



# HISTORY STUDIES

INTERNATIONAL JOURNAL OF HISTORY

ISSN: 1309 4173 (Online) 1309 - 4688 (Print)

Volume 9 Issue 5, p. 57-74, December 2017

DOI: 10.9737/hist.2017.559

## Ticaret ve Taşımacılık İlişkileri Temelinde XIX. Yüzyıla Doğru Avrupa

*Europe Toward 19<sup>th</sup> Century in Terms of Trade and Transport Relations*

Prof. Dr. Necmettin AYGÜN

(ORCID: 0000-0003-4383-8770)

Aksaray Üniversitesi - Aksaray

**Öz:** Avrupa'nın dünyanın geri kalan coğrafyalarına olan emperyalizm öncelikli ilgisi 1490'larda hız kazanmış; 1700'lere gelindiğinde ise Avrupa'nın iktisadî gelişmişlik düzeyi Akdeniz ve Asya'nın önüne geçmeye başlamıştır. Avrupalıların, okyanuslar üzerinden Afrika ve Amerika kıyılarıyla temas kurmaları, lüks ve aynı zamanda pahalı olan baharat, ipek, kahve, kumaş ve benzeri eşyaya doğrudan ulaşarak zamanla bu pazarları ele geçirip zenginleşmelerine; bu ticareti elinde tutan Doğu Akdeniz ülkelerinin ise önem kaybetmeye başlamasına yol açmıştır. Dünya tarihindeki en büyük kırılma eşiklerinden birini oluşturan bu durumu F. Braudel, "kaderin Akdeniz'e oynadığı ilk oyun" olarak ifade etmekte, "1869'da Süveyş Kanalı'nın açılmasının bile Akdeniz'in eski üstünlüğünü geri getirmediğini" haklı olarak belirtmektedir. Bu istikamette daha 1625'te Ömer Talip adındaki bir Osmanlı bürokratu: "Şimdi Avrupalılar bütün dünyayı tanımayı öğrendiler, gemilerini her yere gönderiyorlar. Eskiden, Hindistan, Indus ve Çin mamulleri Süveyş'e gelir ve Müslümanlar tarafından bütün dünyaya dağıtıldı. Fakat şimdi bu mallar Portekiz, Felemenk ve İngiliz gemileriyle Frengistan'a taşınıyor ve oradan bütün dünyaya dağıtılıyor. Kendilerinin ihtiyaç duymadıkları malları İstanbul ve diğer İslâm ülkelerine getiriyorlar ve fiyatının beş katına satıp, çok para kazanıyorlar. Bu sebeple İslâm ülkelerinde altın ve gümüş azalmaktadır. Osmanlı, Yemen kıyılarını ve oradan geçen ticareti ele geçirmelidir. Aksi hâlde çok geçmeden Avrupalılar İslam ülkelerine hükmedeceklerdir" diyerek Osmanlı idarecilerini uyarmakta, âdeta günümüzdeki siyasî ve iktisadî şartları resmetmektedir. Kısacası F. Tabak'ın tabiriyle Akdeniz solmaktadır. Buna karşın dünya ekonomisi 1730'larda büyümeye başlamıştır. Bu büyüme ivmesi 1800'lere doğru okyanuslar ile komşu olan devletlerde giderek daha da artış göstermiş; bu durum bilhassa Akdeniz'in doğu kısımlarını yani Osmanlı'yı derinden etkilemiştir. Süreç, Batı Asya'daki Osmanlı gibi birçok kadim ve köklü devletin-önemli oranda direnç göstermesine rağmen-tarih sahnesinden çekilmelerine giden yolu açmıştır. Hülasa bu makale, 1400'lerden başlayarak 1800'lere kadar uzanan bu çetrefilli süreçte Avrupa'da ticaret ve taşımacılık ilişkileri alanında yaşanan değişim ve dönüşümleri kısaca özetlemekte; günümüz ve gelecekteki bazı siyasî ve ekonomik sorunların oluşum aşamalarına veya çözümüne ışık tutmaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** Avrupa, Asya, Doğu Akdeniz, Osmanlı, Ticaret, Ekonomi, Sömürgecilik

**Abstract:** Europe's interest in the rest of the World, primarily driven by imperialism, gained momentum in 1490s; and by 1700s, its level of economic development had started to surpass the Mediterranean and Asia. The Europeans' making overseas contact with African and American shorelines helped them to first gain direct access to luxurious and expensive goods like spice, silk, coffee, cloth and etc., and then eventually capture the market and rise to wealth. On the other hand, it caused the eastern Mediterranean countries that monopolised this trade to lose their significance. F. Braudel defines this circumstance, which was one of the biggest breaking points in world history, as "the first twist of fate for the Mediterranean" and justly adds that "even the opening of Suez Canal in 1869 didn't bring back its former glory". In this manner as early as 1625, an Ottoman bureaucrat named Ömer Talip warned the Ottoman administration and simply described today's political and economic situation by saying "Now the Europeans have learned how to know the whole world, and are sending their ships everywhere. Indian, Indus, and Chinese products used to come to Suez and



HISTORY  
STUDIES  
INTERNATIONAL JOURNAL OF HISTORY

Volume 9  
Issue 5  
December  
2017

*then be distributed by Muslims to all over the world. But now these products are being transported to the western world by Portuguese, Dutch and English ships and being distributed to world from there. They bring the surplus to İstanbul and other Islamic countries, sell them for five times the price and make huge profits. Therefore, Islamic countries are running out of gold and silver. The Ottoman must capture Yemen coasts and its trade. Otherwise the European will rule the Islamic countries before long". Shortly in the words of F. Tabak, the Mediterranean is withering. Nevertheless, the world economy started to grow in 1730s. This growth momentum increased greatly in countries with ocean coastlines toward 1800s; the situation notably influenced the Eastern Mediterranean i.e. the Ottoman Empire. The process led the way for several old-established Western Asian states such as the Ottoman -despite the significant amount of resistance they showed- to disappear from the scene of history. In a nutshell, this article sums up the changes and alternations in European trade and transportation relations during this complicated period between 1400s and 1800s, and reflects on the emergence or solution of political and economic problems that we currently have or might experience in the future.*

**Keywords:** Europe, Asia, Eastern Mediterranean, Ottoman, Trade, Economy, Colonialism

## Giriş

Bu çalışmada, Osmanlı coğrafyasında gerçekleşen ticaret ve taşımacılık ilişkilerinde yaşanan değişme veya gelişmelerin ardında duran etkenleri değerlendirebilmek ve böylece tarihî süreçleri geniş ölçekte görebilmek amacıyla Osmanlı coğrafyasıyla siyasî ve iktisadî ilişkileri bulunan Fransa, Hollanda ve İngiltere gibi belli başlı Avrupa devletlerinde yaşanan ekonomik gelişmeler ele alınmıştır. Çalışmanın bu kısmı deneme mahiyetinde olup, bu deneme geniş bir coğrafyada gerçekleşen dünya iktisadî ilişkiler ağının sadece küçük bir kısmını ortaya koyabilecek ölçüdedir.

Avrupa uygarlığının yükselişi ve Avrupa dışındaki dünyada gerçekleştirdiği hegemonyası büyük oranda Avrupa'nın Atlantik'e açılmasıyla mümkün olmuştur. Sömürgecilikle birlikte mesafe alan Coğrafi Keşifler ve bu keşiflere dayalı Atlantik üzerinden Yeni Dünya, Afrika ve Asya ile gerçekleşen açık deniz ticaretinin Batı Uygarlığının yükselişinde belirleyici olduğu açıktır. Sürecin 1800'lere kadar olan kısmı pre-emperyalizm devresi olarak adlandırılabilir. Bu sürecin toplumsal veya siyasal ahlâkı esas alan adalet ve erdem anlayışından ziyade çatışmacı anlayışı besleyen "en iyinin hayatta kalması" düşüncesi merkezli iktisadî ve siyasî beklentiler temelinde gerçekleştiği ortadadır.<sup>1</sup> Avrupa dar bir coğrafyaya sıkışmış olduğundan yeni kaynaklar bulmak veya üretime yoğunlaşmak zorundaydı. Sürecin tahlili birçok ayağı olan, pek çok etmeni içeren disiplinler arası bir araştırmayı gerektirmekle birlikte, burada genelde konunun ticaret ve taşımacılık ile ilgili olan tarafı üzerinde durulmuştur.

1500'lere kadar imalat sektöründe, ticaret ve taşımacılık ilişkilerinde mekân olarak Asya ve Doğu Akdeniz'i merkeze yerleştirmek mümkündür.<sup>2</sup> Ancak Ortaçağ sonlarında Avrupa ekonomisinde önemli gelişmeler yaşanmaya başlamıştır. 1300'lere doğru Cenovalı tüccarların Akdeniz ile Kuzey Denizi arasında deniz ulaşım hatları kurması Hansa Birliği tüccarının Akdeniz'e girmesini kolaylaştırmıştı. Başta Ceneviz ve Venedik olmak üzere Akdeniz'in tüccar devletlerinin Doğu ürünlerini (şeker, pamuk vb.) Batı'ya aktararak bunların Avrupa'da (Alplerin ötesinde) üretimlerini finanse edip düzenlemeleri Avrupa'da, Akdeniz'i çevreleyen

<sup>1</sup> İlgili konuda yeterli öngörüye sahip olmak için şu iki eser önemlidir: Marc Ferro, *Sömürgecilik Tarihi* (Çev. M. Cedden), İmge Kitabevi, Ankara 2002 ve Marcus Rediker, *Köle Gemisi* (Çev. D. Şendil), Alfa Yayınevi, İstanbul 2012.

<sup>2</sup> Jack Goody, *Avrasya Mucizesi* (Çev. Z. Kılıç), Küre Yayınları, İstanbul 2010. Avrupa'nın coğrafi keşifler sayesinde Asya ile olan teknolojik münasebeti hakkında, gemi inşa ve tekstil (ipek ve pamuk) sektörleri açısından Hindistan örneği için bkz. Andre Gunder Frank, "India in the World Economy, 1400-1750", *Economic and Political Weekly*, Vol. 31/30, 1996, p.56.

alanların dışında yeni ekim ve üretim alanlarının; yeni ekonomik merkezlerinin doğmasına neden olmuştu. Ticarî tahıl üretimi Viyana, Hamburg ve Venedik arasına; Akdeniz'in kuzeyine, kıyılardan iç kesimlere kaymış; XVII. yüzyıl başlarında Amsterdam Baltık tahıl ticaretinin merkezi olmuştu. Şeker üretimi Kıbrıs, Girit, Sicilya, Malta ve Kuzey Afrika'nın bazı kesimlerine kadar uzanmıştı. Bilhassa Cenovalı finansörlerin ekonomik darboğaza düşen krallar (İspanya örneği) ile üretim yapan soylulara malî ihtiyaçlarını gidermeleri için borç para vermeleri, bu krallıkları ayakta tuttuğu gibi İtalyan tüccar devletlerine alternatif müteşebbislerin ortaya çıkmasına da imkân sağlamıştı. Ağırlıklı olarak Akdeniz'de (Cenova, Venedik, Sicilya, Ege, Anadolu, Ortadoğu vb.) devam etmekte olan tarım ve kumaş üretimi gibi faaliyetlerin 1350-1450'ler arasında Avrupa'nın daha iç bölgelerine açılması zamanla Akdeniz'e alternatif ekonomik alanların doğmasına zemin hazırlamıştı. Benzer gelişmeler Akdeniz merkezli ekonomik ilişkilerin Akdeniz dışına çıkmasına; Ceneviz ve Venedik'in elinde olan değerli mal taşımacılığının bilhassa XVIII. yüzyıla doğru gerilemesine ve Akdeniz ticaretinin merkezî konumunu kaybetmesine yol açmıştı. Artık Avrupa-Dünya ekonomisi olarak adlandırılan bir sistem ortaya çıkmaya başlamıştı.<sup>3</sup> Kısacası ekonomik faaliyetlerin ağırlık merkezinin önce Baltık ve Kuzey denizlerine, ardından da Atlantik'e kaymasına yol açan gelişmeler işleyiş açısından 1400'lerden 1600'lere kadar şekillenmiş durumdaydı.

