

DOI No: <http://dx.doi.org/10.14225/Joh1506>

Geliş Tarihi: 07.11.2018

Kabul Tarihi: 27.12.2018

DENİZ MÜZESİ ARŞİV BELGELERİ KAPSAMINDA (19. YY DÖNEMİ) DENİZ TİCARETİNİN ANALİZİ¹

Ahmet DENİZ² - Sinan GİDER

ÖZET

Deniz Müzesi Arşivleri, İstanbul Beşiktaş ilçesinde bulunan Deniz Müzesine bağlıdır. Arşiv bölümünde birçok yıla ait Osmanlıca belge ve el yazması defterler bulunmaktadır. Bu belgelerden ağırlıklı olarak 1840 sonrası deniz ticareti ve modernleşme üzerine durulmuştur. 19 yüzyıl belgelerinde ulaşılabildiğimiz ticaret ve modernleşme ana konumuzu teşkil ederken askeri Bahriye konulu belgelere yer verilmemiştir. Türk Denizcilik tarihi açısından çok değerli belgeler ve geçmişten günümüze intikal eden çok değerli objeler bulunmaktadır. Bu açıdan Tarih ve İktisat Tarihi araştırmacılarının bilimsel çalışmalar yapabileceği, henüz keşfedilmeyen bir arşiv olma özelliği taşımaktadır. Arşiv çalışmaları uzun süren izine bağlı olsa da konu zenginliği açısından çok değerli, günün ekonomisi, ürün fiyatları, döviz fiyatları, askeri eğitimler, kılık kıyafet düzenlemeleri, Yasal düzenlemeler ve kanunlar gibi pek çok belge ve defterlerle araştırmacılara ışık tutacaktır. Aynı zamanda konumuz itibari ile Deniz Müzesi Arşiv belgeleri haricinde hiçbir belge veya kaynakça kullanılmayarak, sınırlarımız arşiv belgeleriyle sınırlı tutulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Deniz Müzesi, Osmanlı Devleti, Deniz Ticareti, Buharlı Makine, Arşiv

Analysis Of Marine Commerce in the Scope of Maritime Museum Archive Documents (19th Century)

¹ Bu makale Ticaret Tarihinde Yelkenli Gemilerden Buharlı Gemilere Geçişte Ticari Faaliyetler ve Modernleşme Çalışmaları Başlıklı Doktora Tezinden Üretilmiştir.

² Trakya Üniversitesi, Keşan Yusuf Çapraz Uygulamalı Bilimler Yüksek Okulu

Deniz Müzesi Arşiv Belgeleri Kapsamında (19. Yy Dönemi) Deniz Ticaretinin Analizi

ABSTRACT

The Maritime Museum Archives are connected to the Maritime Museum in the district of Beşiktaş. Istanbul. In the archive section there are Ottoman documents and manuscripts for many years. These documents mainly focus on marine trade and modernization after 1840. While the trade and modernization that we can reach in the documents of the 19th century is the main issue, the documents on the military navy are not included. In terms of Turkish maritime history, there are valuable documents and very valuable objects from past to present. In this respect, the history and history of economics researchers can do scientific studies, it is not yet discovered as an archive. Although the archive works are subject to long-lasting trace, it will shed light on researchers with many documents and notebooks such as economics of the day, product prices, foreign exchange prices, military trainings, costume dressings, legal regulations and laws. At the same time, no documents or bibliography are used except for the documents of the Naval Museum Archives. The changes in the world economy in the 19th century' closely influenced the Ottoman economy and the expansion of Ottoman foreign trade and the periods of contraction also influenced the developments in maritime transportation. Among them, ruthless competition and struggles in more and more effective use of marine resources and opportunities have created a significant part of human history and even cruel wars.

Key Words: Maritime Museum. Ottoman State. Marine Commerce. Steamships. Archive

GİRİŞ

Osmanlı İmparatorluğunda modernleşme çabaları çok hızlı olmasına rağmen personel sıkıntısı her dönem baş aktör olarak karşısına çıkmaktadır. Deniz ticareti, Marmara denizinde sıkışıp kalmıştır. Alt yapı yetersizliği ve salgın hastalıkların yanında yabancı şirketlerle çok kıyasıya bir rekabet etmekte zorlandı. Toprak kayıpları, milliyetçilik akımları, sık sık deniz savaşları, yabancı misyonlardan faydalanma gayretleri ve imtiyazlar gibi nedenler, Osmanlı Devletini yönetim boyutunda modernleşme çabalarına zorlaştırdı. Posta ve yolcu taşımacılığı hız kazanırken, ticari yük taşımacılığı geri plana itilmesi ve korsanlara mücadele edilememesi, diğer denizlerdeki gücünü ve ticari faaliyetlerden uzaklaşmak zorunda kalmıştır. 19. Yüzyılda deniz ticaret konusunu işlenirken, ekonomik temelli olmak üzere sosyal ve kültürel yönden

Deniz Müzesi arşiv belgeleri üzerinde durulmuştur. Deniz Müzesi Arşivlerinde ki belgeler çalışma sınırlarımızı oluşturmaktadır.

Deniz Müzesi, II. Abdülhamit'in himayesinde, 1897 yılında, Bahriye Nazırı Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa'nın çabalarıyla kurulmuştur. Tersane-i Amire'de küçük bir binada "Müze ve Kütüphane İdaresi" adıyla faaliyetlerine başlamıştır. Çeşitli zamanlarda ve dönemlerde farklı binalarda varlığını devam ettirebilen müze, 1961 yılında bugünkü yerine taşınmış, Beşiktaş'taki maliye binası olarak bilinen ve "Deniz Müzesi ve Arşivi Müdürlüğü" adıyla faaliyetini devam ettirmiştir. XX. Yüzyıl başlarında inşa edilen müze Ana Teşhir Binası'nın hemen yanında yer almaktadır. İlk önceleri uçak hangarı, tekne onarım atölyesi ve daha sonra garaj olarak kullanılan bir depoyu, müzeye verilmiştir. 1971 yılında "Tarihi Kayıklar Galerisi" adı altında kullanılmaya başlanmıştır. Deniz Müzesi Arşivleri ikinci katta yer almaktadır.

