



TÜRK DENİZ TİCARETİ TARİHİ

SEMPOZYUMU - VII

Karadeniz Limanları



FATSA
DENİZ BİLİMLERİ FAKÜLTESİ

29 Nisan - 1 Mayıs 2015
FATSA-ORDU

[www.odu.edu.tr](http://denizticaretitarihi.odu.edu.tr)
<http://denizticaretitarihi.odu.edu.tr>
dttd@odu.edu.tr

Bildiri Adı	Yazarları
19.Yüzyıl Uluslararası Deniz Ticaretinin Batı Anadolu Yerleşimlerine Sosyo Ekonomik Ve Mekânsal Yansımaları “Ayvalık Örneği”	Berrin AKIN
Kefe Limanı ve Karadeniz Ticareti (18. Yüzyılın İlk Yarısı)	Ensar KÖSE
Trabzon Çamburnu Tersanesinin Tarihsel Gelişimi	Ercan YÜKSEKYILDIZ, Özkan UĞURLU, Umut YILDIRIM, Ersan BAŞAR
Karadeniz Limanlarında Ro-Ro Taşımacılığı ve Gelişimi	Ersan BAŞAR, Sercan EROL, Hatice YILMAZ
18. Yüzyılda Karadeniz İskelelerinin İstanbul’un İaşe Teminindeki Rolü (Rumeli Kıyısındaki İskelelere Göre)	Fadimana Fidan
Tanzimat Dönemi’nde Samsun Limanı Projeleri	İbrahim SERBESTOĞLU
Çektirme Gemisinin Tarihi Ve Dönemin Ticari Faaliyetlerindeki Rolü Üzerine Bir İnceleme	İdris TURNA, Ahmet Emre PİRİM
Haydarpaşa-İzmit Demiryolu Ve İskelelerle İlişkisi	İhsan Seddar KAYNAR
Siyasetin Gölgesinde Limanlaşmamış Bir İskele -Perşembe (Vona) İskelesi-	İlhan EKİNCİ
18. ve 19. Yüzyıllarda Aşağı Tuna’da Habsburg Politikaları ve Tuna Nehir Ticaretinde İmparatorluklar Arası Rekabet	İrfan KOKDAŞ
Tanzimat Döneminde Sinop Limanını Hinterlanda Bağlayan Modern Yol Ağının Tesis	İsmail YAŞAYANLAR
Cumhuriyet Sonrası Dönemde Karadeniz’de Armatörlük Faaliyetleri: Armatörlük Mesleğini Gelenek Haline Getirmiş Karadenizli Ailelere Yönelik Bir Çalışma	Kemal AKBAYIRLI, Cemile SOLAK FIŞKIN, İsmet BALIK
XX. Yüzyıl Başında Ordu Limanının Ticari Potansiyeli	Kemal SAYLAN
“Kanal İstanbul” Projesi Karadeniz Kıyısındaki Devletlerle Olan İlişkilerimize Etkisi ve Montrö Sözleşmesi	M. Ali AKKAYA
XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Memleketine Gelen Göçmenlerin Sevk ve İskânlarında Karadeniz Limanlarının Önemi ve Göçmenlerin Yaşadıkları Sıkıntılar	Mehmet DEMİRTAŞ
I. Dünya Savaşı Başlarında Trabzon Limanı'nın Ticarî Hacmine Dair ABD Konsolosu’nun Bir Raporu	Mehmet OKUR
Hocabey'den Odessa'ya Bir Limanın Gelişimi	Mesut KARAKULAK
Ahidnâmeler Çerçevesinde Karadeniz’de Ticaret ve Yabancı Tüccarların Durumu (XV-XVII. Yüzyıllar)	Mikail ACIPINAR
1940 –1980 Dönemi Karadeniz Bölgesi Denizyolu Yolcu Taşımacılığına Genel Bir Bakış	Remzi FIŞKIN, Ali Yasin KAYA, İsmet BALIK
Türkiye Odaklı Denizyolu Taşımacılık Faaliyetlerine İlişkin Navlun Gelirlerinin Hesaplanması: Azov-Karadeniz Havzası Uygulaması	Sercan EROL
Acente-Konsolos (Mesajeri Maritim Kumpanyası Acentesi ve Fransız Viskonsolosu) Raporlarına Göre Giresun Limanı (1880-1909)	Süleyman UYGUN
XX. Yüzyılın Başlarında Nöbet Usulü Uygulamasına Bir Örnek: Fatsa Limanı	Yrd. Doç. Dr. Tuğrul ÖZCAN
Deniz Ticareti Açısından Karadeniz’in Güney Kıyıları ve Özellikle Fatsa	Tuncer BAYKARA
Tarihte Türk Denizcilik Faaliyetleri ve Günümüz Limanlarının Gelişim Sürecine Olan Etkisinin İncelenmesi	Ünal ÖZDEMİR
19.yy.’da Trabzon Limanı: Seferler, Tüccarlar, Mallar	Yasemin NEMLİOĞLU KOCA
19. Yüzyıl’da Tirebolu Limanı	Yunus Emre AYDIN
20. Yüzyıla Girerken Karadeniz Limanlarının Deniz Ticareti Bakımından İncelenmesi	Yusuf OĞUZOĞLU
Modernleşme Çağında Karadeniz’de Bir Liman Kenti: Bartın	Ergül BALLI
Trabzon, Hyssus Limanı (Sürmene-Arakli) Ve Paraskalmion (Çapar) Teknesinin Zamansal Değişimi	Coşkun ERÜZ Emre PEŞMAN Ercan KÖSE

19.YÜZYIL ULUSLARARASI DENİZ TİCARETİNİN BATI ANADOLU YERLEŞİMLERİNE SOSYO EKONOMİK VE MEKÂNSAL YANSIMALARI “AYVALIK ÖRNEĞİ” *

Berrin AKIN**

Sanayi Devrimi sonrası yapılanan yeni ekonomik sistemde sanayi faaliyetleri ve uluslararası deniz ticaretinin etkin bir şekilde gerçekleştirildiği liman kentleri, Osmanlı Devleti’nde de ön plana çıkmışlardır. Ekonomik, sosyal ve kentsel boyuttaki değişimlerin gerçekleştiği bu yerleşimler aynı zamanda dünya ekonomisiyle bütünleşme sürecinin de taşıyıcısı olmuşlardır. Çalışma kapsamında ele alınan Ayvalık yerleşiminin 19.yüzyıl sosyo ekonomik yapısı ve kent dokusu, Osmanlı liman kentlerinin bu bütünleşme sürecine yönelik sosyo ekonomik ve mekânsal boyuttaki değişim/dönüşümleri değerlendirebilecek içerik sunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Ayvalık, 19.yüzyıl, Liman, Osmanlı Devleti

THE SOCIO-ECONOMICAL AND SPATIAL REFLECTIONS OF INTERNATIONAL MARITIME TRADE IN 19TH CENTURY IN WESTERN ANATOLIAN SETTLEMENTS: "THE EXAMPLE OF AYVALIK"

The Industrial Revolution have structured the new economic system. Then, the industrial activities and international maritime trade have started to occur effectively at the harbor cities of the Ottoman Empire, as if elsewhere. These settlements have undergone some changes in economic, social and urban dimensions and have been the carrier of integration with the world economy at the same time. The socio-economic structure and urban fabric of the Ayvalık settlement in 19th century, discussed under this study, is an example of Ottoman harbor cities where we can observe the socio-economic and spatial changes and transformations in that integration process.

Keywords: Ayvalık, 19th century, harbor, Ottoman Empire

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu’da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII. Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** Dr. İzmir Sıdıka Akdemir Bilim ve Sanat Merkezi, Tel: 05065322729, berrinakins@gmail.com

GİRİŞ

Klasik Dönem Osmanlı iktisadi ve sosyal yapısının ilkeleri, 19.yüzyıl Sanayi Devrimi’nin getirdiği iktisadi ve sosyal ilişkiler ağıyla ve piyasa ilişkileri ile çelişir hale gelince, Osmanlı Devleti, ekonomik siyasal ve toplumsal değişimleri ve bu değişimler doğrultusunda yeniden yapılanmaları içeren yeni bir dönemin içine girmiştir. (Baskıcı, 2005: 32-33., Genç, 1989:18., Kasaba,1993:46., Keyder, 1985: 642., Pamuk,1994:159., Wallerstein, vd. 1983:47). Osmanlı ekonomisinin ortaya çıkan “yeni ekonomik sisteme” eklenmesi noktasında özellikle uluslararası ticarete Avrupa pazarları için hammadde üreten ve bu pazarlardan sanayi malları alan bir bölge haline dönüşmüş, ticaret sermayesi gitgide Avrupa pazarının ekonomik iş bölümü ile bütünleşmiştir. (İnan, 1983: 22-23., Pamuk, 1981: 25).

Bu bütünleşme sürecine etki eden siyasi zeminde ticaret antlaşmalarının rolü büyük olmuş, gerçekleştirilen ikili antlaşmalar sonucunda Osmanlı Devleti, yabancı devletlere ticari faaliyetlerde ayrıcalık tanıma yükü altına girmiştir. (Baskıcı, 2005: 51., Pamuk, 1985: 654). İlk olarak İngiltere, 1838’de Balta Limanı Antlaşması imzalanmış, uygulamaya konulan sistemle Osmanlı Devleti, “*Yedd-i Vahid*” veya “*İnhisar*”(tekeli) koyma yetkisinden feragat etmiştir. Ayrıca yabancı tüccar, yerli tüccarla eşit hak ve kolaylıklardan yararlanma hakkına sahip olmuştur.(Kütükoğlu,1974:116., Ülman, 1985:275). Osmanlı Devleti ihracata “*memnuat*” koyma yani belirli malların ekonomik ve stratejik nedenlerle ihracatını yasaklama yetkisinden de vazgeçmiştir. Aynı şekilde Osmanlı Devleti ithalatta herhangi bir miktar sınırlaması koyma yetkisine de sahip olma hakkını da yitirmiştir. Yed-i Vahid, sisteminin kaldırılmasını diğer devletlerinde istemesi üzerine antlaşmanın benzerleri 1838 yılı sonunda Fransa; 1839’da Sardunya ve Avusturya; 1840 yılında İsveç, Norveç, İspanya, Hollanda, Belçika Alman Gümrük Birliği; 1841 yılında Danimarka, Toskana, 1843 yılında Portekiz; 1846 yılında Rusya, 1851’de Napoli- Sicilya ile imzalanmıştır.(Kütükoğlu,1974, s.117; Yücekök,1968:406). Balta Limanı Antlaşması’nın getirdiği düzenlemelerin bir diğer bölümü ise gümrük vergilerinin düzenlemesine yönelik olmuştur. 1838 öncesinde Osmanlı Devleti hem ithalat hem ihracat üzerinden %3 oranında gümrük vergisi alırken, yerli ve yabancı tüccarlar mallarını imparatorluk içinde bir bölgeden diğerine taşırlarken %8 oranında bir iç gümrük vergisi ödemek zorunda kalmışlardır. Balta Limanı antlaşması ile ihracata uygulanan bu vergiler

%12'ye çıkarılmış, ithalattan alınan vergiler ise % 5 olarak saptanmıştır. Ayrıca yerli tüccarlar iç gümrükleri ödemeye devam ederken, yabancı tüccarlar bu uygulamanın dışında bırakılmıştır. Böylece yabancı tüccarlar önemli bir ayrıcalık elde etmişlerdir. Osmanlı Devleti kendi gümrük vergilerini Avrupa devletleriyle imzalayarak, bu vergileri Avrupa devletleriyle birlikte saptamayı ilke olarak kabul etmiş ve böylece bağımsız bir dış ticaret politikası izleyebilme hakkından vazgeçerek, ekonomisini dış pazara açmıştır. (Baskıcı, 2004: 46., Kurdakul, 1981:31., Ökçün, 1985:14; Önsoy,1988: 27., Pamuk, 1994:17-18).

Ticaret antlaşmalarıyla uluslararası ticareti serbestleştirici girişimlerin uygulamaya konulması ve dış ticaretteki her türlü sınırlamayı kaldırılması sonucu Osmanlı pazarı büyük ölçüde yabancıların denetimine girmiş, yabancı sermaye yatırımları artmıştır.(Clark, 2006:467., Murphey, 1992, s.7-8., Önsoy, 1988:57.,Quataert, 1999:15., Sayar, 1986. 250).

Tüm bu gelişmeler Osmanlı ekonomisi açısından önemli bir süreç olarak kabul edilmektedir. Bu süreç yabancı ve gayrimüslim tüccarlara yatırımcılara ekonomik faaliyetler açısından geniş olanaklar sunarken bu yeni dönemin odağını ise liman kentleri oluşturmuştur. Bu sebeple liman kentleri, Osmanlı Devleti'nin 19.yüzyıl değişim/ dönüşüm sürecinin değerlendirebileceği yerleşimleri olmuş, devletin aynı zamanda Avrupa'nın ritmine bağlı olarak, politik, ekonomik, toplumsal, kültürel, şehircilik, fiziksel ve maddi düzlemlerde derinden etkilenen yerleşimler olduğu sonuçlarına ulaşılmıştır.(Keyder vd.1994:121-122). İstanbul, İzmir, Selanik, Trabzon ve Beyrut Osmanlı Devleti'nde bu dönemin sosyo ekonomik ve fiziksel mekanına yönelik değerlendirmeleri sunabilecek önemli liman kentleri arasındadır. Bu limanlar içinde özellikle İzmir, uygun coğrafi konumu ve zengin bir hinterlandın Akdeniz'e tek çıkış özelliğini taşıması dolayısıyla 19.yüzyılda sanayi ve uluslararası ticaretin gelişmesi için pratikte birbirini destekleyen koşulları bir arada sunmaktadır. Tarihi boyunca ticaret açısından önemli bir yere sahip olan bu kent 19.yüzyıl başında, ekonomik koşullara uyum sağlamak amacıyla köklü değişimler geçirmiş, Avrupalı ve Osmanlı tüccarlara önemli fırsatlar sunmuş, bu sebeple Osmanlı limanları içinde en kapsamlı ticaret ağına sahip olabilmıştır. İzmir'in ve yakın çevresinin sosyo-ekonomik yapısına haberleşme, ulaşım alanında gerçekleşen yabancı sermaye yatırımları etki etmiş, ithalat ve ihracat sürecinde iç bölgeler arasındaki mal akımını arttırmak ve

hızlandırmak için yeni ulaşım teknolojilerine gerek duyulmuştur. (Martal,1992; Toprak, 2008: 138-139; Yerasimos 2000: 218). Osmanlı Devleti'nin uluslararası ticaretinde ve dünya ekonomik sistemine eklenmesi sürecinde önemli rol oynayan en önemli ihracat kapısı konumundaki bu yerleşim, fiziksel mekânını ve liman kenti olanaklarını iyi değerlendirilerek büyük çapta mekânsal değişimlerin gerçekleştiği bir kent olmuştur. (Kasaba 1994:5-7). İzmir'in gelişmesi Manisa ve diğer Batı Anadolu kent ve kasabalarının iktisadi ve ticari işleyişini de değiştirmiştir.(Faroghi, 2004: 5). Özellikle Foça, Urla, Çeşme, Kuşadası, Karaburun, Ayvalık gibi liman yerleşimleri de önemli birer alt merkez haline gelmiştir. Kentin ekonomik tarihine etki eden önemli gelişmeler yaşanmıştır.(Karatosun,2003,2-5., Yılmaz vd. 1997:284). Bu yerleşimlerde sanayi ve ticaretin oluşumuna yönelik yatırımlar gerçekleştirilerek sanayi ve sanayiye bağlı kuruluşların sayısı artırılmış, deniz ticaretine uygun liman olanakları değerlendirilmiş, özellikle, zeytinyağı sabun, deri, tuz, üretimi ve ihracatına yönelik etkinliklerle ticaret hacimleri genişlemiştir. Bu yerleşimler içinde İzmir'in kuzeyindeki Batı Anadolu kıyısındaki Ayvalık 1800'li yılların başından itibaren başta zeytinyağı ve sabun endüstrisi ve ticaretine dayalı ekonomisiyle ön plana çıkmış, kısa bir süre içinde Batı Anadolu kıyılarının İzmir'den sonraki en hareketli limanı haline gelmiştir.

2. AYVALIK YERLEŞİMİNİN 19.YÜZYIL EKONOMİSİ

1770'lere kadar Osmanlı sınırları içinde küçük bir kıyı kasabası olan ve önemli bir rol üstlenmeyen Ayvalık, uluslararası ticaret ve sanayi faaliyetlerinin 19.yüzyılda bir kentin sosyo ekonomik yapısına ve kentsel mekânına etkisini sunabilmek adına iyi bir değerlendirme içeriği sunmaktadır. Ayvalık'ın bu süreci Osmanlı Devletinin içinde bulunduğu siyasi ve ekonomik zemini ile ilişkili olsa da yine de 1770'lerden sonra başlayan bu gelişim/dönüşüm ortamı kentin tarihine ilişkin bazı kaynaklarda yerleşime "otonomi" yarı özerklik fermanının verilmesiyle ilişkilendirilmiştir. Fakat Osmanlı arşivlerinde böyle bir fermanın verilmesine dair herhangi bir belge olmaması ve konuya ilişkin diğer çalışmalar (Bkz. Arıkan, 1988; Bayraktar, 2002; Terzibaşoğlu, 2009), bu gelişim ortamını hazırlayan bu süreci, Osmanlı'da birçok liman kentinde olduğu gibi Küçük Kaynarca Antlaşması'nın sonuçları ile değerlendirilmesi gerektiğine yöneliktir. Yücel Terzibaşoğlu "19.Yüzyılda Batı Anadolu Liman Kentlerinde Elitlerin İlişki Ağları" adlı çalışmasında Ayvalık gelişim koşullarını şu şekilde değerlendirmektedir.

“19.yüzyıl boyunca hem daha sonra kent ve tarihi çerçevesinde hem tarih yazımında hem kentliler arasında pek çok efsane yaratılmasına neden olmuştur. Ayvalık için bu efsanelere kaynaklık eden önemli bir etken, 19.yüzyıl boyunca kent nüfusunun hemen hemen tamamının Rumlardan oluşması ve kentin belli vergi ayrıcalıklarına sahip olmasıdır. Bunun nedeni bir spekülasyon konusu olmakla birlikte esasen 1774’te Ruslarla yapılan Küçük Kaynarca Antlaşmasıyla birlikte Ege’deki belli liman kentlerinde yaşayan Osmanlı tebaası Rumlar üzerinde Rusya’nın belli bir himaye kurmak istemesinin yol açtığı sonuçlar olduğu söylenebilir. Bunun sonucunda belli bir liman kentine özel bir statü istenmesi, özellikle tüccarlar için belli vergi indirimleri istemesi söz konusu olmuştur. Bu antlaşmada karşılıklılık ilkesi gereği benzer vergi avantajları Karadeniz’deki Rus limanlarında oturacak Türk tüccarlarında da verilmiştir. Dolayısıyla Ayvalık ve Gemlik gibi liman kentlerinde oturan Rumlar bu biçimde özel bir statüden yararlanırlar hale gelmişler, bu kentler bir ölçüde günümüzdeki serbest ticaret bölgeleri gibi işlev görmüş ve kentlere olan nüfus hareketleri de bundan etkilenmiştir. Ayvalık’ın bir 19.yüzyıl kenti olmasının nedeni de budur. Yani bu tür vergi ayrıcalıkları kente Ege Adaları, Anadolu ve Mora içlerinden Rumların göç edip gelmesine yol açmış, kent bir çekim merkezi olmuştur. Yine de 19.yüzyıl sonlarına geldiğimizde bu özel statü ve vergi ayrıcalıklarının yavaş yavaş ortadan kalkmakta olduğunu görüyoruz. Örneğin vergi oranlarına baktığımızda yüzyıl sonunda Ayvalık’ın durumu Edremit’le eşitlenir. Yine de bu olana kadar bazı liman kentlerinin gelişiminde Küçük Kaynarca Antlaşmasının etkilerinin önemli olduğunu görüyoruz. (Terzibaşoğlu, 2009:289).

Bayram Bayraktar *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Ayvalık Tarihi* adlı kitabında, ise “Osmanlı İmparatorluğu tarafından Ayvalık’a verildiği ileri sürülen özerklik konusu bir papazın “kerametine” atfedilen düşüncelerden daha çok, Küçük Kaynarca Antlaşması’nın bir sonucu olarak değerlendirmek bugün için gerçeğe daha uygun gözükmektedir. Yani Ayvalık Rumlarının –varsa- yönetsel özerklikleri hukuksal ayrıcalıktan çok bir fiil olarak değerlendirilmesi gerektiğini belirtmektedir.

Sonuç olarak Küçük Kaynarca Antlaşmasıyla ortaya çıkan zeminin yanı sıra gerçekleştirilen ticaret antlaşmalarının yabancı ve gayrimüslim tüccara sağladığı olanaklar bir kıyı yerleşimi olan ve nüfusu ağırlıklı Rumlardan oluşan Ayvalık ekonomisine de bir ivme kazandırmıştır. Batı Anadolu’da zeytinciliğin önem kazanması özellikle Midilli’den gelen Rumların da katkılarıyla zeytinyağı ve sabun üretiminde geniş açılımlar sağlanmıştır. Ayvalık’ın deniz ulaşımını gerçekleştirecek bir kıyıya sahip olması İzmir’in alt merkezlerinden biri olacak şekilde değerlendirilmesi sonucu yerleşim sanayi yatırımların gerçekleştiği uluslararası ticaret ağının içinde yer almış, ekonomik açıdan kısa sürede büyük bir gelişme gösterebilmiştir. Yerleşimin, Osmanlı içinde İstanbul’a zeytinyağı ve sabun

göndermekle yükümlü yerlerden biri olması ekonominin başlıca kaynağını zeytin yapmıştır. (Annauaire Oreintal, Commerce 1914:1327.,İngiliz Konsolosluk Raporları, 1988: 205.,Özkaya, 1985: 354. Yerasimos 2002:12) Zeytinyağı ve sabun imalatının yanı sıra bağcılığın da büyük bir gelişme gösterdiği ve yerleşimin belli başlı şarap üretim merkezlerinden biri durumuna geldiği, tuz üretimi, dericilik, palamut, kereste ihracatının da Ayvalık ekonomisine canlılık kazandırdığı belirtilmektedir. (İngiliz Konsolosluk Raporları, 1998: 205., Aka, 1944: 27., Erim, 1948: 27., Darkot,1942: 278).

Merkezi İstanbul Galata'da bulunan Annauaire Oreintal şirketinin Ayvalıkla ilgili kayıtlarında, yerleşimden ihraç edilen ürünlerin zeytinyağı, pirina yağı, kiremit, çam fıstığı, kereste, hububat olduğu ve zeytinyağı ve sabun üretiminin yıllık 120 bin 130 bin civarında olduğunu belirtilmektedir. (Annauaire Oreintal, 1914:1327).

Ayvalık ekonomisine en önemli katkıyı yapan ulaşım imkânlarını arttırıp yatırım olanaklarının önünü açan gelişmelerden biri boğazların derinleştirilmesi olmuştur. Ayvalık limanının gemilerin girişine izin veremeyecek kadar sığ olması, deniz gelişimin uzun süre engellemiştir. 1840 senesinde boğazın açılması için Osmanlı hükümetine başvurulmasına rağmen bir sonuç alınamamıştır. 19. yüzyıl ortalarına kadar İzbandud denilen yerel teknelerin, Ayvalık -İzmir arasında çalıştıkları ve limanın ulaşım ağının İzmir ve Midilli üzerinden gerçekleştiği, bu gümrüklerin kullanılmış olduğu belirtilmektedir. (Aka Doğan,2007: 205). Ancak 1880'de hissedarların çoğunun Ayvalıklılardan oluştuğu 20 bin sermayeli bir şirket kurularak, yirmi iki sene müddet ile işletme imtiyazı alınmış ve şehrin güneyine düşen Dalyan Boğazı genişletilip derinleştirilerek deniz taşıtlarının geçeceği hale getirildiği Ayvalık tarihine yönelik en erken tarihli yayınlardan biri olarak kabul edilen yayın kentin monografik yapısına yönelik içeriği sahip Yorgo Sakkari, tarafından yazılan Hıfzı Erim tarafından genişletilerek yayınlanan *Ayvalık Tarihi* kitabında şu şekilde geçmektedir.

“ Sular çekildiği zamanlar bir insan yürüyerek Dalyan ve Dolap boğazlarının bir tarafından diğer tarafına geçebilirdi.1839-1840 seneleri boğazların açılması için Osmanlı Hükümetine başvurulmuştu. Fakat hükümet o zaman bu dileği küçümsemiş, ancak 1880' de gerekli önemi vererek işi ele almıştı. Hissedarların çoğu Ayvalıklılardan olmak üzere yirmi bin Türk lira sermayeli bir şirket kurmuş ve yirmi iki senelik bir işletme imtiyazı vermişti. Bu imtiyazla şirket, boğazdan girip

çıkan deniz taşıtlarının yüklerinden muayyen bir boğaz vergisi alacaktı. Şirket iki sene içinde şehrin güneyine düşen dalyan boğazını açtırmıştı. Boğazın uzunluğu 1500, genişliği, 44t, derinliği 6 metre idi. Boğazların açılması ile memleket halkı için geniş ufuklar açılmıştı. Boğazların kapalı olmasıyla vatanlarının dar sınırları içine sıkıştırılmış olan Ayvalık topluluğu, dünya medeniyetini gerektiği kadar takip edemiyordu.”(Akt. Erim,1948:46-47).

1894 Ayvalık’ta görev yapan Dr.Şerafeddin Mağmumi’nin gezi notlarından derlenen çalışmasında ise Ayvalık liman ve deniz ticaretine yönelik bilgilere yer verilmektedir.

“Vapurların geçtiği boğaz akdimce ancak küçük kayalıklar mürür edebilecek kadar sığken ameliyatla derinleştirilip iki yakalı fenerler ve fenerler arasına sabit şamandırlar vaz edilmiş ve elyevm en büyük sefain bu iki hat arasından kemal-i suhuletle geçmede bulunmuştur. Limanın nakliyat yani ithalat ve ihracatı Gürcü, Pandeon vapur kumpanyalarının elinde olup İdare-i Mahsusa Edremit hattını henüz bir şekl-i intizama sokamadığından bir iki aydan beri adeta zuhurat denecek sürette vapurları gelmekte onlar da nadiren limana girip ekseriya boğazın haricinde durmakta ve bir iş görememektedir. Haftada bir kere İzmir’den Hamidiye ve Victorya Kumpanyalarının küçük vapurları dahi gelip gidiyor.”(Mağmumi, 2010:161).

Malumat Dergisi’nin 51.sayısında ise Ayvalık deniz ticareti ile ilgili bilgiler şu şekilde yayınlamıştır. “Ayvalık’ın merkez livaya yirmi yedi ve merkez vilayete elli dört saat ba’de mesafesi olup idâre-i mahsusa vapurlarıyla sâir bazı ecnebi kumpanya vapurları uğrayarak külli eşya ve emtia-i ticariye nakl ederler. Ayvalık’ın rakı ve şarabı gayetle meşhur olup külliyetli miktarda cihan-ı muhtelifeye nakl ve isal olunur. Mahsulat ve mamulatinin başlıca rugan zeyt [zeytinyağı] ve sabun ve kavesle ve sahtiyan olup mütenevvi’ bıçak dahi imal edilir”. (Malumat, 1896: 57-58).

Ayvalık, limanın taranarak gemilerin kıyıya yanaşmasına daha elverişli uygun hale getirilmesi ile zeytinyağı, sabun, un gibi tarımsal ürünlerini dışarıya pazarlanarak deniz ticareti hareketlenmiştir. Bu dönemde Ayvalık limanı ortalama altı yüz buharlı, iki bin de yelkenli geminin uğradığı oldukça hareketli bir liman haline gelmiştir.(Bayraktar, 2002:23).İzmir’den kalkan gemilerinde uğradığı ticaret ağının da içinde yer almıştır. (İzmir 1876 ve 1908, 2008:88). Yerleşimin 1850 yılından sonra ekonomik canlılığı ve ticari hareketliliği İzmir Ticaret Odası’nın 1864-1914 yıllarına ait kayıtları içinde Ayvalık’ta görev yapan İngiliz Konsolos yardımcısı Eliopoulo’nun raporunda detaylı bir şekilde sunulmaktadır. En erken tarihli raporlardan 1889 yılıyla ilgili Ayvalıkla ilgili bilgiler şu şekildedir. (İngiliz Konsolosluk Raporları, 1998:110).

“Ayvalık’a gelen mallar İskenderiye, Suriye, İzmir, Midilli ve İstanbul limanlarından gelmektedir. Mallar esas olarak pamuklu ve yünlü kumaşlar, iplik, demir, soda, kömür, pirinç, çuval, kahve, şeker, mum, balık, metal, boya, halat, deri, ilaç, möble ve süs eşyalarıdır. İthal edilen malların üçte biri İngiltere, diğer bölümü ise Fransa, Avusturya, İtalya, Rusya’dan gelmektedir. İhracatın büyük bir bölümü de İngiltere ile gerçekleşmektedir. İngiltere’den sonra sırasıyla Fransa, Avusturya, Amerika, İtalya, Rusya, Almanya ve Yunanistan gelmektedir. İhraç ürünleri arasında iç ya da dış piyasa için, yağ, palamut, pamuk, arpa, buğday, fasulye, üzüm, balık, tabakalanmış deri, inşaat kerestesi, yer alır.” (İngiliz Konsolosluk Raporları, 1998;110)

Ayvalık’ın tarihine yönelik Ahmet Yorulmaz’ın, *Ayvalık’ı Gezerken* adlı kitabında yerleşimin 19.yüzyıl ekonomik ve sosyal yapısına ilişkin bilgileri şu şekilde sunulmuştur.

“Ayvalık limanı çok güvenlidir, 30.000 nüfusludur, postasını Avusturya işletmektedir. Zeytinyağı, balmumu, yerli ipek, şarap, sabun, dış satımı yapılır; şeker, kahve, yün, pamuklu kumaş ve ham deri ithal eder. Fransa, Avusturya-Macaristan, İngiltere, Yunanistan ve İtalya Konsoloslukları vardır. Bankalar: Atina Bankası, Osmanlı Bankası, Viyana Kredi Bankası. Buharlı vapur acentelerinin sayısı yedidir. Amerikan, Romanya, İngiliz-Rus, Yunan acenteleri vardır. Takı satıcısından, boya, vernik satıcısına; kösele, nal, saat ithalatçılarına kadar yer veren yıllık, iki de otel adı verir: Ayvalı ve Anatoli” (Yorulmaz,1988:55).

İhracatın büyük bir bölümü de İngiltere ile gerçekleşmektedir. İngiltere’den sonra sırasıyla Fransa, Avusturya, Amerika, İtalya, Rusya, Almanya ve Yunanistan gelmektedir. (İngiliz Konsolosluk Raporları, 1998;110). İthal edilen malların üçte biri İngiltere, diğer bölümü ise Fransa, Avusturya, İtalya, Rusya’dan gelmektedir. Sakkari 1900’lü yılların başında Ayvalık ihracatıyla ilgili şu bilgileri vermektedir.

“İthalat ticareti ise yedi yüz bin lirayı buluyordu. Arada yüz bin altından ibaret safi bir kazanç elde edilmiş oluyordu. Ayvalık’ın gelir ve gider tutarı bir buçuk milyon altın lirayı buluyordu. Bu ihracat ve ithalat fermanla uzun zaman İstanbul’la yapılmakta idi. Ancak son zamanlarda Avrupa ile münasebetler kurarak Fransa ve İtalya’da zeytinin azaldığı seneler zeytinyağı göndermeye başlamıştır. Avrupa’dan komisyoncular yağ almak üzere doğrudan doğruya Ayvalık’a geliyorlar, Ayvalık için kendi memleketlerinden siparişler alıyorlardı. Avusturya ve Almanya ticaret acenteleri de bu memlekette kendilerini göstermeye başladılar. Bu suretle Avusturya ve Almanya ticaret eşyası her memlekette ucuz olarak doğrudan doğruya Ayvalık’a gelmeye başlamıştı. Avusturya ve Alman tüccarlarının bu muvaffakiyeti paranın ödenmesinde gösterdikleri kolaylıktandı.” (Akt.Erim, 1948: 49-50).

Tüm bu veriler ve değerlendirmeler, küçük bir kıyı yerleşimi olan Ayvalık’ın 19.yüzyılda sanayi üretimi ve uluslararası ticaret ağına sahip, ekonomik açıdan gelişmiş bir liman kenti kimliği taşıdığını ortaya koymaktadır.

2.AYVALIK KENT DOKUSUNDA MEYDANA GELEN DEĞİŞİMLER

Sanayi ve deniz ticareti faaliyetlerinin şekillendirdiği ekonomik yapı, üretim ilişkileri, Ayvalık'ın nüfus hareketlerine, kent dokusu ile mekân kurgusunun oluşumuna ve yapı çeşitliliğine etki etmiştir. Sanayi ve ticarete bağlı olarak iş olanaklarının artması ile yerleşimin nüfusu, konut sayısı ve mahalle sayısını da arttırmıştır. 1700'lerin başındaki 600 haneli, 3 mahallesi olan yerleşim, 1832 yılından sonra 11 mahalleli, nüfusu 20.000-ile 30.000 arasında artış gösteren bir yerleşime dönüşmüştür.(Mutaf, 2003:27,201., Psarros, 2004:4-5; Sakin, 2008:261; Yorulmaz, 1988:48).

1889 tarihli Karesi Salnamesine göre “19.yüzyıl sonunda Ayvalık nüfusunun hemen hemen tamamı Rumlardan oluşmaktaydı. Kentte 11 mahalle vardı. Kasabada 4607 hane bulunuyordu. Şehir merkezinde miri arazi üzerinde yapılanmış bir hükümet konağı, bir rüsumat idaresi, üç askeri karakolhane, -Babı Asakir-i Şahane-yi Karakolhane- yeralan” bir yerleşim olduğu belirtilmektedir. (Mutaf, 2003:92).

1894 Servet-i Fünun Dergisi'nin 104. sayısında ise Ayvalık'ın yerleşimin kent dokusuna ve yapı çeşitliliğine ilişkin fikir verecek şu bilgiler sunulmaktadır.

“Yerleşimde 11 mahalle, 1 cami, 12 kilise, 6 manastır, 26 sabunhane, 40 tabakhane, 78 zeytinyağı değirmeni, 25 yel değirmeni, 2 otel, 2 lokanta, 3 gazino, 5 meyhane, 70 kahvehane, 7 zeytinyağı ve un fabrikası, 45 fırın, 1kıraathane, 95 dükkân, 4 773 ev,1 hükümet ve gümrük dairesi, 1 askeri hastane, 3 askeri karakol ve 1 telgrafhane vardır. Binaların toplam sayısı 5 320, genel nüfus 20 630; ilçeye bir saat uzaklıkta ve sahilde Sarımsak denilen yerde 9 adet taş ocağı olup, çıkarılan taşlar binalarda kullanılıyor, bir bölümü de civara satılıyor; 14 kadar kiremit ve tuğla, 7 adet de testive bardak ocağı bulunuyor; ürettiği rakı ve şarap pek ünlüdür, önemli miktarlarda başka yerlere satılır” (Akt.Yorulmaz, 1988: 54).

1907 yılına ait salnamesine kayıtlarına göre ise; Ayvalık kent dokusu ile ilgili rakamlar şu şekildedir. “1907 yılı itibariyle Ayvalık'ta, 4 han, bir hamam, 2 otel, 5 gazino, 762 dükkân, 137 mağaza, 17 fabrika, 78 kahvehane, 33 yel değirmeni, 42 yağhane, 36 fırın, 17 kiremithane, 32 debbağhane, 15 sabunhane, 1 hükümet konağı, 3 karakol, 1 gümrük dairesi, bir liman dairesi, 1 hastane vardır. Ayrıca 1 cami, 13 kilise, 38 manastırın yanında, gayrimüslim cemaate ait bir idadi, bir rüşdi, 6 iptidai ve bir sıbyan mektebi vardır.” (Mutaf, 2003: 73).

Ayvalık kent dokusunun 19.yüzyıl içeriğine yönelik bu bilgiler sanayi ve deniz ticaretiyle oluşan ekonomik faaliyetlerin kentsel dokuya etkisini, nüfus, yapı sayısı ve mimari çeşitliğin artması ve kentin fiziksel mekan kullanıma yönelik düzenlemelerin gerçekleştiği gibi sonuçlar olarak yansıdığını göstermektedir. 19.yüzyıla birlikte zeytinyağı ve sabun sektörüne yönelik fabrika bazında artan üretim hacmi ve yine bu üretimle birlikte artış gösteren deniz ticareti ve ortaya çıkan ticari ilişkiler, yerleşimin kentsel dokusu içinde kendini gösteren yeni odak noktalarını oluşturmuştur. Bu odak noktaları yerleşimin ekonomik ve sosyal hâkimiyetini bünyesinde toplayan, kendi içinde ekonomik, ticari ve kültürel merkez konumuna gelen liman bölgesini daha da ön plana çıkarmıştır. Bu yüzden yerleşimdeki fabrikalar suyun kolay ve ucuz taşımacılık imkanı vermesiyle çoğunlukla deniz kıyısında kurulmuş, sanayi ve ticaretle kimliğine yönelik diğer yapılar ise bu alanla ilişkili bir şekilde düzenlenerek ‘*kıyı mimarlığı*’ (Tokyay, 2004:61-62.) içeriği sanayi ve ticaret olgusu ile birlikte ele alınıp planlama yapılmıştır. Kıyı bölgesinin mekân kurgusunun oluşumunda, ürünün ulaşım yollarının kent içindeki bitiş noktaları, limanın topografyası belirlerken, liman odaklı ticaretin gerçekleşmesi sonucu kıyı boyunca devam eden çizgisel mekân anlayışı söz konusu olmuştur. Yeni mekân özelliklerinin oluşumunda ise ihraç edilen ürünlerin tümü ve liman bölgesinde geçirdiği işlem aşamaları, yapının limandaki yeri ve konumu gibi faktörler belirleyici olmuştur. Limandaki fonksiyonel ayırım bu noktalar esas alınarak gerçekleşmektedir.

Yerleşimin ana ulaşım aksları, üretim ile hammadde bölgeleri (zeytinlikler) arasındaki bağlantıları temel alarak oluşturulmuştur. Daha küçük ölçekli üretim yapıları olan atölyeler ve depolar da genelde fabrikalarla aynı yerleşim düzeni içinde deniz kıyısında ya kıyıya paralel birinci ya da ikinci kıyı hattı üzerinde yer almışlardır. Üretim ve depolama yapılarının kent planındaki bu düzen ve konumları, arsa fonksiyonuna en uygun şekline göre yerleştirildiği, arsa topografyasını en az değiştirecek yer ve düzenin bulunması sağlayacak şekilde konumlandığı ve taşıma, boşaltma masrafları ile ulaşılabilirlik noktasında bulunan çözümler nedeniyle “*yerleştirme teorisine*” uygun bir biçimde olduğu sonucuna ulaşılmaktadır. (Tekeli, 1978: 50; Tekeli, Sisa 1978: s.61.)

En Uygun Üretim	Yağ, sabun, şarap, deri
Ana Üretim Alanı	Fabrika, atölye
Arsa Topografyasına Göre Yerleşim	Deniz kıyı şeridi
Taşıma ve Boşaltım Şekli	Denize açılan bir kapı ve iskele sistemi ile ürünün deniz yoluyla limana taşınması(sal, sandal)
Atık	Sistemin atıklarını denize atacak şekilde düzenlemesi
Ulaşılabilirlik	Ürünün temini yapıldığı alan, liman ve çarşı bağlantılı yol şebekesi.

“Tablo 1”:Endüstri Yapıların Yerleşimini Belirleyen Faktörler ve Ayvalık’taki Endüstri Yapılarına Uyarlanması

Yerleşimin faaliyetleri arttıkça ortaya çıkan düzen gelişerek, ekonomik ve toplumsal sistemin değişen koşullarının mimariye etkisi ile inşaat sektöründe önemli bir artış meydana gelmiştir. Artan ticari faaliyetlere bağlı olarak ticari örgütlenmenin her bir bileşeni, ayrı bir yapı grubunda faaliyet göstermiştir. Ürünlerin işlenmesi ve depolanması, satışı, pazarlanması, finansal sektöre yönelik yapılar, konaklama yapıları, sosyal mekanlar kent dokusunda yerini almıştır. Kentsel içerikte bu mimari çeşitlilik amaca uygun şekilde liman ve yakın çevresine konumlandırılmış, konut alanları da liman merkezli akslar şeklinde gelişmiştir. Bu düzende ticaret yapıları ise genel olarak liman ve çarşı bölgesinde belli bir düzen içinde planlanmışlardır. Yapıların cephe düzeni sahile paralel olarak giden sokaklarda bitişik nizamda, yan cephelerinin biri ya da ikisi birden başka bir yapıyla sınırlayacak şekilde oluşturulmuştur. Sokak dokusunun düzgünlüğü ve dar parselleme, yerleşim dokusunun da belli bir düzen içerisinde oluşmasına sebep olmuştur. Limana ve gümrüğe yakın alanlar ve gümrük alanı üretim ve ticaretin en hareketli bölgesini oluşturmuşlardır. Banka, otel, gazino, kahvehane gibi sosyal mekânlar da bu hareketliliğin içinde yer alan diğer yapıları oluştururlar. Liman çevresindeki ticaret mekânlar dışında mahalle dokusu içinde de çarşı merkezleri oluşturulmuştur. Sanayi ve deniz ticareti ile şekillenen kent planında liman bölgesi içinde yer alan gazino ve otel ve dükkanlar denize dik inen ana bir cadde ile bu caddeye açılan sokaklar ticari hareketliğin olduğu kent merkezini oluşturan alanlardır. Ayrıca kent meydanı diye tanımlanacak ikinci alan kıyı bölgesinin gerisinde yerleşim alanı içinde merkez kilisenin (Agia Yorgios-Çınarlı Camii) odak oluşturduğu alanda oluşmuştur.

Ayvalık'ta kentsel dokunun sanayi ve ticaret faaliyetlerine bağlı olarak planlanmış olduğu konut ve üretim bölgelerinin birbirinden ayrı konumlanmasıyla açıklanabilir. Bu planlama, sanayileşme ve kentleşme hareketlerinin eş zamanlı olarak çıkmış olabileceğine dair ilk fikri de oluşturmaktadır. Ayvalık kent dokusunda endüstri, ticaret, konut, kamu ve dini mimariye ait yapıların tarihlendirme bilgileri 1850'li yıllarının sonrasını göstermesi de bu görüşü desteklemektedir. Bunun sebebi 1821 isyanının ardından yıkılan ve büyük ölçüde terk edilen yerleşimin, 1850'li yılların başından itibaren yapılanmaya başlaması, tüm yapıların inşasının "Kalfas" denilen, 1821 öncesi kullanılan geleneksel teknikleri uygulayan eski ustalar tarafından gerçekleştirilmiş olmasıyla ilişkilendirilebilir. Sonuç olarak kent dokusundaki yapı çeşitliliğine ve işlevlerdeki farklılıklara rağmen yapıların büyük çoğunluğu yapım malzemesi, cephe düzeni, cephe elemanları, süsleme unsurları açısından ortak özellikler sergilemekte, kent mimarisinde ortak bir üslubun varlığından söz edilebilmektedir.

SONUÇ

Liman kentleri, 19.yüzyıl Osmanlı Devleti'nin ekonomik ve sosyal yapısındaki değişim/dönüşümlere yönelik değerlendirmelerin yapılabileceği sahalardır. Bu değerlendirmelere sanayi ve ticaret faaliyetleri, nüfus hareketleri gibi içerikler katkı sağlamakta, tüm bu bileşenlerin her biri liman kentlerinin mimari kimliğini ve yerleşimlerin mekân kurgusuna yönelik çözümlemeleri de ortaya çıkarmaktadır. Bu açıdan 19.yüzyıl ekonomik ve siyasi ortamında şekillenen Osmanlı Devleti'nin liman yerleşimlerinin kent dokusu ve mimari içeriği öncelikle sanayi ve deniz ticaretinin sağladığı olanaklarla ilişkili olmuştur. Ekonomik faaliyetlerin kıyı bölgesine konumlandırılması, liman odaklı bir yapılanmayı ortaya çıkarmış bu yüzden Ege, Karadeniz ve Akdeniz liman yerleşimleri benzer bir kent düzeni ve mimari içerik sunabilmişlerdir. Batı Anadolu coğrafyasında İstanbul'dan sonraki en önemli liman kenti durumundaki İzmir olmak üzere, yine bu kıyı hattında Urla, Çeşme, Kuşadası, Foça Ayvalık, Edremit gibi liman yerleşimleri bu dönemin kaynakları arasındaki yerleşimler olmuşlardır. Ayvalık ise İzmir'den sonra uluslararası ticaret ve sanayi üretimi faaliyetlerinin liman kentlerinin sosyo ekonomik ve mekansal yansımalarına Batı Anadolu kıyı yerleşimleri adına önemli bir birikime sahip yerleşim olduğu belirtilmelidir. Osmanlı arşivlerinde 17.yüzyıldan önce var olduğuna dair bir kayıt

olmadığı 18.yüzyıl içersinde de küçük bir kıyı kasabası olan ekonomik faaliyetler açısından bir varlık göstermediği belirtilen Ayvalık'ın (Arıkan,1988,583., Bayraktar, 2002:12), 1800lerin başından itibaren Osmanlı Devleti içindeki statüsünün bir anda değişmeye başlaması ve Batı Anadolu kıyılarının İzmir'den sonraki en hareketli sanayi ve ticaret faaliyetlerine sahip liman kentlerinden biri olması, dönemin sağladığı olanakların kıyı yerleşimlerine nasıl güçlü etki edebileceğine dair net bir kaynağı ortaya koymaktadır.

19. yüzyıl ile 20. yüzyılın ilk çeyreğini kapsayan bu dönem ekonomik açıdan Ayvalık tarihinin en hareketli dönemi olmuş, yerleşimin sanayi ve ticaret faaliyetleriyle ortaya koyduğu ekonomik gücünü I.Dünya Savaşı'na kadar sürdürmüştür. Fakat I. Dünya Savaşındaki gelişmelere bağlı olarak üretim ve ticaret yavaş yavaş bitme noktasına gelmiş ve yerleşimde siyasi karmaşa huzursuzluk ortamı baş göstermiştir. Kurtuluş Savaşı sonrası Ayvalık için büyük önem taşıyan Lozan Barış Konferansı'nda Mübadele Protokolü imzalanmıştır.(1923) İki ülke arasında imzalanan protokol gereği Yunanistan'da yaşayan Müslüman Türk nüfus ile Türkiye'de yaşayan Rum toplulukların zorunlu göçüyle yer değiştirmesi esasına dayanan nüfus mübadelesi gerçekleşmiştir. (Arı, 1995: 71). Gerçekleşen zorunlu göç sonucunda yerleşimlerde çeşitli sorunlar yaşanmış çözüm Ayvalık'taki zeytinlikler, bağlar ve bahçeler uzun süre bakımsız kalmış, fabrikalar kullanılamamıştır. Hem üretim hem de uluslararası ticaret ağı bitme noktasına gelmiştir 1930'lu yılların başından itibaren mevcut fabrikaların tekrar işler hale gelip zeytinyağı, sabun ve deri sektörüne yönelik ekonomik faaliyetler devam etmeye başlamasıyla yerleşim 19.yüzyıl liman kenti kimliğini korumuştur. Fakat son 30 yıllık dönemde yerleşimin ekonomik faaliyetlerinin turizme yönelmesi yanı sıra üretim sürecindeki ve teknolojideki gelişmeler, sosyo-ekonomik koşulların beraberinde getirdiği farklılaşan toplumsal yaşam ve ihtiyaçlarla değişen ticaret anlayışı, kent mekânı kullanımdaki değişimler kentin bu kimliğini değiştirmiştir.

Birçoğu atıl durumda ya da farklı işlevler dönüşen sanayi ve ticaret yapıları yine de günümüz Ayvalık kent silüetine hakim yapılar olma özelliğini taşımaktadırlar. Günümüze ulaşan bu endüstriyel miras 19. yüzyıl sanayi ve uluslararası ticaret faaliyetleriyle hareketli liman yerleşimlerinden biri haline gelen Ayvalık'ın, ekonomik ve sosyal yapısına, kentin mimari kimliğine yönelik değerlendirmelerin yapılabileceği

kaynaklar olma özelliği taşımakta, bu özellikleriyle Osmanlı’nın son dönemlerinde deniz ticareti ile gelişen liman kentlerine yönelik çalışmalara Ayvalık üzerinden katkı sağlamaktadırlar.

KAYNAKÇA

- “Aivali”(1914) *Annuaire Oreintal, Commerce, Industrie, Administration, Magistrature, De L’Orient 1914*, Editeur-Propriétaire, The Annuaire Oreiental Ltd, Galata, 1327- 1328.
- Aka,D. (1944). *Ayvalık İktisadi Coğrafyası*, İstanbul: Ülku
- Arı, K.(1995). *Büyük Mübadele ve Türkiye’ye Zorunlu Göç 1923-1925*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Arıkan, Z. (1988). 1821 Ayvalık İsyanı, *Belleten*, Cilt:LII, 571-601.
- Arıkan, Z.(2006). Midilli- İstanbul Arasında Zeytinyağı Ticareti, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt.XXV, S.40, 1-28.
- “Ayvalık Kasabası” (1896). *Malumat Dergisi*, Sayı.51, İstanbul s.57-58.
- Bayraktar,B.(2002). *Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Ayvalık Tarihi*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi.
- Batur, A; Batur,S. (1978). Sanayi, Sanayi Toplumu ve Sanayi Yapısının Evrimi Üzerine Bazı Düşünceler, *Mimarlık (Sanayi Yapıları Özel Sayı)*, Sayı, 78, 26-71.
- Baskıcı, M. M. (2004). *1800-1914 Yıllarında Anadolu’da İktisadi Değişim*. Ankara:Turhan.
- Beksaç, E. (2000). Balıkesir İli Ayvalık-Gömeç-İlçelerinde Pre ve Protohistorik Yerleşmeler Yüzey Araştırması. *XVII. Araştırma Sonuçları*, Cilt:1, 115-126.
- Clark, E.(2006) .Osmanlı Sanayi Devrimi, *Tanzimat Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu*, (Ed. H. İnalcık; M. Seyitdanlıoğlu) İstanbul: Phoneix , 467-480.
- Cengizkan, M.(2006). Endüstri Yapılarında Yeniden İşlevlendirme: “İş”i Biten Endüstri Yapıları Ne “İş”e Yarar ?, *Dosya 3, Endüstri Mirası* , Sayı.45,9-13.
- Erdem, B. (1999). *Ayvalık Tarihi Kent Merkezinde Kentsel Yenileme Projesi*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi, İzmir.
- Erim,H. (1948). *Ayvalık Tarihi*, Ankara: Güney Yayıncılık ve Gazetecilik.

- Genç, M.(1989).Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi, V.Milletlerarası Türkiye Sosyal ve İktisat Tarihi Kongresi Tebliğler, Ankara, 13-25.
- Gündüz, Ö.(1985).1885 Öncesi Osmanlı Ekonomisine Genel Bir Bakış,1885 -1985 *Türkiye Ekonomisinin 100 Yılı İzmir Ticaret Odası Sempozyumu*, ,14-15.
- Hout, L., T.J. Poul., V. Dominique.(2000) *Kentlerin Doğuşu*, İstanbul:İmge Kitabevi.
- İnan, H.(1983). “Osmanlı Tarihi ve Dünya Sistemi, Bir Değerlendirme”, *Toplum Bilim*, Sayı: 23, 9-39.
- İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre İngiliz Ticareti 1864-1914*,(1998) İzmir: İzmir Ticaret Odası Yayınları.
- İzmir 1876 ve 1908 Yunanca Rehberlere Göre Meşrutiyette İzmir*,(2008),İzmir: İzmir Büyükşehir Kültür Yayını.
- Karatosun, B. M.(2003). *XIX.Yüzyıl Ticaret Faaliyetlerinin Küçük Liman Kentlerinde Kıyı Ölçeğindeki Mekansal Yansımaları ve Koruma Önerileri (Foça, Urla, Çeşme Örnekleri)*. Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Mimarlık bölümü, Restorasyon Anabilim Dalı, Yayımlanmamış Doktora Tezi.İzmir
- Karpat, K. (2008). *Osmanlı Modernleşmesi, Toplum, Kurumsal Değişim ve Nüfus*, İstanbul: İmge
- Kasaba, R.(1993). *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi*, İstanbul:Belge
- Keyder, Ç.(1985). “Osmanlı Devleti ve Dünya Ekonomisi” Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi, Cilt:3, 642- 652.
- Keyder,Ç., Özveren, E., Quatert, D.,(1994) “Osmanlı İmparatorluğunda Liman Kentlerinde Bazı Kuramsal ve Tarihsel Perspektifler”, *Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri*, (Editörler: Ç. Keyder, Y. E.Özveren , D.Quatert) (Çev.G Çağalı Güven), İstanbul:Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 121-133.
- Kurdakul, N.(1981). *Osmanlı Devletinde Ticaret Antlaşmaları ve Kapitülasyonlar*, İstanbul: Döler Neşriyat.
- Kurmuş, O. (1984). *Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi*, İstanbul:Yordam
- Kütükoğlu,M.(1974) *Osmanlı – İngiliz İktisadi Münasebetleri(1580-1838)*, Ankara: Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayını.
- Mağmumi, Ş.(2001) *Bir Osmanlı Doktorunun Anıları Yüzyıl Önce Anadolu Ve Suriye*, (Çev.Cahit Kayra) İstanbul:Büke.

- Mutaf, A. (2003). *Salnâmelere Göre Karesi (1847-1922)*, Balıkesir: Zağnos Kültür ve Eğitim Vakfı
- Önsoy, R.(1988). *Tanzimat Dönemi Osmanlı Sanayi ve Sanayileşme Politikası*, Ankara: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Özkaya,Y.(1985). *XVIII. Yüzyılda Osmanlı Kurumları ve Osmanlı Toplum Yaşantısı*, Ankara: Kültür Ve Turizm Bakanlığı Yayınları.
- Pamuk, Ş. (1981). Kapitalist Dünya Ekonomisi ve Osmanlı Dış Ticaretinde Uzun Dönemli Dalgalanmalar 1830-1913, *ODTÜ Gelişme Dergisi*, 1979-1980 Özel Sayısı.
- Pamuk,Ş.(1985). 19.Yüzyıl Osmanlı Dış Ticareti, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt: 3,633-655.
- Pamuk, Ş.(1994). *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme, 1820-1913*, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Psarros, D. (2004) . Ayvalık / Kydonies'in Kentsel Tarihi, *Ege'nin İki Yakası-1 Ayvalık Kent Tarihi Çalışmaları*, Yayınlanmamış Çeviri Metni, (Çev: A. Yorulmaz),Ayvalık.
- Quataert, D.(1987). *Osmanlı Devleti'nde Avrupa İktisadi Yayılımı ve Direniş (1881-1908)*, Ankara:Yurt
- Quataert, D.(1999). *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü*, (Çev. Tansel Güney), İstanbul: İletişim Yayınları.
- Sakin, O.(2008). *Osmanlı'daki Etnik Yapı: 1914 Nüfusu*, İstanbul: Ekim Yayınları.
- Sakkari,Y. (1920). *History of Kydoniae*.
- Sayar, A.G.(1986).*Osmanlı İktisat Düşüncesinin Çağdaşlaşması*, İstanbul: Ötüken.
- Tekeli, İ.(1978).“ Yer Seçimi Teorileri, Endüstrileşme Politikası Ve Organize Sanayi Bölgeleri Üstüne” *Mimarlık* (Sanayi Yapıları Özel Sayı), Sayı: 78, 50.
- Tekeli, D., Sisa,S.(1978)“ Sanayi Yapıları Üzerine” *Mimarlık* (Sanayi Yapıları Özel Sayı), Sayı: 78 s.61-67.
- Terzi, E.(2006). *The 19 Th Century Olive Oil Industry in Ayvalık And Its Impact On The Settlement Pattern*, The Graduate School Of Social Sciences Of Middle East Technical University, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi,) Ankara.

- Terzibaşoğlu, Y.(2009). 19.Yüzyılda Batı Anadolu Liman Kentlerinde Elitlerin İlişki Ağları *I.Uluslararası Akdeniz Ticareti ve Liman Kentleri Geçmiş ve Gelecek Sempozyumu*, s.288-290.
- Ülman, H.(1985). Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Dış Politika ve Doğu Sorunu, *Tanzimat'tan Cumhuriyet'e Türkiye Ansiklopedisi*, Cilt 1, .274-288.
- Wallerstein I., Decdeli, H., Kasaba,R.(1983).Osmanlı İmparatorluğunun Dünya Ekonomisi ile Bütünleşme Süreci”, *Toplum ve Bilim*, Sayı: 23,41-54.
- Yerasimos, S.(2002). *Sultan Sofraları, 15. ve 16.Yüzyıllarda Osmanlı Sarayı Mutfağı*, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Yorulmaz, A.(1988). *Ayvalık'ı Gezerken*, İstanbul: Geylan.
- Yücekök, A.(1968). “Emperyalizmin Yörüngesinde Osmanlı İmparatorluğu:1838 Ticaret Sözleşmeleri” *AÜSBF Dergisi*, Cilt: 23, Sayı: 1, 381-406.

KEFE LİMANI VE KARADENİZ TİCARETİ (18. YÜZYILIN İLK YARISI)*

Ensar KÖSE**

Öz:

Kefe, Kırım sahillerindeki liman kentlerinin en eskilerinden biridir. Burası tarih boyunca hep ticarî yönüyle dikkati çekmiştir. Osmanlı idaresine girmesinden sonra da bu durum değişmemiştir. Osmanlılar burada, iktisadî yönü ağır basan bir idare kurmuşlardır. *Kefe Nezareti Mukataası* adıyla teşkil edilen yapı vasıtasıyla, bölgedeki tüm ekonomik aktivite kontrol altında tutulmuştur. Bu araştırmada, Kefe Limanı'nın Karadeniz ticaretinde oynadığı köklü rolün, 18. yüzyılın ilk yarısında, ne durumda bulunduğu dair genel bir değerlendirme yapılması denenmiştir. Çalışmanın ana kaynak malzemesini, *Kefe Nezareti Mukataası*'na ait defter ve belge serileri oluşturmuştur. Ayrıca diğer arşiv vesikaları ve ikincil kaynaklardan da yararlanılmıştır. Bu çalışmadan beklenen yarar, ele alınan dönem itibarıyla, Kefe merkezli Karadeniz ticaretinin seyrine dair genel bir perspektif sunmaktan ibarettir.

Anahtar Sözcükler: Osmanlı Devleti, 18. Yüzyıl, Kırım, Kefe Limanı, Karadeniz Ticareti.

CAFFA PORT AND BLACK SEA TRADE (THE FIRST HALF OF THE 18th CENTURY)

Abstract:

Caffa is one of the oldest coastal towns in Crimea. The city has always attracted attention with its commercial aspects throughout the history. The condition remained same under the Ottoman rule as well. The Ottomans have established a predominantly economic administration in Caffa. The unit called *Kefe Nezareti Mukataası* was controlling the entire economic activity in the region. In this study, we will examine the condition of Caffa harbor's condition in the first half of the 18. century which played a substantial role in Black Sea trade. The main source material of the study consists of some registers and documents belonging to the *Kefe Nezareti Mukataası*. Also, in our study we used other archival documents and secondary sources. The expected benefits of this study is to provide an overall perspective about the Caffa-based Black Sea trade for this period.

Key Words: Ottoman State, 18th Century, Crimea, Caffa Port, Black Sea Trade.

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII.Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** Yard. Doç. Dr. İstanbul Üniversitesi, Hasan Ali Yücel Eğitim Fakültesi, Sosyal Bilimler Eğitim, Besim Ömer Paşa Cd. No: 11, 34452 Beyazıt/Fatih-İSTANBUL, Tel: (0532) 276 74 70, e-mail:ensarkose@gmail.com

GİRİŞ

Mazisi tarih öncesi çağlara kadar uzanan Kefe, kıymetli bir gerdanlığı andıran Kırım coğrafyasının güney kıyısında, birer pırlanta taşı gibi sıralanmış kadim liman kentlerinin en dikkat çekici olanıdır. Öyle anlaşıyor ki, asırlar boyunca bu şehrin belirgin vasfını hep ticarî faaliyet oluşturmuştur. Zaten Cenevizliler 1277’de, şehre asıl kimliğini kazandıracak olan kale ve limanı yaptıklarında, kafalarındaki tek düşüncenin daha fazla ve güvenli ticaret olduğuna şüphe yoktur. Osmanlı idaresine girmesinden sonra da şehir, geçmişten devraldığı mirasın temel karakteriyle mütenasip bir gelişim seyri takip etmiştir. Bu gelişimin Osmanlı klasik dönemindeki görünümü, yoğun emek mahsulü birtakım değerli çalışmayla gün yüzüne çıkarken¹, 17. ve 18. asırlar için aynısını söylemek güçtür. Mamafih ana kaynak malzemesi *Kırım Şer’iyye Sicilleri* olan birkaç araştırmada, Karadeniz havzası ve Kırım yarımadasındaki ticarî faaliyetin bu yüzyıllardaki genel seyri, ticaret güzergâhları, tüccarın mensubiyeti ve menşei, ticarete konu olan emtianın türü gibi hususlarda derli-toplu bilgiler verilmiş²; ayrıca Güney Karadeniz şehirleri hakkında yapılan bazı araştırmada, bu şehirler ile Kırım arasındaki ticaret de ele alınmıştır³. Keza İstanbul’a Karadeniz limanlarından zahire nakliyatı⁴; askerî seferlerin Karadeniz ticaretine etkileri⁵; konjonktürel değişimler ve ticaret hacmindeki genişlemenin, bu denizde seyrüsefer eden tüccar gemilerinin yapısını değiştirmesi⁶; eskiden beri bölgedeki ticaretin karakteristik vasıflarından biri olan köle ticareti⁷ gibi birçok mevzuda da değerli çalışmalar ortaya konulmuştur. Nihayet Karadeniz’in beynelmilel ticarete kapalılığı meselesi ve Rusya’nın bu ticarete söz sahibi olabilmek için 18. yüzyılda giriştiği uzun soluklu mücadele, İdris Bostan’ın mufassal çalışmasıyla vuzuha kavuşmuştur⁸.

¹ Karadeniz ve Doğu Avrupa arasındaki ticarî faaliyet ve bu ticarete Kefe’nin yeri hakkında: Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, Cilt 1, Türkçeye çeviren: Halil Berktaş, İstanbul 2004, s. 327-343; *Tahrir Defterleri’nden hareketle Osmanlı klasik döneminde Kefe sancağı: Yücel Öztürk, Osmanlı Hakimiyetinde Kefe, 1475-1600*, Ankara 2000.

² Ömer Bıyık, *Kırım’ın İdarî ve Sosyo-Ekonomik Tarihi (1600-1774)*, İstanbul 2014; Zeynep Özdem, *Kırım Karasubazar’da Sosyo-Ekonomik Hayat*, Ankara 2010.

³ Bu hususta şu kapsamlı çalışma iyi bir örnektir: Necmettin Aygün, *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon’da Ticaret*, Trabzon 2005.

⁴ Mehmet Demirtaş, “Osmanlı Başkentinin Zahire İhtiyacının Temininde Karadeniz Ticaretinin Önemi”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Editör: Osman Köse, Samsun 2013, s. 1063-1073.

⁵ Bu husustaki genel bir değerlendirme için bakılabilir: Temel Öztürk, “Savaş Zamanı Karadeniz’deki Ticarî Gemiler (1700-1774)”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, s. 871-880.

⁶ İlhan Ekinci, “Karadeniz’de Ticari Değişim ve Büyük Ticaret Gemisi Yaptırma Çabaları (1750-1850)”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, s. 885-905.

⁷ Zübeyde Güneş Yağcı, “Karadeniz Köle Ticareti”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, s. 999-1021.

⁸ Başbakanlık Osmanlı Arşivi’ndeki *Düvel-i Ecnebiye Defterleri*’ndeki seyahat izinleri ve diğer başka kayıtlara istinaden mufassal araştırma için bakılabilir: İdris Bostan, “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)”, *Belleken*, Cilt: LIX, Sayı: 225 (Ankara, Ağustos 1995), s. 353-394.

İşte bütün bu ve benzeri araştırmalarla, Karadeniz'deki ticarî aktivitenin erken modern dönemdeki vasfı ve gelişim seyrine dair yaklaşık bir resim ortaya çıkmıştır. Bizim çalışmamızdan umulan şey ise, süregelen bu çabalara ufak bir katkı sağlamaktan ibarettir. Böylece, bir yapbozun parçalarını tek tek birleştirmeye benzeyen Osmanlı iktisat tarihi çalışmasıyla mütenasip bir iş yapılmış olacaktır. Araştırmanın asıl kaynak malzemesini, Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde Kefe Nezareti Mukataası'na ait mevcut vesika ve defter serileri oluşturmuştur. Belgeler ağırlıklı olarak Kefe şehri ve limanının idaresine dairdir. Zaten Karadeniz ticareti, büyük oranda Kefe Nezareti tarafından idare edildiğinden, çalışmanın ana eksenine Kefe Limanı'nın oturtulması yanlış olmasa gerektir.

Mevzu, iki ana başlık altında ele alınacaktır. Öncelikle Kefe'nin coğrafi konumu ve jeopolitik durumu itibariyle Karadeniz ticaretindeki müstesna yeri tebarüz ettirilmeye çalışılacak; ardından, araştırmanın zaman sınırını oluşturan 18. yüzyılın ilk yarısında, bölgede ticarî faaliyete tesir eden konjonktürel şartların neler olduğuna bakılacaktır. İkinci başlıkta ise, Kefe Nezareti Mukataası kayıtlarından elde edilen rakamlar ve diğer bilgilerle, söz konusu dönemde Kefe ekseninde Karadeniz ticaretinin genel hacmi, iniş-çıkışlar, ürün bazında ticaretin seyri gibi meselelere dair, olabildiğince genel bazı çözümlemeler yapılması denenecektir.

I. COĞRAFYA VE TARİHİN KEFE'YE ARMAĞANI

A. Kefe'nin Ehemmiyeti ve Ticarî Bağlar

Kefe şehri ve limanı, birçok farklı uygarlığın egemenliği altında geçen asırlar boyunca değerinden hiçbir şey kaybetmemiştir. Bunun en önemli sebebinin, şehrin coğrafi bakımdan çok müsait bir mevkide kurulmasının sağladığı avantaj olduğuna şüphe yoktur. İlaveten şehir sakinleri tarafından, kuşaktan kuşağa kesintisiz şekilde tevarüs ettirilen ticarî gelenek de, şehrin dinamik yapısını daima korumasına yardımcı olmuştur. Kefe şehri, Kerç Yarımadası'nın güney-batı kesiminde Kefe Körfezi'yle hafifçe içe doğru oyulduğu bir alanda kurulmuştur. Hemen batısından itibaren sahile paralel şekilde uzanan dağlık alanlar, neredeyse Gözleve Limanı'na kadar ulaşır. Nitekim 1672'de İstanbul'dan bindiği bir gemiyle Kefe'ye ulaşan Fransız tüccar Jean Chardin'in, Kırım'ın güney sahillerindeki yolculuğu süresince yarımadanın bu hususiyeti gözünden kaçmaz. Osmanlı kaynaklarında Orkapı denilen Perekop'dan

itibaren Kefe'ye kadar olan sahil kesiminin sarp yarlar ve dağlarla kaplı olduğunu; buna karşılık, kuzey ve güney-batıdan esenler hariç tüm rüzgârlardan korunmuş bir yerdeki Kefe Koyu'na; gemilerin, balçıklı bir dibe sahip olan sağlam ve güvenli kıyıya yakın bir mesafede, on-on iki kulaca demir atabildiğine dikkati çeker⁹. Roma, Bizans ve Anadolu Selçuklu Devleti hâkimiyeti altında, tüccarın yoğun şekilde rağbet ettiği bir liman kenti olarak varlığını sürdüren Kefe'nin ticarî aktivitesini asıl arttıranlar Cenevizliler olmuştur. Bölgedeki Altın Orda idaresinin zayıflaması üzerine buraya gelerek bir koloni kuran Cenevizliler, aynı zamanda şehri güçlü surlarla çevirmişlerdir¹⁰.

Kefe Limanı'nda asırlar boyunca fasılasız süren ticarî faaliyetin seyrini, zaman zaman buralara yolları düşen seyyahların yazdıklarından takip etmek mümkündür¹¹. Örneğin Ortaçağ'ın meşhur seyyahı İbn Battûta, 1332'de Anadolu'daki birçok şehri dolaştıktan sonra Sinop'tan bindiği gemiyle Kırım'a geçmiştir. Fakat bu yolculuk için Sinop'ta kırk gün kadar beklediklerini, sonunda bir Rum gemisi kiralayarak gidebildiklerini yazması, bu tarihlerde Kırım ile Sinop arasında yoğun bir ticarî faaliyet olmadığı mı, yoksa söz konusu gecikmenin hava muhalefeti gibi başka bir sorundan mı kaynaklandığı açık değildir¹². Kırım'da Kerç İskeleyi'ne çıkışının ertesi günü, bir tüccar arkadaşının kiraladığı atlı arabayla Kefe'ye ulaşan seyyah, şehri şöyle tasvir eder: *"Bu şehir deniz kıyısında kurulmuştur. Planı dikdörtgen şeklinde ve ahalinin ekseriyeti Hristiyanlardan oluşur. Onların büyük bir kısmı aslen Cenevizlidir... Yemek yedikten sonra şehri dolaştık. Zengin ve büyük çarşılar tıklım tıklımdı. Halk tümüyle Hristiyandı. Gezintimiz esnasında limana da indik; insanı hayrete düşüren bir düzeni vardı! Yük ve savaş gemilerinden, küçük-büyük en az iki yüz tekneyi alacak genişliğe sahipti! Burası dünyanın en ünlü limanlarından¹³."* İbn Battûta, Azak şehrinin de canlı bir ticaret merkezi olduğuna işaret eden şu satırları yazmıştır: *"Burası deniz kenarında kurulmuş düzenli, mükemmel bir şehirdir.*

⁹ Jean Chardin, *Chardin Seyahatnamesi, İstanbul Osmanlı Toprakları Gürcistan Ermenistan İran, 1671-1673*, Çeviren: Ayşe Meral, İstanbul 2014, s. 98.

¹⁰ Kefe ve Kırım'daki diğer şehirlerin tarihî coğrafyası hakkında muhtasar malumat için şu esere bakılabilir: P. Minas Bijişkyan, *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası, 1817-1819*, Tercüme ve Notlar: Hrand D. Andreasyan, İstanbul 1969, s. 96.

¹¹ Genel bir fikir vermesi açısından şu çalışmaya bakılabilir: Mustafa Daş - Türkmen Törel, "XIV. ve XIX. Yüzyıllarda Batılı Seyyahların Gözüyle Karadeniz Ticareti", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, s. 843-848.

¹² *İbn Battûta Seyahatnâmesi*, C. I, Çeviri, İnceleme ve Notlar: A. Sait Aykut, İstanbul 2000, s. 462.

¹³ *İbn Battûta Seyahatnâmesi*, I, s. 463-464.

Cenevizli ve diğer milletlerden gelen tâcirler oraya ticaret amacıyla hücum ediyorlar¹⁴.”

Şehir, Osmanlı idaresine girdikten sonra ticarî ehemmiyetinden bir şey kaybetmediği gibi, yeni bazı fonksiyonlar da kazanmıştır. Gedik Ahmed Paşa'nın Kırım üzerine Haziran 1475'te gerçekleştirdiği seferle, Kefe merkez olmak üzere Osmanlı Devleti'ne bağlı bir idarî birim (*sancak*) oluşturulmuştur. Uzun Osmanlı hâkimiyet yıllarında Kefe, hem Kırım Hanlığı'nın kontrol edilmesi gibi siyasî, hem Rus ve İran seferlerinde lojistik sağlama ve ayrıca bölgedeki kaleleri takviye etme bakımından askerî, hem de Karadeniz ticaretini düzenleyecek bir rol üstlenmesi yönüyle ticarî ehemmiyete sahip olmuştur¹⁵.

Bu itibarla her ne kadar yabancı tüccara kapatılan Karadeniz'de, deniz ticaretinin gerilediğine dair Chardin ve Tournefort'un yazdıkları gibi bazı görüşler öne sürülse de, Kırım sahillerini ziyaret eden seyyah ve tâcirlerin anlatımları, liman şehirlerinin ve hususiyle de Kefe'nin canlılığından pek bir şey kaybetmemiş olduğunu söylemektedir. Nitekim 17. yüzyılın başlarında Kırım'da on yıldan fazla kalan Dortelli, Kefe'nin çevresinin beş mil olduğunu; limanda her gün ortalama 10 geminin tahliye işlerinin yapıldığını kaydetmiştir¹⁶. Onun yazdıklarına atfen Alan Fisher, “*bu rakamlar doğruysa Kefe, o sıralar Moskofya'daki şehirlerden daha büyüktü*” demektedir¹⁷.

1666'da Kırım'a gelen Evliya Çelebi'nin Kefe hakkındaki anlatımı da, tüm canlılığıyla tipik bir liman şehrinden başka bir değildir. Liman kapısı dibinde, kendisine bağlı 50 adamıyla birlikte vergileri tahsil eden Kefe Gümrük Emîni'ni, büyük bir emanet olarak tavsif eder. Kefe Kalesi'nin limana açılan kapısı hakkında ise şunları yazar: “*Biri iskele kapusudur kim cümle keştîler anda yanaşırlar. Ve gümrük emîni bu kapu taşrasında gümrükhâne-i azîmde oturur, leb-i deryâyâ nâzır şâhnişîn ve pençereleri var bir mükellef emînhânedir... Ve bu iskele kapusunun taşrasında kapudan içeri girerken sağ tarafda kal'a dîvârında yere yakın üç aded âdem bâzûları kalınlıkda demir halkalar vardır kim içlerinden âdemler geçmek mümkündür. Limanda lenger-endâz olan gemiler kıçları bu demir halkalara bağlarlar¹⁸.*” Ayrıca şehirde 43

¹⁴ İbn Battûta Seyahatnâmesi, I, s. 468.

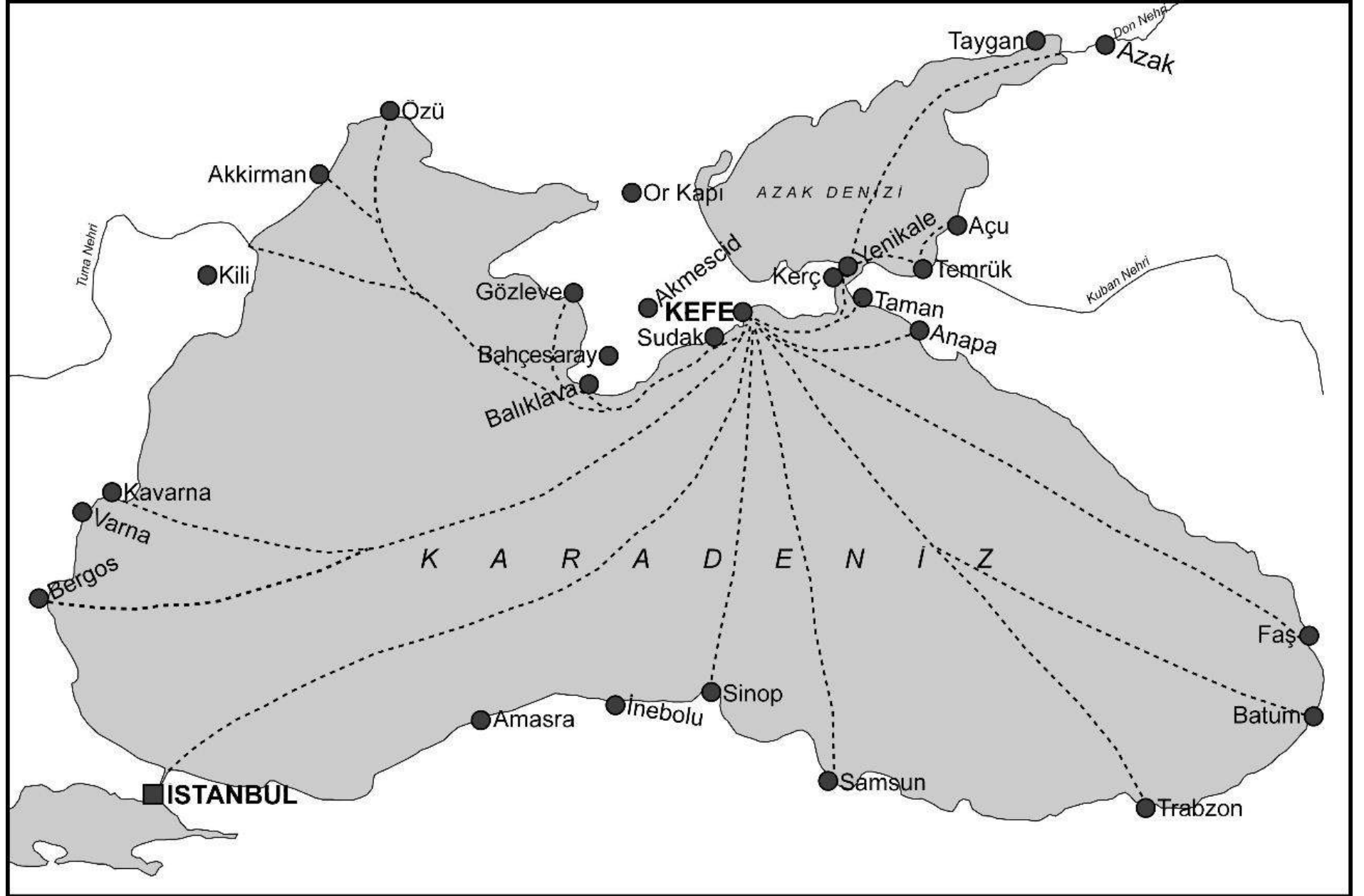
¹⁵ Tafsilat için: Yücel Öztürk, “Kefe”, *Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi (DİA)*, C. 25 (Ankara 2002), s. 182-183.

¹⁶ D'Ascoli Dortelli, *Descrizione del Mar Negro e della Tartaria*, 1634.

¹⁷ Alan W. Fisher, *The Crimean Tatars*, Hoover Institution Press, Stanford, California 1987; Bu eserin Türkçesi: Alan Fisher, *Kırım Tatarları*, Çeviren: Eşref B. Özbilen, İstanbul 2009, s. 54.

¹⁸ *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, C. 7, Haz: Yücel Dağlı - Seyit Ali Kahraman - Robert Dankoff, İstanbul 2003, s. 254, 256.

tüccar hanı, sur dışındakiler dâhil olmak üzere toplam 1.010 dükkân ve 160 un değirmeni olduğunu kaydeder¹⁹. Tüm bunlar, şehirdeki faal ticarî hayatın 17. yüzyılda da sürdüğünü göstermektedir.



Harita: Karadeniz havzasındaki başlıca liman şehirleri ve deniz ticaret bağlantıları. (Bu harita, araştırmada kullanılan kaynaklar ve arşiv belgelerindeki veriler baz alınarak tahmini olarak çizilmiştir).

Evliya Çelebi'den kısa süre sonra, İstanbul'dan kalkan bir gemiyle Kefe'ye ulaşan ve burada bir aydan fazla kalan Fransız tüccar Jean Chardin'in gözlemleri, Evliya'nın anlatımlarını doğrular mahiyettedir. Asıl niyeti Kafkaslar üzerinden İran'a gitmek olan Chardin, Azak'a kumandan ve maiyetini taşıyan bir gemiyle 3 Ağustos 1672 tarihinde vardığı Kefe Limanı hakkında şunları yazar: “Şehir de, liman da çok serbest; izin istemeden limana giriliyor ve çıkılıyor. Gemiler teftiş edilmiyor. Yeni bir gemi demir atar atmaz, karaya inmek isteyenleri taşımak için küçük tekneler geliyor²⁰.” Limandaki ticarî aktiviteye dair söyledikleri ise oldukça dikkat çekicidir: “Burada Karadeniz'in hiçbir limanında olmadığı kadar büyük ölçekli ticaret yapılıyor. Kaldığım yaklaşık kırk gün boyunca, sahil boyunca sefer yapan küçük

¹⁹ Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi, C. 7, s. 258-259.

²⁰ Chardin Seyahatnamesi, s. 96.

*gemiler hariç dört yüz yelkenlinin gelip gittiğini gördüm*²¹.” Chardin’in şahitliğini doğru kabul edersek, bu yıllarda Kefe Limanı’nın oldukça yoğun ticaret hacmine sahip olduğu kesindir.

Seyyahların bu örneklerdeki gibi gözlemleri Kefe’nin, asırlardan beri süregelen bir liman ve ticaret şehri olma vasfını, bu tarihlerde de koruduğunu söylemektedir. Zaten, Osmanlı Devleti’nin dört gümrük bölgesinden birinin burada bulunması da, şehrin ticarî vasfından ötürüydü. Zira Anadolu’nun, Karadeniz sahillerindeki liman şehirleri ile Kuzey Karadeniz’in ticarî bağı Kefe Limanı’yla sağlanıyordu²². Burayı vazgeçilmez bir ticarî merkez yapan hususiyet, kuşkusuz sadece coğrafyanın bahsettiği tabiî liman olmasından ibaret değildi. Yoksa Kırım Yarımadası’nda örneğin Balıklava gibi daha korunaklı diğer başka limanlar da vardı. Fakat Kefe Limanı’nı, diğerlerine üstün kılan özelliği, kendisini besleyecek mümbit hinterlanda ve yaygın ticarî ağlara sahip olmasıydı.

Karadeniz kıyılarındaki Amasra, Sinop, Samsun, Trabzon ve Batum gibi büyük liman şehirleriyle Kefe arasında yaygın deniz ticareti vardı. Kefe’nin güney-kuzey istikametindeki ticarî ağına bakıldığında kuzeyde Akkirman, güneyde ise Karadeniz sahil şeridindeki Sinop, Samsun ve Trabzon limanlarıyla irtibatının olduğu görülür. Orta Anadolu şehirlerini Sinop ve Samsun’a bağlayan kadim ticaret hatları, buradan denizyoluyla Kefe’ye bağlanırdı. Trabzon ise geleneksel ipek yolu güzergâhının denizde nihayete erdiği yer olması hasebiyle, doğudan gelen ürünlerin çıkış noktasıydı²³. Gümrük kaçakçılığı bağlamında Divana sunulan şikâyet arzuahallerinden, batı ve orta Karadeniz kıyılarındaki Benderikili, Amasra, İnebolu, Abana, Sinop, Bartın ve Samsun gibi büyük-küçük limanların, Kırım ve Rumeli (Tuna) taraflarıyla asırlardır süregelen bağların, 18. yüzyılın ilk yarısında da canlılığını koruduğu anlaşılır²⁴.

Kefe’nin doğu kesimleriyle ticarî bağlantısı, eski çağlardan beri fasılasız şekilde devam etmiştir. Bu bakımdan W. Heyd’in, Asya’nın ortasından başlayıp Hazar Denizi’nin kuzey kıyılarını izleyerek, Azak Denizi’nde ve Kırım’da sona eren ticaret

²¹ Chardin Seyahatnamesi, s. 98.

²² Yücel Öztürk, “Kefe”, s. 184.

²³ Yücel Öztürk, “XVI. Yüzyılda Kefe’nin Yakın ve Uzak Hinterlandı ile Ticareti”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, s. 1159.

²⁴ BOA, İbnülemin Maliye, nr. 8329; BOA, Cevdet Maliye, nr. 21567.

yolundan bahsetmesi; ayrıca Bizans zamanında, kuzeyin kürk eşyasının Don ve Kefe yoluyla İstanbul'a taşındığını yazması boşuna değildir²⁵. Doğu Karadeniz sahillerinde, Çerkes toprakları ve Kafkaslara açılan kapı mahiyetindeki Kızıltaş, Anapa ve Soğucak gibi iskeleler ile Kefe arasında karşılıklı mal sevkiyatı yapılıyordu. Nitekim Chardin'in Eylül 1672'de Kefe'den bindiği ve anlatımına göre envai çeşit mal ve eşya ile dolu olan geminin rotası Anapa Limanı idi²⁶. Kefe'nin doğu istikametinde Kerç Boğazı yoluyla Azak Kalesi'ne kadar uzanan denizyolu, sadece askerî sevkiyat bakımından değil, taşımacılık açısından da daima hareketli olagelmıştır. Mamafih Azak, karayoluyla da Kefe'ye bağlanmıştır ki, bu yolun özellikle ulaklar tarafından yaygın şekilde tercih edildiğine, güzergâh üzerindeki menzillerin masraflarının da Kefe Nezareti Mukataası tarafından karşılandığına dair birçok arşiv kaydı vardır²⁷. Kerç'ten Taman'a oradan da Azak'a askerî ve sivil amaçla kullanılan yol çok işlekti. Astarhan-Hazar istikametinden Don nehri ve Kuban boyu vasıtasıyla intikal eden ürünler, önce Taman ve Azak kalelerine ulaşır, daha sonra Kerç üzerinden Kefe'ye getirilir ve buradan gemiye yüklenererek sevkiyatı yapılır²⁸. Kefe'nin kuzey bölgeleriyle ticarî bağları da aslında eskilere dayanıyordu. Cenevizliler zamanında işlek olan ve "Tatar Yolu" denilen Kefe-Kiev-Lviv güzergâhının, Kırım'ın Osmanlı idaresine girmesinden sonra tedrici olarak önemini yitirdiği bilinir²⁹. Ama yine de Kefe-Akmescit yolu üzerindeki Karasubazar şehri hakkında yapılan bir araştırmada, 18. yüzyılda bu bölgedeki ticarî aktivitenin kesafetini gösterecek yeteri kadar veri ortaya konmuştur³⁰. Kuzeye doğru çıkıldığında Orta Özü'den Baltık sahasına uzanan Kuzey Ukrayna, Polonya ve Rusya; batı istikametinde Kili-Akkirman ve diğer Tuna ağzı limanlarıyla, Romanya-Bulgaristan gibi Karadeniz sahillerine sınırı olan ülkelerin batısında kalan yerler, Kefe'nin yakın veya uzak hinterlandını oluşturmuyordu³¹. Hususiyle savaş zamanlarında Kırım ve Batı Karadeniz limanlarıyla, Güney Karadeniz sahilleri arasındaki gemi trafiğinin hızlandığını, askerî lojistiğe dair arşiv kaynaklarında rahatlıkla görmek mümkündür. Örneğin 1734 senesi yaz aylarında, Batı Karadeniz

²⁵ W. Heyd, *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, Çev. Enver Ziya Karal, Ankara 1975, s. 13-14, 542.

²⁶ Chardin *Seyahatnamesi*, s. 103.

²⁷ Kefe Nezareti Mukataası gelirlerinden, Azak taraflarındaki menziller için yapılan harcamalar hakkında Nazır Hacı Cafer'in arzı: BOA, D.KFM, 17/109 (9 Mart 1714).

²⁸ Yücel Öztürk, "XVI. Yüzyılda Kefe'nin Yakın ve Uzak Hinterlandı ile Ticareti", s. 1158.

²⁹ Tafsilat için bakılabilir: Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, Cilt: 1, s. 332-336.

³⁰ Şu özgün çalışmaya bakılabilir: Zeynep Özdem, *Kırım Karasubazar'da Sosyo-Ekonomik Hayat*, Ankara 2010.

³¹ Yücel Öztürk, *Osmanlı Hakimiyetinde Kefe*, s. 273 vd.; aynı yazar, "XVI. Yüzyılda Kefe'nin Yakın ve Uzak Hinterlandı ile Ticareti", s. 1157-1163.

sahillerindeki Bergos ve Kavarna limanlarından, askerin ihtiyacı için, kiralanan 13 gemiyle Samsun'a zahire sevkiyatı yapılmıştı³².

Kefe ile İstanbul arasında, şehrin Osmanlı idaresine girmesinden itibaren sadece ticarî değil, aynı zamanda sembolik ve duygusal yönleri de olan bir bağ kurulmuştur. Muhtemelen Kanuni Sultan Süleyman'ın şehzadelik yıllarında Kefe'de vali olarak görev yapmasının bunda tesiri olmalıdır. Bu iki şehir arasındaki irtibat hususunda Barthold'un, 18. asırda Kefe'yi İstanbul ile mukayese eden Türklerin, buraya "Küçük İstanbul" dediklerini yazması oldukça ilginçtir³³. Sembolik durumların yanı sıra iki şehri birbirine bağlayan iktisadî mecburiyetler de çok güçlüydü. İstanbul'un zahire ve diğer gıda ihtiyacının temini için, Kuzey Anadolu sahillerindeki Trabzon, Samsun, Sinop, Fatsa gibi limanların yanı sıra, Kırım iskelelerinden de sevkiyat yapılırdı. Hükümet tarafından verilen özel izinle gerçekleşen nakliye işinde daha ziyade Rum, Yahudi ve Ermeni tüccarın etkin olduğu söylenir³⁴.

B. Konjonktürel Şartlar ve Statüko

Karadeniz'de, 16. yüzyıldan beri süregelen Osmanlı Devleti'nin mutlak üstünlüğüne dayalı statükoda, 18. yüzyıl başlarında da herhangi bir değişiklik olmamıştı. Yani Osmanlılar açısından Karadeniz, hâlâ bir iç deniz olma hususiyetini sürdürdüğünden, bazı devletlere verilen ahidnâmelerle ticaret hakkı tanınmış olsa da³⁵, fiiliyatta "*âhardan bir kayığın Karadeniz'e çıkmasına*" müsaade edilmiyordu. Nitekim Rusya ile 1700'de yapılan İstanbul Antlaşması'nda, Azak Kalesi Ruslar'a terk edilmesine rağmen, Karadeniz'e yabancı gemi çıkarma hakkı verilmemişti. Bununla birlikte 1702 yaz aylarında Rus tüccarının, Osmanlı ticaret gemileriyle İstanbul'a gelerek alış-veriş yapmalarına müsaade edildiği anlaşılmaktadır. Ne var ki 1711 Prut Antlaşması'yla Ruslar, sadece Azak Kalesi'nden değil, aynı zamanda elde ettikleri ufak ticarî kazanımlarından da vazgeçmek zorunda kaldılar. Mevcut statükoda 1739 Belgrad Antlaşması'na kadar herhangi bir değişiklik olmadı. Bu antlaşmanın 9. maddesiyle Rus tüccar, Karadeniz'de Osmanlı Devleti'ne ait gemilerle ticaret yapma

³² BOA, Cevdet İktisat, nr. 1578.

³³ W. Barthold, "Kefe", *İslam Ansiklopedisi (İA)*, C. 6 (İstanbul 1977), s. 535-537.

³⁴ Mehmet Demirtaş, "Osmanlı Başkentinin Zahire İhtiyacının Temininde Karadeniz Ticaretinin Önemi", s. 1063-1073; Salih Aynural, *İstanbul Değirmenleri ve Fırınları Zahire Ticareti (1740-1840)*, İstanbul 2002.

³⁵ Karadeniz'in beynelmilel ticarete açılmasının yüz yılı aşan serüvenini anlattığı mufassal çalışmasında Kemal Beydilli, Hollanda'ya 1612'de ahidnâme verilmesine rağmen 19. yüzyılda kadar Karadeniz'e sadece 1674'te bir Hollanda gemisinin girebildiğini söyler. Tafsilat için bakılabilir: "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve 'Mîrî Ticâret' Teşebbüsü", *Belleten*, Cilt: LV, Sayı: 214 (Ankara, Aralık 1991), s. 688.

hakkını elde etti. Rus ticaret gemileri ise Karadeniz’e girebilmek için 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması’na kadar uzunca bir süre daha beklemek zorunda kalacaklardır³⁶.

Karadeniz’in yabancı devlet gemilerine kapalılığı meselesi, bu denizdeki ticaretin gelişim seyri ve hacmi üzerinde olumsuz bir etki yapmış olabilir miydi? 1672’de İstanbul’dan Kefe’ye giden Chardin’in, Türk ve Rum gemicilerin bilgi ve tecrübesizliğine vurgu yaparak, birçok geminin denizcilik konusundaki bilgisizlikten ve düzgün liman bulunmamasından dolayı Karadeniz’de battığını söylemesi ve, *“batan gemileriyle ünlü Karadeniz ve Türklerin gemicilikteki tecrübesizlikleri beni korkudan titretiyordu”*³⁷ demesi, ne anlam ifade ediyordu? Chardin’in yazdıklarını okuduğu belli olan Fransız doğa bilimci Joseph Tournefort da, 1702’deki İstanbul-Trabzon yolculuğu vesilesiyle Karadeniz’deki Türk denizcileri, limanlar ve ticaret hakkında ağır tenkitleri muhtevi şu satırları yazmıştır:

*“Karadeniz’de gemi yolculuğu yapan için en şaşırtıcı yan, çok az iyi liman bulunması ve çoğu gemi sığınmasının gerekli korumayı sağlayamamasıdır; üstelik bu limanlar bir fırtına sırasında buraya ulaşma becerisinden yoksun kılavuzların hiç işine yaramaz. Başka bir halk olsaydı Karadeniz’de seyrüseferi sağlamak için iyi kılavuzlar yetiştirir, limanları daha iyi hale getirir, dalgakıranlar yaptırır, ambarlar kurardı, ama Türklerin yetenekleri bu yönde değildir. Cenevizliler, Bizans İmparatorluğu’nun çöküş döneminde, özellikle de 13. yüzyılda Karadeniz’in bütün önemli yerlerini işgal ederek buradaki bütün ticareti ellerinde tuttukları sırada gerekli bütün önlemleri almaktan geri kalmamışlardı. Yaptıkları tesislerin, özellikle de denizcilikle ilgili olanların kalıntıları hâlâ ayaktadır. II. Mehmed, Cenevizlileri Karadeniz’den bütünüyle kovdu ve o günden bu yana kayıtsızlıkları yüzünden her şeyi harap olmaya terk eden Türkler, verecekleri ticaret izni karşılığında kendilerine bazı yararlar önerilmesine karşın, Fransızlara Karadeniz’de dolaşma iznini vermek istemediler”*³⁸.

Bu gibi kişisel gözlemlere dayalı olarak öne sürülen yargıları, rakamlarla test etmek kolay iş değildir. Ayrıca Tournefort’un seyahatinin, uzun savaşların sona ermesini takip eden bir zamana tesadüf etmesinin, olumsuz şeyler yazmasında ne derecede etkili olduğunu bilmek de güçtür. Ama Karadeniz’de ticarî faaliyete tesir eden âmillerin başında, savaşlar ve bunları sona erdiren antlaşmaların geldiğine şüphe yoktur. Hususiyle Rus ve İran devletleriyle münasebetlerin sıcak çatışmaya dönüştüğü

³⁶ Tafsilat için bakılabilir: İdris Bostan, “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)”, s. 353.

³⁷ Chardin Seyahatnamesi, s. 89, 94.

³⁸ Joseph de Tournefort, Tournefort Seyahatnamesi, C. II, Çeviren: Teoman Tunçdoğan,, İstanbul 2008, s. 100.

yıllarda, seyrüsefer güvenliğine dair endişelerin olmadığı hallerde bile, asker ve zahire sevkiyatı ve tüccar gemilerinin askerî faaliyet için kiralanması gibi sebeplerden ötürü ticaretin etkilenmesi tabiidir. Üzerinde ayrıntılı araştırma yapılması halinde 1702-1703 Gürcistan ve 1711 Prut seferleri, Mora'da 1715'te Venedik'le savaş, 1716-1718 Avusturya savaşı, 1723-1746 yıllarında aralıklarla süren İran savaşları, 1736-1739 Rus ve Avusturya savaşlarının, Karadeniz ticaretine tesirine dair karinelere ulaşılması muhtemeldir. Nitekim bu meyanda muhtasar bir araştırmada, sivil gemilerin savaş zamanlarında alışılmış ticarî eşyanın haricinde askerî erzak, mühimmat ve asker taşınmasına vurgu yapılmıştır³⁹. Fakat yine de, şâyet Kefe Nezareti Mukataası'na ait rakamlar baz alınırsa, 1736'daki Rus savaşı hariç, diğer savaş yıllarında mukataanın toplam ticarî hacminde düşüş olmadığı görülür. Bu itibarla belki de yukarıda zikredilen savaşların Karadeniz'deki ticareti, kalıcı ve dramatik ölçüde etkilememiş olduğunu söylemek mümkündür.

18. yüzyılın ilk yarısı boyunca Kırım Hanlığı tahtında hiç eksik olmayan siyasî istikrarsızlığın da, bölgedeki ticarî faaliyete menfî tesir etmiş olması muhtemeldir. Zira asrın ilk 35 yılında Kırım Hanlığı tahtına, içte ve dışta tesirli bir liderlik yapamayan 11 han çıkmıştır. Osmanlı Devleti'nin Kırım'a yönelik genel siyaseti de, çoğu kez kabile reislerinden birinin isteği üzerine hanların azline sebep olduğundan, ayrı bir istikrarsızlık unsuru olmuştur⁴⁰. Bunların yanı sıra kuzeyden Kırım ve Karadeniz'e zaman zaman vâki olan Kazak ve Rus saldırıları, konjonktürden bağımsız şekilde seyrüsefer güvenliği ve deniz ticaretini etkilemiştir. Zaparog Kazakları da denilen Don Kazakları 1615, 1620 ve 1624 tarihlerinde Karadeniz kıyısındaki Akkirman, Kili, Kefe, Trabzon ve Sinop gibi liman şehirlerine saldırmışlar; hatta 1624'teki saldırıda İstanbul Boğazına girerek Yeniköy'ü yağmalamışlardı. Bu saldırılar Kırım ile yapılan ticareti de baltalamıştır. Saldırıyla Kefe ile Sinop arasında durma noktasına gelen ticaret, ancak 18. yüzyıldan itibaren yeniden canlanabilmiştir⁴¹. Bu canlanma, daha önce de işaret edildiği ve ikinci bölümde rakamlarla gösterileceği üzere, Kırım'a 1736'daki Rus yağmasına kadar artarak devam etmiştir.

³⁹ Bu husustaki genel bir değerlendirme için bakılabilir: Temel Öztürk, "Savaş Zamanı Karadeniz'deki Ticarî Gemiler (1700-1774)", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, s. 871-880.

⁴⁰ Alan Fisher, *Kırım Tatarları*, s. 76. Osmanlı Devleti'yle Kırım Hanlığı arasında 18. yüzyılın ilk yarısındaki münasebetler hakkında şu çalışmada bazı belgeleri görmek mümkündür: *Osmanlı Belgelerinde Kırım Hanlığı*, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul 2013, s. 118-123.

⁴¹ Mehmet Ali Ünal, "17. Yüzyılda Karadeniz'de Kazak Saldırıları ve Karadeniz Ticareti", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, s. 853-856; Tafsilat için şu esere müracaat edilebilir: Yücel Öztürk, *Özü'den Tuna'ya Kazaklar*, İstanbul 2004.

II. KEFE EKSENİNDE KARADENİZ TİCARETİ

Bu araştırmanın ilk bölümünde anlatılanlarla, Karadeniz ticaretinde Kefe'nin özgün rolü tebarüz ettirilmeye çalışıldı. Öyle anlaşıyor ki şehrin, üretim ağırlıklı bir ekonomik geçmişe sahip olmadığı muhakkaktır. Şu halde kentin karakteristik iktisadî vasfı nedir? Kefe üzerine kıymetli araştırmalar yapmış olan Yücel Öztürk'ün yazdığı şu satırlar, bu soruya verilmiş özlü bir cevaptır: *“Kefe'nin ithalat ve ihracat bakımından fonksiyonu, geniş hinterlandının ürünlerini yine geniş hinterlandı boyunca dağıtmaktan ibaretti. Kefe, ne aldığı ürünlerin tamamını kendi ihtiyacı için almakta, ne de sattığı ürünleri kendi imalatı olarak pazarlamaktadır⁴².”*

Kefe'yi büyük bir erzak ambarına benzeten Jean Chardin'in yazdıkları da, aslında bu şehrin üretimden ziyade, depolama ve dağıtım özelliklerine vurgu yapmaktadır. Kefe'nin etrafında çok az bahçe oluğu ve buralarda hiç meyve yetişmediği halde, çevre köylerden bol miktarda getirildiğini söyleyen Chardin, şehirdeki ürün bolluğuna dair şunları yazar: *“Yiyeceklerin Kefe'deki kadar leziz ve ucuz oldukları başka bir şehir var mı bilmiyorum. Koyunların tadı mükemmel; yarım kilosu dört denier. Diğer etler, ekmek, meyveler, tavuk ve tereyağı daha da ucuza satılıyor. Tuz bedava gibi; kısacası hayat için gerekli olan her şey çok ucuz. Büyük erzak depoları yapmaya Kefe'den daha elverişli başka hiçbir yer olmadığı için eski zamanlarda bu şehre Yunanistan'ın ambarı deniyordu, tıpkı Messina'ya Roma'nın ambarı dendiği gibi⁴³.”* İşte bu bölümde şehrin, işaret edilen yoğun ticarî hayatının 18. yüzyılın ilk yarısı boyunca izlediği rakamsal büyüklüğün seyrine bakılacak; ayrıca Kefe Limanı'na giren ve çıkan ürünlerin neler olduğu anlaşılmaya çalışılacaktır.

A. Ticarî Hacim ve Vergilendirme

Kırım'ın batı kıyısındaki Gözleve'den Kefe'ye, oradan Kerç Boğazı ve Azak Denizi'ne kadarki sahillerde bulunan irili-ufaklı tüm iskeleler, tek bir merkezden yönetiliyordu. *Kefe Nezareti Mukataası* adıyla teşkilatlandırılan iktisadî yapının yönetimi, müzayede usulüyle bir nazıra, genellikle üç yıllığına veriliyordu⁴⁴. Mukataa sınırlarına dâhil deniz ve karadaki her türlü ticarî faaliyetin kontrolü, kalabalık

⁴² Yücel Öztürk, “XVI. Yüzyılda Kefe'nin Yakın ve Uzak Hinterlandı ile Ticareti”, s. 1157.

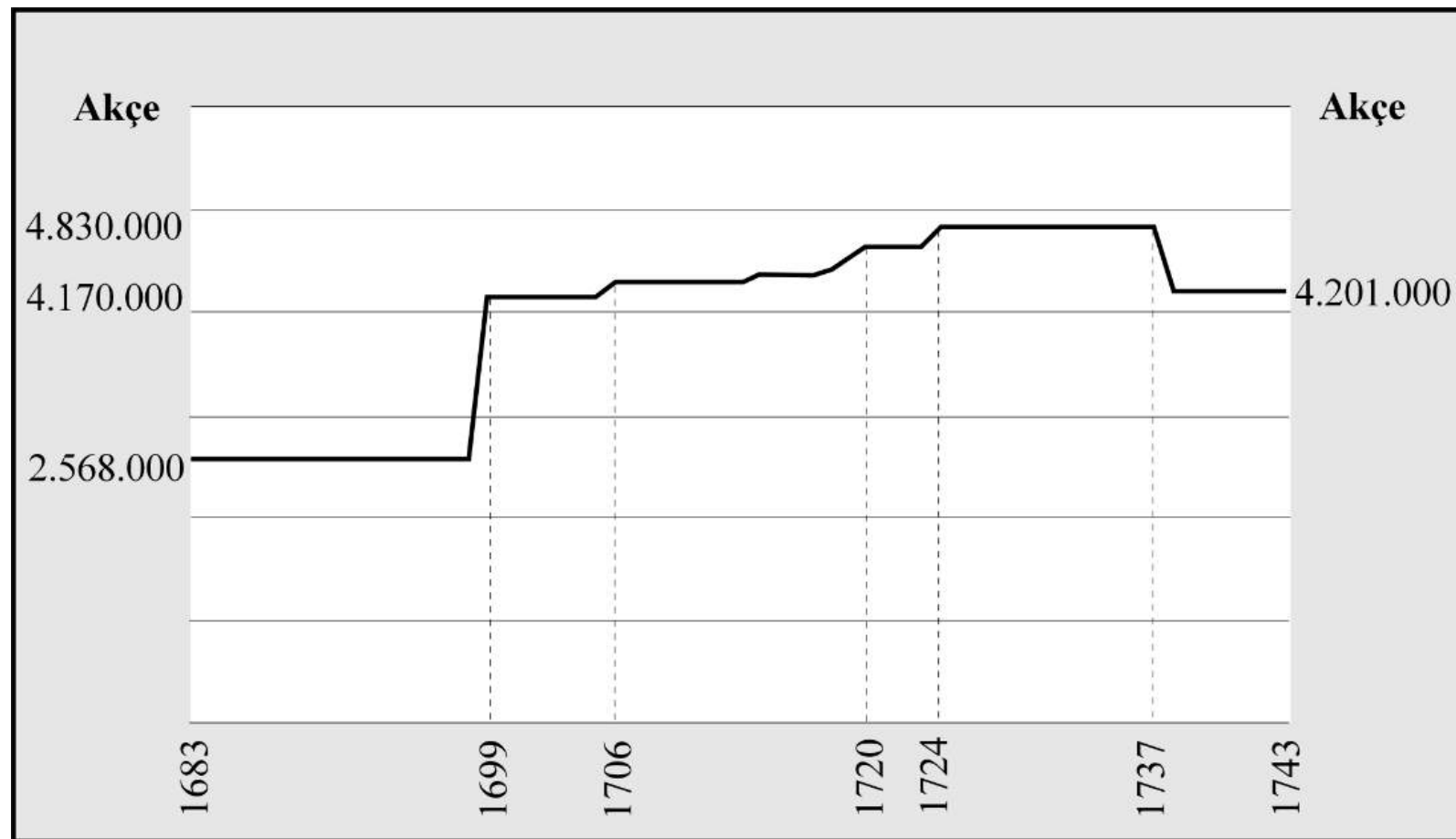
⁴³ Chardin Seyahatnamesi, s. 97-98.

⁴⁴ Mukataa 1697'de Abdullah Ağa (BOA, D.KFM, 9/36), 1699'da Mustafa Ağa (D.KFM, 9/36) tarafından idare edilirken, Kefe Beylerbeyi Abdurrahman Paşa'nın talebi üzerine 4 Nisan 1703 tarihinde kendisine verilmişti (D.KFM, 10/130).

maiyetiyle beraber Kefe Limanı'nda oturan nazırın yetkisindeydi. Mukataanın iktisadî büyüklüğü, maktu olarak tahminî şekilde hesaplanır; senelik muhasebesinin görülmesine de pek dikkat edilmezdi⁴⁵.

YILLAR	Toplam Hacim (Akçe)	Artış Oranı (%)
1683	2.568.019	.
1699	4.170.000	62,38
1706	4.301.000	3,14
1714	4.361.000	1,39
1717	4.367.000	0,13
1718	4.415.000	1,09
1719	4.535.000	2,71
1720	4.650.000	2,53
1724	4.830.000	3,87
1737	4.201.000	-13,02
1743	4.201.000	.

Tablo 1: 1683-1743 yılları arasında Kefe Nezareti Mukataası'nın toplam ticarî hacmi (mal değeri).



Grafik 1: 1683-1743 yılları arasında Kefe Nezareti Mukataası'nın toplam ticarî hacminin seyri.

Bağlı bulunan Kerç, Taman ve Azak ile birlikte Kefe Mukataası'nın 16. yüzyıldaki toplam ticarî hacmini Yücel Öztürk, 1520'de 3.273.499 akçe, 1542'de ise 1.986.803 akçe olarak vermiştir⁴⁶. Bu rakamların 17. yüzyıl sonu ve 18. yüzyılın ilk yarısındaki değişim seyri, **Tablo 1** ve **Grafik 1**'de gösterilmiştir. Bu veriler genel olarak incelendiğinde, Kefe Nezareti Mukataası'nın toplam hacminin, 1699'dan

⁴⁵ Kefe Mukataası Nazırı Hacı Mahmud Ağa'nın, senelik muhasebesinin görülmesi hususundaki gevşekliğine dair: BOA, D.KFM, 27/53 (1723).

⁴⁶ Yücel Öztürk, *Osmanlı Hakimiyetinde Kefe*, s. 360.

itibaren 1737'ye kadar tedrici olarak arttığı görülür. Artışlar makul seviyelerde, dalgalanma ise yoktur. Artışların, mukataanın idaresinin müzayede usulüyle el değiştirdiği tarihlerde olması, Osmanlı malî yönetiminin genel karakterine uygun bir husustur. Kefe Mukataası'nın mal değerindeki artışların, genel olarak Karadeniz ticaretindeki yükselişi de yansıttığını iddia etmek, herhalde tek başına söz konusu rakamlara bakarak zor olsa gerektir. Ama yine de 1736'da Kırım'a Rus ve Kazak taarruzuna kadar, deniz ticaretini dramatik boyutta geriletecek bir olayın vuku bulmadığını söylemek mümkündür.

Batıda uzun savaşları başlatacak olan II. Viyana Kuşatmasının hemen öncesinde, 1682 (H. 1093) tarihinde mukataanın toplam malî büyüklüğünün 2.568.019 akçe olduğu görülür⁴⁷. Takip eden yıllarda, savaş şartlarına rağmen ticarî hacim artarak 1699 senesi itibariyle 4.170.000 akçeye kadar çıkmıştır⁴⁸. Artış trendi 18. asrın ilk on yılı boyunca sürmüştür. 1707 tarihindeki artışlarla 4.301.000 akçeye ulaşan⁴⁹ bu hacimde, 1714 senesine kadar herhangi bir değişme olmamıştır⁵⁰. Hacı Cafer Ağa, Kefe Nezareti Mukataası'nı Mart 1714 tarihinden geçerli olmak ve üzere üç sene tahvili bozulmamak şartıyla aldığı anda, mukataanın hacminde yine genişleme olmuş ve 60.000 akçe artışla senelik toplam malı 4.361.000 akçeye çıkarılmıştır⁵¹. Faka mukataanın idaresinde yıllardan beri hiç eksik olmayan gevşeklik ve istikrarsızlık, zamanla buradan salyâne ve mevâcib alan kişilere yapılan ödemeleri aksatacak ve Hükümete peş-peşe şikâyetler gönderilmesine neden olacak boyutlara ulaşmıştır. İdarî zafiyete bir çare olması umuduyla Mayıs 1714'ten itibaren iki nazırla idare edilmesi yöntemi denenmiş⁵²; fakat bu defa da, nazırlar Yusuf ve Cafer Ağa arasındaki muhasebe anlaşmazlıkları gibi yeni bazı istikrarsızlık unsurunu doğurmuştur⁵³. Ayrıca bu tarihlerde Kefe Nezareti Mukataası'nın düzgün şekilde idare edilmediğini gösteren diğer başka vakalar da resmî yazışmalara konu olmuştur⁵⁴.

Kırım sahillerindeki ticareti kontrol eden tek otorite konumundaki Kefe Nezareti Mukataası'nın idaresinde görülen istikrarsızlıkların, Karadeniz ticareti üzerinde

⁴⁷ BOA, D.KFM.D, nr. 26376, s. 2.

⁴⁸ BOA, D.KFM, 9/143.

⁴⁹ BOA, D.KFM, 15/29.

⁵⁰ BOA, D.KFM, 15/101, 16/118.

⁵¹ BOA, D.KFM, 17/105.

⁵² BOA, D.KFM, 18/3 (28 Mayıs 1714); BOA, Ali Emiri, Ahmed III, nr. 1383.

⁵³ BOA, D.KFM, 18/66.

⁵⁴ Kale-i Cedi Gümrük Kâtibi Ahmed'in, 7-8 seneden beri görevini düzgün yapmayarak mukataayı zarara uğratması hakkında: BOA, D.KFM, 18/67 (2 Aralık 1714).

herhangi bir menfi tesirinin olup-olmadığını kesin şekilde bilmek güçtür. Ama mukataanın senelik mal değerine ait rakamların, aslında gerçek durumu göstermekten uzak olduğuna dair bazı işaretler vardır. Nitekim Nazır Yusuf Ağa'nın, 1715'te mukataanın mevcut durumu ve malî yapısı hakkında Hükümete sunduğu iki defterde, geçmiş senelere ait rakamlar verildiği gibi; mukataanın gelirleri arasında görüldüğü halde, gerçekte bir şekilde âtıl kalmış veya gelirleri başka yerlere aktarılmış kalemler de tek tek sayılmıştır. Netice olarak idarî istikrarsızlıklar ve haricî müdahalelerle geçen yılların ardından 1715 senesine gelindiğinde, mukataanın gelirlerinin masrafına “*vefa ider hali*” olmadığı açık şekilde ortaya çıkmıştır⁵⁵. Bu tarihlerde Kefe Nezareti Mukataası'nın kâtipleri tarafından hazırlanan bir hesap icmal defterinde, mukataaya bağlı alt kalemlerin gelirleri **Tablo 2**'deki gibi verilmiştir⁵⁶.

GELİR KALEMİ	Gelir Miktarı (Akçe)	Toplam Gelire Oranı (%)
Kefe Limanı	1.086.120	25,76
Kefe'de Bâb-ı Tataran ve Tevâbii	281.430	6,67
Kefe'de Sırhâne ve Bazarlar	120.220	2,85
Gözleve Limanı	670.000	15,89
Balıklava Limanı	353.322	6,77
İhtisab-ı Öşr-i Mâhî	180.000	4,26
Yenikale Limanı ve Tevâbii	254.101	6,02
Taman Limanı ve Adası	1.020.798	24,21
Ada-i Şahi (Taman) Öşrü	249.539	5,91
TOPLAM	4.215.530	

Tablo 2: Kefe Nezareti Mukataası'nın 1714 tarihindeki gelir kalemleri.

Tabloda görüldüğü üzere, mukataanın toplam gelirinin 4'te 1'i Kefe Limanı'ndan elde ediliyor; Kefe şehrindeki diğer gelirlerle birlikte bu oran % 35'e kadar çıkıyordu. Taman ve Gözleve limanları da önemli ticarî hacme sahipti. Deniz ticaretinin büyüklüğünü anlamak için sadece liman gelirlerine bakmakta da yarar vardır. Kefe, Gözleve, Balıklava, Yenikale ve Taman limanları toplam 3.384.341 akçe gelire sahiptiler.

Kefe Nezareti Mukataası, 28 Aralık 1717 tarihinde Hacı Mahmud Ağa'ya mâlikâne olarak verildi. Bu tarih itibarıyla mukataanın senelik 4.367.000 akçe malı,

⁵⁵ Bu defterler BOA, Cevdet Maliye, nr. 21079'da kayıtlıdır.

⁵⁶ BOA, D.KFM.D, nr. 26390.

4.247.000 akçe masrafı ve 120.000 akçe irsaliyesi vardı⁵⁷. Kırım Hanı'yla zaman zaman ihtilafa düşmesine rağmen Mahmud Ağa, yine de 1735 senesine kadar kesintisiz şekilde mukataayı yaklaşık 18 yıl süreyle idare etmiştir. Mahmud Ağa'nın idaresinde mukataanın hacminde birkaç defa artış olmuştur. 1718 tarihine ait bir muhasebe icmalinden toplam 4.415.000 akçe malı olduğu anlaşılan⁵⁸ mukataaya, bir yıl sonra 120.000 akçe zam yapılarak 4.535.000 akçeye çıkmış⁵⁹; artış sonrasında da devam ederek 1720'de 4.650.000 akçeye⁶⁰, 1724'te ise yeniden artış yapılarak 4.830.000 akçeye kadar yükselmiştir⁶¹. Bu rakam, 18. asrın ilk yarısında ulaşılan en yüksek hacim olmuştur. Görüldüğü üzere mukataanın ticarî hacmi, Mahmud Ağa'nın göreve geldiği tarihten itibaren kâğıt üzerinde sürekli büyümüştür. Fakat bu artışın reel karşılığının olup-olmadığı malum değildir. Zira Mahmud Ağa'nın, mukataayı devralmasının üzerinden dört yıl geçtiği halde hâlâ muhasebesi görülmediğinden, *“zimmetinde mîrî ve kalemiyesi ne mikdâr nesne olduğu”* bilinmemiştir⁶². 1726'da mukataa hesapları üzerindeki bazı ihtilaflara dair Defterdarlık kalemi tarafından çıkarılan bir hesapta ise, eski ve yeni defterlere bakıldığı halde, Kefe Nezareti Mukataası'nın 1681 tarihinden beri hesaplarının görülmediğinin söylenmesi oldukça enteresandır⁶³. 1737'de Kefe Nezareti Mukataası'nın toplam hacminde % 13'lük gibi dramatik bir düşüş yaşanmıştır. Zira mukataanın senelik mal bedeli 4.830.000 akçeden 4.201.000 akçeye inmiştir. Bu düşüşe sebep olan âmillerin neler olduğunu, ilgili kalemin tuttuğu resmî evraktan çıkarmak mümkündür. Bu tarihlerde idaresinde ciddi sıkıntıların olduğu anlaşılan mukataa, 1735'ten itibaren iki nazır tarafından müşterek şekilde idare edilmeye başlanmıştır. Kefe Nazırları Hacı Mehmed ve Hacı Murtaza, Mart 1735'te Hükümete sundukları bir arzda, mukataanın gelirinde düşüşe neden olduğu anlaşılan şu iddialara yer vermişlerdir:

“Kefe Nezâreti Mukâta‘ası mâlikâne bu kullarının uhdesinde olup, Kefe ve tevâbi‘i iskelelerine gelüp ve tahmil olunup giden sefâyinlerin ber-mûceb-i mu‘tad-ı kadîm rusûm-ı gümrükleri Kefe Nâzırları taraflarından mîrî için cem‘ u tahsîl olunagelüp, âhardan bir ferdin rusûm ... mutâlebesiyle gelüp ve giden sefâyin rüesâları akça ve eşyâ ve vergi azhı ta‘cîz olunmayup mîrîye âid rusûmlarından mâadâ âhara bir akça ve bir habbe verilmek iktizâ eylemediğinden ve verilmemek

⁵⁷ BOA, D.KFM, 20/20.

⁵⁸ BOA, D.KFM, 22/50.

⁵⁹ BOA, D.KFM, 22/84.

⁶⁰ BOA, D.KFM, 23/96.

⁶¹ BOA, D.KFM, 26/67.

⁶² BOA, D.FKM, 27/53 (1723).

⁶³ BOA, D.KFM, 32/39.

üzre mukaddemâ birkaç def'a men'i için evâmir-i aliyyeler dahi ısdâr olındukda, Kefe'de Yeniçeri Ağası vekili olanlar iskâ ve i'tibâr eylemediklerinden, yine iskele-i mezbûreye gelüp ve giden sefâyın rüesâlarının ba'zılarından beşer altışar vakıyye kahvelerin ahz ve ba'zılarından dahi dokuzar on beşer guruş mikdârı akçelerin bilâ-sened ahz ve virmedikleri sûretde her birlerini birer takrîble tecrim eylediklerinden iskelelerimize, sefâyın ashâbları gelmeyüp mâl-ı mîrînin telefî ve kesrine bâis ve zararı taraf-ı mîrîye râci' olmağla, inâyetlû merhametlû Sultânımdan mercûdur ki, husus-ı mezbûr için sâdır olan evâmir-i aliyyeleri mahallinden derkenâr olup ma'lûm-i devletleri buyuruldukda, Yeniçeri Ağası ve Başçavuş taraflarından sefâyın rüesâlarından bilâ-mûcib akçe ve eşya teklîfi ile rüesâları ta'ciz ile mâl-ı mîrînin ta'tili mûcib olmaları için müekkked emr-i şerîf-i âlişân ihsân buyurulmak bâbında emr ü fermân merhametlû Sultânım hazretlerininindir⁶⁴."

Nazırların bu talebi üzerine 16 Mart 1735 tarihiyle Kefe Kadısı'na gerekli emir yazılmıştır yazılmasına da, şikâyet konusu edilen durumun düzeldiği şüphelidir. Buna ilave olarak mukataanın kötü idaresinden mütevellit sorunlar da devam etmiştir. Fakat bölgede ticarete asıl büyük darbeyi vuran hadise, 1736'daki Rus saldırıları olmuştur. Nitekim Kırım Hanı, İsakçı'da bizzat ordugâha gelerek mukataanın durumunu arz ve senelik gelirinden indirim talep etmiştir. Bunun üzerine Kefe Mukataası Kalemi'nden hazırlanan bir evrakta, durum şu şekilde ifade edilmiştir: *"Bu sene Kırım adasına Moskov keferesinin isti'lâsı sebebi ile âmed şüid iden tüccarın inkıtâından gümrüğü bî-hâsıl ve mahsûlâtının dahi ekseri telef ve zâyi' olmağla, a'sârından dahi çendân hâsılı olmadığı cümleinin ma'lûmı olmağla, Kefe Nezâreti Mukâtaası malından bir mikdâr tenzil olunmak için celâdetlû Hân-ı âlişân hazretleri iltimas iderler⁶⁵.*"

Bu talebe karşılık olarak her ne kadar başlangıçta 180.000 akçe tenzilat yapılmasına karar verilse de, bu indirim yeterli olmayacaktır. Zira mukataayı müşterek şekilde idare eden Hacı Murtaza ve Hacı Mehmed, yine Kırım Hanı vasıtasıyla Hükümete bir arz sunarak, Rus saldırısı sebebiyle büyük zarara uğradıklarını; gelirin, senelik harcamanın yarısına bile yetmeyecek duruma düştüğünü söyleyerek, mukataanın kendilerinden alınmasını talep etmişlerdir. Bunun üzerine 25 Şubat 1737 tarihinde alınan bir kararla, şayet ileriki yıllarda durumunda bir düzelme olursa yeninden artış yapılabileceği mülahazasıyla, mukataanın asıl malına sonradan zam olarak eklenen 449.000 akçenin tenzil edilmesi sağlanmıştır⁶⁶. Nitekim mukataanın

⁶⁴ BOA, D.KFM, 42/43.

⁶⁵ BOA, D.KFM, 43/88 (1 Kasım 1736).

⁶⁶ BOA, D.KFM, 43/118.

muhasebe icmallerinden, 1738 yılında senevî hacminin 4.201.000 akçe olduğu⁶⁷; sonrasında da 1743'e kadar herhangi bir artış veya düşüşün yaşanmadığı anlaşılır⁶⁸.

Mukataanın en büyük gelir kalemini, limanlardan alınan gümrük vergisi oluşturuyordu. Kefe ve ona bağlı diğer limanlara denizden gelen ve karadan yüklenen her tür maldan, kanunda belirlenen oran üzerinden vergi alınır⁶⁹. Her limanda mukataa nazırının vekili ve bir kâtip bulunur, malın yüklenmesi ve vergi tahsil işini takip ederlerdi. Sıklıkla aksine hareket vâki olmakla birlikte, kâtip olmadan gemi yüklenmesi yasaktı. Gümrük vergisini ödeyen tüccara, nazır veya vekili tarafından *edâ tezkeresi* verilirdi⁷⁰. Kefe sancağında meydana getirilen her türlü mahsulatın, “*a şâr-ı şer ‘iyye ve rüsumat-ı sâiresi*” de mukataanın gelirine dâhildi⁷¹.

Kefe gümrüklerindeki vergilendirme, genel itibariyle şu şekilde yapılıyordu: “*Tüccar tâifesinin karadan ve deryâdan getürdükleri emtia ve eşyâdan*”, Müslümanlardan % 3 akçe *resm-i gümrük* ve 1 akçe *zarar-ı kassâbiye*; gayrimüslim ve Yahudilerden ise % 4 akçe *resm-i gümrük* ve 1 akçe *zarar-ı kassâbiye* alınır⁷². *Hinta, şair* ve *tuzdan* her 1.000 kileden 42.000 akçe gümrük vergisi tahsil edilirdi⁷³.

B. Tüccar ve Gemiler

Karadeniz'in tamamen Osmanlı hâkimiyetine girmesini takip eden yıllarda, buralarda faaliyet gösteren Cenevizli ve Venedikli tüccarın varlığı tedrici olarak sönmişti. Bunların yerini Osmanlı tebaası Müslüman, Ermeni ve Rum tüccar aldı. Ermeni tüccar, İmparatorluğun diğer birçok yerinde olduğu gibi Karadeniz ticaretinde de etkindi. 17. yüzyılda Karadeniz üzerinden gerçekleşen ticaretin büyük bir bölümünü Kefeli Ermeni tüccar yürütmekteydi⁷⁴. Keza Karadeniz ticaretinde söz sahibi olmak isteyen Rumlar, 18. yüzyılda Rus, Venedik ve Fransız gibi yabancı bandırası altında ticaret yapmaktaydı. Bunların ticarete etkin hale gelmeleri 18. yüzyıl sonlarından itibaren olmuştur⁷⁵.

⁶⁷ BOA, D.KFM, 45/70.

⁶⁸ BOA, D.KFM, 49/15, 52/92.

⁶⁹ Kefe nazırlarının vergi tahsili hususunda maliyenin bir kaydında şu ifadeler yer almıştır: “*Kefe ve Ayaş'da vâkı' lebideryada sefine yanaşur tüccarın getürdükleri emtianın ve sefinelere tahmil eyledikleri eşyânın tüccar ve eger sefine re'isidir kânûn üzre gümrükleri mîrî için tahsîl olunmak üzre berâtı şurûtunda mukayyed bulunduğı derkenâr olunmuşdur.*” (BOA, D.KFM, 13/97).

⁷⁰ BOA, D.KFM, 13/97.

⁷¹ BOA, D.KFM, 15/37.

⁷² BOA, D.KFM, 13/6 (5 Mayıs 1707).

⁷³ BOA, D.KFM, 11/58 (1704).

⁷⁴ Genel bir değerlendirme için bakılabilir: Hale Çalım Yiğit, “XVII. Yüzyılda Karadeniz Ticaretinde Ermeniler”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, s. 861-866.

⁷⁵ Özlem Yıldız, “XIX. Yüzyılda Karadeniz Deniz Ticaretinde Rumlar”, s. 963-969.

1718 tarihli bir belge, Kefe-İstanbul arasındaki Rum tüccarın faaliyetlerine ait birkaç ufak bilgiyi muhtevidir. Yani Kazaki Maropoli adlı bir zimmînin sunduğu arzuhalde ifade ettiğine göre, bunun kardeşi Penayut Kazaki Maropoli, Karadeniz sahillerinde ticaret yaparken Kefe açıklarında fırtınaya yakalanan gemisi “*baştan-kara olup*”, anca 500 kuruşluk mal ve bir esiri kurtarmayı başararak Kefe’ye çıkmıştır. Fakat burada hastalığa tutulup ölmüştür⁷⁶. Rumların yanı sıra 18. yüzyılın ilk yarısında sınırlı sayıda Rus tüccarı, antlaşmaların kendilerine sağladığı imkânlar ölçüsünde Osmanlı gemilerinde ticaret yapmışlardır. İdris Bostan, Ruslara ait tespit edebildiği ilk kayıtların, 1702’de Kefe’ye gitmek üzere Karadeniz’e çıkan bir Osmanlı gemisine 25 fiçı zeytinyağı ve birkaç denk pamuk yükleyen iki Rus’a ait olduğunu yazmıştır. Takip eden yıllarda, daha ziyade İstanbul’daki Rus elçilik görevlileri ufak çaplı ticarî faaliyette bulunmuştur. 1739’dan sonra ise Karadeniz’de Osmanlı gemileriyle ticaret yapan Rus tüccar sayısında belirgin artış olmuştur⁷⁷. Karadeniz’de faaliyet gösteren Rus tüccarın karşılaştığı başlıca problem, Osmanlı gümrük görevlileri ve mahallî idareciler tarafından, anlaşmalara aykırı şekilde fazla veya mükerrer vergi talebiyle durdurulmalarıydı⁷⁸.

Karadeniz’de taşımacılıkta tek ve çift ambarlı olarak yapılan *şayka*, *kalyon*, *firkate*, *işkampoye*, *kalite* ve *melekse* gibi gemi türleri kullanılıyordu⁷⁹. 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması’yla Ruslar’ın da devreye girmesiyle Karadeniz ticareti çok uluslu bir yapıya kavuştu. Bu durum, Karadeniz’de kullanılan gemilerin tip ve büyüklüklerini de etkiledi. Genelde tek, en fazla iki ortaklı, bir-iki ailenin geçimini sağlayacak gemicilik tipi, uluslararası ticarete kapalı Karadeniz için en uygun/verimli gemi işletme biçimi olmalıdır⁸⁰. Bunun yanı sıra arşiv kayıtlarından, çok ortaklı gemi işletmeciliğinin de yapıldığı anlaşılmaktadır. Ali adlı bir Türk, Kefe tarafına eşya taşıyan on iki hisseli gemilerinde iki hisse sahibi olan Boşnak Yorgi’nin, 1702’de gemiye yükledikleri alet ve eşyayı alarak firar ettiğini söylemişti⁸¹.

⁷⁶ BOA, Cevdet Adliye, nr. 2609 (1 Nisan 1718).

⁷⁷ İdris Bostan, “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması”, s. 360-362.

⁷⁸ Bu husustaki birkaç örnek için bakılabilir: İdris Bostan, “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması”, s. 363-364.

⁷⁹ Temel Öztürk, “Savaş Zamanı Karadeniz’deki Ticarî Gemiler (1700-1774)”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, s. 872-873.

⁸⁰ İlhan Ekinci, “Karadeniz’de Ticari Değişim ve Büyük Ticaret Gemisi Yaptırma Çabaları (1750-1850)”, s. 885-905.

⁸¹ BOA, *Atik Şikâyet Defteri (AŞD)*, nr. 34, s. 206 (Mart 1702).

C. Ticarî Ürünler

Karadeniz limanlarında ticareti yapılan geleneksel ürünlerin neler olduğu, esas itibariyle bellidir. Ticarete konu olan ürünler zamanla çeşitlenmekle birlikte, asıl ağırlığı teşkil eden emtia kalemlerinde asırlar boyunca fazla bir değişiklik yaşanmamıştır. Yücel Öztürk'ün 16. yüzyılda Kefe'de ticareti yapılan ürünler hakkında verdiği listede yer alan hububat, tekstil, hayvan ve hayvanî ürünler, deri, baharat, boya ve maden ürünleri⁸², takip eden asırlarda da Karadeniz ticaretindeki ağırlığını korumuştur. Nitekim Fransız tüccar Chardin'in, Kefe'deki ticarî hayata dair gözlemleri de bu minvaldedir. Havyar ve balığın dışında Kefe'den en çok nakliyatı yapılan diğer ürünlerin buğday, tereyağı ve tuz olduğunu; bu şehirden, İstanbul ve başka bir sürü yere ürün gönderildiğini yazmıştır. Ayrıca Kefe Limanı'ndan Anapa'ya doğru 7 Eylül 1672 tarihinde hareket eden geminin yükünü şöyle sıralamıştır: *“Gemimizin yükü tuz, balık, havyar, sıvı yağ, çörek, yün, demir, kalay, bakır, seramik tabak-çanak, her türlü koşum takımları, silah, tarım aletleri, çuha, her renkten ince kumaş, erkek ve kadın için hazır kıyafetler, yorgan, halı, deri, çizme, ayakkabı ve bunlar gibi insanların ihtiyaç duyduğu her şeyden oluşuyordu. Tuhafiye ürünleri, baharatlar, ilaçlar, her türlü merhemler mevcuttu. Bir bakıma sanki bu gemide küçük bir şehir vardı. Üzerinde de yüz kişiydik⁸³. ”*

İdris Bostan, 18. yüzyıl başlarında Rus tüccarın Karadeniz yoluyla İstanbul'a getirdiği ürünler arasında havyar, et, buğday, arpa, balık, tütün yaprağı, balmumu, demir, çini, halat ve kürk bulunduğunu; buna karşılık İstanbul'dan götürdükleri başlıca ürünlerin kuru yemiş, sirke, şarap, kahve, pamuk, pamuk ipliği ve bez olduğunu yazmaktadır⁸⁴. Aynı tarihler itibariyle arşiv vesikalarında da görüleceği üzere, Kırım limanlarından gemilere yüklenen malların başında buğday ve arpa geliyordu. Bunun yanı sıra hayvanî yağ (revgan-ı sâde)⁸⁵ ve bal ihraç edilen ürünlerdendi⁸⁶. Tuz da önemli bir ticarî emtia idi⁸⁷. 1721 senesine ait bir arşiv belgesinde, Karadeniz kıyısındaki iskelelerle Kırım ve Rumeli limanları arasındaki ticarete, vergilendirmeye konu olan ticarî ürünler arasında şunlar sayılmıştır: Melbusat, menkulât, meşrubat,

⁸² Yücel Öztürk, *Osmanlı Hakimiyetinde Kefe*, s. 475 vd.

⁸³ Chardin *Seyahatnamesi*, s. 99, 105.

⁸⁴ İdris Bostan, “Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması”, s. 362.

⁸⁵ BOA, D.KFM, 13/6.

⁸⁶ BOA, D.KFM, 11/41.

⁸⁷ BOA, D.KFM, 11/58.

çuka, meşin, bogası, gön, demir, arşına gelir eşya, teraziye gelir menkulât⁸⁸. Bu ön malumattan sonra şimdi, Kefe ekseninde ticarete konu olan ürünlerin neler olduğuna biraz daha ayrıntılı olarak bakalım.

1. Çıkanlar (İhracat)

İHRACATI YAPILAN TİCARÎ ÜRÜNLER	
Tarım Ürünleri	Buğday, Arpa, Darı, Mercimek, Çavdar
Hayvan Ürünleri	Sadeyağ, Bal, Deri, Kürk
Deniz Ürünleri	Balık, Havyar
Orman Ürünleri	Kereste
Sanayi Ürünleri	Un, Şarap, Tuz
Köle	

Tablo 3: Kefe ve bağlı limanlardan 18. yüzyılda ihracatı yapılan ürünler.

Tarım Ürünleri. Kefe'nin ticaretinde tarım ürünleri önemli paya sahipti. Kırım'ın bereketli ovalarında hasadı yapılan *buğday*, Kefe Limanı'ndan İstanbul'a sevk edilirdi. Bununla birlikte Kırım'ın kuzey ve doğu istikametindeki hinterlandında önemli miktarlarda hububat tüketildiğinden, zaman zaman Anadolu'dan getirilen hububatın Karadeniz limanlarından kuzeye nakledildiği de oluyordu. Hububat getiren tüccar, dönüşte gemilerini Kefe, Taman ve Azak'tan aldıkları balık, yağ, deri ve kürk ürünleriyle dolduruyorlardı⁸⁹. Kefe Limanı'ndan yükleme yapılan ürünler arasında *hububatın* ayrı bir yeri vardı. Gerek başkent İstanbul'un iâşesi, gerekse savaş zamanlarında ordu için Kırım'dan zahire sevkiyatı yapıldı. Bu durum zaman zaman hububat kaçakçılığına neden oluyordu. Nitekim 1700 senesi yaz aylarına ait bir belgeden, İstanbul'a sevk edilmek üzere Rumeli ve Kefe tarafındaki iskelelerden gemilere yüklenen *buğday*, *arpa* ve diğer erzakın, İstanbul yerine götürülüp Ereğli, İnebolu, Samsun, Sinop, Trabzon ve diğer iskelelerde satıldığı anlaşılmaktadır⁹⁰. Özellikle sefer vakitlerinde ordu için hububat sevkiyatı yoğunlaşırdı. 1716 yaz aylarında Kırım'dan tedarik edilen 10.000 kileden fazla *dakik (un)* Kefe Limanı'ndan Azak Kalesi'ne nakledilmişti⁹¹. Vergi tahsili hususunda yaşanan suiistimaller hakkındaki belgeler de, hububat sevkiyatına dair bilgiler verir. Örneğin 1717'de Kefe, Taman ve Yenikale'den *hinta (buğday)* yüklü olarak geçen tüccar gemilerinden,

⁸⁸ BOA, Cevdet Maliye, nr. 21567 (21 Haziran 1721).

⁸⁹ Yücel Öztürk, *Osmanlı Hakimiyetinde Kefe*, s. 475-476; ayı yazar, "XVI. Yüzyılda Kefe'nin Yakın ve Uzak Hinterlandı ile Ticareti", s. 1160.

⁹⁰ Bu neviden kaçakçılığın önlenmesi için kat'i emir yazılması: BOA, Cevdet Dahiliye, nr. 3973 (30 Haziran 1700).

⁹¹ BOA, İbnülemin Maliye, nr. 11080 (21 Ağustos 1716).

mahallî idarecilerin kanunsuz şekilde vergi talep etmeleri şikâyet konusu edilmişti⁹². 1727’de ise Kefe Nazırı Mahmud Ağa, Hükümete sunduğu bir arzuhalde Kefe, Yenikale ve Taman’dan gemilere buğday, arpa, *darı* ve *çavdar* yükleyen tüccardan bazılarının, “*biz Paşa’dan izin aldık ve Yeniçeri Ağası vekilinden izin aldık*” diyerek vergi ödemeye muhalefet ettiklerini yazmıştı⁹³. Bunların yanı sıra 16. yüzyılın ikinci yarısında Kefe’den İstanbul’a *mercimek* ihraç edildiği bilinse de⁹⁴, herhalde bu ürünün Karadeniz ticareti içindeki hacmi oldukça düşük olmalıdır.

Hayvan Ürünleri. 16. yüzyılda Kefe’den ihraç edilen hayvansal ürünler arasında *sadeyağ* (*tereyağı*), *pastırma*, *peynir*, *balık*, *balık yağı* ve *havyar* ön sıralarda gelirdi. Kırım Yarımadası, Çerkesya, Deşt-i Kıpçak ve tüm kuzey bölgelerinden temin edilen hayvansal ürünler ve canlı hayvan Taman, Azak ve Balıklava gibi Kırım’ın güney sahillerindeki küçük iskelelerden Kefe’ye getirilir; buradan, başta İstanbul olmak üzere diğer kuzey Anadolu liman şehirlerine gönderilirdi⁹⁵. Kefe’den büyük miktarda hayvansal yağ sevkiyatı yapılırdı. Tatar, Nogay ve Çerkes taraflarında imal edilen yağlar, Tatar tüccarı tarafından Kefe’ye getirilir ve buradan İstanbul’a sevk edilirdi. Kefe yağı üzerinde tekel bulunduğundan sadece İstanbul’a gönderilir, başka yere satışına izin verilmezdi⁹⁶. 18. yüzyılın ilk yarısı boyunca Açu Kalesi, Kefe, Taman ve Yenikale’den gelip-geçen tüccar gemilerinde, diğer emtianın yanı sıra *sadeyağ* (*revgan-ı sâde*) da bulunduğu dair çeşitli belgeler vardır⁹⁷. Kefe Nazırı Hacı Murtaza’nın 1735 senesine ait bir arzuhalinde, Taman adasının sadeyağı eskiden beri Taman Limanı’ndan gemilere yüklenir ve Yenikale İskelesi’nde vergileri alınırken, birkaç seneden beri tüccardan bazıları vergiden kaçmak için yüklemeyi Taygan İskelesi’nden yaparak vergiden kaçtıkları ifade edilmişti⁹⁸.

Kefe’nin en önemli ihraç ürünleri arasında şüphesiz *deri* ve *kürk* geliyordu. İdil Boyu ve Rusya içlerinden getirilen tilki, samur, kunduz ve zerdeva kürklerinin yanı sıra, koyun ve büyükbaş hayvan derileri de ham olarak alınıp, Don ve Azak yoluyla Kefe’ye getirilir; buradan başta İstanbul olmak üzere Anadolu şehirlerine sevk edilirdi.

⁹² BOA, D.KFM, 19/81.

⁹³ BOA, D.KFM, 33/46.

⁹⁴ Yücel Öztürk, “XVI. Yüzyılda Kefe’nin Yakın ve Uzak Hinterlandı ile Ticareti”, s. 1157.

⁹⁵ Yücel Öztürk, *Osmanlı Hakimiyetinde Kefe*, s. 476-477; aynı yazar, “XVI. Yüzyılda Kefe’nin Yakın ve Uzak Hinterlandı ile Ticareti”, s. 1158.

⁹⁶ Yücel Öztürk, “XVI. Yüzyılda Kefe’nin Yakın ve Uzak Hinterlandı ile Ticareti”, s. 1159.

⁹⁷ BOA, D.KFM, 13/97, 19/81.

⁹⁸ BOA, D.KFM, 42/18.

Pamuklu dokumalarda Kefe'nin Anadolu'ya bağlılığına karşılık, deri ürünlerinde durum bunun tam tersineydi⁹⁹. Kefe Nazırı Hacı Cafer'in 1714'te Divana sunduğu bir arzda yazdığına göre, Nogay Tatarları tilki postu, muhtelif kürk ve deri ürünlerini limanlara getirip satıyorlardı¹⁰⁰. Nakit yerine ürün olarak vergi tahsili yayın olan Kefe Nezareti Mukataası'nın gelirleri arasında, koyun yünü (yapağı) da bulunuyordu. Nitekim 1724'te Azak Kalesi'nde muhafaza hizmetinde olan asker için lüzumu halinde kullanılmak üzere ihtiyaç duyulan 200 kantar yapağının, Mukataa Nazırı Mahmud Ağa tarafından gönderilmesi istenmişti¹⁰¹.

Deniz Ürünleri. Karadeniz'de balıkçılığın geçmişi, antik çağlara kadar uzanır. Asırlardır bu denizde *ton*, *palamut*, *uskumru* başta olmak üzere birçok farklı türde balık avlanırdı. Kimmer Boğazı ve Azak Denizi civarındaki antik yerleşimlerde yapılan arkeolojik kazılarla ortaya çıkarılan onlarca balık işleme ve tuzlama tesisi, avlanan balıkların pazara sürülmeden önce birtakım işlemlerden geçirildiğine ve kurutulduğuna işaret etmektedir¹⁰². Kefe'nin batısında sahil şeridi boyunca Gözleve, Mankub ve İnkerman'a kadar uzanan Tat İli bölgesi, önemli bir balık ihraç merkeziydi. Ayrıca Azak ve Kerç tarafı da balıkçılıkta ön sıralardaydı. *Mersin* ve *togi balığı* denilen türlerin yanı sıra, *havyar* da ihraç edilen deniz ürünlerindendi¹⁰³.

Kefe ve Azak Denizi'nde balıkçılık hakkında Jean Chardin kıymetli bilgiler verir. Kefe şehir merkezinde taze balığın nadiren bulunduğunu söyler ki, Ağustos ayında orayı ziyaret ettiği düşünülürse bu normaldir. Fakat genel olarak balıkçılığa dair yazdığı şu satırlar oldukça dikkat çekicidir:

“Ticaret en çok yapılan ürünler Palus Maeoticus'tan [Azak Denizi] gelen ve bütün Avrupa'ya ve hatta Hindistan'a kadar taşınan tuzlanmış balık ve havyardır. Bu bataklıkta yapılan balık avı, yüzölçümünün küçüklüğüne nazaran inanılmaz derecede çoktur. Bu memleketin insanlarına göre yakalanan balıkların neredeyse sayısız olmasının nedeni, bu Azak suyunun balıklı, besleyici ve ona dökülen Tanais [Don] ırmağından dolayı az tuzlu olmasıdır. Azak denizinin hem Don ve Karadeniz'den, hem de Hellespontos [Marmara] ve Ege adalarındaki balıkları kendine çektiğini ve bu balıkları kısa sürede besleyip semirttiğini söylüyorlar. Burada genelde yirmi dört-yirmi altı kadem uzunluğunda ve her biri dört-dört buçuk

⁹⁹ Kürk ticareti hakkında ayrıntı için şu çalışmaya bakılabilir: Zeki Tekin, “Osmanlı Devleti'nde Kürk Ticareti”, *Türkler*, C. X, Ankara 2002, s. 754-763; Yücel Öztürk, *Osmanlı Hakimiyetinde Kefe*, s. 484-486.

¹⁰⁰ BOA, D.KFM, 17/108 (9 Mart 1714).

¹⁰¹ BOA, MAD, nr. 9912, s. 216 (16 Ocak 1724).

¹⁰² Tafsilat için bakılabilir: Ali Güveloğlu, “Antik Çağ'da Karadeniz'de Balık ve Balıkçılık”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, s. 727-741.

¹⁰³ Balıkçılık hakkında tafsilat için: Yücel Öztürk, “XVI. Yüzyılda Kefe'nin Yakın ve Uzak Hinterlandı ile Ticareti”, s. 1155-1159.

kilo ağırlığında ve içlerinden üç-dört kental havyar elde edilen balıklar tutulduğunu en az yüz kişiden duydum. Havyar balığın yumurtalarından yapılır ve ticaretinden dolayı da balığın kendisinden daha çok değerlidir. Kefe’de bulunan balıkların canlılarına hiç rastlamadım, fakat burada gördüğüm balık parçaları ve inanılmaz miktarlarda bin bir yere gönderilmesi beni bu söylenenlerin doğruluğuna inandırmaya yetiyor. Mersinbalığı olarak bilinen bu balık Ekim’den Nisan’a kadar kazıklarla çevrili yerlerde [dalyanlarda] zıpkınla avlanıyor. Belki de Azak suyunun balığı buraya bataklık denmesine neden oldu. Üzerlerinde gemiler gezindiği, yükselip alçalmayan, büyük bir nehre ve denize açılan buraya göl dense daha doğru olurdu¹⁰⁴. ”

Bu anlatılanları teyit eder mahiyette çeşitli arşiv belgelerine de rastlamak mümkündür. Nitekim 1699 tarihli bir hesap icmalinde, Kefe’de Büyük Kale yakınında 16, Kuban nehrinde 9, Kerç ve Taman’da ise 6 dalyanda balıkçılık yapıldığı kayıtlıdır¹⁰⁵. Gerek bu dalyanlarda, gerekse Karadeniz sahillerinde ve Kuban nehrinde her türlü balık avlama işi (*sayd-ı mâhî*), ancak Kefe Nazırından alınan yazılı izinle yapılır; avlanan balığın dörtte biri vergi olarak ödenirdi¹⁰⁶. Bu kaideye uygun olmak şartıyla Taman’da balıkçılık, büyük oranda Çerkes beylerinin kontrolü altındaydı. Elllerinde avlanma izni bulunan Hızır-oğulları’ndan iki kişi, Taman’da avlama izinleri olan bir nehre, Çerkes Jane beylerinin kanunsuz şekilde müdahalesinden şikâyetçi olmuşlardı¹⁰⁷. Balıkçılıkla alakalı olarak karşılaşılan önemli sorunlardan birisi, nazırdan izin alınmaksızın kaçak avcılıktı. Kefe Nazırı Mahmud Ağa’nın 1707’de Divana gönderdiği bir arzda Kerç, Kale-i Cedid, Kızıltaş ve Temrek taraflarında izinsiz avcılık yapan balıkçıların vergi kaçırarak mukataayı zarara uğrattıklarından yakınılmıştı¹⁰⁸. Dalyan ve nehirlerde avlanma hakkı, mukataanın sahibi tarafından senelik olarak bazı kişilere, belirli bir bedel karşılığı devrediliyordu. Ama Osmanlı idarecilerinin müdahalesi de eksik olmuyordu. Kefe Nazırı Hacı İbrahim, 1717’de Büyük ve Küçük Kuban nehirlerinde senede 5.000’er kuruşluk balık avlanmasına rağmen, Açu Muhafızı olan paşanın, bu gelirlere el koyduğunu rapor etmişti¹⁰⁹. Benzer şikâyetler 1718’de Mukataa Nazırı olan Mahmud Ağa zamanında da sürmüştür¹¹⁰.

¹⁰⁴ Chardin Seyahatnamesi, s. 98-99.

¹⁰⁵ BOA, D.KFM, 9/143.

¹⁰⁶ BOA, D.KFM, 10/103 (1702). Kefe Nazırı Mahmud Ağa’nın, 1707’de izinsiz balık avlayanalar hakkında bir şikâyeti üzerine Kefe Mukataası Kalemi’nden çıkarılan derkenarda, bu husustaki genel kaide şu şekilde ifade edilmişti: “*Taman adasında sayd-ı mâhî eyleyenlerin ellerinde nâzırdan temessükleri olmadıkça bir ferde sayd-ı mâhî itdirilmeye ve izin ile sayd olunan mâhîden rub’ı mîrî için ahz oluna*” (BOA, D.KFM, 13/8).

¹⁰⁷ BOA, D.KFM, 10/103 (12 Temmuz 1702).

¹⁰⁸ BOA, D.KFM, 13/8 (30 Mayıs 1707).

¹⁰⁹ BOA, D.KFM, 19/89 (21 Mart 1717).

¹¹⁰ BOA, D.KFM, 20/81 (14 Mayıs 1718).

Sanayi Ürünleri. Kefe’de iktisadî hayatın ana vasfını ticaret oluşturduğundan, aslında toplam ticarî hacim içinde öne çıkacak boyutta sanayi ürünü veya işlenmiş mâmul emtia yer almıyordu. Kaynaklarda görülebildiği kadarıyla *şarap* ile, her ne kadar tabiî şekilde elde edilse de *tuz* bu başlık altında zikredilebilir. Tuzlanmış ve kurutulmuş balık ürünleriyle, şehirde çok miktarda olduğu bilinen değirmenlerde öğütülen *un* da belki bu kaleme dâhil edilebilirse de, bunlara daha önce değinilmişti. Kırım’da başlıca şarap üretim merkezleri Mankub, Suğdak, İnkerman ve Balıklava taraflarında bulunuyordu. Buradan elde edilen ve ayrıca Trabzon Limanı vasıtasıyla Anadolu’dan da getirilen şarap, çoğunlukla Kerç Boğazı’nın karşı yakasına gönderilirdi¹¹¹. Açu Kalesi’nin tamiri için 1699’da Kefe ve Suğdak taraflarından temin edilerek gönderilen *demir* ve *kireç* de belki bu kaleme dâhil edilebilir¹¹².

17. yüzyılda Kefe ve Ahyolu gibi yerlerden, gemilerle tuz nakliyatı yapıldığı bilinmektedir. Getirilen tuzlar İstanbul’da Tuz Emini’ne teslim edilir ve onun vasıtasıyla tuzcu esnafına dağıtılırdı. Eremya Çelebi Kömürciyan, balık pazarında yer alan tuzcu dükkânlarına Ahyolu ve Kefe taraflarından fındık ve ceviz büyüklüğünde tuzlar getirildiğini; Ulah memleketlerinden taşınan tuzun ise tek bir parçasının bir beygir yükü olacak kadar büyük olduğunu yazmaktadır¹¹³. Kefe Nezareti Mukataası’na bağlı iki büyük *tuzla* (*memleha*) olduğu, buradan bol miktarda tuz çıkarıldığı ve her bir arabası 125’er akçeden satıldığı arşiv kayıtlarından anlaşılmaktadır¹¹⁴.

Seyyah Chardin de, bölgedeki tuzlalar hakkında bazı bilgiler verir. Kefe’den gemiyle ayrılmalarından sonra, 50 mil uzaklıkta ulaştıkları ve Tuzla denilen yerin, deniz kıyısında kumsalda geniş bir tuzluk olduğunu söyleyen yazar, şunları anlatır: “*Sabahleyin, oraya vardık ve tayfalar hemen tuz taşımaya başladı; burası kimse tarafından korunmuyordu. Her yıl burada iki yüz geminin tuz yüklediği ve gerektiğinde bunun iki katının da karşılanabileceği söyleniyor. Bu tuzlar masrafsızca kendini yeniliyor. Dipleri killi ve sert topraktan oluşan bu bataklara deniz suyu gönderiliyor;*

¹¹¹ Yücel Öztürk, “XVI. Yüzyılda Kefe’nin Yakın ve Uzak Hinterlandı ile Ticareti”, s. 1159.

¹¹² BOA, MAD, nr. 9881, s. 287 (23 Mart 1699).

¹¹³ Eremya Çelebi Kömürciyan, *İstanbul Tarihi, XVII. Yüzyılda İstanbul*, İstanbul 1988, s. 15.

¹¹⁴ BOA, D.KFM, 9/143.

*orada çok iyi niteliklere sahip beyaz bir tuz oluşuyor, bu tuzun özelliklerinden biri de tuzlanan etleri iyi korumasıdır*¹¹⁵. ”

Orman Ürünleri. Kırım’ın önemli dışsatım ürünlerinden birisi de *kereste* idi. Daha ziyade Kefe’nin batısındaki Tat İli denilen bölgelerdeki kayın ağaçlarından sağlanan kerestenin, İstanbul’a ihraç edilerek gemi yapımında kullanıldığı bilinmektedir¹¹⁶. Rusya ile savaşın devam ettiği yıllarda, kuzey sınırlarının tahkimi için Azak Kalesi’nin tamirine karar verildiğinde, bu işte kullanılacak kereste, Aralık 1695’te başlayıp 1696 bahar aylarına kadar devam eden sevkiyatla Gözleve ve Kefe taraflarından gönderilmişti¹¹⁷. Daha sonra Akıntıburnu’nda 1705’te inşa edilen Yenikale için lüzumlu olan kereste de Kefe’den nakledilmiştir¹¹⁸. 1723’te ise Azak Kalesi için İstanbul’dan kereste sevk edilmiş; ayrıca gönderilen gemi Taygan’a vardığında, buradan da malzeme yüklenmesi emredilmişti¹¹⁹. Adanın bazı köylerinde, yöre halkının biçip her bir arabasını 5’er akçe para ödeyerek sattıkları *sazlık* ve *kamışlıkları* da, orman ürünleri arasında saymak mümkündür¹²⁰.

Köle. Karadeniz’de köle ticaretinin mazisinin, tarih öncesi çağlara kadar dayandığı bilinmektedir. Kefe’de Ceneviz kolonisinin kurulmasında sonra, Avrupa’ya köle sevkiyatında hızlanma olmuştur. 14. yüzyılda ise Kefe’den her yıl ortalama 1.500 köle ihraç edildiği ve bunların hemen hepsinin Mısır’a gönderildiği bilinmektedir¹²¹. Söz konusu yoğunluk, bölgenin Osmanlı idaresine girmesinden sonra da devam etmiştir. Yaygın şekliyle Kafkaslar’dan getirilen köleler, Azak ve Taman’da toplandıktan sonra, Kerç yoluyla Kefe’ye nakledilir ve buradan sevkiyat yapılırdı. 1606 yılında İstanbul’a Kefe’den 1.012, Gözleve’den ise 1.037 köle getirildiği tespit edilmiştir¹²². İstanbul’un yanı sıra Bursa, Sinop, İnebolu, Ereğli ve Amasra limanlarına da köle gönderilirdi¹²³. Karadeniz limanlarında köle ticareti 17. yüzyıldan itibaren, Rusya’nın güney sınırlarında savunma amacıyla kaleler inşa etmesinin tesiriyle

¹¹⁵ Chardin Seyahatnamesi, s. 103.

¹¹⁶ Yücel Öztürk, “XVI. Yüzyılda Kefe’nin Yakın ve Uzak Hinterlandı ile Ticareti”, s. 1161-1162.

¹¹⁷ Kefe’den Azak’a kereste nakledecek üç geminin güvenliğinin sağlanması hususunda Kefe Beylerbeyi ve diğer görevlilere yazılan hüküm: BOA, MAD, nr. 9880, s. 109 (19 Aralık 1695). Kereste ve mühimmat nakli hakkında: MAD, nr. 9880, s. 364 (23 Mayıs 1696).

¹¹⁸ BOA, MAD, nr. 9894, s. 357 (8 Ekim 1705).

¹¹⁹ BOA, MAD, nr. 9910, s. 260 (21 Mart 1723).

¹²⁰ BOA, D.KFM, 9/143.

¹²¹ Zübeyde Güneş Yağcı, “Karadeniz Köle Ticareti”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canık*, s. 999-1021 (Neal Ascherson, *Black Sea*, New York 1996, s. 95’ten naklen).

¹²² Zübeyde Güneş Yağcı, “İstanbul Gümrük Defterlerine Göre Karadeniz Köle Ticareti (1606-1607)”, *History Studies*, III/2 (2011), s. 382.

¹²³ Zübeyde Güneş Yağcı, “Karadeniz Köle Ticareti”, s. 1010.

azalmaya başlamıştır. Ama yine de 1644'te Kefe gümrüğüne bağlı olarak köle ticaretinden 159.215 akçe gelir elde edilmişti¹²⁴. Muhtemelen Rusya'nın Kafkaslar'da daha sık görülmeye başlaması, köle sevkiyatını yavaşlatmış olsa da, neticede bu ticaretin sürmesi bölgedeki mahallî güç odaklarının işine yaradığı için, tamamen sona ermesi beklenemezdi. Bu bakımdan seyyah Chardin'in gözlemlerine dayanarak yazdığı şu satırlar oldukça anlamlıdır: “[Çerkeslerden] *her biri çevre bölgelerdeki başka insanların azılı düşmanıdır. Buradaki insanlar birbirlerini yakalayıp Türklere ve Tatarlara köle olarak satıyorlar*¹²⁵. ”

Karadeniz'de köle ticaretinin hacmi tedrici olarak azalmakla birlikte, 18. yüzyılın ilk yarısında da sürdüğü anlaşılmaktadır. Kazak, Kalmuk, Nogay ve Çerkes beylerinin Kırım'ın kuzeyinde Ukrayna ve Rus topraklarına kalabalık gruplar halinde yaptıkları baskınlarda ele geçirilen kız ve oğlan köleler, gemilerle İstanbul'a getirilir ve esir pazarında satılırdı. 1699 Karlofça ve 1700 İstanbul Antlaşmaları, Lehistan ve Rusya'dan esir toplanmasını yasaklamıştı. Bu durum Kırım halkını ve kalelerdeki yeniçerileri rahatsız etmiş; hatta bunlar 1703'te Azak Kalesi'nde bir ayaklanma çıkarmışlardı. Beyaz köleler ise daha ziyade Çerkesya ve Gürcistan taraflarından toplanıp, Doğu Karadeniz sahillerindeki limanlardan gemilerle sevk edilirdi¹²⁶. Nitekim Kefe Nezareti Mukataası'nın 1714 tarihli bir hesap icmalinde, bir yıl içinde Kafkas taraflarından Taman İskeleye'ne 1.265 adet kölenin geldiği kaydedilmiştir¹²⁷. Mukataaya bağlı diğer limanların gelirleri arasında ise esir ticaretinin olmaması dikkat çekicidir. Karadeniz'de köle ticaretine ait arşivde rastlanan az sayıdaki kayıttan bir diğerinde, 1718'de Penayut Kazaki Maropoli adlı bir tüccarın Kefe açıklarında fırtınaya yakalanarak alabora olan gemisinde, sadece bir esir (köle) bulunduğu ifade edilmiştir¹²⁸. Öyle anlaşıyor ki, Ruslar'ın Mayıs 1736'da Orkapı'ya saldırıp, ardından Haziran ayında başkent Bahçesaray dâhil tüm Kırım'ı yağmalamaları, diğer ticaret kolları gibi köle ticaretine de büyük darbe vurmuştur¹²⁹.

¹²⁴ Zübeyde Güneş Yağcı, “Karadeniz Köle Ticareti”, s. 1012.

¹²⁵ Chardin Seyahatnamesi, s. 107.

¹²⁶ Civan Çelik, “Beyaz Köle Ticaretinde Karadeniz Ticaret Yolu ve Canik”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Editör: Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 1025-1048.

¹²⁷ BOA, D.KFM.D, nr. 26390, s. 3.

¹²⁸ BOA, Cevdet Adliye, nr. 2609.

¹²⁹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi, Karlofça Antlaşmasından XVIII. Yüzyılın Sonlarına Kadar*, IV, I. Kısım, Ankara 1995, s. 256-257; Alan W. Fisher, *The Crimean Tatars*, California 1978, s. 50.

2. Girenler (İthalat)

Kefe Limanı'na giriş yapan ticarî emtiaya dair sistematik kayıtlar yoktur. Ama gerek arşiv belgelerine yansıyan bilgilerden, gerekse ikincil kaynaklardan anlaşıldığı kadarıyla, ithalatı yapılan ürünleri **Tablo 4**'teki gibi göstermek yanlış olmasa gerektir. İthalatta tekstil ürünlerinin en başta gelen kalemi oluşturduğuna kuşku yoktur.

İTHALATI YAPILAN TİCARÎ ÜRÜNLER	
Tarım Ürünleri	Buğday, Un, Pirinç, Kahve, Peksimet
Tekstil Ürünleri	Pamuklu dokuma, Basma, Bogası, Kirpas, İpekli kumaş, Çadır bezi, Çuha, Keçe, Sof, Peştamal
Sanayi Ürünleri	Şeker, Kahve, Kına, Tütün, Demir ve metal ürünler, Kap-kacak
Orman Ürünleri	Kereste
Hayvan Ürünleri	Meşin, Kösele

Tablo 4: Kefe ve bağlı limanlardan 18. yüzyılda ithalatı yapılan ürünler.

Kefe, esas itibariyle hububat ihraç eden bir liman olmasına rağmen, bazen Anadolu'dan tarım ürünü getirildiği de olurdu. Karadeniz ve İç Anadolu şehirlerinden alınan *buğday* Kefe'ye getirilir ve buradan Taman ve Azak taraflarındaki kalelerle halka dağıtımı yapılırdı. Samsun ve diğer başka Karadeniz şehirlerinde *pirinç* ithalatı da yapılırdı¹³⁰. Askerî sefer zamanlarında İstanbul ve Anadolu'dan Kırım'a zahire ve diğer gıda nakli yapıldığı oluyordu. Nitekim Ruslar 1736'da Kırım'a saldırdıklarında, Hacı Mustafa Reis gemisiyle Kefe Limanı'na peksimet ve un sevkiyatı yapılmıştı¹³¹.

Kuzeyin ihtiyacı olan tekstil ürünlerinin tamamına yakını İstanbul, Bursa, Amasya, Sinop, Kastamonu, Tokat ve Kayseri gibi Anadolu şehirlerinden temin ediliyordu. *Pamuklu dokumalar*, *basmalar* ve *bogası* denilen ince astarlık bezler, *kirpas*, *ipekli kumaşlar* ve *çadır bezleri* sadece Kırım ve Taman'da değil, daha yukarılardaki steplerde de talep görüyordu¹³². Astarlık ince bez olan bogasının, Kırım limanlarına dışarıdan ithal edildiğine dair arşiv kayıtları da vardır¹³³.

Kefe Kadısı'na yazılan 7 Ağustos 1727 tarihli bir hükümde, tüccardan bazılarının Kefe'ye gemilerle getirdikleri kahveden bir miktarını Yeniçeri Başçavuşu

¹³⁰ Yücel Öztürk, "XVI. Yüzyılda Kefe'nin Yakın ve Uzak Hinterlandı ile Ticareti", s. 1157.

¹³¹ BOA, D.KFM, 44/17 (15 Mayıs 1737).

¹³² Yücel Öztürk, *Osmanlı Hakimiyetinde Kefe*, s. 477 vd.; Yücel Öztürk, "XVI. Yüzyılda Kefe'nin Yakın ve Uzak Hinterlandı ile Ticareti", s. 1160-1161. Öztürk bu çalışmada, Kırım'da günlük yaşamda kullanılan tekstil ürünleri hakkında 1750'lerden itibaren bölgeyi gezerek gözlemlerde bulunan M. De Peyssonel'in yazdıklarından bazı örnekler aktarmaktadır (*Traite sur la Commerce de la Mer Noire*, I, Paris 1787, s. 34-35 ve 47-51'den naklen).

¹³³ BOA, D.KFM, 13/6 (1707).

ve askerî kesimin diğer komutanlarına rüşvet olarak vermek suretiyle vergi ödemekten kaçtıkları anlaşılmaktadır¹³⁴. Buna benzer bir şikâyet de 1735'te Kefe Nazırı Hacı Mehmed ve Hacı Murtaza tarafından gündeme getirilmişti. Bunların iddiasına göre Kefe'deki Yeniçeri Ağası, limana gelen gemi kaptanlarından beşer-altışar vakiyye kahve alarak bunları rencide etmişlerdi¹³⁵.

SONUÇ

Osmanlı iktisat tarihi çalışmanın zorluğu bilinen bir gerçektir. Zira klasik dönemin şaheseri olan arazi tahrirlerinden, 17. yüzyıldan itibaren tedrici şekilde vazgeçilmesi, araştırmacıları kantitatif veriler sunan kaynaklardan mahrum bırakmıştır. Üstelik iktisadî yapının genel mantığına uygun şekilde, hazine gelirleri bahsinde tek tek ürün kalemleri yerine, toplam varidat rakamlarının kaydedilmiş olması, ithal ve ihraç ürünleri hususundaki bilinmezleri daha da arttırmıştır. Bu nevi zorluklara rağmen, yine de araştırmamıza kaynaklık teşkil eden Kefe Nezareti Mukataası'na ait defter ve belgeler, ürün bazında tatmin edici bilgiler vermese de, Kırım sahillerindeki ticaretin 18. yüzyılın ilk yarısı boyunca nasıl bir seyir izlediği hakkında rakamsal veriler sunmuştur. Bu veriler, diğer arşiv malzemeleri ve ikincil kaynaklarla desteklendiğinde, tartışmaya açık olması kaydıyla bazı neticeler çıkarmak mümkün olmuştur.

Öyle anlaşıyor ki Kefe şehri ve limanı, asırlardan beri olageldiği üzere 18. yüzyılda da Karadeniz ticaretindeki merkezî konumunu muhafaza etmiştir. Hem doğu-batı, hem de güney-kuzey yönlerindeki kara ve deniz ticaret yollarının bir şekilde burada kesişmesi; ayrıca devasa ve mümbit hinterlandından ürün tedarik ve sevkiyatının kesintisiz sürmesi, Kefe'yi bu yıllarda da Karadeniz ticaretinde vazgeçilmez kılan hususiyetler olmuştur. Kefe Nezareti Mukataası'nın yıllık müzayedelerinde oluşan rakamlar baz alındığında, batıdaki uzun savaşların sona ermesinden itibaren ticaret hacminin artmaya başladığı görülür. 1736'daki Kırım'a Rus saldırısına kadar süren bu yükseliş trendi, netice itibarıyla 1699'a nazaran toplamda % 60'ın üzerinde bir artışla senelik 4.830.000 akçeye kadar ulaşmıştır. Tabi bu toplam ticarî büyüklüğün sadece Kefe Limanı'na ait olmayıp, ona bağlı diğer liman ve kara gümrüklerindeki gelirleri de muhtevî olduğunu hatırlamakta yarar var. Dikkat

¹³⁴ BOA, D.KFM, 34/3.

¹³⁵ BOA, D.KFM, 42/43.

çekici bir diğer husus ise, ticaret hamindeki yükseliş trendinin, ele alınan tarih aralıklarında meydana gelen savaşlar veya diğer başka konjonktürel gelişmelerden etkilenerek herhangi bir dalgalanma yaşamamış olmasıdır. Hususiyle Karadeniz ticaretiyle doğrudan doğruya bağlantılı olan Rus ve İran savaşlarının, bu denizdeki seyrüsefere tesirini gösteren belgeler bulunsa da herhalde bunun, ticaretin toplam seyri üzerinde rakamlara aksedecek şekilde değişikliğe sebep olacak boyutta olmadığını düşünmek mümkündür.

Buna karşılık 1736'da yoğunlaşan Rus savaşı ve aynı yılın yaz aylarında tüm Kırım topraklarının Rus ve Kazak saldırısına maruz kalması, Kefe merkezli Karadeniz ticaretine dramatik ölçüde balta vurmuştur. Mukataa rakamlarında görülen yıllık düşüş % 13'ün üzerinde gerçekleşmiştir. Bu gerilemeyle 4.201.000 akçede sabitlenen mukataanın senelik mal değerinde, 1743 yılına ait muhasebe icmallerinde de herhangi bir değişiklik olmadığı görülür. Ama yeniden bir yükseliş trendi sağlanamamış olmasının tek sebebi muhtemelen, sözü edilen darbenin tesirlerinin atlatılamamış olması değildir. Mukataanın yıllık muhasebesinin düzenli tutulmaması gibi, yapısal diğer başka sorunların olduğu da açıktır. Bu sebeple 1736 darbesinden önce oluşmuş rakamların, bir kısmının gerçek ticarî hacimde balon oluşturduğu kuvvetle muhtemeldir. Karadeniz'de ticarete konu olan ürünler için oluşturulan listelerin, yeteri kadar güçlü arşiv kaynaklarıyla desteklenemediği ortadadır. Ama genel olarak 18. yüzyılda da, ihracat ve ithalatın belirgin vasfının, 16. asırdan farklılık taşıyor gibi görüldüğünü söylemek mümkündür.

BİBLİYOGRAFYA

BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ (BOA)

Atik Şikâyet Defteri (AŞD), Defter no: 34.

Maliyeden Müdevver Defter (MAD), Defter no: 9880, 9881, 9894, 9910, 9912.

Ali Emiri, Ahmed III, Gömlek no: 1383.

Cevdet Adliye, Gömlek no: 2609.

Cevdet Dahiliye, Gömlek no: 3973.

Cevdet İktisat, Gömlek no: 1578.

Cevdet Maliye, Gömlek no: 21079, 21567.

İbnülemin Maliye, Gömlek no: 8329, 11080.

Bab-1 Defteri Kefe Mukataası (D.KFM), Dosya no: 9, 10, 11, 13, 15, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 26, 27, 32, 33, 34, 42, 43, 44, 45, 49, 52.

Bab-1 Defteri *Kefe Mukataası Defterleri* (D.KFM.D), Defter no: 26376, 26390.

KİTAP VE MAKALELER

AYGÜN, Necmettin, *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*, Serander Yayınları, Trabzon 2005.

BARTHOLD, W., “Kefe”, *İslam Ansiklopedisi (İA)*, C. 6 (İstanbul 1977), s. 535-537.

BEYDİLLİ, Kemal, “Karadeniz’in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve ‘Mîrî Ticâret’ Teşebbüsü”, *Belleten*, Cilt: LV, Sayı: 214 (Ankara, Aralık 1991), s. 687-755.

BIYIK, Ömer, *Kırım’ın İdarî ve Sosyo-Ekonomik Tarihi (1600-1774)*, Ötüken Neşriyat, İstanbul 2014.

BİJİŞKYAN, P. Minas, *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası, 1817-1819*, Tercüme ve Notlar: Hrand D. Andreasyan, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1969.

BOSTAN, İdris, “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)”, *Belleten*, Cilt: LIX, Sayı: 225 (Ankara, Ağustos 1995), s. 353-394.

CHARDİN, Jean, *Chardin Seyahatnamesi, İstanbul Osmanlı Toprakları Gürcistan Ermenistan İran, 1671-1673*, Çeviren: Ayşe Meral, Kitap Yayınevi, İstanbul 2014.

ÇELİK, Civan, “Beyaz Köle Ticaretinde Karadeniz Ticaret Yolu ve Canik”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Editör: Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 1025-1048.

DAŞ, Mustafa - Türkmen Törelî, “XIV. ve XIX. Yüzyıllarda Batılı Seyyahların Gözüyle Karadeniz Ticareti”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Editör: Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 843-848.

DEMİRTAŞ, Mehmet, “Osmanlı Başkentinin Zahire İhtiyacının Temininde Karadeniz Ticaretinin Önemi”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Editör: Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 1063-1073.

EKİNCİ, İlhan, “Karadeniz’de Ticari Değişim ve Büyük Ticaret Gemisi Yaptırma Çabaları (1750-1850)”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Editör: Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 885-905.

Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi, C. 7, Hazırlayanlar: Yücel Dağlı - Seyit Ali Kahraman - Robert Dankoff, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2003.

FISHER, Alan, *Kırım Tatarları*, Çeviren: Eşref B. Özbilen, Selenge Yayınları, İstanbul 2009.

İbn Battûta Seyahatnâmesi, C. I, Çeviri, İnceleme ve Notlar: A. Sait Aykut, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2000.

GÜVELOĞLU, Ali, “Antik Çağ’da Karadeniz’de Balık ve Balıkçılık”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Editör: Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 727-741.

HEYD, W., *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, Çeviren: Enver Ziya Karal, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1975.

İNALCIK, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, Cilt 1, Türkçeye çeviren: Halil Berktaş, Eren Yayınları, İstanbul 2004.

KÖMÜRÇİYAN, Eremya Çelebi, *İstanbul Tarihi, XVII. Yüzyılda İstanbul*, Eren Yayıncılık İstanbul 1988.

ÖZTÜRK, Temel, “Savaş Zamanı Karadeniz’deki Ticarî Gemiler (1700-1774)”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Editör: Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 871-880.

ÖZTÜRK, Yücel, *Osmanlı Hakimiyetinde Kefe, 1475-1600*, T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2000.

ÖZTÜRK, Yücel, *Özü’den Tuna’ya Kazaklar*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2004.

ÖZTÜRK, Yücel, “XVI. Yüzyılda Kefe’nin Yakın ve Uzak Hinterlandı ile Ticareti”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Editör: Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 1157-1163.

ÖZTÜRK, Yücel, “Kefe”, *Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi (DİA)*, C. 25 (Ankara 2002), s. 182-184.

ÖZDEM, Zeynep, *Kırım Karasubazar’da Sosyo-Ekonomik Hayat*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2010.

TEKİN, Zeki, “Osmanlı Devleti’nde Kürk Ticareti”, *Türkler*, Yeni Türkiye Yayınları, C. X (Ankara 2002), s. 754-763.

TOURNEFORT, Joseph de, *Tournefort Seyahatnamesi*, C. II, Çeviren: Teoman Tunçdoğan, Kitap Yayınevi, İstanbul 2008.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi, Karlofça Antlaşmasından XVIII. Yüzyılın Sonlarına Kadar*, IV, I. Kısım, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1995.

- ÜNAL, Mehmet Ali, “17. Yüzyılda Karadeniz’de Kazak Saldırıları ve Karadeniz Ticareti”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Editör: Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 853-856.
- YAĞCI, Zübeyde Güneş, “Karadeniz Köle Ticareti”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Editör: Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 999-1021.
- YAĞCI, Zübeyde Güneş, “İstanbul Gümrük Defterlerine Göre Karadeniz Köle Ticareti (1606-1607)”, *History Studies*, III/2 (2011), s. 371-384.
- YILDIZ, Özlem, “XIX. Yüzyılda Karadeniz Deniz Ticaretinde Rumlar”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Editör: Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 963-969.
- YİĞİT, Hale Çalım, “XVII. Yüzyılda Karadeniz Ticaretinde Ermeniler”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Editör: Osman Köse, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun 2013, s. 861-866.

TRABZON ÇAMBURNU TERSANESİNİN TARİHSEL GELİŞİMİ***Ercan YÜKSEKYILDIZ, Özkan UĞURLU,
Umut YILDIRIM, Ersan BAŞAR******ÖZET**

Trabzon bulunduğu coğrafi konum itibariyle, geçmişten günümüze Doğu Karadeniz'in denizyolu ulaşım merkezi olmuştur. Bölgede uluslararası ticaretin yanı sıra balıkçılıkta yaygın olarak yapılmaktadır. Düünden bugüne bölgede kullanılan balıkçı teknelerin sayılarında önemli bir artış yaşanmıştır. Doğu Karadeniz'in balıkçı teknesi talebinin büyük bir bölümü Çamburnu Tersanesi tarafından karşılanmaktadır. Çamburnu Tersanesi 20. yy başlarında küçük ölçekli ahşap tekne imalatı ile başlayıp günümüzde modern yapıya sahip teknelerin imal edildiği bir sanayi merkezi haline gelmiştir. Araştırma kapsamında Çamburnu Tersanesi İşletme sahası içerisinde yer alan tersane müdürleri ve eski çalışanları ile röportaj yapılmıştır. Bu çalışmada Doğu Karadeniz için önemli bir yere sahip olan Trabzon Çamburnu Tersanesinin düünden bugüne tarihsel gelişimi araştırılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Çamburnu tersanesi, Balıkçı tekneleri, Karadeniz, Trabzon

HISTORICAL DEVELOPMENT OF TRABZON ÇAMBURNU SHIPYARD**ABSTRACT**

As for the geographical location of Trabzon, it has been the center of maritime transportation in the past to the present Eastern Black Sea. The international trade in the region is carried out widely, as well as fishing. There has been a significant increase in the number of fishing boats used in the region from yesterday to today. A large part of the fishing vessels demand is met by Çamburnu Shipyard in the Eastern Black Sea. In the early 20th century Çamburnu Shipyard began by manufacturing small wooden boat that are manufactured today has become an industrial center with modern building boats. Within this research was interviewed with shipyard managers and former employees of Çamburnu Shipyard. In this study Trabzon Çamburnu Shipyard historical development was investigated, which has an important place for the Eastern Black Sea from past to today.

Keywords: Çamburnu Shipyard, Fishing vessels, Blacksea, Trabzon

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII.Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** Karadeniz Teknik Üniversitesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü, Sürmene-TRABZON, Email: yuksekyildiz@ktu.edu.tr

GİRİŞ

Dünya deniz ticaretinin vazgeçilmezi gemilerin inşa edildikleri, bakım ve onarıma tabi tutuldukları yer tersane olarak adlandırılır (Daştan ve Erol, 2011). Genel bir tanımlama ile her cins ve boyutlarda gemi ve su araçlarının inşası, bakım, onarım ve tadilatlarından biri veya birkaçının yapılmasına imkân sağlayan, en az elli metre deniz cephesine sahip ve gemi inşa kapasitesi belirlenmiş, teknik ve sosyal alt yapısı, yönetim, destek, bakım, onarım ve depolama birimleri de bulunan kıyı yapılarına tersane denmektedir (Resmi Gazete, 2014).

1. GEMİ İNŞA SANAYİ

Gemi inşa sanayi, yapısı itibariyle temelde emek yoğun bir montaj endüstrisi dalı ve tersanelerin teknik imkân ve kabiliyetlerine dayalı olarak da sermaye yoğun bir sanayi dalıdır. Dünya deniz ticaretinin vazgeçilmez bir ögesi ve savunma prensibinin önemli bir aracı olan gemi; çelik sanayi, makine imalat sanayi, elektrik-elektronik sanayi, boya sanayi ve lastik-plastik sanayi gibi pek çok sanayi kolu mamullerinin bilimsel ve teknolojik temellere dayalı olarak, belirli bir sistematik ve disiplin içerisinde, tersanelerde bir araya getirilerek birleştirilmesi sonucunda ortaya çıkmaktadır. Bu anlamda emek yoğun karakteri ve yarattığı geniş faaliyet alanı ile istihdam sorununun çözümüne önemli katkılarda bulunabilme niteliğindedir (TCCB, 2008). Bu niteliğinin yanında gemi inşa sanayi; döviz girdisi ve yan sanayide gelişme sağlayan, teknoloji transferini cezbeden, milli deniz ticaret filosunu destekleyen ve ülkenin savunma ihtiyaçlarına katkıda bulunan bir sanayi koludur (Sürmen ve Daştan, 2004; TCCB, 2008). Gemi inşaatı endüstrisi tabiatı itibarı ile uluslararası rekabete açık, girdi ve çıktıları dolayısı ile dış pazarlara, finansal risklere, uluslararası sosyo-ekonomik ve politik ilişkilere duyarlı bir endüstri koludur (Türk Loydu Vakfı, 2007).

