı ülke tâbiyeti meselelerinin çözümü yönünde önemli adımlar atılmıştır.

²³ CBSS, sene 1318, s. 236

²⁴ Fatih Özçelik, M. 1903 (H. 1321) Tarihli Sâlnâmeye Göre Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti, Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Bolu, 2007, s. 289

²⁵ Detaylı bilgi için bkz: Ali Fuat Örenç, **Yakındönem Tarihimizde Rodos ve Oniki Ada**, Doğu Kütüphanesi, 2006, s. 70-90

Eyaletin işlerini ise, nizamnâmesi gereği Müslim-Gayrimüslim üyelerden oluşan umumî bir meclis yürütmekteydi²⁶.

1839'da Tanzimat'ın ilanından, 1864 yılında gerçekleştirilecek olan ilk vilayet idaresi ıslahatına kadar geçen dönemde şehir yaşantısına dair öngörülen yenilikler imparatorluğun tamamında arzu edilen seviyeye ulaştırılamamıştı. Bu durum çeşitli tepkilere neden olmaktaydı. Ayrıca Avrupa Devletleri'nin yeniliklerin yeterince uygulanmadığı gerekçesiyle sürekli müdahaleleri, 1853 Kırım Harbi bitiminde, 1856'da Islahat Fermanı'nın ilanı sonucunu getirmişti. Fransız yönetim örgütlenmesini örnek alan 1864 Nizamnâmesi ile öncelikle idarî taksimat alanında değişikliğe gidilmiş, en büyük yönetim birimi eyaletin yerine vilayet olarak belirlenen idarî yapı getirilmiştir. Bu dönemde Sakız Sancağı dışında Biga, Midilli, Rodos, Kıbrıs ve İstanköy sancaklarını da içine alan vilayetın merkezi, Biga Sancağı'nın da merkezi olan Kale-i Sultaniye (Çanakkale) idi. İpsara, Antiipsara, Koyun Adaları, Taşçiftliği Adası ve hemen yanındaki iki adanın yer aldığı Sakız Sancağı'nda ise belediye idaresi oluşturulmuştu²⁷.

Yukarıda da belirtildiği gibi vilayetın ilk merkezi Rodos idi. Ancak Kıbrıs'ın vilayet dışına çıkarılmasından sonra vilayetın en son noktasında kalmış olması, merkezin Midilli veya Sakız adalarından birine taşınması yönünde taleplere neden olmuştu. Keyfiyet Şurâ-yı Devlet'te müzakere edilerek, Sakız'ın merkez için daha uygun olacağı mütalaasıyla, bu konuda karar verme yetkisi valiye bırakılmıştır. Nihayet, 1880 yılı itibariyle merkezin Sakız'a nakli uygun bulunmuş ve teşkilatın da bu yönde oluşturulmasına başlanmıştır²⁸.

Osmanlı Devlet idaresinin Cezayir-i Bahr-i Sefid'teki gayretleri neticesinde Sakız Adası'nda meydana gelen sel, yangın, deprem gibi afetlerin zararları kısa sürede telafi edilebilmekteydi. Bu afetler arasında özellikle en büyük yıkımla sonuçlanan 1881 depremi sonrasında ise Sakız'daki imar ve bakım, eskisine nispeten

²⁶ Öreñ, Aynı eser, s. 92-93

²⁷ Aynı eser, s. 109-111

²⁸ Aynı eser, s. 122

birkaç kat artmıştır. Birçok bina tekrar inşa edilmiş, geniş caddeler açılıp, limanın etrafına muntazam rıhtımlar yapılmıştır. Böylelikle şehrin mamûriyeti yirmi yıl önceki haline göre *gıpta edilecek* duruma gelmiştir²⁹.

Tarih boyunca sırasıyla Bizans, Ceneviz ve Osmanlı hakimiyeti altında bulunmuş olan Sakız Adası, farklı dinî ve etnik unsurları barındırması nedeniyle çeşitlilik arz eden bir demografik yapıya sahipti. Zira ticarî güzergâhtaki önemli konumu ve Anadolu'ya yakınlığı, Sakız'ın nüfus hareketliliğini canlı tutuyordu. Antik dönemde köleler hariç ada nüfusunun 60-80 bin arasında olduğu kaydedilir. Ceneviz idaresinde adada Katolik, Rum ve az sayıda Yahudi bulunuyordu. Sakız Osmanlı idaresine girdikten sonra önemli bir Türk iskânına sahne oldu. Bu iskân hareketi neticesinde pek çok Türk'ün adaya yerleştiği ve mal mülk sahibi olduğu görülür. Fethin ardından yapılan 1566 tarihli birinci tahrirde sekiz nahiye, otuz bir mahalle, elli iki karyede 5305 hane kayıtlara geçti. 1567 tahririnde ise 8775 hane yazıldı. Bu son veriden hareketle adada 35-40 bin arasında bir nüfusun bulunduğu tahmin edilebilir. Fetihten sonra nüfusları hızla artış gösteren bir diğer unsur da adanın eski sakinleri olan Katolikler'di. Fetihten on iki yıl sonra adada Katolik piskoposluğu oluşturuldu ve bu oluşum devletçe resmen tanındı. Evliya Çelebi, 1671'deki ziyaretinde Sakız Kalesi'nin içinde yalnızca Müslümanların ve 1200 kale neferinin ikamet edebildiğini; çok katlı kagir 2300 evin yer aldığını kaydeder. Ada nüfusunun en yoğun bulunduğu yerlerden Sakız şehrinin toplam elli mahallesinin kırkında Rumlar, üçünde Yahudiler, beşinde Frenkler ve iki mahallede de Müslümanlar oturuyordu³⁰.

1821'de patlak veren Rum İsyanı esnasında 1822 yılında Sakız'da vukû bulan Rum ayaklanması ada nüfusunu etkilemişti. Zira bu dönemde adada 80.000 "eli ayağı tutar" hıristiyana karşılık bin civarında Müslüman bulunmaktaydı. Bununla birlikte, Osmanlı Devleti'nin 1831 yılında yaptığı ilk genel nüfus sayımına

²⁹ CBSS, sene 1318, s. 237

³⁰ Örenç, "Sakız Adası", *DİA*, cilt XXXVI, s. 8

göre adada 791'i Müslüman, 8558'i reaya (on altı Kıptî, altmış dokuz Yahudi), toplam 9434 nüfus mevcuttu³¹.

Sakız'a ait 5141 Numaralı ve 1260 (1844) Tarihli Temettuât Defteri verilerine göre ise şehir merkezinde 292 Müslüman haneye karşılık 1004 Gayrimüslim hane bulunuyordu. Bu rakamlara göre şehrin tahmini Müslüman nüfusu 1400, Gayrimüslim nüfusu ise 5020 olmak üzere şehir dahilinde toplam 6420 kişi yaşamaktaydı³².

Cezayir-i Bahri Sefid'teki büyük adalardan Rodos ve Midilli'de önemli sayıda Müslüman nüfus bulunuyordu³³. Ancak, Sakız Adası'nda Hıristiyan nüfusun Müslüman nüfusa oranla oldukça belirgin bir üstünlüğü söz konusudur. Bunun sebepleri arasında Müslüman ahalinin Anadolu'ya ve özellikle İstanbul'a peyder pey göç etmesi de bulunmaktaydı. Bu durum devletin dikkatinden kaçmamıştı. Nitekim Meclis-i Vâlâ'da yapılan bir müzakerede bu duruma çare aranmıştı. Çözüm olarak 1848 senesinden geçerli olmak üzere Sakız Adası'ndan, izin verilmediği müddetçe Müslüman nüfusun göç etmesinin yasaklanması düşünülmüştü³⁴.

Sakız'daki İtalya Konsolosu Carlo Billiotti'nin 1861 yılına ait raporunda adanın toplam nüfusu 59-60 bin olarak gösteriliyordu. Bunların 57 bini Rum, 1800'ü Müslüman, 200'ü zenci, 380-400'ü de Katolikti³⁵. Adadaki İngiliz konsolos yardımcısı Charles Biliotti ise, Lord Satanley'e yazdığı 13 Nisan 1867 tarihli mektubunda ada nüfusunun son yirmi senede iki katına çıkmış olduğunu belirtmektedir³⁶. Yine İngiliz Konsolosluğunun kayıtlarına göre 1867 yılında, adada 70 bin Gayrimüslim ve 15 bin Müslümanın yaşıyordu. 1881 depremi sonrasında

³¹ Sabri Can Sannav, **Yakındönem Tarihimizde Sakız Adası 1821-1923**, yüksek lisans tezi, İstanbul, 1995, s. 75

³² Aslı Şahin Çandarlı, **5141 Numaralı Temettuât Defterine Göre Sakız Şehir Merkezinin Etnik ve İktisadi Özellikleri(1260)**, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir, 2010, s.47-48

³³ Metin Ünver, **Tanzimat'ın Midilli Adası'nda Tatbiki**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2006,s. 88

³⁴ Sannav, **Yakındönem Tarihimizde Sakız Adası 1821-1923**, s. 76-77

³⁵ **Bollettino Consolare del Ministero per gli Affari Esteri il Re D'Italia**, cilt II, Torino, 1863, s. 123

³⁶ **Dossier de la Question d'Orient pour 1866-1867-1868**, Paris, Amyot, s.60

adada 18.789 Gayrimüslim, cizye yerine alınan bedel-i askerî vergisi ödüyordu. 1884 yılı resmî verilerinde ise 11.377 olan şehir nüfusunun 1421'i Müslüman, 128'i Yahudi, on yedisi Kıptî, kalanı Hıristiyandı. Adanın güneyindeki sekiz ova köyünün toplam nüfusu 8.332 idi. Kardamile'ye bağlı Koyun Adaları'nda 600 civarında, güneydeki Kalamoti nahiyesinde yirmi bir, Mastaki köylerinde 11.425 nüfus barınıyordu. Adanın toplam nüfusu 36.532 idi. Vital Cuinet adanın toplam nüfusunu 59.600 olarak vermektedir. 1893 yılı resmî verilerinde adada 16.870 hane mevcuttu ve erkek nüfusu toplam 25.856 kişiden ibaretti³⁷. 1900 yılına ait resmi kayıtlarda ise adanın nüfus toplamı 60 bin olarak belirtilmiştir³⁸.

XVIII. Yüzyıl sonuna doğru Ege'de ticari bakımdan bazı değişiklikler yaşanmaktaydı ve Sakız Adası'ndan çok fazla göç almış olan İzmir, Selanik'in geri kalması pahasına daha önemli bir merkez haline gelmişti. Böylece binlerce Sakızlı bu Anadolu limanına yerleşip burada ticaret şirketleri kurmuşlardır. Söz konusu şirketlerin en başarılıları Karadeniz, Akdeniz ve Avrupa'nın Atlantik kıyısındaki limanlarında temsilcilikler açmış ve kendi adalarının ürünleriyle tekstil mamullerinden başka bu bölgelerin mallarını da pazarlamaya başlamışlardı³⁹. XIX. Yüzyılın ilk çeyreğinde ise Sakız'ın sosyal ve ekonomik durumuna etki eden en önemli gelişme 1822 isyanı oldu. İsyandan önce Sakızlı tüccarlar zaten İzmir, İstanbul, Marsilya, Londra ve Odessa gibi büyük finans merkezlerinde yoğun bir şekilde iş yapmaktaydılar. İsyandan sonra da adadan Avrupa'ya göç eden akraba ve hemşehrilerinin katılmasıyla Sakızlılar; Avrupa, Doğu Akdeniz ve Karadeniz'in taşımacılık, ticaret ve finans sektörlerinde XIX. Yüzyılın en güçlülere arasına girmeyi başardı.

Sakız İsyanı sonrasında adaya gelen Lord Byron, Victor Hugo gibi şairlerin ve Delacroix gibi ressamın Sakızlı Rumları konu alan Osmanlı düşmanlığı temalı eserleri Avrupa kamuoyunda büyük yankı uyandırmıştı. Bu dönem gazetecilerin aynı istikamette yaptıkları Osmanlı karşıtlığı propangandalarda

³⁷ Öreñç, "Sakız Adası", **DİA**, cilt XXXVI, s. 8-9

³⁸ **CBSS**, sene 1318, s. 235

³⁹ Gerasimos Augustinos, **Küçük Asya Rumları; Ondokuzuncu Yüzyılda İnanç, Cemaat ve Etnisite**, çev: Devrim Evcı, Ayraç Yayınları, Ankara, 1997, s. 151

Sakızlılar ezilen, yoksul ve haksızlığa uğramış bir millet olarak gösterilmişti. Halbuki ortaya konulan imajın aksine isyan sonrası ticaret ve finans işlerinde tecrübeli olan Sakızlılar bilhassa İngiltere, Fransa ve Hollanda'da açmış oldukları şubeler aracılığıyla bu ülkelerin Osmanlı topraklarındaki faal tüccarlarının nüfuz ve gücünü kırmışlardı. Hatta bu ülke tüccarı bazı alanlarda Osmanlı piyasalarından çekilmek durumunda bile kalmıştı. Hollanda ve İngiltere bu durumla mücadele etmek için türlü yollara başvurmuş ise de başarılı olamamıştı. Zira Sakızlı tüccar-bankerler zaman zaman gayrimeşru yollara başvurarak buldukları ülkelerin fırsatlarından çok iyi istifade etmeyi bilmişlerdir. Bu yolla kazandıkları servet ile İngiltere'de emlak, Rusya'da toprak yatırımları yapmak suretiyle İngiltere, Fransa, İtalya, Hollanda, Rusya ve diğer ülkelerdeki tüccar ve dolaylı olarak da hükümet adamlarının olumsuz tepkilerini kazanmışlardır⁴⁰.

Yukarıda belirtilmiş olduğu üzere XIX. Yüzyılda İngiltere, Fransa, Rusya gibi devletler Osmanlı ile siyasi ve sosyal münasebetlerinde Sakızlı Rumlar'ı koruyan tavır takınıyorlardı. Bu ülkeler yeri geldiğinde ezilen ve yoksul Sakızlı söylemini kullanmaktan geri kalmıyorlardı. Fakat kendi menfaatlerine hanel gelince görüşler değişmekteydi. Adalıların gemicilik, ticaret ve finans alanlarında Osmanlı İmparatorluğu ve diğer ülkelerin piyasalarında meşru ve zaman zaman da gayrimeşru yollardan geniş bir nüfuz elde etmiş olması Avrupalı tüccarları sıkıntıya soktuğundan bunlardan şikayetler oluyordu. Zira Batılı tüccarların içinde buldukları pazarların büyük bir kısmını Sakızlı Rum tüccarlar ele geçirmeye başlamıştı. Kendi burjuva sınıfının menfaatlerini doğal olarak muhafaza eden Batılı devletler nezdinde, bu defa Sakızlı Rumlar yırtıcılık ve kanun tanımazlık ile addolunmuştur.

Çalışmamızın bundan sonraki kısımlarında esasen Sakız Adası'nın XIX. Yüzyıldaki ticaret hayatını etkileyen unsurları ortaya koyulacaktır. Ayrıca ada ekonomisinin 1822 İsyân'ı sonrasında harap olduğu ve Osmanlı idaresi altında bir

⁴⁰ Bernard Caille Collas, **1864'te Türkiye**, çev. Teoman Tunçdoğan, Bileşim Yayınları, Ankara, 2005, s. 147-149; Vassilis Kardasis, **Diaspora Merchants in the Black Sea, The Greeks in Southern Russia 1775-1861**, Lexington Books, ABD, 2001, s. 152-175

daha eski refahına ve gücüne ulaşamadığı gibi iddialar da incelenerek, analiz edilecektir.

I. KISIM

XIX. YÜZDİLDA SAKIZ ADASI'NIN İKTİSADİ VE TİCARİ DURUMU

BÖLÜM A. 1774-1822 ARASI SAKIZ ADASI

1.1. 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması Sonrası Sakız Adası ve Sakızlı Tüccarlar

Sakız Adası coğrafi konumu nedeniyle tarih boyunca Doğu Akdeniz'de önemli bir ticari merkez olarak temayüz etmiştir. Osmanlı fethi öncesinde olduğu gibi fetih ardından adada ekonomik hareketlilik sürmüştür. XVIII. Yüzyıla gelindiğinde ada ticaretinin canlılığını koruduğu dikkati çekmektedir. Nitekim 1756-1772 seneleri arasında İskenderiye, Trablus, Hanya, İzmir, Selanik, İstanbul, Magrib ve Batı Avrupa limanları arasındaki hatlarda seyreden ve Sakız Adası'na da uğrayamakta olan toplam 1505 ticaret gemisi bunu açıkça göstermektedir. Bu sayı senelere göre düzensizlik arz etmekteydi ve bu düzensizliğin asıl kaynağı savaş ve doğal afetlerdi. Mesela Fransa-İngiltere arasındaki Yedi Yıl Savaşları, 1770 Osmanlı-Rus Savaşı gibi muharabeler ve salgın hastalıklar ada ticaretinde etkili olmuştu. Bahsi geçen zaman zarfında Sakız Adası'na uğrayan ticaret gemilerinin yaklaşık olarak yarısını Fransız gemileri ve % 30'unu da İzmir ile İtalya'nın önemli limanlarından Livorno arasında gidip-gelen Ragusa gemileri oluşturuyordu. Ancak 1772 senesinden sonra Ragusa gemileri hiçbir şekilde Sakız'a uğramaz olmuştu⁴¹. XIX. Yüzyıl başına gelindiğinde ise Doğu Akdeniz'de Fransız ticareti neredeyse yok olmaya yüz tutmuştu. Yüzyıl boyunca gelişen Osmanlı-Rus savaşlarından sonra ise artık Ege'deki deniz ticaretinin el değiştirmeye başladığı dikkati çekmektedir.

1453'de İstanbul'un fethi sonrasında Osmanlı Devleti'nin Ege Denizi'nde kurmaya başladığı hakimiyet, İstandil Adası'nın alınmasıyla kesinlik kazanmıştı. İstandil Adası'nın fethi ile Ege'de sağlanan kesin Türk hakimiyetini sarsan ilk ciddi

⁴¹ Daniel Panzac, "L'escale de Chio: un observatoire privilégié de l'activité maritime en mer Egée au XVIIIe siècle"; *Histoire, économie et société*, no. 4, 1985, s. 541-561

gelişmenin ise 1770 yılında yaşandığı görülmektedir. Baltık Denizi'nden hareket eden Rus Donanması'nın bölgeye ulaşmasıyla yaşanan süreçte geçici de olsa bir otorite boşluğu doğmuştu. 1768-1770 yıllarında devam eden Osmanlı-Rus Savaşı sırasında Çarlık Rusyası'nın Osmanlı Devleti'ni meşgul etmek amacıyla Balkanlar'da ve Mora'daki Ortodoks halkı kışkırtma faaliyetleri, 1770 yılında I. Rus filosunun Mora sahillerine gelerek Koron'u muhasara etmesiyle son haddine ulaşmıştı. Rus Donanması'nın Akdeniz'e ulaşmasında İngiltere'den sağladığı teknik yardımın da büyük etkisi olmuştu.

Rus Donanması, Osmanlı deniz kuvvetlerini Çeşme'de yakarken aynı anda adalar ve Mora'da Rumların isyan hareketi baş göstermişti⁴². 5 Temmuz 1770 Çeşme Deniz Savaşı'ndan kısa bir süre sonra ise, takımadalarda kısa süre içinde Rus bayrağı altında korsanlık yapan Rum korsan gemileri görünmeye başlamıştı⁴³. Bu savaş sebebiyle deniz ticareti trafiğinde büyük bir düşüş yaşanmış ve 1770 senesinin Mayıs ayından Ekim ayına kadar Sakız Adası'na sadece 5 ticaret gemisi gelebilmişti⁴⁴. 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı'nın sona ermesiyle Rumlar Rus korsanlarından düşük fiyatlara çok sayıda gemi elde edebilmişlerdi. Aynı tarihlerde Amerikan Bağımsızlık Savaşı'nın başlaması Rumlara yeni fırsatlar sunmuştu. Zira Fransız ve İngilizlerin yürütmekte olduğu Ankôna ile Doğu Akdeniz arasındaki ticaret Rumların eline geçmişti. 1777 senesinde bu hatta sadece 3-4 adet gemi bulunuyorken, 1785'e gelindiğinde bu güzergahta işleyen Rum gemilerinin sayısı 20-25'e yükselmişti. Bu sayı bu hatta nakliye yapan toplam gemi sayısının üçte birine tekabül ediyordu⁴⁵.

Bahsi geçen zaman zarfında Sakız Adası'nda bulunan Fransız Konsolos Louis Jouvin, 19 Eylül 1774 tarihinde Fransız Deniz Bakanlığı'na gönderdiği raporu Sakız Adası'nın ticareti hakkında önemli bilgiler içermektedir. Konsolos, adanın

⁴² Ali Fuat Örenç, Feridun Emecen, İlhan Şahin ve Ömer İşbilir, **Türk Hakimiyetinde Ege Adalarının Yönetimi**, ed. Cevdet Küçük, Ankara, 2002, s.61

⁴³ Nicolae Jorga, **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi**, cilt IV, çev. Nilüfer Epçeli, İstanbul, Yeditepe Yayınevi, 2009, s. 405

⁴⁴ Panzac, "L'escale de Chio: un observatoire privilégié de l'activité maritime en mer Egée au XVIIIe siècle", s. 558

⁴⁵ Elena Frangakis-Syrett, **Trade and Money: The Ottoman Economy in the Eighteenth and Early Nineteenth Centuries**, The Isis Press, 2007, s. 316

askeri ve ticari bakımından önemini vurgulamış ve Sakız Adası'nın faal durumdaki sanayisi sayesinde diğer Ege Adaları arsında farklı bir konum arzettiğini belirtmiştir. Raporun devamında, adada 500 civarında marangoz, yine o kadar sayıda bıçkıcı bulunduğu ve bu adamların kendi mesleklerinde çok maharetli oldukları ifade edilmektedir⁴⁶. Hatta zaman zaman Tersâne-i Âmire'ye ait gemilerin inşası sırasında çalıştırılmak için Sakız'dan da marangoz ve burgucular tedârik edilmekteydi⁴⁷. Bu ücretli işçilerin sayısı yıllara göre değişmekteydi. Mesela Sakız'dan Tersâne-i Âmire'ye kalyon inşasında çalışmak üzere gönderilen sanatkârlar arasında 1112 (1701)'de 40 marangoz; 1116 (1704-5)'de 30 marangoz, 10 burgucu, 10 oymacı; 1121-28 (1709-1716) yılları arasında ise 40 marangoz ve 5 oymacının bulunduğu görülmektedir⁴⁸.

Fransız Konsolos Louis Jouvin'nin yukarıda bahsi geçen raporuna göre ayrıca Sakızlıların İstanbul Boğazı'na gidip gelen 80'den fazla büyük gemisi bulunmaktaydı. Bu gemiciler, denizcilik işinde en büyük engellerden biri sayılan akıntılar hakkında bilgiye ve yeteneğe de sahiptirler. Fakat savaş sebebiyle yapmakta oldukları taşımacılık sekteye uğramıştı. Gelişkin bir ipekli ve pamuklu kumaş ticareti de mevcuttur ve bu kumaşlar Enos, İstanbul, Rodos, Selanik, İzmir ve Kahire'ye dağıtılmaktaydı. Ayrıca bu mallar Edirne'den geçmek suretiyle Eflak ve Macaristan piyasasına ve Karadeniz yoluyla da Boğdan ve Kırım piyasalarına çıkarılmaktaydı. Sakız Adası'nın elverişli bu konumu görüldüğü üzere Osmanlı İmparatorluğu'nun belli başlı şehirlerinin merkezinde bulunmasından ileri gelmekteydi⁴⁹.

⁴⁶ Philip P. Argenti, **Diplomatic Archive of Chios 1577-1841**, Cambridge Press, 1954, s. 30-31

⁴⁷ Tersâne-i Âmire Halkı arasında bulunan sanatkârların mikdarı, gemilerin inşası sırasında kâfi gelmediğinden ücretle halk arasından aynı meslekleri icra eden sanatkârlar da çalıştırılıyordu: Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire**, TTK, Ankara, 1992, s. 71.

⁴⁸ 1112-82 (1701-68) yılları arasındaki kayıtlara göre Tersâne'de kalyon inşasında istihdam edilmek üzere çeşitli yerlerden kalifiye elemanlar İstanbul'a getirilmekteydi. Donanmada kalyona geçildiğinde de imparatorluk bünyesindeki Rum ahaliden istifade edilmiştir. Mesela Mimar Augusto'nun işbaşına getirilmesinden yaklaşık bir hafta önce, 16 Nisan 1701'de, Sakız ve Midilli kadıları ile buraların ayânından 40 üstad marangozu, İstanbul'a göndermeleri emredilmişti: Yusuf Alper Aydın, **Sultanın Kalyonları, Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)**, Küre Yayınları, İstanbul, 2011, s.113-114

⁴⁹ Argenti, **Diplomatic Archive of Chios 1577-1841**, s. 31-32

1768-74 Osmanlı-Rus savaşı esnasında Sakız Adası, Saruhan Adaları'nın anahtarı konumundaydı. Ruslar burada her türden kaynağa bol miktarda erişme fırsatını bulmuşlardı. Adada devamlı faal olan işçi ve mühendislerin bulunduğu bir tersane, 300 tonluk gemiler için bir liman, şehirden 11 km. uzaklıkta yüksek bordolu gemileri kalafatlamak için çok uygun olan ve Yunus Limanı (*Port-Dauphin*) denilen işlek liman ile 10 gemilik kapasiteye sahip doğal bir limanı bulunmaktaydı⁵⁰.

Osmanlı-Rus Savaşı ardından imzalanan 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması akabinde Ruslar, Akdeniz adaları reayasından birçok Rumu donanmasında istihdam etmeye başladı. Hatta Karadeniz'deki Rus Donanma askerinin çoğu Rum tayfadan ibaret olmuştu. Osmanlı Donanması'nda da Rumlara görev veriliyordu⁵¹.

Rumlar, hem Donanmada hem de deniz taşımacılığındaki maharetleri sayesinde ticari alanda geniş bir nüfuza sahip duruma gelmişlerdi. Bilhassa Avrupa'nın önemli limanlarında temsilcileri bulunan zengin Sakızlı tüccarlar ilerleyen yıllarda Rusya üzerinden servetlerini daha da artıracaklardır. Öyle ki, 1826 senesine gelindiğinde Avrupa'nın tahıl ambarı görevini üstlenecek olan Odessa'nın ihracatı Sakızlı tüccar ailelerinin eline geçecektir⁵².

Sakızlıların Rusya'nın Karadeniz ticaretindeki etkinlikleri Küçük Kaynarca sonrasında artarak devam etmiştir. Kaynarca'dan 1787 yılına kadar on üç yıl içinde Karadeniz'e çıkan Rus ticaret gemilerinin sayısı 445'dir. Bu rakamlar Rus ticaret gemilerinin gerçek sayısını tam olarak vermemekle beraber, yine de antlaşmanın imzalanmasından hemen sonra bu gemilerin sayısının süratle artmış olduğunu göstermektedir. Özellikle Kırım'ın statüsüne dair imzalanan Aynalıkavak Tenkihnâmesi'nden sonra Osmanlı-Rus savaşının yeniden başladığı 1787 senesine

⁵⁰ Argenti, *Aynı eser*, s. 30-32

⁵¹ Ahmet Cevdet Paşa, *Tarih-i Cevdet*, cilt XI, İstanbul, Matbaa-i Osmaniye, 1309, s. 67. Mesela 1808 yılında Donanma tercümanı olmuş, Sakızlı meşhur tüccar ailesinden Aleksandros Ralli Ağa (Christine M. Phillou, *Worlds, Old and New: Phanariot Networks and the Remaking of Otoman Governance in the First half of the Nineteenth Century*, Doktora Tezi, Princeton University, 2004, s.133)

⁵² Kardasis, *Diaspora Merchants in the Black Sea, The Greeks in Southern Russia 1775-1861*, s. 152

kadar Karadeniz’de etkinliğin arttığı dikkati çeker. 1778 ve 1779 senelerinde Karadeniz’e çıkış yapan Rus ticaret gemilerinin sayısında düşüş görülmektedir. Bunun sebebi Osmanlı Devleti’nin Küçük Kaynarca’da imzaladığı antlaşmadan pek memnun kalmayıp Rus gemilerine bazı güçlükler çıkartarak Boğazlardan geçişi zorlaştırmasıydı. Osmanlı Devleti durumun yeniden gözden geçirilmesini talep ederek Rus ticaret gemilerinin tonajını ve taşıdığı malların cinsini sınırlamak istiyordu. Aksi takdirde Rusya’nın, ele geçirdiği Kırım bölgesi sayesinde ileride bütün Karadeniz mahsullerini kendisine mâletmesi söz konusu olabilirdi. Böylece Osmanlı İmparatorluğu için önemi büyük olan zahirenin Rus gemileriyle başka diyarlara gitmesi ve Karadeniz ticaretinin Rusların eline geçmesi meselesi ortaya çıkabilirdi⁵³.

Nitekim durum yaklaşık olarak böyle tahakkuk etmiştir. Karadeniz ticareti Rusların olmasa da Rusya’da temsilcilik açmış bilhassa Sakızlı Rumların eline geçmiştir. Sadece Sakızlı Rodocanachi, Ralli, Pappoudov, Zarifi ve Mavros aileleri 1833-1860 seneleri arasında Odessa’daki Rum ticaretinin % 62’sini ellerinde tutmaktaydı⁵⁴. Böylelikle Karadeniz’de Rum sermayesinin teşkil etmiş olduğu ticarethanelerle Odessa ve Azak zahiresi Şira, Trieste, Marsilya ve Londra gibi Avrupa’nın önemli pazarlarında, yine o limanlarda kendilerine yer yapmış hemşehrilerine ve diğer tüccarlara satılmaktaydı⁵⁵.

Görüldüğü gibi 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı, Avrupa’yı sarsan ve 1815’te sona eren Napolyon Savaşları dönemine kadar Akdeniz’de büyük kargaşalara sebep olmuştu. Sakızlılar dahil olmak üzere adalardaki Rumlar bu kaos döneminden istifade ederek ticari etkinliklerini artırma imkanı bulmuşlardı. Uzun savaşlar esnasında deniz ticareti Rumların en hızlı büyüyen ekonomik faaliyeti durumuna gelmişti. Rumların, bu faaliyete başlamasını mümkün kılan sermaye ise deniz

⁵³ İdris Bostan, “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu 1700-1787”; **Bellekten**, cilt LIX, sayı 225, Ankara, 1995, s.369-370

⁵⁴ Kardasis, **Diaspora Merchants in the Black Sea, The Greeks in Southern Russia 1775-1861**, Lexington Books, ABD, 2001, s. 155

⁵⁵ Gelina Harlaftis, **A History of Grek Owned Shipping**, Routledge, Londra, 1996, s. 7-37

haydutluğu yoluyla sağlanıyordu. Rum tüccarlar, korsanların seferlerini finanse etmek üzere ipotekle borç para veriyor ve verdikleri bu borcu faiziyle geri alıyorlardı. Osmanlı-Rus Savaşı'nın 1787-1792 yıllarında yeniden başlaması Ege Adaları'nda korsanlığın, haydutluğun yaygınlaşmasına sebep olmuştu. Rus ve Rum korsanları aynı gemide çalışıyor ve Osmanlı bandıralı Rum gemilerine bile tereddüt etmeden saldırıyorlardı. Gemi sahipleri ise zararlarını Rus konsoloslarından tazmin etmeye çalışmaktaydı. Lakin Rus konsolosları bu korsanlık faaliyetlerine göz yummaktaydılar. Hatta Trieste'deki Rus Konsolosu, haydutların işgal ettikleri Osmanlı Rum gemilerinden ele geçirdikleri ganimet ve mallara el koymayı reddediyorlardı. Bu zaman zarfında muhafız bulundurmaksızın Ege Denizi'nde ticari taşımacılık yapmak imkansız hale gelmişti. Bu korsanlık faaliyetleri sadece Ege Adaları'nda vuku bulmuyordu. Aynı zamanda İtalya ve Fransa limanlarından Doğu Akdeniz'e hareket eden gemilerin güzergâhlarında da sıkıntı yaşanmaktaydı. Rum tüccarlar İzmir gibi büyük limanlar da dahil olmak üzere zapt ettikleri malları Doğu Akdeniz'de gayet rahat pazarlamaktaydılar⁵⁶. Bu dönemde Ege adaları arasındaki korsanlık faaliyetleri III. Selim'in emri ile Kaptanıderya Küçük Hüseyin Paşa'nın gayretleriyle sonlandırılmış, Ege'de sükunet sağlanmıştır⁵⁷.

1821 Rum isyanı sonucu bağımsız Yunan Devleti'nin kurulduğu 1830 yılına kadar Rum gemileri Rus bandırası çekmek suretiyle bu ülke himayesinde ticari faaliyetlerini sürdürmüşlerdir.⁵⁸ Bu ticaretin dayanağı ise 1783 Haziran'ında Rusya ile yapılan ticaret antlaşmasıydı. Osmanlı Devleti, seksenbir maddeden oluşan ve Osmanlı-Rus tarihinde önemli bir yeri olan bu ticaret antlaşmasıyla Rusya'nın Osmanlı topraklarında serbestçe ticaret yapabileceği, ellerinde “mürûr tezkiresi” denilen geçiş belgesi olanların istedikleri yere gidebileceği, denizlerde kazaya uğrayan Rus gemilerine Osmanlı gemilerinin yardım etmesi, Fransa ve İngiltere tüccarına tanınan hakların Rus tüccara da tanınarak %3 gümrük resmini ödedikten sonra serbestçe hareket edebilmeleri, boğazlardan geçişte sadece 300 akçe selâmet

⁵⁶ Elena Frangakis-Syrett, **Trade and Money: The Ottoman Economy in the Eighteenth and Early Nineteenth Centuries**, The Isis Press, 2007, s. 317-319

⁵⁷ Ali İhsan Gencer, **Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu,(1789-1867)**, İstanbul, 1985, s. 33

⁵⁸ Harlaftis, **A History of Grek Owned Shipping**, s. 27

akçesi alınması, Osmanlı tüccarına Rusya'nın Karadeniz kıyılarından zahire nakl edilmesine ve ihracı yasak bazı maddelerin de Rusya'ya götürülmesine izin verilmesi gibi maddeler kabul edilmişti⁵⁹. Rumlar ve özellikle Sakızlılar bu ticaret antlaşmasının bütün avantajlarından yararlanmaktaydı.

1.2. XIX. Yüzyıl Başından Sakız İsyanı'na Kadar Sakız Adası ve Sakızlı Tüccarlar

Sakızlı tüccarlar, hem Osmanlı İmparatorluğu'nun tanıdığı kolaylıklardan yararlanmış hem de diğer devletlerin himayesinde ticaret yaparak; Batı Avrupa'nın muhtelif liman şehirlerinde temsilcilikler açarak büyük bir zenginliğe ulaşmışlardı. Fransız seyyah Olivier'in 1800 yılında Sakız Adası hakkında yazdığı aşağıdaki cümleler adanın durumunu çok iyi yansıtmaktadır: “*Ne Ege Takımadaları'ndaki herhangi bir adada ne de Osmanlı'nın herhangi bir memleketinde Sakız Adası'ndaki gibi toprağın bu kadar iyi işlendiği, ticaretin bu kadar faal olduğu, böylesine büyük bir sanayiye sahip başka bir yer görmedik. Bu kadar kurak ve sert zemin Sakızlıların elinde ihya edilmiş. Sakızlılar her türlü ticaret trafiğinden haberdar ve tehlike arz eden hiçbir işe de teşebbüs etmiyorlar. Burada hiçkimse aylıklık etmiyor; rahip olmayanlar çoğunlukla ya bir tüccar, imalatçı, zanaatkâr, denizci veya çiftçi.*”⁶⁰

Fransa'nın Sakız Konsolosu Charles Bourville, Fransa Dış İşleri Bakanlığı'na gönderdiği 11 Mayıs 1810 tarihli raporunda⁶¹ ise şunları ifade etmektedir: “*Sakız'ın Hristiyan dünyasıyla doğrudan hiçbir ticareti mevcut değil. Ticaretini İstanbul, İzmir ve Selanik yoluyla yapmamakta bunun yerine Marsilya, Cenova, Livorno, Triyeste ve Ankona'ya gitmekte. Birçok Sakızlı (Rum) tüccarın Hollanda'da olduğu gibi bütün bu şehirlerde vekilleri bulunmaktadır. Fakat*

⁵⁹ Bostan, “Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu 1700-1787”, s. 359-360

⁶⁰ G.A. Olivier, **Travels in the Otoman Empire, Egypte and Persia**, Fransızca'dan İngilizce'ye çeviri, Londra, 1801, cilt II, s. 76-77

⁶¹ Argenti, **Diplomatic Archive of Chios 1577-1841**, s. 773

yaptıkları işlemler hakkında doğru bir kanaate sahip olmak neredeyse imkansız, çok zor. Çünkü bizim karşımızda saklanıyor ve gizemli bir hale bürünüyorlar.” Konsolos her ne kadar Sakızlı tüccarın kendileri, yani Fransa, karşısındaki gizli saklı tutumlarının neyden kaynaklandığını izah etmemişse de, bu tutumun Napolyon Savaşları esnasında Fransa ve İngiltere arasında yaşanan ekonomik mücadelede, çift taraflı ablukada kalan Sakızlı Rum gemicilerin her iki tarafla kaçak ticaret yapmasından kaynaklandığı ileri sürülebilir.

Napolyon Fransa’sının savaş halinde bulunduğu İngiltere ile müttefiklerini finansal anlamda güçsüz kılmak için geliştirdiği “*Blocus Continental*”^{*} planı, 1806 senesinde yayımlanan Berlin Kararnamesi’yle vücut bulmuştu. Bu kararnameye göre Fransa, İngiltere’nin müttefikleri, yandaşları ve tarafsız durumdakiler ile ticaret yapmasını yasaklamıştı. Bunun üzerine İngiltere ertesi sene Fransa’nın kendisine uygulamaya çalıştığı ablukanın aynısını “*Orders in Council*” adıyla yayınladığı bir dizi kararnameyle karşılık vermişti. Mevcut ablukalara rağmen gemi taşımacılığı yapanlar bir şekilde iş yapmanın yolunu bulmuşlardı. Zira bu gemiciler yanlarında iki farklı izin belgesi taşıyorlardı. Gerektiğinde birini İngiltere kontrolüne diğerini de Fransa kontrolüne gösteriyorlardı. Nihayetinde, İngilizler ve Fransızlar değişik yöntemlerle neredeyse yaptıkları tüm alışverişi kaçakçılık ile temin etmeye başlamışlardı. 1809 senesine gelindiğinde Osmanlı Devleti’nin İngiltere ile yaptığı Kal’a-i Sultaniye barış anlaşmasıyla Doğu Akdeniz sularında İngiltere’nin üstünlüğü perçinlenmişti⁶². İngiliz Donanması, Fransa ile bağı bulunan tüm ticaret gemilerine el koymaktaydı. Bu durumdan Sakız Adası’nın fazla etkilenmediği görülür. Zira, Sakız’daki Fransız konsolosunun raporundaki listede, 1810-11 senelerinde Sakız’dan hareket eden gemilerin Fransız hakimiyeti altında bulunan Cenova, Ankona, Trieste, Korfu, Fiume limanlarına gittikleri anlaşılmaktadır⁶³. Yine de, Napolyon’un Mısır Seferi (1798-1801) üzerine yukarıda zikredilen Osmanlı-İngiliz işbirliği neticesinde Fransızlar Doğu Akdeniz’de etkilerini yitirmişlerdi. Vaktiyle Venediklilerin bu

* Kıta Ablukası

⁶² Georges Lefebvre, **Napoleon**, Routledge Classics, 2011, s. 239- 329

⁶³ Argenti, **Diplomatic Archive of Chios 1577- 1841**, s. 779

bölgeden uzaklaştırılmaları sırasında olduğu gibi, bu kez de Fransız tüccarının Doğu Akdeniz’de bıraktığı boşluğu kısmen Rumlar doldurdu⁶⁴.

Sakız’daki Fransız konsolosu Charles Bourville’in, 10 Ekim 1810 tarihli raporunda sarf ettiği ifadeler Fransız ticaretinin durumunu açık bir şekilde tasvir etmektedir: “Fransa ile bu ada arasında işe yarayan veya doğrudan yapılmakta olan hiçbir ticari ilişki mevcut değil. İçinde bulunduğumuz savaş şartlarından dolayı Marsilya, Cenova, Livorno’dan İzmir’e herhangi bir maceraperest gemici de gelmemekte. Böyle kötü bir dönemde bile hala kimse riske girmiyor. Kaldı ki, şiddetli fırtınayı fırsat bilerek düşmanı da kolayca aşabilirler.”⁶⁵ Aynı konsolosun Fransa’ya gönderdiği diğer bir raporda ise Sakız’a gelip gidecek Fransız gemilerinin halini düzeltmek için biraz daha vakit istemektedir⁶⁶.

Fransız ticaret filosunun, Fransız Devrimi ve Napolyon Savaşları esnasında İngiliz Donanması tarafından yok edilmesini takiben İngilizler, Fransız taşımacılığına büyük hasar vermesi için Rumlara yol ayrıcalığı tanımışlardı. Rum gemileri sadece Ege adaları arasında mal taşımıyor, İzmir, Marsilya ve İtalyan limanları arasında da gidip geliyorlardı.⁶⁷

Sakız Adası’nın ticareti küçük çaplı sanayi ve zirai üretime dayalı olmasına rağmen halkın tutumlu bir karaktere sahip olması ekonomik başarıyı getirmekteydi. Sakızlılar hiçbir zaman kazandıklarının tamamını harcamamaktaydı. Esasen, Sakız’ın ticaret hacmi ve niteliği adalı tüccarlar tarafından kiralanan İpsara ve Çamlıca adalarının tecrübeli denizcilerine ait gemilere dayanmaktaydı. Bu sayede Sakızlılar, Fransız Devrimi’nden Napolyon Savaşları’na kadar olan zaman zarfında abluka altında bulunan yerlere mısır götürüp satarak büyük servet edinmişlerdi⁶⁸. İngiliz abluka filolarının sıkı kontrolünden ve Cezayir korsanlarının saldırılarından kaçmayı başaran Osmanlı Rum tebeasından bu adalı gemiciler Cenova, Marsilya ve Cadiz’den

⁶⁴ Bilal N. Şimşir, **Ege Sorunu**, TTK, 1976, cilt I, s. XVI

⁶⁵ Argenti, **Diplomatic Archive of Chios 1577- 1841**, s. 774-775

⁶⁶ Aynı eser, s. 774

⁶⁷ Syrett, **The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century (1700-1820)** , Centre for Asia Minor Studies, Atina, 1992, s. 94

⁶⁸ Vlastos, **A History of the Island of Chios A.D. 70-1822**, s. 98

dönüşlerinde sermayelerini beş ayda iki katına çıkarmıştı. Bu ilk hareketi takip eden kısa bir sürede Odessa ve İskenderiye'den düşük fiyata aldıkları mısırı satmak yoluyla da zenginleşmeye başlamışlardı⁶⁹.

Zaman içinde Çamlıca, İpsara ve Suluca adalarına ait gemiler Ege Denizi'ndeki transit ticaretin merkezi durumuna gelmişlerdi. Nitekim bu gemiler, 1780-1820 yılları arasına ait Osmanlı izn-i sefine defterlerindeki kayıtlara göre Karadeniz, Teselya ve Batı Anadolu'dan Batı Avrupa'ya zahire taşıyan gemilerin % 51'ini teşkil etmekteydi⁷⁰. Netice itibariyle İpsara ve Çamlıca gemileri Sakızlı tüccarların hizmetinde bulduklarından, Sakızlıların ticari faaliyetinde de doğal olarak fevkalâde bir artış olmuştu.

Şurasını belirtmek gerekir ki Sakızlılar emirlerinde kabiliyetli tersane işçileri ile zanaatkârlar (Avrupa memleketlerine muadil gemilerin inşa edilebildiği Vrontado'da* olduğu gibi) ve yeterli miktarda keresteye sahip olmalarına rağmen, kendilerine ait bir ticaret filosu bulunmamaktaydı⁷¹. Yukarıda bahsi geçen yöntemlerle Sakızlılar büyük miktarda servet edinmişti. Fakat 1821 yılında Rum İsyanı başlayınca Ege'de ve Doğu Akdeniz'de dengeler tamamen değişti. Bu süreçten en fazla etkilenen adalardan biri de Sakız oldu.

1.3 1822 Sakız İsyanı ve Adadaki Etkileri

1821 Rum İsyanı sürecinde sardıralara uğrayan, kuşatma altında kalan Sakız Adası'nda büyük hasar meydana gelmiştir. Adada Rum isyanını örgütleyen gizli Eteryacı Cemiyeti'nin bir şubesi bulunuyordu. İsyan başladığında Sakız'da eli silah tutacak Müslümanların sayısı ancak 1000 kadardı. Ada Rumları'nın ilk isyan hareketi aynı yılın ortalarında görüldü. 8 Mayıs'ta dışarıdan, bilhassa da Sisam'dan

* Sakız tersanesinin bulunduğu mevkinin ismi

⁶⁹ Frederick Strong, **Greece as a Kingdom; or a Statistical Description of That Country, From the Arrival of King Otho, Down to the Present Time**, Londra, 1842, s. 100

⁷⁰ Gelina Harlaftis ve Sophia Laiou, "Ottoman state policy in Mediterranean Trade and Shipping, c.1780-c.1820: The rise of the Grek-Owned Otoman Merchant Fleet"; **Networks of Power in Modern Greece**, ed. Mark Mazower, Hurst, 2008, s. 13

⁷¹ Vlastos, **A History of the Island of Chios A.D. 70-1822**, s. 98

gelen asiler Sakızlılar'ı isyana teşvik etmişlerdi. Ada halkının destek vermediği ilk saldırılar alınan tedbirlerle fazla büyümeden önlenmişti⁷².

Mora ve Eğriboz ayaklanmalarının hemen akabinde, ellerinde mevcut büyük tonajlı ticaret gemilerini korsan teknesine çeviren Suluca Adası reayası 15 Nisan 1821'de, peşinden de İpsara ve Çamlıca adaları isyana katılmışlardı. Bunlar adalar arasında, Akdeniz Boğazı ve Bozcaada sularında dolaşarak, Sisam darboğazını kesip, rastladıkları Müslüman tüccar gemilerine ani baskınlarla hasar vererek, içlerinde bulunan Müslümanları katl ve mallarını yağma etmişlerdir. Ayrıca, Sakız Adası'nın yukarı ve aşağı kısımlarını da tutmak suretiyle, bu ilk senelerde, yirmi dört adet Müslüman gemisini ele geçirmişlerdir. Kısa sürede bu adalara Ayvalık, Yunda ve Cend Adaları da iştirak etmişti. Mısır yüküyle İstanbul'a gelmekte olan beş ticaret ve Rodos'un bir adet Salyane gemisini gaspedip, Değirmenlik Adası Limanı'nda bulunan bir firkate ve brik üzerine saldırarak ele geçirmişlerdir. Bu arada Payitaht'da en büyük infîali uyandıran eylemleri olan, hac kâfilelerine saldırılarını da başlatmışlardır. Nitekim Mısır'dan gelen bir kabile, Sakız civarında isyancı gemilerce basılmış, bir kısmının esir alınıp Yunda'ya götürülerek öldürülmüş oldukları haberi, içlerinden kurtulmayı başaran birinin İstanbul'a gelmesiyle öğrenilmişti. 1821 senesi içerisinde adalı asilerin ittifak halinde yaptıkları en büyük çaplı faaliyet, Sakız'a saldırıları olmuştur⁷³.

Sisam'dan 24 gemi ile gelen bir miktar asi ile Çamlıca ve Suluca Adaları eşkiya tekneleri Sakız'ın Paşa Liman'ı mevkiine bir gece ansızın çıkarak, o havâlideki Rumların bir kısmını da yanlarına almak suretiyle, bazı nümâyiş hareketlerinde bulunmaya başlamışlardı. Ancak bundan tedirgin olan ve eğer bu duruma engel olmazlar ise başlarına neler gelebileceğini tahmin eden Müslüman ahalinin, Sakız metropoliti ile kocabaşlarından ve muteber tüccardan 40 Rumu rehin alarak kaleye hapsedmeleri üzerine, asiler bu ilk teşebbüslerinden istedikleri sonucu elde edememişlerdi. Bu hadisenin sonrasında Osmanlı Devleti, Sakız Adası'nın

⁷² Örenç, "Sakız Adası", *DİA*, cilt XXXVI, s. 7

⁷³ Ali Fuat Örenç, *Yakındönem Tarihimizde Sisam Adası (1821-1923)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1995, s. 26-27

Rumlarca ilk kuşatmasında, buradaki Türkler tarafından uygulanan ve işe yarayan, itibarlı kimseleri rehin alma uygulamasını yaygınlaştırma kararı aldı⁷⁴.

Bu olay üzerine Riyale-i Hümayûn Kaptanı Tömbekzâde Ali Bey başbuğuluğunda 5-10 gemi, eşkıya takibine ve bu limanı savunmaya memur edildi. Ne ki, bu teşebbüsten bir sonuç alınamadı. Bu hadiseden sonra Ada Rumları, Muhafız tayin edilen Vahid Paşa'ya itaatlerini bildirdikleri gibi Sakız'ı korumak üzere gelen asker ile muhafız paşanın mutfak masraflarını da karşılamayı da kabul etmişlerdi⁷⁵.

Vahid Paşa, adanın muhafazası için İlyaszâde'nin maiyetinde getireceği bin askerden başka üç, hiç olmazsa ikibin sekban askeri daha getirilmesi talebinde bulunmuş ise de, II. Mahmut "...Sakız reâyasında isyan alâmeti yok iken o kadar asker cem' etmek beyhudedir..." diyerek bu isteği geri çevirmişti. Ancak adadaki durumun vehameti karşısında bu sefer gerekli askerin toplanması hakkında izin çıkmıştı. Bunun üzerine Aydın, Saruhan ve İzmir civarından 1750 asker temin edildi⁷⁶. Lakin Sakız muhafazası için gönderilen asker *İzmirli erazil güruhundan* olup geçtikleri yerlerde birçok tecavüzlerde buldukları gemi Sakız'a gelir gelmez beş altı Hristiyanı katlederek çarşıların kapanmasına sebep olmuştur⁷⁷. Ayrıca, Sakız eşkıyasının eli silah tutanları İpsara Adası'na firar edip ele geçen bir miktar silahsız ise idam edilmiştir. Sakız'a geçen gönüllü askerin gözü ganimet alıp tekrar yerine dönmek istediğinden Sakız muhafazasına faydaları olmayacağı cihetle Babiâli'den daimi asker gönderilmesi talep edilmiştir⁷⁸.

Nihayet Donanma-i Hümayûn'un Koyun Adaları yönünden Sakız'a geldiği haberi alınmış ve bu arada Çeşme yakasında beklemekte olan askerde Sakız'a

⁷⁴ Bu rehin alma uygulamasına, bizzat Sultan Mahmud(1808-1839)'un isteği ile 1827 yılında son verilmiştir: Örenç, **Balkanlarda İlk Dram: Unuttuğumuz Mora Türkleri ve Eyaletten Bağımsızlığa Yunanistan**, Babiali Kültür Yayıncılık, İstanbul, 2008, s. 51

⁷⁵ Sannav, **Yakındönem Tarihimizde Sakız Adası 1821-1923**, s. 32; Mübahat Kütükoğlu, "Yunan İsyanı sırasında Anadolu ve Adalar Rumlarının Tutumları ve Sonuçları", **Üçüncü Askeri Tarih Semineri**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, 1986, s. 134

⁷⁶ Sannav, **Yakındönem Tarihimizde Sakız Adası 1821-1923**, s. 33

⁷⁷ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Hatt-ı Hümayûn (HAT.), 866/ 38570-E, (29 Zilkâde 1237)

⁷⁸ BOA. HAT, 933/40417, (19 Şaban 1237)

geçmeye başlamıştı. Donanma ve Çeşme'deki askerin gelmesiyle beraber Vahid Paşa artık zamanın geldiğine hükmederek kale kapılarının açılması emrini vermiş ve ardından çatışma başlamış ve müteakiben isyan bastırılmıştı. Lakin Vahid Paşa'nın tahriratında, Donanmanın vürudu ile asilerin üzerine gidilerek hayli kelle ve bandıra alınıp gönderildiği, fakat gönüllü olarak gelen askerin artık durmak fikrinde olmadığı, dursa da reayayı soymaktan başka bir iş yapmadıkları cihetle harbe aşına diğer askerlerin gönderilmesini talep etmiştir⁷⁹.

İsyan hareketinin başında, Mısır'da Napolyon Bonaparte'ın da hizmetinde bulunmuş eski bir asker olan Sakızlı Antonios Burnias bulunuyordu. Hadiseler vuku bulmadan evvel Burnias, İzmir'deki işlerinin iflas etmesi üzerine yine Sakızlı olan dört arkadaşıyla beraber Sisam'da idi ve aralarına Sisamlı Logofet Likargo'yu (Lycurgue) da alarak isyan hareketinin öncüleri oldular⁸⁰. Sakız Adası'na saldırılarda Sisam adeta bir üs haline gelmişti. Nitekim Sultan II. Mahmud'un "... *aklımdan bir dakika bile çıkmıyor...*" dediği Sisamlılar, Eteryaya cemiyetinin Rumları isyana hazırlama programı çerçevesinde, bütün güçleriyle ve hep beraber isyana iştirak etmişlerdir. Bilhassa, daha isyan başlamadan önce, Eteryaya tarafından özel görevle adaya gönderilen Logofet Likargo ve Kaptan İstimadiyadi gibi Eteryaya üyesi şahıslar, Sisam mekteplerinde ve ahali arasında yoğun biçimde propaganda yaparak, ahaliyi isyana hazırlamışlardır⁸¹.

