Karadeniz İncelemeleri Dergisi, 2023; (34): 305-326
https://doi.org/10.18220/kid.1292238

OSMANLI DÖNEMİNDE KARADENİZ ŞEHİRLERİNDE SİGORTALI İŞLEMLER VE SİGORTA ŞİRKETLERİNİN AKTİVİTELERİ*

*Yunus ÖZGER**

ÖZ

Dünyada sigortacılık, uluslararası ticaretle paralel gelişim gösterdi. İlk olarak liman şehirlerinde ortaya çıktı daha sonra iç bölgelerdeki şehirlere de yayıldı. Sigortacılığın Türkiye'deki gelişimi de aynıdır. Kapalı bir iç deniz olan Karadeniz, 1774 tarihli Küçük Kaynarca Antlaşması sonrasında ticari yönden ivme kazandı. Bölgede artan ticaret, sigortacılığı da beraberinde getirdi. Osmanlı coğrafyasında sigortacılığa rağbet, 1853-1856 Kırım Savaşı sonrasında arttı. Ancak bu tarihten önce de deniz nakliyatında sigortalı işlemlere tesadüf edilmektedir. Karadeniz'de en eski tarihli sigortalı nakliyat işlemi şimdilik 1789 tarihlidir.

Bu çalışmada Samsun, Trabzon, Sinop, Ordu gibi denize kıyısı olanlarla birlikte Amasya ve Tokat gibi iç bölgelerdeki Karadeniz şehirlerinde sigortacılık faaliyetleri incelendi. Bu bağlamda bölgede işlem yapan yabancı sigorta şirketleri hakkında bilgi verildi. Sigorta şirketlerinin bölgedeki rekabetleri konusu ele alındı. Bölgede kamuya ait yapıların sigortalanma süreçleri üzerinde duruldu. Kasıtlı yangınlar ve bunların sigorta şirketleriyle bağlantısı iddiaları ele alındı.

Anahtar Sözcükler: Sigortacılık, Karadeniz Bölgesi, Sigortalı İşlemler, Sigorta Şirketleri

INSURANCE TRANSACTIONS AND ACTIVITIES OF INSURANCE COMPANIES IN BLACK SEA CITIES IN THE OTTOMAN PERIOD

ABSTRACT

Insurance in the world has developed in parallel with international trade. It first appeared in port cities and then spread to cities in the inland regions. The development of insurance in Turkey is the same. The Black Sea, a closed inner sea, gained commercial momentum after the Treaty of Küçük Kaynarca in 1774. Increasing trade in the region brought along the insurance business. The demand for insurance in the Ottoman geography increased after the 1853-

* *Gönderim Tarihi:24.02.2023. Kabul Tarihi: 16.03.2023.*

* *Prof. Dr.,* Yozgat Bozok Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, YOZGAT. yunusozger@yahoo.com, *ORCID: 0000-0002-2830-9515.*

1856 Crimean War. However, before this date, insured transactions are encountered in sea shipping. The oldest insured shipping transaction in the Black Sea is dated 1789 for now. This study examined insurance activities in the Black Sea cities in the inner regions such as Amasya and Tokat, as well as the coastal ones such as Samsun, Trabzon, Sinop, and Ordu. In this context, information was given about foreign insurance companies operating in the region. The study discussed the competition between insurance companies in the region. The focus was on the insurance processes of public buildings in the region, considering the conspiracies of intentional fires and their connection with insurance companies.

Keywords: Insurance, The Black Sea Region, Insured Transactions, Insurance Companies.

Giriş

Türkiye'nin coğrafi olarak 7 büyük bölgeye ve 22 bölüme ayrılması, 06-21 Haziran 1941'de düzenlenen Birinci Coğrafya Kongresinde kararlaştırıldı.[1] Yapılan düzenlemeye göre, Karadeniz Bölgesi üç bölüme ayrıldı. Geçmişten günümüze bölge şehirlerinden denize kıyısı olanlar, doğal olarak deniz ticareti ve dolayısıyla sigortacılık sektörünün faaliyet alanına girmektedir. Araştırma sahamız olan şehirlerin yer aldığı bölgeye adını veren Karadeniz; İstanbul'un fethiyle boğazların elde edilmesi, II. Bayezid döneminde 1484'te Kili ve Akkirman'ın ele geçirilmesiyle tümüyle Osmanlı egemenliğine girdi. Yabancı gemilerin girişi yasaklandığından Karadeniz, XVI. yüzyılın sonlarında ticarete tamamen kapanmış oldu. Bu politika, XVII. yüzyıl boyunca sürdü. Karadeniz, siyasi ve idari olduğu gibi ticari açıdan da bir iç deniz haline geldi. XVIII. yüzyılın başlarında da aynı politika sürdürüldü. Nitekim III. Ahmet'in Rus çarına gönderdiği mektupta, *Karadeniz'in kendi tasarrufunda olduğu, ahitnameler gereği ahardan bir kayığın Karadeniz'e çıkmasına müsaade edilmediğini* ifade edişi bunu teyit etmektedir. 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması imzalanana kadar durumda ciddi bir değişiklik yaşanmadı. [2] Karadeniz'in Rus sahilleri bu anlaşma sonrasında uluslararası ticarete açılınca Avrupalı denizciler kuzey kıyı kesimlerine ilgi göstermeye başladılar. Ardından Karadeniz'in Anadolu taraflarına geçiş yapmaya başladılar. Bölgeye ilk gelen denizcilerden bazıları, sonraki nesillere yol gösterecek önemli dokümanı miras bıraktılar.[3]

---

1 Ali Özçağlar, "Türkiye'de Yapılan Bölge Ayrımları ve Bölge Planlama Üzerindeki Etkileri", *Coğrafi Bilimler Dergisi,* 2003, 1 (1), s. 12.

2 İdris Bostan, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)", *Belleten,* C: LIX, S: 23, s.353.

3 Bu hususta bir çalışma için bkz. Süleyman Uygun, "Karadeniz'de Seyreden Gemiler İçin Bir Klavuzluk Örneği: Hollanda Odesa Konsolosu Chevalier Taitbout De Marigny'nin Denizcilik Çalışmaları", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi,* C: 15, S: 31, s.79.

Rusya'nın ticaret serbestisi kazanması ardından Avusturya, İngiltere, Fransa ve Prusya'nın da Karadeniz ticaretinde etkinliği arttı. Bu süreç ve sonrasında özellikle Samsun'da ticaret büyük gelişme göstermeye başladı. Konsolos raporlarının incelenmesiyle hazırlanan bir çalışmaya göre, 1838 Baltalimanı Ticaret Antlaşması sonrasında İngilizlerin Samsun Limanına ilgisinde artış oldu. Avrupa menşeli çeşitli ürünler, çoğunlukla Avusturyalı gemiler tarafından gümrüğe sokulmaktaydı. Esasen bu dönemlerde Samsun, Trabzon Limanına göre çok daha geri plandaydı. Samsun Limanı ancak 1850'lerde uluslararası nitelik kazanabildi. Öyle ki 1842'de İngilizlerin ithalatı sadece 375 sterlin değerinde iken bir süre sonra 1856 yılında büyük bir artış göstererek 319.926 sterlini buldu.[4]

Gerçekte bölgede sigortacılığın gelişimi de ticaretin kazandığı önemle doğru orantılıydı. Genel olarak Osmanlı'da sigortacılık, Baltalimanı Antlaşması ve Tanzimat Fermanı'nın yenilikleri eşliğinde, XIX. yüzyılda ekonomisinin daha çok dışa açılmasıyla paralel büyüdü. Deniz nakliyatında buharlı gemilerin yaygınlaşması sektörün büyümesinde diğer bir etkendi. Ticaret hacminin genişlemesi ve Batı ile temasın çoğalması, varlıklı kesimlerde tüketim anlayışını da değiştirdi. Araştırmacılar, haklı olarak bu değişim fikrinin XIX. yüzyıl ortalarından itibaren sigortacılık düşüncesini de beraberinde getirdiğini ileri sürerler. Dış ticaret yapanlar Avrupalıların sigortalı taşımacılık uygulamalarını takip ederek, deniz kazalarına karşı nakliye sigortacılığı isteğinde bulundular. İngiltere ve Fransa'nın deniz taşımacılığında sigortayı zorunlu tutuşu talebin çoğalmasını sağladı.[5]

Avrupa ülkeleri Karadeniz ticaretinin sekteye uğramaması için Osmanlı hükûmetinden ahitnameler yoluyla ticari güvenlik garantisi aldılar. Ticaret gemilerinin Karadeniz sahillerinde fırtınaya tutulması, batma tehlikesi geçirmesi veyahut batması sonrası süreçte yapılması gerekenler, ülkeler arası anlaşmalarla tespit edildi. Bu bağlamda Avusturya ile yapılan Nemçe Ahitnamesine göre Avusturyalı tüccar gemileri, denizde büyük bir fırtınaya tutulduğunda, gemi batma tehlikesi geçirdiğinde etraf semtlerde ve yakın mahallerde bulunan gemiler yardım edecekler; gemi batarsa karaya çıkan eşyasına herhangi bir saldırı olmayacak ve bölgeye yakın konsolosluğa teslim edileceklerdi.[6] Bu ahitnameden başka Osmanlı hükûmeti ile Avusturya hükûmeti arasında sigorta şirketlerini ilgilendiren başka bir husus daha ele alındı. Avusturya sigorta

---

4 Metin Ziya Köse, "XIX. Yüzyıl Ortalarında Samsun Limanı'nda İthalat ve İhracat", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik I Samsun 2013,* Ed. Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Ankara 2013, s.104.

5 Murat Baskıcı, "Osmanlı Anadolusunda Sigorta Piyasası: 1860-1918", *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi,* C: 57, S: 4, Ekim-Aralık 2002, s.3-6.