1.HUKUK VE YASALARLA ALAKALI ARŞİV BELGELERİ

Osmanlı Devletinin deniz ticaretinde yasa dışı işleri yapanlara ve yaptırımlara birçok uygulamaları arşiv belgelerinde bulmaktayız. İzmir'den Girit'e yük götürülmekte olan tüccar gemisine yasa dışı yüklenen kaçak baruttan bahseden rapor vardır(Ş. Bahri, 1855: D. No 20, S. No 133/B). Yasa dışı yollarda ülkede bulunan yüklüce bakır paraların yurt dışına kaçırılacağını belirten raporlar(Ş. Bahri 1858: D. No 33 S. No 63/A). Yabancı ticaret gemilerinden usulsüz olarak alınan rüsum tespit edilerek gereği yapılmıştır(Ş. Bahri, 1846: D. No 5, S. No 19/A). İstanbul'da yüksek fiyatla tedavül ettirilen yabancı madeni paraların resmi dairelerce kabul edilmemesi istenmiştir(Ş. Bahri, 1855: D. No 20, S. No 288/A). Ayvalık civarındaki Osmanlı uyruklu tüccar gemilerinin Rusya bandırası çektikleri belirlenmiş olup gerekli önlemler alınarak cezai işlemlere başlanılmıştır(Ş. Bahri, 1852: D. No 14, S. No 49/A). Devlet görevinden kaçmak için Yunan ve diğer yabancı bayrağı çeken tamamı tüccar gemilerimiz hakkında rapor edilmiştir(Ş. Bahri, 1854: D. No 16, S No 180/A). Yabancı tüccar gemilerinin liman resmi vermekten kaçındıkları ve alınması istenen önlemler hakkında rapor edilmiştir(Ş. Bahri, 1847: D. No 4, S. No 100/A). Ambarlarında lüzumunda kullanılmak üzere top taşıyan yunan posta vapurlarının tehlike yarattığı dikkat edilmesi istenmiştir(Ş. Bahri, 1886: D. No 266, S. No 83/A). Memleketimize silah ve mühimmat çıkartmak üzere Yunanlılar tarafından hazırlanmakta olan ticaret vapurları belirlenmiş olup gerekli önlem almaları istenmiştir(Ş. Bahri, 1905: D. No 700, S. No 153/A).

Deniz Müzesi Arşiv Belgeleri Kapsamında (19. Yy Dönemi) Deniz Ticaretinin
Analizi

Tüccar gemilerine top, tüfek, mühimmat ve personel ayrılması istenmiştir(Ş. Bahri, 1877: D. No 109, S. No 95/A). Serbestçe Köstence limanına gidip gelen Rus tüccar gemileri ve bunlara mani olmayan harp gemileri hakkında bilgilendirilmiştir(Ş. Bahri, 1877: D. No 123, S. No 26/A-50/A).

Memleketimizde bulunan yunan tabalı tüccarların on beş gün zarfında memleketlerine iadeleri hakkında vekiller heyeti kararı(Limanlar Bölümü, 1897: D. No 29, S. No 47) üzerine Ummanı Osmani şirketinin bozuk durumunun düzeltilmesi işlemlerine başlanarak modernleştirilmeye çalışılmış(Ş. Bahri, 1879: D. No 148, S. No 39/A). Umman idaresi vapur işletmesinin beş sene kira ile mültezime verilmiştir(Ş. Bahri, 1884: D. No 223, S. No 14/A). Beyrut'a Osmaniye şirketi ismi altında istenen vapur işletme imtiyazı verilmişti(Ş. Bahri, 1894: D. No 444, S. No 209/A).

Süveyş kanalından geçiş nizamnamesinin yürürlüğe konmuştur(Ş. Bahri,1878: D No 124, S. No 39/A). Yabancı tüccar gemilerinin köprülerden içeri alınmaması istenmiştir(Ş. Bahri, 1879: D. No 140, S. No 107/A). Rusya'dan hareket eden ve limanlarımıza gelen yabancı tüccar gemilerinin patentlerini mahalli şebkenderlere vize ettirmişlerdi(Ş. Bahri, 1881: D. No 178, S. No 139/A). Yeni usul üzere yapılan ticaret gemileri ölçüsü ve alınacak rüsum hakkında gelişmeler sağlanmıştı(Ş. Bahri, 1883: D. No 224, S. No 17/A). Yabancı paranın, (her türlü döviz işlerinin) hudutlarımız içerisinde tedavülünün men'i getirilmiştir(Ş. Bahri, 1884: D. No 195, S. No 12/A).