1.1. Türkiye tersanecilik tarihi

Tersane kelimesi, Arapça “dâru’s-sınâ’a” kelimesinin birçok Akdeniz ülkesi tarafından yüzyıllarca değişik şekillerde kullanılmasından sonra Türkçe’ye girmiştir. İspanyollar tarafından “ataruzana, arsenal, darsena”, Portekizliler tarafından “darsanale, drasena”, İtalyanlar tarafından “arsenale, darsena”, Maltalılar tarafından “tarzna, tarznar” şekillerinde kullanılmıştır. Osmanlılar, tersane yerine önceleri, liman kelimesini kullanırken, XVI. yüzyılın başlarından itibaren daha çok İtalyanca

“darsena” kelimesine benzeyen “tershâne” veya “tersâne” şeklinde kullanmaya başlamışlardır (Bostan, 2002).

Osmanlılarda tersane kelimesi, gemilerin inşa ve teçhiz edildiği teşkilatlı bir müessese için kullanıldığı gibi, XVI. yüzyılın başlarından XVII. yüzyılın ortalarına kadar Pîrî Reis’in Kitâb-ı Bahriye’sine çizilen planda da görüldüğü üzere gemilerin inşa edildiği gözler manasına da kullanılmıştır (Bostan, 1992)

Türkiye’de tersaneciliğin tarihi sekiz yüzyıllık bir geçmişe sahiptir (OECD, 2011). Orta Asya’dan gelerek Anadolu’yu yurt edinen Türkler, Anadolu coğrafyasında kalıcı olmanın başlıca şartlarından birisinin denizlere hâkim olmak olduğunu kısa sürede anlamıştır (Gencer, 1991).

Türk denizciliğinin başlangıcında ülkeleri fetih için donanmanın ihtiyacı olan harp gemilerinin inşası esas alınmış, böylece ilk Türk tersaneleri kurulmuştur. Bilinen ilk tersanelerimiz Selçuklu Devleti zamanında kurulan Sinop (1214) ve Alanya (1227) tersaneleridir (Günay, 2002). Düzenli ve ilk büyük Osmanlı tersanesi 1390 yılında Yıldırım Bayezid döneminde yapımına başlanan Gelibolu tersanesidir (Yıldız, 2008). Gelibolu tersanesinin 15 adet "Kadırga" inşa edebilecek kapasitede olduğu bilinmektedir (TCCB, 2008). Bu tersane, Tersane-i Amire kurulana kadar Osmanlı’nın en önemli deniz üssü olmuştur (Yıldız, 2008). Osmanlı imparatorluğu döneminde akla ilk gelen tersaneler; İzmit, Karamürsel, Gelibolu, İstanbul, Sinop ve Süveyş tersaneleridir (Bakırcı ve Özcan, 2005).

Osmanlılar döneminde yalnızca devlete ait 86 tersanenin bulunması çok dikkat çekici ve devletin gemi yapım faaliyetlerine verdiği önemi göstermek açısından etkileyicidir (Mutlu, 2008).

1455’de Fatih Sultan Mehmet zamanında kurulan İstanbul Tersaneleri devrin şartlarında en büyük ve modern gemileri yapabilecek kapasiteye erişmiş, İnebahtı Deniz Savaşında (1571) yakılan gemilerimizin yerine bir yılda 242 gemi hazırlanarak donanmanın emrine verilmiştir. Ancak, XVI. yüzyılın sonlarından itibaren imparatorluğun gerilemesiyle birlikte tersanelerin de gelişmesi durmuştur. 1773’de bugünkü Teknik Üniversite ve Deniz Harp okulunun temeli kabul edilen Mühendishane-i Bahri Hümayun kurulmuş, böylece gemi inşası konusunda da ilk teknik ve modern eğitime başlanmıştır. Cumhuriyet döneminde ticari gemilerin

gelecekteki önemi görülmüş ve 1938 yılında Pendik’te 50000 DWT gemi inşa kapasiteli bir tersane kurulmasına karar verilmiştir (Günay, 2002).

Ülkemizde tersanecilik faaliyetleri, 1940’lı yıllarda özel sektörün de bu konuda atılım yapmasıyla değişik bir konum kazanmış ve özel sektöre ait tersaneler bilhassa İstanbul Boğazı ve Haliç çevresinde yoğun olarak konuşlanmıştır (GİSBİR, 2011).

1950-1963 dönemi kamu tersanelerinin gelişmesi, özel sektör tersanelerinde ahşap teknelerden çelik tekne imalatına geçme devresidir. 1963 yılından itibaren başlayan planlı kalkınma döneminde, deniz sektörüne özel bir önem verilmiş, hemen hemen her plan döneminde mevcut durum dikkate alınarak denizciliğin geliştirilmesi konusu işlenmiştir (Günay, 2002).

Osmanlı İmparatorluğu zamanında, büyük ve güçlü donanma gemileri inşa edebilecek kapasitede olan tersaneler Türkiye Cumhuriyeti’nin kuruluşunun ardından modernleşmeye devam etmiştir. Önceleri Haliç bölgesinde bulunan tersaneler, 1983 yılının sonrasında Tuzla Tersaneler Bölgesi’nde yoğunlaşmaya başlamıştır (OECD, 2011).

1.2. Türkiye’deki Tersaneciliğin Mevcut Durumu

Ülkemizdeki kamu tersaneleri, Türkiye Gemi Sanayi A.Ş.’nin mülkiyetinde olup, İstanbul’da Haliç ve Camialtı Tersanelerinden oluşmaktadır. Türkiye Gemi Sanayi A.Ş.’ne ait bakım onarım tersanesi olan İstinye Tersanesi 31 Aralık 1991 tarihinde kapatılmış, Pendik ve İzmir Alaybey Tersaneleri de 1999 yılı içinde Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’na devredilmiştir (Günay, 2002).

Ülkemizde özel sektöre ait gemi, yat inşa ve bakım-onarım tersanelerinin toplamı 72 adettir. Bu tersanelerden 27 adedi İstanbul Tuzla Tersaneler Bölgesi’nde, 21 adedi Yalova, 8 adedi Karadeniz Ereğli, 6 adedi Körfez/Kocaeli’nde bulunmakta olup, ayrıca 2 adet Çanakkale’de, birer adet Trabzon, Samsun, Hatay, Kastamonu, Adana, Ordu, İnebolu ve Sakarya’da konuşlanmış durumdadır (Şekil 1). Bunların dışında başta Tuzla Tersaneler Bölgesi olmak üzere çeşitli illerde 50 metreden küçük kıyı şeridi bulunan işletmeler de “Tekne İmal Yeri” adı altında gemi inşa ve bakım onarım faaliyetleri gerçekleştirmektedir (GİSBİR, 2013).



Şekil 1. Ülkemizde faaliyet gösteren özel tersaneler (GİSBİR, 2013).

Ülkemizde T.C. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDH) planlamaları dâhilinde Yalova’da 20, Adana ili sınırları içinde 2, Çanakkale ili sınırları içinde 6, Samsun’da 9, Balıkesir sınırları içinde 2, Ordu’da 1, Kastamonu’da 3, Trabzon’da 1, Sinop’ta 1, İstanbul’da 4, Mersin’de 1 ve Zonguldak’ta 4 adet olmak üzere toplam 54 adet tersanenin yatırımları devam etmektedir (Şekil 2). Yatırımı devam eden bu tersanelerin toplam alanı 8.865.164 m² olup, gemi inşa kapasitesi toplam 3.680.000 DWT/yıl’dır (GİSBİR, 2013).



Şekil 2. Ülkemizde UDH Bakanlığı planlamaları dâhilinde yatırımı devam eden tersaneler (GİSBİR, 2013).

2. ÇAMBURNU VE TERSANE BÖLGESİ

Çamburnu Tersane Bölgesi, Karadeniz Bölgesi'nin Doğu Karadeniz Bölümü'nde bulunur. İdari olarak Trabzon'un Sürmene ilçesi sınırları içerisindeki Yeniay ve Çamburnu, beldelerinde konumlanmıştır. Karadeniz'e kıyısı bulunan her iki yerleşmeden Yeniay'ın Trabzon Şehrine uzaklığı 47 km, Çamburnu'nun uzaklığı ise 48 km kadardır. Trabzon'un doğusunda Karadeniz'e kıyısı bulunan ilçelerden biri olan Sürmene, Trabzon'a yaklaşık 41 km mesafededir. Sürmene'nin doğusuna doğru 6 km sonra Yeniay'a, 7 km sonra da Çamburnu'na ulaşılır. Tüm bu yerleşmelerin birbirleriyle ve diğer merkezlerle olan ulaşım bağlantıları Trabzon-Rize karayolu vasıtasıyla sağlanır (Doğanay, 2004).



Şekil 3. Çamburnu ve Yeniay bölgesi (Google Map)

2014 yılı Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi'ne (ADNSK) göre Çamburnu'nun nüfusu 1.119 kişi, Yeniay'ın nüfusu ise 1271 kişidir (TÜİK, 2015). Son 5 yılın nüfus rakamlarına göre bölgeden fazla miktarda nüfus göçü yaşandığı görülmektedir (Tablo 1).

Tablo 1. Yıllar itibari ile Çamburnu ve Yeniay nüfus rakamları (TÜİK, 2015).

Yerleşke	2014	2013	2012	2011	2010	2009
Çamburnu	1.119	1.184	1.281	1.372	1.562	2.031
Yeniay	1.271	1.310	1.439	1.650	2.003	3.300

3. ÇAMBURNU TERSANESİ VE TARİHİ

Bölge yerli kültürünün, batı dünyasıyla ilk tanışmasına dair efsaneler, geç bronz çağı dönemine atfedilen ve mitolojik Yunan kahramanlarının bu gizemli sahillere gerçekleştirdikleri yolculukları anlatan öyküler üzerine kuruludur. Eski Yunan mitolojisinde önemli bir yer tutan bu öykülerde, Karadeniz'in Doğu sahilleri "Kolchis" adıyla, burada yaşayan insanlar ise "Kolchi" adıyla anılır. Eski Yunan denizcilerinin bu yolculuklarının, zamanla düzenli ticari faaliyetlere dönüştüğü ve daha sonra bu amaçla bölge sahilllerinde pazar yerleri kurulduğu düşünülmektedir. MÖ 500 lü yıllarla birlikte bu pazar yerleri, kolonici tüccarlara ait iskelelere dönüşmeye başlamış ve muhtemelen Trapezos da bir ticari koloni yerleşimi olarak bu dönemde kurulmuştur. MÖ 335 yılına doğru derlendiği tahmin edilen Pseudo-Scylax' ın coğrafya kitabında, bölgeye ve yerel kültürüne ilişkin bilgilerin ötesinde, özel olarak bugünkü Sürmene civarı ile ilişkilendirilebilecek kayıtlar yer alır. Pseudo-Scylax 'ın bu eserinde Trapezos kentinin doğusunda, Psoron isimli bir limandan bahsedilmektedir. Daha sonraki çağlarda Sürmene'nin ilk kuruluş yeri olacak olan, bugünkü Karadere nehri ağzının gemiler için uygun korunaklı yapısı dikkate alındığında, Psoron limanının burası olabileceği düşünülmektedir. Bu dönemde Yunan koloni kenti Trapezos, uzunca bir süre serbest bir ticaret kenti statüsünde varlığını devam ettirmiş ve bölgenin yerli halkıyla, batı dünyası arasındaki ticari ilişkilerde köprü görevi üstlenmiştir (Zehiroğlu, 2015).

Milattan önceki yıllarda Ceneviz, Malta ve Venedik korsan gemileri Doğu Karadeniz Bölgesine kadar gelmişler, yöreye gelen korsanlar yeni gemi yapmak ya da bozulan gemilerini onarmak için en uygun yer ve geniş kumsala sahip "Saragona" denilen bu yöreyi seçmişlerdir. Bu yöre bu gün Çamburnu ve Yeniay Beldeleridir. Bu

bölgede gemi yapımı işleri başlamış ve gittikçe gelişmiştir (URL-1, 2015; URL-2, 2015; Sürmen ve Daştan, 2004).

Türklerin bölgeye gelmesi ile birlikte gemi yapım işleri de Türklerin eline geçmiştir. Evliya Çelebi Seyahatname adlı eserinde bu bölge için "...altı rüzgâra kapalı, güzel demir tutan yataklı büyük limanı vardır" demektedir. Söz konusu Liman Çamburnu ve Yeniay yöresinde hâlihazırda bu gün tersane olarak kullanılan limanlardır. Türklerden önce var olan gemi yapımcılığı ve denizcilik faaliyetleri Türklerin bölgeye yerleşmesinden sonra da devam etmiştir (Sürmen ve Daştan, 2004). 1906 yılında Trabzon Vilayet Salnamelerinde Sürmene'de irili ufaklı 262 adet geminin varlığının kaydedilmiş olması bu bölgede gemi yapımcılığının önemli ölçüde geliştiğinin bir göstergesidir (URL-1, 2015; URL-2, 2015; Sürmen ve Daştan, 2004).

Yöre, Osmanlı İmparatorluğu döneminde etkin tersane alanı olarak kullanılmıştır. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra Ruslar, Doğu Karadeniz Bölgesini işgal ettiklerinde, bugünkü Karadeniz Teknik Üniversitesi – Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi'nin bulunduğu alanda Rus Donanmasının onarımı için çekek yerleri yapılmıştır (Ölmez vd., 2013).

Bölgede 1970'li yıllara kadar ahşap kayık ve orta boy tekne yapımı küçük atölyelerde yoğun bir şekilde devam etmiştir (Doğanay, 2004). 1974 yılından itibaren ise sac gemi yapımına geçmişlerdir. Her ne kadar 1977 yılında ahşap gemi yapımına son verildi ise de, az da olsa halen küçük boyutlu ahşap teknelerin yapımına devam edilmektedir. Tersanede tasarım ve projelendirme, yeni gemi inşası, gemilerin bakım, onarım ve tadilatı, motor ve mekanik ekipmanların montajı, torna ve tesviye işleri, mobilya ve dekorasyon işleri, boyama işleri ve elektrik donanımı işleri yapılmaktadır. Ayrıca boyları 70 metreye kadar olan gemiler kızağa çekilebilmektedir (URL-3; 2015).

Sürmene – Yeniay ve Çamburnu yöresinde sac gemi olarak genellikle balık avlama gemisi veya balık nakliye gemisi, bunun yanında kuru yük gemisi, feribot, yolcu motoru, araştırma gemisi, römorkör ve özel maçlı gemiler yapılmaktadır (URL-2; 2015).

Yörede gemi yapım işletmeleri, 1992 yılında, SS Sac Gemi Ahşap Tekne ve Kotra İmalatçıları Küçük Sanat Kooperatifi çatısı altında toplanmışlardır. Ayrıca

Trabzon ili sınırları içerisinde kooperatif üyesi olmayan ancak yakın zamanda olması beklenen, 1 adet fiberglas tekne imalatçısı, 1 adet polietilen malzeme tekne imalatçısı ve yaklaşık 10 adet ahşap malzemedan küçük boyutlu amatör balıkçı veya gezinti teknesi imalatçısı bulunmaktadır. Kooperatif üyesi tekne imalatçıları 1991 yılından günümüze kadar, boyları 20 m ile 55 m arasında değişen gemiler inşa etmişlerdir (Tablo 2) URL-3, 2015).

Tablo 2. Çamburnu bölgesinde faaliyet gösteren gemi yapım işletmelerine ait bilgiler (URL-3, 2015).

İşletme Adı	Kuruluş Tarihi	Üretim Malzemesi	Üretilen Max. Boy (m)
Başaran Gemi Sanayi	1989	Çelik	54
Ferhat Usta Sanayi	1990	Çelik	49
Şengün Gemi Sanayi	1990	Çelik	28
Çamburnu Gemi Sanayi	2004	Çelik	30
Ergün Gemi Sanayi	1999	Çelik	49,85
Aksoy Gemi Sanayi	1990	Çelik	52
Memiş Usta Gemi Sanayi	1989	Çelik	40
Erhan Gemi Sanayi	1979	Ahşap	30

Köklerini bölgedeki balıkçılık sektöründen alan Trabzon Gemi inşa sektörü yüksek kalitede ürünler üretmektedir. Müşteri ihtiyaçlarının maksimum oranda karşılandığı bölgede son yıllarda ağırlıklı olarak balıkçılık sektörüne verilen hizmet daha geniş pazarlara sunulmaya başlanmıştır. Günümüzde Trabzon Tersaneleri feribotlar, mega yatlar, araştırma gemileri, offshore iş gemileri, kargo gemileri, nehir gemileri ve gövde alt yükleniciliği imalatı hizmeti vermektedir. Müşterilerin bölgede iş yaptırmalarının temel nedenleri arasında yüksek kaliteli işgücü ve düşük fiyatlar olarak sıralanabilir (URL-4, 2015).

3.1. Çamburnu Tersanesinin Geleceği

Gemi inşa ve onarım sektörü Türkiye'nin gelecek vaat eden endüstriyel sektörlerinden biri olarak kabul edilmektedir (URL-2). Tarihi altyapısı ve bölgesel balıkçılık sektörünün etkisiyle güçlenmiş Çamburnu tersaneleri Dünya çapında tanınan tekneler üretmektedir. Günümüzde Çamburnu tersaneleri feribotlar, yatlar,

araştırma gemileri, açık deniz iş gemileri, yük gemileri veya nehir gemileri ve gövde alt yükleniciliği imalatı hizmeti vermektedir. Yeniay-Çamburnu tersane bölgesinin yaklaşık 160 dönüm araziye kapsayan modernizasyonu ve yeniden yapılandırılması ile tersanenin bilgi ve birikimleri, usta, kalifiye iş gücü modern teknolojiyle bütünleşecektir. Burada 5000-10000 DWT'e kadar olan gemilerin inşa, bakım ve onarımı yapılabileceği gibi, boyları 200 m'nin üzerindeki gemiler havuzlanabilecektir (Denizcilik Müsteşarlığı, 2002). Temmuz 2014 yılında özel bir şirkete 49 yıllığına kiralanın Çamburnu-Yeniay Tersanesi'nin yapımına başlanmıştır. Tersanenin iki hangarı bitirilmiş çalışmalar devam etmektedir. Tersanenin tamamının 2019 yılında bitirileceği belirtmiştir (URL-5, 2015).

Tersane yatırımını bitirdikten sonra yılda 6 gemi tamamlayabilecektir (URL-6, 2015). Bu büyüme ile bölgesel bazda büyük bir istihdam olanağı ve üretim artışı sağlanacaktır.

SONUÇ

Geçmişten bu yana köklü bir tersane geleneğine sahip olan bölgede önceleri ahşap malzeme kullanılarak yapılan tekneler 1970'lerden sonra çelik sac kullanılarak yapılmaya başlanmıştır. Günümüzde balıkçı tekneleri, yük gemileri, araştırma gemisi ve dev yatlarda dâhil olmak üzere birçok tekne türü inşaa edilmekle birlikte bunların hizmet ve bakımları da yapılabilmektedir. Bu çalışmada Çamburnu Tersane Bölgesi'nin tarihi incelenmiş olup tersanenin bugünkü durumu ve geleceği ile ilgili planlamalar belirtilerek aşağıdaki sonuç ve önerilere ulaşılmıştır.

Daha çok tarım ağırlıklı ekonomiye dayalı üretim yapan Karadeniz Bölgesi'nde gemi inşa ve yan sanayinin giderek gelişmesi ile bölge ekonomisini istenilen seviyelere gelecektir. Bölgede tarih boyunca faaliyet gösteren tersanelerin babadan oğula bir aile firması gibi çalışmaları neticesinde kurumsallaşmalarını tamamlayamadıkları görülmektedir. Bu sorunun ortadan kaldırılarak firmaların kurumsallaşması ve yeterli lobicilik faaliyetlerinin yürütülmesiyle Çamburnu bölgesi tersaneleri Avrupa ve Dünya ölçeğinde yarışabilir duruma gelebilecektir. Bölgede denizcilik konusunda eğitim veren üniversite ve meslek liselerinin istenilen nitelikte insan kaynağını sağlamasıyla teknolojik gelişmelerin yeni inşaa edilecek gemilerde kullanılabilmesi sağlanacaktır.

KAYNAKLAR

- Bakırcı, E. A. ve Özcan, E. (2005). Türkiye’de Gemi İnşa Sanayinin Genel Yapısı, Sorunları ve Bu Sorunların Çözümüne Yönelik Öneriler. II. Mühendislik Bilimleri Genç Araştırmacılar Kongresi, (17-19 Kasım), İstanbul.
- Bostan, İ. (1992). Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire, Ankara, TTK Yayınları, s. 2.
- Bostan, İ. (2002). Bir İmparatorluk Donanmasının Teşkili: Osmanlı Denizciliği’nde Savaş ve Organizasyon, Türk Denizcilik Tarihi, (Ed. Bülent Arı), Ankara, Türkiye Cumhuriyeti Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, s. 207.
- Daştan, A. ve Erol, S. (2011). Türk Gemi İnşa Sanayi İşletmelerinde Muhasebe Bilgi Sistemi: Özellikli Muhasebe İşlemleri, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt:13, Sayı:1, 59-80.
- Doğanay, S. (2004). Yeniay ve Çamburnu’nda Geleneksel Tekne İmalatı. Doğu Coğrafya Dergisi, 12, 101-118.
- Gencer, A. İ. (1991). Bahriye (Selçuklular ve Anadolu Beylikler Dönemi), İslam Ansiklopedisi, Türkiye Diyanet Vakfı, İstanbul, 501-509.
- GİSBİR (2011). Türkiye Gemi İnşa Sanayi Sektör Raporu, 21 s. http://www.gisbir.com/content/uploads/kurumsal/dosya/2011_sektor_raporu.pdf
- GİSBİR (2013). Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği 2013 Sektör Raporu, 100 s. http://www.gisbir.com/tr/duyuru/gisbir_sektor_raporu_2013_114
- Günay, D. (2002). Türkiye Kalkınma Bankası A.Ş., Gemi İnşa Sanayi Sektör Araştırması, SA – 02-3-7, Araştırma Müdürlüğü, Mayıs 2002, Ankara
- Mutlu, S. (2008). XVII. yüzyıl başlarında Osmanlı denizciliği açısından Samsun tersanesi ve ekonomik fonksiyonu, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Bölümü Yüksek Lisans Tezi, 77 s.

OECD (2011). The Shipbuilding Industry in Turkey, OECD Council Working Party on Shipbuilding (WP6), September 2011, 52 s. www.oecd.org/turkey/48641944.pdf

Ölmez, H. Köse, E. ve Peşman, E. (2013). Doğu Karadeniz Gemi İnşa Sanayi ve Üniversite İşbirliği-I “Yeniçam Tersanesinde Üretim Destek ve Hizmet Merkezi Kurulması”, Gemi ve Deniz Teknolojisi Sayı: 193-194, 14-21 s.

Resmi Gazete (2014). Hazine Taşınmazlarının Tersane, Tekne İmal Ve Çekmek Yeri Yatırımlarına Tahsisine İlişkin Yönetmelik, 04 Temmuz 2014 Tarihli Resmi Gazete, Sayı: 29050.

Sürmen, Y. ve Daştan, A. (2004). Sürmene–Yeniay ve Çamburnu Yöresinde Gemi Yapım Potansiyeli, Trabzon: Karadeniz Genç İşadamları Derneği, Nr: 5.

TCCB (2008). T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Denetleme Kurulu Araştırma ve İnceleme Raporu, Tersanecilik Sektörü ile İş Sağlığı ve Güvenliği Açısından Tuzla. Tersaneler Bölgesinin İncelenmesi ve Değerlendirilmesi Hakkında. Tarihi 26.11.2008, Sayısı 2008/1, 584 s. <https://www.tccb.gov.tr/ddk/ddk25.pdf>

TÜİK (2015). Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi (ADNSK) Sonuçları. <http://tuikapp.tuik.gov.tr/adnksdagitapp/adnks.zul> Erişim Tarihi 08.02.2015.

Türk Loydu Vakfı (2007). T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Türkiye Tersaneleri Master Planı, TÜRKTERMAP, Sonuç Raporu, Nisan 2007, 288 s.

URL-1, T.C. Çamburnu Belediyesi, Çamburnu (Sürmene/Trabzon) Yeniçam Tersanesi, Nazım İmar Planı Açıklama Raporu,

http://www.csb.gov.tr/db/trabzon/duyurular/duyurular4288_2.pdf Erişim Tarihi 10.02.2015.

URL-2, Trabzon Gemi İnşaa Sektörü için İhtiyaçlar ve Hedef Pazarların Belirlenmesi Çalıştayı, 7 Haziran 2012, Trabzon Gemi İnşaa Sektör Stratejisi Çalıştay

Kitapçığı, 24 s.

<http://www.smenetworking.gov.tr/userfiles/pdf/Trabzoncalistaybrosuru.pdf>,

Erişim Tarihi 10.02.2015.

URL-3, Sürmene Tersanesi, <http://ktudeniz.tr.gg/%C7amburnu-tersanesi--.htm>,

Erişim Tarihi 10.02.2015.

URL-4, <http://www.trabzonshipyards.com/tr/about.php?ciid=4&dil=ing> Erişim Tarihi

11.02.2015.

URL-5, <http://www.viratrabzon.com/mobil/haber.php?id=12218> Erişim Tarihi

11.02.2015.

URL-6, www.tbmm.gov.tr/d24/7/7-1006sgc.pdf Erişim Tarihi 11.02.2015.

Yıldız, A. (2008). Türkiye'de Tersanelerin Tarihi ve Gemi İnşa Sanayisinin Gelişimi,

Mühendis ve Makine, Cilt: 49, Sayı: 578, 23-47.

Zehiroğlu, A. M. (2015). Antik Çağda Sürmene ve Çevresi,

http://surmene.net/surmene_tarihce.htm. Erişim Tarihi 05.02.2015.

KARADENİZ LİMANLARINDA RO-RO TAŞIMACILIĞI VE GELİŞİMİ***Ersan BAŞAR, Sercan EROL, Hatice YILMAZ******ÖZET**

Karadeniz’e kıyısı bulunan ülkeler aralarındaki ticaretin büyük bir bölümü tarihin uzun dönemlerinden bu yana deniz yolu ile yapılmaktadır. Aynı zamanda son elli yılda Karadeniz ülkeleri ile diğer ülkeler arasında karşılıklı olarak ticaretin arttığı bilinmektedir. Farklı taşımacılık modlarında süregelen taşımacılıkta son yıllarda artan bir Ro-Ro trafiğine rastlanılmaktadır. Karadeniz limanlarında doğu batı ve kuzey güney yönlerinde taşımacılığın olduğu görülmektedir. Taşımacılık 2010 yılına kadar yoğun olarak Trabzon limanı çıkışlıyken sonrasında Samsun limanına yönlendiği anlaşılmaktadır. Doğu batı istikametinde Batum çıkışlı olarak batı ve kuzey batı limanlarına Ro-Ro taşımacılığın olduğu görülmektedir. Son yıllarda Ro-Ro taşımacılığına yeni hatlar ve gemiler eklenerek aratan bir değere ulaştığı anlaşılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Karadeniz, Ro-Ro, Liman, Taşımacılık

**RO-RO TRANSPORTATION AND ITS DEVELOPMENT AT THE PORTS OF
BLACK SEA****ABSTRACT**

Primordially, a large part of the trade between the countries in the Black Sea coast is carried out by sea. At the same time in the last fifty years, the trade is known to increase between Black Sea countries and other countries. That can be seen, the Ro-Ro traffic is growing in recent years while the transport continued with different transport modes. It can be seen, transportation is carrying out both east-west and north-south direction at Black Sea ports. It is understood that, the transportation is intensely carrying out from the ports of Zonguldak, Trabzon and Samsun. It seems, the Ro-Ro transportation of the east-west direction, starts from Batumi and extends to western and north-western ports. In recent years, Ro-Ro transportation was understood to be increased with the addition of new lines and ships.

Key words: Black Sea, Ro-Ro, Port, Transportation

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu’da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII.Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** KTÜ, Deniz Bilimleri Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü, ebasar@ktu.edu.tr

GİRİŞ

Tarih öncesi çağlara dayanan taşımacılık işleminin başlangıcı “*insanların ırmak üzerinden geçmesiyle başladığı*” söylenmektedir (Lavkan 1984; Baki, 2004:7). Sanayi devriminden sonra buharın makine ile birleşmesi ile artan taşımacılık faaliyetleri 1980 sonrası süreçte yaşanan küreselleşme olgusu ile birlikte iyice gelişmiştir (Erol, 2013: 4). Günümüzde ise taşımacılık faaliyetleri karayolu, demiryolu, su yolu, havayolu, boru hattı ve hatta uzayda sürdürülmektedir. Sıralanan bu taşımacılık alternatifleri içerisinde taşımacılığın en yoğun gerçekleştiği taşıma türü deniz yolu taşımacılığıdır (Başar ve Erol, 2010). Hal böyle olunca dünya denizlerinde yoğun bir gemi trafiği yaşanabilmektedir.

Anılan yoğunluğun yaşandığı bölgelerden biride Türk Boğazları ile dünya denizlerine açılan Karadeniz’dir. Diğer bir ifade ile Karadeniz, Türk Boğazları Sistemi ile Ege Deniz’ine ve oradan da Akdeniz aracılığı ile okyanuslara açılmaktadır (Başar, 2010). Bu durum Karadeniz’in ülkelerin ticareti açısından önem taşıyan bir deniz olma özelliği yanında stratejik açıdan da önem arz ettiğinin bir göstergesidir. Bu açıdan bakıldığında Karadeniz’e kıyısı bulunan Türkiye, Gürcistan, Rusya, Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan yoğun olarak ticaretinde bu denizi kullanmaktadır. Rusya’nın Novorossiysk, Tuapse, Ukrayna’nın Odesa, Romanya’nın Köstence, Bulgaristan’ın Varna, Gürcistan’ın Batum ve Türkiye’nin de İstanbul, Samsun ile Trabzon limanları başta olmak üzere deniz ticaretinin ve gemi trafiğinin yoğun olduğu limanlardır. Aşağıda Şekil 1’de Karadeniz limanları görülmektedir.



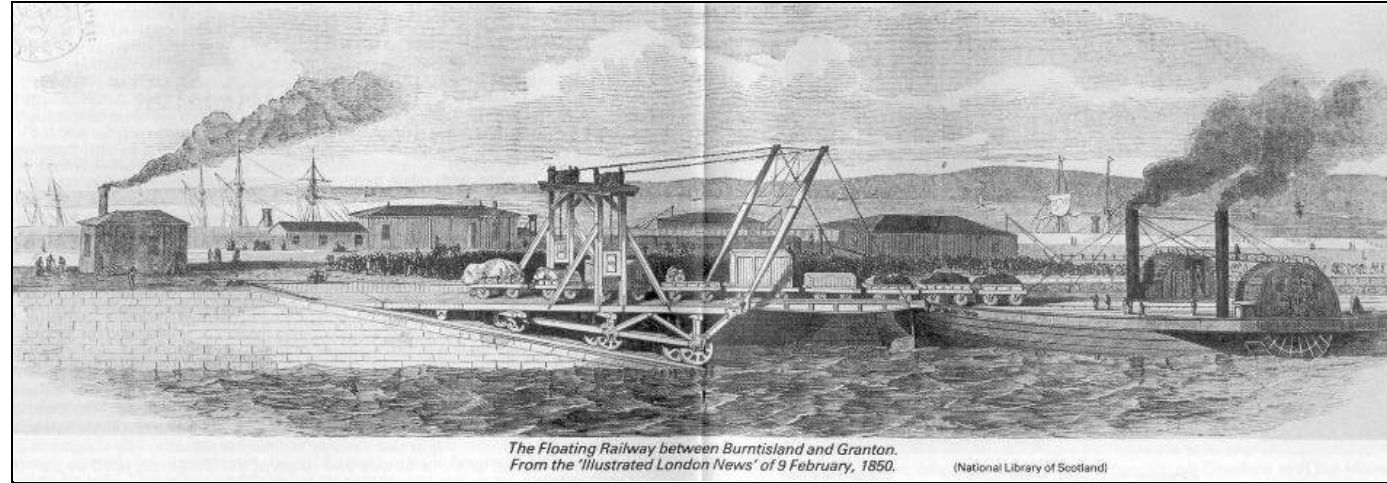
Şekil 1. Karadeniz Limanları

Günümüz deniz taşımacılığında temel amaçlardan biri, gemilerin limanda daha az süre kalarak limanların verimli bir şekilde kullanılması ve taşıma maliyetlerinin azaltılarak en fazla kar elde edilmesidir. Bu bağlamda modern gemi ve araç - gereç ihtiyacı gün geçtikçe artmaktadır. Deniz taşımacılığında rekabet gücü sağlayan ve taşımalara oldukça hız kazandıran faaliyetlerin başında Ro-Ro (Roll-on/Roll-off) taşımacılığı gelmektedir (Özdemir ve Deniz, 2013:105). Ro-Ro gemileri yüklerin tekerlekli sistemleri ile gemiye yüklenerak tahliye yapıldığı operasyonların hızlı olduğu gemileridir (Grey, 1985:20).

Birçok farklı açıdan sınıflandırılabilen deniz taşımacılığı, düzensiz hat (tramp) ve düzenli hat (layner) olarak da karşımıza çıkmaktadır. Ancak Ro-Ro gemileri ile taşımacılık yoğun olarak düzenli hatlarda yapılmaktadır. Taşımanın hızı ve kalkış varış sürelerinin belirli olması taşıtan açısından çok önemlidir (Drewry, 2006). Gemiye yüklenen araç, tır ve diğer tekerlekli yük sistemleri gemide emniyetleri alınması için özel bağlama (lashing) sistemleri ile hızlı bir şekilde sabitlenebilmektedir. Tahliye esnasında da bu sistemler kolaylıkla sökülebilmekte olup tüm operasyonların hızlı bir şekilde yapılmasına imkân vermektedir. Aynı zamanda karayolu ve demiryolu taşımacılığında farklı ülkelerden geçişlerdeki gümrük ve trafik sorunları Ro-Ro taşımacılığında görülmemektedir.

Ro-Ro taşımacılığı ilk olarak 1850 yılında tren taşımacılığı ile gündeme gelmiştir. Monkland ve Kirkintilloch demiryolları vagon taşıyan ilk gemiyi

İskoçya'nın Forth ve Clyde kanalları arasında çalıştırarak başlamıştır (URL 1, 2015). Aşağıda Şekil 2'de ilk Ro-Ro taşımacılığını temsil eden resim görülmektedir.



Şekil 2. İlk Ro-Ro Taşımacılığı Kaynak: (URL 1, 2015) ve Ulusal İskoç Kütüphanesi

1940'lardan itibaren Ro-Ro taşımacılığı, özellikle yakın yol deniz taşımacılığında öne çıkmaya başlamıştır. Günümüzdeki modern şekli ile Ro-Ro taşımacılığı, 1960'lı yıllarda İskandinavya ülkelerinde görülmeye başlamıştır. Buradan diğer Avrupa kıyısı ülkelerine yayılan Ro-Ro taşımacılığı, başlangıçta kısa sefer niteliğinde ve yolcu taşımacılığına yönelik iken sonraları yük taşımacılığına geçilmiş ve zaman içerisinde açık deniz taşımacılığı şekline dönüşmüştür (Yıldırım, 2006: 14). Tam olarak ticari anlamda 1946 yılında inşaa edilen *Empire Baltic* adındaki gemi ile Tilbury'den Rotterdam'a yapılan 64 araçlık taşıma ve sonrasında 1953 yılında İngiliz kanalında başlayan taşıma olarak gösterilebilir (URL 1, 2015). Günümüze gelindiğinde büyüklükleri artan ve donanımları daha teknolojik bir yapıya bürünmüş olan Ro-Ro gemilerinin birçok hatta çalıştığı görülmektedir. 2012 yılında servise giren *M/V Tonsberg* 265 m boy ve 76500 GT lik hacmi ile bu gemilere örnek olarak verilebilir.

Ro-Ro gemileri araç taşıma haricinde farklı birçok amaç için kullanıldığı görülmüştür. Bunlara en iyi örnek 1982 yılında Falkland savaşında İngilizlerin *SS Atlantic Conveyor* adlı Ro-Ro gemisidir. İngilizler bu gemi ile askeri araç taşımanın yanında helikopter ve Herrier tarzı savaş uçaklarını iniş kalkış yaptığı bir uçak gemisi şekline soktuğu görülmüştür (Drought, 2003).

Türkiye’de Ro-Ro taşımacılığı üçüncü beş yıllık kalkınma planı (1973-1977) ile ilk defa uygulamaya geçmiştir. İlk olarak Pendik Haydarpaşa Trieste hattı açılmış sonrasında Kıbrıs hattı açılarak Ro-Ro taşımacılığı başlamıştır (Doğanay, 2011:641). Ro-Ro taşımacılığına 1955 de kurulan kökeni 1843 yılına dayanan Deniz Nakliyatı T.A.Ş., tarafından filoya katılmış olan *M/V Kpt. Necdet Or* ve *M/V Ziya Öniş* gemileridir. Bu gemiler uzun süre Türk denizcilik filosunda görev yapmışlardır (URL:2, 2015). Türkiye’de bu iki gemi ile başlayan Ro-Ro taşımacılığı günümüzde sayıları artan bir şekilde devam etmektedir. Özellikle İstanbul Adriyatik, Ege Adriyatik ve Karadeniz hatları yoğun Ro-Ro gemi trafiğinin yaşandığı hatlar olarak görülmektedir.

KARADENİZ’DE DENİZ TAŞIMACILIĞI

Karadeniz kıyısındaki ülkeler başlıca balıkçılık, yer altı kaynakları, turizm ve taşımacılık faaliyetleri ile Karadeniz’den yararlanmaktadırlar. Ekonomik açıdan çok önemli olan Karadeniz, ülkelerin ürünleri ihraç ve ithalatında geçiş alanlarını oluşturmaktadır. Karadeniz içerisinde dökme yükler başta kömür olmak üzere dökme yük gemileri ile kuzey limanlardan güney limanlara taşınmaktadır. Petrol ürünleri ise genellikle 3000-10000 DWT lik tankerler ile Karadeniz’in batı limanlarından güney limanlarına gitmektedir. Buna ek olarak ham petrol taşımacılığı da Novorosiski limanı çıkışlı olarak Karadeniz’den Akdeniz ve diğer denizlerin limanlarına yapılmaktadır. Son yıllarda tüm dünyada olduğu gibi Karadeniz’de de konteyner taşımacılığı artmıştır. Hemen hemen tüm limanlarda konteyner operasyonu yapıldığı görülmektedir. Özellikle düşük hacim ve ağırlıktaki yükler konteynerle taşınır hale gelmiştir. Yolcu gemileri yapılan yolcu taşımacılığı çok nadir olarak görülmekle birlikte özellikle son 10 yıldır kurvaziyer yolcu gemilerine rastlanılmaktadır. İstanbul’dan Karadeniz’e giren yolcu gemileri Sinop, Trabzon, Batum, Sochi, Yalta, Sivastopol, Odesa, Köstence ve Varna limanlarına uğrayarak sefer yaptığı bilinmektedir.

Karadeniz’de Ro-Ro Taşımacılığı

Karadeniz’ limanlara gelen yüklerin çoğunluğu demiryolu ve karayolu ile gelmektedir. Gelen yükler yük tiplerine göre farklı gemi tipleri ile taşınmaktadır. Son 30 yılda çok hızlı gelişme gösteren Ro-Ro taşımacılığı Karadeniz’de de kendine yer bulmuştur.

Sovyetler Birliği’nin 1991 yılında dağılması ile birlikte Karadeniz’de ticaret artmaya başlamıştır. Sovyetler Birliği üyesi olan ülkelerde ticaret ve taşıma modlarının bu büyük değişme hazır olmamasından dolayı daha önceleri kendi aralarında yaptıkları ticaret büyük sekteye uğramıştır. Bundan dolayı en yakın komşuları olan Türkiye’den başta narenciye, sebze, inşaat malzemesi ve tekstil olmak üzere birçok ürün ithal edilemeye başlanmıştır. Bu ticaret ilk anlarında sınır ticareti kapsamında bavul ticareti olarak karşımıza çıkmıştır. Daha sonra Türkiye’de artan ticaret hacmini karşılamak için farklı yük ve yolcuları hızlı bir şekilde Karadeniz içerisindeki limanlarda taşınabilmesi için feribot ve Ro-Ro gemileri kullanılmaya başlanmıştır.

Karadeniz limanlarından Türkiye çıkışlı gerçekleştirilen Güney Kuzey yönlü ilk feribot ve Ro-Ro taşımacılığı 1991 yılında Trabzon-Sochi arasında başlatılmıştır. *M/F Avrasya* gemisi ile başlayan gemi hareketi çok yoğun olarak yeni gemilerin de hatta girmesi ile artan bir şekilde devam etmiştir. İlk önceleri bu gemilerle taşınan araç sayısı düşük iken yolcu sayılarının daha fazla olduğu bilinmektedir. Sonraki dönemlerde ise Samsun-Novorossiski, Samsun-İlciyevski, Rize-Poti, Zonguldak-Odesa, Zonguldak-Skadovsk, Zonguldak-Evpatoria, Zonguldak-İlciyevski, Zonguldak-Novorrossisky, Samsun-Tuapse, Samsun-Gelincik, Samsun-Kavkaz, Samsun-Odesa, İstanbul-İlciyevski ve İstanbul-Odesa gibi hatlar açılmıştır. Bu hatlar, ülkeler arasındaki ilişkilere bağlı olarak yön değiştirebildiği ya da kapanabildiği gözlemlenmiştir.

Karadeniz’de Ro-Ro taşımacılığının en yoğun olduğu 1994-2009 yılları arasında Trabzon Limanı başta olmak üzere narenciye, sebze, inşaat malzemesi yüklemelerinin yapıldığı bir liman olarak önce çıkmıştır. Rusya’nın Sochi Limanına gönderilen bu yükler oradan Rusya’nın iç kesimlerine tırlarla taşınmıştır. Ancak 2014 Sochi kış olimpiyatlarına hazırlanan şehir, limanda yapılan yenileme çalışmaları sebebi ile Ro-Ro trafiğine limanı kapatmıştır. Bundan dolayı Trabzon’da bulunan Ro-Ro gemileri Samsun Limanına giderek oradaki hatlarda çalışmaya başlamıştır. Ayrıca Trabzon limanına gelen narenciye ve sebze gibi yükler ağırlıklı olarak Akdeniz

Bölgesi'nden tırlar ile getirilmektedir. Akdeniz Bölgesi'nin Samsun limanına olan mesafesi Trabzon göre daha az olduğundan ötürü yüklerin Trabzon limanı yerine Samsun limanına getiriliyor olması ihracatçı açısından daha cazip hale gelmiştir. Bundan dolayı son yıllarda Samsun limanında artan bir Ro-Ro trafiğinde önemli bir artış olduğu görülmektedir.

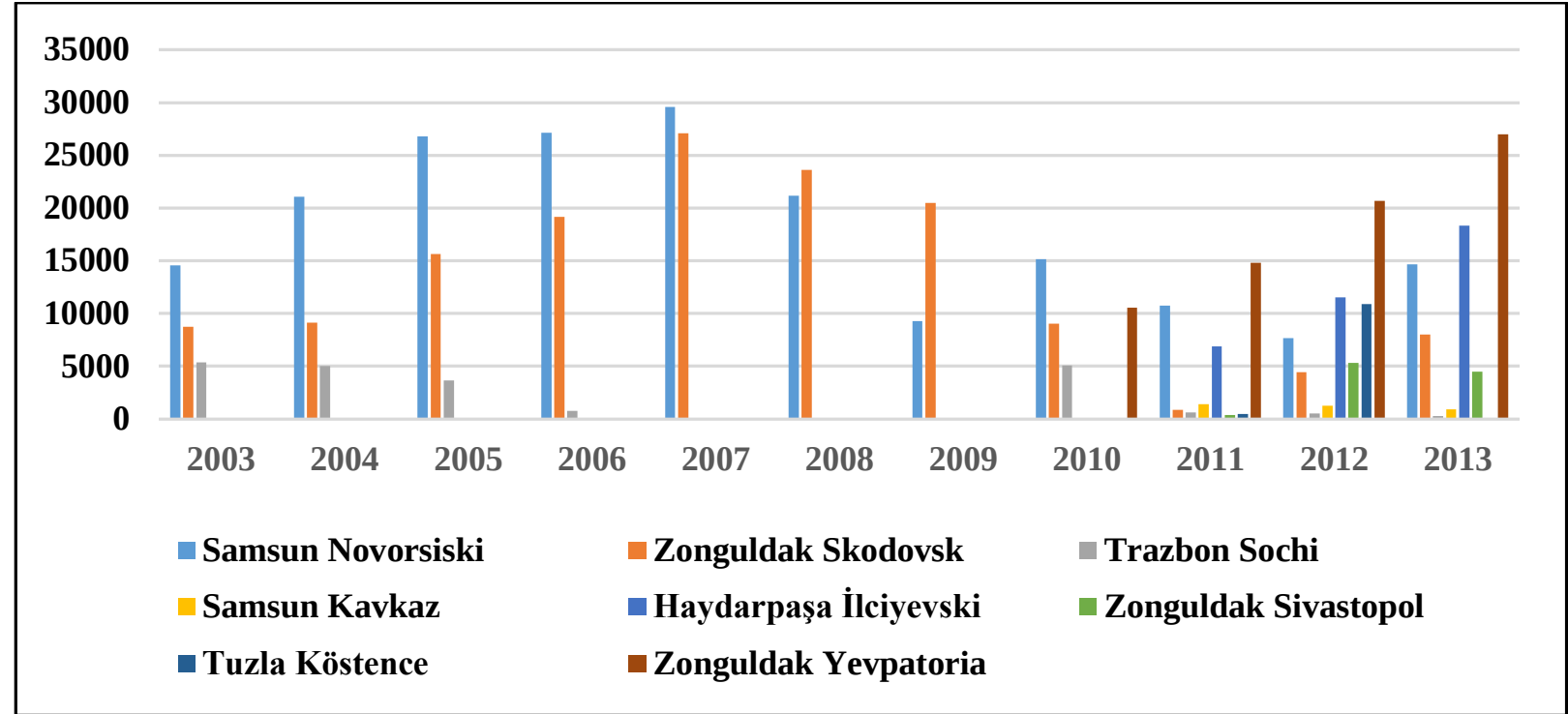
Diğer taraftan Batı Karadeniz limanı olan Zonguldak ile Ukrayna'nın üç limanı arasında başlatılan Ro-Ro taşımacılığı 1997 yılında başlamıştır. Bu yılda, 3030'u tır girişi, 1698'i tır çıkışı olmak üzere toplam 4728 tır geçiş yapmıştır. Ayrıca taşınan yük profili incelendiğinde Zonguldak Limanı'na Ro-Ro taşımacılığı ile gerek yurt içinden gerekse yurt dışından çeşitli mallar gelmektedir. Tomruk, rulo sac, ferro sil, taş kömürü, kereste, demir cevheri ve kok tozunun ithal edildiği liman gümrüğünden; dekoratif demir, vitrifiye, ateş tuğlası, çiçek, narenciye ve çimento ürünleri ihraç edilmektedir (Özdemir ve Deniz, 2013:110). Hali hazırda devam eden Ro-Ro hareketi, limanın Marmara Bölgesi'ne yakınlığı ve karayolu demiryolu bağlantılarının iyi olması nedeni ile istikrarlı bir şekilde sürmektedir. Aynı zamanda yeni Ro-Ro hatlarının açılması konusunda çalışmalar sürmektedir.

Rize çıkışlı Ro-Ro seferleri ise 2003 yılında başlamıştır. Rize-Poti arası yapılan Ro-Ro seferleri düzenli olarak haftada 2 defa gerçekleşmiştir. Ancak Sarp sınır kapısındaki iyileştirmeler ve geçiş kolaylıkları getirilmesi sonrasında 2005 yılında azalmaya başlayarak Ro-Ro seferleri yine bu yılda tamamen kapanmıştır.

Karadeniz'in doğu ile batı yönünde de Ro-Ro gemi trafiği olduğu görülmektedir. Bu taşımacılık Gürcistan'ın Batum ve Poti limanlarına başta Orta Asya olmak üzere Kafkasya'dan gelen trenlerin bu limandan yapılan taşımacılığı üzerine gelişmiştir. Batum-İlciyevski ve Poti-Burgaz arasında düzenli tren taşıyan Ro-Ro'lar bulunmaktadır. Aynı şekilde Poti ve Batum'dan Novorosiski'ye oradan da Bulgaristan'ın Burgaz limanına seferler yapılmaktadır. Sovyetler Birliği döneminde başlayan bu taşımacılık Sovyet ülkelerindeki tren ray sisteminin uygunluğu avantajını da kullanarak doğu batı yönündeki Ro-Ro taşımacılığının günümüzde hale hazırda devamını sağlamıştır.

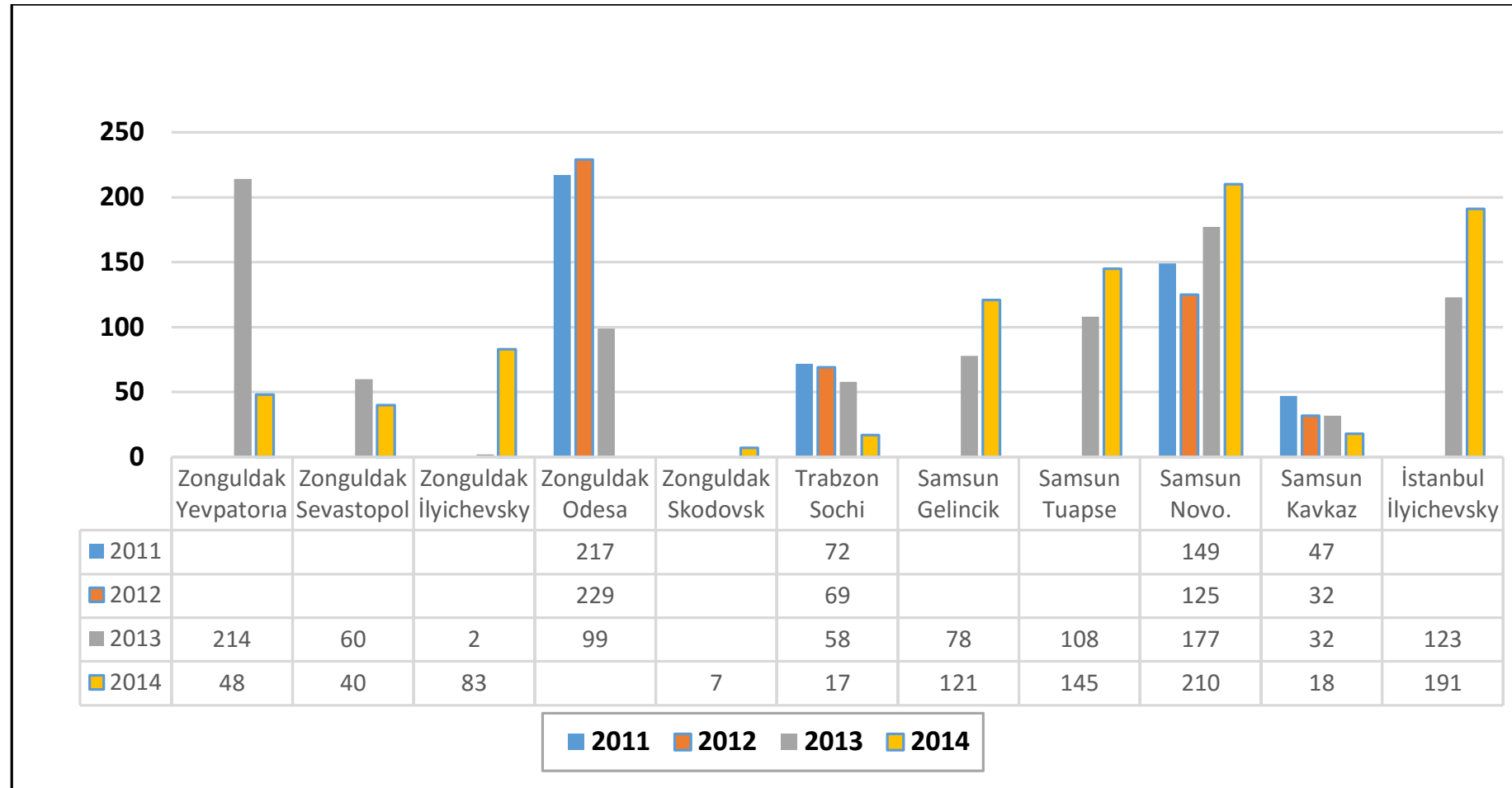
Öteyandan, Türkiye'nin Karadeniz limanlarından 2003-2013 yılları arasında taşınan araçlar incelendiğinde. Zonguldak ve Samsun çıkışlı olarak yapılan taşımacılık

dünyada gelişen 2008 krizinden de etkilenecek 2008-2010 arasında azalma gösterdiği anlaşılmaktadır. 2010 yılından sonra başta Rusya olmak üzere limanların sayıları artarak farklı limanlar artan seviyede Ro-Ro hareketi olduğu anlaşılmaktadır Şekil 3, UDHB, (2014).



Şekil 3. 2003-2013 Yılları Arasındaki Ro-Ro İle Araç Taşınması

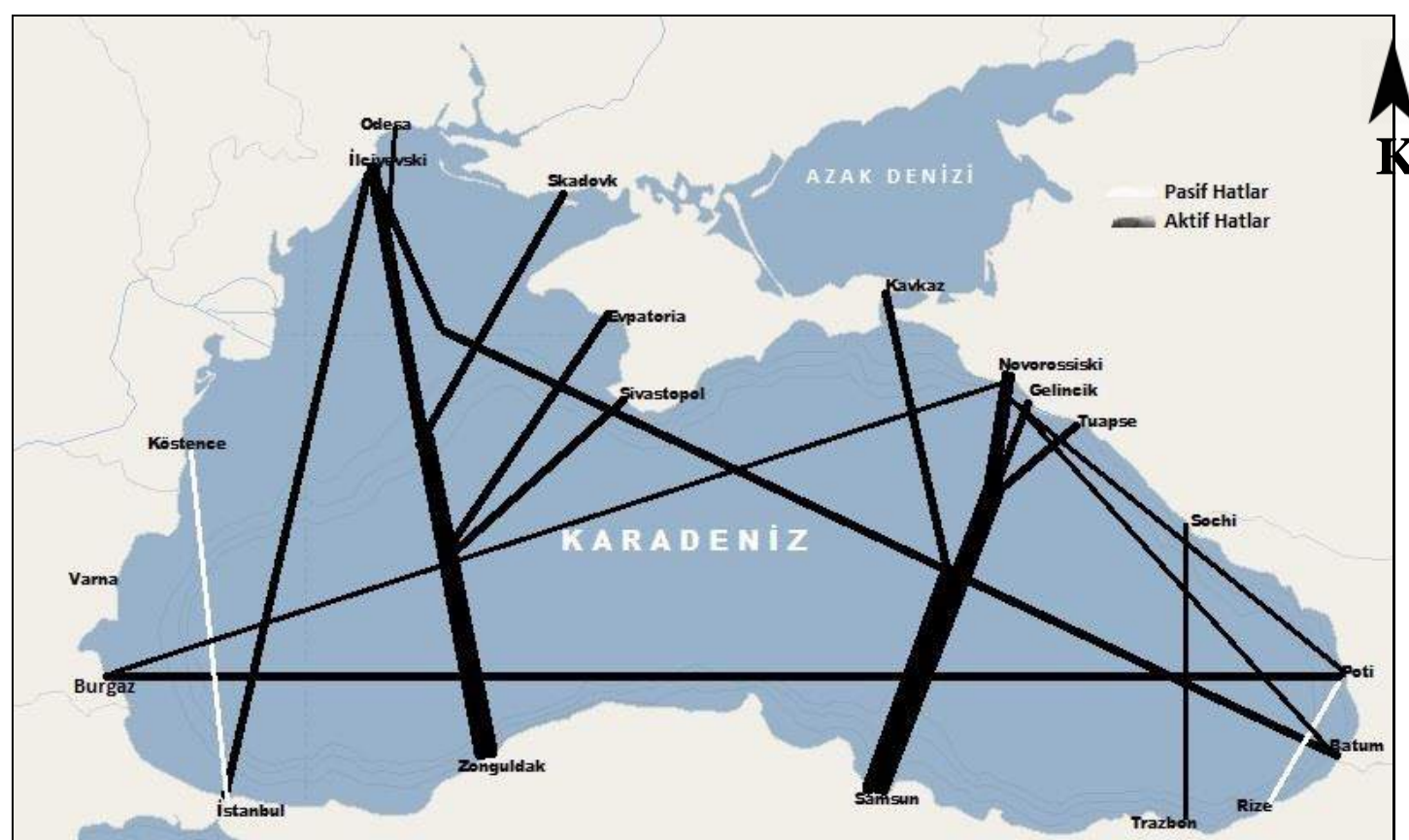
Ro-Ro gemi hareketlerinin son 4 yıllık dönemine baktığımızda Samsun-Novorosiski, İlcıyevski ve Tuapse hatlarında gemi seferlerinde istikrarlı bir artış olduğu buna karşın Kavkaz hattında azalma olduğu anlaşılmaktadır. Zonguldak çıkışlı hatlarda ise Odesa ve Yevpatoria hattında azalma görülmekle birlikte diğer hatlarda aynı yoğunlukta Ro-Ro seferlerin yapıldığı anlaşılmaktadır. Zonguldak'tan daha çok Ukrayna limanlarına, Samsun'dan ise Rusya limanlarına sefer yapılmaktadır (UDHB, 2014). Dahası aşağıda Şekil 4'te Karadeniz limanları arası yapılan Ro-Ro seferleri görülmektedir.



Şekil 4. 2011-2014 Yılları Arasındaki Ro-Ro Seferleri

Şekil 4’te görüldüğü üzere 2011-2012 yılları arasında Ro-Ro gemi seferlerinin en yoğun olduğu hat Zonguldak-Odesa hattı iken, 2013 yılından itibaren bu yoğunluk Samsun-Novorossiysk hattına kaymıştır. Bu durum Trabzon limanındaki Ro-Ro seferlerin Samsun limanına kaymasıyla Samsun limanında artan Ro-Ro taşımacılığına somut bir gösterge olarak sunulabilir.

Öteyandan, Ro-Ro hatlarının 2015 yılı itibarı ile aktif olarak çalışan ve çalışmayan hatlar Şekil 5 de gösterilmiştir. İstanbul Köstence ve Rize Poti hatları günümüzde çalışmamakla birlikte diğer birçok hat aktif olarak Ro-Ro taşımacılığına hizmet vermektedir.



Şekil 5. Karadeniz’deki Ro-Ro Hatları

Günümüzde Karadeniz’de 50 ye yakın Ro-Ro gemisi bulunmaktadır. Bu gemilerin 6 tanesi vagon taşıma kapasitesine sahip olup çoğunlukla doğu-batı istikametinde çalışmaktadır. Çalışan Ro-Ro gemileri yaş ortalamasına bakıldığında yüksek yaşlarda (20 yaş üzere) olduğu bilinmektedir. Ayrıca gemilerin bayrakları incelendiğinde kolay bayrakta (Panama, Moldova, Tanzanya, Palau vb.) gemiler olduğu görülmektedir. Bu gemilerde yoğun olarak Türk personel ve sonrasında Azer, Rus, Gürcü, Bulgar personel çalışmaktadır. Dahası gemiler Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)’nun sözleşme ve kuralları kapsamında bayrak devletlerinin yapmış olduğu denetimlere tabi tutulmaktadır. Bunun yanında liman devletleri tarafından da sözkonusu gemiler liman devleti kontrollerine tabi tutuklanmaktadır. İlgili sözleşmeler gereği Karadeniz Memorandumu kapsamında denetim yapılan gemiler, sürekli aynı hatlarda çalıştığı için denetimlerin seviyelerinin düştüğü bilinmektedir.

Öteyandan, Ro-Ro gemileri gemi stabilitesi açısından riski yüksek gemilerdendir. Diğer bir ifade ile araçların üst güvertelere alınması, araçların kayması gibi durumlar bu tip gemilerin stabilite açısından zorluklarındadır. Aynı şekilde farklı bazı tehlikeli yüklerin taşınması da riskleri artırmaktadır. Dolayısıyla, Karadeniz’de çalışan Ro-Ro gemileri de benzer sorunlardan dolayı kaza geçirmiş ve batmıştır. Bunlara 2000 yılında yanarak batan *M/F Gürgen II* gemisi, *M/F Ufuk I* gemisi ve 2007 yılında yanan *M/F Boztepe* gemisi örnek olarak gösterilebilir.

SONUÇLAR

Deniz taşımacılığında zaman ve düzenli hat açısından öne çıkan Ro-Ro taşımacılığı Karadeniz’de de bu avantajlarını kullanarak önemli bir taşımacılık şekli olarak yerini almıştır. Sovyetler Birliğinin dağılması ile bölgede ticaret artmaya başlamış ve sonrasında alıcı ve satıcılar arasında yüklerin hızlı bir şekilde taşınması talebi doğmuştur. Böylelikle Karadeniz’de en uygun olan Ro-Ro taşımacılığı başlamıştır.

Yapılan Ro-Ro taşımacılığında gemi seferlerinin fazla olmasına karşın araç sayılarının yüksek olmadığı görülmektedir. Gemiler narenciye sezonunda yüksek doluluk oranında çalışırken diğer dönemlerde yüksek doluluk oranında

çalışmamaktadırlar. Özellikle ihracatçıların araçların gönderilmesinde kendi gemilerini kullanmaları gemilerin belli dönemlerde düşük doluluk oranında sefer yapmasına sebep olmaktadır. Gemilerin yaş ortalamalarının yüksek olması sebebi ile denetim de gemilerin uzun süre geçirmeleri hatta bağlanmaları gibi sorunlar yaşanmaktadır. Bununla birlikte eski gemilerin işletme maliyetleri de yüksek olmaktadır. Yeni gemilerin sisteme sokulması rekabeti artıracak gibi gemi hızlarının da artmasına sebep olacaktır. Buda başta narenciye gibi bozulma riski olan ürünlerin daha hızlı taşınmasına sebep verecektir.

Karadeniz’de Doğu Batı hattında vagon taşımacılığı yapılmaktadır. Buna karşın Güney Kuzey hattında çalışan bu tip bir Ro-Ro gemisi bulunmamaktadır. Bu tip taşımacılığın artırılması avantajlar sağlayacak aynı zamanda taşıma maliyetlerini düşürecektir. Bundan dolayı başta Samsun ve Zonguldak çıkışlı vagon taşımacılığı teşvik edilebilir.

Karadeniz’de Ro-Ro ile belli yükler taşınmaktadır. Bu yüklerin çeşitliliğinin artırılması gemi seferlerini artıracak aynı zamanda ticaret hacminde büyütecektir. Bundan dolayı Ro-Ro gemileri ile taşınabilecek olan yüklerin çeşitliliği artırılmasında fayda olacağı açıktır.

Ro-Ro hatları Karadeniz’deki ülkelerin politik ve siyasi değişimlerinden çok hızlı etkilenmektedir. Aynı zamanda kuzey limanlarında liman otoritelerinin farklı uygulamaları gemi seferlerini olumsuz yönde etkilemektedir. Bu dalgalanmaları önleyebilmek için sefer yapılan hatlarda ülkeler bazında anlaşmalar ile güvenceye alınması Ro-Ro taşımacılığını geliştirecektir.

KAYNAKLAR

- Baki, B. (2004). *Lojistik Yöntemi ve Lojistik Sektör Analizi*. Trabzon: Lega Kitabevi.
- Başar E., (2010). "Environmental Impact Of The Ro-Ro Traffic In The Port Of Trabzon", The First Global Conferance on Innovation in Marine Technology and the Future of Maritime Transportation, İSTANBUL, 103-109
- Başar, E. ve Erol, S., (2010). Karadeniz’deki Tanker Trafiğinin Belirlenerek Tahmini Kaza Alanlarının Tespiti, Kıyı Alanları Kongresi, cilt 3, Trabzon

- Doğanay, H., (2011). *Türkiye Ekonomik Coğrafyası*, Ankara: Pegem Yayınları.
- Drewry, C. (2006). *Ship Management*, London: Drewry Publications.
- [Drought](#), C. (2003). *The Loss of the Atlantic Conveyor*, Publisher: Countywise Ltd
- Erol, S. (2013). *Denizyolu Taşıma Maliyetlerinin Finasmanında Türev Ürünlerin Kullanımına Yönelik Bir Uygulama*, Doktora Tezi, Erzurum: Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Grey, M. (1985). *Ro-Ro Ships and Shipping*, Michigan: A Fairplay Publication.
- Lavkan, A. (1984). *Deniz Ulaştırma Ekonomisi*. İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, T.C. Denizcilik Yüksek Okulu ve Eğitim Merkezi Komutanlığı.
- Özdemir, Ü., Deniz, T., (2013). “Zonguldak Liman’ında Ro-Ro Taşımacılığı”. *Doğu Coğrafya Dergisi*, 18 (30), 103-114. DOI:10.17295/dcd.85537
- UDHB, (2014). *Deniz Ticaret istatistikleri*, Ankara: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü.
- URL 1:<https://en.wikipedia.org/wiki/Roll-on/roll-off> Erişim tarihi: 15.05.2015
- URL 2:<http://www.tcl.com.tr/tr/baskaninMesaji.asp> Erişim tarihi: 15.05.2015
- YILDIRIM, S., (2006). *Ro-Ro Taşımacılığında Yer Seçimini Problemine Yönelik Bir Çözüm Geliştirilmesi ve İstanbul İli İçin Uygulanması*, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul: Yıldız Teknik Üniversitesi

18. Yüzyılda Karadeniz İskelelerinin İstanbul'un İaşe Teminindeki Rolü (Rumeli Kıyısındaki İskelelere Göre)*

Fadimana Fidan**

Özet

18. Yüzyılın son çeyreğine kadar “Türk Gölü” olma özelliği ile tanınan Karadeniz uzun bir koridor şeklinde üzerinde birçok önemli limanı barındırmaktadır. Bugün Bulgaristan ve Romanya sınırları içerisinde kalan Balçık, Kavarna, Bergos, Mankalya, Köstence, Karaharman ve Varna bilinen iskelelerden bir kaçıdır. Karadeniz'in batı sahilinde bulunan bu iskeleler İstanbul halkının iâşe gereksiniminde büyük bir paydaya sahipti. İskelelerin hem İstanbul'a yakın hem de önemli miktarda zahire üretimi yapan kazaların iskelelerine bağlanmış olması dikkatin hep üstlerinde olmasını sağlamış, bu şekilde iskeleler birer pazar haline gelmişti. Çalışmada Karadeniz'in Rumeli iskeleleri devlet, tüccar ve halk üçlemesi ekseninde anlatılmaya çalışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Karadeniz, iskele, İstanbul, iâşe, Rumeli.

The Role That Black Sea Wharfs Played in the Food Supply for Istanbul in the 18th Century

(The Wharfs on the Rumelian Shore)

The Black Sea, which had been known as a “Turkish Lake” until the last quarter of the 18th century, holds many ports on a long corridor. Balchik, Kavarna, Burgas, Mangalia, Constanta, Caraharman and Varna, which are now located within the Bulgarian and Romanian borders, are a few of them. These wharfs that are situated on the western shore of the Black Sea were vital for the food supply of the public of Istanbul. The fact that they were close to Istanbul and that towns which produced important amounts of cereals were connected to them ensured their continuous popularity and they each became a market. This study provides information on the Rumelian wharfs based on the triad of State, merchants and public.

Keywords: Black Sea, wharf, Istanbul, food supply, Rumelia

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII. Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** Yrd. Doç. Dr. Kafkas Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, fadimana.fidan.celik@gmail.com.

Giriş

Orhun Abidelerinde “*Aç fakir milleti hep toplattım. Fakir milleti zengin kıldım*”, “*ben kendim Kağan oturduğumda gitmiş olan millet öle yite, yaya olarak çıplak olarak dönüp geldi. Milleti besleyeyim diye...*” yer alan bu cümlelerden hükümdarın görevinin halkın refahını sağlamak olduğu anlaşılmaktadır. Osmanlı Padişahları da Türk ve İslâm devlet anlayışının sentezini kurarak iktisat politikasını halkının refahına yönelik şekillendirdi¹. Devletin iktisat politikasının temelini İstanbul eksenli olmak üzere kuruluşundan yıkılışına kadar iaşecilik ilkesi oluşturuyordu². Çünkü İstanbul, dünyanın en büyük şehri olmasının yanı sıra hanedanın burada yaşaması, siyasî, ticarî ve dinî merkez olma özelliği ile de bütün devletlerin dikkatle izlediği bir metropoldü³.

Büyük nüfus kitlesini içinde barından ve dünyanın dikkatle izlediği bu metropolün iaşe temini meselesi⁴ ortaçağın kısıtlı ulaşım imkânları ve türlü eşkıyalık olayları nedeniyle dolaylı oldukça geniş bir görevli silsilesinin uğraşı oldu. İaşenin temin edilmemesi ya da iaşenin azlığı durumunda halk ve asker ayaklanabilmekteydi. Bu yüzden başkentin zarurî yiyecek maddelerini temin etmek, kıtlık gibi kötü günler için hazırlık yapmak, yiyecek maddelerinin fiyatlarını belirli bir seviyede tutmak idarecilerin en önemli göreviydi⁵. Bu yüzden devlet zahire ticaretinde sıkı bir müdahale siyaseti gütmekteydi. İstanbul'un iaşesinin önemi arşiv vesikalarında “*Asitane-i Saadeti'mde İbadullahın ekvat-ı ruzmerreleri tedariki lazım ve mühim olmakdan naşi...*”, “*zehair hususu Devlet-i Aliyye'min akdem lazım-ı ihtimamından olup...*”, “*bu husus ehemmi-i mühimmam-ı saltanat-ı seniyyem olmak hasebiyle...*” gibi cümlelerle dile getirilmekteydi⁶.

¹ Ergin, M. (2013:39, 51). *Orhun Abideleri*. İstanbul: Boğaziçi Yayınları.

² Genç, M. (2000:64). *Devlet ve Ekonomi*. Ankara: Ötüken Yayınları; Murphey, R. (1988). “Provisioning İstanbul: The State and Subsistence in the early Modern Middle East”. *Food and Foodways*, S. 2, s. 217.

³ Mantran, R. (1990: 6-12). *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul*. C.I. Mehmet Ali Kılıçbay-Enver Özcan (Çev.). Ankara: TTK. Yayınları.

⁴ Emecen, F. (1989). “XVI. Asrın İkinci Yarısında İstanbul ve Sarayın İaşesi İçin Batı Anadolu'dan Yapılan Sevkiyat”. *Tarih Boyunca İstanbul Semineri*. 29 Mayıs-1 Haziran, Edebiyat Fakültesi Basımevi, s. 197.

⁵ Güçer, L. (1954). “XVIII. Yüzyılın Ortalarında İstanbul'un İaşesi için Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi”, *İÜİFM.*, C. XVIII, S. 1-4, s. 397.

⁶ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Bâb-ı Asafî Divân-ı Hümayûn Sicilleri Tevziât, Zehair, Esnaf ve İhtisâb Defterleri (A. (DVNS.TZEİ.d.), 8, 9, 10, 11, 12. Bu defterlerden 8, 9, 10. Numaralı defterlerin sayfa ve hüküm numaraları varken, 11 ve 12. Defterlerin hüküm numarası bulunmamaktadır. Bu yüzden 11 ve 12. Defterlerden yararlanırken defterin sayfa numarası verilecektir.

İaşe maddeleri içinde en önemli kısmı hububat oluşturmaktaydı. Bu yüzden Osmanlı Devleti ticarî faaliyetinde buğday ve benzeri zahirenin temini en önemli husus idi. Karadeniz’de hububatın temin edildiği asıl bölge Tuna havzası, Rumeli ve Anadolu sahillerinin hinterlandı idi⁷. Özellikle Rumeli’nin iklimi ziraata elverişliydi ve burada hububat bol miktarda üretilmekteydi. İstanbul ile olan ticaretinde hububat ağırlık kazanmaktaydı⁸.

Karadeniz’in Rumeli kıyısının zahire açısından önemli noktalarda yer aldığını bilen devlet İstanbul’un fethedilmesinden sonra şehrin güvenliğinin sağlanmanın yanı sıra iaşe merkezlerini ele geçirme politikası izledi. Fatih Sultan Mehmed’in Amasra ve Sinop’u alması, Trabzon Rum İmparatorluğunu ortadan kaldırması, II. Bayezid’in Kili ve Akkerman fetihleri, Kanuni Sultan Süleyman’ın Boğdan seferi Kırım’dan İstanbul’a kadar bütün Karadeniz sahillerinin Osmanlı hâkimiyetine alınmasını sağladı⁹.

İstanbul’un beslenmesinde ilk sıralarda yer alan Karadeniz ve havzasının ele geçirilme ve elde tutma zorunluluğu 18. Yüzyılda İstanbul’a iaşe temindeki katkısı göz önünde tutulduğunda daha iyi anlaşılmaktadır. Bu yüzden Osmanlı Devleti Karadeniz’in diğer devletlere kapalı yapısını Küçük Kaynarca Antlaşması’na kadar sürdürebilmişti. Bu antlaşmaya kadar bölgenin ziraî zenginlikleri sadece İstanbul’a akmaktaydı. Ancak bu antlaşmadan sonra Rusya’nın Karadeniz’de ticaret yapma hakkına kavuşması Osmanlı Devleti’nin güvenlik ve İstanbul’un iaşesiyle ilgili sıkıntılı bir döneme de girmesine neden oldu¹⁰.

İstanbul’a İaşe Sağlayan Karadeniz İskeleleri

Rusya’nın bölgede aktif siyaset izlemesine kadar Karadeniz’in Rumeli iskeleleri Osmanlı Devleti’nin iaşe anlamında en fazla kullandığı limanlardan olmuştu. Bu limanlar *Alçaklar*¹¹ tabiri ile anılmaktaydı. Karadeniz’in alçaklar iskelelerinden

⁷ Bostan, İ. (1991). “İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz’de Rusya İle Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846”. *Türklük Araştırmaları Dergisi*, S. 6, s. 24.

⁸ İnciciyan P. L. (1974). “Osmanlı Rumelisi Tarih ve Coğrafyası”. Hrand D. Andresyan (Çev.). *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, 2-3, Edebiyat Fakültesi Yayınevi, s. 14.

⁹ TDVİA. (2001). “Karadeniz”. *TDVİA*, C. 24, s. 387-388.

¹⁰ Bilici, F. (2001). “Karadeniz”. *TDVİA*, C. 24, s. 388.

¹¹ Coğrafi bir terim olan bu tabir ile Kili’nin güneyinde kalan Ahyolu, Balçık, Kavarna, Karaharman, Köstence, Varna, Bergos ve Mankalya iskeleleri kastedilmektedir. Bkz. BOA. A. (DVNS.TZEİ.d.), 8, 9, 10, 11, 12.

kuzeyden güneye Karaharman¹², Köstence¹³, Mankalya¹⁴ Kavarna¹⁵, Balçık¹⁶, Varna¹⁷, Bergos¹⁸ Ahyolu¹⁹ ön plana çıkanlardı²⁰.

Karadeniz kıyılarının Osmanlı idaresi altına alınmasıyla bölge limanları İstanbul'a hizmet eden ticarî merkezler durumuna geldi. 18. Yüzyılda canlı ticarî yapılarıyla dikkati çeken Karadeniz iskelelerinden Köstence, Mankalya, Kavarna, Balçık, Varna ve Ahyolu'da gemi inşa tezgâhları bulunmaktaydı²¹. Adı geçen iskelelerin her biri gemilerin girmesine müsait yapılarıyla güvenli birer ticarî merkez konumundaydılar²². Bu iskeleler içinde kendine has kile birimi olan ve İstanbul ile faal ticaretleri bulunan Köstence, Varna ve Bergos ön plana çıkmaktaydı²³. Bergos'da panayır kurulmakta ve uzak bölgelerden kazaya çok fazla mal gelmekteydi²⁴. İstanbul'un iaşesi mevzubahis olduğunda Alçaklar iskeleleri bir kurala tabi idiler ve üstelerine düşen görevi ne şartla olursa olsun yerine getirmek zorundaydılar. İncelenen

¹² Karaharman, Tuna'nın Karadeniz'e döküldüğü dört ağzından biri olan Portiça'nın 18 mil uzağında ufak bir şehirdir. Gemilerin sığınabildiği limanı bulunmaktadır. Bkz. Bıjışkyan, P. M. (1969:108). *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası*. Hrand D. Andresyan (Tercüme ve Notlar). İstanbul: Edebiyat Fakültesi Yayınları.

¹³ Köstence, Romanya'nın Dobruca hizasında, Bükreş'in 210 kilometre doğusunda ve Karaharman'ın 36 mil uzağında bulunmaktadır. Limanı işlek olup sığ ve dar bir yapıdadır. Bkz. Şemseddin Sami (1996: 3921). *Kamusu'l-Alâm*. C. V. Ankara: Kaşgar Neşriyat; Bıjışkyan (1969:106).

¹⁴ Mankalya, Köstence'nin 36 mil uzağındadır. Limanı ve kalesi vardır. İstanbul'dan 12 günde varılan Mankalya'dan Köstence'ye bir günde varılmaktadır. Bkz. Katip Çelebi (1971:48). *Cihannüma (İklim-i Rum)*, Transkripsiyonlu Metin I. İstanbul; Bıjışkyan (1969:107).

¹⁵ Kavarna, Geleğre Burnu'nun 9 mil içerisinde olup çok iyi durumda olan limanı ve kalesi bulunmaktadır. Bkz. Bıjışkyan (1969:107).

¹⁶ Balçık, Varna'nın 30 kilometre kuzeydoğusunda, Kavarna'nın dokuz mil ötesinde yer almaktadır. Bu şehrin sağlam bir limanı bulunmakta ve gemiler buraya yanaşabilmektedir. Bkz. Şemseddin Sami (1996: 1208). C. II; Bıjışkyan (1969:107).

¹⁷ Varna Bulgaristan'ın kuzeydoğusunda, batıda Silistre ve Şumnu, Doğuda Karadeniz ve güneyde Romanya ile sınırdır Silistre'nin 15 kilometre kuzeydoğusunda, Prevadi Nehri'nin mansabında sancak merkezi olup ticari bir şehir ve iskele olup İstanbul'dan karayolu ile 9 günde gidilmekteydi. Bkz. Şemseddin Sami (1996: 4657). C. VI; Katip Çelebi (1971: 46).

¹⁸ Bergos, Doğu Rumilinin sahilinde Karadeniz'in batısında bulunmakta olup İstanbul'a 250, kuzeybatısında olan Varna'ya 130 kilometre uzaklıktadır. Ahyolu'nun 18 mil uzağında bulunan iyi bir liman ve bir ticaret merkezidir. Bergos körfezinin kuzeyinde birkaç liman ve güvenli koylar bulunmaktadır. Bkz. Şemseddin Sami, (1996:1281). C. II; Bıjışkyan, (1969:108).

¹⁹ Ahyolu, Rumeli'nin Karadeniz sahilinde ve Bergos Körfezinde girerken sağ taraftaki burun üzerinde konumlanmıştır. Ahyolu Bergos'un 19 kilometre kuzeydoğusunda ve Varna'nın 112 kilometre güneybatısındadır. Ahyolu limanı küçük olup buradan İstanbul'a karayolu ile 18 günde gidilmekteydi. Bkz. Katip Çelebi (1971: 46).

²⁰ BOA. HRT.h. 138.

²¹ TDVİA (2001:387-388).

²² Bıjışkyan (1969:107-108).

²³ Ali Cevad eserinde bölgenin en önemli iskelesinin Varna olduğunu ifade etmektedir. Bkz Ali Cevad (1313:826). *Memalik-i Osmaniye'nin Tarih ve Coğrafya Lügati*. Dersaadet: Mahmud Bey Matbaası. s. 826; Şemseddin Sami (1996: 1281). C. II; Bıjışkyan (1969:107-108).

²⁴ Şemseddin Sami. (1996: 1281); Bıjışkyan (1969:107-108).

hükümlerde hep birlikte yer almaları onların ayrılmaz bir bütünün parçası olduğunun delili şeklindedir²⁵.

İskelelerin hububat anlamında en üst düzeyde yararlanıldığı dönem olarak karşımıza çıkan 18. Yüzyılda devlet iaşe anlayışında bir takım düzenlemeye gitti. Osmanlı Devleti 18. Yüzyılın ikinci yarısından önce İstanbul'a zahire akışını sağlamak için her iskeleye gemileri rast gele gönderiyor, bu da belli bir düzensizliği beraberinde getiriyordu. Bu yüzden iskelelerin çevresindeki kazalardan gelecek hububat miktar ve türleri hesaplanmadığı için gemiler boş yere iskelede bekliyor²⁶, gemi uğramayan iskelelerde de zahire üreticileri müşteri bekliyordu. Bu gibi sıkıntıları ortadan kaldırmak için 1748'de mübayaa sisteminde bir takım yeni düzenlemelere gidildi. Kapan defterleri incelenerek İstanbul'un bir sonraki yıl için ihtiyacı olan zahirelerinin tedarik edileceği kazalar ve bunların üretim nispetleri belirlendi. Her kaza kendisine biçilen zahire tür ve miktarını yıl içinde bağlanmış olduğu iskeleye göndermeğe mecbur tutuldu. Bu şekilde kaza-iskele ilişkisi kurularak kıza zamanda belirli miktardaki zahirenin İstanbul'a gönderilmesi garantilendi. Bu işle birinci dereceden ilgilenen kişi zahire mübaşiriydi ve bu görevli devlet tarafından belirlenen zahire miktarını kazaların üretim nispetlerine göre paylaşıyordu. Söz konusu kazalar ellerinde bulundurdukları zahire taahhüt ilamlarını zahire mübaşirine²⁷ veriyorlardı. Zahire mübaşiri bu ilamları toplayarak İstanbul'a gönderiyor, ilamlar Divân-ı Hümâyûn kalemine kaydediliyordu. Bu usule mukayese nizamı adı verilmekteydi²⁸. Mübaşir, kadı, iskele emini yeniçeri serdarları, zabıtlar, kethüda yirleri, ayan ve iş erleri ittifak içinde çalışarak bu miktar zahireyi İstanbul'a göndermekle zorundaydılar.

²⁵ Balçık ve Varna ve Bergos ve Mankalya ve Köstence ve Karaharman vesair bahr-i siyahın Rumeli sevhiliyle Sünne boğazına varınca vaki olan kuzat ve nüvvâbına ve kethüda yirleri serdarları ve sair zabitan ve iskele eminlerine ve ayan-ı vilayete hükim ki... Bkz. BOA. A.DVNSTZEİ.d. 9, s. 4-5, H. 2.

²⁶ 1745 senesine ait bir belgede Bergos'tan İsakçı'ya varıncaya kadar olan iskelelerdeki zahire göndermekle görevli kadı, iskele emini, zabitan ve ayana gemilerin boş yere iskelelerde bekletilmesinden dolayı İstanbul'da zahire azlığı çekildiği bildirilmekteydi. Gemilerin iskelelerde yüklerini almadan bekletilmesinde kimin suçu varsa hakkından gelineceği ifade edilmektedir. Bkz. BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 8, s. 39, H. 79.

²⁷ "Mübaşirler genellikle Dergâh-ı Âlî Kapıcıbaşlarından ve Hassa Hasekilerinden seçilirdi. Mübaşirlere yardımcı olmak için yine Dergâh-ı Âlî ocağından bir çavuş iskelede bulunurdu. Ayrıca her iskeleye İstanbul'a zahire gönderilmesi organizasyonunda yer alan bir Çukadar tayin edilirdi. Maliye Kalemi tarafından atanan zahire mübaşirlerinin masrafları tüccar tarafından karşılanırdı. Görevli bulundukları iskelelerde çıkan bütün sorunlardan zahire mübaşiri sorumluydu. İskele-devlet, üretici- alıcı arasındaki her türlü iletişim mübaşir vasıtasıyla olurdu. Mübaşirlerin zahire fiyatlarının belirlenmesi, üretim bölgelerinden herhangi bir yere zahirenin gönderilmesini engelleyerek pak ve saf olmak kaydı ile iskelelerden kapan tüccarına satılmasını sağlamak, yüklü gemileri bir an evvel göndermek, gemilerin boş yere beklemesini önlemek, her kazanın ne miktar zahire vereceğini bildiren taahhüt ilamlarını toplayarak İstanbul'a göndermek gibi önemli görevleri bulunuyordu". Bkz. Fidan, F. (2014: 58). 18. Yüzyılda İstanbul'un ve Ordunun İaşesinde Tuna İskelelerinin Rolü (1711-1768). (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Kafkas Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kars.

²⁸ Güçer (1954:405); Fidan (2014:57).

Bu görevlilerin herhangi bir su istimali İstanbul halkının zarar görmesine neden olabilmekteydi²⁹. İskelelerde toplanan zahireyi ise İstanbul'a getiren ana vasıta kapan tüccarıydı. İaşe teminde devlet görünmez el gibi davranmakta ve işi kapan tüccarının halletmesini beklemekteydi. Zahire ticaretinin %91,4'nü kapan tüccarı, %8,6'sını devlet yapmaktaydı. Bu orana bakıldığında fertlerin sermayesinin devletten fazla olduğu görülmektedir. Devlet fertlerin hububat getirmesi için destek vermesine rağmen gelen hububatın yetmediği ya da nakliyat ile ilgili aksaklık yaşandığında kendi sermayesi ile hububat ticareti yapmaktaydı³⁰.

Bu nizamdan önce Tuna sahillerinde bulunan iskeleler ve bunlara bağlı kazalar dahi Karadeniz iskelelerine zahirelerini taşımak zorunda kalıyordu. Bu da epeyce bir zaman ve emek kaybıydı. Bu şekilde zahire almak için iskelelerde boş yere bekleyen gemiler ya da iskelelerde boş yere tüccar bekleyen satıcılar olabiliyordu. 1746 tarihli bir hükümde Varna iskelesine; Rusçuk'dan, Karaharman iskelesine; Hırsova'dan, Mankalya iskelesine Silistre'den, Balçık ve Kavarna iskelelerine; Silistre'den³¹ zahire gönderilmekte olduğu yer almaktadır. Rusçuk, Hırsova, Silistre Tuna Nehri üzerinde yer almakta ve her birinin bir iskelesi bulunmaktaydı. Nizamdan sonra bu iskelelere de belli kazalar bağlanarak zahirenin daha güvenilir ve hızlı bir şekilde Tuna Nehri üzerinden Karadeniz'in ağzında bulunan İbrail ve İsakçı gibi iskelelerine sevk edilmesi sağlandı³².

1748 yılı itibariyle mukayese nizamına göre iskele-kaza ilişkisi kurulmuşsa da hangi kazanın hangi iskeleye zahire göndereceği tam olarak oturtulamadığı için zahire gönderiminde aksaklıklar yaşanıyordu. Bu nizama göre 1748 senesinde Bergos iskelesine; Ruskasrı, Serçeâbâd, Hatunili, Karinâbâd, Zağra-i Cedid, Zağra-i Atık, Aydos, Mesudi, İslimiye, Nevahi Yanbolu³³, Ahyolu, Kızanlık, Çırban, Uruncaâbâd³⁴ kazaları bağlanmıştı. 1749 senesinde Bergos'a Kırkkilise ve Kızılagaç kazalarına³⁵ ilaveten 1753 senesinde Akçakaranlık kazasından da Bergos'a zahire gönderdiği tespit edilmiştir. Bu kazaların hepsi zaman zaman Bergos'a zahire gönderdiyse de daha

²⁹ BOA. A. DVNS.TZEİ.d., s. 16, H. 30.

³⁰ Güçer (1954:398); Aynural, S. (1992). "18. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul Kapan Tüccarları". *Türk Dünyası Araştırmaları*, S. 80-81, s. 207.

³¹ BOA. A. DVNS.TZEİ.d., s. 64.

³² Fidan (2014: 56-72).

³³ BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 8, 187.

³⁴ BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 8, s. 220.

³⁵ BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 9, s. 25

sonraki yıllarda iskeleye bağlanan kazaların azaldığı ve hepsinin birden Bergos’a zahire göndermedikleri tespit edilmiştir. Mukayese nizamının başlamasından 1768 senesine kadar sabit bir şekilde Aydos, Karinâbâd, Ruskasrı, Yanbolu, İslimiye, Kızıl Ağaç, Hatunili, Ahyolu ve Mesudi kazalarının başka yere zahire sevki yapmadan doğrudan doğruya Bergos iskelesine bağlı olduğu görülmektedir³⁶.

Varna iskelesi de Bergos iskelesi gibi canlı bir zahire ticaretine sahne olmaktaydı. İskeleye; Varna, Prevadi, Kozluca, Yenipazar, Şumnu, Herazgrad, Osman Pazarı, Cuma-i Atik, Umur Fakih kazaları bağlanmıştır³⁷.

Mankalya iskelesine; Mankalya kazası, Kavarna iskelesine; Kavarna kazası, Köstence iskelesine; Köstence ve Tekfurgölü, Karaharman iskelesine; Karaharman ve Babadağı, Balçık iskelesine; Balçık ve Hacıoğlu Pazarı kazaları bağlanmıştır³⁸.

Karadeniz’in bazı iskeleleri İstanbul halkının günlük zahire ihtiyacını karşıladığı gibi yılın belli dönemlerinde Tersâne-i Âmire ambarına da zahire sevki yapmaktaydı. Tersâne-i Âmire ambarına gönderilecek olan zahirenin kapana gidecek zahire ile karışmasını önlemek için zahireler bir iskelede toplanmaktaydı. Tuna Nehri kenarında bulunan İsakçı iskelesinde zahire stoklamak için büyük ambarlar bulunmaktaydı. Bu yüzden hem Tuna Nehri iskelelerinden hem de Karadeniz iskelelerine bağlanan kazalardan Tersâne-i Âmire ambarına gönderilmek üzere zahire sevki yapılmaktaydı. Karadeniz iskelelerinden kapan tüccarına zahire satarken Varna iskelesine zahire gönderen Yenipazar, Umur Fakih kazaları Tersâne-i Âmire’ye zahire gönderecekleri zaman Silistre iskelesine, Şumnu, Herazgrad, Eskicuma kazaları ise Rusçuk iskelesine zahire naklederlerdi. Karaharman iskelesine zahire nakleden Babadağı Tersâne ambarı söz konusu olduğunda zahiresini doğrudan İsakçı iskelesine gönderirdi. Köstence iskelesine bağlı olduğu görülen Tekfurgölü diğer adı ile Karasu kazası da Tersâne-i Âmireye göndereceği zahireyi Silistre iskelesine nakletmekteydi. Bu şekilde aynı yılda zahirelerinin bir kısmını İsakçı’ya bir kısmını ise bağlı oldukları

³⁶ BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 10, s. 370, H. 447.

³⁷ BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 9, s. 166, H. 341; A. DVNS.TZEİ.d., 10, s. 370, H. 447; A. DVNS.TZEİ.d., 11, s. 396; A. DVNS.TZEİ.d., 12, s. 24-25.

³⁸ BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 9, s. 166, H. 341; A. DVNS.TZEİ.d., 9, s. 145-147; BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 10, s. 370, H. 447, BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 11, s.396; A. DVNS.TZEİ.d., 12, s. 24-25.

iskeleye gönderen kazalar çift yönlü çalışarak İstanbul'un iâşe meselesinde en önemli tedarik noktalarını oluşturmaktaydılar³⁹.

Büyük depolama alanı olarak görülen ve büyük miktarlarda zahire satışı gerçekleşen iskelelerin kendilerine has tartı birimleri vardı. 1759 senesinde bir İsmail kilesi 3 Köstence kilesine, 1761 senesinde bir Köstence kilesi 3 İstanbul kilesine denk gelmekteydi⁴⁰. Bir İstanbul kilesinin 25,656 kilogram olduğu göz önüne alınırsa Köstence kilesinin 76,968 kilogram olduğu tespit edilmektedir.

Karadeniz İskelelerinden Gelen Zahire

18. Yüzyıl ortalarında İstanbul'a gelen hububatın %85,8'i Karadeniz, %14,2'si Akdeniz'den mübayaa edilmişti⁴¹. Yani Karadeniz iskelelerinden temin edilen zahire İstanbul halkının büyük bir bölümünün günlük iâşe ihtiyacını karşılayacak mahiyeteydi⁴². Devlet 1748 senesi itibariyle mukayese nizamı ile birlikte Karadeniz'in Rumeli sahilinde bulunan iskelelerden Bergos iskelesi hariç tutulmak üzere 1.850.000 kile buğday, 400.000 kile arpa istedi.

Tablo 1: 1748 senesinde Karadeniz iskelelerinden beklenen zahire miktarları ve çeşitleri şu şekildeydi⁴³.

İskele	Buğday Kile	Arpa Kile
Varna	350.000	100.000
Balçık	300.000	100.000
Kavarna	200.000	50.000
Mankalya	350.000	50.000
Köstence	400.000	50.000
Karaharman	250.000	50.000
Yekûn	1.850.000	400.000

³⁹ Fidan (2014:72-83); BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 9, s. 166, H. 341; A. DVNS.TZEİ.d., 9, s. 145-147; A. DVNS.TZEİ.d., 10, s. 370, H. 447, A. DVNS.TZEİ.d., 11, s.396; A. DVNS.TZEİ.d., 12, s. 24-25.

⁴⁰ Fidan (2014:152).

⁴¹ Aynural, S. (2001:64, 30-32). *İstanbul Değirmenleri ve Fırınları Zahire Ticareti (1740-1840)*. Ankara. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

⁴² Yıldız, H. (2000:108:111). *1711 Prut Seferi'nin Lojistik Faaliyetleri*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Marmara Üniversitesi/ Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.

⁴³ BOA. A.DVNZİ.d. 8, s.165-166. 1748 senesine ait zahire miktarları aynı şekilde 1768 yılına kadar iskelelerden talep edilmiştir. Bu şekilde devletin mukayese nizamının devamlılığı için büyük çaba içinde olduğunu belirtmek yerinde olacaktır. Ayrıca bu miktar zahire sadece iskele kazasından değil yukarıda yazıldığı gibi iskeleye bağlı kazalardan gelen zahire toplamını vermektedir.

1748 senesinde Bergos iskelesine 84.500 Bergos kilesi buğdayın biriktirilmesi emredildi⁴⁴. Ayrıca arpanın henüz iskelelere gönderilmediği dile getirilerek arpanın da hemen toplanması istenildi⁴⁵. 1749 senesinde ise 388.000 kile buğday, 1752 senesinde 398.000 kile buğday ve 96.000 kile arpa, 1753 senesinde de 398.000 kile buğday ve 96.000 kile arpa, 1754 senesinde; 399.000 kile buğday ile 96.000 kile arpa⁴⁶, 1757 senesinde 314.000 kile buğday ve 59.000 kile arpa, 1759 senesinde 366.000 kile buğday ve 75.000 kile arpa, 1768 senesinde 335.000 kile buğday ile 54.000 kile arpanın Bergos iskelesine nakledilmesi emredilmişti⁴⁷.

Bu miktarların farklı oluşunun nedeni ürün rekoltesinin az olmasını akla getirebileceği gibi Bergos iskelesine bağlanan kazaların tam anlamıyla oturmamış olması, bağlanan kazaların artması ve azalmasıyla ilgili bir durumdur. Ancak Bergos iskelesi de İstanbul'a üç yüz binden fazla buğday ile yüz bin kileye varan miktarda zahire sevkettmekteydi. Bu miktarlar göz önünde tutulduğunda iskelelerden İstanbul'a gönderilmesi planlanan buğday miktarı iki milyon kileden fazlaydı. Hayvan yiyeceği olarak talep edilen arpa da beş bin kileye yakındı. Nitekim bir kişinin yıllık buğday ihtiyacı 8 kileydi⁴⁸. 1690 yılında İstanbul'un nüfusun 595.000⁴⁹ olduğu baz alınırsa kaba bir hesaplama ile Karadeniz'den gelecek zahirenin bu yüzyıla ait iâşe ihtiyacının sağlandığı görülecektir. Başka bir hesaplama göre 1756 ve 1762 yılları arasında fırıncılara verilen hububat miktarı beş milyon kileyi bulmaktaydı⁵⁰. Bu şekilde İstanbul halkının buğday ihtiyacının yarısına yakını Karadeniz iskelelerinden karşılanmaktaydı.

Hububat dışında İstanbul'a bu bölgeden bal, sadeyağ, don, çerviş yağları ve peynir gelmekteydi⁵¹. 1745 senesinde Varna, Kavarna ve Balçık'a kazalardan arabalar ile gelen don yağının bir vukiyyesinin kaç akçe olduğu Dergâh-ı muâlla

⁴⁴ BOA. A.DVNZİ.d. 8, s.187; A. DVNS.TZEİ.d., 9, s. 145-146.

⁴⁵ BOA. A.DVNZİ.d. 8, s. 193.

⁴⁶ Hatunili'nden tedarik edilmesi beklenen 15.000 kile buğday ile 5.000 kile arpa Bergos'tan Tulçı kalesine gönderilecekti. Bkz. BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 9, s. 145-146.

⁴⁷ BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 8, s. 193; A. DVNS.TZEİ.d., 9, s. 25; A. DVNS.TZEİ.d., 9, s. 166, H. 341; A. DVNS.TZEİ.d., 9, s. 145-147; A. DVNS.TZEİ.d., 9, s. 199; A. DVNS.TZEİ.d., 10, s. 370/447; A. DVNS.TZEİ.d., 11, s. 396; A. DVNS.TZEİ.d., 12, s. 24-25.

⁴⁸ Kile; buğday ve un ticaretinde 20 okka yaklaşık 25,656 kg. idi. Arpa ise 22,25 kg. üzerinden işlem görüyordu. Bkz. Hinz, W. (1990:51). *İslâm'da Ölçü Sistemleri*, İstanbul: Marmara Üniversitesi Yayınları, Edebiyat Fakültesi Basımevi.

⁴⁹ Mantran (1990:48).

⁵⁰ Aynural, (2001: 4).

⁵¹ BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 8, s. 39, H. 79; A. DVNS.TZEİ.d.,8, s. 41, H. 85.

Kapucubaşlarından İsakçı Anbar Emin'inden istenmişti⁵². Tüccar taifesinin fazla paraya satma ihtimaline karşılık bu türden zahirenin fiyatının defter edilerek İstanbul'a gönderilmesi istenmekteydi⁵³.

1749 senesinin kış döneminde İstanbul'da sadeyağ, don yağı, peynir gibi zahire azalmıştı. Bahar mevsiminin gelmesiyle gemiler denize açılabilirdi. Bu yüzden Balçık, Kavarna, Bergos, Mankalya, Köstence, Karaharman iskelelerinde biriktirilen ve bol miktarda bulunan yağların ve peynirin derhal İstanbul'a gönderilmesi emredildi⁵⁴. Bu türden zahirelere gereksinim bazı dönemler daha da artmaktaydı. 1752 senesi böyle bir yıldır. Nitekim yağların Karadeniz iskelelerinden gelmediği ve yağların buğday sefinelerine dahi olsa yüklenerak İstanbul'a gönderilmesi emredilmekteydi. Hâlbuki zahirelerin birbirine karışma olasılığı olduğundan her bir zahire tür ve cinslerine göre ayrı ayrı paketlenip sefinelere yüklenilmekteydi. Yağ ihtiyacının İstanbul'da artması kaidelerin de kısa süreliğine de olsa bozulmasına neden olmuştu⁵⁵.

İaşe Organizasyonunda Meydana Gelen Sıkıntılar

Gemilerin Boş Yere Bekletilmesi

Mukayese nizamı devletin zahire üstündeki kontrolünü artırmıştı. Ancak üretim yapan, ürünü götüren, satan, kısaca zahire işinde görevli reâyâ ve berâyâ ürünü satmaktan ve belirlenen zamanda iskeleye götürmekten imtina etmekteydi. Bunun da nedeni piyasa fiyatının devlet tarafından kontrol altında tutulması ve buna bağlı olarak rayiç bedelin düşük olmasıydı⁵⁶. Fiyatlar “*bâyi ve müşteri beyninde bi't-terâzi*” olarak adlandırılan nizamla alıcı ve satıcıların da rızaları alınarak iskele kadıları, mübaşirler ve mahalli memurlar marifetiyle belirleniyordu. Ancak bu fiyatlar genellikle üretici aleyhinde olmaktaydı⁵⁷.

Satıcıların düşük, tüccarın yüksek bulduğu fiyatlar yüzünden gemiler günlerce iskelede boş bir şekilde beklemekteydi. 1749 senesinde birbiri ardına Bergos, Ahyolu, Kavarna, Varna, Köstence ve Karaharman iskelelerine gönderilen hükümlerde her türden zahirenin fiyatının belirlenerek derhal sefinelerin İstanbul'a gönderilmesi

⁵² BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 8, s. 53, H. 114.

⁵³ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,8, s. 41, H. 85.

⁵⁴ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 4-5, H. 2.

⁵⁵ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 126, H. 261.

⁵⁶ BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 145/299.

⁵⁷ Fidan (2014: 148).

emredilmektedir⁵⁸. Fiyat belirleme süreci çetin pazarlıkları da beraberinde getirmektedir. Bayi ve müşteriler arasında günlerce haftalarca fiyat görüşmeleri devam etmektedir. İstanbul için alınan zahirelerin ücreti piyasa şartları baz alınarak oluşturuluyorsa da üreticiyi tatmin edici değildir. Bu yüzden üretici fazla paraya satmak umudu ile zahirelerini iskelelere nakletmeyip ambarlarında saklıyorlardı⁵⁹.

Devlet zahire pazarının kurulup fiyatının belirlenmesini sevinçle karşıladığı gibi, zahirenin fiyatının belirlenmemiş olması karşısında Karadeniz iskelelerine baskı yapıyordu. 1753 senesinde Bergos ve Ahyolu iskelelerinde fiyatın belirlenmemiş olması gemilerin iskelede günlerce beklemesine neden olmuştu. Bunun üzerine Mübaşire hitaben fiyatın derhal belirlenerek İstanbul'a zahire sevkini başlanması emredilmektedir⁶⁰. Aynı senede Varna, Kavarna, Balçık, Köstence, Karaharman, Mankalya ve Tuna iskelelerine gönderilen emirde zahire fiyatları konusunda müşteri ve bayiler arasında anlaşmaya varılması gerektiği ve gemilerin bu suretle katiyen bekletilmemesi istenmektedir⁶¹. Ancak birbiri ardına gönderilen emirlere rağmen Karadeniz'in Alçaklar iskelelerinde 1754 senesinde yine aynı sorunla uğraşmak zorunda kalan devlet zahirenin fiyatının cümle ittifakıyla çözülmesini emretti⁶². Her yıl yaşanan bu sorun üzerine 1757 senesinde Tuna taraflarında belirlenen zahirenin alım fiyatının örnek alınmasını ve bir an evvel İstanbul'a zahirenin ulaştırılması istendi⁶³.

Cümle ittifakıyla çözülen fiyat problemi sonunda gemiler yüklerini alabildiler. Ancak iki farklı bölgede fiyatların aynı olmaması ve bunun halk tarafından haber alınması yeniden bir problemin doğmasına neden oldu. 1753 senesinde Karaharman ayanından Elhac İbrahim adlı bir kişi Karaharman'ın kıblesindeki bazı kazalarında zahirenin daha fazla fiyata satıldığını iddia ederek zahiresinin bir kilesine kırk para istemiş, ürününü satmaktan imtina etmişti. Bir kişinin emre karşı gelmesi diğer üreticileri de tetikleyeceğinden devlet bu kişinin yaptığı suç dolayısıyla cezasının

⁵⁸ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 16, H. 30.

⁵⁹ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 84, H. 166.

⁶⁰ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 157, H. 325.

⁶¹ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s.158-159, H. 326; BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 22, H. 35.

⁶² BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 178, H.368.

⁶³ Tuna'da İsmail ve İbrail iskelelerinde buğday 4, arpa, 1,5'a satılmaktaydı. Bunun örnek alınabileceği bildirilmektedir. Bkz. BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 24, H. 38; A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 30, H. 47.

ortadan kaldırılmak olduğunu ifade etmişse de şimdilik tembihle yetinilmesi gerektiğini bildirmişti⁶⁴.

Zahire fiyatlarının belirlenmesini ve gemilerin yüklerini alarak İstanbul'a gitmesini aksatan başka bir olay da halkın zahirelerini ambarlara doldurarak fiyatının artmasını beklemesiydi⁶⁵. 1749 senesinde Bergos iskelesine zahire gönderen kaza ahalileri aşar mahsullerini ambarlara koyarak fiyatın artmasını beklemişlerdi. Sefinelerin bu şekilde Bergos'ta beklemesi huzursuzluğa yol açmıştı. Bunun üzerine Karadeniz iskeleleri Mübaşiri Ali birer birer bu kazaları dolaşarak reayanın öşürlerini almış ve zahirenin iskeleye sevk edilmesi için çalışmıştı⁶⁶. Ayrıca Mültezim, zuema ve tımar sahipleri reayadan öşürlerini alarak mahzenlere doldurarak ya da öşür mahsullerini reâyâ zimmetinde bırakarak, reayadan zorla zahirelerini ucuza alarak ve sefinelere zahire yüklenileceği zaman başka yerlere giderek zahireyi iki kat pahalıya satmak istemekteydiler. Bu davranışları fiyatların belirlenme süresini uzatmakta, İstanbul'da zahire sıkıntısının çekilmesine neden olmaktaydı. Bu yüzden bu kesimlerin öşürlerini harman yerinden doğruca iskeleye nakletmeleri istenmekteydi. Aksi takdirde kalebend olmakla tehdit edilmekteydiler. Bu cezaya rağmen bu durum Karadeniz iskelelerinde fazlaca yaşanan sorunlardan biriydi⁶⁷.

Gemilerin beklemesi nedenleri arasında mevsimsel sıkıntılar da vardı; kış vaktinin gelmesi gibi. Nitekim gemiler Ruz-ı Hızır'dan (21 Mayıs) Ruz-ı Kasım'a (25 Kasım) dek süren dönemde seyrüsefer yapabilmekteydi. Bu yüzden bu iki dönem arasında peyder pey yüklerini alarak İstanbul'a ulaşmaları gerekmekteydi. Bu iki dönem arasında zahirenin İstanbul'a ulaşmaması kıtlığa neden olmaktaydı⁶⁸. İskele kazalarında sakın bazı kişiler "*Mevsim-i derya güzerean etti*" diyerek zahireleri gemilere yüklemekten imtina ediyorlardı⁶⁹. Zahire almadan iskelelerde bekleyen gemiler İstanbul'da zahire darlığının çekilmesine neden olmaktaydı. Üstelik kış mevsiminin de yaklaşması tehlikenin büyümesine neden olmaktaydı. Bu noktada gemilerin iskelelerde boş yere bekletilmesine tahammül yoktu. Devlet Karadeniz

⁶⁴ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s.164-165, H. 339.

⁶⁵ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s.183, H. 380.

⁶⁶ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 38, H. 70.

⁶⁷ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 39, H. 71-72; A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 53, H. 103; A. DVNS.TZEİ.d.,9, s.183, H. 380; A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 158-159, H. 326; BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 4; BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s.12, H.14.

⁶⁸ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 4-5, H. 2.

⁶⁹ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 51-52, H. 99-102.

iskelelerinde zahire işiyle meşgul olan iskele emini, zabitan ve ayanlar gemilerin boş bir şekilde iskeleye bağlanmasından mesul tutmaktaydı.

Kış mevsimi geldiğinde gemiler tersanelere çekilir ve kazalar yıl içerisinde gönderemedikleri zahirelerini ambarlarında saklardı. Bu zahireler havalara müsait oldukça gemilere yüklenir ve İstanbul'a nakledilirdi⁷⁰. 22 Kasım 1752 senesinde Bergos iskelesine bağlı olan kazalardan bazıları zahirelerini kış vakti nedeniyle İstanbul'a göndermemişlerdi⁷¹. Tüccar taifesi aldığı zahirenin kaliteli olmasını istemekteydi. Bu yüzden kış döneminde İstanbul'a getiremedikleri zahireyi bahar dönemlerinde almak istememekteydiler. Yeni mahsulü almak niyetinde olduklarından iskelede beklemekteydiler. Ancak devletin eski ve yeni her türlü zahireye ihtiyacı vardı ve tüccarın böyle bir seçeneğinin olmadığı dile getirilmekteydi⁷².

İskelelere bağlanan kaza sakinleri iskeleye zahire götürmemek için çeşitli bahaneler ileri sürmekteydiler. Mankalya kazası sakinleri “iskelede gemi yoktur” diyerek zahireleri iskeleye götürmek istememişlerdi. Yüklü miktarda zahire biriktirilen Mankalya'dan zahirenin sevkinde yaşanan bir aksaklık İstanbul'u çok etkilemekteydi. Nitekim 1748 nizamıyla bu iskele 350.000 kile buğday ile 50.000 kile arpayı sevk edeceğini taahhüt etmişti⁷³.

Gemilerin boş bir şekilde iskelede beklemesinde kaza ahalilerinin zahireleri gönderecek arabalar bulamaması da vardı. 1754 senesinde Alçaklar iskelelerine zahire getirecek arabaların eksik olduğundan yakınılmaktaydı. Bu yüzden zahirelerini mahzenlere koyan kişilerin mahzenlerini açarak zahireyi derhal iskeleye ulaştırmaları istenirken mahzenin sahibi bulunmazsa marifet-i şer ile kilitleri kırılarak zahirelerin iskeleye nakledilmesi istenilmekteydi⁷⁴.

Karadeniz'in Rumeli iskelelerinde yaşanan sıkıntılar 18. Yüzyılın ortasında iyice hissedilmekteydi. Kaza ahalilerinin 1753 senesinde zahirelerini göndermemek için başvurdukları başka bir bahane ise “biz askeriz, biz voynuk reayasındanız, kazalarımız mirî malikânedir, evkâf kazasıyız” şeklindeydi. Bu yüzden kaza ayanlarına gönderilen hükümlerle defterle sabit olan mukayese zahirelerin gönderilmesi

⁷⁰ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 151, H 308; BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 214, H. 455.

⁷¹ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 157, H. 325; BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 158-159, H. 326.

⁷² BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 20, H. 30.

⁷³ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 125.

⁷⁴ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s.179, H. 320.

emredilmekteydi⁷⁵. 1756 senesinde Balçık ve Kavarna iskelesine bağlı kaza ahalileri “ *kazamıza ait bütün mukayese zahirelerini verdik*” diyerek mukayese defterinde kaydedilmiş olan miktara karşı çıkmaktaydılar⁷⁶. 1758 tarihinde Eskicuma, Herazgrad, Osman Pazarı ahalileri toplanarak Herazgrad mahkemesine gitmiş zahirelerinin olmadığını dile getirerek mukayese zahireni göndermek istememişlerdi. Ancak bu nizamın herkes tarafından kabul edilmesi ve hiçbir şekilde sekteye uğratılmaması gerekmektedir. İstanbul'un kaderi buralardan gelecek zahireye bağlıydı. Bu yüzden söz konusu istekleri kabul görmemişti⁷⁷.

Mübaşirlerin bizzat iskeleleri dolaşması gemilere zahire yüklenilmesinde ve kaçakçılık olaylarına ket vurulmasında caydırıcı bir özelliğe sahipti. Mübaşirler özellikle İstanbul'da kıtık çıktığı zamanlarda iskeleleri tek tek gezmekteydiler. Bergos iskelesinde zahire mübaşiri olarak atanan mübaşir İstanbul'daki kıtık bittiğinde geri İstanbul'a çağırılmıştı. Gelmeden önce iskelede biriktirilen zahirenin bekleyen sefinelere yüklenmesini tembih etmişti⁷⁸.

Kaçakçılık

Ürettiği üründen kâr etmek isteyen üretici tercihini; Anadolu tarafından gelen tüccarın ürününe daha fazla para verdiğinden bu yönde kullanmak istiyordu⁷⁹. Anadolu taraflarından Trabzon, Sinop gibi iskelelerden gelen tüccar hububat ve çeşitli zahireyi Alçaklar iskelelerinden alarak Sinop, Samsun, Trabzon, İnebolu, Ünye ve Bartın⁸⁰ iskelelerine götürmekte buradan Anadolu'nun iç kesimlerinden gelen tüccara satmaktaydı⁸¹. Kaçakçılığın önüne geçmek isteyen devlet Anadolu taraflarından gelecek herhangi bir sefineye bir habbe dahi zahirenin satılmamasını emrediyordu⁸². Zahireler yerli yerinden doğruca iskeleyle nakledilmeliydi⁸³. Bu suçun işlenmesi halinde tüccar hapsedilmekte, gemisi Tersâne-i Âmireye bağlanmaktaydı⁸⁴. Tüccarın

⁷⁵ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s.186, H. 387.

⁷⁶ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 7/6.

⁷⁷ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 189, s. 357.

⁷⁸ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 64, H. 122; A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 100, H. 207.

⁷⁹ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 71, H. 137.

⁸⁰ Bilge, S. M. (2013). “XVIII. Yüzyılda Osmanlı (Anadolu) Limanlarından Kafkasya'ya Yönelik Deniz Taşımacılığı ve Deniz Ticareti”. *Kafkasya Üniversiteler Birliği Uluslararası Ağrı Sosyal Bilimler Kongresi*, 25-27 Eylül, s. 3.

⁸¹ BOA. A.(DVNS.TZEİ.d., 10, H., 146, s 83, H. 147, s. 83.; A.(DVNS.TZEİ.d., 11, 295.

⁸² BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 95, s. 189, s. 147, H. 301; BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 4.

⁸³ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 113, H. 236.

⁸⁴ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 159, H. 327.

hapsedildiği yer Tuna kenarında bulunan Tulçı kalesiydi. Burada tüccar kalebend olarak cezasını çekmekteydi⁸⁵. Karadeniz iskeleleri İstanbul için çalışan iskelelerdi ve kaçakçılığın önüne geçilmediği takdirde İstanbul'da kıtlık çıkması büyük olasılık dâhilindeydi.

Karadeniz iskelelerinden zahire alan kapan-ı dakik tüccarının da kaçakçılık yapma olasılığı vardı. Bu yüzden gemilerine yükledikleri zahirenin miktarını, tüccarın isminin yazılı olduğu mühürlü tezkireyi kapan-ı dakik naibine vermekleri gerekiyordu. Kapan naibinden aldıkları tezkireleri de sicil-i mahfuza mahallinde kaydettiriliyorlardı⁸⁶. Tezkirede buğdayın hangi sınıftan, kıymetinin ve miktarının ne kadar olduğu yer almaktaydı. Bu şekilde tüccarın gemilerindeki zahirenin cinsi ve miktarı açıkça bilinerek kaçakçılık yapmalarının önüne geçilmeye çalışılmaktaydı⁸⁷.

Halk, askerî kesim kaçakçılığın türlü yollarını bulmuştu. Bu yolda aracı olan kesim muhtekir denilen kişilerdi. 1749 senesinde zuema, sipahi, mültezim ve voyvodalar Karadeniz'in Rumeli kıyısındaki kazalardan aldıkları öşürlerini muhtekir taifesine daha fazla paraya satmışlardı⁸⁸. Muhtekiler de bu zahireyi Anadolu taraflarından gelen tüccara daha fazla paraya satmaktaydı. Devlet buna devam edenlerin kalebend olacaklarını bildirmişse de devlet görevlilerinin dahi kaçakçılığa ve muhtekirliğe başlaması Karadeniz iskelelerinden İstanbul'a gelecek zahirenin azalması anlamına geliyordu⁸⁹.

1754 senesindeki hükümde Bergos, Varna, Balçık, Kavarna, Mankalya, Karaharman iskelelerinde muhtekir taifesinin zahireleri zahire pazarından satın alarak başka yerlere fazla satmak umuduyla mahzenlerine doldurduğu yer almaktadır. Bu kişilerin pazarlarda buğdayı fazla paraya sattıkları İstanbul tarafından haber alınmış ve bunun önlenmesi emredilmişti. İhtikârlık devlet tarafından men edilmesine rağmen karlı bir iş olması insanları muhtekirliğe itmekteydi. Zahire pazarlarında ürünü fazla paraya satın alan muhtekiler bu zahireleri mahzenlerine bekletmekteydi. Devlet bu durum karşısında muhtekirlerin isim ve resimleriyle defter yapılarak kendisine bildirilmesi hususunda özenle durmuş ve bu kişilerin haklarından gelinmesi için emir

⁸⁵ BOA. A. DVNS.TZEİ.d., 9, s. 81, H. 158; BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s.145, H. 299.

⁸⁶ BOA. A.DVNZİ.d. 8, s. 143/314.

⁸⁷ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s.162, H. 324; BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 15, H. 19.

⁸⁸ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 28, H. 53.

⁸⁹ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 28, H. 53.

vermişti. Halkın arabalar ile getirmiş olduğu zahirenin narh-ı cari ile kapan sefinelerine satılması istenmişti⁹⁰.

1755 senesinde Varna kadısına gönderilen hükümde Trabzon ve havalisinden gelen tüccar gemilerine zahire satılmaması istemekteydi. Bu senede buradan Varna'ya gelen üç-dört adet zahire sefinesine muhtekirler fazla paraya zahire satmışlardı. Bir Varna kilesi buğday 50 paraya satılırken muhtekirler bunu 60 paraya, kızılca buğdayı 40 paradan 50 paraya çıkartarak Anadolu tüccarına satmışlardı⁹¹.

1757 senesinde Trabzon Valisi'nden kaçakçılık olaylarına karşı daha temkinli olması istenmişti. Trabzon ve havalisine zahire kaçakçılığı yapan reisler bulunursa habs edilmesi isteniyordu⁹². Aynı senede Karaharman iskelesinden Hüseyin Reis adındaki bir tüccar 8.000 kile buğdayı şaykasına yükleyerek Anadolu taraflarına gitmişti. Bu reisin derhal yakalanarak habs edilmesi, şaykasındaki zahirenin İstanbul'a gönderilmesi ve gemisinin rabt edilmesi Trabzon valisine emredilmişti⁹³. Bu gemiler hamulelerini Anadolu'nun Karadeniz sahilindeki iskelelere götürürdü. Bu reisler ürünleri sattıktan sonra tekrar Rumeli kıyısındaki iskelelere gelmekteydiler. Bunun bilincinde olan devlet zahire kaçıran kişilerin tespit edilerek takip edilmesi ve sonunda yakalanmasını istemekteydi. Bunlardan biri olan Giresunlu Kel Hüseyin'in zahire kaçakçılığı yaptığı haber alınmış ve nerede görülürse hemen habs edilmesi emredilmişti⁹⁴.

Bütün bu emr-i şeriflere rağmen halk ve askeri kesim Anadolu'ya zahire kaçırmanın bir yolunu buluyorlardı. Bu yollardan birisi de buğdayın peksimet yapılarak Anadolu tüccarına satılmasıydı. 1757 senesinde Balçık kazası sakinlerinden Mustafa ve Ahmed adındaki şahıslar Padişah'a arzuhal göndererek kaza ahalilerinden bazılarının on iki adet peksimet fırını açtıkları ve mukayese zahirelerini bu fırınlarda peksimet yaparak Anadolu tüccarına sattıkları ihbarında bulunmuşlardı. Balçık kadısının dahi bu işe göz yumduğu mektupta yer almış ve kadının bu şahıslardan 200 kuruş alarak fırınların çalışmasına ruhsat verdiği ifade edilmişti. Bunun üzerine harekete geçen devlet bu fırınlardan bir adedi haricindeki diğerlerinin mühürlenmesi

⁹⁰ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s. 195, H. 407.

⁹¹ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,9, s.215, H. 456.

⁹² BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 7, H. 8.

⁹³ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 89, H. 160.

⁹⁴ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, 95, H. 172.

emrini vermişti⁹⁵. 1756 senesinde Balçık Kadısı Derviş Mustafa payitahta bir kıta arzuhal göndererek bu fırından sadece bir buçuk kantar peksimet üretildiğini ve bunun gemilere yetmeyeceğini bildirerek üç adet daha fırının çalıştırılmasına müsaade edilmesini istedi. Aynı zamanda bu fırınlardan üretilecek peksimetin Anadolu taraflarına kaçırılmayacağını teminatını verdiyse de devlet bir fırının mührünün açılmasını münasip gördü⁹⁶.

Zahirenin İçine Farklı Maddeler Karıştırmak

Devlet mukayese zahiresinin eksiksiz ve hızlı bir şekilde İstanbul'a gönderilmesi taraftarıydı. Halkın bir sene içinde çeşitli nedenlerden dolayı gönderemediği ya da eksik gönderdiği zahireyi bir sonraki sene istiyordu. Bu yüzden halk ürünün rekoltesi düşük olduğunda zahirenin içine saman, toprak, çavdar gibi maddeler ekleyerek istenilen miktardaki zahireyi denkleştirmeye çalışıyordu⁹⁷.

İskelelere gönderilen emirlerde bu konu üzerinde dikkatle durulduğu anlaşılmaktadır. 1756 senesinde Balçık ve Kavarna iskelelerine bu konuda emirler gönderilerek zahirenin pak ve saf olması istenilmişti⁹⁸. 1757 senesinde Karadeniz iskelelerinden biri olan Mankalya iskelesine gelen 3 geminin taşıdığı hububat kontrol edilmiş, kontrol sırasında 9 kile buğdayın 4 kilesinin arpa ve topraktan oluştuğu görülmüştü. Mankalya iskelesindeki bu hadise üzerine devlet ilgili yerlere ferman göndermişti⁹⁹.

1757 senesinde de Köstence iskelesinden gönderilen buğdayın yarısının arpa olduğu tespit edilmişti. İstanbul halkına iyi ekmek çıkarmakla mükellef olan devlet Karadeniz'in zahire anlamında en üst düzeyde verim aldığı Köstence iskelesinde buna müsaade edemezdi. Bu yüzden ürünlerin pak ve saf olmalarına azami gayret edilmesi emredilmekteydi¹⁰⁰. 1760 senesinde Bergos, Varna, Kavarna, Balçık, Mankalya, Köstence ve Karaharman iskelelerinde zahirelerin içine farklı maddeler atılması üzerine devlet bu iskelelerden numune alınmasını ve bu numune paketlerinin mühürlenerek kapana getirilmesini istemişti. Ancak getirilen numunelerin

⁹⁵ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 22, H. 34.

⁹⁶ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 41, H. 65.

⁹⁷ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 19, H. 29; BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,11, s. 61.

⁹⁸ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 6, H. 5.

⁹⁹ Fidan (2014: 87).

¹⁰⁰ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,10, s. 29, H. 45.

mühürlerinin bir kısmının bozulmuş olduğu dikkati çekmekteydi. Numunelerin dahi içinde istenilen hububattan başka birçok farklı maddenin olduğu tespit edilmişti. Bu durum hem tüccarın hem de reâyâ sorumsuzluğu görülmüştü. Bunun üzerine devlet numunelerin mübaşirin mührüyle mühürlenmesini, eğer iskelede mübaşir yoksa kadı ve naiplerin mühürlerinin kullanılması gerektiğini ifade ederek zahirenin karışık olmaması için önlem almaya çalışmıştı¹⁰¹.

Sonuç

İstanbul ile iskeleler arasında yapılan ticaret hububat üzerinde şekillenmişti. Buğday ve arpa hububat ticaretinde büyük paydaya sahipti. Bunun yanı sıra İstanbul halkının günlük gereksinimlerinden olan yağ türleri de sevk edilen ürünler arasındaydı. Köstence, Varna, Bergos, Kavarna, Balçık, Karaharman iskeleleri ise bu ihtiyacın büyük ölçüde karşılandığı merkezler olup İstanbul'un ihtiyacının yarısına yakını Alçaklar iskelelerinden karşılanmaktaydı. Bu bağlamda Rumeli'nin Karadeniz kıyısında bulunan iskeleler İstanbul iaşesinin ana tedarik noktalarını oluşturuyordu.

İskeleler sadece limanlarını değil aynı zamanda geniş bir coğrafyayı da İstanbul'a bağlamaktaydı. Bu bağlantı üç saç ayağı üzerinde kurulmuştu; biri tüccar, diğeri mübaşir ve bir diğeri de üretici oluşturuyordu. Birinin işi savsaklaması devletin büyük bir sorunla karşı karşıya kalmasına neden olmaktaydı. Bu grupların anlaşmazlık yaşadığı ana nokta piyasa fiyatının düşük olmasıydı. Osmanlı Devleti İstanbul halkının iaşesi söz konusu olduğunda fiyatı düşük tutmaktaydı. Devletin kaliteli ve hızlı bir şekilde hububatın İstanbul'a gelmesini sağlaması zorunluydu. Nitekim İstanbul, Marmara'da hububat üreten bir kaç yeri ayrı tutmak gerekirse tüketici bir şehirdi. İstanbul nüfusu göz önüne alındığında buradan mukayese nizamı ile belirlenen miktardaki zahirenin başkente gelmemesi durumunda İstanbul'da kıtlık çıkması büyük olasılık dâhilindeydi. Bu yüzden Karadeniz iskelelerine birbiri ardına gönderilen hükümlerde bir nesne, bir habbe, bir zerre dahi zahirenin Anadolu ve başka yerlere satılmasının katiyen yasak olduğu ifade edilmekteydi. Ancak ekonomik kaygılar hem devlet görevlilerinin hem de reayanın kaçakçılık yapmasına neden olmaktaydı. Sınırlı ölçüde zahire fiyatlarına yapılan zamlar ise yeterli seviyede bulunmamakta ve yasal ticaretten daha karlı olarak görülen kaçakçılığın zemini

¹⁰¹ BOA. A. DVNS.TZEİ.d.,11, s. 64.

oluşmaktaydı. Bütün bunlara rağmen iskelelerin miktarı milyon kileyi bulan zahireyi İstanbul'a sevk ediyor olmaları büyük bir iş gücünü de beraberinde getirmekteydi. İskeleler işçi, üretici, tüccar gibi grupların hep iç içe olduğu pazarlar haline gelmişti. Bu pazarlardan alınan büyük miktarları bulan zahirenin İstanbul'a sevk edilmesi Osmanlı Devleti'nin iâşe organizasyonunu mükemmel bir şekilde uyguladığının bir göstergesidir.

KAYNAKÇA

- ALİ CEVAD (1313). *Memalik-i Osmaniye'nin Tarih ve Coğrafya Lügati*. Dersaadet: Mahmud Bey Matbaası.
- AYNURAL, S. (1992). “18. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul Kapan Tüccarları”. *Türk Dünyası Araştırmaları*, S. 80-81, s. 207-214.
- AYNURAL, S. (2001:64, 30-32). *İstanbul Değirmenleri ve Fırınları Zahire Ticareti (1740-1840)*. Ankara. Tarih Vakfı Yurt.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Bâb-ı Asafî Divân-ı Hümayûn Sicilleri Tevziât, Zehair, Esnaf ve İhtisâb Defterleri (A. (DVNS.TZEİ.d.), 8, 9, 10, 11, 12.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA). HRT.h. 138.
- BIJIŞKYAN, P. M. (1969:108). *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası*. Hrand D. Andresyan (Tercüme ve Notlar). İstanbul: Edebiyat Fakültesi.
- BİLGE, S. M. (2013). “XVIII. Yüzyılda Osmanlı (Anadolu) Limanlarından Kafkasya'ya Yönelik Deniz Taşımacılığı ve Deniz Ticareti”. *Kafkasya Üniversiteler Birliği Uluslararası Ağrı Sosyal Bilimler Kongresi*, 25-27 Eylül.
- BİLİCİ, F. (2001). “Karadeniz”. *TDVİA*, C. 24, s. 388-390.
- BOSTAN, İ. (1991). “İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya İle Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846”. *Türklük Araştırmaları Dergisi*, S. 6, s. 21-35.
- EMECEN, F. (1989). “XVI. Asrın İkinci Yarısında İstanbul ve Sarayın İâşesi İçin Batı Anadolu'dan Yapılan Sevkiyat”. *Tarih Boyunca İstanbul Semineri*. 29 Mayıs-1 Haziran, Edebiyat Fakültesi, s. 197-230.
- ERGİN, M. (2013). *Orhun Abideleri*. İstanbul: Boğaziçi..
- FİDAN, F. (2014: 58). *18. Yüzyılda İstanbul'un ve Ordunun İâşesinde Tuna İskelelerinin Rolü (1711-1768)*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Kafkas Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kars.
- GENÇ, M. (2000:64). *Devlet ve Ekonomi*. Ankara: Ötüken.

- GÜÇER, L. (1954). “XVIII. Yüzyılın Ortalarında İstanbul'un İaşı için Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi”, *İÜİFM.*, C. XVIII, S. 1-4, s. 397-416.
- HINZ, W. (1990:51). *İslâm'da Ölçü Sistemleri*, İstanbul: Marmara Üniversitesi Yayınları, Edebiyat Fakültesi.
- İNCİCİYAN P. L. (1974). “Osmanlı Rumelisi Tarih ve Coğrafyası”. Hrand D. Andresyan (Çev.). *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, 2-3, Edebiyat Fakültesi, s. 11-88.
- KATİP ÇELEBİ (1971:48). *Cihannüma (İklim-i Rum)*, Transkripsiyonlu Metin I. İstanbul.
- MANTRAN, R. (1990). *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul*. C.I. Mehmet Ali Kılıçbay-Enver Özcan (Çev.). Ankara: TTK.
- MURPHEY, R. (1988). “Provisioning İstanbul: The State and Subsistence in the early Modern Middle East”. *Food and Foodways*, S. 2, s. 217-263.
- ŞEMSEDDİN SAMİ (1996: 3921). *Kamusu'l-Alâm*. C.II, V. Ankara: Kaşgar.
- TDVİA. (2001). “Karadeniz”. *TDVİA*, C. 24, s. 386-388.
- YILDIZ, H. (2000:108:111). *1711 Prut Seferi'nin Lojistik Faaliyetleri*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Marmara Üniversitesi/ Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.

TANZİMAT DÖNEMİ'NDE SAMSUN LİMANI PROJELERİ*

İbrahim SERBESTOĞLU**

ÖZ

19. yüzyılda önem kazanmaya başlayan liman kentlerinden biri de Samsun'dur. Canik Sancağı' nın merkezi olan Samsun, Anadolu'nun iç kesimlerinde bulunan şehirlerin de denize açılan kapısı konumundaydı. Ancak uzun yıllar iskele ile idare edilmiş, Karadeniz'in hırçın dalgalarına dayanacak bir liman yapılmamıştı. Ticaretin ve gemi trafiğinin artmasına paralel olarak Samsun'a büyük bir liman yapılması taleplerinin arkası kesilmiyordu. Babıâli de yaptırdığı keşiflerle liman yapımına olumlu baktığını gösteriyor ancak bedelinin yerel kaynaklardan karşılanması gerektiğini vurguluyordu. Nitekim keşif yapanlar da liman projelerinin mali boyutuna dikkat çekerek, daha sağlam yapılması için limanın boyutunu büyütüyorlardı. Neticede Tanzimat Dönemi itibarıyla Samsun'da keşifler yapılmış ama liman yapılamamıştır. Çalışmamız Samsun liman projeleriyle birlikte yokluktan hayata geçirilemeyişi incelemektedir.

Anahtar Kelimeler: Samsun, Liman, 19. Yüzyıl, Tanzimat

ABSTRACT:

One of the seaboard cities, which had been getting importance in the 19th century, was Samsun. Samsun, center of Canik Sanjak, was also the door of the interior Anatolian cities opening to the sea. However a port, which was going to stand up against Blacksea's very rough waves, hadn't been built. As commerce and ship traffic were increasing, requirement of building a big port in Samsun was also increasing. Babıali was also claiming that it was a necessity to build a big port but Babıali also was putting an emphasis on that the cost of building the port should be paid by local resources. In conclusion, surveys for the port were done but the port couldn't been built during the Tanzimat. In this study, Samsun port projects and the reasons for their failure are investigated.

Key Words: Samsun, Port, 19. Century, Tanzimat

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII.Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** Dr. Amasya Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, ibrahimserbest53@hotmail.com

Giriş

Samsun, ilk çağlardan itibaren Karadeniz ticaretinde önemli rol oynayan bir liman şehridir. Miletosluların, Amisos adını verdikleri ilk ticaret kolonisinin yanında M.Ö. 5. yüzyılın ortalarında Atinalılar da burada bir koloni kurmuşlardı. İç bölgelerle ulaşımının kolay olması, Basra, Bağdat, Urfa, Diyarbakır, Harput, Sivas, Amasya, Zile, Kayseri ve diğer şehirlere uzanan ticaret yolunun denize açılan kapısı konumunda bulunması Samsun'un önemini arttırmıştı.¹

12. yüzyılda Türklerin eline geçen Samsun'da yeni bir yerleşim yeri kuruldu.² “*Müslüman Samsun*” olarak adlandırılan bu mevkide inşa edilen kale tüccarın mekânı oldu. Türklerin yanında Ceneviz ve Arap tacirlerin de toplanması Samsun'un 13. ve 14. yüzyıllarda ticari potansiyelini göstermesi bakımından önemlidir.³ Ancak sonraki yıllarda Karadeniz'in Osmanlıların iç denizi konumuna gelmesi şehrin ticari faaliyetlerine sekte vurup, nüfusunun azalmasına yol açıtıysa da Samsun, iskelesinden yapılan sevkiyatlarla Osmanlı ordusuna ve ticaretine katkı sağlamayı sürdürdü.⁴

18. yüzyılın sonları ve 19. yüzyılın başlarında itibaren Karadeniz'in kapalılığının sona ermesi Samsun'da etkisini gösterdi.⁵ Buharlı gemiler seferlere

¹ İbrahim Tellioğlu, “Osmanlı Hâkimiyetine Kadar Canık”, *İlkçağdan Cumhuriyete Canık*, Ed: Cevdet Yılmaz, Samsun 2011, s. 25-43.

² İbrahim Tellioğlu, *Osmanlı Hakimiyyetine Kadar Doğu Karadeniz'de Türkler*, Trabzon 2007, s. 110-112.

³ Mehmet Beşirli, *XIX. Yüzyılın Başlarında Samsun Şehri (1755 Numaralı Samsun Şer'îye Siciline Göre)(H.1200-1255; M.1785-1839)*, c.1, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi- Ondokuz Mayıs Üniversitesi), Samsun 1993, s. 41.

⁴ Osman Köse, “18. Yüzyılın İkinci Yarısının Osmanlı-Rus Savaşlarında Karadeniz Liman Kenti Samsun”, *Samsun Araştırmaları “Tarihsel Geçmiş”*, I. Kitap, Yay. Haz: Cevdet Yılmaz, Samsun 2013, s.119-126.

⁵ Karadeniz'in kapalılığı ve Avrupa devletlerinin ticaret yapma teşebbüsleri için bkz: Kemal Beydilli, “Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve ‘Mîrî Ticâret’ Teşebbüsü”, *Belleten*, S. 214, Aralık 1991, s. 687-755. Bu durum Rusya'nın Osmanlı aleyhine bir güç olarak ortaya çıkmasıyla bozulmaya başlamıştır. Bu konuda bkz: İdris Bostan, “Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)”, *Belleten*, S. 225, Ağustos 1995, s. 353-394.

başladı⁶, Samsun limanından yapılan ticaret hacmi arttı⁷ ve şehirde yabancı konsolosluklar açıldı.⁸ Bu yıllarda Samsun'a gelen seyyahların ortak gözlemlerinden birisi şehirde bulunan tüccara dairdi. J. McDonald Kinneir, şehirde tacirler için bir han olduğunu belirtirken, Bijişkyan, değişik milletlere mensup tüccara dikkat çekiyordu. J. Brunt ise Samsun pazarların bol mal bulunduğunu ancak bunların tüketim için değil transit ticaret için getirildiğini söylüyordu.⁹ Yaşanan değişim sürecinde Samsun'un güvenli bir liman ihtiyacı her zamankinden daha fazla gündeme gelmeye başlamıştı.¹⁰

1810'ların sonunda bölgeyi gezen Bijişkyan, Samsun'un geniş bir limana sahip olduğunu belirtiyordu.¹¹ Önü açık olduğundan emniyetli olmadığı ifadelerine paralel olarak Canik-İstanbul hattında mal taşıyan gemicilerin Samsun'a yeni liman yapılması talepleri vardı. Ancak olumlu bir cevap alamamışlardı.¹²

1838 Martında Samsun'a gelen Moltke de gemicilerin görüşlerine paralel ifadeler kullanıyordu. Moltke, hoş bir şehir olarak tanımladığı Samsun'un çeyrek mil kuzeyinde eski bir mendirek harabesinin temellerini görmüştü. Mendirek iri yontma taşlardan yapılmıştı. Ancak ilkçağdan beri fırtınalarıyla anılan Karadeniz için Samsun'un muhafazalı iskele ve güvenli bir limanı yoktu. Moltke, havaların bozuk olduğu zamanlarda gemilerin yolcularını nispeten daha iyi olan Trabzon'a

⁶ İlhan Ekinci, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 21/2, Aralık 2006, s. 35-76; Aynı yazar, "19. Yüzyıl'ın İkinci Yarısında Samsun'da Deniz Ulaşımı", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, İkinci Kitap, Ed: Cevdet Yılmaz, Samsun 2007, s. 113- 142; Davut Hut, "Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehiryolu Ulaşımı", *Osmanlı'da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu*, Ed: Vahdettin Engin-Ahmet Uçar-Osman Doğan, İstanbul 2012, s. 107-140; Mehmet Murat Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Ankara 2005, s. 86-90.

⁷ Musa Çadırcı, "Tanzimat'ın Karadeniz Bölgesi'nde Uygulanması", *Tanzimat Sürecinde Türkiye Anadolu Kentleri*, Derleyen: Tülay Ercoşkun, Ankara 2011, s. 78-81.

⁸ Özgür Yılmaz, "Samsun'da Fransız Konsolosluğu'nun Kurulması ve Fransız Arşiv Belgelerine Göre Şehrin Durumu (1840-1870)", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S.16, Bahar 2014, s. 57-85.

⁹ Mehmet Öz, "Samsun", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, c.36, 2009, s. 85.

¹⁰ Donald Quataert, "19. Yüzyıla Genel Bakış: Islahatlar Devri 1812-1914", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, 1600- 1914*, c.2, Ed: Halil İnalcık- Donald Quataert, İstanbul 2004, s. 919-925.

¹¹ P. Minas Bijişkyan, *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası 1817-1819*, Tercüme ve Notlar: Hrand D. Andreasyan, İstanbul 1969, s. 32.

¹² Filiz Dıgıroğlu, *XIX. Yüzyıl Karadeniz'inde Yeni Bir Ticari Merkez: Samsun*, (Basılmamış Doktora Tezi-Marmara Üniversitesi), İstanbul 2011, s. 53.

götürdüklerini söylüyordu. Üstelik bu sorunun giderilmesi için bir şey yapılmadığına da dikkat çekiyordu.¹³

A. Liman İçin Keşifler

1. Ahmed Efendi'nin Keşfi

1840'ların sonunda liman inşası için Samsun'a gönderilen Mühendishane-i Berri Hümayun hülefasından Ahmed Efendi keşif yaparak hazırladığı harita ve defteri, Nafia Nezareti'ne göndermişti. Nezaret kârgir veya ahşap iskeleden hangisinin yapılacağının görüşülmesi ve ödenek ayrılması konularını müzakere ettiği halde bu girişim sonuçsuz kaldı.¹⁴ Oysa 1838 yılında İngilizlerle imzalanan Balta Limanı Antlaşması sonrasında Osmanlı mallarının ihraç edileceği iskeleler arasında Samsun'un da adı yer alıyordu.¹⁵ Anadolu'nun iç kesimlerinden getirilen ürünler artık eskisinden daha fazla miktarda Samsun'da gemilere yüklenecekti.¹⁶

2. Kırım Savaşı ve Yeni Bir Keşif

Kırım Savaşı'nda iaşenin karşılanmasında yaşanan sorunlardan dolayı Samsun'da şiddetli dalgalardan korunaklı bir limanın gerekliliği bir kez daha gündeme gelmişti. Ancak tartışma konuları değişmemiş, ahşap veya kârgir yapı ile ödenek üzerinde yoğunlaşılıyordu. Eski Trabzon valisi Abdullah Paşa'nın muhassıl olarak Samsun'da bulunduğu dönemde kalıcı bir eser olması ümidiyle taştan sağlam bir rıhtım yaptırdığı ancak kışın sert dalgaların iki ay içinde rıhtımı yıktığı hatırlatılıyordu. Yapılacak yeni iskele 75 metre uzunluğunda ve denizin içine girecek şekilde planlanıyordu. Yaklaşık 150.000 kuruşa mal olacağı öngörülmüyordu. Bu kadar yüksek meblağ harcanarak bir iskele yapılmasının israf olarak görülmemesi gerektiği vurgulanıyordu. Çünkü Samsun'un *askeriyenin kileri* konumunda olduğuna dikkat

¹³ Helmuth von Moltke, *Moltke'nin Türkiye Mektupları*, çev: Hayrullah Örs, İstanbul 1969, s. 142-143.

¹⁴ Filiz Dıġıroġlu, *XIX. Yüzyıl Karadeniz'inde Yeni Bir Ticari Merkez: Samsun*, s. 53.

¹⁵ Mübahat S. Kütükoġlu, *Balta Limanı'na Giden Yol Osmanlı-İngiliz İktisâdî Münâsebetleri (1580-1850)*, Ankara 2013, s. 165.

¹⁶ 19. yüzyıldan önce de Canik Sancağı'nın art alanlarını oluşturan başta Amasya, Tokat ve Sivas olmak üzere Anadolu'nun iç kesimlerinden tarım ve sanayi ürünleri Samsun iskelesine getirilir ve buradan İstanbul'a gönderilirdi. Bkz: Mehmet Beşirli, "Tokat Bakır Kalhânesi'nde Tasfiye İşlemleri ve İstanbul'a Sevkiyat (1793-1840)", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 19/1, Temmuz 2004, s. 22-28; Necmettin Aygün, "Osmanlı Devleti'nin Son Zamanlarında Karadeniz'in Güney Kesiminde İktisadî Faaliyetler", *Karadeniz Araştırmaları*, 6/23, Güz 2009, s. 48-56.

çekiliyordu. Anadolu'dan toplanan zahire, gemilere yüklenmek üzere filikalara doldurulmak üzere hamalların omuzlarında denizde taşınmak zorunda kalınıyordu. Bu durum yüksek miktarda hamaliye ücreti ödenmesine yol açtığı gibi zaman zaman yaşanan kazalarda insanlar ve zahire telef oluyordu. Ayrıca posta gemilerine aktarma yapılmaması üzerine yabancılar da bir liman yapılmasının gerekliliğini ifade ediyorlardı. Hatta Canik mutasarrıfı limanın hayati önemine binaen iki aylık maaşını hibe etmeyi teklif etmişti. Konuyu gündemine alan Meclis-i Vâlâ¹⁷, ahşap iskelenin kısa sürede harap olacağına vurgu yaparak uygun bir mevkiye kârgir iskele yapılması kararını aldı.¹⁸

Samsun'da kârgir olarak yapılacak iskelenin karantinahane civarında bir mahalde ya da emtia gümrüğü önünde inşası düşünülüyordu. Gerekli taşlar çevreden tedarik edilecekti. Ancak Canik'te kârgir rıhtım inşası ve masraflarının keşfini yapacak usta yoktu. Bunun üzerine İstanbul'dan *ebniye hülefasından* Nazif Efendi ile rıhtımcı Yorgi görevlendirildiler. Samsun sahili sığ ve önü açıktı. Bu nedenle yapılacak iskeleyle ancak küçük kayıklar yanaşabilecekti. Vapur ve sefineler yarım mil açıkta demirleyeceklerdi. Planlanan iskelede hava muhalefetinde küçük kayıkların dahi sığınması zor gözüküyordu. Oysa Samsun'un ihtiyacı daha büyük ölçekli bir limandı. Bu nedenle iskele liman şeklinde etrafı çevrilmiş olarak yapılsa daha kullanışlı olacağı tartışılmaya başlandı. Masrafları artıracığı ortada olan yeni düşünce veya eski planlamadan hangisinin uygulanacağı tartışmaları arasında bu girişimden de sonuç alınamadı.¹⁹

3. Müfettiş Ali Rıza Efendi ve Yeni/Yine Liman Girişimleri

a. Ali Namık Efendi'nin Keşfi

1863 Nisanı'nda Canik Sancağı'nı teftiş için Samsun'a gelen Ali Rıza Efendi yapılacak faaliyetler arasında liman yapımını da eklemişti. Ali Rıza Efendi'ye göre Samsun'a vapur işlemeye başladığından itibaren önemi daha da artmış, İzmir'den bile daha değer kazanmıştı. Çünkü müfettişe göre İzmir iskelesi Aydın ve birkaç sancağın

¹⁷ Mehmet Seyitdanlıoğlu, *Tanzimat Devrinde Meclis-i Vâlâ (1838-1868)*, Ankara 1999; Ali Akyıldız, *Tanzimat Döneminde Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, İstanbul 1993, s. 189-218; Aynı yazar, "Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliyye", *TDVİA*, c. 28, 2003, s. 250-251.

¹⁸ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *İrade Meclis-i Vâlâ (İ.MVL)*, 360/ 15765, 1 Ekim 1856.

¹⁹ BOA, *İ.MVL*, 376/16525, 29 Temmuz 1857.

çıkış noktası olduğu halde Samsun pek çok Anadolu şehrinin ve Irak'ın iskelesi konumundaydı. Amasya yolunun yapılması ve iskele ile diğer imar projelerinin hayata geçirilmesi yalnız Samsun'u değil art alanların da kalkınmasına katkı sağlayacaktı.²⁰

Ali Rıza Efendi'nin görüşmeleri ve izlenimlerine göre yapılacak liman 8.000 kese civarında mal olacaktı. Ancak kesin bedel, yapılacak kapsamlı bir keşif sonrasında netleşecekti. Bu keşfi, büyük projelerde görevlendirilmekte olup halen Bursa havalisinde teftiş memuru olan Ahmed Vefik Bey'in talebiyle yol çalışmalarını inceleyen mühendis Riter'in yapması talep ediliyordu.²¹ Babıâli, limanın sağlayacağı yararları reddetmemekle birlikte, hazinenin içinde bulunduğu sıkışıklıktan dolayı projeye maliyetinden çok da sıcak bakmıyordu. Yine de maliyetin düşürülebileceği ihtimali ile Samsun-Amasya yol yapımında görevlendirilmiş olan mühendis Bahri Efendi'nin inceleme yapmasına karar verildi. Çünkü Canik Sancağı'nın teşviklerle gelişeceği ve bayındır hale geleceği İstanbul'da da kabul görüyordu.²² Zaten hazineden çok da beklenti içinde olmayan Canıklılar, yapılacak keşfe göre kumpanya teşkiliyle liman yapılmasını alternatif olarak belirlemişlerdi.²³

Riter'in görevlendirilmesi isteğine Bursa'daki çalışmaları gerekçe gösterilerek olumlu yanıt verilmedi. Bahri Efendi'nin ise tek başına bu işin üstesinden gelebileceğinden kuşku duyuluyordu. Nitekim bir başka mühendis Ali Namık Efendi marifetiyle iskelenin keşfi yapıldı. İskelenin uzunluğu 60,61, genişliği 6 metre civarında olacaktı. Masraflarının yaklaşık 50.000 kuruşu Canik Sancağı'nın tüccar ve zenginlerce karşılanacaktı. Kalan meblağ ise yine mahallinde karşılık bulunarak toparlanacaktı. Bunun için akla ilk gelen yerlerden birisi kasabanın güneyinde bulunan kumsaldı. Kumsal alan üzerine evler ve dükkânlar yaptırılması için uygundu. İmara açılmasıyla kasabanın genişlemesi ve gelişmesine de katkı sağlayabilirdi. Kumsalın değerinin artması için öncelikle üzerinde bir ev yapılmak üzere yaklaşık 1/7 bölümü

²⁰ BOA, *İrade Dahiliye (İ.DH)*, 510/34679, 18 Haziran 1863. Aynı görüş İngiliz konsolosluk raporlarında da ifade edilmekteydi. Samsun'un Anadolu ve Irak'taki şehirlerin önemli bir deniz kapısı olduğuna dikkat çekiliyordu. Bkz: Charles Issawi, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, Chicago and London, 1980, s.120-126.

²¹ BOA, *İ.DH*, 510/34700, 8 Temmuz 1863.

²² BOA, *Sadaret Mühimme Kalemi (A.MKT.MHM)*, 270/21, 17 Temmuz 1863.

²³ BOA, *A.MKT.MHM*, 272/50, 6 Ağustos 1863.

70.000 kuruşa Ustabaşı Yorgi'ye satıldı. Kalan arsa ile de iskelenin bedeli fazlasıyla karşılanmış olacaktı. Artan gelir ise Amasya yolunun yapımında kullanılacaktı.²⁴

Ali Namık Bey'in keşif defterine göre yapılacak kârgir iskelenin etrafının siyah taş tomruğundan *taşçıkâri yonma* şeklinde, *demirkend* ve *zebane* ile birbirine bağlı som yüzleme; içi de taş ve harçla doldurulacaktı. Üzerine yine demirkend ve zebane ile siyah taş kabağından döşeme yapılacaktı. Toplamda 190.440 kuruş maliyet hesabı yapılmıştı.²⁵

b. Miralay Salih Bey, Fazıl Efendi ve Anderya Kalfa'nın Keşfi

Nedeni bilinmedik şekilde Ali Namık Bey'in keşfinin de hayata geçmediği görülmektedir. Buna rağmen liman inşa edilmesindeki kararlılık devam ediyordu. Limanın inşası için muhacir iskânıyla görevlendirilmiş miralay Salih Bey ve teftiş muavini Fazıl Efendi çalışmalarını sürdürüyorlardı. Fazıl Efendi, ebniye müdürlüğünde kâtiplik görevinde bulunduğu esnada yapı işleriyle ilgilenmişti. Meclis-i Liva azasından Mehmed Ağa da uzun zaman kaptanlık yaptığı Karadeniz'de fırtınaya sebep olan rüzgârları bildiğinden keşif heyetinde görev alacaktı. Heyette mühendis olarak da Samsun-Amasya yolunda mühendis olarak görevlendirilen Bahri Efendi yer alıyordu.²⁶ Ayrıca İstanbul'dan rıhtım ustası Anderya kalfa da bu keşifte yer alması için Canik Sancağı'na gönderildi.

Keşif kapsamında Anderya kalfa Ünye Kazası'nda bulunan taş madenleriyle Samsun'un güneyindeki derbendin Çarşamba tarafındaki taş ocaklarını da inceledi. Derbent ocağından çıkartılan damarsız karataşın şekilsiz olması halinde fazla yevmiye ile taş ustaları tarafından düzeltilebileceğini belirtti. Yapılacak olan iskeleye yakın olan bu mevki nakliyyede kolaylık sağlayacaktı. Esnaf arasında sutaşı olarak adlandırılan ve denizin dibinden suyun yüzeyine çıkıncaya kadar kullanılacak büyük ve düzgün tomruk taş da Ünye'deki ocaklardan getirilecekti. Yetmiş beşer santim ebadında bulunan Ünye taşı 18 ve derbent taşı 20 kantar ağırlığındaydı. Ünye iskelesi 50 mil ve derbent iskelesi 5 mil mesafedeydi. Ancak buradaki iskelelerden gemilere

²⁴ BOA, *İ.DH*, 510/34725, 3 Temmuz 1863.

²⁵ BOA, *İ.DH*, 510/34725, 3 Temmuz 1863.

²⁶ BOA, *A.MKT.MHM*, 293/46, 8 Şubat 1864.

taş yüklemek mümkün görünmüyordu. Bu nedenle öncelikle 75 metre uzunluğunda Ünye'ye, yaklaşık 38 metre uzunluğunda da Derbent'e iki sağlam iskele yapılacaktı. Kavak Kazası'ndan kesilerek ve getirilecek *çifteyenidünya* çap ve uzunluğunda *burdane* denilen meşe ağacından inşa edilecek iskeleler için çivi, halat ve sair malzemelerle çoğu amelenin İstanbul'dan getirilmesi gerektiği Anderya kalfa tarafından yetkililere ifade edildi. Samsun sahilinde yapılması planlanan iskelenin masrafları ise şöyleydi:²⁷

Ürün	Açıklama	Tutar (Kuruş)	
İskelenin iki yüzüne yapılacak rıhtım için gerekli olup Ünye madenlerinden çıkartılıp nakledilecek tomruk taşı	Mahallinden çıkartılması	25	60
	İskeleden nakliyesi	5	
	Samsun'a gemi ile nakil ücreti	30	
Rıhtımın iki yüzü muntazam taş ile yapılacak ise de içine derbent madeninden çıkartılıp nakledilecek gayr-i muntazam büyük tomruk taşı	Mahallinde çıkartılması	10	37,5
	İskeleden nakliyesi	7,5	
	Marmara kayıkları ve mavna ile nakliyesi	20	
Kavak kazasında kesilip satılmakta olan keresteden	Büyük burdane direği	15	30
	Vasat burdane direği	10	
	Burdane borusu	5	

²⁷ BOA, *İ.MVL*, 505/22860, 21 Mart 1864.

Kalastan bir arşın katrında seren direği		1.500
İstanbul'dan satın alınan çeşitli mismar		4,5
İstanbul'dan getirilecek amelenin yevmiyeleri	İşbaşı günlüğü	40
	Rıhtımcı ustası günlüğü	30
	Duvarcı günlüğü	22,5
	Taşkırımcı ustası günlüğü	25
	Ebniye hamalı günlüğü	15
Samsun ahalisinden istihdam edilecek amelenin yevmiyesi	Taşçı ustası	15
	Rençber	7,5
Lame ve Çubuk demir	Kantarı	70
Kavak kireci	Nakliye ile birlikte kantarı	11

Anderya kalfanın yer aldığı heyetin yaptığı keşifte Samsun'un coğrafi konumu ve rüzgârların yönü dikkate alınıyordu. Samsun, mevkiinden dolayı gündoğusu, poyraz ve yıldız rüzgârlarına maruz kalıyordu. Dolayısıyla denizin dalga boyu büyüyordu. Deniz dalgalı olduğunda ticaret gemileri ve büyük sandallar dört beş gün açıkta beklemek zorunda kalabiliyordu. Tüm bunları bertaraf edecek ölümlere ve malların zayi olmasını önleyecek iskele yapılması heyetin göz önünde bulundurduğu temel ilkeydi. Nitekim yapılan keşifle yeni iskele 130 arşın uzunluğunda ve 8 arşın

genişliğinde olacaktı. Roma döneminde kalma rıhtımın tamir edilip uzatılmasıyla yapılacağı halde maliyeti artıyordu. 190.440 kuruşluk maliyetin üstüne 175.160 kuruş daha ilave ediliyordu. Ancak yeni keşifle yapılacak iskele sandallar ve küçük kayıklar için küçük bir liman şeklinde yapılacaktı. Fırtınalı havalarda bile yolcu ve yük boşaltılıp bindirilecekti. Maliyetin karşılığı olarak Canik'in varlıklı ailelerinin vereceği 50.000 kuruşun yanında Samsun Kasabası'nın güneyindeki tapusuz boş arazileri açık artırma ile satılmasına hız verildi. Bu bağlamda tapusu olmadığı anlaşılan ve Cendoğullarınca kullanılan arazi 25.000 kuruşa satıldı. Eski zabtiye kâtibi Piripakoğlu Mehmed Efendi'nin maaş olarak fazla aldığı tespit edilen 9.000 kuruş ve cezası 8.534 kuruş; Trabzonlu mültezim Arif Ağa'nın cezası olan 37.306 kuruş da iskele inşasında kullanılacaktı. Ayrıca Canik Sancağı'nda toprak sahipleri ile kiracılar arasında kira bedellerinden dolayı çıkan tartışma yayınlanan fermanlara rağmen sonuçlanmamıştı. Arazi memurları dört koldan görevlendirilmiş ölçüm yapıyorlardı. Ölçüm sonucunda ortaya çıkacak çiftliklerden elde edilmesi öngörülen 550.000 kuruşla Çarşamba ve Bafra derbentleri yaptırılırken kalan miktar yine iskele yapımında kullanılacaktı.²⁸ Buna ilave olarak Samsun'a yapılacak limanı yolcu ve yük taşımakta kullanacak mahallerin ahalisi de faydasını göreceğinden limana yakınlıklarına ve elde edecekleri menfaatlerine göre nüfusları oranında hibede bulunmaları istenebilirdi. Tüm bu kaynaklara alternatif olarak aşar gelirinin kullanılması fikri ortaya atılmıştı. Limanın ve bağlantılı yolların yapılmasıyla zirai üretim ve gümrük gelirleri artacaktı. Böylece hazine de bu artıştan istifade edecekti. Yalnız Canik Sancağı'nın aşar gelirinin üç dört senelik geliri ayrılırsa ahaliden nakdî yardım alınmaksızın limanın yapımı gerçekleştirilebilirdi. Limanın yapılmasıyla Canik, Amasya, Çorum ve Bozok sancaklarının aşar gelirlerindeki artış masrafları karşılayacak seviyeye gelmiş olacaktı. Sivas ve Harput eyaletlerindeki artış ile limana gelip-giden gemiler tahmini olarak 340 kese liman rüsumatının hazineye aktarılması anlamına gelecekti.²⁹

²⁸ BOA, *İ.MVL*, 505/22860, 21 Mart 1864.

²⁹ BOA, *Meclis-i Vâlâ (MVL)*, 672/39, 6 Nisan 1864.

4. Meclis-i Vâlâ'da Projelerin İncelenmesi

Yapılacak kârgir iskele hakkında müfettiş Ali Rıza Efendi Meclis-i Vâlâ'ya raporlar gönderiyor, alternatifler sunuyordu. Ali Rıza Efendi'nin ve Canik Meclisi'nin son mazbatasında keşiften evvel 190 küsur bin kuruş bedel ile yaptırılacağı tahmin edilen iskelenin masraflarının bağışlar ve bazı arazilerin satışından elde edilecek gelirlerle karşılanması kararının alındığı hatırlatılıyordu. Ancak limanın işlek olacağı ve sağlamlığı dikkate alınınca yapılan ikinci keşifte iskelenin, kârgir ve uzunluğu 98.50 metre olarak toplamda 4.570 arşın büyüklüğünde yapılmasına karar verilmişti. Ancak bu keşif neticesinde masrafın 365.600 kuruşa ulaşacağı tespit edilmişti. Samsun'un pek çok Anadolu şehrinin ve Irak'ın ana geçiş noktası olduğu, limanının olmamasının yanında bir de sağlam iskelesinin bulunmamasının ticarete darbe vurmak anlamına geldiği özellikle belirtiliyordu.³⁰

Meclis-i Vâlâ, gelen raporlar doğrultusunda konuyu enine boyuna tartışıyordu. Tereddüt edilen temel sorun bu derece büyük bir projenin keşfinin doğru yapıp yapılmadığıydı. Nitekim Canik Sancağı'ndaki teftiş faaliyetlerini bitirip Giresun'a geçmiş olan Ali Rıza Efendi liman yapımı ve sair imar faaliyetleriyle ilgilenmesi için yardımcısı Fazıl Efendi'yi Samsun'da bırakmıştı. Fazıl Efendi, yeni bir keşif yapmış ve Rıza Efendi'ye bilgi vermişti. Yeni keşifte rıhtımın yapılacağı yerden denize doğru yaklaşık bir kilometre açılıp, her 75 metrede iskandil atılarak derinlik ölçülmüştü. Rıhtımın yapılacağı taş ise Çarşamba Derbendi civarında tespit edilmiş olup, Mühendis *Tont* da taşın yapısının uygun olduğuna onay vermişti. İskelenin temelinin genişliği 30 metre civarında olmasına karar verilmişti. Bu durumda limanın mevkii ve uzunluğu uygun bulunmuştu. Böylece maliyetin toplam 50.000 kese tutacağı tahmin ediliyordu. Bu meblağ önceki keşif tahmininin iki katı demekti.³¹

Samsun, diğer şehirlerin nüfus ve eşyasının deniz yoluyla nekledildiği yer olduğundan sağlam bir limana ihtiyaç daha da artmaktaydı. Ancak hazinenin içinde bulunduğu durum nedeniyle bir ödenek ayırması mümkün gözükmemekteydi. Bununla beraber mahallinden tedarik edilmesi de zor görünmekteydi. Tanzimat'ın

³⁰ BOA, MVL, 671/48, 10 Nisan 1864; BOA, MVL, 674/33, 23 Nisan 1864.

³¹ BOA, MVL, 681/39, 17 Temmuz 1864.

başlangıcından beri yapılmasına karar verilmiş olan limanın bundan sonra tehir edilmesindense evvelki keşfe göre yapılması Ali Rıza Efendi tarafından Babıâli'ye teklif edildi. Fazıl Efendi'nin inşaat işlerinden anlaması ve rıhtımcı Anderya kalfanın tecrübesi göz önünde bulundurularak yapılacak liman inşasıyla yolcu ve yük indirme-bindirmedeki tehlikelerin bertaraf edilmiş olacağı gibi şehrin kalkınmasında fayda sağlayacak, ticaret ve ziraatın gelişmesinde etki edecek, dolayısıyla hazinenin gelirleri artacaktı.³²

Fazıl Efendi ve Anderya kalfanın keşfi sonucunda şehrin kuzeyinde 2-3 metre su altında bulunan 227 metrelik eski rıhtım üzerine bir kilometre uzunluğunda, 9 metre genişliğinde yeni rıhtım yapılacaktı. Yapımı 25.607 kese tutuyordu. Bir miktarı için mahallinde karşılık bulunmuştu. Rıza Efendi'nin yazısı üzerine Meclis-i Vâlâ'da tartışılan konuya dair büyük bir liman olacağı için özel mühendisler tayin edilerek bir kez daha etraflıca keşif yapılması kararı alındı.

5. Feyzi Paşa ve Mühendis Totin'in Keşfi

Yeni keşif için Erkan-i Harbiye mirlivalarından Feyzi Paşa ile mühendis Totin görevlendirildi. Bunların yaptığı keşif sonucunda yaklaşık bir kilometre olarak planlanan limanda büyük gemilerin barınması için 480 metre daha ilave edilerek 1.480 metre uzunluğa çıkartıldı. Rıhtımın şiddetli dalgalara dayanabilmesi için genişliği de arttırıldı. Yapılan keşif sonucunda bedel 50.000 keseye ulaştı. Meclis-i Vâlâ yeni keşfin sonucunun değerlendirdiği toplantıda sağlamlığın yanında artan masraflara dikkat çekiyordu. Mahallinde bulunacak karşılığın yetersiz kalacağı ifade ediliyordu. Hazinenin karşılayamayacağı bu meblağ karşısında liman yapımından vaz geçemeyen Meclis-i Vâlâ üyeleri limanların Tersane-i Âmire'ye bağlı olmasından dolayı sorumluluğu üzerinden atacak hamleyi yapıp, görüş talep ediyordu. Ali Rıza Efendi'nin muavini Fazıl Efendi geçici olarak İstanbul'a gelmiş olduğundan onun, rıhtımcı Anderya kalfanın ve bu işten anlayanların görüşlerine başvurulmak üzere konu Bahriye Meclisi'nde etraflıca tetkik ve müzakere edilecekti.³³

³² Aynı belge.

³³ BOA, İ.MVL, 565/25414, 31 Ağustos 1864.

Mekteb-i Bahriye Nazırı Eşref Paşa ile Samsun limanının birkaç sene önce keşfinde görev almış olan Mekteb-i Bahriye hocalarından miralay Emin Bey ve yapı işleri miralaylarından Ahmed Bey, muavin Fazıl Efendi ve Anderya kalfanın katıldığı toplantıda Samsun limanı projeleri tartışıldı. Feyzi Paşa'nın yapmış olduğu son keşifte limanın boyunun uzatılıp, rıhtımsız dökme taştan yapılması teklif ediliyordu. Masrafları neredeyse ikiye katlayan bu plana karşı Ali Rıza Efendi'nin yaptırdığı keşif konuşuldu. Bu plana göre rıhtım denizden 10 arşın yüksek yapılacaktı. Ancak iki tarafı da denize dik olup ne kadar büyük olursa olsun dalgaların şiddetine dayanması mümkün görünmüyordu. Toplantıda alınan karara göre rıhtımın dış tarafının Feyzi Paşa'nın belirttiği üzere 30 derece meylinde taş döküntü yapıldığı ve genişliğinin 10 arşın temel ile 8 arşın yüzey olması durumunda hem Fazıl Efendi'nin planından daha sağlam olacağı hem de tahminen 32.300 kese civarında mal edileceği öngörülmüyordu.³⁴

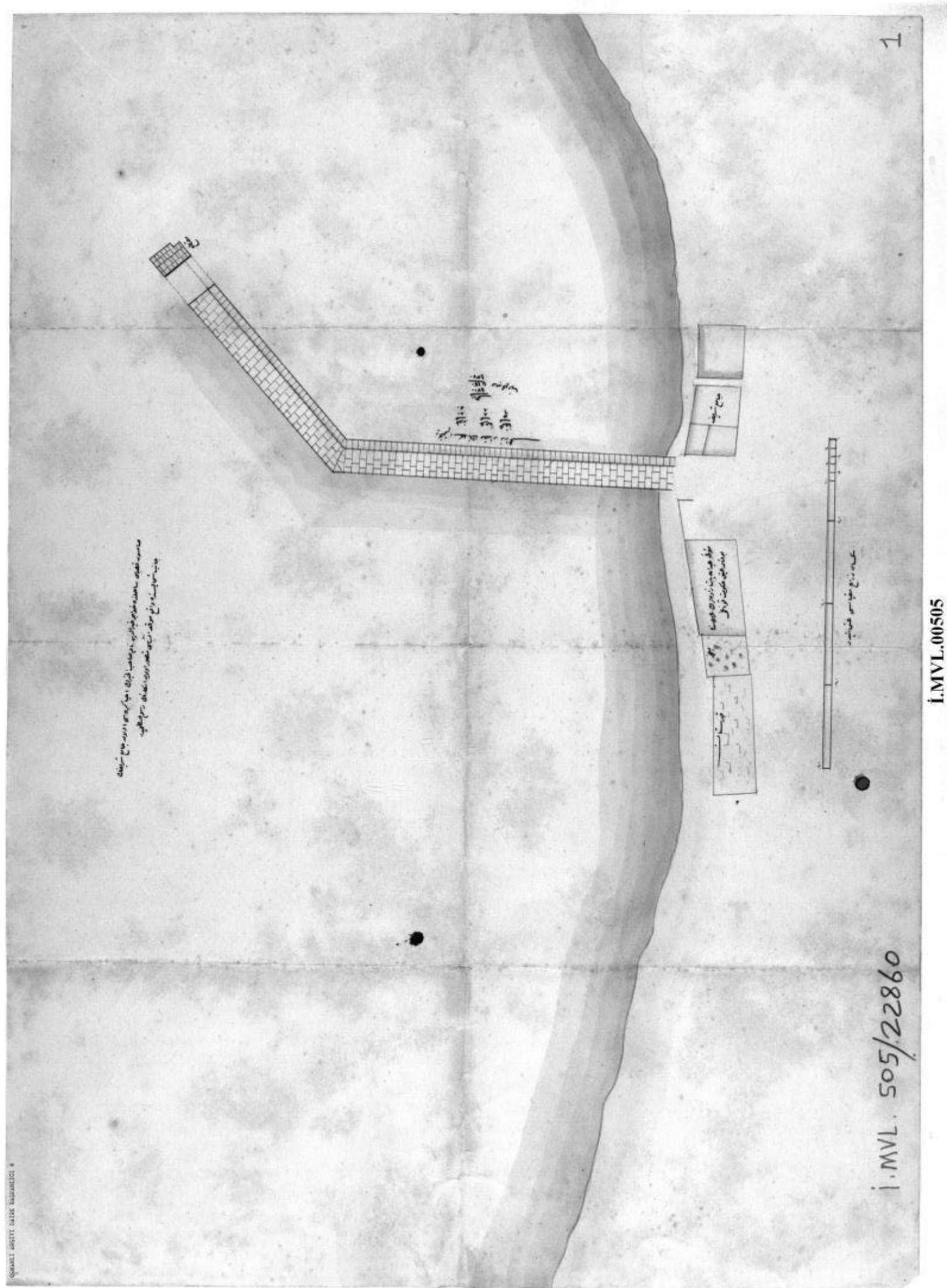
Sonuç:

Görüldüğü üzere üst üste keşifler yapılıyor, Samsun'a bir liman yapılması müzakere ediliyordu. Yapılan her keşifte Karadeniz'in dalgalarına karşı koyabilecek, sandallarla birlikte küçüklü büyüklü gemileri fırtınadan koruyacak daha büyük liman yapılması gerektiği vurgulanıyordu. Dolayısıyla masraflar da katlanarak artıyordu. Sonuçta ortada farklı kişilerce yapılmış keşif defterleri, projeler ve haritalar çıktığı halde Anadolu'nun denize açılan kapısı olan Samsun'un ihtiyacını karşılayacak bir liman çıkmadı.³⁵ Nihayet 1960'lı yılların başında yapılabilen Samsun limanının yıllarca sürüncemede kalması transit ticaretin İstanbul ve İskenderun limanlarına kaymasına sebep olmuştu.³⁶

³⁴ BOA, *İ.MVL*, 565/25414, 18 Eylül 1864.

³⁵ Archives de l'Association French Lines, 1997 002 4467, *Compagnie des Messageries Maritimes Agence de Samsoun, Rapport General de Service*, Exercice, 1882, Chapitre 2, Secretariat.

³⁶ Yaşar Baytal, "Samsun Limanı İnşası", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik/Samsun*, c.1, Ed: Osman Köse, Samsun 2013, s.385-402.



Samsun Limanına Dair Bir Kroki

KAYNAKÇA**A- Arşivler**

Başbakanlık Osmanlı Arşivi

Archives de l'Association French Lines

B- Kitap ve Makaleler

AKYILDIZ, Ali, “Meclis-i Vâlâ-yı Ahkâm-ı Adliyye”, *TDVİA*, c. 28, Ankara 2003, s.250-251.

AYGÜN, Necmettin, “Osmanlı Devleti’nin Son Zamanlarında Karadeniz’in Güney Kesiminde İktisadî Faaliyetler”, *Karadeniz Araştırmaları*, 6/23, Güz 2009, s.41-76.

BASKICI, Mehmet Murat, *1800-1914 Yıllarında Anadolu’da İktisadi Değişim*, Ankara 2005.

BAYTAL, Yaşar, “Samsun Limanı İnşası”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik/Samsun*, c.1, Ed: Osman Köse, Samsun 2013, s.385-402.

BEŞİRLİ, Mehmet, “Tokat Bakır Kalhânesi’nde Tasfiye İşlemleri ve İstanbul’a Sevkiyat (1793-1840)”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 19/1, Temmuz 2004, s.9-39.

BEŞİRLİ, Mehmet, *XIX. Yüzyılın Başlarında Samsun Şehri (1755 Numaralı Samsun Şer’îye Siciline Göre)(H.1200-1255; M.1785-1839)*, c.1, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi- Ondokuz Mayıs Üniversitesi), Samsun 1993.

BEYDİLLİ, Kemal, “Karadeniz’in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve ‘Mîrî Ticâret’ Teşebbüsü”, *Belleten*, S. 214, Aralık 1991, s. 687-755.

BIJIKŞKYAN, P. Minas, *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası 1817-1819*, Tercüme ve Notlar: Hrand D. Andreasyan, İstanbul 1969.

BOSTAN, İdris, “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)”, *Belleten*, S. 225, Ağustos 1995, s. 353-394.

ÇADIRCI, Musa, “Tanzimat’ın Karadeniz Bölgesi’nde Uygulanması”, *Tanzimat Sürecinde Türkiye Anadolu Kentleri*, Derleyen: Tülay Ercoşkun, Ankara 2011, s.71-81.

DIĞIROĞLU, Filiz, *XIX. Yüzyıl Karadeniz’inde Yeni Bir Ticari Merkez: Samsun*, (Basılmamış Doktora Tezi-Marmara Üniversitesi), İstanbul 2011.

- EKİNCİ, İlhan, “19. Yüzyıl’ın İkinci Yarısında Samsun’da Deniz Ulaşımı”, *Geçmişten Geleceğe Samsun*, İkinci Kitap, Ed: Cevdet Yılmaz, Samsun 2007, s. 113- 142.
- EKİNCİ, İlhan, “XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 21/2, Aralık 2006, s. 35-76.
- Helmuth von Moltke, *Moltke’nin Türkiye Mektupları*, çev: Hayrullah Örs, İstanbul 1969.
- HUT, Davut, “Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehiryolu Ulaşımı”, *Osmanlı’da Ulaşım Kara-Deniz-Demiryolu*, Ed: Vahdettin Engin-Ahmet Uçar-Osman Doğan, İstanbul 2012, s. 107-140.
- ISSAWI, Charles, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, Chicago and London, 1980.
- KÖSE, Osman, “18. Yüzyılın İkinci Yarısın Osmanlı-Rus Savaşlarında Karadeniz Liman Kenti Samsun”, *Samsun Araştırmaları “Tarihsel Geçmiş”*, I. Kitap, Yay. Haz: Cevdet Yılmaz, Samsun 2013, s.273-281.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., *Balta Limanı’na Giden Yol Osmanlı-İngiliz İktisâdî Münâsebetleri (1580-1850)*, Ankara 2013.
- ÖZ, Mehmet, “Samsun”, *TDV İslâm Ansiklopedisi*, c.36, Ankara 2009, s.83-88.
- QUATAERT, Donald, “19. Yüzyıla Genel Bakış: Islahatlar Devri 1812-1914”, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, 1600- 1914*, c.2, Ed: Halil İnalcık- Donald Quataert, İstanbul 2004, s.885-1051.
- SEYİTDANLIOĞLU, Mehmet, *Tanzimat Devrinde Meclis-i Vâlâ (1838-1868)*, Ankara 1999; Ali Akyıldız, *Tanzimat Döneminde Osmanlı Merkez Teşkilâtında Reform*, İstanbul 1993.
- TELLİOĞLU, İbrahim, “Osmanlı Hâkimiyetine Kadar Canik”, *İlkçağdan Cumhuriyete Canik*, Ed: Cevdet Yılmaz, Samsun 2011, s.23-73.
- TELLİOĞLU, İbrahim, *Osmanlı Hakimiyetine Kadar Doğu Karadeniz’de Türkler*, Trabzon 2007.
- YILMAZ, Özgür, “Samsun’da Fransız Konsoloslugu’nun Kurulması ve Fransız Arşiv Belgelerine Göre Şehrin Durumu (1840-1870)”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S.16, Bahar 2014, s.57-85.

**ÇEKTİRME GEMİSİNİN TARİHİ VE DÖNEMİN TİCARİ FAALİYETLERİNDEKİ
ROLÜ ÜZERİNE BİR İNCELEME*****İdris TURNA**
Ahmet Emre PİRİM*******ÖZET**

Dünya ekonomisinin ve teknolojinin gelişmesi ve küresel ticaretin artmasına paralel olarak ticari gemilerin sayılarında ve taşıma kapasitelerinde artış gözlemlenir iken, yıllar içinde gemi inşa teknikleri ve sevk sistemleri de geliştirilmiştir. Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün(IMO) gemilere yeni donanımlar eklenmesi veya çıkartılmasına ilişkin kararlar alırken özellikle yaşanan deniz kazalarını değerlendirdiği bilinmektedir. Zamanın teknolojinin gerisinde kalan birçok elektronik cihaz yerini IMO standartlarını karşılayan modern cihazlara bırakmıştır. Bu bağlamda yapılan uygulamalar incelendiğinde, denizcilik mesleğinin teknikleri güncellenir iken denizcilik tarihinden çıkarılan derslerin ne kadar önemli olduğu anlaşılmaktadır. Bu çalışmada, 16.yüzyıl ile 20.yüzyılın son çeyreği arasında nakliye gemisi olarak kullanılan ve en son şekli ile “Çektirme” ismi ile bilinen ahşap gemilerin özellikleri ve dönemin ticari faaliyetlerindeki önemi incelenmiştir.

Anahtar sözcükler: *Osmanlı, Deniz Ticareti, Ticari Gemi, Çektirme*

**A STUDY ABOUT THE BRIEF HISTORY OF THE VESSEL NAMED
“ÇEKTİRME” AND ITS ROLE ON THE COMMERCIAL ACTIVITIES OF ITS
AGE****Abstract**

In parallel with the growth of the world economy and technology, and the increase in global trade in the number and the carrying capacity of commercial vessels increased, shipbuilding techniques and propulsion systems have also been developed over the years. It is known that when International Maritime Organization (IMO) makes decisions on adding or removing new equipment on merchant ships it especially evaluates the marine accidents. Many electronic devices which fell behind the modern technology are replaced by modern equipment that meets IMO standards. When the practices in this context are examined, the importance of learning from maritime history in updating the techniques of maritime profession is understood. In this study, the particulars of wooden vessels which were used as merchant ship between 16th century and the last quarter of the 20th century and whose latest form is known as Çektirme, and its importance on commercial activities of that age are analyzed.

