



Osmanlı Mirası Araştırmaları Dergisi

Journal of Ottoman Legacy Studies

e-ISSN: 2148-5704

Cilt 13, Sayı 35, Mart 2026 / Volume 13, Issue 35, March 2026

Makale Türü/Article Types: Araştırma Makalesi/Research Article
Geliş/Received: 21.08.2025
Kabul/Accepted: 09.01.2026
DOI: 10.17822/omad.133501

Atıf/Citation: Alaaddin Tok “ Buhar Çağının İthal Yakıtı: Osmanlı İmparatorluğu’nda İngiliz Kömürü”. *Osmanlı Mirası Araştırmaları Dergisi* 13/35 (2026): 01-23.

Alaaddin Tok

Yıldız Teknik Üniversitesi, Türkiye, atok@yildiz.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0001-5487-596X>

Buhar Çağının İthal Yakıtı: Osmanlı İmparatorluğu’nda İngiliz Kömürü

The Imported Fuel of the Steam Age: British Coal in the Ottoman Empire

Öz: Bu makale, İngiliz kömürünün Osmanlı enerji tarihindeki yerini ekonomik ve politik açılarından incelemektedir. Makale, Osmanlı tarihçiliğinde Zonguldak havzası üzerine yapılan çalışmaların gölgesinde kalan İngiliz kömürünün Osmanlı ekonomisi ve devleti açısından önemli bir enerji kaynağı olduğuna dikkat çekmektedir. İngiliz kömürü, uzun on dokuzuncu yüzyılda küresel ekonominin temel unsurlarından biri haline gelerek buharlı ulaşımın ve sanayi üretiminin genişlemesini mümkün kıldı. Uluslararası deniz taşımacılığının ucuzlamasını ve hızlanmasını sağlayan bu yakıt Osmanlı dış ticaret hacminin artışında önemli bir rol oynadı ve Osmanlı ekonomisinin küresel piyasalara entegre olmasına katkı sağladı. İthal kömür aynı zamanda başta İstanbul olmak üzere Osmanlı’nın önde gelen liman kentlerindeki enerji piyasalarının gelişimine zemin hazırladı. İngiliz kömürü, ekonomik önemiyle birlikte, ülkedeki askeri modernizasyon, altyapı gelişimi ve idari kapasite üzerinde de etkili oldu. Cardiff ve Newcastle başta olmak üzere Britanya’nın farklı bölgelerinden getirilen yakıtlar, ihtiyaç durumunda Zonguldak kömürünü ikame ederek devleti ulaştırma, güvenlik ve haberleşme alanlarında destekledi. Kömürün depolanması ve vergilendirilmesi konularında ortaya çıkan anlaşmazlıklar Osmanlı yönetimini zaman zaman yabancı devletlerle karşı karşıya getirdi. Osmanlı enerji tarihinin uluslararası boyutlarına işaret eden bu çalışma Türkiye’nin fosil yakıtlar konusundaki dışa bağımlılık sorunlarının yaklaşık iki yüz yıllık bir tarihsel arka plana sahip olduğunu göstermektedir..

Anahtar Kelimeler: İngiliz Kömürü, Cardiff, Newcastle, Enerji Ekonomisi, Buharlı Ulaşım, Osmanlı İmparatorluğu, Zonguldak.

Abstract: This article examines the role of British coal in Ottoman energy history from economic and political perspectives. It highlights that, despite the dominant focus on the Zonguldak coal basin in Ottoman historiography, British coal was a crucial energy source for the Ottoman economy and state. Throughout the long nineteenth century, British coal became a key driver of the global economy, enabling the expansion of steam transportation and industrial production. By reducing the cost and increasing the speed of international maritime transport, this fuel played a significant role in boosting Ottoman foreign trade and integrating the empire into global markets. Imported coal also fostered the development of energy markets in major Ottoman ports, particularly in Istanbul. Beyond its economic impact, British coal contributed to military modernization, infrastructure development, and administrative capacity. Coal shipments from regions such as Cardiff and Newcastle occasionally substituted Zonguldak coal, supporting Ottoman state’s transportation, security, and communication networks. Disputes over coal storage and taxation sometimes brought the Ottoman administration into conflict with foreign powers. By emphasizing the international dimensions of Ottoman energy history, this study demonstrates that Türkiye’s dependence on fossil fuels has a historical background spanning nearly two centuries.

Keywords: British Coal, Cardiff, Newcastle, Energy Economy, Steam Transportation, Ottoman Empire, Zonguldak.

Extended Abstract: This article explores the economic and political dimensions of British coal's role in the Ottoman Empire's energy history during the long nineteenth century. Drawing on archival documents and trade journals from the period, the study examines the export of coal from Britain to Ottoman territories, and analyzes the fuel's role, impact, and strategic value within the Ottoman Empire. While the existing historiography on Ottoman energy history has predominantly focused on the Zonguldak coal basin, this article reorients the narrative by foregrounding the strategic significance of British coal imports. The nineteenth century witnessed British coal becoming a key driver of the global economy, facilitating the expansion of steam transportation and industrial production. This fuel played a

significant role in boosting Ottoman foreign trade, integrating the empire into global markets by reducing the freight rates and increasing the speed of international maritime transport. Imported coal also stimulated the development of energy markets in major Ottoman ports, most notably in İstanbul. Beyond its economic impact, British coal influenced military modernization, infrastructure development, and state capacity within the Ottoman Empire. Coal shipments from British regions like Cardiff and Newcastle sometimes substituted Zonguldak coal, supporting the Ottoman state in areas such as transportation, security, and communication.

British coal, with its high calorific value and stable supply, was instrumental in powering not only the vessels of European merchant fleets across the Mediterranean but also meeting the domestic and state-driven energy demands of the Ottoman Empire. By the mid-nineteenth century, Britain, taking advantage of its abundant coal resources and maritime superiority, had established itself as the Levant's primary coal supplier. British coal exports, facilitated by liberal trade regimes, especially following the 1838 Anglo-Ottoman Commercial Convention, integrated Ottoman ports and urban markets more deeply into global commercial circuits.

The article traces the evolving trade volumes, prices, and logistical dynamics of coal imports from Britain. Drawing on statistical data from British archives and Ottoman trade reports, the study reveals a steady increase in coal exports to Ottoman ports from the 1830s onwards. By the 1890s, annual British coal exports to the empire exceeded 500,000 tons, surpassing domestic Zonguldak production during the same period. Despite its modest share in total Ottoman imports, coal's strategic value, particularly for transportation and military operations, rendered it influential in shaping state capacity and infrastructural development.

A significant part of the study is devoted to analyzing price dynamics and market competition between British and Ottoman coal. While Cardiff coal remained more expensive due to its superior quality, the Ottoman state's monopolistic control over Zonguldak production until the 1880s limited domestic coal's competitiveness. Only with the arrival of foreign capital and the establishment of the Ereğli Coal Company in the late 1890s did Zonguldak coal achieve significant quality improvements and market penetration. Even then, British coal retained its appeal, particularly in naval, military-industrial, and communication sectors, due to its reliable quality and established distribution infrastructure. The article also examines the geography of coal trade within the Ottoman Empire. İstanbul, as the principal port and a critical hub in the Eastern Mediterranean's energy market, emerges as the center of both wholesale and retail coal distribution. Numerous British and local firms operated depots in Galata and other neighborhoods, supplying coal to state institutions, shipping companies, and private consumers. Other cities, such as İzmir, Beirut, and Salonica, also developed as regional coal depots, feeding both local consumption and hinterland demand.

Beyond its economic implications, British coal had profound political and strategic consequences. It facilitated the expansion of Ottoman steam transport networks and supported the logistical capabilities of the military and communication infrastructure. In moments of geopolitical crisis, such as the Crimean War and the Balkan Wars, the state's dependence on British coal became more evident. During these conflicts, the inability of Zonguldak to meet urgent wartime energy needs necessitated emergency British coal purchases, often under adverse diplomatic and logistical conditions. Moreover, the article addresses the tensions between the Ottoman state and foreign coal companies, particularly regarding customs regulations and depot management. The privileged status of foreign coal depots, many of which were exempt from duties, provoked repetitive disputes over taxation, sovereignty, and public health concerns. Attempts to relocate coal depots away from densely populated areas or to impose new tariffs were often resisted by European consulates and businesses, reflecting the broader power asymmetries between the Ottoman Empire and European states.

Giriş

Bir İngiliz gemisi olan *Swift*'in 1828 mayısında önce İzmir'e sonra da İstanbul'a gelişi¹ Osmanlı İmparatorluğu'nda buhar çağının başlangıcıydı. *Swift*'in İngiltere'den İstanbul'a yaptığı yolculuk gibi, buhar teknolojisinin Yakın Doğu'da yayılması da Britanya Adaları'nın zengin kömür yatakları sayesinde mümkün oldu. İngiliz kömürü, Avrupalıların Akdeniz ve çevresindeki su yollarında dolaşan buharlı gemilerine enerji sağlamakla kalmıyor; imparatorluğun yerel ihtiyaçlarına da cevap veriyordu. On dokuzuncu yüzyılın rakipsiz kömür ihracatçısı ve en büyük ticaret gücü olan Birleşik Krallık, Levant bölgesine her yıl binlerce ton yakıt tedarik etmekteydi. Bu makale, arşiv belgelerine ve dönemin ticaret dergilerine dayanarak², Birleşik Krallık'tan

¹ Charles MacFarlane, *Constantinople in 1828: A Residence of Sixteen Months in the Turkish Capital and Provinces* (London: Saunders and Otley, 1829), 1: 489–90. (MacFarlane, 1829)

² Çalışmanın ana kaynaklarından biri Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi'dir. Çeşitli tasnif başlıklarında yer alan çok sayıda belge 1840'lardan 1910'lara uzanan geniş bir zaman aralığında İngiliz kömürüyle ilgili ayrıntılı bilgi sağlamıştır. İngiliz kömürünü konu edinen bir araştırmanın Birleşik Krallık Ulusal Arşivleri (The National Archives) incelenmeden yapılması büyük bir eksiklik olacağı için bu arşivde de çalışma yapılmıştır. İngiliz belgelerinden, özellikle kömür ticareti ve gümrük tartışmalarıyla ilgili kapsamlı bulgular elde edilmiştir. Ayrıca ticaret odalarının yayımladığı dergiler ve dönemin gazeteleri, 1870'lerden sonra genişleyen kömür piyasasının işleyişine dair özgün veriler sunmuştur. Resmî

Osmanlı topraklarına yapılan kömür ihracatını ve bu yakıtın Osmanlı İmparatorluğu'ndaki rolünü, etkisini ve stratejik değerini incelemektedir.

Tarihi on altıncı yüzyıla kadar uzanan kapitalist dünya ekonomisi, Immanuel Wallerstein'in dünya sistemleri teorisinde merkez (core), yarı çevre (semi-periphery) ve çevre (periphery) şeklindeki bölgesel hiyerarşiye dayalı küresel bir iş bölümü ile karakterize edilir. Wallerstein'a göre, bu sistemde merkez bölgeler yüksek teknoloji, sermaye yoğun üretim ve siyasi hegemonya ile öne çıkarken, çevre bölgeler ucuz emek ve hammadde kaynağı olarak işlev görmüştür. Yarı çevre ise bu iki kutup arasında bir tampon bölge oluşturarak sistemin devamına katkı sağlamıştır.³ Sanayi Devrimi, küresel ticaretin ölçeğini ve kapsamını önemli ölçüde genişleterek bu yapıyı daha da güçlendirmiştir. On sekizinci ve on dokuzuncu yüzyıllarda İngiltere başta olmak üzere Batı Avrupa, çevre bölgelerden sağladığı hammaddeleri sanayileşmiş üretim süreçlerinde işleyerek dünyanın başlıca mamul mal ihracatçısı haline gelmiş, böylece çevre ülkelerin ekonomik olarak geri kalması ve merkeze bağımlı hale gelmesi süreci kurumsallaşmıştır. Bu durum, Wallerstein'ın eşitsiz mübadele (unequal exchange) kavramıyla açıkladığı, çevrenin sömürülmesine dayalı birikim rejiminin tipik bir örneğidir.⁴ Britanya, liberalizmin uluslararası ticarete hâkim olmasının ardından bu küresel düzendeki endüstriyel ve ticari üstünlüğünü pekiştirdi.⁵ Osmanlı İmparatorluğu ise, on dokuzuncu yüzyıl boyunca ticaret, finans ve yatırımlar aracılığıyla giderek artan Avrupa etkisine maruz kalan çevre ekonomileri arasında yer aldı. 1838'de imzalanan Osmanlı-İngiliz Ticaret Muahedesi ve diğer Avrupa devletleriyle yapılan müteakip anlaşmalar, yeni ekonomik düzeni uluslararası düzeyde resmileştirmiş oldu.⁶ Britanya, düşük gümrük tarifeleri sayesinde, Osmanlı İmparatorluğu'nun başlıca ticaret ortağı olma rolünü Birinci Dünya Savaşı'na kadar sürdürdü. Birleşik Krallık, Osmanlı coğrafyasından bir dizi gıda maddesi ve hammadde ithal ederken, Osmanlı piyasasına ağırlıklı olarak mamul mal satıyordu. İhracatın yüzde 70'inden fazlasını oluşturan pamuk ipliği ve tekstil, 1850'den sonra bu ticaretteki en önemli ürün kalemleri oldu. Aynı dönemde Birleşik Krallık'ın Osmanlı'ya ihracatında kömür yüzde 1,8 ile 5,3 arasında değişen bir payla üçüncü sırada yer almaktaydı.⁷ Bunun da büyük bir bölümünü Cardiff ve Newcastle kömürleri oluşturuyordu.

Kömür Britanya'nın endüstriyel üretim kapasitesinin genişlemesini ve deniz aşırı taşımacılıkta ilerlemeler kaydetmesini sağlayarak ülkenin ekonomik gelişiminde merkezi bir rol oynadı. Bu fosil yakıt Viktorya döneminde İngilizler'in ihraç ettiği en önemli hammaddeydi. Kömür ihracatında gümrük vergilerinin önce azaltılıp 1845 yılında tamamen kaldırılması dış pazarlara ulaşmayı kolaylaştırdı.⁸ Kömür, uluslararası taşımacılık yapan İngiliz gemicileri için büyük bir avantaj sağlıyordu. Buharlı gemilerin ortaya çıkışı, yelkenlere olan bağımlılığı ortadan kaldırarak, tüccarlara olumsuz hava koşullarında bile seyir imkânı veriyordu. Yelkenli gemilerden daha hızlı hareket eden vapurlar ticari ürünlerin dolaşımını hızlandırdı.⁹ Dahası, kömürün ağırlık

belgelerle birlikte bu tür kaynakların kullanılması, kömür ticaretinin ekonomik, diplomatik ve idari boyutlarını farklı açılardan analiz etmeyi mümkün kılmıştır.