Osmanlı Devleti'nde hızla genişleyen Avrupa ticaretinin, Tanzimat reformları ortamında, denizcilik açısından yeşerttiği bir diğer sonuç ise ticarî denizciliğin uluslararası standartlarda yapılandırılması çalışmalarını başlatmasıdır. Van gölünde tüccar eşyası nakleden kayıkların ödeyecekleri rüsum tutarları bildirildi(Ş. Bahri, 1887: D. No 278, S. No 187/A). Çıkartılan yeni kanunlar, nizamnameler, Batı ekonomisi ve deniz ticareti yanında hukuku ve standartlarını da getirmeye başlamıştır. Ticaret vapurlarında konşimento ve navlun 1848 yılında genel vapur trafiğinin de arttığına bir göstergesi olarak, vapurların çeşitli kazalardan koruma amaçlı ışıklandırılması tedbirlerinin alınması kabul edilmişti. Demirlediklerinde beyaz, seyir esnasında ise baş direğinde beyaz sancak tarafında yeşil, sol tarafında kırmızı bir ışık bulundurulması ve bütün Osmanlı savaş gemileriyle yerli ve yabancı şirketlerin gemilerinde de kullanılmasına karar verilmişti. Bu uygulamanın alındığı kaynak ve gerekçesi ise; “İngiltere Devleti tarafından karar usulünün getirilmesinden başlayıp, Deniz Ticaret Kanununun hazırlanması ve kabulü, arkasından uluslararası deniz kurallarının kabulü ile devam eden bu süreç, şüphesiz dünyada gelişmekte olan deniz ticaretinin bir sonucuydu. Bu hareketler, Osmanlı deniz ticaretinin, hukukunun Avrupa ekonomisinin yayılması karşısında vermiş olduğu tepki ve kendini düzeltme, düzenleme çabaları olarak görülebilir. Osmanlı devlet adamları deniz ticareti ve hukuku konusunda ister kendileri karar vermiş, isterse buna zorlanmış olsunlar, bu yeni yapılanmanın yabancı ticaretini, sermayesini ve vapurlarını Osmanlı sahillerine doğru çektiği açıktır. Tuna nehrindeki seyri sefer kurallarının uluslararası standart ve garantiler altına alınması, yeni Batı ticaret kanunlarının kabulü, Osmanlı sahillerinde yabancı vapur şirketlerinin sayı ve çeşit olarak arttırmıştır. Keza, Haliç deniz ulaştırmasının İtalyanlara, fenerler ve önemli limanlar Fransızlara, tahlisiye ve römorkörcülük İngilizlere, kılavuzluk hizmetlerinin Rumların elinde olması gibi imtiyazlar yoluyla giren yabancı egemenliği yeni düzenlemeleri de beraberinde getirmişti(Ş. Bahri, 1264: 5-171/A).

2.YERLİ ŞİRKETLERİ KORUMAYA YÖNELİK ARŞİV BELGELERİ

Kanunlar ve yeni düzenlemeler getirilerek yabancılardan alınacak gümrük rüsumu belirlenmiştir(M. Bölümü, 1835: D. No 113, S. No 14). Yabancılara gemi alış serbest bırakılırken gemi satışı yasaklanmıştır. Osmanlı Devletinin denizlerinde çalışmak amaçlı 1835'te Lloyd şirketi kuruldu. Bu şirket İngiltere'den getirdiği Lodovico Arciduca D 'Austria adlı vapuruyla

Deniz Müzesi Arşiv Belgeleri Kapsamında (19. Yy Dönemi) Deniz Ticaretinin
Analizi

16.5.1837’de Trieste ile İstanbul arasında devamlı gemi seferlerine başlatmıştır. Bu gemi seferleri çok talebi olduğundan ilerleyen yıllarda gemi ve sefer sayısı çoğaltılmıştır. 1844 yılında Tersâne-i Âmire’nin, “Mesir-i Bahri” vapuruyla Osmanlı Devletinde tarifeli yolcu ve eşya taşımacılığı başlamıştır. Marmara kıyısındaki limanlardan İstanbul’a düzenli seferler bu gemi ile yapılmaktaydı. Bu gemiyle birlikte, Boğazlarda nakliyecilik ve taşıma işleri yapmak amaçlı “Eser-i Hayır” vapuru seferleri düzenlenmiştir. Osmanlı Deniz ticareti topraklarında bulunan nehirlerde faaliyetlerinin çok kuvvetli olduğu görülmektedir. Bu amaçla Tuna nehrinin üzerinde bir kısım gemi bulundurulması mecburiyet arz ettiği değerlendirilmiştir(Ş. Bahri, 1839: D. No 1, S. No 111/A).

Devletimiz teb’asının inşa ettireceği ticaret gemileri büyüklerinden ve yabancı bandıra taşıyan gemilerden rüsum alınmaması teb’amızın mağduriyetini mucip olduğuna karar verilmiştir(Ş. Bahri, 1846: D. No 4, S. No 40/A). Yerli tüccarlardan da, yabancılara olduğu gibi ücretsiz gemi izini fermanı verilmiştir(Ş. Bahri, 1846: D. No 4, S. No 47/A). İzmir-Beyrut arasında vapur işletilmesine başlanmıştır(Ş. Bahri, 1846: D. No 4, S. No 55/D). İstanbul-Marsilya arasında işleyecek Fransız vapurlarına Girit isimli vapurun Şıra’da aktarma vermesine karar verildi(Ş. Bahri, 1847: D. No 4, S. No 78/A). Ortaköy-Arnautköyü’ne akşam sabah vapur işletilmesine başlanılmıştır(Ş. Bahri, 1848: D. No 4, S. No 246/A). Erdek iskelesine vapur seferleri başlanmıştır(Ş. Bahri, 1848: D. No 4, S. No 314/A). Cidde ile Süveyş arasında vapur seferleri düzenlenmiştir(Ş. Bahri, 1849: D. No 9, S. No 60/A). Ege denizinde Şimali ve Cenubi düzenli posta vapur seferlerine başlanılmıştır(Ş. Bahri, 1850: D. No 9, S. No 146/A). Basra-Trablusgarp arasında düzenli vapur seferleri faaliyete girmiştir(Ş. Bahri, 1850: D. No 9, S. No 185/A). İstanbul-Marsilya arasında çalışacak Fransız vapurları ve bunların geceleri Çanakkale’den geçmelerine izin verilmiştir(Ş. Bahri, 1854, D. No 16, S. No 162/A). Adalar-Kadıköy hattında işleyen iki adet vapurun işletme işinin mültezime verilmiştir(Ş. Bahri, 1854: D. No 17, S. No 31/A). Kırım harbi sonunda, tersanede bulunan vapurların posta işletilmesine dair talimat ve işletilecek vapurlar belirlendi(Ş. Bahri, 1857: D. No 24/A, S. No 2/A-2/B).