Keywords: *Ottoman, Sea Trade, Merchant Vessel, Çektirme*

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII.Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** Öğr. Gör. Kaptan, Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, Turgut Kıran Denizcilik Yüksekokulu, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü, Tersane Mahallesi Saadettin Kaynak Bulvarı No: 93 Derepazari / Rize, Telefon: 0536 5793109, idris.turna@erdogan.edu.tr

*** Öğr. Gör. Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi, Turgut Kıran Denizcilik Yüksekokulu, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü, Tersane Mahallesi Saadettin Kaynak Bulvarı No: 93 Derepazari / Rize, Telefon: 0505 4601234, ahmetemre.pirim@erdogan.edu.tr

GİRİŞ

17. Yüzyıl Osmanlı devletinin gemi inşa faaliyetleri incelendiğinde Akdeniz’de yaygın olarak kullanılan rüzgâr ve kürek gücü ile hareket eden kadirga türü gemilerin ön plana çıktığı görülmektedir (Bostan, 2005:105). Bu dönemde İspanyol gemi inşa teknolojisi örnek alınarak kadirgadan daha büyük boyutlara ve daha yüksek ateş gücüne sahip, sadece yelken gücü ile hareket eden ve “göke” adı verilen kalyon türünde gemilerin de inşa edildiği fakat Osmanlı donanmasının çoğunluğunun kadirgalardan oluştuğu bilinmektedir. İngiltere ve Hollanda bayraklı kalyonların Akdeniz’e inmesiyle çok geçmeden Akdeniz’de güç dengesi bozulmuştur (Bostan, 2005:114). Venedik, bu devletlerin kalyonlarını kiralamak suretiyle Girit kuşatması esnasında (1645–1669) Çanakkale Boğazını ablukaya almak suretiyle Osmanlı devletinin asker ve malzeme ikmali önlemeye çalışmıştır (Tukin, 2001:191,192).

Bu dönemde denizlerde üstünlük sağlamaya başlayan kalyon türündeki gemilere ilginin arttığı görülmektedir. Osmanlıların kalyon gemilerine geçme teşebbüslerinden ilki Girit Kuşatması esnasında ve 1650-1662 yılları arasında gerçekleşmiştir (Bostan, 2005:116). Bu dönemde otuz kadar kalyon inşa ettirilmiş ve donanmaya katılmıştır. 1656 yılında Çanakkale boğazı önünde yapılan savaşta Osmanlı donanmasının büyük kayıplara uğraması ve kalyonlarının Venediklilerin eline geçmesi üzerine kalyonlardan vazgeçilip kadirga inşasının sürdürülmesi hususunda tartışmalar yaşanmıştır. Kalyon tipi gemilerin sevk ve idaresinde görevli mürettebatın bu tecrübeye sahip olmadığından ötürü Venedikliler ile yapılan savaşın kaybedildiği düşüncesinin öne çıktığı anlaşılmaktadır (Bostan, 2005:121). 1662 yılında Osmanlı donanmasının bu doğrultuda yeni gemi inşasında tekrar kadirgaya yöneldiği görülmektedir. 1682 yılında on kalyon inşası için verilen emir ile Osmanlı donanmasında yeniden kalyon dönemi başlamıştır. Donanma için savaş gemisi inşa çalışmalarının takibi ve kaydı sıkı bir şekilde yapıldığından, devletin dönemin donanmasının modernizasyonunda tutumunu anlamamız kolaylaşmıştır. Ancak ticari gemilerin inşası için böyle bir kayıt zenginliği bulunmamaktadır. Osmanlı Devletinin tüccarlar tarafından inşa ettirilen ticari gemiler üzerinde kontrolü bulunduğu bilinmektedir (Aydın, 2011:140,141). Özellikle donanma için gemi inşasının aciliyet

taşıdığı dönemlerde Devletin ticari gemi inşa faaliyetlerine müdahalelerde bulunduğu ve ticari gemi inşasını yasakladığı bilinmektedir (Ünal, 2005:921). Donanmaya kıyasla çok yavaş gelişen ticari gemi inşa faaliyetlerinde farklı modernizasyon çalışmalarına rastlanmaktadır. Örneğin 1708 yılında tüccarlar kullandıkları firkate, şayka türünde küçük ticari gemilerin korsan saldırılarına maruz kaldıklarını bildirmiştir ve Devletten kendilerini koruyabilecekleri toplar ile donatılmış kalyonları inşa etmelerine müsaade edilmesini talep edilmiştir (Özdemir, 2012:64). Tüccarların bu talebi Osmanlı yönetimi tarafından olumlu karşılanmış ve ticaret için Akdeniz’de kullanılmak üzere yeni inşa edilecek gemilerin kalyon türünde olması yönünde emirler çıkarılmıştır.

KARADENİZ’DE TİCARİ DENİZ TAŞIMACILIĞI

1484 yılında Kili ve Akkerman kalelerinin ele geçirilmesi ile Osmanlı devleti Karadeniz’in bütününde ticareti kontrol edebilir duruma gelmiştir (Bostan, 2006a:289). Osmanlı devleti farklı tarihlerde Venedik, Fransa, İngiltere ve Hollanda devletleri ile yaptığı ahitnameler ile bu devletlerin gemilerinin boğazlardan Karadeniz’e geçişlerine müsaade etmiştir. 18. Yüzyılda yapılan Belgrad anlaşması ile Ruslar Karadeniz’de ticari faaliyetlerini Osmanlı gemileri ile yapabilme hakkını elde etmişlerdir. 1768-1774 Yapılan Osmanlı – Rus savaşının ardından imzalanan Küçük Kaynarca Anlaşması ile Rusya kendi gemileri ile Karadeniz’de ticaret yapma hakkını elde etmiştir (Bostan, 2006a:289). Bu tarihten itibaren Osmanlı devletinin dışında ticari faaliyette bulunan devletlerin Karadeniz’de çalışan gemilerinin sayısının arttırdığı görülmektedir. Karadeniz’de sıkça rastlanan şiddetli fırtınaların küçük boyutlardaki ticari gemilerin batmasına dolayısı ile tüccarların zarar görmesine neden olduğu görülmüştür. Rus tehdidinin giderek arttığı bu dönemde Osmanlı devleti 1783 tarihli düzenlemeyi yaparak tüccarların kullandıkları şayka ve tombaz türündeki dayanıksız gemilerin inşasını yasaklamıştır. Bu gemilerin yerine kalyon, pergende ve şehtiye türündeki gemilerin inşa edilmesine müsaade etmiştir (BOA, 1783:3842). Osmanlı devleti 1803 tarihinde yaptığı bir diğer düzenleme ile mevcut ticari gemilerin İstanbul’un iaşesinde yetersiz kaldığına işaret ederek daha büyük taşıma kapasitesine sahip ticari gemilerin inşasını zorunlu kıldığı görülmektedir (BOA, 1803:12065). Devletin ticari gemilerinin sayısının az olması nedeni ile yaşanan sıkıntılar üzerine

1804 tarihinde düzenlenen Bahriye Kanunnamesinde, Osmanlı devletinin kendi sularında deniz nakliyatını gerçekleştirebilmek için bir ticaret filosu kurma düşüncesinin ön plana çıktığı görülmektedir (Beydilli, 2011:690). Cevdet İktisat kayıtları bu dönemde kullanılan gemi türleri ve uğrak limanları hakkında fikir sahibi olmamıza olanak sağlamaktadır. 1823 yılında 03-07 Mart tarihleri arasında İstanbul'dan Karadeniz limanlarına sefer yapan on geminin kayıt altına alındığı görülmektedir. Bu gemilerden dört tanesinin Martiko, üç tanesinin Brik, bir Dört çifte, bir Şayka ve bir tanesinin Şehtiye türünde olduğu görülmektedir (Topuz, 2007:109). Ticari gemi sayısının yetersiz olması nedeni ile yaşanan sıkıntıların devam etmesi üzerine 1803 tarihli düzenlemenin içerik olarak benzeri olmasına rağmen 1824 tarihli yeni bir nizamname daha yayınlanmıştır ve bu kapsamda yeni inşa edilen gemilerin taşıma kapasitelerinin 8000 kile (296 m^3) den düşük olması yasaklanmıştır (Beydilli, 2011:696,702). 1825 yılında yayınlanan bir diğer nizamname ile sahibi ve kaptanı zımmi olan ticari gemilerin taşıma kapasitelerinin 5000 kile (185 m^3) ile sınırlandırılmış ve bu kapasiteden büyük olan gemilerin Müslümanlara satılması zorunlu kılınmıştır (Bostan, 2006b:326). Osmanlı Devletinin milli ticari gemi sayısını artırmaya yönelik yapmış olduğu düzenlemelere ek olarak, Karadeniz'de yabancı devlet bayrağı altında deniz ticareti yapmak isteyen tüccarlara özel izn-i sefine fermanları düzenlendiği bilinmektedir. Bu izn-i sefineler daha çok Rus tüccarlar için düzenlenmiş olup, Karadeniz'de deniz ticareti yapmak isteyen ve bunu bir izn-i sefine ile resmileştiren bir başka ülke olarak İngiltere göze çarpmaktadır (Bostan, 2006a:328).

İzn-i Sefine kayıtları 18.Yüzyılın sonu ile 19.yüzyılın ilk yarısında Karadeniz'e açılan gemilerin türleri ve sefer güzergâhları ile ilgili önemli bilgiler sağlamaktadır. Bu dönemde Karadeniz'de ticari taşımacılığın en çok Rusya ile yapıldığı görülmektedir (Bostan, 2006a:334). İzn-i Sefine kayıtlarından anlaşıldığı üzere 1780-1846 yılları arasında Rusya'ya hareket eden gemilerden 1764 tanesi gayri Müslimlere, 2420 tanesi ise Müslümanlara ait olduğu göze çarpmaktadır. Devlet, Müslüman tüccarların gemilerinde çalışan mürettebatın da Müslüman olmasını istemesine rağmen, yetişmiş Müslüman denizci sayısının yetersiz olması nedeniyle 1830 yılında düzenlenen bir hatt-ı hümayun ile gayrimüslim tayfanın gemilerde çalışmasına müsaade edilmiştir. 18. yüzyılda deniz ticari taşımacılığını artırmaya yönelik düzenlemeler ile Karadeniz limanlarında çalışan gemilerin taşıma kapasitelerinin

arttığı görülmektedir. Aynı zamanda yabancı bayrak taşıyan gemilerin de ticari faaliyetlerde bulunduğu eldeki belgelerden anlaşılmaktadır. Böylece Karadeniz’de çalışan küçük tonajlı ve kürekli gemilerin sayısı azalırken daha fazla taşıma kapasitesine sahip ve sadece yelken gücü ile hareket eden ticari gemi tipleri görülmeye başlamıştır.

17. VE 18. YÜZYILLARDA KARADENİZ’DE SEFER YAPAN TİCARİ GEMİ TİPLERİ

Osmanlı devletinde deniz ticaretinde kullanılan birçok gemi türü bulunmaktadır. Bunlardan başlıca bilinenleri Brik, Polaka, Martiko, Şebek, Gagalı, Gulet, Pergende, Kırlangıç, Çekeleve, Pereme, Tombaz, Şayka, Çamlıca, Melekse, Mavnadır ve Çapardır (Bostan, 2006_a:338).

Brik, Brig adı ile de bilinen iki direkli ve ana yelkenleri kabasorta armalı donatılan yelkenli gemi tipidir. Bu gemi türünün taşıma kapasitesi 400-450 ton arasında değişmekte, boyu ise 23-50 metre kadardır. Bu türde gemilerin 11 deniz mili sürata kadar erişebildikleri bilinmektedir (Güleryüz, 2004:63).

Polaka, Polacca ismi ile de bilinen bu gemi üç direkli ve yelkenleri kabasorta armalıdır. Daha çok Akdeniz’de kullanılan Şebek türündeki gemilere benzer özellikleri bulunmakla beraber bordaları şebeklerden daha yüksektir. Taşıma kapasitelerinin 400 tona erişebildiği bilinmektedir (Güleryüz, 2004:65).



Şekil 1. Brik gemisi (URL 1)

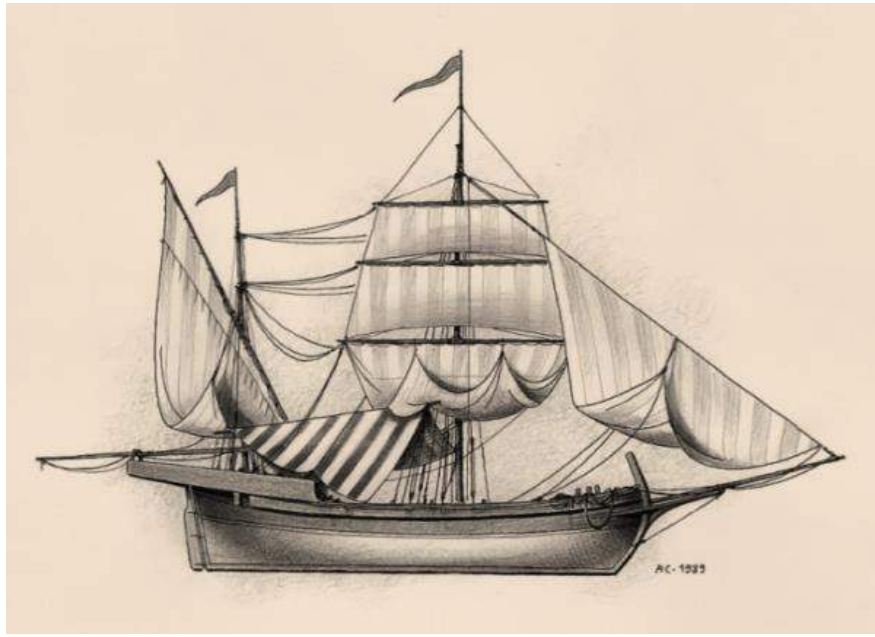


Şekil 2. Polaka gemisi (URL 2)

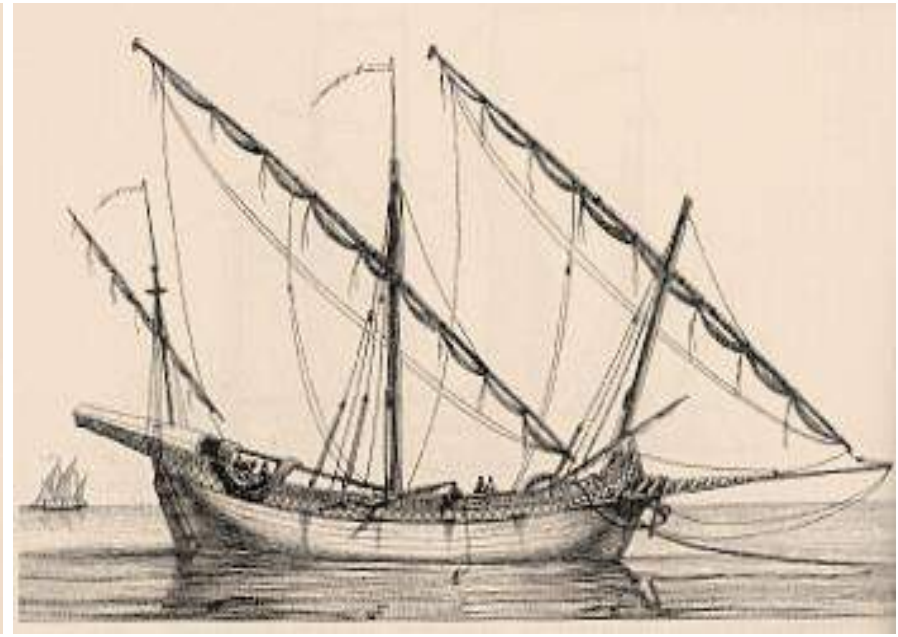
Martiko, Martingana adı ile de bilinen bu gemi iki direklidir. Gagalı türüne benzeyen bu geminin daha çok Ege kıyılarında inşa edildiği ve nakliyyede kullanıldığı

bilinmektedir. Pruva direği kabasorta, grandi direği ise Latin yelkeni ile donatılmıştır. Baş bodoslamasının geriye kıvrık olması ile bilinir. 300 Ton taşıma kapasitesine erişebildikleri bilinmektedir (Delis, 2012:361).

Şebek, Sunbeki adı ile de bilinen ve 18. Yüzyıl ile 19. Yüzyılın başlarında kullanılan bir diğer gemi türüdür. Latin yelkenler ile donatılmış iki veya üç direkli bulunmaktadır. Taşıma kapasiteleri 150-260 ton arasında değişen bu gemi türünün boyu 17 ile 28 metre arasında değişmektedir (Güleryüz, 2004:51).



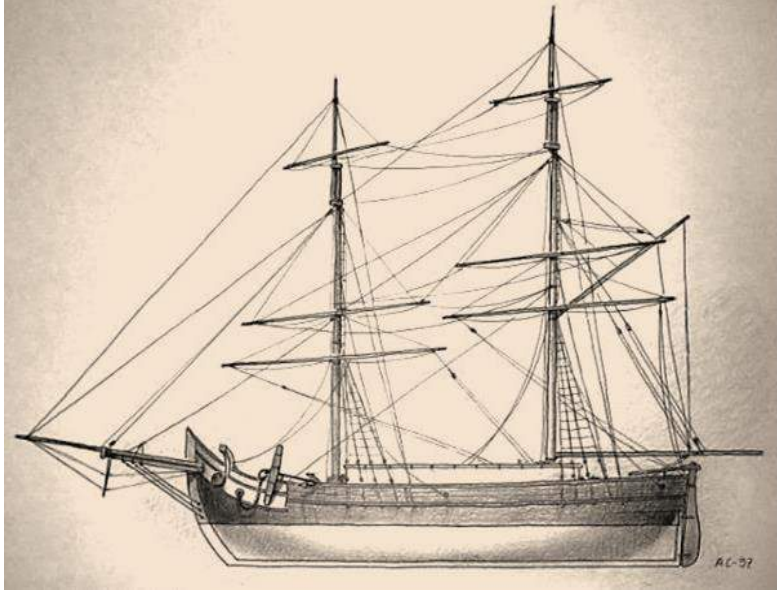
Şekil 3. Martiko gemisi (URL 3).



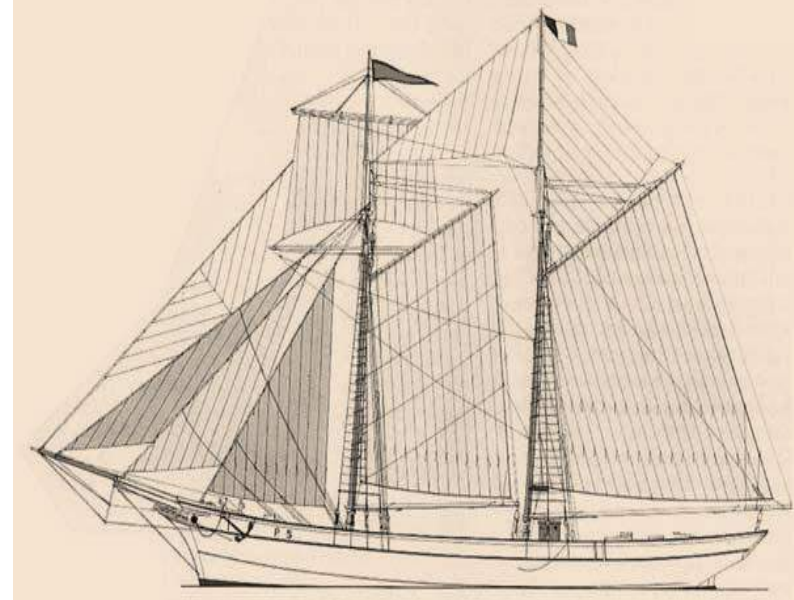
Şekil 4. Latin yelkenli Şebek gemisi (URL 4).

Gagalı, Bumbarta adı ile de bilinmektedir. Baş bodoslaması gagayı andırır biçimde inşa edilen bu tekne türünün boyları 14-25 metre arasında değişmekte olup kabasorta armalı yelken ile donatılmıştır. Kıç ayna tahtalarının düşey olarak kaplanması, kıç bodoslamasının ayna üzerine bağlanmış olması sebebi ile kendisine özel bir dış görünüşe sahiptir. Bordası fırtına küpeştesi ile yükseltilmiştir. Bu sayede fırtınalı havalarda yüklü olarak seyrederken dalgaların güverte yüklerini ıslatmaması sağlanmıştır (Güleryüz, 2004:74).

Gulet, *Goleta*, *Goélette*, *Kalita* isimleri ile de bilinen bu tekne Akdenizde sık kullanılan tekne türlerinden biridir. İki direkli ve randa yelken donanımlı bu tekne 50 ile 200 ton arasında taşıma kapasitesine sahip olduğu bilinmektedir (Güleryüz, 2004:63).



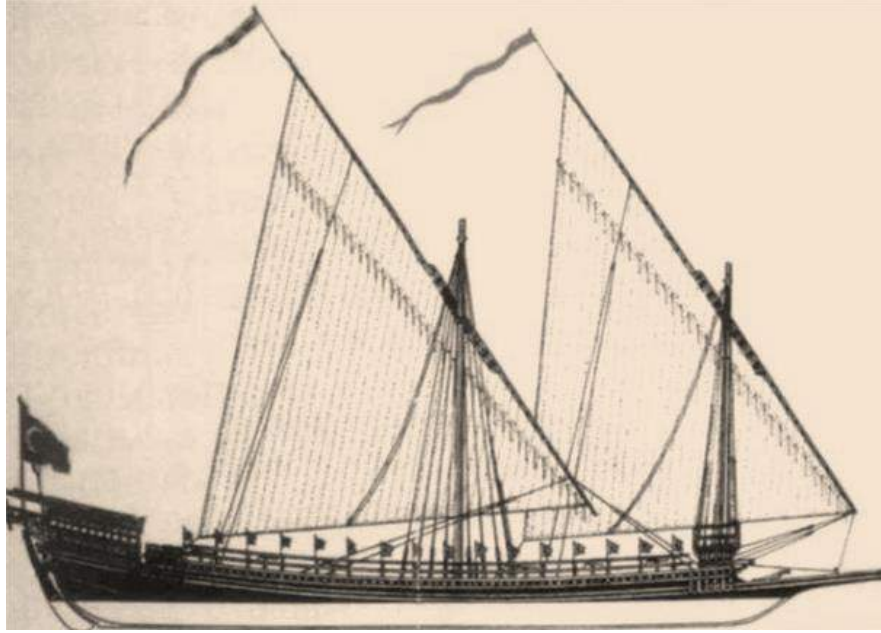
Şekil 5. Gagalı gemisi (URL 5).



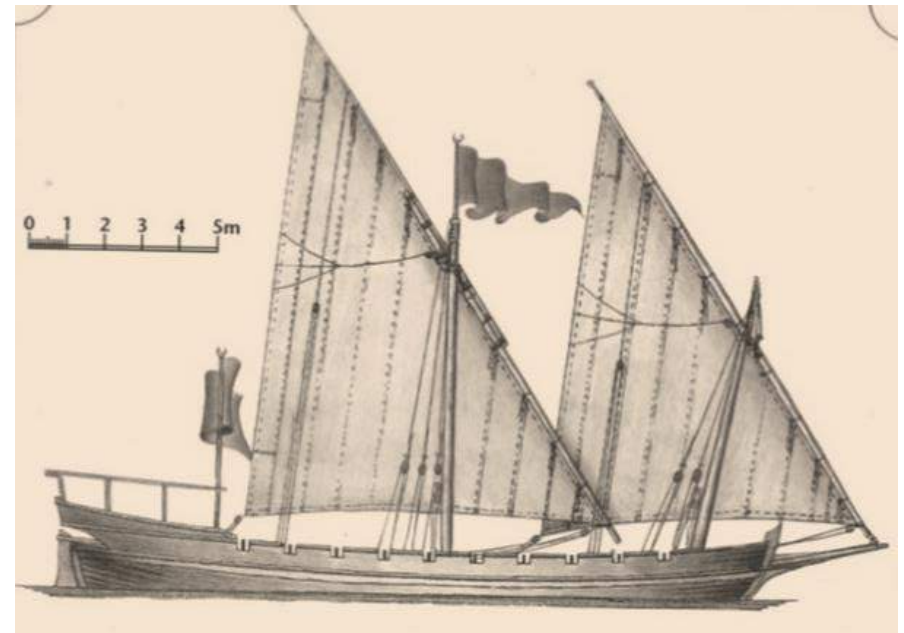
Şekil 6. Gulet gemisi (URL 6).

Pergende, Brigantino adı ile de bilinen hem yelken hemde 18-19 çifteye kadar kürekle seyir yapabilen bir gemi türüdür. Firkate ve Kırlangıç gemilerine benzer yapıdadır ve bu ikisinden daha büyük boyutlara sahiptir. İki direkli bu gemi Latin yelken donanımına sahiptir ve savaş zamanında da kullanılan gemi türlerinden biridir (Güleryüz, 2004:29).

Kırlangıç, Swallow adı ile de bilinen bu gemi 16. İle 18.yüzyıllar arasında kullanılmıştır. Hem yelken hem de 10 çifteye kadar kürek ile seyir yapabilen bu geminin iki veya üç direkli türleri bulunmaktadır. Çekeleve 'den büyük Firkate 'den küçük bir nakliye gemisidir. Donanma da kullanılan bu geminin yelkenleri Latin armalıdır (Güleryüz, 2004:29).



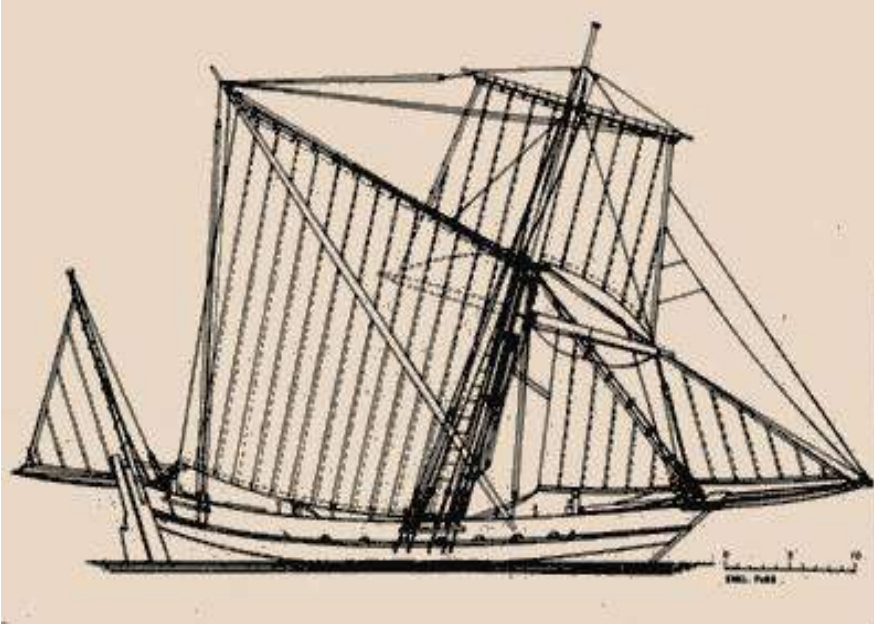
Şekil 7. Pergende gemisi (URL 7).



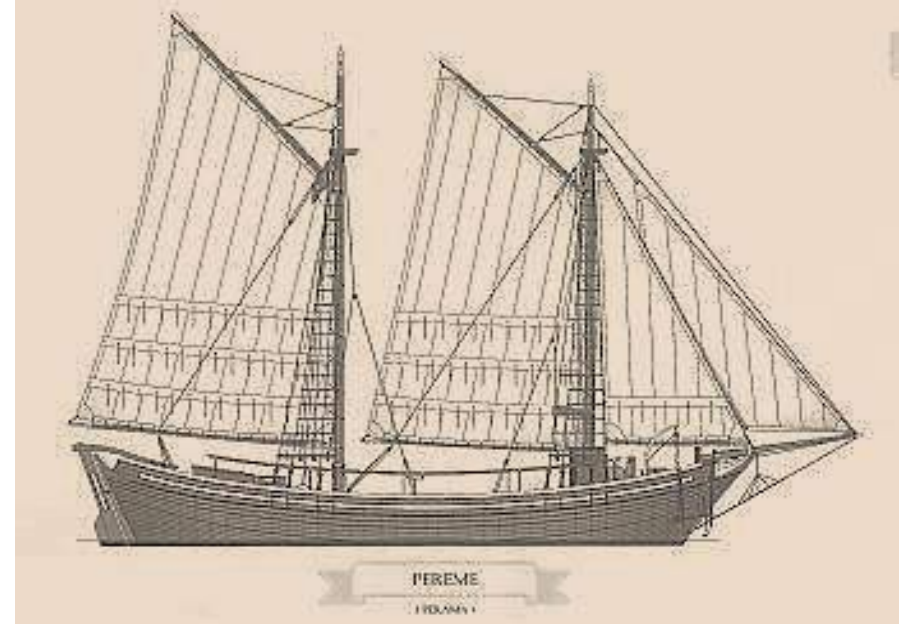
Şekil 8. Kırlangıç gemisi (Güleryüz, 2004:30).

Çekeleve, Sakkoléva adı ile de bilinen iki direkli bir yelkenli gemi türüdür. Ana direği deniz yüzeyine 14° derecelik bir açı ile sabitlenmiştir. 19. Yüzyılın başında İstanbul'un ihtiyacı olan odun ve kömürün taşınmasında kullanıldıkları bilinmektedir. Boyu 17,5 metre ile 23 metre arasında değişmekte olup taşıma kapasitelerinin 150 tona eriştiği bilinmektedir (Güleryüz, 2004:73).

Pereme, 19. Yüzyılın sonlarında Ege ve Marmara denizlerinde yük ve yolcu gemisi olarak kullanılmış bir gemi türüdür. *Pereme* adının, *Porta Perema* ismi verilen Mısır çarşısı önü ile karşı kıyı arasında yük ve yolcu taşıyan kayıklardan geldiği bilinmektedir. Boyunun 16 metre uzunluğa erişebildiği bilinen bu tekne iki direkli ve randa armalı yelkenlere sahiptir (Güleryüz, 2004:72).



Şekil 9. Çekeleve gemisi (URL 8).

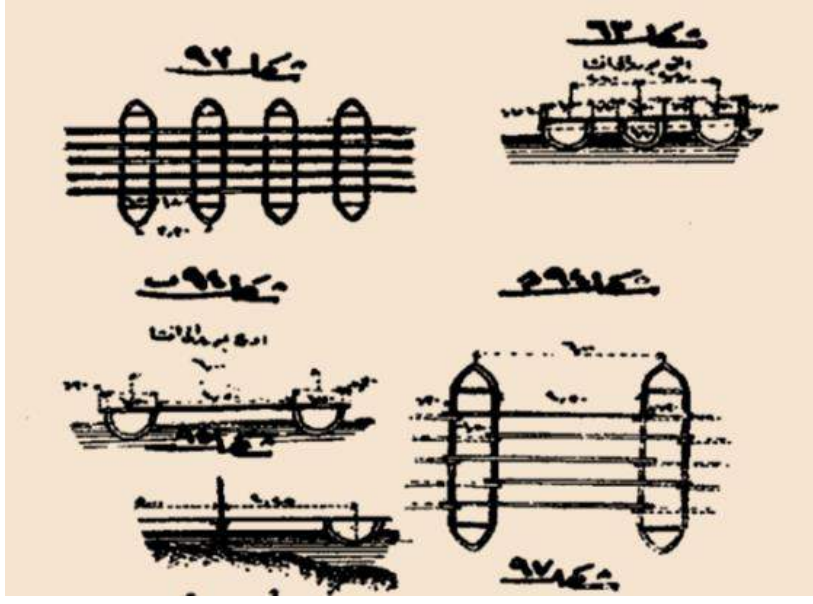


Şekil 10. Pereme gemisi (URL 9).

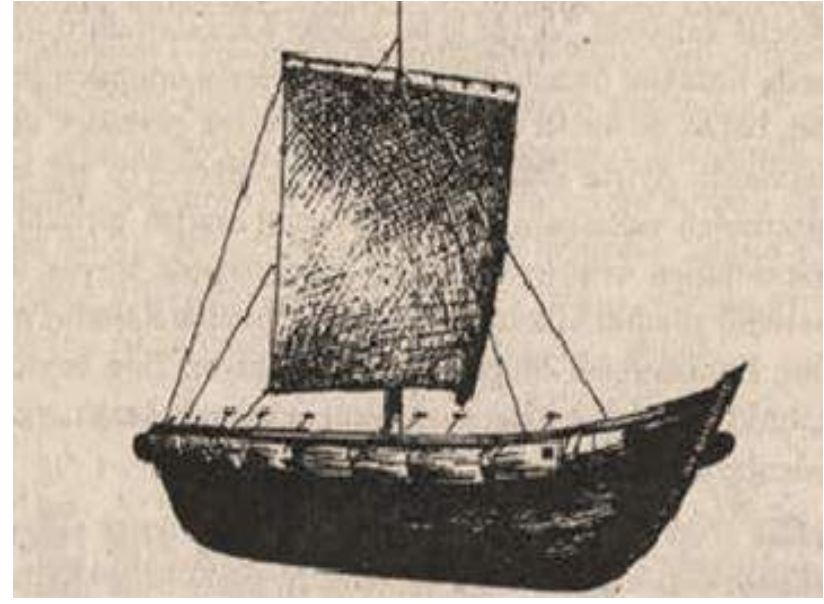
Çamlıca, Çam gemisi adı ile de anılan Çamlıca Tuna nehrinde kullanılan nakliye gemilerindendir. Karadeniz kıyılarında da nakliye amacı ile kullanılan Çamlıca gemisinin boyunun 21 metreye eriştiği bilinmektedir (Bostan, 2006a:339).

Melekse, *Meleksile*, *Mekelse* isimleri ile de bilinen bu gemi Karadeniz’de yük taşımacılığında kullanılmış bir diğer gemi türüdür. Osmanlı belgelerinde Melekselerin inşaları hakkında detaylı bilgiler bulunmamakla beraber Evliya Çelebi’ye göre daha çok Of ve Sürmene bölgelerinde inşa edildiği, Karadeniz’in fırtınalarına dayanıklı olan bu teknenin başı ve kışının birbirini andırdığı ifade edilmiştir. Boyları 15 metreye erişebilen bu gemiler 20 tona erişebilen taşıma kapasitesine sahip oldukları bilinmektedir (Öztürk, 2009:86).

Tombaz, *Tonbaz* olarak da bilinen güvertesi bulunmayan ve daha çok kayığı andıran bir tekne türüdür. Karinası yuvarlak hatlı olan bu tekne Evliya Çelebinin anlatımlarından tuna nehrinde kullanıldığı, aynı zamanda bir araya getirilerek bağlanana tombazların köprü yapımında kullanıldıklarını belirtmiştir. 12 -16 metre boyuna ulaşabildiği bilinen bu teknelerin Osmanlı devletinde köprü yapımında sıkça kullanıldığı anlaşılmaktadır (Tanyeli, 1990:6).



Şekil 10. Tombaz gemisi(Tanyeli, 1990:15).

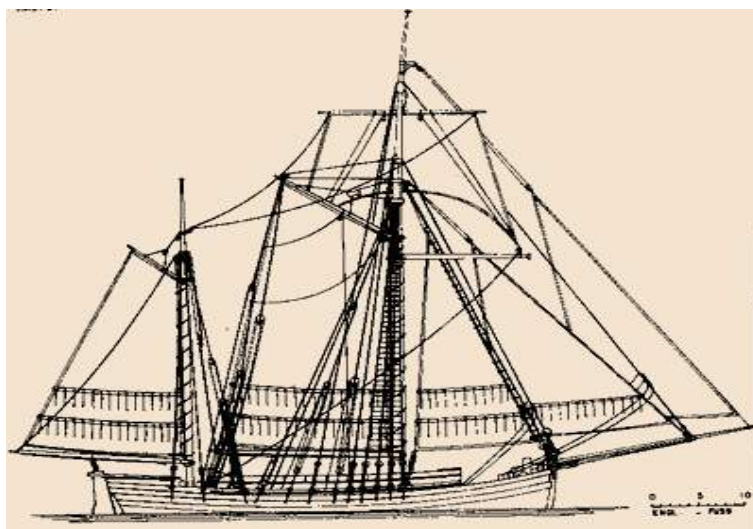


Şekil 11. Şayka gemisi.

Şayka, *Çayka* Yunanca, Rusça dillerinde martı anlamına gelen *çayka* kelimesinden ismini almıştır. 16 metre boyuna erişebildiği bilinmektedir. Donanmada kullanıldığı gibi ticari amaçla da kullanılmıştır. Altı düz ve enli, tek direkli, yelkeni kabasorta armalıdır (Bostan, 2006_a:338).

Mavna, *Mauna* ve *Galeasse* isimleri ile de bilinmektedir. Donanmada da kullanılan bu gemi türü Karadeniz ticari taşımacılığında en çok kullanılan gemi türlerinden biridir. İki direkli bir gemi olan *mavna* ayna kışlıdır. 80 ton taşıma kapasitesine kadar erişen türleri bulunduğu bilinmektedir (Kaplan, 2013:85).

Çapar, *Baş*, *kıç* bodoslamaları yüksek, bordası kavisli, geniş karınlı altı düz kürekle hareket edebilen bir tekne türüdür. 30 ile 50 ton arasında taşıma kapasitesi bulunduğu bilinmektedir (Kademoğlu, 2005:105). Başta ve kıçta iki yarım güverte ve küpeştenin bodoslamaya birleştiği yerde yan yana iki dikme bulunur. Ayakta çekilebilen 7-8 metre boyunda kürekler ile hareket eden bu teknenin ortasında yük ambarı bulunmaktadır.



Şekil 12. Mavna gemisi (URL 8)

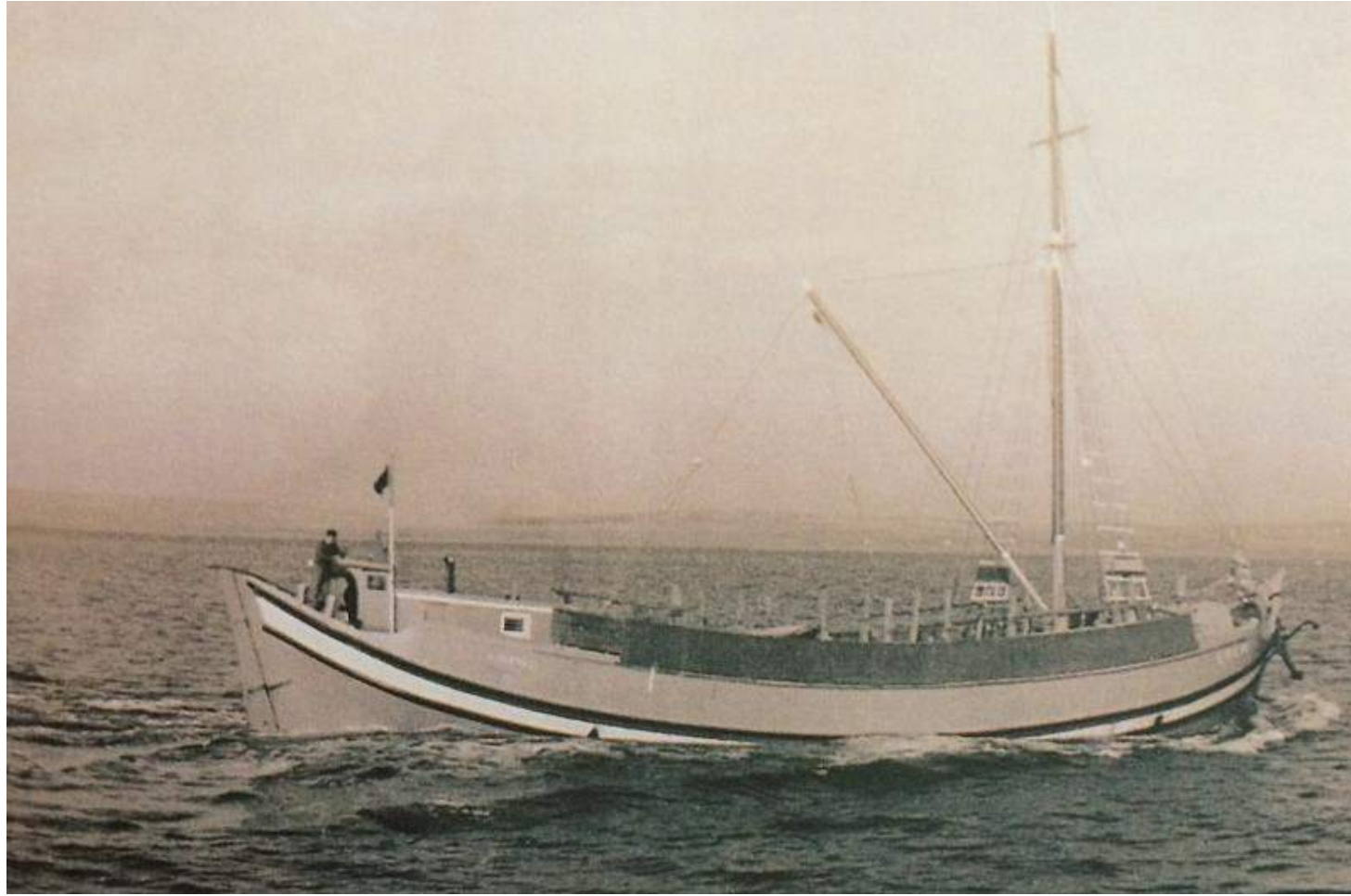


Şekil 12. Çapar gemisi (Aşçıoğlu, 2000:93)

ÇEKTİRME

Ortaçağ ile 20. Yüzyılın ilk çeyreğine kadar olan dönemde, Karadeniz'in engebeli coğrafyası karayolu taşımacılığının yapılmasına müsaade etmediğinden, denizde yolcu ve yük taşımacılığı büyük önem kazanmıştır. Karadeniz'in tehlikeli fırtınaları ve sahil yapısı kötü hava koşullarında sığınacak yer arayan teknelerin formlarında ve yapım tekniklerinde etkili olmuştur. Karadeniz kıyılarında tekne yapımı için uygun olan birçok yerde bu denize dayanıklı tekneler inşa edilmiştir. Bu inşa bölgelerinin yerleşimleri incelendiğinde en dikkat çekici özelliğin ise tekne yapımı için uygun olan ağaçların yetiştiği ormanlara yakın olduğu görülmektedir. M.Ö. 64 – M.S. 24 yılları arasında yaşayan Yunan tarihçi, coğrafyacı ve filozof Strabon'un "Coğrafya" isimli eserinde de belirttiği gibi Karadeniz kıyılarının arkasındaki topraklarda tekne yapımı için olağanüstü elverişli kereste ağaçlarının bulunduğu ormanlardan bahsedilmektedir. 19.Yüzyılın son çeyreğine girilirken Karadeniz'de çalışan ticari teknelerin türlerinin azaldığı ve bu türler arasında birinin öne çıktığı görülmektedir. Çektirme adı verilen bu geleneksel teknelerin tekne yapımında en önemli hammadde olan ahşap bakımdan zenginliği bulunan Batı Karadeniz'de daha çok Bartın'da inşa edildiğini bilinmektedir (Kaplan, 2013:91). Bartın dışında Cide, Sürmene, Rize, Ünye ve Ayancık dada çektirme türünde gemilerin inşa edilmiştir. Çektirme gemilerinin inşasında daha çok kestane ve meşe ağaçları kullanılmakla birlikte gürgen, karaağaç, dut ve çam ağaçlarının da kullanıldığı göze çarpmaktadır. Suyu dayanıklılığı ve esnekliği sayesinde şekil verilebilen kestane ağacından ve imal edilen Çektirme teknesinin kürekli kadirga türü olan çektiri ile yapısal bir benzerliği bulunmamaktadır. O dönemde taşınan yükün hangi limana tahliye edileceği sorusu "Yük nereye çekilecek?" şeklinde sorulduğu bilinmektedir. Çektirme isminin buradan geldiği düşünülmektedir. (Kaplan, 2013:90). Kancabaş pruva formuna sahip bu gemilerin baş ve kış formu birbirine benzemektedir. Özellikle tekneyi karaya çeker iken kış taraftan gelen dalgaların tekneyi savurmasını engellemek maksadı ile bu tür formun daha çok tercih edildiği bilinmektedir. Eni geniş olan bu teknelerin yapısı yüklü halde fırtınalı denizlerle mücadele yapmaya müsaittir. Bartın tersanelerinde 30 tonluktan 450 ton kapasiteye kadar farklı büyüklüklerde çektirmeler inşa edilmiştir (Topuz, 2007:108). Fırtına küpeştesine sahip ve tek direkli bu geminin yelken bumbası aynı zamanda yük operasyonlarında kullanıldığı bilinmektedir.

Cevdet-i iktisat kayıtlarından anlaşıldığı üzere Çektirme türünde gemilerin 19.yüzyılda ticari nakliyyede en çok kullanılan gemi türlerinden biri olduğu anlaşılmaktadır (Aşçıoğlu, 2003). Bu çalışma kapsamında yapılan araştırmalar neticesinde Çektirme türü gemilerin daha çok Odun, Kömür, Buğday, Şarap, Zeytin, Meyve türündeki yükleri taşıdıkları anlaşılmıştır. Bu gemilerin büyüklüğüne göre 4 ile 16 arasında mürettebat çalıştığı göze çarpmaktadır. Yirminci yüzyılın başına kadar yelkenle seyreden çekirmelerin yerini 1919 yılından itibaren makine donatılan çekirmelerin aldığı bilinmektedir.



Şekil 13.Çektirme “EREN” gemisi seyir halinde (Kaplan, 2013:129). ⁵³

ÇEKTİRME GEMİLERİNİN GÜVERTE VE YÜK DONANIMLARI

Dönemin Çektirme gemilerinin inşalarında endaze ve işçilik planları bulunmadığından teknenin kesin boyutları ustanın karışının ölçüsüne, keser sapının büyüklüğüne, kollarının kuvvetine ve gözünün keskinliğine göre değişmekteydi. El becerisi, ustanın bilgi ve tecrübesine göre değişmekteydi. Geleneksel yöntemlerle çalışan ustalar arşın ya da metre kullanmadıkları onun yerine ölçü olarak parmak ve meci diye ölçüsü kullandıkları (“Yarım parmak” yani başparmağın yarısı bir santim, “tüm başparmak” iki santim olarak kabul edilmekte idi.) bilinmektedir. Çektirme gemilerinin inşasında stabilite açısından vasattaki draftının yüksek olması arzulanmıştır. Bu sebeple küpeşte hattının kambur olması tercih edilmiştir. Tekne kaplamalarını mümkün olduğu kadar yapışık inşa edilmiştir. Kalafat demiriyle

kaplama aralıkları sırasıyla açılarak kalafat işlemi yapılmıştır. O dönemde kalafat macunu bulunmadığından keten lifleri ile zift kullanarak gemilerin kalafat işlemi yapılmıştır. Ayrıca tercihe bağlı olarak geminin karine kısmındaki ağaç kaplamaları daha iyi korumak maksadı ile bakır plakalar ile de kaplandığı örnekler mevcuttur. 150 tonluk bir çekirme gemisinin inşasında yaklaşık olarak 130 metre küp ağaç kullanılmıştır. Şekil 13’de 1965 yılında Rizeli Vanlı ailesine ait Çektirmenin Bartın’da inşa halinde iken çekilmiş bir fotoğrafı görülmektedir. Şekil 14’de ise 1972 Yılında Kurucaşile’nin Kapısuyu köyünde inşa edilen çekirme gemileri görülmektedir.



Şekil 14. VANLI gemisi Bartın’da inşa halinde 1965.



Şekil15. .Kapısuyu köyünde inşa edilen Çektirme gemileri 1972.

Çektirme gemilerinde iki adet yaşam alanı bulunduğu göze çarpmaktadır. İlki kış tarafta bulunan ve geminin idaresin yapıldığı dümen evi ile ona bitişik olan kaptan kamarasıdır. Diğeri de baş kasarada güverte altında ve ambarın önünde bulunan personel kamarasıdır. Yine baş tarafta fakat güverte üzerinde tuvalet ve mutfak kabinleri bulunmaktadır. Çektirme gemilerinin tek ambara sahip olduğu bilinmektedir.

Dar inşa edilen ambar ağızların kemere doğrultusunda dizilen ağaçlar ile kapatılarak ve üzeri kapela ile örtülerek denizin etkilerinden korunduğu bilinmektedir. Çektirme gemisinin tek boma sahip bir direği bulunmaktadır. 19. YY'ın ilk çeyreğine kadar bu direk geminin seyri sırasında yelken donanımları ile donatılıyor ve limana gelindiğinde yükleme-tahliye işlemleri için ise yük donanımı olarak kullanılıyordu. 1913'lü yıllarda teknenin sevki için içten yanmalı motorların kullanımıyla birlikte yelken ile seyir azalmış olup yük elleçleme işlemleri için direk altına konulan bir makine ile daha ağır yüklerin kaldırılması sağlanmıştır. Boma sancak-iskele yönünde kumanda eden abli donanımlarının hareketlerinin ise insan gücü ile sağlandığı bilinmektedir. Çektirme gemilerinin güverte üstünde pruvasına yakın konumlandırılmış demir alma işleminde kullanılan el gücüyle yukarı-aşağı hareket ettirilerek çalışan bir ırgat donanımı bulunmaktadır. Çektirme gemilerinde Admiralty tipi demir kullanıldığı görülmüştür. Vira edilen demiri küpeşte üzerine neta edebilmek için sancak ve iskele baş omuzluklarda birer kantarma ve palanga donanımı bulunmaktaydı.



Şekil 16. Çektirme gemisi yük tahliye ederken.



Şekil 17. El gücü ile çalışan ırgat.

Dümen yekesinin sakın havalarda tayfalar tarafından koltuk altına alınmak suretiyle tutulduğu, fırtınalı deniz şartlarında ise yekeye bağlı palangalar ile ayarlandığı 1965-1980 yılları arasında bu gemilerde tayfalık ve kaptanlık yapan Naci Güzel ve Zikrullah Vanlı ile yapılan söyleşilerden anlaşılmaktadır. Dümen iğnecikleri üzerinde bulunan dümen yelpazesini yüzer özellikte olduğundan dolayı ağır denizlerde iğneciklerden kurtulması sonucu kaybolduğu vakalar yaşandığından ötürü, dümen yelpazesini dikey doğrultuda hareketini limitleyen bir zincir ile kış bodoslamaya yakın bağlanarak emniyete alındığı bilinmektedir. Çektirme gemilerinde elektrik donanımı bulunmadığından gaz lambaları ile aydınlatma ve yine gaz yağı ile ışık veren seyir fenerleri kullanılmıştır. Çektirme gemisinin palamar halatlarını karaya bağlayabilmek için ve acil durumlarda kullanılmak üzere tüm gemi tayfasını alabilecek kapasitede açık bir filika bulunmaktaydı. Bu filika geminin arkasına bağlanmak suretiyle yedekte çekilirdi. Çektirme gemileri kullanıldıkları dönemde inşa ve işletme masraflarının düşük olmasından ötürü 1980'li yılların ortalarına kadar nakliyyede kullanılmışlardır. Ağaç kesiminin devlet kontrolü altına alınmasından sonra üretim maliyetleri artmıştır. Teknolojinin gelişmesiyle bakım maliyetleri düşük, taşıma kapasiteleri yüksek çelik tekne imalatının artması çektirmelerin nakliyyede tercih edilmemesine yol açmıştır. 1980'li yıllara kadar yapımı devam eden çektirmeler yük taşımacılığindeki rolünü kaybetmiştir. Kalan son çektirme gemileri 1990lı yıllara kadar ancak kum çekme ve taşıma işlemlerinde kullanılmıştır. Günümüzde ise yat turizminde gezinti amaçlı birkaç çektirmeye rastlanabilmektedir.

KAYNAKÇA

- BOSTAN, İ. (2005): **“Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri”**, Bilge Yayınevi, İstanbul, sf. 105.
- BOSTAN, İ. (2005): sf. 114.
- TUKİN, C. (2001): **“Girit”**, Milli Eğitim Basımevi, Eskişehir, sf. 191,192.
- BOSTAN, İ. (2005): sf. 116.
- BOSTAN, İ. (2005): sf. 121.
- AYDIN, Y.A. (2011): **“Sultanın Kalyonları, Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)”**, Küre Yayınları, İstanbul, sf. 140-141.
- ÜNAL, M.A. (2005): **“XVI.-XVIII. Yüzyıllarda Sinop Tersanesi”**, XIV Türk Tarih Kongresi, Ankara, sf. 921.
- ÖZDEMİR, G.Ş. (2012): **“Osmanlı Devletinin Karadeniz’de Ticaret Gemisi İnşa Politikası (1783- 1824)”**, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, sf. 64.
- BOSTAN, İ. (2006_a): **“Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği”**, Kitap Yayınevi, İstanbul, sf. 22.
- BOSTAN, İ. (2006_a): sf. 289.
- BOA, Cevdet Bahriye, Belge No.11496(Haziran 1783); Cevdet Bahriye, Belge No.3842 (Haziran 1783).
- BOA, Cevdet Bahriye, Belge No.3103(Temmuz 1803); Cevdet Bahriye, Belge No.850 (Temmuz 1803); Cevdet Bahriye, Belge No.12065 (Eylül 1803).
- BEYDİLLİ, K. (2011): **“Karadeniz’in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü”**, Belleten, Ankara, sf. 690.
- TOPUZ, H. (2007): **“19.Yüzyılın ilk Yarısı İstanbul Limanı ve Diğer Limanlarımız Arasındaki Bir Haftalık Deniz Ticari Taşımacılığının Analizi”**, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, sf. 109, BOA Cevdet İktisat, Sıra No.1101, Dosya No.23.
- BEYDİLLİ, K. (2011): sf. 696-702.
- BOSTAN, İ. (2006_b): **“İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz’de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliye Tüccarları, 1780-1846”**, Kitap Yayınevi, İstanbul, sf. 326.
- BOSTAN, İ. (2006_a): sf. 328.
- BOSTAN, İ. (2006_a): sf. 334.

BOSTAN, İ. (2006_a): sf. 338, BOSTAN, İ. (2005): sf. 251.

GÜLERYÜZ, A. (2004): **“Kadırgadan Kalyona Osmanlıda Yelken”**, Kaptan
Yayıncılık, İstanbul, sf. 63.

GÜLERYÜZ, A. (2004): sf.65.

URL 1: [http://en.wikipedia.org/wiki/Iserbrook_\(ship\)](http://en.wikipedia.org/wiki/Iserbrook_(ship))

URL 2: <http://en.wikipedia.org/wiki/Polacca>

DELIS, A. (2012): **“Mediterranean Wooden Ship Building in Nineteenth Century:
Production, Productivity and Ship Types in Comparative
Perspective”**, Cahiers de la Méditerranée, sf. 361.

GÜLERYÜZ, A. (2004): sf.51.

URL 3: <http://www.cherini.eu/etnografia/NBP/slides/Martingana%20napoletana.html>

URL 4: http://yelkenkurek.blogspot.com.tr/2010_10_01_archive.html

GÜLERYÜZ, A. (2004): sf.74.

GÜLERYÜZ, A. (2004): sf.63.

URL 5: [http://www.cherini.eu/etnografia/CPE/slides/39-Turchia%20-
%20Gagali%20-%201855.html](http://www.cherini.eu/etnografia/CPE/slides/39-Turchia%20-%20Gagali%20-%201855.html)

URL 6: [http://herve-tavernier.e-monsite.com/pages/les-goelettes-les-dundee-pour-la-
peche-en-islande.html](http://herve-tavernier.e-monsite.com/pages/les-goelettes-les-dundee-pour-la-peche-en-islande.html)

GÜLERYÜZ, A. (2004): sf.29.

GÜLERYÜZ, A. (2004): sf.29.

URL 7: <http://wowturkey.com/forum/viewtopic.php?t=17955>

GÜLERYÜZ, A. (2004): sf.30.

GÜLERYÜZ, A. (2004): sf.73.

GÜLERYÜZ, A. (2004): sf.72.

URL 8: <http://sailhistory.com/content/view/147/>

URL 9: <http://www.gemimodelciligi.com/planlar.htm>

BOSTAN, İ. (2006_a): sf. 339.

ÖZTÜRK, T. (2009): **“Karadeniz’de Kullanılan Melekse Türü Gemiler”** Tarih
İncelemeleri Dergisi, Cilt 16, No:2, sf. 86.

TANYELİ, G ve U. (1990): **“Osmanlı Yüzer Köprüleri”**, ODTÜ Mimarlık Fakültesi
Dergisi, sf. 6.

BOSTAN, İ. (2006_a): sf. 338.

TANYELİ, G ve U. (1990): sf. 15.

KAPLAN, R. (2013): “**Batı Karadeniz Gemi İnşa ve Entegre Sanayii Sektör Analizi**”, Bartın Üniversitesi, Bartın, sf.85.

KADEMOĞLU, O. (2005): “**Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri**”, Bilge Yayınevi, İstanbul, sf. 105.

AŞÇIOĞLU, E. (2000): “**Denizlerin Güzelleri**”, Duran Yayınları, İstanbul, sf.93.

URL 8: <http://sailhistory.com/content/view/122/>

AŞÇIOĞLU, E. (2000): sf. 92.

KAPLAN, R. (2013): sf. 91.

KAPLAN, R. (2013): sf. 90.

TOPUZ, H. (2007): sf. 108.

AŞÇIOĞLU, E. (2003).

KAPLAN, R. (2013): sf. 129.

HAYDARPAŞA-İZMİT DEMİRYOLU VE İSKELELERLE İLİŞKİSİ***İhsan Seddar KAYNAR******Özet**

3 Mayıs 1873'te ulaşımına açılan Haydarpaşa-İzmit Demiryolu, Osmanlı topraklarında devlet olanakları ile yapılan ilk demiryoludur. Hattın inşaatında, kolaylık sağlaması için deniz ulaşımından da yararlanılmıştır. Bu amaçla Bostancı, Pendik, Eskihisar, Diliskelesi ve İzmit iskeleleri güçlendirilmiş ve kullanılmıştır. Yaklaşık 7 yıl devlet tarafından işletilen hat, daha sonra İngilizlere kiralanmıştır. Sekiz buçuk yıl İngiliz idaresinde işletilen hat, Ankara'ya uzatılması için daha sonra İngilizlerden zorla alınıp Almanlara verilmiştir. Çalışmada, 19.yy'ın son çeyreğinde Haydarpaşa-İzmit Demiryolu'nun Anadolu Demiryolları'nın bir parçası olmadan önce geçirdiği aşamalar ele alınacaktır.

Anahtar Kelimeler: Haydarpaşa-İzmit Demiryolu, Anadolu Demiryolları, 19.yy, iskeleler, denizcilik tarihi, iktisat tarihi

Haydarpaşa-İzmit Railway and its relation with Piers**Abstract**

Haydarpaşa-İzmit Railway, which was opened in 3rd May 1873, is the first public railway that constructed by the state . The construction of line also benefited from the maritime transport. Bostancı, Pendik, Eskihisar, Diliskelesi and İzmit piers were improved and used for this reason. The line run by the state for 7 years; then leased to the British. After running for eight and a half year by British, Ottoman Government forcibly took the line from British and gave it to the Germans. In this study, the stages of the Haydarpaşa-İzmit Railway will be discussed before becoming the part of Anatolian Railways during the last quarter of the 19th century.

Key Words: Hayarpaşa-İzmir Railway, Anatolian Railway, 19th century, piers, maritime history, economic history

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII.Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** Araştırma Görevlisi, Hakkari Üniversitesi, İİBF, İktisat Tarihi Anabilim Dalı, seddar@gmail.com

Giriş:

İstanbul'un Anadolu'ya açılmasında 3 Mayıs 1873 tarihinde ulaşım açılan Haydarpaşa-İzmit Demiryolu önemli bir yer tutmaktadır. Daha sonra Anadolu Demiryolları olarak adlandırılacak bu hat; önce Eskişehir'e, sonra Ankara'ya ve daha sonra da Konya'ya kadar uzatılacaktır. Bu çalışmada Haydarpaşa-İzmit Demiryolu hattının inşa sürecine odaklanılarak, hattın teknik olarak nasıl yapıldığı ve aynı zamanda birer iskele de olan bazı istasyonların varlığından hareketle, inşaat sürecinde denizyolunun rolü tartışılacaktır. Demiryolları, genellikle suyollarının ya da taşımacılığın yetersiz olduğu alanlarda işlevseldir. Bu anlamda, Haydarpaşa-İzmit demiryolunun denize paralel olarak (ve çok yakın) yapılmış olması ayrıca dikkat çekicidir.

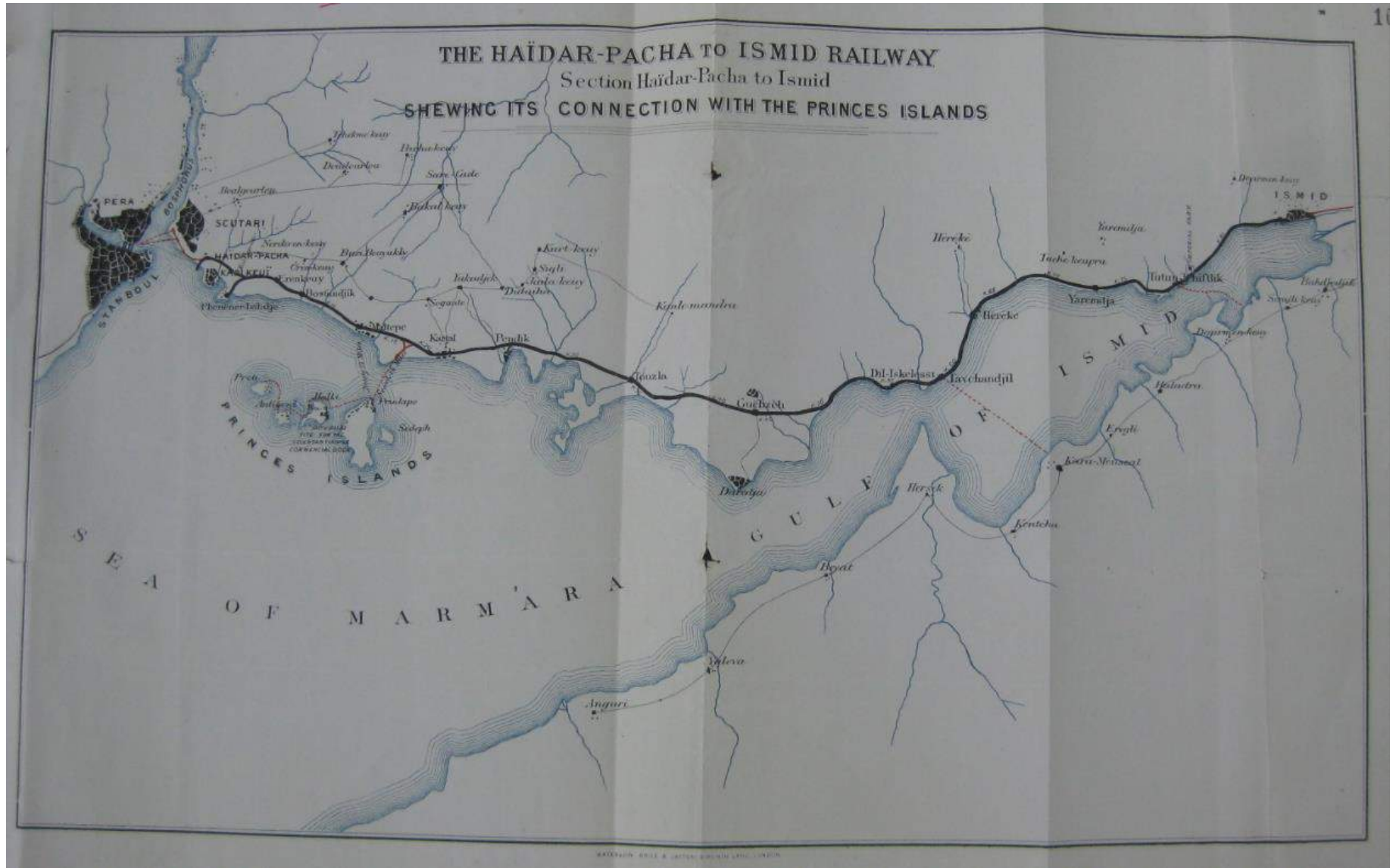
Haydarpaşa-İzmit Demiryolu üzerine Osmanlı Arşivi'nden çıkan belgelerle (Öztürk, 1987) ve Alman Arşivlerinden çıkan belgelerle yapılan (Özyüksel, 1988) çok önemli ve değerli çalışmalar mevcuttur. Burada daha önce yapılmış çalışmalardan yararlanarak İngiliz Arşivi'nde erişilen belgeler kullanılmıştır. Böylece, demiryolu tarihimizde çok önemli bir yeri olan Haydarpaşa-İzmit Demiryolu'nun bazı istasyonlarının birer iskele olmasından hareketle başlayan çalışmada; İngilizlere kiralandığı sekiz buçuk yıl boyunca neler olduğu da tartışılacaktır.

1 Hattın Güzergahı ve İnşaatı**1. 1. Güzergah ve İskele-İstasyonlar**

Hattın güzergahı 1870 yılında Nafia Nezaretinin görevlendirdiği mühendislerce hazırlanmıştır. Fen memuru Mojel Bey, başkanlığındaki heyetle iki kere keşif yapmış ve daha sonra inşaat sırasında bizzat denetleme işlerini üstlenmiştir (Öztürk, 1987). İlk keşifte 75 km olacağı hesaplanan hat için keşif bedeli 93,750 kuruş olarak belirlenmiştir (İ.DH 613/42714). 1 Haziran 1870 tarihli arz tezkeresine göre ikinci keşifte hat boyu 90 km, keşif bedeli 180,000 kuruşa çıkarılmıştır. Bu istek Maabir İdaresince kabul edilmiş ve böylece hattın keşfi tamamlanmıştır (Öztürk, 1987). Belirlenen son güzergahtan ve bu masraflar üzerinden hattın inşasına başlanmıştır.

İlk keşif ile ikinci keşif arasındaki mesafe ve masraf farkı çarpıcıdır. İlk keşifte planlanan güzergah, eskiden kervan yolu olarak da kullanılan ve sahil şeridinden içeride ve denizden yüksek bir mevkiden geçmektedir. Kuş uçuşu daha kısa olan bu yolun, deniz yolu ile ilgisi yoktur. Dolayısıyla sahil şeridinden geçen bir hattan daha kısadır. İkinci keşifle belirlenen güzergah deniz kenarından geçmektedir, ilk keşifteki hatta göre daha uzundur, engebeli ve dolambaçlıdır. Bu nedenle maliyet de artmıştır. **Şekil 1**'de mevcut hattın güzergahı görülebilir. İstasyonlar arasında Haydarpaşa, Kızıltoprak, Erenköy, Bostancı, Kartal, Pendik, Tuzla, Gebze, Diliskelesi, Tavşancıl, Hereke, Darıca ve İzmit istasyonları sayılabilir.

Denize çok yakın hatta sahil şeridine inşa edilen bu hattın yapımında deniz yoluyla malzeme sevkiyatı için bir takım iskele ve rıhtımların yapımını da planlanmıştı (Özyüksel, 1988). Yapımı (ya da tamiri) demiryolundan önce tamamlanan iskeleler şunlardır: Bostancıbaşı (Bostancı), Pendik, Eskihisar, Diliskelesi ve İzmit'tir.



Şekil 1. Haydarpaşa'dan İzmit'e (FO 78/4264)

Demiryolundan önce de Dil İskelesi'nden karşı kıyıya ticari hareketlilik mevcuttu. Tavşancıl iskelesinin çevresindeki köylerin tarımsal üretimlerini İstanbul'a götürmekte kullanılan bir yer olduğu da bilinmektedir. İzmit İskelesi ise çok daha eski bir tarihte yapılmıştır. Pek çok tarihi metinde kendisinden bahsedilmekte ve etkin

olarak kullanılmaktadır. Anadolu'dan İstanbul'a gelen kervanların denize ulaştığı ilk yerdir. Ancak, İzmit iskelesi fırtınaya açık olduğu için deniz ulaşımı havanın durumuna göre aksamaktaydı (Ortaylı, 1981). Haydarpaşa'ya da iskele yapılmış, ihtiyaca yanıt vermedikçe, ilerleyen zamanlarda defalarca yenilenmiş ve büyütülmüştür. Çevre köyler ve yerleşim birimleri için çok önemli olan bu küçük iskeleler, İstanbul'a çok yakın olduğu için, etkisiz oldukları düşünülebilir. Ancak bu iskeleler, demiryolunun inşaatında malzeme sevkiyatında kullanılmalarının yanında, birer istasyon olarak da kullanılmışlar ve önem kazanmışlardır.

1. 2. Hattın İnşaatı

1.455 metre genişliğinde olan bu hat, Haydarpaşa'dan İzmit'e toplam 92 km olacaktır. Hattın uzunluğu, her kaynakta birbirinden farklı olarak verilmektedir. En yaygın olarak 90, 92 ve 93 km kullanılmaktadır. Bunun en önemli nedeni kullanılan uzunluk ölçülerinin birbirlerine çevrilmesinde yaşanan karmaşa olsa da Osmanlı Devletinin kendi kaynakları ile hattı yapması en önemli nedendir. Eğer kilometre garantisi usulü ile yapılmış olsaydı, hattın uzunluğu sabit bir değer olarak anılabilecekti. Kilometre garantisi, hattın kilometre başına bir gelir tahmini yapılması ile eksik kalan miktarın devletten alınması ve fazla gelir var ise devlete verilmesi usulüdür (Ete, 1835:90).

Mojel Bey'in hazırladığı raporda, hattın üçe bölünerek her bir parçanın başka bir müteahhitte ihale olunduğunu yazmaktadır (İ.DH 643/44706). Götürü usulü olarak verilen inşaatlar için Nafia Nezareti ile müteahhitler arasında ayrı ayrı mukaveleler imzalanmıştır. Haydarpaşa-İzmit Hattının inşaatı için üç ayrı müteahhit üç ayrı koldan inşaata başlamış (Öztürk, 1987), arazideki zorluklar nedeniyle bazı kısımlar aksamış (Özyüksel, 1988) bazı kısımlar daha erken bitmiş ve yeri geldiğinde asker emeğinden yararlanılmıştır.

Demiryolu hattı Haydarpaşa-Tuzla, Tuzla-Tavşancıl ve Tavşancıl-İzmit olmak üzere üç ayrı koldan yapılsa da inşaata 1872'de Gebze ve Darıca köylerinden başlanmıştır (İ.DH 654/45469). Haydarpaşa-Tuzla arasının 35km olması planlanmış ve 1,400,000 Frank'a Mühendis Mösyö Dö Stive tarafından yapılmıştır. Bu hatta 700 işçi ve 200 yük katırı çalışmış ve yaklaşık 10 ayda bitirilerek 4 Ekim 1872 de kullanıma

açılmıştır. Bu bölümde hizmeti geçenlere 31,710 kuruş atıyye-i seniyye verilmiştir (İ.DH 657/45728).

Tuzla-Tavşancıl kısmının 26km olması planlanmış ve kilometre başına 45,000 frank birim fiyat üzerinden Müteahhit Bastilika tarafından yapılmıştır. Bu kısmında Haydarpaşa-Tuzla kısmı gibi 10 ayda bitirilmesi taahhüt edilmiştir. Tuzla Köprüsü'nden itibaren 10km'lik bölümün yalnız toprak tesviyesi kilometre başına 14 000 Frank birim fiyatla 4 ayda teslim edilmek üzere Mösyö Graçnik'e verilmiştir. Bu kısımdaki 12km'lik bir bölümün ihalesine arazinin sarp ve kayalık olması nedeniyle müteahhitler talip olmamış ve bu kısım yüzünden Haydarpaşa- İzmit Hattı gecikmeli olarak tamamlanmıştır. (Özyüksel, 1988) Geriye kalan 4km'lik kısımda arazi yeterince zorlu olduğu ve şartlar elverişsiz olduğu için, maliyeti azaltmak için Nafia Nezareti, askerleri çalıştırmıştır (Öztürk, 1987).

Tavşancıl'dan İzmit'e kadar olan 31km'lik bölümde, bütün işler dahil kilometre başına 32,500 Frank birim fiyattan ve 9 ayda bitirilmek üzere Mösyö Eckerlin'e verilmiştir. Burada 2000 civarında işçi çalışmıştır.

1. 3 Hattın Döşenmesi:

Demiryolunun travers ihtiyacı İzmit bölgesindeki ormanlardan sağlanmıştır (İ.DH 643/44706). Yaklaşık 4-5 milyon Frank değerindeki diğer gerekli teknik malzemelerin (demiryolu rayı, vagon ve lokomotif gibi) hepsinin ihalesini Belçikalı bir firma kazanmıştır. Bu malzemeler 1871 yılının Aralık ayında Belçika'dan sipariş edilmiştir (HR.ID 1236). İhaledeki rakamı yüksekliği uyarınca, firma 30,000 Frank değerinde bir vagonu da hediye etmiştir (Öztürk, 1987). Siparişler 1872 yılı içinde tamamlanmış ve başta Belçika'daki fabrikanın müdürü olmak üzere ilgililere birer nişan verilmiştir (İ.HR 257/15390).

2 Hattın Faaliyete Başlaması

2. 1. Hattın İşletilmesi:

1871'de Sultan Abdülaziz, artan dış borçlar ve daha önceki imtiyazların suiistimallere uğraması üzerine yabancılara imtiyaz vermekten vazgeçip; demiryollarının devlet eliyle ve tamamen yerli sermaye ile yapılmasına karar vermişti (Öztürk, 1987). Bu nedenle Haydarpaşa-İzmit hattında ilk kazmanın vurulduğu

günden 1880 yılına kadar doğrudan devlet olanakları kullanılmıştır. Ulaşım açılmasından İngilizlere kiralandığı zaman kadar Haydarpaşa-İzmit Demiryolu hattı sürekli zarar etmiştir. Osmanlı Arşivi'nde bu zararın boyutuyla ilgili doğrudan verilere ulaşılammış, ama bunu destekleyen bilgilere ulaşılmıştır.

Hattın zarar etmesinde ulaşım araçları arasındaki uyum eksikliğinin rolü büyüktür. İzmit'ten Haydarpaşa'ya gelen trendeki yük ve yolcular, Haydarpaşa'ya geldiklerinde Avrupa yakasına geçmek için gerekli vasıta bulamıyorlardı. Akşam Haydarpaşa'ya geldiklerinde, boğazı geçmek için ertesi günü bekliyorlardı. Bu nedenle 1873'de Haydarpaşa iskelesi ile İstanbul arasında, trenin hareket saatine uygun olarak vapur işletilmesine karar verilmiştir (A.MKT.MHM 445/29). Tren ve vapur saatleri arasındaki uyum, ancak ertesi yıl mümkün olmuştur (A.}MKT.MHM.466/23). İzmit'ten gelen trenin düzenli işlemesi için 1874'de Aziziye Vapurlarının ikisi Haydarpaşa'ya tahsis olunmuştur (A.}MKT.MHM.468/66).

Hattın işlemeye başlamasından sonra başlayan Kırım Savaşı ve daha sonrasında devletin iflas etmesi de makro düzeyde bu hattın işletilmesini olumsuz etkileyen en önemli iki faktördür. İnşaat sırasında alınan borçların (özellikle tercih edilen yerli finansman ya da iç borç) hazine tarafından ödenmesi de 1875'de Devletin iflas etmesiyle beraber imkansızlaşmıştır (Öztürk, 1987). Sonuç olarak, yaklaşık yedi yıl boyunca, 1873-1880 yılları arasında bu hattı devletin kendisi işletmiş ve her sene zarar etmiştir.

1878'de hattın kiralanması için ilk teklifler alınmış (Y.PRK.TNF.1/6) ve yoğun diplomasi trafiği sonrasında, Haydarpaşa-İzmit hattı 20 yıllığına kiraya verilmiştir. Hattı kiralayanlar Messrs Ludwing Seefelder (Avusturya vatandaşı ve Demiryolu Mühendisi), Wm. John Alt, Charles S. Hanson & Co. ve D. Zafiropoulo'dan oluşmaktadır (FO 78/4264). İngilizler Nisan 1880'den itibaren, Padişah fermanında belirtilen pek çok ayrıcalıkla beraber hattı işletmeye başlamıştır. 30 Mart 1881 tarihli anlaşmaya göre, İngiliz şirketin en önemli ayrıcalığı, hem hattı işletecek hem de hattın uzatılmasında verilecek imtiyazda ilk tercih olma hakkına sahip olmasıydı (FO 78/4265).

İngilizlerin idaresinde Haydarpaşa-İzmit Demiryolu zarar etmese de, gelirleri her yıl azalmıştır. Bunun en önemli nedeni, hattın bakımı ve tamirine gereken ilginin

gösterilmemiş olmasıdır. “**Tablo 1.**”de Nisan 1880’den hattın devredildiği Ağustos 1888’e kadar hesapları kuruş cinsinden verilmiştir.

Nisan 1880-Nisan 1881 Osmanlı Devletinin Payı: 1,038,391.30 Ücretler Toplamı: 865,672.93 Alacaklar: 172,718.37	Nisan 1884-Nisan 1885 Osmanlı Devletinin Payı: 985,370.63 Ücretler Toplamı: 919,84.57 Alacaklar: 893,386.06	Nisan 1888’den Ağustos 1888’in Sonuna Kadar Osmanlı Devletinin Payı: 322,416.04 Ücretler Toplamı: Alacaklar: 322,416.04
Nisan 1881-Nisan 1882 Osmanlı Devletinin Payı: 968,659.88 Ücretler Toplamı: 445,42.52 Alacaklar: 924,117.36	Nisan 1885-Nisan 1886 Osmanlı Devletinin Payı: 808,408.72 Ücretler Toplamı: 938,21.17 Alacaklar: 714,587.54	
Nisan 1882-Nisan 1883 Osmanlı Devletinin Payı: 110,0424.38 Ücretler Toplamı: 218,778.03 Alacaklar: 881,646.35	Nisan 1886-Nisan 1887 Osmanlı Devletinin Payı: 785,154.09 Ücretler Toplamı: 732,2.23 Alacaklar: 777,831.86	Osmanlı Devleti’nin Genel Toplamı: 6,258,361.83 Faizler: 2,176,543.66 <i>(Faizlerle beraber Genel Toplam: 8,434,905.49)</i> Ray ve malzeme Alımı için Osmanlı Devleti’ne Kalan: 753,245.63 Osmanlı Devleti’nin Genel Toplamı: 9,188,151.12 Ağustos Sonuna Kadar Tamir ve Onarım Maliyetleri Toplamı: 3,231,814.00 Osmanlı’ya Kalan: 5,956,337.12
Nisan 1883-Nisan 1884 Osmanlı Devletinin Payı: 1,051,965.39 Ücretler Toplamı: 182,588.72 Alacaklar: 869,376.67	Nisan 1887-Nisan 1888 Osmanlı Devletinin Payı: 701,281.58 Ücretler Toplamı: Alacaklar: 701,281.58	

Tablo 1. Haydarpaşa-İzmit Demiryolu’nun Hesapları (Kuruş cinsinden) (FO 78/4265)

Hattın inşaatı biter bitmez Ankara’ya kadar uzatılması için ilk keşif yapılmıştır (A}MKT.MHM. 447/22). Araya giren pek çok neden, hattın Ankara’ya uzatılmasını

geciktirmiş ve hattın ikinci işletmecileri olan İngilizlerden de hattın Ankara'ya kadar uzatılması beklenmiş ancak bu gerçekleşmemiştir. İngiliz arşivindeki belgelere göre demiryolu hattı, zorla İngilizlerden alınıp Almanlara kiralanmıştır (FO 78/4264). 1888 yılında hattı işleten şirketin temsilcisi Sir William White ile Bab-ı Ali'nin yaptığı görüşmelerde iki başlık öne çıkmaktadır. İlk olarak hattı kiralayan şirketin, Ankara'ya kadar uzatma yapması için Haydarpaşa-İzmit arasındaki mevcut hattın yenilemesi gerekmektedir. Bu iş için toplamda 3,070,152 Frank'a ihtiyaç olduğu hesaplanmış, ancak (Padişah Fermanı ve Nisan 1880'deki anlaşmaya dayanarak) Osmanlı devleti bunun %60'ı olan 1,842,714 Frank'tan fazlası vermeye ikna olmamıştır. İkincisi ise Osmanlı Devleti hattı İngilizlerden geri alıp, 100,000 Franklık tazminat ödeyerek bu işe son vermek istemektedir (FO 78/4264). Bu da Nisan 1880'deki anlaşmaya uygundur. Ancak İngilizler böyle bir şeyin adil olmadığını düşündükleri gibi, tazminat miktarını da az bulmaktadırlar.

1888		£
21 Ekim	Osmanlı Devletine Verilen Avanslar (%10 faiz ile)	30,623.17
30 Eylül	Yapılan İşlere Harcanan Miktar (%10 faiz ile)	156,417.12
30 Eylül	Binalar, Sevkiyat ve Haydarpaşa'daki buharlı gemiler için yaptırılan Sigorta (%10 faiz ile)	32,973.19
30 Eylül	Yasal ve (seyahat gibi) diğer Giderler (Sekiz buçuk yıl boyunca) (%10 faiz ile)	17,011.19
30 Eylül	Londra'daki Yönetim Giderleri, ofis kiralari, ücretler ve ofis harcamaları (%10 faiz ile)	24,778.0
	Toplam	261,805.8

Tablo 2. Osmanlı İmparatorluğu ile karşılıklı olarak Haydarpaşa-İzmit Demiryolu Yaklaşık Harcama Beyanı (Nisan 1880'den Eylül ve Ekim 1888'e kadar, Sterlin cinsinden) (FO 78/4264)

İngilizlerin sekiz buçuk yıl boyunca yaptığı harcamalar için 1888 yılı Eylül ve Ekim aylarında yapılan harcama beyanı **Tablo 2'**de gösterilmiştir. 5 Kasım 1888'de hazırlanan bu veriler, özgün halindeki gibi sterlin cinsinden bırakılmıştır. Bu haliyle

ham olsa da, hattın yarattığı işlem hacminin görülmesi açısından burada yer verilmesi uygun görülmüştür.

Osmanlı Devleti Haydarpaşa-İzmit Demiryolunu, Almanlara vermek üzere 7 Ocak 1889'da zorla kamulaştırmıştır. Hattın İngilizlerden alınmasında, kayıtlara geçtiği şekliyle hattın Ankara'ya kadar uzatılması en önemli gerekçe olarak gösterilmiştir (FO 78/4265). Hatta el konulması sonucunda İngilizlerin Osmanlı Devleti'nden tazminatlarını almaları uzun zaman almıştır. 1895 yılına gelindiğinde tazminat olarak £130,000 de uzlaşmış ve £3,900 faizi oluşmuştur (FO 78/4681). Yazışmalardan görüldüğü kadarıyla Osmanlı Bankası da İngilizlere tazminatın ödenmesinde işlemleri yavaşlatmış; bir nevi zorluk çıkarmıştır. 31 Ocak 1895 tarihli belgede, şirketin temsilcisi tarafından Osmanlı Bankası'ndan tazminat parasının tahsil edilebildiği müjdelenmektedir (FO 78/4681).

2. 2. Hattın Uzatılması: Anadolu Demiryolları

Pek çok diplomasi faaliyeti sonucunda, çıkarılan bir irade ile 24 Eylül 1888'de Anadolu Demiryollarının inşaa ve işletme imtiyazı Deutsche Bank adına Alfred von Kaulla'ya verilmiştir. (Ortaylı, 1981:95). İki taraf arasındaki mukavele ve istikraz anlaşması 4 Ekim 1888'de imzalanmıştır. Deutsche Bank, Haydarpaşa-İzmit hattını da 6 milyon Frank karşılığında Osmanlı Devleti'nden satın almıştır (Özyüksel, 1988). İngiliz Arşivindeki belgede ise Almanların Türklere £240.000 ödediği belirtilmektedir (FO 78/4265).

Almanların idaresinde hattın İstanbul'dan başlayarak Anadolu içlerine doğru ilerlemesi de başlamıştır. Mevcut olan Haydarpaşa-İzmit Demiryolu Hattı, daha sonra yapılacak uzatmalara uyumlu hale getirilmiştir. Sonrasında ise 2 Haziran 1890'da 40km'lik İzmit-Adapazarı hattı hizmete açılmış ve 15 Mayıs 1891'de Bilecik'e varılmıştır. 16 tünel ve birçok köprü ve 180 km'ye ulaşan tepeler yarılarak ve 485 km ray döşenerek 27 Aralık 1892'de ilk tren Ankara'ya ulaşmıştır (Y.A.HUS 264/180). Padişah, 15 Şubat 1893 tarihinde Anadolu Demiryolları Şirketine mükafat olarak Eskişehir'den Konya'ya 444 kilometrelik bir şube hattı daha döşeme imtiyazı vermiş (Earle, 1972:44) ve 29 Temmuz 1896 tarihinde raylar Konya'ya varmıştır. Konsolos William H. Wrench tarafından 24 Nisan 1893'de İstanbul'dan gönderilen 1892 yılı raporuna göre, 444 km'lik Eskişehir-Konya için 13,750 Frank ve 450 km'lik İzmit-

Ankara hattı için, kilometre garantisi 15,000 Frank devlet garantisi verilmiştir (FO, 1893).

SONUÇ

Görüldüğü kadarıyla Osmanlı İmparatorluğu'nda bütünlüklü bir demiryolu tarihi yazılması ihtiyacı halen mevcuttur. Parça parça işlenen konular hala birleştirilmeyi beklemektedir. Mevcut yazın ise daha çok hatların inşaatı sırasında oluşan diplomasinin kronolojik olarak kayıtlara geçirilmesi şeklinde oluşmuştur. Yapılan çalışmalar, ayrıcalık ve imtiyaz hedefli diplomatik girişimler ve yabancı ülkelerin Osmanlı bürokrasisi ve saray çevresi ile kurdukları ilişki ağını çözümlemeye çalışılmaktadır. Bu çalışmada bu çemberin dışına çıkılmaya çalışılmıştır.

Osmanlı devletinin demiryoluna bakışı daha çok askeri olarak nitelenerek küçümsenmiştir. Ancak askeri gerekçeler düşünülmeden yapılan bir demiryolu da yoktur. Deniz ulaşımının rahatlıkla yapılabildiği İzmit-İstanbul arasında sahil şeridinde tek başına bir demiryolu döşemek tek başına anlamlı değildir. Bu hattın en başından beri İstanbul'u Anadolu içlerine ve Bağdat'a bağlayacağı düşünülmüştür. Hattı sekiz buçuk yıl işleten İngilizler açısından, bu hattın Hindistan içlerine kadar gitmesi gerekiyordu. İngiliz Arşivlerindeki haritada Haydarpaşa-İzmit Demiryolunu, Londra'dan Hindistan'a bağlayan demiryolunun bir parçası olarak **Şekil 2.**'de gösterilmektedir. Oysa hattı daha sonra uzatma imtiyazı alan Almanlar için ise Bağdat'a kadar gitmesi gerekiyordu. Bu nedenle, İlber Ortaylı Bağdat demiryolunu, "Osmanlı İmparatorluğunda Alman Koridoru" olarak adlandırmaktadır (Ortaylı, 1981:73).

İstanbul'dan başlayıp Anadolu içlerine giden bir demiryolu bütünüyle iktisadi bir iş değildir. Genel olarak Avrupalı Devletler de bu gözle bakmıştır. Ancak Osmanlı'nın temel bakışı, yeni demiryolu güzergahlarının belirlenmesi tartışmalarında görüleceği gibi, askeri garnizonlar arasında ilişki kurmak olmuştur. Güzergahların belirlenmesi için yapılan toplantılarda Demiryolu şirketlerinin yetkililerinin karşısına Paşaları, bu nedenle koymaktadır (Özyüksel, 1988).

Donald Quataert, İzmit'e kadar gelen demiryolunun Ankara'ya ve Konya'ya uzatılmasını, "ulaşım ve iaşe devrimi" diye adlandırır. Çünkü katır, eşek ve deve gibi yük hayvanlarının gücüne dayalı eski ticaret yollarına bağımlılık ortadan kalkmış ve demiryolu ile İstanbul'a yeni yerlerden taze meyve ve sebze getirmek mümkün olmuştur (Quataert, 1977). Bu durumda Haydarpaşa-İzmit Demiryolu bu devrimin peşrevi olmaktadır. Birden fazla el değiştiren Haydarpaşa-İzmit Demiryolu'nda İngilizlerden alınıp Almanlara verilmesi sürecinde yapılan tartışmalarda ve İngilizlerle imzalanan kiralama evrakında; çalışmanın pek çok yerinde geçen iskelelerden bahsedilmektedir. Raylar ve vagonlar gibi altyapı unsurları ile istasyon binaları yazışmalarda tek tek sayılmış, ancak iskelelerden hiçbir yerde bahsedilmemiştir. Anlaşıldığı kadarıyla iskeleler, inşaat aşamasında kullanılmış, ilerleyen süreçte demiryoluna (yolcu ve yük taşımacılığında) rakip olacağı düşüncesi ile bakımsız kalmıştır.



Şekil 2. Londra'dan Hindistan'a (FO 78/4264)

KAYNAKÇA

Earle, E. M. (1972). *Bağdat Demiryolu Savaşı*. Kasım Yargıcı (Çev). İstanbul: Milliyet.

Ete, M. (1935). *Transport Ökonomisi*. İstanbul: Selamet.

Issawi, C. (1980). *Economic History of Turkey (1800-1914)*. Londra: The University of Chicago

Khairallah, S. (1991). *Railways In The Middle East, 1856-1948 (Political And Economic Background)*. Beyrut: Librairie Du Liban.

Ortaylı, İ. (1981). *İkinci Abdülhamit Döneminde Osmanlı İmparatorluğunda Alman Nüfuzu*. Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi

Öztürk, C. (1987). *Haydarpaşa – İzmit Hattı*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi) . Marmara Üniversitesi / Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Özyüksel, M. (1988) *Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişim Sürecinde Anadolu ve Bağdat Demiryolları*. İstanbul: Arba.

Quataert , D. (1977). Limited Revolution The Impact of the Anatolian Railway on Turkish Transportation. *The Business History Review*. 51(2). 139-160.

Başbakanlık Osmanlı Arşivinden erişilen belgeler metin içinde fon kodlarıyla belirtilmiştir. The National Archive'den yararlanılan belgeeler ise şunlardır:

Volume 1: Haidar Pasha to Ismid Railway (1885-1888) FO 78/4264

Volume 2: Haidar Pasha to Ismid Railway (1889) FO 78/4265

Volume 3: Haidar Pasha to Ismid Railway (1892-1895) FO 78/4681

BT 31/3123/17975

Foreign Office. 1893. Annual Series. No. 1224. Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance. Turkey. Report for the year 1892 on the trade of the district of the consulate-general at Constantinople. Reference to previous report, Annual Series No. 1099.

SİYASETİN GÖLGESİNDE LİMANLAŞAMAMIŞ BİR İSKELE -PERŞEMBE (VONA) İSKELESİ-*

İlhan EKİNCİ**

Özet:

Uluslararası ticaretin gelişimiyle Karadeniz iskeleleri imparatorluğun iç ticaret alanı olmaktan çıkarak büyümeye ve gelişmeye başladılar. Birbirine eşit ve benzer yapıdaki birçok iskele arasından bazıları taşıdıkları farklı avantajlar sebebiyle diğerleri arasından sıyrılmaya ve yükselmeye başladılar. Bu değişimi ve dönüşümü yalnızca denize ait avantajlar belirlemedi. Kıyı ovalarının yanında, kentsel büyüme alanları olanlar, ardbölgeleriyle yol bağlantıları daha güçlü bir şekilde kurulanlar diğerlerine karşı üstünlük kurdular ve daha fazla geliştirdiler. 19. Yüzyılın ilk yarısına kadar Perşembe (Vona) iskelesi ile ilgili elde edilen bilgiler, onun coğrafi önemine binaen bölgedeki denizcilik faaliyetlerinin merkezinde yer alan bir iskele olduğudur. Ancak yüzyılın ikinci yarısında, coğrafi yapısından kaynaklanan önemi devam etmekle beraber bir liman olarak büyümedi. Perşembe'nin bir liman kenti olarak ortaya çıkamamasının sebebi biraz da Ordu'nun (Bucak'ın) bir iskele kent olarak büyümesiyle ve onu gölgelemesi ile ilgilidir. Yabancı, yerli seyyahların tespitlerinde, bazı belgelerde, askeri layihalarda Doğu Karadeniz'de özel bir yeri olan Vona, avantajlı coğrafi konumuna karşın, sahilinde balıkçı teknelerinin yapıldığı ve tamir edildiği işler bir balıkçı barınağı olmaktan öteye gidememiştir.

AN UNCONSTRUCTED PIER DUE TO POLITICS: *PERSHEMBE (VONA)* Abstract:

Black Sea Ports did began to expand and grow out from Ottoman Imperium's domestic trade area with the development of international trade. Among a lot of equal and similar ports; some of them stood out amongst others due to their different advantages. This change and transformation did not originated only from advantages about their positions to the sea. Port cities which were close to fertile lands, which had expansion areas and strong road networks to their hinterlands accomplished to gain superiority on others and grew more. Information collected on Pershembe (Vona) port until the middle of the nineteenth century shows that she was an important port which were at center of the marine activity at her dsitrect. But, despite her ongoing geographical advantages Pershembe couldn't grow as a commercial port. Ordu (Bucak)'s emerge as a port city did negatively effected Pershembe port's development. Vona, which were given a special place in travel books (both foreign and domestic), at some state papers, military briefs about East Black Sea region, despite her convenient geographical location, couldn't go further of beeing a fishing port and a shipyard that only can build and repair little fishing boats.

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII.Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** Prof. Dr. Ordu Üniversitesi, ekincilhan@hotmail.com.

Giriş

Evliya Çelebi, Seyahatnamesinde Vona'dan (Perşembe) şöyle bahseder; “*Fatsa'dan kalkarak (İstefani Burnu) denilen yere geldik. İstefani Burnu deryaya doğru on mil çıkmış bir sivri burundur. Dağlarında mamur ve abadan Rum köyleri vardır. Bunlar da Canik hakkında mahsuldar köylerdir. Bu burnu geçüb şimal taraftan (Vona kalesine) geldik. Ceneviz Frenklerinin binasıdır. Sonra Azerbaycan hakimi Uzun Hasan Gümüşhane, Bayburd, Dücanhe kalelerini fethederken bu (Vona) kalesini de fetheylemiştir. Sonra da Ebulfeth zamanında Osmanlılara geçmiştir. Canik sancağı hükmünde Subaşılıktır. Kalesi leb-i deryada müdevver köhne bir kaledir. Dizdar ve neferatı vardır. Ama cebehanesi ol kadar mamur değildir. Serdarı 150 akçeli kadısı vardır. Ol kadar ayarı yokdur. Camileri, hamamı, hanı, sük-ı muhtasarı vardır. Halkı ekseriya Rum, Duna Etrakidir. Burası güzel demir tutar liman-ı azimdir. Bir mürsel üzere gemilerin demir bırakmadan yatması mümkündür. Pupa eyyam ile asan bir günde (Giresun) kalesine vardık*”.¹

1817-1819 yıllarında bölgeyi dolaşan Per Minas Bıjışkyan ise Vona limanının Yason'a dokuz mil mesafede iyi bir liman olduğunu ve üç ayrı yerde gemilerin konaklayabileceğinden bahsetmektedir. 19. yüzyılın ilk yarısında Karadeniz sahiline gelen ve sahil boyunca bölgeden geçen İngiliz seyyahı Hamilton (13 Temmuz 1834) Ordu ve devamında Perşembe izlenimlerini anlattığı seyahatnamesinde; Ordu'dan Fatsa'ya olan 12 saatlik yolda dağ yolunu/kara yolunu değil, riskleri azaltmak için deniz yolunu tercih ettiğinden bahseder. Osman Paşa'ya (Haznedarzade) ait bir işkampavye kaptanı ile bagaj ve hizmetçileri için 100 kuruşa anlaşır. Yason burnu ve arkasındaki dağların eski çağlardan beri Chalybes ve Tibaren topraklarını ayırdığını belirten Hamilton, Ordu'dan Yason burnuna doğru yola çıkar. Altıbuçukta yola çıktıktan yarım saat sonra ormanların arasında sahilde yayılmış biçimde Türk evlerinin bulunduğu Perşembe'ye gelir. Hamilton seyahatnamesinde Vona'nın Roma döneminden beri bir liman olduğunu belirtir. Türkler tarafından da Vona limanı olarak adlandırılan limanın suyunun derinliği sebebiyle Sinop'a dahi tercih edildiği ve İstanbul'dan sonra Karadeniz'in en iyi kış limanı olarak kabul edildiğini yazar. Reisin burada su alma bahanesiyle durduğunu ve kendilerinin de sahile çıkarak biraz rahatladıklarını belirtir. Sahilinin denize doğru inen bazalt kaldırım ve sütun şeklinde olduğunu belirtir. Oradan denizcileri, kendilerini pruva direği görünen bir Rus

¹ Evliya Çelebi Seyahatnamesi, Dersaadet 1314, C.2, s.78-79.

gemisine ateş ederek batırmalarıyla öğünen bazalt kaya (çıkıntı) üzerine inşa edilmiş küçük bir kaleye geçirdiklerinden söz etmektedir².

*“Karadeniz boğazından çıkılıp Batum’a varılincaya kadar ihtiyaç duyulduğunda gemilerin sığınacakları Vona limanından başka bir liman olmadığı gibi bu liman, Sinop limanına göre daha üstündür. Kış mevsiminde her çeşit vapur ve gemiler fırtınaya yakalandıklarında Vona limanına gelerek orada barınırlar. Kışın bu limanda her zaman bu şekilde barınan gemileri görmek mümkündür. Allah tarafından “tabii bir liman olarak yaratılmış” olan bu limanın, gün doğusu ve poyraz yönleri açık ise de arka tarafını çevirmekte olan dağlar, sonbahar, ilkbahar ve kış mevsimlerinde kar eriyinceye kadar poyraz ve gündoğusu rüzgarlarını engellemektedir. Bazı tüccar gemileri bu yüzden limanda kışlamaktadır. Bu kışlama sırasında hiç bir gemi deniz kazasına uğramamıştır.”*³

19. yüzyılın ikinci yarısında Dördüncü Ordu Müşiri Abdullah Paşa’nın Vona Limanı ile ilgili olarak yaptırmış olduğu tahkikat neticesinde padişaha sunduğu layihada; Sahillerin muhafaza edilmesine mahsus sahil istihkâlarının, bir merkezin giriş ve çıkışı konumunda olan bağlantı noktalarının bulunduğu yerlerdeki şehirler ve ambarlar ve savaş gemilerini barındırabilecek diğer yapıların da bulunacağı limanlarla olabileceğini belirtir. Dolayısıyla sahillerin bu tür kritik noktalarında sağlam istihkamlar yapılması gerektiğini vurgular. Anadolu’nun her tarafında yeni yollar açıldığı ve açılmaya devam edildiğini yazan paşa, Karadeniz sahillerinde Trabzon, Samsun, Ordu ve Giresun’un da bu yollarla içerideki önemli merkezlerle irtibatı sağlamanın önemi üzerinde durur. Samsun ve Trabzon iskeleleri arasındaki bölgeyi kapsayan sahilin dört ayrı yolla iç kesimlerle bağlantısı kurulmuştu. Ancak Trabzon-

² “Biz denize doğru inen bazalt sütunlarıyla, bir geçit ya da kaldırım oluşturan limanda plaja indik. Yelkenli oradan, Türklerin bir Rus gemisini ateş ederek batırdıkları konusunda övünen, bir çıkıntılı bazalt kaya üzerine inşa edilmiş küçük bir kaleye geçtik” diyerek Vona kalesi hakkında bilgi verir. William J. Hamilton, *Researches in Asia Minor, Pontus and Armenia*, London 1842., s.268. (Bu kalenin halen daha işlevsel olduğu içindeki muhafızların bir Rus gemisinin kaleden atılan topla batırılması hikayesini övünerek anlatmalarından anlaşılmaktadır. Ancak Hamilton’un kalenin disiplin, şekil ve işlevi konusundaki hakkındaki görüşlerinin pek de olumlu olmadığı anlaşılmaktadır. Günümüzde kaleyle ilgili kalıntı görünmemektedir. Ancak bugün Perşembe’nin Fatsa’ya doğru uzanan kuzey batı çıkışında birkaç kilometre dışında yer alan “Kaleyaka” köyü/mahallesinin bu kaleden dolayı adlandırıldığı/kaldığı anlaşılmaktadır.)

³ Ayhan Yüksel, “Vona’nın Sancak Yapılma Girişimi (1885)”, *Doğu Karadeniz Araştırmaları*, İstanbul 2005, s.117.

Erzurum hattı sınıra çok yakın olduğu için askeri hareketler sırasında Dördüncü Ordu'nun iâşesine yeterli olamıyordu. Bunlardan Samsun ve Ordu iskelelerinden açılan yolun Sivas'a ve Giresun hattının da Karahisar-ı Şarkiye bağlanması iâşeyi kolaylaştıracaktı. Ancak halihazırda Sivas'ın bir umumi depo olması sebebiyle sahilindeki Ordu ve Samsun'un denizden gelebilecek saldırılardan muhafaza edilmesini gerekli kılmaktadır. Bu sebeple bölgede sahil istihkamlarının ve limanların tesis edilmesini gerekli görmüştü. Ancak Samsun, Giresun ve Trabzon iskelelerinin açık deniz limanları olduğu bunların gerçek anlamda liman işlevi üstlenemeyeceği, açık denizlerde liman tesisleri yapmanın masraflı ve uzun zaman gerektireceği belirtilmişti. Dolayısıyla Karadeniz yoluyla ordunun her türlü ihtiyaçlarının karşılanması için gerektiğinde en azından 20 gemilik bir donanmanın en az 24 saat boyunca demirleyebileceği bir uygun liman olmasını gerektirmektedir. Trabzon, Samsun ve Giresun iskeleleri ise böyle bir ihtiyacı sağlayabilecek özellikte değildi. Bu sahillerde bir liman ve istihkam yapılabilecek en uygun limanın Vona'da olduğu, ordunun ihtiyacı olan teçhizatın Sivas'a ulaştırılabilecek en uygun konumda olduğu, bu konuda bir komisyon kurularak meselenin iyice araştırılabileceğini belirtilmişti⁴.

Bu örnekleri çoğaltmak mümkündür. Genellikle 19. Yüzyılın ilk yarısına kadar Vona ile ilgili elde edilen bilgiler, onun coğrafi önemine binaen bölgedeki denizcilik faaliyetlerinin merkezinde yer alan bir iskele olduğu yönündedir. Ancak yüzyılın ikinci yarısında, coğrafi yapısından kaynaklanan önemi devam etmekle beraber artık bölgedeki ticari faaliyetlerin bir öznesi değil, yardımcı bir unsur haline dönüştüğü görülmektedir. 1866 yılında Fevaid-i Osmaniye vapurlarının Ordu iskelesine yaptığı seferlerde aksaklıklar yaşanmasından ötürü, Ordu Kaza Meclisi'nin Sadaret'e takdim ettiği bir mazbatada yerel ileri gelenler durumdan şikayetçi olmuşlardı. Kaza Meclisi, resmi evrak, eşya ve hazine gelirlerinin yabancı şirketlere ait vapurlarla gönderilmek zorunda kalındığından bahisle Fevaid-i Osmaniye kumpanyası vapurlarının Bucak (Ordu) İskelesine düzenli bir şekilde uğraması talebinde bulunmuştu⁵. Bu belgede

⁴ Adnan Yıldız, *Osmanlı Belgelerinde Ordu*, İstanbul 2013, s.168-169.

⁵ "...zıkr oluna bucak iskelesine vapur ile yarım saat mesafede vaki Vona limanı demekle meşhur olan mahallin ise kurbîyet ve civariyeti mülabesesiyle Hüda göstermesün şayet iskele-i mezkurede vapur furtunaya tesadüf etmiş olsa bile der-akab liman-ı mezkura savuşarak her cihetle orada barınacaklarına nazaran her halde zıkr olunan vapurların ikisinin dahi mezkur Bucak iskelesine daimi surette uğramalarında teshilat ve fevaidat-ı külliyei mucib olacağı...."Adnan Yıldız, *Osmanlı Belgelerinde Ordu*, s.50,304.

Vona limanı ana bir unsur olarak değil, Ordu/Bucak iskelesine bağlı, ona yardımcı bir unsur gibi kullanılmış değerlendirilmiştir. Dolayısıyla Ordu iskelesi ile olan rekabetini kaybetmiş, bir merkez iskele olma özelliğini yitirmiş görünmektedir.

Vona limanının önemine, Osmanlı dönemine ait Trabzon Vilayet Salnamelerinde de yer verilmiştir. 1305 (1888) yılında yayınlanan Trabzon Vilayeti Salnamesi'nde, *“Ordu kazasının önemini arttıran asıl sebeplerden biri de meşhur Vona limanıdır. Kış mevsiminde bu doğal liman, Karadeniz'in şiddetli fırtınalarına maruz kalan gemilerin sığınacakları en korunaklı limandır. İşte Vona limanının sahip olduğu bu büyük önemden dolayı Vilayetçe, Ordu kasabasından Vona'ya kadar hususi bir yolun yapılmasına karar verilmiştir. Bu sene ilkbaharda yolun yapım işlerine başlanarak tamamlanması sağlanacaktır. Bu sayede Ordu kasabası ile Vona arasında muntazam bir gidiş-geliş yolu açılmış olacaktır.”* denilmektedir.

Kamus'ul Alam'da Ordu hakkında bilgi verirken *“Ticaretgâh bir kasaba olup, alelhusus ahiren Sivas Vilayeti 'nde yani Anadolu 'nun içine doğru yapılan şose Ordu'nun ehemmiyet-i ticariyesini artırmıştır. Kasabanın bir saat kadar garb cihette Vona limanı ismiyle mahfuz ve sağlam bir liman bulunup, Karadeniz 'de fırtınaya tutulan sefain hükmündedir...”* denilmektedir. Bu ifadelerde de Vona limanı bir ana unsur olmaktan çıkmış, yardımcı ikincil bir yan unsur olarak değerlendirilmiştir.

Yabancı, yerli seyyahların tespitlerinde, bazı belgelerde, askeri layihalarda coğrafyanın bahsettiği bu konumuyla Doğu Karadeniz'de özel bir yeri olan Vona'nın günümüzdeki durumu sahilinde balıkçı teknelerinin yapıldığı ve tamir edildiği işler bir balıkçı barınağı olmaktan öteye gidememiş olması dikkati çekmektedir. Vona, 15. Yüzyıldan beri kayıtlarda görüldüğü üzere, coğrafi konumu ve durumunun avantajlarına rağmen yerel bir iskele olmaktan öteye gidememişti. Konuya yaklaşım özetle şudur. Vona, eskiçağdan beri koloni yerleşimlerine sahne olmuş, denizcilik geleneği güçlü bir coğrafyada yer almış, Karadeniz'in en büyük problemlerinden birisi olan fırtınalara korunaklı tabii limanı olan bir iskeledir. Klasik dönemde çevresindekilerle eşit hatta coğrafi üstünlüğü bulunan bu iskelenin, Evliya Çelebi'den başlayarak, 19. Yüzyıldaki rapor ve layihalarında, korunaklı doğal liman özelliği, askeri stratejik önemi ve yeri vurgulanmıştır. Ancak, bu avantajlarına karşın, 19. Yüzyılda yaşanan bazı olaylar, etrafındaki iskelelere karşı öncelik kazanamamasına

sebeptir. Arka planda kalıp, üstünlüğünü kaybetti. Diğer liman ve iskelelerin bir yardımcı unsuru haline dönüştü. Bunun arka planındaki klasik temel sebepler kolayca sıralanabilir. Kıyı ovalarının desteklediği şehirleşmeyi besleyen bir coğrafi konuma sahip değildi. Ardbölgesi ile kurulan bağlar/yollar rakiplerine göre daha azdı. Ticari arteri besleyecek yol ağından mahrumdu. Ancak bu temel sebeplerin dışında da bazı hususlar etkili olmuş olabilir mi?. Bu da bölgede değişen yerel güç dengeleri ve siyasetin, merkezin idari yaklaşım ve tasarruflarının bu iskelenin büyüüp bir liman haline dönüşmemesinde dolaylı da olsa etkili olup olmadığını anlamaya çalışmaktır.

Vona'nın Tarihi Coğrafyası ve Perşembe'nin İdari Gelişimi

Günümüzde Doğu Karadeniz kıyı şeridi yoğun bir iskân ve şehirleşmenin baskısı altında bulunmaktadır. Bu gelişme nüfusun artışına ve ekonomik değişime paralel olarak son yüzyılda yaşanmıştır. Bundan önceki asırlarda aynı yoğunlukta bir kıyı iskânı olmamış, şehirleşme daha çok antikçağda beliren kale-liman görüntüsündeki koloni tipi yerleşmeleri şeklinde kalmıştır. Antik çağın kale-liman tipi şehirlerinden bir bölümü, zamanla daha da gelişerek günümüze ulaşırken (Rize, Giresun, Trabzon, Samsun), diğer bölümü kasaba/köy görüntüsünü sürdürmüş, bazıları ise ya yer değiştirmiş ya da kale harabeleri bugüne ulaşmıştır⁶.

Günümüzde Perşembe olarak kabul edilen Vona, Karadeniz kıyılarında ticaret koloni kentlerinin büyük bölümü gibi Miletoslular (MÖ 670'li yıllarda) tarafından Emprion (pazaryeri) olarak kurulmuştur. Özellikle Akdeniz ile ticaret hacminin arttığı bu dönemde deniz ticareti açısından günümüzde Ordu ili sınırları içinde kalan Ünye, Fatsa, Bolaman, Yason, Vona ve Kotoyora gibi liman kentlerinin öne çıktığı görülmekle beraber, ana yollardan uzak kalan bu limanlar Trabzon ve Samsun

⁶ Feridun Emecen, *Doğu Karadeniz'de İki Kıyı Kasabasının Tarihi, Bulancak-Piraziz*, İstanbul 2005, s. 21. (Ordu bunlar arasındaki önemli bir istisnadır. Yani yerleşim sürekliliği Antik çağdan günümüze kadar devamlılık arz etmeyen, ancak 19. Önce bir iskele-kasaba ardından bir kente dönüşen bir merkezdir. Aslında sürekliliğinin olmaması mekânsal bakımdan önemlidir. Gerçekte bir kırsal pazar niteliğindeki sahilden içeride yer alan Bayramlı/Eskipazar yerleşmesinin belirli bir ticari ve sosyal merkez olduğu ve bu ihtiyacı giderdiği düşünülebilir. Yani değişen şartlar, Ordu'nun sahilde değil biraz daha içeride-daha güvenli bir yerleşmeyi esas aldığı, daha sonra özellikle celali isyanlarından 18. Yüzyılın sonlarına kadarki geçen dönemde ise parçalanma ve küçülme döneminden sonra ise sahilde bir iskele-kasaba şeklinde ortaya çıktığı söylenebilir)

iskeleleri kadar gelişmemiş ve işlerlik kazanamamıştır⁷. Miletoslular döneminden itibaren gelişen Karadeniz ticareti, Bizans İmparatorluğu döneminde XV. Yüzyıla kadar büyük oranda Cenevizliler ve Venediklilerin kontrolünde yapılmaya devam etmiştir. Cenevizlilerin bölgede ticari ve savunma amaçlı inşa ettikleri yapılar arasında Vona ve Bolaman kalelerinin de bulunduğu ifade edilmektedir⁸. Cenevizliler yabancıları Karadeniz kıyılarına bir yandan deniz yoluyla taşıdıkları, diğer yandan iç bölgelerden gelen emtiayı muhafaza edebilecek mahiyette depolar, kaleler, surlar ve gözetleme kuleleri inşa etmişlerdir. Vona Kalesi de bunlardan birisiydi⁹.

Hacıemiroğulları Beyliği döneminde Türk iskânına ve fethine uğrayan bölge ile ilgili olarak düzenli bilgilere Osmanlı Fethi sonrası ulaşılmaktadır. Osmanlı hâkimiyetinden sonra *Niyabet-i Satılmış-ı Bayram* olarak geçen bölge daha sonraki tahrirlerde *Nahiye-i Satılmış*, avarız defterinde ise *Kaza-i Yakupbeyderbendi* olarak kaydedilmiştir. Tahrir Defterleri döneminde Satılmış nahiyesinin merkezinin tam olarak neresi olduğu anlaşılamıyor. Bölgeye ait ilk resmi kayıtları ihtiva eden 1455 yılı tahrir kayıtlarında Vona, “Niyabet-i Satılmış-ı Bayram” adlı idari birime bağlı 41 köyden bir tanesidir. 1485 yılı tahrir kayıtlarında ise “*Karye-i Vona ma’a İskele*” olarak kaydedilmiştir. Ancak Nahiye’nin en kalabalık köyü bilhassa 1520’lerden sonra Vona olmuştur. Klasik dönemde sahilten biraz daha içeride bulunan Vona köyü 19. Yüzyılda sahilteki Perşembe pazarına taşınarak bugünkü yerini aldığı anlaşılmaktadır¹⁰.

Hacıemiroğulları Beyliği ile Türk iskânına sahne olan bölgede, Osmanlı hakimiyeti sonrası nüfus bilgilerine de ulaşılmaktadır. Tapu tahrir kayıtlarına göre bölge neredeyse tamamen Müslümanlaşmış, gayrimüslimler yalnızca bazı kalelere (Bolaman, Öksün gibi) sığınarak mevcudiyetlerini devam ettirmişlerdir. Gayrimüslimlerin kaydedildiği kalelerden birisi de Vona kalesiydi. 1544 tahririnde *Niyabet-i Satılmış-ı Bayram* olarak kaydedilmiş olan Perşembe çevresinde sadece Vona, merkezde (Muhtemelen sahilde iskelede ticari kaygılarla kalan) durumu kabullenmiş 5 hanelik Rum kalmıştı. *Karye-i Vona* olarak kaydedilmiş merkezde ise

⁷ Adnan Yıldız, *Osmanlı Belgelerinde Ordu*, s.25.

⁸ Adnan Yıldız, *Osmanlı Belgelerinde Ordu*, s.26.

⁹ Mithat Baş, *Ordu Yöresi Tarihi*, Ordu 2012, s.35.

¹⁰ Bahaeddin Yediyıldız, *Ordu Kazası Sosyal Tarihi*, Ankara 1985, s. 41.

32 Türkmen hanesi kaydedilmişti. Deftere göre, demirci ve dokumacıların kaydedildiği Vona'da ayrıca bir de iskele kaydı vardı¹¹. Ancak iskele kaydına 1455'te rastlanılmamıştır. 1485 tarihli defterde ise “*Karye-i Vona Maa İskele*”¹² denilerek iskelenin Vona ile bağlantısı belirtilmiştir. Bu durum belirtilen tahrirler öncesinde ve sonrasında burada bir iskele olmadığı anlamına gelmemekle beraber 1642 tarihli Avarız defterinde Kaza-i Yakupbeyderbendi olarak geçen bölgede ise Vona adlı bir yerleşim yeri kaydına rastlanılmamıştır. Bu durum nispeten küçük bir iskele ve yerleşim yeri olan köyün kargaşa ve saldırılara açık oluşuna bağlanabilir. Nitekim 1642 tarihinde bu adlı bir köyün olmayışı muhtemelen celali kargaşaları sırasında köyün dağılmasından kaynaklanmış olmalıdır. Ayrıca bölgedeki sahil yerleşmelerinin denizden gelen saldırılara açık olması sebebiyle sık sık tahrip edildikleri, hatta bu sebeple sahile çok yakın alanlara değil genelde birkaç kilometre içeri ve yüksek yerlere yapıldığı bilinmektedir. Kaldı ki Vona olarak kaydedilen köyün de asıl yerleşiminin bugünkü Perşembe gibi sahilde değil, birkaç kilometre içeride olduğu tespit edilmektedir¹³.

1834 Tarihli nüfus defterlerinde ise Ordu bir liva olarak nitelendirilmiş ve ona bağlı olan 9 kaza zikredilmiştir. Bunlardan birisi de Perşembe Kazasıydı ve 36 köy kaydedilmişti¹⁴. 1834 Tarihli Nüfus defterlerine göre Perşembe'de 1326 hanede 4125 erkek nüfus kaydedilmişti. 1455 tahririnde 569 Müslüman haneye karşılık 5 gayrimüslim hane olduğunu, bunun 1485'te 638'e karşılık 1'e düştüğünü, 1520 yılından itibaren ise hiç gayrimüslim kaydına rastlanılmadığı görülmektedir. 1613 sayımında da 3886 haneye karşın yine gayrimüslim hane kaydı yoktur. Ayrıca

¹¹ Bahaeddin Yediyıldız, Ünal Üstün, *Ordu Yöresi Tarihinin Kaynakları I*, Ankara 1992, s.242-244.

¹² “*Maa iskele*” derken kastedilenin yalnızca bir ekonomik birim olarak yerleşim yerine eklenmemiş bir ifadeyi değil, aslında kendisi sahilden biraz daha içeride ancak iskelesi birkaç kilometre aşağıda sahilde olan ve ona bağlı bir oluşuma yani ikili bir yapıya işaret ediyor olabilir. Çünkü çok daha sonraki tarihlerde “*iskele-i Vona*” şeklinde geçtiği görülmektedir. Ancak bu ifadenin merkezi yukarıda olan ikili yerleşimden sahil ve iskeleyle bütünleşmiş ve kıyı kasabası olmaya aday bir yerleşim yerine işaret edip etmediği anlaşılamamaktadır.

¹³ Bahaeddin Yediyıldız, Ünal Üstün, *Ordu Yöresi Tarihinin Kaynakları I; Ordu Yöresinin Tarihi Kaynakları II*, Ankara 2002 s.100; Bahaeddin Yediyıldız, Mehmet Öz, Ünal Üstün, *Ordu Yöresinin Tarihi Kaynakları III*, Ankara 2002, s. 29; Mehmet Öz, Fatma Acun, *Orta Karadeniz Tarihinin Kaynakları VII*, Ankara 2008. (Belli ki kır Pazar ve merkezlerini hedef alan kargaşalar bu merkezlerin dağılmasına sebep olmuştur. Bu kargaşaların Bugünkü Ordu/Bucak iskelesinin geleceğini de değiştirmiştir. Bu dönemde Hacı Şamlı adı verilen eşkıya grubunun durum, Eskipazar'ı beslediği tahmin edilen çevre köyler de dahil dağıldığı, buna karşılık sahilde /yani iskele kasabası olarak ortaya çıkacağı bugünkü Ordu/Bucak'a doğru bir kayışın olduğunu düşündürmektedir.)

¹⁴ BOA, NFS.d. 1049, s.2-14.

yukarıda, 1642-43 Tarihli Karahisar-ı Şarkî Sancağı Mufassal Avarız Defterinde de 19 köy ve 14 mezradan oluşan Yakubbeyderbendi (Perşembe) kazasında 342 hane kaydı vardır; gayrimüslim (zimmî) kaydı yoktur. 1834 tarihinde Yörede toplam 11 köyde 70 hanede 186 Ermeni ve 126 Rum olmak üzere toplam 312 gayrimüslimin yaşadığı görülmektedir. Bu % 7'lik bir orana isabet etmektedir¹⁵. Ancak gayrimüslim nüfusun 19. Yüzyılın ortalarına doğru artmış olduğu gözlemlenmektedir. Her ne kadar Perşembe kazasının bu dönemde bir merkez olarak kaydedildiği köyüne rastlanılamamış ise de defterdeki kayıtlardan hem Müslüman hem de gayrimüslimlerin sahil köylerine doğru bir göçünün olduğunu göstermektedir. Bu göç hareketi Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasıyla sahillerin kentleşmesi ve özellikle gayrimüslimlere daha fazla fırsatlar sunması ile ilgili olduğunu düşündürmektedir. Elbette ki bu durum yalnızca Perşembe için değil çevresinde ona rakip olacak iskeleler için de geçerli olduğu unutulmamalıdır.

1850'li yıllardan itibaren belgelerde Vona adı Perşembe olarak da yer almaya başlamıştır. Bu yıllarda, Kuzağzı civarında oluşan kasabada Perşembe günleri pazar kurulmaktadır. Bu pazardan dolayı adı geçen yerleşim yeri Perşembe olarak anılmaya başlanmıştır. 1850 tarihli Devlet Salnamesinde *Perşembe nam-ı diğer Yakup Bey Vona*, olarak kaydedilmişti¹⁶. 1856 yılında ise (1273 tarihli Devlet salnamesi verilerine göre) Ordu Trabzon Eyaletine bağlı olarak oluşturulan Ordu Livası'nın idari birimleri ifade edilirken ise, *Perşembe ve Ya'kub-Beg*, olarak geçmiştir¹⁷. 1864-65 yılında Ordu livasına bağlı olarak *Nevahi-i Perşembe ve Yakub Bey*, adıyla kaydedilmiştir.¹⁸ 1850 tarihli devlet salnamesinde ve 1865'te Perşembe olarak geçen idari birim 1870, 1876 ve XIX. yüzyılın sonlarında Cuinet'de kaza adı olarak Vona'nın zikredildiği görülmektedir.

¹⁵ Mustafa Büyük, *1831 Nüfus Sayımına Göre Perşembe, Aybastı, Bolaman ve Çamaş Kazaları Nüfusu*, (Basılmamış Yüksek lisans Tezi), Ordu 2011, s.46 vd.

¹⁶ Adnan Yıldız, *Osmanlı Belgelerinde Ordu*, s.31.

¹⁷ Tuncer Baykara, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyasına Giriş*, Ankara 1988, s. 249-250; Kemal Saylan, *1868-1914 Döneminde Ordu Kazası*, Basılmamış Yüksek lisans Tezi, Trabzon 2007, s. 26.

¹⁸ Adnan Yıldız, *Osmanlı Belgelerinde Ordu*, s.31; Kemal Saylan, *1868-1914 Döneminde Ordu Kazası*, s. 29.

İskele-Pazar Yeri ve Geleceğin Kent Adayları; Sahilde Merkezlerin Oluşması

Doğu Karadeniz kıyı kesiminde kuruluş tarihleri kadim asırlara inen kale-liman tipi yerleşmelerin dışında kalan ve bugün sahil kesiminde yer alan belli başlı kasaba veya ilçe merkezlerinin önemli bir kısmının ortaya çıkışı XIX. Yüzyıldaki gelişmelerin bir sonucudur¹⁹. Osmanlı fethi sonrası yapılan tahrirlerde, günümüzde sahilde bulunan Bolaman, Perşembe, Ordu, Piraziz, Bulancak gibi kasaba ve şehirlerin henüz teşekkül etmediği görülmektedir. Bu dönemlerde bahse konu olan şehirlerin bulunduğu bölgelerin idare merkezleri hep iç kısımlarda bulunmaktadır. Bu merkezler de çok kesin ve sürekli olmamıştır. Şehirleşmenin olmayışı mevcut merkezlerin klasik devirler boyunca bile kaymalar ve değişiklikler göstermesine sebep olmuştur. Hatta kaza ve nahiye merkezlerinin yerleri bile değişmiştir. Bölgedeki şehir ve kasabaların temeli, oralarda pazar veya panayırlar ikamesi ve cami, medrese, mektep vs. inşası gibi faaliyetler neticesinde XVIII asır (ayanlar) veya daha sonraki dönemlerde atılmıştır²⁰.

Bu tip iskele-Pazar yeri özelliğine sahip kıyı köyleri özellikle XVII. Asırdan itibaren önem kazanmaya başladığı anlaşılmaktadır. Bunun en önemli sebeplerinden birisi İran'a ve Kafkasya'ya yönelik harekât planlarında Trabzon limanının devreye sokulması olabilir. Ordunun lojistik desteği Trabzon üzerinden yapılmış olsa da bu durum ikinci derecedeki iskeleler için de nispi bir canlanmaya yol açmıştır. Nitekim 1594-1595 yıllarında düzenlenmiş olan bir listeye göre; Samsun'dan itibaren Doğu Karadeniz'deki iskeleler sayılırken içlerinde Vona'nın da olduğu yakın çevresinde ise Ünye, Fatsa, Medrepoli (Medreseönü/Yalıköy), Yason, Mersin, Vona, Perşembe, Bucak (Ordu), Turnasuyu'nun da zikredildiği iskeleler sıralanmıştır. Burada zikredilen iskelelerin çoğunun o dönemde köy özelliği gösteren yerleşme yerlerine ait olması dikkati çekmektedir. Buralar ileriye doğru kasaba haline geçiş süreçleri yaşayacak iskân birimleridir²¹.

¹⁹ Feridun Emecen, *Doğu Karadeniz'de İki Kıyı Kasabasının Tarihi, Bulancak-Piraziz*, s21.

²⁰ Bahaeddin Yediyıldız, *Ordu Kazası Sosyal Tarihi*, s.26-36.

²¹ Küplüağzı, Çarşamba, Çatlı, Terme, Havza, Ünye, Fatsa, Medrepoli (Medreseönü/Yalıköy), Yason, Mersin, Vona, Perşembe, Bucak (Ordu), Turnasuyu, Bulancak, Ayvasıl, Giresun, Boğacık, Aksu, Dönetut, (Dut Yalı), Keşap, Tirebolu, Karaburun, Elegü, Çavuşlar, Görele, Büyükliman, Akçakale, Polatine (Polathane), Trabzon. Feridun Emecen, *Doğu Karadeniz'de İki Kıyı Kasabasının Tarihi, Bulancak-Piraziz*, s. 17.

XVII. Yüzyıl savaş ekonomisinin hakim olduğu Doğu Karadeniz liman ve iskeleleri bunun dışında bir takım ciddi sıkıntıların da meydana geldiği dönemi oluşturur. Bir taraftan Karadeniz'in kuzeyinde Don ve Özü kazaklarının diğer tarafta Abaza guruplarının saldırılarının Orta ve Doğu Karadeniz sahillerindeki yerleşmeleri de hedef alması; ayrıca XVII. Yüzyılda Lehistan ve Moskova ticaretinin mihver değiştirip Avrupa'ya yönelmesi, sadece Karadeniz'in batı sahil limanları için değil, doğusundaki küçük iskeleleri de etkileyerek bir takım ticari aksaklıklara yol açtı²². Yeniden başlayan Osmanlı-İran mücadelesi Trabzon kesiminin önemini artırdı. Kırım ve Kafkasya'ya yönelik siyasi beklentilerin güçlenmesi, genel olarak Doğu Karadeniz sahil yerleşmelerini etkileyecek yeni gelişmeleri beraberinde getirdi. Bu dönemde mesela Ordu sahil kesiminde Ebulhayır (Gülyalı) Sayaca köyünde Gözübüyüköğlü iskelesi, Akköy (Bulancak), Eriklimanı iskelesi, Bayramlı (Ordu) Keçi köyü Acısu iskelesi, Bulancak köyü iskelesi, Yakubderbendi kazasında (Satılmış/Perşembe) Kuzağzı iskelesi ve Ordu'nun bugünkü yerinde Bucak iskelesinin adlarına rastlanması dikkat çekicidir²³. Burada bir başka dikkati çeken husus da hem Keçiköy Acısu iskelesi hem de Bucak iskelesi adlarına aynı anda rastlanmasıdır. Her ikisi de birbirine çok yakın bu iki iskelenin beraber adının geçmesi bölgenin yoğun hareketliliğine işaret olarak kabul edilebilir. Dere vadileri boyunca iç kesimdeki hinterlandıyla sınırlı da olsa ticari ilişkileri olan iskeleler önem kazanmaya başladıkları şeklinde değerlendirilmelidir. Ayrıca Perşembe'deki iskele ise Vona olarak değil bugün hemen kuzeyinde yer alan mahallesi olan Kuzağzı olarak ifade edilmiştir.

Pazar ve iskele yeri olma özelliği gösteren kıyı yerleşmeleri hakkında en detaylı bilgiler ise 1774 Küçük Kaynarca anlaşmasının ardından Rusya'nın tam anlamıyla devreye girişi sonucu Karadeniz'de yeni bir ticari açılımın yaşandığı döneme aittir. Buna göre Doğu Karadeniz sahillerinde gemilerin barınabileceği en korunaklı limanlar Sinop, Vona, Polathane, Sürmene ve Trabzon'dur. Bunlardan Vona

²² Feridun Emecen, *Doğu Karadeniz'de İki Kıyı Kasabasının Tarihi, Bulancak-Piraziz*, s.21.

²³ Feridun Emecen, *Doğu Karadeniz'de İki Kıyı Kasabasının Tarihi, Bulancak-Piraziz*, s. 21; . (Bütün bu imkanlara rağmen Vona (Perşembe) hemen hiçbir zaman kazanın merkezi olabilme alternatifi haline gelememiştir.)

köyü yerleşme yeri olarak denizden uzaktadır ve aşağı kesiminde dükkân ve çeşmeler vardır²⁴.

Ayanlık ve Siyasetin Gölgesi

Osmanlı Devleti'nde on sekizinci yüzyılda âyanlar büyük bir nüfuz kazandı. “Âyanlar çağı” dedirtecek derecede devre damgasını vuran değişimler yaşanırken, denizcilik faaliyetlerinin yaşanan bu gelişmelerden uzak kaldığını söylemek doğru olmayacaktır. 18. yüzyılda Karadeniz sahil kasabalarının çeşitli sebeplerle hareketlendiği bilinmektedir. Bunda ekonomik, ticari sebepler rol oynadığı gibi askeri sebeplerin daha büyük etkisi olduğu anlaşılmaktadır. Vona'nın (Perşembe) bir iskele –Karadeniz fırtınalarından emin doğal bir liman ve koy olarak klasik dönemden beri varlığı ve işlerliği bilinmektedir. 18. yüzyılın ikinci yarısında özellikle Rus savaşları sebebiyle içinde Vona'nın da bulunduğu Doğu Karadeniz iskelelerinde yoğun hareketlilik görülmeye başlandı. Örneğin Gürcistan üzerine askeri bir harekâta bulunacak olan Osmanlı kuvvetlerine katılmak üzere başlarında Canikli Ali Bey'in bulunduğu kuvvetler Vona iskelesinden Faş kalesine nakledilmişlerdi. 1766 yılında bu askerlerin sevklerinin kolaylaştırılması için sahil iskelelerin kadı ve âyanlarına gerekli ihtimamın gösterilmesi istenmişti. Keza daha büyük çaplı bir nakil de Osmanlı-Rus savaşı sırasında olmuştu. Örneğin Canikli Ali Bey'in (Paşanın) 1771 ilkbaharında gönderilmek üzere Anadolu'nun çeşitli yerlerinden toplanan yaklaşık 30.000 askerin Kırım ve Kefe'ye geçirilmesi için gerekli olan gemiler Canikli Ali Bey tarafından temin edilmişti. Bu gemiler daha ziyade Vona, Ünye, Giresun, Trabzon, İnebolu, Abana, Çatalzeytin ve Âyândon iskelelerinden kiralanmıştı. Asker başına dokuzar kuruş bedelle bu askerle Karadeniz'in karşısına geçirilmişlerdi. Keza 1774 yılında ikinci bir dalga da bu askerlerin ülkelerine geri gönderilmeleriyle ilgili yaşanacaktır. 23.000 askerin 15.000 kadarı Karadeniz sahilinde yukarıda adı geçen iskelelere gönderilmişti²⁵. Canikli Ali Paşa'nın yükselen nüfuzuyla beraber Perşembe'nin de önem kazandığı ancak nüfuzlarını kaybettiklerinde ise etkisizleştiği anlaşılmaktadır.²⁶

²⁴ Feridun Emecen, *Doğu Kardeniz'de İki Kıyı Kasabasının Tarihi, Bulancak-Piraziz*, s. 22.

²⁵ Rıza Karagöz, *Canikli Ali Paşa*, Ankara 2003, s.73, 33,39.

²⁶ Bu konuda bir örnek; Miri araziler evlatlık vakıf statüsüne sokulmak suretiyle vakıf yapılmaya çalışılmış ancak Mahmud Tayyar Paşa'nın öldürülmesinden sonra düzenlenen muhallefât defterinde yer alan bazı kayıtlardan bir şekilde miri araziye de ele geçirdiği anlaşılmıştı. Paşa, Perşembe ve Ordu

Ayanların ortaya çıkışı, ulaşım faaliyetlerinin merkezinde yer alan denizciliğin, ayanların geçirmiş oldukları süreçlerle paralel bir sürecin yaşanması tabiidir. Kaldı ki kentleşme ile de ilgili olan ayanların, Karadeniz sahillerinin gittikçe artan ticarileşme ve kentleşmeyle paralel yürüyen süreciyle de örtüşmektedir. Ayanlığın gelişiminin yalnızca şehirleşme ile ilgisi yoktur. Ticaret yolları ve araçlarında söz sahibi olmak isteyen ayanların sahil yerleşimlerinde etki ve nüfuzlarını artırmaya çalıştıkları çok açık bir şekilde gözlemlenmektedir. Gerek gemi sahibi olarak ortaklıkları gerekse Karadeniz'deki ticari faaliyetlerden pay alma istekleri, gerekse devletin savaşın organizasyonu konusundaki talepleri konusundaki isteklerine cevap verebilmek adına ya kendileri ya da kendi etki ve nüfuz alanındaki gemicileri ve gemiciliği hareketlendirdiği açıktır. Bu durum ayanların güçlü oldukları dönemlerde nüfuz alanlarını temsil eden merkezlerin de denizcilik faaliyetleri açısından yükseldiğine işaret edebilir. Dolayısıyla sahillerde ayanların ortaya çıkışı, onların denizcilik faaliyetlerinden pay alarak gelişmesine sebep olduğu gibi, denizciliğin de hareketlenmesinde ve gelişmesinde rolü olmuştur. Canikli, Haznedar zadeler ve Genç ağa gibi bölge tarihinde rol oynamış ayan ailelerinin denizcilik faaliyetleri içerisinde yer aldıkları görülmektedir. Örneğin Genç ağa döneminde Ünye'nin, Canikli ve Haznedar zadeler döneminde bugünkü Ordu sahillerindeki iskelelerdeki denizcilik faaliyetlerinin arttığı muhtemeldir. Bunun diğer değerlendirmesi ayanların nüfuz kaybederken bölgedeki denizcilik faaliyetlerinin başka iskele ve limanlar lehine, nispeten azalmasıdır²⁷. Evliya Çelebi “*Ol kadar ayanı yokdur.*” derken bir gerçeğe işaret ettiği açıktır. Burada ayandan kastın yerel güçleri temsil eden ekonomi, nüfus, ticaret gibi konularda güçlü bir yerli sınıfa işaret ettiği anlaşılmaktadır.

Kazasında “arazi-i miriye” ve yedi kıta tarlaları vakfetmişti. Annesi mahkemeye itiraz edip vakıf olduğunu iler sürse de vakıf senedini gösteremediğinden miri tarlalar zapt edilerek Hacı Mustafazadeye iltizam olarak verilmişti. Abdullah Bay, “XVIII. ve XIX. Yüzyıllarda Trabzon Eyaletinde Tımar ve Zeametlerin Durumu”, *Karadeniz Araştırmaları*, Sayı: 18, Yaz 2008, s.46.

²⁷ Eski bir ticaret yolunun deniz ayağı olan Bolaman, bu konumunu Osmanlılar döneminde sürdürememiş, ancak Haznedar zadeler döneminde belirli bir canlanma görülmüştü. Bolaman Trabzon valileri çıkarmış Haznedar zadelerin nüfuz bölgesiydi ve bu nüfuzu temsil eden konağı limanının merkezine kondurmuştu. Bu konak bir zamanlar yine bu canlılığın emaresini taşımaktadır. Ancak haznedar zadelerin nüfuzu yayılınca/dağılınca bu iskelenin de öneminin azaldığı anlaşıyor. 19. Yüzyılda bu konumunu sürdüremeyen Bolaman ayanlarının, (ağırlık merkezi Fatsa'ya kaydıka) Fatsa'nın yönetimine müdahale ettikleri (talip oldukları) görülmektedir. İşin özel tarafı hemen her zaman idari olarak Ordu'ya bağlı Bolaman ve Çamaş'ın, bu dönemde Perşembe ya da Ordu'da nüfuz kazanmaya değil de Fatsa üzerinde nüfuz kazanma çabaları dikkati çekmektedir. BOA, DH.MKT.1309/11, 30.Z.1285.

Tanzimat döneminde (1839-1876) âyanlar, kendi dönemlerinde olduğu gibi hem kendi aralarında hem de Babıâli ile iktidar mücadelesinde bulundular. Bilhassa merkeziyetçi yönetime yönelik reformcu girişimler, bazı ayanlarda taşradaki yerel otoritesini kaybetme korkusu yarattı. Bütün bunlara rağmen âyanlar sosyal ve ekonomik nüfuzlarını sürdürdüler. Ordu kazasının 19. yüzyıldaki kentleşme süreci, Tanzimat ve ayanlık olgularının birbirleriyle ilgili ve paralel bir süreç izlediği anlaşılmaktadır. Ordu bir sahil iskelesi olarak on sekizinci yüzyılın sonlarında kurulup gelişmeye başladı. Ordu'da âyan mücadeleleri ve bunlarla ilgili ilk ciddi bilgilerin yine bu tarihlerde alınmaya başlaması bir rastlantı olmasa gerek. Tanzimat'ın yeni şekillenmeye çalışan bir kente nüfuz etme sürecinde, merkezileşmeye çalışan imparatorlukta ayanlığın da bu süreçten etkilenmesi kaçınılmazdı. Ayanlığa çeki düzen verme, sonra da kaldırma çaba ve faaliyetleri ile Karadeniz'in uluslararası ticarete açılma süreciyle paralellik arz etmesi, nüfuzlarını koruma çabası içine giren bazı ayan ailelerinin ticarete yönelmesine sebep olmuştur. Özellikle Ordu ölçeğinde âyan kökenli birçok ailenin on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında ticarete yönelmiş olmaları, onların nüfuzlarını devam ettiren gelişmelerden birisi olarak görünmektedir. Kentleşme dolayısıyla daha büyük bir liman olabilme fırsatları açısından Perşembe'nin çevresindeki iskelelerden özellikle de Ordu/Bucak iskelesinden geri plana düşmeye başlamasının ayanlar döneminin sonlarına doğru olduğu anlaşılmaktadır. Bunda bölgeyi kasıp kavuran ayan mücadelelerinin etkisi olabileceği gibi, daha geniş bir hinterlanda, yol ağına sahip Bucak iskelesinin bir sahil kasabasına doğru evrilmeye başlamış olmasının temel sebepler olduğu kuşkusuzdur. Ancak Tanzimat döneminin merkeziyetçilik kaygıları, taşrada idari yapılanma konusundaki arayışlarını artırmış ve bundan sonraki elli yıl boyunca sahildeki merkezlerin yerel dinamikleri ile bazen karşı karşıya gelerek bazen anlaşarak bu iskelelerin geleceğine yön vermiştir. Bu hareketlerin en önemli noktaları, nahiye, kaza liva bölümlenmesinde en üst mertebeye çıkabilmek, hepsinin merkezi olabilmek üzerinde toplanmaktadır. Merkez olmak daha güçlü/nüfuzlu, kalabalık bir kent olabilmek demektir. Bu da hiç kuşkusuz güçlü ve büyük bir iskeleye/limana sahip olmanın başlıca yoluydu. Perşembe'nin bir liman kenti/iskelesi olarak ortaya çıkamamasındaki en önemli sebebin, etrafındaki iskelelerin, özellikle Ordu'nun (Bucak'ın) bir iskele kent olarak büyümesiyle ve onu gölgelemesiyle olmuştur. Gelişen hadiseler 19. Yüzyılın

başlarına kadar aralarında pek de fark olmayan (hatta liman açısından Perşembe daha avantajlı) iki iskeleden Ordu iskelesini ve kentini yükseltirken Vona'yı ona tabi, ikincil, yedek, onu destekleyen bir konuma itmiştir. Bir gerçek daha vardır ki o da her vadinin çıkışında kurulmuş olan iskelesi ile yakın komşu bütün sahil kasaba ve şehirlerinin aslında bir rekabet içinde olduğudur. Yani Karadeniz coğrafi yapısı itibarıyla da vadiler boyunca iç kesimlere kadar uzanan art bölgeleriyle birbiriyle rekabet eden ekonomik pazar ve birimler yaratmış olmasıdır.

Tanzimat hedeflerine ulaşabilmek adına bir taraftan ayanların nüfuzlarını kontrol altına almaya çalışırken diğer taraftan yeni idari bölümler yaparak taşradaki nüfuz araçlarını küçültüp merkeziyetçiliği yerleştirmeye çalışmıştı. Ancak yıllardır her vadi boyunca rekabet üreten bir coğrafyada bunu gerçekleştirmek kolay değildi. Bölgede eyalet, sancak ve kazalar ve bunların sınırları üzerinden merkezin öngördüğü değişimler bu rekabeti zaman zaman daha da artırmaktaydı. Bu sebeple idari tasarruflar, siyasi rekabetleri de yeniden uyandırabiliyordu. Örneğin XIX. Yüzyılın ortalarında Ordu Livası'nın idari merkezi Giresun'a nakledilmiştir. Ancak Ordulular bu yeni idari yapılanmaya karşıydılar ve bunu her fırsatta dile getirmeye başladılar. Ordu'nun idari merkezinin değişmesi karşısında işlerini yürütmekte zorlanan kaza halkı ise livanın ortasında bulunan Bucak Kazası'nın merkez olması hususunda Sadaret'e başvurmuştur.²⁸ Bu yerel itirazların ve karşı çıkışların yükseldiği dönemde 13 Ekim 1857 tarihli Trabzon eyaletine bağlı Ordu Sancağından İstanbul'a merkeze kadar ulaştırılmış bir mahzar dikkati çekmektedir. Mahzar 424 imza (mühür) taşımakta ve bölgedeki müslim, gayrimüslim ileri gelenlerinin büyük bir kısmının itirazını dile getiriyordu ²⁹. Belge, “*Trabzon eyaletine bağlı Ordu sancağındaki kazaların ulema (alimler) ve süleha (Salihler) ve huteba (hatipler) ve secdehan ve muhtarlar ve tüccarlar ve esnaf ve bütün Müslim ve Gayrimüslim kullarının gönderdiği samimi mahzarıdır*” diyerek başlamaktadır. İmza ve mühürlere bakıldığında dönemin sosyal ve siyasi hiyerarşisini takip eder bir biçimde önce Ordu hanedanından ayanlar, müftü, nüfus nazırı, bürokraside görevli katipler gibi merkez bürokrasisinin imzaları görülmektedir. Arkasından kaza müdürleri bulunmakta ve bunların yönetiminde bulunan azalar, imamlar, muhtarlar, Ermeni ve Rum Kocabaşlar

²⁸ Adnan Yıldız, *Osmanlı Belgelerinde Ordu*, s.31.

²⁹ BOA, MVL, 573/82, 23. S. 1274.

(muhtarlar), müderrisler, ulema, hatibler, vücuhun (ileri gelenlerin) ve sonunda da halktan bazı kişilerin (ki bunların da yine ileri gelenler olduğu anlaşılmakta), yer almaktadır. 424 imzanın sekseninin gayrimüslimlere ait olması da bir başka dikkati çeken husustur. “*Kaymakamlık merkezi*” meselesini dile getiren belgede dilekçe sahipleri “*eskiden beri sancağın kaymakamlık ve hükümet merkezinin, livanın tam ortasında bulunan Bucak iskelesi diye bilinen yer olduğunu*” vurguladıktan sonra etrafındaki kazaları saymaktadır. Bucak iskelesinin üç tarafında bulunan Perşembe, Ulubey, Fermude, Ebulhayr, Piraziz ve Pazarsuyu kazaları zikredildikten sonra, bu kazaların halkının bütün işleri, alım satımlarının Bucak iskelesi üzerinden yapıldığı ifade edilerek burasının merkez olma özelliği vurgulanmaktadır. Hatta devlet yetkilerini ikna etmek için olsa gerek “*devlete verilmesi gereken kendir dahil olmak üzere her türlü memuriyet işlerinin yapıldığı Vona (Perşembe) limanına olan yakınlığı*” da ayrıca belirtiliyor. Savaş gibi acil durumlarda çevre kazalara olan yakınlığı, ulaşımın çabukluğu ve halkın emniyeti ve asayişin sağlanmasındaki kolaylıklardan bahsedilmektedir.

Belgedeki anlatıma bakıldığında Bucak iskelesinin bir merkez olma üstünlüğünü çoktan ele geçirdiği görülmektedir. Burada Perşembe yardımcı bir role bürünmüş ve asıl iskele-merkez pozisyonunu Bucak devralmış görünmektedir. Bu değişimin yüzyılın ilk yarısında gerçekleştiği, 1830-40’lı yıllardan sonra artık Perşembe’nin Bucak iskelesine bir alternatif/rakip olmaktan çıktığı anlaşılmaktadır. Belli ki Tanzimat ve uygulamaları ve dönemin şartları ve değerleri Perşembe’yi bir alternatif olmaktan çıkarmış Ordu’yu ön plana geçirmiştir. Bu geçiş yalnızca Perşembe için değil hatta Giresun’u da rahatsız edecek bir yükseliştir. Yani Perşembe’nin kenarda kalması yalnızca kendi iç dinamikleri ile değil etrafındaki Ordu/Bucak’ın büyümesi, gelişmesi ile de ilgilidir. Buna rağmen yüzyılın ikinci yarısında Perşembe bir alternatif bir sancak/kaza merkezi olarak merkezi bürokrasinin gündemine gelmişti.

Vona Limanı’nın Sancak Merkezi Yapılma Teklifi

Tanzimat döneminde yaşanan idari tartışmaların ikinci büyük dalgası 1877-78 Osmanlı-Rus Harbi sonrası bölgeye yerleştirilen Gürcü göçmenler ve bunların yarattığı siyasi dalgalanmayla geldi. Ordu, Trabzon Eyaletinin en büyük kazası olması

dolayısıyla zaman zaman sancak yapılması teklifleri gündeme gelmişti. Bu yönde yapılan ilk teklif 1884 tarihinde Gümüşhane Sancağı örnek alınarak, Ordu, Fatsa ve Ünye kazaları birleştirilerek bir sancak oluşturulması teklifidir. Teklifte halkın Ordu, Fatsa ve Ünye kazalarının birleştirilerek sancak oluşturulmasını istediği ve bölgenin daha iyi idare edilebilmesi için bunun gerekli olduğu belirtilmekteydi. Ancak oluşturulacak yeni sancağın merkezinin neresi olacağı konusunda kesin bir karara varılamadığından konunun araştırılması isteniyordu. Tayin olunacak merkezin başlangıçta Fatsa Kasabası olması daha uygun gibi görülmüş ise de gerekli vasıtalardan yoksun olduğu, ticaret, siyaset ve askeri açılardan daha uygun konumda olan "*Vona Limanı*"nın merkez kabul edilmesi gerektiği bildiriliyordu.³⁰

Vona (Limanı)'nın merkez kabul edilmesi için yapılan teklifin, limanın geçmişteki konum ve durumu düşünüldüğünde pek de aykırı görünmemektedir. Ancak, yüzyılın başından itibaren bir sahil kasabası olarak hızla yükselen Bucak iskelesinin (yani bugünkü Ordu'nun) yanında Vona'nın sancak yönetim merkezi olarak teklif edilmesi o günkü şartlarda sınırları hayli zorlayan bir öneriydi. Bu durumun gerçek sebeplerine dair bir çözümleme Hamdi Özdiş'in çalışmasında çok özel bir biçimde tespit edilip irdelenmiştir.

1877-78 Osmanlı-Rus Harbi bölgenin sosyal yapısını derinden etkiler. Ordu yöresine Batum-Çürüksu bölgesinden gelen Gürcü göçmenlerden önemli bir nüfus yerleştirilir. Bölgedeki toprak yetersizliğine karşın bu göçmenlerin bölgeye yerleştirilmelerindeki en etkili isim Çürüksulu Ali Paşa'dır. Bu olaylardan çok daha önceki yıllarda (1860'lı yıllarda) burada kaymakamlık yapmış olan Ali Paşa'nın geçmişten edindiği ve getirdiği nüfuzuyla muhacirlerin burada yerleştirilmesinde etkili olduğu görülmektedir³¹. Ordu, Vona, Ünye ve Fatsa'da muhacirlerin iskan süreci ve sonrasında yaşanan olaylarla birlikte bölgede eşkiyalık, adam öldürme gibi güvenlik

³⁰ BOA, Y. PRK. DH, No. 1/81; 1881-1893 yıllarında Ordu Kazası, Trabzon Vilayeti'nin Trabzon livasına bağlı kaza merkezi olarak kalmaya devam etmiştir. 1885 yılında Gümüşhane livasının hukuki varlığına son verilmesi üzerine Ordu, Fatsa, Ünye kazaların birleştirilerek liva olması ve merkezinin ticari ve siyasi önemine binaen Vona limanı'nın yapılması talebi gündeme gelmiş, ancak konuyla ilgili başka bir gelişme kaydedilmemiştir. Adnan Yıldız, *Osmanlı Belgelerinde Ordu*, s.31.

³¹ Ordu kazasına Batum ve çevresinden (Çürüksu) gelen muhacirler, 1886 yılında 1034 hanede 4254 nüfusun kesin iskanları yapılmıştı. Bu iskanların büyük kısmı merkez kaza ve Perşembe nahiyesine olmuştu. İskan edilerek kurulan köy ve mahallelerde ihtiyaca göre cami, mescid, mektep ve medrese binaları inşa edilmişti. BOA, İ. DH, 79/703, 01.07.1886 Tarihli Defter.

sorunları daha da artar. Bu durum merkezin valisi ile yerel otoriteyi temsil edenler arasındaki hakimiyet mücadelesine dönüşür. Batum-Çürüksu bölgesinden yaşanan yoğun Gürcü göçlerinin Samsun'un ekonomik ve ticari kumanda merkezi oluşunda bir etken olup olmadığı bilinmese de, Ordu-Fatsa-Ünye ve Perşembe'de (Vona) siyasal bir rekabet ortamının varlığı bilinmektedir. Bu siyasal rekabet ortamını yaratan bölgeye gelen Gürcü muhacirlerin doğal lideri konumundaki Çürüksulu Ali Paşa'dır. Çürüksu-Batum bölgesinden gelen Gürcü muhacirler Ali Paşa'nın bölgedeki toplumsal tabanını oluştururlar ve ondan bağımsız hareket etmezler. Çürüksulu Ali Paşa'nın muhacir halk nezdinde sahip olduğu güç ve itibar azımsanacak düzeyde değildir. Ali Paşa Ordu, Ünye, Fatsa ve Perşembe bölgelerinde himayesindeki sert mizaçlı, itaatsiz ve çoğu silahlı Gürcü muhacirlere dayanarak adeta basına buyruk, valinin otoritesine karşı bölgesinde devlet görevlileri üzerinde baskı kurmaya varacak kadar kendi otoritesini dayatan bir yerel güç odağı haline gelmiştir. Ali Paşa 1886 yılında Balkanlardaki gelişmeler karşısında vatanperver duygularının ve padişaha sadakat hislerinin eşliğinde Ordu kazasında 10,106 kişilik 4 alaydan oluşan milis muavine kuvveti teşkil ederek, istenilen yerde savaşmak üzere harekete hazır olduğunu Padişaha bildirmektedir. Tahmin edileceği üzere, bu kuvvetlerin kumanda kademeleri neredeyse tamamen bölgedeki Gürcü muhacirlerle doludur.³²”

Ali Paşa'nın etrafında oluşan bu güç yerel siyasetin, iktidar oyunlarının ve rekabetlerinin habercisi olur. “Fahri iskan memuru” sıfatını da taşıyan Çürüksulu Ali Paşa'nın dönemin Trabzon vilayet valisi Sırrı Paşa ile siyasal bir mücadeleye girişmesi yerel dengeleri alt-üst etmiştir. Hedefi vilayet valiliği olan Çürüksulu Ali Paşa, Trabzon Valisi Sırrı Paşa'yı Ordu'ya davet ederek iyi ilişki kurmayı dener. Sırrı Paşa, Ali Paşa'nın İstanbul'daki nüfuzunu da göz önünde bulundurarak bu davete icabet eder. Trabzon İngiliz Konsolosu olan Alfred Biliotti, Eylül 1883'te Sırrı Paşa ile Ali Paşa'nın Vona'daki evinde bir araya geldiklerini belirtir. Bu görüşmede nelerin geçtiği malumumuz değildir. Fakat bu esnada bir gelişme olur. Ordulular Ordu'nun bir mutasarrıflık/sancak haline getirilmesini, mutasarrıf olarak da Ali Paşa'nın tayin edilmesini isteyen arzu halleri Sırrı Paşa'ya ve Saray'a sunarlar. Onlara göre Cavizoğlu Osman Paşa bu mevkîye layık değildir ve kazaya ancak böyle sükunet gelir. Sırrı Paşa

³² Hamdi Özdiş, *Taşrada İktidar Mücadelesi: II. Abdülhamid Döneminde Trabzon Vilayeti'nde Eşraf, Siyaset ve Devlet (1876-1909)*, Ankara 2008, s. 200 vd.

ise bunun Ali Paşa'nın işi olduğunu düşünmektedir. Ordu ahalisi eşrafı yani, Ali Paşa'nın mutasarrıflığa gelmesini istemelerinin ardında Ali Paşa'nın İstanbul'daki nüfuzundan kendi lehlerine yararlanma arzusu yatmaktadır. Bunun doğal sonucu Ali Paşa ile yerli ahali arasında çıkar birliği ve geçici ittifakın ortaya çıkmasıdır. Orduluların Ali Paşa'nın mutasarrıf olmasını istemesinin bir diğer nedeni daha vardır. Yeni yapılan yolla Ordu Karadeniz'den Sivas'a giden en yakın nokta haline gelecek ve böylece Ordu'nun önemi daha da artacaktır³³. Mutasarrıflık olması bu durumu daha da pekiştirecektir.

1883 yılı Eylül ayı sonlarında ortaya çıkan Mutasarrıflık talebinin bölgedeki hareketliliği artırdığı ve bir rekabet ortamı yarattığı anlaşıyor. Sırrı Paşa ise yeni mutasarrıflık/sancak teşekkülü durumunda neresinin merkez kaza olması gerektiği noktasında kararsızdır. Sırrı Paşa ise Ordu ve Giresun üzerinde kafa yormaktadır fakat belli ki buradaki Ali Paşa'nın etkinliğinden ve nüfuzundan rahatsız olmaktadır. Sırrı Paşa ile Ali Paşa arasındaki iktidar mücadelesi 1884'te Sırrı Paşa'nın ikinci kez azliyle son bulsa da bu teklifler bölgedeki rekabeti tetiklemiştir. Rekabet Ordu Fatsa, Ünye ve Vona kazalarını içine alan bölgede mutasarrıflık/sancak teşkili durumunda sancağın merkez kazasının neresi olacağı konusundadır.³⁴.

Merkezî hükümet ve Trabzon Vilayeti adına Esseyid Ahmed Aziz tarafından kaleme alınan layiha ve tahrirlatlarda yeni teşkil edilecek vilayetin nüfusu, mali kaynağı, yol ağının durumu ve askeri açıdan stratejik konumu, bölgenin sahip olduğu yolun ticaret açısından önemi ve bağlantıları (hinterlandı), emniyet durumu değerlendirilir. Yeni teşkil edilecek vilayetin sancak merkezinin neresi olması gerektiği üzerinde de durularak müfettişin tetkikatından sonra ortaya çıkan durum layiha ve arizada enine boyuna tartışılarak varılan sonuçlar açıklanır. Buna göre bölgede yaşanan hırsızlık, adam öldürme, eşkiyalık, kaçakçılık gibi vakalar sonucunda

³³ Vona limanının taşımacılıkta büyük önemi vardı ama Ordu'nun çok yakınında bulunana bu tabii limanın kara yolu bağlantısı yoktu. 1889 Trabzon Vilayet Salnamesinde, "ilçenin önemini artıran unsurlardan birisi de Ordu'ya deniz yoluyla bir saat mesafede olan Vona limanı olduğu, kış mevsiminde Karadeniz'in şiddetli fırtınalarına maruz kalan gemiler için en emin sığınak olduğu belirtilmişti. Vona limanının hazi olduğu büyük önem vilayetçe dikkate alınarak Ordu kasabasından Vona'ya kadar hususi bir yolun yapılması kararlaştırılmıştı. 1895 yılında bu yolun açıldığı ancak bu yoldan yeterince istifade edilemediği anlaşılmaktadır. 1904 yılında Ordu'dan Vona'ya 8 metrelik lik bir yol açıldığı ancak Ağcaova suyu üzerinde bir köprü yapılması tamamlanamadığı için yeterince faydalanılamadığı belirtilmektedir. Sıtkı Çebi, *Ordu Hakkında Derlemeler ve Hatıralar*, İstanbul 200, s. 95.

³⁴ Hamdi Özdiş, *Taşrada İktidar Mücadelesi*, s. 213 vd

adli kurumların yani mahkemelerin işleyişinde, memurların tutumunda ve yolsuzluklarda da oldukça ciddi boyutlara varıldığına dikkat çekilerek, “*umur ve mesalih-i adliyenin vakt ü zamanıyla görülememesi ve bazı yerlerde bir takım sui istimalatın vukua*” geldiğinin altı çiziliyor³⁵.

Yabancıları bakışına dair İdaresi zaten müşkil olan Trabzon Vilayeti’nin Ordu, Fatsa ve Ünye kazalarının birleştirilmesiyle ve merkezinin de Vona olmak üzere müceddeden bir sancak teşkilinin idari yapıda rahatlama sağlayacağı belirtilen tahriratta Samsun’un yeni bir ticari merkez olmasıyla sahip olduğu yol ağı dolayısıyla da bir kat daha önem kazandığı vurgulanıyor. Canik Sancağı’nın daha önce bu kadar önemi haiz değilken müstakil mutasarrıflık halinde idare edildiği ve ticari ve askeri açıdan olduğu kadar “*...kesb-i ehemmiyet ettiği... şekavet ve ihlal-i asayiş ve emniyeti mucib...*” sorunların arttığı, yerli ahali ile Gürcü muhacirler arasındaki “münaferetin” de (sıcak silahlı) çatışmalara dönüştüğü şu sıralarda çok daha can alıcı bir şekilde yeni bir vilayet haline getirilmesi gerektiği üzerinde duruluyor³⁶.

Öncelikle Vona/Perşembe yerleşim alanı çok küçük ve en uygunsuz yer olarak görünmektedir. Üstelik yakınında Perşembe’ye göre çok daha gelişmiş ve Sivas ile yol bağlantısı kurulacak olan Ordu vardır. Buna rağmen neden Vona sancak merkezi olarak önerilmektedir? Bu sorunun yanıtı Çürüksulu Ali Paşa ve ailesinin Vona’da yerleşik olmasında yatar. Bu bölge Çürüksulu Ali Paşa’nın nüfuz alanındadır ve kendisini valiliğe veya mutasarrıflığa aday gördüğü için Vona’nın sancak merkezi olması istemektedir. Bu durumda layiha yazarının Ali Paşa’nın ‘adamı’ olma ihtimali de yüksektir. Yine bir başka, ama bu kez imzalı, layihada Vona limanının önemi vurgulanmaktadır “*....çünkü bu sahilden Anadolu’nun merkezine doğru yapılan müteaddid yolların ticaretce bahş eyleyeceği muhasenat ile beraber bu havaliye siyasi ehemmiyet virmiş ve Vona limanı ise Anadolu’nun müftehi nazarıyla bakılmağa şayan bir hale gelmiştir (...) Binaenaleyh Ordu ve Ünye ve Fatsa kazalarının birleştirmesiyle merkezi Vona olmak üzere teşkili lüzümü...*”³⁷.

³⁵ Hamdi Özdiş, *Taşrada İktidar Mücadelesi*, s. 218.

³⁶ Hamdi Özdiş, *Taşrada İktidar Mücadelesi*, s. 219.

³⁷ Hamdi Özdiş, *Taşrada İktidar Mücadelesi*, s. 222.

Bu şartlar altında ahali kendi kazalarının merkez olması yönünde çeşitli sebepler/gerekçeler öne sürerler. Coğrafi konum ve iklimsel özelliklerinden, muhacirlerin bölgelerinde yarattıkları hem nüfus fazlalığı hem de asayiş sorunlarına kadar bir dizi sorun sıralanır: “...*Vona [Perşembe] limanının ehemmiyet ve nezaket-i mevkiyesine nazaran orasının merkez liva ittihaz olunması lüzumu...*”, “*Fatsa kazasının cesamet ve ehemmiyetle beraber her iki merkezin münteha-yı hududunda kaldığı ve nüfusumuzun kalabalığı var iken muhacirînin de kesretle buraya düşmesiyle kazamızın bir kat daha kesb-i ihtimam eylediği cihetle...*”, [Ünyeliler ise] “...*Gürcü muhacirlerinden civar kazalara nisbetle en çoğu muhtelif-ül akvam olarak kazamızda iskan itdirilmiş ve şahsiyelerinin zulm-i taaddiyât ve haşiyanelerinin en ziyadesi yine kaza ahalisinden zuhur eylemiştir (...) Gürcü muhacirleri meskun olub kazaların her iki tarafında meskun muhacirînin vasatında bulunmasından icra-yı şekavetkaranelerinin teshilatı mucib olması kaziyesidir ki liva merkezi olmağla ıslahat-ı daime icrasına cümleden ziyade muhtacdır (...) mamafih kazamızın havası gayet latif ve kasabası cesim ve mevkii şirin ve her nevi imalat-ı ıslahata kabil olduğu ve Niksar’dan Ünye’ye kadar tesviye olunmakta bulunan şose tarikinin behamdü teâlâ bu sene küşad olunacağı mamuldur...*” Yerel seçkinlerin vilayet teşkili durumunda neden kendi kazalarının sancak merkezi olması gerektiği konusundaki bu izah tarzları/gerekçeleri aslında oldukça ikna edici görünmektedir. Fakat gerçek gerekçe vilayet teşkili durumunda merkez sancağın sahipleri vilayete hükmedebilecek güce de sahip olacıklardı ele geçirecekleri idari kadrolar sayesinde. Bu rekabet ortamında birbirlerini küçük görmek ya da göstermek için aleyhlerinde ‘kampanya’ yürütmekten de geri kalmadılar. Fatsa’nın ittifak kurmuş Müslim ve Gayrimüslim muteberan, ulema ve hanedanların imzaladıkları telgrafnamede bunun örneği vardır: “...*Vona’nın onbeş hanelü kenar bir karyeden ibaret olduğu ve Fatsa kazası ise Ordu ve Ünye ve Terme kazalarının da vasatında vaki asude bir limana da malik olmuş ve sağ ve sol ve arka tarafından müteselsilen ihata iden bir takım kaza ve nevahinin iskelesi bulunmak hasebiyle bu üç kazadan teşkil buyurulacak livaya reis-i kazamız bulunan mezkûr Fatsa kasabası merkez sancak ittihazı ezher cihet şayeste olmasıyla lütfen ve keremen teşkil buyurulacak livaya bu kasabamızın merkez ittihazıyla...*”³⁸.

³⁸ Hamdi Özdiş, *Taşrada İktidar Mücadelesi*, s. 218.

Resmi yazışmalar belli formel kalıplarda yapıldığından merkezî iktidarın dilini yani, resmi bakışı yansıtır. Bu yanıyla resmi yazışmalar meselelerin yerel dinamiklerini anlamaya çalışmaktan ziyade olan bitenleri merkezden okumak ve anlamak gibi bir niteliğe sahiptir. Böyle olunca da yerel güçlerin, aktörlerin rolü büyük oranda göz ardı edilir ve belgelere yansıtılmaz. Bu da pek çok noktayı gözden kaçırmamıza neden olur ve aynı zamanda kavrayışımızı da sınırlayan ve güçleştiren bir etken olarak ortaya çıkar. Bazen arşiv belgelerinin sunduğu bilgiler yanıltıcı olabilmekte ve bu bilgileri ham haliyle kullanmak araştırmacıları yanılgıya düşürebilmektedir. Nitekim Ayhan Yüksel, “*Vona’nın (Perşembe) Sancak Merkezi Yapılma Girişimi*” başlıklı makalesinde konuya Osmanlı belgelerinin sunduğu çerçeveden bakarak meseleyi değerlendirmiştir. Oysa ilgili bölümde de belirtildiği gibi olay tamamıyla bir rekabetin ürünüdür. Vona’nın gelişmişliğiyle ya da coğrafi konumuyla, iyi bir limana sahip olmasıyla ilgili değildir. Keza Vona gelişmişlik bir yana en uygunsuz yerdir. Hem yerleşim alanı olarak uygun değildir, hem de küçük bir yerdir³⁹.

Gümüşhane örneğinde üzerinde durulması gereken bir diğer nokta da vilayet genelinde yapılan idari düzenlemelerden bir kazanın ya da sancağın diğerine göre olumsuz etkilenmesidir. Bir diğer deyişle bir sancağın ya da kazanın kurulması ya da sancak merkezi yapılması gündeme geldiğinde diğerine göre geri plana düşmesidir. Ordu, Fatsa ve Vona’da ayrı bir sancak oluşumu gündeme geldiğinde yaşanan tam da budur. Dahiliye Nezareti’ne hitaben yazılan bir tezkirede anılan sancak teşkilinin gerçekleşebilmesi için yapılacak harcamaları karşılamak ve yeni teşkil edilecek sancaktaki memurların maaş vb. masraflarına mukabil Gümüşhane Sancağı’nın lağvedilmesi önerilmiştir. Böylece tasarrufa gidilecek ve sancağın kurulması hazineye yük olmayacaktır. Dolayısıyla Ordu, Fatsa ve Vona için hayırlı olan bu öneri Gümüşhane’nin sonu anlamına gelmektedir. Yani bölgesel ve yerel çıkarlar farklılaşmakta, ihtilaflar için zemin oluşabilmektedir⁴⁰.

Seraskerliğin mütalaası da dikkate alınarak yazılan tahriratta yeni teşkil olunacak vilayete sancak merkezi olacak en uygun yerin diğerlerine göre pek çok

³⁹ Hamdi Özdiş, *Taşrada İktidar Mücadelesi*, s. 7.

⁴⁰ Hamdi Özdiş, *Taşrada İktidar Mücadelesi*, s. 189.

açıdan Vona (Perşembe) limanı olduğu belirtiliyor. Daha ortada bir coğrafi konumda olması hasebiyle Fatsa'nın merkez kaza olması gerekirse de bundan çok da uzak olmayan Vona'nın ticaret, siyaset ve askeri açılardan bakıldığında diğerine göre önemi ağır basmaktadır. Layiha yazarı Vona limanının Ordu, Fatsa ve Ünye'ye olan uzaklıklarını verdikten sonra Vona'nın Karadeniz'in anahtarı konumunda olduğunu ve Samsun'dan Batuma kadar olan sahilde böyle tabii ve geniş, açık bir limanın olmadığını ifade eder. Öyle ki, Vona limanı, Sinop limanına bile tercih edilmekte üstün tutulmaktadır. *“Vona'nın kısa bir süre içinde kesb-i cesamet ederek bu sahilin en büyük merkezî ticareti olmak istidatını göstereceği; Anadolu'nun merkezi addolunan Sivas vilayetiyle bağlantıyı kuran Ordu-Sivas yolunun Vona'nın arkasındaki dağlardan geçtiği ve Ordu'dan Vona'ya yapılacak bir yol ile ve açılmış ve açılacak yollarıyla “Anadolu kıtasının” anahtarı”* konumunda olacağı vurgulanmaktadır. Layihanın meçhul yazarı belirtilen bu noktanın altını ısrarla çizer ve *“fıkr-i siyasi ve fenn-i idare nokta-i nazarından da meseleye bakılmasını”* ister.⁴¹

19. yüzyılın sonlarında yerel siyasetin bir malzemesi/aracı olarak karşımıza çıkan bu teşebbüsün merkez Osmanlı merkezi otoritesi tarafından gerçekçi ve kayda değer bulunmadığı anlaşıyor. Çünkü Vona'nın (veya diğer kazaların) merkez yapılmadığı görülmektedir. Ancak Milli Mücadele devam ederken Vona'nın coğrafyası siyasilerin ona olan ümitleri ve beklentilerinin devam ettiği anlaşılmaktadır. Vona Limanı'nın bölgenin idari, ekonomik, ticari meseleleri söz konusu olduğunda her defasında gündeme gelmeye devam etti. 1921'de TBMM'de Ordu-Sivas yolu ile ilgili görüşmeler yapılırken, yolun yapımını gündeme aldirmaya çalışan mebusların en önemli argümanlarından birisi de *“Sivas-Ordu yolunun Karadeniz'de en mühim liman olan Ordu'nun Vona limanına müntehi olması...”* olarak göstermişlerdi. Önergeyi veren Trabzon Mebusu Recai bey, diğer mebuslar üzerinde, Vona limanı'nın geçmişe dayanan olumlu algısından faydalanmak istemektedir. Keza Recai bey önergesiyle ilgili yaptığı konuşmada *“...Efendiler bu yol gayet mühim bir yoldur. Ordu Karadeniz sahilinde Vona ismiyle tanınmış gayet tabii bir limana maliktir. Vona limanı o kadar, o kadar mühim bir limandır ki, Karadeniz'in en dehşetli, fırtınalı zamanlarında denizin o müthiş dalgalarının arasından kendisini kurtaran sefain-i ticariye Vona'nın*

⁴¹ Hamdi Özdiş, *Taşrada İktidar Mücadelesi*, s. 221.

sakin ağışuna iltica etmekle tahlis-i nefis etmektedir. Ve esasen Karadeniz sahilinde ithalat ve ihracat meselesi senenin kış mevsimlerinde gayet mühim bir meseledir. Halbuki Ordu (Vona) gibi bir limana malik oldukça, gerek ithalat ve gerekse ihracat meselelerindeki zarar hiçbir zaman düşünölmeyecektir ve her şeylerini serbestçe ithal ve ihraç edeceklerdir....”⁴².

İç organizasyonun geliştirildiğı klasik imparatorluk döneminde, Karadeniz’in uluslararası ticarete açılmadığı dönemde, Karadeniz’in küçük iskeleleri iç ticaretin bir alanı olarak paylarını alıyordu. Ancak uluslararası ticaretin gelişimiyle Karadeniz iskeleleri bir imparatorluğun iç ticaretine konu olan bir konumdan çıkarak büyümeye ve gelişmeye başladılar. Öncelikle iskele/kent ilişkisini belirleyen bir dönüşüm yaşandı ve klasik dönemde daha içeride olan merkezleri sahile taşındı. Ancak bu durumda bir zamanlar birbirine eşit ve benzer yapıdaki birçok iskele arasından farklı avantajlar taşıyanlar sıyrılmaya ve yükselmeye başladılar. Diğer iskeleler ise büyüklerinin yardımcı unsuru haline dönüştüler. Elbette bu değişimi ve dönüşümü yalnızca denize ait avantajlar belirlemedi. Hatta asıl belirleyici karalar oldu. Avantajlı bir deniz coğrafyası bir iskeleyi limana dönüştüremedi. Ama kıyı ovalarının yanında olanlar, kentsel büyüme alanları olanlar, ardölkeleriyle yol bağlantıları daha güçlü bir şekilde kurulanlar, siyasi ve idari dönüşümlerde merkez olanlar veya kalmayı başaranlar diğerlerine karşı üstünlük kurdular ve daha fazla geliştiler.

Genellikle 19. Yüzyılın ilk yarısına kadar Vona ile ilgili elde edilen bilgiler, onun coğrafi önemine binaen denizcilik faaliyetlerinin merkezinde yer alan bir iskele ve özne olmuş olması üzerine toplanmıştır. Ancak yüzyılın ikinci yarısında, coğrafi yapısından kaynaklanan önemi devam etmekle beraber artık bölgedeki ticari faaliyetlerin bir öznesi değil, yardımcı bir unsuru haline dönüştüğü görölmektedir.

Vona’nın bir türlü ana iskele ve liman olamayışının arkasında güçsüz ayanlar ve şehirleşme yoksunluğu, parçalı ve dağınık yapısı, Ordu-Bucak’ın gölgesinde

⁴² Devamında konuşan Tunalı Hilmi Bey de kaymakamlık yaptığı Ordu’da teklifin lehine konuşup “...Eğer bu yol açılırsa Sivas ve civarında çürüyen zahireler sahile dökülecektir. Sahilde maalesef iki tane limanımız vardır. Biri Polathane limanı, ikincisi Vona limanıdır. Ereğli’ye yanaşamayan bir vapur ancak ve ancak Zonguldak’a iltica edebilir. Zonguldak limanı gayet küçük, Vona limanı gayet büyüktür. Şu halde Vona limanının ehemmiyet-i fevkaladesi için bu yolu müttetfiken kabul ediniz. Çünkü memleketin iktisadiyatı bunun sayesinde yenileşecektir.” Sıtkı Çebi, *Ordu Hakkında Derlemeler ve Hatıralar*, s. 95 vd.

kalması, ayanlarının zayıflığı, siyasete araç, malzeme olarak kullanılması, yollarının eksikliği, şehir büyüme alanının zayıflığı gibi sebepleri sayabiliriz. Bunların dışında, iskelelerin geleceği onların nüfuz alanı içerisinde bulunan ayanların siyasi ikballeriyle doğru orantılı olmuş, onlar yükselince iskeleler de yükselmiş, düşünce iskeleler de düşmüştür. Dahası bu ilişkiler ağında ayanların deniz ticareti ile ilgili faaliyetleri de önemli olmuştur. Sahildeki ayanlar aynı zamanda deniz ticareti yapan ya da finanse eden ya da araçlarını üreten ekonomik mekanizmaların içinde veya merkezinde olmuşlardır. Bu merkezi konum onların yerleştikleri ya da merkez aldıkları iskelenin daha da canlanmasında etkili olmuştur. Bunun tersi de geçerli olabilir. Yani ayanlığın gelişimi ile kentleşme arasında doğrudan ilişki vardır. Büyüyen ayanların geleceklerini kentleşme eğilimi yüksek olan, büyüyen merkezlerde görmelerini, oralara yerleşmeleri veya etkili olma çabaları izlenmektedir. Ayan kökenlilerin ailelerinin yerel yönetimler üzerinde ya da merkezi yönetimin temsilcisi kaymakamlar üzerinde etki ve nüfuz kurma çabalarına Vona'nın bir zamanlar kalesinin varlığı, bunun işlerliğinin olması, yani içinde asker ve topun bulunuşu, askeri/ticari öneminin halen daha koruduğunun bir göstergesi olduğu şeklinde yorumlanabilir

Perşembe'nin bir liman kenti olarak ortaya çıkamamasının hikayesi yanında etrafındaki iskelelerin ki özellikle Ordu'nun (Bucak'ın) bir iskele kent olarak büyümesinin ve onu gölgelemesinin hikayesidir. Tarih 19. Yüzyılın başlarına kadar aslında pek de farklı olmayan hatta sahilde bir iskelesi olma bakımından Vona'nın daha avantajlı olmasına karşın bu tarihlerden sonra Ordu iskelesini ve kentini yükseltirken Vona'yı ona tabi, ikincil, yedek, onu destekleyen bir konuma itmiştir. Bir gerçek daha vardır ki o da her vadinin çıkışında kurulmuş olan iskelesi ile yakın komşu bütün sahil kasaba ve şehirlerinin aslında bir rekabet içinde olduğudur. Yani Karadeniz coğrafi yapısı itibarıyla da vadiler boyunca iç kesimlere kadar uzanan ardülkeleriyle birbiriyle rekabet eden ekonomik pazar ve birimler yaratmış olmasıdır.

Yabancı, yerli seyyahların tespitlerinde, bazı belgelerde, askeri layihalarda coğrafyanın bahsettiği bu konumuyla Doğu Karadeniz'de özel bir yeri olan Vona'nın günümüzdeki durumu sahilinde balıkçı teknelerinin yapıldığı ve tamir edildiği işler bir balıkçı barınağı olmaktan öteye gidememiş olması dikkati çekmektedir. Coğrafi

konumu ve durumu 15. Yüzyıldan beri kayıtlarda görüldüğü üzere onu bir iskele olmaktan öteye taşıyamamıştı.

Kaynakça

Baş, Mithat, *Ordu Yöresi Tarihi*, Ordu 2012, s.35.

Bay Abdullah, ““XVIII. ve XIX. Yüzyıllarda Trabzon Eyaletinde Tımar ve Zeametlerin Durumu”, *Karadeniz Araştırmaları*, Sayı: 18, Yaz 2008, s.46-54

Baykara Tuncer, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyasına Giriş*, Ankara 1988.

Büyük Mustafa Büyük, *1831 Nüfus Sayımına Göre Perşembe, Aybastı, Bolaman ve Çamaş Kazaları Nüfusu*, (Basılmamış Yüksek lisans Tezi), Ordu 2011.

Çebi, Sıtkı , *Ordu Şehri Hakkında Derlemeler ve Hatıralar*, Ordu 2000.

Emecen, Feridun, *Doğu Kardeniz'de İki Kıyı Kasabasının Tarihi, Bulancak-Piraziz*, İstanbul 2005.

Evliya Çelebi Seyahatnamesi, Dersaadet 1314,

Hamilton, William J., *Researches in Asia Minor, Pontus and Armenia*, Volume I, London 1842.

Karagöz, Rıza, *Canikli Ali Paşa*, Ankara 2003

Öz, Mehmet, Acun, Fatma, *Orta Karadeniz Tarihinin Kaynakları VII, Karahisar-ı Şarki Sancağı Mufassal Avarız Defteri (1642-1643 Tarihli)*, TTK, Ankara 2008

Özdiş, Hamdi, *Taşrada İktidar Mücadelesi: II. Abdülhamid Döneminde Trabzon Vilayeti'nde Eşraf, Siyaset ve Devlet (1876-1909)*, Ankara 2008.

Saylan Kemal, *1868-1914 Döneminde Ordu Kazası*, Basılmamış Yüksek lisans Tezi, Trabzon 2007.

Yediyıldız Bahaeddin, Mehmet Öz, Ünal Üstün, *Ordu Yöresinin Tarihi Kaynakları III*, Ankara 2002.

Yediyıldız Bahaeddin, *Ordu Kazası Sosyal Tarihi*, Ankara 1985.

Yediyıldız Bahaeddin, Ünal Üstün, *Ordu Yöresi Tarihinin Kaynakları I*, Ankara 1992.

Yediyıldız Bahaeddin, Ünal Üstün, *Ordu Yöresinin Tarihi Kaynakları II*, Ankara 2002.