³ Immanuel Wallerstein, *The Modern World-System I: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century* (New York: Academic Press, 1974). (Wallerstein, 1974)

⁴ Immanuel Wallerstein, *The Modern World-System III: The Second Era of Great Expansion of the Capitalist World-Economy, 1730-1840s* (New York: Academic Press, 1989). (Wallerstein, 1989)

⁵ Peter J. Cain ve Antony Gerald Hopkins, "The Political Economy of British Expansion Overseas, 1750-1914," *The Economic History Review*, new series, 33, no. 4 (1980): 463-90. (Cain & Hopkins, 1980)

⁶ Reşat Kasaba, *The Ottoman Empire and the World Economy: The Nineteenth Century* (Albany: State University of New York Press, 1988); Şevket Pamuk, *The Ottoman Empire and European Capitalism, 1820-1913* (Cambridge: Cambridge University Press, 2010). (Pamuk, 2010) (Kasaba, 1988)

⁷ Şevket Pamuk, *19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti = Ottoman Foreign Trade in the Nineteenth Century* (Ankara: Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, 1995), 61-66. (Pamuk, 1995)

⁸ John Ulric Nef, *The Rise of the British Coal Industry* (London: Cass, 1966), 2: 236. (Nef, 1966)

⁹ 1870'lerde, bir buharlı gemi, yelkenli bir geminin sadece bir sefer yapabildiği aynı süre içinde İngiltere ile İstanbul arasında dört ya da beş sefer yapabiliyordu. Dünyanın diğer bölgelerinde olduğu gibi Osmanlı sularında da yelkenli gemilerin yerini buharlı gemilerin alması ticaretin hızlanmasını beraberinde getirdi. Bakınız Great Britain. Foreign Office. Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c. of Their Consular Districts, C. 10 (London: Harrison and Sons, 1872), 300. (Great Britain. Foreign, 1872)

unsuru (ballast) olarak kullanılması gemilerin düzgün bir şekilde seyretmesini sağlıyor, gidiş-dönüş seferlerinin maliyetlerini önemli ölçüde düşürüyordu.¹⁰ Dolayısıyla, Britanya'nın Levant bölgesi ve diğer çevre ülkelerle yaptığı ticarete kömür 'kuralı mümkün kılan istisna' idi. Zira hâkim model çevreden merkeze hammadde taşınmasını, tam tersi yönde ise mamul malların akışını içeriyordu.¹¹ Üzerinde güneş batmayan İngiliz İmparatorluğu'nun yeni ticari düzeni, çevre ülkelerde kömürün lojistiğini ve kullanımını içeren altyapılar inşa edilmesini gerektiriyordu. Genişleyen buharlı gemi taşımacılığı ve demiryolu ağı, yerel pazarları dünya ekonomisine dahil etmek için hayati önemdeydi. Kömür aynı zamanda çevre ülkelerin yaşam tarzlarında, üretim süreçlerinde ve çevresel koşullarında kayda değer değişikliklere yol açan çeşitli teknolojiler ve tesislere de enerji sağladı.¹²

Osmanlı İmparatorluğu'nda kömüre olan talebin temel kaynağı gelişme potansiyeli sınırlı olan imalat sanayi değil buharlı taşımacılıktı. Devletin 1840'lardaki sanayileşme çabalarına ve on dokuzuncu yüzyılın sonlarında özel girişimciler tarafından kurulan fabrikalara rağmen sanayi sektörünün kömüre olan talebi hep sınırlı kaldı. Kömürün ısınmada kullanımı da çok düşük seviyelerdeydi. İngiliz kömürü, uzun on dokuzuncu yüzyıla hâkim olan yeni siyasi ve ekonomik düzenin temel taşlarından olmasına rağmen, Osmanlı tarih yazımında büyük ölçüde göz ardı edilmiş ve akademik literatürde Zonguldak kömürünün gölgesinde kalmıştır.¹³ Anadolu'nun kuzeybatı kıyılarında yer alan ve ülkenin en zengin kömür rezervlerini içeren Zonguldak havzası şüphesiz büyük bir tarihsel öneme sahiptir. 1840'ların başında üretime başlayan havza, özellikle devletin kömür ihtiyaçlarını karşılayarak Osmanlılar için önemli bir enerji kaynağı olmuştur.¹⁴ Osmanlı yönetimi 1860'lardan itibaren çok sayıda limanda kömür depoları inşa ederek geniş bir kömür ağı kurmuş ve ülkenin farklı bölgelerinde yakıt tedarikini garanti altına almaya çalışmıştı.¹⁵ Ancak tarih literatüründe yerli kömüre yapılan vurgu nedeniyle, Osmanlı pazarını küresel sisteme entegre eden enerji ekonomisinin uluslararası niteliği çoğu zaman göz ardı edilmiştir. Bu makale, İngiliz kömürünün devletin faaliyetlerine etkisini, deniz taşımacılığındaki belirleyici konumunu ve uluslararası siyasi çatışmalardaki yerini inceleyerek Osmanlı enerji tarihindeki önemli bir boşluğu doldurmayı amaçlamaktadır. İngiliz kömürünün ekonomik boyutlarını nicel verilerle

¹⁰ Gelina Harlaftis ve Vassilis Kardasis, "International Shipping in the Eastern Mediterranean and the Black Sea: Istanbul as a Maritime Center, 1870-1910," *The Mediterranean Response to Globalization before 1950* içinde, ed. Şevket Pamuk ve Jeffrey G. Williamson (London; New York: Routledge, 2000), 236-37.(Harlaftis & Kardasis, 2000b)

¹¹ On Barak, "Outsourcing: Energy and Empire in the Age of Coal, 1820-1911," *International Journal of Middle East Studies* 47, no. 3 (2015): 427.(Barak, 2015)

¹² On Barak, *Powering Empire: How Coal Made the Middle East and Sparked Global Carbonization* (Oakland: University of California Press, 2020).(Barak, 2020)

¹³ Zonguldak kömür havzasının tarihsel gelişimini ele alan ilk eserler Erken Cumhuriyet döneminde verilmişti. Bakınız Ahmet Naim, *Zonguldak Kömür Havzamız: Uzun Mehmet'ten Günümüze Kadar* (İstanbul: Hüsnütabiat Matbaası, 1934)(Naim, 1934); Hüseyin Fehmi İmer, *Ereğli Maden Kömürü Havzası Tarihçesi* (Zonguldak: Ali Rıza İncealemdaroğlu Matbaası, 1944)(İmer, 1944); Ahmet Ali Özek, *Ereğli Kömür Havzası Tarihi, 1848-1940* (İstanbul: Kenan Matbaası, 1944)(Özek, 1944). Geniş arşiv araştırmalarına dayanan yakın tarihli çalışmalar da havzanın sosyal ve iktisadi tarihinin aydınlatılmasına önemli katkılar yapmıştır. Bu çalışmaların örnekleri için bakınız İsa Tak, "Osmanlı Döneminde Ereğli Kömür Madenleri" (Doktora tezi, Atatürk Üniversitesi, 2001)(Tak, 2001); Hamdi Genç, "Ereğli Kömür Madenleri (1840-1920)" (Doktora tezi, Marmara Üniversitesi, 2007)(Genç, 2007); Donald Quataert, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Madencilik ve Devlet: Zonguldak Kömür Havzası 1822-1920* (İstanbul: Boğaziçi Üniversitesi Yayınevi, 2009)(Quataert, 2009). Son dönemde havzayı emek tarihi, çevre tarihi ve tarihsel coğrafya perspektiflerinden ele alan çalışmalar dikkat çekmektedir. Bakınız Erol Kahveci, "Migration, Ethnicity, and Divisions of Labour in the Zonguldak Coalfield, Turkey," *International Review of Social History* 60 (2015): 207-26(Kahveci, 2015); Deniz Dölek-Sever, "Bir Maden Kentinin Doğuşunun Çevresel Analizi: Zonguldak," *Zonguldak: Antik Çağ'dan Cumhuriyet'e Bir Kentin Tarihi* içinde, ed. Ahmet Efiloğlu, Gürbüz Arslan, Yücel Namal ve Çağlar Tan (Zonguldak: Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi Yayınları, 2022)(Dölek-Sever, 2022), 579-605; Fırat Köklü, "Fueling the Empire: Labor and Foreign Migration in Late Ottoman Zonguldak Coalfields" (Yüksek lisans tezi, Sabancı Üniversitesi, 2024)(Köklü, 2024); Mehmet Eroğlu, "Coal, State, and Society: Resource-Making and State Formation in Early Republican Turkey," *Journal of Historical Geography* 87 (2025): 68-80.(Eroğlu, 2025)

¹⁴ Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik* (Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1994), 48.

¹⁵ Ali İhsan Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları* (İstanbul: Türkiye Denizciler Sendikası, 1986), 32.(Gencer, 1986)

destekleyerek inceleyen ve bu yakıtı Zonguldak kömürünün hem rakibi hem de ikamesi olarak ele alan bu çalışma, literatürdeki yerel odaklı anlatıları küresel bağlamla birleştirmektedir.

Bu makale, son dönem Osmanlı enerji ekonomisinde İngiliz kömürüne merkezi bir rol atfetmektedir. İngiliz kömürünün mevcudiyeti hem Osmanlıların hem de Yakın Doğu'daki yabancı aktörlerin ekonomik ve askeri faaliyetlerini sürdürebilmeleri için vazgeçilmez nitelikteydi. Makalede İngiliz kömürünün 1830'lardan sonra bir taraftan Osmanlı ekonomisinin çevreleşmesini (peripheralization)¹⁶ hızlandırdığını; diğer taraftan da Osmanlı Devleti'nin idari ve askeri etkinliğini artırdığını iddia ediyorum. Başka bir ifadeyle, İngiliz kömürünün Osmanlı bağlamında çift yönlü bir dönüşüme neden olduğunu ileri sürüyorum: İthal kömür bir yandan, Avrupa'yla olan ticari ilişkileri eşitsiz ancak yoğun bir şekilde derinleştirerek görülmemiş boyutlara ulaştırmış; diğer yandan ise askeri üretim ve ulaştırma alanlarındaki yoğun kullanımıyla devlet kapasitesinin artmasında önemli bir rol oynamıştır. Bu çalışmada devlet kapasitesi, devletin ülke topraklarına hem fiziksel hem de kurumsal olarak nüfuz edebilmesi ve bu kapsamda idari denetim, güvenlik gibi temel işlevleri etkin bir şekilde yerine getirebilme yetisi olarak tanımlanmaktadır. Michael Mann'ın altyapısal güç (infrastructural power) kavramıyla vurguladığı üzere, devlet kapasitesi yalnızca zor kullanımıyla sınırlı kalmaz; aynı zamanda altyapılar, bürokratik ağlar ve çeşitli idari mekanizmalar aracılığıyla toplumun farklı kesimleriyle iç içe geçip, günlük yaşamı şekillendirir ve kontrol eder.¹⁷ Bu bağlamda, kömür enerjisi, Osmanlı topraklarında buhar teknolojisine dayanan altyapıların inşasını mümkün kılarak, devletin ülkenin en ucra köşelerine kadar uzanan bir idari ve ekonomik kontrol ağı örmesinde dönüştürücü bir etki yaratmıştır. Öte yandan, Zonguldak kömürünün mevcudiyetinin yabancı kömür satışları üzerinde bir kısıtlama oluşturduğunu da belirtmek gerekir. Yani Osmanlı kömür piyasası yerli ve yabancı kaynakların rekabetiyle şekillenmiştir. Makalenin geri kalanında, önce İngiliz kömürünün ithalat hacmi, fiyatları ve Osmanlı limanlarındaki ticareti gibi iktisadi boyutları ele alınacak; ardından bu yakıtın Osmanlı Devleti açısından önemi incelenecek; en sonda ise kömür ithalatının ortaya çıkardığı bazı uluslararası gerilimler irdelenecektir.

1. Kömür İthalatı

İngiltere'de başlayan Sanayi Devrimi'nin enerji boyutunu oluşturan kömür, bu ülkenin on dokuzuncu yüzyıldaki en önemli ihraç ürünlerinden biri haline geldi. 1850'lerde yıllık 5 milyon ton olan ihracat hacmi Birinci Dünya Savaşı arifesinde 98 milyon tona ulaşmıştı. 1880'lerin ortalarında yıllık kömür üretiminin en az beşte biri ihraç ediliyordu; 1890'larda ise kömür Birleşik Krallık ihracatının en az yüzde 7'sini oluşturmaktaydı. Kömürün en büyük alıcısı Avrupa ve Akdeniz ülkeleriydi. Örneğin, 1887'den 1912'ye kadar kömür ihracatının yüzde 87'si bu pazarlara yapılmıştı.¹⁸ Doğu Akdeniz ve Karadeniz'deki Osmanlı limanları bu yakıt ağına görece erken tarihlerde dahil oldu. Ticari istatistikler Osmanlı'ya İngiliz kömürü ihracatının 1831 yılında başladığını ve ihracat hacminin gittikçe arttığını göstermektedir. İstanbul'a 1840 yılında otuz dokuz gemiyle 14.000 ton İngiliz kömürü ulaşmıştı.¹⁹ Ertesi yıl, üç büyük liman kenti olan İstanbul, İzmir ve Trabzon'a toplamda 20.000 tondan fazla kömür taşıyan seksen altı gemi geldi. Kömür sevkiyatı miktarı 1842'ye gelindiğinde 35.000 tonu aşıyordu.²⁰ İngiliz arşivleri (The

¹⁶ Çevreleşme Immanuel Wallerstein'in Dünya-Sistemleri teorisinde, bir bölgenin küresel iş bölümünde hammadde üreticisi ve sanayi ürünleri ithalatçısı konumuna gelerek merkez ekonomilere bağımlı olma sürecini ifade eder. Bu süreç, sömürülen ülkelerde dış ticaret açıkları ve yerel sanayinin çöküşünü beraberinde getirmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun "Yeni Bölgelerin Küresel Ekonomiye Entegrasyonu" başlığı altında incelenen dünya ekonomisine eklenme süreci için bakınız Wallerstein, *Modern World-System III*, 127–89.

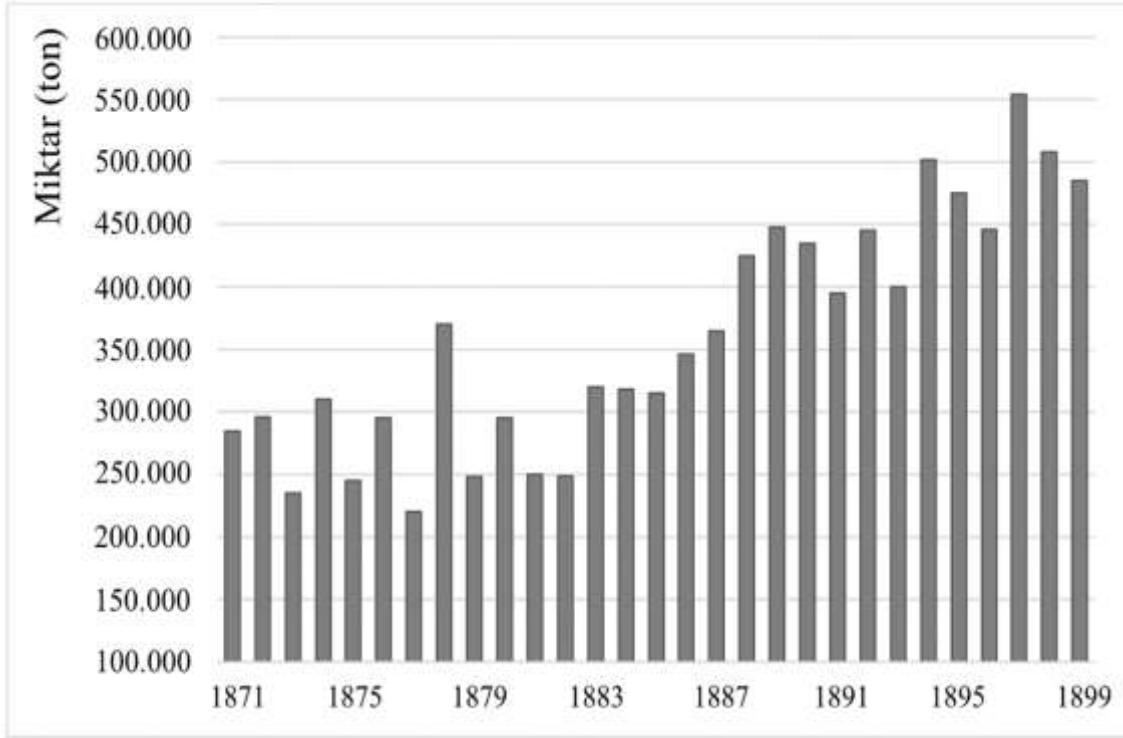
¹⁷ Michael Mann, "The Autonomous Power of the State: Its Origins, Mechanisms and Results," *European Journal of Sociology* 25, no. 2 (1984): 189.(Mann, 1984)

¹⁸ Herbert Stanley Jevons, *The British Coal Trade* (London: K. Paul, Trench, Trubner, 1920), 676–84.(Jevons, 1920)

¹⁹ Charles Issawi, *The Economic History of Turkey, 1800–1914* (Chicago and London: The University of Chicago Press, 1980), 116.(Issawi, 1980)

²⁰ John MacGregor, *Commercial Statistics: A Digest of the Productive Resources, Commercial Legislation, Customs Tariffs... of All Nations, Including All British Commercial Treaties with Foreign States* (London: Whittaker and Co., 1850), 2: 73–112.(MacGregor, 1850)

National Archives) Osmanlı limanlarına yapılan ihracatın sonraki dönemlerdeki gelişimine dair ayrıntılı niceliksel veriler sunmaktadır. Söz konusu kayıtlarda Osmanlı İmparatorluğu coğrafi olarak Avrupa Türkiye'si, Asya Türkiye'si (Suriye dahil) ve Mısır ve Basra körfezindeki Osmanlı limanları başlıklı üç kategoriye ayrılmıştır. Hicaz'daki limanlara yapılan kömür sevkiyatları, 1880 yılından itibaren kayıtlara geçmiştir. On dokuzuncu yüzyılda önce özerklik sonra işgal deneyimi yaşayan Mısır ise bu makalede dikkate alınmamıştır. Şekil 1, Büyük Britanya ile Osmanlı İmparatorluğu arasındaki kömür ticaretinin on dokuzuncu yüzyıl sonlarındaki hacmini göstermektedir.