Avrupa'nın pek çok yerinde 1750'ye kadar ekilebilir alanların otlaklara dönüşme süreci yaşanmıştır. Aynı zamanda tahıl üretim alanlarına veya boş alanlara hububat ekimi yerine ticarî yönü yüksek olan kenevir, dut, pamuk, üzüm, boya kökü, şeker ve zeytin ekilmesi, sanayi ürünlerine dönük pazarın gelişmesine ve aslında doğuya özgü olan sanayilerin Avrupa'da da serpilip büyümesine katkıda bulunmuştur.<sup>4</sup> Gelişmeler neticesinde Atlantik ekonomisinin bir parçası hâline dönüşen Batı Avrupa'da 1500'lerden sonra nüfusun kentlerde toplanma eylemi (şehirleşme), Rusya ve Osmanlı'nın da içinde olduğu Doğu Avrupa'ya oranla daha yoğun hâle gelmişti. Avrupa'nın Atlantik uzun mesafe ticaretine girmesi Avrupa'da kapitalist kurumların gelişmesine katkıda bulunması yanında, devlet tekelinde olan bazı ekonomik faaliyetlerin zamanla liberalleşmesi ve ticareti kolaylaştıran yasal hakların uygulamaya geçmesi de mümkün olmuştu.<sup>5</sup> 1300'lerden 1600'lere kadar Avrupa'da tarım, sanayi ve ticarete gelişme, büyüme söz konusuydu.<sup>6</sup>

### Denizaşırı Yayılma ve Koloni Ticareti

1600'lere kadar Hint Okyanusu, Afrika'nın doğu ve batı kıyıları ile Güney Atlantik'te Portekiz'in ticarî üstünlüğü söz konusuydu. Devlet eliyle, kralın hesabına yürütülen bu ticarete devlet donanması da yardımcı olmaktadır. Bu sömürge ticareti başlangıcından 1577'ye kadar başarılı bir şekilde yürütülmüştü. Portekizlilerin Hint Denizi'ndeki başarıları onların Asya ticaretine ilk katılanlar olmasındandı. Askerî üstünlükleri sayesinde Portekiz, zaten işlemekte olan, var olan ticaret ağını devralmışlardı. Asya'dan Lizbon'a Afrika altını ve Amerikan gümüşü karşılığında Asya ürünleri (biber, baharat, ipek, porselen ve çay) taşınmaktaydı. Hintli

<sup>3</sup> Immanuel Wallerstein, *Modern Dünya Sistemi* (Çev. L. Boyacı), C.I, Yarı Yayınları, İstanbul 2010, s.82.

<sup>4</sup> Faruk Tabak, *Solan Akdeniz* (Çev. N. Elhüseyni), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2009.

<sup>5</sup> Artış veya büyümeler, mutlak krallıkların kontrolünde olan İspanya, Portekiz ve bir ölçüde Fransa'da aynı oranlarda gerçekleşmemiştir, bkz. Daron Acemoğlu-Simon Johnson and James Robinson, "The Rise of Europe: Atlantic Trade, Institutional Change and Economic Growth", *American Economic Review*, Vol. 95/3, June 2005, pp.551-563.

<sup>6</sup> XVII. yüzyılda ise nispeten bir durgunluk söz konusudur. Wallerstein bu durumu, gelişmekte olan Avrupa-Dünya ekonomisinin krizi değil, güçlenme dönemi olarak kabul etmektedir. XVII. yüzyılda savaş yaşanan veya savaş dışında kalan bölgelerde terk edilmiş köylere rast gelinmekteydi. Ekilebilir topraklar otlaklara dönüşmekteydi. Köylü sınıfının durumu kötüleşmişti. Tarımsal küçülme hayvancılığa olan yönelime ve dolayısıyla dokumacılık gibi bazı kırsal sektörlerin canlı kalmasını sağlamış ise de diğer sektörlerde büyüme söz konusu değildi, bkz. Wallerstein, *age*, C.II, s.27, 39.

yerel idareciler Portekiz sayesinde Avrupa'nın askerî mühimmatını temin edebilmekteydiler. Asya ile Avrupa arasında okyanuslar vasıtasıyla gerçekleşen deniz ticareti, birkaç kalem lüks eşyayı içeriyor olması nedeniyle; daha fazla mal çeşitliliği sunan Akdeniz ticareti yürüyüşüne devam etmekteydi. XVIII. yüzyılda Portekiz, bir İngiliz kolonisi görüntüsü vermekteydi. Zira 1700-1750 döneminde Portekiz, Hollanda ve Alman prensliklerinden sonra İngiltere ihraç mallarının en büyük alıcısı olmuştu. İngiliz tekstil ve hububatı alınmakta, karşılığında ise genelde Portekiz şarabı satılmaktaydı.

Trans-Atlantik ticareti sayesinde öne çıkan diğer bir devlet İspanya'dır. Seville'da ticaret hacmi 1510-1550 yılları arasında sekiz kat artmıştı. Bu ticarete ana mal altın ve gümüştü. İspanya, Atlantik ticaretinden aldığı ekonomik güç ile bir kısım İtalyan şehir devletlerini, Güney Almanya'nın tüccar-banker ailelerini ve ticaret merkezi Antwerp'i ele geçirmişti.<sup>7</sup> Antwerp, Akdeniz ve Baltık ticaretini birbirine ve buraları uluslararası pazarlara bağlayan, İngiltere'nin Avrupa ile olan bağlantısını sağlayan ana limandı. Ancak İspanya ve Fransa arasında 1557'de başlayan savaş, savaşan devletlerin iflasına yol açarken Antwerp'in de önem kaybetmesine<sup>8</sup>, mezhep çatışmaları ve çoğunlukla ziraatla iştigal eden Moriscoların ülkeden kovulmaları gibi dinsel bağnazlıkların etkisiyle de yüzyıl sonuna doğru ekonomik ilişkiler ağının Amsterdam ve Londra'ya kaymasına yol açmıştı.<sup>9</sup> Gelişmeler Amsterdam'ın ekonomik ilişkilerin merkezine yerleşmesine, Hollanda, İngiltere ve Fransa'nın güçlü devletler olarak ortaya çıkmalarına zemin hazırlamıştı. İspanya'nın, İngiltere ve Hollanda'nın Amerika kıtasındaki İspanya sömürgeleriyle gerçekleştirdikleri kaçak ticareti kontrol altına alıp vergilendirememesi, İspanya'nın açık deniz ticaretinin gerilemesinde önemli bir etkindir. Bununla birlikte İspanya, Orta Amerika merkezli Atlantik ticaretinde 1820'lere kadar önemli bir siyasî ve ekonomik aktör olmaya devam etmiştir.<sup>10</sup>

Hollanda, iklim şartlarının olumsuz oluşu ve toprak fakiri bir ülke olması nedeni ile zorunluluktan kaynaklanan bir arayış sonucunda tarım ve sanayide mesafe almıştı. Ortaçağlardan beri deniz seviyesi altında kalan alanlardaki suyun dışarıya pompalanarak arazinin tarıma uygun hâle getirilme süreci devam etmekteydi. 1590-1670 yılları arası Hollanda tarımı için genişleme dönemidir. 1609'da ilk banka kurulmuştu. Ülkede deniz ticaretinin gelişmesinde eskiden beri aktif olan Baltık ticaretinin varlığı önemlidir. Baltık ticareti balıkçılık (ringa balığı, sabun yapımı ile lamba yakıtı için balina yağı) ile gemi inşası yanında Hollanda ve Güneybatı Avrupa için hububat, kereste, keten ve kenevir, tuz, zift, katran ve metaller ile kürkler sağlamaktaydı. Amsterdam sahip olduğu büyük tahıl stokları sayesinde Akdeniz'e tahıl aktarmaktaydı. Polonya ve Doğu Prusya çavdar ve buğdayı Amsterdam depolarına ulaştırmaktaydı. XVI. yüzyılın sonları ve XVII. yüzyılın ilk yarısında (Osmanlı ile olan savaş ortamı gibi nedenler ile Doğu Akdeniz'den tahıl temin edilemediği zamanlarda) İtalya ve İspanya'da oluşan tahıl açıkları Hollandalı tüccarlar tarafından kârlı bir

<sup>7</sup> Wallerstein, *age*, C.I, s.181.

<sup>8</sup> Antwerp'te 1533-1585 yılları arasında iş yapan 990 tüccarın 606'sı Güney Hollanda, 57'si Kuzey Hollanda, 59'u Fransa, 46'sı İtalya, diğerleri Almanya, İberya, Britanya ve menşei tespit edilemeyenlerden oluşmaktaydı. İşgalin etkisiyle binlerce tekstil çalışanın ve diğer sanayi imalatçıların Güney Hollanda'dan Kuzey Hollanda'ya göç ettiği, benzer şekilde 1609'a kadar yüzlerce tüccarın ki, birçoğu İtalya ile ticaret yapmakta deneyimliydiler, Amsterdam'a göç ettiği ifade edilmektedir: 1578-1609 arasında 526 tüccar. Göçmenlerin varlığı Doğu Hint Kumpanyasının kurulması ve finansmanında etkili olmuştu. Hollanda'nın Dünya ticaretinde üstün hâle gelmesinde güneyden gelen bu girişimcilerin, Amsterdam'da yerleşmiş olan Antwerp'li tüccar diasporasının rolü olduğuna inanılmaktadır. Mesela güneye özgü olan ipek dokumacılığı bu sayede kuzeye taşınmıştı, bkz. Oscar C. Gelderblom, "From Antwerp to Amsterdam: The Contribution of Merchants from the Southern Netherlands to the Commercial Expansion of Amsterdam (C.1540-1609)", *Review* (F. Braudel Center), Vol. 26/3, 2003, pp.251-275.

<sup>9</sup> Wallerstein, *age*, C.I, s.192.

<sup>10</sup> Dorothy Burne Goebel, "British Trade to the Spanish Colonies, 1796-1823", *The American Historical Review*, Vol. 43/2, 1938, pp.288-320.

şekilde Amsterdam'dan tamamlanmaktaydı. XVII. yüzyıl başlarında Amsterdam ticareti açık denizlerden ziyade Akdeniz (İtalya), İberya ve Baltık ile gerçekleşmekteydi. Güney ve Batı Avrupa'da ekilebilir arazinin hem genişlemesi ve hem de daha verimli hâle getirilmesi sonucunda 1650'den sonra Baltık tahılının Avrupa'daki önemi azalmıştı. Baltık ticareti ağırlıklı olarak Batı'ya hububat, Batı'dan Doğu'ya ise tekstil taşınması şeklinde gerçekleşmekteydi.<sup>11</sup> XVII. yüzyılın ortalarına doğru Doğu Avrupa hububatının pazardan çekilmesinin yerini gemi malzemeleri (kereste ve gemi direğinin yanı sıra zift, katran, keten, kendir vb.) ile demir (İsveç demiri) taşımacılığı almıştı. XVII. yüzyılın sonunda İngiltere'nin Baltık'tan yaptığı ithalatların %28'i demirden oluşur hâle gelmişti. 1300'lerden beri devam eden ve 1660'larda zirve yapan Hollanda tekstil (yünlü) üretimi İngiliz tekstilleri ile yarışmaktaydı. Boyasız ve dikişsiz İngiliz kumaşları bitirmek üzere Hollanda'ya gönderilmekteydi. Gemi inşa sektörünün gelişmesi Hollanda'nın Okyanus ticaretine hâkim olmasında etkili olmuştu. Şekeri rafine etmek, kâğıt ve kitap üretimi, deri tabaklama, yağ ve sabun üretimi ile boya malzemesi üreten kimya endüstrisi XVII. yüzyılda gelişme kaydetmiş diğer sanayilerdi. Ülke sanayisi ve ticaretinin büyümesi birçok yabancıyı (zanaatkâr, tüccar veya işçi) ülkeye çekmişti.<sup>12</sup> Amsterdam nüfusunun 1600'de 50 bin iken 1650'de 200 bine çıkması, XVII. yüzyılda Hollanda ekonomisinin Avrupa'da birçok alanda (dokuma ve gemi inşası) liderliği yakalamasının göstergelerindendir.