6 *Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Osmanlı Arşivi Dairesi Başkanlığı (BOA).* Hariciye Mektubi Kalemi (HR. MKT). dosya no 112 / gömlek no 1, varak (v).5, 19 Şevval 1271 (5 Temmuz 1855).

kumpanyalarına bağlı olan gemiler Karadeniz'de kaza yaptığında, gemiden kurtarılan ticari emtia sigorta şirketi memurlarına teslim edilecekti. Fakat bu uygulama sadece Avusturya bandıralı gemiler için geçerliydi. Avusturya elçiliği, diğer Avrupa devletleri bayrağı altında hareket eden ve Avusturya menşeli şirketlere sigorta yaptırmış olan ticaret gemileri için de aynı kuralın uygulanmasını talep ettiler. Ancak bu istek, ahitname ahkâmına aykırı olduğu gerekçesiyle Osmanlı hükûmetince kabul görmedi. Diğer ülke bandıralı ve Avusturya sigorta şirketine (Assicurazioni Generali di Trieste) bağlı gemilerin kaza yapmaları halinde kurtarılan mal ve eşyaların, bandıra sahibi ülkenin konsolosu veya konsolos vekiline teslim edilmesinin esas olduğu ifade edildi. Devletlerin temsilcileri bulunmayan bir mahalde kaza olması halinde buluntu emtia, eski usul üzere Osmanlı hükûmeti tarafından koruma altına alınır ve konsoloslukla beraber sigorta temsilcilerine de bildirilirdi. Konsolosluk, söz konusu eşyanın sigorta temsilcisine teslimi için resmi tebligat yaparsa onlara teslim edilirdi.[7] Sigorta şirketleri primlerini bölgelerin rizikosuna göre belirlerdi. Örneğin Mesajeri Maritime Vapur Kumpanyası, 1857'de açılan Trabzon, Tuna ve Teselya hattını sigortaya dâhil etti. Kaza riski yüksek olduğundan Trabzon, İbrail ve Kalas hatlarında prim oranını en yüksek olarak belirledi.[8]

Mevzuatı bu şekilde tespit edilen ticari ilişkilerde 1867'de olduğu gibi bazen ahitnamenin hatırlatılmasına ihtiyaç duyulan hadiseler de yaşandı. Assicurazioni Generali di Trieste tarafından sigorta edilen Yunan bandıralı Loripoz adlı bir gemi Karadeniz sahilinde kaza yaptığında yetkililer, denizden çıkarılan bir miktar buğday için vergi talep ettiler. Bunun üzerine İstanbul'daki Avusturya Elçiliği, Osmanlı Hariciye Nezaretine bir yazı göndererek bu talebin geri çekilmesini istedi. Avusturya tüccarının deniz yoluyla nakledeceği emtia ve eşyadan karaya çıkardıkları malın, gümrük vergisinden başka her türlü vergiden muaf tutulmasının iki ülke arasında imzalanan ahitnamenin gereği olduğunu ifade etti. Başvuru Hariciye Nezareti tarafından olumlu bulundu. Ereğli Kaymakamlığına bu doğrultuda hareket edilmesi yolunda emir yazılarak sorun çözülmeye çalışıldı.[9] Benzer anlaşmalar diğer Avrupa ülkeleriyle de yapıldı.

1855 tarihli Fransa ahitnamesinde, *"eğer rüzgârın şiddetiyle deniz, gemileri karaya atarsa, beyler ve kadılar yardım edip kurtarılan malzemeler geri kendilerine verilecek"* şeklinde bir hüküm vardı. Prusya ahitnamesine göre Prusya gemileri, Osmanlı liman ve iskelelerinde karaya oturduğunda o mahallin vali ve hâkimleri yardım edecekler ve kurtarılan malzemeler sahiplerine verilmek üzere en yakın Prusya konsoloslarına teslim edilecekti. Benzer biçimde İsveç, Sicilyateyn, Danimarka, Belçika, İspanya, Portekiz, Rusya ve Amerika ile anlaşmalar hazırlandı. Amerika ile yapılan ahitnamede, iki taraf tüccar

---

7 *BOA*. HR. MKT. 112/1, v.6, 19 Şevval 1271 (5 Temmuz 1855).

8 Süleyman Uygun, *Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritime Vapur Kumpanyası (1851-1914),* Kitap Yayınevi, İstanbul 2015, s.321.

9 *BOA*. HR. MKT. 609/41, v.3-4, 24 Zilhicce 1284 (17 Nisan 1868).

gemilerinden biri kazazede olup zarar gördüğünde, sağ kalan taifesi himaye edilecek, taşıdığı yükten kurtarılanlar aynen sahiplerine teslim edilecekti.[10] Bütün anlaşmaların ortak hükmü, bulunan veya kurtarılan yüklerin sahiplerine iadesini öngörmekteydi. Böylece hem Avrupa ülkeleri emniyetli bir ticaret vadediyor hem de Osmanlı Devleti kendi sahillerinde fırtınadan zarar görmesi muhtemel tüccar gemilerine bir güvence veriyordu.

Bu durum diğer etkenlerle birlikte liman şehirlerinin ticari kapasitesinin gelişimini hızlandırdı ve sigorta sektörüne rağbet çoğaldı.[11] 1860'lara gelindiğinde yabancı sigorta şirketlerinin Osmanlı şehirlerinde görünürlüğü arttı. Bu meyanda 1862'de Avusturya menşeli *Riunşone Adriatica di Sigurta* adlı şirket İstanbul'da bir acente açtı. Bir süre sonra şirketlerin sayısı ve faaliyet alanı genişledi. 1863'te *London Sun Insuranca Company* İzmir'de şube açtı. Bu sayede ilk defa pamuk depoları, yangın riskine karşı sigortalandı. 1873 yılında İsviçre menşeli *Helvetia Şirketi* Trabzon'da işlemlere başladı. Ardından *Lloyd Suisse* ve *Lyonnaise* isimli deniz nakliyat sigortaları faaliyet gösterdi. 1890'lara gelindiğinde sigorta türlerinin sayısı arttığı gibi faaliyet sahaları da Anadolu içlerine kadar yayıldı.[12] 1892 yılında ilk defa İstanbul merkezli ve Osmanlı kanunlarına tabi olan ve bu yönüyle kurucuları tarafından *yerli* olarak nitelendirilen *"Osmanlı Umum Sigorta Şirketi"* kuruldu. Kısa sürede İstanbul dışında da örgütlendi.[13] Nihayetinde 1894'e gelindiğinde İstanbul'da ve Anadolu şehirlerinde 40'ı deniz nakliyat, 45'i yangın ve 35'i hayat sigorta sahasında olmak üzere toplamda 120 civarında yabancı şirket faaliyette bulunuyordu. Bunların büyük çoğunluğu sadece İstanbul'da işlem yapıyordu.[14] Bir kısmı ise diğer yerlerle beraber Karadeniz Bölgesinde de faaliyet gösteriyordu. Aşağıda bu husus etraflıca ele alınacaktır.

1.Karadeniz Bölgesinde İlk Sigortalı İşlemler

Konuyla ilgili Osmanlı Arşivi'nde rastlanılan şimdilik en eski belge, Sultan I. Abdülhamid devrine ait olup, 7 Cemaziyelahir 1203 (5 Mart 1789) tarihlidir. Mezkûr vesika, aynı zamanda esasen ilgili arşivde *sigorta* kavramı tarandığında çıkan en eski tarihli ve ilk belgedir. Muhtevası, devlete ait buğdayın Galata'da ikamet eden bir Fransız tüccar tarafından Samsun ve Sinop'tan alınarak Anapa ve Soğucak'a ve aynı zamanda Bergos iskelesinden İstanbul ve İsakça taraflarına sigortalı olarak taşınmasıyla ilgilidir.[15] Belgenin önemli özelliğinden biri de *sigorta* kavramını izah biçimidir. Osmanlı

---

10 *BOA.* HR. MKT. 112/1, v.5, 19 Şevval 1271 (5 Temmuz 1855).
11 Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umur-ı Belediye,* Cilt III, Dersaadet 1330, s.807.
12 Baskıcı, "Osmanlı Anadolusunda Sigorta Piyasası", s.7.
13 Konu hakkında detaylı bilgi için bkz. Yunus Özger, *Osmanlı Sigorta Şirketi",* İdeal Kültür Yayınları, İstanbul 2017, s.99, 128.
14 Baskıcı, "Osmanlı Anadolusunda Sigorta Piyasası", s.7.
15 *BOA.* Cevdet Hariciye (C.HR).156/7798, 7 Cemaziyelahir 1203 (5 Mart 1789).

coğrafyasında henüz yerli bir sigorta şirketinin teşekkül etmediği ve kamuoyunun da hakkında çok fazla bilgi sahibi olmadığı bir dönemde, limanlar arasında taşınan buğdayın sigortalı olarak nakli; *sigorta tabir olunur kefaletle mirî mubayaa hıntasının nakli* şeklinde tanımlanmaktadır. Burada dikkat çeken husus; Karadeniz'in iki yakasındaki Osmanlı limanlarında temel ihtiyaç maddesi olan arpa ve buğdayın, Galata'da oturan Fransız bir tüccarın gemisiyle taşınmasıdır. Tüccar, Karadeniz'in tehlikesini göz önüne alarak sigorta ücretini yükseltmiştir. Bergos'tan İsakça'ya her bir İstanbul kilesi buğdayın sigorta ücreti 15 para olarak hesap edilmiştir. Bergos'tan İstanbul'a, Sinop ve Samsun iskelelerinden Anapa ve Soğucak taraflarına ise sigorta bedeli 22 para olarak kararlaştırılmıştır. Bir deniz kazası olması veyahut düşman saldırısı gerçekleşmesi halinde tüccar, taşıdığı buğdayın her bir kilesi için devlete 2'şer kuruş ödeme yapmayı taahhüt etmiştir.