İsyanın ilk senelerinde bir yandan Anadolu şehirlerine tecavüzlerini sürdüren Sisamlılar, bir taraftan da başta Sakız Adası'na yönelik olmak üzere büyük çaplı eylemlerini yoğunlaştırmışlardır. Aynı yıl içerisinde müteaddid defalar Sakız'a

⁷⁹ BOA. HAT., 938/40536, (21 Receb 1237)

⁸⁰ M. Louis Lacroix, **Îles de la Grèce**, Paris, 1853, s. 281-282

⁸¹ Eteryaya üyesi kumandasındaki Sisamlı Rumların Ege'deki etkinliklerini genel olarak birkaç yönden ele almamız mümkündür. Öncelikle muhafazasını yeterli görmedikleri mahallere, yakınlıklarının da verdiği avantajla, küçük kayıklar eşliğinde çıkıp ani baskınlarla insan ve hayvan kaçıracak yağma yapmışlardır. Yine, Sisam ve Sakız Darboğazları'nı kesip, Müslüman ticaret gemilerini gaspetmişlerdir. Ayrıca, diğer adalar korsanları ile müştereken, çoğu zaman da münferiden, donanmaya tesadüf ettikleri veya üzerlerine hareket tertip edildiği anda taarruzda bulunarak, kayıp vermişlerdir: Örenç, **Yakındönem Tarihimize Sisam Adası (1821-1923)**, s. 27-28

gerçekleştirdikleri saldırılarına bir yenisini 10 Mart 1822 tarihinde eklemiştir⁸². Fransa Konsolosu'nun Vahid Paşa'ya vermiş olduğu malumata göre kaleyi muhasara eden asi izbanditlerin 5000'i Sisam'dan ve 500'ü de İpsara ve Çamlıca adalarından gelmişti⁸³. Sakızlılar adada Sisamlıların varlığından rahatsızdı çünkü Sisamlılar adada çarpışmaktan çok adayı yağma etmişlerdi. Bu yağmalardan dolayı çok sayıda zengin Sakızlı tüccar ailesi adadan kaçmayı tek çözüm olarak görmüşlerdi. Bu kaçıştan sonra Burnias, bu işe yardımcı dokunanları önce hapse atmış daha sonra ise mahalli bir engizisyon kurmuştur. Hatta kaçmaya niyeti olduğunu düşündüğü ailelerin evlerini ise gece gündüz kontrol altında tutmuştu⁸⁴.

Daha önceden olduğu gibi asilere içerideki Sakızlı Rumlarının da yardım etmesiyle iki yönden muhâsara altında kalan Müslüman ahali, adada mevcut iki bin Türk askeriyle beraber bir buçuk ay süreyle mücadele vermiştir. Nihayet, donanma ve Çeşme'den sevk edilen askerlerin gelişinden sonra yapılan savaşta, isyancılara ağır kayıplar verilerek, Sakız muhâsaradan kurtarılmıştır. Bu tarihten sonra Sisamlıların bazen adalı haydutlarla, fakat çoğu kez kendi başlarına yaptıkları tecavüzlerle adeta muhâsır bir vaziyete getirdikleri Sakız'ın Müslüman ahali, karşılaştıkları bu saldırı ve içteki Rumların asilere yardımlarını önleyebilmek amacıyla, ilk Sakız muhâsarasında olduğu gibi, Rumlardan muteber bazı kimseleri rehin alma tedbirine başvurmuşlardır. Ayrıca, muhafazası zaten yeterli olmayan Anadolu kıyıları mahallerinden de zaman zaman buraya asker nakledilmiştir. Ancak, Anadolu sahillerinden Sakız'a asker kaydırılması yine Sisamlıların işine yaramış, saldırılarını daha rahat gerçekleştirme ve artırma imkanına kavuşmuşlardır. Korsan saldırılarının şiddetlenmesinin ardından yeterli olmamakla beraber, bazı tedbirler alınmaya başlanmıştır. İlk önce, durum müzakeresi için toplanan meclislerde, Mora'daki kalelerin mahsur durumlarına son verip, adalar arasında dolaşan eşkıyayı def etmek amacıyla, hafif bir donanmanın gönderilmesi kararı alınmıştır⁸⁵.

⁸² Örenç, *Aynı tez*, s. 29

⁸³ Sannav, *Yakındönem Tarihimizde Sakız Adası (1821-1923)*, s. 38

⁸⁴ Lacroix, *Iles de la Grèce*, s. 282

⁸⁵ Örenç, *Aynı tez*, s. 29-30

Bu karar sonrası Riyale-i Hümayûn Kaptanı Seyyid Ali Bey kumandasında olmak üzere, iki adet kapaklı, üç fırkateyn ve üç brikten müteşekkil donanmanın tüm hazırlıkları giderilerek, hareket ettirilmiştir. Seyyid Ali Bey kumandasındaki Osmanlı gemilerinin ilk memurieti Sisam üzerine olmuştur. Bilhassa, Sisamlı âsilerin faaliyetlerini yakından takip eden Padişah, adanın vurulmasıyla hem isyan halinde bulunan diğer adalar reâyasına gözdağı verilmesi ve hem de Sisamlıların büyük infiâl uyandıran korsan eylemlerinin önlenmesi, düşüncesini taşımıştır. Nihayet Seyyid Ali Bey kumandasındaki donanma Sisam önlerine gelmiştir. Adaya çıkartma yapılacağını önceden haber alıp bir takım hazırlıklar içerisine girmiş bulunan Sisamlılar üzerine harekete geçen donanma gemileri, inşâ edilmiş olan tabyaların bir kısmını top atışıyla imhâ etmiştir. Harekâtın devam ettiği esnada, İzmir Limanı'nda demirli beş tüccar gemisi ile Garp ocakları'ndan sağlanıp İzmir'de bulunan prime ve lefke cins otuz iki gemi Sisam'a asker naklinde kullanılmak üzere hareket etmiştir. Fakat tam hareket esnasında İzmir'e gelen bir İngiliz ticaret gemisinden alınan malûmâtta, Sakız civarında seksen dört haydut gemisinin bulunduğu ve bunların Sisam'a yardım niyetinde oldukları öğrenilmiştir. Bunun üzerine yardım maksadıyla donanma beraberinde bulunan dokuz tüccar gemisine altı bin asker yerleştirilerek adaya doğru hareket edilmiştir. Fakat tam bu sırada oldukça ilginç bir gelişme yaşanmıştır. Nitekim merkezden gelen bir emirle harekât durdurulmuş ve donanma acilen Mora tarafında çağrılmıştır. Gelen bu yeni emir ile donanmanın o civardan ayrılması, Sisam eşkiyasına fırsat vermiş ve adanın alt tarafından dolaşarak, asker yüklü ticaret gemilerinin önünü kesmişlerdir. Bu ani baskında haydutların gönderdiği ateş kayıkları iki gemiyi yakmış, diğerleri de düşman eline geçmemesi için tayfalar tarafından imha edilmiştir. Bu saldırı sonunda sekiz ticaret gemisi telef olmuştur. Mora ve adalarda zuhûr eden isyanın bastırılması için asker ve gemi sevki gibi doğrudan veya dolaylı ek tedbirler alınmış olunmasına rağmen Rum asilerinin bastırılmasının mümkün olamaması, bundan sonra ümitlerin İbrahim Paşa kumandasında gelecek Mısır gemilerinin yapacağı harekâta bağlanmasına sebep olmuştur⁸⁶.

⁸⁶ Örenç, Aynı tez, s. 31-40

Sakızlı Rumların zengin tüccarları ise ayaklanma öncesinde bütün mal ve eşyalarını İpsara Adası'na nakletmişlerdi⁸⁷. Böylece tarafsız kalarak kendini korumaya çalışmışlardı. Ayaklanma da her iki taraf için de yararlılık göstermiş olan tüccarlar, ortak bir tavır takınmayıp birbirlerinden bağımsız hareket etmişlerdir⁸⁸. Yine de, isyan için adaya gelen asilerle ticarete dayanan bir yakınlıkları bulunuyordu. İsyân sırasında adalar arasında dolaşarak eşkiyalık yapan İpsara ve Suluca gemilerinin çoğunda Sakızlı tüccarların hisseleri bulunmaktaydı⁸⁹ ve Sakızlıların İpsaralı, Çamlıcalı ve Sulucalılar ile Napolyon Savaşları boyunca da devam eden ortaklıkları mevcuttu. Sakızlılar kargoyu satın almak ve gerekli diğer masrafları karşılamak üzere sermaye temin ederken İpsaralı, Çamlıcalı ve Sulucalılar da gemi ve tayfa temin ediyorlardı⁹⁰. Netice itibariyle, Sakızlı tüccarlar ticari faaliyetlerinde ekseriyetle İpsaralı gemicilerden istifade ediyorlardı. Bunun yanı sıra askeri ve ticari filoları olmadığı gibi askere de sahip değillerdi⁹¹.

Sakız'a ilk gelen asilerin arasında aynı zamanda Filika Eteryâ mensubu İakovos Tombazis'in başında bulunduğu Çamlıcalı asileri bulunuyordu. Bunlar her ne kadar bağımsız bir Yunan devleti kurmak gibi iddialar taşıyor olsalar da, 1840-41'de tarihçi J.P. Fallmerayer, Mora ve Adalar'daki halkın önemli bir kısmının Arnavut menşeli olduğunu belirtmektedir ve ona göre Çamlıca, Suluca, Poros tamamen Arnavutlarla meskûndur⁹². 1826 tarihli bir İngiliz seyahatnamesindeyse Fallmerayer'in ifadelerini destekler bir nitelikte, Çamlıca'nın 40.000 civarındaki nüfusunun bir düzine Rum aile haricinde (ki bunlar adanın tek dilencileri olan Sakız ve Ayvalık mürtecileridir) sırf Arnavutlardan oluştuğunu ifade etmektedir. Ada nüfusunun genelde Rumca konuşabilmesine rağmen kendi aralarında konuşulan dilin Arnavutça olduğunu, hatta Rumca'ya büsbütün yabancı, kadın ve kızlardan

⁸⁷ BOA. HAT., 879/38924, (21 Receb 1237)

⁸⁸ Filiz Yaşar, **Yunan Bağımsızlık Savaşı'nda Sakız Adası**, Phoenix Yayınevi, 2006, Ankara, s. 174

⁸⁹ Kütükoğlu, "Yunan İsyanı sırasında Anadolu ve Adalar Rumlarının Tutumları ve Sonuçları", s. 134

⁹⁰ Syrett, **Trade and Money: The Ottoman Economy in the Eighteenth and Early Nineteenth Centuries**, s. 317-318

⁹¹ Fustel de Coulanges, **Questions Histoiques, Mémoire sur l'île de Chio**, Paris, 1856, s. 393

⁹² Feridun Emecen, "XV- XIX. Yüzyıllarda Ege Adaları'nda Osmanlı İdari Teşkilatı", **Ege Adalarının İdari, Mali ve Sosyal Yapısı**, ed. İdris Bostan, Ankara, SAEMK, 2003, s. 13

bahsetmektedir. Giyim, yerleşim, mimari ve davranışlarıyla ada halkının zaten Rumlara benzemediklerini aktardıktan sonra tek düşmanlarının yine Arnavut olan Suluca (Spetzia) ve Kirenitli (Crenidiot) komşuları olduğunu belirtir⁹³.

Dağlı Arnavutların (Kleft) Mora İsyanı'nda başını çekenlerden Kolokotris'in bir Fransız memurla yaptığı konuşmada, şahsi menfaati gereği çatışmalara girdiğini söyleyenleri yalanyarak, şu ifadeye bulunur: *“Eğer hırslı biri olmuş olsam İpsilanti'yi desteklerdim. Fakat ben memleketimin menfaati için hareket etmeye inanmaktayım...lüks düşkünü İpsilanti, biz dağlarda yaşayan savaşçı Kleflerin bizimkine hiç benzemeyen Avrupa adet ve alışkanlıklarını benimsememizi istiyordu⁹⁴”*. Ne adada isyan hareketlerine dahil olan Arnavutların ne de Sakızlı Rumların (kendi aralarında İpsilanti'nin ilkeleri hakkında çeşitli görüş farklılıkları bulunmaktaydı⁹⁵) isyan hareketinin, dönemin İngiliz ve Fransız basınında yer aldığı gibi siyasi bir ideoloji temeline binaen yapıldığını söylemek bir tür mistifikasyon olacaktır.

Bu gelişmelerin ardından Rum isyancıların Sakız'a 1823 ve 1824 yıllarındaki saldırıları da önlenmiş ama Sakız'daki huzur ortamı sadece dört yıl kadar sürmüştü. 1827 sonlarına doğru Fransız Albay Favier kumandasında doksanı aşkın gemi, adayı kuşattı. Bu büyük saldırı esnasında ada savunmasında 300'ü muntazam silahlı, 300 gönüllü toplam 600 kadar Müslüman bulunuyordu. Muhafız Yusuf Paşa kaleye çekildi. Kuşatma boyunca kıtlık baş gösterdi, birçok ev yandı, ahali evsiz barksız kaldı. Yusuf Paşa yaşlıları ve çocukları Çeşme'ye nakletti. Ada muhafızının ısrarlı yardım talepleri üzerine Çengelolu Tahir Paşa kumandasındaki Osmanlı donanması 14 Mart 1828'de ada önlerine geldi. Donanmanın gelişi asilerin çekilmesini sağladı. Çeşme'den adaya asker nakledilerek aralıklarla yaklaşık bir buçuk yıl süren Sakız'ın ikinci büyük muhasarası da böylece kaldırılmış oldu. Yakalanan isyancılar ise şiddetle cezalandırıldı. Adanın, Batı Dünyası ile mevcut sıkı

⁹³ James Duncan, **The Modern Traveller**, Londra, 1826, cilt II, s. 135-150

⁹⁴ **Le tour du Monde**, 1879, cilt 36, fasikül no. 958, s. 315 (Henri Belle'nin yazısı)

⁹⁵ Edgar Garston, **Greece Revisited and Sketches in Lower Egypt in 1840 with Thirty-six Hours of a Campaign in Greece in 1825**, Londra, 1842, s. 78

ilişkisi dolayısıyla Sakız isyanının bastırılması Avrupa ve Amerika basınında büyük yankı uyandırdı⁹⁶.

1.3.1. Sakız İsyanı Sonrasında Adanın Ekonomik Durumu

Ayaklanmada Rumların yaşadığı köylerin ve şehrin bir kısmının boşalmış olması nedeniyle üretim durmuştu. Çatışmalar sırasında buralarda yaşayan Müslüman halk, barınacak yer sorunu nedeniyle Anadolu yakasına geçirilmişti. Reayanın bir kısmının da dağlara kaçması üzerine tarlalar ve bahçeler hem susuz hem de insansız kalmıştı. Emlak kaydı ile görevli Şerif Efendi, halkın asker saldırısı nedeniyle evlerine dönmeye korktuğunu ve güvenlik sağlanamadığı sürece de ortaya çıkmayacağını belirterek, reayanın korku içinde beklediği sürece üretim yapılamayacağına dikkat çekmiş ve merkezi bu hususta uyarılmıştı. Bunun üzerine üretimin yeniden başlaması için halkın evlerine dönmesi istenmiş ve çağrılar yapılmıştı⁹⁷.

Adanın önemli ekonomik faaliyetlerinden biri de hayvancılıktı. Adada büyük ve küçükbaş hayvan yetiştirilmekteydi. Ayaklanma öncesinde adada Rumların sahip olduğu 60.000 katır, 10.000 merkep, 30.000 koyun ve keçi, 25.000 öküz ve buzağı bulunmaktaydı. Ayaklanma sırasında diğer ekonomik faaliyetler gibi hayvancılığın da zarar gördüğü anlaşılmaktadır⁹⁸.

İsyan sonrasında adada devlet hazinesi yararı (menfaat-i miri) olun malları araştırmaya gelmiş olan İbrahim Şerif Efendi'nin kayıtlarına göre Sakız Adası önünde asilere ait birkaç ufak kayık, bakımsızlıktan kullanılamaz hale gelmişti. Bunların onarımı için çok fazla masraf edileceğinden kayıklar satılıp parası mirîye geçirilmiştir. Filika, martiko, sandal ve kayıklardan sahilde 54, karada ise 56 tane bulunmaktaydı. Görüldüğü üzere ada ekonomisinin dayandığı üç alan ticaret, tarım,

⁹⁶ Öreñç, "Sakız Adası", *DİA*, cilt XXXVI, s. 7

⁹⁷ Yaşar, *Yunan Bağımsızlık Savaşı'nda Sakız Adası*, s. 176-177

⁹⁸ *Aynı eser*, s. 177-178

hayvancılık ciddi zarar görmüştü. İsyanın bastırılması neticesinde Sakız Adası “*yeniden fethedilmiş*”⁹⁹ ve İsyanın ardından Osmanlı Devleti’nin adadaki ekonomik durumun iyileşmesi yolunda aldığı tedbirler etkili olmuştur.

1.3.2. İsyan Sonrasında Ada Dahilinde Ortaya Çıkan İkamet ve Emlak Meselesi

İsyan sırasında kaçan Rumların affedilerek geri dönmesi ile mesele halledilmiş olmuyordu. Zira bu gibilerin kaçışlarını takiben mal ve mülklerine devletçe el konulmuştu. Bir kısmının geliri hazineye giriyor, bir kısmı ise satılmış bulunuyordu. Böylece, eski yurtlarına dönmüş olanlar için ne oturacak bir yer ne de geçimlerini sağlayacak bir gelir kaynağı kalmıştı. Onun içindir ki, aftan faydalanıp dönenler, emlak ve arazilerinin kendilerine geri verilmesi için devreye Kaptan Paşa girmiştir. Kaptan Paşa, Sakızlıların şifahen yaptıkları malların iadesi hususundaki istirhamlarını Serasker Paşa’ya gönderdiği 3 Ağustos 1831 tarihli kaimesinde iletiyor ve bu yolla Padişah’ın lütuf ve merhametini istiyordu. Geri dönen reayaya emlakları iade edilirken bazı şartların tahakkuku isteniyordu. Bu şartlardan birine göre, raiyyeti kabul ederek gelen ve cizye kağıdı alanlara malları iade edilecekti. Ancak pasaport ve patente ile gelenler için böyle bir durum söz konusu olmayacaktı¹⁰⁰. Böylelikle, Sakız Adası’ndan Değirmenli, Şire, Nakşe ve diğer adalara firar etmiş erkek, kadın ve çocuk bir kısım halk aman talep ettiklerinden memleketlerinde oturmalarına müsaade olunmuştur¹⁰¹. Yine de 17 Ağustos 1854 tarihli Cezayir-i Bahr-i Sefid Valisi’nin arzında, Sakız ahalisinden olup sonradan Yunan vatandaşlığına geçenlerin hâlâ aileleri ile birlikte tekrar adaya çıkıp evlerinde ikamet etmekte oldukları ve bu durum verilen müsaade kapsamı dışında olup, bu şekilde aileleriyle karaya çıkmaları ve ticaret yapmadıkları halde adaya yerleşmeleri caiz olmadığından böyle aileleriyle adaya gelmiş olan Yunan kaptanlarına, adada işleri bulunmaz ise boşu boşuna 4- 5

⁹⁹ Aynı eser, s. 182-183

¹⁰⁰ Mübahat Kütükoğlu, “Yunan İsyanı Sırasında Anadolu ve Adalar Rumlarının Tutumları ve Sonuçları”, s. 155

¹⁰¹ BOA. HAT., 874/ 38781-F, (8 Muharrem 1239)

günden fazla ikametlerine izin verilmeyeceğinden devletin diğer limanlarına gidip mal almaları kendilerine ifade edilmiştir¹⁰².

Sultan III. Selim (1789-1807) zamanında oluşturulmuş “Avrupa Tüccarı” zümresine üye en zengin Rum deniz tüccarlarından olan, ki çoğu Rus beratlısı idi, İpsaralılarından¹⁰³ Sakız’a göç etmiş olanlar 1843 senesinde Babıâli’ye göndermiş oldukları arzuhalde tekrar İpsara’ya dönmek için izin istemişlerdir. Sakız Adası’na aileleriyle beraber yerleşmiş olan 472 haneden ise sadece 70’i Osmanlı tabiyetinde kalmış, gerisi Yunanistan’ın himayesine girmiştir. Ecnebiyenin istimlak etmesi meşru olmadığından bunların uhdelerinde ve aileleri üzerinde bulunan emlak ve arazi hükümet marifetiyle Osmanlı Devleti’ne sattırılmış ve bedelleri ödendikten sonra Yunanistan’a iade edilmişlerdir¹⁰⁴.

Şu hususu belirtmek gerekir ki, Osmanlı Devleti’nin 1822 isyanı döneminde Sakız’da yaşananlara rağmen, adanın tekrar mağmur hale gelmesi için her türlü olumlu adımı attığı açıkça görülmektedir. Sorunların çözümü zamana yayılmıştır. Nitekim 20-30 yıl içinde Sakız tekrar ticari canlılığına kavuşacaktır. Dolayısıyla bazı Avrupalı müelliflerin belirttikleri gibi Sakız veya bir başka Ege Adası’nın bilinçli olarak geri bırakıldıkları söylemi kesinlikle gerçeği yansıtmamaktadır.

1.3.3. İsyân Sonrasında Sakız Adası’nda Süregiden Güvenlik Meselesi

Sakız’da 1822 senesi ayaklanması sonrasında uzun yıllar devam edecek olan Rum eşkıya saldırıları adada güven ortamının sağlanmasını önlemiştir. Bu durum adanın ticari hacminde ve gelen yabancı gemi trafiğinde büyük düşüslere sebep olmuştur.

¹⁰² Ege Adalarının Egemenlik Devri Tarihçesi, Ed. Cevdet Küçük, SAEMK, Ankara, 2001, s.352

¹⁰³ Jorga, Osmanlı İmparatorluğu Tarihi, cilt V, 2009, s. 210

¹⁰⁴ BOA, Meclis-i Vâlâ (MVL), 788/45, (1 Muharrem 1279)

Bu eşkıya saldırılarının en önemlilerinden biri 30 Ekim 1827 günü gerçekleşmiştir. Bahsi geçen günde, on bir kıta brik ve dört gulet ve altı trata ve birçok kayıklarla Yunan eşkıyası Sakız'a hücum ederek top tüfenk yağdırmaya başlamış ve muhafazaya memur İslam askerine kaleden yardım gönderilmiş ise de eşkıyanın çokluğuna dayanamadıklarından bozguna uğrayarak kaleye dönülmüştü. Ertesi gün bir fırkateyn ve bir korvetin daha gelip hücumla katılmasıyla Sakız Muhassılı Yusuf Paşa ahalinin feryadnâmelerini Babîâli'ye takdim ederek donanmayı imdada çağırmıştır. Kaleye külliyetli ve tertipli olan bu hücumla 600 talimli asker, 1500 aylıklı Hristiyan Arnavud askeri, Sakız firarilerinden 1000 nefer Rum, 1 Rus harp sefinesi, 2 İngiliz harp sefinesi ile beraber Sakız tüccarından İskaramanka ve Deli Tanaş, Papa Kostantioğlu, Pavli, Kapitan Yamandi damadı Mandikoğlu İstamat ve bunlar gibi sair Sakızlı eşkıya reisleri katılmıştır. Çarçabuk Donanma-yı Hümayûn gönderilmiş olsa da ancak üç ay sonra Tahir Paşa kumandasıyla harp gemileri Sakız'a gelen eşkiyayı tefrik ile ahali ve sakinleri kurtarılmış ve ardından harap olan kale tamiri için Babîâli'den yardım istenmiştir¹⁰⁵.

1840 senesinde ise Sakız'ın Müslüman ahalisi tarafından verilen bir mazharda, Osmanlı Devleti'nin Rusya ve diğer devletlerle hâlâ barış halinin devam etmesine karşın Fransızların hilelerini sürekli göz önünde bulundurarak basiretli bir şekilde davranılması icap edeceğine nazaran Sakız Adası'na yeterli miktarda zahire, 2000 nefer güzide asker, gerekli cephaneye ve mühimmatın bir an evvel gönderilmesi talep edilmiştir¹⁰⁶. İki sene sonra ise Sakız ile etrafındaki Rum asiler, vukubulan muharebeler neticesinde aman diledikleri halde silahlarını vermeyerek gene şekavete devam etmişler ve ardından Sakız ile İpsara arasında dolaşan asi gemilerinin Sakız'a yapacakları muhtemel bir hücumla karşı tedbirler alınmıştır¹⁰⁷.

¹⁰⁵ Ahmed Lûtfî Efendi, **Vak'nüvîs Ahmed Lûtfî Efendi Tarihi**, cilt I, Yapı Kredi Yayınları, 1999, s. 55-56

¹⁰⁶ BOA, Cevdet-Dâhiliye (C. DH.) 215/ 10726, (29 Zilkâde 1255)

¹⁰⁷ BOA. HAT., 853/ 38209, (19 Şaban 1257)

1.3.4. Sakız İsyanı'nın Sonuçları

1854 senesinde adada bulunan yazar Fustel de Coulanges, Sakız ahalisiyle isyan hakkında yaptığı konuşmalarda adalıkların kendisine; şayet daha fazla özgür olsalar, o nispette daha az zengin olup daha kötü idare edileceklerini itiraf ettiklerini naklediyor. Ayrıca Rum İsyanı boyunca Sakızlılar gözlerini batıya dikip, büyük güçler tarafından himaye beklemekteydiler. Eğer büyük güçler arasında seçim yapmaları istense Fransa'yı tercih ederlerdi. Çünkü diğer Rumların aksine Sakızlılar, Ruslardan ve yine aynı ölçüde İngilizler'den nefret etmekteydiler¹⁰⁸. Coulanges 1822'deki hadisenin arkasından kalan yıkıntının hâlâ hissedilmekte olduğunu ifade etmektedir. İsyan sonrasında ada nüfusunun bir kısmı köle pazarlarında Müslüman tebea tarafından satılmış ve dolayısıyla efendilerinin dinine geçmişlerdi. İstanbul'dan Bağdat'a kadar birçok yere götürülen köleler yedi senelik kölelikten sonra kanun gereği serbest kalıyorlardı¹⁰⁹. Coulanges, 1855 yılının Nisan ayında adaya gelen Mısır hattında bulunan bir geminin Kırım'a asker alaylarını taşıdığını ve bu geminin kaptanının, alayın başındaki albayın ve bey ünvanını taşıyanların hepsinin Sakız doğumlu olduğunu, isyan sonrasında İskenderiye'ye götürülmüş olduklarını aktarmaktadır. Bu şekilde bir vakitler köle olan birçok Sakızlı, Donanma ve Askeriye'ye alınmıştır. Bununla birlikte birçok Sakızlının, Osmanlı İmparatorluğu'nun idaresinde yüksek mertebelere erişmiş olduğu da bilinmektedir.¹¹⁰ Sakızlı Rodokanaki ailesinden olup, bir vakit Ticaret Nazırlığı da yapan İsmail Paşa, İstanbul Şehremaneti Meclis Reisi Mehmet Remzi Efendi, Sadrazam İbrahim Hakkı Paşa, Sadrazam İbrahim Edhem Paşa, Sadrazam Ahmed Esad Paşa, Tevfik Fikret bu örneklerden bir kaçıdır¹¹¹.

İsyan sonrasında Sakızlı tüccarların büyük kısmı Sakız Adası'na altı mil uzaklıkta bulunan Şıra Adasına göç etmiştir. Şıra'nın Katolik ahalisi Sakızlıların ilticasından memnun olmamıştı. Bu durumda Sakızlılar Şıra'da tutunabilmek için ada

¹⁰⁸ Coulanges, **Questions Historiques, Mémoire sur l'île de Chio**, s. 393-394

¹⁰⁹ Coulanges, **Aynı eser**, s. 398

¹¹⁰ **Aynı eser**, s. 398

¹¹¹ Murat Tezcan, **Fethinden Mübadeleye Sakız Türkleri**, İstanbul, Akis Kitap, 2011, s. 384- 387

ahaliyle mücadele etmek zorunda kalmıştır. Hemen kendilerine yerleşmek üzere birer barınak inşa etmeye başlamışlardı. On senelik zaman zarfından sonra ise bu kulübeler, Doğu Akdeniz adalarının en zengin, gösterişli haneleri durumuna gelmiştir. Ticaret, gemicilik ve bankacılık yoluyla Şira'daki Sakızlılar isyan öncesi Sakız Adası'nda sahip oldukları maddi refaha tekrar ulaşmışlardır¹¹².

¹¹² Frédéric Thiersch, **De l'Etat Actuel de la Grèce et des Moyens d'Arriver a Sa Restauration**, cilt II, Leipzig,1833, s. 72-89. Detaylı bilgi için çalışmamızın “Şira Adası'nda Hermopolis şehrini kuran Sakızlılar” başlıklı bölümüne bkz.

BÖLÜM B. SAKIZLI TÜCCARLAR ve SİGORTACI- BANKACILAR

1.1. Sakız Adası'nda Beratlı Tüccarlar

Sakız Adası'nın ticari canlılığının sürmesinde beratlı tüccar zümresinin önemli yeri bulunuyordu. Osmanlı'da ticaretle uğraşmasına müsaade olunan reaya veya ecnebi tacirlere ise beratlı tüccar denmekteydi¹¹³. Beratlı tüccar, esasen Osmanlı Devleti'nde büyük öneme sahip yabancı elçilik ve konsolosluk tercümanları müessesenin yozlaşması sonucunda ortaya çıkmıştır. Konsoloslukların kuruldukları devirlerde, gelen yabancı konsoloslar hiç Türkçe bilmediklerinden veya bazıları çok az bildiklerinden, Osmanlı Hükümeti bunlarla ilişkiyi temin etmek gayesiyle yanlarına Türk ve Müslüman tercümanlar verirdi. Ancak, elçiliklerin ticari ve siyasi faaliyetleri her geçen gün artmış ve Babıâli bunların tercüman ihtiyacını karşılayamaz hale gelmişti¹¹⁴.

XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ticari faaliyetleri artan Avrupa Devletleri, imparatorluğun muhtelif yerlerinde konsolosluk adedini artırmak zorunda kalmasıyla beraber mahalli idareciler ve tüccarlarla münasebetlerin sağlanması bakımından Gayrimüslim Osmanlı reayasını tercüman olarak istihdam etmeye başladılar. Herhangi bir elçi, reayadan birisini tercüman olarak istihdam etmek istediği zaman Babıâli'ye müracaat ederek padişahın berat talep ederdi. 1675 İngiliz, 1680 Hollanda ve 1740 Fransız kapitülasyonları ile tercümanlar da müstemin tüccar gibi, isterlerse ticari maksatlarla alım ve satım hakkına sahip oluyorlardı. Tercümanlar açısından, bir diğer önemli husus da, Fransızların 1740 kapitülasyonları ile elçi ve konsolosların istedikleri kişileri kimseye danışmadan tercüman tayin edebilmeleriydi. Aynı zamanda tercümanlar, yine bu anlaşma ile konsolos vekili olarak tayin edilebileceklerdi. Böylece uzun süreden beri ihtilaf

¹¹³ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, "Berat"; **İslam Ansiklopedisi**, cilt II, s. 523

¹¹⁴ Ali İhsan Bağış, **Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler: Kapitülasyonlar, Beratlı Tüccarlar, Avrupa ve Hayriye Tüccarları 1750-1839**, Ankara, Turhan Kitabevi, 1983, s. 24

konusu olan mesele de halledilmiş oluyordu. Çünkü Babîâli, yerli reayanın konsolos vekili olarak tayin edilmesini kabul etmiş oluyordu¹¹⁵. Tercümanların, tercümanlık görevleri dolayısıyla aynen elçilik mensupları gibi kapitülasyonların hükümlerinden istifade ederek, imtiyazlı bir duruma gelmeleri ve kapitülasyonlarla gümrük vergilerinin müstemin tüccar için % 5’den % 3’e düşürülmesi üzerine tercümanlık dolaylı bir şekilde zımmîler açısından cazip bir hale geliyordu. Çünkü müstemin tüccar, ithalat ve ihracatta % 3 gümrük öderken, zımmî tüccar % 5 gümrük ve Osmanlı tebeasının ödemek zorunda olduğu diğer vergileri de ödüyordu ki, bu da %10’a kadar varıyordu. Elçilikler, ticaretlerinin artması ile beraber, elçilik ve konsolosluk işlerinin arttığı, günlük işler için Babîâli’ye gidip gelmenin, deniz ve kara gümrüklerinin zaman aldığı ve ellerindeki sayılı tercümanlarla bu işleri halledemedikleri gerekçesiyle daha fazla tercüman istihdam etmek zorunda kaldıklarını Babîâli’ye bildirmişlerdir. Babîâli, elçilerin ricalarını makul karşılamış ve tercümanlara yardımcı olmak üzere her tercümanın, iki yardımcı (hizmetli) kullanmasına müsaade etmiştir. Bu hizmetkârlar, ‘*Fermanlı*’ veya ‘*Neferli*’ adını almakta olup, aynen tercümanlar gibi kapitülasyonların himayesine girerek, imtiyazlı bir duruma geliyorlardı¹¹⁶. Mesela 1815 senesine ait bir Cizye Muhasebesi defterinde İstanbul ve İzmir’de kayıtlı toplam 131 beratlı tüccar ile 239 Fermanlı hizmetkârlarının isimleri beyan edilmiştir. Bu 131 beratlı tüccarın 38’inin ise Sakızlı olduğu görülmektedir¹¹⁷.

Beratlı tüccarların ortaya çıkmasından önce Osmanlı İmparatorluğu ile Avrupa arasındaki ticaretin hemen hemen tamamı müstemin tüccarlar tarafından yapılmaktaydı. Oysaki gayrimüslim tebeanın durumu farklıydı. İmparatorlukta nüfuz kazanmak için çalışan çeşitli gruplar arasında yalnızca yerli tacirler aynı anda hem üreticiler, hem devlet görevlileri hem de kıyı kentlerindeki yabancı ticarethanelerle temas edebiliyordu. Yerli tacirlerin bu ağlardaki konumu, Osmanlı topraklarının iç kesimlerine girmeyi amaçlayan her tüccar için onları vazgeçilmez birer bağlantı haline getiriyordu. Bu tacirlerin bazıları, mal satın almak üzere Viyana, Leipzig,

¹¹⁵ Aynı eser, s. 29

¹¹⁶ Aynı eser, s. 30-31

¹¹⁷ Bkz. Ek 2

Moskova fuarlarını ve hatta Lyon ve Manchester gibi uzak Avrupa pazarlarını düzenli olarak geziyorlardı. Etkinlik yelpazeleri ve kollarının uzandığı toprakların genişliği göz önüne alındığında, bu araçların karmaşık çok taraflı alışveriş düzenlemelerine ve eşit derecede karmaşık kredi sistemlerini kullandıkları söylenebilir¹¹⁸.

Gayrimüslim tebea, iç pazarlar hakkında çok daha fazla bilgi edinebiliyordu. Bunların gümrük ve diğer idarecilerle de müstemin tüccardan daha iyi münasebetle bulunduğundan, müstemin tüccarın bunlara ihtiyacı olduğu aşikârdır. Bütün bunlar zimmî ile müstemini birbirine yaklaştırıyordu. Ancak, zimmîlerin müstemin tüccarlara her zaman dürüst davrandıkları söylenemez. Nitekim bir defasında (1756), Hollanda elçisi, zimmîleri İzmir, Selanik ve daha başka yerlerde tüccarların aleyhinde entrikalar çevirdikleri gerekçesiyle bunlardan kurtulmanın mümkün olmadığı şeklinde tenkit ediyordu. Elçi, bunlar olmadan Türklerle alışverişin çok zor olduğunu da ekliyordu. Yine buna benzer beratlıların aleyhinde bir değerlendirme de, bir Fransız tarafından yapılıyordu. Bu da “Rum ve Yahudiler”in, ticaretin vebası olduğunu iddia ediyordu. Bütün bunlara rağmen zimmîlerin bir kısmı berat ve patentler ile elde ettikleri imtiyazları iyi değerlendirmişler ve bir müddet sonra bizzat ithalat ve ihracat işlerine girişerek, müstemin tüccarların kendisine rakip olarak ortaya çıkmışlardır. Hatta bunlar, Avrupa’nın muhtelif şehirleri ile mesela Venedik, Trieste, Livorno, Ancona, Amsterdam, Viyana ve daha sonraları Marsilya ve Londra ile doğrudan doğruya ticaret yapmışlar ve oralarda şubeler açmışlardır¹¹⁹. İleride geniş bir şekilde değineceğimiz üzere bu ticari faaliyetin çok büyük kısmı Sakızlı tüccarlar tarafından icra edilmekteydi.

Gayrimüslim beratlıların en fazla başarılı olduğu ülkelerden biri Hollanda idi. Bilhassa Amsterdam’a yerleşmiş Osmanlı tebeası olan Rum tüccarlar XVIII. Yüzyılın ortasından itibaren Hollandalılar ile pamuk ticareti yapıyorlardı. Bu

¹¹⁸ Reşat Kasaba, **Dünya, İmparatorluk, Toplum: Osmanlı Yazıları**, çev. Banu Büyükkal, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2005, s. 60

¹¹⁹ Bağış, **Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler**, s. 45

ailelerin çoğu Schilizzi, Argenti ve Mavrocordato gibi İzmir’de yaşayan Rumlardan oluşmaktaydı¹²⁰. XIX. Yüzyılın başlarında ise bu isimler arasında Ralli, Petrocochino, Rodocanachi ve Avierino kardeşler de yer almaktaydı¹²¹. Zira bu aileler esasen Sakızlı olup Sakız ticaret ağında önemli bir paya sahiptiler¹²².

Adı geçen bu ailelere mensup tüccarların isimlerine Hollanda Devleti’ne sunmuş oldukları dilekçelerde de rastlanılmaktadır. Bu tüccarlar Hollandalı kadınlarla evlenmek suretiyle Hollanda vatandaşı olmuş, yanı sıra Amsterdam’da buldukları çevreye ve o çevrenin kültürüne uyum sağlamışlardı. Tüm bunlara rağmen XVIII. Yüzyılın sonunda Amsterdam’a yerleşmiş, çoğunu aslen Sakızlı ailelerin teşkil ettiği Rumlar tekrar kendilerini Osmanlı tebeası olarak anmaya başlamışlardı. Zira Babîâli’nin İstanbul’daki Hollandalılara bahş ettiği imtiyazların aynısını kendileri de talep ediyorlardı. Bu yeni gelişmeye, 1796 yılında İzmir Rum Cemaati’ne verilmiş olan bir ferman yol açmıştı. Bahsi geçen fermana göre İzmir’deki bütün Rumlar konsolosluk masrafları ve sefaret harçlarından muaf kılınmıştı. İlgili emrin İzmir Mahkemesi’nde sesli olarak okunmasından sonra Hollanda Konsolosu’nun konuşmasına izin verilmişti. Konsolos doğal olarak emri protesto etmiş ve bu emrin 1680 yılına ait Hollanda Kapitülasyonları’nı ihlal ettiğini beyan etmişti. Hemen akabinde durum İzmir Kadısı’na intikal etmiş ve Kadı, Hollanda Konsolosu’nun itirazını haklı bulmuş ve emrin geçersizliğini ilan etmişti. Bunun üzerine İzmir’deki Rumlar bahsi geçen imtiyazlar için tekrar teşebbüste bulunmuşlardı¹²³.

İzmir’deki Rumlar haricinde Amsterdam’daki akrabaları da aynı zamanda Hollanda ile ilişkilerin karışmasına sebep olmuşlardı. 3 Mayıs 1797 tarihinde Babîâli’ye yazdıkları bir dilekçede kendilerinin birer Osmanlı tebeası

¹²⁰ Maurits Van Boogert, “Ottoman Greeks in the Dutch Levant Trade: Collective Strategy and Individual Practice (C. 1750-1821)”; **Oriente Moderno**, ed. Ebru Boyar ve Kate Fleet, sayı 86, Roma, 2006, s. 138

¹²¹ İsmail Hakkı Kadı, **Ottoman and Dutch Merchants in the Eighteenth Century**, Brill, Leiden, 2012, s. 230

¹²² Bkz. **Ek 4**

¹²³ Boogert, “Ottoman Greeks in the Dutch Levant Trade: Collective Strategy and Individual Practice (C. 1750-1821)”, s. 138-139

olduklarını ifade ediyorlardı. Talepleri gayet basitti: Şayet Doğu Akdeniz’de ikamet eden Batavya Cumhuriyeti’nin* vatandaşları Osmanlı Devleti’ne vergi vermekten muaf ise, Hollanda da ikamet eden Osmanlı tebeasının da Batavya Cumhuriyeti’nin vergilerinden muaf olması gerekmez miydi? Sakızlıların çoğunluğunu arz ettiği İzmir ve Amsterdam’daki Rum tüccarların vergiden muaf olma talebi iki ülke arasında birçok yazışma ve tartışmaya sebep olmuş ve nihayetinde Rumların talepleri hayal kırıklığı ile sonuçlanmıştı. Bu hadise, bahsi geçen Rumların fırsatları olduğu takdirde menfaat elde etmek için nasıl bir şekilde Osmanlı Devleti’nin himayesini tekrar talep ettiklerini göstermesi bakımından da dikkat çekicidir¹²⁴.

XVIII. Yüzyılın ilk yarısında Hollanda’da, Fransa ve İngiltere’nin aksine, serbest ticaret kuralları tatbik ediliyordu. Bu bakımdan bu ülke ile ticaret yapmak kolay olduğu gibi, isteyen orada da ikamet edebiliyordu. Oysa Fransa, bir Yahudi’nin mesela Marsilya’da kalmasına sadece üç gün müsaade ediyordu.¹²⁵ Hollanda’da bulunan bahsi geçen Osmanlı tüccarlarının kazançları esasen beratlarla ve beraberinde beratların sağladığı imtiyazlara dayanmamaktaydı. Zira bu tüccarların, Hollanda’nın Doğu Akdeniz ticaretindeki payını ele geçirmesi bu belgelerin yaygın bir şekilde kullanıldığı dönemden önce gelmektedir. Osmanlı tebeası olan bu tüccarların yabancı konsolosluklardan himaye talepleri aslında Osmanlı hukuki muameleleri yerine Avrupa’nın hukuki muamelelerini tercih etmelerinden kaynaklanmamaktadır. Bu tür bir himayenin muhtemelen pragmatik bir tavrın eseri olduğu söylenebilir. Bahsi geçen tüccarlar, bu belge sayesinde vergi kesintilerinden kurtularak elde edecekleri kârı maksimize etme yoluna gitmişlerdir¹²⁶.

XVIII. yüzyılın sonlarında İzmir’deki Hollandalı tüccarlar ile Rumlar arasındaki çatışma yoğunlaşmıştı. Bilhassa Sakızlı Rumlar, uzun süreden beri İzmir’de ithal Avrupa kıyafetlerinin parakende satışına hâkim durumdaydılar. Yine de, 1780’lerde gelişmekte olan uluslararası bağlantılarına güvenerek halihazırda

* Birleşik Hollanda Cumhuriyeti’nin devamıdır. 19 Ocak 1795’te ilan edilmiş ve 5 Haziran 1806’da Louis Bonaparte’ın Hollanda Krallığı tahtına çıkması ile sona ermiştir. Batavya, siyaseten Fransa’ya bağlı bir devlet konumundaydı.

¹²⁴ Aynı eser, s. 139-141

¹²⁵ Bağış, **Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler**, s. 45

¹²⁶ Kadı, **Otoman and Dutch Merchants in the Eighteenth Century**, s. 316-318

yapmakta oldukları işe, ithal kumaş toptancılığını da dâhil ettiler. Hollandalı kumaş ithalatçılarıyla takas yapma şartlarını güçlendirmek üzere 1782 senesinde 30 Sakızlı tüccar, bir birlik oluşturdular. Birlik, Hollandalı tüccarlardan kıyafet satın almak ve gerekirse Birliğin yeni yatırımlarını finanse etmek üzere dört ayda bir değişmek şartıyla dört görevli seçiyordu. Çünkü Birlik, Hollanda kumaşını bol miktarda satın aldığı takdirde malın piyasa fiyatının çok altında bir bedel ödüyordu. Ardından, üyelerine gayet düşük bir fiyattan kumaşı veriyor ve yine her bir satıştan kâr ediyordu. Her bir üye, Birliğe bu kârın bir kısmını ve sonrasında ise 1500 kuruş veriyordu. Netice itibariyle, bu türden her bir muameleden Birliğin hazinesine 45.000 kuruş girmektedir. Birliğin büyük çaplı satın alımlarıyla kısa zamanda Hollanda kumaş fiyatlarını aşağıya çekmiş ve ilerisi için piyasayı bunalıma sokmakla tehdit eder hale gelmişti¹²⁷.

Sakız Birliği 36 sene boyunca kumaş ticareti üzerindeki kontrolünü sıkılaştırmaya devam etmiş ve sadece İzmir’de değil bütün Anadolu piyasasındaki yegâne tedarikçi olmayı amaç edinmişti. Hollanda, Birliğin daha da güçlenmesinden ve İzmir’deki Hollandalı kumaş ithalatçılarına es geçebilecek duruma gelmesinden (zamanında pamuk ithalatçılarına yapıldığı gibi) ve doğrudan malı Avrupa’dan temin etmelerinden haliyle korkmaktaydılar. Birliğin üyesi olmayanlar ise, Hollanda’nın Sakızlıları boykot etmesine müsaade edecek yeterli bir piyasa sunmamaktaydı. Hollanda meseleyi kendi içinde halledemeyince, Babıâli’nin müdahil olması için boş yere taleplerde bulunuyordu¹²⁸.

XIX. Yüzyıla gelindiğinde durum değişmeye başlamıştı. Sakızlı tüccar gücünü ve etkisini artırmıştı. Nitekim 1818’de Sakızlılar Hollandalı tüccarlara bir ulti-matom gönderebilecek kadar kuvvetli hale gelmişlerdi. Böylece, ya kumaşlarını birliğe satacaklardı ya da Birlik onları boykot edecekti. Hollanda Konsolosu, Birliğin Babıâli’deki yüksek memurların himayesini sağlamadan böylesine bir işe cüret edemeyeceklerinin farkındaydı. Netice itibariyle, konsolos Sakızlı Birliğinin, Hollandalı kumaş ithalatçılarına yaptığı baskıları durdurması için Padişah’tan bir

¹²⁷ Syrett, *The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century (1700-1820)*, s. 101

¹²⁸ Aynı eser, s. 102

ferman veya en azından bir yazı (*hatt-ı şerif*) talep etmekteydi¹²⁹. Aynı zaman zarfında adanın bu nüfuzlu tüccarlarının desteklediği Sakız Rum Mektebi'nde (*kolerifi*) 100'ü dışarıdan gelmiş toplam 500-600 öğrenci öğretim görmektedir. Yine aynı tüccarların desteğiyle kurulan 4000 kitaplı bir kütüphane de mevcuttur¹³⁰. 1819 yılında Sakız'daki bu kolejde 14 hoca ders vermekteydi. Müfredat dahilinde Rumca, Latince, Fransızca, Türkçe dilleri; ilahiyat, tarih, mantık, metafizik, ahlak felsefesi, retorik, aritmetik, cebir, geometri, mekanik, optik, resim, doğa felsefesi ve kimya dersleri bulunmaktaydı. Sakız, Ayvalık ve İstanbul'daki bu Rum kolejlerinde faal bir şekilde kitap basılmaktaydı. 1821 Rum İsyanından sonra bu kolejlerdeki hocaların ve öğrencilerin sayısı ise azalmıştır. Rumların bu eğitim hamlesinde başı çeken yine Sakız Adası olmuştu. Diğer Rumlar ise bu yönde Sakızlıların takipçileri olmuşlardır. Sakızlıların yön verdiği bu eğitim hamlesinin esasları, Sakızlı yazar Corais'in de vurguladığı gibi, Antik Yunan eserlerinin ihyası ile modern bilim ve edebiyat çevirilerine dayanmaktaydı. Bu esaslar temelinde 1800-1821 yılları arasında çoğunluğu çeviri eserlerden oluşan 3000 yeni çalışma yayınlanmıştır. Sakızlıların, Rum halkının eğitimi meselesine öncülük ettiği iddiasına zaman zaman itirazlar da gelmekteydi. Zira bu eğitim esaslarını 1803 yılında yayınladığı *De l'Etat actuel de la Civilization dans la Grece* isimli kitabında belirten Corais, 1828 yılına ait bir Rum gazetesinde isimsiz bir yazar tarafından aşırı Sakızlılık (*excessive Chiotism*) ile suçlanmaktaydı¹³¹. Bunların haricinde Sakızlı tüccarlar sadece okulu desteklemekle kalmıyorlardı. Paris, Padua ve Viyana'ya her yıl üçer öğrenciyi üniversite eğitimi için göndermekteydiler. Sakızlı tüccarların çoğunun Londra, Livorno, Viyana, Moskova, Odessa gibi Avrupa kentlerinde de bir evleri olduğu, ticari ilişkileri nedeniyle yılın belli bir bölümünü orada geçirdikleri de bilinmektedir¹³².

¹²⁹ Syrett, *Aynı eser*, s. 102

¹³⁰ Esra Danacığlu, "Anglo- Sakson Misyoner Kaynaklarına Göre XIX. Yüzyılın İlk Yarısında İzmir ve Batı Anadolu(Demografik Yapı, Eğitim Kurumları)"; **Son Yüzyıllarda İzmir ve Batı Anadolu Sempozyum Tebliğleri**, ed. Tuncer Baykara, Akademi Kitabevi, İzmir, 1993, s. 201-202

¹³¹ Rufus Anderson, **Observations upon The Peloponnesus and Greek Islands**, Boston, Crocker and Brewster, 1830, s. 211-214

¹³² Danacığlu, "Anglo- Sakson Misyoner Kaynaklarına Göre XIX. Yüzyılın İlk Yarısında İzmir ve Batı Anadolu(Demografik Yapı, Eğitim Kurumları)", s. 202

Berathlı tüccarın Hollandalı tüccarlar üzerindeki menfi etkilerinden endişelenen İngiliz ve Fransız tüccarlar da, bazı tedbirlerin alınması için teşebbüste bulundular. Fransız ve İngiliz tüccarları, ülkelerinde serbest ticaret kuralları tatbik edilmediğinden biraz şanslı idiler. Fakat Amerika bağımsızlık savaşı ile Fransız-İngiliz savaşları, berathlı tüccarların bu ülkelerle biraz daha rahat ticaret yapmalarına imkan sağıyordu. İngiliz tüccarlar, daha 1798'den itibaren Osmanlı tebeasının kendilerine ait olan gemileriyle İngiltere'ye hammadde gtrmelerinin, tehlikeli bir gelişmeye yol açabileceğini ileri sürüyorlardı. Londra'nın müsbet bir girişimde bulunmaması zerine İngiliz tüccarlar, 1803'den başlamak üzere zamanın Gayri müslim Osmanlı tebeasının ve özellikle Rumlar'ın, İngiltere'ye yaptıkları ticarete izin verilmemesi yolunda bazen sert bazen de yumuşak tehditlere bile başvurmuşlardır. Tüccarlar, Osmanlı tebeası tüccarların İngiltere'ye ticaret yapma müsaadesini geçici olarak 1797 yılı Aralık ayında elde ettiklerini ve bu süre bittiği halde hâlâ bunda ısrar etmelerinin bir haksızlık olduğunu iddia ediyorlardı. Artan şikyetler karşısında bir ara berathlı tüccarlardan % 20 gibi yüksek bir komisyon alınması kararlaştırıldıysa da, tüccarlar bundan tatmin olmadılar. Zira hedefleri, yalnızca berathlı tüccarlar değildi. Onlara göre Rumlar, ticari işlerde son derece atılgan ve cesurdular ve amaçlarına varmak için her şeyi mübah görüyorlardı. İngilizler, 'Levant Company'ye belirli bir aidat ödediklerini ve malların yüklenmesinde yemin etmek gibi birçok müeyyidelere bağlı olduklarını, masraflarının Rum ve diğer tebeaya nazaran yüksek olması hasebiyle bir gün Osmanlı tebeası karşısında Hollandalıların durumuna düşmekten korktuklarını açıkça dile getiriyorlardı. Bu durum karşısında kalan İngilizler, hiç olmazsa berathlı ve zimmi tüccarların İngiltere'ye varan mallarının İngilizler tarafından teslim alınmasını rica ediyorlardı.

İngiliz tüccarlar o zamana değin ses çıkarmamış olmalarının sebebini son zamana kadar krlarının yksekliliğinden ileri geldiği şeklinde izah ederek, kendilerini müdafaa etmeye çalışıyorlar, fakat "bugün" ıkarlarının tehdit edildiğini ve çok acil tedbirler alınmadığı takdirde, akıbetlerinin Hollandalı tüccarlar gibi olacağından hiç kimsenin şüphesi olmaması gerektiğini savunuyorlardı. Tüccarlar, şayet 'Levant

Company' var olacak ise, İngiltere ile Osmanlı İmparatorluğu arasındaki ticaret tekelinin sadece kendilerinde bulunması gerektiğini de iddia ediyorlardı¹³³.

İzmir'de bulunan İngiliz Konsolos Nathaniel Werry Osmanlı tüccarına sağlanan Avrupalı himaye sisteminden kaynaklanan suistimalleri ortadan kaldırılması hakkındaki düşüncelerini 17 Nisan 1826 tarihli İngiltere Dışişleri'ne yazdığı raporda şöyle ifade etmektedir: “Babıâli kendi reayası için geniş imtiyazlara sahip ticari bir zümre oluşturmuştu ve bu ticari zümre aynı zamanda Osmanlı topraklarında mukim Avrupalılarında temel ayağı konumundaydı. Söylenildiği üzere, bu ve tüm diğer Avrupalı berat veya fermanlar Sir Robert Liston'un teşvikiyle feshedildi. Lakin Avrupalı berat veya fermanların fesh edilmesinin iyi bir siyasi hareket olduğu tartışmaya açıktır. Bu hareket, Rusya'nın güney eyaletlerinde bulunan Ruslara (biz İyonya Adaları'nı kazanamadan) yaptıkları antlaşmalar sayesinde Rum tebeayı kendi lehine olmak suretiyle vatandaşlığına almak gibi açık bir avantaj sağlamıştır. Böylelikle diğer Avrupalı güçler Padişahın hristiyan tebâsına herhangi bir müdahalede bulunamıyordu. Bu himayeliler yüzünden meydana gelen rüşvet trafiğinin yıkılması, birliği sağlamak üzere bir hareket olmasına rağmen Avrupa devletlerinin siyasi ölçüleriyle ters düşünce, birlik ve siyasi avantajın daima el ele gitmediği görülmüştür.”¹³⁴

Fransızların tutumları İngilizlerinkinden pek de farklı sayılmazdı. Zımmi ve beratlı tüccarlar, sonunda Marsilya ile ticari ilişkiler kurmayı başarmışlardı. 1787-1797 seneleri arasında Fransa'nın Yunanistan konsolosu Felix Beaujour, ticarete Makyavel olan Rumlara dikkat edilmezse Marsilya'da kuvvetli bir koloni kurabileceklerini ve Akdeniz ticaretinin Rumlarla beraber Ermeni ve Yahudilerin eline geçeceğini, bu sebepten bunların Fransa'ya ticaret yapmalarının engellenmesi gerektiğini ileri sürüyordu. Başka bir belgede ise, Rumların Hollanda ticaretini yıkmasından sonra, İtalya'da kuvvetli bir koloni kuran bu Osmanlı Rum tebeasının,

¹³³ Bağış, **Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler**, s. 60-61

¹³⁴ Theophilus C. Prousis, **British Consular Reports From the Ottoman Levant in an Age of Upheaval 1815-1830**, Isis Press, 2008, s. 173

bir gün Marsilya'ya da yerleşmelerine dair ihtimalin şimdiden önlenmesi gerektiği savunuluyordu¹³⁵.