Şekil 1: İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğu'na Yaptığı Kömür İhracatı.
(Kaynak: TNA, CUST 8/112-140 [1871-1899]).

Grafikte görüldüğü üzere, söz konusu zaman aralığının ilk ve ikinci yarıları arasında belirgin farklar bulunmaktadır. 1871'den 1885'e kadar Osmanlı limanlarına yapılan yıllık kömür sevkiyatı ortalaması 285.000 tondur. Dönem içinde görülen dalgalanmalara rağmen genel eğilim sabit kalmıştır. 1886'da başlayan ikinci yarıda önemli bir yükseliş trendi gözlenmektedir. Bu dönemin zirve noktası 1897'de gerçekleşen 554.000 tonluk ticarettir. Dönem ortalaması ise 445.000 ton civarına yükselmiştir. 1871-1899 arasındaki 28 yılın ihracat ortalaması 360.000 tondur. Bu miktar, aynı zaman diliminde Zonguldak havzasında yapılan kömür üretiminin çok üstündedir.

İngilizlerin Osmanlı İmparatorluğu'na ihraç ettiği kömürler hem yerel tüketiciler hem de transit gemiler tarafından kullanılmaktaydı. Celal Aybar'ın derlediği dış ticaret kayıtları Osmanlı'nın iç piyasasında kullanılan ithal kömürün miktarıyla ilgili ayrıntılı bir tablo sunmaktadır. Bu verilere göre 1878'den 1908'e uzanan otuz yıl boyunca iç pazara giren yıllık İngiliz kömürü miktarı 50.000 ve 200.000 ton arasında dalgalı bir seyir izlemişti. Söz konusu zaman aralığında kömür ithalatının yıllık ortalaması yaklaşık 145.000 tondur. 1910 sonrası ithalatın hacmi hızla artarak Birinci Dünya Savaşı öncesinde 460.000 tona ulaştı. Bununla birlikte, 1912'nin istisnai bir yıl olduğunu vurgulamak gerekir. İngiliz kömür madenlerindeki büyük çaplı grevler, o yıl kömür ithalatının düşük kalmasına neden olmuştu. Diğer taraftan, Balkan Savaşları esnasında ithalatı sınırlayan etkenlerden biri de İngiliz kömürü taşıyan ticaret gemilerinin düşman kuvvetler tarafından engellenmesiydi. Aybar'ın verdiği bilgilere göre, kömürün parasal değer

açısından toplam Osmanlı ithalatı içindeki yıllık oranı, 1878 ve 1913 yıllarında sırasıyla yüzde 0,4 ve yüzde 2 idi. Otuz beş yıllık dönemin ortalaması ise yüzde 1'in biraz üzerindeydi. Bu yüzdelere, kömürün tekstil ürünleri, gıda maddeleri ve hatta petrol ile karşılaştırıldığında ithalattaki payının hayli düşük olduğuna işaret etmektedir.²¹

Diğer Akdeniz ülkeleri ve Rusya ile kıyaslandığında da Osmanlı'nın İngiliz kömürü ithalatının oldukça mütevazı kaldığını belirtmek gerekir. Örneğin Mısır'ın yıllık kömür ithalatı 1884'te 1 milyon tonu aşmış, 1899 itibarıyla 2 milyon tona yaklaşmıştı. 1880 civarında Rusya yıllık 1,5 milyon ton, İtalya 1 milyon ton, İspanya 885.000 ton İngiliz kömürü satın alıyordu. Bu sayılar izleyen yirmi yılda büyük bir artış göstererek Rusya'da 3,5 milyon tona, İtalya'da 5,5 milyon tona ve İspanya'da 1,8 milyon tona ulaştı.²² Osmanlı topraklarını İngiliz kömür ihracatçıları için değerli kılan unsurlardan biri Boğazlar yoluyla Karadeniz'e açılan ticaret rotasıydı. 1830'lardan itibaren, Osmanlı limanlarına getirilen İngiliz kömürlerinin büyük bir kısmı, yabancı tüccar vapurlarının yakıt ihtiyacını karşılıyordu. Mesela 1895 yılında, İstanbul'a gelen İngiliz kömürünün yaklaşık yarısı şehirdeki demiryolu ulaşımına ve fabrikalara tahsis edilirken, diğer yarısı yabancı buharlı gemiler tarafından alınmıştı.²³ Bu durum 1900'lerin başında da devam ediyor, ithal edilen İngiliz kömürünün neredeyse yarısı dış talebi karşılıyordu.²⁴ Yani Osmanlı ithalatındaki sınırlı payına ve emsal ülkelere nazaran düşük ithalat hacmine rağmen İngiliz kömürünün asıl ekonomik önemi uluslararası ticaretteki rolünden kaynaklanıyordu. Bu durum, dünya sistemi içindeki merkez-çevre ilişkilerinin Osmanlı ekonomisine enerji alanında da nüfuz ettiğini göstermektedir. Osmanlı limanları, kömür gibi stratejik kaynakların akışında merkez ülkelerin çıkarlarına da hizmet eden birer ara durak haline gelmiştir

2. Fiyatlar ve Pazar Rekabeti

İngiliz kömürünün maliyet fiyatıyla Osmanlı limanlarındaki satış fiyatı arasında büyük farklar bulunuyordu. Örneğin 1890'larda İzmir'e gelen Cardiff kömürü maliyet fiyatının yaklaşık iki katına satılmaktaydı. Bu fark, taşıma ücretleri, gümrük ve depozito maliyetleri ve bazı vergilerden kaynaklanıyordu. Büyük bir masraf kalemi olan navlun ücretleri düştükçe kömür fiyatları da azalma eğilimine giriyordu.²⁵ Gerçekten de gemi teknolojisindeki gelişmeler on dokuzuncu yüzyıldaki taşıma maliyetlerini giderek azaltmıştı. Navlun fiyatlarındaki gerileme eğilimi, Birinci Dünya Savaşı'na kadar devam etti. Ancak özellikle 1870'lerin ortası ile 1880'lerin ortası arasında çok belirgin bir düşüş yaşandı. Navlun ücretlerinin ucuzlamasıyla tahıl ve pamuk gibi yüklerin yanı sıra kömür de daha düşük fiyatlara satılmaya başladı. 1878'de ton başına 17 şilin olan kömür navlun fiyatları, 1895'e gelindiğinde ton başına 5 şiline kadar düştü.²⁶ 1909 ile 1911 yılları arasında Cardiff ve iki büyük Osmanlı limanı arasındaki ton başına ortalama navlun fiyatları şu şekildedeydi: Cardiff'ten 2929 deniz mili uzaklıktaki İstanbul'a ton başına navlun ücreti 6 şilin 7 peniydi. Yani bir ton kömürün bir mil taşınma ücreti 0,027 peni olarak hesaplanıyordu. Cardiff'ten 2777 deniz mili uzaklıkta bulunan bir liman kenti olan İzmir'e navlun ücreti ise 7 şilin 1 peniydi. Bu da bir ton kömürün mil başına ücretinin 0,0031 peni olduğu anlamına geliyordu.

Peki İngiliz limanlarına İzmir'den daha uzak olan İstanbul'a yapılan seferler neden daha ucuzdu? Bu durum yine Osmanlı limanlarının uluslararası ticaretteki önemiyle ilgilidir. İstanbul'un Karadeniz ticaretindeki kilit konumu, limana olan navlun fiyatlarının diğer liman şehirlerine nazaran daha düşük olmasını sağlıyordu. Kömür getiren gemiler genellikle tahıl yüküyle döndükleri için, bazı Karadeniz limanlarının navlun oranları Avrupa limanlarından bile

²¹ Celal Aybar, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Muvazenesi (1878-1913)* (Ankara: Zerbamat Basımevi, 1939). (Aybar, 1939)

²² The National Archives (TNA), *Boards of Customs and Excise (CUST)*, Seri no.: 8, Dosya no.: 112-140, Tarih: 1871-1899.

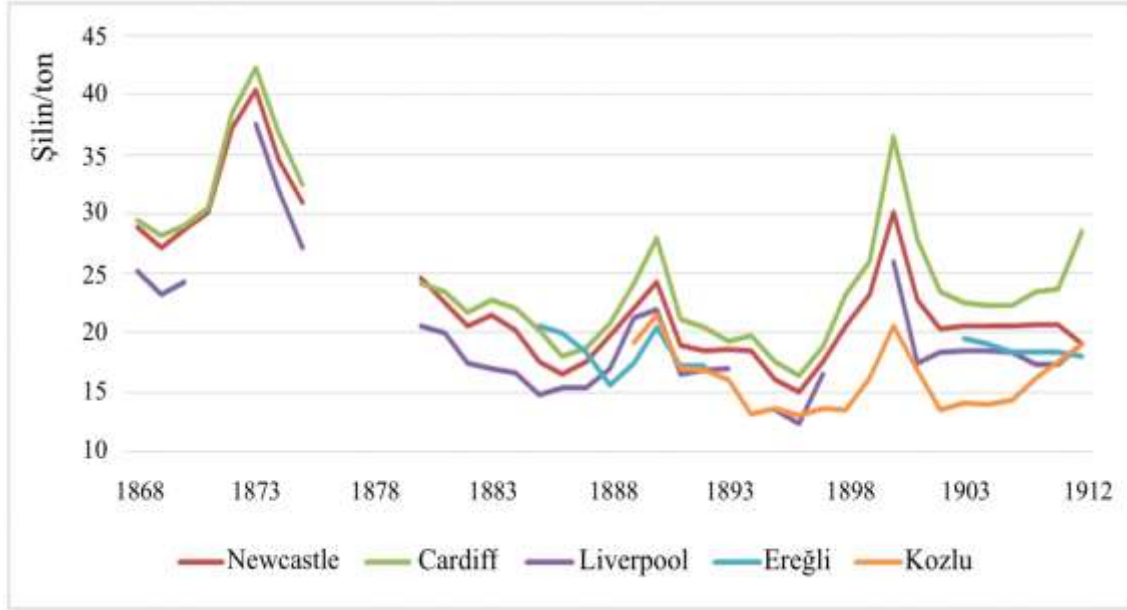
²³ Ernest Giraud, "Combustibles," *Revue Commerciale du Levant* 109 (1896): 124. (Giraud, 1896)

²⁴ Ernest Giraud, "Houille et Mines de Houille," *Revue Commerciale du Levant* 259 (1908): 651. (Giraud, 1908)

²⁵ *İzmir*, 13 Temmuz 1896, 6.

²⁶ Harlaftis ve Kardasis, "International Shipping in the Eastern Mediterranean and the Black Sea," 238-41. (Harlaftis & Kardasis, 2000a)

daha düşüktü. Örneğin, Tuna Nehri için ortalama kömür navlun maliyeti İzmir'den ve hatta Barselona ve Cenova'dan daha aşağıdaydı.²⁷



Şekil 2: İstanbul'da Kömür Fiyatları (1868-1912)

(Kaynak: *The Levant Herald* [1868-1875] ve [1880-1883]; *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*, [1884-1912])

Basılı kaynaklardan derlenen veriler, imparatorluktaki kömür ticaretinin merkezi olan İstanbul'daki nominal kömür fiyatlarının uzun vadeli bir analizine olanak tanımaktadır. Şekil 2'de gösterildiği gibi, bu veri seti Cardiff, Newcastle ve Liverpool'dan gelen üç ana İngiliz kömürü türünün fiyatlandırılmasına ilişkin bilgiler sunmaktadır. İlgili verilerin eksik olması sebebiyle grafikte gösterilmemekle birlikte, İstanbul'a zaman zaman Hartlepool, Hull, Lancashire, Troon ve Yorkshire kömürleri de gelmiştir. Ereğli ve Kozlu kömürlerine ilişkin verilerin de bulunması, yerli ve yabancı ürünlerin fiyatlarının karşılaştırılmasını mümkün kılmaktadır. Grafikte gemide teslim (Free on Board - FOB) fiyatları kullanılmıştır. Kömürlerin ambardaki ton fiyatı, ek maliyetler nedeniyle gemideki fiyatından genelde 2-3 şilin daha fazla olmuştur. Diğer taraftan toptan alımların genelde piyasa fiyatının altında gerçekleştiğini de belirtmek gerekir. Örneğin Haydarpaşa-İzmit Demiryolu için 1875 yılının başlarında yapılan 4000 tonluk alımda ton başına, piyasa fiyatı olan 31,5 şilin değil 24,5 şilin ödenmişti.²⁸ Başka bir örnek ise Tophane'deki atölyelerde kullanılmak üzere alınması kararlaştırılan 5000 ton Newcastle kömürü için bir Ermeni ticaret eviyle yapılan anlaşmadır. Bu alımda, istenen kömür çeşidinin perakende piyasa fiyatı yaklaşık 33 şilinken toptan fiyatı ton başına yaklaşık 30 şilin olarak belirlendi. Üstelik bu fiyata taşıma ve gümrük masrafları da dahildi.²⁹

Grafikte gözlemlenen paralel çizgiler, piyasa koşullarının tüm kömür türleri üzerinde benzer bir etkiye sahip olduğunu göstermektedir. Kömür fiyatları 1870'lerin başında, incelenen 44 yıllık dönemin en yüksek seviyesine ulaştı. Ekim 1872, bir ton Cardiff kömürünün 51 şiline ve Newcastle kömürü 48 şiline satılarak fiyat rekorunun kırıldığı ay oldu. Fiyatlar yıl içinde çoğunlukla sabit kalsa da bazen büyük aylık farklar görülebiliyordu. Örneğin, 1872'de en yüksek ve en düşük fiyatlar arasında 18-20 şilinlik bir fark vardı. Benzer şekilde, 1900 yılı sonundaki fiyatlar, yılın başına kıyasla yaklaşık 10 şilin daha düşüktü. Fiyatlardaki bu orantısız dalgalanmalar, arz ve talep arasındaki dengesizliklerden kaynaklanmaktaydı. Fiyat artışlarının bir

²⁷ Jevons, *British Coal Trade*, 685.

²⁸ *The Levant Herald*, 13 Ocak 1875, 7.

²⁹ *The Levant Herald*, 12 Mayıs 1875, 7.

kısmı arzla ilişkiliydi, yani İngiliz kömür ekonomisindeki dahili sıkıntılardan kaynaklanıyordu. Kömür endüstrisindeki aksaklıkların ana kaynağı olan işçi grevlerinin etkileri diğer ülkelerde de hissedilmekteydi. İngiliz kömürü ticaretinin küresel niteliği, fiyatlarda talep yönlü dalgalanmaların yaşanmasına da neden olabiliyordu. Örneğin 1872-73 döneminde zirve yapan fiyatların başlıca nedeni, Fransa-Prusya Savaşı sonrasında artan demir-çelik üretiminin doğurduğu yüksek kömür talebiydi. 1900 yılındaki yüksek fiyatlar ise hızla genişleyen buharlı gemicilik sektörünün artan yakıt ihtiyacından kaynaklanmaktaydı.³⁰ Bu örnekler merkez ülkelerdeki ekonomik gelişmelerin çevrede ne ölçüde belirleyici olduğunu da ortaya koyar. Osmanlı piyasaları, yakıt fiyatları bağlamında merkez ekonomilerin genişleme ve kriz döngülerinden doğrudan etkilenmiştir. Osmanlı İmparatorluğu'ndaki iç piyasa dinamiklerinin ise kömür fiyatlarındaki dalgalanma üzerinde fazla etkili olduğu söylenemez.