Bölgede sigortacılıkla ilgili diğer önemli bir vesika ise Sultan II. Mahmud dönemine aittir. 1822 yılında Ünyeli tüccar Murad Yani, Karadeniz'in öteki yakasında Kefe iskelesinde ikamet eden Rus tüccar ve sigortacı Braşer ile sigortalı bir işlem yapar. Murad Yani, mezkûr Rus tacirden 7.000 Ruble borç alır, gemisiyle beraber Sohum taraflarına varır. Ticaret yaparak kazanacağı para ile borcunu ödemek, üç ay içinde ödeyemez ve söz verdiği gibi Kefe iskelesine dönemez ise sigorta masrafıyla beraber 3000 ruble daha geri ödemeyi taahhüt eden bir mukavele imzalar. Ancak belgeden anlaşıldığı kadarıyla Murad Yani, sözünü tutmaz. Kefe'den Sohum'a hareket etmek yerine doğruca Ünye'ye gelir. Gemiyi de Ünye'de Reşid Efendi'ye satar. Bu gelişmeler üzerine Rus sefaretinde görevli ticaret memuru devreye girerek, durumu Osmanlı muhataplarına iletir. Murad Yani'nin 7.000 rublesi borç, 3.000 rublesi üç ay içerisinde ödeyememe karşılığı verdiği taahhüt bedeli olmak üzere toplam 10.000 ruble borcunun Ünye kadısı marifetiyle tahsil edilmesini ister.[16] Detaylı araştırmayla çıkabilecek akıbetten ziyade, Ünyeli bir tacirin bu tarihlerde sigortalı bir işlem yapması, konumuz açısından büyük önem arz etmektedir.

Bir diğer sigortalı işlem 1849 tarihli olup aynı tarihte İstanbul'da faaliyete başlayan Hocabey Sigorta Şirketi tarafından[17] sigortalanan kokoroz (mısır) yüklü Yunan bandıralı ticaret gemisiyle ilgilidir. Amasra ve Bartın limanlarında demir atmış olmasına rağmen gemi yükünün bir kısmı denize atılmıştır. Bunun üzerine şirketin İstanbul'daki temsilcisi harekete geçmiş ve olayın araştırılmasını istemiş ve kalan yükün salimen elde edilmesi için görevli bir personeli olay mahalline göndermiştir.[18] Rusya Sefareti, temsilcinin Rus tebaasından

---

16 *BOA.* C.HR.114/5678, 6 Cemaziyelahir 1239 (21 Şubat 1824).

17 Murat Koraltürk-Fatih Kahya, *Mal Canın Yongasıdır David M. Kohen Koleksiyonundan Belgelerle Osmanlı İmparatorluğu'nda Sigortacılık*, İstanbul 2009, s. 14.

18 *BOA.* Bab-ı Asafi Düvel-i Ecnebiye Defterleri (A. DVN. DVE). 14/20, 8 Rebiyülevvel 1265 (1 Şubat 1849).

olması nedeniyle bir takrir göndererek, söz konusu personele mahalli yöneticiler tarafından kolaylık sağlanmasını istemiştir.[19]

Karadeniz'de sigortacılıkla ilgili rastlanılan vesikaların büyük kısmı, sigortalı gemilerin yaşadığı kazalar ve sonrası yapılan işlemlerle alakalıdır. Bu türden bir vaka 1860'da yaşandı. Karadeniz'in Batı ucunda İğne Ada yakınlarında, sadeyağ yüklü (revgan-ı sade) bir Yunan bandıralı ticaret gemisi kaza yaptı. Denize dökülen fıçıların bir kısmı karaya çıkarıldı. Olayın duyulması üzerine gemiyi sigorta eden şirket derhal bir temsilci gönderdi. Yunan Sefareti, ilgili makamlarla temasa geçerek mezkûr sigortacıya yardım edilmesini talep etti.[20]

Arşiv belgelerine yansıdığı ve sektörle ilgili yapılan çalışmalarda tespit edilebildiği kadarıyla, XIX. yüzyılın sonları ve XX. yüzyılın başlarında, Karadeniz şehirlerinde aktif faaliyette bulunan çok sayıda yabancı sigorta şirketi bulunuyordu. İngiliz, Alman, Avusturya, İtalyan ve Fransız menşeli birçok şirket sigortalı işlem yapmaktaydı. Çoğunluğu nakliyat sigortası olmakla birlikte, yangın ve hayat sigortası sektöründe hizmet veren şirketler de vardı. İngiliz şirketleri arasında, British & Foreigne Marine, Consolidated Life, Lloyd de Londres, London Assurance, Marine Insurance de Londres vardı. Alman şirketlerden Allianz de Berlin, Badoise, Continentale à Mannheim, Dresde, Francfortoise, Friedrich Wilhelm, Wurtembergeoise, Hamburg-Münich, Haut-Rhin sigorta şirketlerinin aktiviteleri görülmekteydi. Fransız sigorta şirketlerinden ise Le Phénix ve La Fonciere öne çıkmaktaydı. Öte yandan Dacia Romania isimli Romen sigorta şirketi, Alleanza di Genoa adlı İtalyan ve Assicurazioni Generali di Trieste isimli Avusturya merkezli şirketlerin de faaliyetleri bulunuyordu.[21] Bölgede en dikkat çeken şehir ise Samsun idi. Bu nedenle Samsun ve çevresindeki sigortacılık işlemlerine ayrı bir başlık açılması gerekmektedir.

1.1.Samsun Yöresinde Sigortacılık ve Yaşanan Sorunlar

Sultan Abdülaziz dönemine ait 1867 tarihli ve sigortalı işlem ihtiva eden bir vesika Samsun limanıyla ilgilidir. Kaptan Emiliyo Fataliçin'in idaresindeki Karlo isimli Avusturya yelken gemisi, buğday yüklü olarak Samsun'dan gelirken 25 Aralık 1867 gecesi Marmara Denizi'nde yer alan Ekinlik (Koutali) Adası'nda karaya oturmuştur. Kaza haberini alan ada sakinlerinin bazıları, sandallara binerek gemiye ulaşmış ve buğdayın tamamını taşımışlardır. Ancak gemideki buğday *Cenova Bahriyesi Sigorta Kumpanyası* tarafından sigorta edilmişti. Adalıların gemideki buğdayı adeta talan edişi, sigorta şirketi temsilcisini harekete geçirmiştir. Neticede sirkat edilen buğday için faiziyle

---

19 *BOA.* A. DVN. DVE. 14/20, v.2, 18 Rebiyülevvel 1265 (11 Şubat 1849).

20 *BOA.* HR. MKT. 332/55, v.2, 3 Ramazan 1276 (25 Mart 1860).

21 Fatih Kahya, *Osmanlı Devleti'nde Sigortacılık, Libra Yayınları,* İstanbul 2010, s.286-295; Baskıcı, "Osmanlı Anadolusunda Sigorta Piyasası", s.9-12.

birlikte 390 bin kuruş sigorta şirketine ödeme yapılmasına hükmedilmiştir. 24 Nisan 1869'da 124 bin kuruş tazminat ödenmiştir. Ancak geri kalanı bir türlü ödenmemiştir. Bunun üzerine şirket, İtalya Sefaretini devreye sokmuş ve bakiyenin tahsili için sadrazamlık makamından ricacı olmasını istemiştir.[22]

Samsun yöresinde faaliyetleri tespit edilen yabancı sigorta şirketlerinden biri Alman menşeli Manheim'dir. Türkiye'de İstanbul merkezli bir sigorta şirketinin kuruluş aşamasında Karadeniz'de faaliyetleri görülen mezkûr şirket, 1891 yılında Boven Padre isimli bir geminin yükünü sigortalamıştı. Ancak söz konusu gemi Samsun açıklarında battı.[23] Gemide bulunan paralar ve gaz sandıkları kontrol altına alındı. Alman Sefaretinin teşebbüsleri sonrasında Babıali Hukuk Müşavirliğinin mütalaasıyla, sigorta şirketinin temsilcisi Muradyan'a teslim edilmesi istendi.[24] Ancak aradan bir süre geçmesine rağmen teslimat yapılmadığından ilgili kurumlar arasında görüşme yapılarak talep tekrar edildi.[25] Öyle anlaşılıyor ki teslimat bir süre daha gerçekleşemedi. 10 Mayıs 1892'de yeniden yazışmalar yapıldı. Ancak bu defa para ve sandıkları hükûmetin haczettiği yani geçici süreyle el koyduğu bilgisi iletildi.[26] Ardından yapılan başvuruyla Samsun yöneticilerinin ve Adliye Nezareti'nin gerekli kolaylığı sağlaması istendi.

1896 tarihli bir başka belge ise Bafra'da yaşanan gemi kazasıyla ilgilidir. *Undewriting-Agency Association* isimli bir şirket tarafından sigortalı olarak seyahat eden ve petrol sandıkları taşıyan Jur Jepos isimli gemi, Karadeniz'de Bafra Limanında kaza yaptı. Kazada içi gaz dolu yaklaşık beş bin teneke denize döküldü.[27] Bu tür kazalarda kurtarılan eşyanın değerlendirilmesi, *taşra liman reislerinin suret-i hareketlerine dair talimat*[28] hükümlerine göre yapılırdı. Talimatnameye göre, mahkeme tarafından tespit edilecek duruma göre kurtarılan malzemeler, denizden çıkaranlara veyahut şirkete verilmek üzere mahalli hükûmet ve acenteler aracılığıyla satılırdı. Ancak sigorta şirketi, mevzuata uygun olarak yapılacak satıştan elde edilecek paranın 1/3'ünü terk etmek istemedi. Bu nedenle de mahalli yöneticiler satışa çıkaramadı.[29] Sigorta memurlarının itirazı nedeniyle satış yapılamamasına rağmen, şirket bu defa 3000 lira zarar ettiği gerekçesiyle Bahriye Nezaretine başvurdu. Aynı zamanda İngiliz Elçiliği'ne de tavassutta bulunmasını rica etti. Bunun üzerine gazların, sigorta şirketi temsilcisi ve diğer görevliler huzurunda satılması kararlaştırıldı.[30] Daha sonra Bahriye Nezareti ile sigorta şirketi arasında görüşmeler yapıldı ve