Yıldız Adnan, *Osmanlı Belgelerinde Ordu*, İstanbul 201

Yüksel Ayhan, “Vona’nın Sancak Yapılma Girişimi (1885)”, *Doğu Karadeniz Araştırmaları*, İstanbul 2005, s.117-125

SIYASETİN GÖLGESİNDE LİMANLAŞAMAMIŞ BİR İSKELE
-PERŞEMBE (VONA) İSKELESİ-

18. ve 19. YÜZYILLARDA AŞAĞI TUNA'DA HABSBURG POLİTİKALARI VE TUNA NEHİR TİCARİNDE İMPARATORLUKLAR ARASI REKABET*

İrfan KOKDAŞ**

ÖZET

Bu makale, on sekiz ve on dokuzuncu yüzyıllar boyunca Tuna Prensliklerinin Habsburg politikaları içerisindeki değişen rolünü irdelemektedir. Aşağı Tuna Bölgesi'nin, Orta Avrupa ve Karadeniz arasındaki ticarete kritik öneme sahip olmasıyla birlikte, bölgenin Habsburg imparatorluğu için giderek artan önemi bu çalışmanın üzerinde durduğu önemli bir noktadır. Bu önemle birlikte makale, Avusturya-Macaristan imparatorluğuna ait Doğu'daki genişleme stratejisinin Aşağı Tuna'daki emperyal hayalleri ve ticari çıkarlarıyla ne ölçüde şekillendiğini göstermeye çalışmaktadır ki bu dönem tam da Osmanlı merkezinin bu bölgedeki, özellikle de İbrail ve Kalas gibi Tuna limanlarındaki, kontrolünü yitirmeye başladığı dönem olmuştur. Bu anlamda çalışma iki problematik üstüne yükselmektedir: a) Aşağı Tuna'nın kontrolü için Habsburg, Rus ve Osmanlı imparatorlukları arasındaki artan çekişme, Doğu Avrupa ve Tuna Prenslikleri hakkındaki algıları ve diplomatik alanı nasıl dönüştürmüştür; b) Buhar çağında emperyal ve ticari dünyalar arasındaki geçirgenlik Aşağı Tuna'daki Habsburg politikalarını ne anlamda etkilemiştir.

ABSTRACT

This paper analyzes the changing role of Danubian principalities within the Habsburg politics in the eighteenth and early nineteenth centuries. By giving special emphasis on the rising economic importance of Lower Danube as a critical section of trade route between the Black Sea and Central Europe for Donaumonarchie, this study aims to reveal how the Habsburg expansion strategy in the East came to be shaped by the interplay between imperial aspirations and mercantile interests of the state when the Ottoman center gradually lost its grip over the Danubian Delta and key Danubian ports, namely Galatz and Braila. It thus revolves around two interrelated problématiques: a) to what extent the rising political rivalry of Habsburg, Ottoman and Russian Empires over the control of Lower Danube transformed the diplomacy and perceptions over the Eastern Europe and Principalities; b) how the permeability between imperial and commercial domains set the contours of Habsburg policies in Lower Danube during the age of steam.

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII. Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** İzmir Kâtip Çelebi Üniversitesi

Vaterlandschronik'in 1789 Ekim'inde okuyuculara geçtiği haberde, devam eden Osmanlı-Rus-Avusturya savaşı, haberin temel konularından birini oluştuyordu. Savaşın devam ettiği havza olarak, Eflak-Boğdan bölgesi, özellikle orduların çarpışma ve geçiş güzergâhında olan Aşağı Tuna, okuyuculara detaylı olarak anlatılmaya çalışılmıştı.¹ Dönemin Avusturya ve Alman basını tarafından yüceltilen Prenz Coburg, bu savaşta Avusturya ordularının Tuna'nın Eflak-Boğdan taraflarındaki manevralarını yönetiyordu ve gazete İbrail şehrinin (Braila-Brailow) kendisi tarafından kuşatılmasını ve çevresinin alınmasını, "zafer üstüne zafer" olarak alt başlıkla okuyucularına duyurmuştu. Daha önceki yıllarda Alman eyaletlerinde ve Avusturya'da yayınlanan gazete ve raporlarda, Tuna'nın aşağı bölgesi ve Eflak-Boğdan bölgeleri sürekli olarak askeri anlamda değerlendirilmişti.² Vaterlandschronik savaş ortasında geçtiği bu haberde, sadece Erdel üzerindeki Avusturya çıkarlarını ortaya koymamış; aynı zamanda Eflak-Boğdan havzasının verimli topraklara sahip olduğunu, geniş-düz ovalarıyla pazar arayan Avusturya-Alman sanayi için çok kârlı bir bölge olacağını da açığa çıkarmıştı. Bölgeye artan bu ilgi, Tuna'nın İbrail ve Kalas gibi iki önemli limanı için Habsburg monarşisinde ve Alman eyaletlerinde mevcut olan algının da yavaş yavaş değişmesine yol açmıştı. Muhtemelen bu değişen algı, 1787-91 Osmanlı-Avusturya savaşıyla iyice açığa çıkmıştı; ancak Aşağı Tuna üzerine yazılanlar halen çok büyük ölçüde siyasi, dinsel ve askeri kavramlar üzerine kurulmuştu. Örneğin, 1788 yılında yayınlanan ve Avrupa coğrafyasını değerlendiren "Auszug aus seiner Erdbeschreibung," İbrail'i Tuna kıyısındaki bir büyük şehir olarak tanımlıyor ve Tuna Nehri'ndeki bir liman olarak anlatılıyordu.³ Ancak şehrin ekonomik potansiyelinden ve Tuna Nehri trafiği açısından yeri hiç değerlendirilmiyor, sadece şehrin güçlü kalesinden ve burçlarından bahsediliyordu.

1 Vaterlandschronik von 1789: Zweites Halbjahr, Stuttgart, ss. 710-12; 714-18; 732.

2 Bu tarz birkaç değerlendirme için, *Christian Erlangische Gnädigst-Privilegirte Real-Zeitung aufs Jahr 1769*, ss. 861-62; 879-80; Anton Friedrich Büsching, *Auszug aus seiner Erdbeschreibung: welcher Europa und den nördlichen Theil von Asia enthält*, Zweiter Band, Viyana, 1788, s. 552; Anton Friedrich Büsching, *Neue Erdbeschreibung des ersten Theils Zweiter Band: Welcher das ganze russische Reich, Preußen, Polen, Hungarn, und die europäische Turkey, mit den dazu gehörigen und einverleibten Ländern, enthält*, ss. 1345-46.

3 Anton Friedrich Büsching, *Auszug aus seiner Erdbeschreibung: welcher Europa und den nördlichen Theil von Asia enthält*, Zweiter Band, Viyana, 1788, s. 552.

Savaş ortasında, 1790 yılında yayınlanan Chronik’de, İbrail ve Kalas üzerinden Rus ordusunun manevraları anlatılmakla yetinilmişti. Özellikle İbrail’in alınmasını amaç edinen Rus ordusunun burayı ele geçirmesiyle Tuna’nın kuzeyinin Osmanlı’dan tamamen temizlenmiş olacağı ve daha da önemlisi Karadeniz üzerinden İstanbul yolunun Rus ordusuna açılacağı anlatılıyordu.⁴ Hiç şaşırtıcı olmayan biçimde, İbrail-Kalas arasında yer alan bölge, Osmanlı-Avusturya ve Osmanlı-Rus savaşları sırasında askeri açıdan yakından değerlendirilmişti. Bu bölgenin önemini Habsburg otoriteleri kısa sürede anlamış görünüyorlar; çünkü daha 1788 yılında Real Zeitung, bu iki liman arası bölgenin stratejik olarak Osmanlılara büyük bir avantaj sağladığından bahsediyordu. Gazeteye göre bu bölgenin avantajını kullanan Osmanlı ordusu, hem Eflak-Boğdan üzerine kolayca transfer edilebiliyor hem de Tuna üzerinden Sırbistan bölgelerine Osmanlı merkezi tarafından asker ve mühimmat kaydırılabiliyordu. Yine Avrupa’daki çevrelere, bilinmeyen yerlerin tanıtılmasını amaçlayan Johann Christoph ve Johann David Stöbel, 1747 yılında basılan siyasi coğrafya eserlerinde, İbrail’i anlatırken hiçbir ticari ve ekonomik bilgi vermiyor, şehrin liman karakteri üzerinde de hiç durmuyordu. Şehirle ilgili eserde okuyuculara sunulan tek bilgi, 1710-11 yılındaki Osmanlı-Rus savaşı sırasında Çariçe I. Katerina’nın bu şehirde Osmanlı sadrazamıyla görüştüğü rivayetinden ibaretti.⁵ Ancak gerek Viyana’da gerekse de Alman eyaletlerinde, bölge hakkında kaleme alınan eserlerde, 1770’li yıllardan itibaren sistematik bir biçimde bölgenin coğrafi ve ekonomik karakteri, askeri ve politik özelliklerinin yanında kendisine yer bulmaya da başlamıştı. 1781 yılında Viyana’da yayınlanan Geschichte des transalpinischen Daciens adlı eserde, Eflak-Boğdan’ın coğrafi ve ekonomik potansiyeli derinlemesine anlatılmıştı.⁶ Bu anlatıda İbrail ve Kalas bölgelerinin askeri savunma karakterleri ve Osmanlı’nın Tuna’daki varlığı için önemleri anlatılmakla birlikte, iki kentin ticari kapasiteleri de yer bulmuştu. Buna göre, bu iki liman sadece Eflak-Boğdan-Erdel-Macaristan ovasının mallarının satılması için önemli değildi; Karadeniz’den gelen gemiler İbrail’e kadar ulaşabiliyor ve bu iki limanı Karadeniz’e bağlıyordu.

4 Chronik 1790, Zweites Halbjahr, Stuttgart, ss. 761-62.

5 Johann Christoph ve Johann David Stöbel, Von Dänemark, Norwegen, Schweden, Preußen, Pohlen, Ungarn, der europäischen Turkey, Rußland, Asien, Afrika, Amerika und von den unbekannten Ländern, 1747, s.331.

6 Franz Josef Sulzer, Geschichte des transalpinischen Daciens, das ist: der Walachen, Moldau und Bessarabiens, im Zusammenhange der Geschichte des übrigen Daciens als ein Versuch einer allgemeinen dacischen Geschichte, Viyana, 1781.

Aşağı Tuna'nın Avusturya ve Alman ticareti için öneminin kavranması ve buraya artan ilgi, 1799 yılında yayınlanan ve orijinali Carl Günther Ludovici'ye ait olan; *Eröffnende Akademie der Kaufleute, oder vollständiges Kaufmanns-Lexicon* adlı ansiklopedinin içeriğinin değişmesinde de kendini gösterir. İlki 1756 yılında, Leipzig'de basılan eserin ilk versiyonunda Tuna üzerindeki ticaret yolları yer almasına karşın Eflak-Boğdan bölgesine ve Aşağı Tuna limanlarına özel bir ilgi gösterilmemişti. Ancak eser birçok eklemeye 1799 yılında Johann Christian Schedel tarafından tekrar basıldığında, eserde İbrail'in Tuna üzerindeki önemli limanlardan biri olduğu özellikle belirtiliyordu.⁷ Eserde, Eflak ve Boğdan'ın çok gelişmiş ticari kapasitesiyle üretim kapasitesinin varlığından bahsedildikten sonra, bu bölgenin tarımsal fazlasının Tuna limanları aracılığıyla Karadeniz üzerinden İstanbul'a taşındığı anlatılıyordu. Bölge sadece ticari faaliyetleriyle değil; bünyesindeki gemi inşa faaliyetleriyle de artan ilginin odağı olmaya başlamıştı. Profesör Gaspari, 1796 yılında coğrafi atlas olarak hazırladığı eserinde İbrail'i anlatırken, Yaşı'nın güneyinde, Tuna kıyısındaki bu kentin çok güçlü ve gelişen bir ticaret limanı olduğundan bahseder. Aynı zamanda buranın gemi inşası için de çok önemli bir yer olduğunu söylemeden edemez.⁸ Bölgenin Avusturya ve Alman ticareti için artan önemi, aslında Avrupalı diğer seyyahların da gözünden kaçmamıştı ve 1790'lı yıllardan itibaren, artan sayıda seyyah bölgeye uğramaya ve Tuna limanları hakkında yazılar yazmaya başlamıştı. 1792 yılında; Fransa, Osmanlı İmparatorluğu ve Habsburg eyaletlerine geziler yapan William Hunter, 1796 yılında yayınlanan bu gezilere ait gözlemlerinde, İbrail bölgesi için askeri-politik olaylardan uzak Oryantalist gözlemlerde bulunmuştu. İbrail'den Bükreş'e giden yoldaki köyleri tarif eden seyyah, buradaki köylerin içler acısı bir halde bulunduğunu belirtmiş ve buradaki insanların bütün gün dans etmek, şarkı söylemek ve bir şeyler içmek dışında hiçbir şey yapmadıklarını ifade etmişti. Daha sonraki dönemlerde Avrupalı seyyahların Osmanlı imparatorluğu üzerine kaleme aldıkları gözlemlerinde, bir klişe halini alacak bu tanımlamalar bir kenara bırakılırsa, Kalas'ın nehir trafiği ve burada yapılan balıkçılık faaliyetleri seyyahı oldukça etkilemiş benziyor. Tuna'nın Kalas önünde yatağının genişlediğini ve hızının da arttığını

7 Carl Günther Ludovici ve Johann Christian Schedel, *Neu eröffnete Academie der Kaufleute, oder, Encyclopädisches Kaufmannslexicon alles Wissenswerthen und Gemeinnützigen in den weiten Gebieten der Handlungswissenschaft und Handelskunde überhaupt*, Leipzig, 1799, ss. 995-96.

8 Adam Christian Gaspari, *Lehrbuch der Erdbeschreibung zur Erläuterung des neuen methodischen Schulatlases*, Weimar, 1796, ss. 487-89.

belirten Hunter, burada çok özel tekniklerle nehir kayıkçılığı yapıldığını belirtiyor. Dümen ve kürek için tek, uzun bir tahtanın kullanıldığını belirten seyyah, kentin ticari faaliyetleri hakkında çok fazla bir şey söylemese de; İngiliz malı ince, astarlık kumaşları kentin dükkânlarında gördüğünde şaşırılmış gözüküyor.⁹

Aslına bakılırsa 18. yüzyıl son çeyreğinde Eflak-Boğlak bölgesi için artan bu ticari ilgi, genişleyen Osmanlı-Habsburg ticari bağlarının doğal bir sonucu olarak ortaya çıkmış görünmektedir. 18. yüzyılın Rumeli topraklarındaki ticaret yollarına getirdiği en önemli iki dinamik, Osmanlı tüccar faaliyetlerinin Apenin Yarımadası'ndan yavaş yavaş Viyana merkezli Alman topraklarına kayması ve Erdel ile Kronstadt ve Hermannstadt gibi şehirler üzerinden Eflak-Boğdan tüccarlarının Alman pazarlarıyla yakın ilişkiler kurmasıydı.¹⁰ Numan Elibol ve Stoianovich gibi araştırmacıların ortaya koyduğu üzere, 18. yüzyıl boyunca gelişen Osmanlı-Habsburg-Alman Eyaletleri ticaretinin odak noktası, Tuna Nehri'nden ziyade; farklılaşan kara yolları üzerinden gerçekleşen karavan ticaretiydi.¹¹ Habsburg ve Osmanlı toprakları arasındaki ticarete, Tuna'nın Zemun-Belgrad hattından aşağıdaki bölümünde, bir başka deyişle Zemun-Orşova arasındaki yerlerde, nehir ticareti Habsburg tüccarları açısından çok ulaşılabilir değildi. Macaristan topraklarına dağılacak mallar, ya kara yoluyla dağılıyor ya da Zemun üzerinden diğer bölgelere gönderiliyordu. Habsburg başkentinde, 1836 gibi geç bir tarihte yayınlanan Oesterreichische Zeitschrift für Geschichts- und Staatskunde¹², Avusturya tacirlerinin Balkanlar ve genel olarak Osmanlı imparatorluğu ile yaptığı ticarete, Tuna'nın Zemun-Orşova arasının çok önemli bir rol oynamadığını belirtiyor. Tuna Nehri'nin bu kısmı, daha çok doğu bölgelerinden Bosna ve Sırbistan'a tuz götürmek için gidip gelen Müslüman tüccar

9 William Hunter, Travels in the Year 1792 Through France, Turkey, and Hungary, to Vienna: Concluding with an Account of that City: in a Series of Letters to a Lady in England, Londra, 1796, ss. 235-310.

10 John R. Lampe, Balkan Economic History, 1550-1950: From Imperial Borderlands to Developing Nations, Indiana University Press, 1982, ss. 75-90; Despoina Tsourka-Papastathis, The Decline of the Greek 'Companies' in Transylvania: An Aspect of Habsbourg Economic Policies in the Black Sea and the Mediterranean. Ap. Vakalopoulos - C. Svolopoulos - B. Kiraly, Southeast European Maritime Commerce and naval Policies from the mid-eighteenth century to 1914. Proceedings of the XVIIth Conference on War and Society in East Central Europe, Thessaloniki 6-8 Haziran 1985, Colorado, Social Sciences Momographs, 1988, ss. 213-218; Maria Pakucs Willcocks, Sibiu-Hermannstadt: Oriental Trade in Sixteenth Century Transylvania, Böhlau, Köln, 2007.

11 Numan Elibol, XVI.-XVIII. Yüzyıllarda Rumeli ve Orta Avrupa Toprakları Arasındaki Ticaret Faaliyetleriyle İlgili Bazı Tespitler, Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt:5 Sayı:2, 2004, ss. 39-50; Traian Stoianovich, The Conquering Balkan Orthodox Merchant, The Journal of Economic History, 20-02, 1960, ss. 234-313.

12 Oesterreichische Zeitschrift für Geschichts- und Staatskunde, Zweiter Jahrgang, Viyana, 1836, ss. 29-31; 33-35.

gemileri tarafından kullanılıyordu. Avusturya malları, daha çok Zemun'a kadar olan bölüme getiriliyor ve malların büyük çoğunluğu buradan dağılıyordu. 1830'lu yıllarda, Tuna'nın aşağı kısımlarında ise mallar, sayıları 200 civarında olan Müslüman ve Rum tüccar gemileri tarafından dağıtılıyordu. Bunlar Vidin'den başlayarak devam eden Tuna limanlarından tahıl yükleyip bu tahılları İbrail ve Kalas iskelelerine teslim ediyordu. Vidin şeriyeye sicillerine şöyle bir göz attığımızda bile kentteki sosyal grupların, özellikle de askeri kesimden ailelerin, sefine ve sefine araçları sahipliğinin yaygın olduğu görülür. Sahip olunan sefinelerin ve bu alanla ilintili yatırımların parasal değerlerinden de anlaşıldığı üzere, sefine sahipliği ve ilgili alanlar, yatırım yapılacak sektör olarak görülmüş olmalıydı.¹³ Öyle anlaşıyor ki yerel unsurlarla ilişkileri çok daha kuvvetli olan Osmanlı tüccarları, Eisernes Thor'un hemen aşağısındaki bölümde oldukça faaldiler ve Habsburg gemi ticaretinin bu bölgeye tam anlamıyla girmesini engelliyorlardı. 1800'lü yılların başına kadar Zemun'unun altında kalan kısımda, çok açık bir şekilde Habsburg ticareti oldukça kısıtlı miktarda yürütülmüştü ve Osmanlı tüccarları tarafından domine edilmekteydi. Mevcut ticaret yollarının büyük kısmı Tuna'yı paralel olarak kat ediyordu ve kara yolları üzerinden gerçekleşiyordu. 1719 yılından itibaren, Trieste'ye özel statü vererek Tuna'nın yukarı kısmıyla Akdeniz arasında daha az maliyetli bir ticari köprü oluşturma politikası, tam bir başarıya da ulaşmamıştı. 19. yüzyılın ilk yıllarında, Avusturya'nın Selanik konsolosu, direkt deniz trafiği kurulan Trieste yerine; Selanik-Manastır bölgesinin mallarının taşınması için güvenilir olmayan kara yolları hakkında raporlarını doldurup Viyana'ya gönderiyordu.¹⁴ Aslında bu durum, yukarda bahsedilen erken modern dönemde Tuna Nehri'nin, özellikle de Orta ve Aşağı Tuna kısımlarının, Habsburg zihinlerinde sadece askeri ve politik düzlemde yer almasını da açıklamaktadır.

Henüz 15. yüzyılın sonlarında, Tuna Nehri'nin Habsburg ve Orta Avrupa'nın ticari ve politik dünyasında algılanışı, daha çok siyasi ve dinsel parametreler etrafında oluşturulmuştu. 1494 yılında basılan *das Narrenschiff* ve 16. yüzyılın ilk çeyreğinde basılan *Evropa Regina* gibi eserlerde, Tuna'nın Hristiyan birliğinin sembolü olduğu; ilerleyişi devam eden Osmanlılar karşısında dinsel ve siyasi açıdan özel bir önemi olduğu belirtiliyordu. 1529 sonrasında Viyanalı Agricola tarafından basılan *Oratio* adlı

13 Örnek olarak bakınız, Vidin Şeriyeye Sicili, 37/212; 37/265; 50/95.

14 Wien-Haus-Hof-Staatsarchiv, OeStA Stadt Türki, VI 43-2, 1807-10, 2-2

eserde, Tuna'nın sadece ulaşım anlamında ve siyasi anlamda önemi değil; aynı zamanda askeri olarak malların taşınmasında ve orduların intikalinde de kritik bir öneme haiz olduğu vurgulanmıştı. Ticari anlamda Tuna'ya atfedilen bu kısıtlı vurgu, neredeyse tüm erken modern dönem boyunca da devam etmişti.¹⁵ Bu anlamda 1770'li yıllarda, Maria Theresia'nın Tuna üzerinde buharlı gemilerin işletilmesine yönelik patent vermesi ve ardından patlayan Osmanlı-Avusturya-Rusya savaşı, Tuna'nın ticari önemini Viyana otoriteleri için görünür kılmıştı.¹⁶

Ancak yine de erken modern dönemden modern döneme geçerken, Habsburg ve Alman ticari otoritelerinin Tuna algısının değişmesi, Theresia'nın politikalarıyla veya Osmanlı savaşlarıyla basit olarak açıklanamaz. 18. yüzyıl boyunca gelişen Viyana'nın iâşesi meselesi, özellikle Erdel ve Macaristan ürünlerinin düşük taşıma ücretleriyle Habsburg başkentine aktarılmasını zorunlu kılmaya başlamıştı. Bunun yanında gelişen Alman ve Avusturya endüstrisi için pazar bulma arayışı, Erdel üzerinden Eflak ve Boğdan'daki pazarlara ulaşmak ve Vidin-Ruşuk hattı üzerinden Avusturya ve Alman mallarının Osmanlı imparatorluğunun iç bölgelerine dağıtılmasını sağlamak, Habsburg otoritelerinin ana amaçlarındandı. 18. yüzyılın son çeyreğinde artan bu ilgi, Eflak-Boğdan ve Karadeniz üzerinden yürütülen Osmanlı iâşe sisteminin de dönüştüğü döneme denk gelmesi açısından oldukça karmaşık sorunları beraberinde getirmişti.

Hem Avrupa hem de Osmanlı tarih yazımında, Osmanlı başkentinin iâşesinde Tuna limanlarının ve Eflak-Boğdan bölgesinin özel bir öneme sahip olduğu ve Küçük Kaynarca Anlaşması'yla başlayıp Edirne Anlaşması'yla son bulan süreçte, Osmanlı'nın Karadeniz ve Tuna üzerindeki hâkimiyetini Rusya'ya karşı kaybettiği vurgulanır. 18. yüzyıl sonuna değin bir Osmanlı gölü olarak resmedilen Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasının ve Osmanlı'nın ticaret tekelinin kırılmasının, imparatorluğun iâşe sisteminin altını oyduğu iddia edilir. Bu iddialarda haklılık payı olmakla beraber, daha 1760'lardan başlayarak Osmanlı merkezi tahıl iâşe sisteminin

15 Maria Baramova, Did the Danube exist in Habsburg Power Politics in Southeastern Europe before 1699? Power and Influence in Southeastern Europe, 16-19th Century, ed. Maria Baramova, Plamen Mitev, Ivan Parvev, Vania Racheva, Berlin/Münster, 2013, ss. 25-31.

16 Stanislav Južnič, Gruber's machine-ship: Early machine boats in Habsburg Empire, The Global and the Local: The History of Science and the Cultural Integration of Europe. Proceedings of the 2nd ICESHS (Cracow, Poland, Eylül 6-9, 2006).

ağırlık merkezinin, kapan tüccarı üzerine dayanan Tuna ekseninden yavaş yavaş Selanik ve Volos iskelelerine dayalı mübayaa sistemine kaydığı göz ardı edilir.¹⁷ Daha önceki dönemlerde de hiç şüphesiz Osmanlı merkezinin Akdeniz kıyılarından özellikle tahıl talebi vardı; ancak özellikle 1768-74 Rus savaşıdan sonra Osmanlı iâşe mekanizmaları, büyük ölçüde Tuna kıyılarından Rumeli kıyılarına kaymıştı. Ancak bu durum Osmanlı'nın Tuna kıyılarından hızlı geri çekilişi olarak yorumlanmamalıdır. Aksine Habsburg otoritelerinin dikkatlerini Aşağı Tuna Bölgesi'ne döndürdükleri zamana denk olarak Osmanlı merkezinin de bölge üzerindeki ilgisi artırmış görünüyor. Virginia Aksan'ın gayet yerinde bir tespitle detay ve içerik bakımından sıradışı bulduğu, Ahmet Resmi'nin Tuna Deltası ve Yaşı-Galatz bölgesi üzerine yaptığı gözlemler, Osmanlı idari çevrelerinin bölge hakkında bilgi toplama hassasiyetini gösterir.¹⁸ 1748 yılından itibaren İstanbul tahıl iâşesi için getirilen mukayese nizamı da aslında bu hassasiyetin bir yansıması olarak ortaya çıkmıştı. Esasen Tuna kıyılarını mal yükleme amacıyla ziyaret eden kapan tüccarları arasındaki rekabeti önleyip fiyatların değişkenliğini azaltan ve daha çok sayıda tüccarı piyasada tutan bu sistem, Osmanlı mali örgütünün bölgenin üretim kapasitesi ve artı ürünleri hakkında detaylı bilgilere sahip olduğunu doğrular. Bütün bunlar kuşkusuz Habsburg ticaretinin Aşağı Tuna ile ticari entegrasyonu önünde ciddi engeller oluşturacak ve Tuna Deltası ile beraber bu bölgenin imparatorluklar arası bir rekabet merkezine dönüşmesine yol açacaktı. Ardeleanu, bu rekabetin içine Rus ticaretinin de girmesinin, bölgenin moderniteyle tanışma hikâyesini belirlediğini ileri sürer. Ona göre bu üç imparatorluğun bölgedeki ticari çıkarları, 19. yüzyılın ilk yarısında bu bölgenin gelişim temposunu belirlemiş ve aynı zamanda Kırım Savaşı'na da yol açmıştı.¹⁹ Öyle görünüyor ki Ardeleanu bu tespitinde haklıdır; çünkü bölge üzerinde kapışmalar erken modern dönemdeki gibi siyasi, dinsel ve askeri çıkarların ötesinde artan ticari ilginin rekabete dönüşmesiyle ilgiliydi.

17 Georgios Salakides, The Provisioning of Istanbul with Wheat in Turbulent Times: Yenişehir in Thessaly at the end of the 18th century, *Balkan Studies*, 43-2, 2002, ss. 129-49; İrfan Kokdaş, When Countryside is Free: Urban Politics, Local Autonomy and the Changing Social Structure in Ottoman Salonika: 1740-1820, *Basılmamış Doktora Tezi*, Binghamton University, 2013, ss. 65-75; Seven Ağır, The Evolution of Grain Policy Beyond Europe: Ottoman Grain Administration in the Late Eighteenth Century, Yale University Economic Growth Center, Discussion Paper No: 999, 2011, ss. 1-35; Seven Ağır, Sacred Obligations, Precious Interests: Ottoman Grain Administration in Comparative Perspective, Yale University Economic History Workshop, 2010-2011, ss. 1-52.

18 Virginia Aksan, *An Ottoman Statesman in War and Peace: Ahmed Resmi Efendi, 1700-1783*, Leiden & New York, 1995, ss. 71-76.

19 Constantin Ardeleanu, *International Trade and Diplomacy at the Lower Danube: The Sulina Question and the Economic Premises of the Crimean War (1829-1853)*, Editura Istros, 2014, ss. 7-37.

1829 yılında, Berlin’de askeri gözlem ve hatıralardan yola çıkarak basılan bir rapor, bize 18. yüzyılın ikinci yarısında gerçekleşen Rus ve Osmanlı imparatorlukları savaşlarının ana eksenini olan Aşağı Tuna Bölgesi için imparatorlukların sahip olduğu savunma ve taarruz stratejilerini veriyor. Daha önceki askeri raporlar ve gözlemlerden oldukça farklı olan bu rapor, sadece Kalas ve İbrail’in kale savunmasından veya Osmanlı ordularının hareket sahasından bahsetmiyor.²⁰ Verilen tüm stratejilerde bu iki kentin tarımsal üretim ve ticaret açısından önemleri üstüne duruluyor. Bu iki kent arasındaki bölgenin ele geçirilmesinin, ancak eş zamanlı olarak bu kentler arasındaki iletişimin kesilmesi ve daha da önemlisi çok gelişmiş tahıl depoları ile gemi üretim kapasitelerinin ele geçirilmesiyle mümkün olacağı anlatılıyor. 18. yüzyıl boyunca gördüğümüz raporların aksine bu gözlemler, asker sayısı veya ordu manevralarından çok, bu iki kentin Viyana ve Macaristan’la da yakın ticari bağlarının olduğunu söylüyor. Gözlemlere göre, bu iki kente gelen Avusturyalı tüccarlar, getirdikleri malları burada tahıla çevirip oradan da Karadeniz’e transfer ediyorlardı. Bu rapor, aslında yaklaşık 40 yıllık bir süre zarfında Alman ve Avusturya ticari ve askeri çevrelerinde Aşağı Tuna’yla ilginin nasıl dönüştüğünü ortaya koyar. Yaklaşık 12 yıl sonra bu değişimin Aşağı Tuna’ya yansımış halini, Morgenland und Abendland okuyucularına daha net olarak duyurmuştu:²¹ İbrail daha önceleri küçük bir balıkçı kasabası iken gelişen bir ticaret merkezi haline dönüşmüştü. Aşağı Tuna’nın bu dönemdeki gelişimine asıl katkı, Habsburg sermayesinin ve politik çevrelerinin desteğiyle, 1834 yılında kısmen hayata geçen Tuna üzerinde buharlı gemilerin işletilmesi için şirket kurulmasıydı ki bunun için ilk lisans verme çalışması 1817 yılında yapılmıştı. Habsburg imparatorluğunun Güneydoğu Avrupa’daki bu en büyük emperyal projesi, politik ve ticari olarak öylesine büyük önem kazanmıştı ki 1880 yılına gelindiğinde Orşova-Passau arasındaki 86 şehrin Viyana ile doğrudan gemi seferleri vardı. Patrimonyal bir imparatorluğun modern bir devlete dönüşüm süreci, Osmanlı imparatorluğu kadar Habsburg imparatorluğunun da 19. yüzyıl boyunca temel problemlerinden biriydi. Özel statüye sahip *Die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft (DEDDG) şirketi aracılığıyla imparatorluğun Macar probleminin*

20 Original Nachrichten und Betrachtungen über den Schauplatz der Kriege zwischen Rußland und der Pforte und die möglichen Operationen auf demselben. Aus den Memoiren eines militärischen Augenzeugen, Berlin, 1829, ss. 37-45; 129-145.

21 Morgenland und Abendland: Bilder von der Donau, Türkei, Griechenland, Aegypten, Palästina, Syrien, dem Mittelmeer, Spanien, Portugal und Südfrankreich, Erster Band, 1841, ss. 44-45.

*çözülmesi gibi bir siyasi neden ve doğudaki ova ve limanlara açılımın sağlanması gibi ticari çıkarlara eklenmişti.*²²

Özellikle Eisernes Thor üzerinde iyileştirilmelerin yapılmasını ve ticaretin Viyana'dan Tuna ağzına kadar uzanmasını sağlayacak olan mühendislik projelerinin yapımından sorumlu olan Stephen Széchenyi'ye göre, Tuna nehir trafiğinin gelişimi Macaristan'ın endüstriyel dönüşümü için rol oynamakla kalmayacak; medeniyetin Avusturya eliyle Doğu'ya aktarılmasına da yardımcı olacaktı. 1834 yılından sonra Viyana-İstanbul arasında doğrudan gemi seferlerinin DEDDG eliyle konulması, bu siyasi ve ticari vizyonun Habsburg eliyle hayata geçirilmesi anlamına geliyordu. 24 Şubat 1836 tarihli Oesterreichische Zeitschrift für Geschichts-und Staatskunde, Tuna üzerinde buharlı gemilerinin Avusturya desteğiyle işletilmeye başlamasını, bu vizyonun bir yansıması olarak tanıtmıştı.²³ Gazeteye göre Alman ve Avusturya malları, bu sayede uzak pazarlara hızlı ve güvenli bir biçimde gönderilme fırsatı yakalamıştı. Adelbert Müller tarafından 1839 yılında hazırlanan ve Tuna nehrinin kaynağından deltaya kadar olan şehirlerin seyyahlara tanıtılmasını amaçlayan derlemede, artan nehir ticaretinin Aşağı Tuna limanlarının gelişimini tetiklediği ve bu gelişimin Habsburg politikasının izlerini taşıdığını görmenin mümkün olduğu tezi işleniyordu. Hızlanan ticari faaliyetle beraber giderek artan nüfusa sahip İbrail kentinde, 18 adet yabancı ticari acente kurulmuştu ki; bunların altı tanesi Alman tüccarlara aitti.²⁴ 1830'lu yıllarda Tuna üzerine gözlemlerini aktaran Alois Wilhelm Schreiber, İbrail kentini anlatırken çok büyük olduğunu söylediği kentten 30.000 nüfuslu bir ticaret şehri olarak bahseder.²⁵ Dönemin hemen hemen tüm seyahat notlarında, Avusturya buharlı gemilerinin varlığı ve Tuna'nın bu sayede İstanbul-Viyana arasındaki bir su yoluna dönüşmesi, bu gelişimin ardındaki en büyük neden olarak anlatılır.

22 Robert Kann, *The Multinational Empire: Nationalism and National Reform in the Habsburg Monarchy, 1848-1918*, New York: Columbia University Press, 1950; Robert Mevissen, *Innovation on the Danube Loyalty in the Habsburg Empire*, *Gnos Journal*, Fall 2014, Volume XV-I, ss. 1-10.

23 Oesterreichische Zeitschrift für Geschichts-und Staatskunde, Zweiter Jahrgang, Viyana, 1836, ss. 61-63.

24 Adelbert Müller, *Die Donau, vom Ursprunge bis zu den Mündungen: zugleich ein Handbuch für Reisende, welche diesen Strom befahren*, Regensburg, 1841, ss. 245-46.

25 Alois Wilhelm Schreiber, *Die Donau-Reise von der Einmündung des Ludwigs-Kanals nach Constantinopel*, 1839, ss. 293-95.

1830’lardan sonra bölgeyi ziyaret eden hemen her seyyah, Habsburg merkezinin ideali olan, medeniyetin ticaret yoluyla Doğu’ya götürülmesi meselesi üzerinde durmuştu. Doğuya medeniyet götüren Habsburg imparatorluğu algısı, özellikle Aşağı Tuna’daki Kalas ve İbrail kentleri üzerindeki gözlemlerde kendini gösteriyordu. Seyyah Elliott, Rus, Osmanlı ve Habsburg kentlerini içeren gezilerinde, Viyana merkezli buhar gemilerinin Tuna’da boy göstermesini özellikle Orta ve Aşağı Tuna’daki bölgeler için bir medeniyet işareti olarak yorumlar.²⁶ Bu durum Habsburgların hem tarihsel göreviydi hem de kendi ticari çıkarlarına uygundu. Buharlı gemi taşımacılığı ve Viyana-İstanbul bağlantısıyla Aşağı Tuna Bölgesi’ndeki insanlar, Batının gelişmiş dinsel, kültürel, bilimsel ve ticari dünyasıyla tanışacaklardı. Bu söylemin ilk ayağı; gelişmemiş, güncel teknolojiden habersiz ve içten içe çöken bir Doğu toplumu imajını Aşağı Tuna’ya uyarlamaktı. Ida Hahn-Hahn, Doğu Mektupları’nda Aşağı Tuna’yı tanıtırken buradaki Osmanlı kalelerini ve kuvvetini yıkan şeyin aslında savaş meydanlarındaki başarısızlık değil; kötü yönetim ve rüşvet olduğunu tam da bu perspektiften belirtir.²⁷ Bütün bu rüşvet ve kötü yönetim söylemine rağmen bölgedeki hızlı gelişimin arkasında, kısmen Habsburg yatırımları vardı ki Trieste’deki büyük Habsburg ticari firmaları bölgede acenteler açmıştı. New Monthly Magazine, Tuna Nehri’ni Nil ile kıyaslayıp Tuna üzerindeki ticaret ve buharlı gemi trafiğinin İbrail ve Kalas gibi şehirleri, önemli bir ticaret merkezi haline getirdiğini iddia etmişti.²⁸ Yine bu trafik, sadece tüccarların çıkarlarına hizmet etmiyordu; nehrin kıyısında bulunan “barbar kavimlere” medeniyet götürülmesinin de ana yollarından biriydi. Bu medeniyet transferi kavramı, bilindiği üzere, Osmanlı devleti de dâhil olmak üzere hemen hemen tüm 19. yüzyıl imparatorluklarının ana ideolojilerinden biri haline gelecekti.²⁹ Aşağı Tuna da bu ideolojik söylemin ilk ilgisini çeken yerlerden biri olmuştu. İbrail ve Kalas bölgelerinin var olan büyük ticari potansiyellerine rağmen, “bölgede dünyadaki gelişmelerden habersiz insanların yaşaması,” “kentlerin çok düzensiz ve pis olması,” “buradaki köylülerin adeta

26 Charles Boileau Elliott, *Travels in the Three Great Empires of Austria, Russia, and Turkey*, Vol:1, Londra, 1838, ss.185-224.

27 Ida Hahn-Hahn, *Letters from the Orient, Or Travels in Turkey, the Holy Land and Egypt*, Londra, 1845, ss.25-29.

28 New Monthly Magazine, Londra, 1847, ss.198-210.

29 Bu konudaki kapsamlı birkaç analiz için, Benjamin C. Fortna, *Imperial Classroom: Islam, the State, and Education in the Late Ottoman Empire*, Oxford University Press, 2002, ss. 1-86 & 131-167; Isa Blumi, *Reinstating the Ottomans: Alternative Balkan Modernities, 1800-1912*, Palgrave Macmillan, 2011, ss. 20-146.

Etiyopya köylülerine benzer şekilde teknik gelişmelere ilgisiz kalması” gibi söylemler, yine bu dönemde karşımıza çıkmaya başlamıştır.³⁰

Bu Habsburg medeniyet hayallerine karşın, Aşağı Tuna'nın 19. yüzyılın ilk yarısındaki gerçekleri, bize daha farklı bir hikâye sunuyor. Her şeyden öte, Aşağı Tuna Bölgesi'nin ticari olarak canlanmasını, sadece Habsburg nehir düzenlemelerine ya da uluslararası anlaşmalara indirgemek pek gerçekçi görünmüyor. Birçok gözlemci tarafından 1790'lı yıllardan beri dile getirildiği üzere, hem İbrail hem de Kalas, Osmanlı-Rus-Avusturya savaşlarının sıklet noktalarından biriydi. Politik karmaşıklıklara karşın bu iki kent, hemen hemen her savaştan sonra hızlıca toparlanıp gelişimini devam ettirmişti. Daha 1820 yılı gibi erken bir tarihte bile Kalas, Varna ve Gelibolu ile birlikte Osmanlı'nın Rumeli'deki en önemli limanları arası sayılıyordu.³¹ Bu ticari şehirlerin üzerinde sadece İstanbul, Selanik ve Edirne gösteriliyordu. Ancak daha da önemlisi işletilmeye başlamasından altı yıl sonra bile, Viyana-İstanbul Tuna hattı ve Aşağı Tuna'daki ticari-politik Habsburg hayalleri gerçekleşmekten çok uzaktı. Habsburg ticari acenteleri, Aşağı Tuna'da oldukça etkili olan yerli, Rus ve Osmanlı tüccar ağlarıyla kapışmak ve politik manevralarına cevap vermek zorunda kalmış; Viyana'nın büyük yatırımlara karşın 19. yüzyılın ortasına dek Habsburg politesinin ticari varlığı burada cılız kalmıştı. Rusya 1830'lardan itibaren, Tuna Deltası üzerindeki etkisini arttırmış ve böylece gerek karantina uygulaması gerekse de koyduğu yeni vergilerle Tuna'nın ağzından geçen gemi sayısını kontrol edebilir duruma gelmişti.³² Yine Tuna Deltası'nın derinliğinin ayarlanması, bizzat Rus otoritelerine verilmişti ve hem İngiliz hem Avusturya ticaret çevreleri, Rusların büyük gemilerin geçişini engellemek amacıyla bu derinliği ayarlamadığını söylüyordu. Bu durum Aşağı Tuna'da ticaret yapan Avusturyalı gemilerin, özellikle Delta'dan geçerken bölgeyi iyi bilen Müslüman, Rus ve Rum gemicilere muhtaç olduğu anlamına geliyordu. Bu durumun Habsburg kanadında yarattığı hoşnutsuzluk, 1840'lı yıllardan itibaren sürekli olarak dile getirilmeye başlanmıştı ve Ardeleanu'ya göre “Sünne veya Sulina

30 R.T. Claridge, A guide down the Danube, Londra, 1839, ss. 172-73.

31 G.Hassel, Vollständiges Handbuch der neuesten Erdbeschreibung: Vollständige und neueste Erdbeschreibung der Königreiche Dänemark, Schweden und Norwegen und des Osmannischen Reichs in Europa: mit einer Einleitung in die Geographie und Statistik, Weimar, 1820, ss. 571-72.

32 The Dublin Review, Vol:III-July & October 1837, Londra, 1837, s. 217; The British and Foreign Review: Or, European Quarterly Journal, Volume XI, Londra, 1840, s. 318. Ayrıca bakınız Constantin Ardeleanu, The Opening and Development of the Black Sea for International Trade and Shipping (1774–1853), Euxeinos 14, 2014, ss. 30-52.

Problemi” olarak bilinen bu hoşnutsuzluk, Kırım savaşının arkasında yatan en önemli nedenlerden biriydi. Rus otoritelerinin böylesine engelleyici bir politikaya gitmesindeki ana etken, gelişen İbrail ve Kalas ticaretinin kendi Karadeniz liman kentlerindeki trafiği olumsuz yönde etkilediğini ve tahıl ticaretinin daha güneye kaymasına yol açacağını haklı olarak öngörmesiydi.³³ Avusturya ve Alman ticaretinin 1840’lı yıllarda bile daha çok kara yolları üzerinden Eflak ve Boğdan’a girmesi ve yine Vidin-Rusçuk hattından kara yolundan transferlerle Osmanlı dünyasına dağılması, bize Orta Avrupa ve Alman endüstriyel mallarının dağıtılmasında karayollarının Tuna nehir ticaretinden daha fazla potansiyel taşımaya devam ettiğini gösterir.

1830-50 yılları arasında, Aşağı Tuna limanlarına uğrayan gemilerin dağılımlarına bakıldığında da Avusturya gemilerinin Viyana’nın tüm politik desteğine karşın rekabet konusunda zayıf kaldığı görülür. Bu dönemde İbrail ve Kalas limanlarını en sık ziyaret edenler halen Rum ve Müslüman gemiciler ya da Osmanlı ve Yunan bayrağı taşıyan gemilerdi.³⁴ 1831 yılında yaklaşık 287 gemi bu iki limana uğramıştı ve bunların sadece 47 tanesi Avusturyalılara ait olarak kaydedilirken; 101 tanesi Rum-Müslüman tüccarlara ait olarak gözlemlenmişti. 1833 yılında Kalas’a uğrayan 193 geminin sadece 4 tanesi Avusturyalı olarak kaydedilmişti. Benzer rakamlar 1842 senesi için de geçerliydi. Bu sene içerisinde 76 Avusturya gemisine karşılık, 545 adet Rum-Müslüman sefine bu limanlara uğramıştı. Numan Elibol haklı olarak, Harlaftis’in öne sürdüğü 19. yüzyılda İngiliz Karadeniz ticaretinin Rum unsurlar tarafından yönlendirdiği tezini izn-i sefine defterleri ışığında eleştirmiş ve Rum unsurların bu ticaretin önemli bir unsuru olamayabileceğini bildirmiştir.³⁵ Ancak öyle anlaşıyor ki Rum ve Müslüman gemiciler 1850’lere varıncaya dek gelişen İngiliz ticaretine bel bağlamamış, İbrail ve Kalas’tan yapılan ticarete özellikle malların İstanbul, Yergöğü, Vidin ve Rusçuk’a transferinde önemli rol oynamaya devam etmişlerdi. Muhtemelen Yergöğü ve Rusçuk üzerinde etkilerini ciddi ölçüde

33 Handels- und Seeberichte des Oesterreichischen Lloyds, 1. März 1837, Triest, s.3.

34 Karşılaştırma için, Constantin Ardeleanu, International Trade and Diplomacy at the Lower Danube: The Sulina Question and the Economic Premises of the Crimean War (1829–1853), Editura Istros, 2014, ss. 37-41; Friedrich Wilhelm Freiherr von Reden, Allgemeine vergleichende Handels- und Gewerbs-Geographie und Statistik, Berlin, 1844, ss. 845-46; Neue Münchener Zeitung, ss. 1055-56.

35 Numan Elibol, Osmanlı Belgelerinde İngiltere’nin Karadeniz Ticareti 1842-49, International Journal of Social Science, Number: 33, Spring I 2015, ss. 41-55 ve Gelina Harlaftis, A History of Greek-Owned Shipping: The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day, Routledge, 2005, ss. 2-156.

artırmışlardı; çünkü dönemin Alman-Avusturya ticari raporlarının da ortaya koyduğu üzere bu iki kent, Alman ve Avusturya mallarının Eflak-Boğdan'a ve yine Osmanlı iç bölgelerine dağıtılmasında kritik öneme sahip olmaya başlamışlardı.³⁶ Bu iki kente İbrail ve Kalas'tan yapılan transferlerin, Rum-Müslüman tüccarlar aracılığıyla yapıldığı anlaşıyor. Bu tüccarlar Habsburg imkânlarını da kendi çıkarları için iyi kavramış gözüküyorlar. Charles Stewart gezi notlarında, Orşova-Skela Gladova bölgesinden Kalas'a gitmek üzere Pannonia gemisine bindiğinde, güvertedeki Müslüman, Yahudi ve Rum tüccarların mallarıyla beraber gemiye bir pazar görünümü verdiklerini anlatır ki bu gözlem Osmanlı tüccarlarının mal transferinde Aşağı Tuna'da etkinliğine işaret eder.³⁷ Rakamlar üzerinde bir fikir birliği olmadığı doğrudur; ancak öyle gözüküyor ki Habsburg ticari potansiyeli, Rus politik manevralarıyla birlikte yerleşik Rum ve Müslüman unsurların etkisini kıramamıştı. 1840'lı yıllarda bizzat Avusturyalı analizler, Yukarı Tuna'dakinin aksine Aşağı Tuna üzerindeki Habsburg gemi taşımacılığının zararda olduğunu kabul etmeye başlamışlardı. Hiç şaşırtıcı olmayan biçimde Tuna'nın Semlin'den, özellikle Orşova-Drenkova'dan ve Eisernes Thor'dan, geçerken yarattığı coğrafi güçlükler, Aşağı Tuna trafiğinin beklentiler ölçüsünde gelişmemesine yol açmıştı. 1848 yılında Macaristan ve Tuna Prensliklerinde meydana gelen politik değişimler neticesinde, Aşağı Tuna ticaret trafiği hızlıca düşmüştü ve Habsburg ticareti oldukça olumsuz etkilenmişti. Ancak çok daha erken bir tarihte, Avusturya ticaret otoritelerinin raporları bize, Tuna'nın tümünde ticaretin gelişirken Aşağı Tuna'da Habsburg ticaretinin cılız kaldığını göstermekteydi.

Avusturya ticareti, Bulgaristan kıyılarından içerilere entegre olmayı Osmanlı politikaları sebebiyle başaramamış ve Tuna ticareti Viyana-Semlin arasında sıkışmıştı. 1843 yılında Viyana ile Drenkova arasında, 230.628 adet yolcu taşınırken; buradan İbrail'e kadar olan bölgede, 4738 adet yolcu taşınabilmişti. 1844 yılının ilk 10 aylık döneminde de bu tablo çok fazla değişmemişti. Yine aynı dönemde Yukarı Tuna'daki

36 Neue Münchener Zeitung, 1055-56; Handels-Archiv: Sammlung der neuen auf Handel und Schiffahrt bezüglichen Gesetze und Verordnungen des In-und Auslandes, Berlin, 1849, ss. 78-88.

37 Charles William Vane, A steam voyage to Constantinople by the Rhine and the Danube in 1840-41, Londra, 1842, ss. 120-28.

Habsburg mal trafiği, Aşağı Tuna'dakinin yaklaşık 15 katıydı.³⁸ Bu güzergâhlar arası fark, aslında Habsburg ve Alman eyaletlerinin Tuna ticaretinde nasıl bir kısır döngüye girdiğine de işaret etmektedir. Ulaşım maliyetlerinin azalmaması, yolcu sayısının düşük kalmasıyla yakından ilgiliydi. Habsburg taşıma şirketi, yolcu sıklığı düşük hatlarda, fiyatları yüksek tutmak zorunda kalıyor ve bu da ulaşım maliyetlerini artırıp yolcu sayısını düşürüyordu. Nitekim Viyana'dan Budapeşte'ye olan güzergâhta, 1.sınıf kabinde seyahat ücreti, 12 florin iken; buradan Zemun'a yapılan seyahat de yaklaşık 15 florin idi. Zemun ile Orşova arası ise, yine 1. sınıf kabinde, yaklaşık 13 florin fiyatla yapılmaktaydı. Oysa Orşova'dan Kalas'a seyahat, yaklaşık 40 florin idi.³⁹ Seyahat ve transfer maliyetlerinin fazla olması, Tuna ticaretinde Habsburglar açısından daha kritik bir politik hassasiyet içeriyordu. Başından beri Macar ve Banat tarımsal ürünlerinin pazarlara ulaştırılması, buharlı gemilerin en büyük amacı olarak duyurulmuştu. Ancak taşıma maliyetlerinin yüksek seyretmesi ve Eflak-Boğdan'ın, tarımsal ürünleri daha ucuza üretebilmesi, Banat ürünlerinin Aşağı Tuna tarımsal ürünleriyle rekabet edememesine yol açmıştı.⁴⁰ Kuşkusuz bu durum Viyana açısından Macar sorununa yeni bir boyut eklemişti. Bu kısır döngü bir süre sonra, bizzat Prusya ve Habsburg otoritelerince kabul edilecekti. 1848 yılında Habsburg ticaretinde büyük bir düşüş gerçekleştiğinde, Avusturya-Alman ticari çevreleri, durumu analiz etmek için daha realist olmak durumunda kalmışlardı. 1849 yılında yayınlanan Prusya ticaret raporu, bize Tuna üzerindeki ticari dinamiklerde Avusturya ve Alman mallarının geride kaldığını itiraf ediyordu.⁴¹ Rapor ticari başarısızlığı sadece 1848 yılındaki politik gelişmelere bağlamıyordu. Rapora göre, özellikle Alman ve Avusturya mallarının Aşağı Tuna'ya ulaştırılmasında yükleme-indirme maliyetlerinin fazlalığı yüzünden taşıma ücreti artıyordu. Rapor çok açık biçimde Tuna'ya alternatif, daha ucuz bir ticaret yolunun harekete geçirilmediği durumda, Alman-Avusturya

38 Tafeln zur statistik der Österreichischen monarchie für das Jahr 1843, Viyana, 1847; Amedee Demarteau, Industrielles Album. Erinnerung für den Aussteller und den Besucher der Allgemeinen österreichischen Gewerbsprodukten Ausstellung im Jahre 1845, Viyana, 1845, ss. 82-84.

39 Friedrich Mayer, Panorama der Donau von Ulm bis Preßburg: Mit begleitendem Texte, 1841, ss. 247-50.

40 Andrew Archibald Paton, Highlands and Islands of the Adriatic: Including Dalmatia, Croatia, and the Southern Provinces of the Austrian Empire, Londra, 1849, ss. 206-208.

41 Handels-Archiv: Sammlung der neuen auf Handel und Schiffahrt bezüglichen Gesetze und Verordnungen des In- und Auslandes und statistische Mittheilungen über den Zustand und die Entwicklung des Handels und der Industrie in der Preussischen Monarchie, Berlin, 1849, ss. 76-97.

endüstriyel ürünlerinin ucuz İngiliz ürünleriyle rekabet edemeyeceğini itiraf ediyordu. Belki de ticari alanda Tuna ticaretinin getirdiği böylesine bir hayal kırıklığı, Viyana otoriteleri tarafından Aşağı Tuna'ya ve Doğu'ya medeniyet götürmek hayali altına gizlenmişti. Kırım Savaşı'ndan sonra kısıtlı ticari başarıya karşın, Viyana otoritelerinin Tuna buharlı gemi ulaşımını Tuna Monarşisi'ne dönüşmüş imparatorluğun en önemli medeniyet taşıyıcısı olarak sembolize etmeleri, yine muhtemelen bu başarısızlığın üzerinde yükselmişti.

KAYNAKÇA

Birincil Kaynaklar

Arşiv Kaynakları

Vidin *Şer'iyye* Sicilleri

#37, #49, #50, #52.

Wien-Haus-Hof-Staatsarchiv

OeStA Stadt Türkei, VI 43–2, 1807–10, 2–2

Basılmış Eserler

Christian Erlangische Gnädigst-Privilegirte Real-Zeitung aufs Jahr 1769.

Gaspari, Adam Christian. *Lehrbuch der Erdbeschreibung zur Erläuterung des neuen methodischen Schulatlasses*, Weimar, 1796.

Handels-Archiv: Sammlung der neuen auf Handel und Schiffahrt bezüglichen Gesetze und Verordnungen des In- und Auslandes und statistische Mittheilungen über den Zustand und die Entwicklung des Handels und der Industrie in der Preussischen Monarchie, Berlin, 1849.

Handels- und Seeberichte des Oesterreichischen Lloyds.

Mayer, Friedrich. *Panorama der Donau von Ulm bis Preßburg: Mit begleitendem Texte*, 1841.

Morgenland und Abendland: Bilder von der Donau, Türkei, Griechenland, Aegypten, Palästina, Syrien, dem Mittelmeer, Spanien, Portugal und Südfrankreich,

Neue Münchener Zeitung.

Oesterreichische Zeitschrift für Geschichts-und Staatskunde.

Original Nachrichten und Betrachtungen über den Schauplatz der Kriege zwischen Rußland und der Pforte und die möglichen Operationen auf demselben. Aus den Memoiren eines militärischen Augenzeugen, Berlin, 1829.

Paton, Andrew Archibald. Highlands and Islands of the Adriatic: Including Dalmatia, Croatia, and the Southern Provinces of the Austrian Empire, Londra, 1849.

Sulzer, Franz Josef. Geschichte des transalpinischen Daciens, das ist: der Walachen, Moldau und Bessarabiens, im Zusammenhange der Geschichte des übrigen Daciens als ein Versuch einer allgemeinen dacischen Geschichte, Viyana, 1781.

Tafeln zur statistik der Österreichischen monarchie für das Jahr 1843, Viyana, 1847.

Vaterlandschronik von 1789: Zweites Halbjahr, Stuttgart.

İkincil Kaynaklar

Ağır, Seven. The Evolution of Grain Policy Beyond Europe: Ottoman Grain Administration in the Late Eighteenth Century, Yale University Economic Growth Center, Discussion Paper No: 999, 2011, ss. 1-35.

- Sacred Obligations, Precious Interests: Ottoman Grain Administration in Comparative Perspective, Yale University Economic History Workshop, 2010-2011, ss. 1-52.

Aksan, Virginia. An Ottoman Statesman in War and Peace: Ahmed Resmi Efendi, 1700-1783, Leiden & New York, 1995.

Ardeleanu, Constantin. International Trade and Diplomacy at the Lower Danube: The Sulina Question and the Economic Premises of the Crimean War (1829–1853), Editura Istros, 2014.

- The Opening and Development of the Black Sea for International Trade and Shipping (1774–1853), Euxeinos 14, 2014, ss. 30-52.

Baramova, Maria. Did the Danube exist in Habsburg Power Politics in Southeastern Europe before 1699? Power and Influence in Southeastern Europe, 16-19th Century, ed.Maria Baramova, Plamen Mitev, Ivan Parvev, Vania Racheva, Berlin/Münster, 2013.

Dursun, A.Haluk. Osmanlı Arşivinde Tuna Nehri ve Kıyıları, Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi / Journal of Turkish World Studies, XII/2, Kış 2012, ss.333-339.

Elibol, Numan. XVI.-XVIII. Yüzyıllarda Rumeli ve Orta Avrupa Toprakları Arasındaki Ticaret Faaliyetleriyle İlgili Bazı Tespitler, Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt:5 Sayı:2, 2004, ss. 39-50.

- Osmanlı Belgelerinde İngiltere'nin Karadeniz Ticareti 1842-49, International Journal of Social Science, Number: 33, Spring I 2015, ss. 41-55.
- Gümüş, Özdemir Şenay. Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'de Ticaret Gemisi İnşa Politikası (1783-1824), Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Sayı 9, Bahar 2012, ss. 63-77.
- Harlaftis, Gelina. A History of Greek-Owned Shipping: The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day, Routledge, 2005.
- Južnič, Stanislav. Gruber's machine-ship: Early machine boats in Habsburg Empire, The Global and the Local: The History of Science and the Cultural Integration of Europe. Proceedings of the 2nd ICESHS (Cracow, Poland, Eylül 6-9, 2006).
- Kann, Robert. The *Multinational Empire*: Nationalism and National Reform in the Habsburg Monarchy, 1848-1918, New York: Columbia University Press, 1950.
- Kılıçaslan, M. Emre. XVIII. Yüzyılda Tuna Demirkapısı ve Girdaplar İdaresi, Karadeniz Araştırmaları, Bahar 2010, Sayı 25, ss. 59-76.
- Kokdaş, İrfan. When Countryside is Free: Urban Politics, Local Autonomy and the Changing Social Structure in Ottoman Salonika: 1740-1820, Basılmamış Doktora Tezi, Binghamton University, 2013.
- Lampe, John R. Balkan Economic History, 1550-1950: From Imperial Borderlands to Developing Nations, Indiana University Press, 1982.
- Mevissen, Robert. Innovation on the Danube Loyalty in the Habsburg Empire, Gnos Journal, Fall 2014, Volume XV-I, ss. 1-10.
- Pul, Ayşe. Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri, Tarih Okulu Dergisi (TOD), Haziran 2014, Yıl 7, Sayı XVIII, ss. 285-317.
- Salakides, Georgios. The Provisioning of Istanbul with Wheat in Turbulent Times: Yenişehir in Thessaly at the end of the 18th century, Balkan Studies, 43-2, 2002, ss. 129-49.
- Selçuk, Hava. Zıştovi ve Yaş Antlaşması Arasında Tuna Kıyısında Bir Osmanlı Kenti: Silistre (1791-1793), Turkish Studies - International Periodical for the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic Volume 8/5 Spring 2013, ss. 645-674.
- Stoianovich, Traian. The Conquering Balkan Orthodox Merchant, The Journal of Economic History, 20-02, 1960, ss. 234-313.

- Tsourka-Papastathis, Despoina. The Decline of the Greek 'Companies' in Transylvania: An Aspect of Habsbourg Economic Policies in the Black Sea and the Mediterranean. Ap. Vakalopoulos - C. Svolopoulos - B. Kiraly, Southeast European Maritime Commerce and naval Policies from the mid-eighteenth century to 1914. Proceedings of the XVIIth Conference on War and Society in East Central Europe, Selanik, 6-8 Haziran 1985, Colorado, Social Sciences Momographs, 1988, ss. 213-18.
- Willcocks, Maria Pakucs. Sibiu-Hermannstadt: Oriental Trade in Sixteenth Century Transylvania, Böhlau, Köln, 2007.

TANZİMAT DÖNEMİNDE SİNOP LİMANINI HİTERLANDA BAĞLAYAN MODERN YOL AĞININ TESİSİ*

İsmail YAŞAYANLAR**

Özet

Antik dönemden beri Karadeniz ticaretinde önemli bir yeri olan Sinop, gemiler için mahfuz bir liman özelliğine sahip olması sebebiyle daima uğrak bir şehir olmuştur. Gemiler yoluyla kente getirilen ticari ürünlerin Sinop üzerinden Anadolu'nun iç sahasına aktarılması, şehrin hinterland ile bağlantısını sağlayan yollar sayesinde gerçekleştiriliyordu. Fakat artan ticaret hacmi, modern bir yol ağına sahip olmayan Sinop limanının ticari açıdan düşüşüne sebep olmaktaydı. Sinop'u hinterlandına bağlayan modern yol ağının inşaa sürecinin incelendiği bu çalışmada özellikle Tanzimat döneminde Anadolu'da gerçekleştirilen yeni şose ve yol yapım çalışmaları çerçevesinde Sinop'u Boyabat, Kastamonu, Samsun ve Sivas sahasına bağlayan yolların inşası ele alınmış, ayrıca Sinop-Sivas şimendüfer hattı inşaa teşebbüsüne de değinilmiştir.

Anahtar Kelimeler: *Tanzimat, Sinop, Yol, Hinterland, Liman*

ESTABLISHMENT OF MODERN ROAD NETWORK CONNECTİNG THE SİNOP PORT TO HİTERLAND İN THE TANZİMAT ERA

Abstract

Sinop, which has an important role in Black Sea trade since ancient times, has always been a city frequented due to have reserves as a port for ships. The commercial products which were brought into the city by ships, were to be transferred from Sinop through Anatolia's inner court by the roads which connect the port to hinterlands. But the increasing trade volume, led to the decline of the commercial aspects of the port of Sinop owing to the lack of a modern road network. This paper aims to examine the modern road network which connects the Sinop Port to its hinterland; also it seeks to examine new highway and road construction work achieved in Anatolia in the Tanzimat period and construction of roads which connects Sinop to Boyabat, Kastamonu, Samsun and Sivas within this context. Besides, attempts to construct Sinop-Sivas the railway line will also be addressed in this study.

Keywords: *Tanzimat, Sinop, Road, Hinterland, Port*

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII.Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** Dr., Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Tel: 0533 668 26 33, E-mail: ismailyasayanlar@gmail.com, Adres: İcadiye Mh. Arıfbey Sk. Can Apt. No:6/1 Üsküdar/İstanbul

Giriş

Coğrafi konum ve jeolojik yapı itibariyle Karadeniz'in güney sahillerindeki en korunaklı tabii liman özelliği sergileyen Sinop, antik dönemden beri Kuzey Afrika, Mezopotamya ve Anadolu ile Karadeniz'in kuzey sahasını birbirine bağlayan önemli bir ticaret merkezi olmuştur. Şap, bakır, sahtiyan ve kürk ticaretinin gerçekleştirildiği kuzey-güney güzergahında Anadolu içlerinden gelen yolların Karadeniz'e ulaştığı noktalardan biri olan Sinop, önemli bir ithalat-ihracat limanı olarak Kastamonu, Ankara, Amasya, Tokat ve Sivas hinterlandına bağlantıyı sağlıyordu. Böylece hem ithal edilen mallar hem de yerel ürünler için bir pazar niteliği taşıyan hinterland bölgesi şehirlerinin ticari faaliyetlerini de canlandırıyor. ¹ Antik dönemde "Pontik Dağları" olarak adlandırılan Kuzey Anadolu Dağları'nı aşan yollarla güney limanlarından ve Anadolu'nun içlerinden ulaşımın sağlandığı Sinop sırasıyla Milet, Ceneviz, Venedik kolonisi olarak karşımıza çıkmakla birlikte özellikle Selçuklu ve Bizans hakimiyeti sırasında Kırım ile bağlantının sağlandığı vazgeçilmez bir liman kenti olmuştur. ²

Selçuklu hakimiyeti esnasında Pervaneoğulları beyliğinin tesis edildiği Sinop, Osmanlı hakimiyetine ilk olarak Yıldırım Bayezid döneminde girdi, ancak Timur istilasından sonra bölgenin idaresi İsfendiyyar Bey'e bırakıldı. Fatih'in Karadeniz sahillerini hakimiyeti altına almak üzere çıktığı sefer sırasında şehir ikinci defa Osmanlı idaresine geçti. ³ Böylece İsfendiyyaroğulları (Candaroğulları) döneminden kalan Sinop tersanesi de Osmanlı'nın eline geçmiş oldu. ⁴ Galata ve Gelibolu tersanelerinden sonra üçüncü büyük tersane olan Sinop tersanesi gemi üretimi

¹ Şerafettin Turan, "Karadeniz Ticaretinde Anadolu Şehirlerinin Yeri", *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, Haz. Mehmet Sağlam ve diğerleri, Samsun: Ondokuzmayıs Üniversitesi Yayını, 1988, s.148.

² Owen Doonan, "Exploring Community in the Hinterland of a Black Sea Port", *Surveying of Greek Chora: The Black Sea Region in a Comparative Perspective*, Ed. P. Guldager, V. Stolba, Aarhus: Danish National Research Foundation Centre for Black Sea Studies, 2006, s.47-48 ; Turan, a.g.m., s.150-151 ; Veli Sevin, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası I*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2001, s.99 ; Arkeolog Owen Doonan'ın Sinop'un antik dönemde hinterland ile bağlantısını sağlayan yollar üzerine yaptığı pek çok çalışması bulunmakla birlikte özellikle bu konuyu ele aldığı bir kitabı da bulunmaktadır. Detaylı bilgi için bkz. Owen Doonan, *Sinop Landscapes: Exploring Connection In a Black Sea Hinterland*, Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2004.

³ Mehmet Öz, "Sinop", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Cilt 37, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 2009, s.253.

⁴ Besim Darkot, "Sinop", *İslam Ansiklopedisi*, Cilt 10, İstanbul: Milli Eğitim Basımevi, 1967, s.686.

açısından oldukça önemliydi.⁵ Zira yoğun ormanların bulunduğu bölgede, gemi yapımı için uygun kereste temin etmek oldukça kolaydı.⁶

Tarih İçinde Anadolu Yol Sisteminde Sinop'a Ulaşan Güzergahlar

Tarih boyunca Anadolu'da oluşan yol ağları ya doğrudan ya da tali yollar vasıtasıyla Sinop limanına bağlanıyordu. Pers İmparatorluğu döneminde aktif olarak kullanılan Kral Yolu'nun Anadolu'da Efes ve Antakya'dan sonra uğradığı üçüncü önemli liman Sinop'tu. Herodot ve Strabon'un verdiği bilgilere göre Halys Irmağı (Kızılırmak) üzerinden bir köprüyle geçilerek Boyabat üzerinden Sinop'a ulaşıyordu.⁷

Anadolu Selçuklu hakimiyeti döneminde İpek Yolu'nun kuzey kolu Kars üzerinden Anadolu'ya giriyor ve Erzurum-Erzincan-Tokat-Amasya güzergahıyla Sinop'a bağlanıyordu. Bunun haricinde Cizre-Hasankeyf üzerinden gelen güney kolu ile Doğubayazıt'tan gelen orta koldan çıkan tali yollar Anadolu içinde dolaşarak çeşitli yol ağları oluşturuyordu. Konya'da buluşan bu yol ağları kuzey-güney güzergahında Sinop ve Alaiyye arasında bir rota belirlemişti.⁸ Sinop-Çankırı-Ankara-Konya-Alaiyye güzergahı haricinde Halep-Malatya-Sivas-Tokat-Amasya üzerinden Sinop'a ulaşan bir kuzey-güney yolu daha mevcuttu.⁹ Bu yol aynı zamanda Samsun'a da ulaşımı sağlıyordu ve aslında antik dönemde de Akdeniz'i Karadeniz'e bağlama özelliğine sahipti.¹⁰

Osmanlı hakimiyeti döneminde Anadolu'da Bursa merkezli oluşturulan Kervan Yolu da Kastamonu üzerinden Sinop'a ulaşıyordu. İbn Battuta'nın Bursa

⁵ İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayını, 1992, s.17-18.

⁶ *Sâlnâme-i Vilâyet-i Kastamonu (SVK)*, Def'a 1, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1286, s.89.

⁷ W. M. Ramsay, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası*, Çev. Mihri Pektaş, İstanbul: Milli Eğitim Basımevi, 1960, s.27-28 ; Bekir Başoğlu, *Sinop İli Tarihi*, Ankara: Ayyıldız Kitabevi, 1978, s.145-146; Orhan Cezmi Tuncer, *Anadolu Kervan Yolları*, Ankara: Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayını, 2007, s.24.

⁸ Ali Kılıcı, Gökçe Günel, *Anadolu'da İpek Yolu XI-XIV. Yüzyıllarda Yollar ve Kervansaraylar*, Ankara: Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayını, 2013, s.11-13 ; Sinop-Alaiyye Yolu güzergahındaki durak noktaları için bkz. M. Kemal Özergin, *Anadolu Selçukluları Çağında Anadolu Yolları* [Yayınlanmamış Doktora Tezi], İstanbul: İstanbul Üniversitesi, 1959, s.109-117.

⁹ Bahattin Keleş, *Anadolu'da Gelişen Bazı Önemli Ticaret Merkezleri*, *Anadolu'da Tarihî Yollar ve Şehirler* Semineri, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayını, 2002, s.25, 35.

¹⁰ Mustafa Demir, "Türkiye Selçuklu İktisadi Gelişimi İçinde Karadeniz Ticaret Yolu", *Anadolu'da Tarihî Yollar ve Şehirler* Semineri, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayını, 2002, s.17 ; Bekir Başoğlu, *Boyabat ve Çevresi Tarihi*, Ankara: Doğu Matbaası, 1972, s.71.

üzerinden Sinop'a giderken takip ettiği bu yol zaman zaman ordu yolu olarak da kullanılıyordu.¹¹ Taşköprü ve Boyabat üzerinden Sinop'a ulaşan Kervan Yolu'nun özellikle Gökırmak vadisinden geçtiği kısımlarda hanlar ve kervansaraylar bulunuyordu. Ayrıca Taşköprü'den ayrılan ikinci bir yol Elek Dağı üzerinden Boyabat'a oradan da Sinop yoluna bağlanıyordu.¹² Kervan Yolu'nun güney kolunu oluşturan bu hatta alternatif olarak sonraki dönemlerde Üsküdar başlangıçlı Bolu-Amasya ve Tokat üzerinden Erzurum'a giden ikinci bir güzergah daha oluşturulmuştu. 17. yüzyıldan itibaren kuzey güzergahı daha işler hale gelmiş, güney kolu ise atıllaşmıştı.¹³

Haberleşmeyi seri bir şekilde gerçekleştirmek için tesis edilmiş olan menzil sistemi içerisinde yer alan ve Üsküdar'dan başlayan Anadolu yol sistemi, üç kol halinde sağdan Kahire'ye, ortadan Bağdat'a, soldan Tebriz'e uzanmaktaydı. Orta kol güzergahı Üsküdar-Bağdat arası seyrediyordu. İzmit'ten geçerek Hendek ve Bolu hattından Merzifon'a ulaşan orta kol, Tokat ve Sivas üzerinden Bağdat'a iniyordu. Sol kol Merzifon'a kadar sağ kol ile aynı güzergahı takip etse de Erzurum'a ulaşmaktaydı. Sol kolun Kastamonu-Taşköprü tali yolu Boyabat üzerinden Sinop'a ulaşıyordu. Aynı zamanda Boyabat'ta ikiye ayrılan bu yolun diğer kolu Vezirköprü-Havza-Ladik ve Kavak üzerinden Samsun'a ulaşıyordu.¹⁴ Böylece sol kol ile Sinop hem Kastamonu vasıtasıyla İstanbul'a hem de Amasya vasıtasıyla Doğu Karadeniz kıyılarına bağlanıyordu.

Sinop'u Anadolu'nun iç kesimlerine bağlayan yol ağlarının ortak kullandığı nokta Boyabat'tı. Çünkü Kabalı'dan itibaren geçit veren tek nokta Boyabat idi.¹⁵ Doğu ve güneydoğudan gelen yollar Boyabat'tan önce genellikle Vezirköprü'ye, batı ve güneyden gelen yollar ise Taşköprü'ye uğruyordu. Çeşitli yollardan Sinop'a ulaşan ticari ürünler, liman vasıtası ile kuzey sahasına, kuzeyden gelenler ise hinterlanda aktarılıyordu. Sinop ve çevresindeki ürünlerin menşei, bu yol ağının nerelere ulaştığı

¹¹ Franz Taeschner, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, Çev. Nilüfer Epçeli, İstanbul: Bilge Kültür Sanat Yayıncılık, 2010, s.228, 257.

¹² Başoğlu, *Sinop İli Tarihi*, s.144.

¹³ Taeschner, a.g.e., s.231.

¹⁴ Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara: PTT Genel Müdürlüğü Yayını, 2002, s.69-78, 93-94.

¹⁵ Özergin, a.g.t., s.109.

hakkında fikir vermesi açısından oldukça önemliydi. 17. yüzyılın sonlarında Sinop'ta, Manisa, Bursa, Kütahya, Karahisar, Tokat, Amasya, Sivas, Diyarbakır, Halep, İran, Horasan, Yemen ve Mısır'dan gelen ticari ürünler satılıyor yahut ihraç ediliyordu.¹⁶

Tanzimat Dönemi Anadolu Yol Ağını Modernleştirme Çabaları

19. yüzyıla gelindiğinde Anadolu yol ağı mevsimsel değişimlerden etkilenen ve artan ticaret hacmi ile ters orantılı olarak yük taşımacılığına uygun olmayan bir nitelik sergilemekteydi.¹⁷ Tanzimat öncesi dönemde devletin ulaşım politikası geleneksel anlayış doğrultusunda olanın korunmasından ibaretti.¹⁸ Fakat yaya olarak veya hayvan sırtında dolaşılan Osmanlı kentleri ve yolları araba ile dolaşılır hale gelmeye başladığından yaya yollarının yerini araba yolları almaya başlamıştı.¹⁹ Mevcut yol ağının araba taşımacılığına uygun olmaması ise yeni arayışları beraberinde getirmişti. Bu bağlamda ilk olarak memlekette üretimi arttırmak, ticareti geliştirmek ve bayındırlık faaliyetlerini hızlandırmak için Meclis-i Umûr-ı Nafia kuruldu (1838). Bu meclisin üyeleri arasında işlerinin uzmanı yabancılar bulunuyordu. Zira meclisin çalışmaları çerçevesinde yabancıların kalkınma konusunda deneyim ve fikirlerinden yararlanılması hedeflenmişti. Bir yıl sonra yeni kurulan Ticaret Nezareti'ne nakledilen meclis aynı yıl ilga edilmişti.²⁰ 1848'de ise imar işlerini yürütmek üzere kurulan Nafia Nezareti'nin bünyesinde yeni bir meclis oluşturuldu.²¹ Fakat bir yıl sonra ticaret ve nafia işlerinin birbirine yakın olması sebebiyle Ticaret ve Nafia nezaretleri birleştirildi. Böylece yol ve köprülerin tamiri-inşası, gerekli malzemelerin temini ve kadroların oluşturulması işi Ticaret Nezareti'nin sorumluluğuna girmiş oldu.²²

¹⁶ İbrahim Güler, *XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Sinop (İdari Taksimat ve Ekonomik Tarihi)* [Yayınlanmamış Doktora Tezi], İstanbul: Marmara Üniversitesi, 1992, s.194-197.

¹⁷ Nesimi Yazıcı, "Tanzimat'ta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı", *OTAM Dergisi*, S. 3, 1992, s.357.

¹⁸ Musa Çadircı, "Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 15, S. 26, 1991, s.153.

¹⁹ İlhan Tekeli, Selim İlkin, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Ondokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler", *Çağını Yakalayan Osmanlı!, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, Yay. Haz. Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar, İstanbul: IRCICA Yayını, 1995, s.431 ; Yazıcı, a.g.m., s.368.

²⁰ Ali Akyıldız, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform (1836-1856)*, İstanbul: Eren Yayınları, 1993, s.258-261.

²¹ Aziz Tekdemir, "Tanzimat Dönemi Nafia Nezareti", *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, C. 1, S. 1, 2011, s.127-128, 130 ; Akyıldız, a.g.e., s.262-263.

²² Aziz Tekdemir, *Ticaret Nezareti (1839-1876)* [Yayınlanmamış Doktora Tezi], İstanbul: İstanbul Üniversitesi, 2010, s.173-174 ; Bu iki nezaret 1872 yılına kadar zaman zaman birleştirilmiş ve birbirinden ayrılmıştır. Detaylı bilgi için bkz. Tekdemir, a.g.m., s.135-141.

1845'te taşrada bayındırlık işlerini hızlandırmak, özellikle de yol yapım faaliyetlerine başlamak üzere Meclis-i Vâlâ'ya bağlı on ayrı geçici İmar Meclisi oluşturuldu.²³ İmar meclislerinin ilk faaliyeti özellikle limanları hinterlanda bağlayan alanlarda şoseler inşa etmektir. Bu doğrultuda Trabzon-Erzurum, Gemlik-Bursa ve Mudanya-Bursa şoselerinin inşasına başlanmış olsa yüksek maliyetler sebebiyle inşaatlar tamamlanamamıştı. Bu durum sonraki dönemde yol inşa edilen bölgelerdeki halka “yolda çalışma yükümlülüğü” getirilmesine sebep olacaktı.²⁴

Islahat Fermanı sonrası özellikle yol ve köprü yapım işlerine hız verebilmek adına Nafia Meclisi'nin bir şubesi olmak üzere 1857'de Meclis-i Maabir kuruldu ve üyeliğine Avrupalı mühendisler ile ülke içinde imar konularına vakıf kişiler getirildi.²⁵ Bu meclisin tesisi Osmanlı yol ağları üzerinde bir dönüm noktası olmuştu. Çünkü 1857'den sonra hazırlanan her türlü imar nizamnamesi bu meclisin ürünüydü.²⁶ Meclisin 1869'da yayınladığı “Turûk ve Maabir Hakkında Nizamnâme” ile yol ve köprü inşasına ilişkin yeni uygulamalar yürürlüğe girmişti. Toplam 4 fasıl ve 28 maddeden oluşan bu nizamnamede yollar sınıflandırılarak genişlikleri standardize ediyor, inşa usulleri ve yol yükümlülükleri açıklanıyor, ayrıca taşrada kurulacak Turûk ve Maabir İdareleri'nin işleyiş ve teşkilatlanmaları konu ediliyordu.²⁷ Bu nizamnameye göre vilayet idarelerinde valinin yanında tarik eminleri bulunacak, valiler her sene detaylı bir yol programı hazırlayacak, program Nafia Nezareti'ne iletilecekti. Meclis-i Maabir'e iletilen bu planlar, Bâb-ı Âlî'ye sunulacak ve o senenin bütçesi çerçevesinde projeler hayata geçirilecekti.²⁸ Yine bu nizamname ile her vilayetin bir Tarik Komisyonu bulunacaktı. Bu komisyonda komiser, sandık emini, katip, komisyon muavini gibi memurlar görevliydi. Ayrıca bu komisyona bağlı çalışan ve sancakların yol inşaatından sorumlu olan tarik mühendisleri, tarik eminleri ve kondoktörler de vardı. Yolun tüm sorumluluğu mühendise aitti. Vilayet merkezinde bulunan başmühendis, tüm mühendislerin amiri konumundaydı. Kısmi yol işleri ve

²³ İmar meclisleri hakkında detaylı bilgi için bkz. Mehmet Seyitdanlıoğlu, “Tanzimat Dönemi İmâr Meclisleri”, *OTAM Dergisi*, S. 3, 1992, ss.323-332.

²⁴ Tekeli, İlkin, a.g.m., s.433-434.

²⁵ Akyıldız, a.g.e., s.264.

²⁶ Selahattin Tozlu, “Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839-1908)”, *Osmanlı*, Cilt 3, Ed. Güler Eren, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 1999, s.646.

²⁷ Çadircı, a.g.m., s.155-157.

²⁸ Yazıcı, a.g.e., s.363.

amelelerin idaresinden kondoktörler sorumluydu. Tarik eminleri mühendisin istediği malzemeleri temin etmek ve amelelerin defterini tutmakla yükümlüydü. Ayrıca hem yolların inşası sürecinde hem de sonrasında kolluk kuvveti olarak bekçiler görevlendirilmişti. Bekçiler devriye usulü ile çalışarak yolları kontrol ediyor ve basit bozuklukları tamir edebiliyordu.²⁹

Sinop'u Hinterlanda Bağlayan Modern Yol Ağının Tesisi

Tanzimat sonrası Kastamonu Vilayeti'ne bağlı bir sancak merkezi statüsünde olan Sinop; merkez, Boyabat ve Ayancık ile beraber üç kazadan müteşekkildi. Şüphesiz sancak merkezi olarak kazaları ile yol bağlantısının işler bir şekilde olması gerekliydi. Ayrıca sancağı vilayet merkezi olan Kastamonu'ya bağlayan yolların da durumu oldukça önemliydi. Her türlü geminin yanaşmasına uygun olan bir limana sahip olan şehir, Anadolu'yu kuzey Karadeniz iskelelerine bağlama özelliğini 19. yüzyıl sürecinde koruyamamıştı.³⁰ Zira artan ticaret hacmi güney Karadeniz'de hinterlandı ile daha kolay bağlantı sağlayan Trabzon ve Samsun limanlarının yükselmesine sebep olmuştu. Buna rağmen özellikle Karadeniz'in güney kıyılarındaki en mühim karantina merkezi olan Sinop bir liman olarak önemini tamamen yitirmemişti.

Sinop'u hinterlanda bağlayan yol ağının geliştirilmesin yönelik ilk adım 1864'te atılmıştı. Hem Kastamonu-Sinop yolunun hem de Sinop'u Anadolu'nun iç kesimlerine bağlayan diğer yolların düzenlenmesi için Turûk ve Maabir Müfettişliği'nce iki mühendis ve bir muavin tayin edilmesine karar verilmişti.³¹ Bu kararın ardından kısa bir süre sonra 3.000 kuruş maaş ve 500 kuruş harcırahla baş mühendisliğe Mösyö Muşe, 1.800 kuruş maaş ve 400 kuruş harcırahla ikinci mühendisliğe Mösyö Surpilan, muavin olarak da 1.000 kuruş maaş ve 300 kuruş harcırahla Mehmed Efendi tayin edilmişti.³²

²⁹ Tozlu, a.g.m., s.652.

³⁰ SVK., Def'a 1, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1286, s.89 ; SVK., Def'a 4, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1289, s.162 ; SVK., Def'a 15, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1306, s.474.

³¹ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA.), *Meclis-i Vâlâ Evrakı (MVL.)*, 677/5, 21 Mayıs 1280, Leff 1.

³² Aynı belge, 21 Rabiülahir 1281, Leff 2.

1868 senesinde Sinop Sancağı birinci tarik mühendisi Bogos Ladiski, ikinci mühendisi ise Abdi Efendi idi. Ancak Bogos Ladiski'nin vefatı üzerine yerine ikinci mühendis olan Abdi Efendi getirilmişti.³³ Abdi Efendi 1869-70 senelerinde Sinop Sancağı tarik mühendisliği vazifesine devam etmişti.³⁴ Aynı yıllarda Sinop yolları kondoktörü Mösyö Yağmık idi.³⁵ 1874 senesinde sancak tarik memurları tamamen değişmişti. Mühendisliğe Bahri Efendi, tarik eminliğine Hafız Hasan Efendi, kondoktörlüğe ise Mehmed ve Bedri efendiler tayin edilmişti.³⁶

1865 yılında Boyabat-Sinop yolunun düzenlenmesi gündeme gelmişti. Yol düzenlenmesi tamamlandıktan sonra Boyabat'dan Hacıhamza (Çorum)'ya kadar uzatılması planlanıyordu. Bunun için gerekli bilgileri ve yol haritasını içeren bir defterin hazırlanması Sinop Kaymakamlığı'ndan talep edilmişti.³⁷ Yolun Hacıhamza'ya kadar uzatılmak istenmesindeki temel sebep Osmancık üzerinden Merzifon-Havza ve Samsun yoluna bağlantı yapmaktı. Zira Hacıhamza Anadolu yol sisteminde orta ve sol kolların kesiştiği bir derbent noktası idi.³⁸ Fakat yol inşaatının başlatılması kaymakamlık tarafından geciktiriliyordu. Bu durumda merkezden Sinop Kaymakamlığı'na uyarılar gönderiliyor, ancak mevsim bahane edilerek yol inşaatı başlatılmıyordu.³⁹ 1868 senesinde gelindiğinde hala Boyabat-Hacıhamza yolunun inşa edilemediği görülmekle birlikte, farklı yolların yapılması gündeme gelmişti.⁴⁰

1868 senesinde Sinop'u vilayet merkezine ve diğer kazalara bağlayan yolların inşası hususunda bir yoğunluk yaşanmıştı. İlk olarak Boyabat ve Taşköprü üzerinden Kastamonu'ya ulaşan yolun düzenlenmesi ve inşa edilmesi konusu gündeme alınmıştı. Bu bağlamda 10.448 metre yol inşa edilmişti ve bu yolun inşa masrafı 295.605 kuruş

³³ BOA., MVL., 1055/18, 2 Şubat 1283 ; BOA., *Şûrâ-yı Devlet Evrakı (ŞD.)*, 1638/4, , 15 Rabiülevvel 1285, Leff 2 ; BOA., *Sadaret Mektubi Mühimme Kalemi Evrakı (A.MKT.MHM.)*, 419/11, 15 Cumadelahir 1285.

³⁴ SVK., Def'a 1, s.112. ; SVK., Def'a 2, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1287, s.54.

³⁵ BOA., A.MKT.MHM., 438/47, 29 Safer 1285.

³⁶ SVK., Def'a 6, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1291, s.79.

³⁷ BOA., MVL., 715/93, 21 Teşrin-i Sani 1281, Leff 1 ; Aynı belge, 13 Kanun-i Sani 1281, Leff 2.

³⁸ İsmet Miroğlu, "Osmanlı Yol Sistemine Dair", *Tarih Enstitüsü Dergisi – Prof. Dr. Münir Aktepe'ye Armağan*, S. 15, 1997, s.241-241 ; Emin Ekmekçi, "Osmanlılar Döneminde Hacıhamza", *Osmanlı Döneminde Çorum Sempozyum Bildiri Kitabı*, Yay. Haz. Ahmet Sezikli ve diğerleri, Çorum: Türkiye Diyanet Vakfı Yayın Matbaacılık, 2006, s.677-678.

³⁹ BOA., MVL., 1055/5, 14 Mart 1282, Leff 3 ; Aynı belge, 13 Mayıs 1284, Leff 4.

⁴⁰ BOA., ŞD., 1638/4, 19 Safer 1285, Leff 1.

8 para tutmuştu. 1869 senesinde ise bu yola 9.434 metre daha ilave edilmiş ve bu ilavenin masrafı da 35.600 kuruşu bulmuştu.⁴¹

1870 senesinde Sinop'u Boyabat'a bağlayan diğer yollardan ayrı olarak Sinop-Kabalı-Boyabat hattında yeni bir yol inşa edilmeye başlanmıştı. Toplam 22.700 metre uzunluğunda olan bu yolun masrafı 53.570 kuruştı. Yol inşaat masrafının içinde patika inşa eden amelelerin ve lağımcıların yevmiyesi, emin başı, amele katibi ve mukayyid maaşları, demir kürek, araba ve demir aksamı için gerekli kereste, demir ve barut pahaları bulunmaktaydı.⁴² Aynı yıl Sinop-Çankırı arası yolun yer yer düzenlenmesi ya da yeniden inşa edilmesi için bir çalışma da başlatılmıştı. Buna göre Çankırı'ya bağlantı sağlayacak olan yolun masrafı 53.570 kuruştı.⁴³ Bu yol muhtemelen Boyabat ve Hacıhamza üzerinden Çankırı'ya bağlanacaktı. Zira Boyabat-Taşköprü-Kastamonu üzerinden Çankırı'ya ulaşan güzergahtan söz edilmiyordu.

1870 senesinde Sinop yolu haricinde Kastamonu'yu Bolu, İnebolu ve Çankırı'ya bağlayan yollar da inşa ediliyordu.⁴⁴ Sinop yolu ile birlikte dört yolun amele, işçi başı, mutemet, katip, ambar emini, bekçi ve marangoz maaşları da dahil olmak üzere masrafı 595.952 kuruş 5 para idi. Ayrıca her yol için birer tarik emini de tayin edilmişti.⁴⁵ Vilayet merkezini sancaklara ve kazalara bağlayan yol ağı haricinde İstanbul'a bağlayan yolun da tamiri gündemdeydi.⁴⁶ Vilayeti İstanbul'a bağlayacak yolun yer yer tamir ve yeniden inşa masrafı 750.000 kuruş olarak tahmin edilmişti. Ancak Dahiliye Nezareti bu miktarın 550.000 kuruşunu ödeyebildiğinden, yolun eldeki parayla mümkün olan kısımlarının inşa edilmesine karar verilmişti.⁴⁷

⁴¹ SVK., Def'a 2, s.129 ; Bu yolun yük ve araba taşımaya uygun hale getirilmesi için yapılan düzenlemelerde ihtiyaç duyulan öküzlerin ahalinin üzerine zimmetlenmesi koşuluyla bölgeye gönderilmesi durumu gündeme gelmiştir. Buna göre inşaat mevsiminde öküzler yol inşaatında kullanılacak, hariç zamanlarda ise ahali öküzleri köylerine götürerek ziraatte ve yük taşımacılığında kullanabilecekti. Bkz. BOA., ŞD., 1640/31, 23 Teşrin-i Sani 1287, Leff 8.

⁴² BOA., ŞD., 1638/42, 29 Şevval 1286, Leff 1.

⁴³ Aynı belge, tarihsiz, Leff 8.

⁴⁴ Bu yol hattı Sinop ile İnebolu'yu birbirine bağlaması açısından oldukça önemliydi. Bkz. BOA., Dahiliye Nezareti Şifre Kalemi Evrakı (DH.ŞFR.), 101/18, 6 Temmuz 1335.

⁴⁵ BOA., İrade Şûrâ-yı Devlet (İ.ŞD.), 19/783, 15 Nisan 1286, Leff 2.

⁴⁶ Bu yol aynı zamanda Adapazarı üzerinden Bağdat'a giden yolu da Sinop'a bağlıyordu. Bkz. BOA., Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi Evrakı (DH.MKT.), 2785/41, 19 Mayıs 1325.

⁴⁷ BOA., ŞD., 1640/12, 6 Safer 1288, Leff 1 ; Aynı belge, 9 Rabiülevvel 1288, Leff 3.

1871-1872 senelerinde Sinop Sancağı'nda toplam 69.450 metre yol ve 200 metre şose inşa edilmiş, ayrıca 18.202 metre patika düzenlenmişti. Aynı yıllarda Karasu köprüsü tamir edilmiş ve 19 köprü daha inşa edilmişti.⁴⁸ Ertesi sene 400 metre şose, 600 metre hendek yol, 5403 metre yol, 13 köprü inşa edilmişti.⁴⁹ 1874 senesinde ise sancak dahilinde genişliği 8, uzunluğu 298 metrelik şose, 246 metre lağım, 240 metre kaldırım ve 3 köprü yapılmıştı.⁵⁰ 1875-76 senelerinde ise sancağın yol hattına 3600 metre şose, 2100 metre kaldırım, 2260 metre yol eklenmişti.⁵¹

Sinop'u Samsun ve Sivas'a bağlayan yolların düzenlenmesi ve inşası, sancağı vilayete bağlayan yolların inşasından çok sonra ele alınmıştı. 1906 yılına gelindiğinde Boyabat üzerinden Bafra'ya giden yolun şose olarak düzenlenmesi konusu gündeme gelmişti.⁵² Boyabat'dan Tosya yolu doğrultusunda devam eden güzergah Kızılırmak sahilinden ilerliyordu. Bu yolun Bafra'ya yönelebilmesi için Kızılırmak üzerinden geçmesi gerekiyordu ve bunun için sağlam bir köprünün inşa edilmesi mecburi idi. Boyabat'ın güneyinde kalan Elek Dağı güzergahından da Bafra yönüne gitmek mümkündü, ancak bu yol kış aylarında yoğun kar yağışı sebebiyle işlemez hale geliyordu, ayrıca söz konusu güzergah ahalinin ziraat yaptığı oldukça verimli bir arazide uzanıyordu. Bu sebeple Kızılırmak kıyılarını takip eden yolun şose olarak düzenlenmesine karar verilmişti.⁵³

Sinop-Sivas Şimendüfer Hattı Proje Teşebbüsü

Sinop limanının 19. yüzyılın başlarından itibaren eski önemini kaybetmesindeki temel sebep, limanı hinterlanda bağlayan yolların yük taşımacılığına elverişli olmayışı idi. Her ne kadar var olan yollar düzenlenmiş, yeni yollar ve şoseler

⁴⁸ SVK., Def'a 3, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1288, s.139, 156.

⁴⁹ Ayrıca bu inşaat için 1800 m³ taş barutla patlatılarak çakıl taşı üretilmişti. Bkz. SVK., Def'a 4, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1289, s.160.

⁵⁰ SVK., Def'a 5, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1290, s.152

⁵¹ SVK., Def'a 7, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1292, s.192 ; SVK., Def'a 8, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1293, s.166.

⁵² Bafra ile Sinop arasında önceki dönemlerde kara ulaşımı olduğu bilinmektedir. 1800'lerin başında Anadolu'yu ziyaret eden seyyah M. Amedee Jaubert, Samsun üzerinden Sinop'a kara yoluyla geçmek istediklerini, ancak Bafra'da iç karışıklık söz konusu olduğundan ve köprü yıkıldığından bu yolu kullanamadıklarını aktarmaktadır. Bkz. Süreyya Eroğlu, A. Alev Direr Akhan, "Seyahatnameler'de Sinop" *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 17, C. 1, 2013, s.266.

⁵³ BOA., *Bâb-ı Âlî Evrak Odası Evrakı (BEO.)*, 2952/221386, 18 Teşrin-i Sani 1322 ; BOA., *BEO.*, 2970/222690, 13 Kanun-i Evvel 1322, Leff 1 ; Aynı belge, 11 Kanun-i Evvel 1322, Leff 2.

inşa edilmiş olsa dahi Sinop'un, hinterlandı ile daha kolay bağlantı sağlayan Samsun ve Trabzon'un gerisinde kalmasına engel olamamıştı.⁵⁴ Şehri Anadolu'nun iç kesimlerine bağlayan en önemli güzergah Sinop-Boyabat arasındaki şose idi ve bu şoseden başka alternatif bir güzergah bulunmuyordu. Boyabat art alanda kalan önemli bir pazar noktasıydı ve ayrıca limanı doğu, batı ve güney güzergahlarına bağlayan merkezdi.

19. yüzyılın sonlarında Sinop'un Boyabat dışındaki hinterlandıyla bağlantısını kolaylaştıracak önemli bir gelişme yaşanmıştı. Ekim 1885'de bir Alman kumpanyasının temsilcisi olarak gelen iki kişi mürur tezkereleri ile Sinop Mutasarrıflığı'na gelerek Vezirköprü-Boyabat-Sinop yolu üzerinde inceleme yapmak için izin istemişlerdi. Yolu incelemek istemelerinin sebebi ise Sinop-Boyabat-Vezirköprü-Merzifon-Amasya ve Tokat üzerinden Sivas'a uzanan bir demiryolu inşa etmek üzere imtiyaz talebinde bulunmaktı. Ancak merkezden gelecek izin olmaksızın yollar üzerinde inceleme yapamayacakları mutasarrıflık tarafından kendilerine bildirilmişti. Buna rağmen Alman müteşebbisler Sinop'u terk etmemişler ve Rus viskonsülünün tercümanı vasıtasıyla uzun süre mutasarrıflıktan izin talebinde bulunmuşlardı.⁵⁵ İlk denemeleri başarısız olan Alman kumpanyası temsilcileri birkaç yıl sonra aynı hatta demiryolu inşa etmek üzere ikinci bir imtiyaz talebinde bulunmuşlardı. Fakat Kasım 1888'de yaptıkları ikinci talep de sonuçsuz kalmıştı.⁵⁶

Sonuç

Tarih boyunca Karadeniz'in kuzeyi ile Anadolu'yu birbirine bağlayan en önemli limanlardan biri olma özelliği gösteren Sinop kenti, 18. yüzyıl sonrası hinterlandı ile ulaşımın sağladığı yolların yetersizliği ve bu yolların kullanımının mevsimsel şartlara bağlı olması sebebiyle eskisine nazaran daha az tercih edilir bir hale gelmişti. Doğu Karadeniz'de Trabzon ve Samsun gibi iki önemli liman kentinin yükselişi de Sinop'un daha az tercih edilir olmasında etkili bir sebepti. Fakat buna rağmen hem insan hem de yük taşımacılığını geliştirmek üzere Tanzimat döneminde Sinop'u hinterlanda ve vilayet merkezine bağlayan yolların modernleştirilmesi

⁵⁴ Darkot, a.g.m., s.687 ; Öz, a.g.m., s.255.

⁵⁵ BOA., *Yıldız Perakende Evrakı Arzuhal Jurnal (Y.PRK.AZJ.)*, 10/96, 29 Zilhicce 1302.

⁵⁶ BOA., *Yıldız Perakende Evrakı Umumi (Y.PRK.UM.)*, 13/58, 25 Teşrin-i Evvel 1304.

gündeme getirilmişti. Özellikle Boyabat-Sinop yolunun şose haline getirilmesine yönelik çalışmalara ağırlık verilmişti. Boyabat'dan güneye, güneybatıya ve batıya dağılan yol ağlarının modernleştirilmesi hususunda da çeşitli dönemlerde inşaa faaliyetleri gerçekleştirilmişti. Bunun haricinde Boyabat-Sinop yoluna alternatif güzergahlar oluşturulmaya çalışılmış ve Samsun ile kara yolu bağlantısı kurulmuştu.

Tüm bu gelişmelere rağmen yol inşaa programı çerçevesinde yapılan şoseler artan ticaret hacmi ile doğru orantılı olarak Sinop'un yeniden yükselişe geçmesini sağlayamamıştı. Zira kenti hinterlanda bağlayacak yol ağı tam olarak tamamlanamamış ve ulaşım istenilen seviyede kolaylaştırılamamıştı. Bu doğrultuda gündeme gelen Sivas-Sinop şimendüfer hattı projesi de bir teşebbüsten ileri gidememişti. Neticede liman ve hinterlandı birbirine bağlayan yol ağının kullanılabilirliğini arttırmaya yönelik faaliyetler gerçekleştirilmiş olmasına rağmen kentin ticari faaliyetlerde gerilemesi engellenememiş, bu durum tabii bir liman olma özelliği taşıyan Sinop'un önemli bir karantina merkezi olarak ön plana çıkmasına sebep olmuştur.

Bibliografya

1. Arşiv Belgeleri (Başbakanlık Osmanlı Arşivi)

Bâb-ı Âlî Evrak Odası Evrakı (BEO.)

Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi Evrakı (DH.MKT.)

Dahiliye Nezareti Şifre Kalemi Evrakı (DH.ŞFR.)

İrade Şûrâ-yı Devlet (İ.ŞD)

Meclis-i Vâlâ Evrakı (MVL.)

Sadaret Mektubi Mühimme Kalemi Evrakı (A.MKT.MHM.)

Şûrâ-yı Devlet Evrakı (ŞD.)

Yıldız Perakende Evrakı Arzuhal Jurnal (Y.PRK.AZJ.)

Yıldız Perakende Evrakı Umumi (Y.PRK.UM.)

2. Sâlnâmeler

Sâlnâme-i Vilâyet-i Kastamonu, Def'a 1, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1286.

Sâlnâme-i Vilâyet-i Kastamonu, Def'a 2, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1287.

Sâlnâme-i Vilâyet-i Kastamonu, Def'a 3, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1288.
Sâlnâme-i Vilâyet-i Kastamonu, Def'a 4, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1289.
Sâlnâme-i Vilâyet-i Kastamonu, Def'a 5, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1290.
Sâlnâme-i Vilâyet-i Kastamonu, Def'a 6, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1291.
Sâlnâme-i Vilâyet-i Kastamonu, Def'a 7, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1292.
Sâlnâme-i Vilâyet-i Kastamonu, Def'a 8, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1293.
Sâlnâme-i Vilâyet-i Kastamonu, Def'a 15, Kastamonu: Matbaa-i Vilâyet, H.1306.

3. Tetkik Eserler

AKYILDIZ, Ali, *Tanzimat Dönemi Osmanlı Merkez Teşkilatında Reform (1836-1856)*, İstanbul: Eren Yayınları, 1993.

BAŞOĞLU, Bekir, *Boyabat ve Çevresi Tarihi*, Ankara: Doğu Matbaası, 1972.

....., *Sinop İli Tarihi*, Ankara: Ayyıldız Kitabevi, 1978.

BOSTAN, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayını, 1992.

ÇADIRCI, Musa, "Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. 15, S. 26, 1991, ss. 153-167.

DARKOT, Besim, "Sinop", *İslam Ansiklopedisi*, Cilt 10, İstanbul: Milli Eğitim Basımevi, 1967, ss. 683-689.

DEMİR, Mustafa, "Türkiye Selçuklu İktisadi Gelişimi İçinde Karadeniz Ticaret Yolu", *Anadolu'da Tarihî Yollar ve Şehirler Semineri*, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayını, 2002.

DOONAN, Owen, "Exploring Community in the Hinterland of a Black Sea Port", *Surveying of Greek Chora: The Black Sea Region in a Comparative Perspective*, Ed. P. Guldager, V. Stolba, Aarhus: Danish National Reserch Foundation Centre for Black Sea Studies, 2006, ss. 178-179

- DOONAN, Owen, *Sinop Landscapes: Exploring Connection In a Black Sea Hinterland*, Philadelphia: University of Pennsylvania Press, 2004.
- EKMEKÇİ, Emin, “Osmanlılar Döneminde Hacıhamza”, *Osmanlı Döneminde Çorum Sempozyum Bildiri Kitabı*, Yay. Haz. Ahmet Sezikli ve diğerleri, Çorum: Türkiye Diyanet Vakfı Yayın Matbaacılık, 2006, ss.676-704.
- EROĞLU, Süreyya, DİRER AKHAN, A. Alev, “Seyahatnameler’de Sinop” *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 17, C. 1, 2013, ss. 257-272.
- GÜLER, İbrahim, *XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Sinop (İdari Taksimat ve Ekonomik Tarihi)* [Yayınlanmamış Doktora Tezi], İstanbul: Marmara Üniversitesi, 1992.
- HALAÇOĞLU, Yusuf, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara: PTT Genel Müdürlüğü Yayını, 2002.
- KELEŞ, Bahattin, *Anadolu’da Gelişen Bazı Önemli Ticaret Merkezleri*, *Anadolu’da Tarihî Yollar ve Şehirler* Semineri, İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayını, 2002.
- KILCI, Ali, GÜNEL, Gökçe, *Anadolu’da İpek Yolu XI-XIV. Yüzyıllarda Yollar ve Kervansaraylar*, Ankara: Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayını, 2013.
- MİROĞLU, İsmet, “Osmanlı Yol Sistemine Dair”, *Tarih Enstitüsü Dergisi – Prof. Dr. Münir Aktepe’ye Armağan*, S. 15, 1997, ss. 241-252.
- ÖZ, Mehmet, “Sinop”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, Cilt 37, İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, 2009, ss. 252-256.
- ÖZERGİN, M. Kemal, *Anadolu Selçukluları Çağında Anadolu Yolları* [Yayınlanmamış Doktora Tezi], İstanbul: İstanbul Üniversitesi, 1959.
- RAMSAY, W. M., *Anadolu’nun Tarihi Coğrafyası*, Çev. Mihri Pektaş, İstanbul: Milli Eğitim Basımevi, 1960.
- SEVİN, Veli, *Anadolu’nun Tarihi Coğrafyası I*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2001.

SEYİTDANLIOĞLU, Mehmet, “Tanzimat Dönemi İmâr Meclisleri”, *OTAM Dergisi*, S. 3, 1992, ss.323-332.

TAESCHNER, Franz, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, Çev. Nilüfer Epçeli, İstanbul: Bilge Kültür Sanat Yayıncılık, 2010.

TEKDEMİR, Aziz, “Tanzimat Dönemi Nafia Nezareti”, *Trakya Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, C. 1, S. 1, 2011, ss.121-144.

....., *Ticaret Nezareti (1839-1876)* [Yayınlanmamış Doktora Tezi], İstanbul: İstanbul Üniversitesi, 2010.

TEKELİ, İlhan, İLKİN, Selim, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Ondokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler”, *Çağını Yakalayan Osmanlı!, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, Yay. Haz. Ekmeleddin İhsanoğlu ve Mustafa Kaçar, İstanbul: IRCICA Yayını, 1995, ss. 395-440.

TOZLU, Selahattin, “Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839-1908)”, *Osmanlı*, Cilt 3, Ed. Güler Eren, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 1999, ss. 644-662.

TUNCER, Orhan Cezmi, *Anadolu Kervan Yolları*, Ankara: Vakıflar Genel Müdürlüğü Yayını, 2007.

TURAN, Şerafettin, “Karadeniz Ticaretinde Anadolu Şehirlerinin Yeri”, *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, Haz. Mehmet Sağlam ve diğerleri, Samsun: Ondokuzmayıs Üniversitesi Yayını, 1988, ss. 159-202.

YAZICI, Nesimi, “Tanzimat’ta Haberleşme ve Kara Taşımacılığı”, *OTAM Dergisi*, S. 3, 1992, ss. 333-374.

[illegible]

211



Ek-2: Sinop-Samsun-Sivas Yol Hattının İnşasına İlişkin Hazırlanmış Plan
(BOA., HRT.h., 400, [tarihsiz])

CUMHURİYET SONRASI DÖNEMDE KARADENİZ'DE ARMATÖRLÜK FAALİYETLERİ: ARMATÖRLÜK MESLEĞİNİ GELENEK HALİNE GETİRMİŞ KARADENİZLİ AİLELERE YÖNELİK BİR ÇALIŞMA*

Kemal AKBAYIRLI**

Cemile SOLAK FIŞKİN ***

İsmet BALIK ****

ÖZET

Armatörlük mesleği yoğun bir altyapı, bilgi, tecrübe ve birikim gerektiren işlerin başında gelmektedir. Bu nedenledir ki, armatörler yıllardır süregelen birikimlerini nesilden nesile aktararak bu mesleği icra etmektedirler.

Karadeniz bölgesinin kendine münhasır bağlantıları ve olanakları bölge insanlarını yük ve yolcu taşımacılığı açısından denizciliğe yönlendirmiştir. Bu durum, Türkiye'deki birçok güçlü armatör firmaların kökeninin Karadeniz'e dayanmasının başlıca nedenlerinden sayılabilir. Bu çalışmada, bu işi yıllardır başarı ile sürdürerek aktaran Karadenizli ailelerin yapısı, Türk denizciliğindeki yeri ve öneminin ortaya konulması amaçlanmıştır.

Anahtar Kelime: Armatör, Karadeniz, Türk Deniz Ticaret Tarihi

ABSTRACT

The ship owning is the one of the profession that requires an intense substructure, information, experiment and knowledge. Therefore, ship-owners perform this occupation by passing down their accumulated knowledge.

The unique scope and connections of Black Sea Region directed the community to the maritime shipping in terms of cargo and passenger transportation. This situation can be assumed as the one of the initial reasons that the origin of most of strong ship owning companies is Black Sea. The families from Black Sea Region sustain and transmit the ship owning profession successfully. In this study, it is aimed to reveal the importance and the structure of these families and their place in Turkish Maritime Sector.

Keywords: Ship-owner, Black Sea, History of Turkish Maritime Trade

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII. Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** Arş. Gör. Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü

*** Araş. Gör., Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Bölümü, Ordu Üniversitesi,

**** Ordu Üniversitesi, Deniz Bilimleri Fakültesi, Fatsa/Ordu, Tel: 0533 634 46 60 E-mail: ibalik@odu.edu.tr

1. Giriş

Günümüzde olduğu gibi tarihsel süreçte de ulaşım, kentlerin gelişimini doğrudan etkileyen bir faktör olmakla birlikte Osmanlı Devleti' nin büyük kentlerinde dahi yeterince örgütlü bir ulaşım ağı bulunmadığı için 20.yüzyıla kadar taşımacılık faaliyeti kayık, at arabası, hamal, vapur ve atlı tramvaya dayanmaktaydı (Kurt, 2009: 284). Bu örgütlenme eksikliğine rağmen coğrafi konumu itibariyle Karadeniz tarih boyunca önemli ticari faaliyetlerin odağı olmuştur (Baygın ve Koldemir, 2012: 141).

Bu doğal koşulları sebebiyle deniz Karadeniz Bölgesinde ticareti geliştirecek en önemli alan idi. 20. yüzyılın ortalarına kadar, Karadeniz bölgesinde kara taşımacılığı oldukça kısıtlı olarak gerçekleştirilmekteydi. Dağların denize paralel uzanması kıyı ile iç bölgeler arasındaki karayolu bağlantısını engelleyen önemli bir faktör olarak ortaya çıkmaktaydı. Bu nedenle yük ve yolcu taşımacılığı açısından deniz taşımacılığının son derece önemli bir fonksiyonu bulunmaktaydı (Kırışman ve Ayyılmaz, 2012: 244).

2. Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ekonomisinin ve Denizciliğinin Genel Durumu

Osmanlı Devleti birçok denize kıyısı bulunmasına karşın, denizcilik konusunda benzer konumdaki diğer ülkelere nazaran biraz daha geride kalmıştı. Osmanlı tersanelerinde daha çok askeri gemi inşa edilmiş ve deniz ticareti yeterince gelişmemişti. Bilhassa yabancı gemilerin kabotaj hakkı elde etmeleriyle ülkede armatörlük faaliyetini sürdürmek ve yabancı büyük filolarla rekabet etmek oldukça güçleşmişti (Bikriç, 2003 aktaran Sezgin, 2007: 15).

Türkiye Cumhuriyeti başta ekonomi, sanayi ve denizcilik olmak üzere Osmanlı Devleti' nden oldukça kötü bir miras devralmıştı (Gözcü, 2013: 425). Bunun yanı sıra miras kalan ekonomik, adli ve mali kapitülasyonlar deniz ticaretinden faydalanma sorununu da ortaya çıkarmıştı. Zira Osmanlı' Devleti' nin çöküşüyle sadece savaş gemileri değil, insan ve yük taşıyan gemilerin de büyük kısmı harap olmuştu. Osmanlı

Devleti' nin kalan gemilerin toplam tonajı 48.085 gros ton idi (Yalçın, 2013: 451 - 453).

Türkiye ulusal bağımsızlık savaşı sonrasında ulusal nitelikli bir ekonomi yaratmak istiyordu. Bunu başarabilmek için önündeki hedeflerden birisi de Türkiye’de ulusal bir deniz ticaret filosu yaratmak ve bu filo ile ulusal sermayeye dayanan bir deniz ticaret sektörünü geliştirmektir (Arı, 2008: 9). 19. yy.ın sonlarında İttihat ve Terakki, kapitülasyonları tek taraflı olarak kaldırıp, milli bir ticaret filosu oluşturması hedeflenmiş ancak bu ayrıcalıkların ününe geçilememiştir. I. Dünya Savaşı sonunda İtilaf Devletleri Mondros Ateşkes Anlaşması ile Osmanlı Devleti' nin deniz ticareti faaliyetlerine de el koymuşlardı. Osmanlı Devleti' nin son dönemlerinde ekonomide yaşanan bu olumsuzlukları tersine çevirmek için, İzmir İktisat Kongresi' nde bir dizi kararlar alınmış; denizlerden daha verimli yararlanılması gerektiği dile getirilmiş ve denizcilik sektöründe köklü adımlar atılması kararı alınmıştır. (Yalçın, 2013: 451 - 453). Kongre' de deniz ticaretini canlandırmak için alınan kararlardan bazıları şu şekildedir:

- Kendi limanlarımızda sadece Türk bayrağı taşıyan gemilerin ticaret yapması
- Armatörlere vergi, kredi, gümrük, bürokratik ve mevzuat yönünden kolaylıklar sağlanması
- Yüksek tonajlı gemi yapımına kredi verilmesi ve gemi yapımı için ormanlardan kereste temini
- Kıyılar hava ve deniz koşullarına karşı korumasız olduğu için yeni liman ve iskeleler yapılması
- Donanma Cemiyeti' nden kalan mal varlığı ile Deniz Ticaret Bankası kurulması
- Gemilerin limanlara giriş / çıkış işlemlerinin günün her saatinde yapılması (Akay, 1973, Tezel 1982, Hergüner, 1981 aktaran Sezgin, 2007: 34).

Lozan Antlaşmasında kapitülasyonların kaldırılmasıyla başlayan deniz alanlarında tam bağımsızlık hareketi 1 Temmuz 1926 tarihinde çıkarılan Kabotaj

kanunu ile tam olarak sağlanmış oluyordu (Gökgöz ve Yılmaz, 2013: 375). Denizcilik tarihinin önemli adımlarından bir olan kabotaj kanunu, Türk armatörlüğünün de doğmasını ve gelişmesini sağlamıştır (Hergüner, M. 2007: 14). Alınan bu kararlardan anlaşılacağı üzere, Türkiye Cumhuriyeti ile beraber ulusal çıkarlara hizmet eden bir ekonomik yapı hedeflenmişti. Çeşitli düzenlemeler neticesinde kurulan Âli İktisat Meclisi danışma organı şeklinde çalışarak Hükümet'e ekonomi alanında yol göstermekteydi (İlkin, 2009 aktaran Gözcü, 2013: 425).

En uzun kıyı şeridine sahip olması sebebiyle Karadeniz Bölgesi, deniz ticareti bakımından önemli bir merkezdi. Ancak mevcut altyapı sorunları, zayıf hinterland bağlantıları, yetersiz ve bakımsız limanlar önemli eksikler olarak göze çarpmaktaydı (Yalçın, 2013: 451 - 452). Bu nedenle Âli İktisat Meclisi gezip inceleme yapacağı alanlar arasında Karadeniz Bölgesi'nin Trabzon, Giresun ve Samsun şehirleri bulunmaktaydı.

Bölgede üretilip ihraç edilen ürünler arasında fındık, mısır ve tütün başı çekmekteydi. Fındığın en önemli müşterileri sırasıyla Hamburg, Trieste ve Marsilya iken, tütünde ise İtalyanlar en önemli ithalatçı olarak göze çarpmakta, yanı sıra İngilizler, Amerikalılar ve Almanlar da Samsun tütününün önemli müşterileri arasında yer almaktaydı. Bu üç ürünün takipçisi olarak kereste ihracatı ve canlı hayvan ile yumurta ihracatı bulunmaktaydı. Karadeniz balıkçılığı o dönemde sadece bölge yaşayanlarının talebini karşılamamakta; tuzlu balık, kırmızı havyar ve siyah havyar önemli ihraç kalemleri arasında yer almaktaydı. Bölgede yurtdışına ihraç edilen ürünler olduğu gibi yurt içine de deniz aşırı yükler gönderilmekteydi. Örneğin Cumhuriyet' in ilk yıllarında Trabzon Limanı' ndan İstanbul' a yılda ortalama 250.000 adet canlı hayvan sevk edilmişti (Gözcü, 2013: 426 - 434).

Bu mevcut ihracat potansiyeli ile beraber Karadeniz' in Asya ve Akdeniz havzası ile Avrupa arasında irtibatı sağlaması; bölgenin Samsun ve Trabzon gibi iki ana liman ekseninde neredeyse tamamen denizcilikle gerçekleşmesi nedeniyle (Yalçın, 2013: 455 - 456), Karadeniz insanı denizciliği ve deniz ticaretini çok iyi öğrenmiş; bunu bir aile geleneği şeklinde sürdürülebilir kılmayı ilke edinmişlerdir.

3. Cumhuriyet Dönemi Armatörlük Faaliyetleri

Armatörlük olarak bilinen kendisine ait gemiyi ticari olarak işletme mesleği yıllardır varlığını sürdürmektedir. Türk Ticaret Kanunu' na (m. 1016) göre donatan, gemisini menfaat sağlamak amacı ile suda kullanan gemi malikine denmektedir (TTK: 338). Donatma iştiraki ise (m. 1064), birden çok kişinin paylı mülkiyet şeklinde malik oldukları bir gemiyi, menfaat sağlamak amacıyla aralarında yapmış oldukları sözleşme gereğince hepsi adına ve hesabına suda kullanmaları halinde donatma iştiraki vardır (TTK: 339).

Deniz Ticaret Odası kurulmasına ilişkin kanunda yer alan tanımlamaya göre deniz ticaret faaliyetleri doğrudan veya dolaylı olarak yük ve yolcu taşımacılığı ilgilendirmesinin yanı sıra, gemi inşa deniz turizmi ve balıkçılık gibi diğer faaliyetleri de içermektedir (Çetin, 2008: 6). Bu kanun uyarınca kurulan İMEAK DTO' nun (İstanbul, Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Deniz Ticaret Odası) oluşturduğu meslek komiteleri incelendiğinde donatan tanımı doğrudan bulunmamakla beraber yük ve yolcu taşımacılığına ilişkin iki sınıflandırma yapılmıştır:

- Yolcu taşımacılığı, liman içi ve liman dışı hatlı tarifeli sefer yapan yolcu gemisi taşımacılığı
- Kabotaj, yakın yol, Akdeniz içi, uzakyol hatlarda kuru yük, dökme yük genel yük, tanker, konteyner, RoRo ve diğer gemi taşımacılığı (IMEAK DTO – 2015).

ISIC REV4., NACE ve TOBB mesleklerin gruplandırılması sistemlerine göre suda yük ve yolcu taşımacılığına ilişkin sınıflandırmalar H-Ulaştırma ve Depolama kısmında yer almakta olup 50 numaralı su yolu taşımacılığı grubu uygun düşmektedir (Cerit, 2013: 6). Bu grubun alt başlıklarında 50.1 Deniz ve Kıyı yolcu taşımacılığı, 50.2 Deniz ve Kıyı Yük Taşımacılığı, 50.3. İçsularda yolcu taşımacılığı ve 50.4. İç sularda yük taşımacılığı bulunmaktadır (UN, 2015).

Türkiye kabotaj hakkını eline aldığı anda, Türkiye'de devlete ait deniz işletmelerinin yanı sıra özel işletme ve kişilere ait gemiler de bulunuyordu. En büyük denizcilik kuruluşu Seyri Sefain'di (Arı, 2008: 178). 1923 yılında kurulan Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi, Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi' nin (1910 - 1923) devamı olup, profesyonel yönetim ve kapasite artırımı ile hizmet alanı genişletilmiş ve gelir olarak da iki misli artış yaratmıştır. Seyri-i Sefain İdaresi Cumhuriyetin ilk yıllarında üzerine

düşen görevi yaparak Türk Denizciliğine önemli katkılarda bulunmuştur ve 1 Temmuz 1933 tarihinde lağvedilmiştir (Tutel, 2006 aktaran Sözer, 2006: 20). Seyr-i Sefain İdaresi'nin yanı sıra; 15 kadar da özel işletme, yük ve insan taşıma işiyle uğraşıyordu. Bir ya da iki gemisi olan kimi Türk ve gayrimüslim yurttaş da Türk sularında gemi işletmekteydiler (Arı, 2008: 178).

Cumhuriyet döneminin ilk armatörlerinin geçmişi, Babıâli'den aldıkları özel izinle/imtiyazla ticaret yapan Müslüman kişilere, diğer adıyla “Hayriye Tüccarlarına” dayanmaktadır. O dönemde deniz ticareti belli grupların -özellikle Karadenizlilerin- kendi aralarındaki ilişkileri ve faaliyetlerin koordinesi ile yapılmıştır (Hergüner, 2003 aktaran Sezgin, 2007: 44). Karadeniz'den güçlenerek gelen bu yelkenli gemilerin armatörleri, buharlı gemilere geçiş döneminde denizcilik geleneğini yeni kuşaklara aktardılar. (www.armatorlerbirligi.org.tr).

Türk denizciliğinde öncelikle nüfus mübadelesi döneminde, insanların ve eşyalarının taşınması hususunda her iki taraftan da pek çok taşıma gerçekleştirilmiş ve oldukça önemli bir birikim sağlanmıştır. Ayrıca 2. Dünya Savaşı sürecinde Bulgaryacılık ve Yahudicilik kavramları ile sermaye birikimi sağlanmış ve Türk armatörlerinin önü açılmıştır. Bulgaryacılık Türkiye'den krom ve gıda maddelerinin büyük paralar karşılığında, Bulgaristan ve/veya Romanya limanlarına götürülmesi ve oradan gelirken mamul madde veya para getirilmesi olarak açıklanmaktadır. Yahudicilik kavramı ise Filistin'e deniz yoluyla göç eden Yahudilerin taşınması olarak tanımlanmıştır. Bu gibi etkenler sayesinde zorlu dönemler sonucunda dahi Karadenizli birçok denizcilik firması ekonomik olarak güçlü çıkabilmişlerdir. (Hergüner;2011:315;328).

Tablo 1. Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Bazı Armatör Şirketleri

<i>Şirketin Adı</i>	<i>Gemi Adı</i>	<i>Geminin Tonajı</i>	<i>Şirkete Ait Gemilerin Toplam Tonajı</i>
Yelkencizadeler	Murat	1.985	4.039
	Anadolu	348	
	Samsun	879	
	Trabzon	827	
Mustafa Cemal İdaresi	Nilüfer	268	386
	Aydın	118	

Hüdavendigâr Şirketi	Sevinç	249	438
	Başlangıç	189	
Yeni Türkiye Şirketi	Türkiye	477	942
	Rumeli	495	
Naim İdaresi	Adana	720	720
Hantalzadeler	Güzel İzmir	114	286
	Tayyar	172	
Kocaeli Şirketi	Kırlangıç	58	113
	Sûrat	46	
	İzmit	10	
	Yeni Dünya	19	
Sadıkzadeler	Sakarya	1.729	6.535
	Aslan	366	
	İnönü	1.065	
	Kaplan	1.137	
	Sadıkzade	1.018	
	Dumlupınar	1.260	
Alemdarzadeler	Millet	1.018	2.403
	Canık	567	
	Yeşilırmak	818	
Karadeniz Şirketi	Feyyaz	103	103
Topalzadeler	Topalzade	88	88
Kalkavanzadeler	Hisar	1.710	2.110
	Sulh	400	
Kırzadeler	İstanbul	1.460	3.050
	Necat	1.590	

Kaynak: Arı,2008:179

Tablo 1. Cumhuriyet Dönemi' nde özel sektörde faaliyet gösteren armatör firmaların bazıları yer almaktadır. Tabloda da görülebileceği üzere özel işletmeler arasında en çok adını duyurmuş olanlar; Sadıkzadeler, Yelkencizadeler, Belozbelasve Benjamin Vapur Şirketi; Kocaeli Şirketi, Küçük Alemdarzadeler, Kalkavanzadeler, Yeni Türkiye Şirketi, Mustafa Cemal Seyri Sefain İdaresi, Hüdavendigâr Şirketi, Karadeniz Şirketi' ydi. Hantalzadelerin toplam 2, Naim Vapur İdaresi, Karadeniz Milli Vapur Acenteliği' nin ve Tonbulzadeler ve Topalzadeler' in birer vapurları vardı. İngiliz Hüseyin ve Şürekâsı, Grevamyan, Hacı Sami Bey, Hasan Mahdumları, Ali Haydar Bey ve Şürekâsı, Yağlı Halil, Ahmet Salim Beyler'e ait gemiler de Türk

sularında seyrediyorlardı. Ayrıca, tabloda yer alan Karadenizli aileler arasında Yelkencizadeler, Kalkavanzadeler, Sadıkzadeler ve Kırzadeler bile o dönemdeki deniz ticaretini domine etmekteydi.

1933 yılında halen sayı olarak özel sektöre ait gemi sayısı, kamuya ait gemi sayısından daha azdır. 1934 yılından 1961 yılına kadar devlet sektöründe groston olarak bir üstünlük söz konusudur. Bu üstünlük 1950'nin sonuna kadar bariz bir şekilde kendini hissettirmiştir. Devlet sektöründeki artış oranı özel sektöre göre çok daha fazladır. 1941 yılında Amerika'dan alınan gemilerle Türk ticaret filosu genişletilmiştir. 1948 -1956 yılları arasında geçen sürede 709700 gross tonluk filo sağlanmıştır (Topuz, 2009: 280 - 283).

Bu firmalar arasında Sadıkzadeler 6 gemi ve 6.535 tonluk kapasiteleriyle başı çekmekteyken, toplam 4 gemi ve 4.049 tonlu filosuyla Yelkencizadeler ikinci sırada yer almaktadır. Yeni kurulan ve büyük savaşlar atlatmış bir ülkede faaliyet gösteriyor olmalarının yanı sıra, yeni tamamlanmış bir dünya savaşının üzerine dünyada yeniden baş gösteren kutuplaşmalar, ülkenin üretim ve ticaretini dolayısıyla da deniz taşımacılığını olumsuz etkilemiştir. Bu nedenle o dönemde faaliyet gösteren armatör firmalardan sadece Kalkavanzadeler güçlü kalmış ve varlıklarını günümüze kadar sürdürmüşlerdir.

Tablo 2. 1952 Yılında Faaliyet Gösteren Bazı Armatörler

<i>Firma Adı</i>	<i>Şirkete Ait Gemilerin Toplam Tonajı</i>	<i>Gemi Sayısı</i>
Sadıkzade Ruşenoğulları	54.102	8
Haşim Mardin	36.085	3
Kemal Sadıkoğlu	20.395	2
H.Avni Sohtorik	17.254	3
Avni Meserretci	16.230	2
Rıza ve Arslan Sadıkoğlu	16.200	3
Nejat Doğan ve Ortakları	14.007	3
Nazım Kalkavan	14.040	1
Necati Pehlivan ve Ortakları	12.115	2
Toplam	200.428	27

Kaynak: Akol, 1981: 14

Demokrat Parti döneminde hazırlanan bir rapora göre 1952 yılında özel sektörde daha yoğun olarak faaliyet gösteren gemi sahibi firmalardan Tablo 2.'de gösterilmiştir. Bu armatörlerden Avni Meserretçi İzmirli, Haşim Mardin İstanbullu, Sadıkzade Ruşenoğulları, Avni Sohtorik, Rıza ve Arslan Sadıkoğlu ile Nazım Kalkavan Rize'lidir. Kemal Sadıkoğlu da diğer Karadenizli armatörler arasında yer almaktadır. Nejat Doğan ve Ortakları ile Necati Pehlivan ve Ortaklarının memleket bilgisine ulaşılammıştır.

İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde de Karadenizli aileler armatörlük geleneklerini sürdürerek özel sektör filosunun büyük çoğunluğu oluşturmuşlardır. 1952 yılında özel sektöre ait gemilerin toplam tonajının yarısından fazlası kökeni Karadeniz Bölgesi 'ne dayanan ailelerin kurdukları denizcilik şirketlerine aittir. Listede yer alan firmaların bir çoğu deniz taşımacılığı ve denizcilik faaliyetlerine 20. yüzyılın sonlarında başlamışlardır. Bu süre zarfında yaşanan büyük savaşların, ekonomik yoksunlukların ve hinterland ile liman arasındaki yetersiz bağlantıların yarattığı olumsuzluklara karşın; Karadenizli aileler deniz tutkusunu, birikimini, deneyimini ve bilgisini başarılı bir biçimde aktararak denizci nesiller yetiştirmişler, belki de Türk denizciliğindeki ilk sürdürülebilirlik örneği ortaya koymuşlardır.

Tablo 3. Günümüzde Faaliyet Gösteren Karadeniz Kökenli Bazı Armatör Firmalar

<i>Firma Adı (Alfabetik)</i>	<i>Firmanın Kurucusu</i>	<i>Günümüzde Firmayı Yöneten Kişi</i>	<i>Şirkete Ait Gemilerin Toplam Tonajı</i>	<i>Gemi Sayısı</i>	<i>Kuruluş Yılı</i>	<i>Şehir</i>
Atasoy Denizcilik	Şaban Atasoy Ömer Atasoy Nusret Atasoy	Kemal Atasoy	19.513	2	1946	Trabzon
Bayraktar	Mehmet Arif Bayraktar	Şadan Bayraktar Erhan Bayraktar	231.479	14	1945	Rize
Cerrahgil	Aile fertleri Cumhuriyet' in ilk anonim ortaklığını kurmuşlardır	Eşref Cerrahoğlu	160.818	2	1887	Ereğli

CUMHURİYET SONRASI DÖNEMDE KARADENİZ'DE ARMATÖRLÜK FAALİYETLERİ:
ARMATÖRLÜK MESLEĞİNİ GELENEK HALİNE GETİRMİŞ KARADENİZLİ AİLELERE YÖNELİK BİR ÇALIŞMA

Çetinkaya (Manta Denizcilik)	Mecit Çetinkaya	Mecit Çetinkaya (Oğlu ve babası aynı ismi taşımaktadır)	189.305	6	1974	Gümüşhane
Deval	Kpt. Hasan Deval	Burhan Deval	169.483	6	1881	Rize
Hacıoğulları	Selamet Sonay	Nuri Sonay	91.000	7	1948	Rize
İnce Denizcilik	Ahmet Bedri İnce	Ahmet Bedri İnce	806.606	14	1970	Kastamonu
Kafkametler	Selim Özkandemir O. Saffet Özkandemir	Kayacan Özkandemir Saffet Özkandemir F. Yaşar Özkandemir	4.905	2	1953	Zonguldak
Kaptanoğlu	Haci İsmail Kaptanoğlu	Cengiz Kaptanoğlu Gündüz Kaptanoğlu	552.010	13	20.yy' ın başları	Rize
Kıran	Turgut Kıran	Tahir Kıran	1.266.418	21	1959	Rize
Metekardeşler	Osman Memiş Mete	Halim Mete	18.372	2	1956	Rize
Turkon	Kaşif Kalkavan	Metin Kalkavan	308.700	17	1949 (Turkon Line 1997)	Rize
Ulusoy	Haci Mehmet Bahattin Ulusoy	Yılmaz Ulusoy	495.207	14	1981	Trabzon
Yardımcı	Şevket Yardımcı	Servet Yardımcı Hüseyin Yardımcı	159.123	16	1974	Rize

Tablo 3 armatörlük faaliyeti gösteren Karadenizli gemi sahiplerinin bir kısmını göstermektedir. Derleme yapılırken firmanın kurulduğu şehir veya kurucusunun memleketinin Karadeniz Bölgesi'nde yer alması esas alınmıştır.

Tabloya göre, sahip oldukları gemi sayısı bakımından ilk üç sırayı sırasıyla Kıran Denizcilik, Turkon Line ve Yardımcı Denizcilik iken, DWT açısından ise ilk üç sırayı Kıran Denizcilik, İnce Denizcilik ve Kaptanoğlu Denizciliktir. Bahsi geçen bu iki kıstasta listenin farklılık göstermesindeki en önemli etkenler firmanın hangi pazarda yer aldığı ve pazarlama stratejileri dolayısıyla sahip oldukları gemilerin cinsi

ve boyutudur. Örneğin, karlılık ve talep açısından dökme sıvı kimyasal ürünler veya işlenmiş petrol ürünler taşıyan bir geminin ebatının ve tonajının nispeten daha az iken; kuru dökme yük taşıyan gemilerde durum genellikle tam tersidir.

SONUÇ

Araştırmanın yapılırken firmaların web sayfalarında yararlanılmış, üniversitenin veri tabanları ve geçmiş Deniz Ticaret Tarihi Sempozyumlarından faydalanılmıştır. Kesin bilgilere ulaşabilmek için, İzmir Deniz Ticaret Odası Şube Müdür Yardımcısı Mahmut CANKA ile görüşme yapılmış; buna ek olarak veri elde edilemeyen firmaların bir kısmıyla görüşme yapılmıştır.

Kısıtlı zaman, internet ve yazılı yayınlarda kökene ve aileye ilişkin çok fazla somut veri bulunmayışı, armatör firmaların araştırmalara vakit ayırmaya yanaşmamaları ve kendi firmaları hakkında bilgi vermekten kaçınmaları araştırmanın daha kapsamlı biçimde yapılmasını zorlaştırmıştır. Araştırmanın bir diğer ve en önemli kısıtı olarak, Karadeniz kökenli bir çok değerli armatör firmaya ulaşılmasına karşın, gerek araştırmanın amacına gerekse başlığına uygun olması bakımından kuruluş yılları esas alınmıştır. Çalışmada, kuruluş veya bireysel armatörlük faaliyetlerine başlangıçları 1981 yılından daha eskiye dayanan 14 firma üzerinde durulmuştur. Firmaların sahip oldukları gemilerden ise 1000 tonun üzerindeki gemiler esas alınmıştır.

(1000 GT ve Üzeri)

Yıl	Dünya Sırası	Ulusal Bayraktaki Filo				Yabancı Bayraktaki Filo				Toplam Filo			
		Toplam Adet	DWT-1000	TEU-1000	Ort. Yaş	Toplam Adet	DWT-1000	TEU-1000	Ort. Yaş	Toplam Adet	DWT-1000	TEU-1000	Ort. Yaş
2003	17	437	7.338	58	18,4	132	1.575	20	19,3	569	8.912	78	18,6
2004	18	408	6.556	56	19,0	163	2.159	24	20,0	571	8.715	80	19,0
2005	20	420	6.427	53	18,0	237	2.725	24	22,0	657	9.152	77	20,0
2006	19	432	6.844	50	19,0	353	3.609	24	21,0	785	10.453	74	20,0
2007	19	446	6.464	50	19,0	424	4.650	36	21,0	870	11.115	87	20,0
2008	17	490	6.592	62	19,0	513	6.591	50	20,0	1003	13.183	113	19,0
2009	16	520	6.736	69	18,0	636	8.592	61	20,0	1.156	15.328	130	19,0
2010	15	560	7.246	70	17,5	665	9.954	66	18,6	1.225	18.671	136	18,1
2011	15	547	7.797	72	16,8	672	11.863	59	17,6	1.219	19.660	131	17,2
2012	15	523	8.479	76	16,5	642	14.093	60	16,2	1.165	22.572	136	16,3
2013	13	627	9.488	88	17,4	842	20.838	91	16,7	1.469	30.327	179	17,0
2014	13	599	8.580	91	17,7	890	21.846	101	17,2	1.489	30.427	192	17,4

Şekil - 1. Faal Durumdaki Türk Sahipli Filonun Gelişimi**Kaynak: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, 2014**

Şekil - 1' de Türk armatörlerin sahip oldukları 1000 gros ton ve üzeri gemilerin sayısının ve tonajlarının son 10 yıl içerisinde yaşadıkları değişim gösterilmektedir. Şekle göre 01 Ocak 2014 tarihinde Türk armatörlerin sahip oldukları gemi sayısı toplam 1489 iken tonajı 30.427.000 tondur. Bu gemilerin içerisinde yük gemisi çeşitleri ile beraber, yolcu gemileri, balıkçı gemileri, römorkörler, gemi hizmeti sağlayan gemiler, araştırma gemileri, deniz araçları, yüzer havuz ve yatlar da yer almaktadır. Türk armatörlere ait olan yalnız yük gemisi sayısına ilişkin herhangi bir veri elde edilememesine karşın, tüm gemi türlerinin dahil edildiği tablolarda dahi Karadenizli armatörlere ait gemi ve tonajı oldukça önemli bir paya sahiptir. Sadece çalışmanın hedef grubunu esas alacak olduğumuzda ise, çalışma dahilindeki Karadeniz kökenli aileler 136 adet gemi ve yaklaşık 4.500.000 tonluk kapasite ise toplam gemi sayısının %9.2' sini, toplam tonajın ise % 14,7' sini elinde bulundurmaktadır. Araştırılan firmaların araştırma süresi içerisindeki filo bilgilerine ekte ulaşılabilir.

Araştırma kapsamına alınan gemi sahibi firmaların kökenleri ele alındığında Bayraktar, Deval, Hacıoğulları, Kaptanoğlu, Kıran, Metekardeşler, Turkon Line ve Yardımcı Denizcilik' in kökenleri Rize şehrine dayanırken; Atasoy ve Ulusoy Denizcilik' in kökeni Trabzon' a, Cerrahgil ve Kafkametler' in ise Zonguldak' a dayanmaktadır. Çetinkaya ailesinin kökeni Gümüşhane' ye uzanırken, İnce Denizcilik' in temelleri ise Kastamonu' da atılmıştır. Kısıtlar gereği listeye alınmamış olan Karadeniz kökenli diğer firmaları da göz önünde bulundurduğumuz takdirde, her ne kadar diğer Karadeniz şehirlerinde de başarılı armatörler yetişmiş olsa da, Rize şehri denizcilik taşımacılığı ve gemi sahipliği bakımından başı çekmekte ve bu mesleği yıllardır başarı ile sürdürmektedirler.

KAYNAKÇA

Akol, R. (1981). Genç Türkiye Cumhuriyeti' nin Kuruluşunda Türk Deniz Ulaştırmasına Genel Bir Bakış, Cumhuriyet Dönemi Türk Sanayisinin Gelişimi Sempozyumu. İstanbul: İstanbul Teknik Üniversitesi Yayınları.

- Arı, K. (2008). İzmir'den Bakışla Türk Ticaret Bahriyesi ve Mübadele Gemileri Lozan'dan Kabotaja. İzmir: Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları.
- Baygın, O .ve Koldemir, B (2012). Tarihi Süreç İçerisinde Karadeniz'de Ticari Faaliyetlerin İncelenmesi ve Trabzon. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu 4: Doğu Karadeniz. 16-17. 04. 2012 –Trabzon.
- Cerit, A.G. (2013). Denizcilik İşletmeleri Yönetimi. Edt. (Cerit, A.G., Deveci, A.D. ve Esmer, S.). İzmir: Beta Yayınları
- Çetin, İ.B. (2007). Deniz Ticaretinin Geliştirilmesinde Ulaştırma Ağları için İlgi Analizleri: Türkiye – Almanya-Çin Uygulaması. (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Gökgöz, G. ve Yılmaz,A. (2013). Cumhuriyetin İlk Yıllarında Türkiye'de Liman ve Liman İşletmecilerini Millileştirme Süreci ve Karadeniz Limanları. Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik - 2. Samsun: Canik Belediyesi Kültür Yayınları.
- Gözcü, A. (2013). Cumhuriyet Döneminde Karadeniz Bölgesinde Limanları Besleyen Ürünler ve Ticari Etkinlikler. Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik - 2. Samsun: Canik Belediyesi Kültür Yayınları.
- Hergüner, M. (2007). Kabotaj Kanunu'nun 81. yılı kutlanıyor.Cumhuriyet Gazetesi. 9 Temmuz 2007.
<http://www.cumhuriyetarsivi.com/katalog/4926/sayfa/2007/7/9/14.xhtml>
- Hergüner, M.(2011). İkinci Dünya Savaşında Türk Denizciliği. İstanbul: Kastaş Yayınları.
- Kurt, S. (2009). Başlangıçtan günümüze İzmir Körfezi'nde Yolcu ve Eşya Taşıyan Kuruluşlar. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu 1: İzmir ve Doğu Akdeniz Bildiriler Kitabı. 7.05.2009 -İzmir.
- Kırışman, M. Ve Ayyılmaz, F. (2012). Cumhuriyetin İlk Yıllarında Karadeniz Bölgesinde Deniz Ticareti ve Trabzon. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu 4: Doğu Karadeniz. 16-17. 04. 2012 – Trabzon.

- Sezgin, G. (2007). İnönü Dönemi (1938–1950) Türk Denizciliği. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara Üniversitesi. Ankara.
- Sözer,K.(2006).1913 Tarihli Bahriye-i Ticariye Salnamesindeki Bilgiler Işığında Cumhuriyetin İlk Yıllarındaki Deniz Ticaret Yapısının Değerlendirilmesi. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Ankara Üniversitesi. Ankara.
- Topuz, H. (2009). Uluslar arası Deniz Ticari Taşımacılığının Türkiye Ekonomisindeki Yeri (1923-1980). (Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi/Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (2014). Deniz Ticareti 2013 İstatistikleri - Deniz Taşıtları, Denizyolu Taşıma, Teşvik ve Gemi Sanayi İstatistikleri.
- UN.(2015). United Nations International Standart Industrial Classification of All Economic Activities, Rev.4., available at <http://unstatds.un.org/unsd/cr/registry/regcst.asp?CI=27>, (15.04.2015).
- Yalçın, E. (2013). Lozan' dan Kabotaj' a Karadeniz Bölgesi' nde İnsan ve Yük Taşımacılığı. Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canık - 2. Samsun: Canık Belediyesi Kültür Yayınları.
- Mahmut CANKA. İMEAK DTO İzmir Şube Müdür Yardımcısı. Görüşme, 10.04.2015
- <http://www.atasoydenizcilik.com.tr/hakkimizda.html>
- <http://www.bayraktar.net/>
- <http://www.cerrahgil.com.tr/AboutUs.asp>
- <http://www.cetinkaya-group.com/About-Hakkimizda.html>
- <http://www.clarksons.net/>
- <http://www.denizticaretodasi.org.tr/sayfalar/Komite.aspx>
- <http://www.deval.com/>
- <http://www.haciogullari.com.tr/firmamiz.html>
- http://www.incedeniz.com/en#!/page_ince
- <http://www.kafkametler.com/aboutus.html>

<http://www.kaptanoglu.com/about.php>

<http://www.kiran.com.tr/anasayfa.html>

<http://www.metekardesler.com/home.html>

<http://www.shipspotting.com>

<http://www.yardimci.gen.tr/index.html>

EK

Atasoy Denizcilik	M/V Karsoy	10.563 DWT	Genel Yük
	M/V Ofmar	8.950 DWT	Genel Yük
Bayraktar Denizcilik	M/V Orhan Bayraktar	6.139 DWT	Genel Yük
	M/V Erhan Bayraktar	4.140 DWT	Genel Yük
	M/V Adnan Bayraktar	11.655 DWT	Genel Yük
	M/V Burak Bayraktar	11.655 DWT	Genel Yük
	M/V Gözde Bayraktar	21.417 DWT	Konteyner
	M/V Ayşe Naz Bayraktar	21.417 DWT	Konteyner
	M/V Şadan Bayraktar	8.080 DWT	Konteyner
	M/V Mehtap Bayraktar	6.231 DWT	Konteyner
	M/V Denizhan Bayraktar	6.250 DWT	Konteyner
	M/V Ayhan Bayraktar	5.610 DWT	Konteyner
	M/V Tayfun Bayraktar	5.250 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Arif Bayraktar	1.128 DWT	Kuru Dökme Yük
Cerrahgil	2 adet Panamax (Gemilerin isim ve kapasite bilgilerine ulaşamamıştır)	-	Kuru Dökme Yük
	2 adet Kamsarmax (Gemilerin isim ve kapasite bilgilerine ulaşamamıştır)	-	Kuru Dökme Yük
Manta Denizcilik	M/V Safran 1	4.495 DWT	Genel Yük
	M/V Bosna	26.530 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Penyez	16.870 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Sakarya	29.905 DWT	Kuru Dökme
	M/V Halit Yıldırım	29.905 DWT	Kuru Dökme

CUMHURİYET SONRASI DÖNEMDE KARADENİZ'DE ARMATÖRLÜK FAALİYETLERİ:
ARMATÖRLÜK MESLEĞİNİ GELENEK HALİNE GETİRMİŞ KARADENİZLİ AİLELERE YÖNELİK BİR ÇALIŞMA

	M/V Cihan	81.600 DWT	Kuru Dökme
Deval	M/V Lady Saliha	30.125 DWT	Kuru Dökme
	M/V Lady Serra	30.125 DWT	Kuru Dökme
	M/V Lady Demet	30.125 DWT	Kuru Dökme
	M/V Lady Begüm	30.125 DWT	Kuru Dökme
	M/V Lady Alara	30.125 DWT	Kuru Dökme
	M/V Askabat	18.855 DWT	Genel Yük
Hacıoğulları	M/V Sabahat Sonay	13.000 DWT	Genel Yük
	M/V Nuri Sonay	13.000 DWT	Genel Yük
	M/V Şevkettin Sonay	13.000 DWT	Genel Yük
	M/V Rıza Sonay	13.000 DWT	Genel Yük
	M/V Hacı Hilmi II	13.000 DWT	Genel Yük
	M/V Kaptan Hilmi III	13.000 DWT	Genel Yük
İnce Denizcilik	M/V İnce Akdeniz	46.877 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V İnce Pasific	45.514 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V İnce Atlantik	45.608 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V İnce Anadolu	76.619 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V İnce Ilgaz	76.579 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V İnce Kastamonu	56.925 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V İnce Karadeniz	56.925 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V İnce Ege	57.373 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V İnce Fortune	57.293 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V İnce Hamburg	28.189 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V İnce Beylerbeyi	61.429 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V İnce Evrenye	28.207 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V İnce Ankara	106.677 DWT	Kuru Dökme Yük
Kafkametler	M/V Kafkametler	3.134 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Recep Reis 1	1.771 DWT	Kuru Dökme Yük
Kaptanoğlu	M/V Sadan K	80.306 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Zeynep K	80.306 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/T Leyla K	115.948 DWT	Tanker
	M/T Eser K	115.829 DWT	Tanker
	M/T H. İsmail Kaptanoğlu	40.111 DWT	Tanker
	M/T Ece Nur K	19.964 DWT	Tanker
	M/T Gunes K	19.986 DWT	Tanker
	M/T Puli	15.856 DWT	Tanker
	M/T Tana	6.487 DWT	Tanker

	M/T Toli	3.442 DWT	Tanker
	M/T Loya	3.912 DWT	Tanker
Kıran	M/V Tamer Kıran	6468 DWT	Genel Yük
	M/V Gökay - K	7750 DWT	Genel Yük
	M/V TK Rotterdam	8861 DWT	Genel Yük
	M/V Zeynep Kıran	29.321 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Kıran Asya	66.553 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Kıran Europe	56.666 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Kıran America	56.569 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Kıran Anatolia	63.487 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Kıran İstanbul	63.500 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Kıran Marmara	63.500 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Kıran Australia	63.500 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Kıran China	63.548 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Kıran Bosphorus	63.500 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Kıran Adriatic	63.447 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Kıran Africa	79.105 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Kıran Eurasia	79.158 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Kıran Türkiye	175.018 DWT	Kuru Dökme Yük
Metekardeşler	M/V Boras	6.071 DWT	Genel Yük & Konteyner
	M/V Zinnet Mete	12.301 DWT	Genel Yük & Konteyner
Turkon Line	M/V Ceyla K	12.358 DWT	Genel Yük & Konteyner
	M/V Alkın Kalkavan	12.447 DWT	Konteyner
	M/V Ecem Kalkavan	12.447 DWT	Konteyner
	M/V Nevzat Kalkavan	26.000 DWT	Konteyner
	M/V Orkun Kalkavan	12.126 DWT	Konteyner
	M/V Mukaddes Kalkavan	26.700 DWT	Konteyner
	M/V Sedef Kalkavan	12.447 DWT	Konteyner
	M/V Irem Kalkavan	12.447 DWT	Konteyner
	M/V Fürth	12.447 DWT	Konteyner
	M/V Kasıf Kalkavan	12.447 DWT	Konteyner
	M/V Dilara Kalkavan	12.545 DWT	Konteyner
	M/V Sena Kalkavan	12.447 DWT	Konteyner
	M/V İbrahim Dede	26.700 DWT	Konteyner
	M/V Murat K	12.447 DWT	Konteyner
	M/V Mustafa Dayı	26.700 DWT	Konteyner
	M/V Erkan K	12.595 DWT	Konteyner

CUMHURİYET SONRASI DÖNEMDE KARADENİZ'DE ARMATÖRLÜK FAALİYETLERİ:
ARMATÖRLÜK MESLEĞİNİ GELENEK HALİNE GETİRMİŞ KARADENİZLİ AİLELERE YÖNELİK BİR ÇALIŞMA

	M/V Cafer Dede	26.700 DWT	Konteyner
	M/V Kaan Kalkavan	26.700 DWT	Konteyner
Ulusoy	M/V Blue Fin	56.780 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Yellow Fin	56.780 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V White Fin	56.780 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Red Fin	56.780 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/V Saffet Bey	14.107 DWT	Ro-ro
	M/V Ulusoy 5	14.103 DWT	Ro-ro
	M/V Ulusoy 8	22.000 DWT	Kuru Yük
	M/V Ulusoy 9	11.853 DWT	Kuru Yük
	M/V Ulusoy 11	79.422 DWT	Kuru Yük
	M/V Ulusoy 12	79.403 DWT	Kuru Yük
	M/V Ulusoy 14	15.000 DWT	Ro-ro
	M/V Ulusoy 15	15.000 DWT	Ro-ro
Yardımcı	M/V Nimet	7.435 DWT	Kuru Dökme Yük
	M/T Anzer	5.000 DWT	Tanker
	M/T Feteköz	5.701 DWT	Tanker
	M/T Filyoz	5.850 DWT	Tanker
	M/T CT Dublin	16.791 DWT	Tanker
	M/T CT Cork	10.307 DWT	Tanker
	M/T CT Longford	10.000 DWT	Tanker
	M/T Ovit	10.000 DWT	Tanker
	M/T Elevit	17.000 DWT	Tanker

XX. YÜZYIL BAŞINDA ORDU LİMANININ TİCARİ POTANSİYELİ***Kemal SAYLAN******Özet**

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması ve buharlı gemilerin icadı Osmanlı Devleti'nin Karadeniz kıyılarındaki ticari faaliyetlerinin artırmasını beraberinde getirdi. Bu ticaretten başlangıçta en büyük payı Trabzon ve Samsun gibi büyük liman şehirleri aldı. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Karadeniz kıyısındaki diğer küçük liman şehirleri de deniz ticaretinden pay almaya başladılar. Bu da Anadolu'nun Karadeniz kıyısındaki küçük kasabaların gelişmesini ve ticaret hacimlerini artırmalarını sağladı.

Küçük bir liman şehri olan Ordu kasabası da meydana gelen gelişmelerden etkilendi. Kasaba ekonomisi bu dönemde bir hayli canlandı. Daha önceleri içe kapanık ekonomik faaliyetler sürdüren kasaba, buharlı gemilerin uğradığı bir liman haline geldi. Bu sayede dış piyasalarla tanıştı ve uluslararası piyasalarla entegrasyon sürecine girdi.

Çalışmamızda kasaba ekonomisinin dış piyasalara açılmasında önemli bir konuma sahip Ordu limanının XX. yüzyılın başındaki ticaret potansiyelini Trabzon Vilayet Salnamelerinden hareketle değerlendirmelerde bulunacağız.

Anahtar Kelimeler: Ordu, kasaba, liman, ihracat, ithalat

COMMERCIAL POTENTIAL OF ORDU'S PORT IN THE BEGINNING 20th CENTURY**Abstract**

Opening up international trade in the Black Sea and the invention of steamships led to the increase of commercial activities in the Black Sea coast of the Ottoman Empire. Being the major port cities, Trabzon and Samsun initially took the largest share of this trade. Since the second half of the 19th century, also other small port cities in the Black Sea's coast began getting a share from maritime trade. This provided development of small towns in the Black Sea coasts of Anatolia and increase the trade potential.

Ordu which is a small harbor town, was affected by occurred developments in this period. The town's economy revived numerous during this period. Previously, the town's economy it was introverted, but later became a popular port for steamships destination. Thus, it met with foreign markets and integrated with international markets.

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII.Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** Yrd. Doç. Dr., Gümüşhane Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi.
kemalsaylan52@gmail.com

In this work, we will evaluate, by using Trabzon Provincial yearbooks, commercial potential of the Ordu port at the beginning of the 20th century

Key Words: Ordu, town, port, export, imports

Giriş

Karadeniz kıyıları antik çağlardan itibaren iskân edilen coğrafyalardan biri olmuştur. Antik çağın yaşam merkezi sayılan Akdeniz çevresindeki devletler dahi Karadeniz sahillerinde bir koloni kurmak için acımasız mücadelelere girmişlerdir (Boardman, 1988, 225-245). Antik dönemde Karadeniz kıyılarında çok sayıda Grek koloni şehirleri kurulmuştur. Bu dönemde bölgenin en önemli geçim kaynağını ise balıkçılık oluşturmuştur (Güveloğlu, 2013, 730).

Ortaçağda Karadeniz’de başlıca egemen güç olan Bizans İmparatorluğu’nun zaafından faydalanan veya o dönemdeki siyasi şartları kendi çıkarlarına göre kullanmayı başaran Cenevizliler, Karadeniz kıyılarında koloniler kurarak buradaki ticaretten büyük karlar elde ettiler (Daş ve Törel, 2013, 843). Ceneviz kolonileri varlıklarını XIV. yüzyıl boyunca korudular. Bu yüzyılın sonlarında Yıldırım Bayazid döneminde Karadeniz kıyılarında Trabzon hariç olmak üzere Osmanlı egemenliği tesis edilmeye başlandı. 1461 senesinde Trabzon’un da fethedilmesiyle birlikte Karadeniz’in güney kıyılarının tamamı Osmanlı hâkimiyetine geçmiş oldu. XV. yüzyıl boyunca yabancı gemilere kapalı olan ve XVII. yüzyılın sonlarına kadar bir Osmanlı iç denizi konumunda olan Karadeniz’de bu yüzyılın sonlarından itibaren devletlerarası gelişmelere bağlı olarak ticari değişimler yaşanmaya başladı. 1774’te Rusya’ya, 1784’te Avusturya’ya, 1799’da İngiltere ve 1802’de Fransa’ya Karadeniz’de serbest ticaret yapma hakkı verilmesi bölgedeki siyasî ve iktisadî yapıyı önemli ölçüde etkiledi (Aygün, 2009, 42).

Küçük Kaynarca Anlaşması’yla (1774) Osmanlı Devleti, artık Karadeniz’i Rusya ile paylaşmayı kabul etmişti. Böylece daha önceleri sadece Osmanlı gemileri ile ticaret yapabilen Ruslar Karadeniz’de hem Osmanlı hem de kendi gemileri ile ticaret yapma hakkını elde ettiler (Fidan, 2009, 83). İngilizler ve Fransızlar ise aldıkları imtiyazlarla Karadeniz ticaretinde söz sahibi olmuşlardı. Böylece Karadeniz uluslararası ticarete açılmış oldu. XIX. yüzyılda Rusya, İngiltere ve Fransa gibi büyük devletlerin yanı sıra diğer Avrupalı devletlerle yapılan ticaret anlaşmalarının etkileri Karadeniz liman kentlerinde kendini göstermeye başladı (Yılmaz, 2006, 98). 1838 Ticaret

Antlaşması'nın yürürlüğe girmesi ve buharlı gemiler ile taşımacılığın bütün dünyada olduğu gibi Osmanlı sularında da yaygınlaşması, Karadeniz liman şehirlerinin ticaret hacmini önemli ölçüde artırırdı (Baskıcı, 2005, IX).

Bu dönemde Anadolu şehirlerinin ekonomik yapılarını belirleyen ana etken iç ve dış ticaretteki etkinlikleri olmakla birlikte geleneksel üretim ilişkilerinin henüz değişmediği sanayileşmenin gerçekleştirilmediği bu evrede, bazı kıyı kentlerinin belirgin bir gelişme göstermelerinin başlıca nedeni, dış ticarete gösterdikleri atılım oldu (Çadircı, 1997, 360). Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasıyla birlikte Avrupalı şirketlere ait gemiler Karadeniz'deki Trabzon, Samsun gibi büyük limanlara uğramaya başladılar. Karasularındaki gelişmelere ayak uydurmak isteyen Osmanlı Devleti de kurduğu deniz şirketleri vasıtasıyla Karadeniz kıyılarında ticari faaliyetlerini artırmaya çalıştı. Başlangıçta (1841'den itibaren) Osmanlı deniz şirketleri de Avrupalı şirketler gibi sadece Trabzon, Samsun, Giresun gibi büyükçe limanlara uğruyordu. Ancak bu durum gemilerinin eski olması, tonajlarının düşük olması vb. gibi nedenler Osmanlı gemi acentasının¹ diğer Avrupa bandralı gemi acentalarından çok daha az kar elde etmesine neden oluyordu. Osmanlı gemi acentası bu açığını kapatmak için zamanla Avrupalı acentaların düzenli olarak uğramadıkları küçük limanlara uğramaya başladı. Bu da Karadeniz kıyısında bulunan küçük kasabaların gelişmesini ve ticaret hacimlerinin artırmasını sağladı (Baskıcı, 2005, 72).

Küçük bir liman şehri olan Ordu da bu dönemdeki meydana gelen gelişmelerden etkilendi. Kasaba ekonomisi bu dönemde bir hayli canlandı. Daha önceleri içe kapanık ekonomik faaliyetler sürdüren kasaba artık dış piyasalarla tanışarak yurt dışından yapılan ithalatın yanı sıra yurt dışına ihracat yapar hale geldi (Saylan, 2007, 79-80).

XX. Yüzyılın Başında Ordu Limanına Uğrayan Gemiler

Avrupa Sanayi devrimi sonucunda yeni geliştirdiği teknikle ortaya çıkardığı buharlı gemiler sayesinde XIX. yüzyılın başlarından itibaren deniz ulaşımında önemli bir aşama kaydetti. Buhar makineleri gemileri akıntılardan, gelgitlerden ve rüzgârlardan çekip çıkararak deniz taşımacılığının daha güvenli ve düzenli hale gelmesini sağladı. Buhar gemilerin kullanılmasıyla deniz taşımacılığı köklü bir dönüşüm yaşadı (Ekinci, 2006, 37-54). Bu gemiler denizlerdeki ticaret hacmini

¹ Önceleri Fevaid-i Osmaniye olan gemi acentası daha sonra İdare-i Mahsusa adını almıştır.

ziyadesiyle artırmakla birlikte liman şehirlerine yeni bir soluk getirdi. Bu gemiler ayrıca Osmanlı liman şehirlerinin Avrupa'nın önemli limanlarıyla olan bağına güçlendirdi.

Daha önceleri esas olarak yolcu, posta ve değerli malların taşınmasında kullanılan buharlı gemilerle XIX. yüzyıldan itibaren her türlü mal taşınmaya başlandı. Kısa sürede dünyadaki deniz ticaretinin büyük çoğunluğu buharlı gemilerin eline geçti. Buharlı gemilerin deniz ticaretinde yelkenlilerin yerini almaya başlaması ise Osmanlı deniz ticaretinde yabancı gemilerin etkin olmasına neden oldu. Buharlı gemilerin deniz ticaretinin hacmini artırıcı etkisi de serbest ticaret antlaşmalarının ticareti kolaylaştırıcı etkileri ile birleşince, Osmanlı Devleti limanlarının gemi trafiği hissedilir derecede arttı. Bunun sonucu olarak kıyı ticaretinin çoğu, Avrupalı şirketlere ait buharlı gemi hatlarının eline geçti. Diğer taraftan buharlı gemiler liman kentlerinin gelişmesine önemli katkıda bulundu. Böylece bir zamanlar sadece yerel gemilerin kıyı ticareti trafiğine sahne olan Ordu limanı zamanla yabancı denizyolu şirketlerinin sefer listelerine girmiş oldu (Baskıcı, 2005, 59).

Osmanlı deniz acentası olan Fevaid-i Osmaniye şirketine ait gemilerin Ordu limanına düzenli olarak uğraması kısa sürede yabancı şirketlere ait gemilerin de burayı güzergâhlarına dâhil etmelerini sağladı. 1900'lü yılların başında her hafta Perşembe günü İstanbul'dan hareket eden İdare-i Mahsusa acentasına ait gemi bazı limanlara uğradıktan sonra Ordu limanına geliyor daha sonra Giresun, Tirebolu'ya uğrayarak Çarşamba günü sabahleyin Trabzon'a geliyordu. Perşembe günü yine Trabzon'dan hareket eden gemi Karadeniz'deki diğer limanlarla birlikte Ordu limanına uğrayarak tekrar İstanbul'a dönüyordu (TVS, 1900, 170). Rus şirketi ise her 15 günde bir Cuma günü Odesa'dan hareket ederek, Pazartesi İstanbul'a gelmekte, Perşembe gününe kadar burada kaldıktan sonra Perşembe günü akşamı Karadeniz'e hareket ederek Karadeniz'deki diğer limanlarla birlikte Ordu limanına uğrayarak Pazartesi günü Trabzon'a ulaşmaktaydı. Perşembe günü akşamüstü ise tekrar Trabzon, Ordu ve diğer kasabalara uğrayarak İstanbul'a dönmekteydi (TVS, 1900, 171). Böylece haftanın değişik günlerinde Ordu limanına uğrayan gemiler liman ve şehir ticaretinin gelişmesini ve canlı kalmasını sağlıyorlardı.

Bununla birlikte XX. yüzyılın başında Avrupalı bazı vapur işletmeleri Ordu limanını düzenli sefer güzergâhlarından çıkardığı görülmektedir. Örneğin, 1870 tarihinde Ordu limanına haftanın değişik günlerinde Fevaid-i Osmaniye, Rusya, Fransız ve Avusturya kumpanya vapurları uğrarken XX. yüzyılın hemen başında Fransız ve Avusturya şirketleri Ordu limanını düzenli sefer güzergahlarından çıkarmışlardı (TVS, 1871, 171). Ancak düzenli olmasa da bu devletlere ait gemiler yine de Ordu limanına uğramaya devam ettiler. 1902 senesinde Ordu limanına uğrayan buharlı gemilerin sayıları ve tonajları şöyledir (TVS, 1903, 491):

1902 Senesinde Ordu Limanına Uğrayan Buharlı Gemilerin Sayıları ve Tonajları

Bağlı Bulundukları Ülke	Adet	Tonaj
Osmanlı	143	150.785
Avusturya-Macaristan	2	2.586
İngiltere	1	1.288
Fransa	27	40.266
Rusya	55	47.470
İtalya	1	1.645
Yunanistan	48	45.488
Toplam	277	289.528

Tabloda da görüleceği üzere 1902 senesinde Ordu limanına toplam 277 adet buharlı gemi uğramıştı. Limana uğrayan gemilerin toplam tonajı 289.528 tondur. Ancak bu sayının önemli bir miktarını Osmanlı gemileri oluşturmaktaydı. Bununla birlikte Rusya, Yunanistan ve Fransa bandralı gemilerinin de Ordu limanına olan ilgisi azımsanamayacak derecedeydi. Avusturya-Macaristan, İngiltere ve İtalya bandralı gemiler ise senede birkaç kez limana uğruyorlardı.

Karadeniz ticaretinde buharlı gemiler önemli bir paya sahip olmakla birlikte Ordu limanı derin bir liman olmadığından ve iskelesi büyük gemilerin yanaşmasını uygun olmadığından buharlı gemi ticaretinden yeterince pay alamıyordu. Zaten bu tür büyük gemiler büyük ticaret hacimleri için tasarlanmış ve uzun seferlere odaklanmışlardı. Bu nedenle buharlı gemilerin zafiyetini yelkenli gemiler tamamlamaktaydı. Küçük bir liman olan Ordu'ya Osmanlı karasularındaki iç limanlar arasında taşımacılıkta kullanılan yelkenli gemiler uğrayarak limanın ticaret hacminin artmasına katkıda bulunmuşlardır. 1902 senesinde Ordu limanına uğrayan yelkenli gemi sayısı ve tonajları şöyledir (TVS, 1903, 491):

Ordu Limanına Uğrayan Yelkenli Gemi Sayısı ve Tonajları

Bağlı Bulundukları Ülke	Adet	Tonaj

Osmanlı	67	1.469
Yunanistan	2	704
Toplam	69	2.173

Tabloda da görüleceği üzere 1902 senesinde Ordu limanına toplam 69 adet yelkenli gemi uğramıştı. Bu gemilerin toplam tonajı 2.173 tondur. Ancak burada dikkati çeken husus Osmanlı bandralı gemiler haricinde Avrupalı devletlere ait (Yunanistan hariç olmak üzere) Ordu limanına uğrayan yelkenli gemi olmamasıdır.

Ordu limanının açık bir liman olması nedeniyle yük ve yolcu gemileri Ordu iskelesine yanaşamamakta ve rahatça yükleme-boşaltma yapamamaktaydılar. Bu nedenle açıkta demirleyen gemilerdeki yükler mavna, preme ve çapar gibi teknelerle boşaltılmakta veya yüklenmekteydi. Limanın canlı olması yüzyılın başında yükleme-boşaltma işlerinde kullanılan teknelerle balıkçı teknelerinin sayısının da artmasını sağlamıştı. XX. yüzyılın başlarında Ordu limanında kayıtlı olan teknelerin cins ve tonajları ise şöyledir (TVS, 1902, 490):

1902 Senesinde Ordu Limanında Kayıtlı Olan Teknelerin Cins ve Tonajları

Geminin Cinsi	Gemi Sayısı
Küçük Gemi	39
Büyük Gemi	32
Mavna ²	61
Preme ³	50
Çapar ⁴	3
Toplam	185

Ordu Limanından Yapılan İhracat

Ordu Kazası ticaret açısından önemli bir ticaret limanı olduğu için kasaba halkının büyük bir çoğunluğu ticaretle uğraşmaktaydı. 1892 Tarihli Trabzon Vilayet Salnamesinde kaza hakkında şu ifadeler yer verilmektedir.

“Kasaba-i mezkûre, ticâret nokta-i nazarınca hâiz-i ehemmiyyet bir bender-gâh-ı ticâret olup, ahâlisi ekseriyyet üzere ahz-u itâ ile meşguldür. Dâhil-i kazada mısır, fasulye, arpa, yulaf, çavdar, kendir, pirinç, zeytin, fındık, ceviz, erik, üzüm, muşmula, elma, armut, kiraz, vişne, dut, nar, ayva, şeftali, taflan, incir gibi meyveler

² Mavna, gemilere yük taşıyan kürekli ve motorlu büyük kayıklara verilen isimdir. (Devellioğlu, 2010, 679).

³ Preme, uzun, dar ve hafif olup bir, iki üç, dört çifte gibi kürek sayılarının arttığı ölçüde büyüyen oldukça zarif yapılı kayıklara verilen isimdir. 18. Yüzyıldan sonra premelere piyade denilmiştir. (Uluskan, 2008, 246).

⁴ Çapar, Kamus-ı Bahrî’de “Samsun ve civarı sevhilinde icra-yı ticaret eden ve takadan büyük olup kürek ve bir aşırma yelken ile müteharrik bulunan kayıklardır” şeklinde tarif edilmektedir. Atmaca, 2012, 56-60).

ve mahsûller hâsıl olmakta ve cesâmet-i mevki' nisbetinde kesret üzere husûle gelmekte bulunan hubûbâtından her sene hâric-i kazaya mikdâr-ı küllî-yi ihrâcât vukua gelmektedir.” (TVS, 1892, 475).

XIX. yüzyıldan itibaren Karadeniz’in uluslararası ticarete açılmasıyla birlikte kaza dışına mal ihraç edilmeye başlandı. Bu dönemde kazadan ihraç edilen ürünlerin hemen tamamını hayvansal ve tarımsal ürünler oluşturmaktaydı. Yurt dışına ihraç edilen tarım ürünleri daha çok yörede üretimi fazla olan mısır, fasulye, fındık, ceviz, arpa, buğday, yulaf, keten, kendir ve çeşitli meyvelerdi. Hayvanlardan elde edilen keçi ve koyun derileri, yün, balık yağı, yumurta ve bal mumu da ihraç edilen ürünler arasındaydı. Ayrıca küçük el tezgâhlarında yerli ustalar tarafından yapılan ağaç tekne ve kürekler de yurt dışına satılmaktaydı. XX. yüzyılın başlarında Ordu limanından yapılan ihracat rakamları şöyledir:

Ordu Limanından 1900 ve 1901 Yıllarında Yapılan İhracat

Malın Cinsi	1900 (TVS, 1901, 225)		1901 (TVS, 1902, 333)	
	Ağırlığı (Kıyye) ⁵	Tutarı (Kuruş)	Ağırlığı (Kıyye)	Tutarı (Kuruş)
Buğday	250.000	132.000	100.000	44.000
Arpa, Yulaf	200.000	70.400	---	---
Kendir	100.000	182.600	70.000	107.800
Mısır Buğdayı	5.600.000	2.217.600	10.000.000	4.400.000
Kabuklu Fındık	280.000	776.600	1000.000	1.804.000
İç Fındık	448.000	2.562.560	250.000	880.000
Ceviz	40.600	39.696	20.000	17.600
Ceviz İçi	25.000	66.000	12.000	29.040
Fasulye	2.600.000	2.059.600	3.000.000	2.640.000
Balmumu	2.500	34.100	10.000	140.800
Balık Yağı	30.000	23.760	300.000	52.800
Meyve vs.	55.000	24.200	60.000	36.400
Yün	100.000	440.000	100.000	440.000
Koyun ⁶	---	154.000	50.000	2.200.000
Keçi ve Koyun Derisi	60.000	237.600	40.000	1.628.000
Yumurta	250.000	990.000	320.000	1.232.000
Çeşitli Eşya	120.000	513.436	200.000	1.100.000
Ağaç Tekne ve Kürek	---	---	50.000	66.000
Toplam	10.161.100	10.518.948	15.612.000	15.233.240

⁵ 1283 gramlık eski bir ağırlık ölçüsüdür (Develioğlu, 2010, 1303).

⁶ Koyunlar sayısı olarak belirtilmiştir.

Tabloda da görüleceği üzere 1901 senesinde toplam 10.161.100 kıyye ürün ihracatından 10.518.948 kuruş gelir elde edilmişti. Bu rakam bir önceki yılın rakamlarından 6.043.210 kıyye ve 5.732.940 kuruş fazlaydı. Bu fazlalığın sebebi ise mısır buğdayı, fasulye ve buğdayın 1899 senesinde önceki senelere göre çok daha az olmasıydı. Nitekim 1902 senesinde yapılan 15.612.000 kıyye maldan elde edilen 15.233.240 kuruş gelire bakılacak olursa 1899 senesinde olağanüstü bir durumla karşılaşıldığı anlaşılır. Tablodaki ihracat rakamlarına bakıldığında ihracatın % 70'inin tarım ürünlerinden, % 29'unun hayvansal ürünlerden % 1'inin de diğer ürünlerden gerçekleştirildiği görülmektedir.

Ordu Limanından Yapılan İthalat

Kazada ticaretin canlanması sadece ihracatın değil ithalatın da artmasını beraberinde getirdi. Limandan mal almaya gelen gemiler gelirken de kasabaya mal getiriyorlardı. Ordulu bazı tüccarlar yelkenli gemilerle Kafkasya, Romanya ve Kırım'a giderek, oralardan şeker, gaz, un gibi tüketim maddelerini satın alıp Ordu'ya getirerek kaza dâhilinde satmaya başladılar (Çebi, 2003, 93). XX. yüzyılın başlarında Ordu limanından gerçekleştirilen ithalat rakamları şöyledir:

Ordu Limanından 1900 ve 1901 Yıllarında Yapılan İthalat

Malın Cinsi	1900 (TVS, 1901, 224)		1901 (TVS, 1902, 332)	
	Ağırlığı (Kıyye)	Tutarı (Kuruş)	Ağırlığı (Kıyye)	Tutarı (Kuruş)
Kahve, Şeker, vs	220.000	532.400	300.000	2.428.800
Çeşitli Eşya	15.000	82500	22.000	121.000
Un	457.500	342210	500.000	374.000
Demir, Çelik vs.	121.000	266.200	137.500	352.000
Zeytinyağı-Sabun	165.000	450.120	1.700.000	648.000
Manifatura, Pamuk Ürünleri	180.600	2.582.580	150.000	1.760.000
Deri ve İşlenmiş Deri	47.000	413.600	50.000	440.000
Petrol	250.000	220.000	300.000	264.000
Madeni Eşya	118.000	674.960	100.000	562.000
Çuval	85.000	224400	60.000	132.000
Tuz	1.020.000	538.560	1.080.000	570.240
Tütün ve Sigara	30.000	1.188.000	35.000	836.000
Şarap ve Meşrubat	28.300	124.080	30.000	132.000
Çeşitli Eşya	230.000	1.518.000	200.000	1.320.000
Toplam	2.967.400	9.157.610	3.134.500	8.237.240

Tabloda görüldüğü üzere Ordu limanından iki yılda toplam 17.394.850 kuruş karşılığında 6.101.900 kıyye mal ithal edilmişti. Bir önceki yıl olan 1899 senesinin

ithalat toplamı 2.520.670 kıyve, 7.463.236 kuruştı. İthal edilen ürünler arasında kahve, şeker, tuz gibi işlenmiş yiyecek maddelerinin yanı sıra tütün, sigara, şarap gibi lüks tüketime yönelik ürünler de bulunmaktaydı. Bunun yanı sıra demir, çelik gibi yerli sanayi için altyapı oluşturabilecek kalemlerin de bulunduğu göze çarpmaktadır. Ancak yerli üretim için altyapı amacıyla gerçekleştirildiğini düşündüğümüz bu kalemin toplam ithalattaki oranı yalnızca % 3,5 civarındaydı.

Sonuç

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması diğer limanlarda olduğu gibi Ordu limanının da canlanmasını beraberinde getirmiştir. XIX. yüzyılının ikinci yarısından itibaren limanda yaşanmaya başlayan bu hareketlilik 1900'lü yılların başlarında da devam etmiştir. Limandaki ticari canlılık Ordu kasabasının ticaret hacminin artmasına, şehrin büyümesine ve dünya ticaretiyle eklemlenmesine katkıda bulunmuştur.

XX. yüzyıl başlarında Ordu limanı, buharlı gemi şirketlerinin sefer listesine girmesi ve iç bölgeler için birer ihracat limanı haline geldiği için bu limanların ticaretini olumsuz etkilemiştir. Ticaret hacmi olarak belki Karadeniz'in büyük limanları olarak nitelendirilen Trabzon ve Samsun gibi limanların gerisinde kalmıştır ancak Rize ve Tirebolu gibi diğer Karadeniz limanlarının önünde yer almıştır.

Ordu limanının bir diğer özelliği de ihracat limanı olmasıdır. Nitekim istatistiki verilere bakıldığında Ordu limanından yapılan ihracat rakamlarının ithalat rakamlarının hemen hemen iki katı olduğu görülmektedir.

KAYNAKLAR

Trabzon Vilayet Salnameleri

Trabzon Vilayet Salnamesi, 1288/1871, 3. Def'a, Trabzon: Trabzon Vilayeti Matbaası.

Trabzon Vilayet Salnamesi, 1309/1892, 14. Def'a, Trabzon: Trabzon Vilayeti Matbaası.

Trabzon Vilayet Salnamesi, 1318/1900, 18. Def'a, Trabzon: Trabzon Vilayeti Matbaası.

Trabzon Vilayet Salnamesi, 1319/1901, 19. Def'a, Trabzon: Trabzon Vilayeti Matbaası.

Trabzon Vilayet Salnamesi, 1320/1902, 20. Def'a, Trabzon: Trabzon Vilayeti Matbaası.

Trabzon Vilayet Salnamesi, 1321/1903, 21. Def'a, Trabzon: Trabzon Vilayeti Matbaası.

Kitap ve Makaleler

- Atmaca, S. (2012). “Çapar Kaybolan Tekne”. *Atlas*. 231. 56-60.
- Aygün, N. (2009). “Osmanlı Devleti’nin Son Zamanlarında Karadeniz’in Güney Kesiminde İktisadî Faaliyetler”. *Karadeniz Araştırmaları*. 6/ 23. 41-76.
- Baskıcı, M. (2005). *1800–1914 Yıllarında Anadolu’da İktisadi Değişim*. Ankara: Turhan Kitabevi.
- Boardman, J. (1988). *The Greeks Overseas*. London: Thames and Hudson Press.
- Çadırcı, M. (1997). *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Ankara: TTK Yayınları.
- Çebi, S. (2003). *Salnamelerde Ordu*. Ordu.
- Daş M. ve Törel T. (2013). “XIX. ve XIX. Yüzyıllarda Batılı Seyyahların Gözüyle Karadeniz Ticareti”. *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik-Samsun*.
- Devellioğlu, F. (2010). *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*. Ankara: Aydın Kitabevi
- Ekinci, İ. (2006). “XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler”. *Tarih İncelemeleri Dergisi*. 21/2. 37-54.
- Fidan, M. (2009). “1797-1800 Tarihlerinde Osmanlı-Rusya Arasında Karadeniz Üzerinden Gerçekleşen İhracat ve İthalat (87/5 Numaralı Rusya Ahkam Defterine Göre)”. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*. 28/45. 63-84.
- Güveloğlu, A. (2013). “Antik Çağ’da Karadeniz’de Balık ve Balıkçılık”. *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik-Samsun*. 727-742.
- İpek, N. (2006). “Orta ve Doğu Karadeniz Limanlarındaki Ticari Faaliyetlerin Kent Nüfusuna Etkisi (1838-1900)”, *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 1, 107-121.
- Saylan, K. (2007). *1868-1914 Döneminde Ordu Kazası*. Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Trabzon.
- Uluskan, M. (2008). “Üsküdar Kayıkçıları (XVIII. Yüzyıl)”, *Üsküdar Sempozyumu V-Bildiriler*. (1-5 Kasım 2007). I, İstanbul: Üsküdar Belediyesi Yayınları.

Yılmaz, Ö. (2006). *Batılı Seyyahlara Göre Trabzon (1808-1878)*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Trabzon.

“KANAL İSTANBUL” PROJESİ KARADENİZ KIYISINDAKİ DEVLETLERLE OLAN İLİŞKİLERİMİZE ETKİSİ VE MONTRÖ SÖZLEŞMESİ*

M. Ali AKKAYA**

ÖZET

Türk Boğazları’ndan gemi geçişinin hukuki alt yapısı 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile belirlenmiştir¹. Ticari ve askeri gemilerin Türk Boğazlarından geçişini düzenleyen sözleşme, Türkiye de dahil bütün taraf ülkeler için önem taşıdığı gibi ticari amaçlı Türk Boğazları’nı kullanan diğer taraf olmayan devletler için de geçerlidir. Bölgeye ilişkin son dönemlerde gündeme gelen “Kanal İstanbul Projesi” uluslararası kamuoyunun dikkatini tekrar Türk Boğazları’na çekmiştir. Bu çalışmada projenin Karadeniz kıyısındaki Devletlerle olan ticari ve siyasi ilişkilerimize getireceği özel durumlar Montrö Sözleşmesi de dikkate alınarak sosyal, ekonomik, siyasi, ekolojik ve hukuki boyutları irdelenmiştir.