Rumlar, bilhassa da Sakızlılar, beratlar sayesinde ticari faaliyetlerini genişletmişse de 1839 Balta Limanı Antlaşması'yla serbest ticaretin uygulanmaya başlaması ve 1856 Islahat Fermanı sonrasında Osmanlı Devleti tebeası olan Gayrimüslimlerin sahip oldukları yeni haklar neticesinde Rum sermayesinin ticari yapısı önemli derecede genişlemişti. Böylece ticaretin, artan rekabetten dolayı oldukça etkilendiği bir dönemde Sakızlıların da dahil olduğu Rum tüccarı kayda değer avantajlar elde etmiştir. Bu sayede serbest ticaretin yürürlükte olduğu bir dönemde artık Osmanlı'daki Rum tüccarın beratlarla veya Avrupa himayesine da ihtiyacı kalmamıştı¹³⁶.

1.1.1. Doğu Akdeniz Ticaretinde Fransız Tüccarına Büyük Zarar Veren Sakızlı Rum Tüccarların Sahtekârlıkları

Yukarıda da değinildiği üzere aralarında çok sayıda Sakızlının da bulunduğu Osmanlı'nın Rum tüccarları bir taraftan İstanbul, İzmir, Sakız ve imparatorluk dâhilindeki diğer birçok şehirlerde Batılı müstemin tüccarın Doğu Akdeniz'deki pazarını ele geçiriyor, diğer taraftan ise Sakızlı tüccarların Amsterdam, Trieste, Marsilya, Ankona, Livorno gibi Batı Avrupa şehirlerinde bulunan akrabaları da buldukları şehirlerin dış ticaretinde söz sahibi duruma geliyorlardı. Bilhassa Doğu Akdeniz ticaretinde uzun yıllar çok büyük paya sahip Fransa, Doğu Akdeniz'in pazarlarındaki hâkimiyetine bahsi geçen Osmanlı tebeası tüccarlarının zarar vermesinden dolayı bir takım tedbirler almaya çalışmaktaydı. Zira bu Osmanlı Rum tüccarlarının aşağıda da belirtildiği gibi sahip oldukları kazançları daima meşru

¹³⁵ Bağış, **Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler**, s. 62; İtalya'daki Sakızlı aileler için Bkz. **Ek 4**

¹³⁶ Haris Exertzoglou, "The Development of a Grek Otoman Bourgeoisie: Investment Patterns in the Ottoman Empire 1850-1914"; **Ottoman Greeks in the Age of Nationalism: Politics, Economy, and Society in the Nineteenth Century**, ed. Dimitri Gondicas, Charles Issawi, The Darwin Press, New Jersey, 1999, s. 91

yollardan elde etmediklerini, zaman zaman türlü hilelere başvurduklarını Camille Collas'ın *La turquie en 1864* isimli kitabından tafsilatıyla öğrenmekteyiz.

Uzun yıllar Osmanlı topraklarında yaşamış ve Fenerler İdaresi'nde görev yapmış Fransız Bernard Camille Collas, Osmanlı tebeası Rumların ticaret geleneklerine dair bize oldukça önemli bilgiler aktarmaktadır. Collas, kurdukları ticarethaneler ile Doğu Akdeniz ticaretinin büyük bölümünü eline geçiren yabancı ülkelerin himayesine girmiş Osmanlı tebeası Rumların, para temin etmek için yapılmış hatır senetlerini piyasaya sürerek Avrupa ticaretini nasıl istismar ettiklerini ve bu Rumların Fransız ticaretine büyük zarar veren uygulamalarını şöyle açıklamaktadır:

“Rum tüccarlar ve Marsilya'da bulunan ortakları, birkaç yıldır çok büyük ölçekli dışalım ve dışsatım işlemleri gerçekleştiriyorlardı. Beyrut'ta, Selanik'te, İzmir'de, Trieste'de, Londra'da, Manchester'da, vb. şubeler açmışlardı. Bu şubelerin farklı farklı ticari ünvanları vardı; kendi özel ilişkileri ve bağımsız sermayeleri varmış gibi görünüyordu; oysa aslında küçük memurlarla yönetiliyorlardı ve hiçbir sermayeleri yoktu. Bu şirketlerin işleyişi şöyleydi: ister dışalım, ister dışsatımla uğraşsınlar, uygulanan yöntem hemen hemen aynıydı. Levant şirketlerinden biri, sözcülemi Beyrut şirketi, Trieste şirketinden ya da İngiltere'deki şirketlerden birine ticaret senetleri temin ediyordu. Bu senetler Marsilya şirketinin emrine düzenleniyordu: Levant'ta senedi düzenleyen kişi, Trieste ya da İngiltere'de senedi kabul eden kişi, Marsilya'da ciro eden kişi. Ciro eden kişi bu değerleri bankada kırdırıyor ya da kendisine gönderilen mallara karşılık veriyordu. Vadede, poliçe borçlusu Avrupa şirketlerine yeni senetler düzenliyor, bunları kırdırıyor ya da başka bir şube aracılığıyla kırdırıyor ve bu ikinci devir sayesinde Doğu Akdeniz kökenli poliçelerin birinci dolaşımını ödemek için gerekli parayı elde ediyordu. Bu zaman süreci içinde, mallar gönderilen yere ulaşmış ve satılmış oluyordu.”¹³⁷

¹³⁷ Collas, **1864'te Türkiye**, s. 147

Şubeleriyle her biri kendi hesabına olmak üzere, bu kağıdı giderek daha güç kırdırarak bu biçimde çalışan şirketler - üçüncü kişilerin gözünde daha güvenli bir ticari izlenim yaratmak, yapılan işleme görünüşte yeni bir güvence kazandırmak amacıyla- bu kağıtları birbirlerine vermeye başladılar. Her iskonto işlemi, her el değiştirmede bir öncekinin iki katı değerindeki ticaret poliçesini ortaya çıkardı; farklı şirketlerden kaynaklandıkları izlenimi oluşturmak için, bu ticaret poliçeleri birçok imza taşıyordu; ama, aslında, özet olarak, hiçbir ciddi nitelikleri yoktu.”¹³⁸

Her ne kadar Collas bu şirketlerin isimlerini vermiyor olsa da bahsi geçen Rumların, Sakızlı Rumların ticaret ağında bulunan tüccarlardan başkası olduğu düşünülemez. Belirtilmelidir ki, XIX. Yüzyılın ortasında İstanbul, İzmir, Beyrut, Trieste, Marsilya, Londra, Manchester gibi ticaret merkezlerinde şubeleri bulunan Rum şirketlerinin çoğunluğu Sakızlı tüccarlardan başkasına ait değildi¹³⁹. Bu şirketlerin dolaşıma sürdükleri kambiyo mektuplarının miktarı çok büyük boyutlardaydı. Avrupa’da ortaya çıkan mali bunalımlar, iskonto oranının artırılması, durumun doğurduğu kaygılar, bu kağıtların kırdırılmasını olanaksız hale getirdi. Ardından, bütün bu şirketler ödemelerini kestiler, vadesi gelen borçlarının ağır yükleri altında ezildiler ve ana şirketler çalışmayı durdurmak zorunda kaldı. Şubeler de bu durumda çalışmayı bıraktı, ama ödemelerini durdurmadan önce varlıklarını paraya çevirmeye çalıştılar. Gelmiş olan ya da gelmesi beklenen mallar zaten satılmıştı. Ardı arkası kesilmeyen mal arzları kurları alt üst etmiş ve bahsi geçen Rum şirketleri iflas etmiş ya da alacaklılarını –hem kendi adlarına, hem de şubeleri adına- alacaklarının %10, 15 veya 20’sini almaya razı ettiler. Collas’ın ifadesiyle “ bu yapay örgütlenme de bu noktada ortaya çıktı...Marsilya ve İstanbul’daki Rum şirketlerinin ve Londra’daki, Manchester’daki, Trieste’deki, İzmir’deki, Selanik’teki, Beyrut’taki, vb. şubelerinin batması, 1857-58’de ve 1860-61’de Marsilya, Lyon ve Paris’i vuran ticaret felaketlerinin belirtisiydi. Ödemelerdeki askıya alışı, aslında bu zararları karşılamak zorunda kalan Fransız tüccarların iflas etmesine ya da yıkıma uğramasına neden oldu.”¹⁴⁰

¹³⁸ Aynı eser, s. 148

¹³⁹ Harlaftis, *A History of Greek Owned Shipping*, s. 39-40

¹⁴⁰ Collas, *1864’te Türkiye*, s. 148-149

Sakızlı Rum tüccarlar XIX. Yüzyıl başında Hollandalı tüccarları ve sonra da İngiliz tüccarlarını Doğu Akdeniz ticaretinde zayıflatmıştı. Yüzyıl ortasına gelindiğinde ise Avrupa ve Doğu Akdeniz arasındaki ticaret hacminde büyük paya sahip olmuşlardır. Zira Sakızlı Rum tüccarı bu serveti daima meşru yollardan elde etmemiştir. Türlü sahtekarlıklara başvuran Sakızlı Rum şirketlerinin çoğunun, yukarıda belirtildiği üzere, 1857-1861 yılları arasında iflas etmesini takip eden yıllar içerisinde Güney Rusya ve İngiltere'deki şubeleri de iflas etmiştir¹⁴¹.

1.2. Sakız Adası'nda Patenta Meselesi

XIX. yüzyılda Akdeniz'de ticaret erbabı zimmilerin yabancı elçiliklerin himayesine alınmaları, sadece beratlı tercüman ve fermanlı şeklinde oluyordu. Elçiler "patenta" tabir edilen bir çeşit kağıt (diploma, senet) ile istedikleri kişileri kendi himayelerine alarak, vatandaşları şeklinde gösteriyorlardı. "Patenta" nin Babîli ile bir ilgisi yoktu. Bu doğrudan doğruya elçinin kendi yetkisindeydi. Bu iş için ayrıca Babîli'den müsaade almak gerekmiyordu. Bu hususu herkesten fazla Rus elçileri istismar etmişlerdir. Birçok hallerde yapıldığı gibi Berat ile "patenta"yı birbirine karıştırmamak gerekir. Beratları kısmen ecnebi defterlerinden kontrol etmek mümkün olduğu halde "patenta" ları, Divan-ı Hümayûn ecnebi defterlerine kaydetme gibi bir zorunluluk olmadığından, her bir elçinin ne kadar patenta dağıttığını tespit etmek mümkün olamamaktadır¹⁴².

Bu sorun doğal olarak ticaretin canlı olduğu Sakız Adası'nda da yaşanmaktaydı. Mesela 8 Mayıs 1803 tarihli bir belgede, Sakız'daki Fransız konsolosu ile Rusya konsolosu vekili tarafından haraçgüzar reyanın 40'dan fazlasına Babîli'nin izni olmaksızın verilmiş olan patentaların iptal edilmesi hususunda Sakız Kadısı tarafından yazılan bir ilâma rastlanmaktadır¹⁴³. Ayrıca,

¹⁴¹ Ariadni Moutafidou, "Greek Merchant families perceiving the world: the case of Demetrius Vikelas"; *Mediterranean Historical Review*, cilt 23, Routledge, 2008, s. 149-150

¹⁴² Bağış, *Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler*, s. 33

¹⁴³ BOA, Cevdet-Hariciye (C. HR.), 26/1271

Sakız'da doğup büyümüş bazı reaya, konsoloslardan aldıkları bu patenta ile hem ticaret yapmayı alışkanlık haline getirmiş¹⁴⁴ hem de bu patentayı istinaden cizye vermek istemedikleri anlaşılmaktadır¹⁴⁵.

Bu meseleyle ilgili olarak, Padişah II. Mahmud (1808-1839)'un tahta çıkışının ilk yıllarında, Sakız Adası Kadısı Es-Seyyid Abdülaziz Musa Efendi 18 Nisan 1811 tarihi itibarıyla bölgede meydana gelen suistimalleri ilgili yerlere haber veriyordu. Kadı, Devlet-i Aliyye'nin "cizyegüzar reayasından bazı esafil makuleleri müste'men ve konsolos vekili ve tercümanlar tarafından patenta ve pasaporta kağıtları ahzına cesaret ederek kendilerini müste'men" taifesine sokmaya çalıştıklarını ve böylece yükümlü oldukları cizye, gümrük vesair vergilerden kaçınmak istediklerini vurguluyordu. Kadı Efendi "Devlet-i Aliyye reâyasının düvel-i nasaraya konsolos ve konsolos vekili "olmalarının ahitnamelere aykırı olduğunu ve fakat "birkaç seneden beri İngiltere devleti konsolos vekili olan Yani Yoandrici'nin bu görevde bulunduğunu" hatırlatıyordu.

İzmir ve benzer yerlerden bunun gibi şikayet ve ihbarların Babiâli'ye gelmesi üzerine, Divan-ı Hümayûn kaleminden Mehmet Arifi Efendi İzmir'e gönderilmişti. Yapılan tahkikat sonucunda 130 reyanın patenta elde ederek Fransa, İngiltere, Avusturya ve Rusya himayesinde ticaret yaptıkları tespit edilmişti. Babiâli hemen harekete geçmiş ve bütün patentaları iptal ederek 30 Temmuz 1812 tarihinde bahsi geçen bu zimmilerin hepsinin tekrar reaya statüsüne girmelerini sağlamıştır¹⁴⁶. İlerleyen yıllarda ise Sakız muhassılının dilekçesinden, Sakız'da bulunan Fransa ve Rusya konsoloslarının gerek Sakızlılardan gerek hariçten gelen birçok reayaya patenta verdikleri anlaşılmaktadır¹⁴⁷.

Yine bu mesele hakkında, 1 Ağustos 1850 tarihli bir belgede, "*Fransa ve Avusturya ve Sicilyateyn devletleri tebâsından olub Sakız Ceziresi'nde mütemekkin olan ve asıl Sakız mütemekkinlerinden ve tebâ'i Sultanîden oldukları halde Rusya*

¹⁴⁴ BOA. C. HR. No. 150/7476

¹⁴⁵ BOA, Cevdet- Maliye (C. ML.), 739/30170

¹⁴⁶ Bağış, **Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler**, s. 95-96

¹⁴⁷ BOA, C. HR., 25/ 1230, (29 Zilhicce 1255)

bandırası himayesinde bulunanların” isim ve keyfiyetlerini bildiren bir defterde, aralarında Dersaadet’deki Rusya tüccarlarının gemilerinde kaptanlık yapanlara da rastlamak mümkündür. Bu durumun halledilmesi için Sakız Adası’ndaki Rusya Konsolosu, ada ahalisinden olup Rusya tüccar gemilerinde çalışan bu şahısları sorgulayacağını ve ardından nasıl bir hal üzere sefere çıktıklarını değerlendirdikten sonra “*memleketçe olan ve sairece zuhur iden umur ve hususlarına müdâhele eyleyeceğini*” ifade etmiştir. Aynı belgeye göre ayrıca Yunanistan’a giderek Yunan tabiyetini seçenler ile Sardunya himayesine geçen Sakız Adası ahalisine Osmanlı Devleti tarafından tekrar adaya yerleşmeleri için kendilerine mahal verildiği halde bu kişilerden kimse geri gelmemiştir. Böylece, Devlet-i Aliyye tebeasından olduğu halde adada bulunanlar arasında “diğer devletler vatandaşlığı” (*düvel-i saire ta’biyeti*) iddiasında kimsenin kalmadığı belirtilmiştir¹⁴⁸.

XIX. Yüzyıl boyunca Ege Denizi’nde diğer devletler konsoloslarının karârgahı¹⁴⁹ ve aynı zamanda kaçakçılığın merkezi haline gelen Şira Adası’na Osmanlı Devleti’nin atamış olduğu Şehbender Louis Robert’in bir raporunda patenta ve yabancı bandıra meselesiyle ilgili çok önemli tespitlere rastlanmaktadır. “Deniz taşımacılığını tanzim etme ve Osmanlı Deniz Ticareti’ni geliştirmenin yolları”¹⁵⁰ başlıklı, 13 Haziran 1850 tarihli oldukça mufassal olan bu raporunda Robert, Osmanlı deniz ticaretinin çöküşünün sebeplerini tafsilatıyla açıklamıştır. Ayrıca bu durum karşısında yapılması gerekenleri de belirtmiştir. Şehbenderin ifadelerine göre, Osmanlı tabiyetinde olan kaptanların Osmanlı bandırası çekmelerinin mecburi olmasına rağmen Sakız, İpsara, Limni, Kalimnos, İleryoz, Midilli ve sair adalara ait 1000’den fazla gemi Yunan, Rus veya diğer bandıraları çekmekteydi. Hatta Sakız, Sisam, İstanköy ve Midilli adaları reayalarının gemilerine Yunan bandırası çekilmesine mani olunması için tedbirler dahi alınmaktaydı¹⁵¹.

¹⁴⁸ BOA, Hariciye Nezareti Mektubi Kalemî, (HR. MKT.), 36/8

¹⁴⁹ Fikret Sarıcaoğlu, “Örfî Paşa’nın Rum İsyanı’nda Ege Adaları’na Dair Çalışması: Coğrafya-yı Örfî”; **Prof. Dr. Mübahat S. Kütükoğlu’na Armağan**, ed. Zeynep Tarım Ertuğ, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, İstanbul, 2006, s. 163

¹⁵⁰ “Rapport sur les moyens de régulariser la navigation marchande et de faire fleurir le commerce maritime de la Turquie”: BOA, Hariciye Nezareti Tercüme Odası (HR. TO.), 317/3

¹⁵¹ BOA. HAT. 1222/ 47780, (29 Zilkâ’de 1253)

Sakızlılar, Osmanlı Devleti'nin kendi topraklarında inşa edilen gemilerin Türk bayrağından başka bir bandıra çekmesine izin vermemesine tepki olarak üç yıl boyunca büyük gemilerin inşasını askıya almışlardı. Hemen akabinde, 1850 yılında, Babıâli Osmanlı topraklarında Rumların ticaret gemisi inşa etmesini yasaklamıştı. Rodos'taki İngiliz konsolosu Niven Kerr'in görüşünü göre, Babıâli'nin Rumların ticaret gemisi inşa etmesini engellemesinin esas sebebi muhtemel bir isyan esnasında bu gemilerin Osmanlı Devleti'ne karşı kullanılabilir olmasıydı¹⁵².

Sakızlı gemi kaptanları da dahil olmak üzere Rum gemi kaptanlarının, himayesini talep ettikleri Yunanistan, Rusya ve diğer devlet konsolosluklarına belirli bir miktar para vermeleri gerekmekteydi. 300 tonluk bir geminin yük taşımak üzere yabancı bir himaye satın alması için Konsolosluk kasasına yatırması gereken miktar 3000 kuruş civarındaydı. Gemi, yabancı limanlara uğradığı her seferde ve ardından Osmanlı'ya her geri dönüşünde himayesine girdiği konsolosluğa bir çeşit ikamet vergisi öderdi. Bu şekilde, yabancı bir devletin himayesine giren bir geminin 4000 kuruşluk bir bedel karşılığında taşımacılık yapması mümkün oluyordu. Netice itibariyle, 1000 gemi için Osmanlı tebeasının cebinden çıkan 4 milyon kuruş yabancı hazinelere gitmekteydi¹⁵³.

Ticaretin etrafında döndüğü Marsilya, Trieste, Şıra ve diğer tüm büyük Doğu Akdeniz limanlarındaki sigorta şirketleri, Şıra Şehbenderi'nin ifade ettiği sebeplerden dolayı, Osmanlı bandırası taşıyan gemi ve mallarını sigortalamayı reddediyorlardı. Borç almanın imkansızlığı ve sigorta yaptırmada karşılaşılan sorunlar kaptanların başlamış oldukları seferlerini tamamlamayı veya gemilerini kiraya vermelerini engelliyordu. Sonuç olarak, gemiler âtil kalıyor ve ciddi bir şekilde zarara uğruyorlardı¹⁵⁴.

Tüccarlar ve sigortacılar ise denizcilik geçmişi kayıt altına alınmamış, herhangi bir zimmete geçirme suçuna karışıp karışmadığı meçhul olan, Bahriye

¹⁵² Lucia Patrizio Gunning, **The British Consular Service in the Aegean and the Collection of Antiquities for the British Museum**, Ashgate, Londra, 2009, s. 106

¹⁵³ BOA. HR. TO., 317/3

¹⁵⁴ BOA, Aynı belge

Nezareti'nin hiçbir surette denetiminde olmayan ve kanunen herhangi bir mecburi tedbiri ifa ettiğine dair bir tasdiki olmayan kaptanlara gemi ve mallarını emanet etmemek suretiyle sermayelerini riske atmamayı tercih ediyorlardı¹⁵⁵.

Osmanlı bandırası çekmeden seyir eden ticaret gemilerinde ise, ikinci derecede yetkili birileri tarafından çok düzensiz bir şekilde hazırlanarak verilmiş bir sağlık patentinden(*une patente de sante*) başka bir belge bulunmuyordu. Belirli birileri tarafından verilmesi gereken bir sertifika neticesinde tâbi olunan uyruk, geminin gideceği liman ve benzeri bilgiler, devlet ricalinden olmayan iki kişinin şahitliği ile altında özel birisinin imzası olması gereken, kayıtlı değildi. Bu, bilhassa Osmanlı takımadalarında (*l'Archipel Ottoman*) yürürlükte olan bir durumdu¹⁵⁶.

Hiçbir geminin yükü usulüne uygun olarak tartılmıyor sadece sağlık patentesinde yaklaşık olarak geminin kapasitesi yazılıyor ve yük keyfi bir şekilde tespit ediliyordu. Ayrıca, kaptanlar kefilliği kabul etmiyor; sefere çıkmak veya bizzat komutaya geçmek istemediklerinde yerine getirilen kişi aynı şekilde deniz hakkında teorik ve pratik bilgidен mahrum, kabiliyetsizliği veya tecrübesizliğiyle gemiyi, kargoyu veya yolcuları tehlikeye atan, herhangi bir mesuliyeti taşıyamayan, gemicilikte ehil olmayan kişilerdendi¹⁵⁷.

Bu türden uygunsuzluklar Osmanlı deniz ticareti hakkında büyük önyargılara sebep oluyordu. Bu uygunsuzluklar bilhassa, geminin yabancı limanlara uğradığı vakitlerde, kendisine büyük bir kargo emanet edildiğinde ortaya çıkıyordu. Bunların haricinde, bir anlamda uygunluk kaydı olan gemi evraklarında (*Les papiers de bord*) kaptanın ismi, mesleki bir geçmişinin olup olmadığının bilgisi, mülkün hangi adalıya ait olduğu, her birinin mülk üzerindeki hissesi, asıl lisanı (*parlée réelle*), asıl uyruğuna dair hiçbir kısım mevcut değildi. Bu sayılanlarla, diğer devletlerin Ticareti Koruma Kanunları'nın gerektirdiği hiçbir garanti temin edilemiyordu. Sonuç olarak, sigortacılar üzerine para yatırdıkları gemi ve geminin

¹⁵⁵ Aynı belge

¹⁵⁶ Aynı belge

¹⁵⁷ Aynı belge

kaptanına dair bir malumatı olmadan, ayrıca geminin sigorta muamelesinin yapıldığı yere tekrar geri dönüp dönmeyeceğini öngöremeden sermayelerini riske atmıyorlardı¹⁵⁸.

1.3. Sakız Adası'nda Sigortacılık

Sakız Adası, sigortacılık alanında önemli bir geleneğe sahipti. Hatta İbn-i Hazim Ferid'in Meşrutiyet dönemi gazetelerinden *Beyanulhak*'ın 14 Rebiülevvel 1327 (23 Mart 1320) tarihli sayısında bulunan "Sigorta" başlıklı yazısına göre, Osmanlı Devleti'nde ilk sigorta acentesi Sakız'da, buradan sonra İstanbul'da kurulmuştu. Fakat zamanında, bu sigorta acentelerinin merkezleri Avrupa ülkelerinde bulunduğu ve içtüzükleri de Osmanlı Devleti tarafından bilinmediğinden, bu tür anonim şirketler hakkında gerektiğinde dava ikamesi bir mesele haline gelmişti¹⁵⁹. Yine de Sakız Adası'nda kurulan bu ilk sigorta acentelerinin isimleri, bağlı olduğu ülke, kuruluş tarihi, faaliyet gösterdiği alan hakkında herhangi bir bilgiye ulaşılammıştır.

Yukarıda bahsedildiği üzere merkezleri Avrupa'da olan aralarında Sakız Rumları'na da ait sigorta acentelerinin bulunduğu deniz sigortası anonim şirketleri ilk olarak 1770'lerde Rum tüccarının altın çağını yaşadığı Livorno ve Trieste'de açılmıştı. Deniz taşımacılığında uzmanlaşmış olan uluslararası nitelikteki bu göçmen Rum cemaatleri, Avrupa'daki ticari faaliyetin hukuki zeminini değiştirmiş olan 1807 Napolyon Ticaret Kanunu'na kısa zamanda uyum sağlayabilmişti. Öncelikle, bu Ticaret Kanunu'nun metninin Rumca'ya çevirilmesi gerekmekteydi. Bu iş, bahsi geçen göçmen Rum tüccarlarının beraber iş yaptıkları İstanbul'daki Rum tüccarları tarafından 1815'te basılmıştır. Evvelden yerel müteşebbisler sadece şahsi mülkiyet ve (gayri) resmi ortaklıklar zemininde iş yapmaktayken, Kıta Avrupası'nın her yerinde olduğu gibi bu Ticaret Kanunu, Anonim Şirket tarzında iş yapmaya geçiş

¹⁵⁸ Aynı belge

¹⁵⁹ Fatih Kahya, **Osmanlı Devleti'nde Sigortacılığın Ortaya Çıkışı ve Gelişimi**, Marmara Üniversitesi İktisat Tarihi Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2007, s. 32

sağlamıştı¹⁶⁰. İbn-i Hazim Ferid'in belirttiği üzere bu sigorta acentelerinin merkezinin *Memalik-i ecnebiyyede* bulunmasının¹⁶¹ sebebi Batı Avrupa liman şehirlerine yerleşmiş Sakızlı tüccarlardı.

Sakızlı tüccarlar sadece ihracat ve ithalat ile uğraşmıyor bunun haricinde sahip oldukları 624 gemiyi kiraya vermek yoluyla (*affrètement*) yabancı limanlar arasında taşımacılık yapıyorlardı. Nitekim 1850 senesinde Sakız'da faal olan iki deniz sigortası şirketine rastlanmaktadır. Bu sigorta şirketleri, yerel banka ve birtakım tüccarlar, derekenarında bulunan Kato-Yalo isimli sokağa yerleşmişlerdir¹⁶². Şirketlerin sermayesi, adanın tüccarları tarafından taahhütlü işlemlerin tahakkuku için teşkil edilmiş olup, senelik 50 milyon kuruş riske edebiliyorlardı¹⁶³.

Zamanla Sakız'daki sigorta şirketlerin sayısı artmıştı. Mesela 1877 senesinde Fransız doktor Testevuide'nin ifadesine göre adada 5-6 sigorta şirketi bulunmaktaydı. İyi iş yapan bu şirketler 14 seneden fazla bir süreden beri faal durumda olmakla beraber bunlardan hiçbirisi henüz iflas etmemişti. Bu şirketler küçük bir sermayeye sahipti ve aslında sadece denizcilik mahareti etrafı tarafından bilinen, güvenilir kaptanlarla iş yapmaktaydılar. Geri kalan küçük yelkenliler ise kendilerine herhangi bir sigorta temin edemiyordu¹⁶⁴.

Yunanlı yazar Ioanna Pepelasis Minoglou, müteşebbis Rum tüccar tipolojisini açıklamak üzere iki kavramsal araç kullanmıştır: “Tüccarların Koalisyonu” ve “Sakızlı Yöntemi”*. Bu koalisyon, gayriresmi bir bankacılık ve sigorta teşkilatı olarak iş görmekteydi. Bir tüccar bir krizle karşılaştığında,

* “Traders’ Coalition”, “Chiot Method”

¹⁶⁰ Ioanna Pepelasis, “Joint Stock Company Births in Greece 1830-1909, EBHA Konferansı, Atina, 2011, s. 6

¹⁶¹ Kahya, **Osmanlı Devleti'nde Sigortacılığın Ortaya Çıkışı ve Gelişimi**, s. 32

¹⁶² **Le tour du Monde**, 1877, cilt 36, fasikül no. 934, s. 346

¹⁶³ Collas, **1864'te Türkiye**, s. 228; **Letter of the Secretary of State, transmitting a report on the Commercial Relations of the United States with Foreign Countries**, Washington, 1863, s. 598

¹⁶⁴ **Le tour du Monde**, 1877, cilt 36, fasikül no. 934, s. 340

Koalisyonun diğer üyeleri (ve özellikle Sakızlılar sermaye akışkanlığı ile meşhurdur) o tüccara finans yardımında bulunuyordu¹⁶⁵.

Sakız'da 1890 senesine gelindiğinde taşımacılıkla uğraşan şirketlerin memurlarını destekleyen 5 deniz komisyoncusu bulunmaktaydı. Avrupa ve Osmanlı limanlarından doğrudan yük getirmekte olan çok sayıdaki gemiler için belirli bir sigorta oranı tahakkuk edilmekteydi. Odessa veya Marsilya'dan yola çıkacak bir Sakız yelkenlisinin ödediği ücret taşıdığı yükün % 2-3,5 kadarı iken, şayet yelkenliler İngiliz limanlarına gidecek ise ücret ton başına 15-18 frank olarak değişiyordu.

Adanın zengin sakinleri tarafından tamamiyle kaptanlara avans sermaye tedariki yapılabilmesi için yerel şirketlerce sigorta kâğıtları satılmaktaydı. *La Chios, les Deux Soeurs, l'Omonia* isimli bu şirketler, yazları ortalama % 0,25 ve kışları ise % 2,5 oranla gemiyi ve geminin yükünü sigortalamaktaydılar. *La Badoise et Wurtembergeoise, le Haut-Rhin, the Underwriting and agency, Association de Londres* gibi birçok yabancı sigorta şirketi, yerel sigorta şirketleri ile rekabet etmekteydi¹⁶⁶.

Yüzyıl sonuna doğru, Osmanlı Devleti sigortacılık alanında bazı yeni uygulamalara başvurmuştu. Böylelikle Sakız'da bulunan sigorta şirketlerinden *The White Sea* adlı Deniz Sigorta Şirketi, Sakız Ticaret Mahkemesi'nce tatil edildiği halde Dersaadet Ticaret Mahkemesi tarafından açılmak istense de, resmi ruhsat almadığı sürece kapatılmasına karar verilmişti¹⁶⁷.

1892 senesinde, Sakız'da bahriye teminatına mahsus olmak üzere kurulmuş *Divadlife* isimli deniz sigorta şirketi resmi ruhsatla *Le de Sur'a, Omanya* şirketi de

¹⁶⁵ Ioanna Pepelasis Minoglou, "Toward a typology of Grek-diaspora Entrepreneurship", **Diaspora Entrepreneurial Networks: four centuries of history**, ed. Ina Baghdiantz McCabe, Gelina Harlaftis, Ioanna Pepelasis Minoglou, Berg, 2005, s. 176-177

¹⁶⁶ F. Rougon, **Smyrne, Situation commerciale et économique des pays compris dans la circonscription du consulat général de France**, Paris, 1892, s. 502-503

¹⁶⁷ BOA, Dahiliye Nezareti Mektubiye Kalemi (DH. MKT.), 1810/98, (9 Receb 1308)

Andoni Kalihasya adıyla kollektif bir şirkete dönüştürülmüştü. *Hayos* şirketi ise lağvolunmuşdu¹⁶⁸.

Sakız'da, Osmanlı Devleti izniyle ilk sigorta şirketi yukarıda belirttiğimiz gibi *Le de Sur* ünvanıyla “*her nevi muhatarât-ı bahriyeye karşı sigorta mu'âmelatını icrâ etmek için Mösyö Jan Cacaroti ve Jan Kofu Pandeli ve Diminriyus Patyas ve Teyuzurum Jigomalas ve Kaztin Mavrodıs nâm kimesneler ile meydân-ı tedâvüle ihrac eylemesi b'il-cümle hisse senedâtı ashâbı beyninde bir Osmanlı Anonim Şirketi*” olarak 1891 (1308) senesinde teşkil edilmiştir. Şirketin sermayesi 50.000 liradan ibaret olup, beheri itibariyle 1600 hisse halinde tanzim edilmiştir¹⁶⁹.

Bu arada Sakız'da Anonim Şirketler Nizamnâmesi tatbik olununcaya kadar ecnebi sigorta şirketleri ile anlaşma yapılmaması, bunların yerine Osmanlı Sigorta Şirketi'nin tercih edilmesi halka ilan edilmiştir¹⁷⁰.

1.4. Sakızlı Bankacılar

Sakızlılar ticarete kabiliyetli olduklarından içlerinden büyük şehirlerde tüccarlık ve bankerlik yapanlar büyük servetlere sahip olmuşlardır¹⁷¹. Bu büyük şehirlerin başında ise İzmir gelmektedir. İzmir'deki Sakızlı bankacıların kayda değer en büyük rakibi konumunda ise İngiliz sermayesi yer alacaktır. İngilizler tarafından İzmir'de, Akdeniz bölgesinin ilk büyük bankalarından birinin teşekkül etmesi Sakızlı finansçılar için önemli bir aşama olmuştur. 1843 senesinde, Osmanlı topraklarında ticaret yapan otuz İngiliz şirketi Londra'daki hükümetlerine başvurarak kurma aşamasında oldukları Commercial Bank of Smyrna (İzmir Ticaret Bankası) için bir Kraliyet İmtiyazı (Royal Charter) talep etmişlerdi ve banka için 1843 senesinde

¹⁶⁸ BOA. DH. MKT., 2023/92, (2 Cemaziyelâhir 1310)

¹⁶⁹ BOA, İradeler Meclis-i Mahsus (İ.MMS.), 00126, (21 Rebiyülevvel 1309)

¹⁷⁰ BOA. DH. MKT., 2593/75, (18 Zilkâ'de 1319)

¹⁷¹ CBSS, sene 1318, s. 238

imtiyaz çıkmış ve banka o yıl çalışmaya başlamıştı. Dört sene işlemlerini sürdürdükten sonra ise banka kapanmak durumunda kalmıştı¹⁷².

İzmir Ticaret Bankası faal durumda olduğu vakitlerde, kendilerine bankacı denilen, ki bunların çoğu Sakızlıydı, küçük sermayeli bir takım ufak ticarethaneler kambiyo acenteliğiyle uğraşmaktaydı. İzmir Ticaret Bankası feshedilince, bu ticarethaneler zaten yapmakta oldukları komisyonculuk işine, tahvil spekülörlüğü (*bill-jobbing*) işini de eklemişlerdi. Spekülörlük yoluyla, yabancı tahviller satın alıyor ve üç-dört haftalık taksitlerini ödüyor ve ardından %25'i kâr olacak şekilde bu tahvilleri cirolarıyla beraber tekrar satıyorlardı¹⁷³.

1856 senesinde Osmanlı Bankası, İzmir'de bir şube açana kadar o dönem Osmanlı Devleti'nin ticari bakımdan en hızlı gelişen liman şehri konumundaki İzmir'deki bankacılık işleri, yukarıda da değinildiği üzere, ağırlıklı olarak Sakızlılar tarafından icra edilmekteydi. Sakızlı bankacılar, o dönem itibariyle parasal muamelelerde herkesçe bilinen hüneleri sayesinde büyük çapta servete sahip olmuşlardı. Osmanlı Bankası'nın kayda değer tek rakibi Sakızlı Bankacılarıydı. Yine de büyük bir mevcut sermayeye sahip olan Osmanlı Bankası gibi bir müessese ile baş edememekteydiler. Bunun doğal bir sonucu olarak Sakızlı bu küçük bankerlerin etkileri azalmış ve çoğu eskiden meşgul oldukları kambiyo acenteliğine (*bill-broker*) geri dönmek zorunda kalmışlardı¹⁷⁴.

Sakız'da kurulmuş kayıtlı ilk gayri resmi banka ise İzmir'de faaliyet göstermekte olan "*Archangélos*"¹⁷⁵ sigorta şirketi tarafından aynı isimle kurulmuştu. Fakat, sonrasında Arkanj Bankası teşkilat esası *Ferman-ı Âliyye'ye müstenid olmadığı*¹⁷⁶ gerekçesiyle yani devlet onayı bulunmadığından hakkında soruşturma açılmıştır. Ertesi senelerde, Kostantıralı adıyla tanınan bir şahıs ve ortakları *Sakız*

¹⁷² Kasaba, *Dünya, İmparatorluk, Toplum: Osmanlı Yazıları*, s. 17-18

¹⁷³ J. Lewis Farley, *The Resources of Turkey*, Londra, 1862, s. 80

¹⁷⁴ Aynı eser, s. 81

¹⁷⁵ Farley, Aynı eser, s. 182

¹⁷⁶ BOA, Şura-ı Devlet (ŞD.), 572/72, (10 Şaban 1302)

Ticaret-i Bahriye-i Osmaniye Bankası'nı kurmaya teşebbüs etmiş, fakat bir netice alınamamıştır¹⁷⁷.

Şıra Adası Şehbenderi Louis Robert daha 1850 senesinde Osmanlı denizciliğinin geliştirilmesiyle ilgili raporunda merkezi İstanbul'da, birer şubesi ise Rodos, Sakız ve Trabzon'da olmak üzere 10-12 milyon kuruş sermayeye sahip bir "*Banque National Turque*" kurulmasını önermiştir. Böyle bir bankanın kurulmasını ise şöyle gerekçelendirmektedir: " Armatörlerimiz, tüccar kaptanlarımız Şıra'ya borç para dilenmeye gitmekte ve tamahkâr Rumlar onlara bunu, altın ağırlığında satmaktadır. Tefeciler gibi aldıkları faiz oranını, ifade ederken neredeyse utancımından kızarmaktayım. Daima senelik aldıkları % 23-24 faiz tamahkârlıklarını tatmin etmiyor, hatta müteaddid defalar görüldüğü üzere borç para alan kaptanlar ve sefere çıktıkları gemilerinin güvenilir olmadığı hakkında yorumlar yapmaktalar. Borç para vermek için sundukları ilk ve olmazsa olmaz şart ise daima Osmanlı bandırasını terk edip yerine Yunan bandırası çekmek mecburiyetidir. Yine de, bu işin daha kolay, maliyetsiz çözülmesi ve Osmanlı Devleti tebeasını bu alçaltıcı fahiş fiyatlardan muaf kılmak için daha onurlu bir yol mevcuttur. Bu yol, bir Milli Osmanlı Bankası'nın (*Banque National Turque*) kurulmasıdır."¹⁷⁸

Raporun ayrı bir yerinde bahsedildiğine göre, Osmanlı Devleti'nin tebeası olan adalıların neredeyse hepsinin gemicilikten yaptığı kârın çok büyük kısmı Şıralı tefecilere gitmektedir. Nihayetinde, acınacak durumdaki borçlular, borç aldıkları anaparayı ve 3-4 sene içinde anaparanın iki katı kadar biriken faizini tefecilere ödeyemediklerinden gemilerine el konulmasına mecbur bırakılıyorlardı¹⁷⁹.

Şehbender, tasarısını sunduğu bu banka üzerinden sened-i bahriyesi (*Diplôme*) olan tüccar kaptan ve ticaret gemisi armatörlerine sefere çıkacakları gemilerin ipoteği ve ayrıca sahip oldukları emlaklar üzerinden senelik % 10 faizle

¹⁷⁷ BOA. ŞD. 1173/D / 57, (19 Cemaziyevvel 1309)

¹⁷⁸ "Rapport sur les moyens de régulariser la navigation marchande et de faire fleurir le commerce maritime de la Turquie": BOA. HR. TO., 317/3,

¹⁷⁹ BOA, Aynı belge

borç vermeyi önerir. Böylece, borç alan kişi her sene ilk borç aldığı anaparanın % 15'ini ödeyecek ve bu surette 12 sene sonunda tüm borcu kapanmış olacaktır¹⁸⁰.

Sakızlıların bankacılık alanındaki etkileri yüzyılın sonlarına doğru daha da azaldı. 1880'lere gelindiğinde Georgiades Demetrius'un ifadesiyle, "İzmir'de Osmanlı Bankası'nın şubesi haricinde kelimenin gerçek anlamıyla bir banka vasfını taşıyan tek bir banka yoktur". Diğer tüm ticarethaneler (*maison*), kendi ismini taşıyan şahıslara aittir ve sayıları 40'tan fazladır. Bu döviz alım satımıyla uğraşanların büyük kısmı, toplamda 40 bin ila 150 bin kuruştan fazla efektif sermayeye sahip değillerdi. "Adet haline gelmiş olduğu üzere kendi aralarında iyi geçinen bu bankerler için, tefeci kelimesi banker ile eşanlamlıydı."¹⁸¹

1.4.1. Sakızlıların Yunanistan'da Ulusal Bir Tarım Bankası Kurma Teşebbüsü

Yunan Krallığı İngiltere, Fransa ve Rusya garantörlüğünde 1830'da bağımsızlığını yeni ilan ettikten sonra topraklarında, yaklaşık 100.000 kişiden oluşan tarım sanayi, ülkenin işlenmemiş geniş topraklarını değerlendirmeye muktedir değildi. Tarım ile uğraşan her bir aile sadece bir veya iki karasabanına sahip olduğundan, mısır ekilebilecek arazilerin yalnızca 1\10'u işlenebilmekteydi¹⁸².

Yunan Hükümeti, bu durumun üstesinden gelmek için sık sık bir kredi bankası kurulmasının yollarını aramakta ve birçok farklı ülkedeki yabancı sermayedarlar ile bu mesele hakkında müzakereler yapmaktaydı. 1834 senesinde ilk olarak Londra menşeli Wright&Co. Şirketi Atina'da 1 milyon Sterlin sermaye ile bir bankanın kurulması için teklifte bulundu. Sonra farklı ülkelerden sermayedarların yaptıkları teklifler arasında Sakız'da yerleşik Rum tüccarlar da yer almaktadır.

¹⁸⁰ Aynı belge

¹⁸¹ Georgiades Demetrius, *Smyrne et l'Asie Mineure: au point de vue économique et commercial*, Paris, 1885, s. 181

¹⁸² Strong, *Greece as a Kingdom; or a Statistical Description of That Country, From the Arrival of King Otho, Down to the Present Time*, s. 164

Sakızlıların, banka kurmak için teklif ettikleri sermaye miktarıysa 2 milyon İspanyol doları idi¹⁸³. Yapılmış tüm teklifler, şartları veya faiz oranları sebebiyle Yunan Hükümeti tarafından kabul edilmemiş ve nihayetinde müzakereler yarım kalmıştır. Görüldüğü gibi bahsi geçen yıllar zarfında Sakız Adası'nın harap durumda olmasına rağmen adanın zenginleri iş yapmak bakımından herhangi bir zafiyet içerisinde değildi.

2.1. Sakız Adası Ticaretinde Müslüman Ahali

Yukarıda ilgili kısımda adanın demografik yapısı hakkında belirttiğimiz üzere Sakız'daki Müslüman nüfusun Rum nüfusuna oranı bir hayli azdır. XIX. Yüzyıl boyunca adadaki Müslüman sayısının 700 ile 3000 arasında değişmekte olduğu görülmektedir. Ancak 1912-13 Balkan Savaşı sırasında Yunanlıların Sakız Adası'nı işgal etmesiyle buradaki Müslüman nüfusunun durumu değişmiştir. Zira Yunanlılar, işgal ettikleri adalardaki Türkleri buralardan uzaklaştırmaktaydı. 1914 yılında, Yunanlılar Düyun-ı Umumiye Dairesine saldırdıkları gibi, "*birçok mezalim icra eyleyerek bâki kalan İslamlara şenaat yapmakta*" idiler. Yunanlıların adadaki Türklere zulüm yaptıklarını bizzat Sakız'dan Çeşme'ye gelen Düyun-ı Umumiye memurları da ifade etmişlerdi¹⁸⁴.

Sakız'da Müslüman nüfusu az olmasına rağmen bir sonraki bölümde ele alacağımız üzere adanın ticari hayatında önemli bir role sahiptiler. Adanın Müslüman nüfusunun çoğunluğu Osmanlı Devleti'nin idari müesseselerinde çalışmakta idi. Müslüman nüfusun önemli bir diğer kısmı da askerdi. Bunların haricinde 5141 Numaralı ve 1260 (1844) Tarihli Temettuât Defterindeki kayıtlara göre Sakız şehir merkezinde toplam 292 haneden oluşan bir Müslüman ahali bulunmaktaydı. Bu defterde, Müslümanlara ait 22 değişik aile ismi tespit edilmiştir. Ancak buradan yola çıkarak Sakız'da yaşayan Müslüman ailelerin sayısının 22 olduğu sonucuna ulaşmak

¹⁸³ Strong, *Aynı eser*, s. 112-113

¹⁸⁴ Ali Arslan, "Yunanistan'ın Doğu Ege Politikası ile Osmanlı Devleti'nin adalardaki halkla ilişkileri ve yardımları (1913-1919)"; *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, sayı 12, İstanbul Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1998, s. 24-28

doğru bir yaklaşım olmayacaktır. Zira tüm kayıtlar aile adı ile birlikte verilmemiş, büyük çoğunluğu sadece baba adları kullanılarak kaydedilmiştir¹⁸⁵. Tespit edilen aile isimleri aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

TABLO-1	
SAKIZLI MÜSLÜMANLARA AİT AİLE İSİMLERİ	
Aile İsmi	Adedi
Mollazâde	4
Fescizâde	3
Sulbinezâde	3
Alaybeyizâde	2
Kartuzâde	2
Bardakcızâde	1
Bayazidzâde	1
Bestezâde	1
Biraderzâde	1
Doktorzâde	1
Eflakzâde	1
Kabamalizâde	1
Kahramanzâde	1
Kantarcızâde	1
Kasımpaşazâde	1
Limnilizâde	1
Mühürdarzâde	1
Osmanzâde	1
Paşazâde	1
Pehlivanzâde	1
Resmoluzâde	1
Sultanoğlu	1

Aile adlarının genelde kişilerin uğraştığı işlerle alâkalı olduğu görülmektedir. Zira “Mollazâde”, “Fescizâde”, “Alaybeyizâde”, “Bardakcızâde”, “Doktorzâde”, “Kantarcızâde”, “Mühürdarzâde” gibi adlar bir yandan aileye mensup

¹⁸⁵ Çandarlı, 5141 Numaralı Temettuat Defterine Göre Sakız Şehir Merkezinin Etnik ve İktisadi Özellikleri (1260), s. 61-62

kişilerin meslekleri hakkında ipucu verirken bir yandan da söz konusu ailenin toplum içinde tanınmasını sağlayan ve onu diğerlerinden ayıran önemli birer sembol olmuştur. Bunların yanı sıra “Eflakzâde”, “Kabamalizâde”, “Kasımpaşazâde”, “Limnilizâde”, “Resmoluzâde” gibi coğrafi adlar kullanılarak kişilerin nereli oldukları hakkında bilgi veren ve onların toplum içindeki tanıtımını bu şekilde yapan aile adları da mevcuttur¹⁸⁶.

Ayrıca aynı Temettuat kayıtlarında geçen Müslüman hane reislerinin isimlerinin yanına eklenen ünvanlara bakıldığında insanların birbirlerine olan hitap şekillerini, ekonomik durum ya da eğitim düzeyi gibi sosyo-ekonomik ve sosyo-kültürel özelliklerin belirlediği görülmüştür. Kayıtlara göre, Sakız şehir merkezindeki Müslüman erkeklerden 153’ü Ağa, 47’si Efendi ve 14’ü Bey ünvanını kullanmaktadır. Buna göre 153 kişi ile en yaygın kullanım alanına sahip olan “ağa”; geniş topraklara sahip, halk arasında sözü geçen ve genelde okuryazar olmayan kişilere verilen bir unvandır. Buradan hane reisi olan Müslüman erkeklerin çoğunun arazi sahibi olduğu ya da tarımla uğraştığı çıkarımı yapılabilir. “Ağa”nın aksine eğitim görmüş kişiler için kullanılan “efendi” ünvanı 47 kez geçmiştir. 14 kişinin adının yanında ise bir saygı ifadesi olarak günümüzde de çok sık kullanılan “bey” ünvanı bulunmaktadır. İncelenen defterde kadınlar için kullanılan ünvanları görmek de mümkün olmuştur. Hane reisi olarak kaydedilmiş Müslüman kadınların ünvanları ise şöyledir: 124 Hanım, 17 Kadın ve 1 Hatun. Şehir Merkezi’nde yaşayan Müslüman kadınlar için en fazla kullanılan ünvanın “hanım” olduğu görülmüş ve bu fazlalık Sakız şehrinde yaşayan kadınların ekonomik açıdan rahat bir noktada oldukları izlenimini vermektedir. Zira “Hanım”; toplumsal durumu iyi, varlığı yerinde olan ve bu sayede de hizmetinde çalışanları bulunan kişilere verilen bir unvandır. 17 kişi için kullanılmış olan “kadın” ünvanı ise analık veya ev yönetimi konusunda sahip olunması gereken tüm bilgi ve becerilere sahip olan ve bu açıdan bakıldığında da aslında kendi işini kendi yapan, hizmetinde çalışanları olmayan kişileri nitelemektedir. Müslüman kadınlar arasında sadece bir kişi için “hatun”

¹⁸⁶ Aynı tez, s. 63

ünvanı kullanılmıştır. Bu kişi ise “Cezayirli Hasan Paşa Vakfının Mütevelliyesi Cemile Hatun”dur¹⁸⁷.

Bahsi geçen Temettuat defterinde aile adları, ünvanlar haricinde adanın iktisadi yapısına ışık tutabilecek önemli kayıtlardan biri de lâkaplardır. Lâkaplar kişinin adının yanına eklenen hatta çoğu zaman adının yerine kullanılan ve kişiyi diğerlerinden ayırt etmeye yarayan sözcüklerdir. Başlangıçta belli bir kişiyi tanıtmak için kullanılan herhangi bir lâkap zaman içinde ilgili kişinin mensubu olduğu tüm aile hatta sülaleyi de kapsayabilmiştir. Defter kayıtlarının incelenmesi ile Müslüman hane reisleri için tespit edilen lâkaplar aşağıdaki tabloda gösterilmiştir¹⁸⁸.

TABLO-2			
Sakızlı Müslümanlara Ait Lâkaplar			
Lâkap	Adet	Lâkap	Adet
Çavuş	7	Duhancı	1
Kapdan	7	Fırıncı	1
Hoca	4	Gümrükcü	1
Babuşcu	3	Kahraman	1
Hacı	3	Kalaycı	1
Kıptî	3	Kapucu	1
Usta	3	Kara	1
Uzun	3	Kasap	1
Bakkal	2	Kâtip	1
Bâz-Bân	2	Kayalı	1
Çolak	2	Kazdağlı	1
Çoraplı	2	Kethüdâ	1
Demirci	2	Kızılhisarlı	1
Emir	2	Kuru	1

¹⁸⁷ Aynı tez, s. 66-67

¹⁸⁸ Aynı tez, s. 69-71

Gavs	2	Küçük	1
Giridî	2	Lala	1
Hafız	2	Limnili	1
Hamamcı	2	Menemenli	1
Kalebent	2	Molla	1
Moravi	2	Mulâzım	1
Terzi	2	Muhafız	1
Yüzbaşı	2	Muhtar-ı Evvel	1
Ambarcı	1	Muhtar-ı Sâni	1
Aslan	1	Müderris	1
Azâ Müdürü	1	Nakib	1
Bebeli	1	Onbaşı	1
Berber	1	Öksüz	1
Beste	1	Sarac	1
Candarlılı	1	Saryotlu	1
Cerrah	1	Serabollu	1
Çelebi	1	Şeyh	1
Çeşmeli	1	Tacir	1
Çıkırıkçı	1	Tahmisci	1
Damad	1	Talabzalı	1
Değirmenci	1	Topçu Mirliva	1
Derviş	1	Yanyalı	1

Sakız'da kullanılan lâkaplara meslekler damgasını vurmuştur denilebilir. Buna göre adadaki Müslüman ahalinin uğraştıkları meslek grupları şöyledir: “*Ambarcı, Babuşcu, Bakkal, Bâzbân, Berber, Cerrah, Çavuş, Çıkırıkçı, Değirmenci, Duhancı, Emir, Fırıncı, Gavs, Gümrükcü, Hamamcı, Kalaycı, Kalebent, Kaptan, Kapıcı, Kasap, Katip, Kethüda, Lala, Mülâzım, Muhtar-ı Evvel, Muhtar-ı Sâni, Müderris, Nakib, Onbaşı, Sarac, Tacir, Tahmisci, Demirci, Terzi, Usta, Yüzbaşı*”.¹⁸⁹

¹⁸⁹ Aynı tez, s. 69-71

2.1.1. Sakızlı Müslüman Tüccarlar

1822 yılında Sakız Adası'nda vukû bulan Rum isyanını takip eden yirmi beş yıl içerisinde adadaki Müslüman ahali Anadolu ve İstanbul'a göç etmeye başlamıştı. Bilhassa ada, 1827-28 yıllarında Fransız Albay Fabvier komutasındaki Rum isyancılar tarafından ikinci kez muhasara altında kalmıştı. Bu dönemde uzun süre saldırılara maruz kalan, birçoğu bu sebepten ölen, evleri barkları zarar görerek çaresiz durumda kalan ada Türklerinin çoğu Çeşme'ye göçe mecbur olmuştu¹⁹⁰. Adada sayıca çok azalmış Müslüman iskânını arttırmak maksadıyla Meclis-i Vâlâ'da durum ele alınmış ve 1848 yılında Sakız Adası'ndan izin verilmediği müddetçe Müslüman nüfusun göç etmesini yasaklanarak sorunun çözümü düşünülmüştü. Gerçekten de alınan bu tedbir etkili olmuş ve bu tarihten sonra yapılan nüfus sayımlarında, adadaki Müslümanların sayısında eskiye oranla kısmen de olsa bir artış görülmüştür¹⁹¹. Hatta ilerleyen senelerde Sakız Adası'nın Ticaret Odası Heyeti ve Ticaret Mahkemesi üyelerinin bile bir kısmını Müslümanlar teşkil etmekteydi¹⁹².