Osmanlı Devletinin denizlerinde şahıslara ait deniz taşımacılığın da çok hızlı bir değişim gözlenmektedir. Avusturya Lloyd Şirketi, Habsburg Krallığı'na

ait Adriyatik Denizi'nde bulunan limanlarında düzenli seferler yapmaktadır. Avusturya Lloyd Şirketi, 1830'lu yıllarında Doğu Akdeniz'de vapur seferleri düzenlemiştir. Örneğin düzenli yapılan gemi seferlerinde İstanbul'dan Trabzon'a ise 60 saatte, İzmir'e 36 saatte ulaşıyordu. Mükemmel hizmet verilmeye çalışılıyor ve bilet fiyatları uygun tutuluyordu. Bu tip organizasyonlarıyla dikkati üzerine çeken Avusturya şirketi, Anadolu'yu çevreleyen Osmanlı Devletinin denizlerinde Fransız Messageries, İngiliz Oriental ve Peninsular şirketleri, Rus Steam Navigation Şirketi ile Osmanlı Devletince kurulmuş şirketler arasında en baş sırayı çekiyorlardı. Norveç ve İsveç gemilerinin müruriye alınmaması bildirilmiştir(M. Bölümü, 1828: D. No 60, S. No 127).

Yabancı devletlerin tüccarlarına satılmak üzere, muhtelif sahillerimizde yapılan gemilerin satışlarının yasaklanması(Ş. Bahri, 1844: D. No 4, S. No 14/A). Ticaret gemilerimizin azınlığa, bilhassa sisam azınlığına satılmasındaki mahzurlar gemi sahiplerine anlatılmıştır(Ş. Bahri, 1854: D. No 17, S. No 53/A). Basra körfezinde çalıştırılacak az su çeken iki vapur yaptırılmıştır(Ş. Bahri, 1850: D. No 9, S. No 179/A). Londra'dan satın alınacak 4 adet vapur(Ş. Bahri, 1855: D. No 20, S. No 289/A). Karadeniz'de çalıştırılmak üzere Londra'da inşa edilmekte olan on adet vapur alınmıştı(Ş. Bahri, 1858: D. No 28: S. No 28/A). Ticaret-i Bahriyenin genişlettirilmesi hususunda en muteber sayılan Holanda ticareti kanununun ittihazı kullanılmıştır(Ş. Bahri, 1872, D. No 63, S. No 357/A). Tüccar gemilerinden alınacak demir rüsumu hakkında nizamname yayımlanmıştır(Ş. Bahri, 1865: D. No 41/B, S. No 27/B).

Takvim-i ticaret adlı bir gazete çıkarılmasına izin verilmiştir(Ş. Bahri, 1874: D. No 52/A, S. No 32/A). Yeniden bastırılacak olan 1500 adet Türkçe ve ecnebi lisandan 544 adet ticaret kanunu için 6132 kuruşun liman hasılatın'dan verildi(M. Bölümü, 1870: D. No 580, S. No 13). Fabrikalar ile sair resmi mevkilere getirilen eşyanın gümrük resminden istisna edilmesi istenmiştir(Ş. Bahri, 1869: No 52/A, S. No 23/A). Deniz ticareti bakımından devletimiz ve yabancı devlet kaptanları arasında hâsıl olan anlaşmazlığın liman başkanlığınca giderilmişti(Ş. Bahri, 1865: D. No 45, S. No 50/B). Devletimiz limanlarına gelen yabancı vapurların, hareket limanlarındaki şehbenderliklerimizden vize edilmiş tezkere göstermedikçe kabul edilmemeleri istenmiştir(Ş. Bahri, 1867: D. No 53, S. No 3/A).

3.DENİZ TİCARETİNDE ALT YAPIN İÇİN DÜZENLENEN ARŞİV BELGELERİ

Alt yapı modernleştirme çabalarını arşiv belgelerinde görmekteyiz. Osmanlı Devletinde o dönemlerde hayvan ticareti çok karlı olduğundan belki de diğer liman trafiğinin çok olması sebebiyle, Sinop'ta deve ve atların gemilere yükletilmesi için iskele yapılmasına başlanılmıştır(Ş. Bahri, 1855: D. No 20, S. No 251/A).

Basra tersanesinin tevsi ve ıslahı ve şattülarap için işletilmek üzere vapur teminine gidildi(Ş. Bahri, 1865: D. No 45, S. No 53/A). Hanya vapurunun Trablusgarp'tan Girit'e taşıdığı yolcu vs. eşya navlunu olan 11664 kuruşun Bahriye Hazinesine irat kaydedilmişti(M. Bölümü, 1875: D. No 653, S. No 19). Taif vapuru ile İstanbul'dan Selanik' sevk edilen kara erleri ile eşyalarının naklindeki devri çark vs. bedeli olan 44657 kuruş 9 paranın Bahriye Hazinesinin fevkalade masarifatı defterine idhal edilerek ödenmiştir(M. Bölümü, 1876: D. No 674, S. No 36).

Fevaidi Osmaniye şirketi ile kömür madeni ocaklarının, tersane tarafından idaresi istenmiştir(Ş. Bahri, 1866: D. No 45, S. No 48/A). Fevaidi Osmaniye kumpanyası için Triyeste'de inşa edilen vasıtai ticaret vapurunun R.1284 Martının sonunda verilen birinci taksit bedeli ödenmiştir(M. Bölümü, 1868: D. No 546, S. No 2). Karadeniz Marmara ve Akdeniz'de vapur işletmek üzere teşkil olunan Osmanlı şirketi(Ş. Bahri, 1864: D. No 44, S. No 17/A). Fevaidi Osmaniye vapurlarında görevli amele yevmiyesi ile eşyayı saire bedeli olan 10353,5 kuruşun zimmet pusulası bulunmaktadır(M Bölümü, 1864: D. No 520, S. No 12). Fevaidi Osmaniye İdaresi vapurlarından bundan böyle liman rüsumu alınmamıştır(M. Bölümü, 1870: D. No 580, S. No 7). Fevaid İradesiyle birleşerek beheri yirmişer liradan 50000 hisse ve 1000000 lira sermayeli şirketin Aziziye namı ile bir anonim kumpanya kurulmasına karar verilmiştir(M. Bölümü, 1870: D. No 588/A, S. No 4). Şirket-i aziziye'nin teşkili yapılmıştır(Ş. Bahri, 1870: D. No 63, S. No 97/A). İdareyi mahsusa vapurlarının ıslah ve adedinin artırılması için 115000 altına ihtiyaç bulunduğu bildirilmiştir(M. Bölümü, 1870: D. No 588/A, S. No 44-45).