Anahtar Sözcükler: Kanal İstanbul, Türk Boğazları, Montrö Sözleşmesi, Çılgın Proje, Karadeniz’in Stratejik Önemi

"CANAL ISTANBUL" PROJECT AND THE EFFECT OF BLACK OUR RELATIONSHIP WITH THE MONTREUX CONVENTION IN COASTAL STATES

ABSTRACT

The legal structure of the ship passage through the Turkish Straits was determined by 1936 Montreux Straits Convention. Commercial and contract regulating the passage of military ships through the Turkish Straits, Turkey is as important for all parties, including countries not party to apply to other states that use commercial Turkish Straits. The agenda for the region in recent years "Canal Istanbul Project" has attracted international attention again to the Turkish Straits. This study will bring our commercial and political relations with the State on the Black Sea coast of the project taking into account the special circumstances Montreux Convention of social, economic, political, ecological and legal aspects were discussed.

Key Words: Channel Istanbul, Turkish Straits, Montreux Convention, Crazy Project, In the Black Sea Strategic Importance

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu’da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII.Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** Yrd. Doç. Dr., İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, makkaya@istanbul.edu.tr

¹ Türk Boğazları ile kastedilen kavram İstanbul Boğazı, Çanakkale Boğazı ve Marmara Denizi’nden yapılan geçişleri belirtmekle beraber, söz konusu üç deniz alanını kapsayan kendilerine has coğrafi ve hukuki konumu olan alandır.

GİRİŞ

Türk Boğazları'ndan sağlanan geçişe alternatif oluşturması amacıyla planlanan “Kanal İstanbul Projesi”, diğer bir ifade ile “Çılgın Proje” ulusal ve uluslararası arenada sıkça gündeme gelmiştir. Bilimsel açıdan muhtelif disiplinlerin inceleme alanına giren projenin hukuk tekniği açısından değerlendirmesinin yapılması şüphesiz ki hayati önem arz etmektedir. Türk Boğazları'ndan sağlanan geçişe alternatif oluşturması amacıyla planlanan Kanal İstanbul Projesi, farklı mecralarda tartışılan bir konu haline gelmiştir. Bilimsel açıdan muhtelif disiplinlerin inceleme alanına giren projenin uluslararası hukuk açısından değerlendirmesinin yapılması şüphesiz ki hayati önem arz etmektedir. Projenin hayata geçirilmesinin Montrö rejimine aykırılık teşkil edip etmeyeceği ve açılması planlanan kanalın hukuki rejiminin ne şekilde belirleneceği hususları ile alakalı sorulara yanıt aranacaktır. Çalışmada, uluslararası hukukun farklı kurumlarından yararlanarak “rebus sic stantibus”² ilkesine katkı sağlayacak bir sonuca varmak hedeflenmiştir. Alt başlıklar olarak; temel kavramlar, projenin sosyal, ekonomik, siyasi ve ekolojik boyutları irdelenmiştir.

1.TEMEL KAVRAMLAR

1.1.Boğazlar: Boğazlar coğrafi açıdan, iki deniz alanını birleştiren doğal ve dar su yollarıdır³. Tek bir devletin kıyıdaşı olduğu ya da kapalı denize bağlanan dar su yolları "ulusal boğazlar"⁴ olarak isimlendirilmektedir. Genel olarak bu boğazların

²"Koşullar değiştiği takdirde" anlamına gelen uluslararası hukuk ilkesidir. Bu ilkeye göre, bir anlaşmanın yapılışı sırasında var olan ve anlaşmayı etkileyen koşullarda değişiklik olması halinde taraflar bu anlaşmaya son verme ya da uygulamayı durdurma hakkına sahiptir. Rebus sic stantibus ilkesine başvurulabilmesi için şu şartlar gereklidir. Bunlar:1) Ortaya çıkan değişiklik köklü bir değişiklik olmalıdır. 2) Değişiklik öncesi koşulların anlaşmanın ana gerekçesini oluşturması gerekmektedir. 3) Ortaya çıkan değişiklik tarafların yükümlülüklerini önemli ölçüde etkilemelidir. Örneğin Türkiye, 1923 yılında imzalanan Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin günün şartlarına uymadığı gerekçesiyle 1936 yılında boğazlar için yeni bir rejim saptanmasını teminen yeni bir uluslararası konferans çağrısı yapmıştır. Bu talep üzerine gerçekleştirilen Montrö Boğazlar Sözleşmesi uluslararası hukuk açısından rebus sic stantibus ilkesine dayandırılmıştır. Uluslararası hukuk sisteminin en önemli ilkelerinden olan "pacta sunt servanda" (ahde vefa) ilkesiyle çelişen rebus sic stantibus'un iki kuraldışılığı bulunmaktadır: a) Sınır anlaşmalarına son vermek için bu ilkedden yararlanılamaz. b) Koşulların değişmesine kendi yükümlülüklerini yerine getirmemek suretiyle neden olan taraf bu ilkeyi ileri süremez.

³Suyolu; uluslararası hukuktaki en temel tanımı ile boğaz, iki deniz parçasını birleştiren tabi ve dar su yoludur. Benzer başka bir tanımlama kara parçaları arasındaki iki deniz alanını bağlayan doğal deniz yolu şeklindedir.

⁴Ulusal boğaz; eğer boğaz tek bir devletin kıyılarından oluşan ya da bir kapalı denize bağlanan dar su yolu ise söz konusu boğaz “ulusal boğaz” olarak adlandırılmaktadır.

geçiş rejimi kıyı devletinin ulusal hukukuna göre belirlenir (Vank, 1998:6). Ancak boğazın genişliği karasularının iki katından fazla ise bu takdirde ortadaki açık deniz alanından geçiş, uluslararası hukuka tabi olacaktır. Bir boğazın "uluslararası boğaz"⁵ kabul edilmesinde ve statüsünün belirlenmesinde coğrafi konum belirleyici olmaktadır (Aksar,2013:126). Türk Boğazlar bölgesinin statüsü Montrö Sözleşmesi ile belirlenmiştir⁶.

Eğer bir boğaz iki açık deniz alanını birbirine bağlıyor veya bir devletin münhasır ekonomik bölgesi ile açık denizi birbirine bağlıyor veya aynı veya iki farklı devletin münhasır ekonomik bölgesini birbirine bağlıyor ise “uluslararası boğaz” olarak kabul edilecektir (Güngör ve Akkaya, 2002: 123). Bir boğazın uluslararası deniz ulaşımı veya yoğunluğu açısından önemi ve bu yolun kullanılmasının zorunlu veya ihtiyari olması ona uluslararası boğaz niteliği kazandırmaz. Fakat bir boğaz her bakımdan ulusal boğaz nitelikleri taşıyor olsa bile, eğer özel bir uluslararası antlaşmanın konusunu oluşturuyorsa, uluslararası hukuk kurallarının uygulandığı uluslararası boğaz niteliği kazanır (Demirkıran, 2007:34). Türk Boğazları bu kapsamda incelenmektedir. Uluslararası boğazlardan geçiş “zararsız geçiş rejimi”ne⁷ tabidir ve “geçiş özgürlüğü” temel ilkeyi oluşturmaktadır (Radek, 2014:125).

1.2.Kanallar: Kanallar, kara ülkesi içinde kalan, iki denizi birleştiren yapay dar suyolları olup boğazlardan ve diğer deniz geçiş yollarından farklıdırlar. Bunların geçiş rejimi uluslararası hukukta ikiye ayrılmaktadır. Bir tek devletin ulusal yetki alanına girenler ve belirli açılardan uluslararası hukuk kurallarına bağlı olan şeklinde ikili bir sınıflandırma yapılmaktadır. Bugün önemli kanallar tek bir ülkenin egemenliğinde bulunmakta olduğundan yukarıdaki kriter çerçevesinde uluslararası rejimin kapsamına girmezler. Fakat bir suyunun uluslararası nitelendirilmesindeki ikinci kriter onun uluslararası ulaşım açısından önemidir. Dünyadaki dört başlıca

⁵Uluslararası boğaz; uluslararası ulaşım için kullanılan deniz alanları uluslararası boğaz olarak adlandırılır. Tek bir devletin egemenliği altında bulunan boğazlar dahil olmak üzere uluslararası ulaşım hasredilmiş veya coğrafi konumu gereği bu şekilde kullanılan boğazların hepsi uluslararası boğaz olarak adlandırılmaktadır.

⁶ 20 Temmuz 1936 tarihinde Türkiye, Bulgaristan, Fransa, Yunanistan, Japonya, Romanya, SSCB, Yugoslavya, İngiltere ve Avusturya arasında imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi 9 Kasım 1936 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

⁷1958 KBBS'nin 16. maddesinin 3. fıkrası karasularından yapılan zararsız geçiş için kıyı devletine güvenliği sağlamak için elzem olması ve geçiş yapacak geminin tabi olduğu bayrak devletleri arasında hiçbir ayırım yapmama şartları altında zararsız geçişi erteleme yetkisi vermektedir.

kanalın üçü, bu ikinci kriter çerçevesinde uluslararası rejime dahil edilmiştir (Tuncer, 2014:93).

Mısır topraklarında yer alan Süveyş, Panama'da yer alan Panama ve Almanya toprakları dahilinde bulunan Kiel Kanalı antlaşmalarla uluslararası rejim altına konulmuşlardır. Dünyadaki dördüncü önemli kanal olan Korint ise İyon Denizi ile Ege Denizini birbirine bağlamasına rağmen herhangi bir uluslararası rejime dahil edilmemiştir. Uluslararası kanallar konusundaki genel eğilim bunlar için “geçiş serbestliği” yönünde genel bir teamülün var olmadığı ve her biri hakkında yapılmış olan antlaşmalarla geçişin düzenleneceği yönündedir (Öymen, 2014:64).

2.PROJENİN COĞRAFİ KONUMU VE TARİHİ SÜREÇ

2.1.Projenin Coğrafi Konumu: Kanal İstanbul, hali hazırda Karadeniz ile Akdeniz arasında alternatifsiz bir geçit olan İstanbul Boğazı'ndaki gemi trafiğini rahatlatmak adına Karadeniz ile Marmara Denizi arasında yapılması planlanan “yapay su yolu” projesidir. Kanalın uzunluğu 40-45 km; genişliği yüzeyde 145-150 m, tabanda yaklaşık 125 m, suyun derinliği ise 25 m olacaktır (Ertürk, 2014:75). Kanalın Marmara Denizi ile birleştiği noktada 2023 yılına değin kurulması öngörülen iki yeni kentten biri olacaktır. Mevcut proje, İstanbul'da Avcılar, Bağcılar, Bakırköy, Arnavutköy, Başakşehir, Esenler, Eyüp ve Küçükçekmece'nin belirli bir bölümünü içeren bölgeyi kapsamaktadır. Kanal İstanbul, Küçükçekmece Gölü havzası için önem taşımakta olup havzanın yapay bir kanal ile coğrafyası doğal olarak değişikliğe konu olacaktır (Harita:1).



Harita: 1, Kanal İstanbul Projesinin Güzergahı, Kaynak:www.ibb.gov.tr)

2.2.Tarihsel Perspektiften Kanal İstanbul Projesi

Kanal İstanbul, İstanbul'da yapılması düşünülen bir “yapay su yolu”⁸ projesidir. 2010 yılında “çılgın proje”olarak basına yansımış; ancak projenin adı, içeriği ve yeri uzun süre gizli tutulmuş, 2011 tarihinde projeye ilişkin temel bilgiler açıklanmıştır. Proje fikri ilk mi, yoksa daha önceden gündeme gelmiş mi ona kısaca değinmek istiyorum.

Tarihi sürece şöyle bir göz attığımızda İstanbul Boğazı’na alternatif su yolu projesinin tarihi Roma İmparatorluğu’na kadar gitmektedir. Bitinya valisi Plinius İmparator Trajan arasındaki yazışmalarda Sakarya Nehir Taşımacılığı Projesinden ilk defa bahsedilmiş, Karadeniz ve Marmara’nın yapay bir boğazla birbirine bağlama fikri 16. yüzyıldan bu yana altı kez gündeme gelmiştir.(Ertürk, 2014, 82). 1500’lü yılların ortalarında Osmanlı Devleti’nin hayata geçirmeyi planladığı üç büyük projeden biri Sakarya Nehri ve Sapanca Gölü’nü Karadeniz ve Marmara’ya bağlama projesidir.1550 yılında Kanuni Sultan Süleyman döneminde tekrar gündeme gelmiş olup dönemin iki

⁸Suyolu; uluslararası hukuktaki en temel tanımı ile boğaz, iki deniz parçasını birleştiren tabii ve dar su yoludur. Benzer başka bir tanımlama kara parçaları arasındaki iki deniz alanını bağlayan doğal deniz yolu şeklindedir.

büyük mimarı Mimar Sinan ve Nicola Parisi hazırlıklara başlanmasına rağmen savaşıardan dolayı bu projenin hayata geçmesi mümkün olmamıştır (Tuncer, 2014, 98).

Cumhuriyet dönemine kısa bir göz attığımızda ilk kez TÜBİTAK'ın Bilim ve Teknik Dergisi'nde Ağustos 1990 tarihinde yayınlanan bir makalede öneri yapıldığını görmekteyiz. Dönemin Enerji Bakanlığı Müşaviri Yüksel Önem'in kaleme aldığı makalenin başlığı "İstanbul Kanalı'nı Düşünüyorum" idi. Büyükçekmece Gölü'nden başlayıp Terkos Gölü'nün batısından geçecek İstanbul Kanalı, uzunluğu 47 km, su yüzeyindeki genişliği 100 m, derinliği 25 m olarak tasarlanmıştır. (Önem, 1990; 46).

1994 yılında Bülent Ecevit İstanbul'un Avrupa yakasında Karadeniz'le Marmara arasında bir kanal açılmasını önermiş ve proje "Boğaz ve DSP'nin Kanal Projesi" ismiyle DSP'nin seçim broşürlerinde yer almıştır (DSP, 1994:2). "Çılgın Proje"nin kamuoyunda ilk duyumu 23 Eylül 2010'da gazeteci Hıncal Uluç tarafından "Başbakan'dan bir "Çılgın" proje ki.." adlı yazısında projenin içeriği verilmeden bahsedilmiştir (Ertürk, 2014:53).

3.TÜRK BOĞAZLARI VE KANAL İSTANBUL

3.1.Türk Boğazları ve Stratejik Önemi

İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi'nden oluşan Türk Boğazlar sisteminin, Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan tek su yolu olarak sahip olduğu stratejik önem tartışılmaz bir gerçektir (Doğan ve Akkaya, 2005:30). Türk Boğazları, ülkemizin olduğu kadar, Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin de gerek ekonomisi, gerek askeri güvenliği açısından hayati önem taşımaktadır (Radek, 2014:136). Boğazlar, Karadeniz ülkelerini dünya piyasalarına bağlayan ana ticaret güzergahıdır.

Türk Boğazları taşıdığı stratejik önemin yanı sıra, dünyada başka örneği olmayan birçok özelliklere sahiptir. İlk olarak, İstanbul Boğazı, 3.000 yıllık tarihe ve 17 milyona yaklaşan nüfusa sahip bir metropoldür. Aynı zamanda UNESCO tarafından "dünyanın kültür mirası" olarak ilan edilmiş, ortasından ve tarihi mekanlarının arasından kıvrılarak bir gerdanlık gibi geçmektedir. Osmanlı döneminde kıyılara konuşlandırılan yalılar (yalı kültürü) ise boğaziçi mimarisinin en seçkin örneklerindendir ve ayrıca İstanbul Boğazını eşsiz güzelliğe kavuşturmuştur (Doğan

ve Akkaya, 2005:32)⁹. Günümüzde büyük çoğunluğu halen eski ve doğal yapılarını koruyan yalılar, hem İstanbul şehrinin, hem de Türkiye'nin en pahalı taşınmazları arasında yer alırlar¹⁰. İstanbul Boğazı'nın Karadeniz ülkelerinin Akdeniz'e çıkış kapısıdır. Asya ile Avrupa kıtalarını birbirinden ayıran "doğal su yolu" olması sebebi ile çok eski çağlardan kalan stratejik bir öneme sahiptir.(Güngör ve Akkaya, 2002:146).

3.2.Uluslararası Hukuk ve Boğazların Rejimi

Karasuları içinde kalan boğazlar bakımından geçiş sistemi (transit geçiş)'dir. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu'nun 38. maddesinde "transit geçiş hakkı, açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin bir kısmı ile açık denizin veya münhasır ekonomik bölgenin diğer kısmı arasında, boğazdan, sürekli ve çabuk transit geçmek amacıyla ulaştırma ve uçuş serbestilerinin kullanılmasıdır" şeklinde tanımlanmıştır. Buna göre transit geçiş, uluslararası ulaştırmada kullanılan ve suları tümüyle kıyı devletinin veya kıyıdaş devletlerin karasularına dahil olan boğazlardan geçiş için önerilen bir rejimdir (Özbek, 2014:46).

Transit geçiş konusunda dikkat edilmesi gereken husus, transit geçiş hakkının ancak boğazın "tamamının" karasularına dahil olması halinde söz konusu olacağıdır. Eğer boğazdan karasularına girmeden geçmek mümkünse bu boğazda transit geçiş rejimi uygulanmayacaktır (Tuncer, 2014:122). Transit geçiş hakkı hem ticaret hem de savaş gemileri açısından söz konusudur. Gemiler boğazdan geçerken oyalanmaksızın ilerlemek, boğaza kıyısı olan devletlerin ülke bütünlüğüne ve siyasi bağımsızlığına ve Birleşmiş Milletler ilkelerine aykırı olacak herhangi bir biçimde kuvvet kullanmamak veya kuvvet kullanma tehdidinde bulunmamak; olağanüstü durum hariç, sürekli ve çabuk transitin olağan biçimleriyle ilintili olmayan herhangi bir faaliyetten kaçınmak,

⁹ Yalı Kültürü: Deniz, yalının sanki ön bahçesi, yalı ise deniz üstüne kurulu bir kaptan köşkü gibidir. Anadolu'da on asır önce başlayan Türk-İslam göçebe aile yaşamı, Osmanlılarla beraber sabit mekana, denizle buluştuğu yerde ise yalı yaşamına dönüşmüş ve yalı yaşamı, Boğaziçi'nde yaşama sanatının doruğuna erişerek eserlerini Boğaziçi'nde vermiştir. Yaklaşık 30 km uzunluğunda olan ve 500'e yakın yalının yer aldığı İstanbul Boğazı yalı kültürü ve gelişim süreci için temel örneklerdir.

¹⁰Boğaziçi yalılarının en bilinenleri Hasip Paşa Yalısı, Muhsinzade Yalısı, Ahmet Fethi Paşa Yalısı, Tophane Müşiri Zeki Paşa Yalısı, Kıbrıslı Yalısı, Tahsin Bey Yalısı, Kont Ostorog Yalısı, Şehzade Burhaneddin Efendi Yalısı, Zarif Mustafa Paşa Yalısı ve Nuri Paşa Yalısı olarak sıralanabilir. Ayrıca; Osmanlı döneminde Boğaziçi'nde çok sayıda muhteşem sarayları inşa edilmiştir Bunlar. Dolmabahçe Sarayı, Çırağan Sarayı, Beylerbeyi Sarayı, Küçüksu Kasrı, Beykoz Kasrı Adile Sultan Kasrı'dır. Galatasaray Üniversitesi, Mısır Konsoloslugu ve Sakıp Sabancı Müzesi gibi tarihî yapılar da Boğaziçi'nin diğer bilinen eşsiz mimari örneklerindendir.

1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Konvansiyonu'nda getirilen kurallara ve denizde çatmanın önlenmesi, deniz güvenliği kurallarına uymakla yükümlüdürler (Güngör ve Akkaya, 2002:84).

3.3.Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve Türk Boğazları

20 Temmuz 1936 tarihinde Türkiye, Bulgaristan, Fransa, Yunanistan, Japonya, Romanya, SSCB, Yugoslavya, İngiltere ve Avusturya arasında imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi 9 Kasım 1936 tarihinde yürürlüğe girmiştir. İtalya 1938 yılında sözleşmeye katılırken Japonya 1951 yılında imzalamış olduğu barış antlaşması ile sözleşmeden kaynaklanan tüm haklarından vazgeçmiştir. Sözleşme 29 madde, 4 ek ve bir protokolden oluşmaktadır.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi, 1923 Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin yukarıda belirttiğimiz hukuki düzenlemesini kaldırmış ve bunun yerine “suigeneris” bir geçiş rejimi ikame etmiştir. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin Türk Boğazları için öngördüğü askerden arındırılmış bölge statüsü ve Boğazlar Komisyonu Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesi ile beraber hukuken geçersiz hale gelmiştir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin başlangıç kısmında da belirtildiği üzere sözleşmenin ana hedefi başta Türkiye olmak üzere Karadeniz'e kıyıdaş olan bütün devletlerin Karadeniz'deki güvenliğinin sağlanmasıdır. Sözleşmenin ruhunu oluşturan başlangıç bölümünde özellikle Türkiye'nin güvenliği hususunun temel hedef olarak ortaya konulması oldukça önemlidir. Başlangıç kısmının bu şekilde kaleme alınması, Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile kurulmuş olan Boğazlar Komisyonu'nun hukuki varlığını kaybetmesi ile komisyona tanınan bütün yetkilerin Türkiye'ye geçmiş olması durumunu tamamlayan bir karakter sergilemektedir. Bu bağlamda doktrinde özellikle altı çizilen diğer bir husus da Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Türkiye'nin yetkisini sadece geçiş çerçevesinde sınırlandırmış olmasıdır. Bunun anlamı şudur. Türkiye'nin boğazlarla ilgili haiz olduğu zabıta ve yargı gibi farklı konulardaki yetki kullanma kabiliyeti sonuna kadar mevcuttur (Topsoy, 2012:45).

Türkiye'nin Türk Boğazları'ndan sağlanan geçişlerle ilgili boğazların çevresinin güvenliğini sağlamaktan deniz çevresinin korunmasına kadar her türlü yetkisini sözleşmede belirtilen geçiş rejimine hanel getirmemek şartı ile mevcut olduğunun bilinmesi gerekir. Boğaz trafiğini azaltmak amacı ile yapılması planlanan

kanal projesi ile ilgili tartışmalar Türkiye’nin sözkonusu yetkileri göz önünde bulundurularak sürdürülmelidir. Zira Montrö Boğazlar Sözleşmesi’ne aykırı olması muhtemel herhangi bir durumun tespit edilebilmesi için hem sözleşmenin ruhunun hem de uluslararası hukukun koyduğu kuralların ışığında belirli sorgulamaların yapılması gerekmektedir (Ece, 2013:86).

3.4.Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve Kanal İstanbul

Türk Boğazları’ndan gemi geçişlerinin hukuki altyapısı 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile belirlenmiştir. Ticari ve askeri gemilerin Türk Boğazları’ndan geçişini düzenleyen sözleşme, Türkiye de dahil bütün taraf ülkeler için önem taşıdığı gibi, taraf olmayan ülkeler için de uygulanıyor olması olaya evrensel bir ilgi ve nitelik kazandırmaktadır (Öymen, 2014:65).

Kanal İstanbul projesinin başarılı olabilmesi için gemilerin ve özellikle tehlikeli yük taşıyan gemilerin İstanbul Boğazı’nı değil Kanal İstanbul’u kullanmaları gerekir. Kanal İstanbul geçişini finansal açıdan daha cazip kılarak gemileri Kanal İstanbul’u kullanmaya teşvik etmek mümkün olabilir. Ancak bunu sağlamak için İstanbul Boğazı’ndan geçiş yasaklamak hatta zorlaştırmak, gerek Montrö Sözleşmesi’ne gerekse Montrö Sözleşmesi feshedilse dahi genel kabul görmüş uluslararası hukuk kurallarına açıkça aykırı olacaktır. Bu uygulama talebi nedeniyle ülkemiz hem Montrö Sözleşmesine, hem de uluslararası hukuka göre, gemileri Kanal İstanbul’u kullanmaya zorlayamayacaktır.

Sözleşmesinin 2. maddesine göre; barış zamanında, ticaret gemileri, gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun, aşağıdaki 3. madde hükümleri saklı kalmak üzere, hiçbir işlem olmaksızın, Boğazlar’dan geçiş ve gidiş-geliş tam serbestisinden yararlanacaklardır. Bu gemiler, Boğazların bir limanına uğramaksızın transit geçerlerken, Türk makamlarınca, alınması iş bu Sözleşmesinin I sayılı Ek’inde öngörülen vergilerden ve harçlardan başka, bu gemilerden hiçbir vergi ya da harç alınmayacaktır. Ancak bu geçiş serbestisi; “özgür geçiş”, “serbest geçiş” hukuken “denetimsiz” veya “hiçbir düzenlemeye tabii olmamaksızın geçiş” anlamına gelmemektedir. Bu geçiş, uluslararası hukukun “zararsız geçiş” olarak belirlediği, kıyı devleti olan Türkiye’nin barış düzen veya güvenliğine zarar verecek hareketlerden kaçındığı müddetçe kullanabileceği bir serbestidir. Nitekim madde 2 geçiş, gerek

Yargıtay kararlarında gerekse uluslararası literatür ve uygulamada böyle nitelendirilmiş bir geçiş hakkı olarak kabul edilegelmiştir (Demirkıran, 2007:87).

3.5.Kanal İstanbul Projesi ve Hukuki Statüsü

Kanal İstanbul Projesi'nin bundan sonra hukuki rejiminin belirlenmesi en önemli konudur. Çalışmamızın ilk bölümünde incelediğimiz üzere, Montrö Boğazlar Sözleşmesi Türk Boğazları'ndan yapılacak olan geçişi belirlemektedir. Bu geçiş rejiminin sözleşmeye ve uluslararası hukuka uygun bir şekilde korunması ve söz konusu esaslara göre uygulanması sadece Türkiye açısından değil sözleşmeye taraf olan ya da sözleşmeye taraf olmasa bile Türk Boğazları'ndan geçiş yapmak isteyen gemilerin tabiyetinde bulunduğu bütün devletler açısından gözetilmesi gereken bir yükümlülüktür. Bununla birlikte Türkiye'nin kendi egemenlik alanı içerisinde inşa etmeyi planladığı yeni bir kanal ile ilgili hukuki rejimi belirleme yetkisi bambaşka bir tartışma konusudur (Selman, 2014:123).

Kanal İstanbul Projesi'nin uluslararası hukuk açısından değerlendirilmesi yegane ve en üst meşru otorite anlamına gelmekle beraber uluslararası hukuk kişileri ile egemen devletin kurduğu ilişkileri uluslararası hukuka göre sürdürmesini sağlayan gücü de simgelemektedir. Devletin ülkesinin üç değişik tezahürü mevcuttur. Bunlar devletin kara ülkesi, deniz ülkesi ve hava ülkesi olarak karşımıza çıkar. Bu üç ülke alanında devletin egemenlik yetkisini bağımsız bir şekilde kullanması devletin en doğal hakkıdır. Uluslararası hukukun devletin kara, hava ve deniz ülkesi ile alakalı olarak getirmiş olduğu sınırlamalar devletin egemenlik yetkisine zarar vermemektedir. Çünkü devlet, söz konusu sınırlamaları uluslararası hukukun bir kişisi olarak kabul ettiği için bizzat kendi iradesi çerçevesinde yapılan düzenlemelere tabi olmaktadır. Kanal İstanbul Projesi, Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde inşa edilmesi planlanan bir projedir. Eğer böyle bir proje inşa edilecek olursa açılacak olan yeni kanalla ilgili hukuki rejimin Türkiye tarafından tek taraflı olarak belirlenmesi bağımsız bir siyasi otoriteye sahip olan Türk devletinin en doğal hakkıdır.

Proje ile birlikte Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ne aykırı olması muhtemel herhangi bir durumun tespit edilebilmesi için hem sözleşmenin ruhunun hem de uluslararası hukukun koyduğu kuralların ışığında belirli sorgulamaların yapılması

gerekmektedir. Eğer sözleşmede belirtilen şartlar sağlanarak değişiklik talebinde bulunulursa, değişiklik yapılabilmesi için oybirliğinin sağlanması gerekir. Bununla birlikte 14. ve 18. maddelerin değiştirilebilmesinde Türkiye’nin muhakkak içinde bulunduğu Karadeniz’e kıyıdaş devletlerin dörtte üçünü içermek şartıyla sözleşmeye taraf devletlerin dörtte üçünün olumlu oyu aranmaktadır. Söz konusu hükümler Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi daimi üyeleri için öngörülmüş olan esasa ilişkin meseleler hakkında veto yetkisi kullanabilme hakkının bir benzerini 14. ve 18. maddelerin değiştirilmesi ile ilgili olarak Türkiye’ye tanımıştır (Vank, 1998:43).

4.KANAL İSTANBUL PROJESİ VE OLASI ETKİLER

Kanal İstanbul Projesinin olası etkilerini iki çerçeveden değerlendirmek mümkündür. Bunlardan birincisi olumlu yaklaşım ve etkileri, ikincisi ise olumsuz yaklaşım ve etkileridir. Bunlar;

a.Olumlu Yaklaşım; İstanbul Boğazı’nın güvenli hale gelmesi için Kanal İstanbul Projesinin hayata geçirilmesi önem taşımaktadır. “Çanakkale ve İstanbul Boğazı doğal kanallar olup; binlerce yıl önce oluşmuş kanallardır. Bunun dışında bir de yapay kanallar vardır. Panama, Süveyş Kanalı gibi. Bunlar da küresel ticaretin gelişmesi ile beraber maliyetleri düşürme, zaman tasarrufunu sağlamak açısından, düşünülmüş ve hayata geçirilmiş projelerdir. Kanal İstanbul, halihazırda Karadeniz ile Akdeniz arasında alternatifsiz bir geçit olan İstanbul Boğazı’ndaki gemi trafiğini rahatlatmak adına Karadeniz ile Marmara Denizi arasında yapay bir su yolu olacaktır. Bütün yük trafiği İstanbul Boğazı’na uğramadan kuzeyden güneye devam edecektir.

Kanal İstanbul Projesi ile dünyanın en önde gelen tarih, kültür, ticaret şehri İstanbul’un ayakta kalması hem ticari hem de turizm etkinliklerini artıracaktır. İstanbul Kanalı, İstanbul Boğazı’nı tanker trafiğinden kurtarmak için düşünülmektedir. İstanbul’a yapılacak bir kanal, tarihi ve tabii bir değere sahip İstanbul Boğazını ve bölge halkını her gün karşı karşıya oldukları büyük tehlikeden kurtaracaktır. Kanal İstanbul sayesinde İstanbul Boğazından geçen nükleer bomba eşdeğerindeki 10 bin tankere buradan geçiş sağlayacak ve tehlike ortadan kalkacaktır. Bu ve benzeri pozitif yaklaşımlar gerekçeleri ile birlikte iyi analiz edilmelidir.

b.Olumsuz Yaklaşım; genel olarak Montrö Sözleşmesinin tekrar gündeme gelmesi ve çevre felaketine yol açacağı noktasında odaklanmaktadır. Bunun yanında

Kanal İstanbul projesinin başarılı olabilmesi için gemilerin ve özellikle tehlikeli yük taşıyan gemilerin İstanbul Boğazı'nı değil Kanal İstanbul'u kullanmaları gerekliliği doğmakta ancak bunu sağlamak için İstanbul Boğazı'ndan geçişi yasaklamak hatta zorlaştırmak, gerek Montrö Sözleşmesi'ne gerekse Montrö Sözleşmesi feshedilse dahi genel kabul görmüş uluslararası hukuk kurallarına açıkça aykırı olacaktır. Aksi halde Montrö ile tesis edilmiş bölgesel barış süreci tekrar ısınacaktır.

4.1.Uluslararası İlişkiler ve Strateji

Karadeniz üzerinde sadece ülkemizin değil Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Rusya ve Gürcistan'ın da söz sahibi olduğu konumundan hareketle Montrö ile tesis edilmiş uluslararası barışın devamı önceliğimiz olmalıdır. Ülkemiz içinde bulunduğu bölgenin stratejik konumu nedeniyle Kanal İstanbul projesiyle büyük devletlerin bölgesel hesaplaşmasında tekrar sahneye çıkarılacağı tezi kuvvetlidir (Öymen, 2014:42). Korkumuz kanal projesi ile birlikte Montrö Sözleşmesi güncellenmekte mi isteniyor sorusunu akıllara getirmektedir.

Üç tarafı denizlerle çevrili olan Türkiye jeopolitik ve jeostartejik konumu itibari ile deniz taşımacılığı ve deniz ulaşımı açısından Dünya'nın en kilit noktalarından biridir. Tüm teknolojik gelişmelere rağmen Karadeniz'den Akdeniz'e açılan yegane doğal çıkış yolu olmasına ek olarak, Avrupa ve Asya kıtalarını birbirinden ayıran doğal sınırı da oluşturmaktadır. Deniz taşımacılığı açısından giderek daha fazla kullanılmaya başlanan Türk Boğazları gerek Karadeniz'e kıyıdaş olan devletler açısından gerek Karadeniz'e ulaşmak isteyen devletler açısından kilit bölge olma özelliğini devam ettirmektedir. Türk Boğazları'nın sıkça vurgulanan bu özel durumu ülkemiz açısından birçok avantaj sağlıyor olsa da bu özel konumun getirmiş olduğu ve her daim gözetilmesi gereken hassas sorumluluklar da mevcuttur (Topsoy, 2013:78).

Dünya'nın en yoğun deniz trafiğinin yaşandığı denizler Akdeniz ve Marmara Denizi'dir. Deniz trafiğinin yoğun olması denizde meydana gelen kaza riskinin trafiğin seyrek olduğu bölgelere oranla daha fazla olmasına sebebiyet vermektedir. Yani deniz trafiğinin iki deniz alanında yoğun olması bir yandan Türkiye'nin önemli bir coğrafi geçiş bölgesi olduğunu gösterirken, bir yandan da bu geçişlerden kaynaklanan

problemlerle alakalı etkin çözüm metotlarının geliştirilmesi gerektiğini işaret etmektedir.

Montrö Antlaşması'na göre Türkiye'nin Boğaz'ı trafiğe kapatması ve isteği doğrultusunda trafiği Kanal'a aktarması mümkün değildir. Bu nedenle de bazı uzmanlar projenin Montrö Antlaşması'na aykırı olduğunu söylerken, kimi uzmanlar da antlaşmanın 1936'da imzalandığını, Türkiye'nin Boğaz'daki çevresel argümanlarının güçlü olduğunu ve bu çerçevede Montrö'nün zaten güncellenmesi gerektiğini savunuyor. Ancak Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerin Boğazlar'da daha fazla söz hakkı istemesi durumunda konu elbette daha ciddi bir uluslararası soruna da dönüşebilir. Türkiye doğal konumu ve bu konuma eklenen yapay yapılar ile bölgesel güç olma statüsünü ve kredilibitesini uluslararası barış endeksli kullanacaktır.

4.2.Kentleşme ve Konut Üzerindeki Etkisi

İstanbul, bugüne kadar yapılan bütün planlarda doğu-batı istikametinde gelişmesi gereken ve kuzeye asla gelişmemesi gereken bir coğrafyada bulunmaktadır. Sadece İstanbul'un değil, bütün bölgenin yaşamsal kaynakları kuzeydedir ve şu anda İstanbul yaşamsal kaynaklarının üzerinde büyümüş bir şehir konumu arz etmektedir. İstanbul'un su havzalarının ve ormanlarının kuzeyde olduğu bir gerçek ise ki öyle, İstanbul'un kuzeye doğru büyümesi sakıncalıdır. Yeni yerleşim bölgelerinin açılması bu anlamda risk teşkil etmektedir. Ekonomik krizleri İstanbul ve benzeri rantı yüksek kentlerde inşaat sektörü ile finanse etmek ülke çıkarları açısından düşünülmemesi gereken bir politika olmalı, bu anlayıştan vazgeçilmelidir.

Kanal İstanbul projesinin yer aldığı bölgede çevreye duyarlı ve modern bir yapılaşmanın inşa edilmesi hedeflenmektedir. 2012'de Bakanlar Kurulu kararıyla “rezerv alanı”¹¹ ilan edilerek yeni şehir kurulması çalışmalarına başlanan Avrupa yakasındaki 40.000 hektarlık alanın imar planları büyükşehre devredilmiştir. Yoğun nüfus baskısı altında bulunan tarihi İstanbul şehri bu proje ile ikinci bir baskıya maruz kalacaktır. Proje öz itibarıyla kentte hava kirliliğine ve sağlık sorunlarına neden

¹¹ Rezerv alanı; Kentsel Dönüşüm Kanunu uyarınca gerçekleştirilecek uygulamalarda yeni yerleşim alanı olarak kullanılmak üzere, TOKİ veya idarenin talebine bağlı olarak re'sen, Maliye Bakanlığı'nın uygun görüşü alınarak Bakanlıkça belirlenen alanlardır.

olacak, gemi kazası/patlama vb. tehlikeler İstanbul Boğaz kıyısından, Kanal İstanbul kıyısına taşınmış olacaktır.

Proje kapsamında E-5, TEM ve tren yolu için inşa edilecek üç yüksek köprü, İstanbul'un batıyla olan ulaşımını zorlaştıracaktır. Doğal ulaşım ağı köprülülük ve sınırlı sayıda geçişe izin veren kapasiteli geçiş ile Trakya ve Avrupa'ya açılan güzergahı sınırlandırmış olacaktır. Kanal etrafına rant için yerleşim bölgeleri inşa edilirse ki proje gündeme gelir gelmez milyarlarca liralık arsa satışı gündeme gelmiştir. Ortaya çıkan rant kişi başlı değil kamu başlı kullanılmalıdır. Diğer bir ifade ile kentsel rant şerefiyelendirilmelidir (Aşan, 2014:87).

Proje kapsamında ulaşım, enerji ve çevre uygulamalarının yanı sıra kanal çevresinde modern bir yaşam alanı oluşturulması hedefleniyor. Kongre, festival, fuar, otel, spor tesislerinin de Kanal İstanbul ile birlikte faaliyete geçirilmesi planlanıyor. Dolayısıyla bölge yoğun bir yapılaşma baskısı altında kalacaktır. Nüfus yoğunluğu, çevre duyarlılığı ve mimari tasarımlarla geliştirilecek yeni şehir için 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni İmar Planı da düzenlenecektir. Plansız bölgenin verimli şekilde düzenlenebilmesi için uygulama imar planları da belediye tarafından hazırlanacaktır. Bu sayede planlar tamamlanarak onaylandıktan sonra inşaat proje ruhsatları da alınabilecektir. Bölgede emlak ve imar artışlarının manipüle edilmemesi için tüm plan süreçleri tamamlanacaktır. Ancak uygulamaya baktığımızda bölgeye ilişkin sürekli imar planı revizyonunun gündeme gelmesi, plan revizyonlarının kentleşmenin genel ilkeleri ve kamu yararı amaçlı yapılmadığı savını güçlendirmektedir (Akkaya, 2014:75).

4.3.Çevre-Ekoloji Üzerindeki Etkileri

"Kanal İstanbul" projesiyle ilgili tartışmaların boyutu her geçen gün artmaktadır. Kanalın yaratacağı olası çevre felaketleri ise şimdilik gündemde yeteri kadar yer bulmamış olmakla birlikte ulusal ve bölgesel devletler nezdinde konferanslar düzenlenip tartışılmamıştır. Projenin hayata geçmesi durumunda deniz canlılarının, su havzalarının, verimli tarım alanlarının ve ormanların ciddi şekilde olumsuz etkileneceğini bir gerçektir. Akademik çevre ve uzmanlar projenin hayata geçirilmesi durumunda İstanbul'un yaşam kaynaklarına zarar vereceği konusunda uyarıda bulunmaktadır (Özbek, 2014:26).

Projeye genel anlamda karşı çıkanlar Karadeniz’in suyunun Marmara Denizi’ne boşalacağını ve çevrenin çığınca tahrip edileceği öngörmektedirler. Projenin tamamlanmasıyla birlikte Terkos, Küçükçekmece ve Büyükçekmece gölleri kuruyacak, Marmara Denizindeki su ürünlerine zarar verecektir (Saydam, 2014:13). Proje sonrası Karadeniz yüzey suyu etkisi altında kalacak Marmara Denizin hacmi 3.380 km^3 dür. Canlılık olan kısım ise 230 km^3 ’dür. Dolayısıyla çok kısa sürece değişikliğe olumsuz cevap verecektir. Kanalin açılması için yaklaşık 1 milyon metreküplük bir kazı ile en az 42 km^2 ’lik yeşil alan tahrip edilmiş olacaktır (Küçükakça ve Akkaya, 2014:67). Proje ile ilgili birtakım yasal değişikliklerde yapılmaktadır. Bu projenin ÇED’nin yapılmasına gerek duyulmayacak projeler kapsamına alınacak olması çevre hukuku açısından birtakım olumsuzlukları da beraberinde getirecektir (Akkaya, 2002:11).

Yapılması planlanan kanalın deniz kimyasındaki değişimlere neden olacağı, denizlerdeki tuzluluk oranlarının değişmesine neden olacağı bir gerçektir. Milyonlarca yıldır buraya uyum sağlamış balık popülasyonlarının çok ciddi şekilde etkilenmesi, bunun sonucuna balık popülasyonlarında ciddi düşüşler yaşanmasına neden olacaktır. Bu da yine bu projenin ekonomik açıdan kayıp olacağını göstergelerinden birisidir. Proje ile birlikte açılan 25-30 m ‘lik kanal Istranca Dağları’ndan beslenen yer altı suları üzerinde etkisi tartışılmazdır. İstanbul’un yer altı su damarları kesilmiş olacaktır. Karadeniz’in tuzlanma süreci dahada hızlanacaktır.

Projeden beklenen amaç deniz ulaşımında yolu kısaltmak, kapalı denizler arasında ulaşımı sağlamak, denize çıkışı olmaya şehirleri denize bağlamak, ekonomik ve alternatif bir su yolu sunmaktır. Gemi kanalı tasarımı ve işletilmesi konusundaki literatüre baktığımızda çığınca boşalan bir deniz yok ancak gemi kanallarının çevreye etkisinin olduğu bir gerçek olup üç temel başlık altında irdelenmektedir (Saydam, 2014:12). Bunlar;

Değişen akım ve su kalitesi: Yıllar süren ve pahalı olan hafriyat yüzünden gemi kanalları genellikle haliç ve akarsu ağızlarından itibaren inşa ediliyor. Farklı tuz, vb. içeriği olan deniz suyu, geçtiği/aktığı haliç, akarsu vb.nin tuzluluğu, sıcaklığı, suyun hızı ile birlikte buralarda yaşayan bitki ve hayvanları etkiliyor. Tuzluluğu önlemek için de “lok” adı verilen yükselme havuzları kullanılmaktadır. Sonuç olarak

kanaldaki akımın taşıyacağı farklı kalitedeki su, aktığı göl, akarsu, haliç ve denizdeki su ürünlerini, vb. ekolojik sistemi bozuyor. Benzeri risk kanal İstanbul için de geçerlidir.

Kanalın temizlenmesi ve atıkları: Kanal, akıntıyla taşınacak rusubat vb. malzemeye beraber ot, midye, istiridye, deniz tarağı, vb.nin istilasına uğrayacaktır. Bu çamur, deniz dibi bitki ve hayvanların temizlenmesi için kanalın bir çeşit tarakla düzenli olarak taranması gerekiyor. Bu tarama işlemleri suyun bulanması, kimyasal maddelerin suda tekrar asılı hale gelmesi vb. yüzünden kanal suyundaki çözülmüş oksijen miktarı önemli ölçüde azalıyor ve kitlesel balık, vb.nin ölümüne neden olacaktır.

Dalgakıranlar ve loklar: Su seviyeleri farklı denizler arasında açılan kanallardaki kot farkıyla beraber rüzgarlar, yüksek dalga ve fırtına kabarması sonucunda kanallardaki su tehlikeli bir şekilde hızlanıp seviyesi yükselebilecektir. Bunları engellemek için kanalda yapılacak olan dalgakıran ve loklar da suyun sürekli olarak karışmasına neden olarak su kalitesini bozup ekolojik yıkımlara neden olabilecektir. **Denizden ormanlara, bitkilerden tarım arazilerine bölge ciddi bir çevre tehlikesi ile karşı karşıya kalacaktır.**

4.4.Deniz Trafiği Üzerinde Olası Etkiler

Yılda ortalama 50.000 gemi Türk Boğazlar Bölgesi'nden geçiş yapmakta olup bunların yaklaşık % 20'si tehlikeli yük taşıyan gemilerdir. Bu yüzden Türk Boğazlar Bölgesi'nde yoğun bir ulusal ve uluslararası deniz trafiği olması nedeniyle can, mal ve çevre güvenliği bakımından büyük risklerle karşı karşıya bulunan bir bölgedir. Kanal İstanbul Projesinin genel amacı bu riski minimize etmektir. Projeyi pozitif anlamda savunanlar İstanbul Boğazı'ndaki tehlikeli deniz trafiğine ve alternatif bir su yolu üreterek IMO'da PSS kozu elde edileceği tezini ileri sürmektedirler (Ece, 2014:87).

Yüksek trafik yoğunluğu, tehlikeli yük taşımacılığı, artan gemi boyları, karmaşık trafik yapısı, güç hava, deniz, akıntı ve iklim şartları, hassas çevre şartları, mahalli tehlikeler, gemi trafiğini etkileyen diğer denizcilik faaliyetleri, artış gösteren deniz kazaları, gemilerin ilerlemesini kısıtlayan dar su geçitleri, yukarıda belirtilen hususları içermesi nedeniyle, İstanbul Boğazı dünyanın diğer Boğazlarına kıyı ve iç sularına göre kaza riski en yüksek su yoludur (Güngör ve Akkaya, 2002:125).

İstanbul Boğazı'nda yaşanan olaylar göstermektedir ki Boğazda meydana gelebilecek kazaların etkileri; büyük çapta çevre kirliliği, büyük yangınlar, kitlesel ölümler, deniz canlılarının tamamen yok olması gibi sonuçlar doğabileceği gibi, dört denizimiz "kapalı deniz olmaları" su yenileme zamanının uzun olması dolayısıyla, denize giren atıkların ortamda kalma süresi daha fazladır. Uzun zaman bu etkilerden kurtulmayacaktır. Ayrıca; İstanbul'un tarihini göz önünde bulundurarak meydana gelebilecek kazaların tarihî eserlere verebileceği zararların neler olabileceği tahmin bile edilemez. İstanbul gibi bir tarih hazinesi ve kültür mirası büyük zarar görecektir. İnsanlığın kültür mirası olan eserler yok olmasına neden olacak ve bir tarih ortadan silinme tehlikesi ile karşı karşıyadır. Kanalin 25 m derinliği olup 20 m su altı derinliği olan gemileri geçirme durumunda gemilerin hareket alanını kontrol etmek mümkün olmayacak belki boğazlardan daha fazla kaza riski ile yüzyüze kalınacaktır (Abdullahzade,2009:12).

4.5.İstihdam ve Milli Gelir Artışı Üzerindeki Etkileri

Proje ile birlikte yeni istihdam alanları açılacağı, Boğaz trafiğinin azaltılacağını ve aynı zamanda bir enerji projesi olduğunu söylenmektedir. Ancak bu projenin ekonomik anlamda fayda, zarar ve fizibil olup olmadığı uzun araştırma sonucunda ortaya çıkacaktır. Bu anlamda, göz önüne alınması gereken en önemli hususlardan biri; öncelikle 17 milyona yaklaşan kent nüfusunu lineer olarak yayılmasına özen göstermektir.

Kanal İstanbul'a destek daha çok reel sektörden gelmektedir. Projeye inşaat ve iş makineleri sektörü Türkiye ekonomisinin büyümesine büyük katkı sağlayacak sektör olarak bakmaktadır. Uygulanma safhasına geçildiğinde yeni yatırımları da beraberinde getireceği bir gerçektir. Denizcilik sektörü ve buna bağlı lojistik gibi yatırımlar da eklendiğinde ticari potansiyel katlanacaktır. İnşaat sürecinde toplam istihdam 15 bin kişiyi bulacaktır. Kanal maliyetinin yanı sıra projenin entegre yatırımlarla birlikte toplam maliyetinin 50 milyar dolar civarında olacağı tahmin edilmekle birlikte yatırımcı ve yüklenici ulusal firmaların bu konudaki yeterliliği tartışmalıdır.

Bu projede ele alınması gereken bir diğer önemli ekonomik konu ise arazi rantıdır (Küçükakça ve Akkaya, 2014:67) Projeden kazanılacak arazi rantının ulusal

olduğunu unutmayarak, bu potansiyeli Anadolu'dan göç veren şehirlerde istihdam yaratarak göçleri durdurmak için kullanmaktır. Kanal İstanbul'dan elde edilecek rantın Türkiye'nin değeri olarak harcanması ve Anadolu için adil bir dağıtım yapılması gerekmektedir. Bölgedeki arsa ve emlak fiyatları, projenin dile getirilmesiyle birlikte arttığı ortada olup bu proje mutlaka yapılacaksa, ülkeye fayda sağladığına inanıldığı için yapılacaktır. Yoksa birkaç kişi veya kuruma rant sağlanması için yapılmamalıdır. Bu nedenle, proje nedeniyle elde edilecek rant gelirlerinin bireyleri veya kurumları zengin etmesi söz konusu olamaz. Bunun için kamu idaresi proje nedeniyle şerefiyesi yükselen arsa veya gayrimenkullerden “şerefiye vergisi” alınmalıdır (Akkaya ve Doğan, 2005:760). Aynı şekilde proje nedeniyle zarar gören her birey ve kurum da desteklenmeli, proje kapsamındaki kamulaştırma süreci ve kamu bütçesine getireceği mali yük dikkate alınmalıdır. Projenin kendi kendisi finanse edebilecek bir proje olduğu etüdü yapılmış değildir.

SONUÇ

Kanal İstanbul Projesi bölgesel denizlerin kimyasının, tuzluluk oranlarının değişmesinden tutun da İstanbul'a su sağlayan su havzalarının ortasından kanal geçirilerek bütün su rejiminin hidrolojisinin bozulmasına kadar, bu bölgede bulunan bitki örtülerinin ortadan kalkmasına yol açacaktır. İkideniz arasındaki 57 cm'lik kot farkı pek tabii ki çevresel sorunlara neden olacak, önce Marmara sonra Ege ve Akdeniz oksijensiz kalacaktır. Aynı zamanda proje hinterlandı içerisinde bulunan Trakya'da son derece azalan verimli tarım arazilerinin yapılaşmaya açılmasına sebebiyet verecek ve yeni kentleşme dürtüsüyle birlikte İstanbul beklenmedik göç alacaktır.

Kanal İstanbul Projesi, Türkiye Cumhuriyeti sınırları içerisinde inşa edilmesi planlanan bir projedir. Kanal İstanbul Projesi eğer milli çıkarlarımızın bir gereği ise, ki bu yönde olduğu kanısındayız. Boğaz trafiğini azaltmak amacı ile yapılması planlanan kanal projesi ile ilgili tartışmalar Türkiye'nin sözkonusu yetkileri ve milli çıkarları göz önünde bulundurularak sürdürülmelidir. Siyasi söylemleri bilimle yoğurarak gündeme taşıyabilirsek uluslararası ölçekte konumumuz değişecektir. Aksi halde Montrö ile tesis edilmiş bölgesel barış süreci tekrar ısınacak, Karadeniz kıyısındaki devletler ile olan ilişkilerimiz kesintiye uğrayacaktır. Başlangıçta ekonomik ve ticari nedenlerle inşa edilen Süveyş Kanalı benzeri bir durumla karşı

karşıya kalabiliriz. Kanal projesi bir süre sonra kanalın yönetimi konusunda tartışmalara neden olacağı bir gerçektir. Kanalın taşıdığı güvenlik riskleri irdelenmemiş olup bu konudaki ulusal tavrın ne olacağı tartışılmalıdır. Kanal İstanbul’un işlevi, amacı ve olası riskler tartışılmamıştır. Ticari boyuttan çok askeri ve stratejik boyut her zaman ulusal ölçekte kapımızı çalan bir değer olacaktır.

KAYNAKÇA

- Abdullahzade, C., (2009). “Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği: Türk Hukukundaki Son Gelişmelerin Değerlendirilmesi”, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt. 58, Sayı. 4, 2009.
- Akkaya, M. Ali (2014), Kıyı Alanlarındaki “İmar Planı Revizyonu”na Hukuki Yaklaşım, 8. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, İstanbul.
- Akkaya, M. Ali ve Doğan, E., (2005), Kıyı Yönetiminin Ekonomik Araçlarından “Kıyı Vergisi-Kıyı Koruma Katkı Payı”nın Analizi, Türkiye Kıyıları 05 Sempozyumu, KAY05, Muğla.
- Akkaya, M. Ali, (2002). Kıyı Yapılarında ÇED Uygulamaları, Türkiye Kıyıları 02-İzmir, Konferansı Bildiriler, KAY Milli Komitesi, ODTÜ, Ankara.
- Aksar, Y., (2013), Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk II (Ankara: Seçkin Yayınevi)
- Aşan, C., ve Akkaya, M. Ali (2014). “Kıyı Alanlarındaki Kentsel Rantın “Kamu Yararı” Amaçlı Kullanımına İlişkin Değerlendirmeler” 8. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, İstanbul.
- Demirkıran, M., (2007). “Türk Boğazları’ndan Geçiş Rejimi ve Geçiş Rejimi ile İlgili Yargıtay Hukuk Genel Kurulu’nun 22.11.2001 Gün E: 2001/4-955 K:2001/1073 Sayılı Kararı”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi , Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, 2007.
- Doğan E., ve Akkaya, M. Ali (2005). Türkiye Kıyıları Kavramsal Tanımlama-Planlama-Kullanım, Beta Yayıncılık, İstanbul.
- DSP, (1994), "Boğaz ve DSP’nin Kanal Projesi", DSP 1994 Seçim Broşürü.

- Ece, J., Nur (2013).“Montrö Boğazlar Konferansı Tutanaklarından Tarihe Düşen Notlar ve Kanal İstanbul”, Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi (ORSAM) , Rapor No. 155, 2013.
- Ece, J., Nur (2014). “İstanbul Boğazı’ndaki Deniz Kazaları”, Deniz Haber, 20 Mart 2014,
<http://www.denizhaber.com/index.phpsayfa=yazarid=11yaziid=100095>.
- Ertürk, T.,(2014), “Kanal İstanbul Düşmanlık Projesi” Çılgın Proje Kanal İstanbul, Kaynak Yayınları, İstanbul.
- Güngör S., Akkaya, M. Ali., (2002). Türk Boğazları Ve Geçiş, Türkiye Kıyıları 02-İzmir, Konferansı Bildiriler, KAY Milli Komitesi, ODTÜ, Ankara.
- Küçükakça, E., ve Akkaya, M. Ali, (2014), İstanbul Kıyı Alanlarındaki Dolgu Projelerinin Sosyo-Ekonomik, Ekolojik Ve Hukuki Analizi, 8. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, İstanbul.
- Önem Y, (1990), "İstanbul Kanalı'nı Düşünüyorum" TÜBİTAK' Bilim ve Teknik Dergisi, Yıl: 1990, Sayı:46, s. 32-48.
- Öymen, O., (2014), “Kanal İstanbul Projesinin Dış Politika ve Uluslararası Hukuk Boyutu”, Çılgın Proje Kanal İstanbul, Kaynak Yayınları, İstanbul.
- Özbek, D.,(2014). Kanal İstanbul ve Montrö Sözleşmesi, “Hukuki, Kentsel Ve Ekolojik Yönleriyle Kanal İstanbul Çalıştayı: 28 Ocak 2014, İstanbul.
- Radek K., (2014), “Petrol Işığında Boğazlar Meselesi” Çılgın Proje Kanal İstanbul, Kaynak Yayınları, İstanbul.
- Saydam, C., (2014), “Çılgın Proje Nedir? Neden Olamaz”, Çılgın Proje Kanal İstanbul, Kaynak Yayınları, İstanbul.
- Selman Ö., (2014). Kanal İstanbul Projesi’nin Uluslararası Hukuk Açısından Değerlendirilmesi, Uluslararası Hukuk ve Politika, Cilt: 10, Sayı: 38, ss.119-153, 2014
- Topsoy, F.,(2012). “Türk Boğazları’nın Mevcut Hukuki Statüsü Işığında Alternatif Kanal Tartışmaları: Hukuki Yaklaşım”, Zirve Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi , Cilt. 1, Sayı. 1, 2012, s. 44-45.

Topsoy, F.,(2013). “Uluslararası Deniz Hukuku Kuralları Işığında gemi Trafik Hizmetleri (VTS) Sistemi ve Operatörlerinin Hukuki Statüsü”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi , Cilt. 12, Sayı. 1-2, 2013, s. 907.

Tuncer H., (2014), “Dünden Bugüne Boğazların Durumu ve Montrö Sözleşmesi”, Çılgın Proje Kanal İstanbul, Kaynak Yayınları, İstanbul.

Vank, M., (1998). Deniz, “Uluslararası Boğazların Hukuki Statüsü, Geçiş Rejimleri ve Türk Boğazları”, Ankara Barosu Dergisi, Cilt. 1, Sayı. 6, 1998.

URL: <http://www.ibb.gov.tr/kanalistanbul.html>

XIX. YÜZYILIN İKİNCİ YARISINDA OSMANLI MEMLEKETİNE GELEN GÖÇMENLERİN SEVK VE İSKÂNLARINDA KARADENİZ LİMANLARININ ÖNEMİ VE GÖÇMENLERİN YAŞADIKLARI SIKINTILAR*

Mehmet DEMİRTAŞ**

Öz

XIX. Yüzyılın ikinci yarısında meydana gelen savaşlar nedeniyle Osmanlı memleketine yüz binlerle ifade edilebilecek sayıda göçmen gelmiş, devlet bunları uygun yerlere sevk ederek yerleştirmiştir. Gelen göçmenlerin önemli bir kısmı deniz yolunu tercih ettiğinden Karadeniz limanlarından önemli oranda istifade edilmiştir. Bu esnada başta Trabzon, Samsun, Sinop ve İnebolu gibi iskân bölgelerine yakın limanlar tercih edilmiştir. Göçmen sayısının artış gösterdiği dönemlerde ayrıca Giresun, Batum, Akçaabat, Fatsa ve Ayancık iskeleleri de kullanılmıştır. Geldikleri limanlarda sevk edilmeyi bekleyen göçmenlerin, kötü beslenme ve salgın hastalıklar başta olmak üzere çeşitli sebeplerle büyük zorluklarla karşılaştıkları ve ciddi sayıda can kabına marûz kaldıkları görülmektedir.

Anahtar Kelimeler; Karadeniz Limanları, Hastalık, Göç, Sevk, İskân

THE IMPORTANCE OF THE BLACK SEA HARBORS DURING THE CONSIGNMENT AND SETTLEMENT OF IMMIGRANTS THAT MIGRATED TO THE OTTOMAN LANDS DURING THE SECOND HALF OF THE 20TH CENTURY AND THE PROBLEMS THEY ENCOUNTERED

Abstract

Hundreds of thousands of immigrants migrated to the Ottoman Lands because of the wars of the second half of the XIXth century, and the state consigned and settled these people to the places it found suitable. The Black Sea harbors were utilized substantially as most of the immigrants preferred the sea route to travel. Harbors, which were closer to the settlement areas, including the ones at Trabzon, Samsun, Sinop and İnebolu were preferred during this process. The ports of Giresun, Batum, Akçaabat, Fatsa and Ayancık were also used at times when the number of immigrants increased. It can be understood that when the immigrants were waiting at the harbours they arrived to be transported to their destinations, they had to face great difficulties because of various factors with malnutrition and epidemic being the main ones, and great numbers died.

Keywords; Black Sea Harbors, Epidemic, Migration, Consignment, Settlement

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII.Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** Doç. Dr. Bitlis Eren Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi, Gsm: 0553 213 13 13,e- mail: demirtasm@gmail.com

Giriş

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı Devletini doğrudan doğruya etkileyen önemli siyasi gelişmeler meydana gelmiştir. Gerek Rusya'da meydana gelen iç olayları, gerekse Osmanlı Devleti ile Rusya arasında gerçekleşen savaşları bu çerçevede ele almak mümkündür. 1829 tarihli Edirne Antlaşması ile Kafkasya'daki Osmanlı hâkimiyeti büyük oranda sona ermiş, yalnızca merkezi Batum olan Acaristan Osmanlı Devleti'nde kalmıştır. Bunun sonucunda halkının büyük çoğunluğu Müslüman olan Kafkasya, Rusya'nın egemenliği altına girmiştir. Bu tarihten itibaren gerek Rusya'ya karşı gerçekleşen ayaklanmalar veya direnişler, gerekse Osmanlı Devleti ile Rusya arasında meydana gelen savaşlar sebebiyle söz konusu bölgeden Osmanlı topraklarına doğru kitlesel göçler meydana gelmiştir (Demirtaş, 2011:18).

Bu çerçevede Kırım Savaşı, Şeyh Şamil Olayı ve 1877-1878 Osmanlı Rus Savaşı, Osmanlı ülkesini bir bütün olarak etkileyen önemli gelişmeler olmuştur. Osmanlı Devleti bir taraftan savaş dolayısıyla Rusya ile uğraşırken, diğer taraftan gelen göçmenlerin sevk ve iskânlarını sağlamaya gayret etmiştir. Bu arada söz konusu işlemler tamamlanıncaya ve kalıcı iskân bölgelerine ulaşınca kadar göçmenlerin, ciddi sıkıntılarla adeta boğuşmak zorunda kaldıkları görülmektedir. Gelen göçmenlerin önemli bir kısmı deniz yolunu tercih ettiklerinden, çoğunlukla Karadeniz'in iskele ve limanlarına çıkmaktaydılar. Osmanlı Devleti, söz konusu yerlere gelen göçmenlerin sıkıntılarını ortadan kaldırmak için çeşitli tedbirler alarak uygulamıştır. Gelen göçmenlerin Karadeniz'in iskele ve limanlarına güvenli bir şekilde ulaşmalarını temin etmeye yönelik tedbirlerin başında, onların ulaşımını sağlayacak güvenli deniz araçlarını hazırlamak gelmektedir. Bunun yanı sıra söz konusu iskelelerde ve limanlarda kaldıkları süre boyunca ihtiyaçlarının karşılanması için yapılan çalışmalar da oldukça önemlidir. Nihayet göçmenler buralardan güvenli bir şekilde kalıcı iskân bölgelerine ulaştırılmaya çalışılmıştır. Bütün bu gelişmeler yaşanırken göçmenlerin karşılaştıkları sıkıntıların tamamen ortadan kaldırılamadığı dikkati çeken konuların başında gelmiştir.

Kırım Savaşı bu yönüyle büyük felaketleri içinde barındıran bir savaş olmuştur. Bu savaş öncesinde, esnasında ve sonrasında kitlesel göçler meydana gelmiş, Rusya'dan Osmanlı memleketine doğru kalabalık bir nüfus göç ederek Osmanlı şehirlerine yığılmıştır. Deniz yolunu kullanarak gelen göçmen nüfusun önemli bir

kısmı Karadeniz iskelelerine ve limanlarına çıkarılarak buralarda geçici bir surette, bir bölümü ise kalıcı olarak iskân edilmişlerdir. XIX. yüzyılın ikinci yarısında meydana gelen başka bir göç dalgası da Şeyh Şamil Hareketinin sona ermesi ile Rusların Müslüman halka yaptığı baskı ve nihayet meydana gelen büyük kitlesel göçlerdir. Benzer durumlar 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı (93 Harbi) sonrası yıllarda da yaşanmıştır.

Göçmenlerin Sevk Ve İskânlarında Karadeniz Limanlarının Önemi

XIX. yüzyılın ikinci yarısında göç olaylarına etkileri bakımından en önemli olaylardan biri Kırım Savaşı'dır. Bu savaşla bağlantılı olarak meydana gelen kitlesel göçlerin önemli bir sebebi, Rusların uyguladığı şiddet yöntemleriydi. İnsanların bir kısmı yerinden ayrılmak istemediğinden Rusların şiddetine maruz kalmış ve ailece imha edilmiş, kurtulabilenler ise Karadeniz sahillerine yığılmışlardı. Kendi topraklarından Osmanlı memleketine deniz yoluyla gelmek durumunda kalan göçmenlerin taşınmasında devlete ait gemilerin yanı sıra Ruslara ait gemiler ile tüccar gemilerinden de yararlanılmıştır. Gelen göçmenler kalıcı iskân bölgelerine gönderilmeden önce çeşitli Karadeniz iskele ve limanlarına çıkarılmaktaydılar. Anadolu'ya gönderilmeleri planlanan göçmenler, başta Trabzon olmak üzere Samsun, Sinop ve İnebolu gibi iskelelere çıkarılmaktaydılar (İpek, 2006: 19; BOA. MKT. 1324/47; BOA. Y. A. HUS. 175/112). Göçmen sayısında ciddi artışlar meydana geldiği dönemlerde başka iskelelere de ihtiyaç duyulmaktaydı. Böyle zamanlarda, yukarıda sayılan iskelelerle birlikte Giresun, Batum, Akçaabat, Fatsa ve Ayancık iskelelerinden de yararlanma yoluna gidilmiştir (Demirtaş, 2011: 19). Kırım Savaşı sonrasında göçmen sayısında artış meydana gelmiş, gelen göçmenler bu iskelelerden Bursa Şirketi ve diğer bazı şirketlere ait gemilerle İstanbul'a, oradan da iskân bölgelerine sevk edilmişlerdi (İpek, 2006: 41). Bunun yanında Karadeniz sahillerinde geçimlerini temin etmek üzere çalışan çok sayıda balıkçı ve denizci, bir kısmı para kazanmak maksadıyla da olsa, taka ve sandallarıyla göçmen taşıyarak nakliyat işinde görev almışlardı (Habiçoğlu, 1993: 76, 77).

Karadeniz'in liman şehirleri, göçmenlerin daha çok geçici olarak barındırıldıkları intikal bölgeleriydi. Buna rağmen bu şehirler zaman zaman kalıcı iskân mekânları olarak da kullanılmışlardır. Bu şehirlerden biri olan Samsun (Canik

Sancağı) göçmenler açısından büyük bir öneme sahip olmuş, gelen göçmenlerin bir kısmı geçici surette, bir kısmı ise kalıcı olarak Samsun'da iskân edilmişlerdir. Samsun şehri aynı zamanda bir geçiş bölgesi görevi de görmüştür. Osmanlı memleketine gelip bir süre sonra kendi vatanlarına dönmek isteyen göçmenler de Samsun'da kısa süreliğine barındıktan sonra memleketlerine dönmeye çalışmışlardır (Gurulkan vd., 2012: 362, 363). Buna benzer bir durum da, akrabalarının bulundukları yerlere gitmek isteyen göçmenler için gündeme gelmekteydi. Bu durumda olanlar bir süre Samsun'da barındırıldıktan sonra söz konusu yerlere gönderilmekteydiler. Bu çerçevede Rumeli'deki akrabalarının yanına gitmeleri kararlaştırılan Kırımlı göçmenlerin öncelikle Samsun'da misafir edildikleri, şartların elverişli hale gelmesinden sonra sevkiyatlarının gerçekleştirildiği görülmektedir (BOA. A. MKT. MHM. 92/37). Karadeniz'in önemli liman kenti Samsun, aynı zamanda ciddi bir intikal bölgesiydi. İntikal bölgelerine gelen göçmenlerin, sevk edilinceye kadar geçici bir iskâna tabi tutulmaları, bu esnada barındırılmaları ve beslenmeleri ile giyim ve ısınma başta olmak üzere diğer ihtiyaçlarının karşılanması gerekmekteydi. Bu bakımından da Samsun ciddi bir rol oynamıştır (BOA. A. MKT. MHM. 92/37). Bu kapsamda Batum'dan gelen bir göçmen kafilesinin Şam'a gönderilmesi kararlaştırılmışken, bir süre burada barındırıldıkları görülmektedir (BOA. DH. MKT. 1454/86).

Karadeniz'in liman kentleri ve bu kentlerin civarındaki yerler, ihtiyaç duyulması halinde kalıcı iskân faaliyetleri için de kullanılmıştır. Bu konuya örnek teşkil edebilecek önemli bir gelişme 1860 tarihinde gerçekleşmiş, gemilerle gelerek Canik Sancağına ulaşan 3.000'den fazla göçmen, kafileler halinde Canik merkez, Akçay, Terme ve Havza yörelerinde iskân edilmişlerdi. Göçmenlerin bir kısmını teşkil eden Kırım Tatarları, yerleştirildikleri yerlerin dağlık ve engebeli olması sebebiyle, Çarşamba ve Terme hattındaki yerlerine uyum sağlayamamışlar ve daha sonra Ladik taraflarında Akpınar Dağı'nın eteklerinde iskân edilmişlerdir. Yine Kılıçdere, Kurupelit, Dereköy, Derbend ve Kumcağız, göçmen yerleştirilen bölgeler arasında yer almıştır (Yolalıcı, 1998: 29).

Karadeniz'in kıyı kentleri bir bütün olarak göçmenlerin mağduriyetinin ortadan kaldırılmasında hemen her zaman büyük bir önemi haiz olmuştur. 2 Aralık 1860 tarihinde 759 kişiden meydana gelen Çeçen ve Kabartay göçmen grubu Sivas'a

yerleştirilmek üzere deniz yoluyla Samsun'a gelmiş, ancak Sivas'ta iskân edilebilecekleri yer kalmadığından, göçmenler *nâ-çar* duruma düşmüşlerdi. Bunun üzerine göçmenlerin Canik Sancağı ve havalisine *mehmâ-emken* (olabildiğince) yerleştirmeleri kararlaştırılarak, çaresizlikleri ortadan kaldırılmıştır (Gurulkan vd., 2012: 310, 311). 1861 kışında kendilerine tahsis edilmiş bulunan kalıcı iskân bölgelerine gönderilemeyen göçmenler, Canik Sancağında misafir edilmişlerdi (Saydam, 1997: 131). Gelen göçmenlerin tamamı kalıcı iskân bölgelerine gönderilemediğinden, kış mevsiminde mağduriyetlerinin önüne geçmek üzere göçmenlerin bir bölümü Karadeniz kıyılarındaki liman şehirlerinde misafir olarak barındırılmışlardır (Demirtaş, 2009: 221).

Şiddetli kış günlerinde Osmanlı memleketine gelen göçmenler için Karadeniz liman şehirleri ilk sığınma yerleri olarak fonksiyon icra etmekteydi. Bu yönüyle Trabzon Limanı ve Trabzon şehri bir bütün olarak büyük bir öneme sahip olmuştur. Kırım Savaşı'ndan yıllar sonra bile gelen göçmenlerin kalıcı veya geçici surette yerleştirildiği şehirlerden biri Trabzon'du. 1861 tarihi itibarıyla Osmanlı memleketine gelerek çeşitli yerlere yerleştirilen göçmenlerin sayısının yer aldığı bir cetvelde, Trabzon'da da yedi hanenin iskân edildiği bilgisi yer almaktadır (Demirtaş, 2009: 222). Yine aynı dönemde Çerkes, Nogay ve sair kabilelerden 700 ve 600 kişilik iki kabile Trabzon'a gelmiş, Trabzon Meclisi ile Muhacirin Komisyonu arasında yapılan yazışmalar sonuçlanıncaya kadar bu göçmenlerin Trabzon'da tutulmaları, daha sonra havası nispeten yumuşak olan Diyarbekir ve Urfa'ya gönderilmeleri kararlaştırılmıştır (BOA. A. MKT. NZD. 381/55).

Kırım Savaşı'nın sona ermesinden bir süre sonra nüfus üzerinde büyük bir tahribat yapan olay, Şeyh Şamil'in Ruslara karşı yürüttüğü mücadelenin 1859'da sona ermesidir. Bu tarihten sonra Rusların Müslüman halka karşı uyguladığı baskı yöntemleri ve iskân ettirme politikaları yüzünden göç olaylarında bir atış meydana gelmiş, bölge halkı Osmanlı topraklarına doğru bir kez daha harekete geçmiştir. Nitekim bu söz konusu politikaya karşı direnen kabile mensuplarından 50.000 kişilik grup Osmanlı memleketine göç etmek istemiş, bunun 5.000 kadarı Osmanlı hükümetinin kararını beklemeden Trabzon'a gelmişti (İpek, 2006: 39, 40).

Kırım Savaşı ve Şeyh Şamil Harekâtından yıllar sonra bile Karadeniz limanlarına göçmen akını devam etmiştir. 1864 başlarında Trabzon'da toplanmış bulunan 116,100 kişilik göçmen grubu çeşitli yerlere geçici surette yerleştirilmişlerdi. Bu dönemde Samsun'a yerleştirilen göçmen sayısı 70 bin kişi olmuştur (Saydam, 1997: 138). Seraskerî'ye gönderilen 1867 tarihli bir emirde ise, Abaza kabilesinden çok sayıda kişinin göç edeceği, bu sebeple kendilerine Trabzon, Sinop ve Canik'in merkez olarak tahsis edilmesi, göç esnasında çeşitli zorluklar sebebiyle göçmenlerin arasında meydana gelebilecek hastalıkların tedavisi için *hıfz-ı sıhha* müessesesinin ve ehliyetli hekimlerin hazır tutulması istenmişti (BOA. A. MKT. MHM. 380/57).

1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı sebebiyle göç etmek zorunda kalanların da Karadeniz kıyılarındaki yerleşim birimlerinden önemli oranda yararlandıkları görülmektedir. Bu yerlerden biri olan Canik Sancağı, daha önceki göç olaylarında olduğu gibi bu savaş sonrasında da büyük bir göçmen hareketliliğine sahne olmuştur. Gelen göçmenlerin bir kısmı Canik Sancağı dâhilinde iskân edilmekteydiler. 1877 yılı sonlarında Sohum'dan Trabzon'a gelen 50 bin kişilik göçmenin çoğu Çarşamba ve Bafra ovalarına yerleştirilmişlerdi (İpek, 1994: 202). 1878 yılı başlarında Varna'dan Samsun'a sevk edilen Çerkes ve Tatarlardan meydana gelen göçmen sayısı 35 bini bulmuştur. Dolayısıyla göçmenlerin tamamının iyi şartlara sahip olmaları mümkün olmamıştır. Bu sebeple Varna'dan gelen kalabalık Çerkes göçmen grubu Samsun iskelesine çıkarılmış ve şehirdeki camilere ve hanlara yerleştirilmişti (İpek, 1994: 202). Konuya dair bir vesikada, Rusya'nın baskıları sonucu *celây-ı vatan* eden Çerkes muhacirlerin kalıcı iskân bölgelerine nakilleri gerçekleşinceye kadar Samsun'da barındırılmalarına ve bu süre zarfında bütün ihtiyaçlarının karşılanmasına karar verildiği bilgisi yer almaktadır (BOA. DH. MKT. 1563/80). Benzer biri durum Batum'dan gelen göçmenler için geçerli olmuştu. Samsun'da bir süre barındırılan Batum göçmenlerinin kalıcı iskân bölgesi durumundaki Şam'a gönderilmeleri kararlaştırılmıştır (BOA. DH. MKT. 1454/86). İngiltere'nin Samsun Konsolos Ajanı Doulcet'ten, Trabzon Viskonsolosu Biliotti'ye yazılan raporda, Samsun'a gelen 17.000 Bulgaristan göçmeninin 15.000'inin Merzifon, Çorum ve Ankara taraflarına gönderilmelerinin kararlaştırıldığı bilgisine yer verilmiştir (Şimşir, 1989: 628).

Göçmenlerin uyum sağlayabileceği iklim özellikleri göz önünde bulundurulmaktaydı. Bu çerçevede Samsun, Kuban göçmenleri için oldukça uygun bir yerdi. Nitekim Bingazi'ye gönderilmeleri düşünülen Kuban göçmenlerinin, iklime uyum sağlayamayacakları düşünüldüğünden, kendileri için daha elverişli olan Sivas, Sinop ve Samsun'a gönderilmeleri kararlaştırılmıştır (Gurulkan vd., 2012: 464-476). Yine 2 Ağustos 1878 tarihli bir iradede, İstanbul, Selanik ve Varna iskelelerinde bulunan Çerkes, Tatar, Nogay ve Sohum göçmenlerinin Karadeniz'in liman şehirlerine gönderilerek iskân edilmeleri ve ihtiyaçlarının karşılanması emredilmiştir (Gurulkan vd., 2012: 103, 105).

Karadeniz limanlarına göçmen akını, 93 Harbi'nin bitiminden sonraki yıllara kadar devam etmiştir. Nitekim 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan sonra Rusya'dan göç ederek Sinop'a gelen 150 kişilik Çerkes göçmeninin Mamüretülaziz ve Sivas vilayetlerine gönderilerek iskân edilmeleri kararlaştırılmış, ancak kendileri Sinop'ta bulunan akrabalarının yanına yerleşmek istediklerinden bu talepleri Muhacirin Komisyonu aracılığıyla hükümete iletilmiştir (BOA. DH. MKT. 1464/103).

Karadeniz liman ve iskelelerine gelen göçmenlerin tamamına yakını geçici veya kalıcı bir surette ve olabildiğince hızlı bir şekilde yerleştirilmeye çalışılmaktaydı. Gelen göçmenlerin, kendileri için ayrılmış bulunan yerlere sevk edilmelerinde oldukça titiz davranıldığı anlaşılmaktadır. Ancak buna rağmen bütün işlemlerin bitirilmesi zaman almaktaydı. Konuyla ilgili bir cetvelde, savaşın sona ermesinden kısa bir süre sonra Osmanlı memleketine gelen ve yerleştirilen nüfusun sayısı verilmektedir. Buna göre toplam 694.067 kişilik nüfusun 15.000'inin Samsun ve Trabzon vilayetlerine yerleştirildiği kaydı mevcuttur (BOA. Y. PRK. KOM. 2/124). 25 Eylül 1879 tarihli bir kayıta, 338.000 kişilik bir göçmen gurubunun daha geldiği, bunların 275.000'inin Anadolu'ya yerleştirildiği bilgisi yer almaktadır. Bunların 1.363 kişilik kısmı Canik Mutasarrıflığına yerleştirilmişti (BOA. Y. A. HUS. 162/43). 1880 yılında toplam 34.877 kişilik bir göçmen kitlesi Samsun'a gelmiş, bunların 6.538'i buraya yerleştirilmişlerdir (Öz, 2009: 85).

1885 tarihli bir jurnalde ise Osmanlı memleketine çeşitli yerlerden gelen toplam 2.807 haneden ve 13.365 kişiden meydana gelen nüfusun yerleştirilmek üzere sevk edildikleri yerlerin bilgisine yer verilmektedir. Buna göre 91 kişiden meydana

gelen 18 hane Trabzon Vilayetine sevk edilmişti (BOA. Y. A. HUS. 201/61). Rusya'nın işgal ettiği topraklardan yıllar boyu devam eden göçler neticesinde Osmanlı memleketine yüz binlerce insan gelip yerleşmişken, 1893 tarihi itibarıyla hala sevk edilmeyi ve yerleştirilmeyi bekleyen göçmenler olduğu anlaşılmaktadır. Buna göre yıllar boyu devam eden göçler sonucunda Karadeniz'in önemli liman şehri olan Trabzon'a sevk edilen göçmen sayısı 35.260 kişi (10.074 hane), yerleştirilen göçmen sayısı 35.189 kişi (10.041 hane), iskân edilmeyi bekleyen 71 kişi (33 hane) idi (BOA. Y. A. HUS-277/136).

Görüldüğü gibi gelen göçmenlerin büyük bir bölümü iskân edilmişken kalan az sayıda kişinin de iskân edilmesi için de çalışmalar devam etmekteydi. Cetvelin devamına düşülen kayıta, bazı göçmenlerin *tûl-i müddet* (uzun süre) iskân edilememesinin padişahın rızasına muvafık olamayacağı, bu sebeple kalan göçmenlerin de *seri'an* iskân edilmelerinin emredildiği belirtilmektedir (BOA. Y. A. HUS. 277/136).

Göçmenlerin Yaşadıkları Sıkıntılar

Memleketlerinden ayrılan göçmenlerin karşılaştıkları ilk sıkıntı, kendilerini güvenli bölgelere ulaştıracak nakil araçlarının temini aşamasında gündeme gelmiştir. Deniz yolunu tercih etmek zorunda kalan göçmenler, kendilerini taşıyacak deniz araçlarını uzun süre beklemek zorunda kalmaktaydılar (Demirtaş, 2013: 108). Öyle ki, göçmenler *burada tahayyülü bile vicdanları titreten bin bir çeşit ıstırap ve fecaat içinde aç ve açık, aylarca gemi beklemek mecburiyetinde kalmışlardı* (Berkok, 1958: 528). Deniz araçları temin edildikten sonraki süreçte yer darlığı gibi başka sıkıntılar meydana gelmekteydi. Mesela Rus yönetimi altındaki limanlardan nakledilen Çerkes göçmenler gemilere adeta istif edilerek taşınmaktaydılar (McCarthy, 1998. 38, 39).

Göçmenlerin karşı karşıya kaldığı ciddi bir sorun da deniz kazaları idi. Deniz kazalarının önemli bir bölümü, sevkiyatta kullanılan araçların elverişli olmamasından kaynaklanmaktaydı. Karadeniz sahillerinde faaliyet gösteren denizci ve balıkçıların, göçmen sevkiyatında kullandıkları sandal ve takalar hem küçük hem de kapasitelerinin üzerinde yolcu almaktaydılar. Bunun üzerine Osmanlı Devleti bu tür deniz araçlarıyla göçmen taşınmasını yasaklamak zorunda kalmıştı (Demirtaş, 2011: 20).

Alınan tedbirlere rağmen deniz kazalarında hayatını kaybeden çok sayıda göçmen olmuştur. 1863 kışından 1865 ilkbaharına kadarki dönemde deniz kazaları sonucu boğulan göçmen sayısı binlerle ifade edilmektedir (Cuthell ve Cameron, 2005:191). Bu dönemde meydana gelen ölümlerin diğer önemli sebepleri arasında, kötü beslenme ve salgın hastalıklar ilk sıralarda gelmekteydi. Daha ilk uğranılan Osmanlı limanı olan Trabzon'da çiçek, tifüs ve iskorbüt gibi hastalıklardan büyük sayılarda göçmen hayatını kaybetmişti (McCarthy, 1998. 38, 39). Denilebilir ki, bu dönemde Kafkasya topraklarından Osmanlı memleketine gelen göçmenlerin önemli bir kısmı, nüfuslarının yaklaşık % 25'i deniz kazaları, kötü beslenme ve salgın hastalıklar sebebiyle hayatını kaybetmiştir (Yıldız, 2006: 16).

1854 tarihinde Trabzon'da günde ortalama 200-300 kişinin hayatını kaybettiği bilgisi kaynaklarda yer almaktadır. Öyle ki bunların bir kısmı kaydedilirken bir kısmı kayıtlara geçmeden defnedilmekteydi (Saydam, 1997: 91). Samsun'da da durum benzerdi. 1864-1865 yılları arasında bu şehirde ölüm ortalaması günde 120-150 kişiydi ki, bu da senelik ölüm ortalamasının yaklaşık olarak 50.000 kişi olduğu anlamına gelmekteydi. Göçmenlerin yoğun olarak geldikleri liman kentlerinden olan Trabzon'da 1865 yılı sonu itibariyle toplam ölüm rakamı 53.000 kişiyi bulmuştu (Karpat, 2003: 112). Gelen göçmenlerin memleketlerine bakıldığında, en kalabalık kitleyi Çerkeslerin meydana getirdiği görülmektedir. Bu göçmen kitlesinden çok azının kalıcı iskân bölgelerine ulaştığı, geriye kalanların ise bekleme kamplarında, iskelelerde ve yollarda çeşitli nedenlerle öldüğü, resmi Rus memurlarının Petersburg'a gönderdikleri raporlarda karşımıza çıkmaktadır (Bala, 1997: 384). Yine İngiliz Konsolos Vekili R. H. Lang da raporunda, Kırım Savaşı'ndan sonra Çerkeslerden 2.718 kişilik bir göçmen kafilesi Kıbrıs'a gitmek üzere Samsun İskelesi'nde gemiye bindirildiğini, bunlardan 202'sinin Samsun ile İstanbul arasında hayatını kaybettiğini, 528 kişinin ise İstanbul'da gemiden inmek zorunda kaldığını belirtmektedir (McCarthy, 1998. 39).

Göçmenlerin karşılaştıkları sıkıntılardan biri de şiddetli kış mevsimleriydi. 1861 tarihli bir belgede, Çerkes ve Nogaylar ile birlikte başka bazı kabilelerden de, kış mevsiminde yurdunu terk etmek mecburiyetinde kaldıkları, bunlardan iki grubun Trabzon'a geldiği, 10 bin kişilik bir gurubun da yolda olduğunun haber alındığı

belirtildikten sonra, göçmenlerin arasında *sıbyan ve zuafâ* kişilerin de bulunduğu dile getirilmekte, bunların çadırlarda barınabilmelerinin mümkün olmadığı değerlendirildiğinden, uygun yerlerle sevklerinin yapılmasının, Muhacirin Komisyonu tarafından kararlaştırıldığı ifade edilmektedir (BOA. A. MKT. NZD. 381/55). Göçmenler için ciddi bir sıkıntı da, yaygın olmamakla birlikte yetkililerin ihmali olmuştur. Osmanlı Devleti, gerek merkezde gerekse taşrada göçmen işleriyle uğraşmak üzere memurlar tayin etmekte, onlara ücret ve harcırah ödemekteydi (BOA. DH. MKT. 1454/86). Buna rağmen zaman zaman bu memurların veya mahalli idarecilerin ihmallerinden kaynaklanan bazı sorunlar yaşanmıştır. Bu sorunlara verilebilecek örneklerden biri, göçmenlerin durumu hakkında bilgi sahibi olan bir şahsın şikâyetleri üzerine, hükümetin müdahale etmesine dair bir kayıta geçen bilgilerdir. Buna göre, Rusya'ya bırakılan Acaralar ve Livane kazalarından, Trabzon ve Sivas vilayetleri ile Canik Sancağı'na gelen 20 bin kişiden meydana gelen göçmen gurubu, uzunca bir süre buralarda kalmış, mahalli idarecilerin kayıtsızlıkları yüzünden iskân işlemleri geciktirilmişti (BOA. YEE. 44/129 ve BOA. DH. MKT. 1454/86). 1864 tarihinde Trabzon, Sinop ve Samsun'a yerleştirilmiş bulunan göçmenlerin elbise ihtiyaçları tam olarak karşılanamadığı için askeri depolarda bulunan eski ve kullanılmayan elbise ve ayakkabılar kendilerine verilerek mağduriyetleri giderilmeye çalışılmıştır (Gurulkan vd., 2012: 82, 83).

Göçmenlerin karşılaştıkları önemli sorunlardan biri de, geçim sıkıntısı ve bunun bir sonucu olarak baş vurdukları gayri meşru kazanç yolları idi. Özellikle dönem dönem hırsızlık olaylarının yaygınlık kazandığı görülmektedir ki, yalnız Canik Sancağı'nda göçmenler tarafından çalınan at, öküz ve davarların sayısı 25.000'e varmıştı (Karal, 1995: 278). Ortaya çıkan bu ürkütücü tablo karşısında hükümetin bazı tedbirler aldığı görülmektedir. Bu kapsamda, göçmenlerin silahla dolaşmamaları, kabile üyelerinin hırsızlık, yağmacılık gibi yollara tevessül etmeyeceklerine dair, ileri gelen kabile beylerinden birini kefil göstermelerinin zorunlu hale getirilmesi, yine de suç işlendiğinde muhataplarına hapis ve sürgün cezalarının uygulanmasının kararlaştırılması gibi tedbirler alınmıştır (Saydam, 1997: 193).

Göçmenlerin yaşadıkları sıkıntılar konusunda dikkati çeken bir husus, şikâyetlerden bazılarının asılsız çıkmasıydı. Şikâyetler gündeme geldiğinde gerekli

araştırmalar yapılarak konu açıklığa kavuşturulmaya çalışılırdı (BOA. DH. MKT. 1329/119). Bazı durumlarda gündeme gelen şikâyetlerin gerçeği yansıtmadığı, yapılan araştırmalar sonucunda tespit edilmiştir. 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan sonra Trabzon'a gelen bir göçmen grubunun sefaletle düştüğü yolunda şikâyetler ve ihbarlar yapılmış, yapılan araştırmalardan sonra ihbarın doğru olmadığı anlaşılmış ve iddia *red ve tekzib* edilmişti (BOA. DH. MKT. 1334/99).

Sonuç:

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı memleketini ciddi boyutlarda etkileyen nüfus hareketlerinin meydana geldiği görülmektedir. Bu çerçevede Kırım Savaşı ve 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı gibi iki büyük savaş sebebiyle meydana gelen kitlesel göçler ile Şeyh Şamil'in Ruslara karşı başlatmış olduğu direnişin sona ermesiyle baş gösteren göçleri ele almak mümkündür. Söz konusu olaylar sebebiyle Osmanlı topraklarına yüz binlerle ifade edilebilecek göçmen gelmiştir. Göçmenlerin bir kısmı deniz yolunu tercih etmek zorunda kalmıştır. Bu aşamada Karadeniz sahillerindeki başta Trabzon, Samsun, Sinop olmak üzere Osmanlı liman kentleri göçmenlerin sığındığı yerler olmuştur. Gelen göçmenlerin bazıları bu yerlerden geçici surette yararlanmışken, bazıları kalıcı surette iskân edilmişlerdir. Dolayısıyla Karadeniz Liman şehirleri göçmenlerin sevk ve iskânlarında büyük bir fonksiyon icra etmişlerdir.

Göçmenlerin, memleketlerinden ayrıldıkları dönemde karşılaştıkları ilk sıkıntı, kendilerini Osmanlı topraklarına ulaştıracak güvenli deniz araçlarının yetersizliği olmuştur. Bu sırada Rusların ve Osmanlı devletinin temin ettiği araçların yanı sıra bazı şirketlere veya şahıslara ait araçlardan da yararlanılmıştır. Bu araçların, yolcu taşımaya tam anlamıyla uygun olmamaları dolayısıyla meydana gelen deniz kazaları göçmenler için büyük bir felaket olmuştur. Bunun yanında salgın hastalıklar, kötü beslenme gibi nedenlerle meydana gelen kitlesel ölümler de göçmenlerin mağduriyetini daha da arttıran etkenler olmuştur. Osmanlı Devleti'nin, gelen büyük göçmen kitlesini sevk ve iskân etmek için gösterdiği büyük gayret ve aldığı tedbirler onların karşılaşılabileceği daha büyük felaketleri en aza indirmiş olmakla birlikte göçmenliğin tabiatı gereği sıkıntıların tamamen ortadan kalkması mümkün olmamıştır.

Kaynaklar

- BOA. A. MKT. MHM. (1856): 92/37.
- BOA. A. MKT. MHM. (1867): 380/57.
- BOA. A. MKT. NZD. (1861): 381/55.
- BOA. DH. MKT. (1881): 1334/99.
- BOA. DH. MKT. (1887): 1392/119.
- BOA. DH. MKT. (1887): 1454/86
- BOA. DH. MKT. (1887): 1464/103.
- BOA. DH. MKT. (1888): 1563/80.
- BOA. MKT. (1875): 1324/47.
- BOA. Y. A. HUS. (1879): 162/43.
- BOA. Y. A. HUS. (1883): 175/112.
- BOA. Y. A. HUS. (1887): 201/61.
- BOA. Y. A. HUS. (1893): 277/136.
- BOA. Y. PRK. KOM. (1878): 2/124.
- BOA. YEE. (1880): 44/129.
- Bala, M. Kırım. (1997). Milli Eğitim Bakanlığı İslam Ansiklopedisi içinde (Cilt VI. s. 384). Eskişehir: İslam Ansiklopedisi.
- Berkok, İ. (1958). *Tarihte Kafkasya*, İstanbul: İstanbul Matbaası.
- Cuthell, JR. Cameron, D. (2005) *The muhacirin Komisyonu: An Agent in the transformation of Ottoman Anatolia 1860-1866*. Dissertation Colombia: Colombia University.
- Demirtaş, M. (2009). Kırım Savaşı ve 93 Harbi Sürecinde Osmanlı Memleketine Gelen Göçmenlerin Sevk ve İskânları. *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, (41). 215-238.
- Demirtaş, M. (2011). Osmanlıya Gelen Kırım ve Kafkasya Göçmenlerinin Sorunları, *Bilig-Bahar* (57). (17-44).
- Demirtaş, M. (2013). Kırım Savaşı Sonrası Göçmenlerin Sevk ve İskânları Esnasında Yaşadıkları Sıkıntılar ve Alınan Tedbirler, Ali Fuat Örenç, İsmail Mangaltepe (Ed.), *Balkanlar ve Göç Kongresi Bildiri Kitabı*, (ss. 107-122), Bursa, Bursa Büyükşehir Belediyesi Yayınları.
- Habiçoğlu, B. (1993). *Kafkasya'dan Anadolu'ya Göçler ve İskânları*. İstanbul: Nart.

- İpek, N. (1994). *Rumeli'den Anadolu'ya Türk Göçleri (1877-1890)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- İpek, N. (2006). *İmparatorluktan Ulus Devlete Göçler*. İstanbul: Serander.
- Karal, E. Z. (1995). *Osmanlı Tarihi*. C. 5. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- KARPAT, K. (2003). *Osmanlı Nüfusu (1830-1914) Demografik ve Sosyal Özellikleri*, Bahar Tırnakçı (Çev.). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Mccarthy, J. (1998). *Ölüm ve Sürgün (Death and Exile) Osmanlı Müslümanlarına Karşı Yürütülen Ulus Olarak Temizleme İşlemi 1821-1922*, Bilge Umar (Çev.). İstanbul: İnkılap Yayınevi.
- Osmanlı Belgelerinde Kafkasya Göçleri-I. II*, (2012). Yay. Haz. Kemal Gurulkan vd. İstanbul: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Yayınları.
- Öz, M. (2009) “Samsun”, *Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi içinde Cilt 36*, s. 85) İstanbul: İslam Ansiklopedisi.
- Saydam, A. (1997). *Kırım ve Kafkas Göçleri (1856-1876)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Şimşir, B. (1989). *Rumeli'den Türk Göçleri*. Cilt 1. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Yıldız, M. (2006). *Dünden Bugüne Kafkasya*. İstanbul: Yitik Hazine Yayınları.
- Yolalıcı, M. E. (1998). *XIX. Yüzyılda Canik (Samsun) Sancağı'nın Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

**I. DÜNYA SAVAŞI BAŞLARINDA TRABZON LİMANI'NIN
TİCARÎ HACMİNE DAİR ABD KONSOLOSU'NUN BİR RAPORU*****Mehmet OKUR******ÖZET**

Trabzon Limanı, tarih boyunca İran içlerine kadar uzanan bölgenin önemli ticarî merkezlerden biri olmuş ve bu özelliğini uzun bir süre sürdürmüştür. Trabzon'un Osmanlı yönetimine girmesinden sonra limandaki hareketlilik bir miktar gerilese de 18. Yüzyılın sonlarından itibaren tekrar hareketlenmeye başlamış ve I. Dünya Savaşı başlarına kadar bölgenin en önemli ithalat-ihracat merkezlerinden biri olma özelliğini korumuştur.

Trabzon Limanı'ndan ihracat-ithalat yapan devletlerden biri de Amerika Birleşik Devletleri olmuştur. Bu devletin Trabzon konsolosu, gerek ABD'ye gerekse diğer ülkelere yapılan ithalat ve ihracat ile başlıca ticaret kalemleri ve bölgede ticaret yapacak Amerikan tüccarları için ulaşım, iş potansiyeli, yetiştirilen başlıca ürünler hakkında bilgiler veren raporlar hazırlamıştır.

Anahtar Kelimeler: Karadeniz, Trabzon Limanı, Amerikan Konsolosluğu, Ticaret

ABSTRACT**AT THE BEGINING OF THE WORLD WAR I UNITED STATES CONSULATE
REPORT ABOUT TRADE VOLUME OF TRBAZON PORT**

Throughout history, Trabzon Port has been one of the major commercial centers of the region that extending into Iran and has continued for a long time this feature. After entering the Ottoman domination, commercial activity of Trabzon Port has decreased. But, commercial activities of this port began to recovery again since the late of 18th century and has maintained feature that be one of the most important import and export center in the region, until the beginning of the World War I.

United States has been one of the states that made import and export from Trabzon Port. This state's consul in Trabzon has prepared reports that providing information about import and export that has been made both US and other countries, transportation for American traders in the region, business potential and the main products of region.

Key Words: The Black Sea, Trabzon Port, American Consulate, Tirade

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII.Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** Prof. Dr. Karadeniz Teknik Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü

Trabzon Limanı, tarih boyunca İran içlerine kadar uzanan bölgenin en önemli ticarî merkezlerden biri olmuş ve bu özelliğini uzun bir süre sürdürmüştür. Trabzon'un Osmanlı yönetimine girmesinden sonra limandaki hareketlilik bir miktar gerilese de 18. Yüzyılın sonlarından itibaren tekrar hareketlenmeye başlamış, sanayileşen Avrupa devletlerinin Doğu Anadolu'ya ve İran'a başlıca giriş - çıkış kapısı olmuştur. Hatta İngiliz sermayedarlar ve diplomatlar Trabzon Limanı'nı daha işlevsel hale getirmek ve ticaret hacmini artırmak için Karadeniz sahillerini iç bölgelere bağlayacak bir demiryolu inşasını dahi gündeme getirmişlerdir. Bu proje gerçekleşmemişse de I. Dünya Savaşı başlarına kadar Trabzon Limanı bölgenin en önemli ithalat-ihracat merkezlerinden biri olma özelliğini korumuştur.

Trabzon Limanı'ndan ihracat-ithalat yapan devletlerden biri de 1783'te bağımsız bir devlet olarak ortaya çıkan Amerika Birleşik Devletleri idi. ABD kısa sürede kendine özgü yapısını oluşturmuş, uluslararası ticarete boy göstermeye başlamıştı. Osmanlı Devleti'nin dünya ticaret yollarının kesiştiği geniş bir coğrafyaya sahip olması ABD'nin bir an evvel Osmanlı Devleti ile de ilişki kurmayı gerekli kılmış ve kısa sürede iki ülke arasında ticari ilişkileri düzenleyen antlaşmalar imzalanmıştır.¹ Bu arada İstanbul, Selanik, İzmir ve İskenderiye başta olmak üzere büyük liman kentleri ve ticarî merkezlerde peş peşe açılan Amerikan konsoloslukları diplomatik görevlerinin yanında birer ticaret ofisi gibi çalışmışalar², bulundukları bölgenin ticarî hacmine dair çok sayıda rapor hazırlamışlardır.³ *Commercial Relations of The United States* (Amerika Birleşik Devletleri'nin Ticari İlişkiler) başlığı altında yayımlanmaya

¹ Mehmet Okur-Mehmet Sait Dilek, "ABD'nin Osmanlı Devleti ile Siyasi İlişki Kurma Girişimleri (1784-1820)", *International Turkish Art Workshop*, April 2011 Jacksonville - Florida Usa, Ankara, 2011, s. 9-19.

² Yurt dışıyla ticarî ilişkiler kurmak, hammadde veya mamul mal alım satımı yapmak isteyen tüccar ve sanayiciler Dışişleri Bakanlığı aracılığı ile dünyanın çeşitli yerlerindeki imkanlardan haberdar olmakta ticaret yapma isteklerini de yine Dışişleri Bakanlığı ve konsolosluklar aracılığı ile yapmaktaydılar. Bu isteklerde tüccarların veya büyük şirketlerin hangi ürünleri imal ettiklerini ve hangilerini almak istediklerini belirten bilgi ve tanıtım broşürleri de yer almaktaydı. Nitekim L.F. Grammers and Sons adlı şirket Trabzon Konsolosluğu'na müracaatta bulunarak şehir içerisinde (Trabzon'da) temin edilemeyecek geniş kapsamlı malların imalatçısı olduğunu belirtmekte ve ticaretini yapmakta olduğu, çatal, bıçak, açacak ve çanta gibi çok sayıda ev ve iş yeri ürün resimlerinin yer aldığı zengin bir broşür göndermişti. Bir başka şirket ise Trabzon'daki inşaat durumunu ve inşaat malzemesi satıcılarının listesini sormaktaydı. *The National Archives of the United States, American Consulate Trebizond Correspondence, 1915, 300-700, Records of Foreign Service Post, Volume 019, 610; The National Archives of the United States, American Consulate Trebizond Correspondence, 1916, 350-703, Records of Foreign Service Post, Volume 028, 610.*

³ R. H. Werking, "United States Consular Reports: Evolution and Present Possibilities", *Business History*, C.23, S.3, 1981, s.300.

başlayan bu yıllık raporlara ek olarak 1880 senesinden itibaren, dış ticaretteki büyümeğe paralel bir şekilde aylık raporların da yayımlanmasına başlanmıştır. 1890'dan itibaren ABD ihracatının arttırılmasının konsolosların başlıca sorumluluğu haline gelmesi üzerine, yıllık ve aylık raporlara ek olarak haftalık hatta günlük raporların da hazırlanması öngörülmüştür.⁴ Bu hususta çalışma yapan ABD konsolosluklarından biri de Trabzon Konsolosluğu idi.⁵

ABD Dışişleri Bakanlığı, 30 Ocak 1915 tarihinde Trabzon Amerikan Konsolosu'ndan mümkün olan en erken sürede Dışişlerine iletmek üzere aşağıdaki hususları içeren bir raporun hazırlanması istenmiştir:⁶

1. Temmuz 1914'ten Aralık 1914'e kadar olan 6 aylık dönem içerisinde toplam ithalat ve ihracat miktarı ile 1913 yılının aynı döneminin kapsamlı karşılaştırılması,
2. 1913-1914 yılları dâhil Temmuz-Aralık dönemine ait işçi istihdamının ve fabrikaların çalışma kapasitelerinin karşılaştırmalı istatistiği,

⁴ Onur Kınılı, *XIX. Yüzyılda Amerika Birleşik Devletleri'nin İzmir'deki Konsolosluk Faaliyetleri*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 2009, s. 8

⁵ Amerikan Konsoloslukları 1911 yılından itibaren Trabzon'da bir ticaret odası kurma girişimlerinde bulunmuşlar ve çeşitli raporlar hazırlamışlardır. Bu amaçla Trabzon Konsolosu bölgede etkin olan yerel gazetelerle anlaşarak Amerika ile olan ticareti geliştirmeyi amaçlayan yazılar yayımlatılmasını sağlamışlardır. Aynı şekilde bölgenin ileri gelen tüccarlarının isimlerine *Amerikan Ticaret Dergisi*'nde yer verilerek sempatileri kazanılmaya çalışılmış, tüccarların temel eğilimleri üzerine araştırmalar yapılmış ve konsoloslukta davetler verilerek kurulacak olan Amerikan Ticaret odasına kayıt yaptırmaları hususunda alt yapılar hazırlanmıştır. Hatta bu anlamda bölgedeki diğer ülkelerin ticaret odaları ile rekabet edebilmek için aidat ücretlerini asgari düzeyde tutulması önerilmiştir. Söz konusu raporlarda bölgede bir Amerikan Ticaret Odası kurulması halinde hangi bankalarla çalışılacağı konusu da irdelenmiştir. Böyle bir durumda 1911 yılı itibarıyla Türkiye'de 30 şubesi bulunan, aynı zamanda Balkanlar ve Mısır'da da teşkilatlanan Rum bankası tercih edilmiştir. Benzer şekilde ithal ve ihraç edilecek malların nakliyesinde de Amerikalıların tercihi Rumlardan yana olmuştur. Konsolos raporlarında değinilen bir diğer konu ise Türkiye'deki Amerikan Ticaret Odası'na eklenmesi muhtemel olan Amerikan firmalarının Türkiye'de bulunan her bir Amerikan konsolosu tarafından tespit edilip bu hususta davet edilmeleri şeklindeki öneriler olmuş, Türkiye'ye ihracat yapan Amerikalı firmaların listeleri de hazırlanmıştır. Bahsedilen süreçte Türkiye ithalatının %98'ini ellerinde tutan Avrupa devletlerinin bertaraf edilip Birleşik Devletleri'n üretim kapasitesi ülke tüketimini aşmış bulunan sayısız endüstriyel malını satılabileceği bu elverişli pazara nasıl sahip olabileceği hususunda fikirler öne sürülmüştür. Yukarıda bahsedilen hususlar üzerinde Karadeniz Bölgesi'ndeki diğer Amerikan Konsolosları da Türkiye'de Amerikan ticaretini tesis etmek adına sıkı bir şekilde çalışmışlardır. *The National Archives of the United States, American Consulate Trebizond Correspondence, Bureau of Trade Relations Department of State. Decimal File 1910-1929. 667.1117/17-19.*

⁶ *The National Archives of the United States, American Consulate Trebizond Correspondence, 1915, 300-700, Records of Foreign Service Post, Volume 19.*

3. 1913-1914 yılları dâhil Temmuz'dan Aralık'a kadar olan dönemde Hükümetin vergisi, verginin temel kaynaklarını ve nerelerden elde edildiklerine dair bilgiler,

4. 1 Temmuz 1914 ve 1 Ocak 1915'ki kamu borcu tutarının hızlı bir şekilde tahsil edilmesi,

5. Moratorium durumu, şimdiki durum, moratorium kuralları dâhilinde sürenin uzatılmasının ya da bir plan yapılmasının mümkün olup olmayacağına vb. şeylere dair herhangi bir bilgi,

6. Bankacılık işlemleri, yatırım ve iskonto oranı ile yabancı ve ticari krediler üzerinde herhangi bir kısıtlamanın olup olmadığı,

7. Ticari durumun Amerikan ticareti ile dünya ticaretine etkisi üzerine genel bir özet.

İlgili yazıda bahsedilen döneme ait istatistikler rapor edilirken yalnızca genel toplamın göstermemesi aynı zamanda başlıca gıda ürünleri, diğer hammaddeler ile imal edilen mallar hakkında da bilgiler verilmesi de istenmekteydi.⁷

ABD Dışişleri Bakanlığı'nın talimatı üzerine Trabzon Konsolosluğu'na hazırlanan raporda 1913 yılı başından 1915 yılı sonuna kadar Trabzon Limanı'ndan gerek ABD'ye gerekse diğer ülkelere yapılan ithalat ve ihracat miktarı ile başlıca ticaret kalemleri tablolar şeklinde ayrıntılı olarak irdelenmektedir. Konsolos Yardımcısı imzasıyla hazırlanan 31 Mart 1915 tarihli bu raporda; Temmuz 1914'ten Aralık 1914'e kadar olan döneme ait ticari durum, Ocak 1915'ten Mart 1915'e kadar olan süreçte cereyan eden ithalat ve ihracat yoğunluğu, Amerikan tüccarları için ulaşım, iş potansiyeli, bölgede yetiştirilen başlıca ürünler ve Karadeniz coğrafyasının sosyo-kültürel yapısına dair şu bilgi ve değerlendirmelerde bulunmaktadır:⁸

“Trabzon'da (ticari duruma dair) resmi ya da gayri resmi bir istatistik elde edilememiştir. İthalat ve ihracata ait yıllık liste her iki alanla da ilgili tüccarlardan, yabancı gemi acentalarından alınan bilgilere ve pazar üzerinde yapılan genel

⁷ *The National Archives of the United States, American Consulate Trebizond Correspondence, 1915, 610.*

⁸ *The National Archives of the United States, American Consulate Trebizond Correspondence, 1915, 610; The National Archives of the United States, American Consulate Trebizond Correspondence, 1916, 350- 703, Records of Foreign Service Post, Volume 028, 610; The National Archives Microfilm Publications Microfilm Publication MI107, (Inquiry Documents, Special Reports and Studies), 1917-1919, Roll 9, Documents 108-120, The National Archives and Record Service General Services Administration, Washington, 1980, s. 13-25.*

araştırmalara dayanmaktadır. Tüccarlar ülkeyi terk etti, yabancı gemi acentaları kapatıldı, bankerler şehre güç bela düzensiz aralıklarda girebiliyor. Osmanlı Bankası dahi kapılarını haftada ancak üç gün üç saatliğine açıyor ve araştırma yaptığımız pazar neredeyse kapalı durumdadır. Bununla beraber, yukarıda saydığım olumsuz durumlar (Trabzon Limanı'ndan yapılan) ve aşağıda tablo 1'de gösterilen ithalat ve tablo 2'de gösterilen ihracat rakamları hakkında bir liste oluşmaktan beni alıkoyamadı. Ancak 1913 yılının aynı dönemine ait istenen bilgileri elde edemediğimden her iki dönemi karşılaştırmam da mümkün olmadı. O yılların listeleri bütün bir yıl olarak hazırlanıyordu. Bu yıllık listeden hareketle belirtmek isterim ki 1913 yılının toplam ithalat tutarı 8.245.470 \$ (Dolar) olarak hesaplanırken, 1914 yılının Temmuz'undan aynı yılın Aralık ayına kadar geçen süre zarfındaki ithalat tutarı yalnızca 52.000 \$ (Dolar) civarındadır. İhracatta da büyük bir farklılık mevcuttu. 1913 yılının toplam ihracat tutarı 4.106.790 \$ iken 1914'ün yarım yıllık tutarı ise yalnızca 391.428 \$ idi.⁹

Aşağıda belirtilen ve 1913, 1914 ve 1915 yıllarında Trabzon Limanı'ndan Amerika Birleşik Devletleri'ne yapılan karşılaştırmalı ihracat listesi bugünkü durum için yaklaşık bir fikir vereceği kanaatindeyim.¹⁰

1913	Eylül	Çeyrek	44.079 \$	1914	Eylül	Çeyrek	16.079 \$
1913	Aralık	"	69.884 "	1914	Aralık	"	1.735 "
1914	Mart	"	75.587 "	1915	Mart	"	-----
TOPLAM			189.550 "	TOPLAM			\$17.814 "

Trabzon'un iş kapasitesi, işçi istihdamı ve bankaların ödeme durumu ile ilgili ise şu bilgiler verilmektedir:¹¹

“Trabzon tarıma dayalı bir şehirdir ve endüstri bölgesi değildir. Bu nedenle bölgede (modern anlamda) istihdam problemi yoktur. İşçiler genel olarak çiftçilik yapmaktadırlar ancak onların büyük bir kısmı orduya katılmış bulunmaktadır.

⁹ *The National Archives of the United States, American Consulate Trebizond Correspondence, 1915-610-1.*

¹⁰ *The National Archives of the United States, American Consulate Trebizond Correspondence, 1915-610-2.*

¹¹ *The National Archives of the United States, American Consulate Trebizond Correspondence, 1915-610-2.*

Geriye kalanlar için toprak işleme işi vardır ve toprak sahiplerinin içinde bulundukları kötü şartlar işsizlik adına çok az bir umut vermektedir.

Osmanlı Bankası'nın Trabzon şubesi ve diğer bankalar yatırımcılarının paralarını geri ödemek için ellerinden geleni yaptı. Ancak halen 1.760.000 \$ tutarında meblağ vardır ve moratoryumla¹² koruma altına alınmıştır.

Trabzon'daki pazarın durumuna gelince, şehirdeki para durumu genellikle yetersizdir. Hatta moratoryum ile oluşturulan denge ortamı da çıkmazdadır. Ağustos 1914'teki genel seferberlik sebebiyle tüccarlar mal siparişlerini iptal etti. Aralık 1914'ten itibaren Çanakkale Boğazı'nın kapanması yüzünden Trabzon'un ithalat ve ihracatı hemen hemen durma noktasına geldi.¹³ Zaten şehrin 17 Kasım 1914'teki ilk bombardımanı sebebiyle bu pazar kısmen kapalı durumdadır.¹⁴ Buradaki mağazaların yalnızca kapıları açıktır ancak onlarda bir anlık emirle kapılarını kapatmaya hazırdırlar..."¹⁵

ABD'nin Trabzon Konsolosu, Genel Savaş'ın ilk yıllarında Trabzon Limanı'na giriş-çıkış yapan ticarî gemiler ve bu gemilerdeki malzemelerle ilgili ise şunları not etmiştir:

"...Bu limanı (Trabzon) ziyaret eden bazı gemiler Çanakkale Boğazı'nın açılması ile birlikte İstanbul'dan gelmiştir ve çoğunlukla Kızıl Haç yardımları taşımaktadırlar. Onlar tarafından satın alınan diğer malların miktarı oldukça önemsiz derecededir. Bir miktar fındık zaten İstanbul-Dedeoğlu yoluyla bu gemilerce ihraç edilmişti. Fakat güzergâhın durumu hiç de teşvik edici değildi. Trabzon limanından ayrılan bir geminin Dedeoğlu'na ulaşması 3 aydan fazla almaktadır.

¹² Ekonomik bunalım veya savaş gibi olağanüstü dönemlerde bir ülkede veya bölgede borçların bir bölümünün ya da tümünün ödeme zorunluluğunun geri bırakılması, resmi geciktirme. *Türkçe Sözlük* 2, TDK, Ankara, 1998, s. 1576

¹³ ABD Trabzon Konsolosu, 10 Nisan 1915 tarihli bir yazısında da yine aynı şekilde savaş nedeniyle bölgenin dış dünya ile bağlantısının kesildiği, ticaret için ortamın pek uygun olmadığı ancak şehirdeki ticaret hacminin iyi olması nedeniyle barış ile birlikte buradaki iyi şirketlerle anlaşmalar yapılabileceğini tavsiye etmekteydi. *The National Archives of the United States, American Consulate Trebizond Correspondence, 1915, 610.*

¹⁴ Bilindiği üzere 1914 ortasında başlayan I. Dünya Savaşı'na Osmanlı Devleti de Kasım 1914 başında iştirak etmiş ve bu savaşta Karadeniz Kafkas Cephesi'nin en önemli çatışma alanlarından birini oluşturmuştur. Rus donanmasının Trabzon'a yönelik ilk saldırısı da 17 Kasım 1914 günü gerçekleşmişti. Mahmut Goloğlu, *Trabzon Tarihi, Fetihden Kurtuluşa Kadar*, Ankara, 1975, s. 248-249.

¹⁵ *The National Archives of the United States, American Consulate Trebizond Correspondence, 1915, 610-2-3.*

Bu yılın ilk çeyreğinde Trabzon'a gelen son ve tek gemi, American Archipelago S.S. Co. "Washington"du. Gemi Trabzon'a 7 Ocak 1915'te vardı ve genel itibari ile Kızıl Haç'a ait yardımları taşıyordu. Söz konusu gemi 8 Ocak 1915'te limanın Rus donanması tarafından bombalanması sonucunda battı.”¹⁶

ABD Trabzon Konsolosu, geleceğe yönelik beklenti ve tahminleri hakkında da şu değerlendirmelerde bulunmaktadır:

“Tarımsal alan olan bu bölge görmezden gelinmemelidir... Mevcut şartlar bölge nüfusu üzerinde ağır şartlar yaratsa da bu durum fazla uzun sürmeyecektir ve şehir normale dönerek büyük bir canlılık gösterecektir. Dahası savaş sonrasında da durum yani canlılık devam ederse bölgeye kurulacak yeni bağlantılarla nakliye imkânı gelişecek ve bölge hak ettiği değere ulaşacaktır.

Savaş ortamı da bölge insanını otomobil ve motorlu botlar gibi yeni gelişmelerle buluşmasını sağladı. Bu araç ve gereçlerin eski sistemlerden daha üstün olmaları sebebiyle savaştan sonra önemli ölçüde bir talep olacağına inanıyorum.

Diğer bir önemli husus ise ülke içinde bulunan tüm stoklar tükenmiş olmasıdır. Bu nedenle hemen tüm mallara büyük bir talep olacağını tahmin etmekteyim. Stokların tükenmesi sebebiyle özellikle deri/kösele fiyatları önemli ölçüde artıyor. Aynı şekilde şeker ve petrol fiyatları da artmaktadır. Şu anda 4.00 \$ civarında seyreden petrol fiyatı 4.40 \$ kadar çıkabilir. Bu fiyatlara rağmen insanlar o ürünleri bulabilmekten ve satın alabilmekten dolayı memnun görünmektedirler.

Fakat işler Trabzon için her zaman bu kadar kolay değildir. İç bölgelere transit olarak ihracat durduğu zaman bu pazarda ciddi sıkıntı başlar. Bu durumda eldeki stokları kendi içerisinde tüketmek zorunda kalmaktadır...”¹⁷

Konsolos Yardımcısı, bölgenin ticarî durumuna dair değerlendirmesini şu cümle ile bitirmektedir: “...Son olarak bir şey daha eklemek isterim. Bu alanda ticaret işine atılmak isteyen insanlar çalışacakları insanla olan ilişkilerinde çok dikkatli olmalıdır.”¹⁸

¹⁶ *The National Archives of the United States, American Consulate Trebizond Correspondence, 1915, 610-3.*

¹⁷ *The National Archives of the United States, American Consulate Trebizond Correspondence, 1915-610-3-4*

¹⁸ *The National Archives of the United States, American Consulate Trebizond Correspondence, 1915-610-4.*

31 Mart 1915 tarihli Trabzon Amerikan Konsolosluk raporunun geleceğe yönelik beklenti ve değerlendirme kısmından hemen sonra yukarıda metin içerisinde de belirtilen ve Temmuz 1914'ten Aralık 1914'e kadar olan döneme ait ticari durum ile Ocak 1915'ten Mart 1915'e kadar olan süreçte cereyan eden ithalat ve ihracat yoğunluğunu gösteren şu tablolar yer almaktadır:

Trabzon Limanı'ndan Yapılan İthalat (1 Temmuz/31 Aralık 1914)¹⁹

Madde	Parça	Miktar	Değer
Mum	134 Sandık	9240 lbs.	\$352
İkinci El Eşya	84 Sandık	-	880
Mısır, Arpa	1086 Çuval	-	5,130
Pamuklular	123 Balya	32,000	5,280
Pamuklu Dokumalar	100 Balya	27,260	13,200
İlaç	15 Sandık	2,000	660
Un	850 Çuval	-	3,740
Demir, imal edilen	-	-	800
Manifatura	60 Sandık	11,000	590
Sabun	41 Balya	29,380	5,720
Limon	49 Sandık	-	220
Makarna ve Bisküvi	130 Sandık	8,800	290
Kibrit	6 Sandık	-	200
Makine Yağı	21 Varil	8,800	660
Zeytin	62 Varil	22,000	1,250
Kâğıt	166 Balya	36,140	750
Sigara Kâğıdı	16 Balya	-	660
Pirinç	3 Çuval	-	27
Dikiş Makinası	14 Sandık	-	620
Sabun	105 Torba	18,000	1,320
Nişasta	80 Sandık	5,220	176
Çay	10 Sandık	1,437	220
Tütün	55 Sandık	13,200	4,400
Şarap, Bira, Alkol vb.	-	37,840	2,880
Diğer	-	-	2,000
TOPLAM			\$52,015

¹⁹ The National Archives of the United States, American Consulate Trebizond Correspondence, 1915-610, Tablo No: 1.

Trabzon Limanından Yapılan İhracat (1 Temmuz/31 Aralık 1914)²⁰

Madde	Parça	Miktar	Değer
Elma	2754 Sandık	429,000 lbs.	\$14,520
Fasulye	4051 Çuval	1,188,000	19,800
Tere Yağı	300 Varil	40,260	8,800
Peynir	280 Torba	40,524	9,240
Kahve	58 Çuval	11,220	1,540
Yumurta	291 Sandık	-	2,640
Kabuklu Fındık	6530 Çuval	1,149,280	24,200
Kabuksuz Fındık	7860 Çuval	1,383,360	88,000
Un	50 Çuval	-	264
Maden Suyu	50 Sandık	-	220
Portakal	1293 Sandık	308,000	4,400
Sosis	15 Sandık	1,980	1,320
Şeker	30 Çuval	-	264
Büyük ve Küçükbaş Hayvan	26000 Baş	-	198,000
Ayakkabı Zamkı	111 Torba	18,700	660
Tütün	856 Balya	105,600	15,400
Yün	16 Balya	2,420	360
Diğer	420 Parça	-	1,800
TOPLAM			\$391,428

1914 Yılında Trabzon Limanına Uğrayan Gemiler²¹

Gemi Sayısı				Ağırlıkları		
Bandıra	Buharlı	Yelkenli	Toplam	Buharlı	Yelkenli	Toplam
Amerikan	3	-	3	2.346	-	2.346
Avustralya	48	-	48	77.126	-	77.126
Belçika	4	-	4	9.000	-	9.000
İngiliz	10	-	10	17.794	-	17.794
Fransız	42	-	42	113.107	-	113.107
Alman	19	-	19	35.088	-	35.088
Yunan	5	-	5	6.521	-	6.521
İtalyan	37	-	37	48.937	-	48.937
Osmanlı	372	4,773	5,145	232.003	19.945	251.948
İran	54	-	54	29.220	-	29.220
Romen	1	-	1	586	-	586
Rus	69	9	78	103.868	154	104.022
Toplam	664	4,782	5,446	675.596	20.099	695.695

²⁰ The National Archives of the United States, American Consulate Trebizond Correspondence, 1915-610, Tablo No: 2.

²¹ The National Archives of the United States, American Consulate Trebizond Correspondence, 1915-610, Tablo No: 3.

1914 yılında Trabzon Limanı'na uğrayan gemilerin toplam ağırlıkları 1913 yılındaki ağırlığın çok çok altındaydı. Tabloda da görüldüğü üzere bu rakam 1914'de 695.695 iken 1913'de 1.028.000 civarındaydı.²²

ABD Trabzon Konsolosluğu raporlarında şehirdeki ticaret okulları hakkında da önemli bilgiler vermektedir. 28 Aralık 1916 tarihli bir raporda Trabzon'da hem ticaret sektörünün ihtiyaç duyduğu ara eleman ihtiyacını karşılamak hem de geleceğin iş adamlarını yetiştirmek üzere bir okul kurulduğu bildirilmektedir. Raporda özellikle okulun kurulmasında Rum tüccarların önyak olduklarına ve gençlerin ticarî eğitim almaları için büyük çaba sarf ettiklerine dikkati çekilmektedir. Rapora göre yaklaşık 20 yıl önce kurulan okulun müfredat programı Trabzon Koleji'nin ticaret bölümü müfredatı örnek olarak hazırlanmıştır. Buna göre; Antik ve Modern Grekçe, Fransızca, Rusça, Türkçe, Din Dersi, Tarih, Psikoloji, Sağlık, Fizik, Kimya, Defter Tutma ve Muhasebe, Ticari Aritmetik, Cebir ve Geometri, Ticaret Bilimi, Ticari Coğrafya, Ticaret Hukuku, Siyasi Ekonomi, Ticari Yazışmalar (Yunanca ve Fransızca), Ticari Büro, Güzel Yazı ve Jimnastik dersleri zorunlu; İngilizce ve Almanca dersleri ise seçmeli ders olarak okutulmaktaydı. Ayrıca tüccarların isteği üzerine Avrupa ülkelerindeki ticarî gelişmelere dair dersler de programa ilave edilmişti.²³

Derslerin içerikleri ve işleniş şekilleri hakkında ise raporda şu bilgiler yer almaktadır:

“Ticaret Bilimi dersinde temel üretim maddeleri ve yabancı ülkelerin uzmanları ayrıntılı bir şekilde ele alınır, bu hususta örnekler toplanılır, gösterilir ve değerleri üzerine tartışmalar yapılır. Ticari Büro dersi ise genellikle uygulamalı olarak işlenmektedir ve teklif pratiği yapmak adına yazışmalar verilir. Bu bölge yakın zamanda işgale uğramadan önce yazışmalar hususunda Pire (Yunanistan) ticaret okulu ile değiş tokuş yapılırdı. İlk üç yıl genel eğitim dersleri hem kolej hem de ticaret bölümü için aynıdır. Dördüncü ve sonuncu yıl ise ticaret öğrencileri için ayrı dersler verilir.”²⁴

²² *The National Archives of the United States, American Consulate Trebizond Correspondence, 1915-610, Tablo No: 3.*

²³ *The National Archives of the United States, American Consulate Trebizond Correspondence, 1916, 703-888, Records of Foreign Service Post, Volume 024.*

²⁴ *The National Archives of the United States, American Consulate Trebizond Correspondence, 1916, 703-888, Records of Foreign Service Post, Volume 024.*

SONUÇ

Amerika Birleşik Devletleri, Osmanlı Devleti'ni, doğal sermayesi, henüz işlenmemiş kaynakları ile endüstriyel gelişmeye imkân sağlayan ve hemen her türlü mamul malın satılabileceği büyük bir pazar olarak görmekteydi. Bu sebeple İstanbul, Selanik, İzmir ve İskenderiye başta olmak üzere büyük liman kentleri ve ticarî merkezlerde peş peşe Amerikan konsoloslukları açılmıştır. Bu konsoloslar, böylesi elverişli bir pazarın Birleşik Devletlere nasıl kazandırılacağı hususunda fikir elde edebilmek ve Türkiye'de Amerikan ticaretini tesis etmek adına çalışmışlar ve çeşitli periyodlarla raporlar hazırlamışlardır.

Bu süreçte tarih boyunca sahip olduğu önemli konumu sebebiyle dönemin büyük güçlerinin dikkatini çeken Trabzon Limanı, Birleşik Devletler konsoloslarının çalışma sahaları içinde ayrı bir önem teşkil etmiştir. Trabzon Vilayeti dâhilinde gerçekleştirilen ticarete Birleşik Devletleri'n dâhil edilebilmesi adına ABD Dışişleri Bakanlığı'nın talimatı üzerine Trabzon'daki Amerikan Konsolosluğu tarafından çeşitli dönemlerde vilayetin ve limanın ticari kapasitesine, uygulanan vergilere, işçi istihdamı ve fabrikaların kapasiteleri ile bölgede bulunan bankalarının durumlarına dair raporlar hazırlanmıştır. Konsolosluk, bu raporlarında yalnızca vilayetin ve limanın ticari potansiyeli üzerinde durmamış aynı zamanda Birleşik Devletleri'n bölgede ticaret yapan diğer ülkeler ile rekabet edebilmesi için önerilerde de bulunmuştur. Bölgenin ileri gelen tüccarlarının Amerikan ticaretine kazandırılması adına faaliyetlerde de bulunan Konsolosluk, bu amaçla dönemin önde gelen yerel gazeteleri nezdinde Amerikan ticaretini teşvik edici yazılar yazmaları yönünde girişimlerde bulunmuştur.

Birleşik Devletlerin Trabzon Konsolosları tarafından hazırlanan bu raporlarda, yazıldıkları dönemde Trabzon Vilayeti ve limanının ticari kapasitesine dair önemli verilerden başka şehirdeki ticari ahlâk, toplumun sosyo-ekonomik ve kültürel yapısı hakkında genel gözlem ve değerlendirmeler yer almaktadır.

KAYNAKÇA

- Goloğlu, Mahmut, *Trabzon Tarihi, Fetihden Kurtuluşa Kadar*, Ankara, 1975.
- Kınlı, Onur, *XIX. Yüzyılda Amerika Birleşik Devletleri'nin İzmir'deki Konsolosluk Faaliyetleri*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İzmir, 2009.
- Okur, Mehmet – Dilek, Mehmet Sait “ABD'nin Osmanlı Devleti ile Siyasi İlişki Kurma Girişimleri (1784-1820)”, *International Turkish Art Workshop*, April 2011 Jacksonville - Florida Usa, Ankara, 2011, ss. 9-19.
- The National Archives of the United States, American Consulate Trebizond Correspondence*, 1915, 300-700, Records of Foreign Service Post, Volume 019.
- The National Archives of The United States, American Consulate Trebizond Correspondence*, 1916, 350-703, Records of Foreign Service Post, Volume 028.
- The National Archives of the United States, American Consulate Trebizond Correspondence, Bureau of Trade Relations Department of State. Decimal File 1910-1929. 667.1117/17-19.*
- The National Archives Microfilm Publications Microfilm Publication MI107, (Inquiry Documents, Special Reports and Studies)*, 1917-1919, Roll 9, Documents 108-120,
- The National Archives and Record Service General Services Administration*, Washington, 1980.
- Türkçe Sözlük 2*, TDK, Ankara, 1998.
- Werking, R. H., “United States Consular Reports: Evolution and Present Possibilities”, *Business History*, C.23, S.3, 1981.

HOCABEY'DEN ODESSA'YA BİR LİMANIN GELİŞİMİ***Mesut KARAKULAK******ÖZET**

II. Bayezid, döneminde (1484)'te Kili ve Akkerman'ın alınmasıyla elde edilen bölgede kalan Hocabey, Osmanlı Devletinin üç asırlık Karadeniz hakimiyeti süresince hem ticari hem de askeri olmak üzere stratejik bir öneme sahipti. Fakat 1768-74 ve 1787-92 Osmanlı-Rus harpleri ile Osmanlı Karadeniz'in Kuzeyindeki hakimiyetini kaybetmiş, Hocabey de Rus topraklarına katılarak yerine Odessa şehri inşa edilmiştir. Böylece Odessa, Hocabey olarak kalmamış, kimliği, nüfusu, limanı değişmiş, tatarların yaşadığı yer Rus-Rum kozmopolit bir şehir haline gelmiştir. Hocabey'den Odessa'ya değişim de tam bu noktada olmuştur.

Anahtar Kelimeler, Osmanlı İmparatorluğu, Rus Çarlığı, Hocabey, Odessa

THE DEVELOPMENT OF A HARBOR FROM HOCABEY TO ODESSA**ABSTRACT**

Hocabey, which is located in an area obtained upon the conquest of *Kili* and *Akkerman* (in 1484) during the reign of Bayezid II, had both mercantile and military strategic importance throughout the three centennial dominance of Ottoman Empire on the Black Sea. Yet, as a result of the warfare between the Ottoman and the Russian in 1768-74 and in 1787-92, the Ottoman lost its hold over the north part of the Black Sea and *Hocabey* was annexed by Russia; and a city called Odessa was founded instead. Thus, Odessa did not remain as *Hocabey*, and its identity, population, and harbor changed; the area where tatars lived became a *Russian-Rum* oriented cosmopolitan city. The change from *Hocabey* to *Odessa* began happening right at this point.

Keywords: the Ottoman Empire, Russian, Hocabey, Odessa

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII.Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** Arş. Gör., Ordu Üniversitesi, mesut.karakulak@hotmail.com

Giriş

Bir bölgede ticaretin gelişip zenginleşmesi belli başlı faktörlerin bir arada olmasına bağlıdır. Öncelikle istikrarlı bir yönetimin hinterlandında üreticileri limana ulaştırabilecek korunaklı bir karayolunun var olması ve denizaşırı ticaret ağlarına ulaşımın sağlanması gereklidir. Ayrıca bozkır ekonomisinin ürünlerini satabilen ve bu piyasaya hakim tüccarların var olması da önemli bir etkidir. Kimmerler, İskitler gibi Bozkır İmparatorlukları döneminde bu koşulların sağlanması ile beraber Grek tacirlerin Akdeniz'den Karadeniz'e doğru hareketleri gözlenmektedir¹. Bunun akabinde Grekler, Exine Denizi, Misafirperver/Mutedil Deniz olarak adlandırdıkları Karadeniz kıyıları boyunca koloniler kurmuşlardır². Bu koloniler Güney Bug Nehri'nin sağ kıyısında bulunan Olbia (Ol'bia), bugün ki Dinyester (Turla) Nehri'nin ağzında bulunan Mykolaiv ve Tiras'dan oluşmaktaydı. Günümüzdeki Odessa körfezi neredeyse bu iki Grek kolonisi arasındadır³.

Grek kolonileri, bu bölgede başta buğday olmak üzere kuzey bozkır ve ormanlarının karakteristik ürünleri olan bal, balmumu, kürk, deri ve köle elde etmekteydiler. Onlar genellikle bu ürünler ile şarap, yağ ve Akdeniz dünyasının lüks ürünlerini değiş-tokuş yapmaktaydılar. Ancak bu bölgede tüccar ve gezginlere büyük kolaylık sağlayan kara ve deniz yollarının güvenliği her dönem aynı biçimde sürdürülememekteydi. Ticaretin yoğun olduğu bölgelerde istikrarlı bir devletin olmayışı korsan ve yağmacıları bu topraklara çekmekteydi. Bu nedenle ticaret dönem dönem kesintiye uğramaktaydı. Nitekim M.S. III. yy.dan itibaren bu bölgelere yerleşmeye başlayan Got, Hun, Avar, Macar gibi kavimlerin bozkır hakimiyeti için yaptıkları savaşlar karayolu güvenliğini ortadan kaldırmaktaydı.

IX. ve XII. yüzyıllar arasında ticaretin gelişmesi için elzem koşullar yeniden oluşmuştur. Kiev Birliğinin sağlanması ve Novgorod'un Kiev Prenslığı'nin kontrolü altına girmesi *Greklerle Vikingleri birbirine bağlayan ticaret* yolunu tekrardan canlandırdı. Ancak steplerdeki bu ticari hareketlilik, üretimden ziyade bu bölgenin bir transit/geçiş bölgesi olmasından kaynaklanıyordu. Bozkır/steplerin kıyısındaki Kiev ve diğer kasabalar, güneye doğru gerçekleştirilen ticari seyahat/seferlerin başlıca

¹ Smranda Andrews, *Greek Cities on Western Coasts of the Black Sea: Orgame, Histria, Tomis, and Kallatis (7th to 1st century BCE)*, Iowa State University, 2010, s. 14; Patricia Herlihy, *Odessa a History 1794-1914*, Harvard University Press, 1986, s. 1

²Herlihy, s. 1.

³ Charles King, *Karadeniz*, Çev. Zülal Kılıç, Kitap Yayınevi, İstanbul 208, s. 51;Herlihy, s. 2

konaklama noktalarıydı. Ayrıca bu güzergahta bulunan Dinyeper (Özi) Nehri'nden Karadeniz'e kadar olan bölge halen bozkır kavimlerinin saldırılarına açıktı. XII. yüzyılın başlarında Kumanların bu bölgenin kontrolünü Kiev Ruslarından almasıyla burada devam eden Yunan-Viking ticareti de etkilemiştir. Nitekim Karadeniz ticaretinin canlanabilmesi için Bozkır yönetiminin yeniden istikrarlı bir imparatorluğa geçtiği ve Akdeniz tüccarları ile anlaşmaların yapıldığı XIII. yüzyılı beklemek gerekmiştir. Karadeniz'de kalıcı ticaret kolonileri kuran bu Akdeniz tüccarları, o dönem de önemli bir gelişme gösteren Venedik, Pisa, Cenova ve Amalfi limanlarından gelen İtalyan tüccarlardı. İlk olarak Venedikliler, Antik Yunan Kolonisi Tanais yakınlarında Kırım yarımadasında bir koloni kurmuştur. Bu koloni ilk olarak Tana daha sonraları ise Azov (Azak) olarak adlandırılmıştır. Pisalı tüccarlar kendileri için bugünkü Taganrog şehrinin yakınlarındaki bir bölgeyi tercih etmiştir. İtalyan tüccarlar arasında en aktif olan Cenovalılar ise Karadeniz'deki ticari imparatorluklarının başkenti olan Kırım'daki Kefe şehrini, Antik Teodasia şehrinin yakınlarında 1282 yılında kurmuşlardır.

Aynı yıllarda Cengiz Han, Çin'den Doğu Avrupa'ya geniş Avrasya Kıtasını otoritesi altına almaya başlamıştır. Moğolların koruması altında, misyonerler ve tüccarlar (Marco Polo'da bunlardan biri), güvenle bütün Asya boyunca seyahat edebilmişlerdir⁴. Karadeniz'in kuzey kıyıları boyunca, Moğolların imparatorluğu ile İtalyanların ticari imparatorluğu birleşmiştir. Bunun akabinde bu bölgenin tipik ürünleri olan buğday, tuz , deri Akdeniz ülkelerine akmıştır. Fakat hala ihracatta en yoğun aktivite Kafkas, Slav ve Tatar köle ticaretinde yaşanmaktaydı⁵. Köle'nin yanı sıra bu bölgenin diğer önemli ihracat ürünü kalitesiyle ünlenen buğdaydı. XV. yüzyılda Polonya Krallığı'nın buğdayı, Ukrayna nehirleri yoluyla Karadeniz, Akdeniz ve ötesine taşınmaktaydı⁶.

İtalyanlar, gelecekte Odessa'nın kurulacağı, kıyı boyunca gelişen bölgeyi renkli süpürge anlamına gelen *Ginestra* olarak adlandırıyordu. Bölgenin Tatarca ismi

⁴Herlihy, s. 2; Yücel Öztürk, *Osmanlı Hakimiyetinde Kefe*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2000Ü, s. 1.

⁵Bu kölelerden çoğunlukla genç kızlar Batı Avrupa'ya hizmetkar olarak gönderiliyordu. Kölelerin büyük kısmı ise ordu ve yönetim birimini bunlardan sağlayan Memluk Mısırı'na ihraç ediliyordu. *Bknz.*, Herlihy, s. 3

⁶ Mehmet Tezcan, " Türk-Moğol Hakimiyeti Döneminde Karadeniz'de Ticaret, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C XXIV, S. I, Temmuz 2009, s 155-156; Herlihy, s. 3.

ise 1415 yılında kurulan Hocabey/Hacıbey⁷ (Khadzhibei) idi. Moğol imparatorluğunun dağılmaya başlaması ile bölgedeki ticari yolların güvenliği ortadan kalkmış böylece sürdürülebilir ticari yapı da dağılmaya başlamıştır. Veba, savaşlar ve Batı Avrupa'daki ekonomik bunalım, uzun mesafeli ticarete yatırım yapabilen İtalyan tüccarların bölgeye olan ilgilerinin ve sağladıkları kaynakların azalmasına neden olmuştur. 1453 yılında İstanbul'un Osmanlı Devleti tarafından fethi, Boğazlar yoluyla gerçekleşen ticaretin kontrolünün Osmanlı Devletine geçmesini sağlamıştır. Bu dönemde küçük İtalyan kolonileri, genişleyen Osmanlı Devleti'nin gücüne karşı koyabilecek durumda olmadıklarından dolayı, Osmanlı hakimiyeti altında ticari faaliyetlerini sürdürmeye çalışmışlardır. 1475 yılında ise Kefe'nin Osmanlı Devleti hakimiyetine girmesi Karadeniz'de devam eden ticaretin eskisi gibi olmayacağını göstergesi olmuştur⁸. Bu dönemden sonra Karadeniz ticareti Osmanlı iktisat politikasının en önemli ilkelerinden olan *Provizyonizm* (İaşe) sistemine dahil olmuştur. Dolayısıyla, Osmanlı Devleti bu bölgeden iç piyasanın ihtiyaçları doğrultusunda yararlanmıştır⁹.

Karadeniz'deki Osmanlı hakimiyeti XV. yüzyılın sonundaki aşamalı fetihlerden, XVIII. yüzyıl sonlarında denizin Avrupa ticaretine açılışına kadar üç asır sürdü¹⁰. Karadeniz'e yabancı gemilerin girişine getirilen sınırlamalardan dolayı "Türk Gölü" olarak da adlandırılmıştır¹¹. Osmanlı İmparatorluğu için Karadeniz hayati bir önem taşıyordu. İmparatorluk merkezi İstanbul'un büyük nüfusunu beslemek için kuzeyden deniz yoluyla gelen buğday, yağ, bal, tuz balık ve ete muhtaçtı. Bu ürünler genellikle deniz yoluyla gelmekteydi. Karadeniz'in kuzeyi stratejik bir besin kaynağı olan tahıl ve et üretimiyle Osmanlı Devleti'nin ayrılmaz bir parçası durumundaydı¹².

Osmanlı Devleti bu kadar önemli olan kuzey sınırlarını her zaman kuvvetlendirerek, takviye etme ihtiyacı hissetmekteydi. Böylece Karadeniz'in kuzey sınır hattı boyunca kale inşa etme faaliyetlerine başlandı. II. Bayezid, döneminde

⁷ Evliya Çelebi, Hocabey'den bahsederken, Sultan Bayezid 1484' Akkırman'ı aldığıında, ondan izin alan bir beyin, buraya sağlam bir kale yapıp adını verdiğini söyler; Evliya Çelebi Seyahatnamesi, Haz. Zuhuri Danışman, İstanbul 1970, C. 8, s. 32.

⁸ Herlihy, s. 3

⁹ Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, İstanbul 2000, s. 45-47.

¹⁰ King, s. 135.

¹¹ Cemal Tükin, *Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1947, s. 10.

¹² Halil İnalcık, "Karadeniz'de Kazaklar ve Rusya: İstanbul Boğazı Tehlikede" *Çanakkale Savaşları Tarihi*, I, Değişim Yayınları, İstanbul 2008, s. 62.

(1484), Kili ve Akkerman'ı almasıyla elde edilen bölgede kalan Hocabey'de de bu kalelerden biri (Yeni Dünya kalesi)¹³ yapılmıştır. Bu kale, Bug ve Dinyester Nehirleri'nin ağızları arasında kalan bölgede, 1764 yılında inşa edilmişti¹⁴. Batılı kaynakların birçoğunda Yeni Dünya kalesi olarak geçmesine rağmen bu kalenin Hocabey kalesi olması kuvvetle muhtemeldir. Osmanlı kaynaklarında bu isimle anılan bir kaleye rastlanamamıştır. Ayrıca bu bölgede 1764 yılında İstanbul'un zahire ihtiyacını karşılamak üzere birde iskele yapılmaya başlanmıştır¹⁵

Hocabey Karadeniz kıyılarındaki tüm tatar yerleşimleri gibi küçük bir köydü. Buradaki Tatarlar, sığır, koyun, at ve deve yetiştiriciliği yapmaktaydılar. Tatar halkı ayrıca nehir ağızlarına yakın yerlerde tuz çıkarma, balıkçılık ve taş kesme işleri ile uğraşıyorlardı. Bu bölgedeki Tatarlar ve kaleler esas olarak Rus yayılmasına karşı savunma amaçlıydı¹⁶. Rus Çarı Petro ile başlayan bu yayılcılık, İmparatoriçe II. Katerina (1762-96) ile genişlemiş ve sürekli hale gelmişti. Nitekim Osmanlı Devlet'ine karşı kazanılan savaş (1768-74) neticesinde 1774 yılında yapılan Küçük Kaynarca Antlaşması ile Rus İmparatorluğu Güney Bug ve Dinyeper nehirleri arasındaki Karadeniz kıyılarına tamamıyla yayılmayı garanti altına almıştır. 1783 yılında ise Kırım'ın tamamı üzerinde hakimiyet kurmuştur. Katerina, Petro'nun aksine fethettiği bölgeleri korumayı da başarabilmiştir.

II. Katerina yeni ele geçirilen bölgelerde ticareti yoğun olarak teşvik etmekteydi. Bu sebeple 1778 yılında Dinyeper Nehri'nin ağzında Kerson şehrini kurmuştur. Bu şehri bölgenin ana limanı ve "güneyin St. Petersburg'u" olarak planlamaktaydı. Burada ticareti geliştirmek için bir süre tüm vergiler kaldırıldı ve yerleşimcilere arazi tahsis edildi. Fakat birçok teşvike rağmen Kerson, istenilen seviyeye ulaşamadı.¹⁷ Katerina bu yeni bölgelerde kontrolü sağlamak amacıyla

¹³ Kale büyük olmamakla beraber etrafını 80 ila 104 fit arasında değişen uzunlukta, 28 fit yükseklikte duvarlar çevreliyordu. Kale içerisinde 12 top (mevzisi) ve 300 asker mevcuttu; Frederick William Skinner, *1938 City Planning in Russia : The Development of Odessa, 1789-1893*, Princeton University, 1973, s. 25

¹⁴ *Report on the Commerce of Ports of New Russia, Moldavia and Wallachia*, London 1836, s.2; Herlihy, s. 4.

¹⁵ BOA, C.BLD., 128/6369, Merkez'den bir mimar görevlendirilerek Hocabey iskelesi için gerekli amele ve malzeme nakli gerçekleştirilmiştir. BOA, C.İKTS., 18/856, 16 Temmuz 1764, İstanbul gümrük emini tarafından Hocabey iskelesine gümrük emini görevlendirilerek İstanbul'a gelmesi gerekli olan zahirenin Anadolu'ya kaçırılmaması için tedbirler alınmıştır. BOA, C.İKTS., 18/856.

¹⁶ Skinner, s. 32; Edmund Spencer, *Türkiye, Rusya, Çerkezistan*, Çev., Dilek Cenkçiler, TTK, Ankara 2014, s. 216

¹⁷ Mose Lofley Harvey's "The Development of Russian Commerce on the Black Sea and Its Significance" (University of California, Berkeley, 1938). s. 49, İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa*

kaleler ve limanlar yapmaya devam etti.¹⁸. Ancak bu yeni yapıların hem kendi hinterlandı bakımından bazı handikapları vardı hem de artan Batı ihracatı karşısında antrepo görevi görememekteydi. Bölgede bulunan Azak denizi ise sığlığından dolayı gemi seyrine uygun değildi. Bu nedenle Azak limanları yalnızca yetenekli ve maceraperest kaptanlar için cazipti. Bir ova üzerine kurulmuş olan Kerson ve Mykolaiv/Nikolayev limanları ise büyük bir potansiyele sahip Karadeniz limanlarıydı fakat sulak alanların genişliği ve şehrin limana yakınlık derecesi sağlık koşullarını kötüleştirmekte, ayrıca hinterlandıyla olan kara bağlantısını da güçleştirmekteydi¹⁹. Kefe ve diğer Kırım limanları da gerekli ihtiyaçları karşılayacak nitelikte değildi. Bu limanlar Kırım'ın içlerinden bir dağ sırasıyla ayrılıyorlardı ve doğal olarak yüzlerini kuzeyin düzlüklerine değil, Anadolu'nun limanlarına çevirmişlerdi. Bu durum kuşkusuz Osmanlı Devletinin ihtiyaçlarına uygundu. Bu bölgede dağların arasından sarp geçitlerden kervanlarla taşınan emtia nakliyatı oldukça zaman almakta ve yüksek meblağlarda yapılmaktaydı. Bu nedenle Ruslar için bu ticaret sorun yaratıyordu. Ayrıca bu limanlar Rusya'nın XVII-XIX. yüzyıllardaki dış politikasının diğer ekonomik ve stratejik unsuru olan Polonya, Tuna ve Balkanlar'a uzaktı ve güneyden gelebilecek olası bir Osmanlı saldırısına açıktı. Bu sebeplerden dolayı 1794 yılında Batı ile yapılan ticarete, stepler ve deniz arasında tatmin edici seviyede bağlantı sağlayacak bir liman yoktu²⁰

Küçük Kaynarca'dan Odessa Limanının İnşa Ve İmar Faaliyetlerine

Osmanlı Devleti ve Rusya arasında 1787-1792 tarihlerinde cereyan eden savaşta Katerina'nın hizmetindeki maceraperestlerden olan İrlanda asıllı asker Don Joseph de Ribas, Hocabey'de ki (Khadzhibei) bulunan kaleye az sayıda askerle baskın gerçekleştirmiştir. Hocabey, Osmanlı donanmasının savaş esnasında su ikmali yaptığı bir yerdi²¹. Osmanlı, Hocabeyi şiddetli fırtına ve imkansızlıklar yüzünden tam

Osmanlı Denizciliği, "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları, İstanbul 2008, 1780-1846" , s. 325-326.

¹⁸ *Report on the Commerce of Ports of New Russia, Moldavia and Wallachia*, s.2; Herlihy, s. 4

¹⁹ Herlihy, s. 6.

²⁰ King, s. 203.

²¹ Ahmet Cevdet Paşa, *Tarih-i Cevdet*, Üçdal Neşriyat, İstanbul 1983, C. 2, s. 964; Herlihy, s. 6-7.

anlamıyla savunamadı²². Bu muharebeden zafer beklenirken Türk donanmasının dağılması ve rüzgarın şiddetli fırtına ile aleyhte olması bir çok zayıfın verilmesine neden oldu²³. Böylece Ribas'ın hareketi başarılı oldu Osmanlı Donanması için gerekli su ikmali yapılamadı²⁴. Hocabey, 17 Eylül 1789 yılında Kale'nin düşmesiyle Ruslar tarafından ele geçirildi ve elde edilen bu bölge Novarossia (Yeni Rusya)²⁵ eyaletine dahil edildi. Osmanlı-Rus savaşını sona erdiren Yaş Antlaşması ile Karadeniz kıyısının siyasi coğrafyası da yeniden şekillendi. Osmanlı Devleti, Dinyester (Turla) ve Güney Bug arasındaki sahil bölgede Rus hakimiyetini tanıdı²⁶. Böylelikle Rusya çok geniş bir deniz sınırına kavuştu. Rusya bu anlaşmayla beraber güneyde jeopolitik istikrara kavuştu ve daha önceki dönemlerde kendisini rahatsız eden ve doğal coğrafik sınırlara ilerlemek zorunda bırakan imparatorluk sorunlarını çözdü. Bu gelişmelerin akabinde Kuzey Karadeniz'den iktisadi kazanımların sağlanması için çalışmalar başladı. Tarım kültürü alanını genişletmek ve yeni şehirler, limanlar kurulması için harekete geçildi²⁷.

Katerina, Bug Nehri'nin ağzına yakın bir yer olan Özü'de (Ochakiv) yeni bir limanın inşa etmeyi ve burayı Novarossia'nın başkenti haline getirmeyi planlıyordu. Fakat Özü, böyle bir limanı inşa etmeye uygun coğrafi yapıdan mahrumdu. Don Joseph de Ribas ve onun yakın çalışma arkadaşı Hollandalı mühendis Franz de Volland bölgenin ana limanı için Hocabey'i önerdiler²⁸. Hocabey limanının demirleme yeri kötü ve doğu rüzgarlarına açık olduğundan çok da çekici değildi. Fakat kuzeybatı sahilinde tahkim edilmiş en önemli kasabaydı ve Dinyeper halici ile Dinyester ve Tuna ırmakları arasında hakim bir konumu vardı. Ayrıca Rus donanmasının Sivastopol'daki

²² BOA, HAT 145/6127.

²³ Cengiz Fedakar, "1797-1792 Osmanlı-Rus Harplerinde Kılburuni Özi Nehri ve Hocabey Muharebeleri" KARAM, S.46, Ankara 2015, s. 131.

²⁴ BOA, HAT 147/6217.

²⁵ 1764 yılında Katerina, imparatorluğunun güneybatısında ele geçirdiği toprakları bir eyalet olarak teşkilatlandırdı ve buraya Novorossia (Yeni Rusya) adını verdi, Bknz, S.F. Oreşlova, "Rusya ve Osmanlı İmparatorluğu Arasındaki Savaşlar: Sebepleri ve Kimi Tarihi Sonuçları" *Dünden Bugüne Türkiye ve Rusya*, Derleyen, Gülten Kazgan, Natalya Ülçenko, İstanbul Üniversitesi Bilgi Yayınları, İstanbul 2003, s. 27-28

²⁶ Kemal Beydilli, "Yaş Antlaşması" *İA*, C. 43, s. 343-344; Herlihy, s. 6-7; Akdes Nimet Kurat, *Rusya Tarihi*, TTK, Ankara 2010, s 291.

²⁷ Oreşlova, s.28.

²⁸ Skalkovskiy A.A., *Pervoye Tridsatiletiye İstorii Goroda Odessy 1793-1823*, Odessa 1837, s 32; Henry A.S. Dearborn, *A Memoir of the Commerce and Navigation of the Black Sea, and the Trade and Maritime Geography of Turkey and Egypt*, C. I. Boston: Wells and Lilly, 1819, s. 230.

üssüne yakın mesafedeydi²⁹. Hocabey, doğal bir liman olmasının yanı sıra ılıman bir iklime sahip olduğundan genellikle buz tutmazdı. Azak Denizi limanlarının aksine derin bir liman olduğundan büyük gemiler tombaz kullanmadan yük alıp bırakabilirlerdi. Ayrıca Rus mallarının çoğu 1768'den beri İstanbul'a Hocabey aracılığıyla gönderiliyordu³⁰. Novorossia'nın genel valisi ve Katerina'nın önemli adamlarından olan Prens Platon Zubov'da burada liman yapılmasını destekliyordu. Ayrıca Zubov, Hocabey limanını hem ithalat hem ihracat için yabancı ve yerli gemilerin rahatlıkla ticaret yapabileceği serbest bir liman olarak düşünüyordu³¹. Karşıt görüşte olanlar ise Kerson ve Nikolayev Limanları varken burada yapılacak olan limanının gereksiz olacağı fikrindeydiler. Buna rağmen Ribas ve Voland, Bug ve Dinyeper belli zamanlarda donduğu için uzun periyotta kullanışsız bir liman haline geleceklerini iddia ediyorlardı. Ayrıca Kerson ve Nikolayev limanları sığ limanlardı³². Nihayet tartışmalar son buldu ve 27 Mayıs 1794 yılında Katerina Hocabey'de bir liman yapılması teklifini kabul etmiştir³³.

Hocabey'de kurulacak olan şehrin ve limanın yapımını üstlenen Ribas ve yardımcısı Voland, bu limanını hem ticari hem de askeri ihtiyaçlara cevap verebilecek ve dönemin estetik yapısına uygun bir biçimde inşa etmek için işe koyulmuşlardı. 22 Ağustos 1794 yılında askeri birliklerin katılımıyla da şehir ve liman inşa edilmeye başlandı³⁴. Don Joseph de Ribas limanın inşa faaliyetlerinin hızlı bir şekilde devam etmesi için bütçeden Franz de Voland'a 26 bin ruble verdi. Ayrıca Çarlık tarafından, liman inşaatı, askeri kışla ve depo yapılmak üzere 5 yıllığına yaklaşık 2 milyon ruble fon ayrılmıştı³⁵.

Böylece Hocabey limanına bir dış liman (Askeri), bir ticari liman, gemilerin kontrolü için karantina alanı ve ayrıca dış karantina alanı yapılmaya başlandı. Dış karantina ile askeri liman arasında bir asma köprü, bir deniz feneri, dış dalgakıranın

²⁹Constantin Ardeleanu, " The Opening and Development of the Black Sea for International Trade and Shipping (1774-1853)" *Nations, Nation-States, Trade and Politics in the Black Sea*, Euxeinos 2014, Schwiz 2014, s 38; King, s. 204.

³⁰Skinner, s. 35-36.

³¹Vassilis Kardasis, *Diaspora Merchants in the Black Sea*, Lexington Booksi, Newyork 200, s 45

³²Skinner, s. 38-39.

³³Herlihy, s. 21.

³⁴Anatoliy Gorbatyuk, "Odesskiy Port: Ot Antichnosti Do Nashikh Dney", *İstoriya Krayevedeniye*, S. 38. Odesskiy 2009, s. 6.

³⁵Skinner, s. 58; Dearborn, s. 230

sonunda bir tane daha deniz feneri ve askeri filonun yanaşması için özel iskele yapımı için de harekete geçilmişti³⁶.

Bu yeni yerleşim merkezine Odessa ismi verilmiştir. Bu ismin seçilmesinin nedeni belirsizdir³⁷. Bazı tarihçilere göre bu ismi ilk olarak St. Perersburg'daki akademi önermiştir³⁸. Fakat şüphesiz Katerina birçok danışmanı ile isim konusunda istişarede bulunmuştu. Muhtemelen Odessa ismi de Kerson'da olduğu gibi güçlü Grek/Yunan çağrışımlarına sahipti. Antik Grek yerleşimi Odessos, bu bölgeye çokta uzak değildi. Odessa'nın ilk tarihçilerinden olan A. Orlov'a göre Katerina'nın şehre Odessos ismini vermemesi daha feminem bulduğu Odessa olmasını isteyişindendi. Katerina bu ismi 6 Ocak 1795 yılında bir baloda ilan etmişti. Katerina belki de bu yeni kente verdiği Grek ismiyle, kentin gelişimi için hayati önemi olan Rum tüccarları ve yerleşimcileri buraya çekmek istemişti³⁹.

1796 yılında Katerina II'nin ölümü,şehrin inşası için sıkıntılı günlerin de başlangıcıydı. Katerina'nın yerine tahta geçen oğlu I.Pavel (1796-1801) annesinin politikalarını benimsemiyordu. İlk iş olarak şehrin kuruluşunda önemli bir yeri olan Ribas ve Voland görevden almıştı. Hatta Ribas 1799'da I.Pavel'e suikast komplosuna bile dahil edilmişti⁴⁰. I Pavel'den sonra tahta geçen I. Alexander (1801-1825), yeniden Katerina'nın politikalarına dönerek Karadeniz ticaretini canlandırma yolunda adımlar atmaya başladı. 1803 yılında gümrük vergilerinde %25 oranında indirim uygulanması bunun göstergesiydi⁴¹. Ayrıca aynı yıl I. Alexander tarafından Odessa yöneticisi olarak atanan Armand Emmanuel Richeliu, (1803-1814) bu dönemde şehrin gelişmesinde, büyük katkı sağladı⁴².

1803'de limana denizden 532.5 metre uzaklıkta iki tane dalgakıran yapıldı. Bu durumda liman üç bölüme ayrılmış oldu. Bu yeni yapıyla beraber gemiler limandan

³⁶ Skinnners, s.46.

³⁷Herlihy, s. 6-7.

³⁸ Skalkovskiy, s. 42.

³⁹ II Katerina, Karadeniz'in Kuzey hattı boyunca Rumları, sadece ticari politikaları için yerleştirmiyordu. Asıl düşüncesi, ileride Osmanlı'yı ortadan kaldırarak, İstanbul merkez olmak üzere Rusya'nın himayesinde bir *Rum İmparatorluğu* kurma planlarıydı.

⁴⁰ Skinner, s. 48; Herlihy, s. 13. Dearborn, s. 231.

⁴¹Ardeleanu, s 38, Herlihy, s. 18; Gorbatyuk, s. 7.

⁴² Mose Lofley Harvey's "The Development of Russian Commerce on the Black Sea and Its Significance" (University of California, Berkeley, 1938). s. 62

direkt olarak yükleme ve boşaltma işlemi yapabiliyordu. Şehrin ve limanın altyapısı geliştikçe ticarete hızlı bir biçimde artıyordu⁴³

Odessa aracılığı ile 1804'de Tuna Beylikleri ve Orta Avrupa'ya malların serbest geçişine izin verildi. Bu izin 1808'de daha da genişletildi.⁴⁴ Odessa birçok aksaklığa rağmen şüphesiz Çarlık Rusya'sında en hızlı büyüyen şehir olarak önemli bir Doğu Akdeniz ticaret merkezi olma yolundaydı. Odessa limanı konumu itibariyle etkileyici bir amfi tiyatro gibi duruyordu. Şehir limana bakan bir tepe üzerinde inşa edilmişti. Liman oldukça genişti, büyük karantina alanlarına ve bir iskeleye sahipti. Böylece limana yaklaşan gemiler güvenli bir şekilde demirleyebiliyorlardı⁴⁵.

1814 yılında şehrin nüfusu yaklaşık 23 bin, ev sayısı ise 2600 idi. Odessa'nın zamanın önemli ticaret merkezleri (Hamburg, Amsterdam, Paris, Bucharets, İstanbul) ve Rusya'nın ticari merkezleri ile posta bağlantıları vardı. Şehirde birçok ülkenin konsolosu ikamet etmekteydi. Nüfusu hızla artmakta olan Odessa kozmopolit bir nüfusa sahip olmasıyla XIX. yüzyıl Rusya'sının diğer şehirlerinden ayrılıyordu. Hemen hemen yerleşimcilerin %20'si yabancıydı. Şehirde farklı kültür ve geleneklerin bir birine karışması sonucu küçük bir dünya kültürü oluşmuştu. Dönemin gezginlerinin tüm Avrupa şehirlerindeki cazibenin Odessa'da toplandığını söylemesi dikkat çekici bir tespittir⁴⁶.

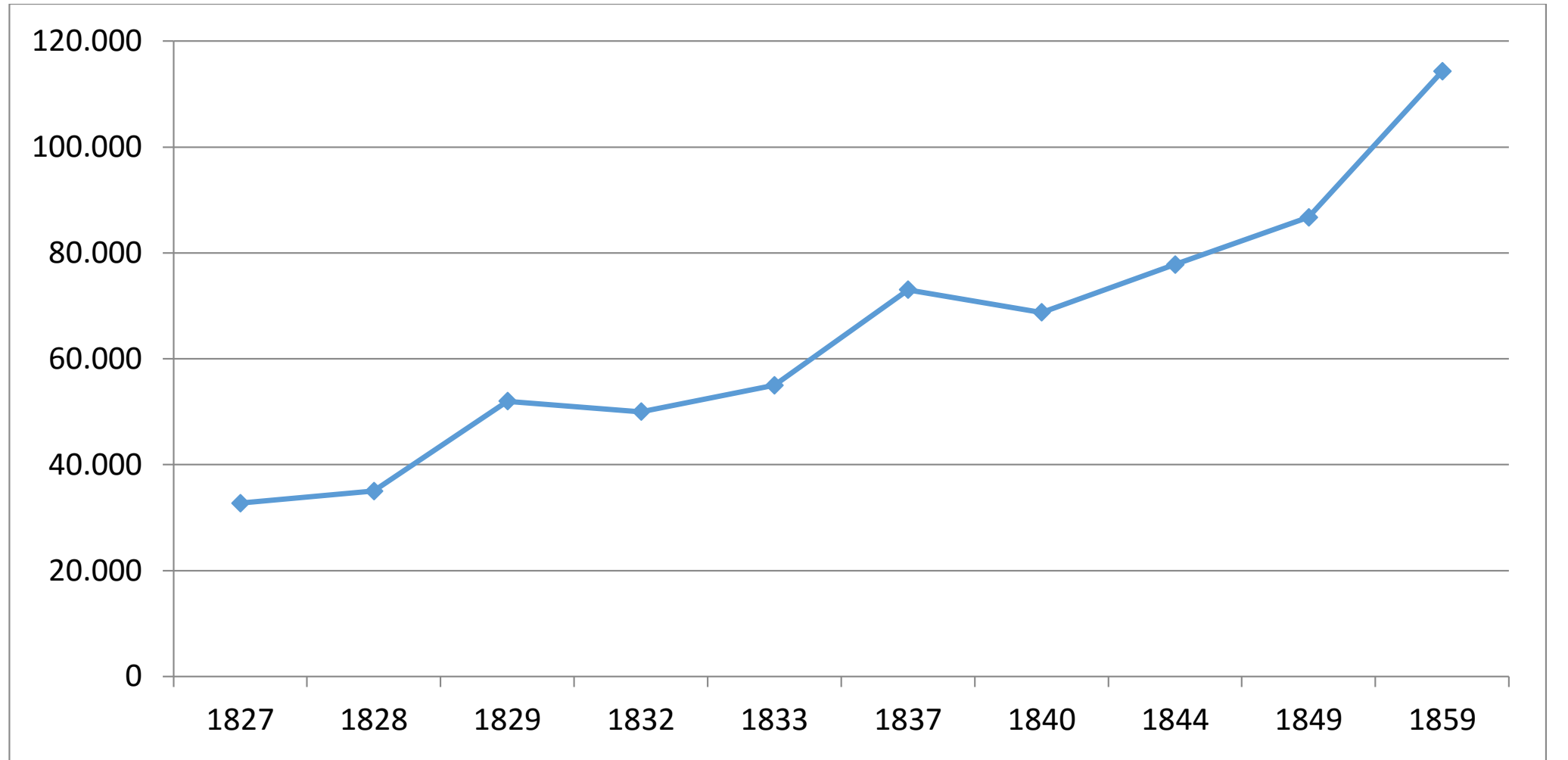
Tablo-1; Odessa'nın 1827-63 Nüfusu

⁴³ Herlihy, s. 18.

⁴⁴ Odessa'nın nüfus artışı tablo-1'de verilmiştir. Harvey's, s. 65.

⁴⁵ Kardasis, s 46.

⁴⁶ Harvey's, s. 67; Kardasis, s 47.



Skinner, s. 167.

Odessa'nın Yükselişi ve Rus-İngiliz Rekabeti

XVIII. yüzyılın başlarında Rusya bir tarım ülkesi olmasına rağmen, ekonomisindeki kapitalist unsurlar gittikçe artmaya başlamıştır. Bu dönemde Rus endüstrisinin üretimi kimi Avrupa ülkelerinin üretimini aşmıştı.. Don, Volga, Dinyester nehirleri Rusya içlerinde, bilhassa güneydeki atölyelerde ve tarım bölgelerinde üretilen malların Karadeniz'e sevk edileceği tabii kanallar olarak kullanılmaktaydı⁴⁷.

Osmanlı-Rus savaşı sonucunda imzalanan 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması bir yandan Karadeniz ve Boğazların, Ruslara açılmasının sağlarken diğer yandan Kırım'ın Ruslar tarafından ilhakına zemin hazırladı. Eflak ve Boğdan üzerinde Paris Antlaşmasına kadar Rus hakimiyeti hissedilmeye başlanmıştır. 1792' de imzalan Yaş antlaşması ile de Ruslar Karadeniz'in kuzeyine iyice yerleştiler⁴⁸.

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması, Rusya'nın Batı'yla olan ticaretinin önündeki engelleri de büyük oranda kaldırmıştır⁴⁹. Rusya ve Osmanlı'nın ticari ilişkilerinin düzelmesi Doğu ve Batı Avrupa arasındaki iktisadi ilişkiler kadar Avrupa

⁴⁷ Virginia Paskaleva, "Osmanlı Balkan Eyaletleri'nin Avrupalı Devletlerle Ticaretleri Tarihine Ktkı (1700-1850), *İ.Ü.İ.F.M.*, C.XXVII, S. XXVII, S. 1-2, İstanbul 1968, s. 57

⁴⁸Tukin, s. 50 ; Kezban Acar, *Başlangıçtan 1917 Bolşevik Devrimi'ne Kadar Rusya Tarihi*, Nobel Yay., Ankara 2004, s 162.

⁴⁹ George Vernadsky, *Rusya Tarihi*, Çev., Doğukan Mızrak, Egemen Ç. Mızrak, Selenge Yay., İstanbul 2009, 28.

ve Doğu Akdeniz arasındaki iktisadi ilişkilerin de genişlemesini teşvik etmiştir⁵⁰. Çeyrek yüzyıl içerisinde Karadeniz'deki Rus ticaretinin muamele hacmi artmış ve böylece Karadeniz limanları, nehirlerle ard ülkelere uzanan yolların ve köprübaşlarının önemini arttırarak sosyal ve ekonomik bakımlardan ilerlemeye başlamıştır. Bunlar üzerinden yürütülen ticari politikalarda değişmiştir⁵¹.

Sanayileşmiş Avrupa ülkeleri hem kendi ihtiyaçlarını karşılamak hem de Osmanlı ve diğer limanlara satmak için büyük miktarda tarımsal ürüne özellikle de buğdaya ihtiyaçları vardı. Bu ürünler genellikle bir tahıl deposu olan Karadeniz'in güney sahilleri boyunca kurulan limanlardan ihraç ediliyorlardı. Bu limanlardan en önemlisi kuşkusuz Odessa limanıydı⁵². Odessa limanından Avrupa ülkelerine sadece buğday ihraç edilmiyordu, aynı zamanda kereste, keten keneviri, mum yağı ve çeşitli hammadde ile bazı demir ve tekstil ürünleri ticareti de yapılıyordu. Bunlara karşılık genelde şarap meyve, kahve ve şeker ithal ediliyordu. Rusya ile ticari ilişki kuran Batı ülkelerinin başında İngiltere gelmekteydi⁵³. Bunun yanı sıra İngiltere, sanayi inkılabının ile oluşan üretim fazlası ürünleri için Levant pazarının daha çok yararlanılan, daha güvenli ve istikrarlı bir pazar olması için çalışıyordu⁵⁴. İngiltere'nin amacı Osmanlı gibi nüfuz sağlayabildiği ülkelerin pazarlarında kendi ürünlerini satmaktı. Rusların, Karadeniz'e yerleşmesi, İngiltere'nin çıkarlarını tehdit etmiş, bu nedenle, İngiltere, Rusya karşısında menfaatlerini korumak ve bu tehlikeyi engellemek adına Osmanlı topraklarını kendisine siper etmişti⁵⁵.

Karadeniz hakimiyetini Ruslara kaptıran Babıali üzerinde bu denizde rahat bir şekilde ticaret yapmak isteyen Avrupa ülkelerinin de ciddi ticari baskıları vardı. Osmanlı Devleti ilk zamanlarda bu ticari istekleri geri çeviriyordu. Buna karşılık Rusya Fransa'ya kendi bayrağı ile ticaret yapma hakkı vermişti. Bu durum önemli bir miktarda tahıl ihracatı gerçekleştiren İngiltere'nin Karadeniz'e olan ilgisini daha da

⁵⁰ Paskaleva, s. 57.

⁵¹ İlhan Ekinci, "Karadeniz'de Bir Serbest Liman Denemesi Batum: (1878-1886)" , *Karadeniz Araştırmaları*, S. 14, s 64.

⁵²Paskaleva, s. 58; Nicholas V. Riasanovsky, Mark D. Steinberg, *Rusya Tarihi*, Çev. Figen Dereli, İnkılap Yay., İstanbul 2011, s. 358.

⁵³ Nicholas V. Riasanovsky, Mark D. Steinberg, *Rusya Tarihi*, Çev. Figen Dereli, İnkılap Yay., İstanbul 2011, s. 290

⁵⁴ Halil İnalçık, "Osmanlı'nın Avrupa ile Barışıklığı: Kapitülasyonlar ve Ticaret", *Doğu-Batı Dergisi*, S. 24, 2001, s. 74.

⁵⁵ Masoumeh Daei, "XX. Yüzyılın Başlarında İran Ticaretinde Osmanlı-Rus Rekabeti", *Belleten*, C. LXXVII. S 278, 2013 Nisan, s. 241.

arttırmış, Karadeniz'in ticari potansiyelini komisyonlar kurarak incelemeye başlamıştır. Ayrıca İngiltere, Rusların güneye iyice hakim olması engellenilmezse bütün gücünü ticaret ve gemiciliğe harcayarak o zamana kadar kimsenin şahit olmadığı bir deniz kuvvetini kurup İstanbul ve Doğu Avrupa'ya hakim olacağını fikrindeydi⁵⁶. Ayrıca Ruslar, İngiltere'nin Orta Asya ve İran ticaretine de engel teşkil ediyordu. Avrupa'dan gelen mallar Odessa limanına ulaşarak buradan gemilere yüklenip Karadeniz yoluyla Tiflis, Erivan ardında da Azerbaycan'a, İran'a ve Osmanlı'nın doğu eyaletlerine ulaşıyordu. İngiltere ise mallarını Trabzon-Tebriz yolu ile İran'a ulaştırıyordu. XIX. yüzyılın başlarında genel olarak Ruslar Avrupa'dan ithal olan malları Rusya'dan geçirmemeye ve böylece Orta Asya ve İran'da ticari hakimiyet kurmaya çalışırken, İngilizler ise Rus mallarını İran pazarlarından çıkarmaya ve Avrupa ticaret yolunu değiştirmeyi amaçlıyordu⁵⁷. Bu süreç akabinde Avrupa devletlerinin de girişimiyle Osmanlı, Karadeniz politikasını değiştirmişti. Rusya'nın Karadeniz'deki bu üstün durumunu sarsabilmek amacıyla bu denizi bütün devletlerin serbest ticaretine açmaya başlamıştı⁵⁸.

Ruslar, Osmanlı toprakları ve Karadeniz'e İngiltere, Fransa gibi ülkelerden ihraç edilen ürünlerin neredeyse beşte biri fiyatına birçok ürünü ihraç edebiliyordu. Rus malları karşısında, İngiliz ve Fransızların rekabet edecek durumu kalmamıştı. Nitekim İngiliz ve Fransızların baskıları neticesinde Osmanlı ile 1838 ve 1839 ticaret antlaşmaları yapılarak gümrük resimleri %12'den %3'e kadar indirildi. Bununla yetinmeyen İngilizler ve Fransız elçiler, Rus ticaret gemilerinin Osmanlı limanlarında 15 günden daha fazla kalmalarını yasaklayan bir ferman bile almışlardı⁵⁹. Karadeniz artık, Avrupalı devletlerinin serbest bir pazarı durumuna gelerek, açık bir ekonomik kuşak durumuna geldi⁶⁰. Bu iki siyasi hareketliliğin bir ucunda Osmanlı ve Ruslar varken diğer ucunda da Avrupa devletleri özellikle İngiltere vardı⁶¹. İngiltere'nin

⁵⁶ Ali İhsan Bağış, "Rusların Karadeniz'de Yayılmaları Karşısında İngiltere'nin Ticari Endişeleri", *Türkiye'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi (1071-1920)*, Ankara 1977, s. 211.

⁵⁷ A.Ü Turgay, "Trabzon" *Doğu Akdeniz Liman Kentleri 1800-1914*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, s. 52; Daei, s. 240-241.

⁵⁸ İlhan Ekinci, *Tuna Nehrinde Diplomasi Oyunları (1856-1883)*, Altın Post Yay., s. 67

⁵⁹ Haydar Kazgan, "Tarih Boyunca Osmanlı-Rus Ticareti ve Sanayi Devrimi Ülkelerinin Ticaret Politikaları" *Dünden Bugüne Türkiye ve Rusya*, Derleyen, Gülten Kazgan, Natalya Ülçenko, İstanbul Üniversitesi Bilgi Yayınları, İstanbul 2003, s. 36-37.

⁶⁰ Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quatert, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Liman Kentleri" *Doğu Akdeniz Liman Kentleri 1800-1914*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, s. 128-129

⁶¹ İlhan Ekinci, "Karadeniz'de Bir Serbest Liman Denemesi Batum: (1878-1886)" , *Karadeniz Araştırmaları*, S. 14, s 65.

dünya hakimiyetinin denizlere hakimiyetten geçtiğini çok iyi bildiği şüphesizdir. Nitekim denizlerin serbest, boğazların ve kanalların açık olması, geçit noktalarının elde bulunması her zaman büyük devletlerin menfaatinedir⁶². Öyle ki İngiltere izlemiş olduğu politika ile yalnız Karadeniz'i değil bu denize bakan kıyıları, bunlara açılan nehirleri, limanları ve bu limanlara ulaşan ticaret yollarını serbestleştirerek Avrupa ticaret yollarının bir uzantısı haline getirmek istiyordu. Başta İngiltere olmak üzere Avrupalı devletlerin Karadeniz'e olan bu ilgisi ve Osmanlı ile Rusya arasındaki rekabet serbest limanların ortaya çıkmasını kolaylaştırdı.⁶³

Rusya, Karadeniz ticaretini hakimiyet altına alma amacına yönelik çeşitli tedbirlere başvuruyordu. Öncelikle 1804 yılından Odessa limanının serbest liman olduğu süreye kadar tüccarlara yerel depolarda ürünlerini satana kadar 5 yıl opsiyonlu ücretsiz depolama imkanı verildi⁶⁴. Daha sonra büyük bir havzanın çıkışı olan Tuna boğazlarını kontrol altına alınması hedeflendi. Böylece, Ruslar bu bölgedeki ticareti çeşitli şekillerde engelleyerek ticaret yolunu kuzeye, kendi hakim olduğu topraklar üzerine kaydıracaktı. Rusya bir taraftan Tuna boğazlarında ticareti engellerken, diğer taraftan bu durumu lehine çevirecek şekilde Avrupalı devletlere kendi topraklarında ve limanlarında yeni ticari imkanlar bahşediyordu. Örnek olarak Rusya 1825'te İsmail limanının ve 1839 yılında da Odessa limanının serbest liman olduğunu ve buralardan vergi alınmayacağını ilan etti⁶⁵. Bu durum Rusya'nın ithalat ve ihracat hacminin artmasında büyük rol oynadı. Odessa hem yabancı malların hem de Rus mallarının depolanıp Balkanlara, Karadeniz havzasının tümüne ve Kafkasya üzerinden İran'a dağıtıldığı bir merkez haline geldi⁶⁶.

Rusya, Eflak-Boğdan ürünlerinin de Tuna boğazları aracılığı ile değil, Odessa üzerinden ihraç edilmesi için bu ticaret yolunu daha kuzeye çekmeye çalıştı. Ruslar izledikleri ticari politikayla bölgedeki tüm ticareti elinde tutmayı hedefleniyordu. Rusya'nın Tuna boğazlarını hakimiyeti, bu bölgenin Odessa'ya karşı aktif bir rakip olması için gerekli teşebbüsleri yapma fırsatı verdi. Tuna boğazlarından yararlanılmasını diye ağızların bakımı engellendi ve başta karantina olmak üzere türlü

⁶² Renée Pithon, *Karadeniz ve Boğazlar Meselesi*, (Mütercim: Hüseyin Nur), Transkrip Erdoğan Keleş,, *Tarih Okul*, S. VI. Ocak-Nisan 2010, s. 74.

⁶³Ekinci, "Karadeniz'de Bir Serbest..." s. 65.

⁶⁴ Harvey's s. 65 , Ardeleanu, s. 5.

⁶⁵ Ekinci, "Karadeniz'de Bir Serbest..." s. 66.

⁶⁶Paskaleva, s. 71.

bürokratik engellerle ticareti zorlaştırdı⁶⁷. Rusya aynı zaman da, Tuna boğazlarındaki ticaretin arttırılmasını hedeflemiş olan Tuna Komisyonu'nun kurulmasına Odessa ticaretini tehlikeye düşüreceği endişesiyle en çok karşı çıkan devlet olmuştur⁶⁸

Rusya'nın Odessa'da serbest liman kurması, Tuna boğazlarını köreltmesi, başta Avusturya ve İngiltere olmak üzere Avrupa devletlerin dikkatinden kaçmıyordu. Nitekim Kırım Harbi ile yakalanan fırsatla Avrupa devletleri Tuna'ya uluslararası nehir statüsü kazandırmayı başarmıştı. Böylece serbest liman kavramının daha ötesinde bölgedeki ticareti uluslararası garanti altına almak adına, bu bir anlamda bir serbest bölge denemesiydi⁶⁹. Böylece Avrupalı devletler, bölgede zaten hızla yükselmekte olan Odessa'nın ticari tekel oluşturmaya engel olmaya çalışmışlardı. Tuna boğazlarındaki ticari hareketliliğe bakıldığında, Avrupalı devletlerinin başarılı olduğu görülmektedir. Sonuç olarak, Tuna'ya uluslararası statü verilmesi, Odessa'nın ticaretini olumsuz etkileyerek daha önemli bir yere gelmesine engel olmuştur.