Grafikte de görüldüğü gibi, Cardiff kömürü en kaliteli ve dolayısıyla en pahalı ürün olarak öne çıkmaktadır. Bu yakıt özellikle buhar makineleri için tercih ediliyor ve ağırlıklı olarak gemilerde kullanılıyordu. Çok talep gören bir diğer yakıt olan Newcastle kömürü ise fiyat açısından ikinci sırada yer alıyordu. Bununla birlikte, Newcastle kömürü fiyatının Cardiff kömürü fiyatını aştığı durumlar da olmuştur. Örneğin 1875 şubatında ilki ikincisinden 1-2 şilin daha pahalıya satılıyordu.³¹ Diğer İngiliz kömürü çeşitlerinin görece düşük kaliteleri, fiyatlarının Cardiff ve Newcastle kömürlerine kıyasla daha düşük olmasını beraberinde getirmiştir. Yerli kömürün 1882'den önce hükümete sabit fiyatlarla satıldığı göz önüne alındığında, bu tarihten önce Zonguldak ve İngiliz kömürlerinin 'piyasa' fiyatlarını karşılaştırmak söz konusu olamaz. Ancak daha erken dönemlere ait bazı kayıtlar, yerli ve yabancı kömürlerin maliyet ve fiyatlarının karşılaştırılmasına olanak tanımaktadır. Örneğin Zonguldak kömür havzasındaki üretim faaliyetlerinin henüz ilk aylarında, İstanbul'a teslim edilen İngiliz kömürünün fiyatı, yerli kömürün üretim maliyetinin yalnızca yarısıydı. Adolphus Slade de Kırım Savaşı esnasında yerel madenlerin emek kıtlığından dolayı çok kötü durumda olduğunu ve Zonguldak kömürünün İstanbul'da Newcastle kömüründen daha pahalıya satıldığını ifade ediyordu.³² Ancak ilerleyen yıllarda fiyat konusunda önemli ilerlemeler kaydedildi. Bir ton Zonguldak kömürünün ocak başı fiyatı 1860'lar ve 1870'ler boyunca 4 kuruşun (0,7 şilin) altında kalmış, nakliye ve taşıma masrafları da dahil edildiğinde İstanbul'daki en yüksek fiyat yaklaşık 1,3 şiline tekabül eden 7,5 kuruşa ulaşmıştı.³³ Bu durum, yerli kömürün tek kullanıcısı olan Osmanlı hükümetine büyük bir avantaj sağlamaktaydı.

Önde gelen liman şehirlerinde Avusturya kömürünün bulunabilmesine³⁴ ve geç dönemde Amerikalıların Akdeniz pazarına açılma çabalarına³⁵ rağmen Osmanlı kömür piyasasındaki rekabetin temel tarafları Zonguldak ve İngiliz kömürleriydi. Yerli kömürün kalitesi hakkında fikir sahibi olabilmek için havzanın çeşitli bölgelerinden getirilen numuneler zaman zaman İngiliz kömürleriyle kıyaslanıyordu. Bu karşılaştırmalar yerli kömürün nitelikleri hakkında çelişkili çıkarımlarla sonuçlandı. Bilinen ilk kıyas Ereğli'deki madenlerin işletilmeye başladığı 1841 yılında yapıldı. Yerli ürünlerin buhar makinelerinde yakılarak yüksek kaliteli Newcastle kömürüyle karşılaştırıldığı deneyde Zonguldak kömürü daha yüksek performans göstermişti.³⁶ 1843 tarihli başka bir örnekte ise, iki farklı madenin kömürleri, havzanın doğu kesiminde yer alan Amasra'dan Unkapanı'nda bulunan ve buhar gücüyle çalışan bir değirmene gönderildi. Yerli numunelerle birlikte, orta ve yüksek kalitedeki çeşitli İngiliz kömürleri değirmenin fırınında yirmi

³⁰ David Alfred Thomas, *The Growth and Direction of Our Foreign Trade in Coal during the Last Half Century* (London: Harrison and Sons, 1903), 46.(Thomas, 1903)

³¹ *The Levant Herald*, 3 Şubat 1875, 7.

³² Adolphus Slade, *Turkey and the Crimean War: A Narrative of Historical Events* (London: Smith, Elder and Co., 1867), 42.(Slade, 1867)

³³ Genç, "Ereğli Kömür Madenleri," 84.

³⁴ Mustafa Emre Kılıçaslan, *Osmanlı Kıyılarındaki Batı: Avusturya Lloyd Buharlı Kumpanyası* (İstanbul: Libra Kitap, 2019), 143.(Kılıçaslan, 2019)

³⁵ "Good Market Opportunities for Wood Manufactures – Coal," *Levant Trade Review* 2, no. 3 (1912): 234.

³⁶ MacGregor, *Commercial Statistics*, 184.

dört saat boyunca yakıldı. İlk sonuçlar, yavaş yanma ve daha düşük yabancı madde içeriği gibi olumlu yönlerine rağmen, yerli kömürlerin yabancı muadillerinden daha düşük kalitede olduğunu gösteriyordu. Ancak yöneticiler, Amasra kömüründeki toz ve taş oranının yüksek olduğu gerekçesiyle yeni bir inceleme talep etti. Aynı bölgeden alınan daha temiz bir örnek test edildiğinde, bunun enerji içeriğinin ortalama İngiliz kömüründen daha yüksek ve kaliteli İngiliz kömürüne yakın olduğu anlaşıldı.³⁷ Daha bilimsel bir karşılaştırma, on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında yapıldı. 1867 yılında, Pera'daki Fransız hastanesinin kıdemli doktorlarından Dr. Verollet, yerli ve yabancı kömürleri kimyasal olarak analiz etti. Zonguldak'tan gelen örnek diğerine kıyasla daha yüksek karbon içeriğine sahip olsa da bazı kimyasal ve fiziksel farklılıklar nedeniyle, Verollet, Osmanlı kömürünün İngiliz kömüründen biraz daha düşük kalitede olduğu sonucuna vardı.³⁸ Elbette, bu örnekler İngiltere'de ve Zonguldak'ta çıkarılan bütün kömürleri temsil etmiyordu. Her iki taraf da farklı kalitelerde kömür yataklarına sahipti ve saf hallerinde, ortalama enerji içeriği açısından İngiliz ve Osmanlı kömürleri arasında çok az fark vardı. Uzun yıllar boyunca İngiliz kömürünü daha tercih edilir kılan şey, İngiltere'nin madencilik teknolojisi ve piyasaya Zonguldak'ta çıkarılanlardan daha temiz kömürler sunan yıkama süreciydi. 1896 tarihli bir piyasa raporu, Zonguldak kömür havzasındaki geri kalmış madencilik faaliyetleri nedeniyle Osmanlı kömürünün ikinci kalite olduğunu, başka bir deyişle, İngiliz kömüründen daha düşük seviyede kaldığını açıkça ifade ediyordu.³⁹

Osmanlı yönetimi henüz 1850'lerde, Zonguldak havzasındaki madenciliği geliştirerek İngiliz kömürünü Doğu Akdeniz'den çıkarmak gibi uzun erimli bir amaç edinmişti.⁴⁰ Ancak havzadaki üretim seviyesi on dokuzuncu yüzyıl sonlarına kadar bu hedefi gerçekleştirecek seviyelere ulaşamadı. Yöneticiler, havzanın topografyası ve jeolojisiyle ilgili zorlukların yanı sıra üretimi sınırlayan teknolojik gerilik ve iş gücü kıtlığıyla da başa çıkmaya çalışıyorlardı.⁴¹ Yıllık üretimin 200.000 tonun altında kaldığı yarım yüzyıldan fazla bir sürenin⁴² ardından, yerli kömür yabancı sermaye yatırımları sayesinde daha rekabetçi hale geldi.

Devlet, 1880'lerden önce Zonguldak kömür havzasını sıkı bir şekilde kontrol altında tutmuş ve yerli kömür tüketimini kendi tekeline almıştı.⁴³ 1882 yılında Zonguldak'taki kömür madencileri, ürünlerinin yüzde 40'ını piyasada satma hakkını elde ederek küçük çaplı bir zafer kazandılar.⁴⁴ Bu durum, devletin havza üzerindeki otoritesinin azalmaya başladığını gösteren önemli bir adımdı. Ancak pazar açılımı, fiyat rekabeti konusunda yerli madencilere kayda değer bir getiri sağlamadı. 1880'lerin ortasında, İngiliz kömürlerinin fiyatları yerli ürünlerden çok daha düşük durumdaydı. Havzada madencilik yapan bir iş adamı yerli kömürlerdeki yüksek fiyatların ağır vergilere atfedildiğini bildirmişti. Devlet, başlangıçta madencilerin vergi indirimi taleplerini dikkate almadı.⁴⁵ Fakat artan baskılar 1887'de iç gümrük vergilerinin kaldırılmasıyla sonuçlandı.⁴⁶ Böylelikle ciddi bir fiyat rekabetinin önü açılıyordu.

1882'de başlayan kısmi serbesti, izleyen on beş yıllık dönemde beklenen üretim artışını sağlayamadı. Fransız sermayedarların 1896'da Ereğli Kömür Şirketi'ni faaliyete geçirmesi Osmanlı kömür madenciliği açısından bir dönüm noktası oldu. Şirketin getirdiği modern

³⁷ Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), *Darphane Muhasebe (DRB.MH)*, Dosya no.: 824, Gömlek no.: 22, Tarih: 8 Recep 1259 (4 Ağustos 1843).

³⁸ Vital Cuinet, *La Turquie d'Asie: Géographie Administrative, Statistique, Descriptive et Raisonnée de Chaque Province de l'Asie-Mineure* (Paris: E. Leroux, 1894), 4: 422–23. Cuinet (1894)

³⁹ Giraud, "Combustibles," 125.

⁴⁰ James Porter, *Turkey; Its History and Progress* (London: Hurst & Blackett, 1854), 308. (Porter, 1854)

⁴¹ Quataert, *Zonguldak Kömür Havzası*, 41–49.

⁴² Genç, "Ereğli Kömür Madenleri," 89.

⁴³ Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları*, 48.

⁴⁴ Genç, "Ereğli Kömür Madenleri," 68.

⁴⁵ BOA, *Meclis-i Vükela Mazbataları (MV)*, Dosya no.: 8, Gömlek no.: 91, Tarih: 29 Cemaziyelahir 1303 (4 Nisan 1886).

⁴⁶ BOA, *Dahiliye Mektubi Kalemi Evrakı (DH.MKT)*, Dosya no.: 1391, Gömlek no.: 49, Tarih: 16 Rebiülahir 1304 (12 Ocak 1887).

teknolojiler havzada yapılan üretimin hem miktarını hem de kalitesini artırdı.⁴⁷ Üretim hacmi şirketin faaliyete başlamasından sonraki üç yıl içinde iki katına çıktı. Zonguldak kömürü, 1900'lerin başlarında kalite artışı ve fiyat avantajı sayesinde yerli sanayide İngiliz kömürüne karşı tartışılmaz bir üstünlük sağladı.⁴⁸ Benzer bir durum İzmir'den de raporlandı. Şehirde bulunan İngiliz konsoloslu, 1909 yılında Zonguldak'taki gelişmelere dikkat çekerek, ciddi önlemler alınmadığı takdirde İngiliz kömürünün bütün pazar payını yerli kömüre kaptracağını bildiriyordu.⁴⁹ Osmanlı kömürü, kalitesindeki iyileşmelerle birlikte dış pazarlara da açıldı. Yüksek hacimli alımlar yapan Romanya, Bulgaristan ve Yunanistan, Zonguldak kömürünün İngiliz ürünlerinin başlıca ikamesi haline geldiği ülkelerdi.⁵⁰ Yine de yerli kömürün başarısı abartılmamalıdır. Ali İhsan Gencer, Ereğli Şirketi sayesinde Zonguldak kömürünün İngiliz kömürünü Doğu Akdeniz piyasasından tamamen sildiğini iddia etse de⁵¹ 1910 yılına gelindiğinde bu pazarın hâkimi hâlâ İngilizlerdi.⁵²

3. Osmanlı Liman Kentlerinde İngiliz Kömürü Ticareti

Galli iş adamı David Alfred Thomas 1900'lerin başında yazdığı kitabında kömürle ilgili olarak "İhracatımızın büyük kısmı buharlı gemilerin kullanımı içindir" diyordu.⁵³ Buhar teknolojisinin deniz taşımacılığına adapte edilmesi küresel ticaret rotalarında yer alan bazı limanları aynı zamanda yakıt ikmal merkezleri haline getirmişti. Cebelitarık, Marsilya, Cenova, Malta ve Port Said bunların Akdeniz'deki en önemli örnekleriydi. Osmanlı topraklarındaki örnek ise imparatorluğun en önemli liman kenti olan İstanbul'du. 'Ekonomik gelişmelere ve uzak pazarların tercihlerine yanıt veren bir transit merkezi'⁵⁴ olarak nitelendirilen İstanbul'un ticari önemi Doğu Akdeniz ve Karadeniz'de buharlı denizciliğin yaygınlaşmasıyla daha da arttı. Transit ticaret, İstanbul için kömür navlunlarının düşürülmesinde merkezi bir rol oynayarak, daha önce de gösterildiği gibi, bu navlunları İngiltere'ye daha yakın olan bazı liman şehirlerinden bile daha düşük hale getirdi.⁵⁵ Böylece İstanbul, kömür taşıyan gemiler için bir geçit görevi görmekle kalmadı, aynı zamanda Yakın Doğu'da stratejik bir kömür istasyonuna dönüştü. Beyrut, İzmir ve Selanik gibi diğer Osmanlı liman şehirlerinde de kömür ikmal yapılabilmesine rağmen, ticaret hacmi açısından hiçbirisi İstanbul ile aynı seviyede değillerdi.

İstanbul'a sevk edilen kömürün başlıca çıkış noktaları Cardiff, Newcastle ve Newport'tu.⁵⁶ Zaman zaman Akdeniz limanlarından gelen kömür yüklü gemiler de bulunabiliyordu. Kömürün çoğu İngiltere'den gelse de kömür taşıyan gemiler farklı devletlerin bayrakları altında kayıtlı olabiliyordu. Örneğin 1875 nisanında İstanbul'a kömür getiren gemilerin onu İngiliz, sekizi Avusturya, dördü Yunanistan, üçü Norveç, ikisi İtalyan ve birer tanesi Rusya ve Belçika bandıralıydı. Ortalama 380 tonluk yükler taşıyan bu gemilerin sadece üç tanesi buhar gücüyle çalışıyordu.⁵⁷ Gemilerdeki bandıra çeşitliliği sonraki dönemlerde de devam etti. Ayrıca, kömür taşımacılığında daha yüksek taşıma kapasitesine sahip olan buharlı gemilerin kullanımı gittikçe yaygınlaştı.

⁴⁷ S. Stassinopoulos, "Le Bassin Houiller d'Heraclée," *Revue Technique d'Orient* no. 9 (1911), 13–14. (Stassinopoulos, 1911)

⁴⁸ "Maden Kömürü", *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi* no. 858 (15 Haziran 1901): 191. ("Maden Kömürü," 1901)

⁴⁹ Issawi, *The Economic History of Turkey*, 291.

⁵⁰ *Memalik-i Osmaniye'nin 1325, 26, 27 Senelerine Mahsus Maadin İstatistiği* (İstanbul: Matbaa-i Osmaniye, 1330 [1914]), 210–11. (*Memalik-i Osmaniye'nin 1325, 26, 27 Senelerine Mahsus Maadin İstatistiği*, 1914)

⁵¹ Gencer, *Türk Denizcilik Tarihi*, 32.