Teşviki ticaret-i bahriye nizamnamesine göre, devlet limanlarında inşa edilecek otuz tonilatoya kadar ticaret gemilerine ait malzemenin gümrük

resminden muaf tutulacağına karar verilmiştir(Ş. Bahri, 1886: D. No 275, S. No 47/A). Deniz gücünün çoğaltılması ve kuvvetlendirilmesi için fenerler imtiyazı sahibi Kolas'dan alınacak borç paranın miktarı belirlenmişti(Ş. Bahri, 1887: D. No 279, S. No 1/A). Deniz kuvvetleri ihtiyacı için tüccar Mişon efendiden faizsiz borç alınan altı yüz bin kuruş(Ş. Bahri, 1887: D. No 279, S. No 124/A). Altı ay müddetle %9 faiz ve %1 komisyon ile tüccar Artin Aslanyan'dan alınan borcu gösteren belge(Ş. Bahri, 1893: D. No 414, S. No 23/A). Başka bir belgede %7 faiz ve %2 komisyon ile borç alınan parayı göstermektedir(Ş. Bahri, 1894: D. No 417, S. No 234/A). Dört ay için yüzde altı faizle borç alınan para(Ş. Bahri, 1893: D. No 419, S. No 11/A). Tüccar Artin Aslanyan efendi'den borç alınan %6 faizle (6 ayda ödenmek üzere) beş bin altın alınmış olduğunu görmekteyiz(Ş. Bahri, 1896: D. No 468, S. No 4/A). Görüldüğü üzere modernleşme için birçok kaynaktan uygun olanları değerlendirilmiştir.

4.DENİZ TİCARETİ VE ULAŞIM FAALİYETLERİ İÇİN ARŞİV BELGELERİ

Güçlükler, bir yandan da yabancı devletlerin her birinin özel çıkarları ve geniş kapsamlı söz hakkıyla da uğraşmak zorunda olan hantal Osmanlı bürokrasisinin hızla artan trafiğe ayak uyduracak şekilde genişletemediği personel ve yer yetersizliğinden kaynaklanıyordu; hepsi de birbirlerini etkiliyordu. Sahillerimiz ticareti bahriyesinin genişlemesi ve yükselmesi için tedbirler alındı(T. Bölümü, 1885, D. No 564, S. No 120/A).

Kent içi ulaşımda faaliyet gösteren Şirket-i Hayriye, daha önce Hazine-i Hassa Vapurları adıyla anılan devlet denizcilik kuruluşudur. 1864'ten itibaren Fevaid-ı Osmaniye ve Soci Anonyme de Navigation 1 Vapur Ottomane Paul Gorlero8cCo'idi. Bunlardan 1871'in ilkbaharın da kurulan sonuncusu, İstanbul-Mudanya arasında dört-beş saatlik, hızlı bir bağlantı kurmak için yoğun gayret sarfetmesine rağmen 1873'te yazında iflas etti. Şirket-i Hayriye'nin tevsii ve islahı istendi(Ş. Bahri, 1865: D. No 49, S. No 91/A). Kadıköy hattını Şirket-i Hayriye'ye devredildi(Ş. Bahri, 1865: D. No 45, S. No 150/A). Şirket-i Hayriye vapurlarının moda iskelesine uğramalarının men'i istenmişti(Ş. Bahri, 1865: D. No 45, S. No 158/A).

R.12 Temmuz 1302 günü İdare-i Mahsusanın ticareti bahri vapuru ile Karadeniz sahillerine gönderilen 477 redif askerinin navlunu olan 15,860 kuruşun bahriye hazinesinden verilmişti(M. Bölümü, 1886: D. No 996, S. No

Deniz Müzesi Arşiv Belgeleri Kapsamında (19. Yy Dönemi) Deniz Ticaretinin
Analizi

8). R.1302 senesi teşrinevvel'i 21'nci gününden, teşrinsani 29'ncü gününe kadar idareyi mahsusa vapurları ile taşradan İstanbul'a nakledilmiş olan asker ve eşya bedeli olan 1172 kuruşun ödenmişti(M. Bölümü, 1887: D. No 979, S. No 34). Tersane emrinde asker nakliyatı için yeteri miktarda vapur bulunmadığından İngiltere'de Royal kumpanyasının Sedern isimli vapuru 7,000 sterline satılacağı öğrenilmiş olup bu vapurun satın alınmıştır(M. Bölümü, 1887: D. No 978, S. No 32).

Bahri Ahmer'e memur edilen Beyrut korvetinin ihtiyacı için 400 adet Osmanlı altını verilmiştir(M. Bölümü, 1878: D. No 696/A, S. No 102). Midilli'de bulunan Müjderesan vapuru ile 5 no. tarak dubasının seneyi haliye ikinci 6 aylık muhassasatı olan 94997 kuruşun Ceyayiri Bahri Sefit vilayeti emvalinden verilmiştir(M. Bölümü, 1884: D. No 854, S. No 44). Trablusgarp tarafında bulunan gemilerin R.1300 senesi birinci altı aylık tahsisatı bakiyesi olan 199718 kuruşun Trablusgarp gümrüğünün mezkür sene hasılatından ödenmesine karar verilmiştir(M. Bölümü, 1884: D. No 864, S. No 17). İşkodra komodorluğu emrinde bulunan Boyana ve Nüzhet vapurları ile Preveze komodorluğu idaresinde bulunan Hizber, Seyyar ve Seyyadı Derya vapurlarının ikinci 6 aylık muhassasatı olan 167465 kuruşun Yanya vilayeti emvalinden 50000 kuruşun dahi İşkodra rüsumatından verilmesi istenmiştir(M. Bölümü, 1886: D. No 854, S. No 61,72). Bingazi'de bulunan sayyat stimbotu ile tarak dubasının R. 1300 senesi Eylül başından Şubat'ına kadar ki tahsisatı olan 95000 kuruşun Bingazi vilayeti emvaline gönderildi(M. Bölümü, 1884: D. No 873, S. No 14,44). İşkodra'da bulunan Şevket Numa vapurunun R.1301 senesi birinci altı aylık tahsisatı olan 50366 kuruşun Yanya vilayeti emvaline havalesinin verildi(M. Bölümü, 1886: D. No 957, S. No 67). Basra'da bulunan gemilerle tersanenin R.1300 senesi ilk altı aylık tahsisatı olan 500133 kuruşun, 400133 kuruşu R.1300 ve 100000 kuruş dahi R.1299 senesi tahsisatından tesviyesinin Bağdat vilayetine yazılmıştır(M. Bölümü, 1884: D. No 850, S. No 16).