Odessa'da Ticaret

Rusya'daki ticaret ağlarında ve endüstri dallarında görülen gelişme, kentleşmede de artışa sebep oldu. Avrupa Rusya'sında (Polonya ve Finlandiya dışarıda bırakılarak) kentlerde yaşayanların toplam nüfusa oranları, bu dönemde yüzde 6.6' dan yüzde 10' a yükseldi. Moskova, St. Petersburg ve Kiev hızla büyürken, en göze çarpan büyüme, Karadeniz tahıl ticaretinin gelişmesine katkı sağlayan Odessa'da görüldü⁷⁰. Odessa'daki ticaretin hızla artmasının önemli sebeplerinden biride şüphesiz buraya yerleştirilen Yahudi ve İtalyan topluluklardı⁷¹.

⁶⁷ Tuna ve boğazları, Samsun, Trabzon, Kırım, Odessa, Eflak, Boğdan, Rumeli, başta olmak üzere çok geniş bir bölgenin giriş ve çıkışını sağlayan bir konumdaydı. Dolayısıyla Avrupa devletlerinin ilgi odağıydı. Bknz., Ekinci, *Tuna Nehrinde Diplomasi Oyunları (1856-1883)*, s. 66.

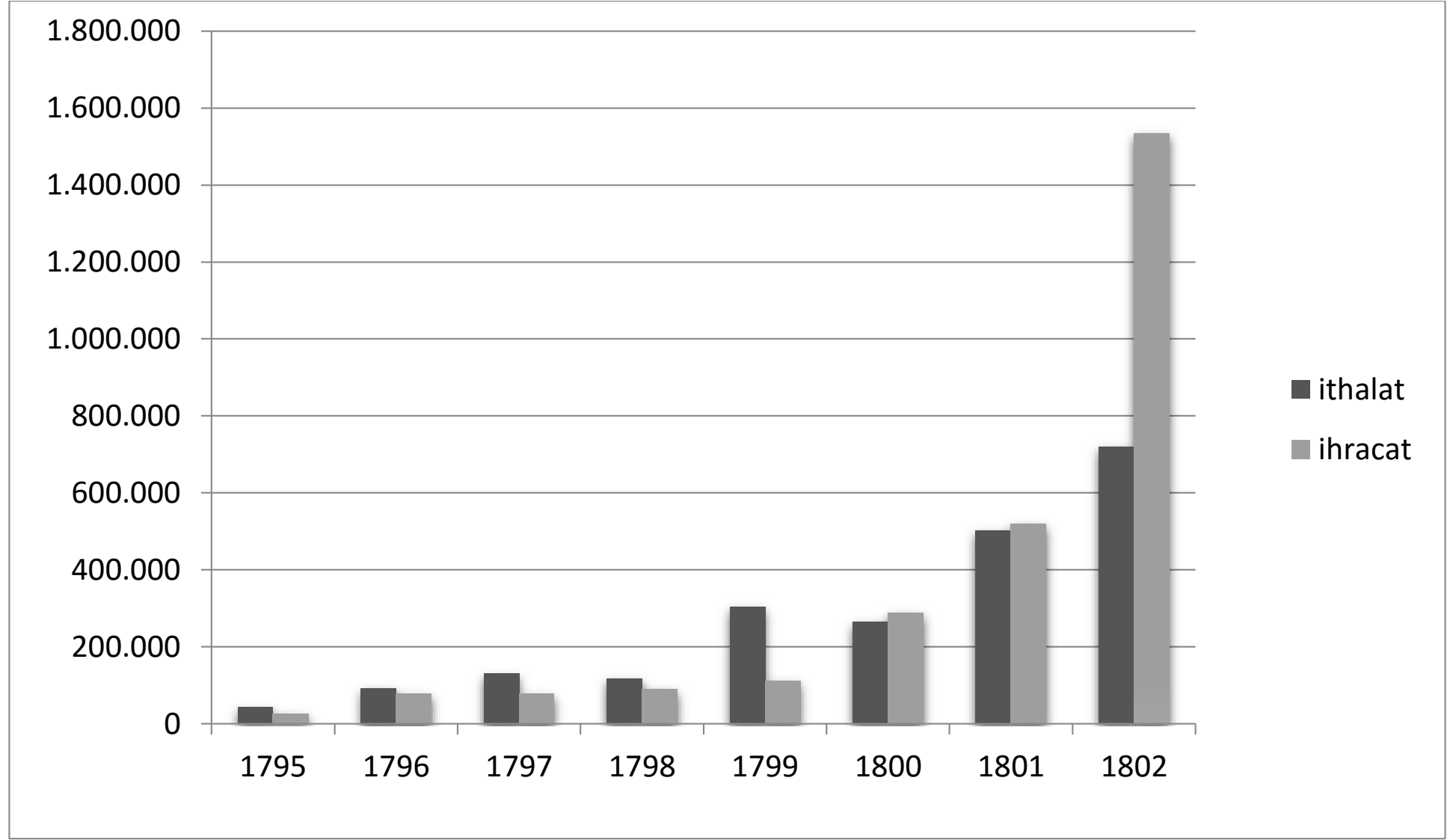
⁶⁸Ekinci, "Karadeniz'de Bir Serbest..." s. 66.

⁶⁹Ekinci, "Karadeniz'de Bir Serbest..." s. 67.

⁷⁰ M.E. Falkus, *Rusya'nın Endüstrileşmesi 1700-1914*, Çev. Alaaddin Şenel, Ankara 1986, s. 47

⁷¹ Kardasis, s. 53.

**Tablo-2: Odessa'nın 1795 ve 1802 yılları arası İthalat ve İhracatı
(Gümüş Ruble)**



Herlihy, s. 19.

Odessa'nın kuruluşunun ilk dönemki ticari faaliyetlerine baktığımızda, tablo-2'de başlangıçta ithalatın, ihracatı aşmış olduğu görülmektedir. Fakat 1801 yılında Odessa'nın dönemin liman standartlarını yakalaması ve ard bölgesinin gelişimiyle beraber ihracat, ithalatı geçmeye başlamıştır. Bu denge sonraki yıllarda da devam etmiştir. Odessa gelişimiyle diğer Karadeniz Limanları arasında önemli bir pozisyona yerleşmiştir⁷². Örneğin, 1798'de Taganrog limanının ithalat değeri 447.657 ruble ihracatı ise 858.705 ruble ile Odessa limanından hayli yüksekti. Fakat 1805 yılına kadar Odessa limanı ile Taganrog limanı arasındaki fark kapanmıştı. Tüm bu artışa rağmen Karadeniz ticaretinin Rusya'nın dış ticaretindeki yeri oldukça azdı. Rusya'nın 1793'ten 1797 yılına kadar tüm limanlarının dış ticareti 76.9 milyon rubleydi. Baltık Denizi 71.3 milyon rublelik gelir ile bu ticarete önemli yer teşkil ediyordu. Beyaz Deniz 3.7 milyon rublelik gelirle bu ticarete ikinci sırayı alıyordu. Karadeniz ise sadece 1.9 milyon rublelik gelir elde ederek toplam dış ticaret gelirinin %2.5'luk kısmını oluşturuyordu. Fakat, 1802' yılına kadar Karadeniz limanlarının ticaret hacmi artarak genel toplamdaki payı % 5 dolaylarına kadar yükselmiştir. Ayrıca bu dönemde

⁷² Herlihy, s. 19; Odessa limanının Karadeniz Limanları arasındaki gelişimi için bakınız. Ek-1

Rusya İmparatorluğunun tahıl ihracatının %18'i Karadeniz limanlarından yapılmıştır⁷³. Karadeniz limanlarının özellikle Odessa'nın ticaret hacminin artması, limana giriş çıkış yapan gemi trafiğini de önemli oranda arttırdı. Her geçen gün daha yüksek tonajlı gemiler limana uğramaya başladı. 1831-1853 yılları arasında Karadeniz Limanlarına gelen gemi ve tonajları tablo-3 de verilmiştir.

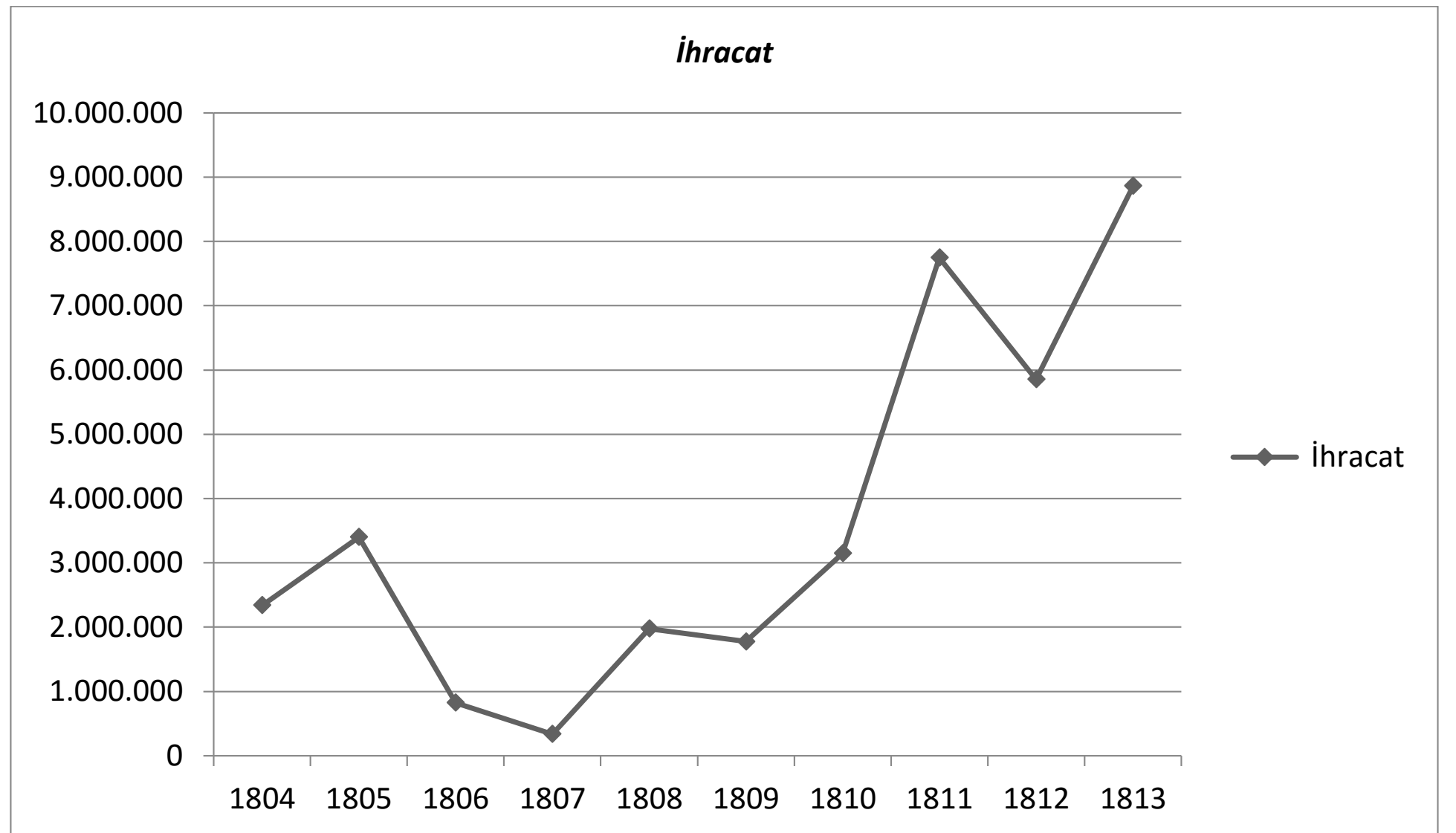
Tablo-3: Rusya Limanlarına Gelen Gemi ve Tonajları

Yıl	Kara&Azak Denizi		Baltık Denizi		Toplam	
Yıllık Ortalama	Gemi	1000 Ton	Gemi	1000 Ton	Gemi	1000 Ton
1831-1835	1.064	228	3.225	467	4.677	771
1836-1840	1.744	399	3.091	493	5.252	966
1841-1845	1.670	410	3.008	489	5.113	968
1846-1850	2.830	625	4.037	632	7.477	1.354
1851-1853	3.745	782	3.975	628	8.500	1.522

Harvey's, s. 101.

Tablo-3'te görüldüğü üzere Karadeniz ve Azak Deniz'indeki ticarete sürekli artışı görülmektedir. XIX. yüzyılın ortalarında Baltık Denizindeki ticaret ile karşılaştırdığımızda da durum neredeyse eşitlenmiştir⁷⁴.

Tablo-4:Odessa'nın 1804-1813 İhracatı (Ruble)



Herlihy, s. 39.

⁷³ Report on the Commerce of Ports of New Russia, Moldavia and Wallachia, London 1836, s.5; Herlihy, s. 19.

⁷⁴Harvey's, s. 110.

Uluslararası politikadaki iniş çıkışlar Tablo 4'te görüldüğü gibi ticarete de hemen hissedilmektedir. Savaş ticaretin seyrini her zaman etkilemiştir. Napolyon'un Mısır seferiyle (1796) başlayan Fransız Türk harbi sırasında Boğazların yabancı ticaret gemilerine kapatılması, Karadeniz havzasındaki ticareti sekteye uğrattı⁷⁵. Fakat Napolyon Savaşları süresince Trieste Limanının Fransızlar tarafından 1797-1805-1809 yıllarında üç defa ele geçirilmesi, ve Levant ticaretinin çıkış noktalarından olan bu bölgenin ticari açıdan kısıtlanması, ticaret yollarının rotasının değişmesine sebep verdi. Bu yeni rota ise Avusturya imparatorluğunun sınır bölgesinde olan Brody vasıtasıyla Avusturya, Prusya ve Fransa'yı, Odessa Limanı ile Türkiye, İran ve Mısır'a bağlamıştır⁷⁶. Bu durum Odessa ticaretini hayli canlandırmış ve Avrupa ile Asya arasında İstanbul gibi bir ticaret merkezi olmasının yolu açılmıştı⁷⁷. 1808 yılında genel ticaret düşüş ivmesindeyken Odessa Limanı Doğu ile Batı arasındaki stratejik bir noktada bulunmasından dolayı, bir depo vazifesi görerek gelişmeye devam etmişti⁷⁸. 1806-7 ve 1809-12 Türk-Rus savaşı döneminde ticaret devam etmesine rağmen mutlak rakamlar çok sınırlıydı⁷⁹. Hatta eski bir Odessa'lı tarihçinin yazdığı gibi şu garip manzara ile karşılaşılıyordu. *Türk ve Rus orduları Tuna boylarında şiddetle dövüşür iken, iki düşman ülkenin vatandaşları Karadeniz'in bütün limanlarında sulh içinde ticaret yapmaktaydılar*⁸⁰.

Türk-Rus savaşı sonrası Rus Çarlığı önemli bir hata yaparak Osmanlı'ya tahıl ihracatını yasaklamıştı. Böylece İstanbul'da kıtlık çıkacağı düşünülüyordu. Lakin Osmanlı Devleti Mısır, Kıbrıs, Sicilya ve diğer bölgelerden tahıl ithal ederek bu dengeyi sağlamıştır. Bu durum sonrasında Odessa ticaretinde önemli bir azalma

⁷⁵Paskaleva, s. 58-59.

⁷⁶ Herlihy, s.5.

⁷⁷ 1808 yılında 10 milyon ruble değerinden mal Odessa vasıtasıyla transit geçmiştir. Aynı durum Asya mallarının transit geçişi için İzmir yerine Sinop limanının yükselmesine yol açmıştır. Harvey's s. 87.

⁷⁸ Kardasis, s 52.

⁷⁹ Paskaleva, s. 64.

⁸⁰Herlihy, s. 41; Paskaleva, s. 63; Bu algıyı oluşturan en önemli hususlardan birisi Osmanlı tebaası şahısların muhtemelen Rumların, Rusya ile Osmanlı arasındaki kapitülasyon hukukundan faydalanarak, Rus limanlarına gittiklerinde gemilerine Rus bandırası, Osmanlı limanlarına geldiklerinde Osmanlı bandırası takmalarıydı. Bu muğlak durumda *Karadeniz'in bütün limanlarında sulh içinde ticaret yapılmıyormuş* algısını yaratmaktadır. Hatta bu muğlaklık Osmanlı arşiv kaynaklarına da yansımıştır. Bandıra değişikliği konusunda oluşacak sıkıntıların giderilmesi için tedbir alınması şu ifadelerle belirtilmiştir. *Takrir verilip bu maddeye gayet dikkat olunsun zira düvel-i ecnebiye sefaini hiç yok cümlesi bizim reayamız olacak kafirlerdir hangi devlet indimizde hatırı mer'i ise cümle gemiler ona tabi oluyor. Şimdi bütün İngiliz oldular bu nasıl olur yarın bir iki bin gemi iki taraftan dost bandırasıyla vakt-i hazer gibi geleceklerdir her devlet tebaası ve tüccarı her kimler ise sahih asıllu Frenk bilinsün;* BOA. HAT 35-1757.

olmuştur. Fakat Odessa valisi Duc de Richrlie 1811'de Petersburg'a giderek Çar'ı ikna edip, bu durumun düzeltilmesini sağlamıştır⁸¹.

XVIII. yüzyılın sonundan, Viyana kongresine (1815) kadar uzanan dönemde, uluslararası ekonomik konjonktürün Türk ekonomisi üzerinde bazı etkileri oldu. Kıt'a ablukası, Fransız - Türk ticaretinin asgarî seviyeye düşmesine sebep oldu. Bu durumun, Çarlık hükümetinin gösterdiği çabaya rağmen savaş zamanlarında Rus ekonomisi için hayatî bir önemi olan Karadeniz ticaretine ve Türk Rus ticarî ilişkilerine kötü etkileri oldu⁸²

1839'da, Odessa'nın serbest liman olduğunun ve buradan vergi alınmayacağını, ilan edilmesinin Rusya'nın ithalât - ihracat hacminin artmasında çok büyük etkisi olmuştur⁸³. Aynı zamanda, Odessa şehrinin bir kısmı da serbest toprak olarak ilân edilmiştir. Açık liman rejiminin kabulünün sonuçları çok önemli oldu: Odessa, yabancı ve Rus mallarının depolanıp, dağıtıldığı bir antrepo haline geldi⁸⁴.

Tablo-5: 1823-1857 Odessa Ticareti (gümüş ruble)

YIL	İHRACAT	İTHALAT	TOPLAM	Limana Yanaşan Gemiler	TOPLAM TONAJ
1823	4.547.000	2.415.000.	6.962.000		
1824	3.726.000	1.985.000	5.711.000		
1825	5.723.000	1.657.000	7.380.000		
1826	4.203.000	1.680.000	5.883.000		
1827	5.280.000	2.910.000	8.190.000		
1828	357.000	1.639.000	1.996.000		
1829	1.831.000	1.547.000	3.378.000		
1830	8.632.820.	3.001.500	11.634.320	945	226.592
1831	5.732.440	3.536.240	9.258.680	420	110.056
1832	6.438.320	3.667.940	10.106.260	587	154.120
1833	6.094.550	3.732.030	9.826.580	636	162.614
1834	5.101.680	4.121.580	9.223.260	403	89.254
1835	6.578.110	4.079.650	10.657.760	422	102.278
1836	9.142.300	4.493.200	13.635.500	761	193.552
1837	9.676.530	3.036.430	12.712.960	800	211.152
1838	9.865.110	4.922.830	14.787.940	781	206.588

⁸¹Herlihy, s. 41; Harvey's, s. 66.

⁸²Paskaleva, s. 63.

⁸³ Odessa limanı 16 nisan 1817 bildirisiyle 30 yıllığına serbest liman ilan edilmiş ancak 9 haziran 1822 ve 12 Ocak 1826 alınan kararlar doğrultusunda limanın bu özelliği kısıtlandırılmıştır. Bknz., *Report on the Commerce of Ports of New Russia, Moldavia and Wallachia*, London 1836, s.73; A.B. Şirokorad, *Osmanlı-Rus Savaşları*, Selenge Yay. İstanbul 2013, s. 316

⁸⁴Paskaleva, s. 71; Kurat, s. 334.

1839	13.013.730	4.956.080	17.969.810	884	227.354
1840	10.659.310	5.133.540	15.792.850	667	173.708
1841	9.380.500	4.530.780	13.911.280	599	152.080
1842	10.289.240	5.170.050	15.459.290	550	149.036
1843	10.338.480	3.828.800	14.167.280	732	195.392
1844	15.430.100	4.288.340	19.718.440	929	256.780
1845	15.549.400	5.971.180	21.520.580	1.208	310.534
1846	18.531.200	5.779.520	24.310.720	1.376	350.948
1847	27.978.750	6.311.430	34.290.180	1.669	460.942
1848	16.404.080	7.812.720	24.216.800	1.056	306.928
1849	15.710.170	8.906.600	24.616.770	873	288.538
1850	13.916.320	7.048.330	20.964.650	717	207.482
1851	10.204.840	6.503.050	16.707.890	799	207.222
1852	19.329.560	7.108.140	26.437.700	1.298	338.032
1853	27.640.250	7.873.420	35.513.670	1.958	492.446
1854	11.490.080	4.614.770	16.104.850	718	201.554
1855	264.00	2.411.000	2.675.000	25	6870
1856	15.700.900	10.751.650	26.452.550	958	349.742
1857	24.196.800	13.438.260	37.635.060	1.184	473.560

Skinner, s. 181-82.

Tablo-5'ü incelediğimizde genel olarak Odessa ticaretinde sürekli bir artış gözlemleyebiliriz. Bu artışı birçok nedene bağlanabilir. Lakin uluslararası faktörler bahsettiğimiz gibi yine en önemli etken durumundadır. 1828-32 dönemindeki ticari durgunluk şüphesiz 1828-29 Osmanlı-Rus savaşı etkisi dahilindedir. Bunu takiben 1829 Edirne Antlaşması ile Rus ticaret gemilerine Boğazlardan geçiş hakkı verilmesi bu dönemdeki ticari canlılığın en büyük sebebidir⁸⁵. 1843-47 aralığında ise 1846'da İngiltere'nin Tahıl Yasaları olarak adlandırılan ve tahıl ithalatına yüksek gümrük vergileri konması ile bilinen korumacılık politikası kalkmış ve bunun sonuncunda da bir tahıl ambarı olan Güney Rusya'da hemen etkileri görülmüştür. Fransa ve İtalya'ya yıllık buğday ihracatı hacmi yaklaşık dörtte bir oranında artarken İngiltere'ye ihracat yedi katına çıkmıştı⁸⁶. 1853-57 arasındaki dalgalanmasını sebebi ise Kırım Savaşı idi. Kırım Savaşı döneminde Odessa ticaretinin çok düşük bir seviyeye indiğini görmekteyiz. 1855 yılında limana sadece 25 ticari gemi yanaşmıştır

Uluslararası etkenlerin yanı sıra ticaretin gelişmesinde iç faktörlerinde birçok artışı olmuştur. Liman ve iç bölgeler arasında yeni bağlantı yolları yapılması, güneyin ürünlerinin rahat bir şekilde limana ulaşmasını sağlamıştır. Yollarla beraber tahıl miktarında da artış olmuştur. 1849 yılında Odessa'nın tekrardan serbest liman olması

⁸⁵ Skinner, s. 183-186.

⁸⁶ King, s. 209.

ve 1853'te yenilenmesi ile 1850-77 arası genel gümrük politikaları Karadeniz ve Azak Denizi ticaretini canlandırmıştır. Buharlı gemilerin de gelmesiyle beraber Odessa ve çevresi arasındaki ticaret zaman ve mekansal olarak hızlanmıştır⁸⁷. Odessa'nın ithalat ve ihracat rakamlarına baktığımızda Karadeniz'deki en iyi limanlar arasında olduğu görülmektedir. Fakat Odessa limanının bu yükselişi Kırım savaşı kadar devam edebilmiştir.

SONUÇ

II. Bayezid, döneminde (1484)'te Kili ve Akkerman'ın alınmasıyla elde edilen bölgede kalan Hocabey, Osmanlı Devletinin üç asırlık Karadeniz hakimiyeti süresince hem ticari hem de askeri olmak üzere stratejik bir öneme sahipti. Karadeniz'in Kuzeyi, imparatorluk merkezi olan İstanbul'un iâşesinde önemli bir yeri vardı. Bu bölgedeki ürünler genelde deniz yoluyla civardaki iskeleler üzerinden gelmekteydi. Hocabey de bu iskeleler arasındaydı. Ayrıca Hocabey, Karadeniz'in Kuzeyinde Rus ilerlemesine karşı bir set vazifesini de görmüştür. Fakat 1768-74 ve 1787-92 Osmanlı-Rus harpleri ile Osmanlı Karadeniz'in Kuzeyindeki hakimiyetini kaybetmiş, Hocabey'de Rus topraklarına katılmıştır. Bunun akabinde Ruslar Karadeniz'den iktisadi kazanımlar sağlanması için çalışmalara başlamıştır. Böylece yeni şehirler ve limanlar kurulması için harekete geçilmiştir. Kurulan bu yeni şehirler arasında en dikkat çeken şüphesiz Hocabey yakınlarında kurulan Odessaydı. Hocabey Osmanlı'nın, Odessa ise Rusya'nın limanıydı. Fakat bunlar birbirinin devamı gibiydi. Çünkü Osmanlı kaynaklarında ekseriye Odessa yerine Hocabey kullanılmıştır. Fakat Odessa, Hocabey olarak kalmamış, kimliği, nüfusu, limanı değişmiş, tatarların yaşadığı yer Rus-Rum kozmopolit bir şehir haline gelmiştir. Hocabey'den Odessa'ya değişim de tam bu noktada olmuştur. Osmanlı için küçük ticari münasebetlerin ve donanmanın su ikmali yapıldığı bir bölgeden, Rusya'nın politikası ve hedefleri neticesinde çok önemli bir ticaret merkez haline gelmiştir. Rusya'nın bölgede uyguladığı politikalar neticesinde kısa sürede yükselişe geçen Odessa, 1839'da serbest liman ilan edilmiştir. Böylece Odessa yerli ve yabancı malların depolanıp dağıtıldığı bir antrepo haline gelmiştir. Odessa'nın kısa sürede önemli bir ticaret merkezi olması Avrupalı Devletlerin özellikle de İngiltere'nin dikkatini çekmiştir. Çünkü Ruslar,

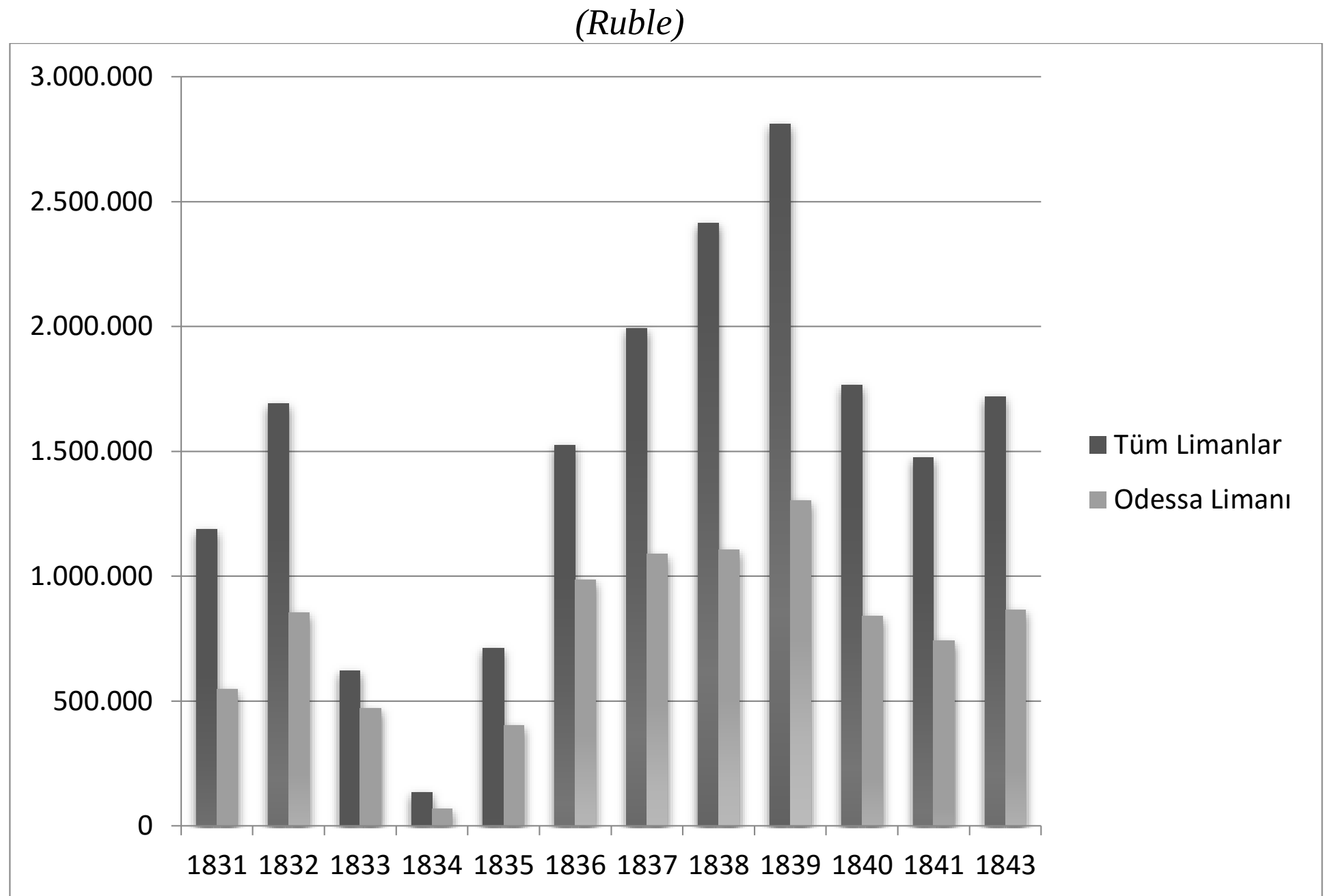
⁸⁷ Skinner, s.183-186; Spencer, s. 218.

Tuna'nın orta ve kuzey kolunu eli geçirdikten sonra Tuna boğazlarını kapatarak, tüm ticaret yollarını Odessa'ya kaydırması. Böylece Avrupalı Devletler, Orta Asya ve İran ile ticari münasebet kurmak için Rus tekeliyle karşı karşıya gelmekteydi. Bu noktada Kırım savaşı Rusya'nın bu sahadaki hakimiyetine son verdi ancak bu bölge yeniden Osmanlı egemenliğine bırakılmadı. Avrupalı Devletler uluslararası komisyonlar kurarak, Rusların Odessa'yı tek bırakma politikasına karşı Tuna'yı büyük gemilerin seyri sefer yapabileceği hale gelmesini sağladılar. Böylece, Rusya'nın Odessa'yı önemli bir ticaret merkezi haline dönüştürme amacına kısmen engel oldular. Sonuçta Odessa Rusya'nın güney ticaretinin gelişmesinde önemli bir rol oynamıştır. Fakat bu yükseliş Kırım savaşına kadar devam etmiştir. Artık Odessa'nın kaderini Karadeniz ve çevresindeki yaşanacak olan diğer olaylar çizecektir.

EKLER

EK-1

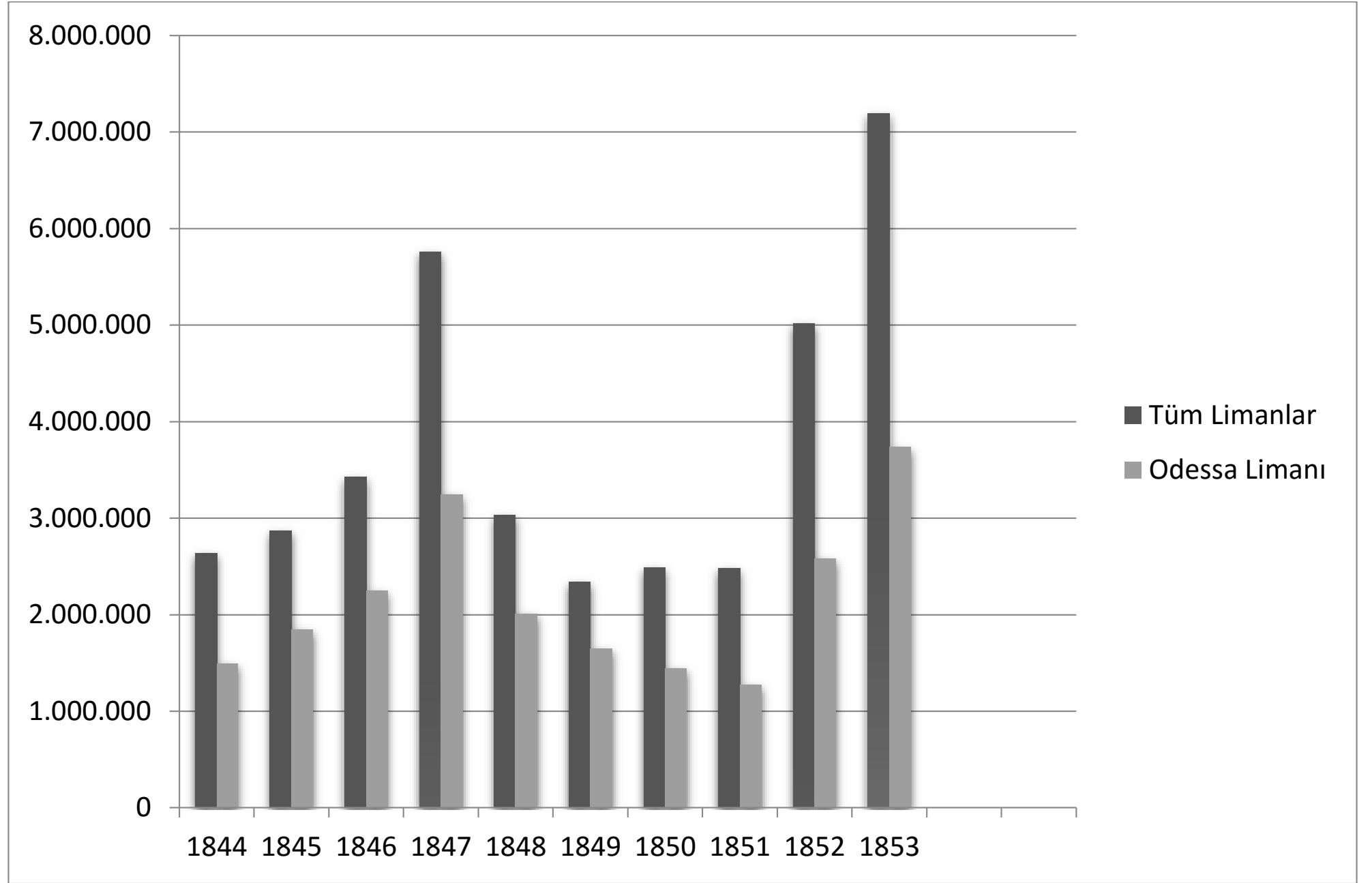
Karadeniz ve Azak Denizi Tahıl İhracatı 1831-1843



Frederick William Skinner, 1938 City Planning in Russia : The Development of Odessa, 1789-1893, Princeton University, 1973, s. 187

EK-2

Karadeniz ve Azak Denizi Tahıl İhracatı 1831-1843
Tablo-7



Frederick William Skinner, 1938 City Planning in Russia : The Development of Odessa, 1789-1893, Princeton University, 1973, s. 187

EK-3

Rusya'nın Güney Limanlarına Gelen Gemi Sayıları ve Tonajları.

Yıl	Odessa		Nikolayev		Taganrog	
	Gemi	Ton	Gemi	Ton	Gemi	Ton
1830	930	227.900	-----	-----	408	85.656
1831	420	110.056	-----	-----	285	59.910
1832	587	154.120	-----	-----	324	69.260
1833	636	162.654	-----	-----	206	44.714
1834	403	89.254	-----	-----	131	30.198
1835	422	102.278	-----	-----	245	54.096
1836	761	193.552	-----	-----	186	41.082
1837	800	211.152	-----	-----	254	56.876
1838	781	206.588	-----	-----	284	59.226
1839	884	227.354	-----	-----	420	96.384
1840	677	173.708	-----	-----	294	67.772
1841	599	152.080	-----	-----	235	55.326
1842	550	149.036	-----	-----	321	77.686
1843	732	194.392	-----	-----	220	53.964
1844	929	256.780	-----	-----	321	81.622

1845	1.208	310.534	-----	-----	340	85.174
1846	1.376	350.948.	-----	-----	287	71.312
1847	1.669	460.942	84	3.492	794	180.782
1848	1,056	306.928	117	2.340	379	89.050
1849	873	288.538	120	2.644	197	46.576
1850	717	207.482	125	4.140	391	92.540
1851	799	207.222	118	2.652	337	78.964
1852	1,298	338.032	161	3.220	770	184.088
1853	1,958	292.446	77	1.540	746	173.780
1854	718	201.554	-----	-----	105	25.564
1855	25	6.866	-----	-----	-----	-----

	Mariupol		Berdiansk		Genichesk	
Yıl	Gemi	Ton	Gemi	Ton	Gemi	Ton
1830	-----	-----	-----	-----	-----	-----
1831	-----	-----	-----	-----	-----	-----
1832	-----	-----	-----	-----	-----	-----
1833	-----	-----	-----	-----	-----	-----
1834	-----	-----	-----	-----	-----	-----
1835	-----	-----	-----	-----	-----	-----
1836	-----	-----	-----	-----	-----	-----
1837	89	21.420	-----	-----	-----	-----
1838	114	26.780	-----	-----	-----	-----
1839	163	36.840	-----	-----	-----	-----
1840	86	20.578	-----	-----	-----	-----
1841	65	16.758	57	13.776	-----	-----
1842	67	18.746	66	17.268	-----	-----
1843	48	12.814	45	10.564	-----	-----
1844	62	16.284	65	16.338	-----	-----
1845	84	21.636	101	26.682	-----	-----
1846	71	19.600	129	31.488	-----	-----
1847	271	65.756	317	77.494	-----	-----
1848	75	22.148	137	36.296	-----	-----
1849	36	9.476	75	20.870	-----	-----
1850	63	17.376	86	22.366	-----	-----
1851	59	15.012	103	27.134	-----	-----
1852	152	41.248	300	80.626	-----	-----
1853	304	77.598	558	162.860	-----	-----
1854	47	13.004	59	14.620	-----	-----
1855	-----	-----	-----	-----	-----	-----

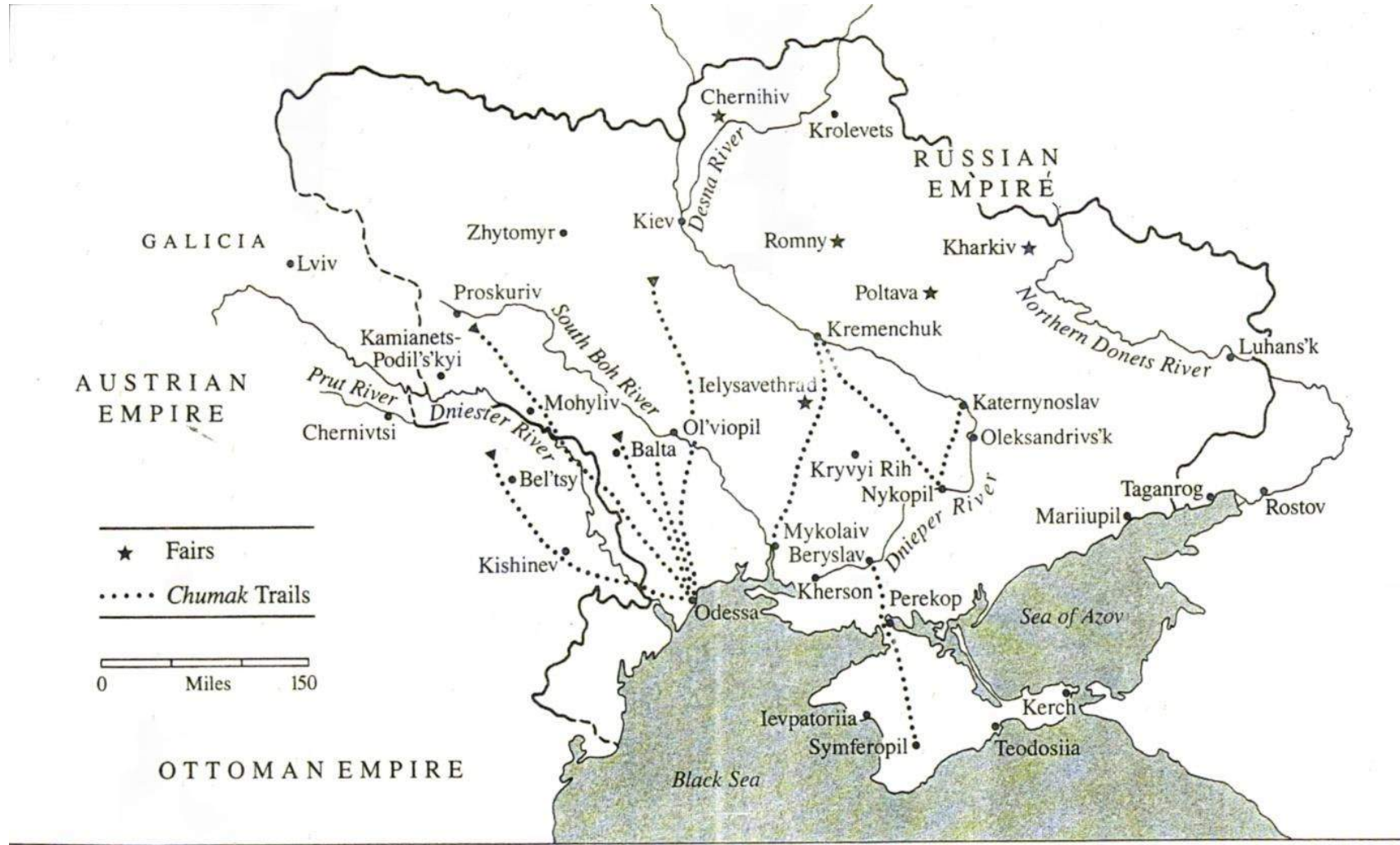
	Evpatoria		Theodosia		Kerch	
Yıl	Gemi	Ton	Gemi	Ton	Gemi	Ton
1830	208	36.374	100	17.256	128	26,572
1831	57	9.958	45	7.296	111	24.984
1832	78	18.060	63	12.756	146	32.216
1833	79	14.682	58	11.566	78	17.446
1834	157	24.068	71	12.932	37	7.644

1835	41	5.648	33	4.584	55	11.110
1836	33	4.712	34	5.938	116	27.460
1837	49	8.968	37	7.826	126	27.328
1838	136	26.768	75	14.254	172	43.014
1839	127	23.468	91	15.510	246	59.758
1840	38	7.046	41	6.994	140	34.468
1841	43	8.430	38	6.936	155	41.692
1842	30	5.808	33	4.972	156	40.484
1843	35	6.740	28	4.098	213	51.090
1844	64	12.814	32	6.250	230	60.680
1845	36	6.814	34	6.282	140	38.432
1846	48	12.668	90	20.018	218	63.312
1847	114	33.490	290	70.658	312	100.214
1848	36	7.740	103	21.232	193	49.486
1849	15	2.980	53	12.220	116	29.032
1850	26	4.326	91	21.848	98	23.852
1851	21	2.416	53	12.374	53	15.388
1852	33	6.760	96	23.974	135	36.560
1853	63	19.978	42	10.966	139	57.300
1854	41	11.932	35	11.626	312	87.888
1855	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Mose Lofley Harvey's "The Development of Russian Commerce on the Black Sea and Its Significance" (University of California, Berkeley, 1938). s. 425-435.

EK-4

Karadeniz'in Kuzeyindeki Ticaret Yolları



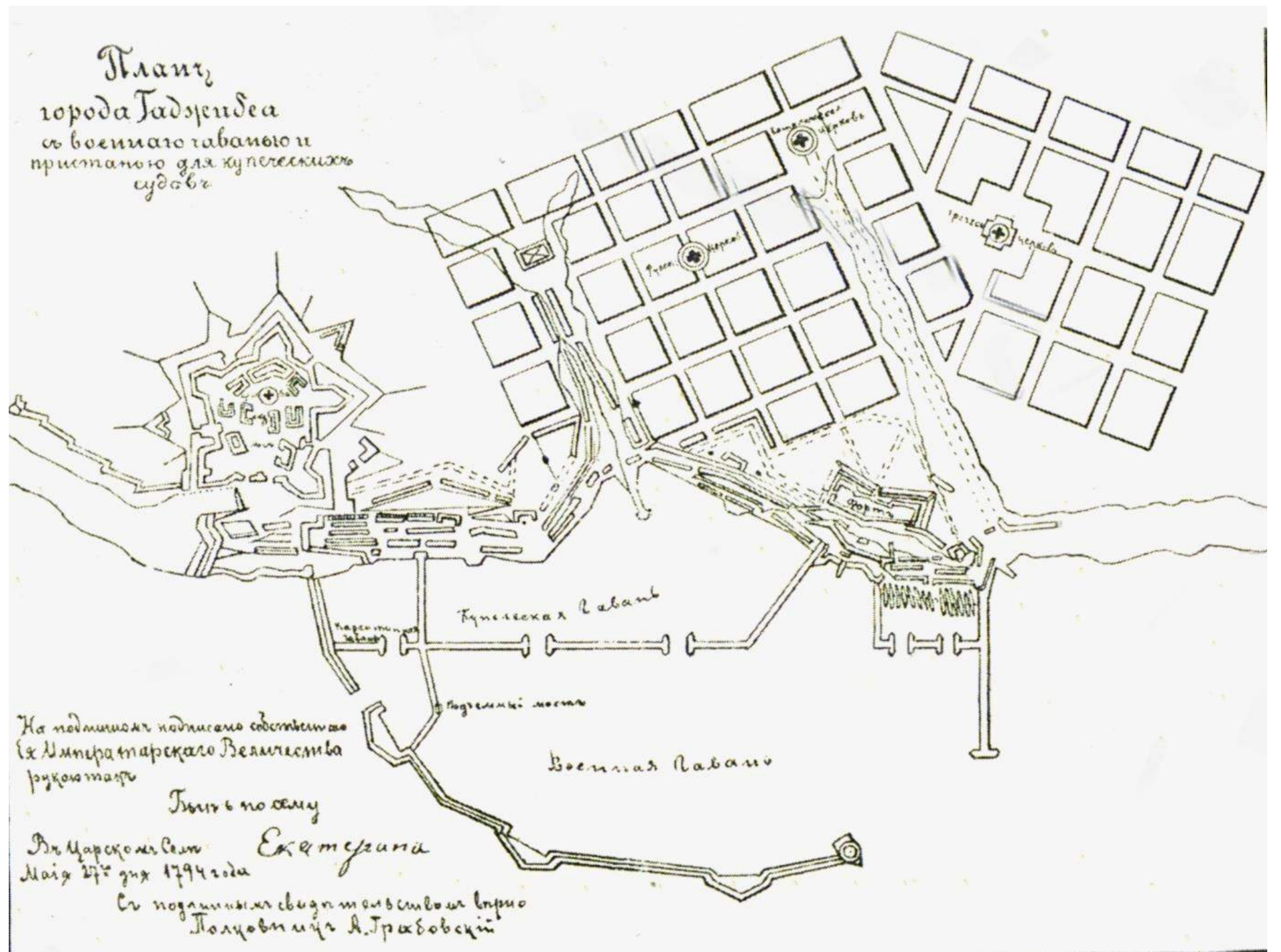
Patricia Herlihy, Odessa a History 1794-1914, Harvard University Press, 1986, s.

67

*Fuarlar ve ""Kervan Yolları

EK-5

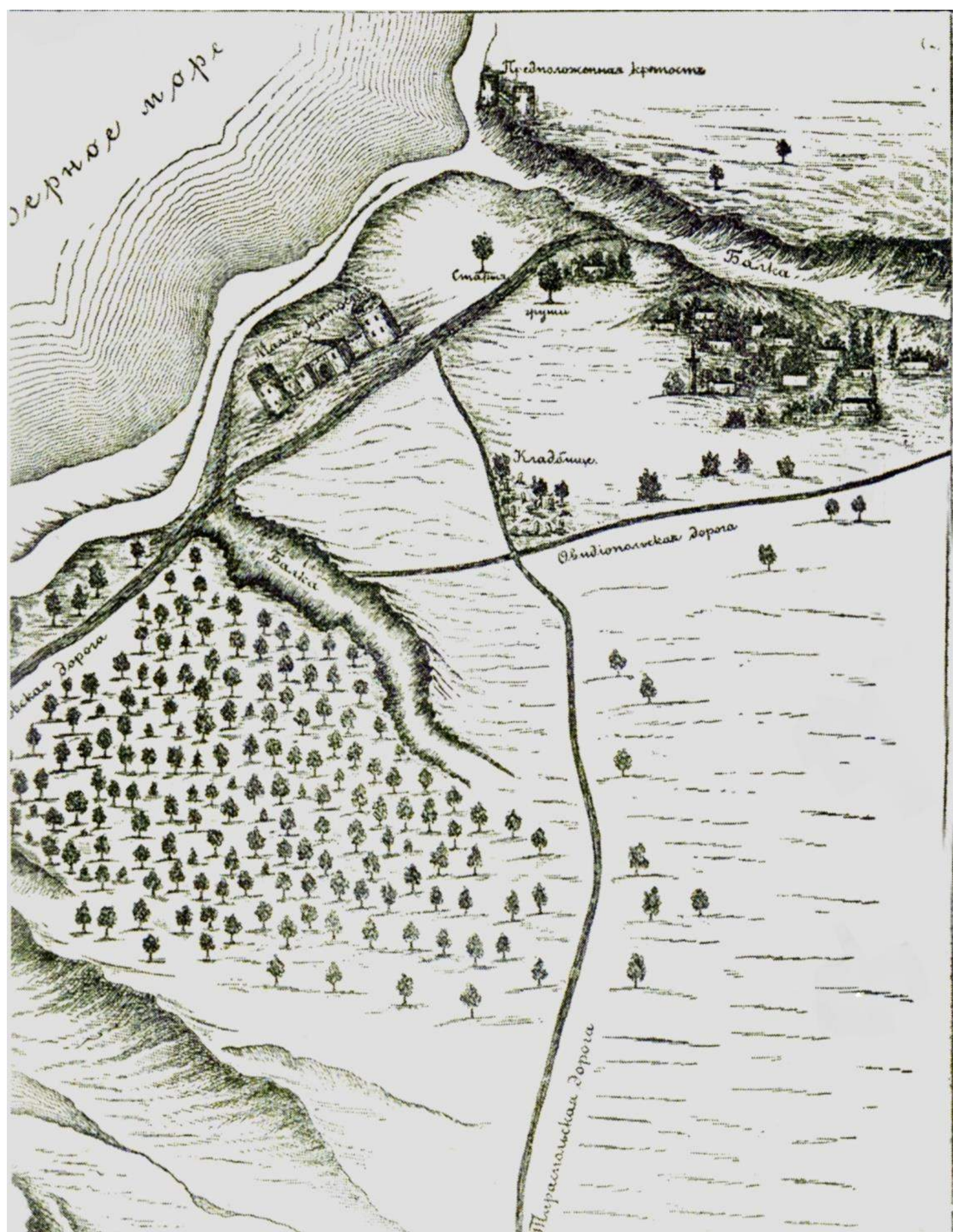
Odessa Şehri ve Limanı yapımı için Voland tarafından verilen ilk plan 1794



I. Fedorov, *Stoletiye Odessy. S Portretami Administrativnykh i Obshchestvennykh Deyateley i S Vidami Odessy*, Odessa 1894, s 17.

EK-6

Hocabey/Hacibey 1789



I. Fedorov, *Stoletiye Odessy. S Portretami Administrativnykh i Obshchestvennykh Deyateley i S Vidami Odessy*, Odessa 1894, s 13.

KAYNAKÇA

- A.A, Skalkovskiy ., *Pervoye Tridtsatiletiye İstorii Goroda Odessy 1793-1823*, Odessa 1837.
- ACAR, Kezban, *Başlangıçtan 1917 Bolşevik Devrimi'ne Kadar Rusya Tarihi*, Nobel Yay., Ankara 2004.
- AHMET, Cevdet Paşa, *Tarih-i Cevdet*, Üçdal Neşriyat, İstanbul 1983, C. 2.
- ANDREWS, Smranda, *Greek Cities on Western Coats of the Black Sea: Orgame, Histria, Tomis, and Kallatis (7th to 1st century BCE)*, Iowa State University, 2010.
- ARDELEANU, Constantin, " The Opening and Development of the Black Sea for International Trade and Shipping (1774-1853)" *Nations, Nation-States, Trade and Politics in the Black Sea*, Euxeinos 2014, Schwiz 2014.
- BAĞIŞ, Ali İhsan, "Rusların Karadeniz'de Yayılmaları Karşısında İngiltere'nin Ticari Endişeleri", *Türkiye'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi (1071-1920)*, Ankara 1977.
- BEYDİLLİ, Kemal "Yaş Antlaşması" *İA*, C. 43.
- BOA, C.BLD., 128/6369.
- BOA, C.İKTS., 18/856
- BOA. HAT 35-1757.
- BOA, HAT 145/6127.
- BOA, HAT 147/6217.
- BOSTAN, İdris, *Beylikten İmpaatorluğa Osmanlı Denizciliği, "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları, 1780-1846"* İstanbul 2008.
- DAEİ, Masoumeh, "XX. Yüzyılın Başlarında İran Ticaretinde Osmanlı-Rus Rekabeti", *Belleten*, C. LXXVII. S 278, 2013 Nisan.
- DEARBORN, Henry A.S., *A Memoir of the Commerce and Navigation of the Black Sea, and the Trade and Maritime Geography of Turkey and Egypt*, C. I. Boston: Wells and Lilly, 1819.
- EKİNCİ, İlhan *Tuna Nehrinde Diplomasi Oyunları (1856-1883)*, Altın Post Yay.
- EKİNCİ, İlhan, "Karadeniz'de Bir Serbest Liman Denemesi Batum: (1878-1886)" *Karadeniz Araştırmaları*, S. 14.

- Evliya Çelebi Seyahatnamesi, Haz. Zuhuri Danışman, İstanbul 1970, C. 8.
- FALKUS, M.E. *Rusya'nın Endüstrileşmesi 1700-1914*, Çev. Alaaddin Şenel, Ankara 1986.
- Fedakar, Cengiz "1797-1792 Osmanlı-Rus Harplerinde Kılburuni Özi Nehri ve Hocabey Muharebeleri" *KARAM*, S.46, Ankara 2015, ss 119-136.
- FEDOROV, I. *Stoletiye Odessy. S Portretami Administrativnykh i Obshchestvennykh Deyateley i S Vidami Odessy*, Odessa 1894.
- GENÇ, Mehmet *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, İstanbul 2000.
- GORBATYUK, Anatoliy, "Odesskiy Port: Ot Antichnosti Do Nashikh Dney", *İstoriya Krayevedeniye*, S. 38. Odesskiy 2009.
- HARVEY'S, Mose Lofley "The Development of Russian Commerce on the Black Sea and Its Significance" (University of California, Berkeley, 1938).
- HERLİHY, Patricia *Odessa a History 1794-1914*, Harvard University Press, 1986.
- İNALCIK, Halil "Osmanlı'nın Avrupa ile Barışıklığı: Kapitülasyonlar ve Ticaret", *Doğu-Batı Dergisi*, S. 24, 2001.
- İNALCIK, Halil, "Karadeniz'de Kazaklar ve Rusya: İstanbul Boğazı Tehlikede" *Çanakkale Savaşları Tarihi*, I, Değişim Yayınları, İstanbul 2008.
- KARDASİS, Vassilis, *Diaspora Merchants in the Black Sea*, Lexington Booksi, Newyork 2001.
- KAZGAN, Haydar, "Tarih Boyunca Osmanlı-Rus Ticareti ve Sanayi Devrimi Ülkelerinin Ticaret Politikaları" *Dünden Bugüne Türkiye ve Rusya*, Derleyen, Gülten Kazgan, Natalya Ülçenko, İstanbul Üniversitesi Bilgi Yayınları, İstanbul 2003
- KEYDER Çağlar, Y. Eyüp Özveren, Donald Quatert, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Liman Kentleri" *Doğu Akdeniz Liman Kentleri 1800–1914*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994.
- KİNG, Charles *Karadeniz*, Çev. Zülal Kılıç, Kitap Yayınevi, İstanbul 2008.
- KURAT, Akdes Nimet, *Rusya Tarihi*, TTK, Ankara 2010.
- MUSTAFA, Nuri Paşa, *Netayic'ül-Vukuat*, Sad. Neşet Çağatay, C III-IV, TTK, Ankara 1992.
- OREŞLOVA, S.F., "Rusya ve Osmanlı İmparatorluğu Arasındaki Savaşlar: Sebepleri ve Kimi Tarihi Sonuçları" *Dünden Bugüne Türkiye ve Rusya*, Derleyen,

- Gülten Kazgan, Natalya Ülçenko, İstanbul Üniversitesi Bilgi Yayınları, İstanbul 2003.
- ÖZTÜRK, Yücel *Osmanlı Hakimiyetinde Kefe*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2000.
- PASKALEVA, Virginia "Osmanlı Balkan Eyaletleri'nin Avrupalı Devletlerle Ticaretleri Tarihine Ktkı (1700-1850), *İ.Ü.İ.F.M.*, C.XXVII, S. XXVII, S. 1-2, İstanbul 1968.
- PİTHON, Renée , *Karadeniz ve Boğazlar Meselesi*, (Mütercim: Hüseyin Nur), Transkrip Erdoğan Keleş,, *Tarih Okul*, S. VI. Ocak-Nisan 2010.
- Report on the Commerce of Ports of New Russia, Moldavia and Wallachia*, London 1836.
- RIASANOVSKY, Nicholas V., Mark D. Steinberg, *Rusya Tarihi*, Çev. Figen Dereli, İnkılap Yay., İstanbul 2011.
- SKINNER, Frederick William, *1938 City Planning in Russia : The Development of Odessa, 1789-1893*, Princeton University, 1973.
- SPENCER, Edmund, *Türkiye,Rusya, Çerkezistan*, Çev., Dilek Cenkçiler, TTK, Ankara 2014.
- ŞİROKORAD, A.B., *Osmanlı-Rus Savaşları*, Selenge Yay. İstanbul 2013.
- TEZCAN, Mehmet, "Türk-Moğol Hakimiyeti Döneminde Karadeniz'de Ticaret, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C XXIV, S. I, Temmuz 2009.
- TUKİN, Cemal, *Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1947.
- TURGAY, A.Ü "Trabzon" *Doğu Akdeniz Liman Kentleri 1800–1914*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul,1994.
- VERNADSKY, George, *Rusya Tarihi*, Çev., Doğukan Mızrak, Egemen Ç. Mızrak, Selenge Yay., İstanbul 2009.

AHİDNÂMELELER ÇERÇEVESİNDE KARADENİZ’DE TİCARET VE YABANCI TÛCCARLARIN DURUMU (XV-XVII. YÛZYILLAR)*

Mikail ACIPINAR**

Özet

İstanbul’un zaptından sonra gerçekleştirilen Osmanlı fetihleri neticesinde bir iç deniz hüviyetine bürünen Karadeniz, bu tarihten önce uluslararası canlı bir ticaret trafiğine sahipti. Osmanlı hâkimiyetinin tesis edilmesinden önce İtalyan tüccarların hâkim olduğu bölgedeki ticaretin çerçevesi 15. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yabancı devletlere verilen ticari imtiyazlarla çizilmişti. Nitekim Karadeniz’de ticaret yapabilmeleri için Venedik, Floransa ve Ceneviz gibi İtalyan şehir devletlerinin yanı sıra, XVI. ve XVII. yüzyıllardan itibaren Fransa, İngiltere ve Hollanda gibi devletlere bahşedilen ahidnâmelere de bu ticaretle ilgili özel maddeler eklenmişti. Ancak Osmanlı idarecilerinin Karadeniz’e yönelik farklı yaklaşımlarından ötürü söz konusu imtiyazların yüzyıllar boyunca tam olarak uygulanmadığı görülmektedir. Bu bağlamda bölgeye ulaşan yabancı tüccar gemilerinin ise herhangi ticari bir faaliyette bulunamadan Karadeniz’den çıkarıldıkları anlaşılmaktadır. Çalışmamızda, 1460 yılında Trabzon Rum İmparatoru tarafından Floransalılara verilen kapitülasyon da dâhil olmak üzere, mevcut ticari imtiyazlar, Osmanlı arşiv belgeleri ve yabancı kaynaklar üzerinden Karadeniz’de uluslararası ticaret sorunsalı üzerinde bazı tespitlerde bulunulacak; özel durumlar dışında ihracı yasaklanan mallar ve ticari ürünler ele alınarak Osmanlı idaresinin bölgeye bakış açısı değerlendirilecektir.

Anahtar Kelimeler: Karadeniz, Ahidname, Ticaret, Yasak, Avrupalı Tüccarlar, Osmanlı Devleti

Abstract

Trade and Foreign Merchants in the Black Sea in the context of Ahdnames (15th and 17th centuries)

The Black Sea, became an inner sea following the Ottoman conquests in the region after 1453, had a lively international trade network before the Turkish conquest. The framework of international trade maintained by Italian traders in the region prior to Turkish dominion was determined by ahdnames granted to European states as from the second half of the 15th century. Thus, it was added a special article about Black Sea trade to ahdnames given also to France,

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu’da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII. Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir. Sempozyumda sunulan bildirinin başlığı “Ahidnâmeler Çerçevesinde Karadeniz’de Ticaret ve Yabancı Tüccarlar (XV-XVII. Yüzyıllar)” şeklindedir.

** Yrd. Doç. Dr., İzmir Kâtip Çelebi Üniversitesi Sosyal ve Beşeri Bilimler Fakültesi Tarih Bölümü, Çiğli-İZMİR.

England and Holland as from 16th and 17th centuries, in addition to Italian city states as Venice, Florence and Genoa. But it is seen that this trade was not completely put into practice during the centuries due to Ottoman administrator’s distinct attitude to Black Sea. In this context, some foreign merchant vessels entered the Black Sea were also ejected without trading. In this article, it will be determined some problematics on international trade in the Black Sea in terms of extant ahnames, including that of Florentines granted by the emperor of Trebizond in 1460, other Ottoman archival documents and sources.

Key Words: Black Sea, Ahnames, Trade, Prohibition, European merchants, Ottoman Empire

Giriş

Osmanlı Devleti’nin Karadeniz’de tam bir hâkimiyet kurmasından önce havzada cereyan eden uluslararası ticaret, ağırlıklı olarak Ceneviz, Venedik ve Pisa gibi İtalyan şehir devletlerinin elinde bulunmaktaydı. Bir yandan Karadeniz’in kuzeyinden Kefe ve Azak’a ulaştırılan, buradan da Avrupa’ya aktarılan köle, kürk, deri, balık ve havyar; diğer taraftan tersi yönde boğazlar üzerinden Karadeniz limanlarına aktarılan Avrupa kökenli madenler, kumaş, kürk, şap ve diğer ürünler üzerinden bölgede yaşanan kârlı ticaret söz konusu devletler arasında amansız bir rekabete yol açmaktaydı¹.

Bizans’ın son dönemlerinde rakibi Venedik’e üstünlük sağlayan Ceneviz ticari faaliyetlerini çeşitli kentlerde kurduğu koloniler üzerinden devam ettirmiştir. Bilhassa 1261 yılındaki antlaşmayla Mihail Paleologos’tan koparılan ayrıcalıklar sayesinde Karadeniz’de Amasra, Kefe, Suğdak, Samsun, Trabzon ve Azak ile Türk hâkimiyetine girişine kadar Sinop’ta önemli koloniler oluşturmuşlar, hatta bazı şehirleri tamamen kontrolleri altına almışlardır. Venedik ise ancak Trabzon ile Azak’ta etkili olabilmiştir. Söz konusu şehir ve limanlar doğu-batı, kuzey-güney eksenli ticaret ağının kesişme noktaları olup, birçok ticari emtianın yanı sıra özellikle Avrupa’nın başlıca ihtiyaç maddesi olan buğday, “hububat ambarı” olarak nitelendirilen Rusya’dan Kırım sahillerine geliyor, buradan İtalyan tüccarlar tarafından Avrupa ülkelerine ulaştırılıyordu².

XV. yüzyıl başlarında Doğu ticaretine yeni bir İtalyan cumhuriyeti olan Floransa da katılıyordu. İlk Pisa’yı topraklarına katan Floransa, ardından Pisa’nın

¹ Fleet 2009: 64.

² Turan 2000: 57-58, 87.

doğudaki ticari mirasına sahip olmak üzere Bizans imparatorundan Pisalıların önceki yıllarda sahip oldukları ayrıcalıkların bundan böyle kendilerine verilmesini talep ediyordu. 1439 yılında yapılan antlaşma ile bu tarihten önce Pisalıların İstanbul'daki mahalle ve kilisesi Floransalılara tahsis edildiği gibi, onlara diğer bütün ticari ayrıcalıklar da tanınıyordu. Fakat Floransalılar Karadeniz ticaretinde çok etkin olamamışlar, son dönemlerde ise Trabzon Rum İmparatorluğu vasıtasıyla bu ticarete nüfuz etmeye çalışmışlardır³.

Bu durum İstanbul'un Osmanlılar tarafından fethinden sonra bambaşka bir hüviyete bürünmeye başlamıştır. Kuzey Karadeniz hinterlandındaki Kırım Yarımadası, Boğdan ve stepler, barındırdığı büyük miktardaki hububat, balık, et, tuz ve diğer hayvansal ürünlerle zengin bir antrepo görünümü sunmakta olup, gün geçtikçe büyüyen yeni Osmanlı başkentinin çeşitli gıda ve hammadde ihtiyacı bilhassa bu doğal antrepodan karşılanmaya başlanmıştı. Hatta zamanla artan bu gereksinim Kırım bozkırlarında hayvancılık ve buğday üretiminin artmasına da zemin hazırlamıştı. Bu özellikleri nedeniyle 15. yüzyılda Karadeniz'in güney ve kuzey kıyılarındaki önemli limanlar ve şehirler Osmanlılar tarafından ele geçirilmişti. Fetihlerin ardından Karadeniz ticaretinin kontrolünün ele alınması suretiyle Anadolu ve Rumeli arasındaki geçişte tam bir muhafaza sağlanması, İstanbul'a karşı yapılacak ani bir saldırının önlenmesi ve İstanbul'un iâşesinin güvenlik altına alınması gibi temel amaçlar gerçekleştirilmiş oldu⁴.

Ahidnâmelerde Karadeniz Ticareti

Osmanlı Devleti'nin hâkimiyetinde bulunan diğer sularda olduğu gibi yabancıların Karadeniz'deki ticaretlerinin sınırları da ahidnâmelerde yer alan ilgili maddeler üzerinden belirlenmişti. Ancak söz konusu maddelerin uygulanması tam olarak hayata geçmemiştir. Bunun sebeplerine geçmeden önce Osmanlıların yabancı devletlere verdikleri ticaret imtiyazlarında Karadeniz'le ilgili maddelere göz atmak yerinde olacaktır. Günümüze ulaşan ilk örneklerine 15. yüzyılda rastladığımız ahidnâmelerde yabancı tüccarların Karadeniz'de ticaret yapabilmelerine olanak veren maddelere de yer verilmiştir. Söz konusu ahidnâmelerin ilk örnekleri Venedik ve

³ Turan 2000: 88-89.

⁴ İnalçık 1979: 75, 107-108.

Floransa gibi İtalyan devletlerine ait olup, ilgili maddelerin 1540 tarihli Venedik ahidnâmesinden itibaren imtiyazlardan da çıkarıldığı görülmektedir⁵.

Osmanlı-Venedik savaşına son veren 25 Haziran 1479 tarihli antlaşma ve ardından verilen ahidnâmenin 1482’de II. Bayezid tarafından yenilenmesiyle, Venedik önceki ticari ayrıcalıklara ilaveten Kefe ve Trabzon’da ticaret yapma hakkına da kavuşmuştu. Günümüze ulaşan en erken tarihli ve 1482 yılında Venedik’e bahşedilen ahidnâmede Karadeniz ticaretiyle ilgili madde şu şekildedir⁶:

“ve mezkûr beylerin bâzırgânları ve âdemleri fî’l-cümle sefer ehli olan kimesneleri ki Venedik adına ola, benim memâlik-i mahrûseme yaşıdan ve kurudan kadırgalarıyla ve Gökeleri ile ve gayr [] gemileri ile İstanbul’a ve Galata’ya ve Trabzon’a ve Kefe’ye ve cem’i bana müte’allık olan yerlere yaşıdan ve kurudan olsun Boğaz’ın içinden ve taşından geleler ve gideler”.

Aslında bahsi geçen imtiyazda boğazlardan geçen Venedik gemilerinin uğrayabilecekleri Karadeniz limanları arasında yalnızca Trabzon ve Kefe’nin zikredildiğini görmekteyiz. Aynı ayrıcalıklar 1513 ve 1521 yıllarında Venedik’e verilen diğer ahidnâmelerde de yer almaktadır. Yazım farklılıkları ve bazı eklemeler dışında sonraki ahidnâmelerde yer alan ilgili maddelerde, içerik bakımından çok fazla değişiklik yapılmadığı görülmektedir⁷.

Venedik dışında ilk olarak Fatih döneminde bir imtiyaz elde eden ve II. Bayezid, I. Selim ve Kanuni dönemlerinde bunların tecdidine muvaffak olan Floransa ahidnâmelerinde de Karadeniz ticaretiyle ilgili bir madde yer almaktadır. Bunlardan günümüze sadece 1499 yılında yenilenen Floransa ahidnâmesinin 1500 yılına ait İtalyanca sureti ile Feridun Bey tarafından nakledilen 1527 yılına ait Osmanlıca bir sureti ulaşmış olup, her iki ahidnâmenin birbiriyle büyük ölçüde örtüştüğü görülmektedir:

“et i loro navili possino venir’ et andar’ in mar maggiore, et habbino a pagar’
comerchi secondo il conseuto et nissuno l’impedisca”⁸.

⁵ Kütükoğlu 1988: 538.

⁶ ASV, Documenti Turchi, no. 26.

⁷ Sonraki imtiyazlarda ilgili maddelere “ne vakt dilerler ise” şeklinde bir ekleme yapılarak, muhtemelen önceki dönemlerde karşılaşılan bir sorunu engellemek adına, zaman sınırlaması kaldırılmıştır. 1513 ve 1521 tarihli imtiyazlar için sırasıyla bk. ASV, Documenti Turchi, no. 161 ve 188.

⁸ ASF, Miscellanea Medicea, No. 173/10.

“Ve dahi gemileri Karadeniz’e vara bey’ u şıra’ ve ticaret ne ise idüp şol ki mukarrer rüsûm-ı âdiyedir, virdiklerinden sonra kimesne anlara mani’ olmaya”⁹.

1565’deki Malta Kuşatmasından sonra iki ülke ilişkilerinin neredeyse bir daha düzelmeyecek şekilde sona ermesiyle birlikte Floransalıların yeni bir ahidnâme alamadıklarını belirtmekte fayda vardır. Floransa hükümetinin 1574, 1578 ve 1598 yıllarındaki elçilik faaliyetleriyle Osmanlı topraklarındaki ticaretlerine kaldıkları yerden devam etme istekleri gerçekleşmese de, söz konusu tarihlerdeki müzakerelerde Osmanlı Divan’ına sunulan taslak metinlerde Karadeniz’le ilgili maddelerin yer aldığını görmekteyiz¹⁰.

Aslında henüz bir ahidnâme elde etmeden önce, 1459’da, İstanbul’a ulaşan Floransalı Bartolomeo Pucci’nin gemisi bir süre sonra Karadeniz’e doğru yola çıkmıştı. Söz konusu gemi bu şekilde Karadeniz’e giden ilk Floransa gemisi olmuştu¹¹. Floransalı tüccarların Osmanlı topraklarında her türlü ürünün ticaretini yapma iznine sahip oldukları görülse de, kendilerinin Karadeniz ticaretiyle Venedik ve Cenevizliler kadar meşgul olmadıkları ve ticaretlerinin İstanbul, Bursa ve Edirne gibi merkezlerde yoğunlaştığı anlaşılmaktadır¹².

Bu noktada bahsedilmesi gereken ilginç bir ayrıntı da Floransalıların 1460 yılında Trabzon Rum İmparatorluğu ile yaptıkları ticaret antlaşmasıdır. Daha önce Venedik ve Cenevizlilere imtiyazlar bahsettikleri bilinen¹³ Trabzon imparatorlarının son uluslararası ticaret antlaşması olduğu anlaşılan bu metin, günümüzde Floransa Devlet Arşivi’nde muhafaza edilmektedir. İki devlet arasında 1460 yılının Aralık ayında, şehrin Türklerin eline geçmesinden kaynaklı olarak çok uzun ömürlü olmayan ve muhtemelen uygulamaya dahi tam olarak konamayan bir ticaret antlaşması imzalanmıştı. Osmanlı Devleti’nin bölgedeki hâkimiyet yıllarına denk gelen bu antlaşmanın içerik bakımından Osmanlı ahidnâmeleri ile benzer yönleri olduğu anlaşılmakla birlikte, antlaşma maddeleri içerisinde bazı uygulamalar hakkında

⁹ Feridun Bey 1275, II: 78-80.

¹⁰ 1574 yılında Divân’a sunulan taslakta Karadeniz ticaretiyle ilgili VI. madde şöyledir: “*Che navilj de Fiorentini possino navicare per il mar maggiore, e far le loro faccende, e pagando e debiti diritti, e comerchi che nessun li possi molestare*”; Bu görüşmeler ve taslak metin için bk. Acıpınar 2011: 157-176, 214-218, Ek-III.

¹¹ Mallett 1967: 68.

¹² Hoshino 2001: 127; Heyd, Kefe ve Trabzon’a gitmek isteyen Floransa gemilerinin bu tür bir işi İstanbul’a yönelik olarak bile gerçekleştiremediklerini ifade eder. Bk. Heyd 1879: 349.

¹³ Turan 2000: 65-67.

“Venedik ve Cenevizliler gibi” şeklinde atıfların yer alması, söz konusu antlaşma metninin Ceneviz ve Venediklilere verilen ticari imtiyazların örnek alınmasıyla ortaya çıktığı anlaşılmaktadır¹⁴. Bu örnek metinler de muhtemelen önceki yıllarda Osmanlı Devleti tarafından Venedik ve Cenevizlilere verilen ahidnâmeler dikkate alınarak hazırlanmıştı.

Antlaşma gereğince Floransalılar, Venedikliler ve Cenevizliler gibi, Trabzon’da bir konsolos bulundurabilecek ve konsolos ile Floransalıların ikamet edebilecekleri bir *fondaco*, ibadetleri için bir şapel ve ihtiyaçlarına yönelik gereken diğer şeyler temin edilecekti. Yine Floransalılar arasındaki bütün anlaşmazlıklarda Floransa konsolosu yargı hakkını elinde bulunduracak, Floransalılar Trabzon limanına girişte % 2 oranında bir gümrük vergisi ödeyecek, Floransa konsolosu ve Floransalı tüccarlar kendi hizmetleri için yanlarında erkek veya kadın esirler bulundurabilecek, satılmayan ürünlerden zorla vergi alınmayacak, ayrıca Trabzon’a gelen Floransalıların kendilerine, mallarına ve gemilerine seyahat tezkeresi verilecek ve antlaşmayla ilgili her hangi bir değişiklik olması durumunda, kendilerine en az altı ay önce haber verilecek, bundan evvel tezkereler feshedilmeyecekti¹⁵.

15. yüzyılda Osmanlı topraklarında İtalyan devletlerin hâkimiyetinde bir ticaret yaşanırken, bu ticarete 16. yüzyıldan itibaren diğer Avrupa devletleri de katılmaya başlayacaktır. Özellikle Fransa, İngiltere ve Hollanda gibi devletlerin, elde ettikleri imtiyazlarla 17. yüzyıl sonlarına kadar Osmanlı ülkesindeki uluslararası ticaretin akışına büyük etki yaptıkları bilinmektedir. Uzun süredir Osmanlı Devleti ile müttefik olan Fransızlar, ilk ticari imtiyazlarını 1569 yılında almışlar ancak Karadeniz ticaretine ilişkin bir ayrıcalık elde edememişlerdir¹⁶. Dahası 17. yüzyılın başlarında 1604’de ve devamında yenilenen Fransız ahidnâmelerinde de Fransa’nın Karadeniz’de ticaret yapmasına olanak sağlayan ilgili maddelere rastlanmamaktadır¹⁷.

Fransızların “harbî tüccar taifesinin” hangi ülke bayrağı altında ticaret yapacağı konusunda anlaşmazlık yaşadığı İngilizler de 1580 yılından itibaren Osmanlı pazarlarına giriş yapmıştır. III. Murad döneminde İngilizlere verilen bu ilk ahidnâme maddeleri arasında Karadeniz ticaretine ilişkin bir fasıl yer almasa da¹⁸, 1601 yılında

¹⁴ Antlaşma maddeleri için bk. Müller 1966: 186-187; Vedovato 1939: 185-186.

¹⁵ Müller 1966: 186-187; Vedovato 1939: 185-186.

¹⁶ Antlaşma maddeleri için bk. Kurat 1953: 179-180.

¹⁷ Ahidnâme suretleri için bk. Feridun Bey 1275: 490-494.

¹⁸ Kurat 1953: 182-186.

yenilenen ikinci ahidnâmede daha önce örneğine rastlanılmayan farklı bir içerikle karşılaşmaktayız: “İngiltere tüccarı ve sâir âdemleri men‘ olunmadıkları metâ‘ı bey‘ u şira‘ idüp karadan ve deryadan Ten Suyu’ndan Azak ve Mosku ve Rus vilâyetlerine alup gidüp ve memâlik-i mahrûseme ol canibden metâ‘ getirüp bey‘ ü şira‘ idüp..” Bu suretle, İtalyan devletlerine verilen ahidnâmelerde karşılaştığımız örneklerdeki gibi doğrudan Karadeniz veya Kefe ve Trabzon’a bir atıf şeklinde olmamakla birlikte, İngiliz tüccarların Ten Suyu olarak ifade edilen Don Nehri üzerinden Azak, Moskova ve diğer Rus şehirlerine yasak olmayan ürünlerin ticareti amacıyla gidip gelmesine izin verildiği görülmektedir¹⁹. Bununla birlikte, ilerleyen bölümlerde ele alınacağı üzere, İngiliz gemilerinin Karadeniz’e girişlerinin mümkün olmayacağı anlaşılmaktadır.

17. yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti’yle iyi münasebetler kuran Hollanda Cumhuriyeti’nin elde ettiği ilk ticari imtiyaz 1612 yılındadır. Ünlü elçi Cornelis Haga’nın diplomatik çabaları neticesinde elde edilen bu ahidnâmede yer alan Karadeniz’le ilgili maddenin, 1580 tarihli İngiliz ahidnâmesine nazaran daha tafsilatlı olduğu görülmektedir. De Groot tarafından yayımlanan ahidnâmenin altmış sekizinci maddesinden itibaren oldukça uzun ve ayrıntılı bir açıklama bulunmaktadır.²⁰:

“Nederlanda tüccârı ve sâir âdemleri satun aldıkları metâ‘ı bey‘ ü şira‘ için Trabzon ve Kefe ve sâir Karadeniz’de memâlik-i mahrûsemizden olan iskelelere iledüp ve karadan Ten Suyu’ndan Azak’a ve Moskov [ve] Rus vilâyetlerine alup gidüp ve memâlik-i mahrûsemize ol cânibden metâ‘ getirüp bey‘ ü şira‘ eyleyüp ticaret etdiklerinde kimesne mani‘ olmaya ve metâ‘larından ahidnâme-i hümayûnum mucebince gümrükleri yüzde üç akçe alınup ziyâde almayalar ve rüzgâr muhâlif olmağla İstanbul’a gelecek gemileri Kefe’ye veya ol câniblerde bir mahalle düşdükde veyahud ihtiyarlarıyla oldukda rızalarıyla bey‘ etmedin cebren metâ‘ı çıkarup almayalar ve ol caniblere varan kalyon ve gemilerine kimesne mani‘ olmayup...”

Görünüşe göre Osmanlı idaresi Hollandalılara ilk ahidnâme vasıtasıyla, her ne kadar ileriki yıllarda tam olarak uygulanmasa da, Trabzon ve Kefe başta olma üzere diğer bütün Karadeniz iskelelerinde ticaret yapma ayrıcalığı sunmuştur.

¹⁹ Feridun Bey 1275: 476.

²⁰ De Groot 1978: 245-246.

1774 tarihli Küçük Kaynarca Antlaşması Rusya ile birlikte Avrupalı devletlere Karadeniz, Boğazlar ve Tuna’yı da kapsayan Osmanlı sularında seyrüsefer hakkını vermişti. Bilhassa Rusya en ayrıcalıklı ülke sıfatıyla İngiltere ve Fransa’ya verilen haklardan aynen yararlanmaya başlamıştır. Özellikle 1783 yılında yapılan antlaşmayla Karadeniz’in Rus gemilerine açılması²¹, 16. yüzyıldan itibaren Karadeniz ticaretine nüfuz etmeye çalışan Fransa ve İngiltere’nin tepkisine neden olmuştur. Osmanlı idarecileri bu tepkilere rağmen Fransa ve İngiltere’ye bir süre daha aynı hakları vermeye yanaşmamış, nihayet 1799’da İngilizler ve 1802’de de Fransızlar Karadeniz’e girmeyi başarmışlardır. Bunları müteakiben Sardunya, Danimarka, İspanya, Sicilya ve Toskana Grandukalığı gibi devletler de ardı ardına Karadeniz’e girmeye muvaffak olmuşlardır²².

Yüzyıllar boyu süren Osmanlı-Avusturya savaşları nedeniyle iki ülke arasında düzenli ticari ilişkilerin olması doğal olarak düşünülemezdi. Ancak 1774 yılından sonra Avusturya kumpanyaları da Karadeniz ticaret ağına girmeyi başarmıştı. 1777 yılında Avusturya malları taşıyan ilk geminin Karadeniz’e gönderilişi büyük bir sevinç yaratırken, 1783 yılında Willeshovan kumpanyasına ait “Donua” adlı bir başka geminin Tuna üzerinden Karadeniz’e çıkışı da merasimlerle kutlanmıştı²³.

Karadeniz’in Dış Ticarete Kapatılması Meselesi

15. yüzyılın ikinci yarısında Kuzey Karadeniz kıyılarının en önemli limanları Kefe, Kili ve Akkerman’da Osmanlı hâkimiyeti tesis edilmiş olmasına rağmen, 1480-1500 yılları arasında Karadeniz’in bu bölgesindeki uzak mesafe ticaretinde hala Cenevizlilerin üstün olduğu ve buğday, tuzlanmış balık, havyar, balmumu, deri, post ve köle ihracatında etkinliklerini korudukları anlaşıyor²⁴.

İtalyan denizci devletlerin ekonomik ve siyasi üstünlüklerine son verildikten sonra Karadeniz, tedrici olarak dış ticarete kapatılmıştır. Bu keyfiyet Osmanlı Devleti’nin Karadeniz’e yönelik bir siyasetinin sonucu olarak ortaya çıkmış, bilhassa İstanbul’un her geçen gün artan gıda maddesi ihtiyacının karşılanması ve oldukça

²¹ Osmanlı Devleti’nin Karadeniz’in dış ticarete açılması durumu karşısında 18. yüzyıldan itibaren imparatorluk sahillerinde cereyan eden deniz nakliyatını “yerli ve mirî filolar” eliyle sürdürme girişimi hakkında bk. Beydilli 1991: 689 vd.

²² İnalçık 2003: 71-72.

²³ Paskaleva 1967: 53.

²⁴ İnalçık 2000: 346, 350.

kazançlı köle ticareti bu siyasetin temelini oluşturmuştur. Osmanlı ekonomik anlayışının önemli bir unsuru olarak iaşe ilkesi (provizyonizm) çerçevesinde tanımlanan bu siyasetin yanı sıra, İstanbul'un korunması ve devletin kuzey sınırlarının güvenliği açısından Karadeniz'de mutlak kontrolün sağlanması gibi nedenler de bu anlayışta etkili olmuş gibidir²⁵. Aynı zamanda Osmanlı donanması için hayati öneme sahip kereste ve Kafkaslardan tedarik edilen demir de bölgenin mahremiyetini artıran stratejik ürünler arasında yer almaktadır²⁶. Bu bakımdan, her ne kadar konuya ilişkin kesin bir tarih verilemese de²⁷, Karadeniz'in dış ticarete kapanması genel olarak 16. yüzyılda gerçekleşmiş gibi görünmektedir.

Öte yandan Karadeniz limanlarından ihracı yasak olan silah, tuz, meşin ve zahire gibi malların “küffâra” götürülmesi ve Osmanlı hazinesine büyük gelir getiren köle ticareti de Karadeniz'in dış ticarete kapatılmasının nedenleri arasında görülebilir. Nitekim Abaza vilayeti civarındaki âsilere bu şekilde yardımların olduğu belgelere yansırken²⁸, yine Abaza diyarından temin edilen esirlerin penciğinden hazineye bir hayli gelir sağlandığı anlaşılmaktadır²⁹.

Konuya ilişkin olarak, Kanuni dönemi devlet adamlarından Rüstem Paşa'nın Sultan'ın Karadeniz'de bulunan yabancı tüccarlara tereke satışına izin vermesine itiraz ederken, “Karadeniz'in İstanbul'un kileri” olduğu şeklinde bir ifade kullanması, devlet adamlarının Karadeniz'in kapalılığı ilkesine bakışını yansıtmaya yönünden kayda değerdir. Rüstem Paşa'ya göre, yabancılara tereke satılması İstanbul'daki müzayakayı arttıracak gibi devlet ve din düşmanlarının da güçlenmesine yol açacaktı³⁰. 17. yüzyılda Osmanlı topraklarındaki ticari faaliyetlerini arttıran İngiltere, 1663 yılında Karadeniz'in Levant Kumpanyası gemilerine açılmasını temin etmek üzere elçileri Winchelsea eliyle giriştikleri teşebbüslerden bir sonuç elde edememişlerdi. Osmanlı Devleti'nin bu konudaki katı tutumu çok uzun süre sonra, 1686'de Fransız elçisi tarafından “Sultan'ın Karadeniz'i yabancı tüccarlara açmaktansa hareminin kapılarını açmayı yeğlediği” şeklinde ifade edilmiştir³¹.

²⁵ Çizakça 1996: 87.

²⁶ Braudel 1989, I: 59.

²⁷ Maurice Aymard'a atfen bk. İnalcık 1979: 108-109.

²⁸ BOA, MD 34, s. 40/83.

²⁹ BOA, KK 71, s. 230.

³⁰ Gökbilgin 1956: 32-33.

³¹ Wood 1964: 50; Mantran 1986: 177.

Öyle ki Osmanlı sultanlarının Karadeniz’e yönelik bu kıskanç ve tavizsiz tutumu 18. yüzyıl başlarında da devam etmiştir. II. Mustafa ve III. Ahmed adına 1703 yılında kaleme alınan ve Rus Çarına gönderilen üç ayrı mektupta Karadeniz hâkimiyetinin Osmanlı Devleti’nin tasarrufunda olduğu ve dışarıdan bir kayığın dahi buraya girmesine müsaade edilemeyeceği şeklindeki ifadeler, Osmanlı idaresinin çok uzun yıllar sonra bile aynı bakış açısını koruduğunun açık bir göstergesidir. Hatta Osmanlı idaresi, 1696 yılında Azak’ı Ruslara bırakmak zorunda kalsa da, 1700 yılında varılan antlaşmada Rusya’nın Karadeniz’e çıkma talebini hiçbir şekilde kabul etmemiştir³². Nitekim yabancı devletlerin Karadeniz ticaretine doğrudan katılabilmeleri de ancak 19. yüzyılda gerçekleşebilmiştir³³.

Bununla birlikte Osmanlı yönetiminin uygulanmayacağını bilmesine rağmen çeşitli Avrupa ülkelerine bahsettiği imtiyazlarda Karadeniz’de ticarete izin veren maddelerin yer alması meselesi de ayrı bir soru işareti olarak durmaktadır. Bu durumun ahidnâmelerin düzenlenme tekniğinde ve şeklinde aranması gerektiği yönündeki tespitler de kayda değerdir³⁴.

Özel Durumlar

Karadeniz limanları üzerinden ticaretin sürdürülmesi bazı özel ve istisnai durumlar dışında pek mümkün olmamıştır. En sık rastlanıldığı üzere Karadeniz’den hububat ve diğer gıda maddelerinin belli dönemlerde veya tarihlerde yabancı devletlere satılması da bu nevidendir. Akdeniz havzasında zaman zaman baş gösteren kıtlıklar nedeniyle hububat ve benzeri ihtiyaç maddeleri daha ziyade Osmanlı ülkesinden temin edilmekte, bu ise padişahın özel izinleriyle mümkün olabilmekteydi. Hemen belirtmek gerekir ki, Osmanlıların Hristiyan devletlere karşı bilhassa ihracı yasak mallar³⁵ başta olmak üzere çeşitli bölgelerde uyguladığı yasaklar, nadiren de olsa³⁶, sadece haraçgüzarı olan Dubrovniklilere uygulanmamıştır. Buna rağmen düzenli olarak Karadeniz’e giriş yapabilen Dubrovnikli tüccarların dahi sadece belirli limanlara kadar gitmesine veya muayyen ürünleri satın almasına müsaade

³² Bostan 1995: 353-355.

³³ Kütükoğlu 1988: 538; 19. yüzyılda Trabzon’da uluslararası ticarete yaşanan gelişmelere ilişkin bk. Yılmaz 2009: 370-379.

³⁴ Bunun için bk. Beydilli 1991: 688.

³⁵ Bu konuda bk. Arıkan 1997: 279-306.

³⁶ Örneğin 1571 yılında İzmir’de penbe, sahtiyan ve balmumu yüklü bir Dubrovnik gemisinin limandan çıkmasına izin verilmemiştir. Bk. Arıkan 1997: 290.

ediliyordu³⁷. 16. yüzyılın sonlarından itibaren Karadeniz ticaretinden vazgeçtikleri ileri sürülen Dubrovnik tüccarları, 1590'lara kadar Karadeniz'in çeşitli limanlarından hububat, balık, kereste, demir, deri ve yapağı gibi ürünler satın alabilmekteydiler³⁸.

Osmanlı Devleti'nin Karadeniz etrafında üretilen buğdayı iç tüketime yönlendirerek ihracını yasaklaması en çok da o tarihlere kadar bölgeden beslenen Venedik'i etkilemişti. Çünkü Türk hububatı sadece Venedik şehri için değil müstemlekelerinin iâşesi, farklı bölgelerdeki askerî birlikleri ve donanmada kullanılacak peksimet imalatı için de zaruriydi³⁹. Osmanlı Devleti'nin bu yasağına rağmen Venedik zaman zaman Karadeniz'deki ticaretine devam etse, bunu daha ziyade Osmanlı tebaası Rum tüccarlar vasıtasıyla gerçekleştiriyordu. Diğer yandan 17. yüzyıl başlarında özel izinlerle Karadeniz'e girebilen bazı Venedik vatandaşlarının ise çoğunlukla morina balığı ve havyar satın alabildiklerine, karşılık olarak buralarda şarap sattıklarına şahit olmaktadır⁴⁰.

Buna rağmen bazı Venedik gemilerinin doğrudan Karadeniz'e giderek ticaret yaptıklarına rastlanmaktadır. Bu şekilde 1550 yılında Karadeniz'e giden Venedik gemilerinin İstanbul'a getirdikleri metadan alınan dellâliye resmi konusunda yaşanan sıkıntıların Venedik baylosunun arzıyla Divân'a aksettiği görülmektedir⁴¹. 1574 yılında ise, ne amaçla olduğu anlaşılamamakla birlikte, Mekril⁴² vilayetine giden bir başka Venedik gemisine daha rastlamaktayız⁴³.

Normal şartlar altında Karadeniz'e giremeyen bazı yabancı tüccar gemilerinin zaman zaman Osmanlı idarecilerinin izni dışında buraya girmeye çalıştığı da vâkidir. Bu şekilde 1609 yılında Karadeniz'e giriş yapan bir İngiliz gemisi zahire, kereste ve bazı diğer ticari ürünler almak niyetiyle Kefe taraflarına yelken açmıştı. Her nasılsa Osmanlı görevlilerini atlatmayı başaran İngiliz gemisinin ardından Kefe ve civarındaki kadılara gönderilen emirde, söz konusu İngiliz gemisine yanaştığı iskelelerden hiçbir şekilde mal verilmeyip boş olarak İstanbul'a gönderilmesi, diğer yandan hangi

³⁷ McGowan 2010: 14; 1572 yılında Kefe'ye giden Dubrovnikli bir reisin barçasıyla bir miktar "esbab" veya parası karşılığında "meta" olarak İstanbul'da satması için bir yol tezkeresi verilmiştir. Bk. BOA., A.NŞT 1066, s. 153.

³⁸ Braudel 1989, I: 61.

³⁹ Pfeffermann 2003: 114.

⁴⁰ Köse 2010: 104-106.

⁴¹ 14 Şevval 957 (26 Ekim 1550) tarihli hüküm için bk. BOA., KK 209, s. 122.

⁴² Mingrelia, Gürcistan'ın batısında bir bölgedir.

⁴³ BOA, A.RSK.d 1460, s. 216.

iskeleye gittiği ve ne tür ürünler almak niyetinde olduğu konularının İstanbul’a bildirilmesi istenmekteydi⁴⁴.

1663 yılında bazı Fransız tüccarların Kili, Bender ve civarındaki şehir ve kasabalardan akçeleri karşılığında gön, yapağı ve diğer ürünlerden satın almalarına izin verilmişti. Diğer yandan yerel idarecilerden Fransız tüccarlara ticaretleri esnasında her hangi bir müdahalede bulunulmaması istenirken “kanûn-ı kâdim ve ahidnâme”ye atıf yapılmış olması da ilginç bir noktadır⁴⁵. Aynı tarihlerde Karadeniz’de başka Fransız tüccarların olduğu da anlaşılmaktadır. Fransa’nın İstanbul’daki tüccar vekili Roboli’nin arzuhalı üzerine Trabzon civarındaki görevliler ve iskele eminlerine yazılan bir hükümde, ticaret amacıyla Trabzon taraflarına giden iki Fransız tüccara karışılmaması için Divân’dan emr-i şerif verildiği görülmektedir⁴⁶.

Hollanda’nın 1612 yılında elde ettiği ahidnâme Venediklileri gereksiz yere endişelendirmiştir. Zira Karadeniz ticaretine ilişkin madde yürürlüğe konmadığı gibi 19. yüzyıla kadar Karadeniz’e giriş yapabilen tek Hollanda gemisi de 1674 yılında özel bir izinle Kalas’ta bulunan Sadrazam Köprülü Fazıl Ahmed Paşa ile görüşmeye giden Hollanda elçisi Justinus Colyer’i taşıyan “Postillion” adlı gemi olmuştur⁴⁷.

Sonuç

Hiçbir zaman tama manasıyla uygulanmasa da, Beydilli’nin tespit ettiği gibi, Avrupalı devletlere bahşedilen ahidnâmelerin neredeyse tümünde Karadeniz ticaretine ilişkin bir maddenin yer almasının nedenini ahidnâmelerin düzenlenme şekli ve tekniğinde aramanın gerektiği anlaşılmaktadır. Nitekim Floransalılar 15. yüzyıldan itibaren elde ettikleri ahidnâmelere konuyla ilgili bir madde ekletmiş olsa da İstanbul, Bursa ve Edirne dışında neredeyse hiçbir Osmanlı şehri ve bölgesinde ticaretle meşgul olmamışlardır. Diğer yandan 17. yüzyıldan itibaren İzmir, Halep, Trablusşam, Beyrut ve İskenderiye gibi önemli ticaret merkezlerinin ön plana çıkmasıyla ticari ürünlerde yaşanan çeşitlilik ve ticarete yaşanan değişim Venedik’in dikkatini bu bölgelerde yoğunlaştırmasına neden olmuş gibi görünmektedir. Cenevizliler ise 16. yüzyıl sadece Karadeniz değil, diğer birçok Osmanlı ticaret merkezinde arka planda kalmış, bu

⁴⁴ BOA, KK 71, s. 240.

⁴⁵ BOA, MD 94, s. 24/104.

⁴⁶ BOA, MD 94, s. 25/108.

⁴⁷ De Groot 1978: 304.

durum Osmanlı arşiv vesikalarına da yansımıştır. Ancak 16. yüzyılda Ceneviz de dâhil olmak üzere bir takım küçük Avrupa devletlerinin yalnızca Fransız bayrağı altında ticaret yapmalarına izin verildiğini de unutmamak gerekir.

Öte taraftan bazı özel durumlar dışında söz konusu devletlerin Karadeniz’e girişleri mümkün olamasa da, 16 yüzyılda Venediklilerin Kili’de bir konsolosluklarının bulunduğu bilinmektedir. Ancak konsolosluğun işlevi hakkında daha fazla bilgi sahibi olmadan fazlaca bir yorum yapmak yanlış sonuçlara ulaşmamıza neden olabilir. Fakat bu noktada Avrupalı devletlerin Karadeniz’deki ticari ürünlere ulaşmasında Tuna ağzındaki uluslararası ticaretin hangi konumda olduğu da önemlidir. Zira belli başlı ticari emtianın buradan Avrupa pazarlarına ulaştırıldığı, aynı şekilde İstanbul’un da Karadeniz ürünlerinin kolaylıkla ulaşılabilirdiği büyük bir pazar haline geldiği gerçeği göz önünde bulundurulursa, yabancı tüccarların sonraki yıllarda Karadeniz’e girmesinin çok da zaruri olmadığı düşünülebilir.

Kaynakça

a. Arşiv Belgeleri

Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA):

Bâb-1 Âsafî Tahvil (Nişan) Kalemi Defteri (A.NŞT) 1066

Bâb-1 Âsafî Ruus Kalemi Defteri (A.RSK.d) 1460

Kamil Kepeci (KK) 71, 209

Mühimme Defteri (MD) 34, 94

Floransa Devlet Arşivi (ASF):

Miscellanea Medicea, No. 173/10

Venedik Devlet Arşivi (ASV):

Documenti Turchi, No. 26, 161, 188

b. Kaynak-Araştırma-İnceleme

Acıpınar 2011, Mikail Acıpınar, *Osmanlı-Floransa İlişkileri (XV-XVI. Yüzyıl)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir.

Arıkan 1997, Zeki Arıkan, “Osmanlı İmparatorluğu’nda İhracı Yasak Mallar (Memnu Meta), *Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu Armağanı*, İstanbul, 297-306.

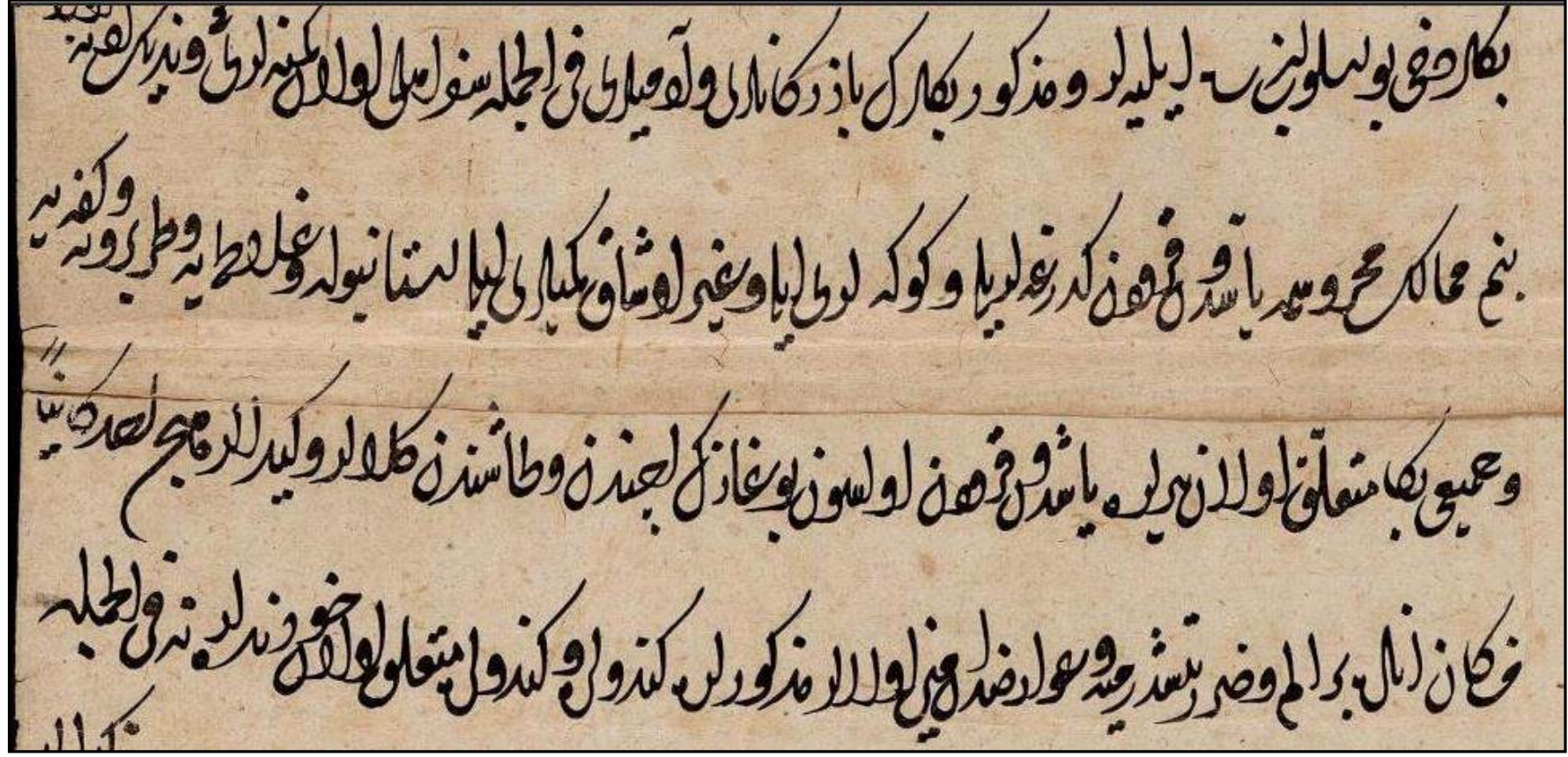
Beydilli 1991, Kemal Beydilli, “Karadeniz’in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Mirî Ticaret Teşebbüsü”, *Belleten*, C. LV/214, 687-755.

- Bostan 1995, İdris Bostan, “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)”, *Belleten*, C. LIX/23, Ankara, 353-394.
- Braudel 1989, Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, Çev. M. Ali Kılıçbay, İstanbul.
- Çizakça 1996, Murat Çizakça, *A Comparative Evolution of Business Partnerships: The Islamic World and Europe, with Specific Reference to the Ottoman Archives*, Leiden.
- De Groot 1978, A.H. de Groot, *The Ottoman Empire and the Dutch Republic: A History of the Earliest Diplomatic Relations (1610-1630)*, Leiden/İstanbul.
- Feridun Bey 1275, Feridun Bey, *Mecmûa-i Münşeatü’s- Selâtin*, C. II, İstanbul.
- Fleet 2009 Kate Fleet, “Osmanlı Devleti’nin Erken Döneminde Doğu Akdeniz ve Karadeniz’de Denizcilik Faaliyetleri”, *Başlangıcından XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, Ed. İ. Bostan-S. Özbaran, C. I, İstanbul, 63-71.
- Gökbilgin 1956, Tayyib Gökbilgin, “Rüstem Paşa ve Hakkındaki İthamlar”, *Tarih Dergisi*, VIII/11-12 (1956), 11-50.
- Heyd 1879 Wilhelm Heyd, *Geschichte des Levantehandels im Mittelalter*, C. II, Stuttgart.
- Hoshino 2001 Hidetoshi Hoshino, “Alcuni aspetti del commercio dei panni fiorentini nell’Impero Ottomano ai primi del ‘500”, *Industria tessile e commercio internazionale nella Firenze del tardo Medioevo*, a cura di Franco Franceschi e Sergio Tognetti, Firenze 2001, 125-135.
- İnalcık 1979, Halil İnalcık, “The Question of the Closing of the Black Sea under the Ottomans”, *Symposium on the Black Sea, Birmingham, March 18-20, 1978, Archeion Pontou*: Vol 35/1979, 74-110.
- İnalcık 2003 “Osmanlı’nın Avrupa ile Barışıklığı: Kapitülasyonlar ve Ticâret”, *Doğu-Batı*, Yıl: 6, S. 24, 55-81.
- İnalcık 2000 Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi-I: 1300-1600*, İstanbul.
- Köse 2010 M. Ziya Köse, *1600-1630 Osmanlı Devleti ve Venedik, Akdeniz’de Rekabet ve Ticaret*, İstanbul.

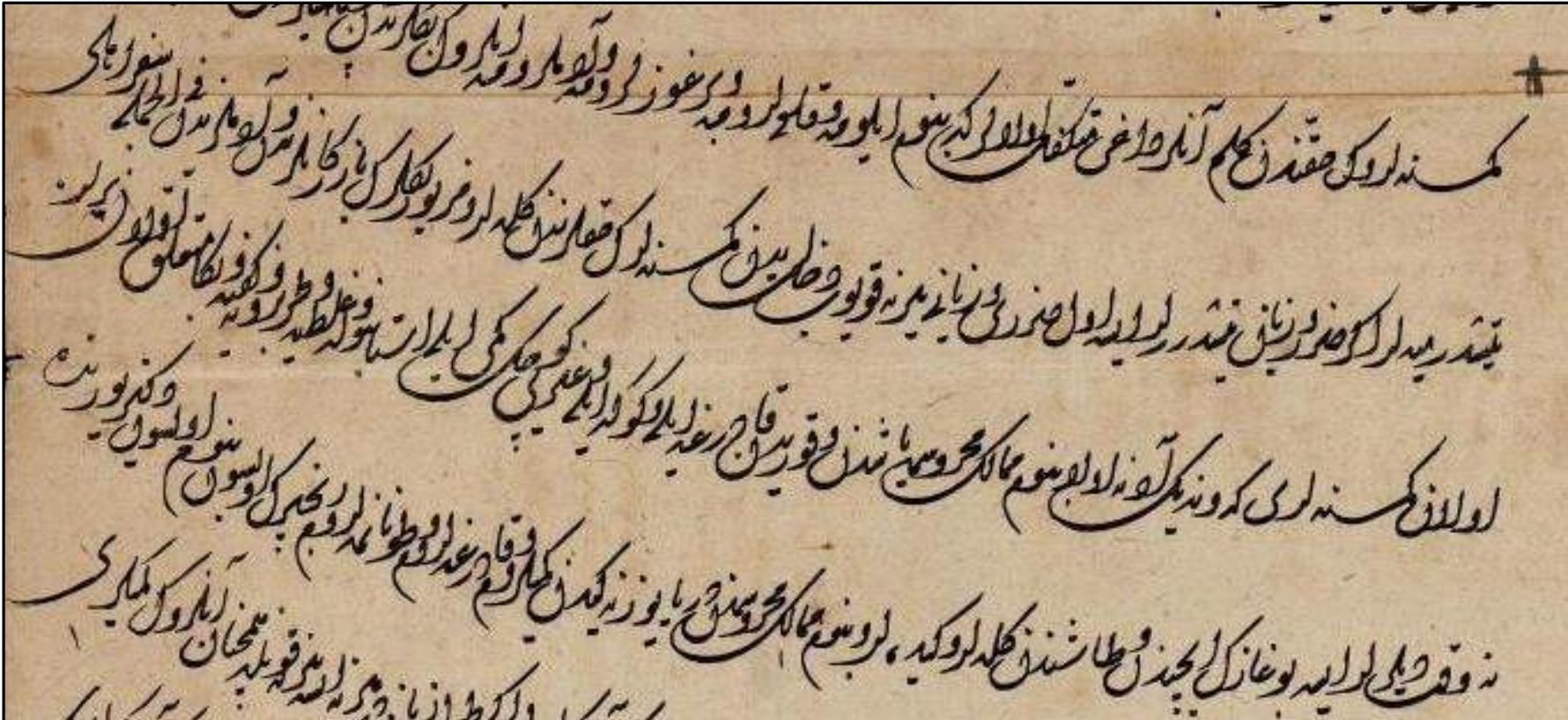
- Kurat 1953 Akdes Nimet Kurat, *Türk-İngiliz Münasebetlerinin Başlangıcı ve Gelişmesi (1553-1610)*, Ankara.
- Kütükoğlu 1988, Mübahat Kütükoğlu, “Ahidnâme”, *DİA*, C. 1, İstanbul, 536-540.
- Mallett 1967 Michael E. Mallett, *The Florentine Galleys in the Fifteenth Century with the Diary of Luca di Maso degli Albizzi Captain of the Galleys 1429-1430*, Oxford.
- Mantran 1986 17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul, Çev. M. Ali Kılıçbay-Enver Özcan, C. II, İstanbul.
- McGowan 2010, Bruce McGowan, *Economic Life in Ottoman Europe: Taxation, Trade and the Struggle for Land, 1600-1800*, New York.
- Müller 1966 Giuseppe Müller, *Documenti sulle Relazioni delle Città Toscane coll’oriente Cristiano e coi Turchi fino all’anno MDXXXI*, Società Multigrafica Editrice, Roma.
- Paskaleva 1967, Virginia Paskaleva, “Osmanlı Balkan Eyaletlerinin Avrupalı Devletlerle Ticaretleri Tarihine Katkı (1700-1850)”, *İktisat Fakültesi Mecmuası*, C. 27/I-II, 37-74.
- Pfeffermann 2003, Hans Pfeffermann, *Rönesans Papalarının Türklerle İşbirliği*, Çev. Kemal Beydilli, İstanbul.
- Turan 2000 Şerafettin Turan, *Türkiye-İtalya İlişkileri-I: Selçuklular’dan Bizans’ın Sona Erişine*, Ankara.
- Vedovato 1939, Giuseppe Vedovato, “Note sui privilegi capitolari fiorentini del secolo XV”, *Archivio Storico Italiano*, XCVII, 170-190.
- Wood 1964 Alfred C. Wood, *A History of the Levant Company*, London.
- Yılmaz 2009 Özgür Yılmaz, “Karadeniz’in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C. 2/7 (2009), 359-382.

EKLER

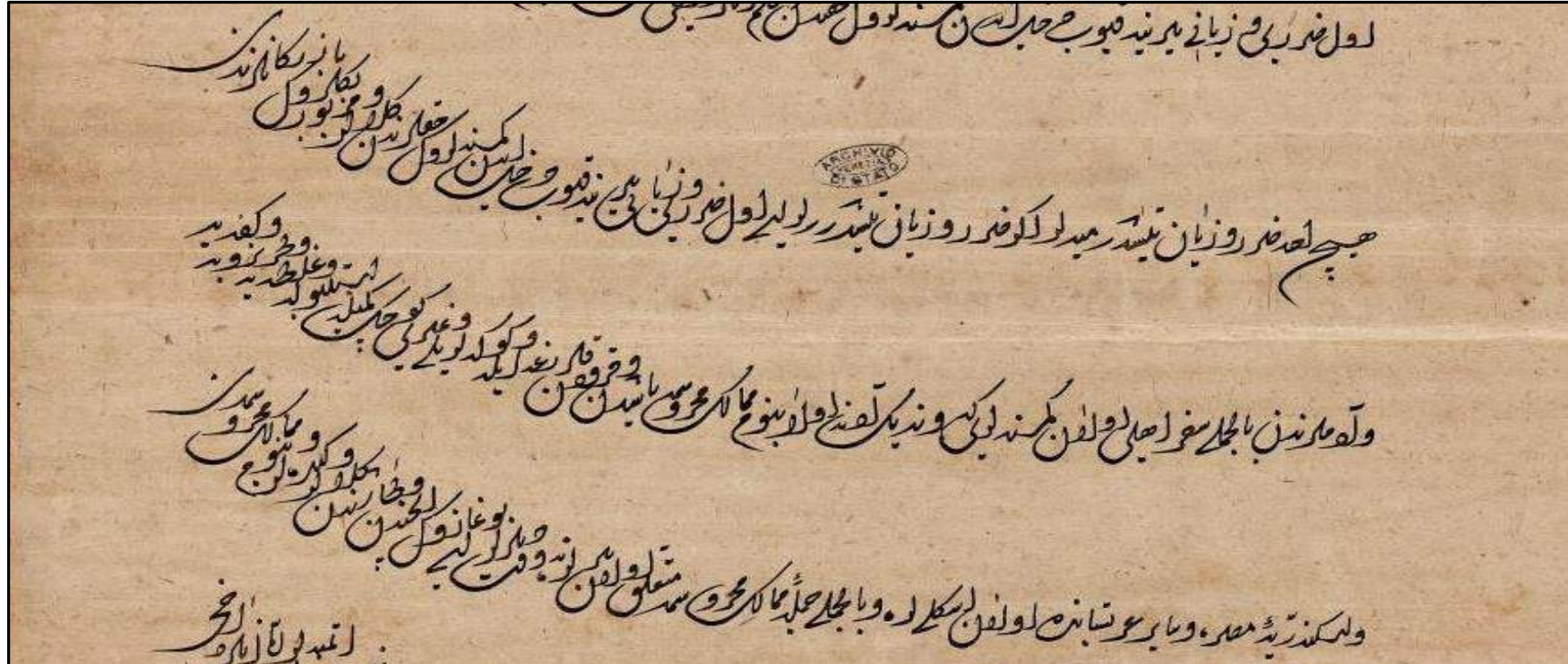
EK I: 1482 Tarihli Venedik Ahidnâmesinin Karadeniz'le İlgili Maddesi (ASV, Documenti Turchi, no. 26)



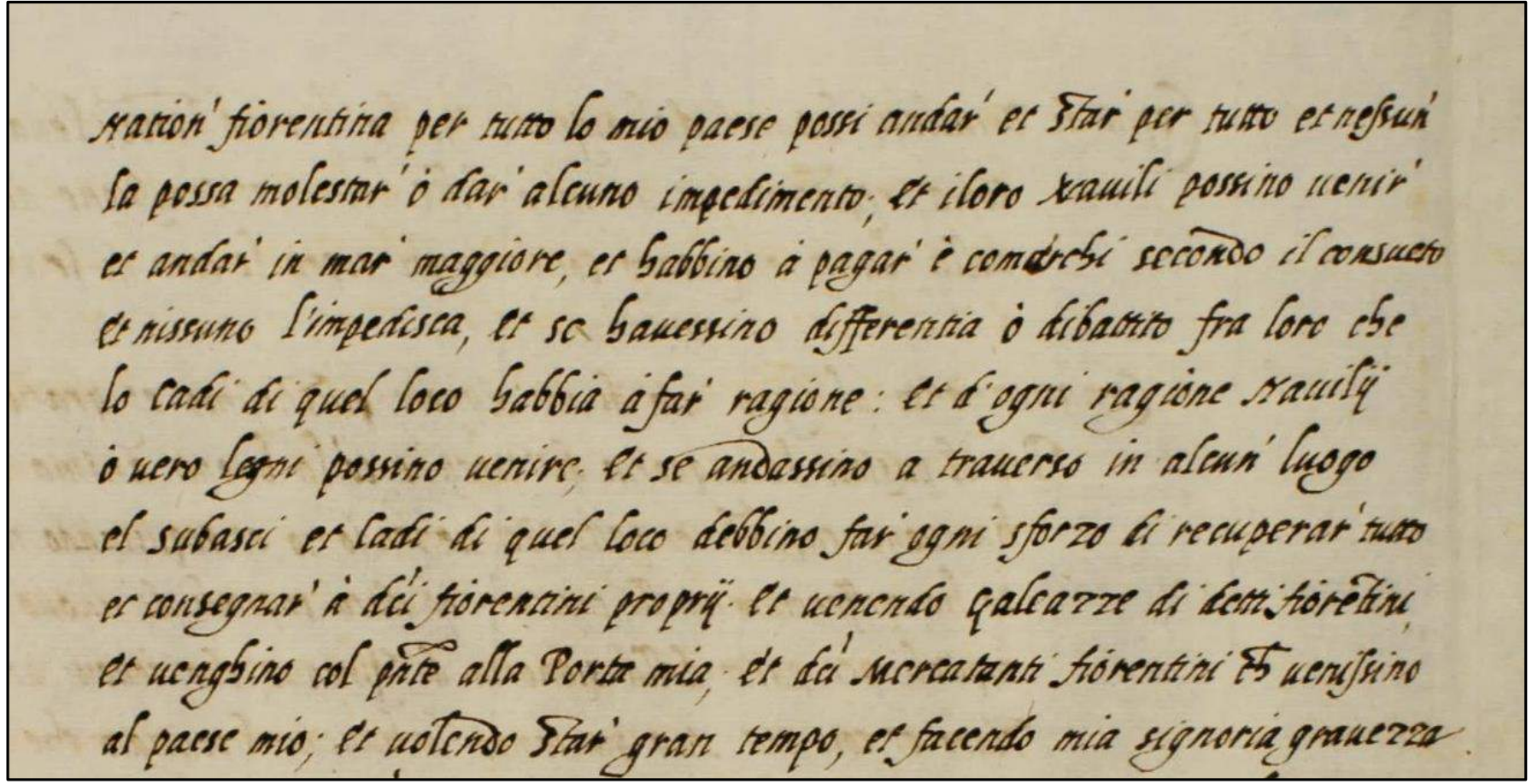
EK II: 1513 Tarihli Venedik Ahidnâmesinin Karadeniz'le İlgili Maddesi (ASV, Documenti Turchi, No. 161)



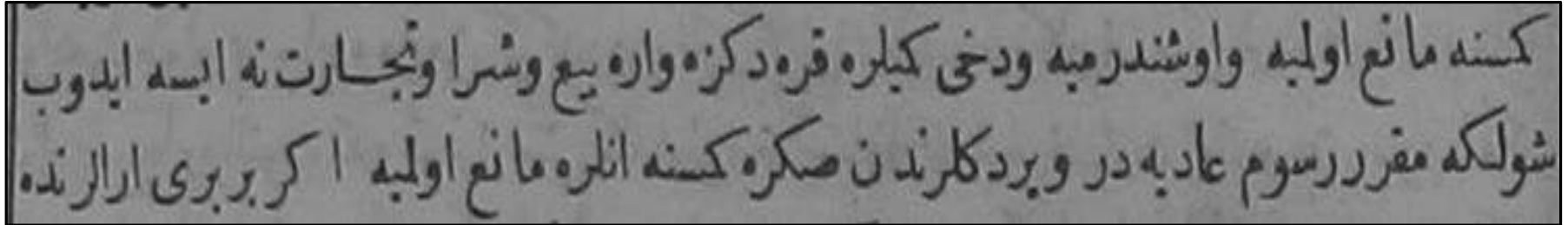
EK III: 1521 Tarihli Venedik Ahidnâmesinin Karadeniz'le İlgili Maddesi (ASV, Documenti Turchi, No. 188)



EK IV: 1499 Tarihli Floransa Ahidnâmesinin Karadeniz’le İlgili Maddesi (ASF, Miscellanea Medicea, No. 173/10)



EK V: 1527 Tarihli Floransa Ahidnâmesinin Karadeniz’le İlgili Maddesi (Feridun Bey: Münşeât)



EK VI: Kefe'ye Giden İngiliz Gemisiyle İlgili Vesika (BOA, KK 71, s. 240)



EK VII: 1460 Tarihli Floransa-Trabzon Rum İmparatorluğu Ticaret Antlaşması (Müller 1966)
1-(s. 186)

1460, 14 e 15 dicembre, in Firenze.	
<i>Capitoli fra il Comune di Firenze e David Comneno, imperatore di Trebisonda. (Arch. di Firenze, Diplomatico; Pergamena originale.)</i>	
In Dei nomine, amen. Anno Domini ab eius salutifera incarnatione millesimo quadringentesimo sexagesimo, die quartadecima mensis decembris. Per parte della Maiestà de l'imperadore di Trabisonda, io messer Michele degli Aldighieri, suo ambasciadore, a richiesta de' magnifici et potenti Signori, signori priori di libertà et gonfaloniere di giustizia del populo Fiorentino et suoi mercatanti, per auctorità a me concessuta dalla prefata Maiestà, facciamo gli infrascritti Capitoli co' predetti signori Fiorentini, et per tutti loro mercatanti che capitassono in Trabisonda colle loro galee, o altro navilio o fusta, per lo tempo avenire, così nelle parti di Trabisonda come in ogni altro suo paese o tenitorio, cioè: Che a ogni volontà et richiesta della detta Signoria di Firenze, o suo mandato, o di capitano, padrone di galee o d'altro navilio, che fusse richiesta, la detta Maiestà dello imperadore prefato debba dare un fondaco colla stanza et abitatione per tenervi un consolo pe' Fiorentini, colla sua cappella et altre cose usitate, el quale abbia tutte quelle auctorità che anno e Venitiani	et Genovesi; et che niuno altro possa conoscere sopra detta natione di Fiorentini, se none el decto consolo, cioè del dare et dello avere; et così, sopra tutte le differentie fussono tra detti Fiorentini, decto consolo n'abbia a essere giudice, et non altri. Et più, siamo contenti che detti Fiorentini, o vero lor consolo in detto luogo, possino avere uno sensale di compagnia, con quello della Maiestà prefata, per scrivere tutti e mercati si facessono; et tutto quello si guadagnassi, debba essere per metà di quello dello imperadore, come anno Venitiani et Genovesi; et a' detti due sensali di compagnia, a l'uno et l'altro, si debba prestare fede: et altrimenti no. Et se alcuna differenza nascesse tra decti sensali, dicto consolo l'abbia a conoscere, et bisognando o parendoli, lo possa cassare et rimettere in suo scambio. Et più, siamo contenti che detti Fiorentini non abbino a pagare d'alcuno comertio se none due per cento de l'entrata, et de l'uscita d'ogni mercatantia non paghino niente, nè di quello comperassino et non vendessino; et d'ogni altra

2-(s. 187)

mercantantia possino trarre, et non debbino pagare alcuna cosa. Et così, che 'l consolo et qualunque altro mercatante possa tenere schiavi et schiave, come a loro parrà et piacerà, et così trarne a lor posta. Et simile, che ogni mercatantia che si scaricasse pe' nostri mercatanti nelle terre della prefata Maiestà, non si vendendo, le possino ritrarre senza pagare alcuna cosa. Item, che di qualunque baratto si facesse, si debba pagare la metà più di comertio, secondo l'usanza de' Vinitiani et Genovesi; ma quello si vendesse liberamente, non possa passare due per cento, Et che tutti Fiorentini et lor robe, mercatantie et navili, s'intendino avere pieno salvocondotto libero per ogni cosa, et non si possa rivoicare, se non è loro notificato dalla prefata Maiestà sei mesi inanzi. Iho miser Michiel d'Aligieri, hanbasadore della prefata Maiestà de lo Imperador David de Trabisonda, fo he afermo e sopraschriti Capitoli cho' magnifici signori Fiorentini, e chon tuti lor marcadanti de lor tenitorio, chome della mia chomissione, fata per man del nostro chanzeliè Chandolfo de Porto Fino; e per chiazza della verità, mi sono sochrito di mia propria mano, questo dì 15 de dezembro 1460: del qual Capitoli fo rochato ser Franzesscho di Dominicho Sini, notario he zitadino fiorentino. Suprascripta Capitula ordinata et facta fuerunt de precepto et voluntate prefatorum magnificorum Dominorum civitatis Florentie, de consilio nonnullorum civium mercatorum civitatis predictae, scriptaque fuerunt per me Bastianum Antonii Zenobii ser Foresii, notarium et scribam cancellarii predictorum Dominorum, deinde ro-	gata et stipulata per infrascriptum ser Franciscum, in conventu et loco intradictis. In Dei nomine, amen. Anno Dominice incarnationis millesimo quadringentesimo sexagesimo, indictione nona, die vero quartadecima presentis mensis decembris. Actum in conventu Sancte Crucis ordinis sancti Francisci de Florentia; presentibus prudentibus viris Iohanne Niccoli de Iohannis populi Sancti Iacobi supra Arnum, et Stasio Michaelis Manetti de Datis populi Sancti Felicis in Piazza, ambobus civibus florentinis, testibus vocatis, habitis et rogatis, et quampluribus aliis. Pateat omnibus evidenter, qualiter inter magnificum oratorem dominum Michaellem de Aldighieris suprascriptum, oratorem prelibate Maiestatis imperatoris Tribisunde, ut de eius commissione constare dixit ut supra, et magnificos et excelsos dominos, dominos priores et vexilliferum iustitie populi Florentini, et nonnullos cives et mercatores florentinos, et maxime in presentia nobilium virorum Ioannis Salvetti de Salvettis et Bernardi Marci de Salvatis, duorum ex collegiis prelibatorum magnificorum et excelsorum Dominorum florentinorum, recipientium et stipulantium vice et nomine dicte dominationis et pro tota natione Florentina, fuerunt edita, facta et firmata suprascripta capitula, scripta per dictum ser Bastianum Antonii ser Foresis, scribam et cancellarium dicte dominationis coadiutorem; que durare voluerunt, ut supra; rogantes me notarium infrascriptum, ut de predictis publicum conficerem instrumentum unum vel plura. Ego Franciscus Dominici Bartoli Sini, imperiali auctoritate notarius, iudex ordinarius notariusque publicus et civis florentinus, predictis omnibus et singulis dum sic agerentur interfui, eaque rogatus scribere scripsi et imbreavi, et in fidem predictorum me subscripsi et meo consueto signo signavi.

1940 –1980 DÖNEMİ KARADENİZ BÖLGESİ DENİZYOLU YOLCU TAŞIMACILIĞINA GENEL BİR BAKIŞ*

Remzi FIŞKIN** - Ali Yasin KAYA*** - İsmet BALIK****

ÖZET

Karadeniz Bölgesi'nde deniz ticaretine yolcu ulaştırması açısından bakıldığında, Osmanlı döneminden kalma ve cumhuriyet döneminin başlarında da hizmet vermeye devam eden denizcilik şirketleri (Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, Şirket-i Hayriye vb.) tarafından haftanın belirli günleri seferler düzenlenerek talep karşılanıyordu. Daha sonra demiryolu ve karayolu yatırımları olsa da denizyolu bölgede önemini hep korudu. 1960'lara kadar bu şekilde devam eden denizyolu ile yolcu ulaştırması 1960-1980 arasını kapsayan planlı döneme gelindiğinde ise, diğer ulaştırma modlarına paralel olarak bu alanda da atılımlar gerçekleşmeye başladı. Bu bilgiler ışığında, bu çalışmada, 1940-1980 yılları arasında ve özellikle 1960'lı yıllardan sonra uygulanan kalkınma planları dahilinde yer alan ulaştırma endüstrisi hedefleri ve uygulama sonuçlarının Karadeniz Bölgesi yolcu ulaştırması faaliyetlerinde ortaya çıkan durumu, dönemin bölgede yolcu gemilerinde hizmet yapmış kaptanların anıları ile desteklenerek analiz edilmeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Denizyolu ile Yolcu Ulaştırması, Karadeniz Bölgesi, 1940 – 1980.

AN OVERVIEW ON THE PASSENGER SHIPPING AT BLACK SEA REGION DURING THE PERIOD 1940-1980

ABSTRACT

When examined maritime trade in the Black Sea Region in terms of passenger shipping, some shipping company (Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, Şirket-i Hayriye etc.) met the demand by adjusting the voyage on certain days of the week. Thereafter, despite rail and road investments, maritime transport always maintained the importance in the region. A passenger shipping continued in this manner until 1960s. When the planned development period comprised between 1960-1980 was reached, it was begun to occur breakthroughs in maritime transportation in parallel to other modes of transport. In light of this information, in this study, between 1940 -1980 and especially, objectives and results of the transportation applications within the development plan implemented since 1960s has tried to be analyzed supporting by recollection of captain who made a service in the Black Sea Region.

Keywords: Passenger Shipping, Black Sea Region, 1940 – 1980.

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII.Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Tınaztepe Yerleşkesi Buca/İZMİR, Tel: 0507 474 24 50 E-mail: remzi.fiskin@deu.edu.tr

*** Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Tınaztepe Yerleşkesi Buca/İZMİR, Tel: 0505 588 83 33 E-mail: aliysn_kaya@hotmail.com

**** Ordu Üniversitesi, Deniz Bilimleri Fakültesi, Fatsa/Ordu, Tel: 0533 634 46 60 E-mail: ibalik@odu.edu.tr

GİRİŞ

Karadeniz doğası ve engebeli arazisi nedeniyle ulaşım açısından birçok zorluğu barındıran bir coğrafyadır. Karadeniz Bölgesinin önemli limanları; Zonguldak, Samsun, Trabzon, Rize, Hopa, Giresun ve Ordu'dur ve bu limanlar konvansiyonel olarak planlanmış olup, kendi bölge hinterlandlarına hizmet vermektedir. (Aytaç vd., 2007). Doğu Karadeniz dağları oldukça yüksektir. Bu sıradağlar birbirine çok yakın ve yüksek olduğundan dolayı kıyı ve iç kesimler arasında ulaştırma faaliyetleri gerçekleştirmek çok zordur, öyle ki iç kesimlere ulaşım ancak dağların elverdiği yerlerden sağlanabilmektedir. Bu yerlerden birisi Trabzon'un güneyindeki Kalkanlı Geçidi, bir diğeri Kop dağları üzerindeki Kop Geçidi'dir (Genç, 2011: 4-5). Böylesine zor bir coğrafyaya sahip olan bir bölgede denizyolu taşımacılığından faydalanmak kaçınılmaz olmuş ve düzenli seferler gerçekleştirilerek yük ve yolcu ulaştırma işi denizden yapılmaya çalışılmıştır. Bu durumu göz önünde tutarak, bu çalışmada, özellikle 1940-1980 dönemi arasında gerçekleştirilen Karadeniz Bölgesi denizyolu ile yolcu ulaştırmasına genel bir bakış atmak amaç olarak ortaya çıkmıştır.

TÜRKİYE'DE 1940–1960 DÖNEMİ DENİZYOLU İLE YOLCU ULAŞTIRMASI

Türkiye'de ve Cumhuriyet döneminin ilk yıllarında yolcu ulaştırması, Osmanlı döneminden kalma ve Cumhuriyet döneminin başlarında da hizmet vermeye devam eden denizcilik işletmeleri (*Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi, Şirket-i Hayriye*) tarafından haftanın belirli günleri seferler düzenlenerek yapılıyordu (Sözer, 2006).

Cumhuriyetin kuruluşundan 1950'li döneme kadar geçen süreçte özel sektör ve devletin elinde bulunan gemiler teknolojik ve kondisyon olarak son derece elverişsizdi. Kamudaki gemilerden bazıları buhar ile çalışıyordu ve Güneysu, Tarı, Cumhuriyet, Aksu, Kadeş, Sus ve Marakaz gibi iptidai gemiler o günün koşullarında yük ve yolcu taşımacılığını birlikte yapıyorlardı. Karadeniz bölgesinde yaşayan halk İstanbul'a denizyolunu kullanarak ulaşabilmekteydi. Bu gemilerde lüks, birinci sınıf ve ikinci sınıf yolcu tarifeleri mevcuttu. Bu tarifelerin yanında güverte ve ambarlarda da seyahat eden yolcular olurdu ve birçok insan bu şartlar altında İstanbul'a seyahat ederdi.

1950’li yıllara gelindiğinde Türkiye’de denizyolu ile yolcu ulaştırmasında hafif kıpırdanmalar yaşandı, Örneğin, bu dönemde Trabzon, Ordu ve Giresun isimlerinde 3 yolcu gemisi alınarak, ağırlıklı olarak Karadeniz Bölgesi’ne seferler düzenlenmeye başlandı.

Bu dönemde, özel kesim taşımacılığı kamu taşımacılığını kapasite olarak geçmiştir. 18 grostondan büyük deniz ticaret filosu 605.789 grostona ulaşmıştır. 1942 - 1945 yılları arasında 231.068 groston kapasiteye sahip 380 gemi filoya katılarak deniz ticaret filosu gelişim göstermiştir. 1951 – 1960 yılları arasında ise 213.381 groston gelişim gösteren ticaret filosu, 1960 yılı sonunda 819.170 groston kapasiteye ulaşmıştır (Yıldız, 2008: 32). Bu genel çerçeve içinde, Tablo 1’de gösterildiği üzere, 1951 yılı başında yolcu gemisi sayısı 40, tonaj payı ise 135.572 groston olarak kayıtlara geçmiştir.

Tablo 1. Türk Deniz Ticaret Filosu 1951 Yılı Yolcu Gemisi Sayısı ve Tonajı

	Gemi cinsi	Gemi adedi	Tonajı	Eski/Yeni*
Devlet Deniz Yolları	Yolcu gemisi	29	71.550	Eski
	Yolcu gemisi	11	64.022	Yeni
Toplam		40	135.572	

Kaynak: Olguç’tan aktaran Sezgin, 2007: 108.

1962 yılında deniz ticaret filosu genel olarak yaşlıydı ve gençleştirilmesi kaçınılmazdı. Bu dönemde, Türk deniz ticaret filosunun 20.919 grostonu 60 yaşından büyük, 45.024 grostonu 50-60 yaşlarında, 73.721 grostonu 40-50 yaşlarında, 72.000 grostonu 30-40 yaşlarında, 145.943 grostonu 20-30 yaşlarında, 166.982 grostonu ise 15-20 yaşlarındaydı (Yıldız, 2008: 32).

PLANLI KALKINMA DÖNEMİ (1963-1983) DENİZYOLU İLE YOLCU ULAŞTIRMASI

İlk planlama fikri 1930’lu yıllarda hazırlanan sanayi planları ile başlamıştır. Devlet Planlama Teşkilatı’nın kuruluşundan itibaren dokuz adet Beş Yıllık Kalkınma Planı hazırlanarak uygulamaya konulmuştur. Birinci planlama dönemi 1946-1958 yılları arasında özel sektöre önem veren 1960 öncesi dönemdir. İkinci dönem, kalkınmanın planlarla gerçekleşeceği düşünülen ithal ikameci politikaların

* Not: Eski, İkinci Dünya Savaşı’ndan önce alınan gemileri; yeni, İkinci Dünya Savaşı’ndan sonra alınan gemileri ifade etmektedir.

uygulandığı 1963-1983 dönemidir. Sanayi stratejisinde uygulanan yapısal değişimler ve bu değişimlerin kalkınma planlarına yansıdığı 1980 sonrası dönemdir (Takım, 2011: 155).

Türk ekonomisi, ithal ikameci politikalarla birlikte 1963 yılından, 1980’li yılların başlarında ortaya çıkan dışa açılma dönemine kadar kalkınmanın planlarla gerçekleşeceği düşüncesiyle dört adet kalkınma planı uygulamaya koymuştur (Takım, 2011: 155). Bu planlamalar gelişime ihtiyacı olan deniz taşımacılığı faaliyetlerini de içeriyordu. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı yürürlüğe girerken, 1960’lı yılların başında Türk denizcilik sektörü 798.300 Dwt yolcu ve yük taşıma kapasitesine sahipti. Toplam deniz taşımacılığı kapasitesinin %40’ı kamuya, %60’ı özel sektöre ait iken, bu filonun %71’i kuru yük gemilerinden, %21’i tankerlerden, geri kalan %8’i ise yolcu gemilerinden oluşmaktaydı. Birinci planlama dönemi başlarında 798.300 Dwt olan toplam filo kapasitesi ikinci planlama dönemi başlarında 773.262 Dwt’e inmiştir. Bu düşüşün, planlama dahilinde yer alan gençleştirme faaliyetlerinden kaynaklandığı düşünülmektedir. İkinci planlama dönemi sonuna gelindiğinde yıllık %7,1 artışla 1.191.452 Dwt seviyesini gören toplam ticaret filosu hacmi planlama dönemi sonunda 1972 yılında 1.015.419 Dwt’e yükselmiştir. Üçüncü planlama dönemi sonunda ise 1.800.000 Dwt büyüklüğe ulaşmıştır. Üçüncü planlama döneminde gelişen sanayinin yarattığı ulaştırma talebi, şehirlerarası yolcu ulaşım talebini %9,9 oranında artmasına sebep olmuştur. Dördüncü planlama dönemi sonuna gelindiğinde 1983 yılında Türk ticaret filo büyüklüğü 4.448.439 Dwt’e ulaşarak, %50 olarak planlanan büyüme artışı %180’e ulaşmıştır (Gülen, 2010: 99).

Birinci beş yıllık planlama döneminde artan yolcu, yük ve haber trafiğini karşılayabilmek için gerekli altyapıyı oluşturmak, fazla kapasite yaratmayarak eldeki kapasiteden tam yararlanmak, hizmetleri iyileştirerek maliyetleri düşürmek ve ulaştırma işlerini ulusal ekonomiye en uygun şekilde yürütmek gibi ana ilkeler belirlenmiştir. Bu planlama döneminde denizyolu hizmetlerini devlet ve özel teşebbüs birlikte götürmekteydi.

1960’ların başında Tablo 2 ‘de de görüldüğü üzere, ulusal denizyolu ile yolcu ulaştırması 465 (milyon yolcu, X km) olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 2. Birinci Beş Yıllık Kalkınma Dönemi Başlarında Trafik Durumu (milyon yolcu/X km)

Taşıma Sistemi	Yolcu Taşıma
Karayolu	11727,0
Demiryolu	3810,0
Denizyolu	465,0*
Havayolu	152,0
Toplam	16154,0

Kaynak: DPT, 1963: 387.

Birinci kalkınma dönemi denizyolu yolcu taşıma tahminleri tablo 3’ de verilmiştir. 1962 yılında 470 (milyon yolcu/X km) olarak gerçekleşeceği tahmin edilen denizyolu yolcu taşımacılığının kalkınma dönemi sonu olan 1967 yılında 510 (milyon yolcu/X km) olarak gerçekleşeceği öngörülmektedir.

Tablo 3. Yolcu Taşıma Tahminleri (milyon yolcu/X km)

Yıllar	Denizyolu
1962	470,0
1963	477,0
1967	510,0

Kaynak: DPT, 1963: 389.

Denizyolunun yük ve yolcu taşımasındaki payı Birinci Planlama döneminde tahminlerin altında kalmıştır. Buna neden olarak; alt yapı eksikliği ve işletme, idare, organizasyon düzensizliklerinin yanında karayolu taşımasındaki büyük gelişme olmuştur.

Birinci Planlama döneminde oluşan tablo ve İkinci Planlama döneminde gerçekleşmesi beklenen tahminler tablo 4’te yer almaktadır. Birinci dönem sonunda % 4,6 düşüş gösteren şehirlerarası yolcu taşımacılığının ikinci dönem sonunda buna paralel olarak %4 dolaylarında gerileyeceği öngörülmektedir.

* Dış hatlar yolcu taşıma bunun içindedir.

Tablo 4. İç Hatlar Yolcu Taşıma Tahminleri (milyon yolcu/X km)

Denizyolu	1963	1967	Birinci Plan Yıllık % Artış	1968	1972	İkinci Plan Yıllık % Artış
Şehirlerarası	213	178	-4,6	172	147	-3,9
Şehiriçi	965	1005	1,5	1040	1150	2,6

Kaynak: DPT, 1968: 564.

Not: *Denizyolu şehiriçi üretim tahminleri sadece kamu sektöründe yapılan taşımaları kapsamaktadır.*

Yolcu taşıma kapasitesinde bütün sistemlerde genel olarak bir artış tahmin edilmesine rağmen, şehirlerarası denizyolu yolcu taşımacılığında bir düşme söz konusudur. Bu düşüşün sebebi olarak iç hatlarda karayolu, dış hatlarda ise havayolu rekabeti olarak gösterilmekteydi. Deniz taşıtları yolcu taşıma kapasitesine ait olan veriler ve tahminler Tablo 5’te verilmektedir.

Tablo 5. Deniz Taşıtları Yolcu Taşıma Kapasiteleri (milyon yolcu/X km)

Denizyolu	1963	1967	1.Plan Yıllık % Artış	1968	1972	2.Plan Yıllık %Artış
Şehirlerarası	900	902	0,05	838	758	-2,6
Şehiriçi	2405	2650	2,0	2670	2690	1,2

Kaynak: DPT, 1968: 564.

Not: *Denizyolu şehiriçi taşıma kapasiteleri sadece kamu sektörünü kapsamaktadır.*

İkinci planlama dönemi sonunda denizyolu yolcu taşımacılığı, şehiriçi yolcu taşımacılığı bakımından tahminlerin iki katı kadar fazla gerçekleşse de şehirlerarası yolcu taşımacılığı ağırlığını kaybetmeye devam etmiştir.

Tablo 6’ da gösterildiği üzere Birinci Planlama dönemi sonunda %-4,6, İkinci Planlama dönemi sonunda ise %-3,9 daralacağı tahmin edilen denizyolu şehirlerarası yolcu taşımacılığı sırasıyla %-5,3 ve %-3,8 oranlarında küçülme göstermiştir. Bunun yanında, Birinci Planlama dönemi için %1,5 ve İkinci Planlama dönemi için %2,6 dolaylarında artış göstereceği tahmin edilen şehiriçi yolcu taşımacılığı ise sırasıyla %3,5 ve %7,7 gelişme ile tahminlerden daha fazla yükselme göstermiştir.

Tablo 6. Birinci ve İkinci Planlama Dönemi İç Hatlar Yolcu Taşıma Tahminleri ve Gerçekleşme Durumu (milyon yolcu/X km)

	Birinci Plan Tahminleri		Birinci Plan Gerçekleşen		İkinci Plan Tahminleri		İkinci Plan Gerçekleşen	
Denizyolu	1967	Yıllık % değişim	1967	Yıllık % değişim	1972	Yıllık % değişim	1972	Yıllık % değişim
Şehirlerarası	178	-4,6	171	-5,3	147	-3,9	141	-3,8
Şehiriçi	1005	1,5	1106	3,5	1150	2,6	1600	7,7

Kaynak: DPT, 1973: 580.

Not: Denizyolları şehirlerarası ve şehiriçi değerleri sadece kamu sektörünce yapılan taşımaları kapsar.

Üçüncü planlama döneminde yılda ortalama %1,0 küçüleceği öngörülen denizyolu şehirlerarası yolcu taşımacılığı yılda ortalama %9,9 artarak dönem sonunda 241 (milyon yolcu/X km) olarak gerçekleşmiştir. Dördüncü dönem sonunda ise, yılda ortalama %11,7 artacağı öngörülen denizyolu şehirlerarası yolcu taşımacılığı yılda ortalama %13,1 gerileyerek 98 (milyon yolcu/X km) olarak gerçekleşmiş ve tahminlerin çok gerisinde kalmıştır.

Tablo 7. Üçüncü ve Dördüncü Planlama Dönemi İç Hatlar Yolcu Taşıma Tahminleri ve Gerçekleşme Durumu (milyon yolcu/X km)

	Üçüncü Plan Tahminleri		Üçüncü Plan Gerçekleşen		Dördüncü Plan Tahminleri		Dördüncü Plan Gerçekleşen	
Denizyolu	1977	Yıllık % değişim	1977	Yıllık % değişim	1983	Yıllık % değişim	1983	Yıllık % değişim
Şehirlerarası	134	-1,0	241	9,9	465	11,7	98	-13,1
1								

Kaynak: DPT, 1979: 410; DPT, 1985: 113.

1940 VE SONRASI KARADENİZ BÖLGESİ'NDE DENİZYOLU İLE YOLCU ULAŞTIRMASI

İkinci Dünya savaşıdan sonra Türkiye her ne kadar savaşın dışında kalmayı başarsa da etkilerini büyük ölçüde hissetti. Buna paralel olarak Türk denizciliği de içler acısı haldeydi. Eldeki eski gemilerle yük ve yolcu taşımacılığı yapmak günden güne zorlaşıyor, aralarından birkaçı ancak tamir ve bakım yapılarak sefere

çıkabiliyordu. Bu durum filodaki gemilerin birçoğunun elden çıkarılması gerçeğini ortaya koyuyordu. 1948 yılından sonra Devlet Denizyolları ve Limanları Genel Müdürlüğü eski filoyu yenileme amacıyla araştırmalara başladı ve ABD'nin yapmış olduğu fon yardımı (Marshall Planı) ile filosuna 10 adet kuru yük (Ardahan, Aydın, Çoruh, Hopa, Kars, Kastamonu, Malatya, Manisa, Rize, Yozgat), 2 adet tanker (Kocaeli, Sivas) ve 7 adet yolcu gemisi (Adana, Ankara, İstanbul, Tarsus, Giresun, Trabzon, Ordu) dahil etti. Bu gemilerin filoya dahil edilmesiyle gerçekleştirilen düzenli seferler büyük rağbet gördü. Bu gemilerden biri olan M/S Ordu gemisi ilk olarak M/S CAPOAPO adı ile 2 Ekim 1937 tarihinde Danimarka yapısı olarak, Naskov Skibs AIS Tersanesinden suya indirildi. 10449 GT, azami yük kapasite 6200 T, boy: 134,2 m, en 17,6 m, derinlik 7,1 m, yolcu kapasitesi 1155 ve gibi teknik özelliklere sahipti. Bu gemide 4. ve 5. güvertelerin arasına insanların kalabileceği koğuş yerleştirilerek, banyo ve tuvaletin umumi olarak kullanıldığı, 22 tek ve çift kişilik yataklı odaların bulunduğu B güvertede 1. sınıf yolcular kalmaktaydı. Bu güverte de aynı zamanda büyük bir yemek salonu, sancak tarafında sigara içme odası, iskele tarafında ise dinlenme salonu mevcuttu. Gemi mühendisleri ve personeli üst güverte ve kış güvertede konaklarken, kaptanlar köprüüstü güvertelerinde konaklıyordu. (Bozoğlu, 2008). Tam dolu kapasitede 16 knot hız yapan bu gemi 26 Temmuz 1949'da M/S Ordu adı altında Türk filosuna katılarak hizmet vermeye başladı. 1970 yılına kadar hizmet veren bu gemi 30 Mart 1970'de hurda olarak Marmara Transport'a satılıp Aliğa'nın yolunu tuttu (Sönmez, 2001: 153).

Bu arada M/S Ordu ile ilgili ilginç bir anekdotu da burada paylaşmak yerinde olacaktır. 12 Temmuz 1951'de Karadeniz seferinde Giresun'a giderken dünyaya gelen Mehmet Uzunoğlu'nun nüfus kâğıdında doğum yeri "Ordu Vapuru" yazmaktadır. Kendisiyle yapılan söyleşide kimliğinde doğum yerinin Ordu Vapuru yazmasının zaman zaman zorluklara neden olduğunu bildiren Uzunoğlu, "özellikle devlet dairelerinde doğum yerimi sorduklarında Ordu Vapuru cevabını verince hangi ile bağlı, ilçe mi diye karşılıklar alıyordum" diyerek anlatmaktadır. O dönem vapurda doğan herkesin künyesi kaptan tarafından vapurda çıkarılmış. Ayrıca dönemin M/S Ordu gemisinde görev yapan Mehmet kaptanın adı ise ailesi tarafından Mehmet Uzunoğlu'na verilmiştir (Bozoğlu, 2008).



Şekil 1. M/S ORDU Vapuru.
Kaynak: Denizcilik Bankası T.A.O.



Şekil 2. M/S GİRESUN Vapuru.
Kaynak: Denizcilik Bankası T.A.O.



Şekil 3. M/S TRABZON Vapuru.
Kaynak: Denizcilik Bankası T.A.O.

Karadeniz Bölgesi'nde dağların denize paralel uzanması ve arazinin çok engebeli olması bölgede demiryolu ve karayolu için gerekli olan altyapı yatırımları

için gerekli olan finansal kaynak miktarını çok yüksek kılmaktadır. Son yıllarda bölgede karayoluna yapılan yatırımlarla birlikte ulaşım açısından mesafe kat edilmiş olsa da yakın sayılabilecek bir geçmişte durumun böyle olmadığı bilinmektedir. Bu durumu, kendisi de bir Ordu’lu olan Kaptan Refik Akdoğan 1940’ların başında Ordu’dan Trabzon’a olan yolculuğunun karayolu olmadığından denizyolunun tercih edildiğini belirtmesi ve ulaşımın zorluğunu şu şekilde anlatmasından anlayabiliriz. (Akdoğan, 2008: 9):

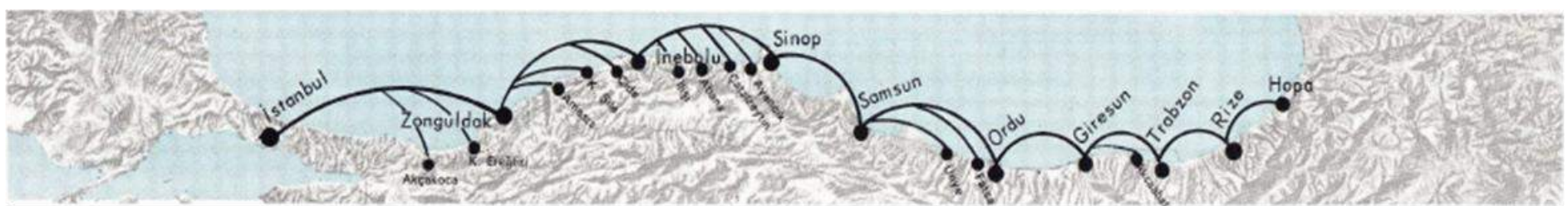
“Çünkü Ordu’da gece vakti açıkta demirli olan gemiye binmek için, fırtınalı bir havada Ordu iskelesindeki kayığa zar zor binerek kürekle gemiye gidiş ve gemiye çıkış çok tehlikeli şartlar altında gerçekleşmişti. Trabzon’da da açıkta demirli olan gemiden motora biniş ve motorla iskeleye çıkış da aynı şekilde olmuştu. O tarihlerde ne Ordu’da (hala da yok ya) ne de Trabzon’da korunaklı liman yoktu. Demek oluyor ki o tarihlerde Ordu’dan Trabzon’a gidebilmek için çıkar yol deniz yoluyla ki biz de öyle yapmıştık”.

Yine Refik Akdoğan’ın anılarında 1948 yılında İstanbul’dan Hopa’ya kadar seferler düzenlendiğini, İstanbul’dan kalkan gemiler tarifelerine göre Ereğli, Zonguldak, İnebolu, Sinop, Gerze, Samsun, Ünye, Fatsa, Ordu, Tirebolu, Giresun, Görele, Vakfıkebir, Trabzon, Of, Sürmene, Rize, Pazar ve Hopa’ya kadar gidip geldiklerini aktarır. Ayrıca seferlerin 10-12 gün arasında sürdüğü ve hava muhalefeti olursa bazı gemilerin karayel fırtınalarına karşı Akçaabat ve Perşembe Limanlarında havanın durmasını beklediklerini aktarır, hatta bazen yolcular fırtına nedeniyle gidecekleri yere gidemezlerse İstanbul’a geri döndüklerini söyler. Anı notlarında bu dönemde yolcu gemilerinde yük taşımacılığı da yapıldığı anlaşılmaktadır. O dönemlerde yolcu gemilerinde fındık, tütün, rakı ve canlı hayvan taşınmaktadır ki güvertede yolcularla aynı yerde canlı hayvan taşımacılığı da yapıldığı ifade edilir. (Akdoğan, 2008: 58-61). O dönemde yolcu ve yük taşımacılığının aynı yerde ve teknolojik olarak geri sayılabilecek gemilerde yapılması, Türk deniz ticaret filosundaki yetersizliği ve yatırım eksikliğini göstermektedir. Ayrıca, bu kadar ağır şartlar altında yapılan seyahatler karayolu veya demiryolu olarak herhangi bir alternatifin bulunmamasından kaynaklanan zorunlu bir tercihi işaret etmektedir. Ancak o yıllar da büyük bir savaştan çıkmış fakir bir halk, yeni kurulmuş ve 2. Dünya Savaşı nedeniyle mali sıkıntılar yaşayan bir devlet söz konusu olduğundan bu durum normal karşılanabilir bir durumdur. Hatta Cumhuriyetin ilk yıllarına göre iyi

denilebilecek bir durum dahi söz konusudur. Zira İsmet İnönü meclis açılış konuşmalarının bir tanesinde gelinek noktaı şü şekilde özetlemiştir:

“...Münakale işlerinin memleket hayatının her alanında gösterdiği kesin tesir, geçirdiğimiz senelerde yüksek dikkatinizi çekmiştir. İkinci Cihan Harbi esnasında münakale teşkilatımızı arzu ettiğimiz kadar genişletip cihazlamak imkânlarımız mahdut olmuştur. Geçirilen tecrübelerin, geniş imkâna kavuştuğumuz ilk zamanlardan itibaren faydalı ve tesirli olacağını umuyoruz. Büyük Meclisin ilk imkânda kara, deniz ve hava taşıtlarında posta, telgraf, telefon ve radyo işlerinde süratle genişleme ve cihazlama yoluna gireceğine eminim. Elimizdeki vasıtaların kullanılması, ihtiyaçların nispetsiz derecede arttığı göz önünde tutularak düşünölmelidir. 1939 senesinde kara ve deniz vasıtalarıyla taşınan yolcu adedi 21 milyon 634 bin idi. Aynı vasıtalarla ve aynı senede 3 milyon 900 bin ton eşya taşındı. 1943 senesinde taşınan yolcu 44 milyon 800 bin ve eşya 8 milyon 600bin tonu geçmiştir. 1944 rakamları daha artmış olacaktır.”. (1 Kasım 1944 Meclis Açış Konuşması).

Karadeniz’i, o dönemki nüfusu üç dört milyon olan İstanbul’a bağlayan tek güvenli yol denizyollarının o dönemdeki yapmış olduğu ulaştırma faaliyetleriydi. Halk arasında Karadeniz postası olarak isimlendirilen ve üç kardeş gemi olan M/S Ordu, M/S Giresun, M/S Trabzon’dan ikisi “ Karadeniz sürat postası” olarak çalışırken diğeri İstanbul İzmir arası sefer yapmaktaydı. Karadeniz sürat Postası her hafta Salı günü 15.00 de seyrine başlar ve Zonguldak, Sinop, Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize ve Hopa’ya uğrar yük ve yolcu tahliyesinden sonra Hopa’dan dönüş yapıp aynı limanlardan gerek yük gerekse yolcu alıp Pazar günü İstanbul’a dönerdi. Küçük kasabalara ve bazı illere de uğrayan o dönem halk arasında “Dilenci Postası” adıyla anılan bir diğerk servis daha vardı ve tamamı 15 gün sürmekteydi (Sönmez, 2001: 156).

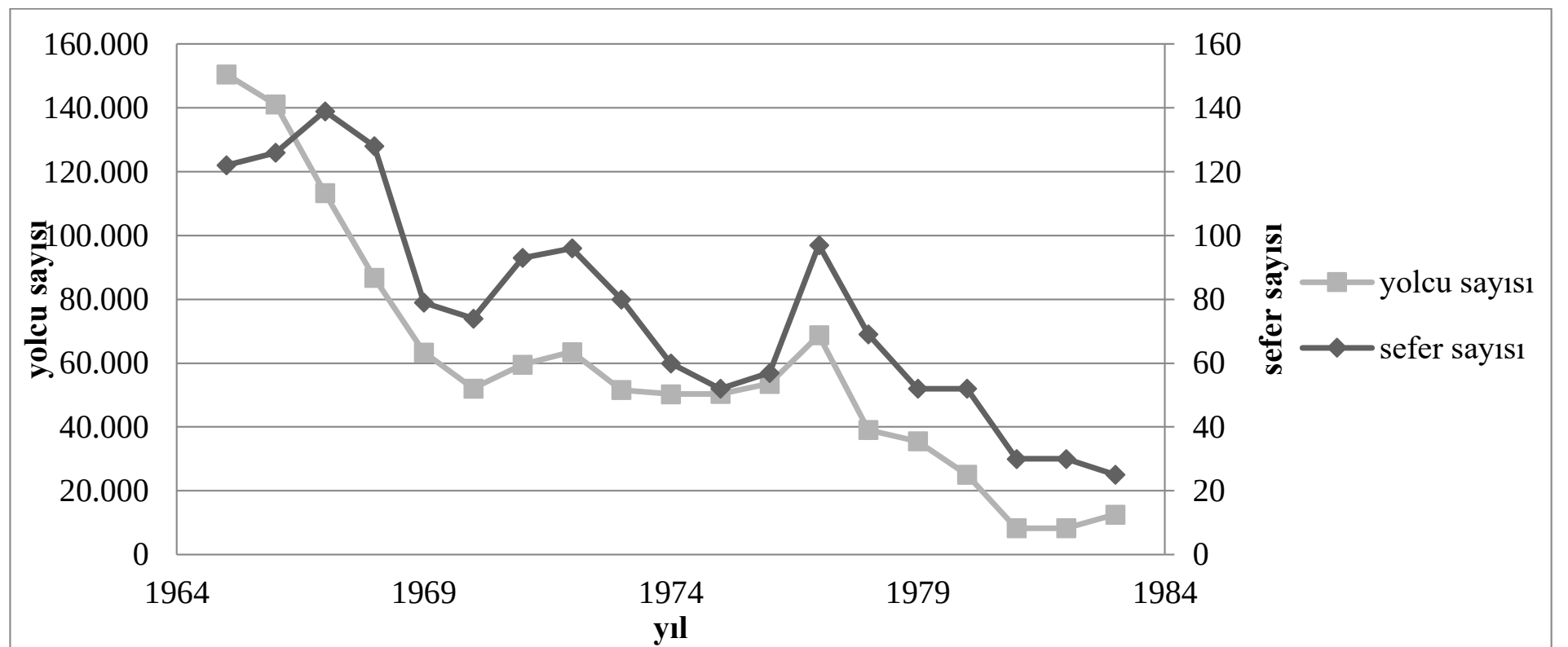


Şekil 4. Karadeniz Bölgesi Yolcu Ulaştırması Sefer Hattı, 1964-1968.
Kaynak: Denizcilik Bankası T.A.O.

1950’li yılların başlarında denizyolu yolcu taşımacılığının devlet tekelinde olduğu görölmektedir. Sayı olarak çok sınırlı olsa da kurvaziye seferleri de düzenleyen turistik amaçlı kullanılan gemiler de vardır ki Ankara gemisi bu gemilerden birisidir. 1948’de Devlet Denizyolları tarafından satın alınan bu gemi kısa zamanda popüler bir gemi haline gelmiştir. İdare gemiyi tarifeli seferlerde çalıştırmanın yanında, gazeteciler cemiyeti başta olmak üzere kurvaziye seferlerine de yollamıştır. Bu gemide yazarlar, gazeteciler, şairler, sporcular, işadamları, devlet

adamları gibi toplumun farklı kesimlerinden insanlar seyahat etmişlerdir; Reşat Nuri, Refik Halit, Yahya Kemal, Claude Farrere bunlardan bazılarıdır (Öndeş, 2010: 137-139). Bu bilgiler ışığında, Karadeniz seferlerinde güvertede yük ve hayvanlarla beraber zor şartlar altında taşınan yolcular olduğu gibi lüks sayılabilecek kurvaziyer seferlerinin de o tarihlerde yapıldığını görüyoruz. O dönem Karadeniz postası adıyla anılan seferlerde görev alan Oktay Sönmez o dönemdeki yolculuklarda 1. 2. ve 3. Sınıf yolculukların aynı gemilerde yapıldığını nakleder. Hayvanların çok ilkel koşullarda güverteye yüklendiğini ve taşındığını, sağlıksız koşulların hâkim olduğunu belirttikten sonra durumu sosyal yönden şu şekilde ele alıp anılarında aktarmıştır (Sönmez, 2001: 153-154): “*Kısacası ilkellik, pislik içinde yaşayanlarla zengin, sözüm ona burjuva taklidi bir elitin aynı gemide yaptığı garip bir yolculuktu bu.*”

Diğer taraftan, Karadeniz Bölgesi’nde yıllar içinde yolcu ve sefer sayılarında giderek azalan bir eğilimin olduğu ve artık günümüzde hiç yapılmadığı bir gerçektir. Buradan hareketle 1960’lı yıllardan başlayarak 1980’li yıllara kadar geçen süreçte gerçekleştirilen sefer sayısı ve bu seferlerde ulaştırması yapılan yolcu sayısı verilerini paylaşarak süreç içinde bölgedeki yolcu ulaştırma verilerinin ne denli azaldığını göstermek yerinde olacaktır. Söz konusu veriler şekil 5’te gösterilmektedir. Şekilde de görüldüğü üzere yıllar içinde yolcu sayısı ve buna paralel olarak sefer sayısı giderek azalmıştır. 20 yıllık süreç içinde sefer sayısında %80, yolcu sayısında ise %90’a varan düşüş yaşandığı görülmektedir.



Şekil 5. Karadeniz Bölgesi Sefer ve Yolcu Sayısı, 1964-1984.

Kaynak: Türkiye Denizcilik İşletmeleri Kayıtlarından Oluşturulmuştur.

KAYNAKLAR

Akdoğan, R. (2008). Altmış Yılın Hesabı. Yayınlanmamış Anı Kitabı.

Aytaç, B. P., Çelik, F. ve Türe, F. (2007). Ülkemiz Ulaştırma Politikalarının Doğu Karadeniz Bölgesi'nin Kalkınması Üzerindeki Etkileri, İnşaat Mühendisleri Odası 7. Ulaştırma Kongresi, 19-21 Eylül 2007, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul, Türkiye, 137-143.

Bozoğlu, A. (2008). M/S ORDU Gemisi Hatıraları.

http://www.denizhaber.com/index.php?sayfa=yazar&id=28&yazi_id=100313,

Erişim: 17.03.2015

Denizcilik Bankası T.A.O. (1964). Memleket Ulaştırmasında, Sanayinde, Ekonomisinde, Turizminde, Eğitiminde Denizcilik Bankası T.A.O. Faaliyetleri.

Genç, Ö. (2001). Karadeniz Bölgesi “Ekonomik ve Sosyal Durum”. Ankara: TKB Matbaası.

Gülen, K. G. (2011). Lojistik Sektöründe Durum Analizi ve Rekabetçi Stratejiler. İstanbul: İTO Yayınları.

Öndeş, O. (2010). Efsanevi Kaptan Şefik Gogen. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Sezgin, G. (2007). İnönü Dönemi (1938-1950) Türk Denizciliği. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara: Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü.

Sönmez, O. (2001). Anılarda Gemiler Ufkun Ötesinde Kayboldular. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Sözer, K. (2006). 1913 Tarihli Bahriye-i Ticariye Salnamesindeki Bilgiler Işığında Cumhuriyetin İlk Yıllarındaki Deniz Ticaret Yapısının Değerlendirilmesi. (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Ankara: Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü.

T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı – DPT. (1963). Kalkınma Planı, Birinci Beş Yıl, 1963-1967.

- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı – DPT. (1968). İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1968-1972.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı – DPT. (1973). Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1973-1977.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı – DPT. (1979). Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1979-1983.
- T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı – DPT. (1985). Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı, 1985-1989.
- Takım, A. (2011). Türkiye’de 1960-1980 Yılları Arasında Uygulanan Kalkınma Planlarında Maliye Politikaları. *Maliye Dergisi*. 160(1): 154-176.
- Yıldız, A. (2008). Türkiye’de Tersanelerin Tarihi ve Gemi İnşa Sanayinin Gelişimi. *Mühendis ve Makine*. Cilt: 49, Sayı: 578, sf: 23-49. .
- Yılmaz H. (ed.) (2011). Tarihe Düşülen Notlar – 1 Yasama Yılı Açılışlarında Cumhurbaşkanlarının Konuşmaları – 1(1 Mart 1924 - 14 Aralık 1987). Ankara: Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığı Yayınları.

**TÜRKİYE ODAKLI DENİZYOLU TAŞIMACILIK FAALİYETLERİNE
İLİŞKİN NAVLUN GELİRLERİNİN HESAPLANMASI: AZOV-
KARADENİZ HAVZASI UYGULAMASI*****Sercan EROL******ÖZET**

Bu çalışmada 2013 yılında yükleme ya da boşaltma limanı Türkiye olan ve Azov-Karadeniz Havzasına hizmet veren limanlar arasındaki yük hareketleri ortaya konularak oluşan ticaret hacmi ve buna bağlı olarak oluşan navlun gelirlerinin hesaplanması amaçlanmıştır. Bu sayede elde edilen navlun gelirlerinin ne kadarlık kısmının Türk Bayraklı, ne kadarlık kısmının da yabancı bayraklı gemiler arasında paylaşıldığı belirlenmeye çalışılmıştır. Çalışma sonucunda, 2013 yılı Azov-Karadeniz Havzasında elde edilen navlun gelirlerinin % 68 yabancı, % 21 Türk sahipli ve % 11'de Türk Bayraklı gemilerce elde edildiği tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Deniz ticareti, Navlun piyasa yapısı, Navlun hacmi

**DETERMINATION OF FREIGHT REVENUES, FOCUSED ON MARINE
TRANSPORT OPERATIONS IN TURKEY: A CASE STUDY IN AZOV-
BLACK SEA BASIN****ABSTRACT**

In this study, cargo movements of sea ports have been revealed which serving between Turkey and the Azov-Black Sea in 2013. Aimed to determine the consisting trade volume and aimed to calculate the freight revenues. Accordingly, tried to determine how much of the freight revenue was obtained by the Turkish flagged vessels, and how much of the revenue was shared between the foreign flagged vessels. As a result, in 2013, 68% of the freight revenues in Azov-Black Sea basin has been obtained by foreign flagged vessels, 21% of revenues obtained by Turkish ownership (foreign flagged) , and 11% has been obtained by the Turkish-flagged vessels.

Keywords: Marine trade, Freight rate mechanism, Freight volume

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII.Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** Karadeniz Teknik Üniversitesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü, Tel: 0532 496 10 02, Faks: 0462 746 40 46, sercerol@ktu.edu.tr

GİRİŞ

Serbest piyasa şartlarının hüküm sürdüğü düzensiz hat denizyolu taşımacılığında navlun, arz ve talep fonksiyonlarına göre belirlenmektedir (Borger ve Nonneman, 1981: 156; Volk, 2002: 3; Goulielmos ve Psifia, 2006: 302). Dolayısıyla rekabet gücünün yüksek olduğu bu taşımacılık biçiminde navlun piyasası sürekli olarak dalgalı bir seyir izlemekte olup navlun, işletmenin kontrolünde değildir. Bu nedenle girdi maliyetlerdeki artış, aynı oranda navlun oranlarındaki artışla karşılanamayabilir (Kavussanos ve Visvikis: 2006: 29-30). Diğer bir ifade ile sektörde giderler yönünde meydana gelen dalgalanmalar karşısında, navlun oranlarının aynı paralelde ayarlanabilmesi mümkün olmayabilir (Köseoğlu, 2010: 44). Navlun oranlarındaki dalgalı yapı, sektöre özgü birçok işletme riskin oluşmasına da sebebiyet verebilmektedir (Erdoğan ve Madak, 2004: 213; Ghiorghe ve Maria, 2012: 25; Kavussanos ve Visvikis, 2004: 2047).

Navlun gelirlerinin mikro düzeyde işletmeler üzerindeki yansımalarının yanında makro düzeyde, ödemeler dengesi ve cari açık gibi parametreler üzerinde de önemli bir etkiye sahip olduğu söylenebilir. Bu itibarla makro düzeyde navlun gelirlerinin doğru, şeffaf ve güvenilir olarak hesap edilebilmesi önem arz etmektedir. Bu itibarla Türkiye’de navlun gelir ve giderlerine ilişkin veriler Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası (TCMB) tarafından kamuoyuna duyurulmaktadır. TCMB tarafından duyurulan bu veriler Türkiye İstatistik Kurumu (TÜİK) tarafından derlenen, gümrüklerden (limanlardan) edinilen bilgilere dayandırılmaktadır. Ancak sözkonusu hesapların oluşumunda sektörün ve navlun piyasasının kendine özgü yapısından ötürü zaruri olarak tahmin ve genellemeler de kullanılabilmektedir. Dolayısıyla anılan veriler için ölçüm kıstası, kendi içinde bir hata barındırmamakla beraber sektöre özgü kararların şekillenmesinde ihtiyaç duyulan düzeyde ayrıntı içermeyebilmektedir (TCMB, 2014: 17).

Diğer taraftan navlun hesabının yapılabilmesi için gerekli olan yükleme ve boşaltma ile ilgili bilgiler de Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (DTGM) tarafından Liman Yönetim Bilgi Sistemi (LYBS)’ne aktarılmaktadır. LYBS’ye aktarılan verilerin içeriği incelendiğinde; yükün türü, miktarı, gemi türü, yükleme limanı, boşaltma limanı, gemi sahibi (Türk, yabancı, Türk sahipli), geminin geliş ve gidiş saati

ile gemiyle ilgili teknik bilgileri (GRT, NRT, DWT...) içerdği görülmektedir. Diğer bir ifadeyle bu veri seti yük bilgilerini kapsamakta olup sözkonusu yüklere ilişkin navlun endeks verilerini içermemektedir (URL-1). Dolayısıyla navlun hesabı açısından yeterli olamayan bu veri sistemine dayalı bir navlun geliri hesabı yapmak mümkün olamamaktadır.

Yukarıda yapılan açıklamalar navlun gelirlerinin sektör paydaşlarının ve politika yapıcılarının ihtiyaçlarını karşılayabilecek düzeyde doğru, şeffaf ve güvenilir olarak hesap edilebilmesinde bazı aksaklıkların yaşanabildiğini göstermektedir. Ancak navlun gelirlerinin makro düzeyde hesap edilebilmesi bu gelirlerin geminin türüne, boyuna ve bayrağına göre dağıtılabilmesi, konuyla ilgili politika yapıcılarının kararlarındaki etkinliği artırmakla beraber sektöre dönük yatırım kararlarının şekillenmesine de katkı sağlayabileceği açıktır.

Bu itibarla bu çalışmanın amacı Azov-Karadeniz havzasında Türkiye odaklı denizyolu taşıma faaliyetlerinden elde edilen navlun gelirin hesaplanması ve bu kapsamda elde edilen navlun gelirin ne kadarlık kısmının Türk Bayraklı ya da Sahipli ne kadarlık kısmının ise yabancı bayraklı gemiler tarafından elde edildiğini, navlun gelirlerinin gemi türlerine göre dağılımı ile navlun gelirlerinin Karadeniz'e kıyı devletler arasında hangi oranda paylaşıldığını ortaya koyabilmektir. Bu çalışmada elde edilen sonuçlardan sektör paydaşları, politika yapıcılar ve konuyla ilişkin lisansüstü öğrencilere katkı sağlayacağı düşünülmektedir.

NAVLUN PİYASA YAPISI

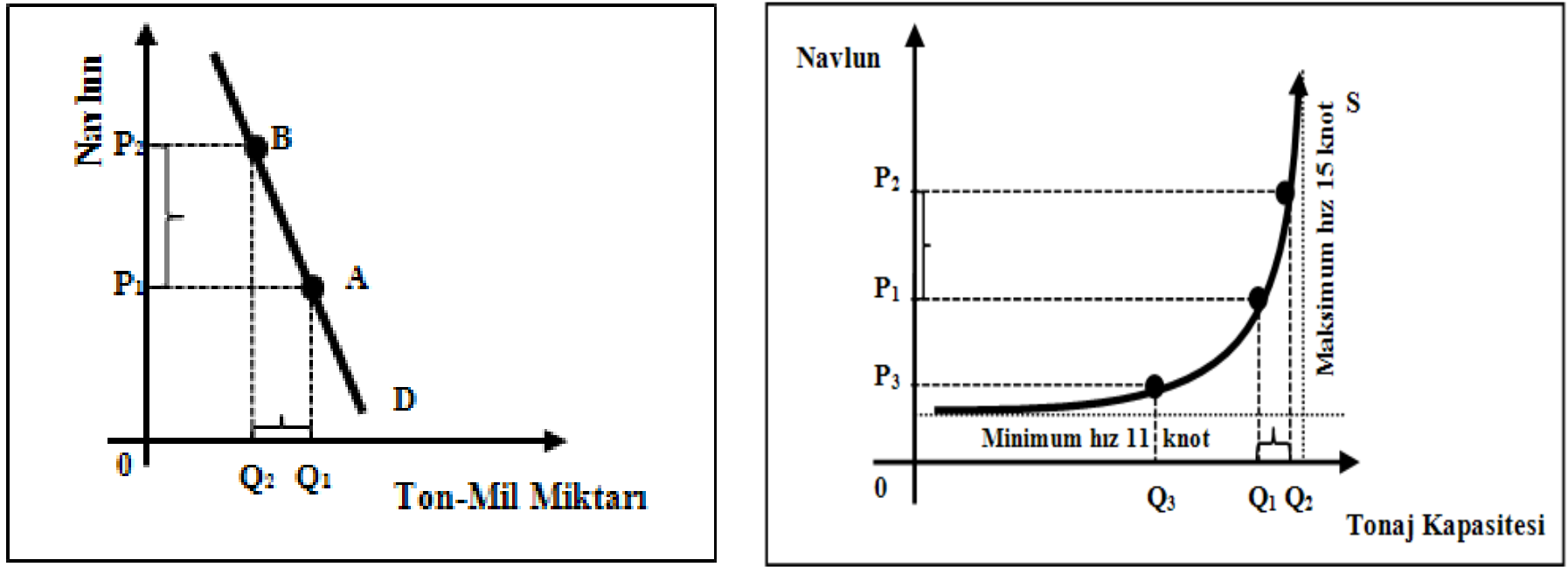
Navlun kavramı Türk Dil Kurumu (TDK) güncel Türkçe sözlüğünde “taşıyıcı tarafından, gemisinde taşınacak yük için istenen ücret” olarak ifade edilmektedir. Diğer bir tanımda ise navlun, denizyolu taşımacılığında, taşınan eşyayı bakım ve muhafaza altına almak suretiyle, bir gemi ile denizyolu üzerinden başka bir yere taşınması işlemi karşılığında verilen ücret olarak belirtilmektedir (Kender ve Çetingil, 2007:104).

Öteyandan denizde, gölde ve nehirde yüzen gemi ve diğer araçlarla, yüklerin ya da insanların zaman ve mekan faydası sağlayacak şekilde yer değiştirmesine imkan sağlayan denizyolu taşımacılığı, hız, zaman, mesafe, maliyet, istikrar ve yükün özellikleri gibi faktörler dikkate alınarak çeşitli açılardan sınıflandırılmaktadır (Erol,

2013: 8-11). Bu sınıflandırmaların birinde deniz yolu taşımacılığı, taşımacılık modeli açısından düzenli hat (layner) deniz yolu taşımacılığı ve düzensiz hat (tramp) deniz yolu taşımacılığı olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Her iki taşımacılık modelinde navlun mekanizması birbirinden farklılıklar arz etmektedir.

Bu itibarla, belirli bir hatta düzenli gemi seferlerinin yapıldığı düzenli hat deniz yolu taşımacılığında rekabet, mümkün olduğu kadar ortadan kaldırılmakta, deniz trafiğine bir düzen getirilmekte, navlun oranları ve politikalarında istikrar ve birlik sağlanmaktadır. Diğer bir deyişle navlun oranları firmaların kontrolünde olup şirketler arasındaki yıkıcı rekabet ortadan kalkmaktadır. Bu nedenle düzensiz hat deniz yolu taşımacılığında, eksik rekabet şartları hüküm sürdüğü söylenebilir (Haralambides, 2004: 3; Kutoğlu, 2007; 12-13).

Düzensiz hat deniz yolu taşımacılığında ise farklı limanlar arasında, gemiler kendi hızlarını kendileri belirleyebilmekte, düzenli hat deniz yolu taşımacılığında olduğu gibi önceden açıklanmış ve yayınlanmış bir sefer tarifesine göre hareket etmemektedirler (Trivedi, 2010: 6). Dolayısıyla, gemiler nerede kendilerine uygun yük varsa oraya yönlendirilmektedir. Bundan ötürü taşımayı gerçekleştiren her bir gemi, bir biri ile rekabet içerisinde (Clarkson: 2004: 3). Rekabet gücünün yüksek olduğu tramp taşımacılıkta fiyat mekanizması da serbest piyasa şartlarında arz ve talebe göre belirlenmektedir. Burada talep, deniz yolu ile taşınmak istenen hammadde, yarı mamul ve mamulü ifade etmekte iken arz ise, kullanıma hazır uygun kapasitedeki filo büyüklüğüdür (Spring, 2000:5; Tsolakis, 2005: 34). Ayrıca deniz yolu taşımacılığında arz ve talep fonksiyonlarını etkileyen çeşitli faktörler vardır. Bunlardan talep fonksiyonu için olanları; dünya ekonomisi, deniz yolu yük ticareti, taşıma mesafeleri, politik olaylar ve taşıma maliyetleri olarak; arz fonksiyonu için olanlar da; ticaret filosu, filo verimliliği, gemi inşa piyasası, hurda gemi piyasası ve navlun geliri olarak sıralanmaktadır (Taylor, 1975: 64; Stopford, 2009: 136; Lun ve diğ., 2010: 19; Donatus ve Geraldine, 2012: 188). Aşağıda Şekil 1’de kısa dönem arz ve talep eğrileri görülmektedir.