Osmanlı Devleti'nin bu nüfus politikasıyla beraber adada ekseriyetle memuriyet görevinde bulunmuş olan Müslümanlardan bazılarının ticarete çok başarılı oldukları anlaşılmaktadır. Mesela, 1273 (1856) senesinde Sakız'da doğmuş olan Mehmet Nasib Efendi, Sakız Sancağı Tahrirat, Rüsumat Kalemi, Cezayir-i Bahri Sefid Vilayeti İstinaf Mahkemesi Zabıt katibliği, liva tahrirat muavinliği, Evrak Müdürlüğü muavinliği vesair memuriyet görevinde bulunduktan sonra Sakız Tahrirat Kalemi Müdürlüğü'nden emekli olmuştur. Mehmet Nasib Efendi limon, portakal, mandalina (adanın en önemli ihraç kalemleri) bahçeleri, 4 adet değirmen, 6 adet ev ve çok sayıda tarlanın sahibiydi¹⁹³. Mehmet Nasib örneğinde olduğu gibi memuriyet görevinde bulunmuş adanın çok sayıdaki Müslüman nüfusu gelirlerini tarıma dayalı ticaret ve emlak işleriyle işletmek yoluyla zengin duruma gelmişlerdir.

¹⁹⁰ Örenç, **Balkanlarda İlk Dram: Unuttuğumuz Mora Türkleri ve Eyaletten Bağımsızlığa Yunanistan**, s. 171-172

¹⁹¹ Sannav, **Yakındönem Tarihimizde Sakız Adası 1821-1923**, s. 76-77

¹⁹² CBSS, sene 1302, s. 70; CBSS, sene 1321, s. 188-190

¹⁹³ Murat Tezcan, **Fethinden Mübadeleye Sakız Türkleri**, İstanbul, Akis Kitap, 2011, s. 139-143

Yine muhtelif yerlerde memuriyet görevinde bulunmuş 1271 (1854) Sakız Adası doğumlu Malazade Ahmed Nesib Efendi 1297 (1880) senesinde Sakız Meclisi İdare, Sakız Adası Süvari Tahsildarlığı ve ardından Sakız Eminliği'nde memuriyet görevinde bulunduktan sonra üç sene ticaretle meşgul olup 1309 senesinde tekrar memuriyete dönerek Sakız Orman Süvari memurluğuna tayin edilmiştir. Ahmed Nesib Efendi'nin kızıyla evlenen adanın önde gelen ailelerinden birine mensup ve çiftçilikle uğraşan Hacı Ahmed Efendi (1878-1954) ve Yunanistan ile canlı hayvan ticareti yapan kardeşi Celep Hakkı Bey ise Sakız Adası'nın en zenginleri arasında yer almaktaydı. Yunan işgali sebebiyle 1913 senesinde adadan göç etmek durumunda kalan Hacı Ahmed Bey'in Sakız Ada'sında sahip olduğu mülkler ise şunlardır: 14 bahçe, 33 dükkan, 15 ev, 1 tabakhane, 1 otel ve muhtelif yerdeki tarlalar¹⁹⁴.

Malazade Ahmed Nesib Efendi'nin kardeşlerinden Cemal Efendi (1850-1924) ise Sakız Ticaret Mahkemesi Azalığı, Sakız Ziraat Odası Katipliği, Sakız Belediye Sandık Eminliği ve Sakız Eytam Müdürlüğünde bulunmuştur. Sakız Adası'nın Yunanlıların eline geçmesi üzerine, o da diğer Müslüman Sakızlılar gibi Anadolu'ya göç etmiştir. Ailesiyle beraber önce İzmir ardından Manisa'ya yerleşen Cemal Efendi'nin mübadele öncesinde Sakız Adası'nda aralarında bir hamamın da bulunduğu çok sayıda bahçe ve arsa gibi gayrimenkulleri bulunmaktaydı¹⁹⁵.

BÖLÜM C. SAKIZ ADASI'NDA TAŞIMACILIK

1.1. Sakızlı Gemi Kaptanları

Sakız Adası'nın nüfusu farklı dinî unsurlardan oluşmaktaydı. Bu nedenle adada gerek Müslüman gerekse Gayrimüslim gemi kaptanlarına rastlanmaktadır. Müslüman gemi kaptanlarının ekserisi Osmanlı Donanması'nda yer almaktaydı.

¹⁹⁴ Aynı eser, s. 117-119

¹⁹⁵ Aynı eser, s. 159-161

Mesela 1106 (1694) yılında Galata'daki Harc-ı hassa reislerinden¹⁹⁶ Ömer Kapudan'a yazılan bir hükümde Karadeniz firkatelerinde kapudanlık yapan ve Sakızlı olması hasebiyle Akdeniz firkatelerine geçmek isteyen Mustafa'ya birer firkate verilmesi emrolunuyordu¹⁹⁷. Bunun haricinde, 1107 (1695-1696) senesinde Osmanlı Donanmasında bulunan gemilerin kaptanları arasında Sakız Adası'ndan Kasım Bey (Kasım Bey eş-şehir be Memi Paşa-zâde mutasarrıf-ı livâ-ı cezire-i Sakız) de bulunmaktadır¹⁹⁸. Yine de, Sakız'da çoğunlukta olan Rum nüfusun Müslüman nüfusa oranı doğal olarak Rumların asıl uğraşlarından olan gemiciliğe de yansımıştır.

Ege'de ün sahibi olmuş Sakızlı Rum gemi kaptanlarının neredeyse tamamı adanın Verondados (Vrontato) karyesinden çıkmaktaydı. Adanın diğer kaptanları ise Langada, Koyun Adası ve Kardamile'de doğup bu muhitlerde yetişmekteydiler. Gemilerin mülkü yine bu kaptanlara aitti. Sakızlılar, maharetleri ve dürüstlüklerini ispatlamış bu kaptanlara çok güvenirlerdi. Taşımacılık yapmak üzere ekipman temini için alınan borç % 20 oranındaydı (sigorta miktarı hesaptan düşülünce % 18). Neredeyse tüm müteşebbis kaptanlar, adalılarca tutumlu ve dürüst olarak tanınırlardı. Bir kaptana bir suç isnad etmek ise çok çirkin bir hareket olarak telakki edilirdi. Çoğu basit birer denizciyken işlerini titizlikle yapmak ve yoğun bir gayretle çalışmak suretiyle birçok geminin sahibi konumuna gelmişlerdir. Verondados sakinlerinin neredeyse hepsinin birbirleriyle bir akrabalık derecesi vardı. Böylece bir ailenin tüm çocukları sefere babalarıyla beraber çıkmaktaydı ve bir gemi kaybedildiği takdirde bu durumdan, bu geniş ailenin tamamı zarar görüyordu. Müteşebbis bir kaptan olmak için işin teorik kısmını okulda öğrenmek şarttı yalnız bu yeterli değildi. Pratikte bu kişilerde yüksek derecede macera ve tehlike tutkusunun da olması gerekmektedir¹⁹⁹.

¹⁹⁶ Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire**, s. 54. Bunlar, buldukları geminin kapudanı olarak vazife yaparlardı. Azab bölükbaşısı olan reislerden tefrik edilmek için harc-ı hassa reisi, kadirga reisi veya gemi reisi denilirdi. Gemi sahibi olan kapudan yani harc-ı hassa reisi, o geminin bütün efrâdına hükmederek zapt u raptı temin ile vazifeliydi.

¹⁹⁷ Aynı eser, s. 54-55

¹⁹⁸ Bostan, **Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri**, Bilge Yayın, İstanbul, 2005, s. 440

¹⁹⁹ **Le tour du Monde**, 1877, cilt 36, fasikül no. 935, s. 355

Kaptanlardan biri öldüğünde, ailenin yaşça en büyük çocuğu bu görevi devralıyordu. Küçük yaşlardan itibaren denizle haşır neşir olan Sakızlıların yerel hikayelerine göre annelerinin kucağından alınan küçük çocuklar, dul kalmış anne ve yetim kardeşleriyle kendi günlük ekmeğini kazanabilmek üzere denizde tehlikeli işlere verilmiş. Lakin denizde hayatlarını tehlikeye atan Sakızlılar bu işi maceraperestlik adına da yapmamaktadırlar. Bu denizciler, küçük yaşlardan itibaren sıkı bir disiplin ve tehlikeye atılmak için cesaret ve içine doğduğu topluluktan ayrı kalmasını gerektirecek bu seferlere çıkarak ailesine zenginlik ve şan getirme imkânına sahip olurlardı²⁰⁰. Bir gemi kaptanı, İkarya'dan Sakız'a kısa bir sefer yapmak suretiyle, adalı bir çiftinin tam bir senede edindiği kazanca sahip olabiliyordu. Netice itibariyle, adalarda sermaye birikimine sahip yegâne kişiler de yine bu gemi kaptanlarıydı²⁰¹.

Gemi ve kargo üzerinde her bir tayfanın belirli bir hissesi bulunuyordu. Yüksek riskli girişimin bir parçası olduğundan gemideki herkes kayda değer bir başarı için dikkatli, titiz ve tutumlu olmaya çalışmaktaydı. İmkan dahilinde en iyi bir şekilde gemiye hizmetten öte sürekli denizcilik becerilerini de geliştirmeye gayret gösteriyorlardı. Böylelikle aralarından emirleri en iyi bir seviyede ifa edenler, kaptanlığa kadar yükselebilmekteydi. Bütün ticari girişimler aslında dürüstlük temelinde yürüyordu ve yine tüm işlemler şifahen sürdürülmekteydi. Bono, fatura, iflas, baratarya* gibi şeylerden ise bihaberdiler. Her bir seferden elde edilen kâr aşağıda belirtildiği gibi hisselerine göre dağıtılmaktaydı²⁰².

* Kaptan veya tayfa tarafından gemiye veya eşyaya kasten yapılan zarar veya kaza

²⁰⁰ Mai Wann, "Chiot Shipowners in London: An Immigrant Elite", yüksek lisans tezi, Centre for Research in Ethnic Relations- University of Warwick, 1987, s. 9-10

²⁰¹ Anthony J. Papalas, **Rebels and Radicals Icaria 1600-2000**, Bolchazy-Carducci Publishers, Illinois- ABD, 2005, s.65

²⁰² Andreas G. Lemos, **The Greeks and the Sea**, Yunancadan İngilizce'ye çeviren: George Perris, Cassel, Londra, 1970, s. 74-75

TABLO-3	
RUM DENİZ TİCARETİ GENELİNDE HER BİR SEFER SONUNDA GEMİ TAYFASI VE DİĞERLERİNE DÜŞEN HİSSE SAYISI	
Gemi sahiplerine	10
Borç verenlere	10
Kaptana	3
Gemideki her bir memura(kaptan muavini, lostromo, aşçı)	2
En iyi gemicilerin her birine	1,5
Diğer gemicilere	1
Gemide bulunan çocuklara	0,5
Denizcilerin dul ve yetimlerine	1

Ayrıca Sakız İsyanı sonrasında Yunanistan'a göç etmiş ve orada pasaport almış olan Sakızlı gemi kaptanlarından Sakız'da gemi inşasına talip olanların, Sakız Meclisince tasavvur olunan tedbirler dâhilinde bandıralarını terk etmeleri, devlet sancağı çekmeleri ve silk-i raiyyetten ayrılmamaları şart koşulmuştur²⁰³.

1.2. Sakız Adası Özel Bahriye Mektebi

Sultan II. Mahmud saltanatında 1828 yılından itibaren buharlı gemilerin deniz gücüne katılması ile Osmanlı sınırlarında gemilerin sevk ve idaresi, tamamen teknik bilgiye dayanmaya başladı. Dolayısıyla gemicilikte yeni bir takım beceriler ön plana çıktı. Gemi alet ve edevatının gelişmesi, eski usül gemicilik fenni ile yetişenleri oldukça güç bir durumda bırakıyordu. Bu hususta ise, Deniz Mühendishânesi yeterli gelmemekteydi. Hatta harp filosu için dahi subay yetiştirmekte güçlük çekiyordu. Tüccar gemilerine ise hiçbir faydası dokunamıyordu. Bu durumdan Türk denizciliği ziyadesiyle zarar gördüğü gibi, geçimini denizcilikten kazanan Akdeniz'in bazı sahil ve ada ahalisi, özellikle sakinleri Türk ve Rumlar'dan

²⁰³ BOA. C. DH., 268/ 13355, (17 Şevval 1262)

oluşan Sakızlılar en fazla zarar görenlerdendi. Sakız Adası sakinleri denizciliği öğrenmek için Yunanistan'a veya Avrupa'ya gitmek zorunda kalıyorlardı²⁰⁴.

1850'lere gelindiğinde diğer tüm milletler uzunca bir zamandır buharlı gemileri kullanmaktayken Sakızlıların bütün gemileri hala yelkenlilerden oluşmaktaydı. Sakızlılar yelkenliden buharlıya geçişte denizaşırı memleketlerde bulunan hemşehri ve akrabalarından yardım aldılar. Bilhassa buharlı gemi satın alabilmeleri için ilk borcu da Londra'daki Sakızlı Rumların şirketlerinden temin ettiler. Yine de tüm Sakızlılar bu geçişte ayakta kalmayı başaramadı. Taşımacılıkla uğraşan büyük ailelerin birçoğu iş yapamaz hale gelmişti. Fakat yeni nesil Sakızlıların girişimleriyle adanın gemicilik geleneği devam etmiştir. Yelkenli gemilerden buharlıya geçiş süreci, takımadalarda temel geçim kaynağı taşımacılık olanlar için hayati bir öneme sahipti. Mesela, XIX. Yüzyıl boyunca kendi tersanelerinde inşa ettikleri 1600 yelkenliyle Ege'de en çok gemiye sahip konumda olan Mora'da Korent Kanalı'nın kuzeyinde bulunan Galaksidi liman şehri, bu geçişte başarısız olmuş ve bu çetin rekabet ortamında neredeyse bütün gemilerini kaybetmiştir²⁰⁵.

Yukarıda da değinildiği üzere buharlıya geçişle beraber tüm denizcilik teknikleri değişmişti. Sakız Adası sakinleri ise 1848 senesine kadar bu denizciliği öğrenmek için Yunanistan'a veya Avrupa'ya gitmeye devam etmekteydi. Bu tarihte Ali Çelebi-zâde Mehmet Efendi isminde bir zât, Tersâne-i Âmire'de imtihan olarak, deniz tekniklerine ait bilgisi kontrol edilmiş ve neticede ehliyetli olduğuna kanaat getirilerek kendisine Kaptan Paşa tarafından “*buyrultu*” verilmek suretiyle; deniz fenlerini, gemiciliği meslek edinen Türk ve Rum gençlerine öğretmeye başlamıştır. Bu arada Sakız Adası bir takım felaketlere uğramış, bağ ve bahçeleri harap olmuştu. Mehmet Efendi de bu felaketten kendini kurtaramamış, bağ ve bahçesi harap olmuş, ayrıca 1849 senesinde meydana gelen bir yangında da mal ve mülkü telef olarak mektebi kapatmak mecburiyetinde kalmıştır.

²⁰⁴ Gencer, **Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları**, Türkiye Denizcilik Sendikası, İstanbul, 1986, s. 72

²⁰⁵ Wann, “Chiot Shipowners in London: An Immigrant Elite”, s. 6

1850 Haziran'ında Sultan Abdülmecid (1839-1861)'in adaları ziyareti esnasında bahriye mektebi tekrar açılma imkanı bulmuştu. Padişahın ziyareti esnasında maiyetinde bulunan devlet ricaline Ali Çelebizâde Mehmet Efendi'nin bu hayırlı hizmetinden söz edilmiş ve devlet ricali konu ile ilgilenerek Mehmet Efendi'nin bizzat İstanbul'a gelmesini istemişlerdi. Devlet ricalinin davetine uyarak İstanbul'a gelen Mehmet Efendi, beraberinde bir de tavsiye mektubu getirmiştir. Mektup, David Urquhart* isimli bir şahsa aitti. Sadaret makamına hitaben yazılan mektup, Mehmet Efendi tarafından Hariciye Nezareti kanalıyla Sadarete takdim edilmiştir²⁰⁶.

David Urquhart'ın 27 Temmuz 1850 tarihini taşıyan mektubunda özet olarak, Sakız Adası'nın, Osmanlı tebeası olan Rumların seyr-i sefaîni için bir merkez olduğu, fakat burada gemicilik fenlerini öğretecek herhangi bir müessesenin bulunmadığı, gençlerin bu fenleri öğrenmek için, ya Yunanistan'a ya da Avrupa'ya gitmek zorunda kaldıkları belirtiliyordu. Seyr-i sefaîn kaidelerini öğretecek bir mektebin açılmasının az bir para ile gerçekleşebileceğini belirten David Urquhart, bundan büyük faydalar sağlanacağını ve ayrıca devletin tebea nezdinde şan ve şerefine bir kat daha artacağını da ifade ediyordu. Padişah'ın ziyaret sırasında Sakız Limanı'nın yenilenmesine irâde buyurulduğuna değinen David Urquhart, birkaç seneden beri Sakız ahalisinden Ali çelebi-zade Mehmet Efendi adlı bir zatın, adada seyr-i sefaîn usulünü tedarik için bir mektup açtığını, Türkçe ve Rumca olarak öğretim yapıldığını böylece tüccar gemileri kaptanlarından birçok kimsenin mesleklerine dair bilgilerini arttırdıklarını bildiriyordu.

Ada ahalisi tarafından Mehmet Efendi'nin babası Ali Çelebi'nin de gayet iyi tanındığını, kendisinin ise bu işte ehliyetli olduğunu belirten David Urquhart, böyle bir hizmetin ada ahalisi için büyük bir ihsan olacağını da ifade ediyordu.

* Büyük bir ihtimalle bu zat, Kasım 1831'de İstanbul'a gelen İngiltere Elçisi Sir Stratford Cannig'e refaket eden ve Türkiye ve Türkler hakkında eserleri bulunan David Urquhart'dır.

²⁰⁶ Gencer, **Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları**, s. 73

Mektupta daha sonra, Mehmet Efendi'nin bağ ve bahçesinin harap olduğu, geçen sene çıkan bir yangında da mal ve mülkünün telef olması ile mektebin kapandığı belirtiliyordu. Bu sebeplerden dolayı mektebin tekrar açılabilmesi için, Mehmet Efendi'ye devlet tarafından maaş bağlanması ve ayrıca bahriye rütbelerinden binbaşılık rütbesinin kendisine verilmesi de teklif ediliyordu.

David Urquhart'ın teklif ettiği bir diğer husus da, öğretim için Mecidiye Cami'nin yakınında uygun bir yerde “oda” inşa edilmesi olmuştur. Gerek bu odanın yapımı, gerekse mektebin lüzumlu aletlerinin temini için lâzım olan paranın altıyüz “direkli riyali” geçmeyeceğini belirten David Urquhart, mektebin zamanla gelişeceğini, hoca adedinin artabileceğini, böylece Akdeniz mektebinin merkezi olabileceğini de ifade ediyordu. Ayrıca Padişah'ın ziyareti sırasında hazır bulunan devlet ricâline Mehmet Efendinin bu hizmetlerinden bahsedildiği ve kendisinin İstanbul'a davet edildiği de belirtiliyordu. Mektupta son olarak, Mehmet Efendi'nin halen adanın topçu redifleri defterinde kaydı olduğu belirtilmekteydi²⁰⁷.

Sadâret makamı durumu gözden geçirerek, bir karara varabilmesi için meseleyi Meclis-i Vâlâ'ya havale etmiştir. Meclis-i Vâlâ'da bu hususta yapılan görüşmelerde Mehmet Efendi de bizzat hazır bulunmuş, kendisine öğretim hususunda, mektep ve gerekli aletler hakkında sorular yöneltilmiş, Kaptan Paşa'dan iki sene evvel aldığı buluntu da göz önüne alınarak, böyle bir mektebin açılmasında milli ve mülki faydalar mülahaza edilerek adanın uygun bir yerinde mektep açılmasına ve burada Müslüman ve Osmanlı tebeası Rumlara gemicilik fenlerinin öğretilmesine karar verilmiştir. Ayrıca Mehmet Efendi'nin bu hizmetlerinden dolayı ada gelirlerinden olmak üzere kendisine ayda 500 kuruş maaş bağlanmasına, dersleri yapmadığı tespit edilirse bu paranın kesilmesine, mektebin kontrolü, dolayısıyla derslerin yapılıp yapılmadığının tespiti işinin ada muhassılları tarafından yürütülebilmesi için Cezayir-i Bahr-i Sefid valisine yazılı talimat verilmesine, maaş keyfiyetinin Maliye Nezaretine karar verilerek, 16 Ağustos 1850 tarihli mazbatada tespit edilmiş ve Sâdaret Makamı'na takdim edilmiştir.

²⁰⁷ Gencer, **Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları**, s. 74

Sadâret makamı tarafından mesele tekrar gözden geçirilerek, 22 Ağustos 1850 tarihli Sadâret takriri ile beraber Meclis-i Vâlâ mazbatası ve David Urquhart'ın mektubu Padişah'a arz edilmiştir. İki gün sonra çoktan irâdede, alınan kararlar yerinde ve uygun bulunarak Mehmet Efendi'nin 500 kuruş maaş ile Sakız Adası'nın uygun bir yerinde bahriye hocalığı yapması gerçekleşmiş oluyordu. Böylece Türk ve Rum gençleri ücretsiz olarak gemicilik fenlerini, Yunanistan'a ve Avrupa'ya gitmek lüzumunu hissetmeden öğrenmeleri devlet tarafından sağlanmış oluyordu²⁰⁸.

Gemi inşaatı alanında Sakızlı gençlerin sahip oldukları kabiliyetler hakkında 1830'ların başında Yunanistan'ın ekonomik durumuyla ilgili tafsilatlı bir çalışma hazırlayan Frédéricik Thiersch, Şıra Adası'ndaki 14 yaşındaki bir Sakızlı marangoz çocuğunun yaptığı gulet/golet tipi geminin limandaki en iyilerden biri olduğunu belirtmektedir. Ayrıca, Thiersch üç senedir gemi inşa etmekte olan 19 yaşındaki gençlerden de hayranlıkla bahsetmektedir. Lakin Mehmet Efendi'nin adada bir bahriye mektebi kurma gerekçelerinin aynısı 1830'ların başında Şıra'daki Sakızlı gençler için de geçerliydi. Şıra'da da o yıllarda yukarıda değinildiği üzere denizciliğe çok kabiliyetli gençler olmasına rağmen adada bir bahriye mektubu bulunmamaktaydı. Thiersch, Kopenhag ve Londra'daki gibi Şıra Adası'nda da bir denizcilik okulu kurulduğu takdirde Yunanistan'ın bu durumdan büyük bir menfaat elde edeceğini belirtmektedir²⁰⁹.

Öğrencilerinin arasında tüccar gemi kaptanlarının da bulunduğu Özel Sakız Bahriye Mektebi haricinde adada XX. Yüzyıl'ın başında bir de Fransız Ticaret Mektebi açmaya dair teşebbüs dikkati çekmektedir. Fransız Devleti tebeasından Sakız'da oturmakta olan Mösyö Şato, Fransız sefaretinin yardımıyla Sakız şehrinde bir Fransız Ticaret Mektebi kurmak üzere 1902 yılı içerisinde Sakız Mutasarrıflığı'na müracaat etmiştir. Ancak bu teklif kabul edilmemiştir. Sakız Mutasarrıflığı'nın Cezayir-i Bahri Sefid Valisi İbrahim Paşa'ya gönderdiği tebligatta bu durum izah edilmiştir. Zira bu tebligata göre esasen Sakız'da tedrisatı muntazam ve geniş bir

²⁰⁸ Aynı eser, s. 75

²⁰⁹ Frédéricik Thiersch, *De L'état Actuel de La Grèce*, cilt II, Leipzig, 1833, s. 107- 108

ticaret mektebinin gerekmesine karşın kurulması için teklifte bulunulan Fransız Ticaret Mektebi'nin *tedrisat programı gayr-ı mâlum* olduğundan ve Mösyö Şato'nun da bahsi geçen teklifinden sonra İran'a gitmesi dolayısıyla programın tahkiki ve mahzurlu olup olmadığı tespit edilemediğinden teklif kabul edilmemiştir²¹⁰.

1.3. Sakız Adası'nın Ticari Filosu

XVIII. yüzyılın başlarına kadar Akdeniz sahillerinde toplam 15 gemi tezgâhı bulunmaktaydı. Bu tezgâhlardan biri de Sakız Adası'nda idi. Osmanlı Devleti ihtiyaç duyduğu takdirde memleket genelindeki gemi tezgâhlarına gemi inşa edilmesi için emir göndermekteydi. Mesela 1702 tarihinde Kapudan Paşa'ya gönderilen bir hükümde Deryabeyi Salih'e Sakız'da bir kadirga inşasına müsaade edilmesinin emrolunmakta olduğu görülmektedir²¹¹.

Ayrıca XVIII. Yüzyılın başında İstanbul'dan Mısır'a gidip gelen tüccar gemilerinin (üç direkli, firkate, sönbeki) güzergâhında Sakız Adası da bulunuyordu. Gemiler güzergâh üzerinde korsan kalyonlarıyla karşılaştıklarında onlara mukavemet edemiyorlardı. Korsanlar korkmadan ve çekinmeden bu tüccar gemilerine içindeki eşyalarla birlikte el koyup Müslüman yolcu ve mürettebâtı da esir almaktaydılar. Bu hal tüccarın büyük zarara uğramasına sebep olmuştu. Bunun üzerine Mısır tüccarından Sabuncuzâde Ömer, Pervizzâde Hacı Ahmed, Hacı İbrahim, Hacı Mustafa, Makrizâde Hacı Hüseyin, Şerif Hacı Hüseyin, Simidzâde Hacı Halil ile birçok gemi sahibi tüccar padişahın huzuruna çıkmışlardı. Söz konusu kimseler Mısır'a gidip gelen gemilerin hepsinin kalyon olması ve konvoy halinde yolculuk yapılması halinde korsanların kendilerine ve mallarına bir zarar veremeyeceklerini fakat Mısır tüccarının elindeki gemilerin sadece üç dört tanesinin kalyon diğerlerinin ise sâir gemilerden olduğunu ifade etmişlerdi. Bunun üzerine Mısır güzergâhında işleyen kalyon dışındaki gemilerin kaldırılarak bütün tüccarın kalyon kullanmasının ne derece mümkün olduğu sorulmuştu. Bu kimseler şu an bunun mümkün

²¹⁰ BOA. DH.MKT., 569/14, (25 Cemâziyelevvel 1320)

²¹¹ Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire**, s. 25,28

olamayacağını dile getirip tüccarın yine ellerinde bulunan gemilerle sefer yapmasını fakat bundan sonra aralarında Sakız'ın da bulunduğu birçok yerdeki devlet görevlilerinin Mısır tüccarından buralarda kalyon dışında yeni gemi inşa edenleri uyarmalarını istemişlerdir²¹².

Donanma kalyonlarının her sene Akdeniz'de seyreden tüccar gemilerini korsanlardan korumak için devriye gezdiklerini ancak farklı güzergâhlar bulunmasından dolayı her tarafın güvenliğinin sağlanmasının mümkün olmadığını belirten tüccar kaptanları bu koşullar altında güvenliği tesis etmenin tek çözümünün Mısır tüccar gemilerinin tümünün kalyon olmasının şart koşulmasıyla gerçekleşebileceğini dile getirmişlerdi. Bu görüş devlet tarafından uygun bulunarak bundan sonra tüccara kalyon dışında yeni gemi yaptırılmayacağı hakkındaki 1708 tarihli emir Sakız Adası da dahil olmak üzere Akdeniz ve Karadeniz sahillerindeki birçok yerin idari, mülki, askeri görevlilerine gönderilmişti²¹³.

1774 Küçük Kaynarca Antlaşması imzalanmadan önce 1770'de Sakız'daki Fransız Konsolosunun raporunda ifade edildiği üzere Sakızlıların İstanbul Boğazı'na gidip gelen 80'den fazla sayıda büyük gemisi bulunmaktaydı. Her ne kadar konsolos bu gemilerin cinsini belirtmemiş olsa da bunların yukarıda bahsi geçen 1708 yılına ait emir gereğince kalyon oldukları tahmin edilmektedir. Böylece, Sakızlılar bu büyük ticari filo ile taşımacılıktan büyük kazançlar elde ediyorlardı. Fakat Osmanlı-Rus Savaşı'nın başlamasıyla yapmakta oldukları taşımacılık sekteye uğramıştır²¹⁴.

XIX. Yüzyıla gelindiğinde ise durum çok değişmiştir. Sakızlılar gemileriyle esasen Karadeniz buğdayını Avrupa'nın muhtelif limanlarına taşımaktaydılar²¹⁵. Mesela 1860'ların başında Sakız Adası'nda Akdeniz, Karadeniz ve Tuna için ciddi seviyede gemi kiralama işleri yapılmaktaydı. Bu işler farklı tonajlarda toplam 624

²¹² Aydın, **Sultanın Kalyonları, Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)**, s. 138-139

²¹³ Aydın, **Aynı eser**, s. 139-140

²¹⁴ Argenti, **Diplomatic Archive of Chios 1577-1841**, s. 31

²¹⁵ **Commercial Reports received at The Foreign Office from Her Majesty's Consuls**, Londra, 1862, s. 383

yelkenliye sahip Sakızlı denizciler tarafından yürütülüyordu²¹⁶. 150- 200 ton arasında kapasiteye sahip yelkenlilerin sayısı ise 120 idi²¹⁷. Yüksek tonajlı bu yelkenliler Şıra'da inşa ediliyor ve Yunan bandırası altında seyir ediyordu. 624 yelkenlinin ortalama tonajı ise 58.504 ton kadardı. Collas'ın görüşüne göre, şayet girişi tehlike arz eden liman güvenli bir hale getirilirse ve bunun yanında liman genişletilirse Sakız filosunun katkıda bulunduğu bu işlemler on kat kadar artacaktır. İhmal sonucu Sakız Limanı ancak küçük tonajlı gemilerin girişine izin verecek hale gelmiştir. Sakız Adası'nın mallarını taşıyan üç şirketin buharlı gemileri aktarmalı olarak yükleme boşaltma yapabilmektedir. Limana girişin güç olması nedeniyle (geçit yerleri tıkanmıştır) birçok yelkenli gemi kışı Şıra'da geçirmektedir. Yine Collas'ın ifadesiyle "Eğer Sakız Limanı iyileştirilirse, Osmanlı'nın en önde gelen ambarlarından biri haline gelecektir"²¹⁸.

Bunun haricinde Sakız tersanesinde sayıca az da olsa yüksek tonajlı yelkenliler inşa edilmekteydi. Mesela, İstanbul'da ticaretle uğraşan Eflak ahalisinden Hristo adlı tüccarın Sakız Adası'nda bulunan vekili Yani Petrokokinos'a Sakız Adası'nda 24 zira tuluğ ve 6250 kileli (yaklaşık 250 m³) mütehammil bir adet tüccar sefinesini nizam dışına çıkmamak suretiyle inşa etmesine izin verilmiştir²¹⁹.

1862 yılına ait İtalyan ticaret yıllığında ise toplam 6000 kişilik mürettebata sahip Sakızlı denizcilere ait gemi sayısı aşağıdaki tabloda gösterildiği gibidir²²⁰:

²¹⁶ Collas, **1864'te Türkiye**, s. 228

²¹⁷ **Annales Extérieure Turquie 1860-1868**(Faits Commerciaux no.17), Paris, 1869, s. 15

²¹⁸ Collas, **1864'te Türkiye**, s. 228

²¹⁹ BOA. HR. MKT., 31/38, (24 Rebiülâhir 1266)

²²⁰ **Bollettino Consolare del Ministero per gli Affari Esteri il Re D'Italia**, cilt II, Torino, 1863, s. 133

TABLO-4	
1862 YILI İTİBARIYLA SAKIZLI DENİZCİLERİN	
TAŞIMACILIK HACMİ	
Gemi Sayısı	Kapasite (Ton)
80	250- 400
40	100-180
60	50-75
80	20-30
150	5-15

Tüm bu gemiler senelik yaklaşık 800 sefer yapmaktaydı ve kabotaj sebebiyle adanın senelik zararı 8,3- 9,7 milyon kuruştı (1,9- 2,2 milyon İtalyan liri).

1892 senesinde Sakız Adası'nda kiraya verilmek veya kendi mallarını taşımak üzere farklı tonajlarda toplam 440 yelkenliden oluşan bir ticaret filosu bulunmaktadır. Bu filodaki yelkenli tipleri ve sayıları şöyledir:

- 1- 350 ila 600 ton arasında yük taşıyabilen 50 Barça (Mparkos). Her birinin 5.500 lira cari kıymetindeki %10'luk kısmı gemi sahibinin tasarrufundadır ve bu 50 barkanın yaklaşık değeri 23.300 liradır. Kaptanları ve tayfalarıyla beraber bu barkalarda toplam 600 denizci çalışmaktadır.
- 2- 200 ila 300 ton arasında yük taşıyabilen 80 Brik (Mprika). Bunların yarısı, her biri için 3.000 liralık cari kıymetle gemi sahipleri hesabına çalışmaktadır ve bu 80 brikin yaklaşık değeri 22.100 liradır. Kaptanları ve tayfalarıyla beraber bu briklerde toplam 700 denizci çalışmaktadır.
- 3- 100 ila 200 ton arasında yük taşıyabilen 80 Golet (Goletay). Bunların yarısı, her biri için 1.200 liralık cari kıymetle gemi sahipleri hesabına çalışmaktadır ve bu 80 guletin yaklaşık değeri 8.000 liradır. Toplam tayfa sayısı 650'dir.

- 4- 50 ila 70 ton arasında yük taşıyabilen Bumbartalar, bunların %60'ı, her biri için 850 liralık cari kıymetle gemi sahipleri hesabına çalışmaktadır. Toplam değerleri 4.500 liradır. Bu yelkenlilerde çalışan tayfa sayısı ise 600'dür.
- 5- 10 ila 30 arası yük taşıyabilen 140 terik ve kayık. Neredeyse tamamı, her biri için 100 liralık cari kıymetle gemi sahipleri hesabına çalışmaktadır. Toplam değerleri 2.100 liradır. Bu terik ve kayıklarda toplam 500 denizci bulunmaktadır²²¹.

TABLO-5				
SAKIZLILARIN DENİZCİLİK POTANSİYELİ				
(1892 YILI İTİBARIYLA) ²²²				
Gemi Sayısı	Denizci Sayısı	Ortalama Tonaj	Cari Kıymet (Lira)	
			Gemilerin değeri	Kullanılabilir
440	3.050	63.950	60.000	260.500
Toplam Sermaye			320.500 Lira	

Sakız Adası'nın yelkenlilerden oluşan ticaret filosu haricinde çok sayıda buharlı gemiye de sahip durumdaydı. Hatta 1890 ile 1910 yılları arasında Osmanlı buharlı gemi filosunun merkezi konumunda bulunan İstanbul'dan sonra İmparatorluk dahilinde en fazla buharlı gemi Sakız Adası'nda bulunuyordu²²³. Zira aşağıdaki tablodan da anlaşılacağı üzere 1890 yılı itibariyle Sakız Adası sahip olduğu 60 buharlı gemi ile Osmanlı İmparatorluğu'ndaki ticari amaçlı kullanılan mevcut buharlı gemi filosunun %7'sini teşkil ediyordu.

²²¹ Vital Cuinet, **La Turquie d'Asie. Géographie administrative, statistique descriptive et raisonnée de l'Asie mineure 1892**, cilt I, Paris, 1892, s. 427-428

²²² Aynı eser, s. 428

²²³ Harlaftis ve Kardasis, "International shipping in the eastern Mediterranean and the Black Sea: Istanbul as a maritime centre, 1870–1910" ;**The Mediterranean Response to Globalization before 1950**, ed. Şevket Pamuk ve Jeffrey G. Williamson, Routledge, Londra, 2010, s. 256

TABLO-6			
1890 YILINA AİT LİMAN KAYITLARINA (LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING) GÖRE OSMANLI TİCARET HACMI²²⁴			
Liman	Gemi	Ton	%
İstanbul	293	86.966	45
Sakız	60	13.865	7
Bartın	52	7.482	4
Zonguldak	30	7.068	4
Erdek	28	5.924	3
Kaşot (Çoban Adası)	16	3.330	2
Trabzon	16	3.204	2
Midilli	3	2.918	2
Limni	17	2.882	2
Abana (Kastamonu)	15	2.770	1
Rize	12	2.283	1
Tirebolu	12	2.003	1
Giresun	10	1.681	1
Vasiliko (Ahtapol, Bulgaristan)	15	1.879	1
Ankialo (Selanik)	8	1.540	1
Diğer	256	43.473	23
Toplam	858	192.038	100
Osmanlı	569	127.558	66
Osmanlı Rum	289	64.474	34

İngiliz Konsolosu yardımcısı Anamissaki'nin 1905 yılına ait Sakız Adası Ticaret Raporunda adanın ticaret filosu hakkında özetle şu ifadeler yer verilmiştir: "25 yıl önce Sakız Adası'nda 440 yelkenli filosu vardı. Bunlardan şimdi ancak beşte biri kalmıştır. Kalanının yerine ise buharlı gemi ikame edilmiştir ve bu buharlılar Sakız Adası yerlilerine aittir".²²⁵

²²⁴ Aynı eser, s. 257

²²⁵ Ökçün, İngiliz Konsolosluk Raporlarına göre İzmir Ticareti(1864-1914), s. 230

2.1. Sakız Adası'nın İhracat ve İthalat Kalemleri

Osmanlı döneminde Sakız'ın temel ihraç mallarını tarım ürünleri teşkil ettiği anlaşılmaktadır. Bu ürünlerin başlıcaları sakız (mastika), badem, narenciye (portakal ve limon), ipek, incir, zeytinyağı, pamuk, vb. Bununla birlikte XIX. Yüzyıl başlarında adanın en önemli ihraç kalemini ada sanayisinin belkemeği olan ipekli dokumalar ile pamuklu kıyafetler, örgü çantalar teşkil etmekteydi.

XVIII. yüzyıla gelindiğinde Sakız Adası'nın Osmanlı İmparatorluğu'nun en aktif ipekli dokuma merkezleri arasında yer aldığı görülmektedir. Adada yüzyılın başlarında üretilen ipek miktarı 300 kantar olup, tümü yerel dokumacılığın kullanımına ayrılmıştı. XVIII. Yüzyılın ortalarında adada yaklaşık 200 tezgâh ve şehre kumaş satan elli–altmış depo mevcuttur. Yerel üretimin ihtiyacı karşılayamadığı zamanlarda Güney Makedonya, Tesalya ve Tino Adası'nın üretiminden faydalanılmış; adada yüzyıl boyunca artan ham ipek ihtiyacı Tino, Zagora ve Selanik'ten karşılanmıştır. Selanik'e yerleşen Sakızlı tüccarlar, yabancı tüccarlar ile rekabet içinde, mevcut ürünün bir kısmını alıp Sakız'a götürmüş; uluslararası ipekli kumaş ticaretinde Sakızlı tüccarlar, özellikle Venedikli tüccarlar için önemli birer rakip konumuna gelmişlerdir. Adanın 1740'da Selanik'ten ham ipek ithalatı 260–315 kantar iken, bu oran 1750'de 183 ve 1798'de 157 kantar olarak kaydedilmiştir²²⁶.

1790'ların sonlarında adayı ziyaret eden James Dallaway, ada halkının büyük çoğunluğunun ipek üretiminde aktif rol oynadığını ve ipek böcekleri için dut ağaçlarının yetiştirildiğini kaydetmiştir. Seyyah William Wittman, ipek böceğinin beslenme kaynağı olan dut ağacının adada yaygın olarak bulunması sayesinde ada halkının bir kısmının ipek dokumacılığından büyük gelir sağladıklarını, taşrada üretilen ipeğin Sakız kasabasına gönderildiğini ve burada islenerek hem yerli tüketim hem de ihraç ürünü olarak önem kazandığını belirtmiştir²²⁷.

²²⁶ Dal, XVIII. Yüzyılda Sakız Adası, s. 95

²²⁷ Aynı tez, s.96

Sakızlı dokumacılar, ipekli dokumada XVIII. yüzyılın ilk çeyreğinde büyük gelişme göstermiş ve özellikle Batı'dan ithal edilen cinsleri imal etmekte başarılı sonuçlar elde etmişlerdir. Bu sebepten dolayı Kasım 1720'de İstanbul'da bir ipekli manifaktürü kurulmasına karar verildiği zaman Sakızlı dokumacılar Saray Bezirganbaşı tarafından İstanbul'a çağırılmışlardı. Kuruluşu ile birlikte hemen imalâta başlamış görünen manifaktüre muafiyet ve imtiyaz sağlamada oldukça cömert davranılmıştır. Sakız'dan gelip ustabaşı, kalfa ve yiğitbaşı sıfatları ile işçileri, esnaf örgütüne benzer şekilde yönetmek üzere görevlendirilmiş olan üç usta ve mengeneği çalıştırmak üzere gelen bir ustaya cizye ve avârız dahil her türlü vergiden muafiyet sağlanmış, ata binmek ve silah taşımak gibi gayri Müslimlere nadiren tanınan serbestlikler de verilmiştir. İlk defa bu manifaktürde çalıştırıldığına şahit olduğumuz *designer*'a da aynı muafiyet serbestlikleri bahşedilmiştir²²⁸.

İpekli dokumadaki maharetli Sakızlı ustaların başında bulunduğu manifaktürler, ithal malı Venedik kumaşları ile rekabet etmek üzere tesis edilmişlerdi. İpekli manifaktürün pazara açılması emri ile sermayesini idâme ederek kendi kendini idare edebilecek bir malî otonomisi bulunan, Türkiye'de iktisadî devlet teşekküllerinin bir öncüsü olma başarısını da elde etmiştir²²⁹. Bilhassa 1200 atölyede imal edilen pamuklular İmparatorluğun her tarafına gönderilmekteydi ve kalite bakımından Şam, Halep ipeğinden üstün olmakla beraber neredeyse Lyon ipeğiyle denk konumdaydı. Lakin düşük kalite malzeme kullanma sahtekârlığına başvurulduğundan bu ticaret çökmeye başlamıştı. Bunun üzerine 1805 yılında bir dernek teşkil edildi. Her biri 500 kuruş olan hisseleri herkes alabilmekteydi ve bu hisselerden 150'si satın alındığında; dernek, imal edilen dokumaları ve ithal edilen malzemelerin kontrolüne 8 müfettiş tayin ediyordu. Yine de, bu tür uygulamalardan iyi bir sonuç alınamamıştır²³⁰. 1850'lere gelindiğinde ise artık ipek imalatı eski seviyesinde olmayıp artık Avrupa'ya sadece ipek kozası ihraç eder durumda olduğu anlaşılmaktadır²³¹. Bu durum, adanın ipek üreticilerinin hala eski ve kalın ipek sarma

²²⁸ Mehmet Genç, **Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi**, Ötüken Yayınevi, İstanbul, 2009, s. 244-245

²²⁹ Aynı eser, s. 246-247

²³⁰ Alexander M. Vlastos, **A History of the Island of Chios A.D. 70-1822**, Londra, 1913, s. 138

²³¹ **Bollettino Consolare del Ministero per gli Affari Esteri il Re D'Italia**, s. 133

usulünü takip etmesinden kaynaklanmaktaydı. Bu yüzden adanın mamulleri Avrupa pazarlarına uygun değildi. Adadaki bu teknik yetersizliğin farkında olan İzmirli işadamları Sakız'a gönderdikleri adamları aracılığıyla ipek kozalarını satın alıyordu. Ardından, bu ipek kozaları Avrupa tarzında İzmir'de örülüyordu²³². Bu ürünün ticareti Sakız ve Midilli'de çok önem taşımaktaydı, ancak 1870 yılında ipek böceği hastalığı nedeniyle üretim çok azalmıştır. O yıl Japonya'dan ve diğer ülkelerden fazla miktarda ipek böceği tohumu ithal edilmiş ve daha iyi bir sonuç elde edilmek istenmiştir. Ancak yine aynı kötü sonuçla karşılaşmış ve sadece 6000 sterlin değerinde bir miktar üretilebilmiştir²³³.

Sakız'da 1853 yılında karantinahane kurulunca adanın önemli gelir kaynağı olan tarım ürünlerinin ticareti bir iki yılda artış kaydetmiştir. Karantina sayesinde güven oluşmuş ve adaya daha çok gemi uğramaya başlamıştır. Yine 1853 yılında adaya getirilen kök boyalardan müthiş bir sonuç alınmış ve kısa süre içerisinde bu kökler adanın en önemli ticaret kaynaklarından biri haline gelmiştir. Adadaki tabakhanelere Buenos-Aires ve Mısır'dan gelen deri işlenmek suretiyle ihraç edilerek önemli bir gelir sağlamaktadır²³⁴.

Aşağıdaki tablodan da anlaşılacağı gibi sadece deri imalatından 1862 yılında 1.196.000 frank gelir sağlanmıştır.

TABLO-7		
SAKIZ ADASI'NIN DIŞ TİCARETİ		
Yıl²³⁵	İTHALAT(franc)	İHRACAT(franc)
1854	3.391.000	2.610.625
1855	3.546.250	2.600.750
1856	3.915.125	4.251.750
1857	4.787.500	3.436.750
1858	3.819.875	3.656.250

²³² Lucia Patrizio Gunning, **The British Consular Service in the Aegean and the Collection of Antiquities for the British Museum**, Ashgate, Londra, 2009, s. 106

²³³ Ökçün, **İngiliz Konsolosluk Raporlarına göre İzmir Ticareti(1864-1914)**, s. 29

²³⁴ **Annales Extérieure Turquie 1860-1868(Faits Commerciaux no.17)**, s. 15

²³⁵ **Aynı eser**, s. 15

YIL ²³⁶	İTHALAT(FRANK)	İHRACAT(FRANK)
1860	5.077.275	4.416.300
1861	5.173.325	4.212.350
1862	6.169.950	4.671.500

Sakız'daki Belçika Konsolosu M. Schilizzi'nin adaya dair hazırladığı rapora göre 1855 yılında en çok dokuma, barut, kurşun, metaller, işlenmemiş deri, rom, şeker ve kahve ithal edilmiştir. Temel ihraç kalemleri ise şunlardır: 125.000 okka badem(600.000 kuruş), 12.000 okka sakız (1.3 milyon kuruş) ve 11.000 okka ipek kozası(550.000 kuruş)²³⁷.

Sakız Limanı'nın İzmir ile olan bağlantısının çok önemli olduğunu kaynaklar zikretmektedir. Bu bağlantının Çeşme üzerinden yapıldığını ve Çeşme ile İzmir arasındaki kara ticaret yolunun bir günlük kısa bir mesafe olduğunu görmekteyiz. Yolcuların önce kayıklarla Sakız'dan Çeşme'ye, oradan da düzenli olarak işleyen ticari amaçlı kervanlarla kervan güzergâhını izleyerek İzmir'e vardıkları görülmektedir. Çeşme'den katırlarla hareket edilip çok kayalık ve tepelik bir güzergâhtan geçilerek 12 saat süren bir yolculuktan sonra İzmir'e ulaşılmaktaydı. 1800 yılında Sakız'a gelmiş olan İngiliz Donanması'nda askerî doktor olarak görevli William Wittman'ın raporuna göre, Sakız'dan İzmir'e kadar olan bütün yolculuk masrafı beş kuruşu yani 7 şiling 6 pensi geçmemekteydi²³⁸. Dolayısıyla düşük nakliye masrafı sayesinde Çeşme-Sakız güzergâhı sıkça kullanılmaktaydı.

Mesela, İngiltere'nin Sakız'daki konsolos yardımcısı Charles Biliotti'nin 1861 yılına ait raporunda Sakız'a uğrayan İngiliz gemilerine Çeşme'den getirilen kuru üzümün nakledildiğini öğrenmekteyiz²³⁹. Hatta Sakızlı tüccarlar üzüm hasılatı

²³⁶ Collas, **1864'te Türkiye**, s. 228

²³⁷ A. Viquestel, **Voyage dans la Turquie D'Europe**, Paris, 1868, cilt I, s. 360

²³⁸ Mehmet Alaaddin Yalçinkaya, "Sakız Adası'nın İktisadî ve Sosyal Hayatından Bir Kesit"; **Ciêpo XIV. Sempozyum Bildirileri**, TTK, Ankara, 2000, s. 791

²³⁹ **Commercial Reports received at The Foreign Office from Her Majesty's Consuls**, Londra, 1862, s. 383

yüksek olan Midilli Adası'ndan da üzüm satın almaktaydılar²⁴⁰. Yine aynı raporun devamında ifade edildiği üzere Sakız Adası'nın İngiltere ile olan ticareti esasen İngilizlerin kuru üzüm talebine dayanmaktaydı. Fakat kuru üzümün ihracattaki payı bazı yıllar büyük oranda değişmekteydi. Mesela 1859'da adanın kuru üzüm ihracatından geliri 36.000 liraya yükselmişken ertesi sene 5.500 liraya düşmüştür. Bu tür dalgalanmalara rağmen, olağan zamanlarda kuru üzüm ihracatının değeri 10.000 ila 15.000 lira arasında seyretmekteydi. Billiotti'nin ifadelerine göre İstanbul'un para kurlarındaki istikrarsızlık sebebiyle 1861'de adanın ihracatında hissedilir bir düşüş yaşanmıştır. Ada tüccarları, İstanbul para piyasasındaki muhtemel değişiklikler karşısında kendilerine riske atmamıştır. İhracatta yaşanan bu düşüşün ithalata da etkisi olmuştur. Dolayısıyla önceki senelere nispeten daha az ithalat yapılabilmektedir. Önceki senelerde ise Sakızlı tüccarlar Avrupa'daki kredi darlığından istifade ederek yüksek miktarda ithalat yapmışlardır. Yine 1861 yılı zarfında tarım mahsullerinden bir büyük hâsılat elde edilmiştir. Lakin İstanbul'a çok sınırlı ada ürünleri gönderilebilmiştir. Bu ürünler sadece muhafazası mümkün olmayan limon ve portakallardan oluşmaktaydı. Ada ürünlerinin büyük bir kısmı ise satılamamıştır. 300 ton kadar üretilen nohut ve fasulye hasılatının yarısı da güçlükle İstanbul ve Rusya'ya gönderilmiştir²⁴¹.

Adanın sanayi ürünleri çoğunlukla İstanbul piyasasına dağıtılmaktaydı. Zira dabakhaneler, içki damıtım evleri, reçel imalathaneleri ve yelken bezi üretiminde çok sayıda kişinin çalışmakta olmasına rağmen bu ürünlerin büyük bir kısmı İstanbul'da zaten üretilmekteydi. Mevcut rekabet dolayısıyla Sakız Adası'nın sanayi ürünleri İstanbul piyasasında tutunamamaktaydı. Bu yüzden adadaki imalathaneler üretimlerini azaltmak durumunda kalmışlardır²⁴². Lakin 40 yıl zarfında adanın birtakım sanayi kolları tekrar canlanmaya başlamıştır. 1903 senesine ait Cezayir-i Bahri Sefid Vilayet Salnamesi'ndeki verilere göre Rodos'un tabakhanelerinde yılda

²⁴⁰ CBSS, sene 1321, s. 259

²⁴¹ **Commercial Reports received at The Foreign Office from Her Majesty's Consuls**, s. 383-384

²⁴² **Aynı eser**, s. 384-385

35.000 kösele üretilmektedir. Ancak Sakız ve Midilli'deki tabakhanelerde üretilen kösele ise Rodos'taki üretimin birkaç katıdır²⁴³.

1870'lerde artık ada sakinleri paralarının yerel sanayiler yerine yabancı spekülasyonlar ile iyi değerlendirildiğini düşünmekte olduğundan ve artan göç sebebiyle de adanın ihracat gelirlerinde bir artış gözlenmemektedir²⁴⁴. Adanın 1870 yılı itibariyle toplam üretimi 275.000 sterlin değerindeydi. İthalat ve ihracatta ortaya çıkan bu düşüşün tek sebebi ise Avrupa'da patlak veren savaştır. Avrupa'da İtalyan ve Alman birliklerinin kurulması sürecindeki karmaşa Akdeniz ticaretini de etkilemişti. Adanın ertesini seneki geliri ise 281.300 sterlin olmuştur²⁴⁵. 1889 yılı ihracat hareketine bakıldığında mutad olduğu üzere İstanbul ve İzmir'e sakız, badem, rakı, reçel, taze sebze; bunların haricinde Rusya ve Romanya'ya limon, portakal, mandalina, kuru incir, keçiboynuzu; Yunanistan'a zeytinyağı, zeytin ve deri; Fransa'ya keçi postu, ipek kozası, bakla gönderildiği anlaşılmaktadır. Bu ürünler İzmir'e taşınmakta ve orada başka gemilere aktarılmaktadır. Özellikle Sakız Adası'nın ürünleri İzmir'de transborde olduğundan Sakız ihracat kapasitesi İzmir'in ihracat rakamları içerisinde kaybolmaktadır. Aynı yıl ihracat 4.223.500 frank ithalat ise 7.498.000 frank'a yükselmiştir²⁴⁶. 1905'te ise bu adanın ithalatı 239.015 sterlin olmuş ve esas olarak buğday, un, arpa, deri, kahve, şeker, pirinç ithal edilmiştir. Mamûl malların büyük bir kısmı İstanbul, İzmir, Suriye ve Pire'den ithal edilmekteydi. Aynı sene ihracat değeri 234.000 sterlin olmuştu ve ana maddeleri sakız, mandalina, portakal, limon ve badem teşkil etmekteydi²⁴⁷. Bilhassa, adanın alçak yerlerinde çoğunlukla etrafı yüksek duvarlar ile çevrili portakal bahçelerinin bulunması sebebiyle XIX. Yüzyılın sonlarında Sakız'ı ziyaret eden yabancılardan bazıları adayı portakal memleketi olarak tanımlamışlardır²⁴⁸.