22 *BOA.* HR. MKT. 674/85, v.2, 18 Şevval 1286 (21 Ocak 1870).
23 *BOA.* Dahiliye Mektubi Kalemi (DH. MKT). 1840/36, 18 Mart 1307 (30 Mart 1891).
24 *BOA.* DH. MKT.1877/104, 1 Teşrinievvel 1307 (13 Ekim 1891).
25 *BOA.* DH. MKT. 1911/58, 1 Kânunusani 1309 (13 Ocak 1894).
26 *BOA.* DH.MKT. 1946/74, 28 Nisan 1308 (10 Mayıs 1892).
27 *BOA.* Babıali Evrak Odası Evrakları (BEO). 771/57764, v.1, 9 Nisan 1312 (21 Nisan 1896).
28 Talimat için bkz. Düstur, 1.Tertip, C: 4, s.588-602, 7 Zilkade 1291 (16 Aralık 1874).
29 *BOA.* BEO. 771/57764, v.2, 9 Nisan 1312 (21 Nisan 1896).
30 *BOA.* BEO. 746/55914, 10 Şubat 1311 (22 Şubat 1896).

kurtarılan malzemeler, sigorta memuru ve diğer görevliler huzurunda satılarak nakde dönüştürüldü. Elde edilen meblağın 1/3'ü emaneten hükûmet tarafından muhafaza edildi, kalanı sigorta şirketine senet karşılığı teslim edildi.[31] Esasen yaşanan bu türden sorunların ana kaynaklarından biri, şirketlerin idare merkezlerinin yabancı ülkelerde bulunmasıydı. Osmanlı hükûmeti, meseleyi kökten çözebilmek için İstanbul merkezli Osmanlı Umum Sigorta Şirketi adlı yerli bir sigorta şirketinin kurulmasını açıktan destekledi. 1893'e gelindiğinde İstanbul ve taşrada sigortacılık işlemlerine başladı. Ancak bu aynı zamanda yerli ve yabancı şirketlerin sigorta sektörü pastasından pay kapma mücadelesini de tetikledi. Karadeniz şehirlerinde de rekabet ortamı doğdu.

1.2. Yörede Sigorta Şirketlerin Rekabeti

Osmanlı Sigorta Şirketinin Karadeniz Bölgesi'nde de teşkilatlanması, buradaki yabancı sigorta şirketlerini tedirgin etti. Hükûmet, birçok defa gönderdiği talimatnamelerle yerli sigorta şirketinin tercih edilmesini istedi. Bu destek neticesinde Osmanlı Sigorta Şirketinin şube ve acenteleri çoğaldı. Bu bağlamda Samsun'un Çarşamba kazasına İ. Markopoli acente olarak atandı.[32] Temmuz 1900'de Dâhiliye Nezareti, Trabzon Valiliğine bir resmi yazı gönderdi. Samsun'da *bilâ ruhsat icra-yı muamele eden* yani ruhsatsız bir şekilde sigortacılık yapan ecnebi sigorta şirketlerinin faaliyetlerinin kesin olarak engellenmesinin daha önce istenmiş olduğunu hatırlattı. Ancak bunun bir türlü mümkün olamaması bakanlığı zor duruma düşürdü. Bu nedenle yeni yazıda tekrar aynı hususa değinildi. Hükûmetin İstanbul ve diğer şehirlerde faaliyet yapan ecnebi şirketleri kayıt altına alamadığından söz edildi. Bu şirketlerin mutlaka *taht-ı inzibat ve intizama* konulması, bundan kaynaklı problemleri giderici tedbirlere başvurulması istendi.[33] Ancak mesele, Samsun ya da Trabzon yöneticilerinin çözebileceği türden değildi. Uzun süredir denetim altına alınmak istenen yabancı sigorta şirketleri, bu hususu tanzim eden tüzük çıkarılmış olmasına rağmen, kapitülasyonları öne sürerek denetime direniyorlardı. Bu nedenle Samsun'da da ecnebi şirketlerin piyasadaki etkinliğini kırmak mümkün olamadı. Hükûmetin diğer yerlerde olduğu gibi burada da yaptığı tek girişim, kamu binalarının Osmanlı Sigorta Şirketince sigortalanmasını adeta zorunlu kılacak tavsiyenameler göndermek oldu.

Öyle ki 1907 yılına gelindiğinde bile Samsun yöresinde aynı şikâyetler sürüyordu. Avusturya menşeli *Union* yangın ve hayat sigorta şirketinin müfettişi Mösyö Juls Pot, komisyoncu adıyla Konya, Ankara, Sivas, Erzurum ve Elazığ'ı dolaşarak şirkete müşteri kazanmaya çalışıyordu. Şahsın Samsun doğumlu

---

31 *BOA.* BEO. 741/55530, 28 Kânunusani 1311 (9 Şubat 1896); *BOA.* Hariciye Nezareti Tahrirat (HR.TH). 174/40, 25 Nisan 1312 (7 Mayıs 1896).

32 *BOA.* DH. MKT. 619/31, v.1, 28 Şaban 1320 (30 Kasım 1902).

33 "şu yüzden vukû'a gelen mazarratın men'ini müstelzem tedâbir ve takayyüdâtın…" *BOA.* DH.MKT. 2375/25, 4 Temmuz 1316 (17 Temmuz 1900).

olması bile ecnebi şirketlerin faaliyet yapmasına müsaade vermiyordu. Çünkü mezkûr şahıs, daha önce Avusturya'nın Samsun konsolosu olarak görev yapan Juls Pot'un oğlu idi ve babasının görevi sırasında Samsun'da dünyaya gelmişti. Fakat babasının ölümü sonrası müracaat ederek Avusturya vatandaşlığını almıştı. Oysa sigorta şirketlerinin seyyar memurlarının Osmanlı vatandaşı olması yasal zorunluluktu. Bu nedenle Mösyö Juls Pot'un faaliyetleri yasaya uygun biçimde engellendi.[34] En sonunda Samsun'a gitmek isteyince polis marifetiyle buraya gönderildi.[35]

Benzer bir durum 1898'de de yaşanmıştı. Union Sigorta Şirketinin müfettişi Panos Ohanyan Efendi'nin oğlu Nerses, şirket tarafından Giresun, Trabzon ve Samsun yöresine gönderilmişti. Ancak şahsın mürur tezkeresi Samsun'da vize edilmedi. Bunun üzerine Ermeni Patrikliği derhal devreye girdi. İstanbul'da mukim, *namus ehli çoluk çocuk sahibi biri* olduğunu söyleyerek adeta kefil oldu ve tezkiresinin vize edilerek İstanbul'a gönderilmesini istedi.[36] Bunun üzerine Samsun'a emir gönderilerek mesele çözüldü.

1908'de İngiliz menşeli Vetil Sigorta Şirketinin Samsun şubesinde Dikran Arslanyan memur olarak görev yapıyordu.[37] Union Sigorta Şirketinin Samsun acentesinde bazı dönemlerde çeşitli sorunlar yaşanıyordu. 1917 yılında acentelik vazifesini icra eden Apvad oğlu Kosti Andon, Osmanlı hükûmeti aleyhinde faaliyetlerde bulunmuştu. Bu nedenle Çorum'a sürgün edilmiş ve Samsun'a tekrar dönüşü mahzurlu bulunmuştu.[38] Aynı tarihlerde acentelik yapan İstefan Sarrafoğlu da benzer sebeple Sungurlu'ya sürülmüştü.[39]

Osmanlı sigorta sektörünün baş edemediği en büyük problem kasıtlı yangınlardı. Samsun yöresinde de durum farklı değildi. 1905 Aralık ayında konuyla ilgili yazışmalar yapıldı. Samsun'da sıkça vuku bulan yangınların ortaya çıkış sebepleri ilgili kurumlarca araştırıldı. Sonuç diğer şehirlerle aynıydı. Şirketlerden haksızca para kazanmak isteyenlerin, emlak ve eşyalarını piyasa değerinden birkaç kat daha fazlasına sigortaladıkları tespit edildi. Canik Sancağı Mutasarrıflığı, bunların gerçek değerine indirilmesi için mevcut şirketlerden birer defter talep etti. Ancak şirketler, *tabiyet-i ecnebiyede bulunmalarını*

---

34 *BOA.* DH.TMIK.M. 256/31, v.5, 9 Teşrinievvel 1323 (22 Ekim 1907); *BOA.* HR.TH. 354/36, v.3, 17 Teşrinisani 1323 (30 Kasım 1907).

35 *BOA.* Dahiliye Nezareti Tesri-i Muamelat (DH.TMİK.M). 256/31, v.6, 31 Teşrinievvel 1323 (13 Kasım 1907).

36 *BOA.* DH. TMİK.M. 59/18, v.1, 29 Ağustos 1314 (10 Eylül 1898).

37 *BOA.* ZB. 619/32, 11 Haziran 1324 (24 Haziran 1908).

38 "Union sigorta kumpanyasının Samsun acentesi olup, Çorum'a tebîd edilen … Apvad oğlu Kosti Andon nâm kimesnenin öteden beri hükûmet aleyhtarlığıyla…" *BOA.* Dahiliye Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti Üçüncü Şube (DH. EUM.3.Şb). 21/9, v.2, 4 Nisan 1333 (4 Nisan 1917).

39 *BOA.* DH. EUM.3.Şb. 21/36, v.1, 9 Mayıs 1333 (9 Mayıs 1917).

gerekçe göstererek devletin bu talebini reddettiler.[40] Böyle şüpheli bir yangın hadisesi 1914 yılında yaşanmıştı. 13 Mayıs 1914 Çarşamba gecesi alaturka saat iki buçuk sıralarında karantina civarında Temellizade Hamdi Bey'in sahibi olduğu, Rus vatandaşı Matol oğlu Yani'nin kiralayarak işlettiği otelin üst katında hizmetlilerin kaldığı odanın tavan arasında yangın çıktı. Kısa sürede otel tamamen yandı. Yangın sonrası yapılan araştırmada binanın 900 lira, mobilyasının 750 liraya Osmanlı Sigorta Şirketi ve Union Commercial kumpanyalarına sigortalatılmış olduğu anlaşıldı.[41] Yangının kasıtlı olup olmadığı ilgili birimlerce araştırılmaya başlandı. Benzer bir yangın hadisesi 1918'de yaşandı. Osmanlı Milli Umum Sigorta Şirketi, yangınzede müşterilerine tazminat vermek için Osmanlı İtibar-ı Milli Bankasında çalışan Trabzonlu Miltiyadi İlyapolo'yu görevlendirdi. Kendisine seyahat varakası verilmesi için talepte bulundu.[42] Bölgede Samsun dışında Amasya, Ordu ve Tokat'ta da sigorta şirketlerinin faaliyetleri bulunuyordu. Şimdi kısaca bunlardan bahsedilecektir.