⁵² Louis de Launay, *La géologie et les richesses minérales de l'Asie: historique, industrie, production, avenir, métallogénie: Sibérie, Oural, Caucase, Turkestan, Mer Égée, Asie Mineure, Perse, Inde, Insulinde, Indo-Chine, Chine* (Paris: C. Béranger, 1911), 54. (de Launay, 1911)

⁵³ Thomas, *Our Foreign Trade in Coal*, 31.

⁵⁴ Harlaftis ve Kardasis, "International Shipping in the Eastern Mediterranean and the Black Sea," 249.

⁵⁵ Jevons, *British Coal Trade*, 685.

⁵⁶ Giraud, "Combustibles," 124.

⁵⁷ *The Levant Herald*, 7 Nisan – 5 Mayıs 1875.

Başkentteki kömür ticareti de büyük oranda yabancıların elindeydi. Buharlı ulaşım araçlarının ve dolayısıyla yakıt talebinin giderek arttığı 1880'lerde Foscolo & Mango, Gilchrist Walker & Co. ve Glamorgan Company gibi şirketler en önemli kömür ithalatçılarıydı. Yabancı şirketler, merkez ekonomilerdeki sermaye birikiminin çevre bölgelere nüfuz etme biçimlerinden biriydi. Bu şirketlerin baskın konumu, dünya ekonomisi içinde Osmanlı gibi ülkelerin yerel enerji piyasalarının, merkezden yönlendirilen ticari çıkarlar doğrultusunda şekillendiğini ortaya koymaktadır. Sektördeki genişlemeyle birlikte İstanbul'daki kömür bayisi sayısı 1900 yılında yirmiye, Birinci Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde ise kırk altıya ulaştı. Kömür ticaretinin yoğunlaştığı bölge Galata ve çevresiydi.⁵⁸ İngiliz kömürü şehirde hem toptan hem de perakende olarak satılıyordu. Buhar teknolojisi kullanan nakliye şirketleri ve devlet kurumları toplu alım yapan başlıca müşterilerdi. Örneğin, Ocak 1875'te Üsküdar-İzmit Demiryolu Şirketi 4000 ton Newcastle kömürü alımı için bir sözleşme imzalamıştı.⁵⁹ Haziran 1875'te Şirket-i Hayriye, Galata'daki bir İngiliz acentesiyle 20.000 ton kömür alımı için anlaştı.⁶⁰ Akabinde Mısır merkezli Hidiviye Kumpanyası, 5000 tondan fazla Newcastle kömürü alımı için bir sözleşme yaptı.⁶¹ Toptan alımlar sonraki dönemlerde de devam etti. Perakende satışların müşterileri ise genelde transit vapurlar ve yerel tüketicilerdi. Satış hacmi deniz trafiğinin yoğunluğuna bağlı olarak dalgalı bir seyir izliyordu. Buharlı gemicilik yaygınlaştıkça perakende kömür satışları da zamanla yükseldi. Karadeniz'e gidip gelen vapurların sayısındaki büyük artışla beraber haftalık perakende kömür satışları Nisan 1885'te 9000 tona çıktı.⁶² 1908'e gelindiğinde yabancı gemilere satılan yıllık kömür miktarı 250.000 tona, yerli müşterilere yapılan satışlarsa 265. 000 tona ulaşmıştı.⁶³

1891'de Osmanlı topraklarında İngiliz kömürü ticareti yapan on yedi satıcı bulunuyordu. Tüccar ve şirketlerin kompozisyonunda bazı değişiklikler olsa da izleyen on yıl boyunca kömür satıcılarının sayısında kayda değer bir artma veya azalma görülmedi. 1900 yılına gelindiğinde başkent İstanbul'da kömür ticareti yapan yirmi işletme ya da tüccar vardı. Bunların ikisi yerli kömür, kalan on sekiz tanesi İngiliz kömürü satıyordu. Şark Ticaret Yıllığı'nda adı geçen tüccarlar ve şirketler şunlardı: Sfezzo Agelasto ve ortakları, C. Cavallaro, M. Christidis, T. Couis, Nicolas Critico, V. Dimitriadis, Foscolo & Mango ve ortakları., Walker Gilchrist ve ortakları., Mıgırdıç Gümüşçüyan, Heald ve Rizzo, Cardiff merkezli Glamorgan Kömür Şirketi'nin İstanbul temsilcisi A.A. Hill, S. ve W. Hoffman, D. Kurdjian, Y. Mavroudi, J. Oullemitch, Pellegrino Pamphilidis ve ortakları, Rougier ve ortakları ve Thomas Russell ile oğlu. Bunların yedi tanesi aynı zamanda gemi acenteliği yapıyordu.⁶⁴ Sonraki yıllara ilişkin kayıtlar, İstanbul'daki kömür ticaretinin rekabetçi bir nitelik taşıdığını gösteriyor. Birçok tüccar kömür işine giriyor, bunların bir kısmı başarı gösteremeyerek kısa sürede piyasadan çekiliyordu. 1904 ticaret yılı, kömür ithalatçıları ve tüccarlarının farklı kategorilerde listelendiği yeni bir sınıflandırma sunmuştur. Bu, bazı tüccarların büyük ölçüde yerel piyasada iş yaptığını ve yabancı buharlı gemilere yapılan satışlar haricinde uluslararası kömür ticaretiyle bir bağlantılarının bulunmadığını düşündürmektedir. 1904 yılına göre, 1900 tarihli listede adı geçen yirmi tüccardan on ikisi işlerine devam ediyordu. Sekiz tüccar kömür ticaretini bırakmış ve bazıları ithalatçı bazıları tüccar olarak nitelenen on yedi yeni isim piyasaya girmişti. İlginç bir şekilde, Ereğli Kömür Şirketi, yerel madencilik faaliyetlerine ek olarak, bir kömür ithalatçısı olarak da listeleniyordu.⁶⁵ Kömür tüccarlarının çoğu

⁵⁸ Alaaddin Tok, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Son Döneminde İstanbul'un Enerji Ekonomisi," *YILLIK: Annual of Istanbul Studies* 6 (2024): 41–42.(Tok, 2024)

⁵⁹ *The Levant Herald*, 13 Ocak 1875, 7.

⁶⁰ *The Levant Herald*, 28 Haziran 1875, 7.

⁶¹ *The Levant Herald*, 4 Ağustos 1875, 7.

⁶² *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi Fiyat Cetveli* no. 17 (27 Nisan 1885): 2.

⁶³ Giraud, "Houille et Mines de Houille," 651.

⁶⁴ *Annuaire Oriental (ancien indicateur oriental) du commerce de l'industrie, de l'administration et de la magistrature. 1890* (İstanbul: The Annuaire Oriental and Printing Company Limited, 1890), 660.(*Annuaire Oriental (ancien indicateur oriental) du commerce de l'industrie, de l'administration et de la magistrature. 1890, 1890*)

⁶⁵ *Annuaire Oriental (ancien indicateur oriental) du commerce de l'industrie, de l'administration et de la magistrature. 1904* (İstanbul: The Annuaire Oriental and Printing Company Limited, 1904), 839–40.(*Annuaire Oriental (ancien indicateur oriental) du commerce de l'industrie, de l'administration et de la magistrature. 1904, 1904*)

biyresel alıcılara küçük çaplı satışlar yapsa da bazı kömür tüccarları Osmanlı devlet kurumlarıyla doğrudan ilişkiler geliştirmişti. Örneğin, H. Sommaripa 1891 ticaret yıllığında Bahriye Nezareti ve İdare-i Mahsusa'nın kömür tedarikçisi olarak niteleniyordu.⁶⁶ Yine listelerde ismi geçen Hoffman kardeşler 1907'de donanma gemilerinin yakıt ihtiyaçlarını karşılamak için yapılan 30.000 tonluk Cardiff kömürü ihalesini kazanmıştı.⁶⁷ Özetle, İstanbul kömür piyasası zamanla genişlemiş ve hem yerel hem de uluslararası aktörlerin şekillendirdiği dinamik bir ticaret ağına dönüşmüştü.

Kömür ticaretinin ana üssü İstanbul olsa bile diğer büyük liman kentlerinde de kayda değer miktarda kömür alım-satımı yapıyordu. Batı Anadolu'nun dış dünyaya açılan kapısı olan İzmir kömür ticaretinin yoğunlaştığı şehirlerden biriydi. Şehirdeki İngiliz konsolosunun belirttiğine göre 1868'de limana 57.000 ton civarında İngiliz kömürü gelmişti.⁶⁸ İzmir'in kömür ithalatı on dokuzuncu yüzyılın sonlarında büyük bir artış gösterdi. 1890'da yine yaklaşık 57.000 ton olan ithalat hacmi 1895'e gelindiğinde 83.000 tonu aşmıştı. Bu kömürlerin büyük bir kısmı Cardiff ve Newport çıkışlıydı. Ayrıca havagazı üretiminde ve ısıtmada kullanılmak üzere bir miktar Newcastle kömürü de geliyordu. Kömürün çoğunluğu buharlı ulaşım tahsis ediliyordu. 1895 verilerine göre 49.000 ton kömür tüccar ve beylik vapurları tarafından satın alınmış, 19.000 ton kömür de Aydın ve Kasaba hatlarında işleyen trenlere yakıt olmuştu. Yani ithalatın yaklaşık yüzde 80'i taşımacılık hizmetlerine yönelikti. Kalan kısım ise ya fabrika veya evlerde kullanılmış ya da başka bölgelere satılmıştı.⁶⁹

1913 yılında Levant Amerikan Ticaret Odası üyesi olarak listelenen kömür ithalatçıları şu şunlardı: İstanbul'da Theo Reppen, Selanik'te F. Cauchi, Isaac Molho ve Nico Saltiel, İzmir'de Rees & Co. Limited Şirketi ve Whittall ve ortakları ve son olarak Beyrut'ta Pharaon ve oğulları.⁷⁰ Osmanlı ekonomisinin küresel ticaret ağlarına entegrasyonunda hayati bir rol oynayan bu kentlerde kömür ticaretinin de gelişmesi sürpriz değildir. Büyük liman kentlerinin yalnızca yerel tüketim açısından değil, ihtiyaç halinde art bölgelerine kömür sağlayan enerji tedarik merkezleri olmaları açısından da önem taşıdığı belirtilmelidir.

4. İngiliz Kömürü ve Osmanlı Devleti

Osmanlı Devleti, kömürü, güvenlik ve yönetim yetkinliğini artıran üç önemli alanda yoğun şekilde kullandı: askeri üretim, ulaşım ve haberleşme. 1830'larda Tüfekhane, Tophane ve Tersane-i Amire gibi devlete ait bazı üretim tesislerine buhar makinelerinin konması İngiliz kömürünü Osmanlı sanayiinin temel enerji kaynaklarından birisi haline getirdi.⁷¹ Zonguldak havzasındaki faaliyetlerin başlamasından sonra bile, İngiliz kömürleri, üstün kaliteleri nedeniyle devlet fabrikalarında talep görmeye devam etti.

Tersane-i Amire'deki üretim faaliyetleri için, ihtiyaç duyuldukça tonlarca ithal kömür tedarik ediliyordu.⁷² Mayıs 1875'te Osmanlı hükümetiyle bir tüccar arasında yapılan anlaşmayla Tophane'de kullanılmak üzere 4000 ton Newcastle kömürü satın alındı.⁷³ Tophane sadece taş kömürüne değil ithal kok kömürüne de ihtiyaç duyabiliyordu. İdari olarak Tophane'ye bağlı Zeytinburnu Fabrika-i Hümayunu'ndaki demir-çelik izabesinde kullanılmak üzere 1893'te

⁶⁶ *Annuaire Oriental (ancien indicateur oriental) du commerce de l'industrie, de l'administration et de la magistrature. 1891* (İstanbul: The Annuaire Oriental and Printing Company Limited, 1891), 90. (*Annuaire Oriental (ancien indicateur oriental) du commerce de l'industrie, de l'administration et de la magistrature. 1891, 1891*)

⁶⁷ BOA, *İrade Hususi (İ.HUS)*, Dosya no.: 152, Gömlek no.: 71, Tarih: 9 Safer 1325 (24 Mart 1907).

⁶⁸ Great Britain. Foreign Office, *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c. of Their Consular Districts, C. 8* (London: Harrison and Sons, 1870), 78. (Great Britain. Foreign, 1870)

⁶⁹ *İzmir*, 13 Temmuz 1896, 6.

⁷⁰ "Classified List of Members - American Chamber of Commerce for the Levant," *Levant Trade Review* 3, no. 3 (Aralık 1913): v.

⁷¹ Buhar makineleri erken dönemde Tüfekhane'de namli delmek, Tophane-i Amire'de odun kesmek ve bakır haddelemek ve Tersane-i Amire'de kuru havuzlardaki suyu boşaltmak gibi işlerde kullanılıyordu. Bakınız James Ellsworth De Kay, *Sketches of Turkey in 1831 and 1832* (New York: J. & J. Harper, 1833), 311. (De Kay, 1833)

⁷² *Terakki*, 10 Mayıs 1869.

⁷³ *The Levant Herald*, 12 Mayıs 1875, 7.

İngiltere'den 400 ton kok kömürü getirme çabası⁷⁴ devletin özel nitelikteki fosil yakıtlar için dış piyasalara bağımlı olduğuna işaret ediyor. Osmanlı askeri fabrikalarında ithal kömür kullanımı, düzenli olmamakla birlikte, yirminci yüzyılın başlarında da devam etti. 1904 tarihli bir örnekte Baruthane için 6000 ton İngiliz kömürü temin ediliyordu.⁷⁵ Ancak bu yıllarda, askeri fabrikalarda çoğu zaman Ereğli Şirketi'nden alınan kömürlerin kullanıldığı bilinmektedir.⁷⁶

Deniz taşımacılığında askeri sanayiden daha fazla İngiliz kömürü tüketiliyordu. İngiliz kömürünün mevcudiyeti, Osmanlı posta ve donanma vapurlarının uzak bölgelere uzun menzilli seferler yapmasını mümkün kılmıştır. Osmanlı vapurlarından *Nil*'in yakıt tedarikinde görüldüğü üzere, devlet kendi depolarını inşa etmeden önce, gemiler farklı kaynaklardan kömür satın alıyorlardı. Bu geminin 1844 yılında Rodos'tan yüklediği 100 ton kömürün büyük kısmı İngiltere menşeliydi.⁷⁷ Aynı vapur beş yıl sonra Kudüs ve Lazkiye'den İstanbul'a asker taşımak için bir Avusturya gemisinden İngiliz kömürü aldı.⁷⁸ Yine devlete ait olan *Tair-i Bahri* ise İyon Denizi'ndeki seferi için Korfu'dan İngiliz kömürü tedarik ediyordu.⁷⁹

1860'tan sonra devlet imparatorluğun farklı yerlerinde depolar kurarak sadece Zonguldak kömürünü değil yabancı kaynaklardan temin ettiklerini de depolamaya başladı. Örneğin 1869'da Osmanlı donanmasının Akdeniz'deki ana üssü olarak hizmet veren Girit'e gönderilmek üzere üç gemi yükü Newcastle kömürü için bir tedarikçiyle sözleşme imzalanmıştı.⁸⁰ Basra ve Draç gibi uzak bölgelerde yer alan depolardaki İngiliz kömürü oranı, diğer yerlere kıyasla oldukça yüksekti. 1890'lara gelindiğinde, Trablusgarp'ta bulunan kömür deposundaki yakıt stokunun tamamı İngiltere'den geliyordu.⁸¹ Görüldüğü üzere, Osmanlı gemilerinin imparatorluğun çeperlerinde gerçekleştirdiği güvenlik ve haberleşme faaliyetleri İngiliz kömürüyle sıkı sıkıya ilişkiyordu.