²⁴³ Özçelik, M. 1903 (H. 1321) *Tarihli Sâlnâmeye Göre Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti*, Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Bolu, 2007, s. 56

²⁴⁴ Ökçün, *İngiliz Konsolosluk Raporlarına göre İzmir Ticareti(1864-1914)*, s. 29

²⁴⁵ Aynı eser, s. 27-28

²⁴⁶ Rougon, *Smyrne, Situation commerciale et économique des pays compris dans la circonscription du consulat général de France*, s. 504

²⁴⁷ Ökçün, Aynı eser, s. 208

²⁴⁸ Lui Ramber, *Gizli Notlar*, çev: Mehmet Gayur Bleda, haz. Ömer Hakan Özalp, Ark Kitapları, 2011, s. 132

Aşağıda ilgili bölümde ele alacağımız üzere Osmanlı Devleti'nin Sakız Adası'na yeni liman inşa etmesiyle, Sakız Liman ve Rıhtım Şirketi'nin vaaz ettiği fahiş rüsum ticaretin sekteye uğramasına sebep olmuştur²⁴⁹. Böylelikle önceleri adada varolan taşımacılık ticareti önemli ölçüde zarara uğramıştır²⁵⁰. Sakız Liman ve Rıhtım Şirketi tarafından fahiş olarak alınmakta olan vergi yüzünden Langada Rüsumat Dairesi'nin iyileştirilerek yeniden inşasına karar verilmiştir²⁵¹. Adada mevcut sair limanlardan Langada'nın tercih edilmesinin sebebi kaçakçılığın ekseri buradan yapılmasıdır. Mesela Sakızlı iki üç tüccar marifetiyle Langada nahiyesinden kayıklarla 500 çuval keçiboynuzu Koyun Adası'na çıkarılmış ve oradan da Vitinia isimli Yunan bandıralı bir gemiye yüklenmiştir. Zaman zaman da kaçırılacak mal Çeşme'ye taşınıp oradan gemilere aktarılmaktaydı²⁵². Hatta Sakız sahilinde asayişin ve kaçakçılığın önlenmesi için yeni bir vapur bile tayin edilmiştir²⁵³.

TABLO-8						
SAKIZ LİMANI İÇİN TALEB OLUNAN BAŞLICA EŞYA TARİFELERİYLE İSTANBUL, İZMİR VE BEYRUT LİMANLARI TARİFELERİNİN MUKAYESE CEDVELİ²⁵⁴						
Eşya cinsi	Miktar	Birim	Tarife (Kuruş)			
			Sakız Rıhtımı için talep olunan	Musaddık tarifeler		
				Dersaadet	İzmir	Beyrut
Sakız	160	Ton	125	50	35	30
İşlenmiş ipek	50	“	125	50	49	41
İşlenmiş deri	520	“	100	150	36	30
Tereyağı ve nebati yağ	150	“	62,5	30	23	20
Ham deri	560	“	62,5	35	18	15
Pamuklu ve keten kumaş	60	“	62,5	35	29,5	19

²⁴⁹ BOA, Bâb-ı Âli Evrak Odası (BEO.) 1614/121045, (16 Şevval 1318)

²⁵⁰ Ökçün, **İngiliz Konsolosluk Raporlarına göre İzmir Ticareti(1864-1914)**, s. 219

²⁵¹ BOA. BEO., 3929/294639, (21 Şaban 1329)

²⁵² BOA. Ticaret ve Nafia Nezareti (T.NFİ.) 1330/1, 879, (29 Eylül 1904)

²⁵³ BOA. DH. MKT., 87/2474, (29 Zilkâ'de 1318)

²⁵⁴ BOA. ŞD. 1202/10, (25 Rebiülâhir 1312)

Tuhafiye	70	“	100	35	30	30
Kuruyemiş	580	“	50	12	18	5
Kahve, şeker, pirinç, kolonya	750	“	50	32,5	26	18
Tuzlama balık	243	“	50	28,5	24	22,5
Taze meyve, sebze	950	“	25	ücretsiz	7,5	7,5
Buğday	98.700	100 litre	1	0,75	0,5	0,75
Arpa, yulaf	15.600	“	0,5		0,2	0,2
Petrol	12.000	sandık	1	0,5	0,2	0,32
Hayvan	-	baş	muhtelif	muhtelif	muhtelif	muhtelif
Un	846	ton	25	17	7,5	7,5
İşlenmiş metal	60	“	50		25	25
İçki	415	“	50		20	20
Ham metal	114	“	25		13	16,5
Patates	531	“	12,5		6,25	6,25
Portakal, Limon	5 milyon	aded	3	1	2,5	1,75

Sakız Limanı’ndaki yukarıdaki toplam mal akışı Beyrut tarifesine göre hesaplandığında toplam fark 272.257 kuruş; İzmir tarifesine göre 269.662 kuruş; İstanbul tarifesine göre ise toplam 250.665 kuruştur.

2.1.1. Adada Sakız Üretimi

Uzun yıllar boyunca doğrudan Osmanlı sarayına yönelik malî kaynak oluşturan ürünlerin başında sakız maddesi gelmekteydi. Adada hususiyle sakız için özel bir malî ünite vücuda getirildiği görülmektedir. Mastaki mukataası denen bu birim 21 köyden oluşuyordu ve bu köylerin halkı sakız üretimi ile mükellef kılınmışlardı²⁵⁵. Bütün dönemlerde Osmanlı merkezi idaresi bazı özel durumları hesaba katarak zimmîlere kısmî cizye muafiyeti tanımaktaydı. 1757’de sakız üretimi yapan Sakız Adası’ndaki bu 21 köyde de cizye en düşük seviyeden alınıyordu²⁵⁶. Devlete vergi verdikleri için bazı vergilerden ya muaftılar ya da daha az vergi

²⁵⁵ Emecen, “Osmanlı Klasik Döneminde Ege Adaları’nın Mali Yapısı ve Vergi Sistemi”; **Ege Adalarının İdari, Mali ve Sosyal Yapısı**, ed. İdris Bostan, SAEMK, Ankara, 2003, s. 65

²⁵⁶ İnalçık, **Osmanlı İdare ve Ekonomi Tarihi**, İsam Yayınları, İstanbul, 2011, s.64

ödemekteydiler. Örneğin, 1732 yılında 303 sandık sakızı İzmir gümrük emineğine verdikten ve sakız ağaçlarının bakımını yaptıktan sonra olağanüstü vergileri ödemedikleri ve hatta bağ, bahçe gibi kendi ihtiyaçları için ekim yaptıkları yerlerden de herhangi bir vergi alınmadığı anlaşılmaktadır²⁵⁷. Vergi konusundaki ayrıcalıkları dolayısıyla sorunlar ortaya çıkmıştı. Cizye reformundaki gelişmelerden sonra 1719 tahriri sırasında bu köylülerin durumu tekrar gözden geçirilmiş ve bu tahrire dayalı olarak yapılan tespitler sonucu yeni bir vergi sistemi oluşturulmuştu. Yeni vergi sistemi çok sorunlara sebep olmuş ve uzun tartışmalar sonunda öncelikle mastika mukataasının İzmir gümrüğünden ayrılıp müstakil hale getirilmesi ve dönemin yaygınlaşan uygulaması haline gelen malikâne usulüyle iltizama verilmesine kararlaştırılmıştı²⁵⁸.

1750 tarihli bir kararda, malikâne usulüyle iltizam verildikten sonra köylülerin vergi olarak verdikleri sakız dışında kendilerine kalan kısmının muhassıllık tarafından alınması konusunun büyük problemlere yol açtığına işaret edilmiş, ayrıca sakız “vezzanı” yani ölçücüsü olan şahsın kantar ile değil ağaç terazi ile üçer-dörder okka noksan ölçtüğü, bunun karşılığı “avaid” adı altında harç talebinde bulunduğu, bunun dışında kalburcu, kolcu ve yazıcı gibi görevlilerin de kendilerinden harç talebinde bulduklarından şikayetçi oldukları belirtilmiştir. Hükümde, köylülerin talepleri haklı bulunarak, şöyle bir çerçeve belirlenmiştir: a) sakız ürünü hak ve adalet üzere tartılacak b) sakız tesliminde buna dair bir “eda tezkiresi” köylülere verilecek c) cizyelerini ödediklerine dair eşkallerini de bildiren bir evrak dağıtılacak d) gümrük ve muhassıllık kalemlerinden ayrılıp serbest mukataa olacak e) üreticiler, kadılar, naibler, gümrük emineği tarafından mahkeme harcı, vilayet masrafı, öşür ve sair tekalif talebiyle rencide edilmeyecekler f) malikâne mukataa olduğundan kalburcu, mizancı vb. gibilerin masraflarını emineği karşılayacak; halktan bu ad altında sakız yahut para alınmayacaktı.

²⁵⁷ Emecen, “Osmanlı Klasik Döneminde Ege Adaları’nın Mali Yapısı ve Vergi Sistemi”, s. 66

²⁵⁸ Emecen, “Sakız Adası’nın Sakızları: Küçük Bir Osmanlı Tarım İşletmesi, **Osmanlı Araştırmaları**, no. 37, 2001, s. 9

Mastaki köylülerinin durumu Tanzimat uygulamasıyla nisbi bir değişim göstermiş ve herkesin kendi mal ve gücüne göre vergilendirilmesi gündeme geldiği için bu durum diğer adalarda olduğu gibi Sakız'da da önemli itirazlarla karşılanmıştır²⁵⁹.

Fransa'nın Sakız Adası Konsolosu Henry Guys'ın 9 Aralık 1823 tarihli raporuna göre, Sakız İsyanı yıllarında adadaki sakız rekoltesi düşmüş ve dolayısıyla 1 okka sakızın fiyatı 15 kuruşa kadar yükselmişti. Toplanan sakızdan yıllık olarak devlet görevlilerine verilmesi şart olan 21.300 okkadan, 1822 yılı için ancak 3300 ve ertesine sene için ise 3500 okkalık kadarı tahsil edilebilmişti. İsyandan önce ise yıllık olarak toplanmakta olan 80.000 okka sakızın büyük bir kısmı kaçak yollardan satılmaktaydı²⁶⁰.

1850 kışından önce sakız hasılatı 45- 50.000 okka miktarındayken, soğuk havalar sebebiyle ertesine seneki hasılat 15.000 okka civarında seyretmiştir²⁶¹. Yine, 1853 senesinin kış mevsiminin şiddetli geçmesinden dolayı Sakız kasabası merkezinde ve mastaki köylerinde mastika, limon ve portakal ağaçlarının reaya tarafından tamamen yakılmış olduğundan yedi sene boyunca bu kasaba ve köylerin senelik vergilerinden 30.000 kuruşun afvı talep edilmiş²⁶² ve sonunda alınan kararlar mastika köylülerinin maktu vergilerinin 700.000 kuruş olduğu, sakız ağaçları olgunlaşmaya kadar 125.000 kuruşun affedildiği, senelik verginin 631.200 kuruşa ulaştığı tespitiyle üç senelik vergi hesaplamaları yapılmıştır²⁶³. 1855 yılına ait sakız ihracatı ise 20.000 okkadır ve 1 okka sakızın değeri ise 100-120 kuruş kadardır²⁶⁴. 1856 senesinde adayı ziyaret eden Fustel de Coulanges ise “ bugünlerde mastikanın satışı tamamen serbest bırakılmış durumda ama mastika köylülerine tanınan tüm imtiyazlar (İmparatorluk topraklarının başka hiçbir yerinde rastlanılmayan, Rum

²⁵⁹ Emecen, “Sakız Adası'nın Sakızları: Küçük Bir Osmanlı Tarım İşletmesi, s. 9-10

²⁶⁰ Argenti, **Diplomatic Archive of Chios 1577-1841**, s. 782

²⁶¹ **Letter of the Secretary of State, transmitting a report on the Commercial Relations of the United States with Foreign Countries**, s. 597

²⁶² BOA. MVL., 258/38, (17 Şaban 1269)

²⁶³ Emecen, “Sakız Adası'nın Sakızları: Küçük Bir Osmanlı Tarım İşletmesi, s. 9-10

²⁶⁴ Viquesnel, **Voyage dans la Turquie D'Europe**, cilt I, s. 360

reyanın sarık sarabilmesi gibi) bir değişikliğe uğramadan devam etmekte”²⁶⁵ olduğunu ifade etmektedir.

1831 yılı resmi sayımlarına göre sakız üretiminde çalışan toplam neferat sayısı 2370²⁶⁶ iken İtalyan konsolos Carlo Biliotti'nin verdiği rakamlara göre 1860'ların başında ada sakinlerinden yaklaşık 20.000 kişi sakız üretimiyle uğraşmaktaydı. 1861 yılında Avrupa'dan çok az miktarda sakız talep edilmesine mukabil o sene sakız hasılatında büyük bir düşüş yaşanmıştır²⁶⁷. 1862 senesinde ise yapılmış olan 40.500 kilo sakız ihracatının ticari değeri 60.000 \$ (1.5 milyon kuruş) iken, sakızda imal edilen rakının toplam değeri ise 48.000 \$ (1.2 milyon kuruş)²⁶⁸ idi. Birinci kalitedeki sakız İstanbul, Trieste, Viyana, Marsilya ve bir kısmı da İngiltere'ye gönderilmekteydi. İkinci ve üçüncü kaliteler ise alkol yapımı (rakı ve diğerleri) için Sakız'da kullanılıyordu. Konsolos R.W. Cumberbatch'ın 1871 senesine ait raporunda ifade ettiği üzere, o yılki verim oldukça iyi olmuş ve 20.000 sterlin değerinde üretim gerçekleşmiş ve Almanya ve Amerika'dan gelen talepler satış fiyatlarına çok olumlu bir şekilde yansımıştır.²⁶⁹

1877 senesinde adada bulunan Doktor Testevuide'nin ifadesine göre kalite seviyesine göre üç çeşit mastika bulunmaktadır. Bir kalıp içerisinde büyük parçalardan müteşekkil birinci sınıf mastika, en çok aranan ve bilhassa saraya satılan çeşittir. Okkası 120, 130 kuruş olmakla beraber, bu büyük damla sakızın fiyatı sıradan zamanlarda 90 ila 100 kuruş arasında seyretmektedir. Sanayide kullanılan küçük damla sakızın okka başına fiyatı ise 70 ila 85 kuruş arasındadır. Ağacın yapraklarına dökülenlerden toplanan kumlu, karışık mastikanın fiyatı ise, alkol yapımında kullanılan, kalite derecesine göre 20 ila 50 kuruş arasındadır. Testevuide ayrıca devletin mastika üzerindeki tekelinin kısa bir zaman önce ortadan kalktığını vurgulamaktadır. Avrupa'ya gönderilmekte olan mastika sanayide, özellikle vernik,

²⁶⁵ Coulanges, *Questions Histoiques, Mémoire sur l'île de Chio*, s. 385

²⁶⁶ Emecen, “Sakız Adası'nın Sakızları: Küçük Bir Osmanlı Tarım İşletmesi, *Osmanlı Araştırmaları*, no. 37, 2001, s. 13

²⁶⁷ *Bollettino Consolare del Ministero per gli Affari Esteri di S.M. il Re d'Italia*, cilt II, s. 133

²⁶⁸ Aynı eser, s. 134; *Commercial Relations of the United States with Foreign Countries*, Washington, 1863, s. 597

²⁶⁹ Ökçün, *İngiliz Konsolosluk Raporlarına göre İzmir Ticareti (1864-1914)*, s. 22-28

boya yapımında kullanılmaktayken; İstanbul ve İzmir’de ise ekseriyetle nefese hoş koku vermesi sebebiyle hanımlar tarafından çiğnenmektedir. Sakızdan yapılan rakı’nın fiyatı ise 8 ila 16 kuruş arasında değişmektedir ve Marsilya’dan İstanbul’a kadar tüm Doğu Akdeniz’e gönderilmekte olan bu içki önemli bir ticaret mamulüdür²⁷⁰. Yine, 1890’da adaya gelen İngiliz papaz Tozer adanın en başta gelen ihracat kaleminin tüm Ege tarafından bilinen mastika rakısı olduğunu teyid etmektedir²⁷¹.

Georgiades Demetrius’un 1885 senesinde hazırladığı raporunda belirttiğine göre 125- 130.000 okkalık senelik üretimi olan mastikanın ticari değeri 1.937.500 ila 2.000.000 frank arasında seyretmektedir ve yukarıda da belirtildiği gibi rakı üretimi, ve hanımlarca çiğnenen mastika toplam hasılatın sadece 1/8’ini teşkil etmektedir. Geriye kalan miktar ise Avrupa’da vernik üretiminde kullanılmaktadır²⁷².1887 senesine gelindiğinde, Cezayir’den Rusya’ya kadar birçok yere gönderilmekte olan sakızın o seneki ihracat değeri 1.200.000 frank idi. 1889’da ise hasılat 160.000 kilograma düşmüş, kilo başına değeri ise 5,32 franktan toplam ihracat değeri 851.200 frank’a kadar gerilemiştir. Ertesi yıl Sakız Meclis İdaresi tarafından alınan karar doğrultusunda ticaretin korunması maksadıyla adada yetişen iyi cins sakızların fiyatını düşürdüğü gerekçesiyle sarı ve kara sakız ile sakız bulaşığı olan ağaç kabuklarının toplanıp satılması yasaklanmıştır²⁷³. Ancak altı yıl sonra yasağın kalkmasıyla sakız satışına tekrar başlanılmıştır²⁷⁴.

Vernik üretiminin temel maddesi konumunda bulunan doğal mastika yerine yüzyıl sonunda keşfedilen yeni kimyasalların kullanılmaya başlanmasıyla beraber doğal mastikaya olan talep gibi bu mamulün Avrupa piyasasındaki fiyatı da ani bir şekilde düşmüştür. Böylece Avrupa pazarını kaybetmiş olan mastika artık sadece

²⁷⁰ **Le tour du Monde**, 1877, cilt 36, fasikül no. 935, s. 366

²⁷¹ Henry Fanshawe Tozer, **The Islands of the Aegean**, Oxford, 1890, s. 144

²⁷² Georgiades Demetrius, **Smyrne et l’Asie Mineure: au point de vue économique et commercial**, Paris, 1885, s. 58

²⁷³ BOA. DH. MKT., 1716/ 89, (19 Şaban 1307)

²⁷⁴ BOA. DH. MKT., 413/ 48, (24 Safer 1313)

Osmanlı piyasasında satılmaktaydı²⁷⁵. 19. yüzyıl boyunca Osmanlı idaresi sakızın ıslahı ve yaygınlaştırılmasına da çalışmıştır. Fakat bu çabaları bir sonuç vermemiştir²⁷⁶.

TABLO-9		
ADADA SAKIZ ÜRETİM MİKTARI²⁷⁷		
Tarih	Miktar	
OSMANLI ÖNCESİ		
XIV.yy/ Heyd	420 Kental	42 ton
XIV.yy/ Nicolas de Nicolay	150 sandık/ 300 kantar	16 ton
OSMANLI DÖNEMİ		
1566/TD No: 366	150 sandık / 13.436 okka	17 ton
1650/ Thevenot	300 sandık/ 27.000 okka	34 ton
1700/ Tournefort	286 sandık/ 100.025 okka(?)	128(?) ton
1720-1750/ MAD 9969	303 sandık/20.020 okka	25 ton
1800/ Witman	21.000-25.000 okka	26 ton
1890/ Sâlname	-	100 ton

Sakız satıcıları sadece sakız satmakla yetinmiyorlardı, aynı zamanda adaya özgü reçelleri de pazarlıyorlardı. Bununla birlikte adanın tütün tekeline de kendi ellerine geçirmişlerdi²⁷⁸.

²⁷⁵ Dimitrius G. Ierapetritis, "The Geography of the Chios Mastic Trade from the 17th through to the 19th century"; *Ethnobotany Journal*, cilt 8, 2010, s. 164

²⁷⁶ Emecen, "Sakız Adası'nın Sakızları: Küçük Bir Osmanlı Tarım İşletmesi, s. 10

²⁷⁷ Aynı makale, s.11

²⁷⁸ *Le Tour du Monde*, 1877, cilt 36, fasikül no. 934, s. 346

3.1. Sakız Adası'nda Liman Faaliyetleri

1822 Sakız İsyanı'nı takip eden 30 yıl boyunca adanın liman faaliyeti ve dolayısıyla ticaret kapasitesinde büyük bir düşüş yaşanmıştır. Gerek Rum eşkıyaların saldırılarından kaynaklanan güven sorunundan gerekse adanın nüfuzlu tüccarlarının göç etmesinden ve uzun yıllar adanın harap halde kalmış olmasından dolayı Sakız Adası bir süre rağbet görmeyerek cazibesini kaybetmiştir.

Yine de, XIX. Yüzyıl genelinde bir önceki yüzyıla nazaran Doğu Akdeniz'in ticaret kapasitesinin büyük ölçüde artış göstermesi adanın kısa sürede eski hareketliliğini sağlamayı mümkün kılmıştır. 1756- 1772 seneleri arasında adaya uğrayan toplam ticari gemi sayısı 1575 iken, bu sayı 1855 senesinde 1706'ya ulaşmıştır²⁷⁹. Her ne kadar bir yüzyıl içerisindeki liman faaliyetinde büyük artış var görünüyorsa da, Doğu Akdeniz piyasalarındaki büyük ivme kazanmış rekabet dolayısıyla adanın üzerinde bulunduğu ticaret hattındaki limanlar (İstanbul, İzmir, İskenderiye, Selanik, vs.) ile mukayesesi itibariyle yabancı konsolosların ifadesiyle adanın 'fakir' durumda olduğu söylenebilir.

TABLO-10			
1855 SENESİNDE SAKIZ LİMANI'NA GELEN- GİDEN GEMİ HAREKETLİLİĞİ²⁸⁰			
Ülke	Gemi	Mürettebat	Ton
Avusturya	152	4.670	61.000
Yunan	509	5.167	48.700
Osmanlı	821	6.095	29.000
İyonya	106	955	5.625
İngiliz	12	352	3.808
Ulah (Romanya)	49	362	3.486
Sisam	49	363	3.439
Fransız	4	44	790
Napolitan	4	38	768
Toplam	1706	18.046	156.616

²⁷⁹ Panzac, "L'escale de Chio: un observatoire privilégié de l'activité maritime en mer Egée au XVIIIe siècle", s. 542-550

²⁸⁰ Viquesnel, *Voyage dans la Turquie D'Europe*, cilt I, s. 360

1860 yılı itibariyle Sakız Adası'na ait 600'dan fazla gemi bulunmaktaydı. Güvenlik ortamı ve karantinahane hizmetiyle beraber ada limanına rağbetin arttığı görülmektedir. 1855 senesinde Sakız limanlarına gelen gemi adedi 1706 ve bunların kayda geçmiş toplam tonajı 156.616'dı. 6 yıl sonra buharlıların adaya daha çok gelmesiyle gemi adedi yarıya düşmüş ve toplam tonaj ise %15 azalmıştır. Ertesi yıl limana gelen 181'i buharlı, 1034'ü yelkenli ve 626'sı kayık olmak üzere, yaklaşık 3 milyon kuruş değerinde 383.000 ton yük getirmiş ve adada o seneki büyük mastika ve narenciye hasılatı sayesinde 2.35 milyon kuruş değerinde 334.000 ton yük limandan çıkmıştır. Adanın liman hareketine en büyük katkıyı, Osmanlı gemileriyle beraber haftada iki defa düzenli olarak limana gelen Avusturya Lloyd Kumpanyasının buharlıları yapmaktadır²⁸¹.

TABLO-11				
1861 SENESİNDE SAKIZ ADASI'NIN LİMAN HAREKETİ²⁸²				
Bandıra	Gelen	Ton	Giden	Ton
İngiliz	4	812	4	812
İyonya	12	307	11	298
Osmanlı	292	22.320	278	21.440
Avusturya vapurları	90	37.200	90	37.200
Av. yelkenlileri	1	285	1	285
Rum vapurları	42	14.500	42	14.500
Rum yelkenlileri	311	35.300	304	34.200
Rus vapurları	41	14.800	41	14.800
Rus yelkenlileri	4	505	4	505
Sisam	23	3.118	41	14.800
Sardunya	2	120	2	120
Kudüs	37	4.130	36	4.088
Ulah	2	435	2	435
Toplam	861	133.832	856	143.483

²⁸¹ Bollettino Consolare del Ministero per gli Affari Esteri di S.M. il Re d'Italia, cilt II, s. 132; Executive Documents of the House of Representatives 1863-1864, Washington, 1864, s. 523

²⁸² Letter of the Secretary of State, transmitting a report on the Commercial Relations of the United States with Foreign Countries, s. 599

1864 yılında Ege Denizi'nin başlıca limanlarındaki (sadece Sisam'ın verileri 1875 yılına ait) gemi ve mal hareketini gösteren aşağıdaki tabloya²⁸³ göre Sakız Adası'nın bulunduğu bölgede İzmir'den sonra toplam ticaret kapasitesi en büyük ada konumunda olduğu anlaşılmaktadır.

TABLO-12						
1864 YILINDA EGE DENİZİ'NİN BAŞLICA LİMANLARINDAKİ GEMİ HAREKETLERİ VE EMTİA MİKTARLARI						
	Midilli	Sakız	Ayvalık	Sisam	Kuşadası	İzmir
Nüfus	80,000	65,800	34,000	34,141	8000	1,555,000
İthalat (£)	121,949	253,073	147,717	88,081	44,900	3,730,523
İhracat (£)	187,391	164,264	159,248	97,954	167,400	4,832,979
Gemi (Gelen)	1621	1788	57	74 buharlı 4801 yelkenli	126	1295
Ton	156,450	206,487	1718	69,175	10,084	448,807

1865 yılında adada yaşanan bir felaket ticareti olumsuz etkilemiştir. Bahsi geçen sene ada nüfusunun yarısının vebadan ölmesi²⁸⁴, Sakız'ın ekonomik, sosyal ve ticari faaliyetine kötü yönde bir etkisi olmuştur. Bunun haricinde, İzmir'deki İngiliz Konsolos R.W. Cumberbatch 1870 senesine ait raporunda şu ifadelerle yer vermektedir:

“Yelkenli gemilerin hareketleri birkaç yıldır azalmaktadır bunun nedeni ise Sakız'a yanan farklı uluslardan gelen ve ticaretin büyük bir kısmını kapsayan gemilerdir. Önceden bu iki adaya yanan Yunan yelkenli gemilerinin sayısı önem

²⁸³ Eurydice Siphénéou, “Échanges et Interdependances entre les îles de l'Est de la Mer Égée et le Littoral Asiatique aux XIXe siècles”; *The Historical Review*, cilt V, 2008, s. 203

²⁸⁴ Abraham Galante, *Histoire des Juifs de Rhodes, Chio, Cos, İstanbul*, 1935, s.154

taşıyordu, ancak son dört-beş yılda bu önem yok oldu. Bunun tek nedeni yukarıda bahsedilen mesele değil, aynı zamanda Türkiye ve Yunanistan arasındaki politik zorluktur. Çoğu Yunan gemisi ise, Türk bölgelerinde hareket edebilmek için Osmanlı bayrağını taşımak zorunda kalmıştır.

Fransa ve Prusya arasındaki savaş süresince, Fransız gemileri geçen Eylül ayında bu adalara yaptıkları düzenli seyahatleri sona erdirmişlerdir, bu süre boyunca ise genel olarak yelkenli gemiler azalmıştır. Sakız ve Midilli adalarına giren gemilerin sayısı 560, ağırlıkları ise 282.986 ton olmuştur; kısmi kargolar olan yelkenli gemiler 1382 adet ve 41.290 ton olmuştur; Kıyı gemileri ise 1.120 gemi ve 4500 tondur. Sakız Adası'nın 1870 yılı toplam üretimi 275.000 sterlin'e ulaşmıştır. İthalat ve ihracatta ortaya çıkan bu düşüşün tek sebebi Avrupa'da patlak veren savaştır.²⁸⁵

Ertesi sene Fransa ve Almanya arasındaki savaşın sona ermesiyle beraber İzmir'in toplam ticaretinde %15'lik artış olmaktadır, Sakız ve Midilli'deki karantina sebebiyle İzmir'deki gibi bir artışa rastlanmamaktadır. Denizcilik geçen seneye göre sadece çok az bir miktar düşmüştü. Bu adalara toplam olarak 232.046 tonluk yük 505 buharlı gemi ile ve 1809 yelkenli gelmiştir. Yelkenlilerden 1140'ında 58.520 ton kısmı yük, 669'unda ise 39.322 tonluk muvazene yükü taşınmıştır. Sakız Adası'nın bu seneki geliri ise 281.300 sterlin olmuştur²⁸⁶.

Sakız Limanı'nın derinleştirilmesi maksadıyla taranması 1870 yılından itibaren durdurulmuştu. Bu çalışmalar için 6000'den fazla sterlin harcadığı halde Sakız Limanı halen eski şeklindeydi. Ayrıca, Sakız Adası sakinleri birçok defa Osmanlı Hükümeti'nden adalarında serbest bir liman sağlanmasını istemişlerdi. Eğer Sakız Limanı ve Rıhtımı uygun bir şekilde tamir edilmiş olsa ve özellikle bir serbest liman olma imkanı da temin edilse, Sakız Adası'nın kısa sürede bu bölgelerde transit

²⁸⁵ Ökçün, **İngiliz Konsolosluk Raporlarına göre İzmir Ticareti(1864-1914)**, s. 23

²⁸⁶ Aynı eser, s. 27-28

ticaret tekeline elinde tutan Suriye'yi geçebilir duruma gelebileceği iddia edilmekteydi²⁸⁷.

1877 yılında ise Fransa bandıralı buharlı gemiler haricinde neredeyse her ülkenin buharlı gemisi Sakız Limanı'na uğramakta olduğu anlaşılmaktadır. Bunlar;

- Avusturyalı Lloyd hattı haftada 4 defa Sakız'dan geçmekte, İstanbul'dan Suriye, Mısır, Şıra ve Trieste'ye gitmekte ve aynı yoldan geri dönmektedir.
- Rus hattı özellikle Karadeniz'e olmak üzere Batı Anadolu, Mersine, İskenderiye ve Suriye'ye servis yapmaktadır.
- İtalyan Trinacria haftada 4 defa Sakız'a uğramakta. Seyahat güzergâhı İstanbul, İzmir, Pire, Şıra ve Avrupa'dır.
- Mısırlı ve Osmanlı vapurlarının güzergahı ise İskenderiye, İzmir, İstanbul ve Şıra'dır.
- Küçük İngiliz vapurları ise İzmir ile Sakız, Çeşme, Sisam ve Midilli arasında gidip gelmektedir.
- Her hafta Sakız Kanalı'ndan geçerek İzmir'den Suriye'ye gitmekte olan Fransız kargo vapuru ise Sakız'a uğramamaktadır.

Marsilya yolundan Sakız'a gelen mallar arasında ise şunlar bulunmaktadır: Şeker, kahve, kadın pantolonu, kuyu ipi, yağlı mum, sandalye, hırdavat, ilaç, renkli boya, vernik, cam, ayna, Fransız nişastası, deri, tencere, ipekli dokumalar, Amerikan bezi, av malzemesi, altın/gümüş külçesi.

- İtalya'dan gelenler: Pirinç, şapka, kükürt, İngiliz ipeği, çini tabak, bıçak, beyaz ve ağartılmamış pamuklu kumaş, İngiliz nişastası
- Yunanistan'dan pamuk ipliği
- Avusturya'dan gelenler: Ucuz yünlü kumaş, kibrit, cam işleri, gaz lambası
- Rusya vapurlarıyla ise Astrahandan getirilen beyaz ve kırmızı havyar, tuzlama balık, 600 kilogramlık varillerde tuzlu tereyağı taşınmaktaydı²⁸⁸.

²⁸⁷ Aynı eser, s. 29-30

²⁸⁸ **Le tour du Monde**, 1877, cilt 36, fasikül no. 934, s. 346-347

1880 yılı itibariyle Sakız Adası'na 380.000 ton yük taşıyan 600 buharlı gemi ile 120.000 ton yük taşıyan 5.000 yelkenli adedi, 1889 yılına gelindiğinde 635.167 ton yük taşıyan 1.089 buharlı gemi ve 88.456 ton yük taşıyan 3.397 yelkenli ile beraber gayet iyi bir seviyeye ulaşmış olduğu anlaşılmaktadır. Birçoğu Sakız'da inşa edilen bu yelkenliler Marsilya, İskenderiye, Girit, Sporadlar ve İzmir arasında gidip gelmekteydi²⁸⁹.

Taşımacılık esasen İngiliz buharlı gemi şirketi Joly Victoria'nın ve Osmanlı Şirket-i Hamidiye'nin elindedir. Gemiler kıyıda belli bir mesafede uzakta çapa atmaktadırlar ve yükleme ise kuzey rüzgarları nedeniyle zorlaşmaktadır²⁹⁰. 1881 ve 1883 depremleri nedeniyle adada büyük bir yoksulluk yaşanmasına rağmen Sakız'da 440 yelkenli bulunmakta ve bunların tümü Yunan bandırası taşımaktadır. Ticari gemicilikte kullanılan sermaye ise 1.300.000 sterlin kadardır. 1889 yılı boyunca adayı ziyaret eden yabancı gemi sayısı toplam 4486'dır. Gümrük tarifesi yanlış olarak uygulandığından, gümrük yetkilileri ve tüccarlar aleyhine anlaşmazlıklar meydana gelmektedir. Tarife ise 1861'den beri gözden geçirilmemiştir²⁹¹.

3 Nisan 1881 tarihli bu büyük depremde ada nüfusundan 5000 kişi hayatını kaybetmiş ve 20.000 kişi de yaralı olarak kurtulabilmiştir. 30.000'den fazla insanın evsiz kaldığı bu felaket sonrasında harap duruma düşen adanın doğal olarak ticaret hacminde de düşüş yaşanmıştır. Kısa sürede ada adeta tekrar inşa edilmiştir. Yeni bir hükümet konağı, adliye dairesi, zabtiye binasıyla hapisane, hastane, üç cami, iki tekke, on dört kilise, bir havra, yirmi dokuz çeşme, 719 ev, 169 dükkan, 1851 tahta baraka ve 6000 metre şose yol yapılmıştır. Şehir dışındaki varoşlarda ve bahçelerde otuz yedi kilise, 638 tahta baraka, 883 ev, altmış dükkan; dağlık köylerde elli üç kilise, 486 tahta baraka, 1140 ev ve 107 dükkan; Verondotos karyesinde sekiz kilise, 253 tahta baraka, 209 ev, yirmi dört dükkan; Mastaki köylerinde on bir kilise, 562 tahta baraka, 1490 ev ve otuz iki dükkan tamir edilmiş ve yeniden yapılmıştır²⁹².

²⁸⁹ Rougon, *Smyrne, Situation commerciale et économique des pays compris dans la circonscription du consulat général de France*, s. 502

²⁹⁰ *Aynı eser*, s. 124

²⁹¹ *Aynı eser*, s. 125

²⁹² Örenç, "Sakız Adası", *DİA*, cilt XXXVI, s. 8

Aşağıdaki tablolardan da anlaşılacağı üzere yüzyıl sonuna doğru taşımacılık artık ağırlıklı olarak buharlı gemilerle yapılmaktadır. 1907'ye gelindiğinde ise 25 sene önce adanın sahip olduğu 440 adet yelkenlinin sayısı beşte birine düşmüş yerine yine Sakızlıların sahip olduğu buharlı gemiler konmuştur²⁹³. Ayrıca, artık Avrupa ile çok az miktarda doğrudan ticaret yapılmaktaydı. Sakız Adası tüccarları mallarını genelde İzmir, İstanbul'dan almaktaydı. Sakız Adası'nın önceleri bir taşıma ticareti vardı, ancak yeni liman inşa edilerek, ağır ihracat ve ithalat vergileri uygulanmaya başlanınca bu ticaret ciddi ölçüde zarar görmüştür²⁹⁴.

TABLO-13

SAKIZ KARANTİNAHANESİNE AİT 1890 SENESİNİN MART AYI BAŞINDAN ŞUBAT SONUNA KADAR BİR SENE ZARFINDA SAKIZ ADASI LİMANI'NA GELEN GEMİ ADEDİ²⁹⁵

Bandıra	Gemi Sayısı			Tonaj		
	Vapur	Yelkenli	Yekûn	Vapur	Yelkenli	Yekûn
İngiliz	211	-	211	33.461	-	33.461
Avusturya	162	2	163	162.352	242	162.594
Yunan	285	257	542	132.241	41.529	173.110
İtalya	24		24	41.572		41.572
Osmanlı	290	2981	3271	92.881	35.566	128.447
Fransa	11	-	11	209	-	209
Sisam	-	293	293	-	1549	1549
İsveç ve Norveç	1		1	973		973
Rusya	96	1	97	145.172	107	145.279
Cümle Yekûn	1080	3544	4614	208.861	78.993	687.854

Aynı şekilde ertesi sene verileri düşüşün deva ettiğini göstermektedir.

²⁹³ Rougon, Smyrne, Situation commerciale et économique des pays compris dans la circonscription du consulat général de France, s. 230

²⁹⁴ Aynı eser, s. 219

²⁹⁵ CBSS, sene 1311, s. 172

TABLO-14						
SAKIZ KARANTİNAHANESİNE AİT 1891 SENESİ MART AYI BAŞINDAN ŞUBAT SONUNA KADAR BİR SENE ZARFINDA GELEN GEMİ ADEDİ²⁹⁶						
Bandıra	Gemi Adedi			Tonaj		
	Vapur	Yelkenli	Yekûn	Vapur	Yelkenli	Yekûn
İngiliz	143	-	143	2335	-	2335
Nemçe	185	1	186	215.455	133	2155.568
Yunan	223	274	487	107.903	43.154	151.007
İtalya	18	4	22	23.121	283	23.404
Osmanlı	260	2725	2985	96.473	24.891	131.964
	1	-	1	953	-	953
Sisam	-	354	-	-	2215	2215
Rusya	69	-	69	115.588	-	115.588
Cümle Yekûn	958	3308	4217	582.798	80.201	663.399

1891 yılından kısa bir süre sonra adaya gelen gemi sayısında önemli bir artış olduğu gözlenmektedir. Nitekim Sakız Karantinasına ait 1896 senesi verilerine göre, bir sene içinde adaya gelen gemilerin durumu bu artışı işaret etmektedir.²⁹⁷

TABLO-15						
SAKIZ KARANTİNAHANESİNE AİT 1896 SENESİ MART AYI BAŞINDAN ŞUBAT SONUNA KADAR BİR SENE ZARFINDA GELEN GEMİ ADEDİ						
Bandıra	Gemi Adedi			Tonaj		
	Vapur	Yelkenli	Yekûn	Vapur	Yelkenli	Yekûn
Devlet-i Âliye	590	2384	2974	192.650	28.126	220.776
Sisam	0	244	244	0	1890	1890
İngiliz	102	0	102	29.431	0	29.431
Nemçe	128	1	129	149.779	85	149.859
Rusya	69	0	69	86.476	0	86.476
İtalya	39	2	41	42.201	26	42.227
Fransız	0	0	0	0	0	0
Romanya	0	3	3	0	159	159
Yunan	425	179	604	161.323	8221	169.544
Yekûn-i Cümle	1354	2813	3127	662.817	28.507	701.324

²⁹⁶ CBSS, sene 1312, s. 154

²⁹⁷ CBSS, sene 1318, s. 144

Son istatistiklerden de anlaşılacağı gibi 1891 depreminin adadaki etkileri kısa sürede atlatılmış ve adanın ticaret hayatındaki eski canlılık tekrar sağlanmıştır.

3.2. Devlet Kayıtlarına Göre Sakız Adası'na Uğrayan Vapurlar

XIX. Yüzyıl sonlarına doğru Sakız Adası'nın ticaretinde buraya sefer tertip eden vapur şirketlerinin önemi artmıştır. İki 1870 senesinde Kale-i Sultaniye'de basılmaya başlanan Cezayir-i Bahri Sefid Salnamesi her ne kadar Sakız Adası hakkında sınırlı bilgi vermekteyse de 1301, 1302, 1310, 1311 ve bu çalışmada incelenen dönem münasebetiyle en son olarak 1318 senesine ait salnamelerde adaya uğramakta olan vapur kumpanyalarının isimleri, vapurların sefer günü, süresi ve rotaları ile gidecekleri mevkiiler beyan olunmuştur. Ayrıca Salnamelerde ada karantinasına gelen gemilerin miktarını belirten cetvellere rastlamak da mümkündür.

Bu salnameler sayesinde Sakız Adası'na uğrayan muhtelif devletin sancağını hamil vapur kumpanyalarının güzergâhında herhangi bir değişikliğin olup olmadığını, adada birer acentesi bulunan kumpanyaların değişip değişmediğini ve nihayetinde limana uğrayan gemilerin sayısını belirten cetvel ise liman faaliyetinin niceliği hakkında geniş bir görüş sağlamaktadır.

3.2.1. Fevaid-i Osmaniye, Aziziye-i Mısır, İdare-i Mahsusa, Kumpanya Vapurları ile Şirket-i Hamidiye

Fevaid-i Osmaniye, Aziziye-i Mısır, İdare-i Mahsusa birbirinin devamı niteliğinde olan şirketlerdir²⁹⁸. 1287 senesi salnamesine göre Fevaid-i Osmaniye Kumpanyası vapurları İstanbul'dan hareketle Girit'e kadar gider ve yine İstanbul'a döneceği vakit bütün iskelelere uğramaktaydı. 1302 senesi Salnamesinde ise bu iki şirket yerini İdare-i Mahsusa'ya bırakmıştır. İdare-i Mahsusa'nın İstanbul-

²⁹⁸ Emecen, **Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi**, İrcica, İstanbul, 1994, cilt I, s.597

Trablusgarp hattında işleyen vapurları gerek gidiş ve dönüşlerinde Sakız'a uğruyorlardı fakat hangi gün ve saatte uğradıkları belirli değildi²⁹⁹.

Ertesi senelerde ise İdare-i Mahsusa vapurları haftada bir kere İstanbul'dan Yafa'ya giderken Pazartesi geceleri ve dönüşte Perşembe günleri Sakız'a uğrar ve yine 15 günde bir İstanbul'dan hareketle Sisam, Kuşadası, Kalimnoz, İstanköy, Bodrum iskelelerine gidişinde cumartesi günü dönüşüneyse Pazartesi günleri Sakız'a uğrarlar³⁰⁰. Yine aynı tarihli salnamelerde Şirket-i Hamidiye vapuru, her hafta Salı günleri İzmir'den Karyota ve Cuma günleri İzmir'den Sisam'a giderken ve kezâ Perşembe günleri Karyot'tan ve pazartesi günleri Sisam'dan İzmir'e dönerken Sakız'a uğrar. 20. yüzyıl başında, artık bu şirketlerin isimlerine rastlanmamaktadır. Çünkü 1900 senesinde, İzmir Hamidiye Vapur Şirketi'nin imtiyaz sahibi Yahya Hayati Paşa, şirketin yönetim kurulunun, hissedarların çıkarlarını korumadıklarını öne sürerek, mevcut imtiyazın feshedilerek İzmir Körfezi'nde vapur işletmek üzere 1 milyon frank (44 bin Osmanlı Lirası) sermayeli yeni bir şirket kurmak için imtiyaz verilmesini istemiştir³⁰¹. Böylece 1906'ya kadar bu şirketin vapurları işlememiştir.

3.2.2. Avusturya Lloyd (*Nemçe Loyd*) Kumpanyası

Önceleri mezkur kumpanya vapurları, Trieste'den Rusya'ya kadar *cümle iskelelere uğrayarak* yol alıyor ve Anadolu sahillerinden yine Trieste'ye dönüyordu³⁰². İlerleyen senelerdeki daha tafsilatlı salnamelere göre ise³⁰³:

- Perşembe günü Nemçe Kumpanyası vapuru Triyeste'den Korfu, Şira, ve Pire'ye uğrayarak Sakız'a gelerek İzmir'e hareket eder.
- Her 2 haftada bir mezkur kumpanya Yafa'dan hareketle Hayfa, Beyrut, Kıbrıs ve İstanbul'dan Sakız'a gelerek İzmir, Midilli, Kala-i Sultaniye, Gelibolu ve nihayetinde İstanbul'a hareket eder.

²⁹⁹ CBSS, sene 1302, s. 74

³⁰⁰ CBSS, sene 1310, s. 109; CBSS, sene 1312, s. 152

³⁰¹ Sadık Kurt, "İzmir Hamidiye Vapur Şirketi", *Çağdaş Türkiye Araştırmaları Dergisi*, cilt I, İzmir, s. 93

³⁰² CBSS, sene 1287, s. 62

³⁰³ CBSS, sene 1301, s. 69-70

- Her hafta cumartesi günleri Nemçe Kumpanyasının vapuru İzmir'den hareket ederek Sakız ve Pire'ye ve Korfu ve Triyeste'ye gitmektedir.
- Her 15 günde bir mezkur kumpanya vapuru İstanbul'dan hareket ederek Gelibolu, Kala-i Sultaniye, Midilli ve İzmir'den Sakız'a gelerek Leryoz Adası ve İskenderiye'ye gitmektedir. (1302 senesi Salnamesinde Bozcaada ve Rodos'a da uğranmaktadır³⁰⁴)
- Her hafta cumartesi akşamları mezkur kumpanya vapuru İzmir'den Sakız İskelesi'ne gelerek Çeşme ve Sisam adalarına hareket eder.

İlerleyen dönemlerde bu kumpanya önceki rotalardan farklı olarak Çarşamba akşamı Batum'dan İskenderiye'ye ve yine Pazar günü İskenderiye'den Batum'a, Pazartesi günüyse Odessa'dan İskenderiye'ye, Salı günü de İskenderiye'den Sakız'a uğrayarak Odessa'ya gider³⁰⁵.

3.2.3. Rusya Kumpanyası

Önceleri Rusya Kumpanyası vapurları Rusya'da hareketle bütün iskelelere uğrayarak Şam'dan İskenderiye'ye kadar gider ve tekrar geri dönerdi³⁰⁶. 1301 senesi Salnamesine göre, her iki haftada bir Salı günü Rusya Kumpanyası'nın vapuru Odessa'dan hareket ederek İstanbul, Kala-i Sultaniye ve İzmir'e ve oradan da Sakız'a vardıktan sonra Mersin, İskenderun, Antalya, Trablus, Şam, Beyrut, Yafa, Port Said hattından İskenderiye'ye ulaşır oldu. Yine aynı hattı kullanarak her iki haftada pazartesi günleri Sakız'a uğrayıp İstanbul ve oradan da Odessa'ya geçmekteydi³⁰⁷. Adı geçen kumpanya vapuru, ertesi sene farklı olarak her 15 günde bir İzmir'den Pire'ye giderken Çarşamba günü, dönüşünde de Salı günü Sakız'a uğramaya başladı³⁰⁸. Yüzyıl başına gelindiğinde, her 15 günde bir Çarşamba günü

³⁰⁴ CBSS, sene 1302, s. 75-76

³⁰⁵ CBSS, sene 1318, s. 142

³⁰⁶ CBSS, sene 1287, s. 62

³⁰⁷ CBSS, sene 1301, s. 67-68

³⁰⁸ CBSS, sene 1302, s. 77

Odessa'dan hareket eden vapur İskenderun'a,15 günde bir Perşembe günü Selanik'e ve 15 gün sonra pazartesi İskenderiye'den Odessa'ya gitmeye başlamıştı³⁰⁹.

3.2.4. İngiliz Asya Minör, Lambro ve Joli Kumpanyaları

Asya Minör Kumpanyası vapurları, İzmir'den Sakız, Sisam, Güllük, Kalimnos, İstanköy, İncirli, Sömbeki, Rodos, Milas, İkaya, Fenike ve nihayetinde Antalya'ya gitmektedir. Aynı yoldan İzmir'e dönmekte ve bazen de Şıra'ya uğramaktadır. Bu vapurların mahsus bir günleri olmadığından bazen 10-15 günde bir Sakız İskelesi'nden geçmekteyken³¹⁰; sonraları adı geçen kumpanya vapurları her Perşembe akşamı İzmir'den Sakız'a gelerek Mersin'e gitmekte ve pazartesi gecesi Mersin'den Sakız'a uğrayarak İzmir'e dönmekteydi. Ancak, 19. yüzyılın sonlarında, Asya Minör Kumpanyası yerine "Lambro Kumpanyası" Sakız'a uğramaya başlamıştır. Bu kumpanyanın vapurları her hafta Salı günü İstanbul'dan İzmir tarihiyle Girit'e gidip, Pazar günü Hanya'ya uğrayarak İstanbul'a dönmekteydi³¹¹.

1302 senesine ait Salnamede ismi geçen İngiliz Joli Kumpanyası, vapur işletme imtiyazının Yahya Hayati Paşa'ya verilmesine ve İzmir Hamidiye Vapur Şirketi'nin Kurularak faaliyete geçmesine karşın İzmir Körfezi'nde vapur işletmeye devam etmiştir. Joli Kumpanyası vapurlarının menni hususu Babıâli ile İngiltere Devleti arasında bir sorun teşkil etmeye başladığından 25 Ocak 1887 tarihli Nafia Nezareti Mazbatasıyla, imtiyazsız Joli kumpanyasının sahip olduğu 5 adet vapur, Şirket-i Hamidiye namına 9000 lira karşılığında satın alınmıştır³¹².

Bahsi geçen vapur her Salı günü İzmir'den hareketle o gün akşam üzeri Sakız'a varıp buradan Sisam, Karavas ve Kuşadası üzerinden Karyot adasına gitmekte ve Çarşamba günü Karyot'tan aynı hat üzerinden Çeşme'ye sonra da Sakız'a gelerek İzmir'e geri dönmekteydi. Yine her Cuma sabahı İzmir'den hareketle Kardamile ve Koyun Adası'na uğrayarak akşamüstü Sakız'a gelip buradan Çeşme'ye

³⁰⁹ CBSS, sene 1318, s. 143

³¹⁰ CBSS, sene 1301, s. 68; CBSS 1287, s. 62

³¹¹ CBSS, sene 1318, s. 142

³¹² Kurt, "İzmir Hamidiye Vapur Şirketi", s. 91-92

gitmekte, cumartesi sabahı Çeşme'den tekrar Sakız'a gelerek yine Koyun Adası, Kardamile üzerinden İzmir'e geri dönmekteydi³¹³.1310 senesi salnamesinde ise, öncekilerden farklı olarak ayrıca Rodos'dan İzmir'e dönerken Sakız'a uğramaya başlamıştır³¹⁴.

3.2.5. İtalya Faver Yuropa Tanbo Kumpanyası

Sakız'a uğrayan bu şirketin vapurları Her 15 günde bir defa Çarşamba günleri Odessa'dan hareket ile İstanbul, Kale-i Sultaniye ve İzmir'e uğrayarak Sakız'a gelmekte ve sonra Pire'ye, Sicilya'da bulunan Katanya Limanı'na, İtalya'nın Messina, Palermo, Napoli, Livorno Cenova şehirlerine gittikten sonra Marsilya'ya hareket ediyordu. Her iki haftada cumartesi günleri dahi yine gittiği hattan Sakız'a dönmekte ve buradan da İzmir, Kale-i Sultaniye, İstanbul'a ve nihayetinde Odessa'ya hareket ediyordu³¹⁵. Ertesi sene farklı olarak Pire'den transbordo olarak İtalya'nın Brindisi Limanı, Venedik Körfezi ve Triyeste'ye gidildiği gibi Katanya'dan da transbordo olarak Malta ve Tunus'a gidilmiştir³¹⁶. Ancak, 1310 senesi Salnamesinden, Sakız'a uğrayan İtalya Kumpanyasının isminin "Faver Yuropa Tanbo" olduğunu öğrenebilmekteyiz³¹⁷.

3.2.6. Fransız Fraissinet (*Fresine*) Kumpanyası

1302 senesi Salnamesi haricindeki diğer Salnamelerde herhangi bir Fransız Kumpanyasına rastlanmamaktadır. Adı geçen kumpanyanın bir vapuru her 15 günde bir İstanbul'dan hareketle Kale-i Sultaniye, Midilli ve İzmir üzerinden Pazar gecesi Sakız'a gelir ve buradan Sisam, Şira ile Girit'in Resmo*, Hanya ve Kandiye limanlarına gideridi. Her 15 günde bir Kandiye'den hareketle gittiği hattan Cumartesi sabahı Sakız'a ve devamında İstanbul'a dönerdi. İstanbul'dan transbordo olarak

* Girit Adası'nın kuzey kıyısında, Hanya'nın 45 km. doğusunda bir kasaba

³¹³ CBSS, sene 1302, s. 78

³¹⁴ CBSS, sene 1310, s. 111

³¹⁵ CBSS, sene 1301, s. 67

³¹⁶ CBSS, sene 1302, s. 78

³¹⁷ CBSS, sene 1310, s. 111

Karadeniz’de Osmanlı sahillerini dolaşarak Odessa ve Tuna nehri kıyısındaki bütün şehirleri ve yine İstanbul’dan transbordo olarak Tekirdağ, Gelibolu, Dedeağaç, Selanik, Golos, Pire, Napoli, Livorno, Cenova ve Marsilya’ya ulaştırmak üzere yolcu ve eşya taşırdı³¹⁸.

3.2.7. Yunan Panelneyon, Pandeliyon, Panenyo Kumpanyaları

1312 senesi salnamesine göre Yunan Panelneyon Kumpanyası vapuru her hafta Salı akşamları, İstanbul’dan Pire’ye gitmekte ve Pire’den dönüşünde Sakız’a uğramaktadır. Pandeliyon kumpanyası vapuru ise her hafta Cuma gecesi İzmir’den Sakız’a geldikten sonra Mersin’e gitmekte ve Salı günleri geri dönmektedir. Bu kumpanyanın diğer bir vapuru, pazartesi geceleri İzmir’den Rodos’a gider ve Cuma geceleri ise geri dönerdi³¹⁹. Yunan Hükümeti, Sakız Adası ahalisini isyan ettirmek amacıyla bu Pandeliyon Vapur Kumpanyası aracılığıyla adaya büyük miktarda silah ithal ettirmekteydi³²⁰. Panenyo kumpanyası vapuru, her hafta Çarşamba günü Triyeste’den hareketle Pire üzerinden Sakız’a uğrayarak bir hafta İzmir’e ve diğer haftasında Trabzon’a gitmekte ve her cumartesi Triyeste’ye geri dönmek üzere hareket etmektedir³²¹.

3.2.8. Diğer Vapurlar

Efkatos Vapuru³²²: Her 15 günde bir İstanbul’dan Sakız’a gelip, Çarşamba günleri geri dönerdi.

Karav Olimno Kumpanyası’nın³²³ Yunan sancağı taşıyan Anadolu ve Rum isimli vapurlarının sefer vakitleri belli değildi. Sekiz veya on günde bir İzmir’den hareketle Sakız’a ve sonra Sisam, Bodrum, Kalimnoz, İstanköy, Smbeki, Milas, Rodos üzerinden Antalya’ya kadar gider ve yine aynı hat üzerinden geri dönerlerdi.