1.3.Bölgedeki Diğer Şehirlerde Sigortacılık Faaliyetleri

1.3.1. Trabzon-Ordu ve Giresun'da Sigortacılık

Trabzon'da sigortacılığın gelişimi genel olarak Karadeniz'de ticaretin gelişim süreciyle aynıdır. 1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasıyla Rusya'nın ticari faaliyet sahasını genişletmesi ve XIX. yüzyılda İngiliz-İran ticaretinin ivme kazanması sigortacılığın ivme kazanmasında doğrudan etkili oldu. Nüfusun ve yatırımların artışı şehirde sigortacılığa rağbeti de beraberinde getirdi. 1873 yılına gelindiğinde İsviçre menşeli Helvetia Sigorta Şirketi faaliyetteydi. Bunun yanı sıra Lloyd Suisse ve Lyonnaisse deniz sigorta şirketleri de etkindi. Gironde isimli bir başka şirket ise genel sigorta alanında hizmet veriyordu.[43]

Trabzon'da sigortacılık hususunda önemli belgelerden biri 1849 tarihlidir. Sultan Abdülmecid döneminde, Haliçte yelken gemilerini Karadeniz'e ve ihtiyaç halinde Akdeniz'e çıkarmak, Trabzon, Samsun ve Akdeniz iskelelerine gidip gelmek için 200 beygir kuvvetinde iki gemiye ihtiyaç duyulmuştu. Bunu gidermek için şehbender Zohrap Efendi devreye girdi. Nümayiş-i Ticaret ve Medar-ı Ticaret adları verilen iki gemi İngiltere'de inşa ettirildi. Gemiler İstanbul'a sigortalı olarak sevk ediliyordu. İnşa ve sigorta giderlerinin bir kısmı

---

[40] "tabî'iyet-i ecnebiyede bulunmaları mülâbesesiyle kumpanyalar istenilen defterleri vermekten imtinâ' eylediklerinden…" *BOA.* DH. MKT. v.1, 1030/3, 26 Teşrinisani 1321 (9 Aralık 1905).

[41] *BOA.* Dahiliye Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti Emniyet Kalemi (DH. EUM. EMN). 73/27, 1 Mayıs 1330 (14 Mayıs 1914).

[42] *BOA.* Dahiliye Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti Seyrüsefer Kalemi (DH.EUM.SSM). 25/75, v.2, 1 Ağustos 1334 (1 Ağustos 1918).

[43] Baskıcı, "*Osmanlı Anadolusunda* Sigortacılık", s.6; Fatih Kahya, "Osmanlı Döneminde Sigorta Şirketlerinin Rağbet Ettikleri Şehirler", *VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Tebliğler Kitabı,* İstanbul Yayınları, İstanbul 2016, s.106.

Ereğli Maden Kömürü Şirketinin Tersane-i Amire hazinesindeki alacağından karşılandı.[44] Sigortacılık açısından Trabzon en iyi dönemini 1860'lara kadar yaşadı. Sonraki evrede ticaret yollarındaki değişime paralel olarak şehirde sigorta sektörünün ilerleyişi sürdürülemedi. 1872'de Batum ile Tiflis arasında inşa edilen demiryolu projesi, Trabzon ticaretini olumsuz etkiledi. Yüzyılın sonlarına doğru Reliance, Manheimer ve La Fonciere gibi yabancı sigorta şirketlilerinin acente ya da temsilciliklerinin faaliyeti vardı.[45] Fransız Mesajeri Vapur Şirketi, nakliyecilik alanında Trabzon'da etkindi. Trabzon hattında rekabet ettiği diğer yabancı ve yerli şirketlerle güverte yolcu ücretlerini 1881'de sabitleme anlaşması yaparak gelirlerini artırma yoluna gitti. [46]

1892'de kuruluşu ardından diğer şehirlerde olduğu gibi Osmanlı Sigorta Şirketi Trabzon'da da işlemlere başladı. 1902'de şirketin Trabzon şubesine Mahokyan Efendi acente tayin edildi. Şahsın hüviyet bilgisi, Osmanlı Bankası ve reji idaresi aracılığıyla araştırıldı ve *erbab-ı namus* olduğu kaydı düşüldü. Bu rapor üzerine şirket, Ticaret Nezaretine bir yazı göndererek diğer şehirlerle birlikte Trabzon şubesine atanan acentelere gerekli kolaylığın sağlanmasını talep etti.[47] Kamu binalarının sigortalanması evresinde Trabzon maarif müdürü Mehmed Efendi, Maarif Nezaretine gönderdiği bir resmi yazıda; Trabzon İdadi Mektebinin sigortalanmasını talep etti. Mehmed Efendi, bir yangın çıkması halinde söndürmek için okulda yangın tulumbası ve sair malzemelerin bulunduğunu söyledi. Ancak bunların maksadına uygun biçimde kullanılabilmesinin sadece okul hademelerine ait olduğunu ve bu araçlarla çıkması muhtemel yangının söndürülemeyeceğini söyledi. Nihai çözüm olarak her türlü ihtimale karşı okulun bir an önce sigortalanması için müsaade istedi. Maarif Nezareti, bunun üzerine sigorta sürecinin başlatılması talimatını verdi. Bu doğrultuda kargir olarak yapılmış binanın temelden yukarı bina kıymetinin hesap edilmesini, Osmanlı Sigorta Şirketinin şubesiyle görüşme yapılmasını ve talep edilen sigorta ücretinin bildirilmesini istedi.[48] Sürecin nihayetinde Trabzon İdadi Mektebi binası, 1909'da Osmanlı Sigorta Şirketi tarafından sigortalandı.[49] 1912 yılında ise Trabzon'da teftiş heyeti dairesi, depo ve mektep olarak kullanılmak üzere Maliye Hazinesi namına 2500 liraya satın alınan konağın yangın tehlikesine karşı sigortalanması talep edildi. Ancak Umum Jandarma

---

44 *BOA.* Bab-ı Defteri Darphane Darphane-i Amire İrade (D. DRB. İ). 27/6, v.3, 16 Zilkade 1265 (3 Ekim 1849).

45 Kahya, *Osmanlı Devleti'nde Sigortacılık,* s. 103-107.

46 Uygun, *Mesajeri Maritime Vapur Kumpanyası,* s.184.

47 *BOA.* DH. MKT. 601/8, v.1, v.2, 21 Recep 1320 (24 Ekim 1902).

48 *BOA.* Maarif Nezareti Mektubi Kalemi (MF. MKT). 1095/13, v.1, 13 Şevval 1326 (8 Kasım 1908).

49 *BOA.* MF. MKT. 1097/31, v.2, 10 Mayıs 1325 (23 Mayıs 1909).

Kumandanlığı, bu gibi kamu binalarının sigortalanması usulüyle ilgili bir karar bulunmadığını ifade etti ve durumu Maliye Nezaretine soracağını bildirdi.[50]

1913 yılına gelindiğinde bu defa Trabzon'daki rüsumat ambarlarının da sigortalanması gündeme geldi. Trabzon defterdarı Ali Raif Efendi, Maliye Nezaretine gönderdiği resmi yazıda; Trabzon iskelesi ve rüsumat ambarlarının hemen bitişiğinde bulunan polis ve jandarma karakol binalarında kazaen bir yangın çıktığını, ambarların yanma riskiyle karşı karşıya geldiğini bildirdi. Karakol binalarının tamamen kullanılmaz hale geldiği yangın, söz konusu ambarlara sıçramadan kontrol altına alınmıştı. Ancak defterdar, bu tür tehlikelerin her daim var olabileceğine vurgu yaptı. İçerisinde 300-400 bin liralık tüccar emtiası ve transit malı bulunan, ahşap yapılı ambarların bu tür tehlikeyi her zaman barındırdığına işaret etti. Kargir olarak inşa edilinceye kadar içindeki emval ve eşyanın sigortalanması gerektiğini söyleyerek destek istedi.[51] Ancak Rüsumat Müdüriyet-i Umumiyesi (Gümrük Genel Müdürlüğü), Trabzon defterdarının teklifine *gümrük ambarlarında mevcut ticari malların yangına karşı sigorta ettirilmesinin* mevzuat usulüne aykırı olduğu gerekçesiyle olumsuz cevap verdi. Öte yandan Bakanlığın 7 Şubat 1910 tarihli bir tezkireyle, ticari malların yangına karşı ambarlarda korunmasından dolayı gümrük müdürlüğünün herhangi bir sorumluluğun olmayacağını daha önce ilan ettiğini dile getirdi.[52] Böylece defterdarın teklifi reddedildi.

Karadeniz'in diğer bir şehri olan Ordu, 18. yüzyılın sonlarına doğru Kiraz Limanı adı verilen bir koy kenarında kurulmuştur. İlk tahrirlerde nahiye-i bucak olarak adlandırılmış ve şehre 1869'da Ordu adı verilmiştir.[53] Bu nedenle Ordu yöresinde sigortalı işlemlere 19. yüzyılda rastlanılmamaktadır. XX. yüzyılın başlarında İngiliz menşeli *Western* adlı sigorta şirketinin burada aktif olduğu anlaşılmaktadır. 1906'da resmi ruhsatı olmaksızın[54] şirketin Ordu'da acentesi bulunmaktaydı. Ancak bu dönemde yabancı şirketlerin sigortacılık işlemleri devlet tarafından denetime tutulmak istendiğinden ve bu yönde tüzük çalışmaları sürdüğünden şirketin Ordu'da faaliyette bulunması tüzük şartlarını taşımadığından engellendi. İngiliz Sefareti buna itiraz etti. Sefaret, esasen diğer devletlerin temsilcilerinin yaptığı gibi kapitülasyonları ileri sürüyordu. Bu nedenle çıkarılan tüzüğün, *uhûd-ı cârîyeye* yani yürürlükteki anlaşmalara aykırı olduğu ve tüzüğün İngiliz sigorta kumpanyalarına uygulanmadığını beyan etti. Bu gelişmeler üzerine ilgili kurumlar, sefaretle müzakere edilip bu hususta bir

---

50 *BOA.* Maliye Nezareti Emlak-ı Emiriye Kalemi (ML. EEM). 908/33, 2 Mayıs 1328 (15 Mayıs 1912).