Bahriye Nezareti sonraki dönemlerde İngiliz kömürü almayı sürdürdü. 1885'te 20.000 ton Newcastle kömürü⁸² ve 1907'de 30.000 ton Cardiff kömürü⁸³ için yapılan anlaşmalar donanmanın dış kaynaklardan yakıt teminine yönelik faaliyetlerden sadece ikisidir. Nezaret, 1909 yılında *Ceride-i Bahriye*'de yayımlanan bir ilanda donanma-ı hümayunun ihtiyaçları için 40.000 ton Cardiff kömürü alınacağını duyuruyordu. Kömürün 15.000 tonu İstanbul'da, kalanı ise 5000 tonluk yükler halinde İzmir, Selanik, Beyrut, İzmit ve Marmaris'te teslim edilecekti.⁸⁴ Donanmanın, Zonguldak havzasındaki üretimin artışından sonra bile yüksek miktarlarda İngiliz kömürü satın alması Osmanlı sularında artan askeri hareketlilikle açıklanabilir. Zonguldak kömürünün yeterli olmadığı durumlarda çoğunlukla, buharlı gemiler için en uygun sayılan Cardiff kömürünün tercih edilmesi sürpriz değildir. Ancak devlete ait bazı kuruluşların Zonguldak kömürünün kalitesi arttıktan sonra bile İngiliz kömürü kullanmaya devam etmesi yerli üreticiler açısından rahatsız edici olabiliyordu. 1911 yılında bir grup Osmanlı kömür madeni işletmecisi,

⁷⁴ BOA, *Hariciye Nezareti Londra Sefareti Belgeleri (HR.SFR.3)*, Dosya no.: 402, Gömlek no.: 44, Tarih: 19 Ocak 1893.

⁷⁵ BOA, *Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı (Y.MTV)*, Dosya no.: 263, Gömlek no.: 147, Tarih: 19 Cemaziyelahir 1322 (31 Ağustos 1904).

⁷⁶ BOA, *Bab-ı Ali Evrak Odası Evrakı (BEO)*, Dosya no.: 2977, Gömlek no.: 223266, Tarih: 25 Zilkade 1324 (10 Ocak 1907).

⁷⁷ Rodos önemli bir kömür ikmal merkezi olma rolünü ilerleyen yıllarda da sürdürdü. 1861 tarihli bir konsolosluk raporuna göre adaya gelen İngiliz gemileri sadece kömür getiriyor, dönüşte ise meşe palamudu yükü alıyorlardı. Adaya 1857'den 1861'e kadar kömür yüklü elli dört gemi gelmişti. Rodos sadece Osmanlı gemilerine değil limana uğrayan yabancı vapurlara da yakıt sağlıyordu. Bakınız Great Britain. Foreign Office. *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c. of Their Consular Districts*, C. 1 (London: Harrison and Sons, 1862), 377.(Great Britain. Foreign, 1862)

⁷⁸ BOA, *Sadaret Mektubi Mühimme Kalemi Evrakı (A.MKT.MHM)*, Dosya no.: 13, Gömlek no.: 87, Tarih: 12 Recep 1265 (3 Haziran 1849).

⁷⁹ BOA, *Hariciye Nezareti Mektubi Kalemi Evrakı (HR.MKT)*, Dosya no.: 30, Gömlek no.: 16, Tarih: 6 Rebiülahir 1266 (19 Şubat 1850).

⁸⁰ *The Levant Herald*, 9 Mart 1869, 4.

⁸¹ Deniz Müzesi Arşivi (DMA), Defter no.: 10776, Tarih: 1 Temmuz 1307 (13 Temmuz 1891).

⁸² BOA, *A.MKT.MHM*, Dosya no.: 487, Gömlek no.: 53, Tarih: 14 Safer 1303 (22 Kasım 1885).

⁸³ BOA, *İ.HUS*, Dosya no.: 152, Gömlek no.: 71, Tarih: 9 Safer 1325 (24 Mart 1907).

⁸⁴ "Sefain-i Harbiye," *Ceride-i Bahriye* 20, no. 420 (20 Mayıs 1909): 276.

Hariciye ve Bahriye Nezaretleri'ne şikâyetleriyle ilgili bir telgraf gönderdi. Dilekçede, mühimmat üretiminde ve donanma vapurlarında gümrüksüz İngiliz kömürü tüketiminin yerli kömür endüstrisine olduğu kadar hazine gelirlerine de zarar verdiği belirtiliyordu. Madenciler alternatif olarak, hükümet tarafından kendi ürünlerinin satın alınmasını talep ediyorlardı.⁸⁵ Bu isteğin Osmanlı bürokrasisine ne kadar etki ettiğine dair elimizde fazla bilgi bulunmasa da yerli kömürün en büyük müşterisi olan devletin zaman zaman ithal kömür kullanmasının yerel üreticiler tarafından pek hoş karşılanmadığı açıktır.

İngiliz kömürü, Zonguldak kömürünü savaş durumlarında da ikame etti. Kırım Savaşı bunun ilk örneğidir. Savaşla birlikte yoğunlaşan deniz trafiği İngiltere, Fransa, Sardunya ve Osmanlı ittifakının enerji ihtiyacını had safhaya çıkarmıştı. Henüz verimli bir şekilde işletilemeyen Zonguldak kömür madenleri, tüm çabalara rağmen müttefiklerin yakıt ihtiyacını karşılamakta yetersiz kalıyordu. İngilizler iki yıllık bir süreçte madeni işletip geliştirmeye çalışsalar da istenen üretim miktarlarına ulaşamadı.⁸⁶ Üstelik, havzada çıkarılan kömür aşırı miktarda sülfür içeriyor ve yandığında çok fazla kül bırakıyordu.⁸⁷ Böylelikle devreye İngiliz kömürü girdi. Osmanlı yönetimi, çekilen yakıt sıkıntısı nedeniyle 1855 sonbaharında yaklaşık 40.000 ton İngiliz kömürü satın almaya karar verdi. Bu çerçevede Britanya'dan İstanbul'a getirilen kömürler devam eden operasyonlarda kullanılmak üzere Karadeniz'deki sekiz liman kentine dağıtıldı.⁸⁸ Balkan Savaşları'nda da yerli kaynakların İngiliz kömürüyle ikame edilmesi söz konusu olmuştu. Ancak 1912 yılında İngiliz madenlerinde patlak veren grev dalgasının kömür sevkiyatına sekte vurmasıyla yakıt tedariki giderek zorlaşmış, Yunan hükümetinin kömürü savaş kaçağı ilan etmesi, durumu daha da kötüleştirmişti. Askeri lojistik açısından hayati bir öneme sahip olan kömürün kıtlığı Osmanlı yönetimini savaş sırasında bazı radikal adımlar atmaya zorluyordu. Böylece yabancı vapurlarda ve kömür tüccarlarının depolarında bulunan İngiliz kömürlerinin devlete satılmasına ve bunu reddedenlerin stoklarına el konulmasına karar verildi.⁸⁹ Devlet bu karardan sonra, Foscolo-Mango Şirketi'nin kömür deposuna el koydu, bir İngiliz vapurundan 4000 ton Cardiff kömürü satın aldı ve stoklarını satmayı reddeden Lloyd Şirketi'nin kömürlerini tasarrufuna almak için girişimlere başladı.⁹⁰ Bu süreç, savaşlarda yalnızca silah ve mühimmatın değil, enerji kaynaklarının da stratejik bir unsur haline geldiğini açıkça ortaya koyuyordu. Kömür gibi temel bir kaynağa erişimde yaşanan sıkıntılar, modern savaşların artık yalnızca cepheyi değil, enerji tedarik zincirlerini de ilgilendirdiği gerçeğini gözler önüne seriyordu.

Osmanlı Devleti bünyesinde İngiliz kömürü kullanan başka kurumlar da vardı. Bu kurumlar arasında bulunan Posta ve Telgraf Nezareti'nin kömür alım ilanları zaman zaman dönemin gazete sayfalarında boy gösteriyordu.⁹¹ 1893 tarihli bir belgeye göre edilen kömürün çoğu nezarete ait vapura ve atölyeye ayrılıp, kalanı ısınmada kullanılmak üzere nezaret binası ve postanelere dağıtılıyordu.⁹² İngiliz kömürü kullanan bir başka kurumsa Maarif Nezareti'ydi. 1890'da nezaretin yıllık kömür ihtiyacı 150 ton olarak belirlenmişti.⁹³ Galatasaray Mekteb-i Sultanisi de 1870'lerin sonlarından itibaren hemen her sene Cardiff kömürü almak için ilana çıkıyordu. Örneğin 1878 tarihli bir gazete nüshasında öğrencilerin ısınması için diğer

⁸⁵ BOA, BEO, Dosya no.: 3901, Gömlek no.: 292535, Tarih: 6 Cemaziyelahir 1329 (4 Haziran 1911).

⁸⁶ Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları*, 48. (Eldem, 1994)

⁸⁷ Steven Gray, *Steam Power, and Sea Power: Coal, the Royal Navy and the British Empire, c. 1870-1914* (London: Palgrave Macmillan, 2018), 79. (Gray, 2018)

⁸⁸ BOA, *İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS)*, Dosya no.: 7, Gömlek no.: 291, Tarih: 14 Şevval 1272 (18 Haziran 1856).

⁸⁹ BOA, MV, Dosya no.: 170, Gömlek no.: 66, Tarih: 22 Zilkade 1330 (2 Kasım 1912).

⁹⁰ BOA, *Hariciye Nezareti İdare (HR.İD)*, Dosya no.: 898, Gömlek no.: 8, Tarih: 2 Kasım 1912; BOA, *Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası Belgeleri (HR.HMŞ.İŞO)*, Dosya no.: 31, Gömlek no.: 10, Tarih: 29 Teşrinisani 1328 (12 Aralık 1912); BOA, BEO, Dosya no.: 4112, Gömlek no.: 308354, Tarih: 2 Zilhicce 1330 (12 Kasım 1912).

⁹¹ Örneğin 1889 yazında *Mürüvvet* gazetesinde 165 tonu Newcastle, 5 tonu Cardiff cinsi olmak üzere 170 ton İngiliz kömürü için ihale ilanı verilmişti. Bakınız *Mürüvvet*, 7 Ağustos 1889, 4.

⁹² BOA, *İrade Telgraf ve Posta (İ.PT)*, Dosya no.: 2, Gömlek no.: 30, Tarih: 6 Zilhicce 1310 (21 Haziran 1893).

⁹³ *Sabah*, 26 Haziran 1890, 4.

malzemelerle birlikte 100 ton İngiliz kömürü alınacağı beyan ilan edilmişti.⁹⁴ Devlete ait demiryollarında ihtiyaç duyulan kömürler de gerektiğinde İngiliz kaynaklarından karşılanıyordu. Bunun bir örneği 1908 yılında Hicaz Demiryolu için yapılan yüklü alımdır. Bu işlem için önce piyasa araştırması yapılmış ve Hayfa'da teslim alınacak 13.000 ton elenmiş kömür için Cardiff merkezli bir şirketle anlaşmaya varılmıştı.⁹⁵ On dokuzuncu yüzyılda modernize edilen Darphane-i Amire'de gümüş ve altın para basılırken yüksek kaliteli Cardiff kok kömürü kullanılmaktaydı. Bu yakıt yüzde 5'ten fazla kül ve kükürt içermiyor, kilogram başına 7000 kalori enerji sağlıyordu.⁹⁶ 1907'de Hereke Fabrika-i Hümayunu için 400 ton Cardiff kömürü alınmıştı.⁹⁷ Son olarak, belli dönemlerde devlet tarafından işletilen Dolmabahçe ve Yedikule gazhanelerinin de yüksek hacimli İngiliz kömürü alımları yaptığı belirtilmelidir. Bu tesislerin yıllık kömür ihtiyacı 1880'lerin başında 11.000 ton civarındaydı.⁹⁸ Söz konusu örnekler, İngiliz kömürünün Osmanlı Devleti'nin idari ve ekonomik faaliyetlerini sürdürülebilir kılmada kritik bir destek sağladığını ortaya koymaktadır.

5. Yabancı Kömür Depoları ve Gümrük Vergileri

Buhar teknolojisinin Yakın Doğu'da giderek yaygınlaşması kömür talebinin yüksek olduğu bölgelerde yakıt depolanmasını gerekli kılıyordu. Kömürleri karada inşa edilen ambarlar yerine kıyıya demirlemiş gemilerde depolamak 1830'larda daha yaygın bir uygulamaydı. Bunun nedeni maliyetler ve güvenlik kaygılarıydı.⁹⁹ Buharlı gemiciliğin on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısındaki gelişimiyle birlikte önde gelen Osmanlı limanlarına kömür ambarları inşa edilmeye başladı. Avusturya Lloyd Şirketi 1850'lerden itibaren Beyrut, Korfü, Avlonya, Draç, Girit, İzmir, Selanik, Varna, Sulina ve Trabzon gibi yerlerde kömür depoları edindi. Bu depolarda Avusturya kömürüne ek olarak yüksek miktarlarda İngiliz kömürü bulunuyordu.¹⁰⁰

Fransız Messageries Maritimes şirketi de yine 1850'lerde İstanbul, İzmir, İskenderun ve Beyrut'ta kendi depolarını tesis etti.¹⁰¹ Osmanlı yönetimi Ocak 1887'de, limanlara kömür depoları kurulması için tüccarlara da ruhsat vermeye başladı. Bu gelişme ambarlarının sayısını hızla artırdı. 1891 yılı itibarıyla İstanbul'da sekiz farklı şirket tarafından işletilen yirmi sekiz depo bulunmaktaydı. Bu şirketlerin her biri yıllık bazda 400 civarında gemiye kömür tedarik ediyordu.¹⁰²

Büyük oranda İngiltere menşeli ürünleri barındıran yabancı kömür depoları, 1850'lerden Birinci Dünya Savaşı'na kadar, Osmanlılar ile Avrupa hükümetleri arasındaki düşük yoğunluklu gümrük savaşının bir parçası oldu. 1838 tarihli İngiliz-Osmanlı Ticaret Antlaşması, yüzde 3'lük bir ithalat vergisi ve iç gümrük vergilerinin yerine ilave yüzde 2'lik bir vergi uygulaması getirmişti. Diğer Avrupa devletleri de kısa bir süre sonra benzer ayrıcalıklar elde ettiler.¹⁰³ Böylelikle, İngiliz kömürü ithalatçıları 1840'lar ve 1850'lerde oldukça avantajlı gümrük tarifeleriyle ticaret yapma imkânı buldular.

Osmanlı hükümeti 1851'de Avusturya Lloyd Şirketi'ne Beyrut'taki deposunda gümrük vergisiz kömür bulundurma hakkı tanıdı. Ancak bu, o tarihte ülkedeki diğer limanlar ve iskeleler için geçerli olmayan, istisnai bir durumdu. Şirket İngiltere'den getirdiği kömürler üzerindeki tüm

⁹⁴ Vakıf, 24 Nisan 1878, 4.

⁹⁵ BOA, Y.MTV, Dosya no.: 307, Gömlek no.: 92, Tarih: 15 Safer 1306 (21 Ekim 1888).

⁹⁶ Hasan Ferid, *Nakid ve İtibar-ı Mâli. Meskukat* (İstanbul: Hukuk Matbaası, 1914), 324.(Ferid, 1914)

⁹⁷ BOA, Maliye Nezareti Emlak-i Emiriyye Müdüriyeti (ML.EEM), Dosya no.: 589, Gömlek no.: 66, Tarih: 5 Mart 1323 (18 Mart 1907).

⁹⁸ BOA, Şura-yı Devlet Evrakı (ŞD), Dosya no.: 701, Gömlek no.: 17, Tarih: 28 Zilkade 1299 (11 Ekim 1882).

⁹⁹ Issawi, *The Economic History of Turkey*, 160.

¹⁰⁰ BOA, HR.MKT, Dosya no.: 156, Gömlek no.: 90, Tarih: 25 Zilhicce 1872 (27 Ağustos 1856); Kılıçaslan, *Avusturya Lloyd Buharlı Kumpanyası*, 143–44.

¹⁰¹ Süleyman Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet: Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)* (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2015), 292–318.(Uygun, 2015)

¹⁰² Tok, "İstanbul'un Enerji Ekonomisi," 43.