Trablusgarp ile İskenderiye arasında işletilmek üzere İdare-i Mahsusa'dan 15,000 liraya bir vapur alınmıştır(M. Bölümü, 1885: D. No 880, S. No 60). Muhacir nakli için İdare-i Mahsusedan kiralanan 5 adet vapurun kira bedelleri olan 586,000 kuruşun R. 1295 senesi emvalinden ödenmek üzere maliye hazinesinden verilmesi için havalesinin tertip edildi(M. Bölümü, 1885: D. No 928, S. No 3). İdareyi Masusa makamına kayım olmak üzere teşekkül

eden Sefain Şireti Osmanıye'sinin teşkiline dair mukavele gereğince şirketin hükümeti seniyyeye vereceği 351000 liraya mukabil idarenin bütün mevcudat, menkul ve gayrı menkul eşyası ile bütün borç ve taahhütlerinin yüklenmiştir(M. Bölümü, 1900: D. No 2211, S. No 25). Tersane-i Amirede tamir edilmekte olan İdare-i Mahsusanın İzmit ve Medarı Fevait vapurların tamir bedeline mahsuben gönderilen 180 adet Osmanlı lirasının Bahriye Hazinesine irat kaydedilmiştir(M. Bölümü, 1885: D. No 897, S. No 2). Ticaret-i bahriye kanunu şerhinin neşr olunduğu(Mektubi III, 1896: D. No 1026, S. No 26) Daire-i Bahriyenin 1305 senesi muhassasat-ı adiyesinin altmış milyon kuruş olarak tahdi edildi(E. Harbiye B., 1889: D. No 564, S. No 12/A).

Dicle ve fırat nehirlerinde işletilmek üzere Glasgow'da Graham kumpanyasına hazine tarafından sipariş edilen vapurları(Mektubi III,1902: D. No 1353, S. No 29-33). Midilli'de bulunan gürcü kumpanyası vapurlarının idare-i mahsusa için satın alınması Harp zamanında kruvazör haline sokulan ticaret gemileri hakkında çalışmalar netleşmiştir(Ş. Bahri, 1907: D. No 753, S. No 12/A). Edirne korvetinin Cidde'ye gidişinde yolculardan tahsil edilen 5,937 kuruşun bahriye hazinesine verildiği(M. Bölümü, 1886: D. No 908, S. No 36).

İzmir'de kurulan şirket-i hayriye reisi İstefan efendi'ye nişan verildiği bildirilmiştir(Mektubi III, 1893: D. No 812, S. No 70). İzmir rıhtım şirketi mukavelenamesi mucibince, askeri eşyanın rıhtım resminden muaf olacağı bildirilmiştir(Ş. Bahri, 1883: D. No 226, S. No 19/A). İzmir Şirketi Hamidiye vapurları idaresinden rüsum olarak 15875 kuruş alındı(M. Bölümü, 1892: D. No 1349, S. No 105). Tekirdağ, Karabiga hatlarına Şirketi Hayriye tarafından yapılacak yolcu seferlerine başlanılmıştır(Ş. Bahri, 1884: D. No 224, S. No 5/A).

Nakliye hizmetinde kullanılmak üzere İngiltere'den satın alınacak vapurun bedelinin 13585 Osmanlı altını olduğu bildirilmiştir(M. Bölümü, 1885: D. No 926, S. No 3). Ser mimar Hüsnü paşanın Londra'dan satın alacağı vapur ve diğer eşya bedeline mahsuben kendisine 3 defada gönderilen 1715375 kuruşa ilave olarak 110125 kuruş daha gönderilmiştir(M. Bölümü, 1885: D. No 933, S. No 12). Akdeniz boğazı için İngiltere'den satın alınan iki römorkör bedeli olan 26000 kuruşun tophane hazinesinden tahsil edilerek bahriye hazinesine irat kaydedilmiştir.

SONUÇ

Denizcilik bilincine sahip toplumlar, deniz alaka ve menfaatlerine sahip çıkabilmekte ve denizlerle ilişki kurarak onlardan yararlanmayı bilebilmektedir. Denizcilik bir gelenek işidir ve bu geleneğin kazanılması uzun yıllar gerektirir. Denizcilik geleneği uzun vadeli devlet politikaları ve küçük yaştan başlayan yaygın bir denizcilik eğitimi yanında, denizcilikle uğraşanların maddi olarak denizin nimetlerinden istifadesi ile mümkün olabilir. Denizcilik vizyonuna sahip kararlı ve bilgili devlet adamlarına ve yönetimlerine sahip olmayı gerektirmektedir.

Arşiv Belgelerinde Denizcilikle ilgili yasalar, tüzükler, yönetmelikler hızla güncellenip çağdaş hale getirilme faaliyetleri dikkatimizi çekmiştir. Bunların çağın koşullarına, atılım içindeki bir ekonominin ve deniz ticaretinin dinamiğine göre yenilenmeleri için gerekli gayretin gösterildiğini söyleyebiliriz. Osmanlı kendi yapısı içinde ayrı bir yere sahip olan yeniden yapılanma çalışmalarıyla Anadolu'ya getirilen buharlı gemiler turizmle ilgili ilk hareketler olarak görülebilir. Deniz Gücüne Maddi açıdan modernleştirse de, stratejik yönetsel açıdan ve alt yapı yetersizliğinden modernleşmeyi tam anlamıyla başaramamıştır. Buna rağmen Osmanlı Devletinin küllerinden doğan Türkiye Cumhuriyetin işine yarayacak alt yapıyı oluşturmuştur. Birçok gemi, sanayi, tersane, fenerler, limanlar ve hata denizcilik işletmeleri miras olarak Türkiye Cumhuriyetin kuruluşundan sonra deniz ticaretinde hızla toparlanmasını sağlamıştır.

