Güney Çin limanlarından Çin yelkenlisi ticareti

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland and Germany),
Solicitor (England & Wales and Hong Kong)
Of Counsel, KGP Legal LLC
alexander.ressos@kgplegal.com.sg
www.ressos.com.sg

Çin yelkenlisi ticaretinin mevsimleri

Singapur'un en eski ticari bağı Çin ile olan bağıydı. Bu kısmın ilk bölümünde gösterildiği gibi, Çin yelkenlileri (junk) yüzyıllardır Nanyang limanlarına sefer yapıyordu. Kuruluşundan kısa süre sonra yeni İngiliz yerleşimine de uğramaya başladılar. Seferleri musonları izliyordu. Çin yelkenlileri yıl sonunda kuzeydoğu musonuyla Fujian ve Guangdong limanlarından ayrılıyor, ertesi yılın başında Singapur'a varıyor ve yazın güneybatı musonuyla geri dönüyordu.[1] Mevsimin ilk yelkenlilerinin gelişi, ticaret yılının en büyük olaylarından biriydi. Tüccarlar, esnaf ve göçmen aileleri bu anı sabırsızlıkla beklerdi.

Çin yelkenlisi ticareti, Singapur'u Çinli nüfusunun büyük bölümünün geldiği güney Çin'in deniz kıyısındaki eyaletlerine bağlıyordu. Fujian'daki Amoy'dan, Kanton'dan ve doğu Guangdong'daki Teochew limanlarından gelen yelkenlilerin her biri, Singapur'da kendi lehçesini ve memleketini paylaşan topluluğuna hizmet ediyordu. Hainan yelkenlileri ayrı bir grup oluşturuyordu. Bu nedenle Çin yelkenlisi ticaretinin yapısı, Çin topluluğundaki lehçe ayrımlarını yeniden üretiyordu. Sonraki bölüm bu ayrımları daha ayrıntılı inceler.[2]

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Yükler ve yolcular

Yelkenliler, Nanyang Çinlilerinin memleketten istediği malları getiriyordu: çay, ipek, porselen ve çanak çömlek, ilaçlar, kâğıt, tütün ve çok çeşitli gıda maddeleri ile ev eşyaları. Dönüş yolculuğunda ise Boğazların ve takımadaların ürünlerini, İngiliz mamul mallarını ve hatta silahları Çin'e taşıyorlardı.[3] Boğaz ürünleri denince her şeyden önce kalay, biber, rattan, deniz hıyarı, kuş yuvaları ve Çin pazarlarının iyi para ödediği diğer orman ve deniz ürünleri anlaşılıyordu.

En değerli yük insandı. Yelkenliler Çin'den Singapur'a tüccarlar, zanaatkârlar ve işçiler getiriyordu. Bu kişiler memleketlerinden haber almak, ailelerine para göndermek veya eve dönmek için de yelkenlilere güveniyordu.[4] Her mevsim binlerce yeni göçmen geliyordu ve bunların çoğu yolculuk ücretini gelecekteki ücretleri karşılığında borç almıştı. Böylece Çin yelkenlisi ticareti hem limanın hem de iç bölgedeki plantasyonların ve kalay madenlerinin işgücü piyasasını besliyordu. Aynı zamanda Singapur'dan Çin'e ilk para havalesi akışlarını yarattı. Bu iş daha sonra kentin finans sektörünün önemli bir parçasına dönüştü.

Ticari bir girişim olarak Çin yelkenlisi

Bir Çin yelkenlisi, kendine özgü örgütlenmesi olan ticari bir girişimdi. Mülkiyet çoğu zaman birkaç yatırımcı arasında paylaşılıyor, yük alanı ise kendi hesaplarına mal sevk eden tüccarlar arasında bölünüyordu. Kaptan ve bir yük sorumlusu (supercargo) seferi yönetiyordu. Mürettebat üyeleri de çoğu zaman kendi ticaretleri için az miktarda yük taşıma hakkına sahipti.[5] Riskin pek çok katılımcı arasında bu şekilde bölüşülmesi, Orta Çağ Avrupa denizciliğindeki ortaklık yapılarına benzer. Bu yapı küçük sermayelerin uzun mesafeli ticarete katılmasına imkân veriyor ve gemi batması veya korsanlık kayıplarını yayıyordu.

Çin yelkenlisi aynı zamanda para ve bilgi için bir kanal işlevi görüyordu. Mektuplar, havaleler ve ticari haberler yelkenliyle yol alıyordu. Amoy'daki bir tedarikçiye ödeme yapmak isteyen Singapurlu bir tüccar veya birikimlerini köyüne göndermek isteyen

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

bir işçi, parayı ya da malı yelkenliyle seyahat eden birine emanet ediyordu. Bu gayriresmî havale kanalları daha sonra havale evlerinde ve sonraki bölümde ele alınan qiaopi ağlarında kurumsallaştı.