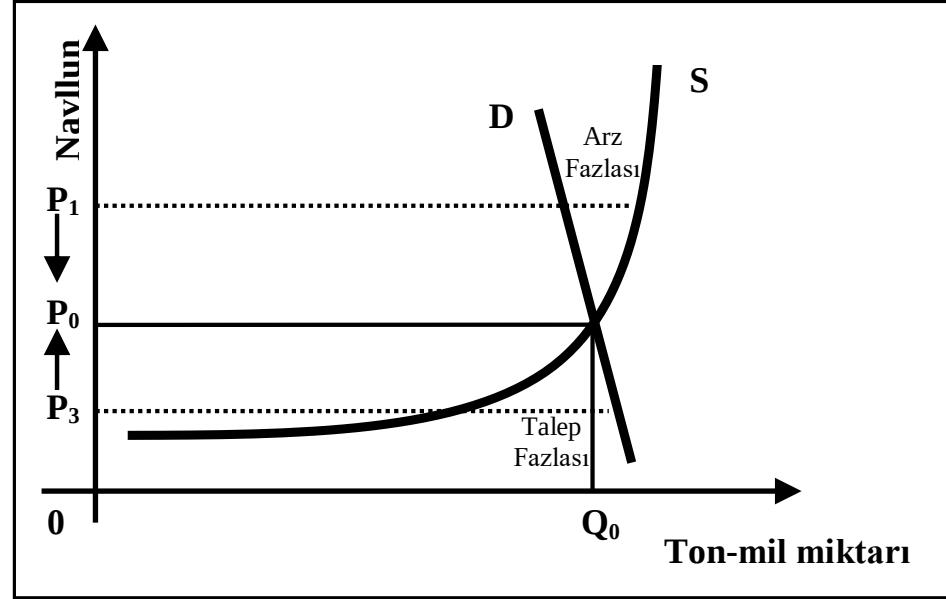
(a): Talep eğrisi

(b): Arz eğrisi

Şekil 1. Kısa Dönem Denizyolu Taşımacılığı Piyasa Arz-Talep Eğrileri (Stopford, 2009: 161)

Şekil 1-a’da görüldüğü üzere; navlun fiyatındaki artış oranı, talep miktarındaki azalış oranından çok daha yüksektir. Bu durum, denizyolu taşımacılığına ilişkin talep eğrisinin esnek olmamasının bir sonucudur. Çünkü denizyolu taşımacılığı sağladığı maliyet avantajı sayesinde, diğer taşımacılık türlerine göre ürünün toplam maliyeti içerisindeki payı daha azdır. Bundan ötürü denizyolu taşımacılığı alternatifleri arasında maliyet avantajı sağlayan en ucuz seçenek olduğu için talebi esnek bir yapıya sahip değildir (Erol, 2013: 28). Ayrıca, Şekil 1-b’de navlun fiyatında meydana gelen artış ya da azalışa karşılık, arz miktarındaki artış ya da azalış farklı seviyelerde gerçekleştiği görülmektedir. Diğer bir ifadeyle arz eğrisi ilk olarak esnek bir yapıya sahipken, daha sonra esnek olmayan bir yapıya doğru hareket etmektedir. Bu durum arz fonksiyonunun temel belirleyicisi olan dünya ticaret filosunun tam kapasite ile çalışıp çalışmaması ile açıklanabilir. Şöyle ki, Koopmans (1939), filonun atıl kapasitede çalışması durumunda, arz eğrisinin yatay ve esnek bir yapıya sahip olduğunu; filonun tam kapasitede çalışması durumunda ise arz eğrisinin dik ve esnek olmayan bir yapıda olduğunu ifade etmiştir (Aktaran eser, Tsolakis, 2005: 34). Dolayısıyla filonun atıl kapasitede çalışması durumunda navlun fiyatında meydana gelebilecek bir artış, esnek yapıdan ötürü arzın artmasında önemli bir etki yaratacaktır. Buna karşılık filonun tam kapasitede çalışması durumunda ise navlun fiyatında meydana gelebilecek bir artış, esnek olmayan yapıdan ötürü, arzın artmasında önemli bir etki yaratmayacaktır. Öteyadan aşağıda Şekil 2’de denizyolu taşımacılığında

piyasanın Walrasgil fiyat intibakı ile nasıl dengeye¹ geldiği ve navlun oranının nasıl oluştuğu görülmektedir.



Şekil 2. Denizyolu Taşımacılığında Piyasa Dengesi (Erol, 2013: 34)

Şekil 2’de görüldüğü üzere P_1 fiyat düzeyinde arz fazlası vardır. Söz konusu arz fazlası, gemileri P_1 fiyat seviyesinden kiraya veremeyen gemi sahiplerini daha düşük navlun fiyatından kiraya vermelerine neden olacaktır. Bu durumda navlunun P_0 düzeyine yani denge fiyatına doğru hareket etmesine yol açacaktır. Benzer şekilde navlun fiyatı P_3 düzeyinde iken talep fazlası olacaktır. Söz konusu talep fazlası nedeni ile yüklerini P_3 fiyat seviyesinden taşıtamayan yük ilgilileri daha yüksek navlun fiyatı vermeye razı olacaklardır. Aynı şekilde bu durum da, navlunun P_0 düzeyine yani denge fiyatına doğru hareket etmesine yol açacaktır (Erol, 2013: 34).

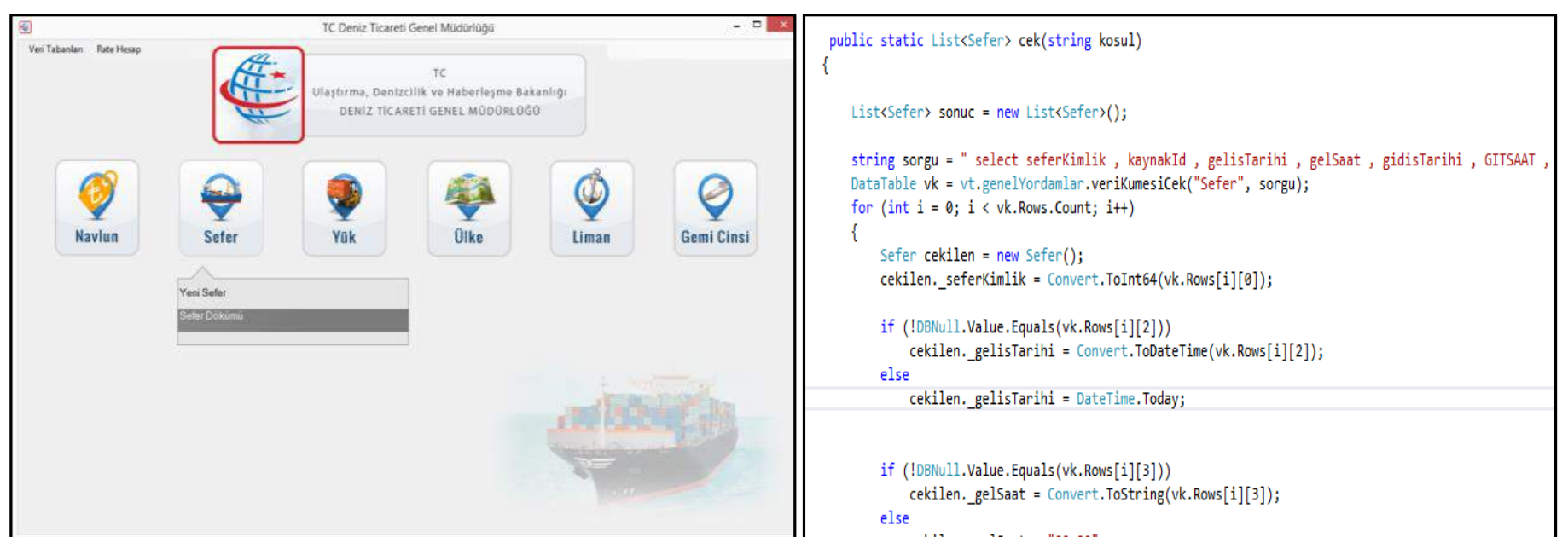
Yukarıda ifade edilen navlun mekanizmasının işleyişi gemi türü, gemi boyu, yük türü, mesafe ve sefer bölgesi gibi kriterler ışığında her bir denizyolu taşımacılığı alt sektörlerinde birbirinden bağımsız olarak çalışmaktadır. Dolayısıyla çalışmanın bu kısmında Azov-Karadeniz hattında faaliyet gösteren gemilerin navlun gelirleri hesaplanacaktır. Ayrıca navlun gelirleri hesap edilirken gemilerin tamamının sefer esaslı çalıştığı kabul edilmiştir. Navlun hesabında sadece yükleme ve boşaltma kalemleri ele alınmış, transit yükleme, transit boşaltma ve her nevi kabotaj taşıması ile tanker, yolcu ve canlı hayvan taşımacılığı hesaplamaya dahil edilmemiştir.

¹ Denge, bir mal ya da hizmetten talep edilen miktarın o mal ya da hizmetten arz edilen miktara eşit olması olarak ifade edilmektedir. Dengenin gerçekleştiği fiyat düzeyine denge fiyatı, dengenin gerçekleştiği miktara da denge miktarı denilmektedir. “İktisatçılar piyasa dengesinin nasıl sağlandığını iki farklı biçimde açıklarlar, bunlardan biri Walrasgil fiyat intibakı, ikincisi ise Marshalgil miktar intibakıdır” (Ünsal 2001: 88-89).

VERİ SETİ VE YÖNTEM

Navlun geliri; arz ve talep olgularının yanısıra ilgili gemi türü, gemi boyu, yük türü, mesafe ve sefer bölgesi gibi kriterlere göre şekillenen navlun oranları ile bu gemilerde taşınan yük miktarının (ton, TEU) çarpılması ile hesap edilebilmektedir. Bu kapsamda navlun gelirlerinin hesap edilebilmesi için öncelikle yük sınıflarının oluşturulması ve sonrasında ise oluşturulan bu yük sınıflarına karşılık gelen navlun oranları ile eşleştirilmesi gerekmektedir. Bu kapsamda hesaplamaların yapılabilmesi için öncelikle gerekli olan yük hareketleriyle ilgili veri seti T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı liman yönetim bilgi sisteminden (LYBS), yük hareketlerine ilişkin oluşan navlun oranları da International Seaborne Market (ISM), Clarkson Research ve İstanbul navlun endeksi (ISTFIX) veri sisteminden elde edilmiştir.

LYBS’de kayıtlı yük hareketleriyle ilgili veriler, navlun gelirlerin hesap edilebilmesi açısından analize uygun değildir. Bu kapsamda verilerin ıslah edilebilmesi ve analize uygun hale getirilebilmesi için MSSQL tabanlı “LYBS Programı” geliştirilmiştir. Sonrasında ise LYBS’de yer alan 167.600 satırlık veri seti geliştirilen bu programa aktarılmıştır. MSSQL tabanlı yazılan kodlar sayesinde oluşturulan gemi türü, gemi boyu, yük türü ve mesafe matrislerinin birbiriyle rahat ve tutarlı ilişki kurması sağlanarak sistemdeki sağlıklı veriler elimine edilmiştir. Aşağıda Şekil 3’te MSSQL tabanlı geliştirilen “LYBS Programı”nın ara yüzü ve yük hareketlerinin sınıflandırılabilmesi için yazılan örnek kod görülmektedir.

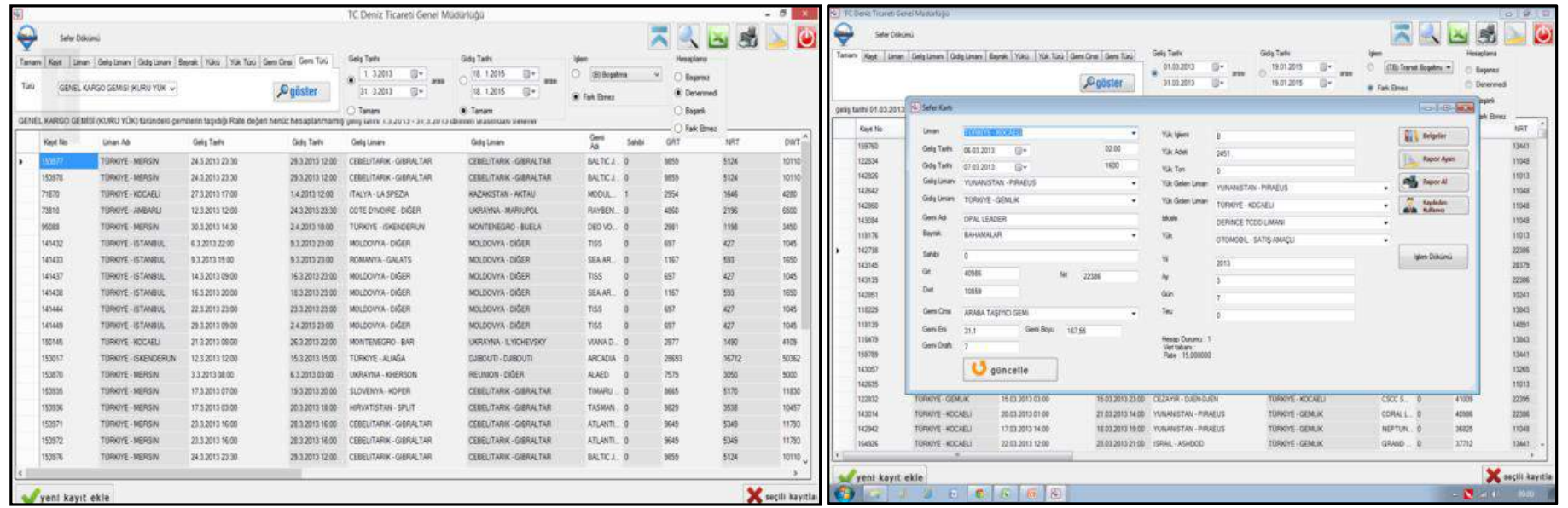


Şekil 3. LYBS Programı Arayüzü ve Örnek Kod.

LYBS Programına aktarılan ham haldeki veriler program yardımı ile sınıflandırılmıştır. Bu sınıflandırma; gemi türü (Tanker, kuru yük gemisi, konteyner,

TÜRKİYE ODAKLI DENİZYOLU TAŞIMACILIK FAALİYETLERİNE İLİŞKİN
NAVLUN GELİRLERİNİN HESAPLANMASI: AZOV-KARADENİZ HAVZASI UYGULAMASI

Ro-Ro vb.) ve büyüklüğü (Capesize, Panamax, Handy, Koster vb.), yük türü (tahıl, kereste, çimento, kömür, maden, cevher, palet yük, konteyner, petrol vb.) yükün taşındığı hat (mesafe) gibi kriterler kullanılarak geliştirilen program üzerinden yapılmıştır. Aşağıda Şekil 4’te sözkonusu işlemi ile ilgili, geliştirilen programa ait ekran görüntüler görülmektedir.



(a)

(b)

Şekil 4. LYBS Programı’na Ait Veri Sınıfları ve Veri Girişleri Arayüzü

Şekil 4-a’da LYBS Programı’na ait veri sınıfları görülmekte iken Şekil-b’de ise yeni veri girişinin sağlanılabilmesi için oluşturulan ara yüz görülmektedir.

Navlun gelirlerinin hesap edilebilmesi için ilk aşama olan yük hareketlerinin gemi türü, gemi boyu, yük türü ve mesafe gibi kriterlere göre sınıflandırılması işleminden sonra her bir gemi hareketi, taşıdığı yük ve yükün taşındığı bölge ve tarihten oluşan (haftalık) navlun oranları matrisi, ulusal veri kaynakları ile uluslararası veri tabanlarından çekilmiştir. Böylece sadece bir gemi hareketi için; taşıdığı yük, büyüklüğü, yükün taşındığı hat ve yükün taşındığı tarih kriterleri göz önüne alınarak 52 adet navlun oranı sisteme eklenmiştir. Navlun oranlarının sisteme haftalık olarak girilmesi ile mevsimsel dalgalanmaların gelir üzerindeki etkisi hesaba katılabilmiştir.

BULGULAR

Çalışma için geliştirilen LYBS Programı sayesinde yapılan hesaplamalar sonucunda Azov-Karadeniz Havzasında 2013 yılında oluşan navlun gelirleri belirlenmiştir. Bu kapsamda Aşağıda Tablo 1’de navlun gelirlerinin yabancı bayraklı, yabancı bayrak ancak Türk sahipli ve Türk Bayraklı gemiler arasındaki dağılımı görülmektedir.

Tablo 1. Navlun Gelirlerinin Bayrağa Göre Dağılımı

Sahiplik	Gemi Türü	Navlun/USD	Oran
Yabancı Bayraklı	Kuruyük gemisi	23.816.877	80%
	Ro-Ro gemisi	1.296.726	4%
	Konteyner gemisi	34.651	0%
	Dökme yük gemisi	4.567.085	15%
	Toplam	29.715.339	68%
Türk Sahipli	Kuruyük gemisi	7.881.590	86%
	Ro-Ro gemisi	127.077	1%
	Konteyner gemisi	32.858	0%
	Dökme yük gemisi	1.094.462	12%
	Toplam	9.135.987	21%
Türk Bayraklı	Kuruyük gemisi	530.078	12%
	Ro-Ro gemisi	609.688	13%
	Konteyner gemisi	240.128	5%
	Dökme yük gemisi	3.203.872	70%
	Toplam	4.583.766	11%
Toplam		43.435.092	100%

Tablo 1’de görüldüğü üzere 2013 yılı itibari ile Azov-Karadeniz havzasında yükleme ya da boşaltma limanı Türkiye olan denizyolu taşımacılık faaliyetlerinden toplam 43.435.092 USD gelir elde edilmiştir. Elde edilen gelirlerin 29.715.339 USD ile % 68’i yabancı bayraklı, 9.135.987 USD ile % 21’i yabancı bayraklı ancak Türk sahipli ve 4.583.766 USD ile % 11’de Türk Bayraklı gemilerce elde edilmiştir.

Yabancı bayraklı gemilerce elde edilen navlun gelirinde en çok payı 23.816.877 USD ile kuru yük gemileri almıştır. Bu tutar yabancı bayraklı gemilerce elde edilen toplam gelirin % 80’ine tekabül etmektedir. Kuruyük gemilerini sırasıyla 4.567.085 USD ile dökme kuruyük gemileri, 1.296.726 USD ile Ro-Ro gemileri takip etmiştir. Aynı şekilde yabancı bayraklı ancak Türk sahipli gemilerce elde edilen navlun gelirinde en çok payı 7.881.590 USD ile kuru yük gemileri almıştır. Bu tutar Türk sahipli gemilerce elde edilen toplam gelirin % 86’sına tekabül etmektedir. Yine kuruyük gemilerini sırasıyla 1.094.462 USD ile dökme kuruyük gemileri, 127.077 USD ile Ro-Ro gemileri takip etmiştir. Ancak, Türk Bayraklı gemilerce elde edilen navlun gelirinde en çok payı 3.203.872 USD ile dökme yük gemileri almıştır. Bu tutar da Türk Bayraklı gemilerce elde edilen toplam gelirin % 70’ine tekabül etmektedir. Dökme yük gemilerini sırasıyla 609.688 USD ile dökme Ro-Ro gemileri, 530.078 USD ile kuruyük gemileri takip etmiştir.

TÜRKİYE ODAKLI DENİZ YOLU TAŞIMACILIK FAALİYETLERİNE İLİŞKİN
NAVLUN GELİRLERİNİN HESAPLANMASI: AZOV-KARADENİZ HAVZASI UYGULAMASI

Öteyandan Aşağıda Tablo 2’de 2013 yılında Türkiye odaklı denizyolu taşıma faaliyetlerinden elde edilen navlun gelirlerinin Karadeniz’e kıyısı olan ülkeler arasındaki dağılımı görülmektedir.

Tablo 2. Navlun Gelirlerinin Ülkeler Arasındaki Dağılımı

Ülke	Navlun/ USD	%
Türkiye-Rusya	23.305.978	54
Türkiye-Gürcistan	829.686	2
Türkiye-Romanya	4.798.420	11
Türkiye-Bulgaristan	1.962.161	5
Türkiye-Moldova	53.130	0
Türkiye-Ukrayna	12.485.717	29
Toplam	43.435.092	100

Tablo 2’de görüldüğü üzere 2013 yılında Türkiye odaklı denizyolu taşımacılığı faaliyetlerinden elde edilen navlun gelirlerinde en çok payı 23.305.978 USD ile Türkiye-Rusya arasında gerçekleşen denizyolu taşımacılık faaliyetlerinden elde edilmiştir. Bu, toplam navlun gelirinin % 54’üne tekabül etmektedir. Türkiye-Rusya arasındaki navlun geliri hacmini, 12.485.717 USD (% 29) ile Türkiye-Ukrayna, 4.798.420 USD ile Türkiye-Romanya ve 1.962.161 USD ile Türkiye-Bulgaristan navlun hacmi takip etmektedir. Ayrıca Tablo 3’te Türkiye odaklı ülkeler arasındaki denizyolu taşımacılığından elde edilen navlun gelirlerinin bayrağa göre dağılımı görülmektedir.

Tablo 3. Ülkeler Arası Navlun Gelirlerinin Bayrağa Göre Dağılımı

Ülkeler	Navlun/USD	%	Ülkeler	Navlun/USD	%
Türkiye-Rusya Navlun Hacmi			Türkiye-Gürcistan Navlun Hacmi		
Yabancı bayraklı	15.530.081	67	Yabancı bayraklı	485.342	58
Türk sahipli	4.991.408	21	Türk Sahipli	133.486	16
Türk Bayraklı	2.784.489	12	Türk Bayraklı	210.858	25
Toplam	23.305.978	100	Toplam	829.686	100
Türkiye-Romanya Navlun Hacmi			Türkiye-Bulgaristan Navlun Hacmi		
Yabancı bayraklı	3.197.884	67	Yabancı Bayraklı	1.064.581	54
Türk sahipli	553.994	12	Türk Sahipli	304.226	16
Türk Bayraklı	1.046.542	22	Türk Bayraklı	593.354	30
Toplam	4.798.420	100	Toplam	1.962.161	100
Türkiye-Moldova Navlun Hacmi			Türkiye-Ukrayna Navlun Hacmi		
Yabancı bayraklı	53.130	100	Yabancı Bayraklı	7.332.085	59
Türk sahipli	0	0	Türk Sahipli	2.714.967	22
Türk Bayraklı	0	0	Türk Bayraklı	2.438.665	20
Toplam	53.130	100	Toplam	12.485.717	100

Tablo 3’te görüldüğü üzere Türkiye odaklı yapılan denizyolu taşımacılık faaliyetlerinde elde edilen navlun gelirlerin ülkelere göre dağılımında yine en çok payı

alan gemiler yabancı bayraklı gemiler olmuştur. Yabancı bayraklı gemileri Türkiye-Rusya ve Türkiye-Ukrayna navlun hacminde Yabancı bayraklı ancak Türk sahipli gemiler, Türkiye-Romanya, Türkiye-Gürcistan, Türkiye-Bulgaristan navlun hacminde ise Türk bayraklı gemiler takip etmiştir.

SONUÇLAR

Bu çalışmada Azov-Karadeniz havzasında Türkiye odaklı denizyolu taşıma faaliyetlerinden elde edilen navlun geliri hesaplanmış ve bu kapsamda elde edilen navlun gelirinin bayrak ve Karadeniz'e kıyısı olan devletlere göre dağılımı hesaplanmıştır. Yapılan hesaplamalar ve çalışmada belirtilen kısıtlar çerçevesinde aşağıdaki sonuçlara ulaşılmıştır. Bu kapsamda;

- 2013 Yılı Azov-Karadeniz Havzası navlun hacmi 43.435.092,-USD'dir.
- 2013 yılında en büyük navlun hacmi 23.305.978,-USD ile Rusya ile gerçekleşmiştir. Bu tutar toplam navlun hacminin yaklaşık % 54'ne tekabül etmektedir. Rusya'yı 12.485.717,-USD ile Ukrayna takip etmektedir.
- 2013 Yılı Azov-Karadeniz Havzasında elde edilen gelirin % 68 yabancı, % 21 Türk sahipli ve % 11'de Türk Bayraklı gemilerce elde edilmiştir.

Öteyandan yapılan hesaplamaların güvenilirliği şüphesiz gemi türü, gemi boyu, yük türü, mesafe ve sefer bölgesi gibi kriterlere göre programa girilen navlun oranlarının cari navlun oranlarını hangi düzeyde yakaladığı ile ölçülebilir. Sisteme girilen navlun oranları her bir taşıma faaliyetinin cari navlun oranları olmayıp taşıma faaliyetinin gerçekleştiği tarihlerdeki gemi türü, yük türü, mesafe gibi kriterler dikkate alınarak International Seaborne Market (ISM), Clarkson Research ve İstanbul navlun endeksi (ISTFIX) veri sisteminden çekilmiştir. Dolayısıyla tutar olarak yapılan değerlendirmeler tahmin niteliğinde olup çalışmanın sonuçlarını elde edilen oranlar üzerinden değerlendirmek daha doğru bir yaklaşım olacaktır. Bu itibarla Türk sahipli gemilerinde yabancı bayrak taşıdığı göz önüne alındığında Azov-Karadeniz Havzasında Türkiye odaklı denizyolu taşımacılık faaliyetlerinden elde edilen navlun gelirlerinin % 89'luk kısmı yabancı bayraklı gemilerce elde edildiği söylenebilir. Bu durum ödemeler dengesi ve cari açık gibi makro ekonomik göstergelere olumsuz etki yapmaktadır. Dolayısıyla navlun açığının azaltılabilmesi için politika yapıcıların bu konuda gerekli önlemleri alması ve hayata geçirilmesi önerilmektedir. Yabancı

bayrakta olan Türk sahipli gemilerin Türk Bayrağına geçmesine yönelik adımların atılması ve sektörün bu manada teşvik edilmesi gerekir.

KAYNAK

- Borger, B. ve Nonneman, W. (1981). “Statistical Cost Functions For Dry Bulk Carriers”. *Journal of Transport Economics and Policy*, 15(2), 155-165.
- Clarkson Research Studies, (2004). The Tramp Shipping Market, Erişim Tarihi: 11.12.2012, http://www.clarksons.net/archive/research/freestuff/tramp_shipping_market_April_2004.pdf.
- Donatus, O. ve Geraldine, O. (2012). “An Evaluation of Nigeria’s Seaborne Trade and Demand for Sea Transport”. *European Journal of Business and Management*, 4(13), 187-195
- Erdoğan, O. ve Madak A. (2004). “Gemi Sanayi Şirketleri İçin Finansal Risk Yönetimi” [Bildiri]. *Gemi Mühendisliği ve Sanayimiz Sempozyumu*, (ss.213-221). İstanbul: On2 Tanıtım Hizmetleri Tic. Ltd. Şti.
- Erol, S. (2013). *Denizyolu Taşıma Maliyetlerinin Finansmanında Türev Ürünlerin Kullanımına Yönelik Bir Uygulama*. (Doktora Tezi). Erzurum: Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Ghiorghe, B. ve Maria, B. A., (2012). “Considerations on the Financial Risks in the Shipping Industry”. *Constanta Maritime University Annals*, 15, 25-28
- Goulielmos, A. M. and Psifia, M. (2006). “Shipping Finance: Time to Follow a New Track”. *Maritime Policy and Management*, 33 (3), 301–320.
- Haralambides, E., H., 2004. *Determinants of Price and Price Stability in Liner Shipping*, Singapore: Workshop on the Industrial Organization of Shipping and Ports National University of Singapore.
- Kavussanos, M. G. ve Visvikis, I.D. (2006). *Derivatives and Risk Management in Shipping*. Greece: Witherby Publishing.
- Kavussanos, M. G. ve Visvikis, I.D. (2004). “Market Interactions in Returns and Volatilities Between Spot and Forward Shipping Freight Markets”. *Journal of Banking & Finance*, 28, 2015–2049
- Kender, R. ve Çetingil, E. (2007). *Deniz Ticaret Hukuku*. İstanbul: Arıkan Yayım.
- Köseoğlu, S. D. (2010). *Uluslararası Denizyolu Taşımacılığı Sektöründe Risklerin Analizi ve Gemi Yatırım Kararlarını Etkileyen Faktörlerin Araştırılması*. (Doktora Tezi). İstanbul: İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- Kutoğlu, L. (2007). *Düzenli Hat Taşımacılığında Regülasyon ve Rekabet*. Ankara: Rekabet Kurumu Uzmanlık Tezleri Serisi.

- Lun, Y. H., Lai K. H. ve Cheng, T.C.E. (2010). *Shipping and Logistics Management*. New York: Springer London Dordrecht Heidelberg.
- Spring, L. (2000): *The Cost of Nontariff Barriers to Trade in Shipping*, Constantino Stylianios Halkias Substantial Research Paper. Erişim Tarihi: 27.03.2012, http://www1.american.edu/ted/projects/halkias.htm#_ftn2.
- Stopford, M. (2009). *Maritime Economics*. London and New York: Routledge.
- Taylor, A. J. (1974). “The Dynamics of Supply and Demand in Shipping”. *Dynamica*, 2 (2), 62-71.
- TCMB, 2014. “Ödemeler dengesi Raporu II”, http://www.tcmb.gov.tr/wps/wcm/connect/f07e0a7f-bb78-4c38-ac82-c23c871fdc89/ODRapor_20142.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=f07e0a7f-bb78-4c38-ac82-c23c871fdc89.
- TDK, (2015), Güncel Türkçe Sözlük, http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_gts&arama=gts&guid=TDK.GTS.558f4089352f37.71243325
- Trivedi, S. M., (2010). *An Analysis of Financial Performance of State Road Transport Corporation In Gujarat*. (Ph.D. Thesis). Rajkot: Saurashtra University.
- Tsolakis, S. (2005). *Econometric Analysis of Bulk Shipping Markets Implications for Investment Strategies and Financial Decisions Making*. (Ph.D. Thesis). Rotterdam: Erasmus University.
- URL-1. <https://atlantis.udhb.gov.tr/UMA/Login.aspx>
- Ünsal, E. M. (2001). *Mikro İktisat*. Ankara: İmaj Yayıncılık.
- Volk, B. (2002). “The Dynamics of Supply and Demand in Tramp Shipping” [Düzensiz Hat Deniz Taşımacılığında Arz ve Talebin Dinamikleri]. *Fachhochschule University of Applied Sciences, Launceston*, April, 1-9.

**ACENTE-KONSOLOS (MESAJERİ MARİTİM KUMPANYASI ACENTESİ
VE FRANSIZ VİSKONSOLOSU) RAPORLARINA GÖRE GİRESUN
LİMANI (1880-1909)*****Süleyman UYGUN******Özet**

Acente-konsolosluk, 19. Yüzyıl Osmanlı liman kentlerinde sıklıkla görülen bir müessesedir. Buharlı deniz nakliyat şirketlerinin düzenli olarak uğradığı limanların çoğunda acente - konsoloslar bulunmaktadır. Bunların tayin edildikleri bölgelere dair tuttukları raporlar; ekonomik, siyasal ve sosyo-kültürel alanlarda ayrıntılı bilgiler ihtiva etmektedir. Çalışmamıza konu olan Mesajeri Maritim Kumpanyası Giresun acentesi ve aynı zamanda Fransız viskonsolosu olan Gaspard Genna ve oğlu Thomas Genna'nın 1880-1909 yılları arasında tutmuş olduğu raporlar Giresun ve limanı hakkında ayrıntılı bilgiler sunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Fransız Viskonsolos, Mesajeri Maritim Kumpanyası, Acente, Konsolos, Genna.

Abstract

Agent-consulate an institution is often seen in the Ottoman port city in the 19th century. Steam shipping company in most of the ports of call of the regular there are agencies - consulates. Reports, about the regions in which they are held by their determination; economic, political and socio-cultural areas contains detailed information. La Compagnie des Messageries Maritimes's Giresun agency and also the French vice-consul and his son Gaspard Genna Thomas Genna's report which was held between the years 1880-1909 provides detailed information about the Giresun and the harbor has been the subject of our study.

Keywords: The French vice-consul, La Compagnie des Messageries Maritimes, Agency, Consul, Genna.

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII.Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir

** Yrd. Doç. Dr., Ordu Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, e-posta:
suygun27@hotmail.com; suygun27@gmail.com;

Giriş

Giresun adına dair yapılan etimolojik çalışmaların çoğunda kentin adının Kerasus, Kerassounde, Kerasont, Cerasont, Kirisontho ve benzeri değişik şekillerde telaffuz edildiği, bu adın ise dağlarında bolca yetişen “kiraz”a izafeten verildiğine dair bilgiler ekseriyetle teyit edildiğinden¹ klasik dönemde kente ait limanın adı da kirazla özdeşleşerek “kiraz limanı” şeklinde anıldı. Bazı eserlerde ise kentin adına dair ilk dönemler “Pharnacea” denildiği daha sonra ise yerini “Cerasus” adına bıraktığı bunun da kentin Yunan valisi Lucullus’un Giresun’dan Avrupa’ya sürekli kiraz ihraç etmesi hasebiyle olduğu belirtilmektedir².

Doğu Karadeniz’in müstesna liman kentlerinden birisi olan Giresun, gerek mevkii, gerekse nispeten mahfuz limanı ile ilk çağlardan beri oldukça ehemmiyetli bir yere sahip olmuştur. Liman şehri hüviyetinden gelen bu ehemmiyet Osmanlı idaresi altında gelişerek devam ede gelmiştir. Bu kent aynı zamanda sahip olduğu müstahkem bir kale ve nispeten korunaklı limanı ile Osmanlı Devleti’nin Doğu Karadeniz’deki birkaç askerî üssünden biri olarak kullanılmıştır³.

Fransız seyyah Tournefort’a göre Karadeniz’in kıyısında çok sarp iki kaya arasında kurulmuş olan bu kente ait liman, daha çok şayka ve benzeri küçük yelkenli tüccar gemilerinin demirlemesi için oldukça elverişli bir yapıya sahipti⁴. Bir başka Fransız seyyah Rottiers ise Giresun limanının vasat tüccar gemilerinin önemli bir uğrak noktası olduğundan bahsetmektedir⁵. Giresun’un ard bölgesinde kıyıya paralel bir şekilde uzanan Kuzey Anadolu Dağ silsilelerinde yetişen zengin beyaz ve

¹ Feridun Emecen, “Giresun”, *İslam Ansiklopedisi*, XIV, TDV. İstanbul 1996, s. 78; Joseph Pitton de Tournefort, *Relation d’un Voyage du Levant*, Fait par Ordre du Roy, Tome III, Paris 1717, s. 63-64; Bazı istisnai kaynaklarda ise bu ismin, yarımada’nın denize doğru bir boynuz gibi uzanmasından dolayı es ki Yunanca’da “boynuz” anlamına gelen “Keras”tan türetildiği belirtilmiştir. Oktay Karaman, *Giresun Kazası (1850-1900)*, Atatürk Üniversitesi, SBE. Tarih Anabilimdalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum 1999, s. 1.

² Colonel Rottiers, *Itinaire de Tiflis a Constantinople*, Bruxelles 1829, s. 231-232. Kirazın kısa sürede bozulabilecek bir yapıda olması, uzun süren gemi seyahatinden sonra uğrak limanına nakledilmesi şüpheleri cezbetmektedir. Ancak günümüz Avrupası ile o dönemin Avrupası’nın kapsadığı sınırlar muhakkak değişiklik arz etmektedir. Dolayısıyla müellifin, Avrupa’dan bahsederken Batı Avrupa ülkelerinden ziyade belki de günümüz Yunan coğrafyası veya Trakya’yı kastetmiş olabileceği ihtimal dâhilindedir.

³ Karaman, *Giresun Kazası (1850-1900)*, s. 9.

⁴ Joseph Pitton de Tournefort, *Relation d’un Voyage du Levant*, Fait par Ordre du Roy, Tome III, Paris 1717, s. 63-64; Giresun hakkında benzer bilgiler İstanbul’dan Tiflis’e seyahat eden Colonel Rottier tarafından da verilmektedir. Rottiers, *Itinaire de Tiflis a Constantinople*, s. 231-232.

⁵ Rottiers, *Itinaire de Tiflis a Constantinople*, s. 231.

karaçamllardan oluşan orman örtüsü⁶ Giresun limanında adı geçen küçük gemi ve sandal yapım tezgâhlarının bulunmasında önemli etkendi. Nitekim mevcut kaynaklarda XV. ve XVI. yüzyılda yeni inşa olunan bu gemilerden ve gemi alım satımlarından belirli miktarda vergi alındığı görülmektedir⁷. Ancak aynı dağ silsileleri Giresun şehrinin ard bölgesiyle olan bağlantısında önemli bir set oluşturduğu için bölge ticaretini sadece kıyı şeridinde mahkûm etmiştir.

Giresun limanının ard bölgesiyle bağlantısının dar, bakımsız şose ve patika yollarla çok zor ve ilkel şartlarda sağlanması, diğer yandan büyük tüccar gemilerinin yanaşabileceği Trabzon ve Samsun limanları gibi hinterlandı geniş kentlere hemhudut olması, bu limanı ana liman olmaktan ziyade uğrak/ara liman hüviyetine büründürdü. Bu hüviyet ise asırlarca varlığını devam ettirerek kentin ticaretinde belirleyici unsur oldu.

Giresun limanı XVIII. yüzyıl gibi geç bir döneme kadar küçük çapta yerel gemi ve teknelerin yolcu taşımacılığı ve kıyı ticareti trafiğine sahne olmaktaydı. Yüzyılın sonunda imzalanan Küçük Kaynarca (1774) anlaşması ile Karadeniz hukuken Türk gölü olmaktan çıkarak Rus bandıralı tüccar gemilerinin de seyrüsefer yaptıkları bir deniz haline geldi. Bu tarihten sonra sırasıyla Avusturya (1783), Fransa (1802), İngiltere ve nihayetinde bütün Avrupalı devletler, Karadeniz’de serbest ticaret yapma hakkı elde ettiler⁸. Bu gelişmelere bağlı olarak XIX. yüzyılın başlarına gelindiğinde uluslararası ticarete açılan diğer Karadeniz limanları gibi Giresun limanı da önemli bir gelişme gösterdi.

Giresun limanındaki hareketliliğin artması daha çok denizcilik ve tekne yapımında ileri gitmiş aynı zamanda Batı dillerine yatkın olan Rum nüfusun işine yaradı. Rumlar, Rus ve Avrupalı tüccarların bölge ile olan ilişkilerine aracılık ederek finans ve tercüme faaliyetlerinde onlara yardımcı oldular. Özellikle 1825’ten sonra Babıali, istekler ve baskılar neticesinde yabancılarla ticaret yapmak isteyen Rum reayaya ait gemilere de *sened-i bahri* verilmesini kabul ederek onların bizzat

⁶ Cuinet Giresun’un ard bölgesindeki dağlarda yetişen muhtelif çam ağaçlarından ayrıntılı bir şekilde bahsetmektedir. Vital Cuinert, *La Turquie D’Asie, Geographie Administrative, Statistique, Descriptive et Raisonnée de Chaque Province de L’Asie-Mineure*, Tome II., Paris 1892, s. 69.

⁷ Emecen, “Giresun”, s. 81.

⁸ İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2006, s. 288-290.

uluslararası ticaretini pekiştirmiştir⁹. Ticaretin artışına paralel olarak kentteki gayrimüslim nüfus da özellikle 1830'dan sonra önemli oranda artmaya başladı. Bu ise şehirde Rumların Müslümanlara göre daha kuvvetli bir şekilde temsil edilmelerine neden oldu¹⁰.

Giresun şehrindeki ticari hareketliliğin artmasında 1774'ten itibaren verilen imtiyaz ve anlaşmalar her ne kadar yabancılara hukuken Karadeniz'de serbest ticaret yapabilme salahiyetini verse de bunun gerçek anlamda işlerlik kazanmaya başlaması ancak 1830'lu yıllarda buharlı gemilerin bu iç denizde seyrüsefer yapmalarıyla oldu. XIX. yüzyılın ilk dönemlerine kadar Karadeniz'de ticaret yapan gemileri bekleyen birçok olumsuzluk vardı. Karadeniz'de korunaklı limanlar çok azdı ve bu limanlarda gemilerin yanaşacağı rıhtım, iskele ve yüklerini boşaltım tesisi ve depolama hizmetleri neredeyse yok denecek kadar azdı. Ayrıca Karadeniz'de kış aylarında seyrüsefer durma noktasına geliyordu. Nisan'ın ortalarından Ekim'in ilk haftalarına kadar olan dönemde pek az gemi Karadeniz'in karanlık ve fırtınalı sularına girebiliyordu¹¹. Buharlı gemilerin Karadeniz'e girmesiyle deniz taşımacılığında olumsuz hava şartlarının etkisi önemli oranda ortadan kalkarken, gerek Giresun ve gerekse diğer Karadeniz liman kentlerinin ekonomik, fiziki ve beşeri yapısı da değişikliğe uğramaya başladı. Buharlı gemilerin Giresun, Ordu, Ünye, Fatsa ve İnebolu gibi küçük liman kentlerine uğramaya başlaması Batılı tüccar, müteşebbis ve siyasi kurumlarının neredeyse tüm Karadeniz sahil kentlerini keşfetmeleri ve yerleşmelerine neden oldu. Böylelikle bir zamanlar sadece sınırlı alanda kıyı

⁹ Aslında Rum tüccarlara sened-i bahri daha önce de verilmekteydi. Rum isyanları sırasında bu selahiyet kaldırılmış, 1830 sonrası isyan sürecinin sona ermesiyle güvensizlik ortamı yavaş yavaş gevşemesi ve sürecin normalleşmesiyle birlikte tekrardan verilmiştir. İlhan Ekinci, "Osmanlı Denizciliğinde Sened-i Bahri Uygulaması", *Uluslararası Sosyal Aratırmalar Dergisi*, VI., S. 28, Güz 2013, s. 88-89.

¹⁰ 1835 tarihli 1133 nolu Nüfus Defteri'ne göre Gümüşhane'den göç eden Rum reayası ile birlikte şehir merkezindeki gayrimüslim nüfusun oranı % 43'e yükseldi. Sezai Balcı, *Giresun Rumları ve Gayrimüslim Bir Belediye Başkanı: Kaptan Yorgi Konstantinidi Paşa*, Libra Yayıncılık, İstanbul 2012, s. 27, 30-31. Acente-Konsolos Gennaların verdiği bilgilere göre Giresun kazasındaki Gayrimüslimlerin sayısının Müslümanları geçtiği anlaşılmaktadır. Giresun merkez kazasının 1907'deki toplam nüfusu 22.000'dir. Bunun 12.000'i Türk, 10.000'i Rum, 2.100'ü ise Ermenilerden oluşmaktadır. Kentte aynı zamanda çok sayıda yabancı da ikâmet etmektedir. Ordu kazasında da durum benzerdir. 12.000 nüfusa sahip Ordu'nun 6.000'i Türk, 4.500'ü Rum, 1.500'ü Ermenilerden müteşekkildi. 1909'a gelindiğinde ise 23.000'e yükselen kent nüfusunun 11.000'i Türk, 10.000'i Rum, 2.000'i Ermenilerden müteşekkildi. AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1907-1909*.

¹¹ Sir Henry F Woods, (1976). *Türkiye Anıları, Osmanlı Bahriyesinde Kırk Yılı 1869-1909*, (Çev. Amiral Fahri Çoker), Milliyet Yayınları, İstanbul 1976, s. 28.

taşımacılığı ve ticaretine sahne olan bu küçük kentlerinin her biri uluslararası liman kenti hüviyeti kazanmaya başladı.

Acente-Konsolos Genna'lar

1857'den itibaren Giresun limanına düzenli olarak uğramaya başlayan Fransız buharlı deniz nakliyat şirketi Mesajeri Maritim¹²'in Giresun'a tayin ettiği acenteler ve acente çalışanlarının çoğunluğu Ermeni ve Rumlardan müteşekkildi¹³. Bunların büyük bir kısmı aynı zamanda Fransız konsolosluğu veya yardımcılığı görevlerini uhdelere alarak bu iki görevi birlikte yürüttüler. Şirketin, Giresun'a tayin ettiği ilk acentenin Fransız tabiiyetinde bulunan Brodelani, daha sonra ise Velasti adında Osmanlı Rumları olduğunu tespit etmekteyiz¹⁴. Fransız tabiiyetine giren acenteler, şirketin ve Fransız siyasi kurumlarının imkânlarından sonuna kadar istifade ederek servetlerini arttırma yoluna gittiler. Hatta aralarında sıkı münasebet bulunmasına rağmen bazen Kaptan Yorgi gibi bölgenin ileri gelen Rum tüccarları ile çıkar kavgasına bile girdiler. Aralarında ortaya çıkan olayları, uluslararası davalar haline dönüştürmekten çekinmediler¹⁵. Velasti'den sonra Giresun acenteliğine tayin edilen acenteler ise hem acentelik hem de viskonsolosluk görevlerini birlikte yürüttüler. Bu durum siyasi ticari çıkarların uyum ve destekleme sürecine iyi bir örnek teşkil etmektedir.

Fransız tabiiyetinde bulunan Giresunlu Rum ya da Gayrimüslim Acente-Konsoloslar ve Fransızlarla iş birliği içerisinde hareket eden tüccarlar, bağlı bulundukları şirketler ve Fransa Devleti yararına her türlü fedakârlıkta bulunmaktan çekinmediler. Bu çabalarından dolayı kimi zaman Fransız imparatorunun nişanına dahi (Legion D'honneur) mazhar oldular¹⁶.

¹² Mesajeri Maritim Kumpanyası hakkında bkz. Süleyman Uygun, *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)*, SAÜ., SBE. Tarih Anabilimdalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, Sakarya 2013.

¹³ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 1, Personnel, 1880-1909*.

¹⁴ BOA. MVL. 626/ 38, 20 Ekim 1861; MVL. 408/41, 18 Ocak 1863.

¹⁵ Mesajeri Acentesi Velasti ve Kaptan Yorgi arasında ortaya çıkan dava buna bir örnektir. Bu dava için bakınız. Süleyman Uygun, "Acente-Konsolos-Tüccar Giresun'da bir Dava ve Uluslararası Boyutu", *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu IV.*, KATÜ. Yayınları, Trabzon 2012, 125-140.

¹⁶ Mesela Fransız şirketlerle sıkı bir münasebet içerisinde bulunan Giresun'un ileri gelen Rum tüccarlarından Kaptan Yorgi bizzat Fransız imparatoru III. Napolyon tarafından nişana mazhar görülmüş ve ona tevcih edilmişti. BOA. MVL. 626/38, 20 Ekim 1861.

Mesajeri yönetiminin acente olarak tayin ettiği Gaspart Genna liyakatli ve sadık kişiliğinden dolayı Fransız siyasi kurumlarının da dikkatini celbetti. 1817 doğumlu olan Gaspart Genna 1859'dan beri şirket bünyesinde istihdam edilmekteydi. 19 Nisan 1876'da acenteliğe yükseldi. Fransızca, İtalyanca, Rumca ve Türkçe dillerine vakıftı¹⁷. Şirket müfettişinin onun hakkında tuttuğu raporda *yöneticiliğinin her zaman mükemmel*¹⁸ olduğu belirtilmekteydi. Genna'ya bu başarısından dolayı Fransız Viskonsolosluğu görevi de verildi. Bir aralık Mesajeri'nin Samsun acentesi M. Doulcet'in ölümünden sonra kısa süreliğine Samsun acenteliği görevini de üslendi. İlerleyen yaşına rağmen hem Fransız devleti hem de Mesajeri şirketi çalışmalarından o kadar memnun kalmış olmalı ki 7 Kasım 1894'te ölünceye kadar şirket ecentesi ve Fransız viskonsolos kimliğiyle görevini yürüttü. 1877'den bu yana yardımcısı olarak yanında yetiştirdiği oğlu Thomas Genna, babasından boşalan makama tayin edildi. O da babası gibi dört lisan bilmekteydi¹⁹. Mevcut raporlardan Thomas Genna'nın babasından aldığı bu görevi 1910'a kadar devam ettirdiği anlaşılmaktadır. Böylece Genna'lar 1876'dan 1910'a kadar Giresun kentinde Fransa'nın hem diplomatik misyonunun hem de ticari çıkarlarının temsilcisi oldular. Genna'lar yerel yetkililer ve ileri gelenlerle sağladıkları ilişkilerle, tutmuş oldukları raporlarla Fransa'nın Giresun'daki görünümünü de oldular.

Genna'ların Giresun limanı hakkında verdiği bilgiler birkaç başlık altında toplanmaktadır. Bu raporlarda Giresun kazasında bulunan konsoloslar, acenteler, sosyal kurum ve kuruluşlar, dini müesseseler, yerli ve yabancı posta teşkilatları ve kente düzenli ve düzensiz uğrayan buharlı deniz nakliyat şirketleri, kentin demografik yapısı; liman, rıhtım, depo, yol, şose gibi alt yapı çalışmalarına dair inşaa faaliyetleri hakkında ayrıntılı bilgiler verilmektedir.

Ayrıca ithalat ve ihracata konu olan ürünler hakkında da önemli bilgiler verilmekteydi. Bunlar: Giresun ticaretine konu olan başta fındık olmak üzere mısır, fasulye, ceviz, gibi bölgede bol miktarda yetişen tarım ürünlerinden oluşmaktaydı. İhracatı yapılan bir başka önemli ürün ise kentin ard bölgesinde bulunan kurşun, gümüş, mangenez, bakır, antimon gibi zengin yer altı kaynakları ve Kuzey Anadolu

¹⁷ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 1, Personnel, 1882.*

¹⁸ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 1, Personnel, 1894.*

¹⁹ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 1, Personnel, 1894.*

Dağ silsilesi boyunca yetişen beyaz ve karaçamlardan elde edilen kerestelerdi²⁰. Giresun Liman'ında ithalata konu olan ürünler ise manifatura, hırdavat, demir, petrol, çuval, un gibi işlenmiş ve yarı işlenmiş mamul maddeler ve kolonyal ürünlerden ibaretti.

Giresun Limanı ve Buharlılar

Karadeniz limanlarında ilk olarak seyrüsefer yapan buharlı gemiler hakkında elimizde kesin bilgi olmamakla beraber, eldeki bilgiler ilk olarak 1831'de İngiliz girişimcilere ait bir iki buharlı geminin, İran'dan gelen malların nakledilmesi için İstanbul'dan Trabzon'a kadar uzanan bir hatta sefer yapmaya başladığına yöneliktir²¹. Lakin bunların Giresun limanına uğradıklarına dair bir bilgiye sahip değiliz. Daha önemli bir başka olay ise 1836 baharında *Essex* adlı İngiliz buharlısıyla Trabzon'a gelen bir grup İngiliz iş adamının İstanbul ile Trabzon arasında buharlı işletmek üzere sözleşme imzalamasıydı. Bu tarihten sonra *Essex* buharlısı 15 günde bir İstanbul-Samsun ve Trabzon arasında düzenli seferler yapmaya başladı, aynı yılın Eylül ayında *Crescent* adlı diğer bir İngiliz buharlısı da bu seferlere dâhil oldu²². Münferit tüccar ve girişimcilere ait birkaç buharlı gemi tarafından yapılan nakliyat faaliyetleri 1835'ten sonra, filusunda çok sayıda buharlı gemi bulunduran yüksek sermayeli anonim şirketlerden oluşan kumpanyalar tarafından daha organize bir şekilde yapılmaya başlandı. Bu anonim buharlı deniz nakliyat kumpanyalarının neredeyse tamamı, posta taşımacılığını da uhdelerine alarak aynı zamanda mensup oldukları devletleri de bu ortaklıklara dâhil ettiler.

İlk olma özelliği taşıyan bu şirketlerden biri 1833'te kurulan Avusturya Tuna Buharlı Nakliyat Şirketi idi. Şirketin *Argo* isimli buharlısı Aşağı Tuna'dan İstanbul'a gitmek üzere ilk defa Karadeniz'e açıldı. Aynı şirket, 1836'da Tuna'dan hareketle, Karadeniz üzerinden Trabzon ve İstanbul'a giden bir hatta düzenli seferler başlattı²³.

²⁰ Cuinet Giresun'un ard bölgesindeki dağlarda yetişen muhtelif çam ağaçlarından ayrıntılı bir şekilde bahsetmektedir. Cuinert, *La Turquie D'Asie*, s. 69.

²¹ Wolfgang Müller-Weiener, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, 2. Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2003, s. 84-95.

²² Charles Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Routes", *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 1, No. 1, (Jan 1970), s. 19-20.

²³ Claridge, *A Guide Along the Danube, from Vienna to Constantinople*, s. 5.

1840'lara gelindiğinde iki büyük buharlı nakliyat kumpanyasına ait buharlılar İstanbul-Samsun-Trabzon arasında düzenli seferler yapmaya başladılar. Bunlardan biri Avusturya *Lloyd Kumpanyası*'ydı ki bu kumpanyanın 1845'ten itibaren her 15 günde bir Trieste'den hareketle İzmir-İstanbul-Sinop-Samsun-Trabzon'a düzenli seferleri vardı. Ancak Lloyd'a ait buharlılar 1856 gibi geç bir tarihte Giresun limanına düzenli olarak uğramaya başladılar²⁴. Diğer yine 1845'te dört büyük buharlısıyla Liverpool-İstanbul-Samsun-Trabzon arasında doğrudan seferler yapmaya başlayan *Peninsular & Oriental Kumpanyası*'ydı. İngiliz şirketin Karadeniz hattına dair verilen liman kentleri Samsun ve Trabzon gibi ana limanlar olduğundan Giresun limanına hangi tarihte uğramaya başladığına dair bilgi veremiyoruz. Giresun gibi ara/uğrak limanlar 1840'lı yıllarda çoğu zaman emtia ve yolcu ihtiyacına binaen uğranılan liman kenti hüviyetindeydi.

1850'de dördü Osmanlı, ikisi Avusturya ve biri İngilizlere ait olmak üzere toplamda 7 adet yüksek tonajlı buharlı gemi İstanbul-Trabzon hattında işlemekte ve Sinop, Samsun ve Giresun limanlarına uğramaktaydılar²⁵. 1856'ya gelindiğinde ise Giresun limanındaki hareketlilik şu şekildeydi. 72'si buharlı ikisi yelkenli olmak üzere 74 İngiliz, 52 buharlı Avusturya, 18'i buharlı 9'u yelkenli olmak üzere 27 Osmanlı, 4'ü Amerikan, 5'i Yunan bandıralı gemilerden müteşekkildi²⁶.

Adı geçen şirketlerin haricinde Fransız dış ticaret yıllığında henüz 1850'de Rusların Redut-Kale-Batum ve Trabzon hattında bir sefer başlatma düşüncelerinin olduğu, bunun da yakın zamanda uygulama safhasına geçeceği belirtilmekteydi²⁷. Ancak bu şirketin 1856'da Odesa Kumpanyası'na (*Societe Russe de Commerce et de Navigation*) dönüşünceye kadar Samsun-Trabzon hattında seferler yaptığına dair her hangi bir kanıtı sahip değiliz²⁸.

²⁴ *Annales Commerce Exterieur, Turquie Fait Commerciaux 1844-1859*, No: 11, Publiées par Le Departement de L'Agriculture du Commerce et des Travaux Public, Paris 1860, s. 15.

²⁵ *Annales Commerce Exterieur, Turquie Fait Commerciaux 1844-1859*, No: 6, s. 12.

²⁶ *Annales Commerce Exterieur, Turquie Fait Commerciaux 1844-1859*, No: 11, s. 15.

²⁷ *Annales Commerce Exterieur, Turquie Fait Commerciaux 1844-1859*, No: 6, s. 12.

²⁸ *Annales du Commerce Exterieur Russie, (Faits Commerciaux No 1 a 12) 1843 a 1856*, Faits Commerciaux N. 12, Publiées Le Departement de L'Agriculture, du Commerce et Des Travaux Publics, Paris 1857, s. 25; Д. А. Степанов " Учреждение Русского Общества Пароходства И Торговли (1856–1857 Годы" Вестник Челябинского государственного университета, № 22 (237), 2011, s. 30.

Osmanlı Devleti ise Karadeniz'deki buharlı serüvenine 1839'da Ermeni tebaadan bir sarrafa ait buharlı gemiyle dâhil oldu²⁹, 1842'de iki adet buharlı daha bu sefere katıldı, 1845'e gelindiğinde ise Fevaid-i Osmaniye Şirketi'ne ait buharlıların Trabzon hattındaki düzenli seferleriyle İstanbul'un Karadeniz liman kentleriyle bağlantıları muntazam bir hale geldi³⁰.Örneğin 1850'de Osmanlı'ya ait 4 adet buharlı gemi Giresun limanına uğrarken 1856'ya gelindiğinde bu sayı 18'ye yükseldi³¹. Fevaid-i Osmaniye ve peyderpey kurulan yerel buharlı gemi nakliyat şirketleri sayesinde İstanbul ile Karadeniz liman kentleri arasındaki emtia ve yolcu trafiğinde önemli bir canlılık görüldü.

Her geçen gün önemi artan Karadeniz limanları ile birçok Avrupalı devlet gibi Fransızlar da sıkı münasebet kurmak istemekteydi. Fransızların 1850'lere kadar Giresun ve diğer birçok Karadeniz liman kentleri ile siyasi ve ekonomik yönden doğrudan bir bağlantıları yoktu. Bilhassa Karadeniz liman kentleriyle olan siyasi münasebetler 1803 yılında temelleri atılan Trabzon Fransız konsoloslugu aracılığıyla sağlandı³². Aslında siyasi yazışmalarda 1845'te kurulan Rostandlar ve Levant Kumpanyası'nın Karadeniz limanlarında seferlere başlaması gündeme gelmiş ancak bu teşebbüs başarıya ulaşamamıştı³³. Benzer şekilde bazı Fransız şirketleri de Karadeniz liman kentleri hakkında fizibilite çalışmaları yaptırdı. Bu şirketlerden biri olan, ilk ve en önemli Fransız buharlı nakliyat şirketi Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın (La Compagnie des Messageries Maritimes, 1851-1977) yaptırdığı araştırmada Karadeniz liman kentleri için şunlar belirtilmekteydi: “İstanbul-Trabzon hattının kendine özgü, dikkate değer bir oranda emtia trafiği vardır. Ayrıca bu hat

²⁹ Mübahat Kütükoğlu, “Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi”, *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti'nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul 1915, s. 166.

³⁰ Eser Tütel, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yayınları, İstanbul 2000, s. 33-35.

³¹ *Annales Commerce Exterieur, Turquie Fait Commerciaux 1844-1859*, No: 6; 11, s. 12, 15.

³² 1803'te Trabzon'a gelen Fransız konsolosu Pierre Jerome Dupré'dir. Michael E. Meeker, *A Nation of Empire: The Ottoman Legacy of Turkish Modernity*, University of California Press, London 2002, s. 186.

³³ Paul Bois, *Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille, XIX-XX e. Siecles, Armements Marseillais Compagnies de Navigation et Navires a Vapeur (1831-1988)*, Tome II, Chambre de Commerce et d'Indutrie de Marseille, Marseille 1988, s. 63; Özgür Yılmaz, “Arşiv Belgelerinde Samsun: Şehirde Fransız Konsoloslugu'nun Kurulması ve Şehrin Durumu” *Samsun Sempozyumu 2011*, III., Samsun 2011, s. 678; Rostandlar ve Levant Kumpanyası, filosunda 3 adet buharlı gemisi olan mütevazı bir aile şirketi idi. Bu nedenle Fransa ile Akdeniz limanları arasındaki nakliyat ihtiyacını sağlamaktan bile uzaktı. George G.-Toudouze-Ch. De La Ronciere ve diğerleri, *Histoire De La Marine*, Editée Par L'Illustration, Paris 1939, s. 430.

üzerinde bolca gıda ürünleri nakledilir. Aynı zamanda bölge halkı seyahatlerini neredeyse tamamen deniz yoluyla gerçekleştirdiğinden yolcu trafiği çok yoğundur³⁴.” Belirtildiği üzere Fransız siyasi kurumlarının ve özel şirketlerinin fizibilite çalışmaları bölgenin ekonomik potansiyelini ortaya çıkarmış ve Fransız yatırımcıların iştahını kabartmıştı³⁵.

Mesajeri Maritim Kumpanyası’nın Karadeniz limanlarına dair yapmış oldukları fizibilite çalışması şirket yöneticileri ve Fransız hükümeti nezdinde kabul gördü ve şirket, Kırım Savaşı’ndan dolayı gecikmeli de olsa³⁶ 29 Mayıs 1857’de İstanbul-Trabzon hattını faaliyet ağına dâhil etti³⁷. Aslında bu savaş sonuçları itibariyle diğer Batılı devletler için olduğu gibi Fransızlar için de yeni fırsatlar ve imkânlar doğurdu. Mesajeri Kumpanyası’na ait buharlılar, İstanbul’dan hareketle Sinop-İnebolu-Samsun-Giresun ve Trabzon arasında haftada bir defa gidiş-dönüş olmak üzere yapacağı seferlere 1 Temmuz 1857’de başladı³⁸. Adı geçen limanlarının haricince Ünye, Fatsa ve Ordu gibi limanlar da ihtiyaca binaen uğrananlar arasında oldu.

³⁴ AFL. 1997 002 5199, *Assemblée Generale du 28 Mai 1857*, s. 12.

³⁵ Yine 1850’lerde tüm Karadeniz limanlarına uğrayan Mauris Michel adlı Fransız kaptan bölgedeki deniz fenerlerinin eksikliğini görmüş ve 1860’ta Babıali’den bu yönde bir imtiyaz alarak *Memalik-i Mahruse Fenerler İdaresi*’ni kurmuştu. Böylelikle Giresun da dâhil tüm Karadeniz limanlarındaki fenerler Fransız şirket tarafından inşa edildi. Jacques Thobie, *L’Administration Generale des Phares de l’Empire Ottoman et la Société Collas et Michel (1860-1960)*, L’Harmattan Paris 2004, s. 111-112; *Correspondence Respecting the Reduction of the Ottoman Light Dues, Commercial No 1 (1897)*, Printed For Her Majesty’s Stationery Office, London 1897, s. 4.

³⁶ Aslında Kırım Savaşı’nın (1853-1856) patlak vermesi, Fransız yatırımcılarının Karadeniz’e girişini geciktirmesine rağmen, Rusya’nın savaştan mağlup olarak ayrılması ve bu iç denizin İngiltere ve Fransa’nın garantörlüğünde serbest bir ticaret sahası haline gelmesi, savaştan kaynaklanan ticari kaybın ve boşluğun misliyle karşılanmasını sağladı. Savaş sonrasında Fransızlar için Karadeniz’de tüm yatırım olanakların sağlandığı bu dönemde, Giresun ve diğer ara uğrak noktası olan liman kentleri bile hızlı bir şekilde Fransız sermayenin yerleştiği birer ticaret merkezleri haline geldi.

³⁷ AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales, Convention Pour l’Extension des Services Postaux, Le 25 Fevrier 1854*, s. 3-4; *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Convention pour l’Organisation des Services Postaux dans la Mer Noir (Ligne du Danube et de Trebizonde) Modificative de la Convention du 28 Nov. 1854*, s. 4.

³⁸ AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires, du 5 Novembre 1857*, s.7-9; *Annales du Commerce Exterieur Turquie, Faits Commerciaux*, N. 12, 1844-1859, Librairie Administrative de l’Aul Dupont, Paris 1860, s. 12-13; BOA. HR. MKT. 198/8, 18 Temmuz 1857. Babıali aynı zamanda Mesajeri’nin birçok kaptan ve acentelerine nişan vererek de bu memnuniyetini göstermişti. BOA. İ. HR. 228/13369, 24 Eylül 1867; İ. TAL. 1/1310 M-064, 15 Ağustos 1892; İ. TAL. 79/1312 Za. 10, 29 Nisan 1895.

19 yüzyılın ikinci çeyreğine kadar küçük ve vasat yelkenli gemilerin uğrak yeri olan Giresun limanının mütevazı yapısı³⁹ yüzyılın ikinci yarısından itibaren yüksek tonajlı buharlı gemilerin uğramaya başlamalarıyla yetersiz kaldı. Kötü hava şartlarında gemilerin limana yanaşamaması, uygun iskele ve rıhtım gibi emtia yükleme-boşaltma alanlarının olmayışı, emtiayı muhafaza edebilecek depo ve antrepoların yetersizliği; şehrin klasik sahil mimarisinin ticari ihtiyaçlara göre yeniden tesis/dizayn edilmesini zorunlu kıldı⁴⁰.

Giresun limanına bir adet iskelenin yapılması düşüncesi ilk olarak 10 Temmuz 1872 tarihli bir belgede görülmektedir. Bu belgede: “*Giresun kasabası oldukça bir mevki-i ticaret olarak kesret üzere sefine ve sandal amed ü şüd etmekte ise de kasaba-i merkûmede muntazam bir iskele olmadığı cihetle o makule işlemekte olan sefine ve sandallar hamulesinin nakil ve ihracında pek çok suubet (zorluk, güçlük) ve müşkülât çekilmekte olduğundan...*” dolayı “*Giresun’un birinci iskele derecelerinde kesb-şeref mamuriyet edeceğine mebni müceddeden bir iskele bina ve inşası...*” talep edilmekteydi⁴¹. Yine ilk defa limana bir rıhtım yapma fikri 11 Nisan 1873 tarihli bir belgede görülmektedir. Söz konusu rıhtımın yapılabilmesi için alınacak vergi ancak 14 Kasım 1886’da Şura-yı Devlet’te yapılan bir görüşme ile karara bağlandı. Bu işi takip edebilmek için de bir komisyon kuruldu. Kurulan komisyon bir müddet rıhtımın yapılması için çalışmalarını sürdürmüş fakat inşaatın ağır yürümesi sıkıntılara yol açmıştır. Zor da olsa geç bir dönemde yapımı tamamlanan bu küçük iskele limandaki gemi trafiğinin artmasıyla yetersiz kalmıştır. Trabzon Valiliği, Giresun limanına yapılan rıhtım hakkında, 30 Nisan 1911’de bir telgrafla Nâfia Nezaretine bilgi vermiştir. Trabzon Valisi limandan yapılan ihracat ve ithalattan alınan belli bir miktar

³⁹ 19. yüzyılın başlarında Giresun liman hakkında bilgiler veren Bıjışkyan, Giresun’da ilk defa iki limanın varlığından bahsetmektedir ki bu da Giresun limanının hızlı bir şekilde geliştiğinin kanıtıdır. Bunlardan birincisi, şehrin doğu tarafında Demirkapı limanı (şimdiki Gemiler Çekeği mevki), ikincisi ise, şehrin batısında bulunan Lonca limanı (şimdiki mevcut liman)’dır. Karaman, *Giresun Kazası (1850-1900)*, s. 17.

⁴⁰ Liman ve yolların haricinde Giresun kentinde birçok işletme, dini ve sosyal müesseseler de inşa edildi. 1900’lerde Giresun kentinde, çok sayıda otel, (içlerinde en konforlusu Theophilos Hotel), Osmanlı Emperyal Bankası, Ziraat Bankası, 1 Adli Bina, 1 Ermeni Gregoryan Kilisesi, 4 Rum Kilisesi, 1 Katolik Şapeli (Pere de Capucins’ler tarafından yönetilmektedir.) Saint Joseph’lere ait bir Fransız sıbyan mektebi bulunmaktadır. Aynı misyoner gruplar keza bir Katolik kilisesi ve okul açabilmek için hükümet nezdinde teşebbüste bulunmuşlardı. Gennalar raporlarında bu okullar sayesinde çok sayıda kişinin Fransız lisanına aşina olacağını belirtmiştir. AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1906*.

⁴¹ BOA. ŞD. 1782 B/31, 11 Temmuz 1872.

vergi sayesinde küçük bir rıhtımın yapıldığını ancak, Giresun'un ticarî kapasitesinin arttığını ve rıhtımın ihtiyaçlara cevap vermediğini, bundan dolayı limanın ıslahı için alınan verginin günün şartlarına göre artırıldığını belirtmiştir⁴².

Giresun'un bu durumu yabancı sermayenin de dikkatini çekmiş ve imparatorlukta bir çok liman projesi gibi Giresun için de bir proje ortaya atılmıştı. Paris'te şubesi bulunan Fransız-Türk ortaklığındaki bankanın 1909'da Giresun limanı ve ard bölgesiyle bağlantı sağlamak amacıyla birkaç projesi vardı. Bunlardan birisi limana yanaşan gemileri kuzey rüzgârlarından koruyacak bir dalga kıran ve rıhtımın inşa edilmesine dairdi. Ancak bunlardan hiç birisi gerçekleşme imkânı bulamamıştır⁴³. Benzer şekilde Giresun limanının hinterlandında hayati bir değişiklik yapacak olan Giresun-Karahisar (günümüzde Şebinkarahisar) yolu da bir türlü tamamlanamamıştır. 122 kilometre uzunluğunda olan bu yolun yapımına 1868'de başlandı. 7 metre genişliğinde olması tasarlanan bu yolun genişliği fiziki şartlardan dolayı yer yer 4 metre hatta 3 metreye kadar daraldığı oluyordu. Hatta bazı bölgelerdeki darlığından dolayı bazen iki deve kervanın yan yana geçmesi bile neredeyse imkânsız hale gelmekteydi⁴⁴. Bu yolun toplam maliyeti 4 milyon Frank olarak belirlenmiştir⁴⁵. Yolun tamamlanmasıyla Harput, Sivas, Erzincan ve Anadolu dahilindeki bazı vilayetlerle Giresun'un bağlantısı sağlanmış olacak ve bu sayede Giresun limanı Samsun ve İskenderun'a eşdeğer bir liman olacaktı⁴⁶. 1884'te yolun Giresun'daki 64 kilometrelik kısmı tamamlandı⁴⁷. Ancak Sivas sınırında kalan kısmı Gaspard Genna'nın raporuna göre 1906'ya gelindiğinde halen tamamlanmamıştır. 1909'da ise yolun tamamlandığı ancak bakımsızlıktan dolayı ulaşımın güçlüğüle sağlandığı belirtilmekteydi. Bakımın yapılabilmesi için milyonlarca Frank gerekmekteydi⁴⁸. Öyle ki bu yolun kervanlarla kat edilebilmesi için 3 ila 5 gün gerekmekteydi⁴⁹. Bunun haricinde yukarıda adı geçen

⁴² Karaman, *Giresun Kazası (1850-1900)*, s. 17.

⁴³ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1909*.

⁴⁴ Cuinert, *La Turquie D'Asie*, s. 70.

⁴⁵ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1906*.

⁴⁶ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1906-1907*.

⁴⁷ Ali Ata Yiğit, "Tarihi Süreci Işığında Kelkit Vadisi ve Sivas-Şebinkarahisar-Giresun Ticaret Yolu", *Orta Karadeniz Kültürü*, Ankara 2005, s. 493; Ayrıca bu yol hakkında bkz. İ. Hakkı Demircioğlu-Nazım Kuruca" XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Şebinkarahisar-Giresun Ticaret Yolu (İpek Yolu)", *Askeri Araştırmalar Dergisi*, S. 7, ATASE Yay., Ankara 2006, s. 36.

⁴⁸ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1909*.

⁴⁹ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1907*.

Fransız-Türk ortaklığındaki bankanın Giresun-Karahisar arasında bir demiryolu yapılmasına dair teşebbüsleri söz konusuydu. Ancak o dönemde fiziki olarak imkânsız görünen bu proje eyleme dönüşmeden son bulmuştur⁵⁰.

Tüm teşebbüslere rağmen diğer Karadeniz limanlarında olduğu gibi Giresun liman inşası da tamamlanamadan akim kalmıştır. Aynı şekilde Giresun-Karahisar yolunun durumu da meçhuldü. Buna rağmen Giresun limanındaki hareketlilik artarak devam etmiştir. 1880’lerde İdare-i Mahsusa, Lloyd, Mesajeri ve Rus kumpanyaları emtia ve yolcu taşımacılığında Giresun limanında rekabet halindeydi⁵¹. Bunlar haftada bir defa düzenli olarak bu limana uğramakta çok miktarda yolcu ve emtia taşımaktaydılar. Bu şirketler aynı zamanda posta ofisleriyle anlaşarak posta taşımacılığı da yapmaktaydılar. Mesajeri’nin 1886’da Trabzon hattını Batum’a kadar uzatmasıyla, bu şirkete ait buharlılar 15 günde bir Giresun limanına uğramaya başladı⁵². 1885 yılına kadar Giresun limanına uğrayan dört büyük buharlı nakliyat kumpanyasının 1882 yılında taşıdığı yolcular şöyleydi⁵³:

Dört büyük buharlı deniz nakliyat kumpanyasının 1882 yılında taşıdığı yolcular

	Çıkış yapan yolcu	Giriş yapan yolcu
Lloyd	2.215	1549
Odesa	2.021	598
Mahsusa	1.036	500
Mesajeri	841	750
Toplam	6.113	3.397

Dört büyük buharlı deniz nakliyat kumpanyasının 1883 yılında Giresun limanından ihraç ettiği emtia

⁵⁰ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1909.*

⁵¹ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1882-1883, 1887; XIX. Yüzyılın ikinci yarısında Giresun limanına uğrayan buharlı nakliyat kumpanyaları hakkında ayrıca Trabzon vilayet salnameslerinde de benzer ve ayrıntılı bilgiler verilmektedir. Örneğin 1878 Trabzon vilayet salnamesinde Avusturya, Rus ve Fransız kumpanyalarına ait buharlı gemilerin düzenli olarak Giresun limanı uğradıkları belirtilmekteydi. Trabzon Vilayet Salnamesi, Vilayet matbaası 1873, s. 151-152.*

⁵² *Journal Officiel*, 8 Juillet 1887, Assemblée Nationale, seance du 1 Juillet 1886, AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1909.*

⁵³ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 4, Trafic, 1882.* Giresun Limanındaki yolcu trafiği hakkında ayrıca bkz. *Trabzon Vilayet Salnamesi*, Vilayet Matbaası, 1901, s. 151; *Trabzon Vilayet Salnamesi*, Vilayet Matbaası 1903, s. 388; *Trabzon Vilayet Salnamesi*, Vilayet Matbaası 1903, s. 442.

İstasyonlar	Mesajeri Kilogram	Lloyd Kilogram	Odesa Kum. Kilogram	Mahsusa Kilogram	Toplam Kilogram
İstanbul	132.838	204.005	139.492	61.150	537.485
Tuna	12.650	24.445	--	--	37.095
Odesa	86.975	177.610	148.008	--	412.593
Selanik	8.000	13.285	30.050	--	51.335
İzmir	31.245	50.840	12.084	--	94.169
Kandiye	--	39.605	--	--	39.605
Yunanistan	11.105	147.395	--	--	158.500
Beyrut	850	33.670	46.360	--	80.880
İskenderiye	17.800	39.495	92.060	--	149.355
Triyeste	2.500	166.390	--	--	168.890
Malta	4.500	--	39.100	--	43.600
Marsilya	501.198	5330	23.800	--	530.328
Londra	188.526	--	--	--	188.528
Liverpool	55.650	126.900	1.608.873	--	1.791.223
Anvers	86.198	--	--	--	86.198
Sivastopol	--	--	23.636	--	23.636
Rostof	--	--	17.100	--	17.100
Hamburg	--	--	106.704	--	106.704
Batum	--	--	11.848	--	11.848
Diğer	23.080	56.300	34.700	10.270	124.350
Toplam	1.163.115	1.085.270	2.333.615	71.420	4.653.420

Adı geçen şirketlerin Giresun limanından ihraç ettiği emtia başta fındık olmak üzere fasulye, ceviz, deri, sarı tohum ve maden gibi ürünlerden oluşmaktaydı⁵⁴. Mesajeri, Lloyd ve Odesa kumpanyalarının Giresun limanına ithal ettikleri emtia ise başta un ve manifatura, hırdavat ve kolonyal ürünler, demir, petrol ve sairinden ibaretti. Dört kumpanyanın 1883'te Giresun limanına taşıdıkları ithal ürünler tabloda verilmiştir⁵⁵.

Dört büyük buharlı deniz nakliyat kumpanyasının 1883 yılında Giresun limanına ithal ettiği emtia

Emtia	Mesajeri Kilogram	Lloyd Kilogram	Odesa Kilogram	Mahsusa Kilogram	Toplam Kilogram
Manifatura	85.737	132.955	85.000	11.600	315.292
Hırdavat	19.061	21.470	16.050	--	56.581
Demir	79.606	92.570	51.000	45.000	268.176
Kolonyal ürünler	21.235	48.200	8.500	7.200	85.135
Un	61.500	130.870	117.000	12.000	321.370
Petrol	--	37.990	45.000	--	82.990
Çuval	277 adet	--	--	--	36.002
Diğer	15.9700	403.868	12.200	9.700	585.468
Toplam	462.841	876.923	334.750	85.500	1.751.014

Şirketlerin taşıdıkları ürünler değer olarak Mesajeri 253.872 Frank, Lloyd 607.500 Frank, Odesa 250.000 ve İdare-i Mahsusa 11.250 Franka tekabül etmekteydi.

⁵⁴ Adı geçen şirketlerin ihraç ettiği ürünlere ayrıca bakınız. AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 4, Trafic, 1883*.

⁵⁵ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 4, Trafic, 1883*.

1885'ten itibaren bu rekabete yeni şirketlerin dahil olduğunu görmekteyiz. 1885'te İngiliz Pappa Yannie Kumpanyası ayda bir defa bu iskeleye uğrayama başladı. Bu şirket daha çok bölgenin değerli madenlerini Liverpool'a taşımaktaydı⁵⁶. 1887 Hazirandan itibaren Courdji (Gürcü) ve Yunan Panhellenique kumpanyaları Giresun limanını da içine alan bir hatta sefer başlattılar. Bu şirketler fark gözetmeksizin her sınıftan yolcu taşıdılar⁵⁷. Bunun yanında 1892 Temmuzundan itibaren Paquet adında bir başka Fransız kumpanyası da ayda iki defa düzenli olarak Giresun limanına uğramaya başladı⁵⁸.

1893 yılında Giresun'da ve aynı zamanda Ordu'dan da sorumlu olan; Fransa, Avusturya ve Rusya'ya ait olan viskonsoloslar bulunmaktadır. Bunlardan Fransa ve Avusturya'ya ait konsoloslar aynı zamanda Mesajeri ve Lloyd kumpanyalarının acenteliğini yapmaktadırlar. 1893-1896 yılları arasında Giresun ve Ordu limanına düzenli ve düzensiz olarak uğramakta olan buharlı nakliyat şirketleri şunlardır:

Giresun limanına Lloyd, Rus (Odesa), Courdji (Gürcü) ve İdare-i Mahsusa kumpanyaları haftada bir, Mesajeri, Paquet, Panhellenique 15 günde bir düzenli olarak; Alman, İngiliz ve Danimarka'ya ait buharlı gemiler ihtiyaca binaen seyrek olarak uğramaktaydılar. 1895'ten itibaren İtalyan Florio Rubattino da 15 günde bir Giresun limanına uğramaya başlayarak bu rekabete dahil oldu. 1896'da ise seferlerini ayda bire düşürdü⁵⁹. Rus, Mahsusa ve Courtgi kumpanyaları, her geçen gün hareketliliği artan Ordu limanına da haftada bir düzenli olarak uğramaya başladılar. Bu üç şirket ve keza Lloyd, Mesajeri ve Panhellenique Ünye ve Fatsa limanlarına da ihtiyaca binaen giriş-çıkış yapmaktaydılar⁶⁰.

Adı geçen şirketler arasında aynı zamanda posta taşımacılığı yapan ve Giresun'da posta ofisi bulunanlar Mahsusa, Mesajeri, Lloyd ve Odesa kumpanyalarından müteşekkildi. Bunların dışında İtalyan şirketi Florio Rubattino'nun Giresun acentesi de konsolosluk görevini uhdesinde bulunduruyordu⁶¹.

⁵⁶ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 4, Trafic, 1886.*

⁵⁷ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 4, Trafic, 1887.*

⁵⁸ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1892.*

⁵⁹ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1895-1896*

⁶⁰ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1893-1896.*

⁶¹ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1896.*

1900'lere gelindiğinde Giresun ve Ordu limanlarındaki hareketlilik daha da artış gösterdi ve muhtelif milletlere ait birçok buharlı nakliyat kumpanyası bu limanlara düzenli ve düzensiz olarak giriş-çıkış yaptı⁶².

Giresun limanına uğrayan buharlı nakliyat şirketleri

Avusturya Lloyd	Haftada bir	Gidiş- Dönüş
Panhellenique	“	Dönüş
Hacı David	“	Dönüş
Destuni Yanulato	“	Dönüş
Gürcü Kum.	“	Dönüş
Mahsusa	“	Gidiş- Dönüş
Rus Kum	15 günde	Gidiş-Dönüş
Mesajeri Mar.	“	Dönüş
Paquet Kum.	“	Dönüş
Florio Rubattino	Aylık	Gidiş-Dönüş
Deutsche Levant Line	Düzensiz	Dönüş

Ordu limanına uğrayan buharlı nakliyat şirketleri

Mahsusa	Haftalık	Gidiş-Dönüş
Lloyd	“ (Ağustos-Kasım)	Dönüş
Gürcü Kum.	“	Dönüş
Panhellenique	“	Dönüş
Hacı David	“	Dönüş
Destuni Yanulato	“	Dönüş
Rus Kum.	15 günde bir	Gidiş- Dönüş
Mesajeri Mar.	Düzensiz	Dönüş
Paquet Kum.	Düzensiz	Dönüş

Bu şirketlerden Hacı David Kumpanyası yalnızca 1904 yılında Giresun ve Ordu limanlarına düzenli olarak uğradığına tanık olmaktadır⁶³. Daha sonraki yıllarda bu şirketin Giresun ve Ordu limanlarına uğradığına dair bilgiye sahip değiliz. Destuni Yanulato Kumpanyası'nın ise 1909 gibi geç bir tarihte Giresun ve Ordu limanlarına uğramaktadır⁶⁴. Ayrıca Giresun limanına düzensiz olarak uğrayan Alman, Danimarka

⁶²AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1904-1909*. 1900'lü yıllarda Giresun Limanına giriş-çıkış yapan gemiler hakkında ayrıca bkz. *Trabzon Vilayet Salnamesi*, Vilayet Matbaası 1901, s. 247; *Trabzon Vilayet Salnamesi*, Vilayet Matbaası 1903, s. 172; *Trabzon Vilayet Salnamesi*, Vilayet Matbaası 1903, s. 490.

⁶³ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1904*; Hacı David Kumpanyası hakkında ayrıca bkz. İlhan Ekinci, “Hacı David Vapur Kumpanyası ve Amerikan Boykotu”, *Türk Kültürü İncelemeleri*, İstanbul 2003, s. 53-78.

⁶⁴ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1909*.

ve İngiliz buharlı gemileri Giresun'dan aldıkları emtiayı Kuzey Avrupa ülkelerine taşımaktaydılar⁶⁵.

Rus Kumpanyası ise Giresun ile Odesa ve Karadeniz'in kuzey limanları arasındaki nakliyatı rakipsizdi, aynı zamanda Giresun ticari taşımacılığında ilk sıradaydı. Avusturya Lloyd Kumpanyası Giresun limanındaki taşımacılıkta ikinci sıradaydı. 1880'lerden beri Giresun'dan Marsilya ve Londra'ya direk hattı olan tek şirket Mesajeri Maritim Kumpanyası olduğundan, bu hatta rakipsizdi. Giresun limanından Marsilya ve Londra için ihraç edilen emtia genellikle Mesajeri buharlıları tarafından nakledilirdi⁶⁶. Mesajeri acentesinin etkin faaliyetleri sayesinde Giresun limanından elde ettiği gelir 1909'da 47.349, 1910'da 70.712, 1911'de ise 80.068 Frank'a yükselmiştir⁶⁷. Marsilya'dan Giresun'a doğrudan gelen ithal emtia Paquet Kumpanyası tarafından nakledilmekteydi⁶⁸.

Transit ticaret güzergâhında uğrak bir liman kenti olan Giresun, buharlı nakliyat şirketlerinin faaliyet ağına dâhil olduktan sonra hızlı bir gelişme sürecine girdi, acente-konsolosluk müessesesiyle birlikte ciddi anlamda uluslararası ticarete ve siyasete konu oldu. Bu durum kentin sosyal ve beşeri yapısını değişikliğe uğrattı ve adeta yeniden tesis edilmesine neden oldu.

Fındık ve Diğer İhraç Ürünleri

Tarihi süreç boyunca Giresun denince ilk akla gelen ürün şüphesiz fındık olmuştur. Giresun ve havalisinde bol miktarda yetişen bu ürünün kalite bakımından benzerinin olmaması, bu ürüne ihtiyacı olan başta Rusya olmak üzere diğer bütün Batılı devletlerin dikkatlerini Giresun üzerinde yoğunlaştırmalarına neden olmuştur. Nişan Antriyasyan, Fındık ticareti üzerine yazdığı eserinde “*Memalik-i Osmaniyede fındık ziraatının Trabzon vilayetine münhasır olduğu...en evvel Giresun kazasında yetiştirildiğini*” belirtmektedir⁶⁹. Zaten sade bir şekilde tüketilen fındığa olan ihtiyaç yeterince fazla iken bu ürünün kullanımının endüstriyel alana dahil olarak genişlemesi;

⁶⁵ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1896.*

⁶⁶ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 4, Trafic, 1887.*

⁶⁷ AFL. 1997 002 4404, *Rapport General de Service de Constantinople, Chapitre 4, Trafic, 1910-1912.*

⁶⁸ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1907.*

⁶⁹ Nişan Antriyasyan, *Fındık Ziraati ve Ticareti*, İstanbul 1331, s.5; Bayramoğlu Kazım ile Ragıp Ziya'nın beraber yazdıkları “Fındık Ziraati” adlı eserde ise, Osmanlı Devleti'nde fındık ziraatinin hakiki bir kıymet ve ticarî bir önem kazandığı yerler olarak Karadeniz sahili ve bilhassa Giresun ve Trabzon gösterilmiştir. Bayramoğlu Kazım-Ragıp Ziya, *Fındık Ziraati*, İstanbul 1928, s.6.

diğer yandan buharlı deniz nakliyat kumpanyalarının Giresun limanına düzenli olarak uğramaya başlamalarıyla bu ürüne olan ulaşımın kolaylaşması, findığın arz-talep dengesine etki etti. Fındık üretiminin arttırılması teşvik edildi. 1850'lere kadar Giresun limanından yapılan fındık ihracatının önemli bir kısmı Rusya'ya yapılmaktaydı. Fındık ticaretini yapanlar ise genellikle yerli Rum tüccarlardı. Hatta bölgeye ilk fındık kırma makinasını Marsilya'dan getirten kişi Tacir ve Belediye Başkanı olan Kaptan Yorgi Efendi'nin kardeşi Kaptan Divanis'tir⁷⁰. Fındık ticaretinde İstanbul ve Avrupa şehirleriyle kurulan bağlantılar da yine Rum tüccarın aracılığıyla yapılmaktaydı⁷¹.

Sadece Karadeniz sahillerinde ticaret yapabilme salahiyyeti elde eden Rumlar, fındık yüklü gemilerine Trabzon'a gidene kadar Osmanlı, bilahare Yunan, Danimarka veya Rus bandırası çekerek Rus limanlarına fındık ihraç etmekteydiler⁷². 1850'lerden itibaren Batılı devletlere ait buharlı deniz nakliyat kumpanyaların tedricen ve düzenli bir şekilde Giresun limanına uğramaya başlamalarıyla Avrupa'ya yapılan fındık ihracatı da önemli oranda artış gösterdi⁷³.

Osmanlı Devleti'nde fındık ihracatını gösteren istatistikler 1870'lerden itibaren düzensiz bir şekilde tutulmaya başlanmış ve bu tarihte 5.468 ton fındık ihraç edilmiştir⁷⁴. Ancak yabancı kaynaklar bilhassa konsolosluk raporları bu ürünün ihracatına dair daha erken tarihli istatistiki bilgiler vermektedirler. Fransız ticaret yıllıklarında 1840-1843 yılları arasında Trabzon limanından ihraç edilen findığın değeri şu şekildedir⁷⁵.

⁷⁰ XIX. yüzyılın ikinci yarısında fındık ticaretiyle uğraşan tüccar ve şirketleri üç grupta toplamak mümkündür: Türkler, Rumlar ve yabancı şirketler. Türklerden Feridunzâde Hacı Hasan, Sarımahmudzâde Eşref, Sarıalemdarzâde İsmail, Tacalizâde Mustafa, Hacıaliağazâde Kaşif, Rum tüccarları, Pisani kardeşler, Kaptan Yorgi, Mavridi oğulları, yabancı şirketler ise, İngiliz Vital Şirketi, Alman P.P. Danielsen ve J.J. Hochstrasser Şirketi olup, bu şirket 1852'den 1941 yılına kadar fındık ticaretini sürdürmüştür Karaman, *Giresun Kazası (1850-1900)*, s. 146.

⁷¹ Örneğin İstanbul'da fındık ticaretiyle ilgilenenler: Andreas Christo, s. 216. Avramoglu E. Cohen (225), R. Illioglou, Çetinoğlu Andrea bunlardan bir kaçıdır. Ayrıca diğer fındık tüccarları için bakınız. *Annuaire Oriental du Commerce, Année 1891*, Publie par Cervant Freres, Paris 1891, s. 216, 225, 442.

⁷² Trabzon Liman Reisi, Rumların yaptığı ticaretin kanunlara aykırı bir şekilde yapıldığını Giresun Kaymakamlığı'na şikâyet etse de Rumlar, ticaret faaliyetlerini aksatmadan devam ettirmiştir. Balcı, *Giresun Rumları ve Gayrimüslim Bir Belediye Başkanı: Kaptan Yorgi Konstantinidi Paşa*, s. 87.

⁷³ Faruk Sümer, Giresun fındık ticaretinin 19. Yüzyılın ikinci yarısında ön plana çıktığını, bunun da sebebinin Avrupa'dan gelen yoğun talepten kaynaklandığını belirtmiştir. Faruk Sümer, *Tirebolu Tarihi, Tirebolu Kültür ve Dayanışma Derneği Yayınları*, İstanbul 1992, s. 133.

⁷⁴ Ayhan Yüksel, "Fındık ve Tirebolu" *Tirebolu Birinci Fındık Festivali (6-7 Eylül 1996)*, *Bildiriler*, İstanbul 1997, s.86

⁷⁵ *Annales Commerce Exterieur, Turquie Fait Commerciaux 1844-1859*, No: 1, s. 6.

1840	1841	1842	1843
122.000 Frank	124.000 Frank	164.000 Frank	34.000 Frank

1846'da ihraç edilen fındık miktarı ise 73.000 Frank (403.000 Koli) değerinde idi⁷⁶. Trabzon Fransız konsolosu rakam vermemekle birlikte fındık rekoltesinin 1851'de düşük olması dolayısıyla fındık ihracatının da memnuniyet verici olmadığını belirtmektedir⁷⁷.

1856 yılı Trabzon İngiliz konsolosunun raporuna göre de kuraklık nedeniyle bu yılki fındık rekoltesinin düşük fiyatının ise yüksek olduğu ifade edilmiştir⁷⁸. 1856 yılında 17.860 kental* (1.018.020 kg.) olan fındık ihracatı 1857'de 19.352 kentala (1.103.064 kg.) yükselmiştir⁷⁹. 1858'e gelindiğinde ise fındık rekoltesinin geçmiş yıllara oranla en yüksek seviyeye geldiği, Trabzon ve Giresun'un 220.000 cwt* ile 250.000 cwt (11177 ila 12701 ton) arasında fındık ürettiği bildirilmektedir⁸⁰.

Acente-Konsolos Gaspard Genna'nın 1879'dan itibaren tutmuş olduğu raporlar Giresun fındık rekoltesi hakkında daha gerçekçi ve düzenli bilgiler vermektedir⁸¹.

Giresun Fındık Rekoltesi	
Yıllar	Kilogram
1879	2.240.000
1880	7.840.000
1881	6.500.000
1882	18.000.000
1883	2.800.000

⁷⁶ *Annales Commerce Exterieur, Turquie Fait Commerciaux 1844-1859*, No: 2, s. 34.

⁷⁷ *Annales Commerce Exterieur, Turquie Fait Commerciaux 1844-1859*, No: 6, s. 12.

⁷⁸ Özgür Yılmaz, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İngiliz Konsolos Belgelerine Göre Giresun (1856-1900)", *Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu*, I, Giresun Belediyesi Yayınları, Ankara 2009, s. 525. (s. 517-536)

* Kental'ı kilograma çevirirken günümüzün birim değeri değil de o dönemin birim değerine göre belirlenmiştir. Belirtilen dönemin birim değerine göre 1 kental 57 kilogram iken günümüzde 100 kilogram olarak belirlenmiştir.

⁷⁹ *Annales Commerce Exterieur, Turquie Fait Commerciaux 1844-1859*, No: 12, s. 15

* Hundredweight veya kısaltılması centrum weight (cwt). Eski İngiliz imparatorluk ağırlık ölçülerinden biri. 1 uzun cwt 112 libre = 50.80 kg.; 1 kısa cwt 100 libre 45.35 kg.

⁸⁰ Yılmaz, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İngiliz Konsolos Belgelerine Göre Giresun", s. 525.

⁸¹ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1883*; 1889 yılı Giresun fındık rekoltesini Fransız Trabzon Konsolosu Bertran 15.680.000 kilogram vermiştir. Ancak Bertran Trabzon'un da ayrıca 7.840.000 kilogram olduğunu belirtmiştir. Bu da toplamda 23.520.000 kilograma tekabül eder. *Bulletin Consulaire Français Recueil des Rapports Commerciaux, Turquie d'Asie, XIX.*, Imprimerie Nationale Paris 1890, s. 118.

1885	5.000.000
1886	11.000.000
1887	1.200.000
1888	9.860.000
1889	20.000.000
1892	10.000.000
1893	6.840.000
1894	16.000.000
1895	17.100.000
1896	6.840.000

Fındık rekoltesine dair yukarıda verilen rakamların dalgalı bir seyir izlemesinde birçok neden vardır. Fransız Giresun viskonsolosu Genna'nın bu konuda ilginç tespitleri vardır. Fındığın yıllık rekoltesi her şeyden önce hava koşullarına bağlıdır. Sıcaklık ve kuraklık geçişlerinin sert yaşandığı yıllarda yani kışın oldukça sert yazın ise sıcak ve kurak geçmesi, fındık hasadı ve kalitesini etkileyen birincil etkindir. Bunun haricinde Genna'ya göre Giresun'un fındık rekoltesi yedi yılda bir doruğa ulaşmaktadır. Yani sekizinci yıla gelindiğinde ürünün rekoltesi önemli miktarda düşmektedir. Örneğin 1882 yılındaki hasat miktarı 18.000.000 kilogram gibi yüksek bir rakama ulaşmıştır. Bunun sebebi 7. Yıla tekabül etmesidir. Yine 1889'da 20.000.000 kilogram gibi muazzam bir rekolteye ulaşması bir sonraki yedinci yıla denk düşmektedir. Sekizinci yıllar ise rekoltenin en düşük olduğu yıllardır⁸². Fındık fiyatları çoğu zaman o yılki fındık hasadına göre değişmektedir. Fransız Trabzon Konsolosu Amedée Querry'ye göre fındığın fiyatı 1858'de 55,220 kilogram'ı (44 okka) 16 Frank (0,96 kuruş) idi⁸³. 1880'e gelindiğinde 100 kilogram fındık 40 Frank'a ulaştı⁸⁴. 1898'de ise 100 kilogram fındık 40 frank iken 1899'da 100 kilogram fındık 100 franga ulaştı. 1898'de ihraç edilen 6.442.400 kilogram fındığın değeri 2.625.075 frank iken 1899'da ihraç edilen 2.171.000 kilogram fındığın değeri 2.149.000 franga tekabül etmekteydi. Buradan anlaşılmaktadır ki fındık ihracatından elde edilen gelir rekolte ve fındığa o yıl biçilen değere göre değişmekteydi⁸⁵.

Yabancı nakliyat kumpanyaları daha fazla fındık alabilmek için birbirleriyle sıkı rekabet içerisindeydiler. Rus nakliyat kumpanyası bir yandan Trabzon'daki fındık

⁸² AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1883.*

⁸³ *Annales Commerce Exterieur, Turquie Fait Commerciaux 1844-1859, No: 14, s. 20.*

⁸⁴ *Ministere du Commerce, Bulletin Consulaire Français Recueil Rapports Commerciaux, Par Les Agents Diplomatiques et Consulaires de Français a L'Etranger, Imprimerie Nationale, Paris 1882, s. 633.*

⁸⁵ Alfred Martineau, *Le Commerce Français dans le Levant, Guillaumin & Cie, Paris 1902, s. 279.*

tüccarlarıyla, diğer yandan ise Suriye ve Odesa'daki fındık alıcılarıyla uzun süreli anlaşma sağladığından fındık ticaretinde Trabzon ile Suriye ve Odesa arasında tekel oluşturmuş durumdaydı. Hatta Fransız Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Suriye limanlarındaki fındık alıcılarıyla bile anlaşma yapmış durumdaydı⁸⁶. Diğer yandan 1886'da birçok İngiliz tüccar gemisi Londra, Liverpool ve Anvers'e fındık ithalatı yapabilmek için adeta Giresun limanına çıkarma yapmışlardı. Bunlar diğer fındık alıcılarından daha fazla fiyat vererek Rus tüccarları gibi fındık ticaretini inhisarlarına almak istediler. Fındık rekoltesinin düşük olduğu sıralarda ise İngiliz tüccar gemilerinin Giresun limanına pek nadir uğradığı görülmektedir⁸⁷.

1883 yılında Rusya'nın muhtelif limanlarına 24'ü Osmanlı bandıralı yelkenli, 16'sı Rus bandıralı yelkenli, 2'si buharlı olmak üzere toplamda 42 gemi yıl boyunca fındık nakletmekteydi. 2 adet buharlı gemi Rus Odesa Kumpanyası'na ait olup 15 günde bir Giresun'a uğramaktaydı. Bu şirkete ait buharlılar, 1883 yılı boyunca 687.207 kilogram fındık nakletti. Fındık ihracatının yapıldığı muhtelif Rus limanları aşağıda verilmiştir.

Odesa	354.400 kg.
Taganrog	2.117.400 kg.
Rostof	166.200 kg.
Kerç	27.000 kg.
Toplam	2.665.000 kg.

Mesajeri Kumpanyası'nın ise 1883'de İzmir, Selanik, İstanbul, Bağdat gibi Osmanlı limanları; Marsilya, Londra ve Liverpool gibi Avrupa limanları ve Bombay gibi Hint limanlarına naklettiği fındık miktarı ise 1.006.086 kilogramdan ibaretti. Yine bir diğer Fransız buharlı nakliyat şirketi olan Paquet, Marsilya'ya 31.000 kg., Anvers'e 37.500 kg. olmak üzere toplamda 68.500 kg. fındık nakletmiştir. Lloyd Kumpanyası

⁸⁶ AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, 1891, Chapitre 6, Comptabilite; Ministere du Commerce, Bulletin Consulaire Français Recueil Rapports Commerciaux*, Par Les Agents Diplomatiques et Consulaires de Français a L'Etranger, Imprimerie Nationale, Paris 1884, s. 633.

⁸⁷ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 4, Trafic, 1886-1887*.

da benzer şekilde Osmanlı ve Avrupa limanları dâhil Triyeste ve Tuna sahillerine 796.695 kilogram fındık ihraç etmiştir⁸⁸.

Fındığa olan arz-talep dengesinin değişmesi ve her geçen gün fındık üretimin daha fazla teşvik edilmesi fındığa dönük rağbetin bu derece artması, diğer tarım ürünlerinin ekim alanının tedricen daraltmasına sebebiyet verdi. Ordu, Ünye ve Fatsa gibi mısır ve fasulye ziraatının çok fazla yapıldığı araziler, fındık lehine daralmaya başladı. Acente-Konsolos Thomas Genna 1895 yılı raporunda Ordu ve havalisinde fındık tarımının 15 yıldan yani 1880'den bu yana yapıldığını belirtmektedir⁸⁹. Fındık tarımının artışıyla birlikte Ordu limanına düzenli ve düzensiz olarak uğrayan buharlı nakliyat şirketlerinin sayılarında da önemli artış oldu. 1890'lardan itibaren Rus, Odesa, Gürcü ve İdare-i Mahsusa kumpanyaları haftada bir defa Mesajeri, Lloyd, Panhellenik kumpanyaları da ihtiyaca binaen Ordu, Fatsa ve Ünye limanlarına uğramaktaydılar⁹⁰.

Benzer iklim şartları sayesinde fındık tarımının artması, Ordu'yu Giresun'dan sonra fındık ticaretinde ikinci sıraya yükseltti. 1905-1909 yılları arasında Ordu'nun fındık rekoltesi aşağıda verilmiştir⁹¹.

Ordu Fındık Rekoltesi	
Yıllar	Kilogram
1905	2.850.000
1906	855.000
1907	3.125.000
1908	3.000.000
1909	1.250.000

Aynı dönemlerde Giresun ve çevresinde fındık ekim alanları olabildiğince genişledi. Buna bağlı olarak Giresun fındık rekoltesi de önemli miktarda artış gösterdi. 1903-1909 yılları arasındaki Giresun fındık rekoltesi aşağıdaki tabloda verilmiştir⁹².

Giresun Fındık Rekoltesi

⁸⁸ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 4, Trafic, 1883.*

⁸⁹ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1895.*

⁹⁰ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1893-1896.*

⁹¹ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1905-1909.*

⁹² AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1904-1909.*

ACENTE-KONSOLOS (MESAJERİ MARİTİM KUMPANYASI ACENTESİ VE
FRANSIZ VİSKONSOLOSU) RAPORLARINA GÖRE GİRESUN LİMANI (1880-1909)

Yıllar	Kilogram
1903	8.550.000
1904	18.240.000
1905	14.250.000
1906	18.810.000
1907	8.835.000
1908	12.000.000
1909	9.860.000

20 yüzyıla gelindiğinde Giresun ve Ordu çevresinde fındık ekim alanlarının gelişmesi iki kenti ticari yönden ortak kaderde birleştirdi. İzmir için incir, Bağdat için hurma ne derece kıymeti haiz ise fındık da Giresun ve Ordu halkı için o derece kıymeti haizdi. Hasadın fazla olduğu sezon zenginliğin, az olduğu sezon fakirliğin hüküm süreceğine inanılırdı. Köylü hasadın aşağı-yukarı ne kadar olacağını önceden tespit eder. Öngörülerini de çoğunlukla doğru çıkardı⁹³. Bu durum fındığın bölge halkı için ne derece hayati bir rol oynadığının kanıtıdır.

Giresun kazasında üretimi yapılan ve ihracata konu olan fındıktan ziyade mısır, fasulye, ceviz, buğday, kenevir, nar ve üzüm gibi muhtelif ürün bulunmaktadır. Bunlardan özellikle mısır, fasulye ve kenevir Ordu ve havalisinde çok fazla üretilmektedir. Ancak fındık arazilerinin genişlemesi diğer ürünlerin ekim alanlarını önemli ölçüde daralmasına yol açtı⁹⁴. Zaten ekim alanı fındık lehine daralan mısır tarımının çoğunlukla Milas ve Turnasuyu çaylarının denize döküldüğü havza ile sınırlanması ve buna kötü hava şartlarının eklenmesi mısırın kaderini daha da tehlikeli bir mecraya sürükledi. Zira adı geçen nehirler, kışın şiddetli ve bol yağışlı geçtiği dönemlerde *fevkalade taşıp etrafta bulunan karyeler tarlalarını sel ile bozup götürdüğü için ahali fevkalade zaruret ve meşekkate giriftar olduğundan* mısıra olan ihtiyaç hat safhaya ulaşırdı⁹⁵. Halbuki mısır bölge ahalisinin temel geçim kaynağıydı. Gaspard Genna bölge ahalisinin mısıra verdiği önem hakkında özetle şunları ifade etmektedir. “Mısır alt sınıf bölge halkının temel besin kaynağıdır, yokluğu durumunda fiyatlar yükseldiğinden, halk huzursuz olur. Yerel yöneticiler dönem dönem artan

⁹³ Martineau, *Le Commerce Français dans le Levant*, s. 278-279.

⁹⁴ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1906*.

⁹⁵ BOA. A. MKT. MHM. 358/98, 11 Haziran 1866.

talebi karşılamak için mısır ithal etmek zorunda kalır. Mısır ithalatının büyük bir kısmı Rus limanlarından yapılır⁹⁶. ”

Mısır hasadı düşük olduğunda Giresun ve Ordu ahalisinden Babıaliye mazharlar gönderilmekte idi. Babıali’de bu sorunun çözülmesine yönelik öncelikle geçici süreliğine bölgedeki mısırın harice ihracatını yasaklama; daha sonra da *tüccarandan mübayaası çaresine* başvururdu⁹⁷. Mesela 1892’de bu yönde bir karar alındığında kilesi 18 kuruşa kadar satılmakta olan mısırın fiyatı 10 kuruşa kadar düşmüştü⁹⁸. Öncelikle Fatsa, Ünye ve Samsun gibi bolca üretilen yakın çevrelerden temin edilme yoluna gidilirdi. Ancak hasadın yetersiz olduğu dönemlerde başta Rusya olmak üzere Romanya gibi Doğu Avrupa ülkelerinden ithal edilirdi. Örneğin 1883, 1886, 1889 yıllarında mısır rekoltesi yerel tüketime yetmeyecek kadar düşük olduğundan Rusya’dan ithal edilmiştir⁹⁹. 1900’lere gelindiğinde ise neredeyse tamamen ithal edilen ürün haline gelmiştir. Ordu’da üretilen mısırın rekoltesi; 1895’te 2.000.000, 1896’da 2.600.000, iken 1904’te 1.725.000 kilogramdı¹⁰⁰. 1906’ya gelindiğinde ise Thomas Genna mısır tarımının neredeyse tamamen unutulduğundan yakınmaktaydı¹⁰¹. Dolayısıyla fındık ekim alanlarının genişlemesiyle ticari yönden kaderleri ortak hale gelen Giresun ve Ordu ahalisinin yaşadıkları sıkıntılar da benzer oldu.

Bölgede mısıra duyulan ihtiyaç aynı zamanda un ithalatıyla da giderilmeye çalışılırdı. Bölge halkı için yetersiz olan tahılın tarımı da ekseriyetle Ordu ve havalisinde yapılırdı. Giresun’a ithal edilen un genellikle Samsun, Marsilya, Rusya ve Tuna havzasından sağlanmaktaydı¹⁰². Giresun’a 1883’te Fransız Mesajeri Kumpanyası 61.500 kg., Avusturya Lloyd Kumpanyası, 130.870 kg., Rus Kumpanyası 117.000, İdare-i Mahsusa 12.000 kg. olmak üzere toplamda 321.370 kg. un adı geçen bölgelerden taşınmıştır¹⁰³. Bölgeye yapılan un ithalatı her geçen gün artmıştır. Örneğin

⁹⁶ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1882.*

⁹⁷ BOA. A. MKT. MHM. 358/98, 11 Haziran 1866; İ. MMS. 128/5497, 31 Ocak 1892.

⁹⁸ BOA. İ. MMS. 128/5497, 31 Ocak 1892.

⁹⁹ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1883.*

¹⁰⁰ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1895-1896, 1904.*

¹⁰¹ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secreteriat, 1906.*

¹⁰² AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secretariat, 1906.*

¹⁰³ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 4, Trafic, 1883.*

1887’de 1.134 çuval, 1906’da ise 10.000 çuval un Marsilya’dan nakledilmiştir¹⁰⁴. Bölge halkının alım gücü yetersiz olduğundan dolayı ithal edilen un düşük kalitedeydi. Hatta çuvallar içerisinde limana indirilen unun bir kısmı; iç bölgelere nakledildiği esnada yolların bozuk olması dolayısıyla zarar görmekte ve bozulmaktaydı¹⁰⁵. Halbuki Giresun’un ard bölgesinde Sivas, Harput, Diyarbakır gibi yüksek kaliteli tahıl deposu sayılan bölgeler bulunmaktadır. Giresun-Karahisar şosesinin tamamlanamaması ve tamamlanan kısımlarda ise kara taşımacılık maliyetinin deniz taşımacılığına oranla çok daha yüksek olması, dolayısıyla bölge ahali için hayati ehemmiyete sahip tahıl, ancak deniz yoluyla tedarik edilebilmektedir.

Bölgede yetiştirilen ve ihracata konu olan bir başka ürün de fasulyedir. Üretimi her geçen gün artan bu üründe Giresun’dan ziyade Ordu ve havalisinde bolca yetiştirilmektedir. Fasulye rekoltesi 1886’da 200.000, 1895’te 700.000, 1896’da 1.600.000, 1905’te 5.500.000, 1906’da ise 7.000.000 kilogram üretilmiştir¹⁰⁶. Bunun haricinde bölgede özellikle Ünye ve Fatsa’da önemli miktarda kenevir ve kenevir tohumu da yetiştirilmektedir. Örneğin 1896’da bu kazalarda 800.000 kg. kenevir, 810.000 kg. kenevir tohumu üretilmiştir¹⁰⁷.

Tarım ürünlerinden başka hayvansal ürünler de Giresun limanından ihraç edilmektedir. Özellikle işlenmemiş deri¹⁰⁸, geç dönemde üretimine başlanılan yumurta ihraç ürünleri arasında önemli yer tutmaktaydı. Bölgede bilhassa Ordu’da çiftlik tarzı yumurta üretimine 1900’lerden itibaren başlanmıştır. Önceleri 10 ila 14 arasında yumurta bir kuruşa satılırken, yumurta ihracatına başlanılmasıyla 3-4 yumurta bir kuruşa yükseldi. Yumurta üreticileri önemli miktarda kâr etmeye başladılar¹⁰⁹.

Kuzey Anadolu Dağ silsilesinde yetişen zengin beyaz, kara ve kızıl çamlardan oluşan orman örtüsü¹¹⁰ de Giresun için önemli bir gelir kaynağıdır. Acenta-konsolos

¹⁰⁴ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 4, Trafic, 1883*; AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secretariat, 1906*.

¹⁰⁵ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secretariat, 1907*.

¹⁰⁶ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secretariat, 1886, 1895, 1896, 1905-1906*.

¹⁰⁷ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secretariat, 1896*.

¹⁰⁸ 1882 yılında Mesajeri, Lloyd ve Rus kumpanyaları sırasıyla 290, 229, 164 adet işlenmemiş deri ihraç etmişlerdir. AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 4, Trafic, 1882*.

¹⁰⁹ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secretariat, 1906*.

¹¹⁰ Cuinet Giresun’un ard bölgesindeki dağlarda yetişen muhtelif çam ağaçlarından ayrıntılı bir şekilde bahsetmektedir. Vital Cuinet, *La Turquie D’Asie, Geographie Administrative, Statistique, Descriptive et Raisonnée de Chaque Province de L’Asie-Mineure*, Tome II., Paris 1892, s. 69.

Genna, bölge endüstrisinden bahsederken, tek endüstri dalının kereste üzerine olduğunu ifade eder. Genna 1904'te bir tanesi Giresun'a 45 kilometre mesafede bulunan Bulakkaya, diğeri ise 37 kilometre mesafede bulunan Ermez'de olmak üzere iki adet buharlı testerenin olduğunu belirtmektedir. Bu testerelerde yıllık ortalama 5.000 ila 6.300 metreküp arasında kereste üretilmektedir. Bu keresteler Giresun'da bulunan gemi tersanelerinde kullanılır ve Anadolu şehirlerine gönderilir. Aynı zamanda bu keresteler petrol varili yapılmak üzere Batum'a gönderilir¹¹¹.

Tarım ve hayvancılıktan başka madencilik de bölge ekonomisinde önemli bir yer tutmaktaydı¹¹². Şemseddin Sami'nin Kamus-ül Alâm'ında Giresun madenleri hakkında; *"Karadeniz sevhilinin o ciheti ezmend-i kadimeden beri kesret-i madeniyle meşhur olup... Kazanın sair taraflarında dahi simli kurşun, bakır, antimon, manganez, demir vesair madenler bulunduğu muhakkaktır"*¹¹³. Demektedir. Giresun havalisinde bulunan bu zengin yeraltı kaynakları yabancı gözlemcilerin de dikkatleri celp etmekteydi. Acenta-Konsolos Genna, *"Giresun ve havalisinde bol miktarda bulunan kurşun, manganez, bakır, gümüş, antimon bulunmaktadır. Yabancı müteşebbisler bu bakir bölgeye gelebilmek için hükümetten güven arttırıcı reformlar beklemekte ve ummaktadırlar"*¹¹⁴. demektedir.

İngiliz Konsolosu Palgrave 1869 yılı raporunda Karahisar madenleri ile ilgili olarak sadece tek bir kurşun madeninin çalışır durumda olduğunu, bunu da işletenin İstanbullu Kirkor Yakutçıyan adlı Ermeni olduğunu bildirmektedir. 1873 yılında ise Karahisar'daki gümüş ve kurşun madenlerinin Rum* ve Ermeni sahipleri arasındaki rekabet nedeniyle durma noktasına geldiğini ifade etmekteydi¹¹⁵. Trabzon Fransız Konsolosu Amédée Querry, Giresun'da manganez çıkarabilmek için bir İngiliz kumpanyasının henüz 1879'da bölgeye araştırma yapmak üzere mühendislerini gönderdiğini, ancak 1882'ye kadar bir sonuç alamadıklarını, şirketin daha elverişli

¹¹¹ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secretariat, 1904, 1906, 1907.*

¹¹² Giresun madenleri hakkında bkz. Kemal Saylan, "Ordu ve Giresun Yöresinde Madenler ve Maden İşletmeciliği (1860-1914), OTAM, S. 25, Bahar 2009, s. 167-182.

¹¹³ Şemseddin Sâmî, *Kâmüs'ul Âlâm*, Mihran Matbaası, İstanbul 1311, s.3935-3936

¹¹⁴ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secretariat, 1896.*

* İstanbul Ticaret Odası üyelerinden Dimitraki Efendi'nin kefilliyle, Yunanistan Devleti vatandaşı Mösyö Leonidas'a verilmiştir. Karaman, *Giresun Kazası (1850-1900)*, s. 159-160.

¹¹⁵ Yılmaz, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İngiliz Konsolos Belgelerine Göre Giresun", s. 525; Karaman, *Giresun Kazası (1850-1900)*, s. 159.

şartların oluşmasını beklediğini belirtmekteydi. 1887 yılında Lice'deki madenleri Asia Minor Mining Company'nin işlettiği belirtilmektedir¹¹⁶.

Giresun Viskonsolosu Genna, İngilizlerin haricinde, 1900'lere gelindiğinde Paris'te şubesi bulunan Fransız-Türk ortaklığındaki bir bankanın Giresun bölgesine yönelik birkaç proje planının olduğunu bildirmişti. Bu planlardan biri bölgede bolca bulunan gümüş, kurşun, bakır, manganer minerallerini işletme imtiyazı elde etmekte¹¹⁷. Ancak bu imtiyazın verildiğine dair bir bilgiye sahip değiliz. Tüm bu girişimlere rağmen Giresun limanındaki inşaa ve imar faaliyetleri ve ard bölgesiyle sağlanmaya çalışılan bağlantılar, diğer Karadeniz limanlarında olduğu gibi hızla gelişen ticaret ve ticari hareketliliğin ihtiyaçlarını karşılamaktan uzaktır.

Sonuç

Ticari ve ekonomik kaygılarla bir bölgeyi keşfeden buharlı deniz nakliyat şirketleri ve bu şirketlere ait müesseseler, siyasi kurumlardan daha önce o bölgeye yerleşebilmekteydi. En azından Karadeniz liman kentlerinin birçoğunda yapılanma bu minval üzere oldu. Siyasi münasebetlerde önemli rol oynayan konsolosluk gibi diplomatik müesseselerin de büyük bir kısmı, idari açıdan ekstradan külfet getirecek Giresun gibi küçük liman kentlerinde, işin ehillerine, yani yabancı şirket acentelerine emanet edildi. Mesajeri Maritim Kumpanyası'nın Giresun'a tayin edilen acenteleri Gaspard Genna ve oğlu Thomas Genna da hem acente hem de viskonsolosluk görevini birlikte yürüttüler. Giresun'a tayin edilen Avusturya ve İtalyan viskonsolosları da benzer şekilde Lloyd, Rubattino şirketlerinin acenteleriydi.

Acente ve konsolosluk müessesini birlikte yürüten bu şahıslar, bağlı bulundukları şirket ve ülkelerinin çıkarları doğrultusunda faaliyette bulundular. Giresun'un yerüstü ve yeraltı kaynaklarından sonuna kadar istifade edildi. Hatta çoğu zaman yerel ahali için hayati öneme sahip gereksinimler, yabancı sermayedarların çıkarları doğrultusunda geri plana itildi. Mesela ticari değere sahip findığın ekim alanı Giresun ve çevresinde yerel ahalinin aleyhine olacak bir şekilde genişledi. Ahali için hayati ehemmiyete sahip mısır ve tahıl arazileri findık lehine daraldı. Ticarileşen tarım

¹¹⁶ *Ministere du Commerce, Bulletin Consulaire Français Recueil Rapports Commerciaux*, Par Les Agents Diplomatiques et Consulaires de Français a L'Etranger, Imprimerie Nationale, Paris 1882, s. 633.

¹¹⁷ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secretariat*, 1908.

dolayısıyla geleneksel tarım büyük oranda terkedildi, doğal ürün çeşitliliği azaldı. Benzer şekilde bölgenin yeraltı kaynaklarından olabildiğince istifade edilmeye çalışıldı. XIX. Yüzyılın sonuna gelindiğinde Giresun limanı muhtelif milletlere ait neredeyse her gün yüksek tonajlı gemilerin uğradığı uluslararası bir ara liman kenti haline geldi. Yabancı sermayedarlar arasında yaşanan sıkı rekabet, Giresun'un fiziki, beşeri ve sosyo-ekonomik yapısını değişim ve dönüşüme uğrattı. Bu değişim ve dönüşümün nasıl ve ne şekilde yaşandığı, bu rekabetin en önemli aktörlerinden biri olan acente-konsolos raporlarında ayrıntılı bir şekilde işlendi. Thomas Genna 1909 yılı raporunda “*Yeni rejimden yabancı yatırımları çekmeye yönelik daha fazla anayasal değişim yapmasını umut ediyoruz. Yatırımcıların birçok isteği bulunmaktadır. Giresun'da endüstri neredeyse hiç yok, hiçbir şey gereğince işletilmiyor*¹¹⁸.” diyerek yakınmaktaydı. Her şeye rağmen yabancı sermayenin bitmek tükenmek bilmeyen talepleri Giresun için de imparatorluğun sonuna kadar devam etti.

KAYNAKÇA

Başbakanlık Osmanlı Arşivi

A. MKT. MHM. 358/98, 11 Haziran 1866.

HR. MKT. 198/8, 18 Temmuz 1857.

İ. HR. 228/13369, 24 Eylül 1867.

İ. TAL. 1/1310 M-064, 15 Ağustos 1892

İ. TAL. 79/1312 Za. 10, 29 Nisan 1895.

İ. MMS. 128/5497, 31 Ocak 1892.

ŞD. 1782 B/31, 11 Temmuz 1872.

MVL. 408/41, 18 Ocak 1863.

MVL. 626/38, 20 Ekim 1861.

Archives de l'Association French Line

AFL. 1997 002 4487, *Compagnie de Messageries Maritimes Agence de Trebizonde, Rapport General de Service, Exercice, Chapitre 6, Comptabilite, 1891.*

AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secretariat, 1880, 1882-1883, 1886-1889, 1892-1896, 1904-1909.*

¹¹⁸ AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 2, Secretariat, 1909.*

AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 4, Trafic, 1882-1883, 1886-1887, 1910-1912.*

AFL. 1997 002 4422, *Rapport General de Service de Kerassunde, Chapitre 1, Personnel, 1880-1909.*

AFL. 1997 002 5242, *Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales, Convention Pour l'Extension des Services Postaux, Le 25 Fevrier 1854.*

AFL. 1997 002 5199, *Assemblee Generale du 28 Mai 1857.*

AFL. 1997 002 5200, *Assemblée Générale des Actionnaires, du 5 Novembre 1857.*

Eserler

Annales Commerce Exterieur, Turquie Fait Commerciaux 1844-1859, No: 11, Publiées par Le Departement de L'Agriculture du Commerce et des Travaux Public, Paris 1860.

Annales du Commerce Exterieur Russie, (Faits Commerciaux No 1 a 12) 1843 a 1856, Faits Commerciaux N. 12, Publiées Le Departement de L'Agriculture, du Commerce et Des Travaux Publics, Paris 1857.

Annuaire Oriental du Commerce, Année 1891, Publie par Cervant Freres, Paris 1891.

ANTRİYASYAN, Nişan, *Fındık Ziraati ve Ticareti*, İstanbul 1331.

BALCI, Sezai, *Giresun Rumları ve Gayrimüslim Bir Belediye Başkanı: Kaptan Yorgi Konstantinidi Paşa*, Libra Yayıncılık, İstanbul 2012.

BOİS, Paul, *Histoire du Commerce et de L'Industrie de Marseille, XIX-XX e. Siecles, Armements Marseillais Compagnies de Navigation et Navires a Vapeur (1831-1988), Tome II, Chambre de Commerce et d'Indutrie de Marseille, Marseille 1988.*

BOSTAN, İdris, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2006.

Bulletin Consulaire Français Recueil des Rapports Commerciaux, Turquie d'Asie, XIX., Imprimerie Nationale Paris 1890.

Compagnie Services Maritimes des Messageries Imperiales Convention pour l'Organisation des Services Postaux dans la Mer Noir (Ligne du Danube et de Trebizonde) Modificative de la Convention du 28 Nov. 1854.

Correspondence Respecting the Reduction of the Ottoman Light Dues, Commercial No 1 (1897), Printed For Her Majesty's Stationery Office, London 1897.

CUİNERT, Vital, *La Turquie D'Asie, Geographie Administrative, Statistique, Descriptive et Raisonnée de Chaque Provice de L'Asie-Mineure, Tome II., Paris 1892.*

- DEMİRCİOĞLU, İ. Hakkı -Nazım Kuruca” XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında Şebinkarahisar-Giresun Ticaret Yolu (İpek Yolu)”, *Askeri Araştırmalar Dergisi*, S. 7, ATASE Yay., Ankara 2006.
- EKİNCİ, İlhan, “Osmanlı Denizciliğinde Sened-i Bahri Uygulaması”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, VI., S. 28, Güz 2013, s. 88-89.
- EKİNCİ, İlhan, “Hacı David Vapur Kumpanyası ve Amerikan Boykotu”, *Türk Kültürü İncelemeleri*, İstanbul 2003, s. 53-78.
- EMECEN, Feridun, “Giresun”, *İslam Ansiklopedisi*, XIV, TDV. İstanbul 1996, s. 78-84.
- ISSAWI, Charles, “The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Routes”, *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 1, No. 1, (Jan 1970), s. 18-27.
- Journal Officiel*, 8 Juillet 1887, Assemblée Nationale, seance du 1 Juillet 1886.
- KARAMAN, Oktay, *Giresun Kazası (1850-1900)*, Atatürk Üniversitesi, SBE. Tarih Anabilimdalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum 1999.
- KAZIM, Bayramoğlu -Ragıp Ziya, *Fındık Ziraati*, İstanbul 1928.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat, “Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi”, *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devleti’nde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul 1915, s. 165-207.
- MARTİNEAU, Alfred, *Le Commerce Français dans le Levant*, Guillaumin & Cie, Paris 1902.
- MEEKER, Michael E., *A Nation of Empire: The Ottoman Legacy of Turkish Modernity*, University of California Press, London 2002.
- Ministere du Commerce, Bulletin Consulaire Français Recueil Rapports Commerciaux*, Par Les Agents Diplomatiques et Consulaires de Français a L’Etranger, Imprimerie Nationale, Paris 1882.
- Ministere du Commerce, Bulletin Consulaire Français Recueil Rapports Commerciaux*, Par Les Agents Diplomatiques et Consulaires de Français a L’Etranger, Imprimerie Nationale, Paris 1884.
- ROTTİERS, Colonel, *Itinaire de Tiflis a Constantinople*, Bruxelles 1829.
- SAYLAN, Kemal, “Ordu ve Giresun Yöresinde Madenler ve Maden İşletmeciliği (1860-1914)”, *OTAM*, S. 25, Bahar 2009, s. 167-182.
- SÜMER, Faruk, *Tirebolu Tarihi*, Tirebolu Kültür ve Dayanışma Derneği Yayınları, İstanbul 1992.
- ŞEMSEDDİN Sâmi, *Kâmüs’ul Âlâm*, Mihran Matbaası, İstanbul 1311.

- THOBIE, Jacques, *L'Administration Generale des Phares de l'Empire Ottoman et la Société Collas et Michel (1860-1960)*, L'Harmattan Paris 2004.
- TOUDOUZE, George G. -Ch. De La Ronciere ve diğerleri, *Histoire De La Marine*, Editée Par L'Illustration, Paris 1939.
- TOURNEFORT, Joseph Pitton, *Relation d'un Voyage du Levant*, Fait par Ordre du Roy, Tome III, Paris 1717.
- TÜTEL, Eser, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, İletişim Yayınları, İstanbul 2000.
- Trabzon Vilayet Salnamesi*, Vilayet Matbaası 1873.
- Trabzon Vilayet Salnamesi*, Vilayet Matbaası, 1900.
- Trabzon Vilayet Salnamesi*, Vilayet Matbaası, 1901.
- Trabzon Vilayet Salnamesi*, Vilayet Matbaası 1903.
- Trabzon Vilayet Salnamesi*, Vilayet Matbaası 1904.
- UYGUN, Süleyman "Acente-Konsolos-Tüccar Giresun'da bir Dava ve Uluslararası Boyutu", *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu IV.*, KATÜ. Yayınları, Trabzon 2012, 125-140.
- UYGUN, Süleyman, *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)*, SAÜ., SBE. Tarih Anabilimdalı Yayınlanmamış Doktora Tezi, Sakarya 2013.
- WEIENER, Wolfgang Müller, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, 2. Baskı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2003.
- WOODS, Sir Henry F, *Türkiye Anıları, Osmanlı Bahriyesinde Kırk Yılı 1869-1909*, (Çev. Amiral Fahri Çoker), Milliyet Yayınları, İstanbul 1976.
- YILMAZ, Özgür, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İngiliz Konsolos Belgelerine Göre Giresun (1856-1900)", *Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu*, I, Giresun Belediyesi Yayınları, Ankara 2009, s. 517-536.
- YILMAZ, Özgür, "Arşiv Belgelerinde Samsun: Şehirde Fransız Konsoloslugu'nun Kurulması ve Şehrin Durumu" *Samsun Sempozyumu 2011*, III., Samsun 2011, s. 673-686.
- YİĞİT, Ali Ata, "Tarihi Süreci Işığında Kelkit Vadisi ve Sivas-Şebinkarahisar-Giresun Ticaret Yolu", *Orta Karadeniz Kültürü*, Ankara 2005, s. 479-494.
- YÜKSEL, Ayhan, "Fındık ve Tirebolu" *Tirebolu Birinci Fındık Festivali (6-7 Eylül 1996)*, *Bildiriler*, İstanbul 1997, s.85-96
- Д. А. Степанов " Учреждение Русского Общества Пароходства И Торговли (1856–1857 Годы" Вестник Челябинского государственного университета, № 22 (237), 2011.

XX. YÜZYILIN BAŞLARINDA NÖBET USULÜ UYGULAMASINA BİR ÖRNEK: FATSA LİMANI

Yrd. Doç. Dr. Tuğrul ÖZCAN

ÖZ

Osmanlı dış ticareti Avrupa devletleriyle yapılan anlaşmalar sayesinde 19. yüzyılda hızla gelişmiştir. Bu durum Osmanlı idaresinde bulunan Karadeniz kıyılarındaki birçok şehir ve kasabayı doğrudan ya da dolaylı olarak etkilemiştir. Bu şehir ve kasabaların neredeyse tamamı, Karadeniz'de hızla gelişen deniz ticaretinin gerektirdiği altyapıdan mahrumdu. Bu yüzden çoğu yerli ve yabancı tüccar bu liman ve iskeleler vasıtasıyla istedikleri düzeyde ticaret gerçekleştirememişlerdir. Bu durum Osmanlı yönetimini, deniz ticaretini canlandırmak ve bu konuda ortaya çıkan aksaklıkları ortadan kaldırmak amacıyla bazı tedbirler almaya ve düzenlemeler yapmaya zorlamıştır. Bahsedilen çerçevede ele alınan makalemizde 20. yüzyılın başlarında nöbet usulünü uygulaması çerçevesinde Fatsa limanının genel durumu tespit edilmeye çalışılmış ve Fatsa limanı örneği üzerinden Karadeniz ticareti konusuna katkı sağlanmak istendi.

Anahtar Kelimeler: Fatsa Limanı, Nöbet Usulü, Fatsa Liman Riyaseti, Kayıkçılar

ABSTRACT

Ottoman foreign trade has rapidly developed in the 19th century through agreements with European states. This case were directly or indirectly affected many cities and towns located on the Black Sea coast in the Ottoman administration. But nearly all of these cities and towns lacked the infrastructure required by the rapidly growing trade in the Black Sea. Therefore, most domestic and foreign traders could not perform at the level which they want to trade through these ports and piers. In this case, the Ottoman government was forced to take some measures to revive the maritime trade and in order to eliminate the deficiencies revealed in this regard. This article is discussed in the framework having tried to determine the general condition of Fatsa harbor in the early 20th century. In addition, it was asked to contribute to the issue of trade through the example of port of Fatsa in the Black Sea.

Keywords: The Harbour of Fatsa, Sentry Procedure, Authority of Fatsa's Port, Bootmen

GİRİŞ

Karadeniz kıyıları, antik çağlardan itibaren meskun bir mahal olarak dikkat çeken bir coğrafya olmuştur. Antik çağın cazibe merkezi olan Akdeniz çevresindeki birçok devlet, Karadeniz sahillerinde bir koloni kurmak amacıyla aralarında sert ve uzun süren mücadeleler vermişlerdir. Nitekim antik dönemde Karadeniz kıyılarında çok sayıda Grek koloni şehirleri kurulmuştur.¹ Ortaçağda ise Karadeniz'de etkin bir güç olan Doğu Roma İmparatorluğu'nun zaafiyetinden yararlanan ve içinde bulunan dönemin siyasi şartlarını kendi çıkarlarına göre kullanmayı başaran Cenevizliler, Karadeniz kıyılarında koloniler kurarak buradaki ticaretten büyük pay elde etmişlerdir.² Anadolu'nun Karadeniz kıyılarında varlıklarını XIV. yüzyılın sonlarına kadar koruyan Ceneviz kolonileri, Yıldırım Bayezid döneminde Karadeniz kıyılarında Osmanlı egemenliğine alınmaya başlanmıştır. Nitekim 1461'de Trabzon'un fethiyle birlikte Karadeniz'in güney kıyılarının tamamı Osmanlı hâkimiyetine geçmiştir.

¹ John Boardman, *The Greeks Overseas*, Thames and Hudson Press, London, 1988, s. 245.

² DAŞ, Mustafa-Türkmen Törel, "XIV. ve XIX. Yüzyıllarda Batılı Seyyahların Gözüyle Karadeniz Ticareti", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik-Samsun*, Samsun, 2013, s. 843.

Böylece XV. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı Devleti, Boğazlar ve Karadeniz kıyılarının neredeyse tamamında hâkimiyet sağlamayı başarmış ve daha sonraki dönemlerde Avrupa devletleri ile yaptığı ahidnamelerde yer almasına rağmen, yabancı gemilerin Karadeniz’de serbestçe ticaret yapabilmesini öngören maddeleri *kullandırmamış* veya *kullanılmayan* bir hak olarak kalmasını sağlamıştır³.

XV. yüzyıl boyunca yabancı gemilere kapalı olan ve XVII. yüzyılın sonlarına kadar bir Osmanlı iç denizi konumunda olan Karadeniz’de bu yüzyılın sonlarından itibaren devletlerarası gelişmelere bağlı olarak ticari değişimler yaşanmaya başlamıştır. Rus tüccarına, III. Ahmed döneminde 1720’de Osmanlı ticaret gemileri vasıtasıyla Karadeniz’de ticaret yapma hakkı tanınmıştır. I. Mahmud döneminde 1739’da imzalanan Belgrad Antlaşması’yla Karadeniz’de Rus tüccarına Osmanlı bandıralı gemilerle, 1774’te yapılan Küçük Kaynarca Antlaşması’yla da kendi gemileri ile serbestçe ticaret yapma hakkı tanınmıştır.⁴ Rus tüccarına tanınan bu haklar, Avrupa devletlerini ticari menfaatleri doğrultusunda Osmanlı karasularına yöneltmiştir. Nitekim 1784’te Avusturya’ya, 1799’da İngiltere ve 1802’de Fransa’ya Karadeniz’de serbest ticaret yapma hakkı verilmesi bölgedeki siyasî ve iktisadî yapıyı önemli ölçüde etkilemiştir.⁵

Osmanlı Devleti’nin devletlerarası ilişkiler vasıtasıyla deniz ticaretinin geliştirilmesine yönelik çabalarına rağmen XX. yüzyılın başlarına kadar Karadeniz kıyısında bulunan şehir ve kasabaların neredeyse tamamında yüksek tonajlı gemilerin yanaşabileceği kapasitede limanların varlığından bahsetmek neredeyse imkansızdı. Buna rağmen Avrupalı tüccar imkanlar dahilinde, Karadeniz’deki ticari faaliyetlerini sürdürmeye çalışmışlardır.⁶ Osmanlı Devleti, XIX. yüzyılın başlarından itibaren, limanlardaki iskele sayılarını arttırılmasını menfaati açısından gerekli görerek yeni limanlar yapılması konusunda harekete geçmiştir ki bu doğrultuda bazı yabancı inşaat şirketleri, Osmanlı Devleti’nden aldıkları imtiyazlarla bu işin yüklenicisi olmuşlardır.⁷

Karadeniz kıyılarındaki şehir ve kasabalarda yüksek kapasiteli limanların bulunmayışı ve iskelelerin yetersizliği, yük ve yolcu taşımacılığında ara bir hizmet sektörünü ortaya çıkarmıştır. Limanlara giremeyen veya iskelelere yaşamayan büyük

³ Kemal Beydilli, “Karadeniz’in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletlerini ve Mirî Ticaret Teşebbüsü”, *Belleten*, Cilt: 55, Sayı: 214, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1991, s. 687.

⁴ K. Beydilli, “Karadeniz’in Kapalılığı...”, s. 687; Murat Fidan, “1797-1800 Tarihlerinde Osmanlı-Rusya Arasında Karadeniz Üzerinden Gerçekleşen İhracat ve İthalat (87/5 Rusya Ahkâm Defterlerine Göre)”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Ankara Üniversitesi Dil Tarih ve Coğrafya Fakültesi Yayınları, Ankara, 2009, s. 64-65.

⁵ Necmettin Aygün, “Osmanlı Devleti’nin Son Zamanlarında Karadeniz’in Güney Kesiminde İktisadî Faaliyetler”. *Karadeniz Araştırmaları*, Cilt: 6, Sayı: 23. Trabzon, 2009, s. 42; İlhan Ekinci, “19. Yüzyılın İkinci Yarısında Samsun’da Deniz Ulaşımı”, *Geçmişten Geleceğe Samsun Sempozyumu*, (Editör: Cevdet Yılmaz), Samsun Büyükşehir Belediyesi Yayınları, Samsun, 2007, s. 117.

⁶ Abidin Temizer, “Karadeniz Ticaretinde Seyyar İskeleler: Kayıkçılar”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, (Editör: Osman Köse) Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun, 2013, s. 1077.

⁷ BOA, *DH.MKT.*, 2514/40, 09/R/1319.

deniz vasıtalarının yük ve yolcuları, açıktan kıyıya kayıkçılar veya mavnacılar tarafından nöbet usulüne göre taşınmıştır.

A. FATSA LİMANININ FİZİKİ DURUMU

Fatsa koyu ve limanının coğrafik ve fiziki özellikleri ile ilgili birçok eser ve raporda bazı bilgiler mevcuttur. Örneğin 1903 yılına ait Fransız konsolosluğu raporlarında Fatsa koyu ve limanı ile ilgili olarak özetle şu bilgilere yer verilmiştir: *“Fatsa koyu, Karecik ve Yason burnu arasındadır. Karecik burnunun biraz güneyinde bir mil açıktaki, yaklaşık her taraftan 2-3 mil uzaklıkta bir kaya sırası⁸ bulunmaktadır. Bahsedilen kaya sırasından kuzeye doğru az bir mesafe gidildikten sonra 12 ayaklı bir sonda bulunmaktadır. Fatsa’yı denizden çeviren koyun hemen hemen her tarafında denizin derinliği dikkat çekmektedir. Buradaki denizin derinliği 60-90 kulacı geçmekte, sahilde bile bu derinlik 25 kulacı bulmaktadır. Bu durum, deniz vasıtalarının Fatsa limanına girmesini olumsuz etkilemektedir. Coğrafik konumu sebebiyle Fatsa limanı, kuzeydoğu ve kuzey-batıdan esen rüzgârlara açıktır...⁹”*

XX. yüzyıla kadar, Karadeniz kıyısındaki diğer şehir ve kasabalar gibi Fatsa’daki liman ve iskele de yüksek tonajlı gemilerin kolayca girip çıkabileceği bir kapasiteye sahip değildi. Başbakanlık Osmanlı Arşivi belgelerinden elde edilen bilgilere göre 1900’lü yılların başlarında Fatsa limanının girişi oldukça kayalık ve moloz yığınlarıyla doluydu; aynı zamanda limanın içi, gemi manevralarına uygun değildi. Aydınlatma yetersizliği sebebiyle karşılaşılan sorunlar yüzünden gemilerin geceleyin limana yanaşmaları, yolcu indirip bindirmeleri ve yük almaları neredeyse imkânsızdı. Bu durum, doğal olarak gerek yerli ve gerekse ecnebi gemi kaptanlarının ve tüccarının Fatsa limanına olan ilgilerini azaltıyor; şikâyetlerine yol açıyordu.¹⁰ Örneğin Görev icabı her hafta Fatsa iskelesine uğramak zorunda kalan Trabzon hattı postasında görevli vapurların kaptanları, Fatsa limanının yetersizliği ile ilgili şikâyetlerini birçok kez Bahriye Nezareti’ne gönderdikleri yazılarla bildirmişlerdir. Onlar, bu yazılarında yetkililere, limanın gemi manevralarına uygun olmadığını ve bu yüzden Fatsa’ya her gelişlerinde kaza atlattıklarını bildirmişlerdir.¹¹

Fatsa limanının ulaşım elverişsizliği konusunda artan şikâyetler sebebiyle Babıali, bu limanın ıslahını, 1912’de yatırım programına dâhil etmiş ve buradaki

⁸ Bahsedilen kaya sırası, yöre halkı tarafından günümüzde Murçuval adası olarak tesmiye edilmektedir.

⁹ Özgür Yılmaz, “Samsun Limanı Üzerine Denizcilik Raporu (Koy Haritası, Ticaret ve Denizcilik İstatistikleri, Grafikler)”, *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınları, İzmir, 2014, s. 423.

¹⁰ BOA, DH.İD., 75/59, 23/Ra/1330.

¹¹ BOA, DH.İD., 75/43, 27/Ş/1329.

çalışmaların bir yıl içinde başlatılmasını karara bağlamıştır. Ayrıca, liman ıslahının tamamlanmasını müteakip, Osmanlı *Seyr-ü Sefain İdaresi* vapurlarının Trabzon-Samsun seyri sırasında Fatsa'ya düzenli olarak uğramalarının sağlanması da dönemin devlet adamlarının üzerinde durdukları diğer bir konu olmuştur.¹²

Fatsa limanının ıslahına yönelik çalışmalar, Rum ve Ermeni mekteplerinin etrafına başlanan istinat duvarı inşaatı sebebiyle ortaya çıkan tartışmalar yüzünden gecikmiştir. Liman reisinin, bahsedilen duvar inşaatını, limandaki ıslah çalışmalarını gerekçe göstererek kaymakamlık aracılığıyla durdurması, Fatsa'daki Rumları kızdırmıştır. Rum Metropolit'i de liman reisinin bu tutumunu kendilerine yönelik bir hakaret olarak değerlendirmiş ve Rumları, mahalli hükümete karşı ayaklanmaya teşvik etmiştir. Bu gelişmeleri yakından izleyen bazı Müslümanlar da galeyana gelerek Rumlarla çatışma noktasına gelmiştir. Eşrafın araya girmesiyle Rumlarla Müslümanlar arasında bu gerginliğin büyümesi önlenmiştir. Ancak Rumlarla yerel yöneticiler arasındaki anlaşmazlıkların uzaması, limandaki ıslah çalışmasının gecikmesini kaçınılmaz kılmıştır.¹³

B. LİMAN İŞÇİLERİ: KAYIKÇILAR, HAMALLAR ve KOMİSYONCULAR

Anadolu kıyılarında şehir ve kasabalara yolcu veya yük taşıyan büyük gemiler, genellikle limanların elverişsizliğinden dolayı açıkta demirlerlerdi. Kıyıda bu gemilere ya da gemilerden kıyıya yük ve yolcu; *sandalcı*, *salapuryacı*, *kayıkçı* ve *mavnacı* denilen esnaf aracılığıyla taşınırdı. Ancak bunlar, liman riyaseti tarafından iskeleye mensup esnaf olarak tescil edilmelerine rağmen düzenli çalışmazlardı. Hava şartlarının kötü olduğu dönemlerde limandaki faaliyetler durur ve kayıkçılar, açıkta bekleyen gemilere yolcu taşımak için günlerce havanın açmasını beklerlerdi.¹⁴ Üstelik kayıkçılar, yükleme-boşaltma işlerini kendilerinden başka birilerinin yapamayacağından emin oldukları için hava şartlarının kötü olmadığı veya gemilerin kıyıda biraz açığa demirledikleri zamanlarda tüccardan tarifenin üzerinde ücret talep ederler; kötü hava şartlarını fırsata dönüştürerek aceleci tüccarın işlerini rüşvet karşılığında yaparlardı. Rüşvet vermek istemeyen kaptanların, mal ve eşyalarını boşaltma / yükleme işlemleri günlerce sürebilirdi. Bu tür durumlardan dolayı uzun bir süre bekletilmesine rağmen gemisine yük ve yolcu alamadan Fatsa İskelesi'nden

¹² BOA, *DH.İD.*, 75/43, 21/R/1332.

¹³ BOA, *DH.MUİ.*, 83/58, 15/R /1328.

¹⁴ İ. Ekinci, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında...", s. 124-125; Süleyman Uygun, *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)*, (Yayımlanmamış doktora tezi), Sakarya Üniversitesi / Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya, 2013, s. 205.

ayrılmak zorunda kalan bir çok kaptan olurdu. Kıyıda yük almayı başaranlar da bir miktar rüşvet vermeyi zaten gözden çıkarırlardı.¹⁵

Fatsa Limanı'na tescilli kayıkçılar¹⁶, kötü hava şartlarında kayıklarını, gümrük ile telgraf daireleri arasındaki bulunan çekek mahallinde muhafaza etmişler, bakım ve onarımı da genelde orada yapmışlardır. Ancak bahsedilen çekek mahalinin 1892'de Fatsa'ya gelen Kafkas muhacirlerine mesken alanı olarak tahsis edilmek istenmesi, kayık sahiplerini rahatsız etmiş ve bu durum yıllarca sürecektir tartışmaları beraberinde getirmiştir.¹⁷ Üstelik, Fatsa kıyılarındaki diğer çekek mahallerinin yerel idareciler tarafından kamu yararı dikkate alınmaksızın 1890'lı yıllarda satışa çıkarılmaları kayıkçıları daha da öfkeliendirmiştir. Bu durum, XX. yüzyılın başlarında aynı şekilde devam etmiştir. Üstelik 1900'de Hükümet Konağı Caddesi esnafından Mehmed Kamil'in, kayıkçıların çekek mahalli olarak kullandıkları alanda birkaç dükkânlık inşaat ruhsatı için yerel yöneticilerden talepte bulunması kayıkçı esnafını harekete geçirmiştir. Nitekim kayıkçı esnafını temsilen bir heyet, Fatsa kaymakamıyla görüşerek ondan, Mehmed Kamil'in devletten talep ettiği ruhsata izin vermemesini istemiştir. Hatta bu heyet, Babıali'yi durumdan haberdar etmeyi dahi başarmıştır.¹⁸ Kayıkçıların bu çabaları¹⁹, Kasım 1911'de Babıali'nin Bahriye Nezareti aracılığıyla yerel yöneticileri çekek mahallerine bina inşası için ruhsat vermemeleri konusunda uyarmasıyla karşılığını bulmuştur.²⁰

Fatsa limanında kayıkçılar kadar önemli olan diğer bir hizmet ehli de hamallardı. Hamallar; çalıştıkları yerlere göre *gümrük*, *köşe*, *sırık* ve *iskele hamalları* gibi farklı isimler almışlardır. Hamallık yapmak isteyenler, kethüdaya belirli miktarda harç ödemek zorundaydılar. Özellikle gümrük hamalları, kethüdaya günlük kazancının bir kısmını vermeye; ayriyeten aylık ve yıllık olmak üzere harçlar ödemeye mecbur bırakılmışlardır.²¹ Bu sebeptendir ki 1900'ün başlarında Anadolu'da demiryolu nakliyatında artan işçi ihtiyacı, limanlarda düşük ücretle çalışmak zorunda kalan /

¹⁵ Özgür Yılmaz, "XX. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı: Fransız Konsolosu H. de Cortanzenin Raporlarına Göre", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, (Editör: Osman Köse), Cilt: I, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun, 2013, s. 186-187.

¹⁶ Makale genelinde kullanılan *kayık* tabiri, preme ve mavnaları da ihtiva etmektedir. Bu yüzden kıyı-açık arasındaki nakliyyede ara hizmeti gören araçlar, makale boyunca kayık olarak ifade olunmuştur. Kavram karmaşasına sebep vermemek maksadıyla böyle bir usul benimsenmiştir.

¹⁷ BOA, *DH.MKT.*, 1927/12, 29/B/1309.

¹⁸ BOA, *DH.MKT.*, 2335/63, 23/Z/1317; 1927/12, 29/B/1309; 2335/63, 23/Z/1317.

¹⁹ Fatsa limanının ıslahı konusunun devlet yatırım programına alınması kayıkçı esnafının çabalarının bir sonucudur.

²⁰ BOA, *DH.HMŞ.*, 19/26, 08/Z /1329.

²¹ Cevdet Kırpık, "Loncadan Cemiyete Osmanlı Hamal Teşkilatlarında Değişim", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 158, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları, İstanbul, 2008, s. 98.

bırakılan hamallar tarafından bir ekmek kapısı olarak görülmüştür.²² Fransız konsolosu Cortanze, 1906 yılında hazırladığı bir raporda, Samsun başta olmak üzere en çok Eylül ve Ekim aylarında aktif olan İnebolu, Ünye ve Fatsa gibi yerlerdeki liman ve iskelelerde kayıkçılardan sonra en aktif çalışanların hamallar olduğunu belirtmiş ve limanda boşaltma ve yükleme işlerinin ekseriyetle Ermeni hamallar tarafından yapıldığını ifade etmiştir. Cortanze'nin *gariban* ve *yeteneksiz* olan nitelendirdiği hamallar, başlarında bulunan kethüdaları tarafından sömürülmüşlerdir. Bu yüzden hamallar, çalıştıkları zamanlarda işlerine gereken özeni göstermemişler ve dolayısıyla tüccarla ciddi sorunlar yaşamışlardır.²³

Kayıkçılar ve hamalların dışında diğer bir liman esnafı da komisyonculardır. Anadolu'nun iç bölgelerindeki üreticiler, Avrupalı tüccarlar ile doğrudan irtibat kurmak yerine komisyoncular vasıtasıyla işlerini sürdürmeyi tercih etmişlerdir. Zaten, komisyoncular, üreticilerin limanlarda yabancı tüccarla doğrudan bağlantı kurmalarını bir şekilde engellemişlerdir. Komisyoncuların kazançları, sadece aracılık yapmalarına rağmen üreticilerden çok yüksekti. Komisyoncular, üreticiden düşük fiyatlara aldıkları ürünleri, Avrupalı tüccara yüksek fiyatlarla satmışlardır. Ancak, dışarıdan gelen ürünler konusunda Babıali daha dikkatli davranmış, komisyoncuların limanlardaki etkinliğini azaltmıştır. Babıali, yabancı bandıralı manifesto²⁴ dâhilindeki gemilerdeki, ürünlerin herhangi bir komisyoncuya gerek kalmadan²⁵ rahatça limana indirilmesini ve buradan da alıcılarına ulaştırılmasını sağlamıştır.²⁶ Buna rağmen Fatsa limanındaki komisyoncular ile ilgili şikayetlerin özellikle 1908-1911 yılları arasında arttığı görülmüştür.²⁷

B. LİMAN İŞLETMECİLİĞİ

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasıyla birlikte Avrupalı şirketlere ait gemiler, Karadeniz'deki Trabzon, Samsun gibi büyük limanlara uğramaya başlamışlardır. Karasularındaki gelişmelere ayak uydurmak isteyen Osmanlı Devleti de kurduğu deniz şirketleri vasıtasıyla Karadeniz kıyılarında ticari faaliyetlerini artırmaya çalışmıştır. Başlangıçta Osmanlı deniz şirketleri de Avrupalı şirketler gibi sadece Trabzon, Samsun, Giresun gibi büyükçe limanlara uğramayı tercih etmiştir.

²² BOA, *DH.MKT.*, 2126/13, 15/C/1316.

²³ Ö. Yılmaz, "XX. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı", s. 187.

²⁴ *Manifesto*, bir gemideki emtianın cinsini ve miktarını gösteren resmi evrak için kullanılan tabirdir.

²⁵ 2 Nisan 1908 tarih ve 26 nolu nolu Bahriye Nezareti'nin tahriratından manifesto dâhilinde olmayan yabancı gemilerin kıyıya ticari yük çıkarması ya da kıyıda yük alması o günkü rayiç bedel üzerinden Liman Riyaseti'ne 30 lira ödemesine bağlıydı.

²⁶ BOA, *DH.MKT.*, 1234/46, 15/M /1326.

²⁷ BOA, *DH.MKT.*, 939/84; 915/15, 10/L/13; *ŞD.*, 14/21, 05/C/1326.

Ancak gemilerinin eski olması, tonajlarının düşük olması gibi nedenlerle Osmanlı acenaları, yabancı bandralı gemi acentalarından daha az kar elde etmesine neden olmuştur. Osmanlı gemi acentaları bu açığını kapatmak için zamanla yabancı acentaların düzenli olarak uğramadıkları küçük limanları kendilerine uğrak yeri olarak seçmişlerdir. Bu durum Karadeniz kıyısında bulunan küçük kasaba ve şehirlerin gelişmesini ve ticaret hacimlerinin artırmasını sağlamıştır.²⁸

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Kardeniz’de ticaret hacminin artmasıyla limanlarda oluşan yoğunluk, nakliye konusunda nöbet usulünü zaruren ortaya çıkarmıştır. Arşiv belgelerinden elde edilen belgelerden XX. yüzyılın başlarında Fatsa’da nöbet usulü²⁹ doğrultusunda kıyıdan açığa açıktan kıyığa yapılan nakliye işlerinin kesintili olarak yürütüldüğü anlaşılmaktadır. Arşiv belgelerine yansıdığı şekliyle bu usuldeki esas amaç, nakliye işlerini düzene sokarak kayıkçı esnafı arasında adaleti sağlamaktır. XX. yüzyılın başında geçici bir süre kaldırılan bu usul, Fatsa limanına kayıtlı 100 ton taşıma kapasiteli gemi sahiplerinin talepleri üzerine Belediye Heyeti tarafından yeniden uygulamaya konulmuştur. Ancak, liman esnafından Sürmeneli Ali Reis, şahsi menfaatine zarar verdiği gerekçesiyle bu usule karşı çıkmış ve etrafına topladığı adamlarla nöbet usulüne sabote etmeye kalkışmıştır.³⁰

Nöbet usulünün yeniden uygulanmasına tepki olarak Sürmeneli Ali Reis’in ardından bu kez de Şatırzade Abdullah, kıyı nakliyesini illegal yollarla kendi mavnalarına ihale ettiğini düşündüğü Fatsa Liman Reisi Emin Efendi’yi öne sürerek harekete geçmiştir. Şatırzade Abdullah’a göre Emin Efendi, kamu görevini kendi çıkarları doğrultusunda kullanarak devleti zarara uğratmış ve aynı zamanda da geçimlerini güçlüklerle sağlayan kayıkçı esnafının da *sızlanmasına* yol açmıştır.³¹ Dâhiliye Nezareti’ne hitaben yazdığı 6 Aralık 1904 tarihli bir dilekçesiyle Fatsa Liman Reisi Emin Efendi’den şikâyetçi olan Şatırzade Abidin’e göre özetle; Fatsa liman reisi, limandaki nakliye işlerini kayıkları taşımacılığa elverişli olmayan bazı yakınlarına ihale etmiştir. Bu yüzden nakliye sırasında birçok iş kazası yaşanmış ve bu kazalar sonucunda çoğu tüccar, ciddi boyutlarda maddi zararlara uğramıştır. Diğer taraftan reis bey, kaymakamın huzurunda nöbet usulüne karşı çıkanları öldürmekle tehdit etme

²⁸ Mehmet Murat Baskıcı, *1800–1914 Yıllarında Anadolu’da İktisadi Değişim*, Turhan Kitabevi, Ankara, 2005, s. 72.

²⁹ Nöbet usulü ile ilgili geniş bilgi için bkz.; Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıkçılar*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2001, s. 40.

³⁰ BOA, *DH.MKT.*, 915/15, 4/N/1322.

³¹ BOA, *BEO*, 2460/184493, 05/L /1322.

cüretini dahi göstermiş, kayıkçı esnafından birçoğunu da adamlarına dövdürerek aleyhinde oluşan muhalefeti kırmaya çalışmıştır.³²

Fatsa’da nöbet usulünün uygulanmasıyla ilgili tartışmaların zamanla adli ve idari boyutlarda vakalara dönüşmesi üzerine Babıali, Fatsa’nın yerel idarecilerden mahallinde bir rapor hazırlamalarını talep ederek gelişmelerin içyüzünü öğrenmek istemiştir. Bu talep üzerine hazırlanan raporda, kıyı nakliyesinin nöbet usulüne göre yapılmasının doğru ve yararlı bir uygulama olduğu; fakat esnaftan bazılarının Sürmeneli Ali Reis’in öncülüğünde uygulamaya karşı çıktığı ve bu durumun da Fatsa’da gerginliğe yol açtığı bilgilerine yer verilmiştir.³³ Bunun üzerine Babıali, 1904 yılının son aylarında Fatsa’da nöbet uygulamasından kaynaklanan anlaşmazlıkları ortadan kaldırmak üzere tedbir mahiyetinde yerel idari ve askerî yetkililerden şu hususlara dikkat etmelerini istemiştir: Esnaf içerisinde güvenilir birini iskele kethüdası³⁴ seçerek nöbet uygulamasıyla ilgili iş takibini onun uhdesine vermeleri; deniz nakil araçlarının sayısına göre bir tarife-nâme hazırlamaları; nöbet usulünün uygulanmasını sabote edenleri *ukubetle* cezalandırmaları.³⁵

19 Şubat 1908 tarihli bir arşiv belgesinden anlaşıldığı üzere, Fatsa limanında komisyonculuk yapan *menfaatperest bir kısım Rum ve Ermeni tüccarının* telkiniyle Fatsa kaymakam vekili, nöbet usulünü yeniden yürürlükten kaldırmıştır. Bu yüzden limandaki müslüman esnaf, kaymakam vekiline büyük tepki göstermiştir. Bu durumu provoke etmek için bir fırsat olarak gören *Mirkor* adlı bir Ermeni, Müslüman ahali ile gayrimüslim ahaliyi karşı karşıya getirerek yeniden Fatsa’da asayişin bozulmasına yol açmıştır.³⁶ 27 Şubat 1908 tarihli bir yazıdan anlaşıldığı üzere Fatsa’da müslim-gayrimüslim ahali arasında çıkan olaylar sırasında, limana kayıtlı kayıkçı esnafı tarafından liman çavuşu darp edilmiştir. Hem Fatsa kaymakamı hem de kolluk kuvvetleri “*me’ mûriyet-i devlet-i mu’âmelât-ı resmiyyenin hîn-i îfâsı lâzımeden iken*” çıkan olaylara temkinli yaklaşmışlar, bu olayları tarafları ikna ederek yatıştırmak istemişlerdir.³⁷ 24 Mart 1908 tarihli bir tezkire ekinde ifade edildiği üzere Fatsa’da bir kısım Rum ve Ermeni komisyoncu, emtiasını yalnızca Kayıkçı Mevko adlı bir

³² BOA, DH.MKT., 915/15, 4/N /1322.

³³ BOA, DH.MKT., 915/15, 10/L /1322.

³⁴ Bunlar, mensup oldukları iskelelerin idari, hukuki ve sosyal açılarından bütün meselelerinde tek sorumlu olarak addedilmişlerdir. Kayıkçılarla ilgili bütün problemlerde her iskelenin kethüdasının görüşü alınmaktaydı. Kayıkçılar, istek ve şikâyetlerini mensubu oldukları iskelenin kethüdası aracılığıyla ilgili makamlara bildirmekteydi. Kethüdalık, 7 Mayıs 1912’de İttihad ve Terakki Fırkası döneminde esnaf gruplarının başına birer kahya atanmasına başlanmasıyla ortadan kalmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz.; N. Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı...*, s. 12, 18.

³⁵ (BOA, DH.MKT., 915/15, 4/N /1322.

³⁶ BOA, DH.MKT., 1234/46, 16/M/1326.

³⁷ BOA, DH.MKT., 1234/46, 24/M /1326.

gayrimüslime taşıtmak konusunda ısrarcı bir tutum sergilemiştir.³⁸ Onlar bu tutumlarıyla bir nevi liman idaresini protesto etmişlerdir. Arşiv belgelerine bu gelişmeler, Fatsa kaymakamının yetersizliği ve ihmali yüzünden uzadığı şeklinde yansımıştır. Nitekim olaylar, ancak Nisan ayı başlarında tam olarak kontrol altına alınabilmiştir.³⁹

Nöbet usulünün kaldırılmasından dolayı meydana gelen olaylarla ilgili olarak Babîâlî'ye bir mektup gönderen liman reisi, Fatsa iskelesinde uygulanan nöbet usulünden tamamen vazgeçilmesini istemiştir. Ona göre, nöbet uygulaması hem *hazine-i celîle hâsılâtını sekte-dâr etmiş* hem de hem de Fatsa'da ciddi asayiş problemlerine sebep olmuştur.⁴⁰ Ancak Babîâlî'ye göre nöbet usulünün kaldırılması tüccarla kayıkçılar arasında ciddi boyutlarda kavgalara sebep olabilir ve kayıkçılıktan geçimini sağlayan esnafın da şikâyetine yol açabilirdi⁴¹. Bu durum, arşiv belgelerine: “*kayıkçı esnâfın mâ'îşetlerini te'mîn ve inzibât- nokta nazarından dâhi kavâ'id-i 'azîme istilzam ideceği*” şeklinde yansımıştır.⁴²

Osmanlı deniz acentası olan Fevaid-i Osmaniye şirketine ait gemiler, 1900 yılında Ordu ve Fatsa'ya düzenli olarak uğramaya devam etmiştir. 1900'lü yılların başında her hafta Perşembe günü İstanbul'dan hareket eden İdare-i Mahsusa acentasına ait gemiler Fatsa ve Ordu'ya geldikten sonra Giresun, Tirebolu'ya uğrayarak Çarşamba günü sabahleyin Trabzon'a ulaşmıştır. Perşembe günü yine Trabzon'dan hareket eden gemiler, Karadeniz'deki diğer limanlarla birlikte Ordu limanına uğrayarak tekrar İstanbul'a dönmüşlerdir. 15 günde bir olmak üzere her cuma günü Odesa'dan hareket eden Rus deniz şirketine ait gemiler, İstanbul üzerinden Ordu limanına uğrayarak Trabzon'a geçmişlerdir. Bu gemiler, Trabzon'dan dönüşlerinde de Ordu ile birlikte diğer kasabalara uğramayı ihmal etmemişlerdir.⁴³

Tablo 1'den de anlaşıldığı gibi bir yıl içinde 100'den daha fazla yabancı bandralı geminin uğradığı Fatsa limanında nöbet usulünün yerel yöneticiler tarafından yanlış uygulanması, bazen Babîâlî ile yabancı konsoloslukları karşı karşıya getirmiştir. Yabancı konsoloslar, uygulama yanlışlığı sebebiyle karşılaşılan sorunları tazminat

³⁸ BOA, DH.MKT., 1234/46, 15/M /1326.

³⁹ BOA, DH.TMK-M., 270/70, 5/Ca/1326.

⁴⁰ BOA, DH.MKT., 1234/46, 16/M/1326.

⁴¹ Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nden elde edilen belgelerden Fatsa'da kıyı kayıkçılığında, iskelede kayıtlı *rüsum-ı şehriyeye* tabi küçük deniz vasıtalarıyla iskele ile vapurlar arasındaki kayıklarla yapılan ticari nakliye işlerini kapsayan nöbet usulünün 1900-1911 yılları arasında kesintili bir şekilde yapıldığı anlaşılmaktadır.

⁴² (BOA, DH.MKT., 1234/46, 15/M /1326; 939/84; 915/15, 10/L /13.

⁴³ Trabzon Vilayet Salnamesi, 1318, s. 170.

konusuna dönüştürerek her fırsatta Osmanlı Devleti'ne hukuki ve diplomatik manada rahatsızlık vermişlerdir.⁴⁴ Batılı tüccar ya da şirketler, Anadolu'daki ticari faaliyetlerini açtıkları acenteler aracılığıyla yürütmüşlerdir. Bu acenteler, merkezden aldıkları emir ve talimatlar doğrultusunda hareket etmişlerdir. Karadeniz'de faaliyet gösteren yabancı şirketler ticari konuda karşılaştıkları sorunları, özellikle Trabzon'daki konsolosluklar aracılığıyla halletmeye çalışmışlardır. Örneğin Fransız Mesageri şirketi ile bir kısım Rus tüccarının Fatsa limanındaki ticari faaliyetleri, Öksüzyan Artin ile Oskan adlı Osmanlı tebaasından iki gayrimislim tarafından takip edilmiştir.⁴⁵

Fransa Konsolosu Cortanze'ye göre 1903'te Fatsa-Samsun arasında yoğun⁴⁶ bir deniz trafiği mevcuttu. Bu yoğunluğa rağmen konsolosar, limanlara giriş-çıkış yapan yabancı gemilerin kayıtları düzenli olarak tutmaya çalışmışlardır.⁴⁷ 1904 yılına ait Trabzon Vilayet Salnamesi'ne göre Fatsa iskelesine giriş-çıkış tescili yapılan Osmanlı ve Batılı tüccara ait vapur ve yeklenlilerin bandıra, adet ve tonajlarına dair ayrıntılar aşağıdaki tabloda verilmiştir:⁴⁸

1322 Trabzon Vilayet Salnamesine Göre					Konsolosluk Raporuna Göre
Bandırası ve Tescili	Vapurlar		Yelkenliler		Vapur/ Yelkenli
	Adedi	Tonajı	Adedi	Tonajı	Adedi
Osmanlı	62	66.154	904	3.171	72
Fransız	39	42.387	---	---	43
Avusturya	6	7.325	---	---	9
Alman	1	1.349	---	---	4
Yunan	1	868	---	---	2
İtalyan	---	---	---	---	3
İngiliz	---	---	---	---	3
Toplam	109	118.033	904	3.171	136

Tablo 1: 1903 Yılında Fatsa'ya Uğrayan Deviz vasıtalarına Dair İstatistik

Bahriye Nezâreti'ne gönderilen 24 Mart 1908 tarihli bir takrirden anlaşıldığı üzere Fatsa liman reisi, nöbet usulüne aykırı olduğu düşüncesiyle Fatsa'ya gelen yabancı vapurların limana doğrudan emtia indirmesine ve yüklemesine izin vermemiştir. Bu durum, Canik mutasarrıfı ile Trabzon Fransız konsolosunu karşı karşıya getirmiştir. Fransız konsolosu, sahillerde bulunan iskele ve limanlarda

⁴⁴ BOA, *DH.MKT.*, 1234/46, 15/M /1326.

⁴⁵ BOA, *BEO*, 2772/207837, 07/M /1324.

⁴⁶ Cortanze, Samsun-Fatsa arasında denizdeki trafik yoğunluğunu belirleyen asıl unsurların bölgenin mahsül rekoltesi, salgın hastalıklar, siyasi ve diplomatik gelişmeler olduğunu belirtir; Ö. Yılmaz, "XX. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı...", s. 190-191.

⁴⁷ Ö. Yılmaz, "XX. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı...", s. 190-191.

⁴⁸ Trabzon Vilayet Salnamesi, 1322, s. 451-452; Ö. Yılmaz, "Samsun Limanı Üzerine Denizcilik Raporu...", s. 431.

manifesto dâhilindeki vapurlarda bulunan emtianın kıyıya çıkarılmasının nöbet usulüne tâbi olmadığını iddia etmiştir. Bu yüzden konsolos, yabancı gemilere için yapılan uygulamanın doğru olmadığını ve dolayısıyla yabancı tüccarın zarara uğratıldığını ileri sürmüştür. Trabzon'daki Fransız konsolosunun desteğini alan yabancı tüccar, bu gelişmeleri gerekçe göstererek Fatsa Liman Reisi'nden şikâyetçi olmuş ve Sadaret'e gönderdikleri dilekçelerle Osmanlı Devleti'nden tazminat talep etmiştir. Trabzon Bahriye Tahsîl Memurluğu'nun ifadelerinden Fatsa Liman Riyaseti tarafından talep edilen meblağın gerçekten haksız olduğunu anlaşılmaktadır.⁴⁹

Trabzon Rus konsolosu vilayet dâhilindeki sahillerde bulunan liman ve iskeleleri teftiş eden Liman Dairesi müfettişlerinden Kolağası Ömer Sıdkı Efendi'den şikâyetçi olmuştur. Rus konsolosu, mahalli hükümete yazdığı bir protesto mektubu ile Ömer Sıdkı Efendi'yi, Trabzon'dan gelip Fatsa limanına uğradıktan sonra Samsun'a gidecek olan Rus bandıralı bir gemiyi Giresun'da keyfi olarak oyaladığı iddiasıyla şikâyet etmiştir. Aynı konuda birçok yabancı kaptan ve tüccardan gelen şikâyetler sebebiyle Trabzon valisi, Ömer Sıdkı Efendi'nin azledilmesi yönünde Bahriye Nezareti'ne görüş bildirmiştir.⁵⁰ Gerek konsolosların gerekse yabancı tüccarın artan şikâyetleri üzerine 2 Nisan 1908'de Fatsa kaymakamlığına bir emirname gönderilmiştir. Bu emirname ile Fatsa kaymakamından, yabancı bandıralı vapurlarla nakl olunan emtianın nöbet usulüne tabi tutulmaması, manifesto dâhilindeki gemilerin kaptanlarından talep edilen 30 liradan vazgeçilmesi, liman reisinin keyfi uygulamalarının önünün alınması ve şikâyetlere yol açan uygulamalardan kaçınılması hususlarına dikkat etmesi istenmiştir.⁵¹

Fatsa iskelesinde nöbet usulüne tabi olmadıkları halde kendilerine yönelik uygulamalardan rahatsız olan Rusya ve Fransa konsoloslarıyla yabancı tüccarın şikâyetleri Haziran 1908'de de devam etmiştir. Babıali bu yüzden, Fatsa'da nöbet usulünden kaynaklanan tartışmaları durdurmak amacıyla 20 Haziran 1908 tarihli ikinci bir emirname çıkarmıştır. Babıali bu emirle, yerel yöneticilerden Fatsa iskelesinde faal kayıkçı esnafının hukukunu korumalarını ve nöbet usulünü eskiden olduğu gibi uygulamalarını istemiştir.⁵² Ancak Trabzon vilayetinin Bahriye Nezareti ve Dersaadet

⁴⁹ BOA, *DH.MKT.*, 1234/46, 15/M /1326.

⁵⁰ BOA, *DH.MKT.*, 1234/46, 3/Ra /1326.

⁵¹ BOA, *DH.MKT.*, 1234/46, 15/M /1326.

⁵² BOA, *BEO*, 3297/247246, 20/Ra/1326; *DH.TMK-M.*, 270/70, 5/Ca/1326.

Liman Riyaseti'yle yaptığı yazışmalardan konuyla ilgili tartışma ve anlaşmazlıkların Kasım 1911'de de devam ettiği anlaşılmaktadır.⁵³

Maritim Kumpanyası'nın 1901-1913 yılları arasında Fatsa Limanı üzerinden elde ettiği yıllık gelirler Tablo: 2'de⁵⁴, 1901-1913 yılları arasında konsolosluk raporlarına göre Fatsa limanından ihraç edilen mahsulatın miktarları ve gelirleri de Tablo 3'te belirtilmiştir.⁵⁵

Gelir Türü (Frank)	Gelirlerin Yıllara Göre Dağılımı										
	1901	1902	1903	1904	1905	1908	1909	1910	1911	1912	1913
Yolcu	---	199	73	615	444	784	1.647	2.699	2.443	2.443	4.312
Emtia	24.636	14.521	14.946	23.020	23.826	---	---	26.683	55.586	55.686	59.629
Toplam	---	14.720	15.019	23.635	24.270	---	---	29.382	58.029	58.129	63.941

Tablo 2: Maritim Kumpanyası'nın 1904-1909 yılları arasında Fatsa'da Yolcu ve Emtia Gelirleri

Mahsul Türü (Ton)	Almanya'ya (Ton)	İngiltere'ye (Ton)	Avusturya'ya (Ton)	Belçika'ya (Ton)	Mısır'a (Ton)	Fransa'ya (Ton)	İtalya'ya (Ton)	Türkiye'ye (Ton)	Diğerlerine (Ton)	Toplam (Ton)
Yulaf	---	400	---	---	---	---	---	---	---	400
Un	---	400	---	---	---	---	---	200	---	600
Kenevir	120	---	20	80	---	100	---	50	100	470
Y.Tohumlar	---	---	---	---	---	50	350	-	10	410
Fasulye	---	---	---	---	---	250	30	400	---	680
Mısır	---	1.900	---	---	---	-	800	3.000	---	5.700
Kırılm. Ceviz	---	---	---	---	---	50	---	---	---	50
Yumurta	---	---	---	---	---	300	---	50	---	350
Arpa	---	100	---	---	---	-	---	20	---	120
Deri	---	---	---	---	---	5	---	-	---	5
Elma	---	---	---	---	---	200	---	100	---	300
Diğer	---	---	20	---	40	40	---	20	---	120
TOPLAM	120	2.800	40	80	40	995	1.180	3.840	110	9.205
Mahsul Türü	Almanya'ya (Fiyat)	İngiltere'ye (Fiyat)	Avusturya'ya (Fiyat)	Belçika'ya (Fiyat)	Mısır'a (Fiyat)	Fransa'ya (Fiyat)	İtalya'ya (Fiyat)	Türkiye'ye (Fiyat)	Diğerlerine (Fiyat)	Toplam ⁵⁶ (Fiyat)
Yulaf	---	35.000	---	---	---	---	---	---	---	35.000
Un	---	46.000	---	---	---	---	---	23.000	---	69.000

⁵³ BOA, *DH.HMŞ.*, 19/26, 08/Z /1329.

⁵⁴ S. Uygun, *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı...*, s. 221.

⁵⁵ Ö. Yılmaz, "Samsun Limanı Üzerine Denizcilik Raporu...", s. 431.

⁵⁶ Ö. Yılmaz, "Samsun Limanı Üzerine Denizcilik Raporu...", s. 431'de verilen istatistiklerde mahsullerden elde edilen gelirlerin toplamı ile genel toplam arasında bir farklılık söz konusudur. Bu yüzden genel toplam, yeniden değerlendirilerek hesaplanmıştır.

Kenevir	7.200	---	11.500	52.000	---	60.000		35.000	60.000	225.900
Y.Tohumlar	---	---	---	---	---	12.000	80.000		3.500	95.500
Fasulye	---	---	---	---	---	42.500	5.000	68.000	---	115.500
Mısır	---	184.000	---	---	---	---	85.000	291.000	---	560.000
Kırılm. Ceviz	---	---	---	---	---	50.000	---	---	---	50.000
Yumurta	---	---	---	---	---	180.000	---	30.000	---	210.000
Arpa	---	9.000	---	---	---	---	---	2.000	---	11.000
Deri	---	---	---	---	---	18.000	---		---	18.000
Elma	---	---	---	---	---	40.000	---	24.000	---	64.000
Diğer	---	---	2.500	---	5.000	4.800	---	2.500	---	14.800
TOPLAM	7.200	274.000	14.000	52.000	5.000	407.300	170.000	475.500	63.500	1.468.200

Tablo 3: 1903 Konsolosluk Raporlarına Göre Fatsa Limanı'ndan İhraç Edilen Mahsulatın Miktarları

Tablo 2'den anlaşıldığı üzere Maritim Kumpanyası'nın 1901-1910 yılları arasında Fatsa'da acentası vasıtasıyla elde ettiği yıllık gelirlerde kaydadeğer bir artış ya da azalma söz konusu değildir. Fakat 1911-1913 arasını kapsayan dönemin gelirleri, bir önceki döneme göre bir artış göstermiştir.

C. KAÇAKÇILIK

1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nın Anadolu ahalisi üzerinde meydana getirdiği sosyal ve ekonomik yükler, Ermeni komitacılarının Anadolu'da yürüttüğü faaliyetler, sahiller boyunca liman ve iskeleleri kontrol edecek deniz araçlarının yetersizliği, tütün reji idarelerinin üreticiler üzerinde olumsuz etkileri gibi nedenlerle XIX. yüzyılın sonlarına doğru Karadeniz sahillerinde kaçakçılık olayları kaçınılmaz bir hal almıştır.⁵⁷ 1877-1878 Osmanlı Rus Savaşı'ndan sonra imzalanan Berlin Antlaşması'yla birlikte Anadolu'daki bir kısım Ermeni, Osmanlı Devleti'ne karşı harekete geçmiştir. Anadolu'nun diğer yerlerinde olduğu gibi Karadeniz kıyılarındaki şehir ve kasabalar da doğal olarak bu durumdan etkilenmişlerdir. Çünkü Ermeni komitacılarının ihtiyaç duyduğu silah ve mühimmat, büyük oranda deniz vasıtasıyla bu kıyı kasabalarındaki liman ve iskeleler üzerinden kaçakçılık yoluyla tedarik edilmeye çalışılmıştır.⁵⁸

Babıali, Osmanlı devlet adamları XIX. yüzyılın sonlarına doğru artan kaçakçılığın önünü almak amacıyla 1885'te bir emirname yayımlamıştır. Bu emirname ile vapur veya gemilerle gelen emtianın, tescili yapılmak üzere doğrudan

⁵⁷ Özlem Yıldız, *Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914)*, Tarihçi Kitabevi, İstanbul, 2014, s. 173.

⁵⁸ Tuğrul Özcan, *II. Abdülhamid Döneminde Orta ve Doğu Karadeniz'de Ermeni Olayları*, Akis Yayınları, İstanbul, 2007, s. 89-112.

gümrük noktalarına getirilmesi zorunlu kılınmıştır. Bu hususa riayet etmeyenler emirnameye göre kaçakçı sayılacak ve haklarında cezai işlem başlatılacaktı. Ayrıca bu emirnameyle kaçakçılığa konu olan emtianın da devlet görevlileri tarafından müsadere edilmesi hükme bağlanmıştır.⁵⁹

Alınan tüm önlemlere rağmen Babıali, kaçakçılığın önüne geçemiyordu. 30 Haziran 1903 tarihli bir arşiv belgesinde belirtildiği gibi Sivas'ın Arabgir ve Karahisar-ı Şarki kazalarından bir kısım reaya, Fatsa iskelesi üzerinden Sivas ve Tokat civarında faaliyet gösteren Ermeni komitacıları için silah ve mühimmat teminine çalıştığı iddiasıyla güvenlik güçleri tarafından ele geçirildi.⁶⁰ Benzer durumların artması üzerine Babıali tarafından, limanlarda güvenlik tedbirleri artırıldı; gemi giriş-çıkışları sırasında limanlarda jandarma ve polis görevlendirilmeye başlandı.⁶¹ Bu durumu teyit eden Cortanze'ye göre Ermeni hadiselerinden dolayı Babıali, liman ve iskelelere pasaport kontrolü yapmak üzere birçok zaptiye görevlendirmiş; ancak bunlar görevlerini çoğu zaman ihmal etmişlerdir.⁶²

3 Haziran 1908 tarihinde de sandalcı ve kayıkçı esnafının mensubu oldukları iskelelerde tescil edilmeleri ile zararlı ya da yasaklanmış emtia taşıyan vasıtaların sahiplerinin cezalandırılmaları hususunda mevcut ceza kanununa yeni madde eklenmiştir.⁶³ Bahsedildiği şekilde bir duruma sebebiyet verenler, *sakıncalı* olarak görüldüklerinden limandaki nöbet uygulamasından da mahrum bırakılmışlardır. 3 Kasım 1908 tarihli bir belgeden karantina idareleri tarafından sahillerin sıhhi açıdan kontrol altına alınması için görevlendirilen gözetleme filikaları, aynı zamanda kaçakçılığa hizmet eden kayıkların seyr ü seferden men edilmesinde de görevlendirilmişlerdir.⁶⁴ 22 Ağustos 1909 tarihi itibarıyla da *Meclis-i Âli-yi Tanzimât* tarafından hazırlanan talimatla vapur veya gemilerle limana getirilen emtianın, tescili yapılmak üzere doğrudan gümrük noktalarına götürülmesi, buna riayet etmeyenlerin kaçakçı sayılması, kaçakçılığa konu olan emtia bedelinin iki katının gemi

⁵⁹ BOA, ŞD., 573/4, 10/Ş/1302.

⁶⁰ BOA, DH.TMIK.M., 147/32, 04/R/1321.

⁶¹ BOA, İ.DH., 1384, 04/Ra/1319; MKT., 2514/40, 09/R/1319.

⁶² Ö. Yılmaz, "XX. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı...", s. 185-186.

⁶³ Ö. Yıldız, *Osmanlı Devleti'nde ...*, s. 173.

⁶⁴ BOA, DH.MKT., 2621/16, 07/N/1346.

sahiplerinden nakdi ceza olarak talep edilmesi gibi hususlar yabancı sefaretlere bildirilmiştir.⁶⁵

XX. yüzyılın başlarında Babıali tarafından alınan güvenlik tedbirleri, faydalarının yanı sıra Anadolu'daki birçok liman ve iskeledeki işlem hacmini de olumsuz etkilemiştir. Çünkü Rusya'dan buharlı gemilerle gelen Ermeni komitacılarının, liman işçilerini ve bölge ahalisini dağıttıkları broşürler vasıtasıyla Osmanlı Devleti'ne karşı ayaklandıklarını düşünen Babıali, gün batımından şafak vaktine kadar Karadeniz sahilindeki bazı liman ve iskelelerde her türlü indi-bindi faaliyetini yasaklamıştır. Buna rağmen yabancı bazı nakliye şirketleri, iş ve işlemlerinin Samsun limanı yerine Ünye ve Fatsa iskeleleri üzerinden yürütmüşlerdir. Yabancı bir şirket raporunda Ünye ve Fatsa iskelelerinde gece boyunca nakliye işlerinin yapılmasının serbest olduğuna işaret edilmiştir.⁶⁶

SONUÇ ve DEĞERLENDİRME

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması ve buharlı gemilerin Osmanlı karasularında işlemeye başlaması Osmanlı Devleti'nin Karadeniz kıyılarındaki ticari faaliyetlerini artırmıştır. Bu ticaretten başlangıçta en büyük payı Trabzon ve Samsun gibi büyük liman şehirleri almıştır. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Karadeniz kıyısındaki diğer küçük liman şehirleri de deniz ticaretinden paylarını almaya başlamışlardır. Bu durum, bir yandan Anadolu'nun Karadeniz kıyısındaki bazı küçük kasabaların gelişmesine ve ticaret hacimlerini arttırmalarına imkan sağlamış diğer yandan da buralarda bulunan liman ve iskelelerin yükünü arttırmıştır.