¹⁰³ Issawi, *The Economic History of Turkey*, 74–75.

vergilerin kaldırılması için 1856'da yeni bir girişimde bulundu. Hükümetse bir emsal oluşturmamak adına gümrük vergisinde yalnızca yüzde 20'lik bir indirim yaptı.¹⁰⁴

Osmanlı hükümeti, on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında, dış ticaretten elde edilen gelirleri maksimize etmek amacıyla gümrük tarifelerini artırma yönünde çaba göstermeye başladı. Nihayet 1861 ve 1862 yıllarında Avrupa devletleriyle imzalanan anlaşmalar ithalat vergilerini yüzde 8'e yükseltti.¹⁰⁵ Ancak, Ekim 1862'den itibaren yabancı vapur şirketleri tarafından kullanılan İngiliz kömürü resmi olarak gümrük vergisinden muaf tutuldu. Avusturya Lloyd, Fransız Messageries Maritimes ve Rus Vapur Şirketi, bu muafiyetten yararlanan ilk şirketler oldu. Osmanlı tarafı, kömür üzerindeki vergilerden vazgeçme konusunda isteksiz olsa da yabancı vapurların kendi kullandıkları kömürü gümrüksüz ithal etmelerine izin vermek uluslararası bir teamül olduğu için bu taleplere boyun eğmişti.¹⁰⁶ Osmanlı hükümeti 1867'de bir adım daha atarak yabancı buharlı gemi sahiplerinin, Odessa, Sulina ve Port Said gibi diğer yakın limanlarda olduğu gibi, kömürlerini İstanbul'daki depolarda gümrük vergisi ödemedi tutmalarına izin verdi.¹⁰⁷ Bu imtiyazlı depolar (privileged stores) gümrük idarelerinin denetimi altında faaliyet gösteriyordu. İmtiyazlı depo uygulaması, Osmanlı hükümetinin devlete posta taşıma hizmetleri veren Fransız, Avusturya ve Rus vapur şirketlerini karşılıksız bırakmama düşüncesinin eseri idi. Daha sonra, İngilizler de benzer bir imtiyaz talep ederek bu hakkı elde etti. Bu imtiyazdan yararlanmak isteyen bir İngiliz şirketi veya tüccarının, İstanbul'da bir temsilci bulundurması ve gemi listelerini gümrük idaresine resmi olarak bildirmesi şart koşuluyordu. 1888 yılında İstanbul'da bu ayrıcalıktan yararlanarak ambarlarında gümrük vergisinden muaf kömürleri depolayan dokuz İngiliz firması vardı.¹⁰⁸

Vapurlarda kullanılan ithal kömürün hazineye gelir getirmemesinden rahatsız olan Osmanlı gümrük komisyonu, 1887 yılında, vapur şirketlerinin bir ay boyunca kömür vergisinden muaf tutulmasını, sonraki altı ay boyunca yüzde 1 oranında ve yılın geri kalanında yüzde 8 oranında vergi ödemesini içeren yeni bir plan ortaya attı. Ancak, sadrazamlık, kömür ithalatının tarihlerini belirlemede yaşanacak zorlukları ve kömürle ilgili uluslararası sözleşmelerin ihlal edilme riskini gerekçe göstererek bu plana onay vermedi.¹⁰⁹ 1888 yılı itibarıyla, şahıslar veya şirketler tarafından işletilen tüm İngiliz vapurları, yakacakları kömürü gümrük vergisi ödemedi kullanmaya devam ediyordu.¹¹⁰ İngiliz kömürünün vergilendirilmesi üç yıl sonra yeniden bir tartışma konusu haline geldi. Osmanlı yetkilileri gümrük muafiyetleri nedeniyle önemli mali kayıplar yaşandığını ifade ediyorlardı. Gümrük idaresine göre ithal kömürlerin vergilendirilmesinden elde edilebilecek gelirin yalnızca beşte biri hazineye giriyordu. Bu, kömüre uygulanan vergi muafiyetleri sebebiyle devletin yılda 27.000 Osmanlı lirasından feragat ettiği anlamına geliyordu. Ayrıca, gümrük idaresi, bu dönemde gümrük prosedürlerinin gerektiği şekilde uygulanmadığını belirtiyordu. Yeni vapur şirketlerinin ortaya çıkması ve bazı kömür tüccarlarının vapur işine girmesi, vergisiz kömür ayrıcalığının kötüye kullanılmasına yol açmıştı. Gümrük işlemlerinin pratik boyutunda da problemler vardı. Gümrük idaresi diğer mal kalemleriyle daha fazla meşgul olduğu için kömür ticareti yalnızca bir memur tarafından denetleniyordu. Ayrıca, kömür ticareti silah ve diğer yasaklı malzemelerin kaçakçılığını kolaylaştırıyordu. Kaçakçılık, vapurların kömür boşaltırken veya yüklerken gerçekleşiyordu ve kaçakçılar sıklıkla kömür sepetlerini yasa dışı malları saklamak için kullanıyordu. Gümrük idaresi, bu sorunları çözmek için muafiyetlerin kapsamını sınırlandırmayı ve tıpkı kereste, tahıl ve meyvelerde olduğu gibi kömürün denetimi için özel bir birim oluşturulmasını önerdi.¹¹¹

¹⁰⁴ Kılıçaslan, *Avusturya Lloyd Buharlı Kumpanyası*, 145–46.

¹⁰⁵ Issawi, *The Economic History of Turkey*, 75.

¹⁰⁶ BOA, ŞD, Dosya no.: 574, Gömlek no.: 7, Tarih: 3 Zilhicce 1301 (24 Eylül 1884).

¹⁰⁷ TNA, *Foreign Office (FO)*, Seri no.: 195, Dosya no.: 917, Tarih: 21.05.1874.

¹⁰⁸ TNA, *FO*, Seri no.: 78, Dosya no.: 4122, Tarih: 01.05.1888.

¹⁰⁹ BOA, ŞD, Dosya no.: 579, Gömlek no.: 62, Tarih: 20 Cemaziyelahir 1309 (21 Ocak 1892).

¹¹⁰ TNA, *FO*, Seri no.: 78, Dosya no.: 4122, Tarih: 01.05.1888.

¹¹¹ BOA, ŞD, Dosya no.: 579, Gömlek no.: 62, Tarih: 20 Cemaziyelahir 1309 (21 Ocak 1892).

Osmanlı yönetiminin 1888 yılında kömür ticaretine yönelik attığı bir başka adım ise kömür depolarını Haliç kıyısından tasfiye etme girişimi oldu. Bunun gerekçesi çevredeki mahalle sakinlerinin etrafa yayılan kömür tozundan rahatsız olmaları ve kömür depolarının oluşturduğu yangın tehlikesiydi. Depoların şehir dışına taşınmasının yerinde olacağı düşünülüyordu. Alternatif mekân arayışı sırasında boğazın kuzey kesiminde yer alan, eski kireç ocaklarının bulunduğu bölge ön plana çıktı. Bu araziye satın almak ve depoları inşa etmek için tahmini maliyet 15.000 Osmanlı lirasıydı.¹¹² Devlet, bu projeyi finanse etmek için ithal kömüre ton başına 0,5 şilnlik ek vergi koymayı planlıyordu. Fakat yabancı kömür tacirleri bu uygulamaya hiç de sıcak yaklaşmadılar. İngiliz büyükelçiliği, Osmanlıların önerisini, İngiliz vatandaşlarının çıkarlarının ciddi biçimde etkileneceği ve anlaşmalarla Büyük Britanya'ya tanınan ticaret ve seyrüsefer serbestisine ağır kısıtlamalar getirileceği gerekçeleriyle reddetti. İstanbul'da bulunan diğer yabancı temsilcilikler de bu tutumu benimseyerek söz konusu plana karşı çıktılar.¹¹³ Konuya ilişkin müzakereler birkaç yıl boyunca sürdü ve nihayet 1892'de sonuçlandırıldı. Meclis-i Vükela'dan çıkan karar kömür depolarına müdahale etmenin doğru olmayacağıydı. Gerekçe olarak, böyle bir müdahalenin mevcut ticaret anlaşmalarını ve gümrük idaresinin depo yönetmeliklerini ihlal edeceği gösteriliyordu.¹¹⁴ Sonuç olarak, Haliç çevresindeki kömür ambarları ve mevcut gümrük uygulamaları imparatorluğun son yıllarına kadar varlıklarını sürdürdü. Gümrük ve kömür depolama tartışmaları, Osmanlı'nın son dönem dış politikasında enerji ticaretinin de bir mücadele alanına dönüştüğünü göstermektedir. Uluslararası uzantıları hayli güçlü olan bu alanda devletin yabancı hükümetlerin ve şirketlerin baskılarına boyun eğmesi, imparatorluğun ekonomik egemenlik alanlarının nasıl daraldığını ve eşitsiz anlaşmaların yerel yansımalarını somutlaştırır. Dünya sistemi içinde çevre ve yarı çevre ülkelerin egemenlik alanlarının, ticaret rejimleri üzerinden nasıl aşındığı bu örneklerde açık bir şekilde gözlemlenmektedir.

Sonuç

Uzun on dokuzuncu yüzyılda, küresel ekonominin temel enerji kaynaklarından biri haline gelen İngiliz kömürü, Kuzeybatı Avrupa'dan dünyanın çeşitli bölgelerine sevk edilmekteydi. Deniz taşımacılığını daha ucuz, daha hızlı ve daha güvenilir kılan bu stratejik yakıt, aynı zamanda kıtaların iç kesimlerinin küresel piyasalara eklemlenmesinde kritik bir rol oynadı. Ayrıca, farklı coğrafyalarda altyapıları faaliyetlerinin ve buhar gücüne dayalı üretimin enerji ayağını oluşturan İngiliz kömürü Avrupa'nın diğer ülkeler üzerindeki üstünlüğünü pekiştirdi. Kömür destekli sömürgecilik çağında Osmanlı İmparatorluğu'nun bazı bölgeleri İngilizlerin kontrolü altına girdi. Bağımsızlıklarını koruyan bölgeler de buhar teknolojilerinin etkisiyle sosyal, ekonomik ve idari dönüşümler yaşadı.

Bu makale, İngiliz kömürünün 1830'lardan itibaren Osmanlı ekonomisinin küresel kapitalist sisteme eklemlenmesini (çevreleşmesini) hızlandıran ve aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin idari ve askeri etkinliğinin artmasına katkıda bulunan bir yakıt olduğunu öne sürmüştür. Bu çok yönlü dönüşüm, ithal kömürün Avrupa ile ticari ilişkileri benzeri görülmemiş boyutlarda derinleştirmesiyle ve askeri üretim ile ulaştırma alanlarındaki yoğun kullanımıyla gerçekleşmiştir.

Makale, Osmanlı İmparatorluğu'nun enerji tarihi literatürüne önemli katkılar sunmaktadır. Zonguldak kömürü üzerine yapılan kapsamlı çalışmalara bir tamamlayıcı olarak, İngiliz kömürünün Osmanlı ekonomisi ve devleti için vazgeçilmez bir enerji kaynağı olduğunu göstermektedir. İthal kömüre merkezi bir rol atfeden bu yaklaşım, Osmanlı'nın küresel kapitalist sisteme eklemlenmesini ve devlet kapasitesinin gelişimini enerji perspektifinden yorumlamakta, imparatorluğun merkez-çevre ilişkileri içindeki konumunu enerji üzerinden yeniden okuma imkânı sunmaktadır.

¹¹² BOA, *DH.MKT*, Dosya no.: 1574, Gömlek no.: 56, Tarih: 11 Rebiülahir 1306 (15 Aralık 1888).

¹¹³ BOA, *HR.İD*, Dosya no.: 899, Gömlek no.: 1, Tarih: 12 Haziran 1889.

¹¹⁴ BOA, *DH.MKT*, Dosya no.: 1983, Gömlek no.: 10, Tarih: 11 Muharrem 1310 (5 Ağustos 1892).

Osmanlılar, 1830'lu yıllarda İngiltere'den kömür ithal etmeye başladı. Yakın Doğu limanlarına uzun yıllar boyunca, Britanya Adaları'nın çeşitli bölgelerinden çıkarılan binlerce ton kömür taşındı. Zonguldak kömür havzasında modern eleme ve yıkama teknikleri benimsenene kadar, İngiliz kömürü yerli kömüre kıyasla daha üstün kabul ediliyordu. Karadeniz ve Britanya arasındaki ticaret, İngiltere'nin Osmanlı İmparatorluğu'na kömür ihracatında kilit bir rol oynuyordu. İngiltere'den kömür yüküyle gelen gemiler dönüşte gıda maddeleri ve diğer hammaddeleri götürüyor, bu da tüccarlara nakliyat konusunda büyük bir maliyet avantajı sağlıyordu. Kömür ihracatı, navlun ücretlerinde keskin bir düşüşe yol açarak Avrupa ile çevresi arasındaki ticaretin hızlanmasına katkıda bulundu. Osmanlı topraklarının on dokuzuncu yüzyıldaki çevreleşme serüveni, İngiltere'nin ihraç ettiği kömürle yakından ilişkilirdi.

Gelişmiş bir sanayi sektörüne sahip olmayan Osmanlı İmparatorluğu'nda kömürün en fazla kullanıldığı alan buharlı ulaşımdı. 1850 sonrasında gerek devlet eliyle gerekse özel girişimciler tarafından vapur şirketleri kuruldu. Bu dönem Rumeli ve Anadolu topraklarında demiryolları inşasına da tanıklık etti. Yerli üretim, devletin ve (1882 sonrasında) özel tüketicilerin artan enerji talebini karşılayamadığından İngiliz kömürü Osmanlı topraklarında ve karasularında buharlı ulaşımın temel enerji kaynaklarından biri olma niteliğini hiç kaybetmedi. Dış kaynaklar olmadan, tüccarlar ve devletin buharlı gemileri ve trenleri istedikleri şekilde işletmeleri mümkün olmazdı. İngiliz kömürü, uluslararası ticaretin gelişmesine katkı sağlarken Osmanlı devletinin ülke üzerindeki kontrolünü pekiştirmesine de yardımcı oluyordu. Hükümet, düzenlediği ihalelerle askeri fabrikalar, donanma ve demiryolları için önemli miktarlarda Cardiff ve Newcastle kömürü temin ediyordu. Böylelikle İngiliz kömürü, dolaylı olarak Osmanlı askeri modernizasyona katkıda bulunuyor, kamusal ve askeri ulaşımdaki rolüyle devletin gücünü artırıp nüfuz alanını genişletiyordu.

İngiliz kömürü ithalatının başlaması Osmanlı İmparatorluğu'nu on dokuzuncu yüzyılın küresel enerji ağına entegre etti. Böylelikle Osmanlı enerji ekonomisi dış etkenlere açık hale geliyordu. Limanlara gelen kömürün miktarı ve fiyatı İngiltere'nin piyasa koşulları, taşıma güzergahındaki hava durumu gibi unsurlarla şekillenmekteydi. İstanbul, yerli kömürün lojistiğindeki merkezi konumuna ek olarak, Yakın Doğu enerji piyasasında uluslararası bir kömür istasyonu rolünü de üstlendi. Osmanlılar tarafından kullanılan İngiliz kömürünün büyük bir kısmı bu limandan ülkeye giriyordu. Dahası, başkentteki kömür depoları Akdeniz'le Karadeniz arasında seyreden ticari gemilere yakıt ikmali sağlıyordu. Kömür ve buharlı taşımacılık iç içe geçtiği için birçok gemicilik firması aynı zamanda kömür ticaretine de el atmıştı.