Çin yelkenlisi ticaretinin gerilemesi

Çin yelkenlisi ticareti 1840'ların başında zirveye ulaştı. Singapur'a gelen yelkenlilerin tonajı 1841–1842'de 18.400 tona ulaştı ve 1865–1866'ya kadar keskin bir düşüşle 3.280 tona indi.[6] Dönüm noktası, Birinci Afyon Savaşı'nı sona erdiren 1842 tarihli Nanking Antlaşması oldu. Antlaşma birkaç Çin limanını yabancı gemilere açtı ve Avrupa gemilerinin Çin ile doğrudan ticaret yapmasına izin verdi. Böylece yelkenlilerin taşıdığı işin büyük bölümü kare yelkenli gemilere geçti. Kıyı korsanlığı ve Avrupa taşımacılığının daha düşük maliyeti bu değişimi hızlandırdı.[7]

Wong Lin Ken'in Singapur'un transit ticaretine ilişkin çalışması bu eğilimi doğrular. Çalışmadaki tablolar, 1830 ile 1866 arasında, özellikle Çin ve Tayland güzergâhlarında, Çin yelkenlilerinin ve Bugis praularının yerini Batılı kare yelkenli gemilerin kademeli olarak aldığını belgeler.[8] Singapur'un Çinli tüccarları yelkenlilerinden daha uzun ömürlü oldu. Avrupa gemileri kiraladılar, kendi gemilerini satın aldılar ve daha sonra buharlı gemilere yatırım yaptılar. Taşıyıcının değişmesi ticari ağlara dokunmadı. Çinli firmaların limanın ticaretindeki merkezi rollerini korumasının bir nedeni de budur.

Notlar

1. Güney Çin limanları ile Singapur arasındaki yelkenli seferlerinin zamanlaması, yaklaşık Ocak ayından itibaren varışlar ve yaz aylarında kalkışlar hakkında bkz. Wong Lin Ken, "The Trade of Singapore, 1819–69", *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society*, c. 33, sayı 4, 1960. ↩
2. Çin yelkenlisi ticaretinin çıkış limanı ve lehçe grubuna göre bölünmesi hakkında bkz. Kua Bak Lim, "Chinese Junk Trade in Early Singapore", Kwa Chong Guan ve Kua Bak Lim (ed.), *A General History of the Chinese in Singapore*, Singapur, World Scientific, 2019, 2. bölüm. ↩

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

3. Kua Bak Lim, "Winds of trade: Chinese junks in early Singapore", *Culturepaedia* (Singapore Chinese Cultural Centre), 21 Şubat 2024: Çin'e yapılan ihracat "Straits local produce, British manufactured goods, and armaments" kalemlerini kapsıyordu. ↩
4. Kua Bak Lim, "Winds of trade: Chinese junks in early Singapore", *Culturepaedia*, 21 Şubat 2024: Yelkenliler "merchants, craftsmen, and labourers from China to Singapore" getiriyordu; göçmenler bunlar aracılığıyla "inquire about news from their homeland, send money to their families, or return home" imkânı buluyordu. ↩
5. Ortak mülkiyet, yük alanının tüccarlar arasında bölünmesi ve mürettebatın özel ticareti dahil olmak üzere Çin yelkenlisi ticaretinin örgütlenmesi hakkında bkz. Jennifer Wayne Cushman, *Fields from the Sea: Chinese Junk Trade with Siam during the Late Eighteenth and Early Nineteenth Centuries*, Ithaca, Cornell University Press, 1993. ↩
6. Kua Bak Lim, "Winds of trade: Chinese junks in early Singapore", *Culturepaedia*, 21 Şubat 2024: 1841–1842'de 18.400 tonluk en yüksek tonaj, 1865–1866'ya kadar 3.280 tona düşüş. ↩
7. Kua Bak Lim, "Winds of trade: Chinese junks in early Singapore", *Culturepaedia*, 21 Şubat 2024: 1842'den sonra Avrupa gemileri yelkenlilerin yerini aldı; bunun nedenleri, yabancı gemilere Çin limanlarına doğrudan erişim tanıyan antlaşma hükümleri, kıyı korsanlığı ve daha ucuz Avrupa alternatifleriydi. ↩
8. Wong Lin Ken, "Singapore: Its Growth as an Entrepot Port, 1819–1941", metne Cambridge Core üzerinden erişilmiştir, Eylül 2026 (1830 ile 1866 arasında yelkenlilerin ve praularının yerini kare yelkenli gemilerin almasına ilişkin Tablo 5). ↩

© 2026 Dr Alexander Ressos. General information only, not legal, tax or investment advice. No client relationship is created. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. More information at SingaporeIQ.com and ressos.com.sg.

Disclaimer

This article is provided for general information only. It is based on publicly available sources as at its date of publication. These sources have not been independently verified against licences, regulatory registers or the records of the entities concerned. It is not legal, tax, financial or investment advice. Nor is it a recommendation to invest in, transact with or use the services of any entity mentioned. Law and regulation change frequently, so the content may be incomplete or outdated. To the fullest extent permitted by law, Dr Alexander Ressos and the publisher of SingaporeIQ exclude all liability for loss or damage arising from the use of or reliance on this article. Readers should obtain advice on their specific circumstances before acting or refraining from action.

Names and trademarks of the entities discussed belong to their owners and are used for identification only. Their mention implies no endorsement, affiliation or allegation of wrongdoing. All Singapore law advice is provided by a duly licensed and regulated firm of Singapore advocates and solicitors only on the basis of an express written letter of engagement. Corrections and updates: contact@ressos.com.

© 2026 Dr Alexander Ressos. This article may be quoted with attribution to SingaporeIQ (SingaporeIQ.com). Reproduction in full and any commercial use require prior written consent. The Legal Terms at https://singaporeiq.com/legal-terms apply.

Author contact: Dr Alexander Ressos, TEP · contact@ressos.com