XVI. yüzyılın ikinci yarısında baharat ticareti ve taşımacılığına Hollanda'nın el atması, Baltık ve Kuzeybatı Avrupa ticaretinin gelişmesine yardımcı olmuştu. Baltık deniz ticaretinde 1600'e doğru Hollanda egemenliği başlamış, 1645'te sağlamlaşmıştı. Avrupa genelinde (bilhassa İspanya, Portekiz, İtalya ve Polonya'da) XVII. yüzyılda bir durağanlaşma yaşanmakta iken, Hollanda ve İngiltere ekonomileri ise gelişmeye devam etmekteydi. Hollanda, XVII. yüzyılda dünya taşımacılığında hâkimiyeti ele geçirmişti ve Amsterdam Avrupa'nın en önemli gemicilik ve bankacılık merkezi olmuştu. 1670 yılında Hollanda, İngilizlerden üç kat daha fazla tonaj taşımaktaydı. Bu dönemde Doğu Hint Adalarından (buraya ilk sefer 1598'de gerçekleşmişti) Karayip Adalarına, Akdeniz'den Baltık Denizine kadar her yerde Hollanda egemenliği vardı.<sup>13</sup> XVII. yüzyılda esasen Hint dokumaları ve baharatlara dayalı Güney Asya ticaret ve gemiciliğinde Hollanda en önemli gücü.<sup>14</sup> İngiltere, Fransa ve İspanya ile Orta Amerika gibi bölgeler üzerinde koloni elde etmeye dayalı savaşlar devam etmekteydi. 1612'de, Akdeniz taşımacılığı Batı Hint Adaları'na nispeten daha gelişmişti ve Hollanda Venedik'in Akdeniz'deki ticarî rollerini devralarak diğer Avrupalı rakiplerini geçmişti. Denizlerdeki bu hâkimiyet 1670'lerden sonra İngiltere rekabetiyle sıkıntılı bir sürece girmeye başlamıştır. 1672'de Hollanda, Fransa ve İngiltere ile savaşa tutuşmuştu. Bu yılda Hollanda Fransa tarafından karadan işgal edilmişti. Dolayısıyla 1651'den itibaren bilhassa İngiltere ile başlayan savaş hali Hollanda'nın yenilgisiyle sonuçlanıyor, bu olumsuzluk kendisini ekonomide de gösteriyordu. Ticarete Hollanda üstünlüğü XVII. yüzyılın sonlarından (1689) itibaren gerilemeye başlamıştır. Nitekim 1700'de Asya'dan yapılan tekstil ithalatında İngiltere, Hollanda'yı devre dışı bırakmıştı. Durum Karayipler, Atlantik ve Asya'da yine aynı olmakla birlikte, açık denizlerde Hollanda ticaret ve taşımacılığı devam etmekteydi.

<sup>11</sup> 1590-1609 arasında Amsterdam'da yaşayan göçmenlerin ticaretleri, %26,2 oranında tekstiller, %19,4 yiyecek maddeleri, %14,4 şeker ve baharat, %7,1 kumaş boyama maddeleri üzerine gerçekleşmekteydi. Bu oranların dağılımı diğer tüccar grupları için de geçerli olmalıdır, bkz. Gelderblom, "From Antwerp to Amsterdam", p.270.

<sup>12</sup> Gelderblom, "From Antwerp to Amsterdam", p.273 ve Wallerstein, *age*, C.II, s.56.

<sup>13</sup> 1630-1670 arasında Hollanda Doğu Hint Şirketi'nin Asya ticaretinden olan kârı 2.1 milyon gulden iken, İngiltere'nin bu yüzyılda Asya ile olan ticareti bunun yarısı kadardı, bkz. Acemoğlu et al., "The Rise of Europe", p.573.

<sup>14</sup> Earl, J. Hamilton, "The Role of Monopoly in the Overseas Expansion and Colonial Trade of Europe Before 1800", *The American Economic Review*, Vol.38/2, May 1948, p.44.

1700-1740 arasında Baltık üzerinden Rusya ve çevre ülkeler ile olan kereste ve demir gibi bazı malların ihracı Hollanda'nın elinde iken, sonrasında bu ticaret İngiltere'nin eline geçmişti. Hollanda gerek Avrupa ve gerekse Asya ticaretinde Dördüncü İngiliz-Hollanda Savaşından (1780-84) sonra büyük bir darbe almıştı.<sup>15</sup> Dinî ve iktisadî alanda var olan özgürlük ortamı İspanya'dan kovulan Yahudiler gibi birçok etnik ve dinî-mezhebî unsuru Amsterdam'a çekmişti. Ekonomik büyümesinde "mümkün olduğunca az yasak koy, her yerden girdi kabul et" ilke ve tutumuna sahip Hollanda, aynı zamanda çektiği beyin göçüyle XVIII. yüzyıla girerken kültürel alanlarda da yine gelişmiş bir ülkeydi.<sup>16</sup>

İtalyan Şehir Devletleri, Ancona örneğinde, XVI. yüzyılın sonlarında Doğu ile Batı arasındaki ticarete önem taşımaya devam etmekteydiler. Balkan coğrafyasından deriler, Doğu'dan ipekli ve pamuklu kumaşlar ile baharatlar Ancona'ya ulaşmakta; sabun, zeytinyağı, şarap ve Floransa'nın ipekli ve kadife dokumaları buradan Doğu'ya gönderilmekteydi. XVI. yüzyılın sonlarına doğru, deniz taşımacılığına dayalı trafik gerilemeye, kara taşımacılığı ise önem kazanmaya başlamıştı.<sup>17</sup> Kırsal imalatın Alplerin ötesine yayılmasıyla Adriyatik ile Baltık arasındaki kara ticareti daha da önem kazanmıştır. Bilhassa XVII ve XVIII. yüzyıllarda Osmanlı Balkanı ile Amsterdam arasında kalan coğrafyada (Nürnberg, Frankfurt, Leipzig, Hamburg, Krakow ve Lwow) Venedik ve Floransa tüccarı ile Ermeni ve Rum tüccarlar etkindiler. Avrupa'nın omurgasını teşkil eden eski ekonomiler XVII. yüzyılda bazı sorunlar ile karşılaşmışlardı. Cenova gemiciliği önem kaybetmeye başlamıştı. 1596'dan sonra Cenova üzerinden taşımacılık yapan gemilerin %70'i aşan kısmı yabancı gemilerden oluşmaktaydı ve XVII. yüzyılda Almanya ile Hollanda gemileri Cenova'da daha önemli olmaya başlamışlardı.<sup>18</sup> Başta İtalya olmak üzere 1620-1740 arasında kentlerdeki nüfusta ve sanayide bilhassa tekstil üretiminde düşüşler söz konusuydu. Venedik, 1588'de ham ipek ihracatını yasaklayarak yerli ipek dokuma sanayisini kurtarmaya çalışmıştı. Ancak bu durum kaçak ticareti getirmiş, 1694'te Venedik ham ipeğinin üçte ikisi kaçak olarak dışarı çıkmıştı. Kuzey İtalya'da kentsel sanayi çökmüştü. 1619'da Milan'da yünlü üretimiyle meşgul olan 60-70 girişim mevcutken, 1682'de 5 ve 1709'da 1'e düşmüştü. Durum Cenova'daki yün endüstrisi ve Venedik'teki diğer endüstriler için de geçerliydi. Bu üretimin sona erdiği anlamına gelmiyordu. Venedik, Cenova, Aachen, Flanders, Zürih ve Hollanda'da bilhassa pamuklu ve yünlü sanayi gibi kent endüstrileri, muhtemel lonca sınırlamaları ve aşırı vergi talebinin etkisiyle kırsala taşınmıştı. Fransa'nın iç üretimi korumacı politikaları bu sanayilerin gerilemesindeki başka bir etkendi. Bu dönemde sanayi ve ticaretle ilgilenen girişimcilerin göçü söz konusuydu; Flamanlar İngiltere'ye, Almanlar Hollanda'ya ve Venedikliler Lyon'a göç etmişlerdir. 1600-1750 döneminde Batı ve Güney Alman devletleri Hollanda ekonomisinin etkisi altındaydı. Bunda Almanya'nın denize çıkış noktalarının Hollandalılar tarafından kontrol ediliyor olması etkiliydi.<sup>19</sup>

İngiltere geç Ortaçağ'da tahıl, yün, kereste ve daha az miktarda maden ile deri tedarikçisi iken, XVI. yüzyılda bu malların (kısmen iç piyasanın talebi ile) ihracı oldukça azalmış, kumaş ana ihrac kalemi olmuştu. XIV. yüzyılda, şehirlerdeki lonca sınırlamaları nedeniyle kırsalda gelişme gösteren yünlü dokuma sanayi, ürünlerini ilk zamanlarda Hollanda ve Belçika gibi

<sup>15</sup> Meselâ Güney Asya'da, Malezya-Endonezya Adalar ticaret ve taşımacılığında Hollanda gemiciliği %50'leri aşan bir faaliyet hacmine sahip iken bu savaştan sonra, Çinli veya diğer yerel girişimciler öne çıkmaya başlamışlardı. Asya'dan ihraca konu olan mallar arasında Bali ve Bengal'in Hint dokumaları, baharat, biber, şeker, kahve, pirinç, kalay ve afyon yer almaktaydı bkz. Gerrit Knaap, "All About Money: Maritime Trade in Makassar and West Java, Around 1775", *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, Vol. 49/4, 2006, pp.486-495.

<sup>16</sup> Wallerstein, *age*, C.II, s.77.

<sup>17</sup> David Abulafia, *The Great Sea*, Oxford University Press, New York 2011, p.440.

<sup>18</sup> Abulafia, *The Great Sea*, p.468.

<sup>19</sup> Wallerstein, *age*, C.II, s.201.