³¹⁸ CBSS, sene 1302, s. 76-77

³¹⁹ CBSS, sene 1311, s. 175

³²⁰ BOA. BEO. 1025/76868, (21 Cemaziyelâhir 1315)

³²¹ CBSS, sene 1318, s. 142

³²² CBSS, sene 1310, s. 111

³²³ CBSS, sene 1302, s. 79

Gürcü Hacı David Kumpanyası³²⁴, her hafta Salı günü İzmir'den İskenderiye'ye gitmek üzere Sakız'a uğradı. Yine 15 günde bir İzmir'den Sakız'a uğrayarak Mersin'e gider ve her hafta Salı günü Selanik'ten İzmir tarikiyle Antalya, Rodos ve muhtelif adalar ve ardından İskenderiye'ye gittikten sonra oradan Sakız'a uğrayarak İzmir'e dönerdi.

³²⁴ CBSS, sene 1318, s. 143

II. KISIM

SAKIZ ADASI'NDA YENİ LİMAN İNŞASI

BÖLÜM A. SAKIZ LİMANI'NIN İNŞA SÜRECİ

1.1. XIX. Yüzyılda Doğu Akdeniz'de Liman İnşaatları

Osmanlı Devleti XIX. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren Doğu Akdeniz kıyılarında liman inşa faaliyetlerini yoğunlaştırmıştı. Zira bu bölgenin Batı Avrupa ekonomisine eklenmesi sonucunda ticarete büyük bir artış yaşanıyordu. Mukabilinde, bu gelişmeler yeni finansal kurumlar, uygun nakliye altyapısı, ileri teknik yapılar ve şehir mekanlarının düzenlenmesinde yeni formların oluşması gibi modernliğin muhtelif süreçlerini tetikledi. Buharlı gemilerin 1830'larda bölgeye gelmeye başlaması mevcut altyapı yetersizliğini meydana çıkarmıştır. Özellikle takip eden 20 yılda Doğu Akdeniz liman şehirlerinin acilen modern rıhtım ve iskele gibi ileri nakliye tesislerine dair ihtiyacı aşıkâr hale gelmişti. Bu yeni rıhtım ve iskeleler yükleme ve boşaltma işlemlerini daha kolay ve verimli kılacağı gibi artan nakliye hacmini karşılayabilecek gümrük bina ve anbarlarını, sağlık hizmetlerini, vb. temin edecekti. Böylelikle liman inşaatları bölgenin büyük şehirlerinden İskenderiye, Beyrut, İzmir, İstanbul, Selanik, Pire gibi daha küçük deniz ticaret merkezlerinden Patras, Sakız, Şıra, Dedeağaç, Varna, Samsun, Trabzon, İskenderiye ve Hayfa'da yapılmaya başlanmıřtır³²⁵.

Limani inşaatı, liman şehirlerinin eski fiziki ve sosyal yapısının yenilenmesini sağlamıştır. Reformcular yeni mesleki ve iktisadi teşekkülleri, idare meclisleri ve bu yeni tesislerin inşasının idaresiyle ilgili olan mali yapıları kurmuşlardır. Gerek kara gerekse deniz nakliye altyapı inşaatı Batı Avrupa ülkeleri

³²⁵ Vilma Hastaoglou, "The Cartography of Harbor Construction in Eastern Mediterranean Cities: Technical and Urban Modernization in the Late Nineteenth Century"; **Cities of the Mediterranean From the Ottoman Period to the Present Day**, ed. Biray Kolluoğlu ve Meltem Toksöz, I.B.Tauris & Co Ltd, sf: 78

arasındaki bir çatışma alanı halini almıştı. İngiliz ve Alman şirketler demiryolu imtiyazlarını alabilmek üzere şiddetli bir şekilde rekabet etmekteyken Fransız şirketleri bilhassa Osmanlı İmparatorluğunda uzun süreli işletme imtiyazı ile onu takip eden ayrıcalıkların muhafaza edildiği liman inşaatlarını adeta tekellerine almışlardı. Bu liman inşaatlarında Avrupa'nın en eski mühendislik okulu olan *Ecole des Ponts et Chaussées*'de eğitim almış Fransız mühendisler ya devlet adına ya da özel şirketler adına çalışmaktaydılar³²⁶.

Ahşap iskeleler ve harap anbarlar artan ticari faaliyeti karşılayabilecek seviyede değildi. Eski limanlar ya kapasitesinin üzerinde faaliyet gösteriyor ya da tamamen âtil kalmış bir haldeydi. Gemiler açığa demirlemeye mecbur kalıyorlardı. Yolcular ve mallar ise güvenli olmayan ve pahalı mavnalar aracılığıyla karaya çıkarılıyordu. Akıntı ve fırtınalar yüzünden sık sık kazalar olmakta ve ahşap iskeleleri harap etmekteydiler. Bu yüzden, buharlı gemiler iskeleye uğramadan kıyıdan yollarına devam etmekteydiler³²⁷.

İskeleler ve limana ait binalarda yakın bir zaman önce icat edilmiş olan demirli betonun (betonarme) kullanılması Doğu Akdeniz şehirleri için ayrı bir yenilikti. Bu tip yapılarla beraber yeni yapım tekniği diğer tüm sivil yapılara da yayılmıştı: Bankalar, daireler, büyük dükkanlar, yerel imalathaneler, müzeler, kiliseler, oteller, okullar, vb. Şehrin orta yerindeki bu türden yenilikler uluslararası nitelikteki değişiklerin taleplerine göre ayarlanmaktaydı.³²⁸

Doğu Akdeniz'in önemli ticari merkezlerinden olan Sakız Adası'nda da modern bir liman yapılması gerekliliği ortaya çıkmıştı. Yapılacak yeni Sakız Limanı ile ilgili ilk teşebbüste bulunan Cezayir-i Bahri Sefid Valisi Sadık Paşa, 1879 yılında İzmir'den Louis Dussaud ve danışmanlarını adaya davet etmiştir. Fakat bu

³²⁶ Aynı eser, s. 79-83

³²⁷ Aynı eser, s. 80

³²⁸ Hastaoglu, "Réseaux d'innovations: travaux portuaires dans les villes levantines, 1850-1920", VII. Kent Tarihi Birliği Konferansı, Atina, 2004, s. 14

işin tamamlanması için Sakız Rıhtım ve Liman Şirketi'nin kurulacağı 1896 yılına kadar beklemek durumunda kalınmıştır³²⁹.

1.2. Sakız Limanı'nın Bir *Porto Franko*'ya (Serbest Liman) Dönüştürülmesi Meselesi

Sakız'da modern bir liman inşasının tartışılmaya başlandığı vakitlerde aynı zamanda I. Meşrutiyet'in (23 Aralık 1876) ilanı ile *Kanun-ı Esasî* yürürlük kazanmış ve diğer bütün vilâyetler ile birlikte Cezayir-i Bahri Sefid Vilayeti'nin de idari mânâda yeni baştan ele alınması gündeme gelmişti. Özellikle Vilayetin karar merkezi 1877 yılı itibariyle tekrar Rodos olurken, valiliğe de Rum cemaati önde gelenlerinden Mekteb-i Sultâni Nâzırı Vezir Sava Paşa atanmıştır (1877) . Sava Paşa'dan hemen sonra yönetime eski maliye nazırlarından olup, bu dönemde Başvekaletlikten azledilen Mehmet Sadık Paşa getirilmiştir³³⁰.

Rusyalı bir banker ile şirket kurarak kâr kendilerine ve zarar devlet hazinesine olmak üzere borsa oyunlarına girişip hazineyi, Sultan Murad'ın henüz veliaht iken -para talebine dair- Agob Efendi'ye bizzat yazdığı tezkiresinde, “*birkaç yüz bin lira mutazarrır ve kendinin temevvül*”³³¹ eylemiş olması gibi geçmişinde türlü acayıplikler bulunan Sadık Paşa bu defa 12 Haziran 1878 tarihinde Cezayir-i Bahri Sefid Vilayeti Valiliği'ne tayin edilmiş ve 17 Nisan 1881 günü de valilikten istifa etmiştir. Sadık Paşa bu kararından bir gün önce istifa sebebini, yazdığı

³²⁹ Aynı eser, s. 5

³³⁰ Vilayette ıslahatlarıyla önplana çıkan Sadık Paşa'nın ilk memuriyeti Bayındır Kazası memuriyeti olmuştu. Ağabeyinin Midilli'ye sürülmesinden sonra İzmir'e yerleşip, buranın gümrüğünde görev almıştır. Fuad Paşa'nın tavsiyesi ile İstanbul'a geldi. Paşa'nın yardımı ile Babıâli Tercüme Odası'nda görev almıştır. Çeşitli memuriyetlerden sonra 18 Nisan 1878'de Nafia Nazırlığı uhdesinde kalmak üzere başvekilliğe getirilmiştir. Kırk gün sonra azledilerek Suriye Valiliği'ne gönderilmek istenmiş ise de kabul etmemiştir. Ali Suavi hadisesi sonrası İstanbul'dan uzaklaştırılmak için Cezayir-i Bahri Sefid Vilayetine gönderildiği kaydedilmektedir: Öreñç, **Yakındönem Tarihimize Rodos ve Oniki Ada**, s.119

³³¹ İnal, **Son Sadrazamlar**, VI. Cüz, s. 801

telgrafname ile mabeyn baş kitabetine gönderir. Lakin istifası dikkate alınmayarak bir ay sonra azl edildi³³².

Bu hususa dair mabeyn baş kitabetinden Sadaret'e 5 Haziran 1881 tarihli yazılan tezkirede Sadık Paşa'nın; Sakız Limanı'nın *port frank* haline getirilmesi, Sakız'da bir emlak bankası (kredi fonsiye bankası) kurması, kalenin yıkılması ve genel vergi (umum ahali vergisi) affi gibi Saltanat-ı seniyyece türlü şikayetlere sebep olan taleplerinde ısrar eylemesinden dolayı valilikte bekası caiz olamayacağı ifade edilmiştir. Tezkirenin devamında Sadık Paşa'nın yerine Vilayet'in Nafia Komisyonu azalarından Said Paşa'nın tayin edildiği bildirilmektedir. Ayrıca, Said Paşa'dan adadaki bahsi geçen bu sakıncalı isteklerin doğrudan doğruya ada ahali tarafından mı, yoksa Sadık Paşa tarafından mı ortaya atıldığının araştırılması istenmiştir³³³.

Esasen Sakız Limanı'nda yapılacak yenilikler hakkında Vali Sadık Paşa ve Rüsumat Emaneti arasında ihtilaflar bulunmaktaydı. Sadık Paşa'nın Şura-ı Devlet Riyaseti ile yaptığı yazışmalardaki ifadelerine göre kendisinin Sakız Adası'nda bir porto franko ihdasındaki asıl maksadı, bütün Cezayir-i Bahri Sefid sahillerinin ticari menfaatlerini gün geçtikçe kendisine daha fazla çekmekte olan Yunan Krallığı'na bağlı Şira Adası'na karşı rakip olabilecek bir Osmanlı Limanı tesis etmektir. Sakız'da bir porto franko ihdası, adanın ithalat ve ihracat gümrük vergilerinden tamamen veya büyük bir kısmının muafiyeti anlamına gelmekteydi. Adadaki Rüsumat Emaneti ise mevcut gelirin zarara uğrayacağı nedeniyle adada bir porto franko yerine sadece antrepo mağazalarının teşkil edilmesini talep ediyordu. Sadık Paşa, Sakız Gümrüğü'nün yıllık gelirin 1.3 milyon kuruş olduğunu belirtmekte ve korkulduğu gibi bir zayıf olsa dahi yine de porto franko ihdası ile memleket ve devletçe elde edilecek faydalara nispeten gümrük gelirin muhtemel zararının feda edilebileceğini beyan etmektedir³³⁴.

³³² İnal, **Son Sadrazamlar**, V. Cüz, s. 794-795

³³³ İnal, **Son Sadrazamlar**, V. cüz, s. 794-795

³³⁴ BOA, Ticaret (T.), 1420

Yine Sadık Paşa'nın ifadelerine göre Sakız'ın gümrük vergileri azalsa da adanın ticari bakımından büyük bir cazibesi olması beklenmektedir. Böylece perakende olarak tezkere ile Osmanlı Devleti'nin diğer limanlarına nakledilen emtia ve eşyadan alınacak gümrük vergisinin, 1.3 milyon kuruşluk Sakız gümrük varidatının uğrayacağı zararın telafi edileceği iddia edilmektedir. Diğer bir deyişle, Sadık Paşa nezdinde bu porto frankodan maksad, ada ahalsinin kendi sarfiyatınca gümrük vergisinden muafiyeti değildir. İddiaya göre bu projenin esas iki hedefi bulunmaktadır: *teshil-i muâmelat-ı ticaret* (ticaret işlemlerinin kolaylaştırma) ve *tervic-i muamelat-ı ticaret* (ticaret işlemlerinin kıymetini artırma)³³⁵.

Porto Franko ihdası hakkında tartışılan diğer bir mahzur ise kaçakçılıktır. Bu projenin gerçekleşmesi halinde adaya gelecek emtia ve eşya icabında Akdeniz'deki ticaret gemileriyle Sakız'dan herhangi bir gayr-ı meskûn sahile nakledilerek gümrük gelirinden tamamen mahrum kalınabilecektir. Bu durumun mevcut kaçakçılık hareketinden daha fazla olmayacağı ve kaçakçılığa dair bir dereceye kadar muhafızlar aracılığıyla tedbir alınabileceği belirtilmektedir. Zaten, İzmir Limanı örnek gösterilerek orada da kaçakçılık meselesine tam anlamıyla engel olunamadığına değinilmektedir³³⁶. Zira kaçakçılık ile ilgili teftiş sayesinde, örneğin kimin Şira'ya ne suretle mal ve eşya götürdüğü tespit edilerek gerekenin yapılacağı öngörülmektedir³³⁷.

Sakız Limanı'nın bir Porto Franko'ya dönüştürme teşebbüsü yani, limana gelen giden gemilerden herhangi bir gümrük vergisinin alınmadığı bir serbest ticaret bölgesi teşkil etmeye çalışmasının etkisi Babıâli'de olumsuz bir şekilde karşılanacaktır. Said Paşa'nın Baş kitabete 24 Mayıs 1297 (5 Haziran 1881) tarihinde gönderdiği şifreli telgrafnamesinde³³⁸ eski vali Sadık Paşa'nın Sakız'da bir serbest liman projesi dışında ayrıca, gerek duyulmadığı halde bir emlak bankası kurması yoluyla uygunsuz işlere giriştiği de açıkça dile getirilmektedir.

³³⁵ BOA, Aynı belge

³³⁶ Detaylı bilgi için bkz: Kütükoğlu, **İzmir Tarihinden Kesitler**, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, 2000, s.292-293

³³⁷ BOA. T. 1420

³³⁸ İnal, **Son Sadrazamlar**, V. Cüz, s. 796

Sadık Paşa'nın ahaliden kendi tarafına çektiği kişiler üzerinden, aslen kendilerinin talebi olmaksızın liman hususuna dair dilekçeler hazırlatma yoluna giderek şahsi bir menfaat elde etme teşebbüsü, yine Said Paşa'nın 30 Mayıs 1297 tarihli telgrafnamesinde bir kötü niyet girişimi (*su-i niyetin tertibâtı*) olarak ifade edilmiştir. Buna göre, liman hususuna dair mahalli daire ve meclisler tarafından yapılmış olan mazbata ile adanın muteberânı tarafından verilen dilekçeler aslında Sadık Paşa'nın bu şahısları hükümet dairesine birçok defalar çağırıp toplayarak onları teşvik ve telkin etmek suretiyle tanzim olunmuştur. İmzalar, ancak bu yolla mutfilerinin kendi kalemleriyle konulmuştur. Bu şahıslar toplam 44 kişidir. Bunlardan, yalnız dördü Müslüman olmak üzere, 23'ü Osmanlı tebeası olup geriye kalanının yirmisi Yunan ve biri de Fransa tebeasındandır. Said Paşa, tüm bu şahısların eski vali Sadık Paşa'nın taraftarı olup onunla aynı düşüncede olduklarını dile getirmektedir. Said Paşa yaptığı tahkikat neticesinde dilekçeler yoluyla yapılan taleplerin esasen ahali tarafından istenmediğini belirtir. Sadık Paşa, ahaliye bu şeylerin husuli halinde kazanılacaklar hakkında telkinde bulunmaya devam ederek bahsedildiği gibi bu şahısların niyetlerini çevirdiği iddia edilir³³⁹.

Netice itibariyle Sadık Paşa'nın yukarıda da değinildiği gibi adaya ve devlete birçok yararı olacağını iddia ederek ortaya sürdüğü planlar, kendisinin görevinden azlinden sonra yerine gelen yeni vali Said Paşa'nın nazarınca bir *su-i niyetin tertibatı* olarak addedilmiş ve adada yapılması düşünülen bir serbest liman projesi hayata geçirilmemiştir. Bunun yerine ileriki bölümde de görüleceği üzere adada önce limanın temizlenmesi ve tamiri sonraysa yeni bir liman, rıhtım ve antrepo mağazaları inşası için harekete geçilmiştir.

³³⁹ İnal, **Son Sadrazamlar**, V. Cüz, s. 796

1.3. Sakız Adası Limanı'nın Tamir, Temizleme ve İnşa Faaliyetleri

XIX. Yüzyılın ortalarına gelindiğinde Sakız Limanı yıpranmış ve mevcut arzı karşılayacak durumdan uzaklaşmıştı. Ticari verimliliğin artırılması için Sakız Limanı'nda birçok kimse tarafından muhtelif bayındırlık işlerine teşebbüs edilmiştir. Bu işleri sıralayacak olursak; mevcut limanın tamiri ve temizlenmesi, yeni bir liman ve rıhtım inşası, antrepo mağazalarının meydana getirilmesi, adanın Kardamile, Voliso gibi nahiyelerinde gümrük bina ve idarehane inşası, liman fenerlerinin tamiri en çok dikkati çekenler arasındadır.

Sakız Adası'nın kendi kaynakları tarafından limanın tamir, temizlenmesi ve derinleştirilmesinin ne kadar masrafla vücuda geleceği hususunda bir keşif ve defteri lazimesinin düzenlenmesi mümkün olamadığından; ilk kez 1262 senesinde Maliye Nezâreti'ne başvurulmuştur. Lakin aşağıda izâh edilmeye çalışıldığı üzere, bu işin ciddi bir şekilde ele alınabilmesi için aradan yaklaşık 40 sene geçmiştir³⁴⁰.

Öncelikle limanın denize akmakta olan su yollarının tamiri için ilk adım 1274 (1858) senesinde atılmış³⁴¹ ve hemen ertesinde gerekli olan keşif ve muayene işine 2500 kuruş harcırah ve 2000 kuruş maaş tahsisiyle Ebniye hülefesinden İsmail Efendi tayin olunmuştur. Zira limanın denize akmakta olan su yollarının harap durumda ve yıkılmış olmasından dolayı dolarak gemilerin girişi mümkün olamamaktaydı. Bunun yanı sıra ortaya çıkan haşerat, hastalığa dahi yol açıyordu³⁴².

Böylece, dolmuş haldeki limana giremeyen gemilerin açıkta demirlemeleri yüzünden uğranılan vergi kaybından kurtulmak için sel suları dahil memleket sularını Sakız Limanı'na taşıyan nehrin mecrasının liman dışına tahviline karar verilmişti. Devlet idaresinin aldığı bu karara göre bu işlemin masraflarını ada ahali

³⁴⁰ BOA. MVL., 6/41, (14 Receb 1262)

³⁴¹ BOA. İ.MVL., 393/17128, (17 Receb 1274)

³⁴² BOA. MVL., 782/91, (12 Cemaziyelâhir 1275)

karşılacaktı. Bahsi geçen işin yapılabilmesi için adaya Selanik'ten tarak dubası getirilmiştir³⁴³.

1868 yılına kadar tarak dubasının sürekli çalışmasına rağmen Sakız Limanı'nın temizlenmesi aradan geçen beş yıl zarfında henüz bitirilememişti. İş, yıkılan sedlerin inşasına ve kazılması yarım kalan hendeklerin ikmaline bağlı olarak eksik kalmıştı. Bahsi geçen hendeklerin kazılması masrafına iştirak etmeyecekleri adanın kocabaşları tarafından ifade edilen Hıristiyan ahaliden ise, bu masraf vergi gibi tahsil olunmuştur³⁴⁴. Bunun yanı sıra aynı yıl, Rodos'tan tarak vapurunun gönderilmesi için de karar çıkmıştı³⁴⁵. Lakin İzmir'deki İngiliz Konsolosu'nun 1871 yılına ait Sakız Adası ile ilgili raporunda, limanın taranması işinin 1870 yılından beri durdurulmuş olduğu ve bu çalışmalar için 6000'den fazla sterlin harcandığı halde Sakız Limanı'nın halen eski şeklinde olduğu haber verilmektedir³⁴⁶. Bu başarısız denemelerden sonra limanın 1890'ların başında işin tekrar gündeme getirileceği vakte kadar, diğer bir deyişle yaklaşık 20 yıl boyunca daha aynı durumda kalmış olduğu anlaşılmaktadır.

Sakız Mutasarrıfı'nın 10 Şubat 1892 tarihli yazısında yeni limanın inşasına talip olanların teslim ettikleri bir adet eksik ve yetersiz hartitaya binaen niyetlerinin sadece limanın hali hazırını tamir ve ıslah inşasından ibaret olduğundan yakınmaktadır. Bununla beraber bu şekilde ıslah edilecek olan limanın ticaret-i mahallisi, limanda barınacak muhtelif büyüklükteki yelkenli ve vapurlar için doldurulacak kısmın yeterli olup olmayacağı, limandan ne kadar hasılât alınabileceği ve 3 milyon frank olarak tahmin edilen inşaat masrafı hakkındaki bilginin sağlıklı olup olmadığının tahkik edilmesini istemektedir³⁴⁷.

³⁴³ BOA. MVL., 788/70, (4 Rebiülâhir 1279). Limana gemilerin giremeyeşi vergi kaybına sebep olmakla beraber adanın taşımacılık faaliyetini de büyük ölçüde sekteye uğratmaktaydı. Yukarıda değinildiği gibi, Collas'ın bu husustaki iddiasına göre limana giriş sorunu halledildiği takdirde Sakız Adası'nın ticaret filosunun icra ettiği nakliye işlemleri on kat kadar artacaktır.

³⁴⁴ BOA. MVL., 801/18, (14 Ramazan 1284)

³⁴⁵ BOA. MVL., 802/28, (24 Şevval 1284)

³⁴⁶ Ökçün, **İngiliz Konsolosluk Raporlarına göre İzmir Ticareti (1864-1914)**, s. 29

³⁴⁷ BOA. ŞD., 1202/10, (25 Rebiülâhir 1312)

Sakız Limanının hali hazırı esasen iki kısımdan oluşmaktadır. Birinci kısım vaktiyle Cenevizliler tarafından inşa edilmiş ve *enkaz-ı mevcudesinin delalet eylediği rıhtımların muhiti olan ve bu hal ile liman ıtlakı mümkün olamayan* kısımdır. Uzun yılların neticesinde dalgalardan dolayı harap olan ve derenin getirdiği taş, toprak ve sair cisimlerin birikmesinin yanı sıra yapılmış olan derinlik keşfi (*keşfiyat-ı amik*) ile anlaşıldığı üzere gemilerin barınmasına uygun bir halde değildir. Limanın girişinden itibaren gümrüğe doğru olan tahmini 50- 60 bin m² genişliğindeki mahal ise ikinci kısım olarak addolunmaktadır. Birinci kısımda rıhtım harabelerinin kaldırılması gerektiği gibi denizin en derin yerlerde bulunan kayaların kırdırılarak derinleştirilmesi lazım gelmesine rağmen Sakız Mutasarrıfı bu yoldaki inşaatın ise mevcut masrafın iki katından fazla olacağına, limanın yıllık hasılatının böyle bir teşebbüsün faiz masraflarını karşılayamayacağından dolayı Ticaret Meclisi nazarınca da buna asla ihtiyaç olunmadığında görüş ittifakı sağlanmıştır³⁴⁸.

Sakızlılar limanın suret-i tamir ve tathirinin tahkikatına başlayıp görüşlerini almak üzere İzmir'den Mösyö Duso (Dussaud) ile İskenderiye'den Mösyö Maçe nam mühendisleri adaya çağırılmışlardır. Bu mühendisler ile birlikte Sakız Adası mühendisi Matyo Efendi yaptıkları keşif sonucunda masrafların tedariki için *sarf-ı muhal bir istikraz akdini* ve buna mukabil rıhtım ve liman resmleriyle antrepo mağazaları kiralarını almayı esasen kararlaştırdıktan sonra yerli kaptanlar vesair erbab-ı malumat ile beraber verdikleri karar neticesinde şartname ve sair evrakı akd olunan bir umumi mecliste münazara olunduktan sonra alınan ortak karar gereğince izin dilekçesi Babıâli'ye gönderilmiştir³⁴⁹.

Yukarıdaki iki mühendis tarafından düzenlenmiş olan harita vaktiyle Vilayet mühendisi Mösyö Hanri (Henry) tarafından tekrar düzenlenmiş ve Nezaret-i Fen müşaviri olan Mösyö Galan (Galen) tarafından da tasdik edilerek mevcudu mahfuz bulunanlar haritaya muvafık olarak o esastan asla uzaklaşmamıştır. Bahsi geçen haritada inşası tasarlanan limanın alanı toplam 222.400 m² olarak hesap edilmekte olup 400'den fazla muhtelif hacimde yelkenli ve buharlıyı barındırmaya yeterli

³⁴⁸ BOA, Aynı belge

³⁴⁹ BOA. BEO., 320/ 23969, (23 Cemaziyelâhir 1311); Y. A. Res., 1298.2.20

kapasitededir. Hali hazırda gemilerin barınmakta olduğu mahale nazaran inşa olunacak liman üç dört misli genişliğinde olacaktır. Osmanlı Devleti'nin birinci derecede en büyük limanı konumundaki İzmir'de inşa olunan liman 160.000 m² iken Sakız için tayin olunan böylesi büyüklükteki bir limanın mevcut ihtiyacı karşılaması noktasında şüphesiz yeterli olacağı vurgulanmaktadır. Sakız Mutasarrıfı'nın iddiasına göre ise şayet liman mevcut halinde bırakılırsa, derenin getirmekte olduğu haşerat ile tedricen dolarak 15- 20 sene içerisinde tamamen kullanılamaz hale gelecektir³⁵⁰.

Cezayir-i Bahri Sefid Vilayeti'nin merkezi yedi yılın ardından 1887'de tekrar Sakız'dan Rodos'a taşınmış³⁵¹ ve akabinde Namık Kemal Sakız'a mutassarıf olarak tayin edilmişti. Sakızlılar bu hadise üzerine "Vilayetin kalkmasından, memleket ticaretce birçok zarara uğradı; o zararların adaletle telafisini isteriz" diyorlardı³⁵². Ömrünün son yılını Sakız'da bu meseleler ile uğraşan Namık Kemal'in yazmış olduğu mektuplardan Sakız Limanı'nın tamir ve temizlenmesi ile ilgili önemli adımlar atmış olduğunu öğrenmekteyiz. Fakat 2 Aralık 1888 tarihinde vefat etmesiyle liman hakkındaki planları da tamamlanamadan yarım kalmıştır.

Namık Kemal'in Menemenli Rifat Bey'e 10 Şubat 1888 tarihinde yazmış olduğu mektupta Sakız'ın gayet güzel ve geniş bir limanı olduğunu, tamir edilip temizlenmesinin hem adanın ticaretini geliştireceğini hem de Osmanlı Donanması için bölgede güvenli bir limanın bulunmasının elzem olduğunu belirtmektedir. Namık Kemal bu temizleme ve tamir işi için 70-80.000 lira gerektiğini öngörmektedir. Mektuptaki ifadesine göre vaktiyle bu işi bir kumpanyaya yaptırmak istemişler. Sarf olunacak paraya karşılık olmak üzere bir liman vergisi ve bir de gümrük vergisi koymayı düşünmüşler. Lakin 1881 yılındaki deprem nedeniyle bu işten bir sonuç alınamamıştır. Deprem sonrasında Sakız'ın tekrar mamur hale gelmeye başlamasıyla bu işi üstlenecek şirketlerin de ortaya çıktığına değinen Kemal, bu işin yabancı şirketlere verilmesine ise karşı durmuştur. Zira liman ve

³⁵⁰ BOA. ŞD., 1202/10, (25 Rebiülâhir 1312)

³⁵¹ Örenç, **Yakındönem Tarihimizde Rodos ve Oniki Ada**, s. 122-123

³⁵² Fevziye Abdullah Tansel, **Nâmık Kemal'in Husûsî Mektupları IV, Rodos ve Sakız Mektupları**, TTK, Ankara, 1986, s.

antrepo mağazaları inşa edildiği takdirde Şire Adası'nın ticaret hacminin Sakız'a doğru kayacağını belirtmiştir. Böylece liman gelirinin, yapıldığı yıldan itibaren 10-15.000 lira olacağını ve bu gelirin her sene kat kat artacağını iddia etmektedir. Namık Kemal, limana yakın bir yerde bulunan Kılıç Meydanı'ndaki arsaların satılması yoluyla elde edilecek bedelin, limanın inşa masraflarını karşılayabileceğini belirterek liman gelirini *İzmir'deki gibi bir şirkete kaptırmaktansa* bahsedilen devlet malı arsalarından elde edilecek bedelin liman inşaatına sarf edilmesi suretiyle böyle önemli bir gelirin devlet hazinesine mal edilebileceğini ifade eder. Namık Kemal bahsi geçen projenin yabancı bir şirkete tevdi edilmeksizin halledilmesinin gerekliliğini ise şu sözlerle dile getirmektedir: “...*bu suretle içine ecnebi de karışabilecek bir şirkette melhûz olan fenâlıklara da meydân kalmaz.*”³⁵³

Aynı mektubun sonunda Namık Kemal, liman ile ilgili planlarının makbul olmayacağını düşünmektedir. Ancak babası Mustafa Asım Bey'in 17 Mart 1304 (29 Mart 1888) tarihli mektubunda Namık Kemal'e “Liman için bir teşebbüs var idi; nasıl oldu? Evrakı geldi mi?” diye sormuş ve Namık Kemal de cevaben 6 Nisan 1304 (18 Nisan 1888) tarihli mektubunda limanın haritalarının yapıldığını ve Şire Limanı'na dair beklediği bilgileri henüz alamadığını belirtmiştir³⁵⁴. 21 Haziran tarihli babasına yazdığı mektubunda ise Sakız Limanı'nın tamiri ve temizletilmesi için bir layiha takdim ettiğini belirten Namık Kemal, Sakız'a tayin edilen bir kaptandan böyle bir işe karar verildiğini işitir ve babasından bu meseleyi araştırmasını rica eder. Rifat Bey'e yolladığı 21 Haziran tarihli mektubunda da aynı meselenin peşine düşülmesini istemiştir³⁵⁵. Tüm bu gayretlere karşın Sakız Limanı'nın tamir ve temizlettirilmesi için verdiği layihaya henüz cevap verilmediğinden Namık Kemal 20 Haziran 1304 (2 Temmuz 1888) tarihli mektubunda bu meseleyle ilgili olarak, “İşler için ne diyelim; sabrederiz. Kırk ayın Çarşamba'sı daima bizim başımıza gelir.” demektedir³⁵⁶. Bu tarihten vefatına değin geçen beş aylık zaman zarfında ise mektuplarında bu meseleyle ilgili ifadelere bir daha rastlanılmamaktadır.

³⁵³ Aynı eser, s. 519-520

³⁵⁴ Aynı eser, s. 530

³⁵⁵ Aynı eser, s. 545-46

³⁵⁶ Aynı eser, s. 558

Netice itibariyle limanın temizlenmesi ancak yukarıda belirtilen tahkikatı takip eden yıllar içerisinde yeni liman inşasının imtiyazını alan Sakız Rıhtım ve Liman Şirketi tarafından yapılabilmektedir.

1.3.1. Sakız Limanı'nın İhalesi

XIX. Yüzyılda Sakız Adası'nın ticareti için çok önemli bir yatırım olan yeni limanın imtiyazı 29 Nisan 1895 tarihinde tüccar Pandelides ile banker İlyasko'nun uhdelere verilinceğe değin bahsi geçen limanın imtiyazına birçok talip çıkmıştır. Bu talipleri şöyle sıralayabiliriz: “Devlet-i Âliyye-i Osmani'den Kalvokoressi³⁵⁷ (J. L. Calvocoressi)” ile Midilli Bankası azalarından “Dimitraki Efendi”³⁵⁸, “Sakız Daire-i Belediyesi”³⁵⁹, Devlet-i Âliye namında hareket eden Ticaret ve Nafi'a Nazırı devletlü Tevfik Paşa hazretleri ile diğer taraftan tüccaran-ı muteberândan ve Devlet-i Âliyyeden Dersaâdet'de mukim saadetlü Ubud Efendi”³⁶⁰.

Yukarıda geçen isimler arasında Sakız Limanı'nın imtiyazını alabilmek için uzun süren bir mücadele yaşanmıştır. Sakız Limanı'nın inşaatı ve tanzimatı imtiyazını ilk kez Kalvokoressi (J.L. Calvocoressi³⁶¹) isminde ada dışından bir şahıs uhdesine ihalesi için 1292 (1875) yılında Babıâli'ye müracaat etmiştir³⁶². Babıâli, bu müracaata önce olumlu cevap vererek bahsi geçen imtiyazın Kalvokoressi'nin tarafına havale edilmesine karar vermiştir. Fakat Cezayir-i Bahri Sefid Vilayeti'ne Sadık Paşa'nın tayin edilmesinden sonra bu meselenin seyri değişikliğe uğramıştır. Zira Sadık Paşa bu imtiyazın Sakız Adası'ndaki belediye dairesine verilmesi hususunda müdahalede bulunmuştur³⁶³.

³⁵⁷ BOA. BEO., 320/23969, (23 Cemaziyelâhir 1311)

³⁵⁸ BOA. ŞD., 1202/10, (25 Rebiülâhir 1312)

³⁵⁹ BOA. BEO., 320/23969, (23 Cemaziyelâhir 1311)

³⁶⁰ BOA. ŞD., 1202/10, (25 Rebiülâhir 1312)

³⁶¹ Dünyanın muhtelif yerlerinde bulunan Sakızlı Kalvokoressi'lerin nüfus ve evlilik cüzdanlarından anlaşıldığı üzere Kalvokoressiler meşhur Sakızlı Rodokanaki (Rodocanachi) ailesinin bir koludur. Bkz. <http://www.agelastos.com/genealogy/familygroup.php?familyID=F1475&tree=agelasto>

³⁶² BOA. BEO., 320/ 23969, (23 Cemaziyelâhir 1311); Y- A. Res. 1298.2.20. Kalvokoressi'ye sonradan Dersaâdet Ticaret Odası'ndan Yekidinya Dimitraki Efendi iştirak edecektir.

³⁶³ Aynı belge

Sadık Paşa'nın dahliyle, Sakız Limanı'nın tamir ve temizlenmesi ile beraber antrepo mağazalarını ihdas ve inşa etmek üzere Sakız Belediye idaresi ruhsat istidasını içeren mazbatayı 1295 (1878) yılında Babiâli'ye göndererek başvuruda bulunmuştur. Bu projenin belediyeye ihale edilmesinin doğru olmayacağı hakkındaki Nafia Nezareti'nin Şura-ı Devlet'e takdim ettiği yazı dolayısıyla, işin Sakız Belediyesi'ne verilmesi talebi reddedilmiştir. Bu yazıda ifade edilen iki red gerekçesinden ilki, belediye azalarının iki senede bir değişmesi yüzünden azaların bu meseleyle ilgili taahhüdlerinde mesul olamayacaklarıdır. Diğer gerekçe ise, belediyenin sermayesi olmadığından imalatın noksan kalması halinde devlete yük olunacağıdır³⁶⁴.

Ada ahalisi, bu kararın öncesinde ve sonrasında ortaya atılan sakıncaların yersiz olduğunu ve projenin belediye dairesi tarafından *daha derdsiz tanzim ve takdim edilebileceğini* düşünüyordu. Aksine, Kalvokoressi Sakız'daki bir takım şahıslar ile İstanbul'daki Sakızlılara gönderdiği mektuplarda bu limanın belediye tarafından tamirine müsaade edilemeyeceğini, *belediyelerin birer heyet-i manevi olarak ve sermayeleri bulunmayarak böyle teşebbüsatta mesul tutulamayacağını* beyan ediyordu. Akabinde, Şurâ-yı Devlet'in aldığı karar Kalvokoressi'nin belirttiği yönde zuhur etmiştir. Böylece, adı geçen şahsın Sakız Adası'nın ahalisine tercih edilmesi, devlet daireleri tarafından adeta bir mültezim imiş gibi gösterildiği, ahalinin memnuniyetsizliğine yol açtığı iddialarına sebep olduğu görülmektedir. Bunun yanı sıra diğer iddialardan biri de, kendi adalarında bulunan bir limanın yine kendilerince yapılması hususundaki istidâlarına müsaade edilmemesinin ada ahalisinde umutsuzluğa ve Devlet-i Aliyye'den soğumalarına yol açtığı yönündedir³⁶⁵.

Vilayet tarafından yapılan değerlendirmede şirketin Yunan etkisinde kalmasından duyulan endişe de dile getirilmiştir. Bu yüzden Sakız Limanı'nın imtiyazının Belediye Dairesi'ne verilmesi tekrar talep edilmiştir. İhalenin belediye

³⁶⁴ Aynı belge

³⁶⁵ Aynı belge

dairesine verildiği takdirde ve limanın tasarlandığı gibi ıslah edilmesi ve antrepo mağazalarının da yapılması halinde, Sakız'ın Şıra Adası ile rekabet edebileceği, Ege'deki zararlı faaliyetlerin de önlenebileceği belirtilmiştir. Yine aynı maruzât kaydında, liman imtiyazının Kalvokoressi gibilerine verilmesi durumunda, bu şirketin Yunanlılık iddiasında bulunup, Sakız'dan ziyade Şıra Adası'nın menfaatlerini göz önünde bulundurarak Şıra'yı kayıracığı diğer bir değişle mukavelesinin gereklerini yerine getirmede türlü bahanelerle ağır davranacağı ve mukavelesine uygun hareket etse bile öyle bir şirketin Sakız'da *Yunan politikasının* bir kat daha güçlenmesine alet olacağı ifade edilmektedir³⁶⁶.

Adanın ileri gelenleri ise liman imtiyazının Kalvokoressi ve ortağı gibi *memleket haricinden* şahıslara verilmesini hoş karşılamamaktaydı. Bunlar imtiyazın memlekete bırakılması halinde limanın tamirini üstlenebileceklerini ifade ediyorlardı. Kalvokoressi, limanın inşaat ve tanzimi imtiyazının uhdesine ihalesi için önceden yapmış olduğu müracaata olumlu cevap almışken sonradan durumun değişmiş olması sebebiyle çok miktarda yapmış olduğunu iddia ettiği sarfiyata binaen *ifna-i vücud eylemiş* olduğunu belirterek, Babiâli'den durumun gereğinin yapılmasını talep eder³⁶⁷.

Bu hususta 8 Şevval 1297 (13 Eylül 1880) tarihli ve 181 sayılı *Meclis-i Mahsus* kaydında ise bu karışık meselenin mufassal bir şekilde değerlendirildiği görülmektedir. Buna göre, ilk olarak Kalvokoressi isimli şahsın talep ettiği imtiyazın şartları Şura-yı Devlet tarafından tedkik edildiği sırada imalat masrafına mukabil istenilen arazi keyfiyeti üzerine Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti'nin mütaalası sorulmuştur. Buna cevaben dönemin Cezayir-i Bahr-i Sefid Valisi Sadık Paşa, limanın tanzim edilmesinin gerektiğini onaylamakla beraber imtiyazın hariçten öyle bir şahsa verilmesinden bu işin Sakız Belediye Dairesi'ne ihale edilebileceğini önerir. Paşaya göre bu iş için gerekli sermaye borç alınarak tedarik edilebileceği gibi bu borç ile yanı sıra bir rıhtım inşasının da mümkün olduğunu ve işin bu suretle gerçekleşmesi halinde ada ahalisinin memnun olacağını ifade eder. Lakin Meclis-i

³⁶⁶ BOA. Aynı belge

³⁶⁷ Aynı belge

Mahsus nazarında Sadık Paşa'nın önerdiği gibi istikraz olunacak meblağın faizinin limana girecek olan gemilerden alınacak vergi ile temin edilmesi hiç de gerçekçi bir yaklaşım değildir³⁶⁸.

Ayrıca gerek Nafia Nezareti ve gerekse Şura-yı Devlet tarafından ortaya konulmuş olan değerlendirmede, belediye dairelerinin kanunen belirli olan vazifeleri arasında bu liman projesi tarzında büyük çaplı bayındırlık işlerinin bulunmadığı belirtilmiştir. Bununla beraber, bir kere tebdil eden azasının imtiyaz taahhüdünde devamlı olamayacağından o yola girilmesi uygun görmeyen Meclis-i Mahsus, Sakız Adası zenginlerinden bir şirket teşkil ettiklerini belirtmektedir. İmtiyazın, bahsi geçen şirketin kurucuları olan Nikolaki Pandelidis ve ortağı Konstantin İlyasko'ya ihalesi için bu isimler vilayete tebliğ edildiği halde vilayet önceden göndermiş olduğu aynı cevabın içeriğini tekrarlamıştır. Bu durum karşısında Nafia Nazırı Hasan Fehmi Efendi Tanzimat Dairesi'ne davet edilerek durum yeniden müzakere edilmiştir³⁶⁹.

Meclis-i Mahsus'un görüşüne göre bu hususta ihtilaf ve tereddüt sebeplerinden biri, o zamana kadar Belediye Daireleri'ne hiçbir imtiyazın verilmemiş olmasıdır. Bir taraftan Belediye Kanunu'nda, Belediye Daireleri'nin yapacaklarının tayin edilmiş olması diğer taraftan Belediye Daireleri'nin mükellef oldukları işler için borç teminine (akd-i istikraz) kanunen izinli olmamaları nedeniyle liman inşası gibi tesisatın kanunen Belediye Dairesi'ne verilemeyeceği beyan edilmiştir. Ancak meselenin bundan başka düşünülecek tarafı olduğuna da değinilmiştir. Zira hariçten bir şahsın alacağı imtiyaz şartına göre kendisi mesul olup devlet ve memleket hiçbir şey ödemek durumunda kalmayacaktır. Sakız Limanı ve antrepo mağazaları inşası Nafia Nezareti'nin tetkikatınca masraflar 100.000 lirayı geçecektir. Alınacak rıhtım vergisi dışarıdan hiçbir itiraz ile karşılaşmasa bile istikraz olunacak meblağın faizi ödemeye yetmeceğinden yapılacak olan rıhtım noksan kalacaktır. Lakin vilayet tarafından hazırlanıp gönderilen mukavelenâme layihasının 20. maddesinde ise masrafların belediye gelirleri tarafından ödenememesi durumunda masrafların

³⁶⁸ Aynı belge

³⁶⁹ Aynı belge

Hükümet-i Seniyye'nin ikmal edeceği açıkça belirtilmiştir. Dolayısıyla böylesi muhtemel bir durum yaşandığı takdirde Osmanlı Hükümeti sorumlu olacaktır. Halbuki halihazır devlet hazinesinin bir yandan ameliyatın noksanını tamamlamak diğer bir yandan da borç faizi vermeye dayanamayacağı önceden beyan edilmiştir³⁷⁰.

Adı geçen müteşebbisler hakkında ortaya konan müspet ve menfi bütün değerlendirmelere rağmen Babıâli, Sakız Adası'ndaki yeni liman inşasının imtiyazını ne Sakız Belediye Dairesi'ne ne de ada ahalisi tarafından istenilmeyen kişi haline gelen Kalvokoressi'ye vermiştir. Bunlar yerine, yukarıda da değinildiği gibi adada bu işe teşebbüs etmek üzere Meclis-i Mahsus iradesiyle mahalli bir şirket teşkil edilmiştir. Aynı esnada, limanın imtiyazını almak için dönemin Ticaret ve Nafia Nazırı Vidinli Hüseyin Tevfik Paşa ile beraber İstanbul'un muteber tüccarlarından Ubud Efendi de bir teşebbüste bulunurlar. Zira ileriki yıllarda Tevfik Paşa ile Ubud Efendi'nin, Pandelidi ve ortağı ile girişecekleri rekabetin; liman imtiyazını almak için Kalvokoressi ve Sakız Belediye Dairesi arasında vukû bulmuş mücadeleyi aratmayacak bir seviyede gerçekleşeceği görülmektedir.

Sakız Limanı imtiyazının mukavelenâme ve şartnâmesi evvelâ Tevfik Paşa ve Ubud Efendi adına hazırlanmışken sonradan imtiyaz Nikolaki Pandelidi ve ortağı Konstantin İlyasko'nun uhdelere verilmiştir. Bunun üzerine yazılmış olan maruzattan, Meclis-i Âli'ye ilk sunulan şartnâmedeki *müddet-i imtiyaziyenin 9. maddesi nazar-ı itibar olunarak bu müddetin Pandelides'e teklifi hakkında verilen kararın Nafia Nezaret-i Celilesine tebliğ* edildiği anlaşılmaktadır³⁷¹.

Limanın imtiyazı Sakızlı Pandelidis ve ortağı İlyasko'ya verilmiş ise de bazı maruzat kayıtlarında Pandelis'in bu imtiyazı bir Yunan heyetine terk u devr edeceği iddia edilmekte ve Sakız gibi bir adada öyle bir Yunan heyetinin bulunmasının sakıncalarına dikkat çekilmektedir. Yine aynı kayıta, Pandelis'in liman inşası imtiyazı için sunmuş olduğu imtiyaz müddeti, yolculardan alınacak işgaliye gibi şartlardan daha cazip bir teklifin Mehmed Ubud Efendi tarafından yapıldığını da

³⁷⁰ Aynı belge

³⁷¹ BOA. ŞD., 1202/10, (25 Rebiulahir 1312)

öğrenmekteyiz³⁷². Görüldüğü gibi liman ihalesi hususunda çok çekişmeli bir rekabet söz konusudur.

İmtiyaz için yapılan müracaatlarda istenilen belgelerden biri de limanın haritasıydı. Mehmed Ubud Efendi'nin Babıâli'ye takdim ettiği harita (ki kendi ifadesine göre *bundan 10 sene mukaddem yapılub sahibinden mübaya'a eylediği harita*) güya Pandelidis'in haritasından kopya edilmişti. Bu gibi suçlamalar karşısında Mehmet Ubud Efendi de Pandelidis ve ortağının liman imtiyazına talip olmalarının arkasında yatan niyete dair Osmanlı idaresini uyarmaktan geri kalmamıştır. Ubud Efendi'nin ifadesine göre Hariciye Nezareti tarafından tahkikat icra edildiği takdirde Pandelis'in bazen Yunanlılık ve bazen İtalyalılık iddiasında buluna gelen ortağı İlyasko'nun bu imtiyazı *Maça* adında Yunan hükümetinin bir mühendisi namına hareket etmekte oldukları meydana çıkacaktır. Ayrıca Ubud Efendi adı geçen şahısların, Osmanlı tebeâsından tüccarın rağbetini kırma maksadıyla bu işe giriştiklerini dile getirir. Bu duruma engel olabilmek için Ubud Efendi, liman imtiyazından hasıl olacak maddî faydaya ihtiyacı olduğu halde zarar etse dahi devletin menfaati gereği bu limanı inşa etmeye zihninde kararlaştırmış olduğunu ifade etmektedir³⁷³.

Yaşanan tüm bu mücadelelere sonucunda Osmanlı Devleti, Sakız Liman'ın 30 maddelik imtiyaz mukavelenâmesi ve 20 maddelik şartnâmesini 29 Nisan 1895 (4 Zilkâ'de 1312) tarihinde Pandelis ve ortağı ile imzalamıştır.

1.3.2. Sakız Rıhtım ve Liman Şirketi

Sakız Limanı'nın imtiyazı uzun seneler devam eden çekişmenin ardından 1895'de 50 yıllığına *Société du port et Quais de Chio** şirketine verildi. Şirket Sakız ve İstanbul merkezliydi. *Société du port et Quais de Chio* şirketinin kurucuları

* Sakız Liman ve Rıhtım Şirketi

³⁷² BOA. Aynı belge

³⁷³ Aynı belge

Sakızlı tüccar Nikolaki Pandelis ile İstanbul'un muteber İtalyan bankeri, aynı zamanda Atina Bankası'nın kurucularından olan, Konstantin İlyasko idi. Limanın planı önce E. Bureau ve Anthony Matsas tarafından çizilmiş³⁷⁴; inşaat projesi ise Fransa'nın, Doğu Akdeniz'teki bütün büyük çaplı bayındırlık işlerinde görevlendirdiği *Ecole des Ponts et Chaussées* mezunlarından, Sakızlı bir mühendis ve adı geçen şirketin baş mühendisi olan Theodore Koressios tarafından hazırlanmıştır. Liman işi 1895'de başlayıp 1900'de tamamlanmıştır.

1.3.3. Liman İmtiyazında Yapılan Değişiklikler ve İnşaat için Gereken Sermaye

Limana için Sakızlı Nikolaki Pandelidi ile İtalyan devleti tebeasından Konstantin İlyasko'ya imtiyaz verilmesi uygun bulunmuştur. Bu şirket, 29 Nisan 1893 (12 Şevval 1310) tarihli Nafia Nezareti'nden³⁷⁵ liman imtiyazını alabilmek üzere Babıâli'yle yaptıkları müzakerelere uygun olarak hazırlamış oldukları mukavelanme ve şartnâmede aşağıdaki üç değişikliği kabul etmiştir:

- 1) Bahriye Nezareti'nin talebi üzerine gemilerin iskelede demirleme süresi 6 saatten 8 saate çıkarılacak; demirleme süresi 8 saati aşan gemilerden ise alınacak 4 kuruş vergi 3 kuruşa indirilecektir (Tarifeler, madde 14)
- 2) Mukavelenamenin 22. maddesince inşası mecbur kılınan diğer kamu hizmet binaları gibi Devlet-i Aliyye'nin kömür anbarları da inşa edilecektir.
- 3) Liman planında işaret edilen yerde gemilerin kalafatlanması için bir yer ayrılacaktır.

Sakızlı yetkililerin 24 Nisan 1892 (12 Nisan 1310) tarihli raporunda nakledilen ve Nafi'a Nezareti tarafından da tasdik edilmiş liman ve rıhtım inşaatı keşif bedeli 2.940.000 frank, yapılacak işler için piyasaya çıkarılacak olan yukarıdaki meblağdan alınacak %8 banka komisyonu ve etüd masrafları ve sair

³⁷⁴ Hastaoglou, "The Cartography of Harbor Construction in Eastern Mediterranean Cities: Technical and Urban Modernization in the Late Nineteenth Century", s. 87

³⁷⁵ BOA. ŞD., 1202/10, (25 Rebiülâhir 1312)

247.000 frank, limanın muhafazası için jete (iskele) inşası ise 150.000 frank kadardı. İki sene müddetince yaklaşık 2 milyon frank üzerinden işletilecek faiz (%5 x 2 sene = %10) miktarı da 200.000 franktı. Toplamda 3.570.000 frank olan masraftan, liman dahilinde toprakla doldurulan yerlerin satışından elde edilecek 167.000 frank çıkartılınca limanın ve rıhtımın inşası için gerekli gördükleri sermaye 3. 370.000 frank (135.000 lira)olarak tespit edilmiştir³⁷⁶. Böylece Sakız limanını inşası yolunda en önemli aşama katedilmişti. Lakin liman inşasının sonunda çıkarılmış olan toplam inşaat masrafının, keşif bedelinden yaklaşık 60.000 lira fazlaya yani 195.374 liraya mal olduğu görülmektedir³⁷⁷.

Sakız Liman ve Rıhtımı 1900 yılında işletmeye açılmıştır. Lakin Sakız Liman ve Rıhtım Şirketi'nin, 1900 yılından 1911 İtalyan işgaline kadar talep ettiği fahiş vergi (rüsüm) yüzünden gerek ada ahalisi gerekse adanın ticaret vekilleri uğranılan büyük zararın tadil edilmesi yönünde birçok defa Babıâli'ye başvurmuştur. Arşiv kayıtlarında bu mesele ile ilgili çok sayıda şikayete rastlamak mümkün olup bu işin halledilmesi için en sonunda Sakız şehir merkezine iki saat mesafede bulunan Langada Rüsumat Dairesi'nin yeniden inşa edilmesine karar verilmiştir³⁷⁸.

³⁷⁶ Aynı belge

³⁷⁷ Bkz. **Ek 3**

³⁷⁸ BOA. BEO., 3929/294639, (21 Şaban 1329)

III. KISIM

SAKIZ ADASI DIŞINDAKİ SAKIZLI TÜCCARLAR

BÖLÜM A. SAKIZLILARIN İŞ AĞININ TEŞKİLİ VE İŞ YAPMA TARZI

1.1. Rum Tüccarlar Arasında Sakızlıların Hususiyeti

1822 Sakız İsyanı'ndan sonra adada büyük zararlar meydana geldi. Ancak Osmanlı Devleti'nin aldığı tedbirlerle tekrar eski ticari canlılık sağlandı. Hatta yeni dönemden istifade eden Sakızlılar hiç olmadıkları kadar servete kavuştular³⁷⁹. Sakız İsyanı sonrasında ada nüfusunun büyük bir kısmı kendilerine yeni birer iş ve yaşam alanı sağlamak amacıyla Kıta Avrupası, İngiltere, Amerika, Rusya ve Yunanistan (özellikle Şıra, Pire) gibi muhtelif ülkelere göç etmişti. Bahsi geçen Sakızlı tüccar aileleri önceleri tahıl ihracatı ve işlenmiş pamuklu ürünlerin ithalatını yapmak suretiyle Marsilya, Londra, Liverpool ve Manchester üzerinden Doğu Akdeniz ile Karadeniz arasında bağlantı kurmayı başarmışlardır³⁸⁰. Tüccar Rum cemaatleri içerisinde Epirililer (Yanya), Ulahlar ve Sakızlılar birbirlerinden ayrı gruplar oluşturmaktaydı. Fakat Sakızlıların ticaret ağının bahsi geçen diğer gruplara nispeten çok daha güçlü olmasının sebebi deniz ticaretinin, kara ticaretine göre daha fazla avantajlara sahip olmasına dayanmaktadır. Deniz ticareti sermaye birikimi açısından daha fazla imkanlar sunmaktaydı. Tüccarlık vasfı olan kaptanlar sadece geminin sahibi değildi. Bunun haricinde taşınan malda da hissesi bulunmaktaydı. Aksine, kara taşımacılığında muadilleri (*kiratzides*) ticari muamelelerde aynı durumda değildiler. Epirililer ve Ulahlar göç edip yerleştikleri ticaret merkezlerinin hiçbirinde homojen birer güç kurmayı başaramamışken Sakızlılar, bilhassa göçmen cemaati oluşturarak

³⁷⁹ Coulanges, *Questions Histoiques, Mémoire sur l'île de Chio*, s. 398

³⁸⁰ Philip L. Cottrell, "A Survey of European Investment in Turkey 1854-1914"; *Centres and Peripheries in Banking*, ed. Philip L. Cottrell, Even Lange, Ulf Olsson, Ashgate, 2007, s.64

Sakız Adası'ndaki hemşehrileriyle güçlü ilişkiler tesis ettikleri Londra'da, ayrıca Moskova, Viyana ve Venedik'te karteller kurmuşlardı³⁸¹.