51 *BOA.* ML. EEM. 996/21, v.1, 20 Nisan 1329 (3 Mayıs 1913).

52 *BOA.* ML. EEM. 996/21, v.3, 18 Mayıs 1329 (31 Mayıs 1913).

53 Bahaeddin Yediyıldız, "Ordu", *Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi,* cilt 33, İstanbul 2007, s.367-370.

54 "ruhsât-ı resmîyesi olmadığı ser-riştesiyle western nâmıyla ma'rûf olan İngiliz sigorta şirketi…" *BOA.* Babıali Evrak Odası (BEO). 2933/219955, v.1, 6 Ramazan 1324 (24 Ekim 1906).

karar alınıncaya kadar Western şirketinin faaliyetlerine tekrar müsaade etmek zorunda kaldı.[55]

Ecnebi şirketlerin bir türlü denetime tabi tutulamaması, Osmanlı vatandaşı müşterileri zor duruma sokuyordu. Şirketlerin genel merkezlerinin kendi ülkelerinde olması ve onların kanunlarına göre uygulama yapıyor olmaları, herhangi bir hukuki anlaşmazlık durumunda Osmanlı vatandaşı müşterileri mağdur ediyordu. Bunun örneklerinden biri de 1912'de Ordu'da yaşandı. Tüccar Tombuloğlu Dimitri Efendi, sigortalı işlem yapmış ardından muhtevası net olarak bilinemeyen bir şekilde uğradığı zararın karşılığını şirketten alamadığı için mağdur olduğunu iddia etmiştir. Tonbuluğlu, Londra'ya giderek şirket genel merkezinde hakkını aramak istemiştir. Ancak daha önce buraya seyahat etmediği için zorluk yaşayacağını düşünmüştür. Bu nedenle müracaatı sonrasında Londra Sefiri Tevfik Paşa'ya resmi bir yazı yazılarak, kendisinin namuslu bir tacir olduğuna vurgu yapılmış ve yardımcı olunması istenmiştir.[56] Böylece Ordulu tüccarın uzak diyarlarda hak arayışına resmi yollarla destek sağlanmıştır.

Sigortalı işlemlere rastlanılan bir diğer Karadeniz şehri ise Giresun'du. 25 Aralık 1906'da Giresun çarşısında büyük bir yangın çıktı ve ölü ve yaralı olmamakla beraber 14 mağaza ile 1 gazino,1 otel yandı. Yangın 20.000 liradan fazla hasara sebep oldu. Trabzon Valisi Reşad Bey, olayın detaylarını 6 Ocak 1907'de telgrafla İstanbul'a iletti. Yapılan araştırma neticesinde yangının bina kiracılarından manifatura ticaretiyle meşgul ve eşyaları sigortalı olan Bağdatlıyan Manuk, Leon ve Artin kardeşler tarafından kasten çıkartıldığı anlaşıldı. Araştırma biraz daha derinleştirildiğinde Union Sigorta Şirketinin acenteleri olan Veledyan Agop ve Haçik Efendilerin de bu işte dahli olduğu tespit edildi. Bunun üzerine Giresun kaymakamlığı, zanlıları ilgili evraklarla birlikte adliyeye teslim etti.[57] Birkaç gün sonra olayla ilgili yeni verilere ulaşıldı ve Dâhiliye Nezareti durumu sadarete bildirdi. Bakanlığın yazısında, Giresun yangınının sigorta bedelinden istifade için manifatura taciri kardeşler tarafından kasten çıkarıldığı ifade edildi. Bu kişilerin yanan handa kiracı oldukları ve dükkândaki eşyalarını sigorta ettirdikleri sözü edilen sigorta şirketinin memurlarının da olayı teşvik ve tahrik ettiğinin anlaşıldığı söylendi.[58] Gerçekte Giresun'da yaşanan bu elim hadise, Osmanlı sigorta sektörünün de onulmaz yaralarından biriydi.[59] İstanbul başta olmak üzere birçok şehirde kasıtlı yangınlara tesadüf edilmekteydi.

---

55 *BOA.* BEO. 2908/218097, v.1, 23 Recep 1324 (12 Eylül 1906).

56 *BOA.* Hariciye Nezareti Londra Sefareti Belgeleri (HR. SFR.3). 675/10, v.1,v.2, 6 Temmuz 1912.

57 *BOA.* DH.MKT. 1140/23, v.2, 24 Kânunuevvel 1322 (6 Ocak 1907).

58 *BOA.* DH.MKT. 1140/23, v.3, 26 Kânunuevvel 1322 (8 Ocak 1907).

59 Kasıtlı yangınlar ve alınan önlemler hakkında geniş bilgi için bkz. Kahya, *Osmanlı Devleti'nde Sigortacılık,* s.145-166.

1.3.2.Amasya ve Tokat'ta Sigortacılık

Karadeniz şehirleri arasında sigortacılık faaliyetlerinin görüldüğü önemli yerleşim birimlerinden biri Amasya'dır. Amasya'da sigortacılıkla ilgili şimdilik en eski tarihli vesika 1861 tarihlidir. Posta ile sevk edilen eşyaların sigortalı olarak gönderilmeye başlandığı bu dönemde Amasya mutasarrıfı Salih Paşa, sigortalı eşyanın daha özenle iletilebilmesi için görevli posta personelinin artırılmasını talep etmiştir.[60] Esasen bu husus Osmanlı sigorta tarihi açısından da büyük önem arz ediyordu. Ürünlerin eşkıya tarafından gasp edilmesi riskinden ötürü sorunlar daha fazla oluyordu. Örneğin 1886 yılında Kayseri ve Amasya postalarında sigortasız olarak sevk edilen nakit para gibi emanetler Bolu-Göynük civarında eşkıya saldırısına uğramıştı. Kurumlar arası yazışmalar neticesinde posta nizamnamesi ahkâmına uygun olarak, emanetin tazmini için kaynak arayışına gidildi ve nihayetinde kaynak bulunarak ödeme yapıldı.[61] Daha önce alınan kararla posta ile taşınan eşyaların sigortalanması süreci başlatılmıştı. 1900 senesinde Mısır'da bir limanda yaşanan gemi kazası ve telef olan mal ve eşyalardan ötürü radikal bir karar değişikliğine gidilmiş ve posta ile taşınan her türlü eşyanın uygun bir ücretle Osmanlı Sigorta Şirketine sigorta ettirilmesi kararlaştırılmıştı. Daha sonra da sigortalı eşya gönderimini yaygınlaştırmak için posta ücretlerinde % 50 oranında indirim yapılmıştı.[62]

Diğer taraftan birçok Osmanlı şehrinde olduğu gibi Amasya'da da yabancı sigorta şirketlerinin resmi izin almaksızın yaptıkları sigortacılık işlemleri sorunlara neden oluyordu. Osmanlı hükûmeti bu meseleyi tümüyle çözebilmek için 7 Aralık 1887 (25 Teşrinisani 1303) tarihli bir nizamname çıkardı. Tüzüğün en temel gayesi, ecnebi şirketleri Osmanlı hükûmetinden ruhsat alarak, dolayısıyla devletin denetimine tabi olarak faaliyet yapmalarını sağlamaktı. Bu meyanda Fransız *L'union de Paris* adlı yangın sigorta şirketinin Amasya ve Sivas yöresinde aktif rolleri vardı. 1902 senesinde Amasya yöneticileri, şirketin izinsiz faaliyetine mezkûr tüzüğü gerekçe göstererek müsaade vermedi. Bununla da kalmayarak acentenin sigorta defterlerine el koydu.[63] Bunun üzerine şirketin İstanbul'daki genel müdürü Simon Kayserliyan Efendi duruma itiraz etti. Özetle bu gibi şirketlerin mutlaka resmi izinle çalışmaları gerektiğinin altını çizdi. Ancak öte yandan nizamnamenin başka bir maddesinde bu şirketlerin Osmanlı'ya ait taahhütlerini temin için kefalet akçesi adıyla bir meblağ ödeyebilmeleri imkânı bulunduğunu söyledi. Acentelerin

---

60 *BOA.* Sadaret Mektubi Kalemi Meclis-i Vala Evrakı (A.MKT. MVL). 124/22, 2 Recep 1277 (14 Ocak 1861).

61 *BOA.* Sadâret Mektubi Kalemi Mühimme Kalemi Belgeleri (A.MKT. MHM). 488/31, v.8, 24 Cemaziyelevvel 1303 (28 Şubat 1886).

62 Özger, *Osmanlı Sigorta Şirketi*, s.166, 196.

63 "kumpanyanın Amasya'daki acenteleri mahallerince îfâ-yı mu'âmeleden men' ile evrâk ve defâtiri zapt ettirildiğinden…" *BOA.* DH. MKT. 547/73, 11 Temmuz 1318 (24 Temmuz 1902).

faaliyet serbestisi kazanmamaları halinde uğranılacak zararın tazminini talep edeceklerini bildirdi. Bunun üzerine durum Dâhiliye Nezareti tarafından değerlendirildi. Ticaret idaresiyle ve hukuk müşavirliğiyle görüşmeler yapıldı. Yazışmalardan şirketin İstanbul umum müdürü Simon Efendi'nin resmi ruhsat almak için başvuru yaptığı anlaşıldı. Bu nedenle Dâhiliye Nezareti, Sivas Valiliğine bir yazı göndererek, muamele kaydı *henüz tamamlanmayan bu gibi şirketlerin resmen tanınmaması zaruri ise de evrak ve defterlerinin zapt edilmesi de münasip değildir* [64] diyerek şirketin faaliyetine adeta izin vermiş oldu.