yakın pazarlarda satma imkânı bulurken, ilerleyen dönemlerde Avrupa'nın ve dünyanın geri kalan kısımlarına satar hâle gelmişti. Dünya ticaretinin yeni coğrafyası, yani Atlantik ticaretinin önem kazanmasının yanında din savaşlarının oluşturduğu karmaşadan kaçan zanaatkârların (Flaman kumaş ustaları, Alman metalürji uzmanları vb) Kara Avrupası'ndan İngiltere'ye doluşması maden açısından zengin, bereketli topraklara sahip, düşük maliyetli kara ve nehir yolu ulaşımına sahip İngiliz ekonomisine katkı sağlamıştı.<sup>20</sup> İngiltere, endüstriyel gelişimini 1575-1620 yılları arasında sağlamlaştırmış, sahip olduğu sınırlı doğal kaynaklarından dolayı-iç üretimdeki yünlü imalatı hariç-Atlantik ticaretine yönelmişti. İmtiyazlı Doğu Hint Kumpanyası 1600'de kurulmuştu. Devam eden süreçte İngiliz aristokratları, parlamenterleri ve tüccarı yatırımlarını bu şirkete yönlendirmişlerdi.<sup>21</sup> XVI. yüzyılda İngiltere ve Avrupa'da yaşanan nüfus artışı, fazla nüfusun dağıtılmasını gerektirmişti. 1590'lar ekonomik beklentiler yanında bu nüfusun dağıtılması için denizasıırı kolonileşmeyi hızlandırmıştı. İngiltere açısından İrlanda, Galler, İskoçya, Kuzey Amerika ve Batı Hint Adaları ana yayılma sahaları olmuştu. 1607-1700 arasında yarım milyonu aşkın beyaz nüfusun İngiltere'den Amerika'ya taşındığı bilinmektedir. Bu göçlerin çoğu tütün ekiminin yapıldığı Virjinya ve çevre yerleşimleri içine alan Çesipik (Chesapeake, 120.000 kişi) ile şeker ekiminin yoğun olduğu Karayipler'e doğru gerçekleşmişti.<sup>22</sup> Dinî ve ekonomik özgürlük arayan Püriten Hacıların 1620'de İngiltere'den gelmeleri ile Kuzey Amerika'nın kuzeydoğusunda ortaya çıkan ve gerçekte önceleri bir Kızılderili yerleşimi olan Yeni İngiltere (New England; günümüzdeki Boston ve civarı) diğer bir yerleşme sahası olmuştu. Yeni İngiltere kereste, balık ve ziraî ürünler açısından önemliydi. Bölge tüccarı, köle emeğinin gittikçe büyüdüğü Karayipler'deki kolonilere 1640'larda mal ihraç eder hâle gelmişlerdi. Kolonileşme (arazi elde ederek yerleşme) açısından bakıldığında 1700'e kadar İngiltere, Atlantik'te Fransa ve Hollanda'ya oranla daha fazla yer edinmişti. XVII. yüzyılda Batı Yarımküre'de kurulan 28 yeni bağımsız sömürge on yedisi İngiltere, sekizi Fransa ve üçü Hollanda'ya aitti. Ekonomik anlamda devletin korumasında olan bu sahalarda 1670-1770 yılları arasında %70'i aşan nüfus artışının yaşanması, dıştan satın almayı zorunlu kılan iç talep artışını gerektirmişti. Bu yüzyılda sömürgeler ile İngiltere arasında koloni ürünlerinden oluşan re-export ticareti gelişmişti. Londra, Bristol, Liverpool ve Glasgow limanları kolonilerle ticaret yapan ana limanlardı. Avrupa'da İngiliz re-export (koloni) ürünlerine olan talebin yükselmiş olmasının yanı sıra dış ticaretle ilgilenen tüccar ve toptancıların uzun vadeli satışlar yaparak risk almaları gibi iktisadî beceriler, dış ticaret başta olmak üzere İngiliz ekonomisinin büyümesinde etkili olmuştu.<sup>23</sup> Fransızlar da şeker, pamuk ve tütün gibi ürünleri Kuzey Amerika gibi sömürgelerinden ülkelerine taşımaktaydılar. Ancak bu işlem, hacim olarak İngiltere seviyesinde olmadığı gibi, geniş bir coğrafyadan oluşan ülke içi tüketim nedeniyle genelde yeniden ihracı (re-export) mümkün kılmamaktaydı. Merkantilist eğilimli 1651 ve 1663 Denizcilik Yasaları ticarete İngiltere'yi merkeze alan maddeler içeriyordu. Uluslararası taşımacılığı elinde tutan Hollanda'ya engel olmak amacıyla, İngiliz limanları arasında şeker ve tütün gibi koloni mallarının taşınmasında İngiliz gemilerine müsaade ediliyordu. Avrupa'dan

<sup>20</sup> Wallerstein, *age*, C.I, s.263.

<sup>21</sup> Açık deniz ticaretinde şirketin sahip olduğu tekel hakkını sınırlamak XVII. yüzyılda İngiltere'nin diğer bir uğraşısı olmuştur, bkz. Acemoğlu et al., "The Rise of Europe", p.565.

<sup>22</sup> Eric Foner, *Give Me Liberty!*, W. W. Norton Company Inc., Second Edition, New York 2009, pp.51-84.

<sup>23</sup> Jacob M. Price, "What Did Merchants Do? Reflections on British Overseas Trade 1660-1790", *The Journal of Economic History*, Vol. 49/2, 1989, pp.271, 277.

Amerika'daki İngiliz kolonilerine gönderilecek olan malların önce İngiltere'ye getirilerek gümrük vergileri ödendikten sonra Amerika'ya aktarılmasına müsaade ediliyordu.<sup>24</sup>

Ham yün, İngiliz dokuma sanayisi için ana motor görevi görmekte olduğundan, yünün 1614'te ülke dışına satılması yasaklanmıştı. XVII. yüzyılda İngiltere dış satımının en önemli kısmı ağırlıklı olarak İspanya ve Portekiz ile Akdeniz havzası yönüne doğruydu. Yünlü mamullerin pazarı ele geçirmesi neticesinde İtalya ve Osmanlı dokuma sanayi rekabette gerilemiş; bu sanayiler İngiltere'ye ham madde sağlayan tedarikçiler konumuna indirgenmişlerdi. 1640'ta Londra ihracatının %80-90'lık kısmı yünlü dokumalardan oluşmaktaydı. Okyanus ticaretinin giderek gelişmesi ile birlikte, 1700'e gelindiğinde yünlü kumaş ihracatı İngiliz ihracatının %47'sine gerilemiş; ortaya çıkan açık gelişmekte olan koloni ve Hint ürünlerine dayalı ticaret ile tamamlanır olmuştu. 1699-1701 süresinde ihraç edilen İngiliz yünülerinin %92'si Avrupa yönüne gitmekteydi. Bununla birlikte, dokuma sanayilerini tesis etmek ve dış tesirlerden korumak amaçlı Avrupa'daki gelişmeler İngiliz yünülerinin dış pazardaki satışını daraltmıştı. Fransa, yünlü sanayisini oluşturmuş ve kapılarını yünlü ithalatına kapamıştı. Ayrıca, 1670'lerden beri Hint dokumalarının (pamuklu, ipekli ve yünlü) Avrupa ve Afrika'daki kullanımında önemli bir artış yaşanması satışları etkileyen diğer bir gelişmeydi.

Tüm bu gelişmeler İngiliz yünlü ihracatının hacmini etkilemişti. Dolayısıyla İngiltere açısından Avrupa (Baltık ve Akdeniz kıyıları), mamul madde satışında ortaya çıkan güçlü rekabet karşısında, gelişmekte olan sanayilerine ham madde tedarik edilmek istenen sahalar hâline dönüşmeye başlamıştı.<sup>25</sup> Bu bağlamda 1770'lere doğru İngiltere'nin, Avrupa'dan ithal ettiği mamul mal oranı oldukça azalırken, yiyecek ve dokuma ham maddesi tedariki artış göstermekteydi.

İngiltere koloni ticaretinde mesafe almasına rağmen, ithalat veya ihracat ilişkileri 1740'lara kadar ağırlıklı olarak Avrupa ve Doğu Akdeniz ile gerçekleşmekteydi. 1699-1701 süresinde İngiltere'nin Amerika, Afrika ve Asya ile olan ticareti, toplam dış ticaretinin %15,4'üne karşılık gelmekte ve bu ticaretin üçte ikisi tütün, şeker ve dokumalar<sup>26</sup> üzerineydi. Bu minvalde, 1699-1701 tarihleri arasında İngiltere'nin gerçekleştirdiği 4.433.000 sterlinlik toplam dış satımın 3.772.000 sterlinlik kısmı Avrupa ve Doğu Akdeniz'e gerçekleşmiş iken; Batı Afrika, Amerika ve Doğu'ya ise toplamın yaklaşık %15'i kadar, 661.000 sterlinlik satış yapılmıştı. Aynı süreçte ithalat yaklaşık olarak %70 oranında Avrupa ve Doğu Akdeniz ile gerçekleşmekteydi.<sup>27</sup> Benzer şekilde 12,1 milyon poundluk gelirin ancak üç milyon poundluk kısmını Doğu ve Batı Hint Adaları ile Kuzey Amerika oluşturmaktaydı. Okyanus ticaretinde Amerika ve Asya'nın öne çıkması 1740'lardan sonradır. Bu yıllarda çoğu yeniden ihraç edilen pamuklu dokumalar Asya'dan İngiltere'ye taşınmaktaydı. Asya kumaş hafifliği, göz alıcılığı ve ince dokuma olmasıyla değerliydi. Avrupalı müteşebbisler aynı zamanda Hindistan'da yerleşerek Güney Asya'da ticaret yapmaktaydılar. Bunlardan biri olan Robert Cowan, 1719'da

<sup>24</sup> İngiltere pek çok İngiliz'i Amerika'ya naklederek onların hizmetlerinden yararlanmakta iken, Fransa vatandaşlarının dışa olan göçlerine yeterli desteği vermediği gibi yasaklamalara da gitmekteydi, bkz. Wallerstein, *age*, C.II, s.111, 190.

<sup>25</sup> Fransa haricinde Güney Avrupa pazarlarında ciddi rakipler ortaya çıkmaya başlamıştı. Gelişmekte olan Alman sanayisinin bazı koruma önlemleri alması, Orta Avrupa'da yer alan İngiltere'nin eski pazarlarını tehdit etmekteydi. İsveç; başlangıç aşamasında olan sanayisini korumak için ithal yünlü dokumalara ağır vergiler koymuştu ve böylece İngiltere'den gerçekleşen yünlü ithalatı sona ermişti. İspanya ve Portekiz dahi yerli sanayilerini korumak için benzer girişimlerde bulunmuşlardı, bkz. Ralph Davis, "English Foreign Trade, 1700-1774", *The Economic History Review*, Vol. 15/2, 1962, pp.288-294.

<sup>26</sup> Dokumaların en önemli kısmını Indian calicoes; yani Hint pamukluları oluşturmaktaydı. 1660'larda Hint ipekli dokumaları İngiltere'de çok az tanınmaktaydı.

<sup>27</sup> Ralph Davis, "English Foreign Trade, 1660-1700", *The Economic History Review*, Vol. 7/2, 1954, pp.151, 159.



Bombay'a yerleşmiş; gemileri ve ortaklarıyla birlikte 1734'e kadar Hindistan'ın batısında yer alan Surat, Gücerat ve Bombay gibi iktisadî merkezler ile Ortadoğu'daki Basra ve Cidde limanlarının yanı sıra Hindistan'ın doğusunda yer alan Bengal ile iktisadî ilişkilerde bulunmaktaydı.<sup>28</sup>

Amerika'nın kuzeyindeki koloniler ile İngiltere arasındaki ticaret ve taşımacılık faaliyetlerinde 1690'larda başlayan ciddi canlanış; XVIII. yüzyılda giderek artış göstermiştir. İngiltere'den bu kolonilere gerçekleşen ihracat 1701-1705'te %10'dan 1766-1770'te %23'e; 1772-73'te ise %25,3'e yükselmişti. Bu ihracat 1726-30 döneminde Karayiplere olan ihracatı geçmişti. XVIII. yüzyıl genelinde ise İngiliz ihracatına dayalı ticaretin esas dinamiği koloni ticaretine dayanmaktaydı. Koloni ticareti, İngiliz sanayisine sunduğu imkânlar ile İngiliz yüklü ihracatından daha fazla miktarda ürünlerin ihraç edilmesini sağlamaktaydı. Koloniler ile gerçekleşen ticaret sayesinde, Avrupa'da talebi azalan İngiliz yüklülerine yeni ve önemli bir pazar bulma imkânı doğmuştur.<sup>29</sup> İngiliz ithalatının yarıdan fazlası, 1770'lerde, lüks ürünler olan şeker, çay, tütün ve kahve gibi yiyecek ve içecekten oluşmaktaydı. Bunlardan sonra ikinci sırayı yaklaşık olarak %32-36 oranında olacak şekilde ham veya yarı işlenmiş maddelerden müteşekkil orman ürünleri, çubuk halinde demir ile keten, ipek ve yün iplikler almaktaydı. Bunların önemli bir kısmı yeniden ihraç edilmekteydi.<sup>30</sup> Kuzey kolonilerinin sahip olduğu ve maliyeti Avrupa'ya göre daha ucuz olan kereste, zift, katran vb. gemi inşa malzemeleri yükselen İngiliz sanayi gücüne katkıda bulunmaktaydı; 1775'te Londra Merkezli Lloyd Şirketi'ne kayıtlı 7.000'i aşkın geminin yaklaşık %32'sinin Kuzey Amerika kolonilerinde inşa edilmesi<sup>31</sup>, sömürge ekonomisinin gücünü göstermektedir. Bunun yanında, kolonilerin ve diğer milletlerin ihtiyaç duyduğu çivi, ateşli silahlar, piston, at arabası, saatler ve eyer gibi demir çelikten mamullere olan talep, XVIII. yüzyılın ikinci çeyreğinden itibaren başlayan İngiliz sanayileşmesinin itici gücü olmuştur. Kolonilerden gelen talepler İngiliz ekonomisinin yeniden yapılanmasında önemli rol oynamıştır.