Deniz Müzesi Arşivlerinde çalışmak isteyen akademisyenlere tasfiyem; birçok belgeler, bölümler halinde tasnif edilmiş olup, deniz ticareti, deniz gücü, altyapı bilgilerini kapsayan belge ve defterler bulunmaktadır. Denizcilik tarihi, Ekonomi tarihi açısından birçok değerli yayın yapılması mümkün olduğu değerlendirilmiştir. Özellikle 18 yy. sonları ile 19 yy. boyunca ürün fiyatları(Gemilerde kullanılan iâşe fiyatları) bolca bulunmaktadır. Askeri güvenlik tedbirleri gereği, burada çalışma yapacak akademisyenlerin iki-üç aylık bekleme süresi olduğunu, izin verildiği takdirde çalışma yapabilmektedir.

KAYNAKÇA

- Bölüm Mektubi III Defteri(1893), Tarih 29 Temmuz, Defter No 812, Sayfa No 70, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Bölüm Mektubi III Defteri(1896), Tarih 16 Nisan, Defter No 1026, Sayfa No 26, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Bölüm Mektubi III Defteri(1902), Tarih 4 Şubat, Defter No 1353, Sayfa No 29-33 Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Erkânı Harbiye Bölümü M. Defteri(1889), Tarih 25 Mart, Dosya No 564, Sayfa No 12/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Limanlar Bölümü Defteri(1897), Tarih 23 Nisan, Dosya No 29, Sayfa No 47, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Muhasebe Bölümü Defteri(1828), Tarih 18 Ocak, Dosya No 60, Sayfa No 127, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Muhasebe Bölümü Defteri(1835), Tarih 29 Nisan, Dosya No 113, Sayfa No 14, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Muhasebe Bölümü Defteri(1864), Tarih 8 Temmuz, Dosya No 520, Sayfa No 12, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Muhasebe Bölümü Defteri(1868), Tarih 16 Nisan, Dosya No 546, Sayfa No 2, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Muhasebe Bölümü Defteri(1870), Tarih 17 Eylül, Dosya No 588/A, Sayfa No 4, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Muhasebe Bölümü Defteri(1870), Tarih 23 Teşrinievvel, Dosya No 580, Sayfa No 13, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Muhasebe Bölümü Defteri(1870), Tarih 3 Ocak, Dosya No 588/A, Sayfa No 44-45, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Muhasebe Bölümü Defteri(1870), Tarih 7 Şubat, Dosya No 580, Sayfa No 7, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Muhasebe Bölümü Defteri(1875), Tarih 29 Haziran, Dosya No 653, Sayfa No 19, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Muhasebe Bölümü Defteri(1876), Tarih 8 Ağustos, Dosya No 674, Sayfa No 36, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.

Deniz Müzesi Arşiv Belgeleri Kapsamında (19. Yy Dönemi) Deniz Ticaretinin
Analizi

- Muhasebe Bölümü Defteri(1878), Tarih 14 Kanunuevvel, Dosya No 696/A, Sayfa No 102, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Muhasebe Bölümü Defteri(1884), Tarih 10 Ağustos, Dosya No 864, Sayfa No 17, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Muhasebe Bölümü Defteri(1884), Tarih 15 Teşrinievvvel, Dosya No 873, Sayfa No 14-44, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Muhasebe Bölümü Defteri(1884), Tarih 22 Eylül, Dosya No 854, Sayfa No 44, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Muhasebe Bölümü Defteri(1884), Tarih 23 Haziran, Dosya No 850, Sayfa No 16, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Muhasebe Bölümü Defteri(1885), Tarih 10 Ekim, Dosya No 933, Sayfa No 12, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Muhasebe Bölümü Defteri(1885), Tarih 15 Mayıs, Dosya No 928, Sayfa No 3, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Muhasebe Bölümü Defteri(1885), Tarih 17 Mart, Dosya No 926, Sayfa No 3, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Muhasebe Bölümü Defteri(1885), Tarih 4 Şubat, Dosya No 897, Sayfa No 2, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Muhasebe Bölümü Defteri(1885), Tarih 8 Nisan, Dosya No 880, Sayfa No 60, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Muhasebe Bölümü Defteri(1886), Tarih 2 Mayıs, Dosya No 957, Sayfa No 67, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Muhasebe Bölümü Defteri(1886), Tarih 25 Eylül, Dosya No 854, Sayfa No 61-72, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Muhasebe Bölümü Defteri(1886), Tarih 30 Teşrinsani, Dosya No 966, Sayfa No 28, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Muhasebe Bölümü Defteri(1886), Tarih 5 Kanunusani, Dosya No 908, Sayfa No 36, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Muhasebe Bölümü Defteri(1886), Tarih 8 Ağustos, Dosya No 996, Sayfa No 8, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Muhasebe Bölümü Defteri(1887), Tarih 23 Teşrinsani, Dosya No 978, Sayfa No 32, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.