Osmanlı Sigorta Şirketi Anadolu'da teşkilatlanmaya devam ettiği süreçte 1899 sonlarında Amasya sancağında da bir şube açtı. Buraya Mösyö Ogüst'ü temsilci olarak atadı.[65] Amasya sancağı yetkilileri ilgili şahsın sigortacılık işlemine başlamasına müsaade ettiler. Bu süreçte kamu binalarının sigortalanması meselesi gündeme geldi ve bu bağlamda Amasya İdadisinin sigortalanması için görüşmeler başladı. Amasya İdadisi, Saraydüzü mevkiinde inşa edilmiş ve 28 Ekim 1897'de hizmete açılmıştı.[66] Okulun yangın tehlikesine karşı sigortalanması sürecinde Maarif Nezareti çalışma başlattı. Sivas vilayetine gönderilen 7 Ekim 1902 tarihli resmi yazıyla vilayet genelinde şehir merkezlerindeki idadi mekteplerinin mutedil bir bedel mukabilinde sigorta ettirilmesi istendi. Yapılan yazışmalardan Amasya İdadisinin, kargir olarak 222.700 kuruş harcanarak inşa edildiği anlaşıldı.[67] Sivas Valisi Reşit Paşa vilayet sınırları dahilinde resmi binaların en güzel ikisinin Sivas İdadisi ve Amasya İdadisi olduğunu bildiriyordu. Her iki binanın da kâgir olarak inşa edildiğini ve etraflarının açık olduğunu da söyleyerek fiyatı biraz daha düşürmeye çalışıyor ve her türlü ihtimale karşı ivedilikle sigorta ettirtilmeleri gerektiğini söylüyordu.[68]

Osmanlı Sigorta Şirketi temsilcileriyle görüşmeler yapıldı. Süreci Sivas maarif müdürlüğü takip ediyordu. Amasya yetkilileri, idadi binasının inşa masrafının 222.000 kuruş olduğunu bildirmişlerdir. Ancak Osmanlı Sigorta Şirketinin temsilcisi, yerinde keşif yaparak binanın sigorta değerinin 100. 000 kuruş olduğunu hesapladı.[69]

Osmanlı Sigorta Şirketi genel merkezi, temsilcisinin raporları doğrultusunda 27 Ocak 1906'da Maarif Nezaretine bir yazı gönderdi. Amasya İdadisi binasının sigorta değeri olarak hesap edilen (100.000 kuruş) meblağın her bir Osmanlı lirası üzerine 8 para sigorta ücretiyle toplamda 1000 Osmanlı lirasına sigorta edebileceklerini ve Amasya acentesine bu şekilde talimat verildiğini

---

64 *BOA.* Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi (DH. MKT). 547/73, 11 Temmuz 1318 (24 Temmuz 1902).

65 *BOA.* DH. MKT. 2288/104, 24 Aralık 1899.

66 Emine Altunay Şam, "Amasya İdadi Mektebi", *Tarih Okulu Dergisi,* Yıl: 10, S: XXIX, s.191.

67 *BOA.* MF.MKT. 866/9, 8 Kânunusani 1320 (21 Ocak 1905).

68 "vilâyet mebâni-i resmîyesinin en güzidesi olan bu iki binâ-yı mühim…" *BOA.* MF.MKT. 867/31, v.4, 17 Kânunuevvel 1321 (30 Aralık 1905).

69 *BOA.* MF.MKT. 867/31, v.2, 7 Kânunuevvel 1321 (20 Aralık 1905).

bildirdi.[70] Böylece anlaşma sağlandı ve Sivas İdadisi ile birlikte Amasya İdadisi de Osmanlı Sigorta Şirketi tarafından sigorta ettirildi.

XIX. yüzyılın sonlarında Amerikan *Newyork Life Insurance Company (kuruluşu 1845)* adlı hayat sigortası işlemleri yapan şirketin Tokat yöresinde faaliyetleri vardı. Aslen Tokat ahalisinden ve Osmanlı'nın Ermeni tebaasından olan Dridyan Kari ve kardeşi, şirketin Tokat şubesinde görev yapıyordu. Müşteri bulmak için çevre şehirleri de dolaşıyorlardı. Bu bağlamda Sivas belediye ikinci tabibi Artin Efendi'ye senelik 61 İngiliz Lirası karşılığında hayat sigortası yapmışlardı. İki kardeşin yöredeki bu sigortacılık işlemleri, diğer pek çok şehirde olduğu gibi hükûmet izni dışındaydı. Ancak kendileri, şirketlerinin Osmanlı şehirlerinin tamamında faaliyet yapabileceklerini iddia ediyorlardı. Yaşanan bu belirsizlik nedeniyle Sivas Vali Vekili Hulusi Bey, *bu gibiler hakkında olunacak muamele meçhul olduğundan*[71] durumu telgrafla Dâhiliye Nezaretine bildirmek zorunda kalmıştı.

1.3.4.Sinop ve Kastamonu'da Sigortacılık

Yörede Osmanlı Sigorta Şirketinin faaliyetleri vardı. Şirketin Sinop şubesine 1902'de Cesimoğlu biraderler acente olarak atandı. Ticaret ve Nafia Nezareti, atanan kişilerin ehli namus olduklarını ve kendilerine gerekli kolaylığın sağlanmasını istedi.[72] Kamu binalarının sigortalanması sürecinde Sinop İnas Rüştiyesi binası, beher lirası 35 para mukabilinde toplamda 350 lira bedelle 1904'te Osmanlı Sigorta Şirketi tarafından sigortalandı. Sigorta bedeli ise okul binasının altındaki dükkânların gelirinden karşılandı.[73] Kastamonu merkezde inşa edilen ahşap bir hastane yangına karşı sigortalandı. Bunun için Osmanlı Bankası ile görüşmeler yapıldı ve yıllık 15 lira verilmesi şartıyla Osmanlı Sigorta Şirketi tarafından 3.000 liraya sigortalandı. Söz konusu 15 liranın hastaneler tahsisatı masarif kaleminden ödenmesi kararlaştırıldı.[74] Ancak vilayetten Dâhiliye Nezaretine çekilen bir telgrafta ödemenin bu suretle yapılmasında tereddüt yaşandığı ifade edilerek izahat istendi.[75] Kamu binalarının sigortalanması safhasında Kastamonu merkezde, jandarma karakol binası, gureba ve frengi hastanesi, adliye dairesi, vilayet matbaası, telgrafhane, evrak mahzeni, askeri depo, redif askeri dairesi, belediye dairesi, askeri rüştiye mektebi, mekteb-i sultani, erkek hapishanesi, kadın hapishanesi ve hükûmet dairesinin binalarının sigortalanması için çalışma başlatıldı. Kroki ve inşa yapı envanterleri çıkarıldı.[76] 1913'te Kastamonu'ya bağlı Safranbolu kazasında

---

70 *BOA.* MF.MKT. 867/31, v.5, 14 Kânunusani 1321 (27 Ocak 1906).
71 *BOA.* DH.TMIK.M. 91/39, v.1, 12 Haziran 1316 (25 Haziran 1900).
72 *BOA.* DH.MKT. 619/31, v.1, v.2, 28 Şaban 1320 (30 Kasım 1902).
73 *BOA.* MF.MKT. 802/19, v.1, 17 Nisan 1320 (30 Nisan 1904).
74 *BOA.* DH. MKT. 2475/44, 9 Nisan 1317 (22 Nisan 1901).
75 *BOA.* BEO. 1638/122779, v.2, 4 Zilhicce 1318 (25 Mart 1901).
76 *BOA.* ML.EEM. 912/9, v.1-14, 19 Mayıs 1328 (1 Haziran 1912).

rüştiye ve iptidaiye mektepleri binası, hastane, cephane binası, hükûmet dairesi, hapishane dairesi, askeri daire, askeri malzeme dairesi, hükûmet konağı gibi kamu yapıları için gerekli hazırlıklar yapıldı ve krokileri çıkartıldı.[77] Ancak sigortalanma sürecinin ne şekilde sona erdiği tespit edilemedi.

1.3.5. Ereğli, Bartın ve Amasra'da Sigortacılık

Karadeniz'in önemli yerleşim birimlerinden biri olan Ereğli'de, XIX. yüzyıl ortalarında Assicurazioni Generali di Trieste adlı şirketin faaliyetlerine rastlanılmaktadır. 1864'te şirketin Ereğli'de bir acentesi bulunuyordu. Bu görevi Avusturya tebaasından Tomazo Medita yürütüyordu. Avusturya Elçiliği, şirkete yörede işlem yapabilmesi için kolaylık gösterilmesi talebinde bulunmuştu.[78] Aynı tarihlerde sigortalı Aya Nikola isimli Yunan bandıralı kereste yüklü brik gemisi Ereğli yakınlarında karaya oturmuştu.[79] Kazanın ardından şirket temsilcisi harekete geçerek ilgili birimlerle temas etti. Yükün sahibi tarafından sigortalanmış olduğu hatırlatılarak, şirketçe teslim alınması için Konstandikli adlı kaptan görevlendirildi.[80] Osmanlı yetkilileri de mevzuat gereği mezkûr kaptana gerekli kolaylığın sağlanması talimatını verdi.