Dış ticaret, İngiliz sanayi ürünlerine talep yaratmış, İngiliz sanayi ürünlerinin sayısını artıran ve ucuzlatan ham maddeleri elde etme imkânı sağlamış, sınaî ve ziraî gelişmeyi finanse etmeyi kolaylaştıran ekonomik bir birikim yaratmıştı.<sup>32</sup> Bu arada, genişleyen ticaret hacmine bağlı olarak İngiltere'de 1718'den itibaren iplik eğirme makinesi icadında yeni gelişmeler yaşanmış; 1785'te ise makineli dokuma tezgâhı üretilmişti. Bu icatlar iplik ve dokuma üretiminde artışlara yol açmıştı.<sup>33</sup> İngiliz sanayi ekonomisi, genişlemesini esas olarak uluslararası ticarete dayandırmıştı. Çünkü kömür dışındaki hammaddelerin yurt içi üretimi çok yüksek düzeyde değildi ve pamuklu sanayi gibi hayatî öneme sahip sanayiler ham madde açısından tümüyle ithalata bağımlıydı. Devlet, (yünlü) dokumacıların tepkileri karşısında yerli üretimi korumak için 1675'te Hindistan'dan gelen dokunmuş pamuk bezlerine gümrük vergileri koymuştu. Korumacılık, 1690'dan sonra açıkça devlet politikası hâline gelmişti.<sup>34</sup> Eylül 1701'den sonra İran, Hindistan ve Çin'den boyalı ve üzerine desen basılı ipek ve

<sup>28</sup> Bu ticarete Hindistan'ın pamuklu ve ipekli dokumaları ile biberi Ortadoğu'ya; Bengal'in ham ipeği, şekeri ve diğer dokumaları Surat'a; Surat'ın pamukluları da Bengal'e taşınmaktaydı, bkz. Om Prakash, "English Private Trade in the Western Indian Ocean, 1720-1740", *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, Vol. 50/2-3, 2007, pp.215-234.

<sup>29</sup> Davis, "English Foreign Trade, 1700-1774", p.290.

<sup>30</sup> Price, "Reflections on British Overseas Trade 1660-1790", p.271.

<sup>31</sup> Price, "Reflections on British Overseas Trade 1660-1790", p.271, 275.

<sup>32</sup> Phyllis Deane, *İlk Sanayi İnkılabı* (Çev. T. Güran), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1994, s.46-50.

<sup>33</sup> Gülay Webb Yıldırım, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı-İngiliz Tiftik Ticareti*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2011, s.12.

<sup>34</sup> 1760'a kadar kolonilerine ait demir ve hububat ile İrlanda yüklüleri gibi bazı mallar üzerinde İngiltere'nin korumacı politikaları söz konusuydu, bkz. Price, "Reflections on British Overseas Trade 1660-1790", p.270.

pamuklu dokuma ithalatı yasaklanmıştı. Ancak boyanmamış pamukluların (beyaz kalikoların) iç piyasa ve kolonilere satmak için İngiltere’de işlem görmek şartıyla ithalatlarına müsaade edilmişti. Yasaklar kolonilere gönderilmek üzere ithal edilen dokumaları kapsamamaktaydı.<sup>35</sup> 1720/21’de ise basma pamuklu bez kullanılması ve giyilmesi yasaklanmıştı. Bu yasak “fustian” denilen pamukluyu-ilerleyen dönemde yünlü dokumacıların şikâyetlerine yol açmış olmakla birlikte-kapsamamıştı.<sup>36</sup> Hint pamuklu ürünlerine Avrupa’dan gelen bu yasaklama 1686’da Fransa’da, 1700’de Venedik ile Flanders’te ve yaklaşık aynı zamanda Prusya’da gerçekleşmişti. Ancak kaçak yollardan pamukluların İngiltere’ye girişi devam etmiştir. Bununla birlikte basılı Hint pamuklu ithalatının İngiltere’de yasaklanması XVIII. yüzyılın ilk yıllarında Hint pamuklularının ülke içinde taklit edilerek basılmasında artışa yol açmıştı. Buna bağlı olarak Hint beyaz pamuklularının boyanmak ve baskı yapılmak üzere ithal edilmesi işlemi 1719’da 2 milyonu aşan parça ile gittikçe büyümüşü. Yasaklara karşı Liverpool’un pamuk ithal eden tüccarları parlamentoya itirazlarda bulunmuşlardı. Onlara göre, Liverpool limanı İngiltere, Gine (Guinea: Afrika) ve Batı Hint Adaları (West Indies) arasındaki ticaretten kârlar elde etmekteydi. Yünlüler Gine’ye ihraç edilmekte, bunlar ile köleler satın alınmakta ve Batı Hint Adalarına nakledilmekteydi. Köleler burada başta pamuk olmak üzere çeşitli koloni malları ile takas edilerek, elde edilen mallar İngiltere’ye aktarılmaktaydı. Yine bazı gemiler Afrika’ya gitmeden doğrudan Batı Hint Adalarına giderek buradan pamuk getirmekteydi. Sonuçta 1735 Manchester Yasasıyla İngiltere’de üretilmek şartıyla keten ve pamuklu dokuma üretimi serbest bırakılmıştı.<sup>37</sup> Şüphesiz tüm bu önlemler kadim yünlü dokuma sektörünü ayakta tutabilmek içindi. Fransa, sahip olduğu geniş coğrafya ve Kara Avrupa’sı ile olan köklü ekonomik ilişkileri nedeniyle Atlantik ticaretine yeterli eğilimi göstermiyor iken, İngiltere’nin açık deniz ticaretine yönelmekten başka fazla seçeneği bulunmamaktaydı. Bundan dolayı İngiliz ekonomisi büyük ölçüde dış ticarete, yani genellikle gelişmiş bir ekonominin kendi imalat ürünlerini, diğer mallarını ve hizmetlerini (sermaye, bankacılık, gemicilik, sigortacılık vb.) yabancı birincil mallarla (hammadde ve gıda maddeleri) mübadele etmesine dayanıyordu.<sup>38</sup> XIX. yüzyılın ilk çeyreğinde Atlantik merkezli İngiliz ticareti daha da önem kazanmıştır. Bununla birlikte, yeni kurulan Amerika Devleti XIX. yüzyıl başlarıyla birlikte Atlantik’teki İngiliz ekonomik üstünlüğüne ciddi şekilde rakip olmaya başlamıştır.<sup>39</sup>

Özetle, Atlantik (Atlas Okyanusu) ekonomisi giderek Dünya ekonomisinin merkezine yerleşmişti. Şeker, pamuk, tütün ve tahıl üretimi sayesinde Amerika kıtasının kendisi Avrupa’ya nazaran öne çıkmaya başlamıştı. Bu süreçte Brezilya, Jamaika ve çevre yerleşimlerde köle emeği desteği ile gerçekleşen şeker üretimi yükselişe geçmişti. Amerika yerlilerinin ya öldürülerek yok edilmesi veya istilacıların kötü muameleleri karşısında göç etmeleri neticesinde Amerika’da ortaya çıkan işgücü ihtiyacı Afrika köleleriyle kapatılmıştı.

<sup>35</sup> Joseph E. Inikori, “Slavery and the Revolution in Cotton Textile Production in England”, *Social Science History Association*, Vol. 13/4, 1989, p.352.

<sup>36</sup> Bir tür kaba pamuklu kumaş, Orta ve Yeniçağlarda esasen erkek giyiminde kullanılmıştır. İlk Kahire yakınlarındaki el-Fustad yerleşiminde üretildiğinden bu ismi almıştır, bkz. [http://en.wikipedia.org/wiki/Fustian#History\\_and\\_use\(24.10.2013\)](http://en.wikipedia.org/wiki/Fustian#History_and_use(24.10.2013)). Kültürümüzde fistan diye bilinen basmanın ismi bu dokumadan mülhemdir.

<sup>37</sup> Wallerstein, *age*, C.II, s.266.

<sup>38</sup> E. J. Hobsbawm, *Sanayi ve İmparatorluk* (Çev. A. Ersoy), Dost Kitabevi, Ankara 1998, s.25, 124.

<sup>39</sup> Küba’da, 1805 yılının dört ayında Havana limanına 175 Amerika, 25 İspanya ve bir İngiliz gemisi girmişti. 1819’da Havana limanına giren sekiz-dokuz yüz tüccarın altı yüzü Amerikan tüccarıydı. Amerikan tüccarları başta şeker olmak üzere koloni mallarını Kadiz, Hamburg ve Amsterdam’a kadar taşımaya başlamışlardı. 1821’de Boines Aires’te bulunan Amerikan konsolosu değerli mal ticaretinin bütünüyle İngilizlerin elinde olduğunu ifade etmekle birlikte, aynı süreçte ciddi bir Amerikan varlığı da söz konusuydu. Mesela 1820’lerde Pasifik kıyılarında 50 veya 60 İngiliz tüccar gemisiyle 80 balina avcısı (gemisi) bulunmaktayken, aynı süreçte bu kıyılarda Amerika’ya ait 40 tüccar gemisiyle 150 balina avcısı (gemisi) bulunmaktaydı, bkz. Goebel, “British Trade to the Spanish Colonies, 1796-1823”, pp.297-319.

1600'den 1800'lere değin üretimde yaygın olan işgücü biçimi kölelikti. Şeker ve pamuk üretimi XVII. yüzyılın sonlarına, 1680'lere kadar yerli işçiler veya yerli köleler, bu tarihten sonra ise genelde Afrikalı köle emeği ile gerçekleşmeye başlamıştı. Brezilya ve Karayipler'de köle emeği ile büyüyen şeker üretimi Akdeniz'de şeker üretilen (Sicilya, Malta, Mora, Girit, Kıbrıs vb) alanların rekabete dayanamamalarına yol açmıştı. Amerika kıtasında 1640-1660 arasında şeker, 1680-1700 arasında ise tütün üretiminde büyüme yaşanmıştı. 1800'lerde ise köle emeği ile gerçekleşen pamuk üretimi öne çıkmaya başlamıştı. Zenci köle emeğiyle; ucuz işgücüyle gerçekleşen üretim İngiliz ve Amerikan ekonomilerinin gelişmesinde ve kişisel servetlerin oluşmasında önemliydi. Şöyle ki 1748 ve 1776 yılları arasında İngiltere'nin şeker ithalatı 900 bin kilodan iki katına çıkmıştı. İngiliz gemileriyle taşınan kölelerin yıllık ortalama sayıları 1749-55 yılları arasında yaklaşık 25 binden, 1763-65 yılları arasında yaklaşık 43.500'e yükselmişti. Yine benzer şekilde 1748-1776 yılları arasında Britanya'nın toplam ihracatı içinde Karayipler'in talebi yaklaşık %35 olarak hesaplanmıştı.<sup>40</sup> Bu nedenle şeker üretiminin artışı ile Afrika'dan elde edilen köle sayılarının artışı arasında dönem olarak bir örtüşme söz konusudur. Köle emeğinin baskın olduğu İngiliz Karayipleri'nde 1791-1815 arasında şeker üretiminde ani ve hızlı bir artış yaşanmıştı. 1820'lerde ise üretim fiziki ve teknik açıdan genişleme sınırına ulaşmıştı. Zenci köle emeği ile pamuk üretimi arasında yine önemli bir bağ bulunmaktadır. Köle emeğinin İngiltere ve Amerika'da sanayi devrimine giden yolda büyük katkıları olduğu düşünülmektedir. 1790 ile 1860 arasındaki her on yılda köle nüfusu %25 ile %33 arasında artış göstermişti. Bu artışın olduğu dönemin aynı zamanda pamuk üretiminin de yükselişe geçtiği bir dönem olması, ikisi arasındaki bir ilişkinin varlığını göstermektedir. 1660-1780 yılları arasında Afrika menşeli Amerika nüfusu Güney Amerika'nın üst kısımlarında %3,6'dan %38,6'ya; aşağı kısımlarında %2,0'dan %41,2'ye; Karayipler'de ise %42,0'dan %91,1'e yükselmişti. Mississippi Nehri ve kollarında yer alan verimli alüvyon topraklar kölelerin yoğun olarak yerleştirildiği alanlardı. "Amerikalıların Afrikalılaşması" olarak ifade edilen bu süreçte 1820'ye kadar 8,4 milyon Afrikalı Amerikalılar'a taşınmıştı.<sup>41</sup> Aynı dönemde Amerikalılar'a ancak 2,4 milyon Avrupalının göç ettiği göz önüne alındığında Afrikalı köle ticareti ve ucuz işgücü göçünün önemi ortaya çıkmaktadır.<sup>42</sup>