Ticaret merkezi konumundaki yerlerde en zengin tüccarlar Sakızlıların arasından çıkmaktaydı. Fustel de Coulanges'ın ifadesiyle "Sakız Adası, ticaretin gelişmiş olduğu her yerde: Marsilya'da, Trieste'de, Londra'da, Odessa'da, Şıra'da, İskenderiye'dedir. Diğer bir deyişle Sakız, Sakız'da değildir." Her bir aile bu büyük limanlardaki ticari faaliyeti aralarında paylaşmaktadır. Önceki nesillerinden tevarüs etmiş olduğu üzere iki kardeş asla aynı şehirde bulunmamaktaydı. Örneğin, kardeşlerden biri Odessa'da, bir diğeri İskenderiye'de üçüncü kardeşte Marsilya'da olacak şekilde aileler, diğer üyelerin de birlikteliğiyle bir tür ticaret koalisyonu oluşturmalarıydı. Bu koalisyonda spekülasyonlar ortak olduğu gibi elde edilen kârda ortak olarak paylaşılıyordu. Tüm işler aile ile yapılır, dışarıdan bir yabancıyla ise asla iş yapılmazdı. Yahudiler örneğinde olduğu gibi diğer milletlerle veya diğer Rumlar ile karışmazlardı. Bunun için daima kendi aralarında evlilik yapmaktaydılar³⁸².

1.2. XIX. Yüzyıl Ortalarında Sakızlıların Ticari Ağı

Avrupa'nın önemli limanlarında faaliyette bulunan Sakızlılar doğal olarak bir ticari ağ oluşturmuşlardı. Bu Sakızlılar ağı yaklaşık 60 Rum ailesinin mensupları tarafından teşkil ediliyordu. Bu ailelerin neredeyse yarısı Sakız Adası'ndan olmamasına rağmen, çoğu Sakızlılara ya evlilik yoluyla ya da çalışma hayatlarına Sakızlıların ticarethanelerinde başlayarak ve ardından onların desteğini almak yoluyla Sakızlılarla sağlam bir ilişki geliştirmişlerdir. Zira Rum tüccarlar arasında en geniş ve zengin olan aileler yine de Sakızlı aileler idi. Bu ailelerin şirketleri tarafından Doğu Akdeniz'den ve bilhassa Karadeniz'den Batı ve Kuzey Avrupa'ya başlıca tahıl, yün, pamuk, keten tohumu, donyağı gibi ürünlerin yük kargo ticareti yapılırken; Batı Avrupa'dan Doğu Akdeniz'e dönüş seferinde ise imalat malları, özellikle iplik ve kumaş taşınmıştır. Ağın başlıca düğüm noktaları İngiltere ve

³⁸¹ Maria Christina Chatziioannou, "Grek Merchant Networks in the age of Empires (1770- 1870)"; **Diaspora Entrepreneurial Networks: four centuries of history**, ed. ed. Ina Baghdiantz McCabe, Gelina Harlaftis, Ioanna Pepelasis Minoglou, Oxford: Berg, 2005, s. 378-379

³⁸² Coulanges, **Questions Histoiques, Mémoire sur l'île de Chio**, s. 255

Karadeniz'dir. Bu iki noktaya, Sakızlı aile şirketlerinin Akdeniz boyunca birçok yerde bulunan şubeler zinciri eşlik etmiştir: Marsilya, Livorno, Trieste, İskenderiye ve Kahire'nin pamuk piyasasında, Ege takımadalarının merkezi durumuna gelmiş Şıra'da, Doğu Akdeniz'in iki finans piyasası konumundaki İstanbul ve İzmir'de. Ağın başarısındaki hayati önemi haiz olan unsur ağın sadece alıcı Batı Avrupa ülkelerinin, bilhassa İngiltere olmak üzere, başlıca pazarlarına nüfuz edebilmesinin yanında Karadeniz'in zorlu ve atıl iç bölgelerine de girebilmiş olmasıdır³⁸³.

Osmanlı Devleti ile İngiltere arasındaki ticari faaliyeti de aynı zamanda yine Sakızlı Rumlara ait bu ağ yürütmekteydi. Şöyle ki, İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğu'yla yaptığı ithalat ve ihracat değeri 1863 senesinde 11.309.358 pound miktarınca sıra dışı bir toplama ulaşmıştı. Bu artışın esas kaynağı ise, İngiltere'de Rumlara kurmuş oldukları işletmelerdir³⁸⁴.

Ayrıca 1838 yılında Osmanlı Devleti'nin İngiltere ile serbest ticaret prensiplerini içeren Balta Limanı Antlaşması'nı imzalaması neticesinde İngiliz tüccarı, "en çok müsaadeye mazhar millet" sıfatını hâiz olmakla kalmamış, Osmanlı topraklarındaki her türlü ticarete "en çok müsaadeye mazhar yerli tüccar"la da eşit haklara sahip duruma gelmişti. Yine bunun gibi İngiliz tüccarı, diğer memleketlerden getirilen malların da serbestçe ticaretini yapma imtiyazını da elde etmişti. Osmanlı ticari ve iktisadi hayatında önemli değişiklikler doğuracak olan bu antlaşma, diğer Avrupa devletleri tarafından benimsenmişti³⁸⁵. Bu antlaşma bir taraftan Osmanlı İmparatorluğu için önlenmesi kabil olmayan bir çöküşü hazırlayan faktörler arasında yer almaktayken diğer taraftan da Osmanlı tâbiyetinden İngiliz vatandaşlığına geçmiş olan çoğunu Sakızlı Rum tüccarlarının oluşturduğu bir zümreye de servet edinme sebebi olmuştu. Zira yukarıda belirtildiği gibi Osmanlı-İngiltere ticaretini ağırlıklı olarak İngiliz vatandaşlığına geçmiş ve İngiltere'de yaşamakta olan Sakızlı Rumlara icra etmekteydi.

³⁸³ Harlaftis, *A History of Greek Owned Shipping*, s. 39; *Commercial Reports received at The Foreign Office from Her Majesty's Consuls*, Londra, 1862, s. 383

³⁸⁴ Stefanos Xenos, *East and West, a Diplomatic History of The Annexation of the Ionian Islands to the Kingdom of Greece*, Londra, 1865, s.71

³⁸⁵ Kütükoğlu, *Osmanlı-İngiliz İktisâdi Münâsebetleri II (1838-1850)*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1976, s. 5-6

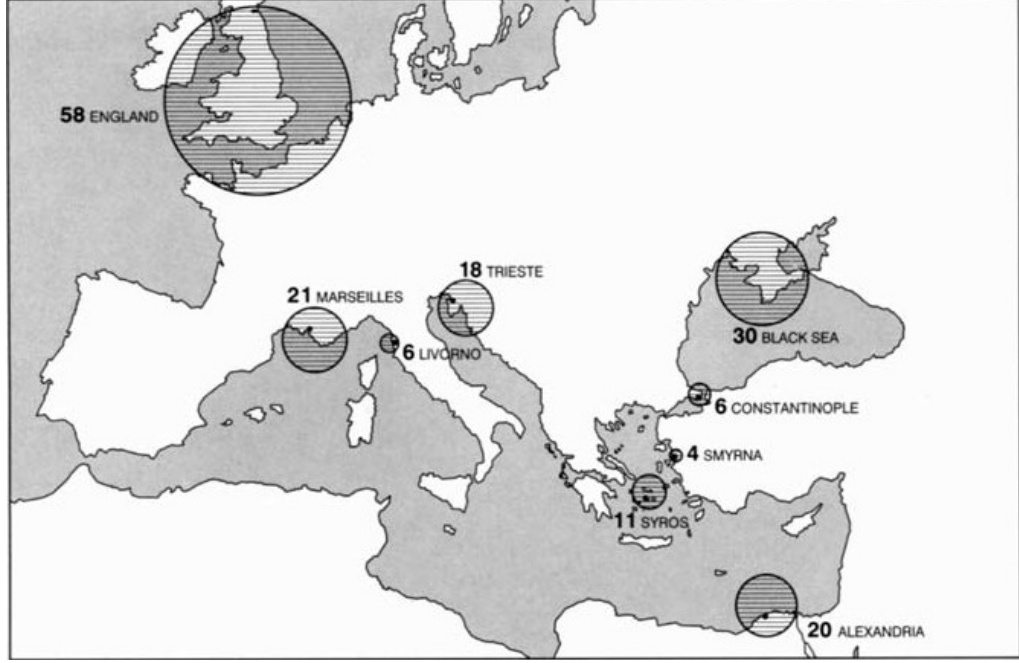
1815 senesinde, Osmanlı Devleti'nin İngiltere'yle toplam ithalat ve ihracatı 888.684 pound kadardı. Bu durumun tek sebebi, o zamana kadar İngiltere'de henüz hiçbir Rum şirketinin kurulmamış olmasıdır. Lakin tüm Avrupa'yı kasıp kavuran Waterloo Savaşı'ndan çok kısa bir süre sonra Ralli Brothers, Spartali, Ionides ve Franghiadi ismiyle dört Rum işletmesi açılmıştır. Osmanlı ile İngiltere arasında ilerleyen senelerde gelişecek olan ticaretin temellerini ise bu işletmeler tesis etmiştir. 1839'a gelindiğinde, buharlı gemiler ve tren yolları vasıtasıyla uzak iki ülke arasında temasların eskisine nazaran kolaylaşmasıyla beraber İngiltere'deki Rum işletmelerinin sayısı da 50'ye yükselmişti³⁸⁶.

Bu duruma karşılık İzmir'deki İngiliz tüccarlarının sayısında da sürekli artış görülüyordu. 1849'da 202 olan İngiliz tüccarının sayısı 1855'te 919'a ve 1856'da ise 1061'e çıktığı görülmektedir. Hemen hemen tümü mallarını İngiltere'den getiriyorlar ve kendi ticarethaneleri aracılığıyla Rum ve Ermeni komisyonculara devrediyorlardı³⁸⁷. İzmir'de komisyonculuk yapan Rumların yine ekserisini Sakızlılar oluşturmaktaydı. Böylelikle Sakızlı Rumlar gerek İngiltere'deki Manchester, Londra gibi şehirlerde gerekse İzmir'deki faaliyetleriyle Osmanlı-İngiltere ticaretinde önemli bir aktör haline gelmişlerdir.

³⁸⁶ Xenos, *East and West, a Diplomatic History of The Annexation of the Ionian Islands to the Kingdom of Greece*, s.71

³⁸⁷ Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentleri'nin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*, TTK, Ankara, 1991, s. 362-363

Şekil-1: Sakızlıların ticari ve deniz ağı, 1830-1860. Ağ dahilindeki liman şehirlerinde bulunan ailelerin sayısı³⁸⁸



İngiltere'ye yerleşen Rum tüccarların çoğunu, bilhassa Sakız İsyanı'ndan sonra kaçan Sakızlılar oluşturmaktaydı. 1850'lerde İngiltere'deki bu ticarethaneler Sakızlıların kurmuş oldukları ağın içerisindeki tüm aileler dahil olmak üzere Londra, Manchester ve Liverpool'da yoğunlaşmışlardı³⁸⁹. Manchester'a yerleşen Rum şirketlerinin sayısı 1840 ve 1850'lerde büyük bir artış göstermiş; 1860'lara gelindiğinde ise şehirdeki Alman şirketlerinin sayısını aşmışlardı. 1850'de Manchester'da 55 Rum şirketi (97 Alman), 1860'da 87 Rum şirketi (114 Alman) ve 1860'da Rum şirketlerinin sayısı 167'ye (Alman 153) ulaşmıştır. Kuzeye yerleşen akrabalarından daha güçlü durumda olan Londra'daki Rum şirketlerinin sayısı ise 1860'lara doğru 86'ya ulaşmıştı³⁹⁰.

³⁸⁸ Harlaftis, *A History of Greek Owned Shipping*, s. 40

³⁸⁹ Harlaftis, *Aynı eser*, s. 39

³⁹⁰ Stanley Chapman, *Merchant Enterprise in Britain: From the Industrial Revolution to World War I*, Cambridge University Press, 1992, s. 157

TABLO-16
1848-1850 YILLARI ARASINDA
İNGİLTERE'DE TİCARET YAPMAKTA OLAN SAKIZLI RUM
ŞİRKETLERİ³⁹¹

Sakızlı Şirketin Adı	Bank of England'ın iskonto limiti(£)	Tahmini Sermaye(£)
Ralli Bros.	30.000	500.000 (1848-1850)
Sparatali & Lascardi	30.000	100.000+ (1857)
Micrulachi & Co.	20.000	
Rodocanachi, Sons & Co.	15.0000	200.000+ (1860)
Argenti, Sechiari & Co.	10.000	500.000+ (1850)
Abet Bros.	10.000	
Cassavetti, Cavafy & Co.	10.000	20-30.000(1850)
Rossetto, Carati & Co.	10.000	-
Schilizzi & Co.	10.000	-
Ralli & Maviojani	10.000	-
Ionides Bros. & Co.	7000	30.000(1860)
Ionides Sgouta & Co.	7000	
P.T. Ralli	5.000	90.000(1860)

1850 senesinde bu ticarethanelerin sayısının artmasıyla beraber Osmanlı-İngiltere arasındaki ticaret hasılatı da 5.639.898 pounda erişmiş bulunuyordu. Yine yükselen bir ivmeyle, 1863 senesinde aralarında sadece birkaç İngiliz ve Alman şirketinin bulunduğu bu ticarethanelerin sayısı İngiltere genelinde 200'ü aşmıştır. Böylelikle, 1863 senesine ait ticari yıllıkta Birleşik Krallığın Osmanlı Devleti'yle cari olan toplam ticaret hacmi 1850 senesinin iki katına çıkarak 11.309.358 pounda ulaşmıştır³⁹².

³⁹¹ Aynı eser, s. 158

³⁹² Xenos, *East and West, a Diplomatic History of The Annexation of the Ionian Islands to the Kingdom of Greece*, s.71

TABLO-17
İNGİLTERE LİMANLARINDAKİ KARADENİZ VE DOĞU
AKDENİZ'DEN YAPILAN TİCARETİ ELLERİNDE TUTAN
RUM TÜCCAR/ GEMİ SAHİPLERİ³⁹³

1850	Ton	1860		Ton
Tüccar		Tüccar		
Argenti		Argenti	Negroponte	
Armero		Agelasto	Nicolopulo	
Cassavetti		Avierino	Nomico	
Cavafy		Callimassioti	Pezali	
Chiriaco		Carajahnaki	Paleologo	
Christaki		Cassavetti	Pana	
Cortazzi		Cavafy	Papayanni	
Geralopulo		Corgalegno	Potous	
Lonides		Couvelas	Ralli	
Omero		Cremidi	Rodocanachi	
Papayanni		Cucussi	Scaramanga	
Petrocochino		Cuppa	Schilizzi	
Psicha		Delta	Spartali	
Proios		Dumas	Tambaco	
Ralli Bros.		Eumorphopulo	Vagliano	
Ralli C.		Eustratiadi	Xenos	
Ralli P.T.		Fachiri	Ziffo	
Rodocanachi		Frangopulo	Zizinia	
Schilizzi		Franghiadi	Zarifi	
Sechiari		Galatti		
Sevastopulo		Georgacopulo		
Sofiano		Georgala		
Sotirichos		Geralopulo		
Spartali		Gerussi		
Tamvaco		Giannacopulo		
Tymbas		Hajopulo		
Zarifi		Homere		
Ziffo		Ionides		
Zizinia		Lascaridi		
Galatti		Melas		
A. Toplam Rum	42,306			176,126
B. Toplam İngiliz	135,727			308,860
(A) / (B)	31%			57%

³⁹³ Harlaftis, Aynı eser, s. 42

Sakızlıların elde etmiş oldukları ticari başarı büyük ölçüde dayandıkları daha olgun kapitalist şartlara atfedilmektedir. Habsburg İmparatorluğu'ndaki müteşebbis tüccarın yapısı, gelişimi çok güçlü bir şekilde saray ve imparatorluk bürokrasisinden etkilenmekteyken aksine İngiltere'de serbest işadamlarının gelişimi yeni gelen Sakızlı tüccara farklı sosyal yapıları sağlamıştı. İngiltere'de kurmuş oldukları şirketler, XIX. Yüzyıl Rum tüccarına mevcut iş rekabeti ortamında kendilerine çok özel bir konum sağlamıştır. Her bir göçmen Rum Viktorya İngilteresi'nin ekonomik ve sosyal şartlarının farkındaydı. İngiliz müteşebbisinin ve onun iş yapma kültürü, pratiği Sakızlılara bir model sunmuştur. Böylelikle İngiltere, Rum ticaret ağlarının gelişimi için en önemli bir birleşme noktası haline gelmişti. Liberal İngiliz siyaseti ve ekonomik yapısı müteşebbisliğe dair her türlü şartı sağlamaktaydı. Rumlar, aile şirketi şeklindeki bir teşkilat yapısına sahip bütün etnik gruplarla -Almanlar, Yahudiler, İskoçlar, İrlandalılar- yüz yüze gelmiş ve onlarla rekabet etmek durumunda kalmışlardır. Bu rekabete en çok dayanabilen ve esnek olabilenlerin başında gelen örneklerden Eustratius Ralli ve Michael Rodocanachi gibileri İngiliz burjuvazi hayatını kültürel ve ekonomik olarak benimseyebilmiş olanlardandır³⁹⁴.

Amerikalı tarihçi Henry Martyn Baird, Yunanistan ile ilgili gezi notlarında, Pire'de tanıştığı zengin Sakızlı bir tüccardan aktardığına göre, İngiltere'de bulunan Ralliler, Argentiler ve diğer Sakızlı ailelerin aracılığıyla Manchester'da üretilen dokumalar yerli malların değiş-tokuşu yoluyla tüm Batı Anadolu'ya dağıtılmaktaydı ve Kırım Savaşı dolayısıyla şüphesiz bu tüccarların dünya tahıl piyasasındaki etkileri artmıştır³⁹⁵. Yine de, 1841-1852 yılları Odessa'da tahıl ihracatı yapan Rum tüccarının en kazançlı dönemi olmuşken Kırım Savaşı sonrasında durum değişmiştir. Tuna nehriindeki serbest taşımacılık ile beraber Romanya eyaletinde yetişen tahılla rekabet edemediğinden Londra ile yapılan Rus tahıl satışlarında büyük bir çöküş yaşanmıştır. Sadece tahıl ticaretiyle uğraşan firmalar için bu durum bir yıkım getirdiyse de aynı

³⁹⁴ Chatziioannou, "Grek Merchant Networks in the age of Empires (1770- 1870)", s. 378

³⁹⁵ Henry Martyn Baird, **Modern Greece: A Narrative of a Residence and Travels in that Country**, Newyork, 1856, s. 16

krizle yüz yüze gelen Ralli Brothers gibi uluslar arası şubeleri bulunan firmalar İngiltere pazarından ithal ettikleri ham pamuk ve tekstil sanayinden yapmış oldukları hazır ürün ihracatıyla ticari gelirlerini çeşitlendirerek Kırım Savaşı dönemindeki ekonomik krizin üstesinden gelmeyi başarmışlardır³⁹⁶.

1833-1860 arasındaki yıllarda üç Sakızlı Rum aile –Rodokanaki (Rodocanachi), Ralli, Papudov (Pappoudov)- Odessa’da Rumların sahip oldukları ticaret gelirinin % 21’ini ellerinde tutmaktaydılar. Şirketlerin başlarında sırasıyla Theodoros Rodocanachi, Zannis (Ioannis) Stephanos Ralli ve Konstantinos Pappoudov bulunmaktaydı. 22 Ocak 1819 günü Rodokanaki ailesi* üyeleri Sakız Adası’nda, şirketlerinin yapısı ve sermayesiyle ilgili bir sözleşme imzalamışlardır. Sözleşmeye göre şirketin dört şubesi – İzmir (sermayesi 285.625 kuruş), İstanbul (350.000 kuruş), Livorno (200.000 kuruş), Odessa (150.000 kuruş)- arasında bir hisse dağılımı yapılmıştır. Görüleceği üzere toplam 985.625 kuruş miktarındaki toplam sermaye, şubeler arasında eşit bir şekilde dağıtılmamıştır. Kurucular birbirinden ayrı olan bu pazarlardaki akraba dinamizmini göz önünde bulundurarak İstanbul’a öncelik vermişlerdi. İdari bakımdan şubelerin sınırlı otonom yapıdaydı. Şirketin hisse sahipleri arasında kar ve zarar eşit pay edilmekteydi. 1819 yılında Odessa’ya yerleşen Theodoros Rodocanachi Sakızlı Toumazis Galati’nin kızı ile evlenmiştir. Theodoros’un kardeşleri ise Livorno (Pandias ve Georgios), Marsilya (Emanuel), Sakız (Petros) ve Şıra (Stephanos)’ya yerleşmişlerdi. 1830 yılından sonra Marsilya şubesi Güney Rusya tahılının en büyük ithalatçısı olmuştu. Fransız vatandaşı olan Emanuel Rodocanachi’nın Fransız limanlarındaki namı ise buğday kralı (roi du blé) idi³⁹⁷.

* Rodokanaki ailesinin soyu Malazgirt Meydan Savaşı’nda Selçuklulara karşı savaşan Bizans ordusunun başında bulunan Romen Diyojen’in kumandanlarından Andronikos Dukas’ın oğlu Nicéphore’a kadar geri götürülmektedir. Rodos dükü olan Nicéphore, Ducas ailesinin diğer kollarından ayrılmak için Rodokanakis soyismini almıştır. (Emile Legrand, **Dossier Rodocanakis étude critique de bibliographie et d’histoire littéraire**, Paris, Alphonse Picard et fils, 1895, s. 54-55)

³⁹⁶ Kardasis, **Diaspora Merchants in the Black Sea, The Greeks in Southern Russia 1775-1861**, s. 150

³⁹⁷ Aynı eser, s. 156

1860'lara gelindiğinde Rodokanakilerin toplam ticari sermayesi en az 200.000 £ civarındaydı. Yüzyıl ortasında Odessa'nın en büyük tüccarı Ralliler iken, Rodocanachiler dünyanın farklı yerlerinde bulunan 17 şubesiyle Odessa'nın en büyük ithalatçısı konumundaydı³⁹⁸. Yeni Rusya'da Rodocanachilerin ekonomik faaliyetlerini sürdüren Pericles Theodoros Rodocanachi, Çar II. Nikola tarafından asalet nişanı almış yegane Rum idi. 1899 yılında Pericles Theodoros'un ölmesiyle beraber Rusya'da Rodocanachi ailesinin ismi de ölmüştür³⁹⁹. Ferdleri farklı birçok ülkede bulunan Rodokonaki gibi ailelerin yatırım araçlarından biri de satılan alınan emlaklardır. Örneğin, Marsilya'da ikamet eden Sakızlı Madam Cleopatra Zizilinya ve kocası Mösyö Rodokanaki'nin Dersaadet'te Beyoğlunda emlakı mevcuttur⁴⁰⁰.

1850'lerin ortalarında Rallilerin bünyesinde ise yaklaşık 4.000 memur ve 15.000 işçi çalışmaktaydı. 1865 senesinde, ticari başarısının zirvesinde olduğu bu yıllarda Ralli'ler Avrupa, Hindistan ve Ortadoğu'da onbeşten fazla ticaret merkezinde ortaklıklar kurmuşlardır⁴⁰¹. Londra'ya ilk kez 1817 yılında gelen Zannis ve Stratis Ralli bir sene sonra yine Sakızlı Petrocochino (Petrokokino) ailesiyle Ralli & Petrocochino şirketini kurmuşlardır. Bu şirketten önce ise, 1820 Londra iş kataloğunda Ralli Eustratio & Co. ismi geçmektedir. Kayıtlara göre bu şirket 1816 yılında kurulmuştur. Viyana ile ticaret yapmaya başlayan Ralli kardeşler yine aynı yıl Marsilya'da Sakızlı Argenti ailesiyle iş ortaklığı oluşturmuşlardır. 1830'ların sonuna kadar beş Ralli kardeş şirketlerinin farklı şehirlerdeki şubelerini idare etmekteydi: Zannis (Odessa), Tomazis (İstanbul), Avgoustis (Marsilya), Stratis (Manchester) ve Pandias(Londra, şirketin merkezi). Tomazis Ralli'nin başında bulunduğu İstanbul şubesi bir taraftan Karadeniz'den İngiltere'ye tahıl ticareti yaparken diğer taraftan da İran ipeğinin ticaretiyle uğraşmaktaydı. Tomazis'in 1858 yılında ölmesinden sonra yeğenlerinden Stephen P. Schilizzi şubeyi devraldı ve adını Stephen P. Schilizzi olarak değiştirdi. Rusya'daki Odessa şubesi Trabzon, Taganrog

³⁹⁸ Chapman, **Merchant Enterprise in Britain: From the Industrial Revolution to World War I**, s. 157-158

³⁹⁹ Kardasis, **Diaspora Merchants in the Black Sea, The Greeks in Southern Russia 1775-1861**, s. 158

⁴⁰⁰ BOA. HR. TO. 561/ 69, (10 Mayıs 1888)

⁴⁰¹ Chapman, **Merchant Enterprise in Britain: From the Industrial Revolution to World War I**, s. 158

ve Rostov'da da faal durumdaydı. 1859 yılında ölene kadar Odessa şubesinin başında Zannis Ralli bulunmaktaydı. Zannis'ten sonra şirketin şubesini oğlu Stratis devralır ve adını John E. Ralli & Co. olarak değiştirir. Şirket Trabzon ve Taganrog'da Ralli& Scramanga; Rostov'da ise Stamati E. Scaramanga ismi altında iş yapmaktaydı. İşleri iyi gitmekte olan Ralli kardeşler 1837 yılında Tebriz'de Ralli & Agelasto adı altında bir şube açmışlardır. Birkaç sene sonra bu defa İran'ın Reşt şehrinde bir şube faaliyete geçmiştir. Asıl olarak İran'da ipek ticareti yapan Ralli'ler, bünyesinde çalıştırdığı Ermeniler yoluyla nüfuz alanını Hindistan'a kadar genişletmişti. Ralliler için en büyük dönüm noktası ise Hindistan'a açılmalarıydı. Şirket Hindistan'daki ilk şubesini 1851 yılında Kalkuta'da açtıktan sonra takip eden on yıl içinde Bombay ve Karaçi'de de birer şube açmışlardır. Şirket bu kararıyla beraber İngiliz-Hint ticaretini güçlendirmiş ve Hindistan'ın en büyük İngiliz müteşebbisleri arasına girmeyi başarmıştır. Aynı zaman zarfında şirket Amerika'da pamuk ticaretiyle uğraşmaya başlamış ve 1851 yılında New York'ta Ralli& Co. adı altında bir şube açmışlardır. Amerika şubesiyle ilgili şaşırtıcı bir nokta ise, tarih veya hatıra yazarlarının hiçbirinin bu şirkete referansta bulunmamış olmasıdır. Bunun haricinde 1904 yılında Belçika'nın Antwerp şehrinde de bir şube açılmıştır. Şirket XX. Yüzyıl boyunca da büyümeye devam etmiştir⁴⁰².

Osmanlı topraklarında ise Ralliler'in yine büyük nüfuzu olduğu anlaşılmaktadır. Yaptıkları önemli işler arasında Aleksander Ralli tarafından kurulan *İhtiyat-ı Milli Hayat Sigorta Şirketi*⁴⁰³ ile Balya Madeni Müdürü Yorgi Ralli Efendi'nin uhdesinde bulunan Edremit Körfezi'nden başlayarak Palamutluk mevkiine kadar uzanan demiryolu imtiyazı da yer almaktadır⁴⁰⁴. Bu işler haricinde, *Sakız'a gelerek fesat tohumlarına fırsat verilmeyerek Pire'ye dönmek zorunda kaldıkları belirtilen İngiliz Ralli ve arkadaşlarının zararlı fikirleri* Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti ile Sadaret arasında uzun yazışmalara sebep olmuştur.

⁴⁰² Katerina Vourkatioti, "The House of Ralli Bros (c. 1814-1961); **Following the Nereids, Sea routes and maritime business, 16th- 20th centuries**, ed. Maria Christina Chatzioannou- Gelina Harlaftis, Kerkyra Publications, Atina, 2006, s. 102-105

⁴⁰³ BOA. ŞD., 1234/11, (13 Zilkâde 1329)

⁴⁰⁴ BOA, Meclis-i Vükelâ Mazbataları (MV.), 252/67, (9 Zilhicce 1338)

1.2.1. Şıra Adası'nda Hermopolis* şehrini kuran Sakızlılar

Yunanistan'ın güneyinde bulunan Kiklad adalarının merkezinde yer alan Şıra Adası uzun bir dönem boyunca Doğu Akdeniz ticaretinin en önemli ticaret merkezlerinden biriydi. Rum ve sair bandıralı ticaret gemilerin toplanma yeri konumundaki limanı ile Şıra Adası XIX. Yüzyılın ilk yarısında Yunanistan'ın ticari ve gemicilik faaliyeti bakımından eşsiz bir durumdaydı. Rum isyanı öncesinde adada, sadece az sayıda çiftçilikle uğraşan Katolik bir nüfus bulunmaktaydı. Herhangi bir gemicilik faaliyeti de mevcut değildi. Adalılar korsan saldırılarından kendilerini koruyabilmek için adanın tepelerine yerleşmişlerdi⁴⁰⁵.

Hem Osmanlı tebeası olan hem de Fransız himayesinde bulunan ada 1821 Rum İsyanı esnasındaki tarafsız konumunun cazibesi sayesinde 1824 senesi itibarıyla Sakız, İzmir, İpsara, Girit ve diğer yerlerden yaklaşık 20.000 mülteci ada sahillerine yerleşmişti. Bu yeni yerleşim yerine Hermopolis denmiştir. Yunanistan'ın en büyük ticaret merkezi olacak Hermopolis şehri, adaya yerleşmiş Sakızlı tüccarların ticari işleri ile hayat bulmuştur⁴⁰⁶. İpsara'dan gelenlerin % 95'i denizciydi. İstatistik verilerine göre 1853 senesinde Şıra'daki denizcilerin % 85'i Ege adalarından göç edenlerden oluşmaktaydı. Ancak, şehrin ekonomisi Sakızlıların kontrolü altındaydı. Sakızlılar aynı sene adadaki çalışan nüfusun % 27'sini teşkil etmekteydi. Bununla beraber, banka ve sigorta şirketlerinin % 45'i, denizcilik ile uğraşan şirketlerin % 43'ü, tersanedeki marangozların ise % 62'sini Sakızlılar oluşturmaktaydı⁴⁰⁷.

1822 senesinde isyan esnasında adadan kaçan Sakızlılar, Şıra Adası'na sığınmışlar ve adalardaki ticari faaliyetlerini burada sürdürmeye başlamışlardır. Şıra Adası, o vakitler Fransız kralının himayesinde bulunan katolik bir nüfusa sahip bir

* Ermoupolis, Hermoupolis

⁴⁰⁵ Kardassis, "The Port of Syra during the Nineteenth Century"; **War and Society in East Central Europe** -Southeast European Maritime Commerce and Naval Policies from the Mid-Eighteenth Century to 1914-, ed. A. Vacalopoulos, C. Svolopoulos, B. Kiraly, Columbia University Press, 1988, cilt XXIII, s. 245

⁴⁰⁶ Aynı eser, s. 246

⁴⁰⁷ Emile Kolodny, **La population des îles de la grèce**, cilt I, Edisud-Route de Berre, Aix-en-Provence, 1974, s. 196

adaydı ve Şira'ya yerleşmek suretiyle savaş boyunca Fransa bandırasının altında ticari faaliyetlerine devam edebilmişlerdi. Savaşın sürdüğü yıllar boyunca memleketlerine geri dönerek aften istifade edenler haricindeki isyana dahil olmuş Rumların imparatorluk topraklarında ticaret yapmaları ise yasaktı⁴⁰⁸.

1854 tarihli Cezayir-i Bahr-i Sefid Valisi'nin bir arzında bildirildiği üzere, Yunan isyanına katılmayan Yunanlılara Osmanlı Hükümeti'nin bir iyi niyet gösterisi olmak üzere, Yunan ticaret gemilerinin istisnasız kendi bayraklarıyla Osmanlı karasularına girmelerine ve Osmanlı limanlarına yaklaşıp ticaret etmelerine geçici olarak izin verilmişti. Ancak diplomatik ilişkiler halen kesik olup, Yunan tüccar ve ahalisi hakkındaki kararların geçerliliği bulunmamaktaydı. Dolayısıyla hiçbir mahalde Yunan Devleti konsolos memurlarının kabul edilmemesi, ticaret yapmak isteyen Yunan tüccar gemilerinin belirlenerek yönetmeliklere uyması, aksi takdirde bütün müsaadelerin geri alınacağı Cezayir-i Bahr-i Sêfid Vilayeti'ne bildirilmişti. Bu Yunan gemilerinden Akdeniz adalarının her birine, özellikle Sakız Adası'na gelenlerin tespiti bizzat yapılmıştı⁴⁰⁹.

Şira'ya yerleşen Sakızlılar önceden Sakız'da ödedikleri gibi Yunan Krallığı'na vergi ödemekteydiler⁴¹⁰. Osmanlı Devleti savaş esnasında isyana katılmadığından Şira'yı vergiden muaf tutmuştu ve 1830 senesine gelindiğinde ise eskiden Osmanlı Devleti'ne ödedikleri verginin dört katını Yunan Krallığı'na ödemek zorunda kalan Sakızlılar, Yunanistan'a dahil olmaktan dolayı pişman olmuşlardı⁴¹¹. Şira'ya yerleşen Sakızlılar aynı zamanda hem Rum vatandaşı hem de Osmanlı reayası konumunda görünmekteydiler. Böylelikle 1854 yılına gelindiğinde hala Rum gemileri imparatorluk limanlarına rahatça giriş yapamazken; Şira'da yaşayan Sakızlıların durumu diğer Rumlara göre farklılık arz ettiğinden gemilerine Osmanlı bandırası çekerek İmparatorluğun tüm limanlarına girebilmekteydiler. Yunanistan ile Osmanlı Devleti arasındaki ticaret bağlarının kesilmiş olmasından ise

⁴⁰⁸ Coulanges, *Questions Histoiques, Mémoire sur l'île de Chio*, s. 254-255

⁴⁰⁹ *Ege Adalarının Egemenlik Devri Tarihçesi*, ed. C. Küçük, SAEMK, Ankara, 2001, s.352

⁴¹⁰ Coulanges, *Questions Histoiques, Mémoire sur l'île de Chio*, s. 255

⁴¹¹ Adolphus Slade, *Records of Travel in Turkey, Greece and a Cruise in the Black Sea with Capitan Pasha, in the years 1829, 1830 and 1831*, cilt I, Philadelphia, 1833, s. 37

en çok Sakızlılar istifade edecektir. Dolayısıyla ayrıcalıklı konumları sayesinde Sakızlılar Ege Adaları'nın ticaretini kendi tekeline almayı başarmıştı⁴¹².

İsyan esnasında Sakız'dan Şira'ya kaçanlar sadece on sene içinde Şira'da Yunanistan'ın ticaret merkezi haline dönüşecek Hermopolis şehrini kurmakla, ada nüfusu 25-30.000'e yükselmişti⁴¹³. 1830'ların başında Yunanistan'da yılda 300.000 franka yaklaşan para dolaşımının 2/3'ü yalnız Şira Adası'ndan geçmekteydi⁴¹⁴. 1835 senesinde Yunanistan'ın başlıca 30 limanı arasında en yoğun liman faaliyetine sahip ada konumuna gelmişti; o sene adaya gelen gemi sayısı 5.079, adadan giden gemi sayısı ise 5.191 idi⁴¹⁵. Bu kısa zaman zarfında 6000 ev, kiliseler, okullar, kamu binaları, karantinahaneler, hastaneler, sigorta şirketleri ve gümrük binaları inşa edilmişti. Bu icraatların hepsi, Yunan Hükümeti'nin yardımı bulunmaksızın sadece, faal ve zengin Sakızlılar ve onların yoksul ortakları olan İpsaralılar sayesinde yapılmıştı. İpsaralılar adanın güneyinde tersane ve liman muhitinde ikamet ederken, Sakızlılar adanın kuzeyinde gümrük civarında oturmaktaydı.

Rum denizcilerinin en iyi yetişmiş ve tecrübelileri olarak bilinen İpsaralılar, Şira Adası'na ilk geldiklerinde; kısa zaman önce yine adaya gelmiş olan Sakızlılar gibi barınmak amacıyla kulubeler inşa etmiş ve ardından Sakızlılar ile yakın komşuluk ilişkileri tesis etmişlerdir. Bu şekilde eskiden olduğu gibi Sakızlılar sermayeleri sayesinde İpsaralıların ticari filosunu kullanarak, taşımacılık işinde ilerlemişlerdir⁴¹⁶.

Şira'daki Sakızlı tüccarların kayda değer ticari faaliyetine yardım ve destek olmuş olan etkenler ise şunlardır⁴¹⁷:

⁴¹² Thiersch, *De L'état Actuel de La Grèce*, cilt II, s. 87

⁴¹³ Aynı eser, s. 87

⁴¹⁴ Aynı eser, s. 83

⁴¹⁵ Strong, *Greece as a Kingdom; or a Statistical Description of That Country, From the Arrival of King Otho, Down to the Present Time*, s. 156

⁴¹⁶ Thiersch, *De L'état Actuel de La Grèce*, cilt II, s. 87-88

⁴¹⁷ Kardassis, "The Port of Syra during the Nineteenth Century", s. 246

- a) Harap olmuş meskenlerinden getirdikleri sermaye. Yazar Vikelas'ın *Loukis Laras* (Laras ismi Ralli yerine kullanılmıştır) isimli kitabında Sakızlı tüccar Loukas Ralli'nin faaliyetleri buna bir örnek teşkil etmektedir.
- b) Bu mülteci tüccarlar kendi dönemlerinde kullanılmakta olan ticaret tekniklerinden haberdar olmakla beraber ticari kabiliyet ve tecrübeye de sahiptiler.
- c) Sakız Adası dışında muhtelif yerlerde ticaret ile uğraşan akraba ve hemşehrilerinden gelen büyük miktardaki borçlar. Bu akrabalık ve hemşehrilik ilişkileri Şira'ya iltica eden tüccarlar ile denizaşırında iş yapan yakınlarını finansal ortak iş yapma bakımından birbirlerine bağlamıştır.
- d) Ayrıca bu tüccarlar, savaş durumundan istifade ederek büyük miktarda kaçak mal ticareti de yapmışlardır.

Fransa ve İngiltere'nin 1854 yılında başlayan müdahalesiyle ilk Yunan vapur şirketi de üç yıl sonra 1857'de Şira'da tesis edilmiştir. Şirket, 2.189 hisseye bölünen 1.094.500 dragma miktarındaki mevcut sermayesiyle işlemlerine başlamıştı. Şirket hisselerin dağılımı şu şekildedir: Yunan Devleti 800 hisse; Yunan Ulusal Bankası 400 hisse; Şiradaki tüccarlar 188 hisse; Manchester, Marsilya, Liverpool, Londra ve Amsterdam'da yaşayan Rum tüccarlar 300 hisse; İstanbul, Bükreş, İskenderiye ve Odessa'da yaşayan Rum tüccarlar 118 hisse; Korfu ve Kefalonya'daki Rumlar 131 hisse; Arta ve Midilli'deki Rumlar 20 hisse; geri kalan hisseler ise Atina, Pire, Pirgos, Gastuni ve Kalamata tüccarları arasında dağıtılmıştır. 1859 yılına gelindiğinde şirketin sermayesi 5 milyon dragma'ya yükselmiştir. Yunan Krallığı'nın şirketteki hisse sayısı da 2000 kadar olmuştu ve bununla birlikte Yunan Krallığı bahsi geçen şirkete 12 yıllığına deniz ticaretini tekelleştirme imtiyazını vermişti⁴¹⁸. Yine aynı dönemde yelkenli gemicilikle uğraşan Galaksidi, Çamlıca ve Mikonos adaları yelkenliden buharlıya geçişi sağlayamamışken, Şira'daki "*Société Hellénique de Navigation*" isimli bu şirket ile beraber XX. Yüzyılın başında ada sahip olduğu, 79 buharlı gemi (90.000 ton) ve 300 yelkenli (60.000 ton) ile

⁴¹⁸ Constantinos Papathanassopoulos, "The State and the Greek Commercial Fleet During the Nineteenth Century"; **War and Society in East Central Europe** -Southeast European Maritime Commerce and Naval Policies from the Mid-Eighteenth Century to 1914, ed. A. Vacalopoulos, C. Svolopoulos, B. Kiraly, Columbia University Press, 1988, cilt XXIII, s. 182-186

Yunanistan'ın en büyük iki limanından biri haline gelmiş ve ticaretteki konumuna atfen Şira'ya XIX. Yüzyılın “Rum Manchester'ı” denilmiştir⁴¹⁹.

1.2.2. Yunan Krallığı Tarafından Sakızlıların Pire'de İskan Edilmesi

1834 yılında sadece 31 kişinin ikamet ettiği Pire, Atina'ya 8 kilometre uzaklıkta bulunmaktadır. Bu şehir, Kral I. Otto zamanında siyasi bir kararla, bağımsızlığını yeni ilan etmiş olan Yunan Krallığı'nın bir ticaret merkezine dönüştürülmesi amacıyla kurulmuştur. Yunan Hükümeti'nden bu kararı alan Stamatios Kleanthis 13/ 25 Ağustos 1833'te Yunanistan İçişleri Bakanlığı'na yazdığı mektubunda, bahsi geçen beldeyi dikkatlice dolaştığını ve Pire'nin ticaretin kolayca yükselebileceği, elverişli bir yer olduğunu belirtir⁴²⁰. Bu iş için Pire'ye, Sakız ve Hidralı göçmenler iskân ettirilmesine karar verilir. Pire'ye Sakızlıların iskân ettirilmesini planlayan Yunanistan İçişleri Bakanlığı, beldenin adının eskisi gibi Pire olarak mı kalması yoksa Sakızlıların iskânı sebebiyle “Sakız” olarak değiştirilmesinin gerekip gerekmeyeceğini tartışmaya açar. Nihayetinde, Pire'ye Sakızlılar haricinde göçmenlerin gelmesine ve adının Pire olarak kalmasında karar kılınır⁴²¹. Sakızlılar 1833'te, Hidralılar ise 1837'de Pire'ye gelmeye başlamışlardır ve şehrin sağ kısmına Sakızlılar, sol kısmına ise Hidralılar iskân ettirilir.

1833'te Kiklad Valisi'nin iskân ettirileceklerin isimlerini içeren listede, çoğunluğu tüccar olan Şira'da mukim Sakızlıların isimleri yer almaktadır. Lâkin Sakızlılar, Şira'da olduğu gibi Pire'de memnun olmamışlardır. 1848'deki nüfus sayımında ise bu listedeki isimlerden sadece altısının kaldığı anlaşılmaktadır. Pire'de bulunan Sakız kolonisi hakkında 20 Şubat 1834 tarihinde Yunanistan Krallığı İç İşleri Bakanlığı'na ‘Le Directeur du Nomos’ ünvanıyla Lastic de Vigouroux'nun

⁴¹⁹ Kolodny, “Hermoupolis-Syra: naissance et évolution d'une ville insulaire grecque”; *Méditerranée*, cilt X, 1969, s. 197-198

⁴²⁰ Sébastien Marre, “La Fondation de la Ville du Pirée (1833-1838)”; *The Historical Review*, cilt III, 2006, s. 112

⁴²¹ Aynı eser, s. 113

gönderdiği mektupta, Şira’da yeni ev yapmış, dükkanlar kurmuş, bağlantılarını tesis etmiş bu zengin Sakızlıların yeni yerlerinden memnun olmadığını lâkin fakir durumdaki Hidralıların yeni yerlerine kolayca alıştıklarını ifade etmektedir. Bu zengin Sakızlıların arasında Condor Stavlos, Glarakis, Ralli ve Vovros’lar da bulunmaktaydı⁴²². Şira’daki Sakızlılar, Pire’de yerlerinin hemen hazır olamayacağını tahmin ettiklerinden dolayı Pire’ye az kişi olarak gitmişlerdi. Yunan Krallığı’nın Sakızlılara tanıdığı imtiyaza rağmen, Sakızlılar Şira’dan ayrılmayı tercih etmemişlerdir.

1.2.3. Sakızlı Finans Ağındaki Bankacılık Faaliyetleri

Aynı ailelerden gelen çok sayıdaki Sakızlı tüccar, yeni yerleşmiş oldukları Şira Adası’nda zengin finansörler durumuna gelmişlerdi. İzmir - Şira - Trieste arasındaki uluslar arası ticaret üçgeni dâhilinde faal bir ticarethanenin muameleleri poliçeler yoluyla halledilmekteydi. Diğer bir deyişle, karşı taraftaki tüccara yurtdışından yapılan para havalesi daima kendileri için en kârlı olan nakitle yapmaktaydılar. Bu geniş aile iş yapısı kambiyo senetleri yoluyla muhtelif bölgelere ödemelerin havalesini yapmayı mümkün kılmaktaydı. Kambiyo senetlerinin sunduğu fırsatları işletmek bu ibtidai bankacılar için günlük ticari faaliyetin bir parçası haline gelmişti. Her ne kadar kambiyo senetleri ile ilgili hükümler Yunan Devleti’nin benimsediği Fransız Ticaret Kanuna göre belirlenmiş ise de, hükümler ihraç yerinin düzenlemelerine göre uydurulmaktaydı⁴²³.

İsyan sonrasında Şira Adası’na yerleşen Sakızlı tüccar-bankerler (yeni kurulmuş olan Yunanistan Ulusal Bankası’nın rakibi) gibi özel finansörler, içinde buldukları finansal teşkilat ve kredi sistemiyle Yunan ekonomisini değiştirmeye başlamıştı. Genel olarak denilebilir ki Doğu Akdeniz’deki orta ölçekli bu tüccarlar, ticaret ile finans ve kredi operasyonlarını beraber yürütmekteydiler. Hatta zor

⁴²² Aynı eser, s. 124

⁴²³ Maria-Christina Chatziioanou ve Gelina Harlaftis, “From the Levant to the City of London: Mercantile Credit in the Grek International Commercial Networks of the Eighteenth and Nineteenth Centuries”; **Centres and Peripheries in Banking**, ed. Philip L. Cottrell, Even Lange, Ulf Olsson, Ashgate, 2007, s. 21

zamanlarda kambiyo senetleri fiyatlarında spekülasyon yapmakla beraber bankacılık bahsi geçen tüccar-bankerlerin asıl iş sahası haline dönüşmüştür⁴²⁴.

1840'lı yıllarda İstanbul'da faizle borç para veren ilk sıradaki bankerler arasında bir yahudi ve bir Fransız Levanten haricinde beşi - Stephanos Mavrocordatos, Ioannis Psycharis, Stephanos Rallis, Z. Stephanovik Shilizzi (Skylitsis), B. Tubini (Katolik)- Sakızlı olan 11 Rum bulunmaktaydı. Bu 11 Rum banker genel veya sınırlı ortaklık yoluyla özel bankalar kurmuşlardı ve bu bankaların hepsi 1880'lere kadar ayakta kalmıştır⁴²⁵. Çoğunluğu Ermenilerden oluşan Galata Bankerleri 1850'lerde ticaret ile uğraşan zengin Rumlarla rekabet etmek durumunda kalmıştı. Geniş Sakızlı ağının parçası olan Sakızlı ticarethaneleri Londra'da olduğu gibi İstanbul'da da birinci ve ikinci kademedeki en önemli şirketler arasındaydı. Bu sınıflandırmaya göre Negrepontis-Koronios ikinci kademede bulunmasına rağmen bu durum George Koronios'u 1864 senesinde Osmanlı Devleti'ne finans sağlamak ve İstanbul'daki yabancı bankalardan birinin kuruculuğuna katılmak üzere çok daha güçlü bankacılardan George Zarifi, Jean Camondo ve Zannis Stefanovic Schilizzi ile ortaklık kurmasına engel teşkil etmiyordu. Bütün Galata Bankerleri Doğu Akdeniz'de tanınmakta ve Osmanlı Devleti'nin başkentinde şahsi ve devlet borcu vermekte olan, önemli bir ekonomik gücü temsil etmekteydi. Devlete borç veren Rum bankerler arasında Sakızlı bir aileden gelen Andreas Syngros, iş hayatına Rallilerin şirketinde sürdürmüş Stephanos Skouloudis ile Klados ve Ralliler bulunmaktaydı⁴²⁶.

Sakızlı ağında yer alan beş bankacı -Andrea Syngros, A. Vlastos, G. Koronios, S. Skouloudis, O. Negrepontis- ile G. Zarifis 1 milyon pound nominal sermaye ile 1872 yılında *Banque de Constantinople*'u kurmuştur. Kurucuları aralarında Sakızlıların bulunduğu diğer bankalar şunlardır: 1853 yılında 200 milyon kuruş sermaye ile kurulan *Banque Ottomane* (Psycharis), 1860 yılında 320.000

⁴²⁴ Aynı eser, s. 24

⁴²⁵ Ioanna Pepelasis Minoglou, "Ethnic Minority Groups in International Banking: Greek Diaspora Bankers of Constantinople and Otoman State Finances 1840-1841"; **Financial History Review**, no. 9, 2002, s. 128-129

⁴²⁶ Chatziioanou ve Harlaftis, "From the Levant to the City of London: Mercantile Credit in the Grek International Commercial Networks of the Eighteenth and Nineteenth Centuries", s. 25

pound sermaye ile kurulan *Union Financière* (B. Tubini), 1864 yılında 2 milyon pound sermaye ile kurulan *Société Générale de l'Empire Ottomane* (A. Rallis), 1872 yılında 2 milyon pound sermaye ile kurulan *Banque Austro-Turque* (A. Rallis, Z. Stefanovitch Schilizzi, A. Vlastos). Her ne kadar 1863 yılında kurulan *Banque Imperiale Ottomane*'da sermaye katkısı bulunmasa da banka, nüfuz sahibi Ralli ailesiyle güçlü ilişkiler geliştirmişti. 1867-1870 yılları arasında İstanbul'daki Rum bankacıları arasına yeni girmiş olan P. Kamaras, G. Koronios, S. Skouloudis, A. Syngros ve A. Vlastos ise Kırım Savaşı ve Amerikan İç Savaşı zamanlarında büyük kârlar elde etmişlerdi. Bu Rum bankerler bir taraftan yerel bankaların hissedarları konumundayken diğer taraftan ise Batı finansının Osmanlı Devleti'ne nüfuzunda önemli bir role sahiptiler. Bu bankerler, Batılı büyük bankalardan üç aylık kredileri %3-5 arasında alıp %11-18 nominal faiz oranıyla Osmanlı Devlet Hazinesi'ne satarak kısa vadeli büyük kârlar elde etmişlerdir⁴²⁷.

Londra gibi finans merkezlerinde yaşayan Rumların parasal faaliyetlerinde, Doğu Akdeniz'in finans merkezi konumundaki İstanbul'da bulunan akrabalarıyla yakın temas içinde olduğu da unutulmaması gereken önemli hususlardan biridir. Zaten İstanbul ve Londra'da bulunan bu bankerler aynı ailelerden gelmekteydiler: Zarifi, Schilizzi ve Ralli örneğinde olduğu gibi. 1860'larda Baring Brothers şirketinin hazırlanmış olduğu bir raporda (**Ek 4**) bilhassa Londra'da olmak üzere İngiltere'deki faal tüm Rum tüccar ve bankerler dört kategoride (bir'den dördüncü kademeye kadar) listelenmiştir. En üst kategorideki şirketlerin hepsi birbirleriyle akraba olan Sakızlılardan oluşmaktadır. İkinci kategorideki 8 şirket, üçüncü ve dördüncü kategoride ise daha küçük çaplı 55 şirket bulunmaktadır. En üst kategoride bulunan tüccarlar Londra'da veya Rum ticaret ağının bulunduğu muhtelif yerlerdeki hemşehrilerinin işlerinde kendilerine hizmet etmişlerdir. Tahvil fiyatlarını düşüren çok sayıdaki küçük çaplı Rum şirketi ve aracılığı bu bahsi geçen zengin Sakızlı ailelerin desteğine dayanmaktaydılar. Tahvillerin akışkanlığı kendilerini destekleyen

⁴²⁷ Minoglou, "Ethnic Minority Groups in International Banking: Greek Diaspora Bankers of Constantinople and Otoman State Finances 1840-1841", s. 130-137

bu Sakızlı ailelerin bankacılık ağına bağımlıydı. Bu şekilde, kurmuş oldukları bankacılık sistemi bir anlamda müstakil ve kozmopolit bir özellik taşımaktaydı⁴²⁸.

1.3. Sakızlı Tüccarın İş Yapma Tarzı

Sakızlılar diğer Osmanlı adaları Rumlarının aksine işinin ehli ve çalışkan olarak tanınmaktaydılar⁴²⁹. Ayrıca her türlü kâr kaynağından istifade etmeye dair de kabiliyetleri bulunmaktaydı. Osmanlı topraklarındaki çok sayıda ticarethane ve bankayı işletmekteydiler. Üstelik Avrupa’da yaşayan Rum tüccarlarının en zenginlerinin büyük kısmı Sakızlı idi⁴³⁰. Kendine münhasır bir iş teşkilatı sayesinde büyük servet ve nüfuza sahip olan Sakızlı tüccarların iş yapma tarzını analiz etmek üzere Ioanna Pepelasis Minoglou’nun geliştirdiği iki kavramsal araç kullanılacaktır: ‘Tüccarlar Koalisyonu’ ve ‘Sakızlı Yöntemi’⁴³¹.