Kamu binalarının sigortalanması aşamasında, ticari eşyaların muhafaza edildiği ve gümrük vergilerinin alındığı Amasra gümrük binasının da sigortalanması gündeme geldi. Bunun için 1913'te krokiler hazırlandı.[81] Aynı dönemde Bartın rüsumat dairesinin de sigortalanması için çalışmalar yapıldı.[82] Rize rüsumat binasının da krokileri hazırlandı ve sigortalanma hazırlığı başladı.[83] Benzer biçimde Samsun gümrüğü binası için de girişimde bulunuldu.[84] Bunun dışında iptidai ve rüştiye mektep binaları, frengi ve gureba hastanesi, posta ve telgrafhane, hükûmet dairesi, depo, inas mekteb-i ibtidaisi (kız ilkokulu), hapishane, liman idaresi, han binalarının da sigortalanması için istenilen krokiler hazırlandı. Yapı inşa biçimleri etraflıca bildirildi.[85] Ancak sürecin ne şekilde tamamlandığı buralarda da net olarak tespit edilemedi.

Sonuç

Gemi teknolojisindeki gelişme, deniz nakliyat ve ticaretindeki ilerlemeyi tetikledi. Uluslararası deniz ticaretinin gelişimi de paralelinde sigorta sektörünü ortaya çıkardı ve geliştirdi. Karadeniz, bu yönden Akdeniz kadar şanslı olmadı.

---

77 *BOA.* ML.EEM. 983/3, v.1-7, 9 Nisan 1329 (22 Nisan 1913).
78 *BOA.* HR.MKT. 468/50, v.2, 16 Şaban 1280 (26 Ocak 1864), v.4, 2 Şaban 1280 (12 Ocak 1864).
79 *BOA.* HR.MKT. 468/29, v.2, 5 Şaban 1280 (15 Ocak 1864).
80 *BOA.* HR.MKT. 468/29, v.1, 14 Şaban 1280 (24 Ocak 1864).
81 *BOA.* ML. EEM. 971/7, 21 Şubat 1328 (6 Mart 1913).
82 *BOA.* ML. EEM. 964/1, v.2, 5 Kânunusani 1328 (18 Ocak 1913).
83 *BOA.* ML. EEM. 973/39, 28 Şubat 1328 (13 Mart 1913).
84 *BOA.* ML. EEM. 911/47, 19 Mayıs 1328 (1 Haziran 1912).
85 *BOA.* ML. EEM. 966/16, v.1-21, 3 Şubat 1328 (16 Şubat 1913).

Karadeniz'de ticari hareketlilik, 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması sonrasında Rus ticaret gemileriyle başlayabildi. Sonraki dönemde diğer Batılı ülke gemileriyle devam etti. Artan deniz ticareti, sigortacılığa talebi de beraberinde getirdi. Bölgede tespiti yapılabilen ilk sigortalı işlemler, XVIII. yüzyılın sonlarında Karadeniz'in iki yakası arasında yapılan hububat nakliyatıyla başladı. Bir süre sonra Ünyeli bir Osmanlı taciri ile Kefeli bir Rus taciri arasında olduğu gibi sigortalı taşımacılık örnekleri ortaya çıktı. Karadeniz'e kıyısı olan liman ya da iskelesi olan şehirler, iç kısımdakilere göre sigortayla doğal olarak daha erken tanıştılar. XVIII. yüzyıldan itibaren sigortalı gemilerin Karadeniz'de geçirdikleri kazalar sonrası yapılan yazışmaların dokümanları, kıyıdaki karşılaşmanın sonuçlarını ihtiva eden önemli kaynaklar oldu. Felaketlerden korunma arzusu ve güvenli ticaret kaygısı güden Avrupa ülkeleri, Osmanlı Hükûmetiyle ahitnameler imzaladı. Bu sayede uluslararası deniz ticaretinin güven içerisinde sürdürülmesi temin edildi. Gemi kazası sonrası anlaşmalarla belirlenen uluslararası sorumluluklar, aynı zamanda uluslararası deniz hukukunun gelişmesine de katkı sundu. Bu araştırma neticesinde tespit edildiği üzere deniz ticareti ve sigortalı işlemler açısından Karadeniz Bölgesinde bazı şehirler diğerlerine nazaran daha çok ön plana çıktı. Samsun ve Trabzon bunlardan ilk akla gelenlerdi. Bunun yanı sıra incelenen dönemde Sinop, Ordu, Kastamonu, Ereğli, Bartın, Amasya ve Tokat şehirlerinde de sigortalı işlemlere rastlanıldı. Ancak genel olarak sigorta sektörünün en çok zorlandığı konulardan biri kasıtlı yangınlar meselesiydi. İncelenen dönemde Samsun ve Giresun'da kasten çıkarıldığı iddia edilen yangın örneklerine tesadüf edildi. Sigorta sektörüne büyük zarar veren bu hadiselerin önüne geçebilmek için hem sigorta şirketleri hem de Osmanlı hükümetleri çeşitli tedbirler aldı.

Bölgede Avusturya, Almanya, İngiltere ve Fransa merkezli pek çok yabancı sigorta şirketi aktif rol oynadı. 1893'ten sonra İstanbul merkezli faaliyete başlayan Osmanlı Umum Sigorta Şirketinin de bölgede aktiviteleri tespit edildi. Mezkûr şirketin kuruluşu ve işlemlerini artırması, sigorta piyasasında yerli ve yabancı şirket rekabetini hızlandırdı. Anılan pek çok şehirde kamuya ait yapılar bu şirket tarafından sigortalanarak yangın tehlikesine karşı korunmaya çalışıldı. Osmanlı Hükûmeti, bu rekabette Osmanlı Sigorta Şirketi'nden yana tavır sergiledi. Bir taraftan yeni tüzük hazırlayarak ecnebi sigorta şirketlerini kontrol altına almak istedi. Diğer yandan bölgedeki kamu binalarının yangın tehlikesine karşı Osmanlı Sigorta Şirketince sigortalanmasını teşvik ederek desteğini hissettirdi.

KAYNAKLAR

1.Arşiv Belgeleri

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Osmanlı Arşivi Dairesi Başkanlığı (BOA)

Bab-ı Asafi Düvel-i Ecnebiye Defterleri (A. DVN. DVE). 14/20,

Bab-ı Defteri Darphane Darphane-i Amire İrade (D. DRB. İ). 27/6,

Babıali Evrak Odası Evrakları (BEO). 741/55530, 746/55914, 771/57764, 1638/122779, 2908/218097, 2933/219955.

Cevdet Hariciye (C.HR). 114/5678, 156/7798.

Dahiliye Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti Emniyet Kalemi (DH. EUM. EMN). 73/27.

Dahiliye Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti Seyrüsefer Kalemi (DH. EUM.SSM). 25/75.

Dahiliye Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti Üçüncü Şube (DH. EUM.3.Şb). 21/9, 21/36.

Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi (DH. MKT). 547/73, 601/8, 619/31, 1030/3, 1140/23, 1840/36, 1877/104, 1911/58, 1946/74, 2288/104, 2375/25, 2475/44.

Dahiliye Nezareti Tesri-i Muamelat (DH. TMİK.M). 59/18, 91/39, 256/31.

Hariciye Mektubi Kalemi (HR. MKT). 112/1, 332/55, 468/29, 468/50, 609/41, 674/85.

Hariciye Nezareti Londra Sefareti Belgeleri (HR. SFR.3). 675/10.

Hariciye Nezareti Tahrirat (HR.TH). 174/40, 354/36.

Maarif Nezareti Mektubi Kalemi (MF. MKT). 802/19, 866/9, 867/31, 1095/13, 1097/31.

Maliye Nezareti Emlak-ı Emiriye Kalemi (ML. EEM). 908/33, 911/47, 912/9, 964/1, 971/7, 983/3, 966/16, 973/39, 996/21.

Sadaret Mektubi Kalemi Mühimme Kalemi Belgeleri (A.MKT.MHM). 488/31.

Sadaret Mektubi Kalemi Meclis-i Vala Evrakı (A.MKT. MVL). 124/22.

Zabtiye (ZB). 619/32.

2.Kitap ve Makaleler

ALTUNAY ŞAM, Emine, "Amasya İdadi Mektebi", *Tarih Okulu Dergisi,* Yıl: 10, S: XXIX, ss.181-203.

BASKICI, Murat, "Osmanlı Anadolusunda Sigorta Piyasası: 1860-1918", *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi,* C: 57, S: 4, ss.1-33.

BOSTAN, İdris, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)", *Belleten,* C: LIX, S: 23, ss.353-394.

Düstur, 1.Tertip, C: 4.

ERGİN, Osman Nuri, *Mecelle-i Umur-ı Belediye,* C: 3, Dersaadet 1330.

KAHYA, Fatih, *Osmanlı Devleti'nde Sigortacılık,* Libra Yayınları, İstanbul 2010.

KAHYA, Fatih, "Osmanlı Döneminde Sigorta Şirketlerinin Rağbet Ettikleri Şehirler", *VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Tebliğler Kitabı,* İstanbul Yayınları, İstanbul 2016, ss.100-109.

KORALTÜRK, Murat-KAHYA, Fatih, *Mal Canın Yongasıdır David M. Kohen Kolleksiyonundan Belgelerle Osmanlı İmparatorluğu'nda Sigortacılık*, İstanbul 2009.

KÖSE, Metin Ziya, "XIX. Yüzyıl Ortalarında Samsun Limanında İthalat ve İhracat", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik I Samsun 2013,* Ed. Osman Köse, Canik Belediyesi, Ankara 2013, ss.103-121.

ÖZÇAĞLAR, Ali, "Türkiye'de Yapılan Bölge Ayrımları ve Bölge Planlama Üzerindeki Etkileri", *Coğrafi Bilimler Dergisi,* 2003, 1 (1), ss.3-18

ÖZGER, Yunus, *Osmanlı Sigorta Şirketi,* İdeal Kültür Yayınları, İstanbul 2017.

UYGUN, Süleyman, "Karadeniz'de Seyreden Gemiler İçin Bir Klavuzluk Örneği: Hollanda Odesa Konsolosu Chevalier Taitbout De Marigny'nin Denizcilik Çalışmaları", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi,* C: 15, S: 31, ss.79-110.

UYGUN, Süleyman, *Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritime Vapur Kumpanyası (1851-1914),* Kitap Yayınevi, İstanbul 2015.

YEDİYILDIZ, Bahaeddin, "Ordu", *Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi,* C: 33, İstanbul 2007, ss.367-370.