İngiltere ve Amerika'da sanayi devriminin yaşanmasında, 1800'lere doğru yoğunlaşan pamuk ekimi ve pamuklu imalatında yaşanan teknolojik gelişmeler önemlidir. Birleşik Devletler'de köleler tarafından yetiştirilen pamuk, Britanya pamuk üreticilerinin ana tedarik kaynağıydı. Mesela 1860'ta Amerikan pamuğunun %88'den fazlası Britanya'ya gönderilmişti. Yünlü ve pamuklu İngiliz mamulleri vasıtasıyla Afrika menşeli kölelerin satın alınması mümkün olabilmekteydi. Köle ticaretinden elde edilen yüksek kârlar geniş kişisel servetlerin ortaya çıkmasına yol açmış, bu sayede gemi inşası ve pamuklu imalathanelerin tesis edilmesi mümkün olabilmışti. Afrika'dan köle tedarikine dayalı ticaret Londra ve Bristol menşeli tüccarlar tarafından gerçekleştirilmekte ise de, 1740'lardan köle ticaretinin yasaklandığı 1807 yılına kadar Manchester bölgesinin limanı olan Liverpool menşeli gemici-tüccarların ticaretleri baskındı. 1730'larda yılda yaklaşık 15, 1750'lerde yılda yaklaşık 50 ve 1770'lerde ise yılda 100'ü aşkın gemi Afrika'ya gitmek üzere limandan ayrılmıştı. Amerika kıtasına taşınan üç milyon Afrikalının yarısının Liverpoollu gemicilerce taşındığı kabul edilmektedir.<sup>43</sup> Bunlar tarafından sağlanan ve İngiliz mamulleriyle satın alınan köleler plantasyonlara

<sup>40</sup> Kenneth Morgan, *Slavery and the British Empire*, Oxford University Press, New York 2007, p.83.

<sup>41</sup> 1626-1807 yılları arasında İngiliz gemileriyle Afrika'dan taşınan köle sayıları için bkz. Stanley L. Engerman, "The Slave Trade and British Capital Formation in the Eighteenth Century: A Comment on the Williams Thesis", *The Business History Review*, Vol. 46/4, 1972, p.436, 439.

<sup>42</sup> Ronald Bailey, "The Other Side of Slavery: Black Labor, Cotton and Textile Industrialization in Great Britain and the United States", *Agricultural History*, Vol. 68/2, 1994, pp.36-37.

<sup>43</sup> <http://www.liverpoolmuseums.org.uk/ism/slavery/europe/index.aspx> (21.01.2014).

aktarılmaktaydılar. Çoğunlukla köle emeği ile şeker, tütün, pamuk, çivit ve diğer tropikal ürünlerin üretimi gerçekleştirilmekteydi.

1750'ye kadar İngiltere'de Afrika, İngiltere ve Amerika arasında gerçekleşen bu üç köşeli ticareten nemalanmayan şehir ve kasaba hemen hemen yok gibiydi. Birçok İngiliz sermaye sahibi zamanla Batı Hint Adaları ve Yeni İngiltere'de çiftlik sahibi hâline gelmişlerdi. Liverpool gemicileri önderliğindeki bu üçgenimsi ticaret Manchester bölgesindeki mamul mal üretiminin merkezi, teşvik edicisiydi. Pamuklu üretimiyle şöhret salmış Lancasher/Lancaster (:Lancashire)'deki sanayi, gelişmesini önemli ölçüde Liverpool menşeli gemicilere ve onların uluslararası ticaretlerine borçluydu. 'Pamuk Şehri'nin büyümesinde teşvik edici sermayenin Afrika ve Batı Hint Adalarından elde edildiği kabul edilmektedir. Bu bağlamda, Manchester ihracatının 1739'da 14.000 sterlin iken, 1779'da 303.000 sterline yükselmesi ile bu ihracatın üçte birinin köle temin edilen Afrika kıyılarına, geri kalan üçte birinin yarısının ise Amerikalara gitmesi söz konusudur. 1830'larda pamuklu dokumalardan elde edilen gelirlerin bütün İngiliz sanayi gelirleri içerisindeki yeri 2/3 oranındaydı. Neticede, İngiliz sanayi devriminin oluşmasında-başka etkenler de bulunmakla birlikte-bahsi geçen üç köşeli ticareten elde edilen servetin katkısı önemlidir. Birleşik Devletler'de tekstil devrimi Massachusetts ve Rhode Island yerleşimlerini içeren Yeni İngiltere'de (New England) merkezleşmişti. Ancak bura imalathanelerinde üretilen pamuk ağırlıklı olarak daha güneyden, Alabama dolaylarından sağlanmaktaydı. Kısaca belirtmek gerekirse İngiliz ve Amerikan sanayi devrimlerinin ortaya çıkmasında tekstil sektörünün, sanayi sektörleri içerisinde ana sektör olduğu; bu sektörün de büyük oranda köle emeği ile gerçekleştiği veya köle ticareti sayesinde servet edinen girişimcilerin finansmanlarıyla hayat bulduğu söylenebilir.<sup>44</sup>

### **Gelişmeler Karşısında Fransa, Avusturya ve Rusya**

Fransa ekonomisinin bir yönü Kuzey Avrupa, diğer yönü ise Akdeniz ile bağlantılıydı. İngiltere Tudor hanedanı zamanında (1485-1603) siyasî birliğini ve ekonomik atılımını gerçekleştirmiş iken, Fransa yüzyılın ortasından 1598'de Nantes Fermanı ile sağlanan mütarekeye kadar siyasî kargaşa ve din savaşları ile cebelleşmekteydi. Fransa, 1800'den önce koloni ticaretine en son giren ve en az başarı kaydeden kolonyal güçtü.<sup>45</sup> XVII. yüzyılda Fransa, kolonilerin doğrudan yağmalanmasından büyük oranda dışlanmıştı. Fransız gemi mühendisliği ve denizciliği; dolayısıyla okyanus ticareti hem teknik ve hem de ekonomik açıdan İngiliz ve Hollanda'nın gerisindeydi. Bürokrasinin zanaatkâr, esnaf ve tüccar üzerindeki vergi ve benzeri baskısı, Hollanda ve İngiltere'nin aksine katıydı.<sup>46</sup> Ekonomik yapı hem iç ve hem de uluslararası pazarda İngiltere gibi ülkeler ile olan rekabeti zorlaştırmaktaydı. Birçok Avrupa devletinin katıldığı ve mezhep çatışması temelli olan Otuz Yıl Savaşları (1618-

<sup>44</sup> Bu iddiaya dayanak olarak New England'ın önde gelen üç tüccar grubunun faaliyetleri gösterilmektedir. 1786'dan itibaren Massachusetts'de bir pamuk imalathanesi kurmayı deneyen Cabot ailesi ile yine başka bir pamuk imalathanesi sahibi Brown ailesinin ilk uğraşlarından biri Afrika'dan köle getirmektir. Cabot ailesi dağınık haldeki tekstil imalathanelerini devlet desteğini sağlayıp bir araya toplayarak fabrika üretimine geçmeyi deneyen ilk ailelerdendi. Brown ailesi ise sahip oldukları gemi ile 1736'da köle ticaretine katılmış, zamanla gemi inşa, içki ve demir imalatı ile bankacılık sektörlerine girmişlerdi. Aileden Moses Brown dokuma imalatında deneyimliydi ve elde ettiği servetinden bir kısmını 1790'da pamuklu dokuma makinesinde yenilikler yapan Slater gibi diğer girişimcileri finanse etmede kullanmıştı. Bu açıdan pamuk imalatı ile kölelik arasında bir tamamlayıcılık olduğu kabul edilmektedir, bkz. Bailey, "The Other Side of Slavery: Black Labor", pp.45-47. Benzer şekilde ihraca konu olan İngiliz pamukluları içerisinde Batı Afrika pazarının 1750-1775 yılları arasında ana pazar; diğer yıllarda da önemli bir pazar olarak kalması gerçeğinden hareketle, Afrika'dan gerçekleşen köle ticareti ile İngiliz pamuklu imalat sanayinin büyümesi arasında bir ilişkinin olduğu ileri sürülmektedir bkz. Inikori, "Slavery and the Revolution in Cotton Textile Production in England", pp.366-369.

<sup>45</sup> Hamilton, "The Role of Monopoly in the Overseas Expansion and Colonial Trade", p.45.

<sup>46</sup> Wallerstein, *age*, C.I, s.291.

1648) Fransa'da askerî harcamaları artırdığından, konulan yeni vergiler iç huzursuzluğu artırmıştı. Ekonomik durum kötüleşmiş, halk ayaklanmaları yaşanmıştı. Yünlü dokuma üretiminde karşılaşılan rekabet Fransa'yı ipekli dokuma üretimine sevk etmişti. İpekli dokumacılık XVII. yüzyılda (1625-35) önem kazanmıştı. Yün ve pamuklu dokuma sektöründe üretim aynı seviyede değildi. Sanayiye korumak veya teşvik etmek XVII. yüzyılda Fransa ve İngiltere için devlet politikasıydı. Koruma bilhassa tekstil sektöründe yaşanmaktaydı. 1665'ten 1683'e kadar maliye bakanı olarak görev yapan Colbert, başta dokuma sektörü olmak üzere yabancı tüccar karşısında iç sanayiye ve üretici sınıfları geliştirmek için yüksek gümrük oranları ile yabancı mal girişini yasaklamış ve Fransız Doğu Hint Kumpanyası'nın gelişmesi için gayret göstermişti.<sup>47</sup> Bununla birlikte üretim ve ticaret üzerindeki devlet tekelleri devam ettirilmişti. Languedoc'ta kumaş üretimi yüzlerce maddelik bir nizamnâmeye uymayı gerektirmekteydi. Bununla birlikte iç gümrük uygulaması devam etmekteydi. XVIII. yüzyıl başlarında tekstil üretimi açısından Fransa'nın İngiltere'den önde olduğu kabul edilmektedir. Ancak İngiliz koloni ticareti, bu açığı kapatmak için yeterliydi. Fransa'nın dış ticareti Amerikalaşmaktaydı. Zira 1700'de şeker ticareti İngiltere'nin elindeyken 1750'ye doğru Fransa'nın eline geçmişti. Ancak İngiltere'nin dış ticareti ise küreselleşmekteydi. Fark bu biçimsel işleyişeydi. Savaş dönemleri hariç XVIII. yüzyılda Fransız dış ticareti genişlemekteydi. İngiltere şeker ticaretini kaybetmekle birlikte, açığı Jamaika gibi Amerika'daki şeker üretim alanları için gerekli olan Afrikalı köle ticaretiyle kapatmıştı, zira köle ticareti İngiltere'nin elindeydi.<sup>48</sup>

Fransızlar açık deniz ticaretinde İngilizler kadar devlet desteğine sahip olmadıklarından rekabetleri aksamıştı. Dolayısıyla Akdeniz pazarı Fransa için hayati önem taşımaya devam etmiştir. XVIII. yüzyılda Fransız ekonomisinde, öncesine oranla yapısal değişimler gerçekleşmişti. İngiltere'de, iktisadî faaliyetlerde görülen serbest ticaret, bankacılık ve kredi kolaylıkları gibi gelişmeler Fransa için de söz konusu olmuştu. Meşhur iktisatçı Turgot (1721-1781), 1774 ve devam eden yıllarda buğdayın serbest dolaşımını sağlamış, angaryayı kaldırmış, Paris'te buğday kontrolü teşkilatını lağvetmiş, rihtim ve hallerdeki buğday ambarlarını kapattırarak, fırıncılar ve buğdayla ilgili olan loncaları ortadan kaldırmayı başarmıştı.<sup>49</sup> Turgot'un iç ve dış ticarî hayatı kolaylaştıran benzer faaliyetleri neticesinde Marsilya Ticaret Odası'na bağlı Fransız tüccarlar, istedikleri Osmanlı limanlarında ve diğer ticarî merkezlerde ticaret yapma hakkını elde etmişlerdi.<sup>50</sup>

Avusturya, coğrafi açıdan Kıta Avrupa'sının ortasında yer almasıyla ekonomik anlamda şanslıydı. XVIII. yüzyıl aynı zamanda Avusturya'nın ekonomik alandaki faaliyetlerinin geliştiği bir dönemdir. Avusturya, 1701-1750 devresinde bir önceki yüzyılın ikinci yarısına göre tarımda %103 artış sağlamış, manifaktür üretimindeki artış Tuna boyu ülkelerinden tahıl ve yün gibi tarımsal hammadde ithalatını artırmıştı.<sup>51</sup> 1715'e kadar Milan, Napoli ve Sardinia ele geçirilmişti. VI. Charles, Adriyatik denizinin kuzeyinde yer alan Trieste'yi Venedik'e karşı önemli bir liman haline getirtmişti. Bu liman, Avusturya'nın Akdeniz ticaretini geliştirmesinde

<sup>47</sup> Şirket 1604'te kurulmuştur. 1769-84 süresi hariç deniz vasıtasıyla Asya ile gerçekleşen ticarete tekel hakkına sahip olmuştur. Colbert'in çabalarına rağmen müteşebbisler şirkete gerekli ilgiyi göstermemişlerdir, bkz. Hamilton, "The Role of Monopoly in the Overseas Expansion and Colonial Trade", p.46.