Osmanlı İmparatorluğu'ndaki siyasi ve ekonomik çıkarlarını korumak ve genişletmek isteyen Avrupa devletleri bu konuda kömür enerjisine muhtaçtı. Bu da Osmanlı topraklarında kömür ambarlarının kurulmasını gerektiriyordu. İngiliz kömürünün büyük bir kısmı yabancı buharlı gemi şirketleri tarafından tüketildiğinden, yabancı kömür depoları yakıtların gümrükten muaf tutulduğu ayrıcalıklı bir statüye sahipti. Osmanlı Devleti ve yabancıların bu konuda çatışan çıkarları uluslararası gerilimlere yol açmaktaydı. Osmanlı yönetimi vergi muafiyetlerinin kapsamını daraltarak gümrük gelirlerini artırmak isterken, gümrüksüz kömürden yararlanan yabancılar kendi devletlerinden diplomatik destek bekliyor ve çoğu zaman buluyordu. Ayrıca, Osmanlıların yangın tehlikesi ve kamu sağlığını öne sürerek kömür depolarının yerini değiştirme girişimleri oldu. Ancak yabancıların baskıları sonucunda Osmanlı yönetimi geri adım atmak zorunda kaldı. Sonuç olarak, İngiliz kömürleri Osmanlı hükümeti için avantajların yanı sıra bazı sorunları da beraberinde getirdi.

Osmanlıların küresel enerji piyasasına eklemlenme serüveni günümüz Türkiye'sinde devam eden enerjide dışa bağımlılık tartışmalarının çok uzun bir geçmişi olduğunu göstermektedir. Geç Osmanlı ve erken Cumhuriyet dönemlerinde fosil yakıt kullanımı, ithalat politikaları ve tedarik süreçleri üzerine yapılacak yeni çalışmalar, Türkiye'nin enerji bağımlılığı tartışmalarına tarihsel bir derinlik katacaktır. Ayrıca, Osmanlı İmparatorluğu'nun enerji ithalatındaki dışa bağımlılık dinamiklerinin, Mısır, Rusya, İtalya ve İspanya gibi diğer çevresel ekonomilerle karşılaştırmalı olarak incelenmesi, küresel enerji tarihi literatürüne önemli katkılar

sunabilir. Bu tür karşılaştırmalar, Osmanlı'nın enerji politikalarının küresel bağlamda daha iyi anlaşılmasını sağlayacaktır. Son olarak, buharlı teknolojinin Osmanlı coğrafyasına girişi ve İngiliz kömürünün bu süreçteki rolü, teknolojik adaptasyon ve bilgi transferi açısından ayrıntılı bir şekilde incelenebilir. Demiryolları, buharlı gemiler ve buhar makinesiyle çalışan sanayi tesislerinin enerji perspektifinden yeniden değerlendirilmesi, Osmanlı Devleti'nin küresel enerji piyasalarına eklenme sürecinde yaşadığı teknolojik dönüşümün dinamiklerini anlamamıza yardımcı olacaktır.

Kaynakça

1) Arşiv Kaynakları

- Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA):
 BOA, *Bab-ı Ali Evrak Odası Evrakı (BEO)*, Dosya no.: 2977, Gömlek no.: 223266, Tarih: 25 Zilkade 1324 (10 Ocak 1907); 3901/292535, Tarih: 6 Cemaziyelahir 1329 (4 Haziran 1911); 4112/308354, Tarih: 2 Zilhicce 1330 (12 Kasım 1912).
 BOA, *Dahiliye Mektubi Kalemî Evrakı (DH.MKT)*, Dosya no.: 1391, Gömlek no.: 49, Tarih: 16 Rebiülahir 1304 (12 Ocak 1887); 1574/56, Tarih: 11 Rebiülahir 1306 (15 Aralık 1888); 1983/10, Tarih: 11 Muharrem 1310 (5 Ağustos 1892).
 BOA, *Darphane Muhasebe (DRB.MH)*, Dosya no.: 824, Gömlek no.: 22, Tarih: 8 Recep 1259 (4 Ağustos 1843).
 BOA, *Hariciye Nezareti Hukuk Müşavirliği İstişare Odası Belgeleri (HR.HMŞ.İŞO)*, Dosya no.: 31, Gömlek no.: 10, Tarih: 29 Teşrinisani 1328 (12 Aralık 1912).
 BOA, *Hariciye Nezareti İdare (HR.İD)*, Dosya no.: 898, Gömlek no.: 8, Tarih: 2 Kasım 1912; 899/1, Tarih: 12 Haziran 1889.
 BOA, *Hariciye Nezareti Londra Sefareti Belgeleri (HR.SFR.3)*, Dosya no.: 402, Gömlek no.: 44, Tarih: 19 Ocak 1893.
 BOA, *Hariciye Nezareti Mektubi Kalemî Evrakı (HR.MKT)*, Dosya no.: 30, Gömlek no.: 16, Tarih: 6 Rebiülahir 1266 (19 Şubat 1850); 156/90, Tarih: 25 Zilhicce 1872 (27 Ağustos 1856).
 BOA, *İrade Hususi (İ.HUS)*, Dosya no.: 152, Gömlek no.: 71, Tarih: 9 Safer 1325 (24 Mart 1907);
 BOA, *İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS)*, Dosya no.: 7, Gömlek no.: 291, Tarih: 14 Şevval 1272 (18 Haziran 1856).
 BOA, *İrade Telgraf ve Posta (İ.PT)*, Dosya no.: 2, Gömlek no.: 30, Tarih: 6 Zilhicce 1310 (21 Haziran 1893).
 BOA, *Maliye Nezareti Emlak-i Emiriyye Müdüriyeti (ML.EEM)*, Dosya no.: 589, Gömlek no.: 66, Tarih: 5 Mart 1323 (18 Mart 1907).
 BOA, *Meclis-i Vükela Mazbataları (MV)*, Dosya no.: 8, Gömlek no.: 91, Tarih: 29 Cemaziyelahir 1303 (4 Nisan 1886); 170/66, Tarih: 22 Zilkade 1330 (2 Kasım 1912).
 BOA, *Sadaret Mektubi Mühimme Kalemî Evrakı (A.MKT.MHM)*, Dosya no.: 13, Gömlek no.: 87, Tarih: 12 Recep 1265 (3 Haziran 1849); 487/53, Tarih: 14 Safer 1303 (22 Kasım 1885).
 BOA, *Şura-yı Devlet Evrakı (ŞD)*, 574, Gömlek no.: 7, Tarih: 3 Zilhicce 1301 (24 Eylül 1884); 579/62, Tarih: 20 Cemaziyelahir 1309 (21 Ocak 1892); 701/17, Tarih: 28 Zilkade 1299 (11 Ekim 1882);
 BOA, *Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı (Y.MTV)*, Dosya no.: 263, Gömlek no.: 147, Tarih: 19 Cemaziyelahir 1322 (31 Ağustos 1904); 307/92, Tarih: 15 Safer 1306 (21 Ekim 1888).
 Deniz Müzesi Arşivi (DMA):
 DMA, Defter no.: 10776, Tarih: 1 Temmuz 1307 (13 Temmuz 1891).

The National Archives (TNA):

- TNA, *Boards of Customs and Excise (CUST)*, Seri no.: 8, Dosya no.: 112-140, Tarih: 1871-1899.
 TNA, *Foreign Office (FO)*, Seri no.: 78, Dosya no.: 4122, Tarih: 01.05.1888; Seri no.: 195, Dosya no.: 917, Tarih: 21.05.1874.

2) Süreli Yayınlar

a) Dergiler

Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi Fiyat Cetveli no. 17 (27 Nisan 1885).

"Classified List of Members - American Chamber of Commerce for the Levant," *Levant Trade Review* 3, no. 3 (Aralık 1913): i-xxxii.

"Good Market Opportunities for Wood Manufactures – Coal," *Levant Trade Review* 2, no. 3 (Aralık 1912): 234.

"Maden Kömürü", *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi* no.858 (15 Haziran 1901): 191.

"Sefain-i Harbiye," *Ceride-i Bahriye* 20, no. 420 (20 Mayıs 1909): 276.

b) Gazeteler

İzmir, 13 Temmuz 1896.

Mürüvvet, 7 Ağustos 1889.

Terakki, 10 Mayıs 1869.

Sabah, 26.06.1890

The Levant Herald, 9 Mart 1869; 13 Ocak 1875; 3 Şubat 1875; 7 Nisan – 5 Mayıs 1875; 12 Mayıs 1875; 28 Haziran 1875; 4 Ağustos 1875.

Vakit, 24 Nisan 1878.

3) Kitap ve Makaleler

Annuaire Oriental (ancien indicateur oriental) du commerce de l'industrie, de l'administration et de la magistrature. 1890. (1890). The Annuaire Oriental and Printing Company Limited.

Annuaire Oriental (ancien indicateur oriental) du commerce de l'industrie, de l'administration et de la magistrature. 1891. (1891). The Annuaire Oriental and Printing Company Limited.

Annuaire Oriental (ancien indicateur oriental) du commerce de l'industrie, de l'administration et de la magistrature. 1904. (1904). The Annuaire Oriental and Printing Company Limited.

Aybar, C. (1939). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ticaret Muvazenesi (1878-1913)*. Zerbamat Basımevi.

Barak, O. (2015). Outsourcing: Energy and Empire in the Age of Coal, 1820–1911. *International Journal of Middle East Studies*, 47(3), 427.

Barak, O. (2020). *Powering Empire: How Coal Made the Middle East and Sparked Global Carbonization*. University of California Press.

Cain, P. J., & Hopkins, A. G. (1980). The Political Economy of British Expansion Overseas, 1750–1914. *The Economic History Review*, 33(4), 463–490.

Cuinet, V. (1894). *La Turquie d'Asie: Géographie Administrative, Statistique, Descriptive et Raisonnée de Chaque Province de l'Asie-Mineure* (Vol. 4). E. Leroux.

De Kay, J. E. (1833). *Sketches of Turkey in 1831 and 1832*. J. & J. Harper.

de Launay, L. (1911). *La géologie et les richesses minérales de l'Asie: historique, industrie, production, avenir, métallurgie: Sibérie, Oural, Caucase, Turkestan, Mer Égée, Asie Mineure, Perse, Inde, Insulinde, Indo-Chine, Chine*. C. Béranger.

Dölek-Sever, D. (2022). Bir Maden Kentinin Doğuşunun Çevresel Analizi: Zonguldak. In A. Efiloğlu, G. Arslan, Y. Namal, & Ç. Tan (Eds.), *Zonguldak: Antik Çağ'dan Cumhuriyet'e Bir Kentin Tarihi* (pp. 579–605). Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi Yayınları.

Eldem, V. (1994). *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*. Türk Tarih Kurumu Basımevi.

Eroğlu, M. (2025). Coal, State, and Society: Resource-Making and State Formation in Early Republican Turkey. *Journal of Historical Geography*, 87, 68–80.

- Ferid, H. (1914). *Nakid ve İtibar-ı Mâli. Meskukat*. Hukuk Matbaası.
- Genç, H. (2007). *Ereğli Kömür Madenleri (1840–1920)* [Doktora tezi, Marmara Üniversitesi].
- Gencer, A. İ. (1986). *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*. Türkiye Denizciler Sendikası.
- Giraud, E. (1896). Combustibles. *Revue Commerciale du Levant*, 109, 124.
- Giraud, E. (1908). Houille et Mines de Houille. *Revue Commerciale du Levant*, 259, 651.
- Gray, S. (2018). *Steam Power, and Sea Power: Coal, the Royal Navy and the British Empire, c. 1870–1914*. Palgrave Macmillan.
- Great Britain. Foreign, O. (1862). *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c. of Their Consular Districts, C. 1*. Harrison and Sons.
- Great Britain. Foreign, O. (1870). *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c. of Their Consular Districts, C. 8*. Harrison and Sons.
- Great Britain. Foreign, O. (1872). *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce, &c. of Their Consular Districts, C. 10*. Harrison and Sons.
- Harlaftis, G., & Kardasis, V. (2000a). International Shipping in the Eastern Mediterranean and the Black Sea: Istanbul as a Maritime Center, 1870–1910. In Ş. Pamuk & J. G. Williamson (Eds.), *The Mediterranean Response to Globalization before 1950* (pp. 238–241). Routledge.
- Harlaftis, G., & Kardasis, V. (2000b). International Shipping in the Eastern Mediterranean and the Black Sea: Istanbul as a Maritime Center, 1870–1910. In Ş. Pamuk & J. G. Williamson (Eds.), *The Mediterranean Response to Globalization before 1950* (pp. 236–237). Routledge.
- İmer, H. F. (1944). *Ereğli Maden Kömürü Havzası Tarihçesi*. Ali Rıza İncealemdaroğlu Matbaası.
- Issawi, C. (1980). *The Economic History of Turkey, 1800–1914*. The University of Chicago Press.
- Jevons, H. S. (1920). *The British Coal Trade*. K. Paul, Trench, Trubner.
- Kahveci, E. (2015). Migration, Ethnicity, and Divisions of Labour in the Zonguldak Coalfield, Turkey. *International Review of Social History*, 60, 207–226.
- Kasaba, R. (1988). *The Ottoman Empire and the World Economy: The Nineteenth Century*. State University of New York Press.
- Kılıçaslan, M. E. (2019). *Osmanlı Kıyılarındaki Batı: Avusturya Lloyd Buharlı Kumpanyası*. Libra Kitap.
- Köklü, F. (2024). *Fueling the Empire: Labor and Foreign Migration in Late Ottoman Zonguldak Coalfields* [Yüksek lisans tezi, Sabancı Üniversitesi].
- MacFarlane, C. (1829). *Constantinople in 1828: A Residence of Sixteen Months in the Turkish Capital and Provinces* (Vol. 1). Saunders and Otley.
- MacGregor, J. (1850). *Commercial Statistics: A Digest of the Productive Resources, Commercial Legislation, Customs Tariffs... of All Nations, Including All British Commercial Treaties with Foreign States* (Vol. 2). Whittaker and Co.
- Maden Kömürü. (1901). *Dersaadet Ticaret Odası Gazetesi*(858), 191.
- Mann, M. (1984). The Autonomous Power of the State: Its Origins, Mechanisms and Results. *European Journal of Sociology*, 25(2), 189.
- Memalik-i Osmaniye'nin 1325, 26, 27 Senelerine Mahsus Maadin İstatistiği. (1914). Matbaa-i Osmaniye.

- Naim, A. (1934). *Zonguldak Kömür Havzamız: Uzun Mehmet'ten Günümüze Kadar*. Hüsnütabiat Matbaası.
- Nef, J. U. (1966). *The Rise of the British Coal Industry* (Vol. 2). Cass.
- Özek, A. A. (1944). *Ereğli Kömür Havzası Tarihi, 1848–1940*. Kenan Matbaası.
- Pamuk, Ş. (1995). *19. Yüzyılda Osmanlı Dış Ticareti = Ottoman Foreign Trade in the Nineteenth Century*. Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü.
- Pamuk, Ş. (2010). *The Ottoman Empire and European Capitalism, 1820–1913*. Cambridge University Press.
- Porter, J. (1854). *Turkey; Its History and Progress*. Hurst & Blackett.
- Quataert, D. (2009). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Madenciler ve Devlet: Zonguldak Kömür Havzası 1822–1920*. Boğaziçi Üniversitesi Yayınevi.
- Slade, A. (1867). *Turkey and the Crimean War: A Narrative of Historical Events*. Smith, Elder and Co.
- Stassinopoulos, S. (1911). Le Bassin Houiller d'Heraclée. *Revue Technique d'Orient*(9), 13–14.
- Tak, İ. (2001). *Osmanlı Döneminde Ereğli Kömür Madenleri* [Doktora tezi, Atatürk Üniversitesi].
- Thomas, D. A. (1903). *The Growth and Direction of Our Foreign Trade in Coal during the Last Half Century*. Harrison and Sons.
- Tok, A. (2024). Osmanlı İmparatorluğu'nun Son Döneminde İstanbul'un Enerji Ekonomisi. *YILLIK: Annual of Istanbul Studies*, 6, 41–42.
- Uygun, S. (2015). *Osmanlı Sularında Rekabet: Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914)*. Kitap Yayınevi.
- Wallerstein, I. (1974). *The Modern World-System I: Capitalist Agriculture and the Origins of the European World-Economy in the Sixteenth Century*. Academic Press.
- Wallerstein, I. (1989). *The Modern World-System III: The Second Era of Great Expansion of the Capitalist World-Economy, 1730–1840s*. Academic Press.