- Muhasebe Bölümü Defteri(1887), Tarih 5 Kanunsani, Dosya No 979, Sayfa No 34, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Muhasebe Bölümü Defteri(1892), Tarih 27 Kanunuevvel, Dosya No 1349, Sayfa No 105, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Muhasebe Bölümü Defteri(1900), Tarih 21 Teşrinsani, Dosya No 2211, Sayfa No 25, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-yı Bahri Defteri(1264), Tarih 29 Şaban, Dosya No 5, Sayfa No 171/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1846), Tarih 15 Nisan, Dosya No 4, Sayfa No 47/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1850), Tarih 16 Mayıs, Dosya No 9, Sayfa No 179/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1839), Tarih 3 Mart, Dosya No 1, Sayfa No 111/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1844), Tarih 31 Ekim, Dosya No 4, Sayfa No 14/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1846), Tarih 26 Şubat, Dosya No 4, Sayfa No 40/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1846), Tarih 28 Temmuz, Dosya No 4, Sayfa No 55/D, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1846), Tarih 5 Eylül, Dosya No 5, Sayfa No 19/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1847), Tarih 14 Ağustos, Dosya No 4, Sayfa No 100/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1847), Tarih 21 Şubat, Dosya No 4, Sayfa No 78/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1848), Tarih 13 Kasım, Dosya No 4, Sayfa No 246/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1848), Tarih 18 Aralık, Dosya No 4, Sayfa No 314/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1849), Tarih 18 Haziran, Dosya No 9, Sayfa No 60/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1850), Tarih 17 Mart, Dosya No 9, Sayfa No 146/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.

Deniz Müzesi Arşiv Belgeleri Kapsamında (19. Yy Dönemi) Deniz Ticaretinin
Analizi

- Şura-İ Bahri Defteri(1850), Tarih 4 Haziran, Dosya No 9, Sayfa No 185/A,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1852), Tarih 25 Ekim, Dosya No 14, Sayfa No 49/A,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1854), Tarih 16 Haziran, Dosya No 16, Sayfa No 180/A,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1854), Tarih 17 Nisan, Dosya No 16, Sayfa No 162/A,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1854), Tarih 17 Ocak, Dosya No 17, Sayfa No 31/A,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1854), Tarih 23 Mart, Dosya No 17, Sayfa No 53/A,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1855), Tarih 30 Mayıs, Dosya No 20, Sayfa No 251/A,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1855), Tarih 25 Temmuz, Dosya No 20, Sayfa No 288/A,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1855), Tarih 26 Temmuz, Dosya No 20, Sayfa No 289/A,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1855), Tarih 7 Şubat, Dosya No 20, Sayfa No 133/B,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1857), Tarih 10 Şubat, Dosya No 24/A, Sayfa No 2/A-2/B,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1858), Tarih 23 Ekim, Dosya No 28, Sayfa No 28/A,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1858), Tarih 9 Kasım, Dosya No 33, Sayfa No 63/A,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1864), Tarih 14 Temmuz, Dosya No 44, Sayfa No 17/A,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1865), Tarih 29 Ocak, Dosya No 41/B, Sayfa No 27/B,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1865), Tarih 25 Şubat, Dosya No 45, Sayfa No 50/B,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.

- Şura-İ Bahri Defteri(1865), Tarih 12 Mart, Dosya No 45, Sayfa No 53/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1865), Tarih 23 Haziran, Dosya No 49, Sayfa No 91/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1865), Tarih 26 Ekim, Dosya No 45, Sayfa No 150/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1865), Tarih 17 Kasım, Dosya No 45, Sayfa No 158/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1866), Tarih 12 Şubat, Dosya No 45, Sayfa No 48/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1867), Tarih 27 Mart, Dosya No 53, Sayfa No 3/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1869), Tarih 29 Ağustos, No 52/A, Sayfa No 23/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1870), Tarih 27 Eylül, Dosya No 63, Sayfa No 97/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1872), Tarih 20 Ocak, Dosya No 63, Sayfa No 357/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1874), Tarih 26 Ocak, Dosya No 52/A, Sayfa No 32/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1877), Tarih 2 Mayıs, Dosya No 109, Sayfa No 95/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1877), Tarih 26 Temmuz, Dosya No 123, Sayfa No 26/A-50/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1878), Tarih 7 Ekim, Dosya No 124, Sayfa No 39/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1879), Tarih 26 Temmuz, Dosya No 148, Sayfa No 39/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1879), Tarih 9 Ekim, Dosya No 140, Sayfa No 107/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1881), Tarih 16 Ocak, Dosya No 178, Sayfa No 139/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1883), Tarih 30 Aralık, Dosya No 226, Sayfa No 19/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.

Deniz Müzesi Arşiv Belgeleri Kapsamında (19. Yy Dönemi) Deniz Ticaretinin
Analizi

- Şura-İ Bahri Defteri(1883), Tarih 4 Haziran, Dosya No 224, Sayfa No 17/A,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1884), Tarih 18 Mayıs, Dosya No 224, Sayfa No 5/A,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1884), Tarih 19 Ocak, Dosya No 195, Sayfa No 12/A,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1884), Tarih 22 Kasım, Dosya No 223, Sayfa No 14/A,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1886), Tarih 1 Eylül, Dosya No 275, Sayfa No 47/A,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1886), Tarih 13 Mart, Dosya No 266, Sayfa No 83/A,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1887), Tarih 2 Haziran, Dosya No 279, Sayfa No 124/A,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1887), Tarih 26 Mayıs, Dosya No 279, Sayfa No 1/A,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1887), Tarih 4 Aralık, Dosya No 278, Sayfa No 187/A,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1893), Tarih 11 Eylül, Dosya No 419, Sayfa No 11/A,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1893), Tarih 7 Kasım, Dosya No 414, Sayfa No 23/A,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1894), Tarih 7 Şubat, Dosya No 417, Sayfa No 234/A,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1894), Tarih 10 Eylül, Dosya No 444, Sayfa No 209/A,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1896), Tarih 13 Mart, Dosya No 468, Sayfa No 4/A,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1905), Tarih 30 Nisan, Dosya No 700, Sayfa No 153/A,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.
- Şura-İ Bahri Defteri(1907), Tarih 1 Ekim, Dosya No 753, Sayfa No 12/A,
Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.

Ahmet DENİZ - Sinan GİDER

Tersane Bölümü Defteri(1885), Tarih 22 Kasım, Dosya No 564, Sayfa No 120/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.

Tersane Bölümü Defteri(1904), Tarih 21 Temmuz, Dosya No 719, Sayfa No 197/A, Beşiktaş Deniz Müzesi Arşivi, İstanbul.