<sup>48</sup> Liverpool Limanı, Britanyanın XVIII. yüzyıl sonlarında dünyanın en büyük köle limanlarından biriydi, bkz. Rediker, *age*, s.267.

<sup>49</sup> Haydar Kazgan, *Osmanlı'da Avrupa Finans Kapitali, Yapı Kredi Yayınları*, İstanbul 1995, s.45, 61.

<sup>50</sup> Serap Yılmaz, "Osmanlı İmparatorluğunun Dünya Ekonomisi İle Bütünleşme Süreci Hakkında Bir Araştırma", *Toplum ve Ekonomi*, Sayı 10, 1997, s.109-110.

<sup>51</sup> İlber Ortaylı, "II. Viyana Kuşatmasının İktisadî Sonuçları Üzerine", *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadî ve Sosyal Değişim, Makaleler I*, Ankara 2000, s.4-5.

ve Akdeniz’de üretilen veya Akdeniz’e gelen mallar için Orta ve Kuzey Avrupa pazarının örgütlenmesinde öne çıkmıştı.<sup>52</sup> Böylece Avusturya, Ostend üzerinden Atlantik’e, Trieste üzerinden Akdeniz’e açılabilirdi. 1719 yılında Trieste’de, İstanbul ve Selanik’te şubeleri olan Levant Avusturya Kumpanyası kurulmuştu. Bir yanda Tuna boyu ve Balkanlar’a, öbür yanda Doğu Akdeniz’e uzanan Avusturya merkantilizmi XVIII. yüzyılda altın devrini yaşamaya başlamıştı. Silesia, önemli bir sanayi merkeziydi ve doğu dünyası ile önemli iktisadî bağlantıları vardı. Silesia pamukluları İngiliz, Hollanda ve Hamburglu tüccarlar tarafından pazarlanmaktaydı. Silesia iç piyasadan ithal ettiği ham keteni işleyerek Hollanda ve İngiltere’ye; Polonya ve Rusya’ya ihraç etmekteydi. Silesia yünü, yün piyasasında baskındı. Ancak Habsburg’un dış dünya ile bağımlı kuran başlıca ticaret merkezi olan bu sanayi merkezi 1748’de Prusya’nın eline geçmişti.<sup>53</sup> Avusturya, siyasî ve ekonomik yapısını daha da kuvvetlendirmek için Pasarofça Antlaşmasından sonra (1718), Osmanlı Devletinde diplomatik temsilci buldurmaya ve çeşitli muafiyetler elde etmeye başlamıştı. Maria Theresa döneminde, 1740’lardan itibaren, XIX. yüzyılda yaşanacak olan modern ve güçlü ekonominin yapısal reformları gerçekleşmeye başlamıştı. 1784 yılında Rusya’nın Karadeniz’deki limanlarını Avrupa ticaretine açması karşısında aynı yıl Osmanlı Devleti, Avusturya tüccarının hem Tuna Nehri yolu ile ve hem de denizler vasıtasıyla sularını kullanmasına müsaade etmişti. Benzer gelişmeler Avusturya ekonomisiyle birlikte bu ekonomiye hammadde sağlayan Osmanlı Rumeli’sinin yaşam koşullarının değişmesine ve giderek ticarileşmesine ön ayak olmuştu.

Savaşlar Rus ekonomisinin gelişmesine katkıda bulunmuştur. Bu amaçla devlet, askerî gereksinimleri karşılamak için birçok sanayi kuruluşunun temelini attı ve işletti. Top dökümhaneleri, silah yapımevleri kuruldu. Demir ve bakır madenciliği geliştirildi. Yeni maden yataklarının aranmasına başlandı ve bunun neticesinde Rusya XVIII. yüzyılda dünyanın büyük bir demir üreticisi hâline geldi. 1695’te 17 demir işletmesi var iken, Petro dönemi sona erdiğinde (1725) bu sayı 52’ye yükselmişti. Katerina döneminde ise (1762-1796) Rusya demir üretiminde dünya birincisi hâline gelmiş, demir en çok ihraç edilen mal olmuştu.<sup>54</sup> 1782’de 3,8 milyon, 1793-95’te ise 5 milyon rublelik demir ihraç edilmişti. Rusya demir üretimi ve ihracatında yüzyıl sonunda İngiltere’yi geçmişti.<sup>55</sup> Orduların üniformalarını sağlamak amacıyla yünlü dokuma fabrikaları açıldı. Petro, XVIII. yüzyılın ikinci yarısında cam, kadife, brokar ve ipek gibi bazıları Rusya’da ilk kez üretilen birçok malı yapan sanayileri besleyip destekledi. 1724 gümrük yasasıyla ülkede ileri derecede korumacı bir gümrük politikası benimsendi.<sup>56</sup> Büyük Petro’dan sonraki dönemde Rusya, yabancı yöneticiler, komutanlar ve Rus ilmî kurumlarına çağrılan Alman bilginlerle ıslahatı sürdürmüştür. Baltık veya Almanya’dan gelen aristokratlar Rus ordu sistemini ve devlet örgütünü değiştirmişlerdi. Bu modernleşme çabaları sonucunda Petro dönemi sona erdiğinde (1725), Rusya’da 200 civarında sanayi tesisi bulunuyorken, bu sayı 1760’lı yıllarda 650’yi aşmıştı. Tesislerin birçoğu devlet tarafından kurulmuş ve işletilmişti.<sup>57</sup> I. Elizabeth, 1753’te ticaretin gelişebilmesi için iç gümrük

<sup>52</sup> İlber Ortaylı, “Osmanlı-Habsburg İlişkileri (1740-1770) ve Osmanlı Dış İlişkilerinde Yapısal Değişmeler”, *Osmanlı İmparatorluğu’nda İktisadî ve Sosyal Değişim, Makaleler I*, Ankara 2000, s.432.

<sup>53</sup> David F. Good, *The Economic Rise of the Habsburg Empire 1750-1914*, University of California Press, Berkeley, Los Angeles, London 1984, p.28.

<sup>54</sup> Kezban Acar, *Başlangıçtan 1917 Bolşevik Devrimi’ne Kadar Rusya Tarihi*, Nobel Yayınevi, Ankara 2004, s.136, 145 ve George Vernadsky, *Rusya Tarihi* (Çev. D. Mızrak-E. Mızrak), Selenge Yayınları, İstanbul 2009, s.219.

<sup>55</sup> A. B. Şirokorad, *Osmanlı-Rus Savaşları*, Selenge Yayınları, İstanbul 2009, s.209.

<sup>56</sup> M. E. Falkus, *Rusya’nın Endüstrileşmesi 1700-1914* (Çev. A. Şenel), V Yayınları, Ankara 1986, s.31.

<sup>57</sup> Falkus, *age*, s.42.

uygulamalarını kaldırmıştı. 1754'te tüccara ve toprak sahiplerine uygun oranlarda faizle kredi sağlamak amacı ile Devlet Bankalarının Kurulması Kanunu çıkarılmıştı.<sup>58</sup>

### Sonuç

Atlantik merkezli dünya ekonomisi James Finlay gibi kıtalar arası iş ağlarına sahip müteşebbislerin ortaya çıkmasına yol açmıştır. Finlay (1727-1792) 1750'de Glasgow'da kendi adını taşıyan bir şirket kurmuştu. Dokuma atölyelerine sahipti ve Britanya ile deniz aşırı memleketler arasında ticaret yapmaktaydı. 1799'da şirket Almanya'ya İngiliz pamuğu sağlayan en büyük şirket olmuştu. Pamuk iplikleri Manchester'de bulunan acente vasıtasıyla Frankfurt, Duesseldorf, Petersburg ve Viyana gibi yerleşimlere gönderilmekteydi. Pek çok Glasgow şirketi gibi bu şirket de esasında Karayipler'de üretilen içki ve şeker ticareti üzerinde aktif ve muhtemelen ilk uğraşısı arasında Amerika'dan tütün ithalatı da yer almaktaydı. XIX. yüzyıla girilirken şirket, Glasgow ve çevre yerleşimlerdeki dokuma imalathaneleri satın almıştı. Ürettiği dokumalar ile iplikleri ihraç etmekteydi. Finlay Şirketi'nin 1812'de iki bin ile üç bin kişi arasında çalışanı bulunmaktaydı. Oğlu K. Finlay, XIX. yüzyıl başlarında Glasgow Ticaret Odası'nın başkanı olarak görev yapmıştı. Finlay, 1812-13'te Hindistan ticaretini tekelinde bulduran East India Company'nin bu haklarının iptal edilmesinde etkili olduğu gibi, 1813'te Hindistan'a giderek ticaret yapan ilk kimse olmuştu.<sup>59</sup> Şirketin Hindistan'da olan güçlü ilişkileri neticesinde 1862'de Bombay'da ve 1870'te Kalküta'da Finlay adına yeni şirketler kurulmuştu. Şirket ayrıca 1882'de Hindistan'da çay ekimi ve üretimi işine girmişti. İdarecileri Britanya'dan olmak üzere şirketin toplam 70000 yerli çalışanı bulunmaktaydı ve şirket Britanya'nın en önemli çay tedarikçisi hâline gelmişti.<sup>60</sup>

XIX. yüzyıla doğru Atlantik merkezli yeni bir ekonomi dünyasının oluşmasıyla ticaret yolları Osmanlı'nın denetiminden çıkmış durumdadır. Bu ekonomide Afrikalı köleler ucuz işgücü olarak sınırsızca sömürülmüşlerdir. Biriken sermaye yeni sanayi alanlarına ve yeni girişimcilerin ortaya çıkmasına sarf edilmiştir. Bu ticaret merkezleri ile doğrudan bağlantıları olan Batı Avrupa'da tarımsal üretim, ulusal ve uluslararası talepler karşısında doğal olarak gelişme göstermiştir. 1800'lere gelindiğinde Okyanus (bilhassa Atlantik) ticareti Dünya ticaret ve taşımacılık ağının merkezine yerleşmiştir. Amerika'daki sömürge yerleşimlerinin ihtiyaç duydukları dokumalar, İngiltere ve Batı Avrupa ülkelerinden, köleler ise Afrika kıyılarından temin edilerek Avrupa (bilhassa İngiliz) gemilerince Amerika'ya aktarılmıştır. İngiliz tüccarlar Alman ve Rus mallarını İngiliz mallarıyla birlikte başta Amerika olmak üzere kolonilere aktararak servet edinmişlerdir. Benzer şekilde Amerikan tüccarları da yeni kurulan Amerika'nın unu başta olmak üzere Avrupa mallarını (Rus keteni, Alman madeni eşyaları vb.) kolonilere (Küba, Havana, Bahama, Dominika, Jamaika vb.) taşıyarak yeni bir ekonomik güç olarak belirmişlerdir. Aynı coğrafyadan Avrupa yönüne ise, başta İngiltere'deki Manchester ile Barcelona'daki Lancashire dokuma sanayilerinin ihtiyaç duydukları çivit ve pamuk başta olmak üzere kahve, şeker, kakao, tütün ve pirinç gibi mallar taşınmıştır.<sup>61</sup> Bu nedenle Avrupa sanayisinin Akdeniz'den satın almaları giderek azalmıştır. Bu durum Osmanlı hazinesinin vergi girdilerinin azalmasına ve ekonominin giderek bozulmasına yol açan etkenlerdendir.