1.3.1. Tüccarlar Koalisyonu

Rum tüccarların birlik koalisyonu güven, ün ve karşılıklılık temellerine dayanmaktadır. Bu tüccar koalisyonunu kavrayabilmek için teşkilat yapısını, içinde bulunan alt daireleri kuşatan büyük bir daire olarak hayal etmek gerekir. Her bir alt daire kendi içinde bir mini koalisyon oluşturmaktaydı ve Yunanistan’ın belirli, özel bir bölgesinde bulunan tüccarları temsil ediyordu. Sakızlılar, civar muhitinde bulunan Sakızlı olmayanlar ve uzakta bulunan Sakızlılar ile devamlı surette, kendi aralarında işbirliği sağlamak temelinde irtibat halindeydi. Birbirini destekleme, aileler arası evlilik (endogami) müessesesi yoluyla güçlendiriliyordu. Vikelas gibi o devri yaşayanlarının dikkat çektikleri üzere bu “altın çağın” büyük kısmında bir

⁴²⁸ Chatziioanou ve Harlaftis, “From the Levant to the City of London: Mercantile Credit in the Grek International Commercial Networks of the Eighteenth and Nineteenth Centuries”, s. 28

⁴²⁹ CBSS, sene 1321, s. 237

⁴³⁰ **Bollettino Consolare del Ministero per gli Affari Esteri il Re D’Italia**, cilt II, s.125; J. M. Tancoigne, **İzmir’e, Ege Adaları’na ve Girit’e Seyahat**, çev. Ercan Eyüboğlu, İstanbul, Buke Yayınları, 2003, s. 38

⁴³¹ Minoglou, “Toward a typology of Grek-diaspora Entrepreneurship”; **Diaspora Entrepreneurial Networks: four centuries of history**, ed. Ina Baghdiantz McCabe, Gelina Harlaftis, Ioanna Pepelasis Minoglou, Oxford: Berg, 2005, s. 176

tarafından Sakızlılar, memleketlerinde uzakta bulunan tüccar cemaatlerinin çoğunluğunu teşkil etmekteyken, diğer taraftan cemaatlerin üyeleri de “Sakızlılar” ya da “Sakızlı olmayanlar” şeklinde gruplaşmışlardı. Gerçekten de, Sakızlı olmayan tüccarlar tarafından Sakızlı kapitalistler, başarılı tüccar prototipi olarak tanınmıştır. Sakızlılara karşı kıskançlık duymalarına rağmen, ekseriyetle Sakızlılarla ilişki tesis etmenin de peşini bırakmamışlardır⁴³².

Endogamik tip evlilik yoluyla Sakızlılık kimliğini ve bu tüccar ailelerin menfaatlerini korumuş ve pekiştirmiş oluyorlardı. Sakızlı Rum ailelerin kendi aralarında yaptıkları bu evlilikler XVIII. Yüzyıldan XIX. Yüzyılın son çeyreğine kadar devam etmiştir. Zira Sakızlılar’ın eski güçlerini yitirdikleri bu son dönemde artık Avrupalı, Rusya veya Yunan Krallığı vatandaşları ile evlenmeye başladıkları görülmektedir. Bu duruma örnek teşkil etmesi bakımından, İzmir’in faal tüccarlarından Sakızlı Georges Baltazzi (1778-1850)’den bahsedilebilir. Beş erkek ve bir kız kardeşi olan Baltazzi’nin sadece üçü Sakızlı tüccar aileler ile evlilik yoluyla birleşmiştir. Bir kızkardeşi Odessa’da yaşayan bir Rum tüccarla, iki erkek kardeşinden biri Ragusalı diğeri ise bir İngiliz ile evlilik yapmıştır⁴³³. Bunların haricinde, Baltazziler yaptıkları evlilikler yoluyla İngiliz Sarell, Sakızlı Mavrogordato, Petrocochino, Alman Raineck gibi bazı Levanten ailelerle akrabalık bağları kuruldu⁴³⁴.

Sakızlı tüccar koalisyonu bir dizi yazılı olmayan şart ve kurala göre iş yapmaktaydı. Öyle ki, bu tüccarın Rum soyundan olması, bununla beraber her bir alt daire içerisinde de tercihan hemşehrîsi olması zorunluydu. Fakat yine de bunlar, koalisyona dahil olabilmeleri için yeterli bir önkoşul değildi. Mutlak anlamda olmazsa olmaz yegâne şart, tüccarın dürüstlüğüyle ün kazanmış olmasıydı. Ayrıca, bu koalisyona üye olan tüccarların riayet etmesi gereken uzun bir yazılı olmayan,

⁴³² Aynı eser, s. 176

⁴³³ Marie-Carmen Smyrnelis, “Négociants de Smyrne aux XVIII^e et XIX^e siècles”; **Merchants in the Ottoman Empire**, ed. Suraiya Faroqhi ve Gilles Veinstein, Collection Turcica, cilt XV, Peeters Paris, 2008, s. 232-238

⁴³⁴ Nursel Manav, **Devlet-Banker İlişkileri Çerçevesinde Baltazzi Ailesi**, Marmara Üniversitesi Türkiye Araştırmaları Enstitüsü Yakınçağ Tarih Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2009, s. XIV

ticarete doğru davranış kuralları listesi bulunmaktaydı. Sâdık olmaları ve güçlü bir yardımlaşma sergilemeleri gerekmektedir. Bu üyelere, ticari sırları gizli tutma yeteneğine sahip olması, gayretle çalışması, kanaatkâr olması, sermaye akışkanlığına sahip olması, güvenilir olması ve iş yaptıkları diğer taraf karşı mesuliyetlerini zamanında yerine getirmiş olması beklenirdi. Bunların haricinde ise, bir tüccarın, bir dönem başka bir tüccarın vesayeti altında bulunması gerekmektedir⁴³⁵.

Üyeler arasındaki karşılıklılık ve birbirlerine yardım ilkesi sadece para meselesiyle alakalı değildi. Üyeler, misafir oldukları ülkelerin adli ve noter yetkilileriyle başı derde girdiğinde birbirlerine garantör veya şahit olurlardı. Daha da önemlisi, koalisyon, parayla ilgili özel bilgilerin değiş tokuşunun sağlanmasını garanti ediyor ve ileride kendileriyle iş yapabilecek güvenilir, muhtemel iş ortaklarının içinden çekildiği bir havuz görevi üstleniyordu. Koalisyon üyeleri arasında her vakit sahtekârlar olurdu. Fakat bu gizli kalmaz ve ifşa edilirdi. “Kim kimdir” değerlendirme sisteminden ayrı olarak, dürüstlük, sürekli yeni seçilen iş ortaklarına her bir tüccarın itimat edip etmeyeceği yoluyla sınılandı. Aslında bu ticari mekanizma Rumların icadı değildir. Bu ticari sürecin kuralları, ticaret tarihinin modern terminolojisiyle akademik düzeyde ilk olarak Avner Grief tarafından incelenmiştir ve ona göre bu ticari mekanizmaya ilk olarak XI. Yüzyıl Magribi tüccarlarında rastlanmaktadır. Güven ve ün temelinde bir kapalı devre olarak işleyen koalisyon sayesinde, Rum ticarethaneler işlem masraflarını kendi aralarında halletmekteydiler.

Batılı tüccar, doğu ile batı arasında uzak mesafeli karşılıklı ticaretle farklı bir yöntem belirlemişti. Şöyle ki meşgul olan ticaret şirketlerinin aksine kendilerinden olmayan temsilcilere bel bağlamıyorlardı. Bunun yerine, ticaret güzergâhı üzerinde kendi temsilcilerini görevlendiriyorlardı. Örneğin, yerel üretim hinterlandında, Livorno gibi depo merkezlerinde ve Marsilya, Londra gibi (tüketim merkezleri) büyük ticaret limanlarında, üretim bölgelerinde bulunan temsilcileri sayesinde tüccar veya ticarethane yerel piyasa şartlarını yakından takip edebiliyor ve

⁴³⁵ Aynı eser, s. 176-177

çiftçinin nakit ihtiyacı olduğunda önceden mahsulünü satın almak ve aşırı faizli borçlar vermek suretiyle kendince bir menfaat elde ediyordu⁴³⁶.

Liman işlerinin halledilmesi için kurulmuş birlikler ise bir dizi görevi icra etmekteydi. Bu görevler arasında şunlar bulunmaktadır: Geminin yüklenmesi, boşaltılması; taşıma ücreti veya rüşvetin ödenmesi; istihbaratın toplamanması ve ilgililerine ulaştırılması; malların kime ne zaman nasıl satılacağıının belirlenmesi.

Ticarethanenin merkezi ve uzaktaki temsilcileri arasında, ticari sırların alışverişi de yine ayrı bir öneme sahiptir. Bu meseleyle ilgili olarak Marsilya'daki Rum ticarethaneleri örneği verilebilir. Şöyle ki, bu ticarethaneler temsilcileriyle karşılıklı yazışmalarında iki tip mektup kullanmaktaydılar: Şirkete gönderilen Fransızca bir umumi yazı (*koini*) ve ticaret sırları ihtiva eden hususi bir kişiye gönderilmekte olan Rumca yazılan özel mektuplar (*meriki*).

Bu tüccarlar geniş bir takım faaliyetle eş zamanlı olarak uzun yol dökme yük kargo (*bulk cargo*) ticareti, resmi ve gayri resmi bankacılık, taşımacılık ve sık rastlanmasa da imalâtçılık ve tarımla uğraşmaktaydılar. Ticari başarının bir şartı olmuş olan sürekli yüksek kârı korumak üzere iş sahasının çeşitlendirilmesi, temelde iki sebebe dayanmaktaydı: Biri kendi kendilerini finanse etmeleri, diğer bir deyişle yabancı bir kaynak kullanmamaları diğeriyse o vakitler uzun yol dökme yük ticaretindeki değişken şartlar neticesinde ortaklıkların kurulması. Sırf bankacılıkta iş sahasını çeşitlendirmeye yönelen birkaç istisnai tüccar haricinde ise Sakızlıların ticarethaneleri yıllar boyunca asla bir anonim şirket şeklinde gelişim göstermemiştir⁴³⁷.

⁴³⁶ Aynı eser, s. 177-178

⁴³⁷ Aynı eser, s. 178

1.3.2. Sakızlı Usulü

Dünya literatürüne girmiş bulunan *Sakızlı usulü*⁴³⁸ uyarınca sınırlı ortaklıklarda ticarethanenin başındaki kişi ve baş aktörler, sınırsız söz hakkına sahipti. Gizli ortak denilen, sınırlı sorumlu ortaklar ise şirketin günlük hareketlerine müdahil olmazlardı. Bu kişiler, bir takım sebeplerden dolayı taktiksel ittifakla birbirlerinin ortağı ve (yarı) rakipleri konumundaki akrabaları veya “otonom” ticarethanelerin başlarında bulunanlardı. Mesela, herhangi bir ticarethanenin başında bulunan bir tüccar, kendi ticarethanesinde sınırlı ortaklık kurmak üzere bir başka tüccarla sınırlı ortak oluyordu. Eşzamanlı olarak bu tüccar ilk ve sonraki tüccarın başında bulunduğu kendi ticarethanenin de sınırlı ortağı olarak görünmektedir. Bu yolla, rakiplerin gözleri sürekli birbirlerinin üzerinde oluyordu.

Sınırlı sorumluluğa dayalı ticarethanelerin teşkili, yeni girişimleri finanse edebilmeleri için bu tüccarların daha da zenginleşmelerini mümkün kılıyordu. Üstelik bu yolla, yeni gelecek müteşebbislere destek niteliğinde sermaye kaynağı da teşkil edilmiş oluyordu.

“Sakızlı Usulü” bağlamında, ticarethanelerin iç teşkilatı iki çeşitlilik sergilemektedir:

a) Ya ticarethanenin bir şubesi merkez daire olarak hareket eder ve bu şekilde diğer uluslar arası şubeler üçüncü taraflar karşısında eşit konumda olurdu. “Ralli Brothers, Mavrocordato Varsami et Cie, Tositsas Brothers” buna birer örnektir. Bu örneklerde, merkez dairelerinin ekseriyetle birer umumi ortaklık ve şubelerin ise sınırlı ortaklık şeklinde teşkil edildiği görülmektedir.

b) Ya da “Rodocanachi House” ve “Geralopolulos and Brothers” örneğinde olduğu gibi kanunen otonom konumdaki çok sayıdaki uluslararası şube, kârı ve zararı eşit paylaşma zemininde birleşmekteydi.

⁴³⁸ Aynı eser, s. 178-181

A ve B örneğinde, ticarethanelerin gelişim çizgisi göstermektedir ki her ikisinde de sınırları belirli olmayan bir teşkilat yapısına karşı bir eğilim mevcuttur. Ticarethaneler, katı yapıya sahip bir işletmeden ziyade gevşek bir iş ağı temelinde bir teşkilat yapısına sahiptir. Bir taraftan uluslar arası şubeleri aslında birer şube olmamakla beraber bağımsız ayrı bir yapıya sahipken, diğer taraftan ticarethane genişlerken, temas noktalarını sadece şube sayılarını artırmak yoluyla kalmayıp, çoğu ya aynı ailenin diğer üyelerinden veya Rum tüccarları koalisyonundan olan tüccarlar ve ticarethaneler ile iyi fırsatların yakalanabileceği bir iş ortaklığı ağı inşa edilmekteydi. Zaman zaman Yahudi ve Ermeni cemaatleriyle de ortaklıklar tesis ediliyordu. Batılılarla ise nadiren ortaklık kurulurdu.

Dış ortaklıklar gayriresmi bir surette, ya ticarethane tarafından ya da ticarethaneye bağlı bir birey tarafından, sınırlı ortaklık ve hatta anonim şirket şeklinde gerçekleştiriliyordu. Bu dış ortaklıklar, yatırımların bankacılık, taşımacılık, sanayi ve diğer alanlarda çeşitlendirilmesi için popüler bir buluşma noktası görevi görmekteydi. Buna dair en kayda değer örnekler Ralli Brothers, Rodocanachi, Scramanga ticarethaneleri ile ‘Zafirapoulo ve Zarifi’ tüccar bankacılığıdır⁴³⁹.

1.4.Sakızlı İttifakı

Yukarıdaki ilgili kısımlarda belirttiğimiz üzere birçok ülkenin ticari merkezlerinde ticaret, bankacılık, sigortacılık ve emlak işleriyle uğraşan ve cemaat içi yapılan evlilikler yoluyla da geniş aileler kuran Sakızlılar, eskisi gibi aynı adanın sakinleri olmamalarına rağmen hemşehrlik ve akrabalık ilişkilerini sıkı tutmuşlardı. Böylece yerleşmiş oldukları birbirinden farklı coğrafyalarda ekonomik, sosyal ve siyasi nüfuzlarını yoğunlaştırma imkanına erişmişlerdir. Sakızlı Rumların cemaat içi dayanışmasının en açık örneklerinden bazılarında, ikinci Sakız Adası denilebilecek olan Şira’da rastlamak mümkündür. Mesela, Sakız ahalisinden olup, 1884 senesinde

⁴³⁹ Aynı eser, s. 180

Şira'da vefat eden Stamatyos adlı banker, Sakız Rum Cemaati'ne 800.000 Frank vasiyet etmekteydi⁴⁴⁰. Yunan Krallığı ve Osmanlı Devleti arasında 29 Temmuz 1859 tarihinde İstanbul'da yapılan sözleşmeye göre Sakız'dan geçecek İskenderiye-Gelibolu arasında yapılması planlanan telgraf hattının Şira ile birleştirilmesi için ihaleyi yine Şira'daki Sakızlıların cemaati üstlenmişti⁴⁴¹. Yürütmekte oldukları bazı siyasi hareketler ise Osmanlı Devleti'nce zararlı görülmüştür. Dolayısıyla yaptıkları yayınlardan bazıları Babiâli tarafından takibe alınmıştır. 1890 yılında Atina Sefareti tarafından gönderilen *Sakız ahalisinden bazılarının fesat hareketlerde bulduklarına dair yazısına*⁴⁴² müteakiben 1893 yılında Atina'da Aleksandros Karales tarafından Rumca basılan "*Sakız ve Sakızlılar; Sakızlılar İttifakı*" adlı 21 sayfalık risale ile yine aynı yıl İstanbul'un meşhur Sakızlı bankacısı Andreas Syngros ve Ioannis Suremi'nin Atina'da bastırıldığı "*Atina'daki Sakızlılar*" başlıklı 24 sayfalık risalelerin tüm Osmanlı topraklarına girişi ise yasaklanmıştır⁴⁴³. İlk kez, *Sakız'da mukim İngiltere tebeasından Mösyö Suremi'nin Atina Gümrük İdaresince muayene edilen çantasından elli aded* yukarıda ismi geçen risalelere rastlanıldığından hemen liva tercümanlığına gönderilerek tedkik ettirilmiş ve zararlı içeriği sebebiyle hakkında dosya açılmıştı.

1822 Sakız İsyanı esnasında Rumlar ile ittifak yaptıkları iddiasıyla Sakız Kalesi'ne alınan ada önde gelenleri, ticaret ile uğraşıp çok sayıda malı olan, nüfuzlu kişilerden seçilmişti. Sakız Muhafızı Vahid Paşa bunların çoğunun İstanbul'da oturduğunu belirtir ve isim ile ünvanlarını Babiâli'ye gönderir. Gönderilen isim listesinde 'bezirganlar' 3 gruba ayrılmıştı; 1. ve 2. gruplarda Sakız Kalesi'nde alıkonulacak Sakızlıların, diğer grupta da İstanbul'da bulunanların adları yer almaktaydı. Listede belirlenen kişilerden kimisi mal varlığının çok fazla olması kimisi de akraba ve nüfuzunun çok olmasından dolayı itibarlı (mu'teber) sayılmaktaydı. Bu isimlerden hangileri istenirse onların İstanbul'a gönderileceği bildiriliyordu. Yalnız daha ziyade İstanbul'daki muteber Sakızlıların Dersaadet'ten ayrılmamasının uygun olacağı belirtilmişti. Çünkü bunlar İstanbul'da durdukça

⁴⁴⁰ BOA. HR. TO. 335/10

⁴⁴¹ *Archives Diplomatiques: recueil de diplomatie et d'histoire 1863/07-1863/09*, cilt III, s. 289-90

⁴⁴² BOA. Y.A.HUS., 242/19, (8 Cemaziyelâhir 1308); HR. TO., 14/125, (10 Aralık 1890)

⁴⁴³ BOA. DH. MKT., 244/24, (27 Zilkâ'de 1311)

Sakız'da yaşayan çocuklarının ve akrabalarının olay çıkarmayacakları düşünülmekteydi. Alınan emir yerine getirilmiş ve Sakız muteberlerinden belirlenen kişiler İstanbul'da Bostancıbaşı gözetiminde hapsedilmişti⁴⁴⁴. Ayrıca, İstanbul'daki bekar Sakızlılar da asayiş sağlanıncaya kadar Anadolu'da çeşitli yerlerde ikamet etmeye zorlanmışlardı. Görülen oydu ki Sakız ayaklanmasının gittikçe İstanbul'daki Sakızlıları harekete geçirebilmesi muhtemeldi. Böylece İstanbul'daki Sakızlı bekarları yüzer, yüz ellişer kişi olarak bostancıbaşı kontrolünde mübaşirler aracılığıyla Anadolu'ya götürülmeleri planlanmaktaydı. Bunlar Kütahya, Konya-Karahisar, Ankara, Tosya ve Çankırı gibi Rumların bulunmadığı bölgelere yollanacaktı⁴⁴⁵.

Babıâli'nin Sakızlılar arasındaki ittifakı önlemeye karşı tedbirleri ise tam olarak etkili olamamıştır. Zira Sakızlıların İstanbul'dan Anadolu'ya sevk edilmesinden yaklaşık otuz sene sonra 1853-56 Kırım Savaşı sırasında yine İstanbul'daki Sakızlılar arasında bir toplu harekete rastlanmaktadır.

1.4.1. Kırım Savaşı Esnasında İstanbul'daki Sakızlılar

Kırım Harbi, Rusya'nın Balkanlar'daki müdahaleci politikaları sonucu ortaya çıktı. Osmanlı Devleti, Fransa ve İngiltere'nin desteğini yanında buldu. Böylece savaş büyük bir Avrupa mücadelesi haline geldi. 1853 senesinin Kasım ayında Rus Donanması'nın Sinop Limanı'na yaptığı baskınla Osmanlı gemilerini batırmasıyla yaşanan facia ardından III. Napolyon, Çar'a mektup yazarak, kendilerinin Karadeniz'i, Rusya'nın da Memleketeyn'i tahliye etmek şartıyla Türk-Rus sulh müzakerelerinin hemen başlamasını teklif etmiştir. Ancak teklifin Rus Çarı tarafından reddedilmesi ve ayrıca yayınladığı bir beyannamede İngiliz ve Fransız milletlerini Müslüman Türklerle-Hristiyanlığa karşı elbirliği etmiş göstermesi, İngiltere ile Fransa'nın Osmanlı Devleti ile ittifak yapıp harbe girmelerine zemin

⁴⁴⁴ Yaşar, **Yunan Bağımsızlık Savaşı'nda Sakız Adası**, s. 215-216

⁴⁴⁵ **Aynı eser**, s. 220-221

hazırlamıştır. İngiltere ve Fransa, Rus tehlikesinin genişlemesini önlemek için öncelikle Karadeniz'e bir donanma gönderdikleri gibi, Rusya'dan yana hareket etmek isteyen Yunanistan'a bu fırsatı vermemek için Pire Limanı'nı kuşattılar. Yunanlılar birliklerini geri çekmek zorunda kalmakla beraber Osmanlı-Yunan siyasi münasebetleri de kesilmiş oldu⁴⁴⁶. İstanbul'da yaşayan Yunanistan yanlısı Rumlar arasında ise kısa zamanda bir hareketlilik ortaya çıkmıştı. Bir taraftan Galata ve Karaköy Kapısı civarındaki denize kıyısı olan dükkanlardan gece gündüz sandallar ile silah nakletmekte olan Rumlar⁴⁴⁷, diğer taraftan bilhassa Sakızlı Rum denizci çeteleri, Türkler'e ve İstanbul'daki Müttefik askerlerine karşı türlü cinayetler işlemekteydiler.

Osmanlı Devleti'nin dış borçları ile ilgili meseleler için oluşturulan İngiliz komisyonunun üyesi olarak 1855 senesinde İstanbul'a gelmiş olan İngiliz Edmund Hornby'nin eşi Lady (Emelia Bthyna) Hornby'nin annesine yazmış olduğu mektuplardan oluşan seyahatnamesinde Kırım Savaşı esnasında İstanbul'da ikamet eden Sakızlı Rumların işlediği cinayetleri 24 Kasım 1855 tarihli mektubunda şöyle anlatmaktadır:

“Pera dehşetli bir kargaşa içinde. Savaş başladığından beri her tür zorba ve serseri sayısında neredeyse yüzde yüz kat artış oldu. Hiçbir polis ya da güvenlik görevlisi yok ve güpegündüz dahi kalabalık sokaklarda her cins rezalet işleniyor, hava karardığında ve gecenin kargaşasında sayı daha da artıyor. Eminim ki gazetelerde birkaç gün önce Fransız ve Tunuslu birkaç asker arasında geçen ve birkaçının ölüp birkaçının yaralandığı kavganın haberini okuyacaksınız. Fransızlar, Türk hükümetinin iznini almayı dahi beklemeksizin İstanbul'a iki alay gönderdiler. Herkes onların haklı olduğunu düşünüyor; eğer Türkler cinayetleri engellemeyeceklerse müttefikler engellemeliler. Geceleri kışlarında rastlanmayan askerler, ertesi sabah mezarlıklarda ya da şaşkınlıkla pusuya düşürüldükleri başka yerlerde bıçaklanmış olarak bulunuyorlar. Tekne Köprüsü'nün üzerinde dün diğer bir

⁴⁴⁶ Besim Özcan, “Kırım Savaşı (1853-56)”; **Osmanlı Ansiklopesi**, c. II, ed. Güler Eren, Ankara, 1999, s. 102- 104

⁴⁴⁷ BOA. HR. MKT., 74/25, (13 Receb 1270)

Fransız subayı bıçaklandı ve yaralarının ölümcül olmasından korkuluyor. O sırada kendi halinde oradan geçmekte olan bir İngiliz rahibi de kolundan yaralanmış, ama neyse ki bıçak hedefine ulaşmamış”⁴⁴⁸.

İntikam amaçlı işlenen bu suçların Sakız İsyanı’ndan beri Türklere karşı büyük bir nefret besleyen ve Osmanlı Devleti’nin Ruslara karşı verdikleri mücadelede onlara yardım eden müttefiklere de kızgın olan Sakızlı Rumlar tarafından gerçekleştirildiğini belirten Lady Hornby sözlerine şöyle devam etmektedir:

“Bu kadar çok kötülük işlemiş olan Rum “denizciler” çetesi mensupları hâlâ ellerini kollarını sallaya sallaya dışarıda geziyorlar ve yeni bir suç işlenmeyen bir tek gün dahi geçmiyor. Galata’daki zavallı bir Türk’ün dükkânının, dün sabah açık olması gereken saatlerde kapalı olduğu gözlemlenmiş; meğer bir önceki gece yağmalanmış ve sahibi de acımasızca katledilmiş. Burada yaşayan bir tüccar olan Bay Grace, iki akşam önce Misseri’nin yerinde birkaç arkadaşıyla birlikte yemek yiyecekti; kırsal kesimdeki evi uzakta olduğundan, bir saat önceden hazırladığı kıyafeti giymek üzere saat yedi civarında ticarethanesinin muhasebe bölümüne gitmişti. Çalışanları daha bir saat önce oradan ayrılmış olduğu halde, kolayca taşınabilecek her şeyin, güpegündüz, en ufak bir tehlike işaretine yol açmadan yahut hiçbir ipucu bırakılmadan götürülmüş olduğunu görmüş. Bana söylenildiğine göre, bu korkunç Rum çetesinin birçok mensubu mükemmel İngilizce ve Fransızca konuşuyormuş. Onları yakalamak için hiçbir çaba sarf edilmiyor, nitekim sözde Türk bekçilerin, artık neredeseler, son derece az bir maaşla çalıştıkları ve morallerinin tamamen bozuk olduğu ve her hırsızın gasp ettiği şeylerin bir kısmını onlarla paylaştığı gayet iyi biliniyor. Dolayısıyla ‘kanunun pençesi’ne düşmek, bu soyguncuların son endişeleri”⁴⁴⁹.

Görüldüğü gibi bir yandan Sakızlı Rum denizcileri, Kırım Savaşı sırasında İstanbul’da Osmanlı Devleti’nin müttefikleri konumunda olan İngiltere ve Fransa

⁴⁴⁸ Lady (Emelia Bthyna) Hornby, **Kırım Savaşı Sırasında İstanbul**, çev. Kerem Işık, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2007, s. 113

⁴⁴⁹ Aynı eser, s. 114

askerleri de dahil olmak üzere birçok kişiyi öldürmekteyken; aynı zaman zarfında Osmanlı-İngiltere ticaretinde çok önemli bir yere sahip olan İstanbul'da yaşayan Sakızlı tüccarlar ise ticari bakımdan altın çağını yaşamaktaydı. Netice itibariyle, Sakızlı denizciler ve kendilerinin teorik olarak emri altında bulunması gereken Sakızlı tüccarlar arasındaki bu sıra dışı ilişki ayrı bir çalışma konusu olarak ele alınması gerekmektedir.

SONUÇ

Sakız Adası Osmanlı fethinden itibaren Adalar denizi'nde önemli ticari merkezlerden biri oldu. Osmanlı Devleti'nin sağladığı uygun şartlardan yararlanan Rumlar arasında Sakızlıların ayrı bir yerinin olduğunu söylememiz gerekir. Her ne kadar Sakız'ın Osmanlı tarafından fethedilmesini takip eden süreçte adadaki yerli ve yabancı tüccar ile konsoloslara İzmir'e yerleşerek burayı ihya etmiş olsa da ada 1821 Rum İsyanı'na kadar ticari canlılık hususunda bir kayıp yaşamamıştır. Aksine adadaki maddi refahın günden güne arttığı anlaşılmaktadır. Hatta Osmanlı hakimiyeti altında bulunduğu devirde Sakız Adası, Akdeniz'in en zengin ve bakımlı adası haline gelmiştir. Bundan dolayı, adada yaşamakta olan zengin Türk ve Rum tebeanın sahip olduğu ev ve bahçeler yanısıra adanın sokak ve diğer genel mekanlarını da gören yabancı seyyahlar, ağız birliği etmişçesine Sakız Adası'nı "*Doğu Akdeniz'in Çiçeği*" olarak nitelendirmişlerdir.

Sakız'daki Müslüman ve Gayrimüslim unsurların genelde barış içerisindeki huzurlu yaşamının, adanın ticari etkinliğini arttırması yönünde önemli bir etkisi olmuştur. Osmanlı idaresi isyan edilmediği sürece Sakızlıların ticaret yapmasını, bu alanda gelişmelerini önleyici hiçbir tavır göstermemiştir. Aksine teşvik edici tedbirler uygulamıştır.

Rum İsyanı sürecinde yıkım gören Sakız Adası yaklaşık otuz sene içerisinde toparlanmayı başlamıştır. Sakız'ın eski günlerindeki maddi refaha ulaşmasında adadaki Türk ve Rum tebeanın ortak gayreti olduğu anlaşılmaktadır. Osmanlı Devleti'nin idari teşkilatı bünyesinde adada görev yapan belli başlı Müslüman memurlar satın aldıkları emlak, bağ, bahçe, vesair gayrimenkulleri işletmek ve canlı hayvan ticareti yapmak yoluyla adanın varlıkları haline gelmişlerdir. Bunun haricinde, önemli bir gelir kaynağı nakliyat olan adanın Rum tebeası ise, ada dışına göç etmiş ve nakliyat, ticaret ve bankacılık ile meşgul, zenginleşmiş akrabalarıyla olan yakın ilişkileri sayesinde, yelkenliden buharlıya

geçişin yaşandığı türden kritik dönemlerde ayakta kalmaya devam edebilmişlerdir. Adanın başta sakız, narenciye, badem gibi ihraç tarım ürünlerinin halkın zenginleşmesinde büyük bir yeri bulunmaktaydı. Bununla beraber deri, ipek, içki gibi gelişmiş sanayi kolları, yüzyıl sonlarına doğru halkın paralarını spekülasyonlara yatırması ve artan göç ve deprem gibi sebeplerden zayıflamıştır.

Yüzyılın son çeyreğinde Doğu Akdeniz kıyı şehirlerinde başlayan yeni liman inşasının Sakız Adası'na tatbiki işletme imtiyazının kime verileceği meselesi yüzünden epeyce sıkıntılı olmuştur. Hatta bu ve benzeri işlerde yolsuzluk yaptığı iddiasıyla Cezayir-i Bahr-i Sefid Valisi Sadık Paşa görevinden azledilmiştir. Umulduğu üzere yeni liman ile birlikte liman faaliyetinde büyük bir artış görülememiştir. Sakız ahalisinin yerel idareye yazmış olduğu çok sayıdaki şikayet dilekçesinden anlaşıldığı üzere liman faaliyetinin canlanmasının önündeki en büyük engel Rüşumat Dairesi tarafından tüccardan alınan yüksek vergidir. Bu yüzden, adanın Kardamile nahiyesinde yeni bir tane daha liman inşaatına başlamak durumunda kalınmıştır.

Bunların haricinde, güvene dayalı kapalı cemaat yapısı ve öğretime verdikleri hassasiyet dolayısıyla ve bunun haricinde bazı hukuki olmayan ticaret (kaçakçılık, sahte fatura gibi) ve tefecilik-bankacılık faaliyetleriyle Sakızlılar, İmparatorluğun İstanbul, İzmir, İskenderiye gibi finans merkezleriyle İngiltere, Fransa, İtalya, Rusya, Ukrayna, Yunanistan, Hindistan, İran, Amerika'nın ticaret ve finans merkezlerinde geniş bir nüfuz edinerek büyük servetler edinmişlerdir.

BİBLİYOGRAFYA

1. BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ BELGELERİ

1.1. Hatt-ı Hümayûn (HAT),

Nr. 853/ 38209, 866/ 38570-E, 874/ 38781-F, 879/ 38924, 933/ 40417, 938/ 40536, 1222/ 47780

1.2. Cevdet Tasnifi

1.2.1. Cevdet-Dâhiliye (C. DH),

Nr. 215/ 10726, 268/ 13355

1.2.2. Cevdet-Hariciye (C. HR),

Nr. 25/ 1230, 26/ 1271, 150/ 7476

1.2.3. Cevdet-Maliye (C. ML),

Nr. 739/ 30170

1.3. Bâb-ı Âli Evrak Odası (BEO.),

Nr. 320/ 23969, 461/ 34508, 1025/ 76868, 1614/ 121045, 3929/ 294639

1.4. Meclis-i Vâlâ (MVL),

Nr. 6/ 41, 258/ 38, 782/91, 788/ 45, 788/70, 801/18

1.5. Hariciye Nezareti

1.5.1. Hariciye Nezareti Tercüme Odası (HR. TO.),

Nr. 14/ 125, 317/3, 335/ 10, 561/ 69

1.5.2. Hariciye Nezareti Mektubiye Kalemi (HR. MKT.),

Nr. 31/ 38, 36/ 8, 74/25

1.6. Dahiliye Nezareti Mektubiye Kalemi (DH. MKT.),

Nr. 87/ 2474, 244/ 24, 413/ 48, 569/14, 853/ 93, 1716/ 89, 1810/ 98, 2023/ 92,
2593/ 75

1.7. Şura-yı Devlet (Ş.D.),

Nr. 572/ 72, 1173 D /57, 1202/ 10(Orijinal kayıt no: Ticaret 2/403), 1234/ 11

1.8. İradeler

1.8.1. İradeler Meclis-i Mahsus (İ. MMS.), Nr. 00126

1.8.2. İradeler Meclis-i Vâlâ (İ. MVL.), Nr. 393/17128

1.9. Ticaret ve Nafia (T.), Nr. 1330/1, 1420

1.10. Meclis-i Vükelâ Mazbataları (MV.), Nr. 252/67

1.11. Yıldız Sadaret Hususî Maruzat Evrakı (Y. A. HUS.), Nr. 242/19

2. KAYNAK ESERLER

Ahmed Cevdet Paşa. **Tarih-i Cevdet**, cilt XI, Matbaa-i Osmaniye, İstanbul 1309.

Ahmed Lûtfî Efendi. **Vak'nüvîs Ahmed Lûtfî Efendi Tarihi**, cilt I, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 1999.

Anderson, Rufus. **Observations upon The Peloponnesus and Greek Islands**, Crocker and Brewster, Boston, 1830

Baird, Henry Martyn. **Modern Greece: A Narrative of a Residence and Travels in that Country**, Newyork, 1856

Collas, Bernard Caille. **La Turquie en 1864**, Paris, 1864

Coulanges, Fustel de. **Questions Histoiques, Mémoire sur l'île de Chio**, Paris, 1856

Cuinet, Vital. **La Turquie d'Asie. Géographie administrative, statistique descriptive et raisonnée de l'Asie mineure 1892**, cilt I, Paris, 1892

Demetrius, Georgiades. **Smyrne et l'AsiaeMineure: au point de vue économique et commercial**, Paris, 1885

Duncan, James. **The Modern Traveller**, Londra, 1826, cilt II.

Farley, J. Lewis. **The Resources of Turkey**, London, 1862

Garston, Edgar. **Greece Revisited and Sketches in Lower Egypt in 1840 with Thirty-six Hours of a Campaign in Greece in 1825**, Londra, 1842

Hornby, Lady (Emelia Bthyna). **Kırım Savaşı Sırasında İstanbul**, çev. Kerem Işık, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2007

Lacroix, M. Louis. **Iles de la Grèce**, Paris, 1853

Legrand, Emile. **Dossier Rodocanakis étude critique de bibliographie et d'histoire littéraire**, Paris, Alphonse Picard et fils, 1895

Olivier, G.A. **Travels in the Otoman Empire, Egypte and Persia**, Fransızca'dan İngilizce'ye çeviri, Londra, cilt II, 1801

Ramber, Lui. **Gizli Notlar**, çev: Mehmet Gayur Bleda, haz. Ömer Hakan Özalp, Ark Kitapları, 2011

Rougon, F. **Smyrne, Situation commerciale et économique des pays compris dans la circonscription du consulat général de France**, Paris, 1892

Slade, Adolphus. **Records of Travel in Turkey, Greece and a Cruise in the Black Sea with Capitan Pahsa, in the years 1829, 1830 and 1831**, cilt I, Philadelphia, 1833

Strong, Frederick. **Greece as a Kingdom; or a Statistical Description of That Country, From the Arrival of King Otho, Down to the Present Time**, London, 1842

Tancoigne, J. M. **İzmir'e, Ege Adaları'na ve Girit'e Seyahat**, çev. Ercan Eyüboğlu, İstanbul, Büke Yayınları, 2003

Thiersch, Frédéric. **De l'Etat Actuel de la Grèce et des Moyens d'Arriver a Sa Restauration, cilt II, Leipzig, 1833**

Tozer, Henry Fanshawe. **The Islands of the Aegean, Oxford, 1890**

Viquesnel, A. **Voyage dans la Turquie D'Europe, Paris, 1868**

Vlastos, Alexander M. **A History of the Island of Chios A.D. 70-1822**", Londra, 1913

Xenos, Stefanos. **East and West, a Diplomatic History of The Annexation of the Ionian Islands to the Kingdom of Greece, Londra, 1865**

3. SÜRELİ YAYINLAR

Annales Extérieure Turquie 1860-1868 (Faits Commerciaux no.17), Paris, 1869

Archives Diplomatiques: recueil de diplomatie et d'histoire 1863/07-1863/09, Paris, cilt III

Bollettino Consolare del Ministero per gli Affari Esteri il Re D'Italia, cilt II, Torino, 1863

Cezayir-i Bahr-i Sefid Salnamesi 1278, 1301, 1302, 1310, 1311, 1312, 1318, 1321

Commercial Reports received at The Foreign Office from Her Majesty's Consuls, Londra, 1862

Dossier de la Question d'Orient pour 1866-1867-1868, Paris, Amyot, 1868

Executive Documents of the House of Representatives 1863-1864,
Washington, 1864

Le tour du Monde, 1877, cilt 36, fasikül no. 934
_____, 1879, cilt 36, fasikül no. 958

**Letter of the Secretary of State, transmitting a report on the Commercial
Relations of the United States with Foreign Countries**, Washington, 1863

4. ARAŞTIRMA ve İNCELEMELER

Augustinos, Gerasimos. **Küçük Asya Rumları; Ondokuzuncu Yüzyılda İnanç,
Cemaat ve Etnisite**, çev: Devrim Evcı, Ayraç Yayınları, Ankara, 1997

Argenti, Philip P. **Diplomatic Archive of Chios 1577-1841**, Cambridge Press, 1954

Arslan, Ali. "Yunanistan'ın Doğu Ege Politikası ile Osmanlı Devleti'nin adalardaki
halkla ilişkileri ve yardımları (1913-1919)"; **Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları
Dergisi**, sayı 12, İstanbul Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1998

Aydın, Yusuf Alperen. **Sultanın Kalyonları, Osmanlı Donanmasının Yelkenli
Savaş Gemileri (1701-1770)**, Küre Yayınları, İstanbul, 2011

Bağış, Ali İhsan. **Osmanlı Ticaretinde Gayri Müslimler: Kapitülasyonlar, Berath
Tüccarlar, Avrupa ve Hayriye Tüccarları 1750-1839**, Ankara, Turhan Kitabevi,
1983

Boogert, Maurits Van. “Otoman Greeks in the Dutch Levant Trade: Collective Strategy and Individual Practice (C. 1750-1821)”; **Oriente Moderno**, ed. Ebru Boyar ve Kate Fleet, sayı 86, Roma, 2006

Bostan, İdris. **Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire**, TTK, Ankara, 1992

_____, “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu 1700-1787”; **Belleten**, cilt LIX, sayı 225, Ankara, 1995

_____, **Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri**, Bilge Yayın, İstanbul, 2005

_____, “Mezemorta Hüseyin Paşa”, *DİA*, XXIX (2005), s.525

_____, **Osmanlılar ve Deniz: Deniz politikaları, Teşkilat, Gemiler**, Küre Yayınları, İstanbul, 2007

Chapman, Stanley. **Merchant Enterprise in Britain: From the Industrial Revolution to World War I**, Cambridge University Press, 1992

Chatziioannou, Maria Christina. “Grek Merchant Networks in the age of Empires (1770- 1870)”; **Diaspora Entrepreneurial Networks: four centuries of history**, ed. ed. Ina Baghdiantz McCabe, Gelina Harlaftis, Ioanna Pepelasis Minoglou, Oxford: Berg, 2005

_____ ve Gelina Harlaftis, “From the Levant to the City of London: Mercantile Credit in the Grek International Commercial Networks of the Eighteenth and Nineteenth Centuries”; **Centres and Peripheries in Banking**, ed. Philip L. Cottrell, Even Lange, Ulf Olsson, Ashgate, 2007

Chrysostomides, Julian. “The Byzantine Empire from the eleventh to the fifteenth century”; **The Cambridge History of Turkey: Byzantium to Turkey, 1071-1453**, ed. Kate Fleet, Cambridge University Press, 2009

Cottrel, Philip L. “A Survey of European Investment in Turkey 1854-1914”; **Centres and Peripheries in Banking**, ed. Philip L. Cottrell, Even Lange, Ulf Olsson, Ashgate, 2007

Çadırcı, Musa. **Tanzimat Döneminde Anadolu Kentleri'nin Sosyal ve Ekonomik Yapıları**, TTK, Ankara, 1991

Çandarlı, Aslı Şahin. **5141 Numaralı Temettuat Defterine Göre Sakız Şehir Merkezinin Etnik ve İktisadi Özellikleri(1260)**, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir, 2010

Dal, Dilara. **XVIII. Yüzyılda Sakız Adası**, Adnan Menderes Üniversitesi Tarih Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, Aydın, 2008

Ege Adalarının Egemenlik Devri Tarihçesi (ed. Küçük, Cevdet), SAEMK, Ankara, 2001

Emecen, Feridun “XV- XIX. Yüzyıllarda Ege Adaları'nda Osmanlı İdari Teşkilatı”, **Ege Adalarının İdari, Mali ve Sosyal Yapısı**, ed. İdris Bostan, SAEMK, Ankara, 2003

_____, “Sakız Adası'nın Sakızları: Küçük Bir Osmanlı Tarım İşletmesi, **Osmanlı Araştırmaları**, no. 37, İstanbul, 2001

_____, **Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi**, İrcica, İstanbul, 1994, cilt I

Exertzoglou, Haris. “The Development of a Grek Otoman Bourgeoisie: Investment Patterns in the Ottoman Empire 1850-1914; **Ottoman Greeks in the Age of**

Nationalism: Politics, Economy, and Society in the Nineteenth Century, ed. Dimitri Gondicas, Charles Issawi, The Darwin Press, New Jersey, 1999

Fleet, Kate. **Erken Osmanlı Döneminde Türk-Ceneviz Ticareti**, çev. Özkan Akpınar, İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2009

Frangakis-Syrett, Elena. **Trade and Money: The Otoman Economy in the Eighteenth and Early Nineteenth Centuries**, The Isis Press, 2007

_____, **The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century (1700-1820)**, Centre for Asia Minor Studies, Atina, 1992

Galante, Abraham. **Histoire des Juifs de Rhodes, Chio, Cos**, İstanbul, 1935

Gencer, Ali İhsan. **Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti’nin Kuruluşu (1789-1867)**, Türk Tarih Kurumu Yayınları, İstanbul, 1985

_____, **Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları**, Türkiye Denizcilik Sendikası, İstanbul, 1986

Genç, Mehmet. **Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi**, Ötüken Yayınevi, İstanbul, 2009

Gunning, Lucia Patrizio. **The British Consular Service in the Aegean and the Collection of Antiquities for the British Museum**, Ashgate, Londra, 2009

Harlaftis, Gelina. **A History of Grek Owned Shipping**, Routledge, Londra, 1996

_____ ve Sophia Laiou, “Ottoman state policy in Mediterranean Trade and Shipping, c.1780-c.1820: The rise of the Grek-Owned Otoman Merchant Fleet”; **Networks of Power in Modern Greece**, ed. Mark Mazower, Hurst, 2008

_____ ve Kardasis, “International shipping in the eastern Mediterranean and the Black Sea: Istanbul as a maritime centre, 1870–1910” ;**The Mediterranean Response to Globalization before 1950**, ed. Şevket Pamuk ve Jeffrey G. Williamson, Routledge, Londra, 2010

Hastaoglou, Vilma. “The Cartography of Harbor Construction in Eastern Mediterranean Cities: Technical and Urban Modernization in the Late Nineteenth Century”;**Cities of the Mediterranean From the Ottoman Period to the Present Day**, ed. Biray Kolluoğlu ve Meltem Toksöz, I.B.Tauris & Co

_____, “Réseaux d’innovations: travaux portuaires dans les villes levantines, 1850- 1920”, VII. Kent Tarihi Birliği Konferansı, Atina, 2004

Hornby, Lady (Emelia Bthyna) **Kırım Savaşı Sırasında İstanbul**, çev. Kerem Işık, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2007

Ierapetritis, Dimitrius G. “The Geography of the Chios Mastic Trade from the 17th through to the 19th century”; **Ethnobotany Journal**, cilt 8, 2010

İnal, Mahmut Kemal. **Son Sadrazamlar**, Cüz V-VI, İstanbul Maarif Matbaası, 1941

İnalcık, Halil. **The Ottoman Empire: Conquest, Organization, Organization and Economy (Collected Studies)**, Variorum Reprints, Londra, 1978

_____, “Batı Anadolu’da Yükselen Denizci Gazi Beylikleri, Bizans ve Haçlılar”; **Türk Denizcilik Tarihi**, ed. İdris Bostan, Salih Özbaran, İstanbul, 2009

_____, **Osmanlı İdare ve Ekonomi Tarihi**, İSAM Yayınları, İstanbul, 2011

Jorga, Nicolae. **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi**, cilt IV-V, çev. Nilüfer Epçeli, İstanbul, Yeditepe Yayınevi, 2009

Kadı, İsmail Hakkı. **Otoman and Dutch Merchants in the Eighteenth Century**, Brill, Leiden, 2012

Kahya, Fatih. **Osmanlı Devleti'nde Sigortacılığın Ortaya Çıkışı ve Gelişimi**, Marmara Üniversitesi İktisat Tarihi Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2007

Kasaba, Reşat. **Dünya, İmparatorluk, Toplum: Osmanlı Yazıları**, çev. Banu Büyükkal, İstanbul, Kitap Yayınevi, 2005

Kardasis, Vassilis. "The Port of Syra during the Nineteenth Century"; **War and Society in East Central Europe** -Southeast European Maritime Commerce and Naval Policies from the Mid-Eighteenth Century to 1914-, ed. A. Vacalopoulos, C. Svolopoulos, B. Kiraly, Columbia University Pres, 1988, cilt XXIII

_____, **Diaspora Merchants in the Black Sea, The Greeks in Southern Russia 1775-1861**, Lexington Books, ABD, 2001

Kolodny, Emile. **La population des îles de la grèce**, cilt I, Edisud-Route de Berre, Aix-en-Provence, 1974

_____, "Hermoupolis-Syra: naissance et évolution d'une ville insulaire grecque"; **Méditerranée**, cilt X, 1969

Kurt, Sadık. "İzmir Hamidiye Vapur Şirketi", **Çağdaş Türkiye Araştırmaları Dergisi**, cilt I, İzmir

Kütükoğlu, Mübahat. **Osmanlı-İngiliz İktisâdi Münâsebetleri II (1838-1850)**, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1976

_____, “Yunan İsyanı sırasında Anadolu ve Adalar Rumlarının Tutumları ve Sonuçları”, **Üçüncü Askeri Tarih Semineri**, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları, 1986

_____, **İzmir Tarihinden Kesitler**, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, 2000

Lefebvre, Georges. **Napoleon**, Routledge Classics, 2011

Lemos, Andreas G. **The Greeks and the Sea**, Yunancadan İngilizce’ye çeviren: George Perris, Cassel, Londra, 1970

Manav, Nursel. **Devlet-Banker İlişkileri Çerçevesinde Baltazzi Ailesi**, Marmara Üniversitesi Türkiye Araştırmaları Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2009

Marre, Sébastien. “La Fondation de la Ville du Pirée (1833-1838)”; **The Historical Review**, cilt III, 2006

Minoglou, Ioanna Pepelasis. “Joint Stock Company Births in Greece 1830-1909, EBHA Conference, Atina, 2011

_____, “Ethnic Minority Groups in International Banking: Greek Diaspora Bankers of Constantinople and Otoman State Finances 1840-1841”; **Financial History Review**, no. 9, 2002

_____, “Toward a typology of Grek-diaspora Entrepreneurship”; **Diaspora Entrepreneurial Networks: four centuries of history**, ed. Ina Baghdiantz McCabe, Gelina Harlaftis, Ioanna Pepelasis Minoglou, Oxford: Berg, 2005

Mordtmann, J. H. “Sakız”, **MEB İA**, cilt X

Moutafidou, Ariadni. "Greek Merchant families perceiving the world: the case of Demetrius Vikelas"; **Mediterranean Historical Review**, cilt 23, Routledge, 2008

Nazır, Bayram. "Dersaadet Ticaret Odası ve Uluslar Arası Sergiler"; **History Studies**, cilt I, 2009

Ökçün, Gündüz. **İngiliz Konsolosluk Raporlarına göre İzmir Ticareti(1864-1914)**, İzmir Ticaret Odası, 1988

Örenç, Ali Fuat. "Sakız Adası", **DİA**, cilt XXXVI, İstanbul, 2009

_____, **Yakındönem Tarihimize Sisam Adası (1821-1923)**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 1995, s. 26-27

_____, **Yakındönem Tarihimize Rodos ve Oniki Ada**, Doğu Kütüphanesi, 2006

_____, **Balkanlarda İlk Dram: Unuttuğumuz Mora Türkleri ve Eyaletten Bağımsızlığa Yunanistan**, Babıali Kültür Yayıncılık, İstanbul, 2008

Örenç, Ali Fuat; Emecen, Feridun; Şahin, İlhan; İşbilir, Ömer. **Türk Hakimiyetinde Ege Adalarının Yönetim**, ed. Cevdet Küçük, Ankara, 2002

Özcan, Besim. "Kırım Savaşı (1853-56)"; **Osmanlı Ansiklopesi**, c. II, ed. Güler Eren, Ankara, 1999

Özçelik, Fatih. **M. 1903 (H. 1321) Tarihli Sâlnâmeye Göre Cezayir-i Bahr-i Sefid Vilayeti**, Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, Bolu, 2007

Panzac, Daniel. “L’escale de Chio: un observatoire privilégié de l’activité maritime en mer Egée au XVIIIe siècle”; **Histoire, économie et société**, no. 4, 1985

Papalás, Anthony J. **Rebels and Radicals Icaria 1600-2000**, Bolchazy-Carducci Publishers, Illinois- ABD, 2005

Papathanassopoulos, Constantinos. “The State and the Greek Commercial Fleet During the Nineteenth Century”; **War and Society in East Central Europe - Southeast European Maritime Commerce and Naval Policies from the Mid-Eighteenth Century to 1914-**, ed. A. Vacalopoulos, C. Svolopoulos, B. Kiraly, Columbia University Press, 1988, cilt XXIII

Phillou, Christine M. **Worlds, Old and New: Phanariot Networks and the Remaking of Ottoman Governance in the First half of the Nineteenth Century**, Doktora Tezi, Princeton University, 2004

Prousis, Theophilus C. **British Consular Reports From the Ottoman Levant in an Age of Upheaval 1815-1830**, Isis Press, 2008

Sannav, Sabri Can. **Yakındönem Tarihimizde Sakız Adası 1821-1923**, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, 1995

Sarıcaoğlu, Fikret. “Örfi Paşa’nın Rum İsyanı’nda Ege Adaları’na Dair Çalışması: Coğrafya-yı Örfi”; **Prof. Dr. Mübahat S. Kütükoğlu’na Armağan**, ed. Zeynep Tarım Ertuğ, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakóltesi, İstanbul, 2006

Siphénéou, Eurydice. “Échanges et Interdependances entre les îles de l’Est de la Mer Égée et le Littoral Asiatique aux XIXe siècles”; **The Historical Review**, cilt 5, 2008

Smyrnelis, Marie-Carmen. “Négociants de Smyrne aux XVIII^e et XIX^e siècles”; **Merchants in the Otoman Empire**, ed. Suraiya Faroqhi ve Gilles Veinstein, Collection Turcica, cilt XV, Peeters Paris, 2008

_____, **Une Ville Ottomane Plurielle: Smyrne Aux XVIII^e et XIX^e Siècle**, Isis Yayınları, İstanbul, 2006

Şimşir, Bilal N. **Ege Sorunu**, TTK, cilt I, 1976

Tezcan, Murat. **Fethinden Mübadeleye Sakız Türkleri**, İstanbul, Akis Kitap, 2011

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı. “Berat”; **İslam Ansiklopedisi**, cilt II

Ünver, Metin. **Tanzimat’ın Midilli Adası’nda Tatbiki**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2006

Vourkatioti, Katerina. “The House of Ralli Bros (c. 1814-1961); **Following the Nereids, Sea routes and maritime business, 16th- 20th centuries**, ed. Maria Christina Chatziioannou- Gelina Harlaftis, Kerkyra Publications, Atina, 2006

Wann, Mai. “Chiot Shipowners in London: An Immigrant Elite”, M. Thesis , Centre for Research in Ethnic Relations, University of Warwick, 1987

Yalçınkaya, Mehmet Alaaddin. “Sakız Adası’nın İktisadî ve Sosyal Hayatından Bir Kesit”; **Ciépo XIV. Sempozyum Bildirileri**, TTK, 2000

Yaşar, Filiz. **Yunan Bağımsızlık Savaşı’nda Sakız Adası**, Phoenix Yayınevi, 2006, Ankara

5. ELEKTRONİK KAYNAKLAR

<http://www.agelastos.com/genealogy/familygroup.php?familyID=F1475&tree=agelasto>