Avrupa devletleri, yerli sanayilerini desteklemek ve dış ekonomik müdahalelerin yıkıcı tesirlerinden korumak amacıyla merkantilist politikalar takip etmişler ve dış ticareti desteklemişlerdir. Bankacılık, sigortacılık ve kredi faaliyetlerini düzenleyen yasaları

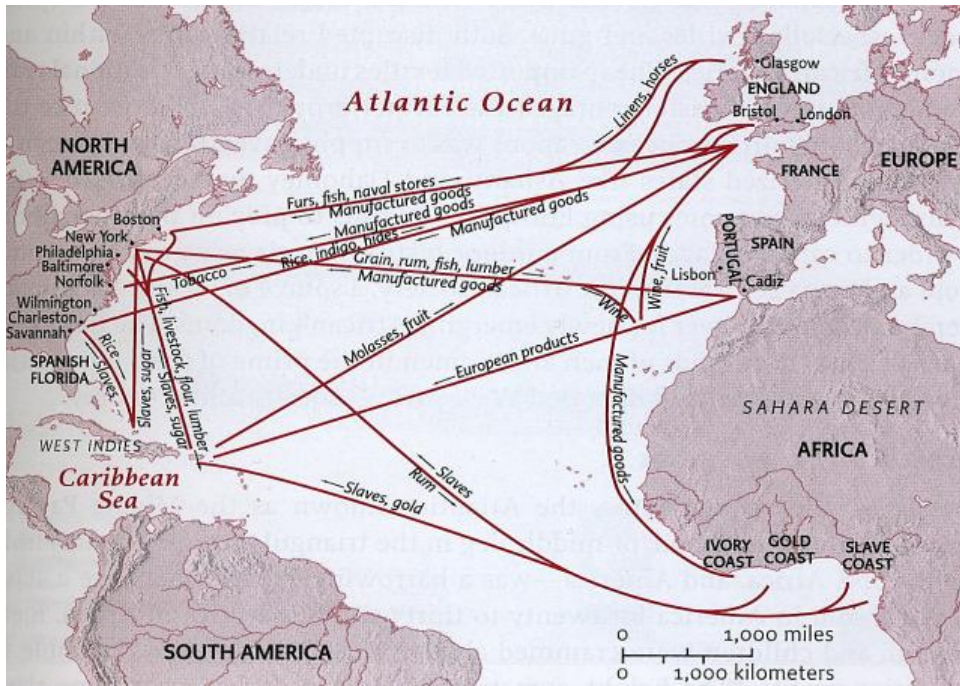
<sup>58</sup> Acar, *age*, s.146.

<sup>59</sup> A. B. Cunningham, "The Journal of Christophe Aubin: A Report on the Levant Trade in 1812", *Archivum Ottomanicum*, Vol. VIII, 1983, p.6.

<sup>60</sup> <http://www.gla.ac.uk/services/archives/collections/business/features/finlay/> (06.12.13).

<sup>61</sup> Goebel, "British Trade to the Spanish Colonies, 1796-1823", pp.291-317.

uygulamaya koyarak kapitalist girişimcilerin ortaya çıkmasına ön ayak olmuşlardır. Oysa Osmanlı Devleti'nde Avrupa'daki gibi banka görevi gören ilk kuruluş, geç bir tarihte, 1845 yılında kurulan İstanbul Bankası'dır. Bu banka kurulana dek Osmanlı Devleti'nde büyük çaplı finansman sorunu yüksek faizler ile iş yapan Galata bankerleri vasıtasıyla yürütülmüştür.<sup>62</sup> Avrupa'da ticaret ve taşımacılık ilişkileri emperyal amaçlar ekseninde örgütlenmiştir. Kendilerine bazı tekel hakları sağlanan, siyasî ve askerî güç ile desteklenen ticaret kumpanyaları 1600'lere doğru tesis edilmiş durumdaydı. Bu kumpanyalar dünyadaki servet ve emeğin Avrupa'ya transfer edilerek kapitalist ekonomilerin ve (etkileri günümüze ulaşan) emperyalist devletlerin oluşmalarına büyük katkı sağlamıştır. Bununla birlikte, Osmanlı Devleti'nde, devletin Müslüman müteşebbis sınıfı oluşturarak yerel ve uluslararası ticarete katılımı teşvik etmesi, yine geç bir tarihte, XIX. yüzyıla girerken başlamıştır. Yani arada neredeyse 200 yıllık bir açıklık bulunmaktadır. Gelişmeler neticesinde Kıta Avrupa'sındaki ekonomik yükseliş 1730-60 arasında yavaş bir büyüme, 1760'tan 1815'e kadar ise büyük bir atılım olarak açığa çıkmıştır. Okyanus ötesi pazarların taleplerine dönük üretim sayesinde, köle emeği ile düşük maliyetli büyük miktarda mamul mal üreten ekonomiler ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla 1800'lere doğru Osmanlı Devleti, 1500'lerde olduğu gibi Dünya ekonomik sisteminin merkezinde değil, bir hayli uzağında kalmış ve bu pastadan yararlanamamıştır. Bu yıllarda Osmanlı Devleti ekonomik girdileri giderek azalan ve böylece çöküşe doğru gittikçe yaklaşan bir görüntü vermektedir.



*Avrupa, Batı Hint Adaları ve Batı Afrika arasındaki iç köleli ticaretin rotaları (Give me Liberty)*

<sup>62</sup> Haydar Kazgan, "Osmanlı'da İlk Banka Örneği", *Finans Dünyası*, Sayı 47, 1993, s.105-108.



**KAYNAKÇA**

- ABULAFIA, David, *The Great Sea*, Oxford University Press, New York 2011.
- ACAR, Kezban, *Başlangıçtan 1917 Bolşevik Devrimi'ne Kadar Rusya Tarihi*, Nobel Yayınevi, Ankara 2004.
- ACEMOĞLU, Daron-JOHNSON, Simon and ROBINSON, James, "The Rise of Europe: Atlantic Trade, Institutional Change and Economic Growth", *American Economic Review*, Vol. 95/3, June 2005, pp.546-579.
- AYGÜN, Necmettin, *Karadeniz'den Osmanlı Ekonomisine Bakış*, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası Yayınları, Cilt II, Ankara 2016.
- BAILEY, Ronald, "The Other Side of Slavery: Black Labor, Cotton and Textile Industrialization in Great Britain and the United States", *Agricultural History*, Vol. 68/2, 1994, pp.35-50.
- CUNNINGHAM, A. B, "The Journal of Christophe Aubin: A Report on the Levant Trade in 1812", *Archivum Ottomanicum*, Vol. VIII, 1983, p.5-125.
- DAVIS, Ralph, "English Foreign Trade, 1660-1700", *The Economic History Review*, Vol. 7/2, 1954, pp.150-166.
- DAVIS, Ralph, "English Foreign Trade, 1700-1774", *The Economic History Review*, Vol. 15/2, 1962, pp.285-303.
- DEANE, Phyllis, *İlk Sanayi İnkılâbı* (Çev. T. Güran), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1994.
- E. INIKORI, Joseph, "Slavery and the Revolution in Cotton Textile Production in England", *Social Science History Association*, Vol. 13/4, 1989, p.343-379.
- ENGERMAN, Stanley L, "The Slave Trade and British Capital Formation in the Eighteenth Century: A Comment on the Williams Thesis", *The Business History Review*, Vol. 46/4, 1972, p.430, 443.
- FALKUS, M. E, *Rusya'nın Endüstrileşmesi 1700-1914* (Çev. A. Şenel), V Yayınları, Ankara 1986.
- FERRO, Marc, *Sömürgecilik Tarihi* (Çev. M. Cedden), İmge Kitabevi, Ankara 2002.
- FONER, Eric, *Give Me Liberty!*, W. W. Norton Company Inc., Second Edition, New York 2009.
- GELDERBLOM, Oscar C, "From Antwerp to Amsterdam: The Contribution of Merchants from the Southern Netherlands to the Commercial Expansion of Amsterdam (C.1540-1609)", *Review* (F. Braudel Center), Vol. 26/3, 2003, pp.247-282.
- GOEBEL, Dorothy Burne, "British Trade to the Spanish Colonies, 1796-1823", *The American Historical Review*, Vol. 43/2, 1938, pp.288-320.
- GOOD, David F, *The Economic Rise of the Habsburg Empire 1750-1914*, University of California Press, Berkeley, Los Angeles, London 1984.
- GOODY, Jack, *Avrasya Mucizesi* (Çev. Z. Kılıç), Küre Yayınları, İstanbul 2010.

- GUNDER FRANK, Andre, “India in the World Economy, 1400-1750”, *Economic and Political Weekly*, Vol. 31/30, 1996, p.50-64.
- HAMILTON, Earl, J, “The Role of Monopoly in the Overseas Expansion and Colonial Trade of Europe Before 1800”, *The American Economic Review*, Vol.38/2, 1948, p.33-53.
- HOBBSAWM, E. J, *Sanayi ve İmparatorluk* (Çev. A. Ersoy), Dost Kitabevi, Ankara 1998.
- KAZGAN, Haydar, “Osmanlı’da İlk Banka Örneği”, *Finans Dünyası*, Sayı 47, 1993, s.105-108.
- KAZGAN, Haydar, *Osmanlı’da Avrupa Finans Kapitali*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 1995.
- KNAAP, Gerrit, “All About Money: Maritime Trade in Makassar and West Jawa, Around 1775”, *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, Vol. 49/4, 2006, pp.482-508.
- MORGAN, Kennethy, *Slavery and the British Empire*, Oxford University Press, New York 2007.
- ORTAYLI, İlber, “II. Viyana Kuşatmasının İktisadi Sonuçları Üzerine”, *Osmanlı İmparatorluğu’nda İktisadî ve Sosyal Değişim, Makaleler I*, Ankara 2000, s.3-8.
- ORTAYLI, İlber, “Osmanlı-Habsburg İlişkileri (1740-1770) ve Osmanlı Dış İlişkilerinde Yapısal Değişmeler”, *Osmanlı İmparatorluğu’nda İktisadî ve Sosyal Değişim, Makaleler I*, Ankara 2000, s.431-440.
- PRAKASH, Om, “English Private Trade in the Western Indian Ocean, 1720-1740”, *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, Vol. 50/2-3, 2007, pp.215-234.
- PRICE, Jacob M, “What Did Merchants Do? Reflections on British Overseas Trade 1660-1790”, *The Journal of Economic History*, Vol. 49/2, 1989, pp.267-284.
- REDIKER, Marcus, *Köle Gemisi* (Çev. D. Şendil), Alfa Yayınevi, İstanbul 2012.
- ŞIROKORAD, A. B, *Osmanlı-Rus Savaşları*, Selenge Yayınları, İstanbul 2009.
- TABAK, Faruk, *Solan Akdeniz* (Çev. N. Elhüseyni), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2009.
- VERNADSKY, George, *Rusya Tarihi* (Çev. D. Mızrak-E. Mızrak), Selenge Yayınları, İstanbul 2009.
- WALLERSTEIN, Immanuel, *Modern Dünya Sistemi* (Çev. L. Boyacı), C.I-II, Yarı Yayınları, İstanbul 2010.
- WEBB YILDIRMAK, Gülay, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı-İngiliz Tiftik Ticareti*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2011.
- YILMAZ, Serap, “Osmanlı İmparatorluğunun Dünya Ekonomisi İle Bütünleşme Süreci Hakkında Bir Araştırma”, *Toplum ve Ekonomi*, Sayı 10, 1997, s.109-123.