Karadeniz kıyılarında bulunan birçok şehir ve kasabada büyük gemilerin yanaşabilecekleri iskeleler, XX. yüzyıl başlarına kadar mevcut olmadığından iskele görevini, doğal olarak kayıkçı esnafı üstlenmiştir. Kayıkçılar, açıkta demirleyen kayıklardan karaya ya da karadan gemilere emtia ve yolcu taşıma işini, nöbet usulüyle yapmışlarsa da bu uygulama, çoğu zaman beklentileri karşılayamamıştır. Bu durum, Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde bile deniz ticareti ve liman kapasiteleri bakımından istenilen düzeyde olmadığını açıkça göstermiştir.

⁶⁵ BOA, *DH.MKT.*, 2906/84, 05/Ş/1327.

⁶⁶ S. Uygun, *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı...*, s. 218, 221.

Berlin Antlaşması'nı müteakip Ermeni komitacılarının Anadolu'nun kıyılarındaki liman ve iskeleleri sık sık kaçakçılık amacıyla kullanmaları, XX. yüzyılın başlarında da devam etmiştir. Bu durum, çalışanlarının çoğunluğunu Ermenilerin oluşturduğu limanları, olumsuz etkilemiştir. Çünkü, diğerlerinde de olduğu gibi Fatsa limanının komitacıların propaganda merkezine dönüştürülerek silah kaçakçılığında bir üs gibi kullanılması, ileride buranın bir isyan merkezi olma ihtimalini artırmıştır. Dolayısıyla, bu ihtimale karşı Babıali'nin aldığı tedbirler, Fatsa limanındaki nakliye ve indi-bindi işlerinin uzamasına yol açmıştır.

Merkez ile taşra arasında yapılan yazışmalardan yola çıkarak bu araştırma sayesinde, XX. yüzyılın başlarında birçok Osmanlı devlet adamının Karadeniz sahilinde yer alan şehir ve kasabalarda deniz ticareti ve güvenliği, liman altyapıları ve iskelelerin ıslahı gibi konularda etkili proje ya da programa sahip olmadığı sonucuna varmaktayız. 1900'lü yılların başında devlet adamları, genel karşılaşılan sorunları çoğu zaman bürokrasi üzerinden yazışmalar yoluyla çözmeyi tercih etmişlerdir. Yine bu araştırma sayesinde, ağır işleyen bir Osmanlı bürokrasinin ticari sektörler üzerinde olumsuz etkilerini salgın hastalıklarla mücadele ve karantina uygulamaları örnekleriyle Fatsa örneği üzerinden açıkça göstermiştir. Hatta bahsedilen durum yüzünden Osmanlı Devleti çoğu zaman konsoloslukların yoğun şikâyetlerine ve de tazminat talebi tehditlerine maruz kalmıştır.

KAYNAKÇA

A. ARŞİV KAYNAKLARI

1. Başbakanlık Osmanlı Arşivi Vesikaları (BOA)

BEO, 2460/184493, 05/L /1322; 3297/247246, 20/Ra/1326).

DH.İD., 75/43, 27/Ş/1329.

DH.MKT., 915/15, 4/N /1322); 915/15, 10/L /1322; 939/84; 915/15, 10/L /13; 1050/70, 23/Z/1323; 1234/46, 03/Ra/1326); 1234/46, 15/M /1326; 1234/46, 16/M /1326; 1234/46, 24/M /1326; 1927/12, 29/B/1309; 2335/63, 23/Z/1317; 2514/40, 09/R/1319; 2621/16, 07/N/1346; 2906/84, 05/Ş/1327.

DH.TMK.M., 270/70, 5/Ca/1326; 147/32, 04/R/1321).

DH.HMŞ., 19/26, 08/Z /1329.

DH.MUI., 33-1/34, 29/L /1327; 83/58, 15/R /1328.

İ.DH., 1384, 04/Ra/1319.

ŞD., 573/4, 10/Ş/1302; 14/21, 05/C/1326.

2. Salnameler

Trabzon Vilayet Salnamesi, [1318 (1900)]; [1322 (1904)].

B. TETKİK ESERLER

- AYGÜN, Necmettin “Osmanlı Devleti’nin Son Zamanlarında Karadeniz’in Güney Kesiminde İktisadî Faaliyetler”. *Karadeniz Araştırmaları*, Cilt: 6, Sayı: 23. Trabzon, 2009, s. 41-76.
- BASKICI, Mehmet Murat *1800–1914 Yıllarında Anadolu’da İktisadi Değişim*, Turhan Kitabevi, Ankara, 2005, s. 72.
- BEYDİLLİ, Kemal, “Karadeniz’in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletlerini ve Mirî Ticaret Teşebbüsü”, *Belleten*, Cilt: 55, Sayı: 214, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1991, s. 687-756.
- BOARDMAN, John, *The Greeks Overseas*, Thames and Hudson Press, London, 1988.
- BOSTAN, İdris, “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)”, *Belleten*, Cilt: LIX, Sayı: 225, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1995, s. 353-392.
- DAŞ, Mustafa- Türkmen Törelî, “XIV. ve XIX. Yüzyıllarda Batılı Seyyahların Gözüyle Karadeniz Ticareti”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik-Samsun*, Samsun, 2013, s. 843-848.
- EKİNCİ, İlhan, “19. Yüzyılın İkinci Yarısında Samsun’da Deniz Ulaşımı”, *Geçmişten Geleceğe Samsun Sempozyumu*, (Editör: Cevdet Yılmaz), Samsun Büyükşehir Belediyesi Yayınları, Samsun, 2007, s. 113-141.
- ERTUĞ, Nejdî, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıkçılar*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2001.
- FİDAN, Murat, “1797-1800 Tarihlerinde Osmanlı-Rusya Arasında Karadeniz Üzerinden Gerçekleşen İhracaat ve İthalat (87/5 Rusya Ahkâm Defterlerine Göre)”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Ankara Üniversitesi Dil Tarih ve Coğrafya Fakültesi Yayınları, Ankara, 2009, s. 63-84.
- KIRPIK, Cevdet, “Loncadan Cemiyete Osmanlı Hamal Teşkilatlarında Değişim”, *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 158, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları, İstanbul, 2008, s. 95-108.
- NUTKİ, Süleyman - Mustafa Pultar, *Kamûs-ı Bahrî (Deniz Sözlüğü)*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2011.
- ÖZCAN, Tuğrul, *II. Abdülhamid Döneminde Orta ve Doğu Karadeniz’de Ermeni Olayları*, Akis Yayınları, İstanbul, 2007.
- TEMİZER, Abidin, “Karadeniz Ticaretinde Seyyar İskeleler: Kayıkçılar”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, (Editör: Osman Köse) Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun, 2013, s. 1077-1084.
- TUKİN, Cemal, *Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Boğazlar Meselesi*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1947.
- UYGUN, Süleyman, *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti’nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)*, (Yayımlanmamış doktora tezi), Sakarya Üniversitesi / Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya, 2013.
- YILDIZ, Özlem, *Osmanlı Devleti’nde Deniz Ticareti (1908-1914)*, Tarihçi Kitabevi, İstanbul, 2014.
- YILMAZ, Özgür, “XX. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı: Fransız Konsolosu H. de Cortanzenin Raporlarına Göre”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, (Editör: Osman Köse), Cilt: I, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun, 2013, s. 181-195.
- _____, “Samsun Limanı Üzerine Denizcilik Raporu (Koy Haritası, Ticaret ve Denizcilik İstatistikleri, Grafikler)”, *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınları, İzmir, 2014, s. 397-434.

DENİZ TİCARETİ AÇISINDAN KARADENİZ'İN GÜNEY KIYILARI VE ÖZELLİKLE FATSA*

Tuncer BAYKARA**

Karadeniz'in Türkler açısından dikkate değer bir önemi vardır.,Çünkü dünya dillerine bu denizin adı Türkçeden ve Türklerden geçmiştir. Yani Karadeniz'in Türk tarihinin hem siyasi hem de iktisadi hayatı ile çok yakın bir ilişkisi vardır.

Karadeniz güney kıyılarında limanlar oldukça seyrek. Hele kuzey rüzgârlarına kapalı liman sadece Sinop olarak dikkati çeker. Öteki limanlar coğrafî şartlar icabı sadece birkaç yönleri kapalı olmaktadır. Ancak gerekli oluş sebebiyle yine de bazı limanlar tarihin hemen her devrinde önem kazanmıştır. Özellikle ülke içi ile kolay ulaşım imkânı olan yerler önemlidir.

Bu genel girişten sonra Fatsa yöresine daha yakından bakmak isteriz. Burada Fatsa'nın genelde güney kıyılarında olduğunu belirttikten sonra ikinci önemli nokta, Fatsa'nın dâhil olduğu coğrafyadır. En sade bir topografik haritaya bakılırsa, Vona burnunun batısının Sinop yakınlarına kadar benzer özellikler içerdiği görülebilir. Burada bir coğrafi/tarihî kavrama dikkatinizi çekeceğiz. Bu kavram daha doğrusu isim Canik'dir. Bunun kökeni veya mahiyeti hakkında bir araştırmaya girmeksizin, bilinen dönemlerde burasının sınırlarını belirlemek Fatsa için de önemlidir.

Bu konuda çeşitli bilgiler ve kayıtlar olmakla birlikte, dikkatimizi XIX yy başlarındaki bir Avrupalı gözlemci ve araştırmacının P.A.Jaubert (1779-1847) yazdıkları çekmiştir. O devrin dünya devleti olan Fransız araştırmacısı Doğu Dillerini öğrenmiş, bu amaçlı birkaç kere Osmanlı ülkesi ve İran'a da gitmiştir. Hristiyan taassubu dolayısıyla Ermenilere sempatisi fazla olmakla birlikte bazı yararlı bilgiler de veriyor. O vefatından sonra Sedillot tarafından yayımlanan bir eserinde (Jaubert, 1860;88 ve dev.) Canik hakkında da bilgi veriyor. Ona göre Canik (onun imlasıyla Djanik) Bafra ile Giresun/Keresoun arasındaki bölgenin adıdır. Yine bu yöredeki önemli şehirler, yerleşim yerleri olarak şu isimleri sayıyor. Bafra/Zafra, Samsun/Samsoun,

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII. Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** Prof. Dr., Emekli Akademisyen.

Terme/Termeh, Ünye/Eunieh, Fatsa ve Vona. Ancak Selçuklu devrine ait kaynaklar(Mesela İbn Bibi) Canik/t i, Sinop olarak da algılamaktadır. Bu kaynaklarda Trabzon is mi hiç geçmez ki muhtemelen Canik demekle orası da kastedilmiş olabilir.

Canik'in Türkler arasındaki algılanış özelliği Osmanlı dönemi başlarında daralmış, yukarda sözü edilen anlamına gelerek dönemin sonlarına kadar devam etmiştir. Fatsa uzun Osmanlı dönemlerinde de merkezi Samsun sayılan Canik sancağının içinde yer almıştır.

Bu bilgi XIII yüzyıl için önemlidir. Şöyle ki eğer belirli bir idari bölge hakkında kaynaklardaki bilgiyi, sadece o bölgenin bilinen devirdeki merkezi içen yorumlamak hatalı olabilir. Yani Selçuklu tarihlerinde Karadeniz kıyılarına Türklerin ulaşması ve yörenin Türk idaresine girmesi söz konusu olunca, burada hâkimiyet sahası sadece u idare sahasının merkezi değil, öteki alanları da kapsayabilir. Bizim misalimizde eğer Canik'den söz ediliyorsa, burada kastedilen sadece Sinop ve Samsun veya çok yakın çevresi değil, pekâlâ onun idari mıntıkası olabilir değerlendirilmesidir.

Böylece kaynaklarda Karadeniz kıyılarına Türk /Selçuklu hâkimiyetinin yerleşme hareketi veya sürecinde öteki merkezlerin Fatsa, Ünye, gibi şehir ve kalelerin isimleri geçmiyorsa, bunlar pekala Canik genel adı içinde kastedilmiş olabilir diye düşünebiliriz.

Bu ilk tespitten sonra zaman içindeki gelişmesine başka meslektaşların temas edeceklerini umarak XI. yüzyıl sonrasına gelelim. Türklerin, büyük kitleler halinde o zamanlar adı Diyar-ı Rum olan Anadolu topraklarına gelmelerinde birkaç safha vardır. Kıyıları ilk hamle sırasında muhtemelen ele geçirilmişken, Haçlı seferleri sonrasında özellikle kıyıları elden çıkmıştır. Buna karşılık orta yayla çevresinde yoğunluk kazanan Türkler burada hemen bir idare de kurmuşlardır. Önceleri ayrı Beylerin (Saltuklu, Mengucek, Danişmend, Artuk) , Büyük Selçuklu Devleti şemsiyesi altındaki bu devletçiklerin hayatı XII yy ortalarına kadar sürer. Karadeniz kıyıları ile ilgilenenler Danişmentiler'dir. Buna karşılık Kutalmış evladının Diyar-ı Rum'daki Türk idare birliğini sağlamasıyla askeri üstünlük artmış, yeni Selçuklu idaresi XII yüzyılın ikinci yarısından itibaren kıyılara da inerek önemli merkezleri zorlamaya başlamıştır. 1190'larda III. Haçlı seferini atlattıktan sonra ise artık iyice güçlenmiş, Samsun 1194

de alınmış, fakat elden çıkmıştır. XIII yy başlarında Ak ve Karadeniz kıyılarındaki önemli limanlara sahip olmayı hedeflemeye başlamıştır. Selçuklu Devletini yönetenler sahip oldukları coğrafyanın büyük ve önemli bir ticaret yolu üzerinde olduğunu fark etmişlerdir. Karadeniz kuzeyi ile güneydeki zengin İslam ülkeleri arasındaki bu ticarî hareket oldukça önemlidir.

Anadolu'nun iç kesimlerinin bir idarede birleşmesi, ardından ve Antalya (1207-1216) ve Sinop(1214) limanlarının alınmasıyla Anadolu üzerinden geçen yol daha bir önem kazanmıştır. Hayli canlı olan bu yol XIII yy ikinci yarısında İlhanlı ve Cuci-Coçi evladı arasında Kafkaslardaki mücadelesi, Karadeniz'i denizden geçen yolu daha da canlandırmıştır. Yörede, XIII yüzyılın başlarına, 1204-1243 yıllarındaki siyasi hâkimiyet mücadelesine dair İzmir-Kâtip Çelebi Üniversitesi'nden Yusuf Ayönü'nün güzel bir çalışması vardır. Ancak bunda Karadeniz kuzeyi ile ticari ve siyasi münasebetler fazla ayrıntılı değildir.

Kırım olarak kısaca belireceğimiz Karadeniz kuzeyi ile güneyi arasında denizi geçen ticaretin güney limanları arasında İstanbul'u özel önemi sebebiyle ayıralım. Öteki limanlar ise batıdan itibaren Ereğli, Sinop, Samsun, Ünye, Fatsa ve nihayet Trabzon dur. Türkiye Selçukluları döneminde bu ticaretin bazı bilgilerini Prof. Dr. Osman Turan, büyük ve ünlü kitabında (*Selçuklular Zamanında Türkiye, İstanbul 1971*) birçok yerde anlatmıştır. Kefe ve Suğdak limanları ile özellikle Sinop ve Samsun arasındaki deniz yolunu kullanan ticaret oldukça büyük boyutludur. Bu ticarete dair biz sadece, Onun pek kullanmadığı nüvizmatik verilere işaret edeceğiz. Çünkü XIII yy ikinci yarısı ile XIV yy ilk yarısında Sinop ve Samsun başta olmak üzere bu yöre şehirlerinde hemen her yıl sikke/para basılmıştır. Demek ki ticaret oldukça canlıdır ve nakit para ihtiyacı artmıştır.

Anadolu sahasını kuzeyden güneye geçen en kısa yol, Ünye ve Fatsa limanlarından başlayarak Niksar'a oradan da Tokat ve Sivas üzerinden güneye gitmekte idi. Bu iki limanın her ikisinde XII-hatta XIII yüzyılda canlı bir gemicilik hareketi mevcut idi. Her ikisi veya daha kısa yola sahip Fatsa XIII yüzyılın ikinci yarısında Türklerin elinde veya Türk nüfuzu altında idi. Hemen batıdaki Samsun'un Karadeniz kuzeyi ile ticaret yapan bir liman özellikleri sebebiyle Türklerin eline

geçmekle birlikte, şehrin bir kesiminde Hristiyanlar etkin durumda idi. Bu etkinliği biz Türk idaresinin kurallarını tabi olan, ona gerekli vergi ve rüsumu ödeyen bir idare olarak alıyoruz.

Samsun'un içeri kesimler ile Fatsa ya göre bağlantısı daha elverişli idi. Fakat limanın emniyeti ve bazı rüzgârlara kapalı olması özelliği bu limanlarda daha çoktu. Muhtemelen bu sebeple olumsuz hava şartlarında oraya yanaşamayan gemiler Ünye ve özellikle Fatsa'ya gelirler ve oraya yanaşırlardı.

Samsun için sözünü ettiğimiz, hristiyan tacirlerin varlığını kaynakların oldukça yeterli bilgileriyle biliyoruz. Fakat Samsun'da etkin Türk, az hristiyan (Cenevis) etkisini Ünye ve özellikle Fatsa için çok Hristiyan, az Türk etkisi olarak dillendirebiliriz. II. Karadeniz kuzeyi ile yapılan deniz yoluyla ticarette Fatsa'nın yerine temas edeceğiz. Sinop ve Samsun ile ilgili bilgiler bir hayli çoktur; Hatta Ünye de bu arada zikredilir. Fakat biz Canik'in doğu ucundaki Fatsa 'nın da XIII yüzyılda Karadeniz kuzeyi ile ilişkilerine temas edeceğiz.

Prof. Osman Turan, yukarda adı geçen eserinde Samsun doğusundaki Karadeniz kıyılarının ve Ünye'nin XIII yüzyılda Türk idaresine geçtiğini kaydediyor(s. 361, 529; keza Bratianu, s.169). Tarihi kayıtlarda sadece önemli merkezler zikredildiğinden aradaki öteki merkezlerin adı bu yıllarda geçmese de bizim yorumumuz da bu yöndedir. Çünkü Canik'in XIII. yy da Selçuklu idaresine geçtiğine dair kayıtlar vardır. Şimdiye kadar nedense Canik, Samsun ile özdeşleştirildiğinden Ünye ve Fatsa dolaylarının durumuyla ilgili bilgilere cesaret edilmemiştir.

Bu hususu destekleyen belgeler vardır. Cenevizlere ait bu kayıtları yayınlayıp yorumlayan G. Bratianu, bu yörenin XIII yy son çeyreğinde Trabzon idaresinde olduğunu söylerse de, durum farklı olabilir. Çünkü arazinin fiziki şartları burasının Samsun yöresiyle ilgili olduğunu açık olarak gösterir.

Ortaçağ Karadeniz ticaretiyle ilgili araştırmalar, kısa da olsa Fatsa söz ederler (F. Elie de la Primadeia, :1848;255-256): "Fatsa limanı bazı rüzgârlara karşı güvenlidir. Burası yazın Kefe'den gelip tuz ve kumaş ile yün, deri ve halat değişimi yapan gemilerin uğrak yeridir".

Fatsa 'nın Karadeniz kuzeyi limanlarıyla yakın ilişkide olduğu, Ceneviz noterlik belgeleriyle bilinmektedir. “Noter”ler, “Nôtârân-ı dîvân” olarak Türkiye Selçuklularında da mevcuttur (Turan:1988;19; Turan: 1971; 304-305) . Dolayısıyla hristiyan tacirlerin kendi aralarındaki hukuki ihtilaflarının halli için ülkede yabancı devletlerin resmi noterlerinin bulunması tabiidir. İşte bu cümleden olarak bir Cenevizli notere ait bazı belgeler günümüze kadar ulaşmıştır.

Başında Federico di Piazzalunga 'nın bir Ceneviz noter heyeti, Haziran'da Ayas'da karaya çıkmış ve 19 Temmuz 1274 tarihli belgenin gösterdiği üzere bu tarihte Sivas'tadır (Bratianu:1929; 172, 301) . Sivas bu tarihlerde Türkiye Selçuklularının en önemli ticaret merkezlerinden birisi olup Karadeniz kuzeyi ile de yakın ilişkileri söz konusu idi. Sivas'ın Karadeniz ticareti açısından önemi XIII yüzyıl başlarından itibaren kaynaklara yansımıştır (Turan:1971;280; Cahen:1979;168). Cenevizli noter Federico di Piazzalunga, 25 Temmuz 1274 tarihinde Vatiza= Fatsa da dört belge tanzim etmiştir. Noterin Sivas'tan Fatsa ya gelişi demek ki 5 gün sürmüştür. 19 ve 25 Temmuz günlerini yolculuğa dâhil etmedik. Bu gerçekten de olağandışı bir hızlılığı göstermektedir. Bunun anlamını, tam bu günlerde Fatsa da Kırım tarafına gitmeye hazır bir geminin bulunması ile yorumlamak istiyoruz.

Cenevizli Noter Fatsa'da, yine Cenevizli Guglielmo Mastracios di Sampierdarena'nın evinde iş yapmıştır. Bu belgelerden ilki bir para ikrazı olup Manuel de Sancto Prancacio 'nun Sanctus Georgius (S.Giorgio) adlı bir gemisi olup, bunu göstererek Bonaventurine de Diano dan 300 gümüş para (asperis comianates) almıştır. Vadesi Ekim ayıdır. Şahitler Bonifacio Vacca ve Guglielmo Mastraccio da Sampierdarena.

İkinci belge yine bir ödünç para alma belgesidir. Boverello Varacari, Gabliega da Pagana'dan 3.100 Sultan gümüş-parası(asperos soldaninos) almıştır. Bunu Suğdak(Soldai)a varışından 8 gün sonra 4.805 berke gümüş sikkesi (asperos bericatos) olarak ödeyecektir. Şahitler Guilelmus Ferrarius de Sancto Thoma ve Bonaventiruno de Diano dur. Bratianu, Latince metindeki ilk ismi “Guglielmo di S.Tommaso” olarak veriyor ve demirci(forgeron) olduğunu ekliyor.

Üçüncü belge de aynı tarihlidir. Bonsignore Caffarino, S. Giovanni adlı gemi sahipleri olan Bellemgiro Traverio, Luchetto Pignolo ve Pietro di Vivoldo ile gemi ile Amasra ve İstanbul'a eşya nakli anlaşmasıdır. 52 Balya (denk) ticari eşya taşımak için 120 altın sikkenin(hyperperes) yarısı peşin ödenecektir. Geminin Amasra'ya varmasından sonra geri kalanı ödenecektir. Şahitler Bonifacio Vacca, Bonaventurino de Diano ve Giacommino Finamore'dir.

Dördüncü belge 26 Temmuz tarihli olup, Bovarello Lercari, Gabriele di Pagana'ya 4.805 gümüş parayı Suğdak'a varışından sekiz gün sonra ödeyecektir. Karşılığı ise üç denk ipek ve dört denk kumaştır. Şahitler Guguliero Mastraccio ve Bonaventurino de Diano dur.

Dikkati çeken bir özellik de bu dört belgenin Fatsa'da mukim Guilelmus Mastracius de Sancti Petrode Arena'nın evinde tanzim edilmesidir. Fatsa da bu tarihlerde sınırlı sayıda da olsa Cenevizli tacirlerin bulunduğu görülüyor. Gemi sahiplerinin de isimlerinden Cenevizli oldukları sezilmektedir.

Cenevizli Noterin bir sonraki belgesi, Soldaie(Soudak) da, 21 Ağustos 1274 tarihinde kaleme alınmıştır(Bratianu, s. 307-8). Demek ki Noterimiz, ancak iki hafta kadar kaldığı Fatsa'dan bir gemiye binerek Suğdak'a varmıştır. Bu seyahatinde, öteki Cenevizli tacirlerle birlikte yolculuk etmiş olmalıdır.

Suğdak'da tanzim edilen 22 Ağustos 1294 tarihli belge, Fatsalı Niucoleta de Albinga ile ilgili olup, onun Gabriele di Pagana'dan bir ay vadeli 332 Berke-gümüş para borç aldığına dairdir. Belgeler arasında bir gemi kiralama söz konusu diğerleri hep para ile ilgilidir. Para değişimi esaslı olup yöresel sikkelerin değiştirilmesi esaslıdır. Belgelerde üç asperosun söz geçiyor: asperis comianatis, asperos Soldaninos ve asperos bericatos. Bunlar muhtemelen, o tarihlerde Fatsa'da görülen gümüş paraların türleridir.

Sezildiği kadarıyla (s.304) Fatsa'da cari, yani geçerlilikte olan "asperos soldaninos" 3.100 adedi, Kırım taraflarındaki Berke-han sikkelerini (Bratianu, Aynı eser, s. 238) hatırlatan "asperos bericatos" lardan 4.805 e karşılıktır. Bratianu'nun aksine biz "Soldaninos" akçalarını, yani gümüş paralarını, Soldaia/Sudak) parası

olarak değil, Selçuklu “Sultanı”nın sikkesi olarak kabul ediyoruz. Bu iki para arasında %55’lik bir fark mevcuttur. Bu konu üzerinde biraz durmalıyız. Fatsa’ya 1274’lerde (h. 673) gümüş para, ticaret merkezi olan Sivas’dan temin edilmiş olmalıdır. Çünkü bu tarihlerde Sivas’ta hemen her yıl sikke basılmaktadır. Bu sikkelerin ağırlığı 669-672 arasında 2,8 gr ağırlığında idi. Sinop kesimli sikkeler de hemen aynı ağırlıktadır. Yörenin bir diğer önemli darphanesi Samsun’da ancak 690 larda faaliyete geçecektir ki bunların ağırlığı da 2,8 gr idi.

Kırım kesimli Berke Han’ın (1256-1266 nadir sikkeleri(ki 1,7- 1,9 gr idiler) sonrasında 1267-1280 arasında hüküm süren Möngke/Mengü Temür’ün Kırım kesimli gümüş paraları, teoride 2,2 gr iken hemen sonra 2,0 ve 1,9gr ağırlığına indi. Bir sikkesi 1,74 gr iken günümüze gelenler çoğunlukla 1,5 gr ağırlığında idiler. Kırım kesimli sikkeler ilk olarak Berke Han adına olduğundan bu yöredeki akçalar(gümüş paralar) hep (aynı eser, s.306, 308) “asperos bericatos” /Berke sikkesi “ diye geçer. Çok sonraları Kefe/Kırırmda basılan yöresel sikke, XVI yy başlarında ½ Osmanlı akçesine gerilemiş idi. Bu sebeple 1274 deki %55 lik değer farkı yadırganmamalıdır.

Bu tesbit, Fatsa’nın tam anlamıyla Selçuklu ülkesi içinde sayılabileceğini kanıtlamak açısından önemlidir. Fatsa’daki bu Selçuklu gümüş sikkelerinin kaynağı önceleri Sivas darphanesi olmalıdır. Erzincan darphanesi de bu yıllarda hemen her yıl sikke kesmektedir. Samsun darphanesi ancak 1274 den sonra daha faal olacaktır.

Bratianu, Fatsalı bazı kız /hanım isimlerini de belirtmektedir. 1284 de Pera’da tanzim edilen bir vasiyetnamede Fatsalı Korka’nın kızı Ekiseni zikredilir. 1290 da Kefe’de tanzim edilen bir belgede de Fatsalı Murti’nin kızı Yerana’dan söz edilir (s. 172).

Cenevizli Tacirler, Fatsa’da Guglielmo Mastraccio’ nun evinde toplanıyorlardı. Çünkü burada ayrıca bir konsolosluk binası bulunmuyordu. Bratianu, bu zatın Trabzon konsolosuna bağlı kabul ediyorsa da(aynı eser, s.172-173), Trabzon ile ilişkileri bize göre zayıftır. Çünkü Trabzon, Erzurum üzerinden Tebriz ve daha doğuya gidenler için önemli, fakat Fatsa, güneydeki Selçuklu topraklarına özellikle Sivas’a ulaşmak için önemlidir.

SONUÇ

XIII yüzyılın sonlarında Fatsa da dikkate değer bir Ceneviz kolonisi bulunmaktadır. Bratianu, Fatsa’da, öteki Karadeniz kıyı şehirlerinden olduğu gibi “Türklerin, Rumların ve Ermenilerin” yaşamakta olduğunu belirtir (aynı eser, s.172). Bütün bu insanlar ve özellikle Cenevizliler Fatsa’yı bir uluslar arası deniz ticareti merkezi yapmışlardır. Buralı gemici ve tacirler en çok Kırım ve İstanbul ile ilişkide bulunuyorlardı.

Sözlerimin sonunda bence önemli gördüğüm, Fatsa’da kasaba dolaylarındaki iki yer adından söz edeceğim. Bunlardan ilki, Kız-**kulesi**, ikincisi de **Eskiordu** köyünün ismidir. Kız-kulesi ismi, benim bu husustaki bağımsız kitabımda etraflıca ele alınmıştır. Eski Ordu ismi de, bazı çağrışımlara yol açacak bir özelliktedir. Köy hakkındaki kısa araştırmamız burasının yeni (en çok 40 senelik) bir köy kimliği aldığını, halkının Gürcistan’dan geldiğini belirtmektedir. Ama biz yine de adının verilmesinde Maden-düzü yerine bu ismin, (yani bir Türk beyinin bir konaklama yeri anlamının) tercih edilmesini önemli görmekteyiz.

KAYNAKÇA

C. Cahen, *Osmanlılardan Önce Anadolu’da Türkler*, İstanbul 1979, s.168

F. Elie de la Primadeia, *Etudes des Commerce au Moyen Age: Histoire du Commerce De La Mer Noire*, Paris 1848, s. 255-256

G. I. Bratianu, *Recherche sur Le Commerce Genoıs dans la Mer Noire au XIII e Siecle*. Paris 1929. S. 172, 301

O.Turan, *Türkiye Selçukluları Hakkında Resmi Vesikalar*, Ankara 1988, s. 19;
O.Turan, *Selçuklular Devrinde Türkiye*, İstanbul 1971, s. 304-305)

Osman Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye*, İstanbul 1971

P. Al. Jaubert, *Voyage en Armenie et en Perse*, Paris 1860

DENİZ TİCARETİ AÇISINDAN KARADENİZ'İN
GÜNEY KIYILARI VE ÖZELLİKLE FATSA

TARİHTE TÜRK DENİZCİLİK FAALİYETLERİ VE GÜNÜMÜZ LİMANLARININ GELİŞİM SÜRECİNE OLAN ETKİSİNİN İNCELENMESİ*

Ünal ÖZDEMİR**

ÖZET

Türkler üç tarafı denizlerle çevrili Anadolu topraklarına yerleşmeye başladıkları andan itibaren, denize yönelme ihtiyacı duymuşlar ve Türk denizciliğinin gelişim süreci başlamıştır. Bu kapsamda Türk denizcilik faaliyetlerinin geçmişindeki önemli kilometre taşlarına göz atmak, günümüze kadar uzanan tarih süreci boyunca denizciliğin uğradığı doğal gelişim süreçlerini ve dönemsel gelişmelerin Türklerin denizcilik ile karşılıklı etkileşimini anlamakta yardımcı olacaktır. Bu etkileşim ise geleceğin denizcilik faaliyetlerine ve etkileşimlerine yönelik tahminler için yol gösterici olacaktır.

Türklerin tarihte ilk olarak deniz ile tanışması ve tarihsel gelişim süreci ile birlikte liman faaliyetlerine olan etkisi, limanlarımızın gelişim aşamaları ve geleceğinin araştırılmasını hedefleyen bu çalışmada, tarihsel sürecin sağladığı ipuçları üzerinden ilerlenerek geleceğin şekillenmesinde etken olabilecek unsurlar belirlenmiş, ortaya çıkan unsurlar, günümüzün dinamikleriyle de karşılaştırılarak Türk denizciliğinin geleceğine dair bir takım öngörü ve tahminler geliştirilmiştir. Geleceğin algılanabilmesi için, günümüzün denizciliğinin geçmişle arasındaki bağının ortaya konması ve bu bağının gelecek perspektifine uygulanması yöntem olarak kullanılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Türk Denizciliği, limanlar, deniz ticareti.

ABSTRACT

As the Turkish people started to settle down in Anatolian peninsula, the development of Turkish maritime has begun. In this context, taking a glance on the benchmarks of the history of Turkish maritime activity could help us to understand the mutual interaction between the Turkish maritime structure and the natural/periodical developments and evolutions of the history of seafaring. Understanding this interaction can be enlightening for future projections of several other maritime interactions and activities.

In this study, it is aimed to investigate the impacts of the historical development of Turkish maritime to port activities and advancement. Also, the possible future projections for the Turkish maritime has been tried to put forth by comparing the today's dynamics and the historical clues which can form the future's maritime structure. As the method, the bond between the past and the future of maritime applied to the future perspectives in order to analyze the outlook of seafaring.

Keywords: Turkish Maritime, ports, maritime trade.

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII.Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** Arş. Gör, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü, uozdemir@ktu.edu.tr

GİRİŞ

Tarih, devletin dünya hâkimiyeti kurmada, deniz faaliyetlerinin önemli bir rol oynadığını ortaya koymaktadır. Zamanı geldiğinde devletin ekonomisine katkıda bulunurken, zamanı geldiğinde devletin savunmasını sağlayan denizcilik faaliyetleri ve etkinlikleri, aslında önemini fark etmeden yaşamını sürdüren birçok insana rağmen tarihsel sürecin, bugünkü yaşamın ve geleceğin bir parçasıdır.

Kıyı şeritlerinde yaşayan ve yerleşen insan toplulukları, zaman içinde hem ellerindeki malzemeden yola çıkarak, hem de yanı başlarındaki denizin sunduğu somut sorunlarla baş etmeye çalışarak, çeşitli gemi tiplerini ortaya çıkarmışlardır. Karmaşık bir aygıt olarak her gemi tipi, çeşitli ekonomik sektörleri kapsamına alan çok yönlü teknolojik talepleri ortaya çıkarmış; aynı zamanda keşifler, rotalar, ticaret ve göçler gibi yoğun keşiflerin bir parçası, bir taşıyıcısı haline gelmiştir. Denizcilikte ileri giden toplumların uygarlık seviyeleri sürekli yükselmiştir (Özdemir,2012: 317).

Osmanlı İmparatorluğu’nu üç kıtaya egemen olmaya yönelten nedenlerden birisinin de deniz ticaret yollarına hakim olmak düşüncesi olduğu ve bu uğurda askeri denizciliğin yanı sıra sivil denizciliğe de büyük önem verildiği bilinmektedir. Karadeniz’de, Akdeniz’de, Kızıldeniz’de, Hint Okyanusu’nda ve Tuna boylarındaki denizcilik faaliyetleri Osmanlıların denizciliğe verdiği önemin göstergeleridir (Kerimoğlu, 2010:2).

Bu doğrultuda, Osmanlı İmparatorluğu özellikle batıya çıkışta bir ticaret kapısı konumunda olan liman faaliyetlerine ayrı bir önem vermiştir. Limanlar Antik Çağdan günümüze kadar ticaret yapmak amacıyla korunmuş ve sayıları arttırılmaya çalışılmıştır. Pek çok antik kaynakta koloni kentleri, hem limanlarını ve yaşadıkları bölgeleri koruyabilmek için ve ayrıca karadan gelebilecek her türlü tehdide karşı tahkim edilmiş kalelerde yaşamakta, denizden gelebilecek tehlikelere karşı donanma istihdam etmekte ve bu şekilde oluşturdukları güven ortamında bölge halklarıyla ticaret yaptıkları bilinmektedir. (Bilgin, 1996: 38).

Denizcilik ve liman faaliyetleri, bünyesinde maddi ve manevi çeşitli güç ve kuvvetleri bulunduran ve bunların toplam verimini milli güce aktaran karmaşık bir güç sistemidir. Denizlerin ve özellikle limanların, bir devletin siyasi, iktisadi ve askeri açıdan birinci savunma hattı olduğu dikkate alındığında bu hattın kontrolünün devri,

devletin bağımsızlığının devri niteliğindedir. Bunun olmaması için eldeki kaynakları en iyi şekilde, devletin gücünü etkileyen her sahada kullanarak denizlerdeki etkinliğimizin arttırılması gerekmektedir (Özdemir, 2012:318).

Denizler iletişim kaynağı, kültür ve bilimin yayılış ortamı olmuş, ticaret yollarını korumak ilkçağlardan bu yana hep önem arz etmiş, dolayısıyla günümüze kadar tarihsel sürecin gelişmesinde dönüm noktaları yaratacak değişikliklere sebep olarak denizcilik gücü, değişimin vazgeçilmez ve hatta önemli bir aktörü olmuştur. Yaşanan süreçler ülkelerin ve de ülkemizin denizciliğe bakış açısını, denizden beklentilerini, denizin insanlara sunduklarını değerlendirebilmelerini etkilemiş ve günümüz denizciliğinin şuan ki yapısının oluşturmuştur. Türkiye'nin milli menfaatleri günümüzde sınırlarımızın çok daha ilerisine ulaşmıştır. Türkiye, çağdaş bir dünya devleti olmak, artan güvenlik ve ekonomik ihtiyaçlarını karşılamak üzere denizlere ve denizciliğe uygun bir devlet stratejisi uygulamak ve buna ilişkin bilinci oluşturmak zorundadır.

1. DÜNYA DENİZCİLİK FAALİYETLERİNİN GELİŞİM SÜRECİ

Denizciliğin tarihsel gelişiminde bazı teknik gelişmeler kendilerinden sonraki dönemler için köklü değişme ve ilerleme sağlayan gelişmelere sebep olduğu kabul edilmektedir. Bunların özellikle gemilerin tahrik sistemine yönelik olanları, denizcilik tarihinin dönemlere ayrılmasını sağlayacak derecede ciddi dönüşümler yaratmıştır. Bu gelişmeler denizcilik gücünün milli menfaatlere hizmet etme amacına ulaşmasında kolaylıklar sağlamakla birlikte, denizcilik gücünün tarihsel önemini değiştirecek stratejik bir değişime sebep olmamıştır. Medeniyetin başlangıcından itibaren günümüze kadar uzanan tarih süreci boyunca denizciliğin uğradığı doğal gelişim süreçlerini birbirlerinden kesin çizgilerle ayırmak mümkün olmasa da, gemilerin tahrik yöntemi esas alınarak incelenmesi doğru olarak kabul edilmektedir (Özdemir, 2012:319).

1.1. Kürek Dönemi

Basit bir sılıkla yön verilen saldan, özenle şekillendirilmiş ve senkronize kullanıldığında çok yüksek süratler sağlayan gelişmiş küreklere sahip teknelere kadar geniş bir alana yayılmış kürekli tekneler, tarihin ilk zamanlarından itibaren

kullanılmaya başlanmış ve ancak binlerce yıl sonra, 1809'da Rus-İsveç savaşında son defa görev alarak deniz harp tarihi sahnesinden çekilmişlerdir (Dülger, 2006: 23).

İlk kürekli gemiler Nil'den dışarı pek çıkamamışlardı; fakat daha sonrakiler oldukça uzun yolculuklar yapmışlardır. Yunanistan'ın erken arkaik döneminde, gemiler hem savaşlarda, hem de bunlardan ayrılmayan ticarî seferlerde kullanılmışlardır. Daha sonra ticari gemiler (şişkin bordalı) ve savaş gemileri (uzun) ayrımı ortaya çıkmıştır. Savaşta önce şekil 1' de görülen pentekontoroslar denilen en az 50 kürekçinin bulunduğu daha sonra VI yy.'ın ortalarından başlayarak da trieres'ler kullanıldı: bunların uzunluğu 36 m, genişliği 6 m, çektiği su 1 m, çektiği hava 2,20 m, yelken takımı 175 m², kürek sayısı 170, mürettebatı 200 kişiydi. 3 kata dağıtılan kürek takımında 62, 54 ve 54 olmak üzere 170 kürekçi yer alırdı. Generaller, deniz savaşlarında düşmanın küreklerini kırmak, triereslerin mahmuzuyla teknesini delmek için taktikler geliştirirlerdi. Bu çarpışmalar, çoğu kez düşman topraklarını yağmalamaya hedef olan çıkarmalar yapılmasıyla sonuçlanırdı (trieresler, bu amaçla epibates denilen denizci askerler ve okçular taşırdı). Klasik dönemde, en etkili yunan donanması, Atina'ya aitti. Hellen döneminde, Rodos donanması deniz polisi görevini üstlendi; ancak korsanlar (lemboi adlı hızlı sandallardan yararlanmada ustaydılar) onların güvenirliliğini azaltmıştır (Özdemir, 2012:321).



Şekil 1. Pentekontoros tipi bir kürekli tekne tasviri

1.2. Yelken Dönemi

İlk yelkenliler, birçok kalın kirişin yanyana bağlanmasıyla yapılıp, ortasına tek bir dört köşe seren yelkenin basıldığı kısa bir direk yerleştirilmiş teknelerdi. 1947'de Norveç'li gezgin Thor Heyerdahl ve arkadaşlarının Büyük Okyanusu aştıkları Kon-Tiki, bu tür ilkel bir teknenin balsa tahtasından yapılmış bir benzeriydi (günümüzde Oslo'daki Kon-Tiki müzesindedir). Kesin olarak bilinen en eski gemi, firavun Keops'un (M.Ö. 1960-3908) cenaze töreni için yapılmış, mezarının yanındaki bir hendekte kumla kaplanmış olarak bulunan, güvertesiz teknedir. 40 m uzunluğundaki, en büyüğü 23 m uzunluğunda 600 ayrı kereste parçasından yapılmış bu teknenin, yalnızca Keops'un cenaze töreni için kullanıldığı, ne denize açıldığı ne de Nil'de yüzdürüldüğü düşünülmektedir. Ancak, Mısırlıların Akdeniz'de ticaret amacıyla buna benzer gemiler kullandıklarını gösteren pek çok kanıt vardır (Özdemir, 2012:322).

Gene o dönemden kalma belge ve resimlerden, her bir yanında 18'er kölenin çektiği küreklerle yürütülen gemiler de bulunduğu anlaşılmaktadır. Mısırlılar ayrıca, geminin ortasına diktikleri seren direğine dikdörtgen biçiminde bir yelken basarak, rüzgârın doğal gücünden de yararlanmışlardır. Bu tür gemiler bordanın iskele(geminin sol yanı; geminin sağ yanı için sancak terimi kullanılır) yanından sarkıtılan çok büyük bir kürekle yönetilirdi (Vikipedi, özgür ansiklopedi).

Büyük Coğrafi Keşiflerle başladığını ifade edebileceğimiz yelken dönemi, aslında çoğu denizci devlet tarafından ticari anlamda uzun zamandan beri yelken kullanılıyor olsa da aynı zamanda, denizciliğin kıyı sularından uzaklaştığının da göstergesidir. Antik çağda kullanılan yelkenler, çoğu zaman sadece rüzgâr pupadan estiğinde kullanılan ve kürekçilerin işlerini hafifletmeye yarayan bir enstrümandı (Casson, 2002, s.34). Şekil 2' de bir yelkenli gemi tasviri görülmektedir.



Şekil 2: Bir Yelkenli Gemi Tasviri (Casson, 2002, s.34)

Yelken denizciliği, 19. yy.ın ortasında, Kırım ve Amerikan iç savaşı sırasında doruk noktasına ulaştı. Ancak sanayi devriminin doğurduğu yeni tekniklerin etkisine dayanamadı. Fransız Gloire, daha sonra İngiliz Devastation zırhlı fırkateynlerinin yapılması sonucu ahşap savaş gemilerinin yerini buhar makinesiyle çalışan zırhlılar aldı; bu zırhlılar, gittikçe artan erimli, yivli toplanlarla donatılmışlardı.

1.3. Buhar Dönemi

Sanayi devriminin denizcilik alanındaki en önemli etkisi buharlı gemiler olmuştur. 18. yüzyıl sonlarından itibaren geliştirilmeye başlayan buharlı gemilerin, 19. yüzyıl başlarından itibaren hızla taşımacılık alanında yaygınlaştığı görülür. Önceleri yandan çarklı olan bu gemiler 1830'lerden itibaren pervaneyle tahrik olmaya başladılar, böylelikle dalgalı denizlerde ve okyanusta da kullanıma müsait hale gelmişlerdir (Özdemir, 2012:323).

1819 senesinde İngilizler, yelkenli bir gemiye buhar makinesi koymuşlar ve bu gemi ile Amerika – Georgia'dan İngiltere – Liverpool'a 26 günde giderek ilk olarak vapurla okyanusu aşmışlardır .Buharın rüzgâr ve gelgit olayları karşısındaki gücü anlaşılıp bu yeni teknoloji ticaret gemilerinde kullanılırken buhar gücünün savaş gemilerinde kullanılması konusunda ise ilerleme kaydedilmedi. Çünkü gemilerin bordalarında yani yan taraflarında farklı bir tasarımı gerektiren çarklar, bordalardaki toplanların yerlerini aldıkları için geminin savaş gücünü azaltıyordu. 1815-1830 yılları arasında ahşap yelkenli gemiler, donanmaların esas unsuru olmaya devam etmekle birlikte ilk buharlı gemiler de donanmalarda yer almaya başlamıştır. Donanmaların

çoğu ilk buharlı gemilerini İngiltere'deki özel tersanelerden satın alıp geleneksel silahlarla donatmışlardır (Gülenç, 2009: 45).

1. 4. Nükleer Dönem

II. Dünya Savaşı'ndan sonra gelişen teknoloji, donanmaları da büyük oranda etkilemiş, dizel makineler, güdümlü mermiler, helikopterler gibi yenilikler buhar döneminin büyük ve hantal drenotları yerine nispeten küçük ama etkin platformlara yerleştirilmiştir. Uçak gemileri önemini korurken donanmalara son dönemlerde nükleer güçle tahrik olunan denizaltı ve su üstü gemileri katılmışlardır. Bu dönemin en son ve en etkin gelişimi ise denizden karanın iç kısımlarındaki nokta hedefleri vurabilmeyi sağlayan balistik füzelerin her türlü platforma yerleştirilmeleri olmuştur. Artık sonsuz bir güç kaynağı olan nükleer enerji, bu platformların gizlice dünyayı dolaşmasına yetecek gücü sağlıyordu. Hiç kuşkusuz nükleer dönem olarak adlandırılan bu dönem bu güce stratejik ya da ekonomik nedenlerle sahip olamayan kıyı devletleri ile ticaret donanmaları için teknolojinin diğer imkânlarının önem kazandığı “ileri teknoloji dönemi” olarak öne çıkmaktadır(Dülger, 2006: 24).

2. TÜRK DENİZCİLİK FAALİYETLERİNİN ŞEKİLLENME SÜRECİNE GENEL BİR BAKIŞ

İdris Bostan, denizle tanışmaya kadar Türklerin deniz kültürüne sahip olmadıklarını ifade etmektedir. XI. yüzyılda Antalya, Sinop'un ele geçirilmesi ile ilk önce askeri faaliyetlerle Türklerin denizciliğe başladığını, daha sonraları ticari faaliyetlere de girerek, Osmanlı Devleti ile XVI. yüzyılda denizcilik kültürü açısından Türklerin, dönemin en önde gelen denizci devletlerinden birisi haline geldiğini düşünmektedir. Bütün tetkikler Türk denizciliğinin 1000 yılı kapsamaktan henüz çok uzak olduğunu göstermektedir. Genelde denizcilik uzun bir zaman içinde gelişmekte ve denizcilikleri ile tanınan kavimlerin bu mesleğe ne zaman başladıklarını tarihi bakımdan tespit etmek pek mümkün olmamaktadır. Türklerin denize alışkın oldukları da en azından önceki yaşamları nedeniyle söylemek mümkün değildir. Gerçekten, geçmişteki Türk devletlerinden herhangi birisinin denizlere önem ve öncelik verdiklerini, böylece Fenike, Kartaca, Çin, Bizans ya da İskandinav ülkeleri gibi denizci karakter gösterdiğini ileri sürmek doğru olmamaktadır. Zaten coğrafya da

buna tümüyle karşındır. Çünkü bu Türk devletleri, kıta içlerinde ve denizlerden uzak, ama zaman zaman küçük topluluklar olarak nehir ve göl kıyılarında bulunmuşlar, üstelik bu topluluklar da yerleşik düzende bulunmayıp sürekli olarak sürüleri ile birlikte, at üzerinde yeni otlaklar peşinde dolaştıklarından, bu devletlerin denizci bir nitelik kazanmaları mümkün olmamıştır (Kennedy, 1991: 12).

Küçük Asya Türklerinin bilinen ilk amirali Çaka Bey'dir. Ondan birkaç asır sonra Akdeniz'in cihanşümül denizcilik tarihi içinde ismi geçen amiraller Barbaros Hayrettin, Oruç Reis, Turgut Reis, Uluç Ali Reis'tir. Üç asrın içinde Türklerin Akdeniz'deki denizciliğin dengesini değiştirdikleri görülür. Hiç şüphesiz Piri Reis gibi haritacılığı ile tanınan; 16'ncı asırda Hint Okyanusu'na çıkan kaptanların içinde Seydi Ali Reis gibileri de bilinir (Ortaylı, 2006: 48).

XVI. yüzyılda Amerika'nın henüz yerleşime açık olmadığı bir dünyada, Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarını çevreleyen bütün denizlerde Türkler faaliyet göstermişlerdir. Bunun günümüze yansıyan en somut delili ise dünyanın dört bir tarafındaki denizcilerimizin mezarlarıdır. Bugün İngiltere'nin güneyinde, Japonya'da, Malta'da, Cezayir, Tunus, Fransa, İspanya, Doğu Afrika Ülkeleri ve Endonezya'da Türk denizcilerinin mezarlarına rastlamak mümkündür .

Selçuklular ile birlikte Türkler sürekli Batı'ya doğru akınlar düzenlemişlerdir. O zamana kadar daha çok kara ağırlıklı devletler kuran Türkler, Osmanlı Devleti'nin kuruluşu ile birlikte Marmara Denizi civarında Batı'ya doğru genişlemeye başlaması ile birlikte, devlet politikasının gereği olarak denizcilik faaliyetlerin daha fazla ağırlık vermeye başlamışlardır (Gülenç, 2009: 130).

XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren Batı'nın üstünlüğü karşısında yaşadığımız kültür şoku, denizciliğimizi de oldukça menfi etkilemiştir. Osmanlı Devleti denizlerde üstünlüğünü koruyabilmek için büyük gayret sarf etmiştir. Amerika'dan, İngiltere'den, Almanya'dan gemiler alınmıştır. Eğitim sistemimiz, denizciliği geliştirmek için birçok defa yeniden düzenlenmiştir. Ancak, kültürel temelde sorun olduğundan, başka bir ifade ile iklim şartları denizcilik ağacının gelişimine müsait olmadığından, gayretlerin birçoğu boşa gitmiştir. Genel olarak ta, süreklilik unsuru olmadığından birbirinden bağımsız adımlar atılmıştır. Sistemli bir şekilde hareket eden Avrupa ülkeleri, denizciliği tam anlamı ile küresel bir boyuta taşımışlardır (Turhan, 1972: 32).

Osmanlı dönemi Türk denizciliğine bakıldığında ise; Osmanlı İmparatorluğu'nun deniz tarihi, Donanma Komutanı'na verilen ünvana göre, 3 ana döneme ayrılmıştır: Derya Beyleri dönemi (1324–1390), Kaptan-ı Derya/Kaptan Paşalar dönemi (1390–1867), Bahriye Nazırlığı dönemi (1867–1922) .

Osmanlıların denizle tanışmaları Marmara kıyılarına kadar genişlemesi Orhan Bey zamanında, İznik'in kuşatılması sırasında Karesi Bey'den yardım isteği ile olmuştur. Aynı yıl Karamürsel'de ilk Osmanlı tersanesi kurulmuştur. Osmanlı denizciliğindeki zirve dönemi, Kanuni Sultan Süleyman zamanında, Barbaros Hayreddin Paşa'nın "Kaptan Paşalık" makamına getirilmesiyle başlamıştır. Yine bu dönemde yetişen büyük Türk denizcisi Piri Reis, hazırladığı deniz haritası ve 'Kitab-ı Bahriye' isimli kılavuz kitabıyla dünya denizciliğine büyük katkıda bulunmuştur. Kanuni'yi takip eden hükümdarların deniz meselelerine aynı ilgiyi göstermemeleri ve Kaptan Paşalık makamına saraya yakın olarak bilinen karacı paşaların getirilmesi, Osmanlı İmparatorluğu'nun deniz hâkimiyeti dönemini söndürmüştür. Nitekim bunun neticesi olarak ilk yenilgi 1571'deki İnebahtı Deniz Muharebesi'nde alınmış, Osmanlı donanmasının büyük bir kısmı Haçlı donanması tarafından yok edilmiştir. Türk denizciliği, XVIII. yüzyılın özellikle ikinci yarısında denizcilik mesleği ile hiç ilgisi bulunmayan kimselerin yönetiminde gerilemeye başlamış, Osmanlı donanması'nın 1771 yılında Çeşme'de, Baltık Denizi'nde ilk defa oluşturulan Rus donanması tarafından yakılması da bunun bir göstergesi olmuştur. XIX. yüzyıl başlarında Avrupa'da Sanayi Devrimi başlamış; bu gelişme Osmanlı Devleti ile Batı arasındaki mesafeyi iyice açmıştır. Avrupa, 1804 yılında buhar makineli gemileri devreye sokmuş, Osmanlı donanması bu yeniliği de, uzun süren bir gecikme ile takip edebilmiştir. Sultan Abdülaziz, Sanayi Devrimi sonrasında meydana gelen gelişmelerle askerî denizciliğin, devletin geleceği için arz ettiği hayati önemden hareketle denizcilikle ilgili bir nezaretin kurulmasını kararlaştırmıştır. Böylece, 1867 yılında 1922 yılına kadar sürecek olan "Bahriye Nazırlığı" makamı kurulmuştur. Sultan II. Abdülhamit tarafından otuz yıl Haliç'te çürümeye bırakılmış olan donanmayı ve Türk denizciliğini modernleştirmek amacıyla 1908'den sonra büyük fedakârlıklar yapılmış, ancak Trablusgarp ve Balkan Savaşları yüzünden tersaneyi geliştirmek mümkün olamamıştır. Dolayısıyla modern donanması ve modern tersanesi

olmayan Osmanlı Devleti, bu savaşlarda çok zor duruma düşmüştür (Özdemir, 2012:323).

İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan oluşan Türk Boğazları, bulunduğu coğrafi konum nedeniyle siyasi, askeri ve ekonomik açıdan tarihin her döneminde, özellikle büyük denizci devletlerin ilgi odağı olmuştur. Türk Boğazları dünya politikasındaki bazı dengelerin belirlenmesi, sürdürülmesi ve işletilmesi bakımından da belirleyici rol oynamıştır. İstanbul'un 1453 yılında fethinden sonra, Osmanlı İmparatorluğu'nun egemenliği altına giren boğazlar, 1453–1809 yılları arasında yabancı ticaret ve savaş gemilerine kapalı tutulmuştur. Osmanlı'nın Karadeniz'deki egemenliğini kaybetmeye başlaması ile birlikte, Türk Boğazları'nın hukuksal statüsü 1809–1841 döneminde iki taraflı anlaşmalarla, 1841 sonrasında ise çok taraflı anlaşmalarla düzenlenmiştir. Milli Mücadele'nin başarıyla sonuçlanmasının ardından 11 Ekim 1922'de imzalanan Mudanya Mütarekesi'nde donanma ile ilgili bir husus bulunmadığından Donanma ancak 24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Antlaşması'ndan sonra 6 Ekim 1923'te İstanbul'un kurtuluşu ile Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin emrine girmiştir. 04 Şubat 1923 günü kesilip 23 Nisan 1923 günü tekrar başlayan Lozan görüşmeleri başarıyla devam ettirilmiştir

Cumhuriyet dönemi itibariyle de, kültürel şokun tesiri devam etmiştir. Ancak, Cumhuriyet'in başlangıcında Atatürk'ün teşvikleri ile kurumlarımız yeniden düzenlenerek, tekrar denizlere açılma yoluna girilmiştir (Gülenç, 2009: 131).

XXI. yüzyılda Türkiye'nin denizlerde küresel bir aktör olarak boy gösterebilmesi için, İlber Ortaylı'nın da belirttiği gibi, deniz kültürümüzün bilançosunun çıkarılması gerekmektedir. Deniz kültürümüzü geliştirecek ve denizden anlayan bir nesil yetiştirebilmek için başlangıçta eğitim kurumlarının çağa uygun bir biçimde yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.

Günümüzün denizcilik anlayışını, sadece gemi inşa, ticaret gemileri ve savaş gemilerine indirgememek gerekiyor. Piri Reis'in beş dil bildiği ifade edilmektedir. Oruç Reis'in çok iyi Rumca bildiği söyleniyor. Denizcilik artık küresel boyut kazandığı için, bu alanda yetişen insanların, tarih, uluslararası ilişkiler, birkaç yabancı dil bilmesi gerekmektedir (Gülenç, 2009: 131).

3. GÜNÜMÜZ LİMANLARININ TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ

Osmanlı İmparatorluğu'nun kuruluşundan Cumhuriyet'in ilanına kadar ülkemizde ulusal denilebilecek derecede bir deniz taşımacılığı, diğer bir deyişle deniz ticareti yoktu. Osmanlı Devleti önce Fransızlara ve daha sonra diğer ulusları kapsayacak şekilde Türk sularında kabotaj haklarını tamamen yabancılara bağışlamıştır. Yüzyıllarca kıyılarımız yabancı bayraklı gemilerin uğrak yeri olmuş, Türk'ün canı ve malı tamamen yabancı personelin yönetimi altında bulunan yabancı bayraklı gemilerle taşınmış, diğer bir deyimle deniz taşımacılığı, daha doğrusu deniz ticareti kapsamına giren bütün işler elimizden çıkmış, limanlarımızda başka uluslar rahatça hareket etmişlerdir. Türkler kendi sularında yabancılarla eşit hakka bile sahip olamadıkları için ülkede ulusal bir deniz ticareti kurulamamıştır (Gülenç, 2009:133).

Deniz taşımacılığını, deniz işlerini ve deniz ticaretini belli bir düzen içinde, ülkenin çıkarlarına uygun olarak düzenlenmesi kabotaj hakkının elde edilmesini sağlayan Lozan Antlaşması ile olduğu bilinmektedir. 1923 tarihinde yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nde, Kabotaj Kanunun kabulüne kadar olan dönemde denizciliğimizin alt yapısı oluşturulmuştur. Bir taraftan yabancılardan imtiyazında olan limancılık, fenercilik, kurtarmacılık ve hatta kılavuzculuk satın alınıp, milli kimliğe büründürülürken diğer taraftan da eğitim faktörüne özel bir önem verilerek ticaret ve savaş gemilerine yetenekli denizciler yetiştirilmiştir (Gülenç, 2009:134).

1929–1936 döneminde ise deniz gücümüz gerçek anlamda yapılandırılmıştır. Kabotaj Kanunu ile sahiplenilen denizlerimizde milli anlamda teşkil olunan kuruluşlar, bilgi, sermaye ve tecrübe birikimleri ile kendilerini kabul ettirmiş, Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye'nin Türk Boğazları üzerindeki egemenliği ve kontrol yetkisi yeniden tesis edilmiştir. Atatürk'ün aramızdan ayrıldığı 10 Kasım 1938'de Türk Donanması Akdeniz ve Karadeniz'de barış için bir güç haline gelmiş, anılan bölgedeki ülkelerle dostluk ittifakları yapılmış, uluslararası paktlarda (Balkan Paktı, Sadabad Paktı, Milletler Cemiyeti...) ülke siyaseti sağlam zeminlere oturtulmuştur. Türk denizciliğinin gelişmesine büyük önem veren Mustafa Kemal Atatürk, Kurtuluş Savaşı koşullarında ve özellikle savaşı kazandıktan sonra hemen yurt gezilerine yönelmiştir. Atatürk, Kurtuluş Savaşı'nın kazanılmasından sonra ise bu gezilerini, cumhuriyet rejimini yerleştirme, eğitim, sağlık, ekonomi gibi sorunları

aşma ile yapılan ve yapılacak olan devrimlerin altyapısını oluşturmaya yönelik olarak yapmıştır (Şimşek, 2012; 24).

26 Nisan’da kabul edilip 1 Temmuz 1926 yılında yürürlüğe giren 815 sayılı Kabotaj Kanunu ile; kendi sahillerimizde, kendi kara sularımızda ve kendi limanlarımızda mevcut bütün işleri sadece Türk Bayrağını taşıyan gemiler yapacak, ticaret hakkı yalnızca Türklere ait olacak ve Türk deniz araçlarında kaptanlık, çarkçılık yapma hakkı yalnız Türk vatandaşlarının olacaktır. Genç Cumhuriyet deniz ticaretinde hızlı bir yapılanma ile, önce gemi sayısında artmalar başlar. 1923’te 34.902 gayri safi tonajımız 1925’te 68.901, 1927’de 80.744, 1928’de 88.069, 1930’da 102.310, 1933’de 110.774 ve 1934’te 115.686 gayri safi tona ulaşmıştır. Daha sonra ise artan bu artışa hizmet verebilecek liman alt yapılarını kurulmaya ve işletilmeye başlanmıştır. Bu döneme kadar Türkler kendi imtiyazında olan liman faaliyetleri ise yok denecek kadar az olduğu bilinmektedir (Çakır, 2012; 155). Bu sebeple Cumhuriyetin bu ilk yapılanma yıllarında denizcilik sektörünü yeni bir anlayışla yapılandırmak gerekmekte olduğu vurgulanmaktadır. Bu amaçla mevcut tersanelerin, modern gemileri inşa edecek düzeye getirilmesi ve üç tarafı denizler ile çevrili olan Türkiye’nin bir an önce kendi ihtiyacını karşılayacak gemilerin üretebilmesi ve liman hizmetlerinin verilebilmesi için çalışmalara başlanılmıştır. İlk olarak, deniz ulaşımını milli vasıtalar aracılığı ile sağlamak amacıyla 1923 yılında Türkiye Seyr-i Sefain İdaresi kurulmuştur. Ardından 1925 yılında, milli sermayedarlardan oluşan İstanbul Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim şirketi kurularak deniz taşımacılığındaki yabancı işletmelerin ağırlığına son verilmek istenmiş ve 1 Temmuz 1926 yılında kabul edilen Kabotaj Kanunu ile deniz taşımacılığında Milli Bağımsızlık sağlayacak önemli bir adım atılmıştır. 1934 yılında, İstanbul Liman İletmeleri Umum Müdürlüğü kurulmuş ve İstanbul’da taşımacılık yapan yabancı şirketler satın alınarak deniz ulaşımı ve taşımacılığında millileştirme faaliyetlerine devam edilmiştir (Akyıldız, 2012: 29-30).

O dönem Türkiye’de faaliyet gösteren kamuya ait deniz işletmeleri ve limanlar ki bunlar, AKAY Müdürlüğü, Denizyolları Müdürlüğü, Fabrika ve Havuzlar Müdürlüğü, Tahlisiye Umum Müdürlüğü, İzmir Liman İşletmesi, Trabzon Liman İşletmesi ve Van Gölü Liman İşletmesi olup bu işletmelerin sevk ve idaresinin sağlıklı yürütülebilmesi ve Türk Denizciliğini istenilen seviyeye çıkarılabilmesi amacıyla birleştirilerek, 1 Ocak 1938 tarihli ve 3295 sayılı kanun ile kurulan Denizbank’a

bağlanmıştır. Ancak bir yıl gibi kısa bir süre sonra bu karardan vazgeçilerek, bu işletmeler, 1939 yılında “Devlet Denizyolları Umum Müdürlüğü” ve “Devlet Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğü” adında iki ayrı genel müdürlük bünyesinde idare edilmelerine karar verilmiştir (Resmi Gazete,16.06.1939). Bu uygulama ile yük ve yolcu taşımacılığı işletmesi ve gemi inşa ile limanlarda ve iskelelerde yük ve yolcuların sağlıklı bir şekilde gemilere aktarılması işleri birbirinden ayrılarak bu işletmelerin müstakil bir surette gelişim kaydetmeleri amaçlanmıştır. Bu işletmeler, 1944 yılında “Devlet Denizyolları ve Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğü” adı altında birleştirilmiş, 1 Mart 1952 tarihinde Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığının kurulmasına dek faaliyetlerini sürdürmüştür (Çevik ve Yıldız, 2014; 297).

Dönemin hükümeti tarafından; Devlet Denizyolları ve Liman İşletmeleri Umum Müdürlüğü’nün, mali açıdan rahat hareket kabiliyetini kısıtlaması ve bu durumun işletmenin hantallaşmasına yol açması gibi nedenler ile katma bütçeli bütçe ile idare olunmasının mümkün olamayacağını ifade edilmiştir (TBMM TD, 09.08.1951: 792). Bu durum neticesinde söz konusu işletmelerin, “Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığı” adında kurulacak olan bir bankaya devri münasip görülerek, gerekli kanun tasarısı hazırlanmış ve meclise sunulmuştur. Tasarı mecliste görüşülerek kabul edilmiştir. Bu şekilde limanların yönetimi ve geleceği Denizcilik Bankasına bırakılmıştır. Kanuna göre kurulan Denizcilik Bankasının Limanlar ile ilgili faaliyet alanları şunlardır (Resmi Gazete, 10.08.1952) :

- Limanlarda yük ve yolcuların indirme, boşaltma ve aktarılmasını sağlamak,
- Limanlarda ihtiyaç duyulan, depo, sundurma, iskele, hangar ve yolcu bekleme salonlarını tesis edip işletmek,
- Rıhtımların ve tesislerin ihtiyaçlar doğrultusunda genişletilmesini sağlamak,
- Denizcilik ve liman işletmeciliği ile ilgili kanunlara bağlı kalmak şartıyla türlü banka işlerini görmek ve denizcilik ile ilgili doğrudan ve dolaylı işletmelere krediler vermek.

Denizcilik Bankasının kurulması ile limanlarımız belirgin bir gelişim sürecine girilmiş yeni makine ve tesisatlar ile modernize edilmiştir. Küçük olan limanlar genişletilmiş ve değişik tipteki gemilere hizmet edebilecek duruma getirilmiştir. Denizcilik Bankasının kurulması ile deniz ve liman işletmeciliği bir devlet teşekkülü

olmaktan çıkarak anonim ortaklığa dönüşmüştür. Çatısı altında topladığı çeşitli şirketler ile holding yapısına bürünen müessese, yatırım ortaklığı şeklinde denizcilik alanında uzun yıllar hizmet vermiştir. Bu dönem genel politikaları incelendiğinde devletçilikten daha çok liberalizmi savunması aslında devlet kurumları yerine hususi teşebbüslerin ön planda olması gerektirildiğinin izlerini yansıtmaktadır. Ancak Denizcilik Bankasının Kurulu nizamnamesine bakıldığında limanların ve işletmenin büyük ortağının devlet olması, aslında devletçiliğin devam ettiğinin bir göstergesidir. Bu durumun bir sebebi de özel teşebbüsün hala daha yeterli seviyeye ulaşamamış olması ve söz konusu sektörün ve limanlarımızı milli menfaatler gereği hususi teşebbüse tamamen devredilmeyecek kadar milli mühim bir alan olduğu düşüncesinden kaynaklandığı ifade edilmektedir (Çevik ve Yıldız, 2014; 297).

1955 yılında Denizcilik Bankası tarafından Başbakanlığa sunulmak üzere hazırlanmış raporda, talepler ve tavsiyeler, denizcilik ve özellikle limanlarımızda yaşanan sıkıntılar hakkında bize önemli bilgiler sunmaktadır. Bu rapora göre; mevcut limanların, artan nüfus ve ticaret hacmi karşısında yeterli düzeyde olmadığı ve bu nedenle mevcut gemilere hizmet verebilecek yeni limanların inşa edilmesi ve mevcut limanların da iyileştirilmesi gerektiğinden bahsedilmektedir. Ayrıca limanlarımız için römorkör, vinç ve layterlerin inşa edilmesi, kalifiyeli eleman yetiştirilmesi ve depolama alanlarının arttırılarak uluslararası standartların sağlanabilmesinin elzem bir ihtiyaç olduğu söylenmektedir (Çevik ve Yıldız, 2014; 297).

Denizcilik Bankası, deniz işletmelerinin gelişim gösterebilmesi amacıyla, mevcut gemilerin arttırılması ve tersanelerin ve limanların genişletilerek modern ve dış dünya ile rekabet edebilecek bir konuma getirilmesi için yaptığı envestismanlar ile sermayeyi kâra dönüştürecek bir işletme tarzı benimsemiştir. 1955 yılında 273.337 DWT olan deniz filoları, sipariş edilen ve kısa zamanda tamamlanacak olan gemiler ile birlikte 424.677 DWT'e yükseleceği ifade edilmiştir. Bu durumda dahi Dünya geneline bakıldığında üç tarafı denizler ile çevrili olan ve üç kıtayı birbirine bağlayan, dünyanın önemli stratejiye sahip boğazlarını elinde bulunduran bir ülke olarak Türkiye'nin, durumu pek iç açıcı değildir. Bu durumun pek çok sebebi olmakla beraber en önemlisi, Osmanlı Devleti döneminde yabancı sermayenin milli ekonomiyi ele geçirmesi ve kapitülasyonlar yüzünden gelişemeyen milli sanayi olarak belirtilmektedir. Dolayısıyla, Cumhuriyet Döneminde devralınan borçlar, milli

sanayici sınıfının oluşamaması gibi sebepler bir yana, Türkiye’de olması gereken ağır sanayi hamlelerinin gerçekleştirilememesi varılan sonucun ana sebebini teşkil ettiğini düşünmekteyiz. Sanayi politikalarının genellikle, tarıma dayalı ve tüketime yönelik imalat sanayisine yönlendirilmiş olması, ülke kalkınmasına doğrudan etki edecek olan demir-çelik, motor, makine, gemi, otomotiv, uçak, fabrikaların yanı sıra, fabrikaların tesis edilmesinde gerekli olan elektromekanik araçlar gibi ileri teknoloji gerektiren yatırımlar, sadece kendi alanında değil, kendisine balı birçok sektörün gelişmesini sağlayacaktı. Bu durumda kalkınma, sadece bir alanda ya da belirli sektörlerde değil, birçok alanda topyekûn olarak gerçekleşecekti. Tüm bunların neticesi olacak ki, 1955 yılında ulusal deniz ticaret filomuz ve liman kapasitelerimiz değerlendirildiğinde Amerika’nın sahip olduğu ticaret filosunun % 10 kadar bir filoya denk geldiği belirtilmektedir (Şimşek, 2012; 27, Çevik ve Yıldız, 2014; 297).

3.1. Limancılık Faaliyetlerinde Özelleştirme Kavramı ve Günümüz Limanları

Cumhuriyet döneminde, Milli Ekonomi adına atılan en önemli adımlardan biri de şüphesiz Kabotaj kanunudur. Bu kanun her ne kadar Türk Denizciliğinde yabancı sermaye egemenliğine son verse de sektörde oluşan boşluğun doldurulabilmesi başlı başına bir sorun olmuştur. Bu sorunun giderilmesi için devlet teşvikleri ile bazı sermaye sahipleri, teşvik edilip birkaç gemi de olsa şirketler kurarak armatörlüğe başlamışlardır. Ancak kurulan bazı şirketler zamanla devletle kırıncı rekabete girişmeleri, can ve mal güvenliğine dikkat etmemeleri, sadece kâr getiren hatları işletmeleri gibi nedenler yüzünden 1935 yılında çıkarılan bir kararname ile satın alınarak Denizyolları İşletmesine devredilmiştir (Akol, 1981: 6).

II. Dünya Savaşı sürecinde faaliyet gösteren bazı şirketler de iflas etmeleri nedeniyle ellerindeki gemileri, Devlet Denizyolları ve Limanlar işletmesine satmışlardır(Akol, 1981: 6). 1950 yılından itibaren özel sektörü canlandıracak tedbirler almış ancak, karayolu ağına verilen ağırlık ile karayolları gelişerek ulaşım ve taşımacılıkta daha çok tercih edilmiştir. Buna bağlı olarak iç hatlarda taşımacılık yapan bazı armatörler iflas etmiştir.1952 yılında Denizcilik Bankası Türk Anonim Ortaklığının kurulmasıyla birlikte, denizcilik işletmeleri ve gemi sanayisi, hususi sermayeyi de içine alan yarı özel bir şirket gibi çalışmaya başlayınca denizcilik sektörü yavaş yavaş gelişmeye başlamıştır.

Birçok kamu limanının verimsiz bir işletme halini alması, liman yönetimlerinin kamu bürokrasisinden uzaklaşarak pazar koşullarına daha iyi cevap verebilecek bir yapı arayışına girmesine yol açmış ve özelleştirme stratejisi bir seçenek olarak ortaya çıkmıştır. Böylelikle, kamunun artık herhangi bir etkinliği olmayan ticari ve sosyopolitik hedefleri birbirine bağlamak amaçlı olarak limanlara sübvansiyonlar vermek ve limanlara ilişkin ticari kararlar almak yerine, düzenleyici rolüne ağırlık vermesi yaklaşımı ağırlık kazanmaya başlamıştır (UN ECLAC 1999, 23).

1980’li yıllarda limanlardaki kamu rolünün azaltılmasına ilişkin olarak başlayan tartışmalar 1990 yılından itibaren meyvelerini vermeye başlamıştır. Türkiye’de yakın zaman kadar limanların işletmesi ve inşası kamu tarafından gerçekleştirilmekteydi. Özellikle 1987 yılında Türkiye’de ilk özel liman işletmesinin faaliyete geçmesi ile doğan rekabet ortamı, limanların özelleştirilmesi süreci için bir dönüm noktasıdır. Türkiye Denizcilik İşletmeleri yönetimindeki ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demiryollarının işlettiği demiryolu bağlantılı Türkiye’nin en önemli limanları, 1997 yılından günümüze süren ve halen devam eden bir özelleştirme süreci içindedir (Sesli, 2008; 24).

Literatürde özelleştirmenin tanımı çok çeşitli ve karmaşık bir şekilde yapılmaktadır. UNCTAD (1998) özelleştirmeyi herhangi bir varlığın sahipliğinde ya da işletilmesi faaliyetlerinde devletin rolünün azaltılması ya da özel sektörün rolünün artırılması olarak tanımlamaktadır. Özelleştirme, genel olarak kamu iktisadi teşebbüslerin sahipliğindeki işletmelerin tümünün veya hisselerinin bir kısmının özel sektör kurumlarına veya şahıslara satılmalarına verilen bir isimdir (Aktan, 2004;19).

1992 yılında 248 milyon dolar ile başlayan limanlara yönelik özel sektör yatırımları, 1997 yılında en üst seviyesine ulaşarak 3,8 milyar dolar olmuştur. 1992-2004 yılları arasında özel sektör tarafından değişik ülkelerde gerçekleştirilen toplam 220 proje ile limancılık sektörüne yaklaşık 21,4 milyar dolarlık bir yatırım yapılmıştır (Sesli, 2008; 27).

Özelleştirme İdaresi Başkanlığı, ülkemizde liman özelleştirmesinin amacını “ekonomide verimlilik artışı ve kamu giderlerinde azalma sağlamak” amacıyla yapıldığını belirtmiştir. Yapılan özelleştirmeler, “işletme hakkının devredilmesi” şeklinde yapılmakta olup, limanların mülkiyetinin devri suretiyle özelleştirme

yapılamayacağı Türk Ticaret Kanunu ile belirlenmiştir. 30 yıllık süre ile verilen işletme hakkı; Türkiye Denizcilik İşletmeleri (T.D.İ.) A.Ş. tarafından limanda verilen barınma, yükleme, boşaltma, şifting, limbo, terminal, kılavuzluk (pilotaj), römorkaj, palamar, gemilere su verme, atık alma, yolcu salonu işletmeciliği ve bakım onarım, iaşe vb. diğer hizmetleri kapsar. Bu süre içerisinde işletici firma, devletin hüküm ve tasarrufu altındaki taşınmazlar ile bunların altyapı tesisleri, yer üstü yapıları ve bütünleyici parçalarını kullanma yetkisine sahip olurlar. Türk limanlarının yönetim modeli incelendiğinde, özelleştirme öncesinde limanların mülkiyetinin, düzenleyicisinin ve işleticisinin devlet olduğu görülmektedir. Özelleştirme sonrasında ise sadece işletim hakkı el değiştirmektedir. Daha önce de değinildiği gibi limanların mülkiyet hakkının devri yasalarla koruma altına alınmıştır (TDİ, 2010; 108).

Türkiye’de kamu tarafından yönetilen limanlar Türkiye Denizcilik İşletmeleri (TDİ) ve Türkiye Cumhuriyeti Devlet Demir Yolları (TCDD) olarak iki kurum altında yer almaktadır. TDİ limanlarının büyük çoğunluğu 1994 yılında başlayan özelleştirme süreci sonunda 1997 yılında Tekirdağ limanı ile başlamıştır. TCDD limanlarının ise 2005 yılından günümüze geçen özelleştirme sürecinde 2007 yılında Mersin limanı ile başlamış 2010 yılında Bandırma ve Samsun limanları ve 2011 yılında İskenderun limanının devri ile devam etmiştir. Söz konusu limanların özelleştirme yöntemi; Limanların İşletme Hakkı Devri ve Liman envanterinde kayıtlı makine, teçhizat, alet, edevat ve bunların fiili teslim tarihindeki yedek parçaları, deniz vasıtalarının (pilotaj, römorkaj ve barınma hizmetlerine bağlı olarak) ve kara taşıtlarının satışı yöntemleri ile birlikte özelleştirilmesi olup özelleştirme süresi TDİ limanlarında 30 yıl ve TCDD limanlarında 36 yıl olarak belirlenmiştir (Çevik ve Yıldız, 2014; 299).

Liman faaliyetlerindeki ve hizmetlerindeki gelişime bakıldığında ise , liman tarihçesi içinde temel olarak dört farklı nesil oluşumuna neden olmaktadır. 1960 öncesi, 1960 – 1980 arası, 1980 – 2000 arası ve 2000 sonrası olarak ayrılan bu nesiller içinde limanlarda genel olarak elleçlenen yüklerde, liman konumlarında, liman faaliyetlerinde, liman karakteristiklerinde ve liman üretim karakteristiklerinde gelişmeler yaşanmıştır. Bunların değişim yerine gelişim olarak adlandırılmasının nedeni limanlar her nesil içinde bu özelliklerine ek bir özellik katmaktadırlar. Nesiller içinde kazandığı her bir ek faaliyet ve özellik, limanların daha etkin ve verimli çalışmalarını gerektirmektedir (Çevik ve Yıldız, 2014; 301).

4. SONUÇ

Türkler, liman ve deniz ulaşımı sektörüne, ilk olarak askeri amaçlar için XI. yüzyılın sonlarında girmiş ve XV. yüzyılda dünyanın hatırı sayılır denizci ülkeleri arasında yerlerini almışlardır. Ancak, kapitülasyonlar neticesinde, Osmanlı denizlerindeki ticaret, zamanla yabancı gemilerin üstünlüğü ile sonuçlanmıştır. Bu durum karşısında bir takım tedbirler alınsa da yeterli olmamıştır. Özellikle, sanayi inkılâbının, demiryollarından sonra en önemli atağı olan buharlı ve çelik gövdeli gemilere geçilmesi, Osmanlı ticaret filolarının hükmünü yitirmesine yol açmıştır. Buharlı gemi yapımı için gerekli uğraşlar verilse de, istenilen başarı yakalanamamıştır.

Cumhuriyetin ilk yıllarında, Kabotaj Kanunu çıkarılarak, milli sularda sadece Türk Bayrağı taşıyan milli vasıtalarla taşımacılık yapılması kararlaştırılmıştır. Bu durum milli menfaatlere uygun düşse de, beraberinde yabancı armatörlerden oluşan boşluğun doldurulabilmesi sorununu doğurmuştur. Ancak, ulaşım sektöründe önceliğin, karayolları ve demiryollarına verilmesi, yerli sermayenin yetersiz oluşu, deniz taşımacılığını ve limancılık faaliyetlerini gölgede bırakmıştır. Ülkenin geri kalmış tek sektörünün deniz ulaşımı ve limancılık faaliyetleri olmaması, diğer sektörlerde de malum geri kalmışlığın yaşanması, sınırlı sermayenin öncelikli alanlara kaydırılması gibi nedenlerle gereken büyük yatırımlar yapılamamış var olan limanlarımızın ıslah edilmesi ve genişletilmesi ile vaziyet iyileştirilmeye çalışılmıştır. Bu durumun belirleyici diğer bir etkeni ise yabancılara ait deniz işletmelerinin satın alınarak millileştirilmesi olmuştur. Yani sınırlı miktardaki sermaye, yeni yatırımlar yerine söz konusu satın almalarda kullanılmıştır. İkinci Dünya Savaşı'na kadar süren mücadele, aslında yok olmuş bir sektörün, dünya devleri karşısında yeniden ihya edilmeye çalışılmasıdır. Çünkü Avrupa ve sair devletlerin deniz ticaret filoları ve limancılık faaliyetleri nitelik ve nicelik bakımında durmaksızın büyüyüp gelişirken, Türkiye'de limanların kapasiteleri arttırılmaya çalışmış, deniz taşımacılığı millileştirilmiş ve eski gemiler tasfiye edilip yeni gemiler ya satın alınmış ya da inşa edilmiş, böylece Türk Denizciliği belirli bir seviyeye getirilmek istenmiştir. Elbette ki hedefler, imkânlar dâhilinde gerçekleştirilmeye çalışılmıştır. Bu durumda herhangi bir başarısızlıktan söz etmek doğru değildir.

Limanlarımızın alt yapı noksanlarının tamamlanması, çağdaş teknolojiyle donatılması, Ege, Akdeniz ve Karadeniz kıyılarına daha fazla yayılması; uygulama aşamasında bulunan liman yatırım projelerinin hızla tamamlanması icab etmektedir. Limanlar yerleşimlerinden donanımlarına varıncaya kadar Dünya limanları ile kıyaslandığında zayıf kalmaktadırlar. Limanların yeniden ele alınmaları, yeni limanlar yapılması kaçınılmazlık göstermektedir. Cumhuriyet tarihinden itibaren yapılan liman yatırımları çok düşük seviyelerde kalmıştır. Ayrıca ucuz ve hızlı mal akışının sağlanması yönünden, limanların kara içlerindeki pazarlara demiryollarıyla bağlanması gerekmektedir. Cumhuriyet dönemi zamanında limanlarımızın demiryolu bağlantıları az da olsa imkânlar dâhilinde yapılmış fakat limanlarımızın ve ülke ekonomimizin gelişebilmesi için limanlarımız ile demiryolu bağlantılarının o dönemden günümüze kadar hiçbir şekilde geliştirilmediği göze çarpmaktadır.

KAYNAKÇA

- Akol, Rıza (1981). “Genç Türkiye Cumhuriyetinin Kuruluşunda Türk Deniz Ulaştırmasına Genel Bir Bakış”, Cumhuriyet Dönemi Türk Sanayisinin Gelişimi Sempozyumu, İstanbul Teknik Üniversitesi Yayınları, 1-14.
- Aktan, Coşkun C. (2004). “Privatization & The Turkish Experience” , Seçkin Yayıncılık, 19 p.
- Akyıldız, Ali (2012). “Milli Mücadele Yıllarında Karadeniz Ticaretinin Trabzon’da Siyasi Propaganda Aracı Olarak Kullanılması” Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Doğu Karadeniz, Trabzon, Türkiye, 16-17 Nisan 2012, cilt.1, no.978-605-01-0349-6.
- Branch, A. E. (1986). “Elements of Port Operation and Management”, London:Chapman and Hall.
- Bilgin, Mehmet (1996). “Trabzon’un Tarihi”, Trabzon, Kültür Bakanlığı Yayınları, İstanbul.
- Casson, Lime (2002). Çeviren: Gürkan Ergin. “Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler”, İstanbul: Homer Kitabevi.

- Çakır, Sinan (2012). “Ali Deniz Ticaret Mektebi’nin Türk Denizcilik Tarihindeki Yeri” Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Doğu Karadeniz, Trabzon, Türkiye, 16-17 Nisan 2012, cilt.1, no.978-605-01-0349-6.
- Çevik, Mehmet ve Yıldız, Murat (2014). “Demokrat Parti İktidarının İlk Yıllarında Deniz İşletmeciliği Ve Gemi İnşa Sanayisine Genel Bir Bakış: (1950-1955)” **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, Cilt: 7 Sayı: 33, Issn: 1307-9581.
- Dülger, Mehmet Ceyhun. (2006). “Denizcilik Gücünün Geleceği” Yüksek Lisans Tezi. Gebze İleri teknoloji Enstitüsü, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gebze.
- Gülenç, İlyas. (2009). “XXI. Yüzyılda Küresel Türk Deniz Gücü Model Tanımlaması”, Yüksek Lisans Tezi. Kocaeli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kocaeli.
- Güner, Samet (2014). “Liman özelleştirmelerinin operasyonel etkinlik üzerindeki etkisi: Türk limanları üzerinde dönemsel bir çalışma”, **İstanbul Üniversitesi İşletme Fakültesi Dergisi**,. ISSN: 1303-1732, 43, 2:218-236.
- Kennedy, P. (1991). “Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri”, Ankara: Türkiye İş Bankası Yayınları.
- Kerimoğlu, Hasan Taner. (2010). “Türk Deniz Ticareti Sempozyumu”, ÇTTAD, VIII/18-19, (2009/Bahar-Güz), s.323-329.
- Ortaylı, İlber. (2006). “İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı” İstanbul, Hil Yayınları.
- Özdemir, Ünal (2012) "Denizcilik Gücünün Tarihsel Gelişim Süreci Ve Günümüz Denizciliğinin Şekillenmesindeki Rolü", Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Doğu Karadeniz, Trabzon, Türkiye, 16-17 Nisan 2012, cilt.1, no.978-605-01-0349-6, ss.315-332.

- Sesli, Evren (2008). “Liman Özelleştirmeleri Sürecinde Ve Sonrasında Rekabet”, İlk Baskı, Mayıs, Rekabet Kurumu-Ankara, ISBN 978-975-8936-68-7, Yayın No 0223.
- Şimşek, Derya (2012). “Atatürk Dönemi Türk Denizciliğinde Yaşanan Gelişmeler ve Cumhurbaşkanı Olarak Hamidiye Gemisi İle Trabzon'a Yaptığı İlk Ziyaret” Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu Doğu Karadeniz, Trabzon, Türkiye, 16-17 Nisan 2012, cilt.1, no.978-605-01-0349-6.
- Turhan, M. (1972). “Garplılaşmanın Neresindeyiz”, İstanbul: Türkiye Yayınevi. Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Genel Müdürlüğü, (2010). “ TDI, Özelleşen Limanlar 2010 Yılı Faaliyet Raporu, İstanbul, 1-124.
- UN ECLAC, (1999). “Port Modernization: A Pyramid of Interrelated Challenges”, Transport Unit of The International Trade, Transport and Financing Division,
- <http://www.eclac.cl/publicaciones/transporte/1/lcg2031/lcg2031i.pdf>. Resmi Gazete,16.06.1939
- Yıldız, Arzu, (2008). “Türkiye’de Tersanelerin Tarihi ve Gemi inşa Sanayisinin Gelişimi”, **Mühendis ve Makine Dergisi**, S. 578, 23-47.

19.YY.'DA TRABZON LİMANI: SEFERLER, TÛCCARLAR, MALLAR***Yasemin NEMLİOĞLU KOCA******ÖZET**

Dünyanın en önemli iç denizlerinden biri olan Karadeniz, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'yla Akdeniz'e; Tuna, Dinyeper-Dinyester Nehirleri'yle Avrupa'nın içlerine, Kafkaslar yoluyla ise Asya'ya ulaşır. Stratejik ve coğrafî konumuyla Asya ve Avrupa arasındaki deniz-kara ticâretini en kısa mesâfede birbirine bağlar. Trabzon ise, her dönemde Karadeniz'in en önemli limanı oldu ve en parlak dönemlerini ticâretin arttığı zamanlarda yaşadı. Osmanlı Devleti'nde önemli bir transit limanı olan Trabzon, 18.yy. itibâriyle Karadeniz'in uluslararası deniz ticâretine açılması ve yabancı tüccarların bölgeye girişiyle Doğu'yla ticâretin merkezi hâline geldi. Doğu, Trabzon-Erzurum-Tebriz yoluyla Avrupa'da gelişen sanâyiye hammadde sağlanmaktaydı. 19. yy. itibâriyle ise limanın ticâret hacminin artmasıyla, Trabzon çok kısa sürede açılan konsolosluklar, seferler düzenleyen gemi acenteleri ve tüccarlarıyla Karadeniz'in en işlek limanı hâline geldi. Bu dönemde sirke, şarap, zeytin, sabun, pamuk, dokuma ürünleri, kahve, buğday, demir, balık, et, kürk olmak üzere her türlü mal, yabancı, gayrimüslüm ve Türk tüccarlar tarafından alınıp, satılmakta ve diğer bölgelere taşınmaktaydı.

Bu çalışmada tüccarlar, gemi seferleri ve mallara arşiv belgeleriyle örnekler verilirken 19. yy.'da Trabzon limanında ticârî faaliyetler açıklanacaktır.

Anahtar Kelimeler: Deniz Ticareti, Karadeniz, Trabzon, Jeopolitik

**TRABZON PORT IN THE 19th CENTURY: CAMPAINGS, MERCHANTS, GOODS
Abstract**

One of the most important inner seas of world, the Black Sea reaches to Mediterranean Sea by Istanbul and the Çanakkale Straits; to the to the interior of Europe by the Danube, Dnieper and Dniester Rivers; to Asia by Caucasus. It connects sea and land trade in the shortest distance between Asia and Europe by its strategic and geographic location. Trabzon was the most important ports of the Black Sea and lived the brightest periods in when trade was condensed. Trabzon, a major transit port in the Ottoman Empire, has become a trade center to East by the 18th century with the opening of the Black Sea to international maritime trade and arrival of the foreign merchants. The East was to provide raw materials to the burgeoning industry in Europe by Trabzon-Erzurum-Tabriz Road. In 19th century, Trabzon became the busiest port of Black Sea in a very short time with the increasing volume of trade, opening embassies, the shipping agents and merchants. During this period, vinegar, wine, olives, soap, cotton, textiles, coffee, wheat, iron ore, fish, meat, fur and etc. were bought, sold and transported to other regions by non-Muslim, Turkish and foreign merchants.

In this study, an attempt has been made to explain to merchants, campaigns, merchants, goods and commercial activities in the port of Trabzon in the 19th century by archive documents.

Keywords: Maritime Trade, Black Sea, Trabzon, Geopolitics

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII. Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** Yrd.Doç.Dr. Kocaeli Üniversitesi-Barbaros Denizcilik Yüksekokulu, Gsm:05334844798, E-Posta: y.nemlioglukoca@kocaeli.edu.tr

GİRİŞ

Dünyanın en önemli iç denizlerinden biri olan Karadeniz, Avrupa ve Asya arasındaki konumuyla çok eski çağlardan bu yana Doğu-Batı arasındaki deniz ticaretine olanak sağlamıştır. Devletler, Karadeniz’i egemenlikleri altında tutarak, Avrupa ve Asya arasındaki en kısa ulaşım yolunu dolayısıyla bölge ticaretini ve siyasetini kontrol etmeyi amaçlamışlardır. Trabzon ise, İç-Doğu Anadolu ve Kafkasya’ya olan karayolu bağlantıları, çevresindeki verimli tarım alanları ve siyasi etkinliğiyle her dönemde Karadeniz’in en önemli limanı oldu. “Daha ilk çağda Trabzon’un ticari ve jeopolitik önemini anlayan Roma İmparatoru Hadrianus, 130-131 yıllarında şehrin doğusunda liman yaptırdı.”(Bryer-Winfield, 1985:18-60) Sonraki dönemlerde ise İstanbul’dan Doğu’ya ulaşımında deniz yolu, hem daha güvenli hem de daha kısa olduğu için Trabzon limanı daha fazla kullanılır oldu. Haçlı Seferleri sonrasında Bizans Devleti’yle ticaret anlaşmaları yapan ve Karadeniz’de ticari üsler elde eden Ceneviz ve Venedikliler, 12-15. yy.lar arasında deniz ticaretinde söz sahibi oldular.¹ Bu dönemde İpek Yolu’nun bir kolu olan Kefe-Trabzon-Tebriz ticaret yolu önem kazandı. Trabzon ana aktarma limanıydı; ayrıca Sinop, Amasra, Samsun, Tana, Akkerman önemli limanlardı. 13. yy. itibariyle Karadeniz’in güney kıyılarını ele geçiren Anadolu Selçuklu Devleti, İtalyan tüccarları ticarete teşvik ederek ve kontrol altında tutarak Karadeniz ticaretinden yararlandı. Osmanlılar ise, Boğazlar’ın alınmasından kısa bir süre sonra Karadeniz’e yönelerek çevre bölgeleri fethedip, 15. yy.da Karadeniz’i bir Türk gölü haline getirdi. Karadeniz limanlarında Osmanlı uyruklarının, ticareti İtalyanlar’ın elinden almasıyla Karadeniz dış ticarete kapandı ve bir iç deniz haline geldi. Karadeniz’in dış ticarete kapalı olduğu 15-16-17.yy.da deniz ticareti kuzey-güney yönünde yoğunlaştı. 18. yy.da askeri ve siyasi olduğu kadar, ticari ve ekonomik olarak da denizlere açılmak isteyen ve bu amaçla deniz gücü oluşturan Rusya’nın Karadeniz’deki baskısı arttı.

1739 yılında imzalanan Belgrad Antlaşması’yla, Rus tüccarlar Osmanlı gemileriyle Karadeniz’de ticaret yapabilme hakkını elde ettiler.² 1768-1774 Osmanlı-

¹ Bizans Devleti 1261’de Cenevizler’le Nymphion Antlaşması’nı ve 1268’de Venedikliler’le ittifak antlaşmasını imzaladılar.

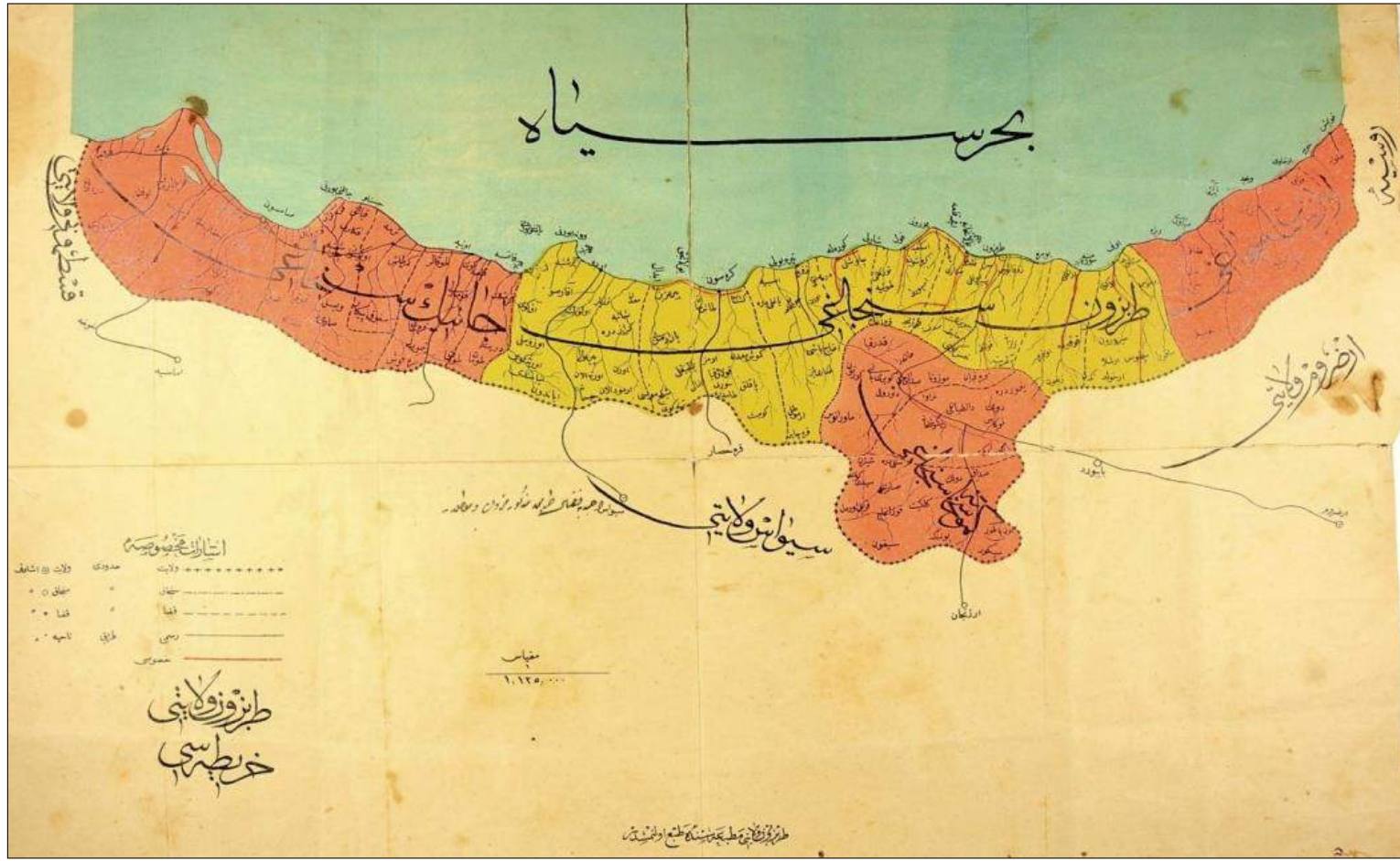
² “Ticaret hususu sulh ve salahın neticesi olup devletler reayası ve bereayasının menfaatine olup Devlet-i Aliye tüccarı Moskof devletinde, diğer devletleri tüccarına tanıdığı ve o miktar vergi ile serbest ticaretlerini icra ederler. Bunun karşılığında Moskof devletine tabi olan tüccarlar dahi Osmanlı

Rusya Savaşı'nda İngilizler'in desteğiyle galip gelen Rusya, Osmanlı Devleti'yle 1774 yılında Küçük Kaynarca Antlaşması'nı imzaladı. Kırım'ın kaybedilmesinin yanı sıra; Rusya, Karadeniz ve Akdeniz'de kendi ticaret gemileriyle ticaret ve Boğazlar'dan geçiş hakkı kazandı.³ İlk olarak Rusya'nın Karadeniz'de elde etmiş olduğu bu hakkı, 1784 yılında Avusturya, 1802 yılında İngiltere ve Fransa, 1806 yılında Prusya, 1827'de Norveç , İsveç ve İspanya, 1830'da A.B.D., 1833'te Toskana, 1838'de Belçika ve daha sonra küçük Avrupa devletleri elde ettiler.

Böylece 300 yıl boyunca bir Türk gölü olan Karadeniz uluslararası ticarete açılmış oldu. Antlaşma sonrasında Karadeniz'de dış ticaret canlandı. Kalas, Potikali, Özi, Kerson, Odessa, Azak ve Taygan, Trabzon, Samsun limanları gelişti. Karadeniz, Avrupa mallarının -özellikle Fransız ve İngiliz malları- Doğu'ya ve Doğu'nun hammaddesinin -özellikle Hindistan, Çin ve İran malları-Avrupa'ya ulaşımında en kısa yol haline geldi. Tuna-İstanbul-Trabzon-Tebriiz yolunun kullanılmasıyla çok kısa sürede Trabzon, açılan denizcilik şirketleri, elçilikler ve gemi acenteleriyle Karadeniz'in en işlek limanı oldu.

Devleti tarafından bu misillü serbestiye ile ticaretlerini yaparlar. Karadeniz'de vaki Ruslar'ın ticareti Osmanlı Devleti reayası gemileriyle ola.” Muahadat Mecmuası, 2008:244.

³ “İki taraf gemileri tüm denizlerde ticari amaçla serbestçe dolaşabilecekler; Rusya ticari gemileri Akdeniz'den Karadeniz'e ve Karadeniz'den Akdeniz'e geçebilecekler; kıyılar, limanlar ve boğazlardan ticari amaçla yararlanabileceklerdir. Rus tüccarına İngiltere ve Fransa tüccarı gibi davranılacak, karalarda ve Tuna Nehri'nde serbestçe ticaret yapabileceklerdir. Diğer devletlerin verdiği vergileri veren Rus tüccarları her türlü ticaret malını nakil ve ihraç amacıyla Karadeniz'e ve diğer denizlerin kıyı ve limanları ile İstanbul'da satabileceklerdir. Tüccarlar, ticaretleri süresince iki devlette ikamet edebileceklerdir. Bu konuda diğer devletlere gösterilen serbestiye Rus tüccarlarına da gösterilecek ve Rusya, Osmanlı Devleti sınırları içerisinde istediği yere elçi ve vekilleri tayin edebilecektir. Elçi ve vekillerinin maiyetlerindeki beratlı tercümanlar, İngiltere ve Fransa tercümanlarının yararlandığı haklardan yararlanacaklardır. Rusya vergilerini ödeyen Osmanlı Devleti tüccarlarına diğer devletlere verdiği gibi imtiyaz ruhsatı verecektir. Kazaya uğrayan gemilere her iki taraf yardım edecek ve gerekli olan eşyalar “narh-ı cari” ile verilecektir.” Köse, 2006.



Resim 1; Trabzon Vilayeti Haritası 1872, BOA. Hrt. 0622

19.yy.da Trabzon Sancağı ve Limanı:

Karadeniz'in en önemli şehri ve limanı olan Trabzon, 15 Ağustos 1461 tarihinde Fatih Sultan Mehmed tarafından alındı ve sancak haline getirildi. Beylerbeylik olmadan önce 1514 yılında Erzincan-Bayburd Vilayeti'ne, 1517 yılında Anadolu Vilayeti'ne, 1520 yılında Vilayet-i Rum-u Hadis'e, 1535 yılında Erzurum Beylerbeyliği'ne bağlandı. "1583 yılında ise Batum Sancağı'nın eklenmesiyle Trabzon Eyaleti kuruldu ve Trabzon eyalet merkezi oldu." (Baykara, 1988:96-99) 1860 yılında Trabzon Eyaleti Trabzon merkez, Lazistan, Giresun, Gümüşhane, Karahisar ve Ordu Sancakları'ndan oluşuyordu. (Kılıç, 2000:179) 1870 yılında ise Trabzon Vilayeti merkez, Giresun, Rize, Tirebolu, Of ve Ordu kazalarından oluşmaktaydı. (Trabzon Vilayet Salnamesi 1870, 1993:79-87) Trabzon merkez nüfusuna bakıldığında fetih öncesinde 5.000; sonrasında ise 1486 yılında 7.574; 1583 yılında 10.984; 17-18.yy.larda 15.000; "ilk nüfus sayımının yapıldığı 1831 yılında 31.500; 1844 yılında 55.000; 1856 yılında 70.000; 1860 yılında 55.800; 1870 yılında 47.925; 1871 yılında 49.010; 1881 yılında 51.915; 1891 yılında 45.315 kişi olduğu bilinmektedir." (Bostan, 1997:113-171) Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasıyla ticaretin arttığı Trabzon'da 19. yy.da, diğer şehirlerden ve kazalardan merkeze göçlerle nüfusun arttığı görülmektedir. Özellikle 1830'lu yıllar itibariyle transit ticaretin canlanmasıyla Trabzon'a yerleşen elçi ve yabancı tüccarların şehrin doğu kısmında limana yakın Çömlekçi, Kemerkaya ve Boztepe mahallelerinde oturduğu bilinmektedir. Ayrıca

Ruslar'ın Kuzey Karadeniz kıyılarını ele geçirmesiyle başlayan ve 19. yy.da büyük miktarlara ulaşan Anadolu'ya Türk göçlerinde, Trabzon ana liman olarak kullanıldı. Kayıtlarda Trabzon'dan Varna ve Köstence'ye(Dz.K.K.1864) Sohumkale'den Trabzon'a göçmen taşındığı, Osmanlı Devleti'nin bu göçlerde denizyolunu kullandığı, bu göçlerle Trabzon'un nüfusunun arttığı görülmektedir. Başka bir kayıta ise taşınacak göçmenler için kiralanacak buharlı gemi navlununa verilmek üzere dönemin Osmanlı Bankası kurucularından banker Mösyö Zarifi'den⁴ borç olarak para alındığı yer almaktadır.(Dz.K.K.1877)

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması, Osmanlı-İran ticaret yolları üzerinde etkili olmuştur. 19. yy.da denizyolu taşımacılık maliyetinin karayoluna göre oldukça düşük olması, İstanbul-Trabzon-Tebriz ticaretinin yoğunluğunu artırmış ve Doğu ticareti Trabzon'a doğru yön değiştirmişti. Şehrin bu dönemde yapılaşmasında ve gelişmesinde; çarşı, pazar, dükkan, han ve bedestenlerin yapımında ve işleyişinde; Trabzon-Tebriz karayolunun yoğunluğunun, dolayısıyla deniz ticareti ve limanın etkisi görülmektedir. 1850 tarihli öşür defteri, Trabzon şehrinin bir liman şehri olduğunu göstermektedir ki, liman şehirlerinin en önemli özelliklerinden biri de sürekli göç almaları ve yoğun nüfus hareketlerine açık olmalarıdır. Tarım alanlarının sınırlı olması nedeniyle dükkan, han ve depo gibi şehre ve limana ait ticari alanlar, özellikle Çömlekçi limanının yakınında bulunuyordu ve tüccarlara hizmet veren çok sayıda yapı şehrin ana ticaret merkezini oluşturmaktaydı. Şehrin doğu kesiminde ise Ermeni mahallesinde yer alan ve "Gavur Meydanı" olarak adlandırılan alan, Trabzon-Tebriz yolunun başlangıcı ve bitişi olması nedeniyle ticaretin merkezi konumundaydı. 19. yy.da şehre gelen çok sayıda gezgin, eserlerinde limanın genel yapısından söz etmektedir ki, bu bilgilerden deniz ticaretinin yoğunluğuna rağmen kıyı şeridinin fiziksel yapısının uygunsuzluğu nedeniyle, iyi ve sağlam bir iskele ve liman olmadığı tespit edilmektedir. Trabzon'un merkez limanının rüzgara açık ve deniz dibinin kumlu olması nedeniyle gemiler demirleyememekte bu nedenle batıda Pulathane(Akçaabat), doğuda ise Sürmene limanının kullanıldığı görülmektedir. Merkez limanda Çömlekçi, Moloz ve Mumhane iskeleleri ise büyük gemilerin yükleme ve boşaltmasına uygun

⁴ Yorgo Zarifi öncülüğünde ticaret, bankacılık, sanayi alanlarında yatırımlar yapan Zarifi Ailesi'nin Duyun-u Umumi kapsamında devlete borç verdiği ve Zafiro&Zarifi vapur kumpanyası şirketiyle armatörlük yaptığı bilinmektedir.

değildi. Büyük gemilerle gelen yük ve yolcular limandan kiralanan mavna veya kayıklarla karaya çıkarılmaktaydı. 1860'lı yıllarda ise buharlı gemi seferlerinin artması nedeniyle iskeleler yetersiz kalmaya başladı ve gümrükteki büro ve antrepoların genişletilmesi sorunu ortaya çıktı. Trabzonlu rahip *Minas Bzhshkian*, “Pontos Tarihi” adını verdiği ve 1819 yılında tamamladığı seyahatnamesinde, Trabzon limanının oldukça ayrıntılı aktarır. Trabzon’un Romalılar’dan önce de bir limanı ve çok eski bir ticaret merkezi olduğunu belirtir. “En büyük iskelesinin sığ olması nedeniyle yazlık liman olarak kullanılan Çömlekçi olduğunu; Ganita, Tuzluçeşme, Taşdirek, Kemer kaya, Mumhane ve Moloz iskelelerinin de işlek olduğunu belirtir. Yoros Burnu’nun Trabzon’un Akçakale ve Platana(Pulathane-Akçaabat) limanlarını çok tehlikeli batı rüzgarlarına karşı koruduğunu ve gemilerin buraya demirlediğini” yazar.(Bzhshkian, 1819: 39-61) Fransız tarihçi ve arkeolog *Charles Felix Marie Texier*, Trabzon limanı hakkında en önemli bilgileri “Description de L’Asie Mineure” adlı eserinde aktarır. 1849 yılında tamamladığı eserinde Texier, özellikle Xenophon’a atıf yaparak Doğu Karadeniz’de kıyının yaşanılacak durumdaki tek yeri olarak Trabzon’u verir. “Volkanik kayadan oluşan taşların 6. yy.da bir dalgakıran görevi gördüyse de bugün yıkıldığını, bu kayalarla kıyı arasındaki girintinin eski liman olduğunu ve o sırada kum dolduğunu, gemilerin Platana (Pulathane-Akçaabat) koyuna girerek batı ve kuzeybatı rüzgarlarından korunduğunu, Trabzon kayıkçılarının gemilerini burada karaya çektiğini, Trabzon’un İran transit ticaretinin limanı olduğunu” bildirir.(Texier, 1849:32) 1843 yılında şehre gelen Alman gezgin *Karl Heinrich Emil Koch* “şehre bir Avusturya buharlı gemisiyle geldiklerini, limanın doğrudan tehlikeli kuzey rüzgarlarına açık olduğunu ve bu yüzden büyük gemilerin limana giremediklerini ve açıkta demirlediklerini” belirtmektedir.(Koch, 1846:53) 1856 yılında şehre gelen *Humphry Sandwith* ise, Trabzon’un yapay bir limanının olmadığını, gemilerin demirlemesinden hemen sonra bir kayık sürüsünün kendilerine doğru yarış edercesine geldiklerini ve onlara binerek karaya çıktıklarını belirtmektedir.(Sandwith, 1856:16-17) *Şakir Şevket* 1877 yılında yayımladığı “Trabzon Tarihi” adlı eserinde “Trabzon’un şiddetle iyi bir limana ve iskeleye ihtiyacı olduğunu ve deniz ticaretinin ancak bu limanın yapılmasıyla artacağını belirtirken, Trabzon’da zengin tüccarların bulunmayışının nedenini limanın iç bölgelere iyi bir karayoluyla bağlanamaması” olarak açıklamaktadır.(Şakir, 2001:55-56)1869 yılında

Trabzon'a gelen Fransız gezgin *Téophile Deyrolle* 1878 yılında yayınlanan "Voyage Dans Le Lazistan Et L'Armenie" adlı eserinde Trabzon limanından söz eder ve "kıyıda derinliğin az olması nedeniyle, büyük buharlı gemilerin açıkta demirlediğini, gemilerden kayıkla karaya çıkıldığını, limanda taş ve kazıklarla yapılmış küçük bir iskele bulunduğunu, askeri tersane boyunca bozuk bir yoldan, Erzurum yolunun başladığı Gavur Meydanı'na varıldığını" belirtir.(Deyrolle, 1876:7-15) Görülmektedir ki, Trabzon limanı her ne kadar Doğu Karadeniz'in transit limanı olsa da, hem kıyının fiziksel şartlarının, hem de iskelelerinin büyük gemilere elverişsizliği nedeniyle yanaşma, yükleme ve boşaltmada yetersiz kalmaktadır. Deniz ticaretinin artmasıyla bu soruna çözüm yaratmak isteyen Osmanlı Devleti, liman yapımı ve gemilere yardımcı hizmetler için çalışmaları geç de olsa başlattı. Kırım Savaşı'nın ardından toplanan 1856 Paris Kongresi'nde Osmanlı limanlarının yetersizliği de gündeme gelmiştir. Kırım Savaşı'nda Fransız gemisinde kaptan olan Marius Micheal(Mişel Paşa) 1857 yılında Fenerler İdaresi Umum Müdürlüğü'ne getirilerek limanların ve fenerlerin yapımından sorumlu olur. Öncelikle fenerlerin, sonrasında ise ana limanların iskele ve rıhtımlarının yapımına başlanır. 1886 yılında Trabzon limanına konulan fener(Dz.K.K.1886) yetersiz kalınca, 1887 yılında Yoros Burnu'na(Dz.K.K.1887) ve 1896 yılında merkez limana yakın kayalıklar üzerine(Dz.K.K.1896) bir fener daha konulmasına karar verilir. Trabzon Limanı'nın inşaat planı(TSMK.No:9435) ve projesine(Dz.K.K.1870) ait kayıtlardan liman inşaatının çalışmalarına 1870 yılı öncesinde başlandığı anlaşılmaktadır. Dalgakıran projesine ise 1877 yılında başlanır, ancak 1891 yılında henüz bitirilmemiştir. "Limanın inşaatı için Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa, 1879 yılında Başvekalet'e sunduğu raporunda 434.782,60 lira bedel belirlemişti."(Dinçer, 1972:184-185) 1877-78 Osmanlı Devleti-Rusya Savaşları nedeniyle proje gecikir, "limanın yapımı Hasan Fehmi Paşa tarafından başlatılır ve Vali Mazhar Paşa tarafından 1903 yılında bir kısmı tamamlansa da, daha sonraki yıllarda da çalışmalar devam edecektir."(Baytal, 2013:21-35) Bununla birlikte İran transit ticareti için büyük önem taşıyan ve Trabzon limanının kara ayağını oluşturan Trabzon-Erzurum-Tebriz kervan yolunun araç yoluna dönüştürülmesi gerekmektedir. "1846 yılında projelendirilse de savaşlar nedeniyle yolun yapımı 1869 yılında başlatıldı ve 1872 yılında bitirildi."(Kaleli, 2003:22) Bunun yanı sıra aynı dönemde Trabzon Eyaleti içerisindeki diğer yolların onarımlarının yapıldığı, bu onarımlarda

askerlerin kullanıldığı, Trabzon merkezden çok sayıda askerin deniz yoluyla inşaat alanına taşındığı ve navlun karşılığının⁵ vilayet gelirinden karşılandığı kayıtlardan anlaşılmaktadır.(Dz.K.K. 1875)



Resim 2: Trabzon Limanı, Charles Felix Marie Texier, Description de L'Asie Mineure, Paris, 1849.

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasıyla Trabzon için yaşanan en büyük gelişme, buharlı gemilerin hizmete girmesi oldu. 19. yy. başlarına kadar Trabzon'a deniz ulaşımında yelkenli gemiler kullanılmakta ve Avrupa'yla bağlantı sınırlı sayıda gemiyle sürdürülmekteydi. 1830'lu yıllardan itibaren İstanbul-Trabzon arasında buharlı gemilerin seferlere başlamasıyla, Trabzon zamanla Avrupa'ya doğrudan seferlerin yapıldığı ana liman haline geldi. Trabzon'u transit bir ticaret merkezi olarak öne çıkaran gelişme, İngilizler'in 1830'lu yıllardan itibaren İran ve Doğu ticareti için, Rusya'nın denetiminde olan Kafkasya dışında kalan Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunu tercih etmeleri oldu. İngiltere sanayi devrimi sonrasında kendine yeni pazarlar arıyordu ve Osmanlı piyasasından sonra İran'a da girmek için taşıma masraflarının düşük olduğu güzergahlar arıyordu. Kısa bir sürede İngilizler'in başlattığı seferlere Fransız ve Rus şirketlerine ait gemiler de katıldı ve Trabzon'a gelen Avrupa gemilerinin sayısı artmaya başladı. Buharlı gemilerin hizmete girmesiyle Trabzon'a gelen gemilerin tonajı "1830-1880 yılları arasında yaklaşık 8 kat artarken, ticaret hacmi de 2,5 kat arttı."(Quataert, 1999:115, 169, 177) 1830'lu yıllara kadar henüz tam olarak hissedilmeyen denizyolu ticaretinin etkisi, bu yıllardan itibaren her yıl sürekli

⁵ Lazistan Sancağı'ndaki Livana (Artvin) yolunun onarımı için Trabzon'dan alınan askerlerin taşınmasına ayrılan Asar-ı Nusrat Vapuru'nun navlun ücreti olan 1.332.080 kuruşun vilayet gelirinden karşılanması emri.

artış gösteren toplam ticaret hacminde etkili olmaya başladı. 1838 yılında imzalanan Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması sonrasında İngilizler'in Karadeniz'e yönelik ilgileri artınca Trabzon limanının kullanımında Fransa-Avusturya-İngiltere rekabeti ortaya çıktı.

Tablo 1; 1831-1900 Yılları Arasında Trabzon'da İngiliz Gemilerinin Sayı ve Tonajları

Yıllar	İngiliz Gemileri	Tonaj	Diğer Gemiler	Tonaj	Toplam Gemi	Toplam Tonaj	İngiliz Gemileri(%)
1831-35	52	6.325	483	69.798	535	76.123	9,72
1836-40	94	15.200	607	107.585	701	122.785	13,41
1841-45	50	12.409	100	140.416	150	152.825	33,33
1846-50	182	99.140	359	118.412	541	217.552	33,64
1851-55	130	74.540	533	233.782	663	308.322	19,61
1856-60	121	51.409	1.357	433.946	1.478	485.355	8,19
1861-65	31	9.105	1.517	615.885	1.548	624.990	2,00
1866-70	26	13.065	1.747	807.905	1.773	820.970	1,47
1871-75	27	16.506	1.542	872.799	1.569	889.305	1,72
1876-80	42	23.330	1.434	1.165.130	1.476	1.188.460	2,85
1881-85	31	23.739	1.958	1.903.836	1.989	1.927.575	1,56
1886-90	117	128.406	2.392	2.390.211	2.509	2.518.617	4,66
1891-95	71	68.076	2.129	2.350.586	2.200	2.418.662	3,23
1896-1900	5	5.983	2.504	2.884.822	2.509	2.890.805	0,20

Kaynak: A&P 1900:22.

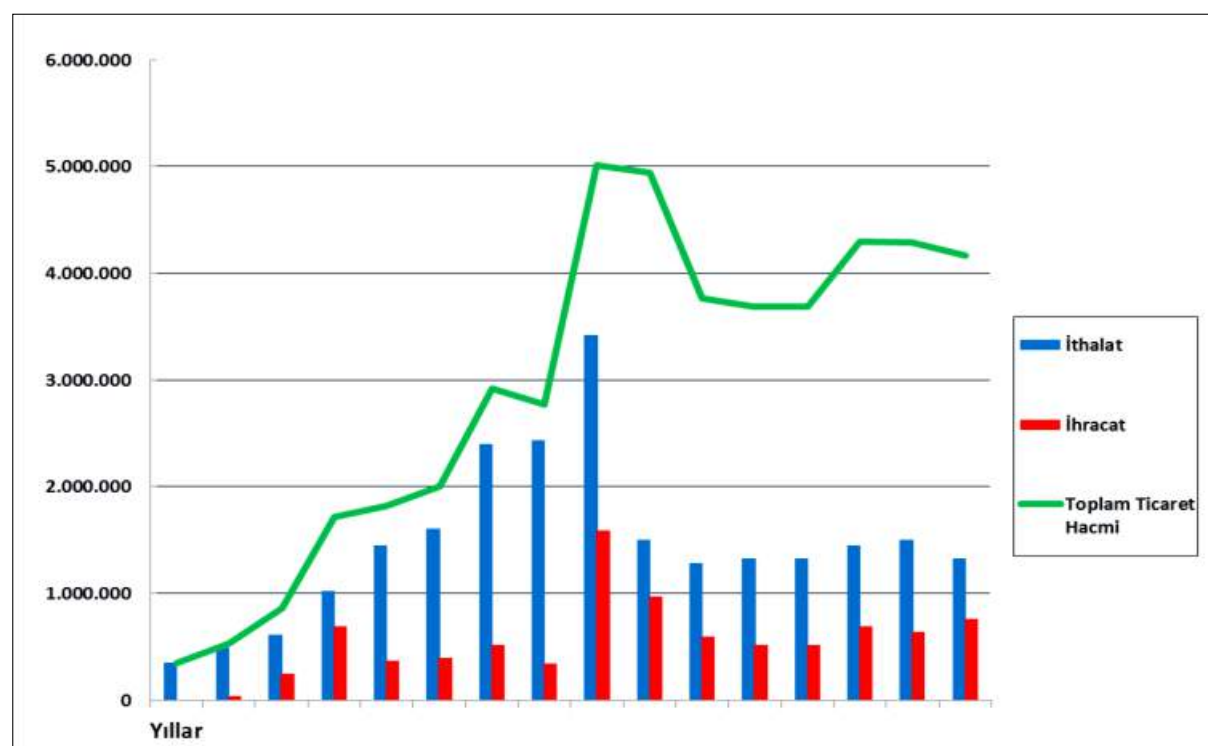
Tablo 2; 1830-1900 Yılları Arasında Trabzon Limanı Ticaret Hacmi (Pound)⁶

Yıllar	Anadolu İthalatı	İran İthalatı	Toplam İthalat	Anadolu İhracatı	İran İhracatı	Toplam İhracat	Toplam Ticaret Hacmi
1830			350.000				350.000
1832			492.000			39.000	531.000
1834			615.000			245.000	860.000
1835			1.021.000			691.000	1.712.000
1840			1.452.000			366.000	1.818.000
1845			1.610.000			396.000	2.006.000
1850			2.402.000			518.000	2.920.000
1855			2.432.000			342.000	2.774.000

⁶ 19.yy. başlarında 1,05 pound=23 Osmanlı kuruşuydu. Pamuk, 1984:54.

1860			3.417.000			1.590.000	5.007.000 ⁷
1869	647.000	857.000	1.504.000	319.000	648.000	967.000	4.942.000
1875	389.000	895.000	1.284.000	323.000	275.000	598.000	3.764.000
1880	644.000	684.000	1.328.000	296.000	220.000	516.000	3.688.000
1885	644.000	684.000	1.328.000	296.000	220.000	516.000	3.688.000
1890	788.000	666.000	1.454.000	384.000	311.000	695.000	4.298.000
1895	822.000	683.000	1.505.000	429.000	211.000	640.000	4.290.000
1900	919.000	405.000	1.324.000	536.000	225.000	761.000	4.170.000

Kaynak: A&P 1855-1901:63-64,100-115.



Şekil 1: 1830-1900 Yılları Arasında Trabzon Limanı Ticaret Hacmi

1830-1900 yılları arasında Trabzon Limanı ticaret hacmini gösteren Şekil 1’de yeralan grafiğe bakıldığında 1830-1960 yılları arasında toplam ithalat 10 kat, ihracat ise 40 kat artmıştır. 1860-1900 yılları arasında ise hem ithalatta, hem de ihracatta yaklaşık 2 kat azalma yaşanmıştır. İhracat ithalata göre daha dalgalı bir seyir izlemiştir ki bunun ana nedeni ihracatın tarım ürünlerine dayanmasıdır.

Buradan da anlaşılacağı üzere Trabzon limanı için 2 dönem söz konusudur: 1800-1860 yılları arası “altın çağ” ve 1860-1900 yılları arası “gerileme çağı”. Bununla birlikte Trabzon limanındaki ticaret, ithalat ağırlıklıdır ve tüm yıllarda ihracat ithalatı karşılayamamaktaydı. 1830-1850 yılları arasında İran ticareti Trabzon’un toplam

⁷ A.B.D.’nin İstanbul Büyükelçisi Eugene Schyler, Başkanlığa sunduğu 1877 yılına ait raporda, Trabzon limanının 1860 yılındaki ticaret hacmini yaklaşık 17.082.000 \$, 1875 yılında ise 5.845.000 \$ olarak bildirmektedir. Mr. Schuyler to Mr. Hunter, Possibilities of Trade with Persia, Consulate General of US, Constantinople, 28 October 1877, s.147.; Papers Relating to Foreign Relations of US 1877-78, Government Printing Office, Washington, 1878.

ticaret hacminin çoğunluğunu oluşturunuyordu 1850-1860 yılları arasında ise savaşlar nedeniyle gerilemeye başlayan Karadeniz ticaretindeki İran payı, 1870'li yıllardan itibaren Tiflis-Batum demiryolunun kullanılması nedeniyle sürekli azaldı.

Tablo 3; Trabzon'da Deniz Ticaret Hacmi (1833 ve 1836 Yılları)

Yıllar	1833					
	Gelen			Giden		
Bayrak Devleti	Gemiler	Tonaj	Değeri(Pound)	Gemiler	Tonaj	Değeri(Pound)
İngiliz	12	1.617	45.290	12	1.617	24.750
Rus	5	511	29.194	5	511	910
Osmanlı	77	9.606	411.200	62	7.732	8.500
Diğer	8	1.088	74.325	8	1.088	10.468
Toplam	102	12.822	560.009	87	10.948	44.628
Yıllar	1836					
	Gelen			Giden		
Bayrak Devleti	Gemiler	Tonaj	Değeri(Pound)	Gemiler	Tonaj	Değeri(Pound)
İngiliz	27	2.591	326.304	28	3.658	69.876
Rus	13	1.829	178.085	15	2.205	19.292
Osmanlı	119	18.621	724.949	107	16.803	759.942
Diğer	13	2.607	204.455	13	2.607	10.263
Toplam	172	25.648	1.433.793	163	25.273	859.373

Kaynak: Turgay 1994:53.

Tablo 3'te gösterilen 1833-1836 yılları arasında Trabzon limanına gelen ve giden gemilerin dağılımına bakıldığında bu dönemde Osmanlı Devleti'nin Karadeniz ticaretinde egemen olduğu ve diğer devletlerin henüz pazara girmedikleri görülmektedir. Bununla birlikte 3 yıl gibi çok kısa bir sürede Karadeniz pazarının canlandığı, ticaret hacminin tonaj bazında 2 kat, değer bazında ise 3 kat arttığı ve bu artışın Osmanlı gemileriyle karşılandığı izlenmektedir. Özellikle Trabzon limanından Karadeniz limanlarına ve Avrupa'ya giden malların değerinde yaklaşık 20 kat artış olduğu görülmektedir ki, bunun çevre illerden sağlanan değerli maden cevherleri ve İran ipeğinden kaynaklandığı düşünülmektedir. Burada Osmanlı Devleti'nin bu dönemde Karadeniz'de yelkenli gemiler yerine buharlı gemileri kullanmaya başlamasının açık etkisi görülmektedir. Ancak bir süre sonra özellikle İngiliz ve Avusturyalı şirketlerin pazara girmesiyle Osmanlı Devleti Karadeniz ticaretindeki ve deniz taşımacılığındaki bu üstünlüğünü kaybetmiştir.

Tablo 4; 1858 Yılında Trabzon’da Deniz Taşımacılığı ve Ticaretin Ülkelere Göre Dağılımı

Bayrak Devleti	Gelen	Tonaj	Değer (kuruş) ⁸	Giden	Tonaj	Değer (kuruş)
İngiliz	8 Buharlı 11 Yelkenli	8.798	77.175.000	19	8.798	2.760.000
Fransız	51 Buharlı	15.740	102.150.000	50	15.380	39.450.000
Avusturya	44 Buharlı 4 Yelkenli	30.920	174.000.000	48	30.920	52.800.000
Rus	16 Buharlı 47 Yelkenli	10.675	3.600.000	63	10.675	7.000.000
Türk	40 Buharlı 49 Yelkenli	27.030	156.000.000	80	25.620	72.300.000
Mısır	14 Buharlı	5.242	30.500.000	14	5.242	9.200.000
Yunan	34 Yelkenli	6.034	5.250.000	34	6.034	800.000
Toplam	173 Buharlı 145 Yelkenli	104.439	548.675.000	308	102.669	184.310.000

Kaynak: Mordmann1925:412-415.

Alman seyyah ve araştırmacı *Mordmann*’ın Trabzon hakkında verdiği bilgilerden yararlanılarak oluşturulan Tablo 4’e göre 1858 yılında Trabzon’a çeşitli ülkelerden gemiler gelmekle birlikte, gemilerin çoğunluğunu Türk, Avusturya ve Fransız buharlı gemileri oluşturmaktadır. Avusturya ve Türk gemilerinin tonajlarının yüksek olması nedeniyle yük taşıma kapasiteleri de yüksekti. Osmanlı Devleti Karadeniz’deki buharlı gemi trafiğinde yaşanan canlılığa ayak uydurmak için yeni buharlı gemiler satın almış ve Avusturya şirketleri karşısında buharlı gemi şirketi kurmak isteyen Türklere bazı kolaylıklar getirmişti. Bununla birlikte, Osmanlı limanlarında İngilizler’in yoğun ticari faaliyetleri görülse de, “limanlara gelen malların %65-70’ini Avusturya gemileri taşımaktaydı”.(Turgay, 1994:55) Bu dönemde limana gelen ve giden malın toplam miktarlarına bakıldığında gemilerin

⁸ 19.yy.başlarında 1 kuruş=120 akçe; Ayrıca İngiltere elçisi William Gifford Palgrave 1869 yılına ait raporunda,

Osmanlı Lirası=113 kuruş

İngiliz Poundu=123 kuruş

Rus Altını=101 kuruş

Fransız Frangı=99 kuruş

Amerikan Doları=25 kuruş olarak Trabzon’da işlem gördüğünü belirtmektedir. Palgrave,1869.

tonajları aynı olmasına rağmen, Avrupa'dan gelen malların değerinin Trabzon'dan giden malların değerinin yaklaşık 3 katı olduğu görülmektedir. Bunun nedeni ise giden malların değeri düşük işlenmemiş hammadde, gelen malların ise Avrupa'nın kaliteli sanayi ürünleri olmasıdır. Bu durum Karadeniz ticaretinin karlılığını bir kez daha ortaya koymaktadır ki, "tüm Karadeniz ticareti içerisinde İngiltere %80'lik kısmı elinde tutmaktaydı."(Schuyler,Hunter 1877:147)

Düzenli gemi seferlerinin başlaması ve stratejik konumu Trabzon limanını, İngiliz ve diğer Avrupa devletlerinin başlıca ticaret merkezi haline getirdi. Daha önce Erzurum, İzmir ve İstanbul'a karayoluyla ulaşan İran mallarının büyük bir kısmı, Trabzon üzerinden denizyoluyla gönderilmeye başladı. Avrupa malları Trabzon üzerinden İran ve Doğu Anadolu'ya taşınırken, Doğu ve Güneydoğu Anadolu gibi iç bölgelerden elde edilen ürünler de Trabzon üzerinden Avrupa'ya gönderiliyordu. Deniz ticareti o kadar büyümüştü ki, ortaya çıkan personel ihtiyacını gidermek amacıyla şehirde bir deniz mektebi açılmasına yönelik Bahriye Meclisi'nde görüşmeler yapıldı.(Dz.K.K.1871) Bununla birlikte 1853-1856 yılları arasında süren Osmanlı-Rus Savaşı sırasında deniz ticareti azaldı, Osmanlı Devleti özellikle Ruslar'ın Karadeniz'deki ticaretini sınırlandırma yoluna gitti.(Dz.K.K.1853) 1853 yılının sonlarında verilen emirlerde Rus gemilerinin Trabzon'u terk etmeleri isteniyordu.(Dz.K.K.1853) Savaş sonrasında Trabzon'un İran ticaretindeki önemini anlayan Ruslar, İngiliz mallarının Kafkasya ve İran'daki pazar üstünlüğünü kırmak ve bu bölgedeki ticarete egemen olmak için, İran'a ihracatı serbest bırakıp ithalatı yasaklamak, yeni yollar açmak, düşük vergi almak ve karantina sürelerini kısaltmak gibi uygulamalarda bulunurken, Trabzon-Tebriz hattına alternatif olarak Sohum(Suhumkale)-Tiflis hattını da devreye soktu. "Özellikle 1872 yılında limanın ve 1874 yılında Tiflis demiryolunun yapılmasıyla Poti limanı, Trabzon limanına rakip hale geldi."(Kaleli, 2003:22) Bununla birlikte yayılmacı siyasetini devam ettiren Rusya, batıda Balkanlar'dan ve doğuda Kafkaslar'dan Osmanlı Devleti'ni zorlamaya başladı. Nitekim 1878-1879 yıllarında Rusya'yla yapılan savaşlar sonunda Batum'un Ruslar'a geçmesiyle, İran transit ticareti sayesinde büyük gelişme gösteren Trabzon Limanı belirgin bir gerileme yaşadı. Ruslar'ın İran demiryolunu açmaları ve Trabzon-Erzurum-Tebriz bağlantı yollarının yetersiz kalması, Trabzon'un Karadeniz ticaretindeki yerini Samsun ve Batum limanlarına kaptırmasına neden oldu.



Resim 3: Trabzon Limanı, J.Laurens, 115x223 mm., L'Illustration, 1854, C.23, Paris, Fransa.

Seferler, Tüccarlar, Mallar

Avrupa için Karadeniz ticaretinin önemi daha 18.yy.da anlaşılmaya başlamıştı. Özellikle İngiltere'nin Hindistan ve diğer Asya sömürgelerine ulaşımında ve sanayi ürünlerine yeni pazarlar arayışında Karadeniz kısa ve ucuz ulaşımıyla öne çıkmaktaydı. 1762-1765 yılları arasında İstanbul büyükelçisi olan *Henry Grenville* 1765 yılında hükümetine yazdığı bir raporda "Türkler Karadeniz'i başka herhangi bir devletle paylaşmazlar ve bütün yabancılar bu denizden çıkarılmıştır. Karadeniz, İstanbul'u besleyen bir annedir ve onun buğday, hububat, arpa ve değişik uluslar gibi tüm ihtiyaçlarını ve zahireyi karşılar. Karadeniz ticareti öylesine kazançlı ki, 3 gemisinden sadece bir tanesi sağ salim dönen tüccar bile kayba uğramaz..."(Grenville, 1965:10) ifadesiyle Karadeniz'in önemini ortaya koymaktaydı. Yine "1812 yılında İngiltere İstanbul büyükelçisi *Sir Gore Ouseley*, İran ipeğinin Buşir limanı yerine Trabzon'dan gemiye yüklenmesi halinde kara nakliyesinin %2,5'den %1'e düşeceğini ve Trabzon-İngiltere arasındaki navlunun Buşir-İngiltere arasındaki maliyetten daha az olacağını bildirerek, Trabzon-Tebriz yoluna dikkat çekmişti."(Issawi, 1970:18-19) Karadeniz'e Avrupalı devletlerin ilgisinin artmasıyla, aynı zamanda ticareti de yönlendiren Avrupalı elçiler 19. yy. ilk yıllarında Trabzon'da görülmeye başladı. "1796 yılında Trabzon'a gelen Fransız heyeti içinde bulunan Beauchamp, hem Trabzon'da hem de Sinop'ta bir Rus elçi olduğundan bahseder. Daha sonra 1806 yılında Ragusalı (Dubrovnik) Roubaut'un birkaç ay Rusya elçisi olarak Trabzon'da

bulunduğu bilinmektedir.”(Yerasimos, 1994:247) 1820 yılında 35 tayfasıyla kaybolan Rus gemisinin bulunması hakkında Rus elçisi tarafından yapılan müracaat kaydından Rusya’nın Trabzon’da daimi elçi bulundurduğu ve Rusya limanlarından seferler düzenlendiği anlaşılmaktadır.(BOA. CT.98,1820)⁹

Fransızlar ise Trabzon’un İran ticaretindeki önemini ilk olarak Napolyon döneminde anlarlar ve elçilik açarlar. “1803 yılında Trabzon’un ilk Fransa elçisi olan *Pierre Jérôme Dupré* ticaret gemileri inşa eden bir kereste şirketine sahip olan ve Doğu’dan kereste satın alan bir tüccardı.”(Meeker, 2005:204-205) 1830 yılında ise Trabzon’un ilk İngiltere elçisi olan ve İzmir ve İstanbul’daki İngiliz tüccarlarla bağlantıları bulunan James Brant, kiraladığı gemileri İngiliz mallarıyla dolu olarak Trabzon’a getirdi. Trabzon yolunun bu canlılığını gören İngilizler, İstanbul-Trabzon arasında 1836 yılından itibaren buharlı gemi seferlerini başlattılar.(Turgay 1994:53) “1836 yılında bir İngiliz şirketine ait “Essex” ve ardından “Crescent” adlı buharlı gemiler İstanbul-Samsun-Trabzon arasında, 15 günlük seferlere başladı. Bu şirketi 1837 yılında Avusturya’nın Donau-Dampfciffahrts-Gesellschaft¹⁰ firmasının “Fernando” adlı gemiyle seferlere başlaması izledi.”(Issawi, 1970:55) Buharlı gemilerle birlikte seferler zamanla düzenli bir şekil aldı, gemi şirketlerinin sayısı arttı ve dolayısıyla devletlerin rekabeti de arttı. 1857 yılında Russian Steam Navigation şirketi, Kırım’dan başlayarak Azak Denizi, Potikale, Batum, Trabzon ve Samsun bağlantılı düzenli seferler başlattı. Fransızlar’ın Messageries Maritimes 1856 yılında, Paquet şirketi ise 1879 yılında Trabzon’a seferlere başladı. “Osmanlı Fevaid-i Osmaniye (sonradan İdare-i Mahsusa) şirketi ise Trabzon’a 1840’lı yıllarda sefere başlamıştı.”(Kuran, 1995:159-163) 1840 yılında Trabzon’a gelen Alman tarihçi ve gezgin *Jacop Philipp Fallmerayer* ve *Moritz Wagner*, İstanbul’dan Trabzon’a giderken bindiği, “Austrian Lloyd şirketine ait “İstanbul” adlı geminin çok güzel ve lüks bir donanımına sahip olduğunu” söylemektedir.(Fallmerayer, 1845:73,195-196)

1842 yılında Trabzon’a gelen *Robert Curzon* ise İstanbul’dan “Trabzon’a giden buharlı gemilerin sürekli olarak malla yüklü olduğunu, ek seferlerin yapılması

⁹ Arşiv belgesi Rus elçisi tarafından yapılan müracaat üzerine Trabzon Valisi’nin yanıtını içermektedir.

¹⁰ 1844’te Donau şirketi Austrian Lloyd tarafından satın alındı.

durumunda daha fazlasının gönderilebileceğini, bu eksiklik nedeniyle İngilizler'in elinde olan İran ticaretinin Rum tüccarların eline geçtiğini" yazmaktadır.(Curzon, 1854:24) "Nitekim 1842 yılında Trabzon Limanı'na Tebriz'e gönderilmek üzere indirilen balya ve sandık sayısının yılda 32.000'i bulduğu bilinmektedir."(Goloğlu, 1975:167-169) 1848 yılında Trabzon'a gelen *Austen Henry Layard* ise "Güney Karadeniz kıyılarında bundan 12 yıl önce yabancı gemilerin çok ender görüldüğünü, şimdi ise belirli limanlara her hafta seferler düzenlendiğini" yazmaktadır.(Layard, 1853:6)



Resim 4: Denizden Trabzon, 1856, Ivan Konstantinovich Aivazovsky, 271x411 mm, Saratovskiy Gosudarstvennyy Khudozhestvennyy Muzey, Saratov, Rusya Federasyonu.

1870'de Trabzon'daki Yabancı Elçiler:

Rusya büyükelçisi Mösyö Maşnin(General A. N. Moshnin)

Belçika elçisi Mösyö Ropol

İran karpedazı(elçisi) Mirza Ali Ekber Han

İngiltere elçisi Mösyö Palgraf (William Gifford Palgrave)

Fransa elçisi Mösyö Derşe

Avusturya-Macaristan elçisi Mösyö Martiret

Müttefik Almanya elçisi Mösyö Budmer

İtalya elçisi Mösyö Dogresti

Nedirlend elçisi Mösyö Todor İspatar

Canik kazasındaki Rusya elçisi Mösyö Kakaci

Lazistan kazasındaki Rusya elçisi Mösyö Cudici(Trabzon Vilayet Salnamesi 1870:129)¹¹

19.yy.da zaman zaman tonajı ve sayısı değişen gemilerle Trabzon'a seferler düzenleyen şirket ve acentelerin faaliyetleri şu şekilde sıralanabilir:(Trabzon Vilayet Salnamesi 1870:157,159)

Fevaid-i Osmaniye Kumpanyası; Şirkete ait buharlı gemiler her çarşamba Dersaadet'ten(İstanbul) hareketle Ereğli, Amasra, İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye, Ordu ve Giresun'a uğrayarak pazar günü Trabzon'a gelir, yolcu ve yükünü boşalttıktan sonra Rize iskelesine uğrayarak Batum'a ulaşır. Çarşamba sabahı Batum'dan Trabzon'a hareket eder ve Trabzon'dan yük ve yolcuları alarak aynı iskelelere uğrayıp Dersaadet'e (İstanbul) döner. Trabzon merkez acentesi Andon Efendi, Giresun acentesi Haçador Efendi, Ordu acentesi Kadri Efendi'ydi. Bahriye Nezareti tarafından 1889 yılında Dnz. Bnb. Süleyman Nutki Bey tarafından çıkarılmaya başlayan Ceride-i Bahriye dergisinin ilk sayısında yer alan İdare-i Mahsusa'nın gemilerine ait programda, her hafta Salı günleri İstanbul'dan hareketle Ereğli, İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye, Ordu, Giresun, Tirebolu ve son olarak Trabzon'a giden ve her pazartesi Trabzon'dan hareketle Cuma günü İstanbul'a ulaşan seferler duyurulmuştur.(Ceride-i Bahriye, 25 Haziran 1889) Şirketin Trabzon'a işleyen gemilerinin arasında Eser-i Hayr, Hüma Pervaz, Medar-ı Tevfik, Asar-ı Nusrat, Eser-i Cedid, Tair-i Bahri, Ereğli, Kars, Girit ve Üsküdar Vapurları bulunmaktaydı. Şirketin gemilerinde kaza ya da arıza çıktığında seferlerde Avusturya gemileri kiralanarak kullanılıyordu. 1832 yılında Trabzon'a giden Üsküdar Vapuru'nun kaza yapması nedeniyle yerine Tair-i Bahri Vapuru seferlerde görev aldı.(BOA. CT.0927;1832)

1842 yılında ise Trabzon'a işlemekte olan Ereğli Vapuru'nun tamirine kadar yalnız Üsküdar Vapuru işleyeceğinden tüccarların zorluk çekmemesi için Üsküdar Vapuru yükü aldıktan sonra kalan yolcu ve eşyanın Avusturya vapurlarına yüklenmesine engel olunmaması Trabzon Valisi'nden istenmekteydi.(BOA. CT.1440;1842) 1847'de ise Trabzon'dan ticari yüklerin taşınmasında Avusturya şirketinin sorun çıkarması nedeniyle tersaneden Eser-i Cedid Vapuru'nun

¹¹ Yabancılar a ait adlar salnamede yazıldığı gibi aktarılmıştır.

görevlendirildiği bildirilmekteydi.(BOA. CT.1374;1847) 1856'da İngiltere'de yapılan 1020 tonluk "Kars" adlı gemi Trabzon hattında çalışmaktaydı ve 1874'te hizmet dışı kalana dek Fevaid-i Osmaniye İdaresi'ne bağlı olarak Trabzon'a yük ve yolcu taşıdı. Karadeniz'de işleyen Osmanlı posta gemileri Ereğli'ye uğrayıp kömür ve posta alırdı. Nisan 1875'te bu uygulamanın dışına çıkan Medar-ı Tevfik Vapuru Trabzon'dan gelip Ereğli limanından kömür almış ancak postaları almadan limandan ayrılmıştı. Sonraki yıllarda İdare-i Mahsusa'ya çevrilen şirket kötü yönetim nedeniyle eski gücünü kaybetti ve 1899'da Trabzon hattı iptal edildi.

Rusya Kumpanyası: Rus denizcilik şirketi Compagnie de Navigation et de Commerce'in 1836 yılında Karadeniz'de 12 gemisi çalışırken, 1873 yılında Karadeniz hatlarında Trabzon uğraklı 27 gemisi çalışmaktaydı. Şirketin İstanbul acentesi Korostovtzev idi. Rus postaları 1857 yılından itibaren Russian Steam Navigation şirketi tarafından taşınıyordu. Şirkete ait buharlı gemiler her cumartesi Dersaadet'ten (İstanbul) hareketle İnebolu, Samsun, Ordu ve Giresun'a uğrayarak salı günü Trabzon'a gelir, yolcu ve yükünü boşalttıktan sonra çarşamba günü Batum'a ulaşır. Her pazar Batum'dan hareketle aynı iskelelere uğrayıp Dersaadet'e (İstanbul) döner. Trabzon merkez acentesi aynı zamanda Rusya elçisi olan Mösyö Maşnin(General A. N. Moshnin), Giresun acentesi Mösyö Çerbiv, Ordu acentesi Mösyö Karabet Ağa'ydı.

Fransız Kumpanyası: 1835 yılında kurulan Fransız denizcilik şirketi Compaigne Des Messageries Maritimes'in İstanbul'daki acentesi Fransız asıllı Charles Dechaud'du. Şirketin Marsilya çıkışlı ve dönüşlü olmak üzere İstanbul-Trabzon seferleri bulunmaktaydı. Özellikle 1835-1839 yılları arasında Trabzon hattının karlı bir hat olduğu şirket kayıtlarından anlaşılmaktadır. 1857 yılının sonlarında doğru Karadeniz'in değişik yerlerinde acenteliklerin kurulmasıyla, 1858 yılından itibaren düzenli seferlere başladı. Şirkete ait buharlı gemiler her pazartesi Dersaadet'ten (İstanbul) hareketle İnebolu, Samsun, Ordu ve Giresun'a uğrayarak perşembe günü Trabzon'a gelir, her cumartesi Trabzon'dan hareketle aynı iskelelere uğrayıp Dersaadet'e (İstanbul) döner. Trabzon merkez acentesi Mösyö Ropok, Giresun acentesi Mösyö Çıkorski, Ordu acentesi Mösyö Kalya'ydı. 1874'te Karadeniz seferlerine başlayan Fransız denizcilik şirketi Compagnie de Navigation Armenienne et Marocaine 9 gemisiyle Trabzon-İstanbul seferlerini yapmaktaydı. İstanbul acentesi

Laurent Reboul idi. Fransız asıllı Rebouller 1820 yılında İzmir'e, daha sonra ise Trabzon'a geldiler. Trabzon'da Laurent Reboul, kendi adını taşıyan vapur acentesi şirketini kurarak ticarete başladı. "Fransız denizcilik şirketleri Compaigne Des Messageries Maritimes ve La Compagnie Paquet'in Trabzon'daki acenteliklerini yaptı. Trabzon'dan İspanya ve Fransa'ya başta yumurta olmak üzere çeşitli gıda malzemeleri ihraç etmekteydi."(Öndeş, 2013:247)

Avusturya Kumpanyası: Şirkete ait buharlı gemiler her cuma Dersaadet'ten (İstanbul) hareketle İnebolu, Samsun, Ordu, Giresun ve Tirebolu'ya uğrayarak pazartesi günü Trabzon'a gelir, her perşembe Trabzon'dan hareketle aynı iskelelere uğrayıp Dersaadet'e (İstanbul) döner. Trabzon merkez acentesi Mösyö Radliya, Giresun acentesi Mösyö Sumutcan'dı. 1836 yılında kurulan Avusturya-Macaristan denizcilik şirketi Lloyd Austriaco-Triestino, Trieste çıkışlı İstanbul-Samsun-Trabzon tarifeli seferler yapmaktaydı. İstanbul'daki acentesi Acentesi Donizetti&Brazzafolli idi.(Trabzon Vilayet Salnamesi, 1870:157,159)

Tablo 5; 1870'de Trabzon'da Deniz Taşımacılığı Yapan Şirketler ve Vapur Seferleri

İskeleler	Fevaid-i Osmaniye Kumpanyası	Rusya Kumpanyası	Fransız Kumpanyası	Avusturya Kumpanyası
Dersaadet (İstanbul)	Çıkış: Her çarşamba	Çıkış: Her cumartesi	Çıkış: Her pazartesi	Çıkış: Her cuma
Ereğli	Kömür alımı			
Amasra	X			
İnebolu	X	X	X	X
Sinop	X			
Samsun	X	X	X	X
Ünye	X			
Ordu	X	X	X	X
Giresun	X	X	X	X
Tirebolu				X
Trabzon	Varış: Her pazar	Varış: Her salı	Varış: Her perşembe Çıkış: Her çarşamba	Varış: Her pazartesi Çıkış: Her perşembe
Rize	X			
Batum	Çıkış: Her çarşamba	Çıkış: Her pazar		

Kaynak: Trabzon Vilayet Salnamesi 1870:159.

Yüzyılın son 20 yılında Trabzon’la ve Trabzon aracılığıyla ticaret yapan ülkelerin sayısı arttıkça, kurulan yeni hatlar ve seferler de arttı. Osmanlı Devleti özellikle yabancı gemi şirketlerinin faaliyetlerini denetlemek için çeşitli düzenlemeler getirdi. Bu bağlamda “şirketlerin İstanbul ve diğer önemli limanlarda şube açmaları veya acente görevlendirmeleri Ticaret Nezareti’nden alınan izinle yapılmaktaydı.”(Kazgan, 1991:161)¹² Yine bu dönemde posta taşımacılığı da deniz ticaretinin önemli bir koluydu. Trabzon’a posta taşımacılığı ve aynı zamanda deniz taşımacılığı da yapan gemi acenteleri ise şunlardı:(Rowe, 1996)

Hochstrasser&Co, P.E. Schilizzi; 1852 yılında Trabzon’da İsviçre asıllı Hans Hochstrasser tarafından kurulan şirket, hat acenteliği ve transit taşımacılık yapmaktaydı. İran’dan kuru yemiş, ipek, halı gibi transit yükler Trabzon’a gelir, buradan Avrupa’ya gönderilirdi. Hochstrasser özellikle İspanya’ya fındık ve yumurta ihraç ederdi.

Wilson&Co Line; 1822’de kurulan İngiliz denizcilik şirketinin 1870 yılından itibaren başta Trabzon olmak üzere Karadeniz limanları arasında ring seferleri bulunmaktaydı. İstanbul’daki acentesi F.Heald&Rizzo idi.

Deutsche Levante Linie; 1889 yılında kurulan Alman denizcilik şirketi Almanya limanlarıyla Trabzon başta olmak üzere Karadeniz limanları arasında düzenli hat seferleri yapmaktaydı. Gemilerinin birçoğuna Anatolia, Angora, Stamboul gibi Türk şehirlerinin adları verilmişti. İstanbul’daki acentesi İtalyan asıllı Agelasto, Sfezzo&Co idi.

Peninsular&Oriental Steam Navigation Company; 1815’te kurulan İngiliz denizcilik şirketinin, 1851 yılında Trabzon limanı başta olmak üzere Karadeniz hattında 6 gemisi çalışmaktaydı. İstanbul’daki acentesi W.Seager’di.

T.B.Morton&Co.; 1855 yılında İstanbul’da kurulan denizcilik şirketi İstanbul-Trabzon arasında düzenli seferlerle posta, paket ve yük taşımaktaydı.

¹² Bu izin 1871 yılında çıkarılan “Memaliki Ecnebiye’de teşkil eden şirketlerinin Memaliki Devleti Aliye’de icra-i muamelat için küşat veya tayin edecekleri acenteler hakkında nizamname” ile verilmekteydi.

Cie De Navigation A Vapeur Panhellenique; Şirkete ait “Thraki” adlı gemi kaptan D. Calamides yönetiminde 26 Temmuz 1890’da Pire limanından hareketle Samsun-Trabzon-Batum seferini yapmıştı.

La Societe Unie des Bateaux a Vapeur; Odessa-Trabzon uğraklı seferleri olan şirketin İstanbul acentesi C.J.Reppen&Cie idi.

Tablo 6; 1896-1897 Yıllarında Trabzon’a Düzenli Sefer Yapan Gemi Şirketleri ve Temsilcileri

Şirket	Acenta
Deutsche-Levant Line	Hochstrasse şirketi
The Danoise	M.Khidichian
The Ege	Phostiropoulos
Austrian Lloyd	A.Sassi
Messageries Maritimes	Boyaighi
General Italian Navigation	A.Mahokian
Pan-Hellenic Company	N.D. Constantinoff
Paquet Company	M.Missir
Russian Navigation Co.	E.Serafimow
Russian Black Sea Company	Phostiropoulos

Kaynak: Turgay 1994:59.

Deniz ticaretinde bir diğer sorun ise sigorta işlemleriydi. Yüzyılın başlarında henüz sigorta acenteleri olmadığından kaçakçılık veya zararlar sonucunda oluşan tazminat bedelleri devlet tarafından karşılanıyordu. 1801 yılında Rus Todorı kaptanın gemisine yüklenerek Trabzon’dan Yafa’ya gönderilen tahılın eksik çıktığı belirlenmiş, eksik çıkan miktarın tazmin edilmesi Trabzon Valiliği’nden istenmişti.(BOA. CT.6886;1801) Yine 1804 yılında Rumeli iskelelerine götürülmek üzere bir Rus tüccarın kiraladığı Rizeli Köroğlu Mehmed Reis’in gemisiyle Kefe’den yüklediği kuru balık ve havyarı, kayıtlı yere götürmeyip Trabzon’da satmış olduğu Rus elçiliğinden bildirilerek malın bedelinin tahsili istenmişti.(BOA. CT.6886;1801)

İlerleyen yıllarda ise acentelerin açılmasıyla sigorta işlemleri yapılmaya başladı. 1873 yılında Trabzon’da Helvetia, Lloyd Suisse ve Lyonnaise şirketleri deniz

sigortası, Gironde ise genel sigorta işlemleri yapıyordu. 1884 yılında ise Trabzon'da Reliance, Manheimer ve La Fonciere şirketlerinin temsilcilikleri vardı. 1894 yılında şehirde sayıları 16'yı bulan Marine Insurance Company, La Fonciere, Helvetia, Manheimer, Campagnie Generale de Dresde, Assicurazioni Generali di Trieste, British Lloyds, North British Mercantile and Northern Company, The Gresham, The Patriotic, The New York, Ottoman Insurance Company, Lloyd Suisse, La Badoise, La Maritime Belge ve La Compagnie Francfortoise şirketleri sigorta işlemleri yapıyordu.(A&P, 1873:1632; 1884:1984; 1894:5)

19. yy.da deniz ticaretinin hacminde yaşanan artış Karadeniz limanlarında önemli bir tüccar kesimin ortaya çıkmasını sağladı. İstanbul, Varna, Samsun, Trabzon ve Rize'de oturan bu tüccarlar çoğunlukla Rum kökenli gayrimüslüm denizcilerdi. Uluslararası ticaretten yararlanan gayrimüslim Osmanlı tüccarları, Avrupalı tüccarlar gibi himaye edilmeye ve vergilerde indirim-ayrıcalık tanıyan beratlardan yararlanmaya başladılar. Osmanlı Devleti'yle Avrupa arasındaki ticarete aracı olan, yabancıların himayesine giren ve sonuçta zenginleşen "beratlı" denilen özellikle Rum ve Ermeni tüccarlar bir süre sonra Batılı tüccarların da yerlerini almaya başladı. *Frederick Walpole* 1850 yılında geldiği Trabzon'a ait gözlemlerini anlattığı "The Ansayrii and the Assassins.." adlı eserinde "Yerli tüccarlar yavaş yavaş İngilizler'in ve yabancıların elinden aldıkları ticaretin büyük kısmını idare etmektedirler. Tüccarlar Liverpool, Manchester ve Avrupa'da diğer ülkelerde acentelere sahiptirler ve bu yolla ticareti daha ucuza getirmektedirler" diyerek özellikle gayrimüslim Osmanlı tüccarlarının uluslararası ticarete geldikleri noktayı açıkça ifade etmektedir.(Walpole, 1851:219-221)

Bununla birlikte 19. yy.da gelişen Trabzon-Tebriz yolunda ticaret yapan yabancı tüccarlar Trabzon'a yerleşerek ticarethaneler açmıştı. Özellikle 1826 yılında Tebrizli Ermeni bir tüccar olan Sittik (Sıddık) Han, İngiltere bağlantılarıyla Trabzon limanına taşımacılık yapmıştır. İstanbul, Trabzon, Erzurum ve Tebriz'de acenteleri olan Sittik Han, Erzurum ve İran'ın kuzeyinde satılmak üzere İngiliz pamuklu ürünlerini ithal etmekteydi. Yine diğer bir Ermeni tüccar olan Sadi Han, 1831 yılında İngiliz malları yüklü gemilerle Trabzon'a gelmiştir. "İngiliz elçisi James Brant'in kurduğu Trabzon'un ilk yabancı ticarethanesinin İranlı tüccarları Hafız Ağa, Seyyid

Murtaza, Rahim Ağa'ydı.”(Issawi, 1970:18-19) Bu ticarethane İran ve Kuzeydoğu Anadolu'nun ürünlerinin, özellikle yünün İstanbul üzerinden ihracatını yapmaktaydı. Trabzon'daki ilk Fransız tüccarlar ise 1845 yılında Marsilyalı bir ticarethaneye bağlı olan Arnaud ve Querin idi. Tebriz ve Suhumkale'de acenteleri olan bu ticarethane Lazistan, Gürcistan ve İran'a Fransız mallarını, özellikle alkollü içkiler, şeker, parfümeri ve ipekliler satmaktaydı. Bununla birlikte 1846 yılında Marcopoly Belçika elçisi Charnaud ile bir şirket kurdu. 1848 yılında ise Avusturyalı tüccar Pryantz, Trabzon'da Avusturya ticarethanesini açtı. “1851 yılında tüccar Ricard'ın yönetiminde yeni bir Fransız ticarethanesi daha açıldı. Aynı zamanda acente işletmesi olan P.E. Schilizzi ve Ermeni bir tüccar olan Mısıryan Ohannes ticarethaneleri açıldı.”(Yılmaz, 2013:39-76) Bu dönemde Osmanlı Devleti çıkardığı emirlerle ticareti ve tüccarları denetim altında tutmaya çalışmaktaydı.(BOA. CT.1783; Haziran/Temmuz 1839)¹³

Tablo 7; Trabzon'da 19.yy.ın Sonlarına Doğru Gemi Acenteliği ve Deniz Ticareti Yapanlar

Mimbıyıkzade Hacı Hüseyin	Rum Gavran oğlu Yanika ve Yorgi Efendiler
Çakırzade Mehmet	Rum Hacı ¹⁴ Dumanoglu İlya Ağa
Kırzade Ali İsmail	Hacı Agosyan İstefan Ağa
Hacı Ali Hafızzade Hasan Rıza Bey	Mısıryan Ohannes Efendi
Sadık Efendizade Vehbi Efendi	Merküryan Agop Ağa
Nemlizade Hacı Ahmet Efendi (Aynı zamanda taşımacılık kolektif şirketi başkanı)	Bargüzak oğlu Simyon Ağa
Üçüncüzadeler	Rum Boduroğlu Yanika Ağa
Yelkencizade Ömer	Rum Kısırlı Hacı Yani Ağa
Yunuszade Ali Şefik	Puluroğlu Nicola Ağa
Hacı Alizade Mustafa Efendi	Sargancıoğlu Nikola Ağa
Sandalcıade Hüseyin ve Temel Efendiler	Mazlumyan Artin Ağa
Arnavudzade Ahmet Efendi (Aynı zamanda Trabzon merkez postanesi müdürü)	Temezreli Hadiş oğlu Karabet Ağa
Hans Hochstrasser	Carlo Fonzi
Laurent Reboul	M. Ballassarian
D.J. Konstantinoff	M. Derneressian
Hacı Mirza Baba	Hacı Cevad

¹³ Arşiv belgesi Hayriye ve Acem tüccarının malı olarak Trabzon'a gidecek olan vapurun bağlı olacağı kurallara dair bilgi içermektedir.

¹⁴ Osmanlı Devleti'nde ithalat ve ihracat yapan tüccarlara “hacı” veya “hacegi” gibi ünvanlar verilmiştir ki, devlet bu şekilde gayrimüslimleri ticarete özendirmiştir. (Ergenç, 1988:501)

Hacı Mehmed Hasan	Hochstrasser and Co. (Lloyd's ve Osmanlı Bankası acentası)
A. Triandafilides (La Fonciere Insurance Company acentası)	Khedechian ve Khoubesserian (New York Reliance Insurance Company acentası)
A. Makhokhian	B.O. Marimian (Manheimer Insurance Company acentası)
İnebeyoğlu Biraderler	A.C. Efremides

Kaynak: Trabzon Vilayet Salnamesi 1870:161, BOA.Y.PRK.UM.2/40;1880, Trabzon Vilayeti Valisi Sırrı Paşa'nın Mabeyn-i Hümayun Başkitabet-i Celilesine gönderdiği raporlar, A&P 1884:1984.

Her ne kadar Trabzon'da deniz ticaretiyle yabancılar ve gayrimüslümler etkin olsa da yerli Türkler'in de denizcilikle uğraştıkları görülmektedir. Çok eski tarihlerden beri gemicilik ve denizcilikle uğraşan Trabzonlu Türk aileler, 19.yy.da gemi sahibi olarak armatörlük, taşımacılık yaparak tüccarlık veya gemilere hizmet vererek acentelik ve gemilerde kaptanlık yaparak deniz ticaretinde yer almaktaydı. Bu ailelerden *Yelkencizadeler* ilk kez 1855 yılında denizciliğe başlamışlardı. Gemileri “Anadolu”nun eski ismi “Livpold” idi ve 1896 İngiltere yapımı 348 ton ağırlığında bir yük gemisiydi. Yelkencizade ve mehdumları kara deniz postalarına ait bir ilanda şöyle bir duyuru vardı: “Yelkencizade Biraderler'in Raif Bey Kaptan'ın süvarisi olduğu Fransız bandıralı “Anadolu” Vapuru teşri-i evvel 22 pazar günü sabahı saat 10.00'da Sirkeci rıhtımından Karadeniz'e hareketle yolcu ve ticari eşya alarak İnebolu, Samsun, Giresun'a uğramak suretiyle Trabzon'a gidecektir.”(Türk Deniz Ticareti, 1999:183) *Kırzade ve Kalkavanzadeler* ise vapur kumpanyası ve posta vapuru işletmekteydiler.

Şirkete ait 1871 İngiltere yapımı 300 ton ağırlığında yük gemisi olan “Sulh” vapurunun eski adı “Turedlanco” idi. Şirkete ait bir sefer duyurusu şöyleydi: “İsmail Kaptan'ın süvarisi olduğu 1. Sınıf kamaraları havi, yüksek sürat yapan ve güverte yolcularının her türlü istirahatini sağlayan Sulh Vapuru teşrin-i sani 7 çarşamba günü saat 16.00'da Sirkeci rıhtımından hareketle Zonguldak, İnebolu ve Samsun'a uğrayarak Trabzon'a gidecektir.”(Aksi Seda ve Levand Herald Gazeteleri) Abdullah Çakır vapur acenteliği ise *Çakırzade Mehmet* tarafından 19. yy. ortalarında kurulmuştu ve Çömlekçi limanında mavnalarla tahliye işlemleri yapıyordu. “1934 yılında 104 yaşında ölen Çakırzade Mehmet 1880'li yıllarda 1 ton yükün tahliye ücretinin 40 kuruş olduğunu belirtmekteydi.”(Öndeş, 2013:269)

Sadıkzadeler Karadeniz ve Rusya limanları arasında yük taşımacılığı yapıyorlardı. “Cafer, Ruşen, Fehmi, Rıza, Arslan, Hüseyin ve Nazım Beyler aynı zamanda kaptanlardı ve çeşitli gemilerde kaptanlık da yapıyorlardı. “Arslan” adında 1880 yılı İngiltere yapımı 366 ton ağırlığında yük gemileri vardı.”(Türk Deniz Ticareti, 1999:187) 19. yy.da Trabzon’da yabancı ve gayrimüslümler kadar büyük ticaret hacmine sahip en önemli aile *Nemlizadeler*’di. Nemlizadeler temelde tütün ve fındık ticaretine dayanan ve Mısır, Rusya, İran, İspanya ve Arabistan’a kadar ithalat ve ihracat yapan bir aileydi. Nemlizade Mustafa Efendi Avrupa, Hindistan ve İran’a yönelik ticaret yapmak için 1857 yılında devletten berat alan hayriye tüccarlarındandı. 1869 yılında ise Nemlizade Hacı Ahmet Efendi tarafından kurulan şirket, Osmanlı tarihindeki ilk anonim şirket olarak kayıtlarda yer almaktadır.(BOA. CT.143;Aralık 1863-Ocak 1864 ve Trabzon Vilayet Salnamesi 1870:161.)¹⁵

Şirketin Trabzon’daki merkezi Moloz iskelesindeydi ve ayrıca Batum, Samsun, Erzurum ve İstanbul’da ticarethaneleri bulunmaktaydı.¹⁶ Ticaretin yanı sıra, denizyolu ve posta taşımacılığı, maden işletmeciliği yapan aile, bankacılık, pamuk, tütün, fındık, ipek, maden, halı ve kereste ihracatı yapmaktaydı. 1859 yılına ait Mısır Valiliği’ne gönderilen bir emirde şirketi Hayriye tüccarlarından Nemlizade Mustafa Efendi’ye ait gemideki ipek yükünün Arabistan-Cidde limanına ulaştırılması için gereken izin verilmesi(BOA. A.MKT.UM.402/35;1859), 1892 yılına ait bir kayıta ise Nemlizade Mahdumları şirketi tarafından Köstence ve İstanbul’a tütün gönderildiği yer almaktadır.(BOA. YT.MTV.77/18; 1892)

Nemlizadeler özellikle, ticaret yaptıkları karayolları ve demiryollarında önemli yatırımlar ve onarımlar yapmışlardı. Devlet tarafından bu çalışmalarını nedeniyle nişan, rütbe ve takdirle ödüllendirilmişti. Aynı dönemde Trabzonlu tüccar ailelerin yanı sıra bireysel olarak denizcilikle uğraşanlar da bulunuyordu. 1800 yılına ait bir kayıta

¹⁵ Arşiv belgesi Trabzon tüccar ve ileri gelenlerinden Nemlizadeler tarafında Vekiller Meclisi Adli İşler tarafından karar verildiğine dair bilgi içermektedir.

¹⁶ İstanbul-Kadıköy ve Sirkeci’de bulunan Nemlizade Han halen kullanılmaktadır. Babaannem İffet Nemlioğlu(1923-2013) büyük dedem Tahsin Nemlioğlu’nun ayda bir Erzurum’daki ticarethaneye gittiğini, malların ve postaların taşınmasını denetlediğini belirtmiştir. Ayrıca aileye ait buharlı gemilerle Rusya’ya halı, fındık ve tütün gönderildiğini, Ruslar’ın Trabzon’u işgalinde gemilerinin batırıldığını, dedem Tahsin Nemlioğlu’nun aileyi İstanbul’a taşıdığını ve savaştan sonra geri döndüklerini belirtmiştir.

tüccar gemi kaptanlarından Trabzonlu Memiş Reis'in Rusya'dan Trabzon'a ve İstanbul'a tahıl taşımasına izin verildiği yer almaktadır.(BOA. CT.477; 1800) 1822 yılında Trabzonlu Hasan Reis'in gemisine yüklenen 25.000 okka¹⁷ şarabın alkollü içki vergisi alınarak İstanbul'dan Trabzon'a gitmek üzere Karadeniz'e çıkması için izin verilmişti.(BOA. CT.8042;1822) 1826 yılında Trabzonlu İzmiroğlu Mustafa Reis'in yönetimindeki, Bandırma'da yapılmış 1500 kilelik¹⁸, 18 zira¹⁹ boyunda, yelkenli gemiye Kaptan Paşa Vekili Hacı Said tarafından verilen sened-i bahriyle Yelkenci Mustafa ve Celladbaşı Mehmed'in sahipleri olduğu mallar taşınmıştı.(BOA. CT.8131;1826) 1831 yılında Pulathaneli (Akçaabatlı) Mehmed ve Mustafa'nın sahip oldukları sefine-i biriki kaptanının ayrılması üzerine İstanbullu Osman adına yeni sened-i bahri verilmişti.(BOA. CT.10979;1831) Yine 1831 yılında Trabzonlu Kaymak Hüseyin ve Rizeli Kaba Osman'ın birlikte satın aldıkları şahtiye birik gemi için sened-i bahri verilmişti.(BOA. C.T.497;1831)

Osmanlı Devleti'nde liman gümrükleri ithalat ve ihracatın denize çıkış bölgeleri olması nedeniyle malların miktar ve değerlerinin kayıt altına alındığı kurumlardı. Gerek ithalat gerekse ihracatın iyi yürütülmesi için kurulan ana gümrük merkezleri İstanbul, İzmir, Antalya, Selanik, Beyrut ve Trabzon'daydı.(BOA. CT.18641) Gümrüklerde alınan vergiler % 3-5 arasındaydı. 1802 yılında Rus, İngiliz ve Avusturyalı tüccarların Osmanlı Devleti'ne ithal ve ihraç ettikleri mallardan % 3 gümrük vergisi alınacağına dair tarife belirlenerek şehirlerin kadıliklarına bildirilmişti.(BOA. CT.1826;1802)²⁰

İç gümrüklerde alınan %12'lik vergi ise 1861 yılında %8'e indirilmiş, 1874 yılında ise tamamen kaldırılarak dış ticarete yabancılara kolaylık sağlanmıştı. Ancak 1885 yılında Avrupa limanlarında olduğu gibi limanlara gelen insan, hayvan ve mallardan rüsum-i sıhhiye (Sağlık Vergisi) ve ayakbastı parası alınması kararı çıkarıldı. Gümrüklerde alınan önlemlere ve tutulan kayıtlara rağmen karışıklık ve kaçakçılık olayları görülmekteydi. 1804 yılında bir Fransız tüccarının Trabzon'a

¹⁷ 1okka=1,282945 kg.

¹⁸ 1 kile=20 okka=25,6589 kg.

¹⁹ 1 Zira=1 Arşın=0,757738 mt.

²⁰ Arşiv belgesi Rus, İngiliz ve Avusturyalı tüccarların ithal ve ihraç ettikleri mallardan %3 gümrük vergisi alınacağına dair Trabzon kadılığına gönderilen emri içermektedir.

getirdiği mallardan Trabzon gümrükçüsünün anlaşmaya aykırı olarak vergi aldığı ve alınan fazlalığın iade edilmesi bildirilmekteydi.(BOA. CT.1646;1804) Yine Trabzon'a giden Ruslar'a Trabzon Valisi Süleyman Paşa ve gümrükçü tarafından kötü muamele yapıldığının öğrenilmesi üzerine valilik ve gümrük yetkilileri uyarılmıştı.(BOA.CT.2204;1817) Tüm bu sorunların önlenmesi amacıyla 1857 yılında Mahreç Nizamnamesi yayınlandı ve bu düzenlemeyle malların gümrük vergileri çıktıkları iskelede değil vardıkları iskelede alınmaya başladı. Diğer liman şehirlerinde olduğu gibi Trabzon şehrinin gelirlerinin büyük bir kısmını iskele gelirleri oluşturuyordu. 16.yy. başlarında Trabzon iskelesi gelirinin senelik 476.666 akçe, 1545-1546 yıllarında 453.333 akçe, 1622-23 yıllarında 500.000 akçe, 1700'de 700.000 akçe(TŞS.1866:68a), 1750'de 848.000 akçe(TŞS.1917:12a), 1804'te 946.485 akçe(BOA. CT.MAD.876) 1807'de 1.800.000 akçe ve 1809'da ise 3.600.000 akçe(BOA. CT.MAD.22123) idi.

Tablo 8; 1869-1870 Yılı Arasında Trabzon Gümrüğünden Çıkan Mallar ve Değerleri

İskeleler	Müskirat ²¹ (Alkollü İçkiler)	Tuz Miktar(Kıyye) ²² Değeri(Kuruş)		Duhan (Tütün) İhracatİçTüketim		Gümrük Vergisi
Trabzon Merkez	14.315	897.505	650.691	102.890	15.278	2.009.112
Rize	150	349.902	263.859	-	-	226.370
Of	-	22.870	30.494	-	70	65.410
Sürmene	177	239.749	174.378	-	5	129.085
Polathane (Akçaabat)	667	304.550	223.004	753.832	614	56.431
Maçka	1167	-	-	-	2058	-
Toplam	16476	1.814.576	1.342.426	856.722	18.025	2.486.408

Kaynak: Trabzon Vilayet Salnamesi 1870:201.

²¹ Özellikle 17-18.yy.'da boyunca Trabzon'un ana ihraç mallarından biri şaraptı. Üretilen şaraplar hem Avrupa'ya hem de Rusya'ya gönderilmekteydi. 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan sonra şarap ihracatı azalsa da 19.yy.da da devam ettiği görülmektedir.

²² 1 kıyye=1,282 kg.



Resim 5: Trabzon Rüşumat Dairesi-Gümrük Binası

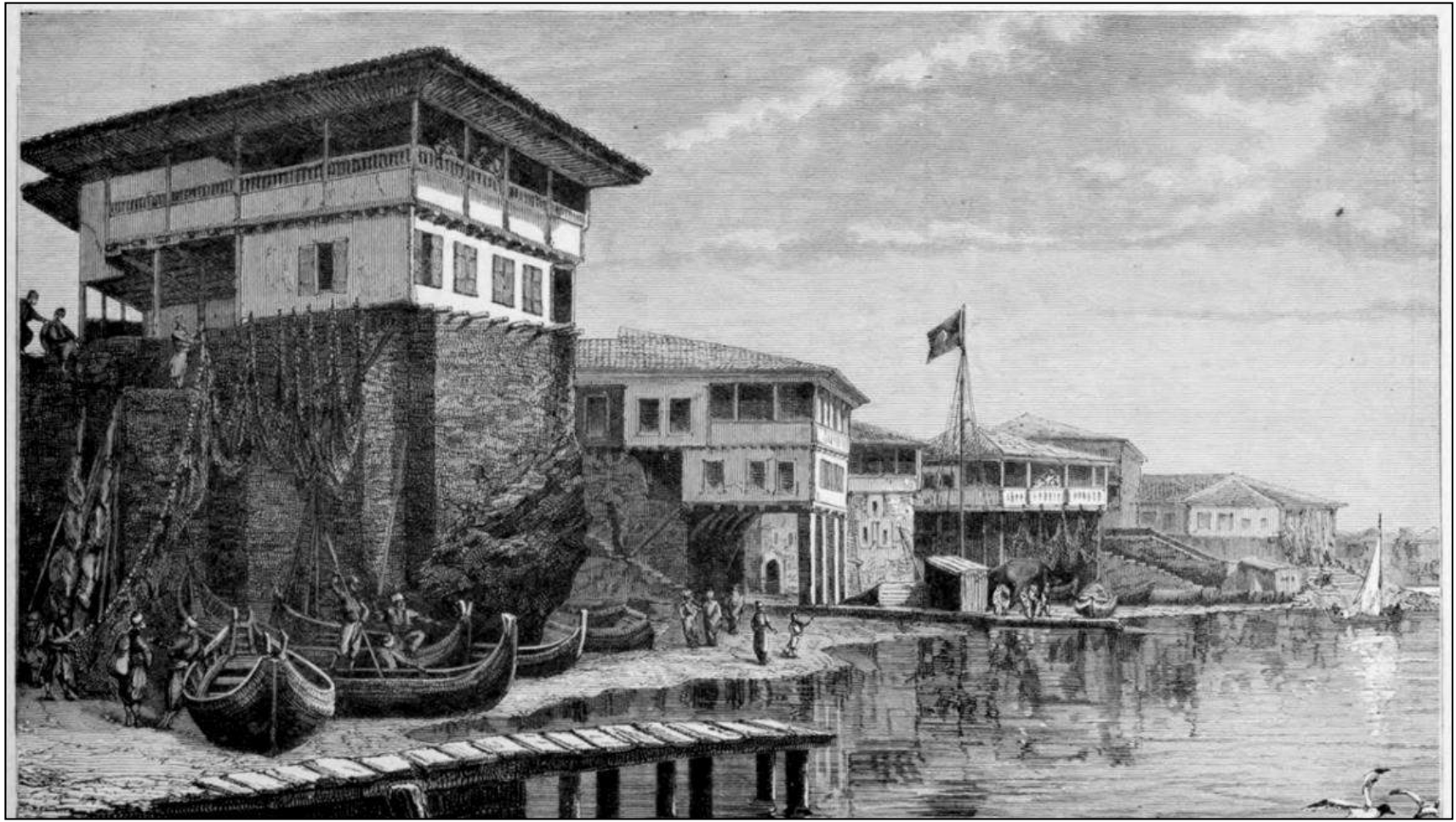
Trabzon, Avrupa’yla Orta Asya arasındaki ticaret yolları üzerinde önemli bir geçiş noktası olup, İstanbul, Rumeli ve Karadeniz limanlarına tütün, fındık, mısır, keten, kenevir, balmumu, fasulye, balık, şap (tuz), gümüş, bakır, kereste ve gemi direkleri gibi bölgesel ürünlerin yanı sıra, İran malları ve Rus demirini gönderirken; İstanbul, Kırım limanları, Eflak ve Boğdan’dan pamuklu kumaş, madeni eşya, kağıt, tahıl, işlenmiş madde ve gıda maddeleri Trabzon’a getiriliyordu. İngiliz gezgin ve elçi *John MacDonald Kinneir* 1818 yılında yayınlanan “Journey Through Asia Minor, Armenia, and Koordistan” adlı kitabında 1813 yılında geldiği Trabzon’da başlıca malların “arpa, keten ve şarap olduğunu, ihraç ürünün iç bölgelerde üretilen ipek ve pamuklu dokumalar, ithal ürünlerinin ise İstanbul’dan şeker, kahve ve yünlü kıyafetler, Kırım ve Mingrelya’dan ise mısır, tuz ve demir olduğunu” belirtmektedir.(Kinneir,1818:341)

Minas Bzhshkian “İstanbul ve Rusya’ya kenevirin yanında şarap, tütün ve fındık gönderildiğini, Platana (Akçaabat) çevresinde yetiştirilen kaliteli tütünün en önemli ihraç ürünü olduğunu” belirtmektedir.(Bzhshkian, 1819:39-61) İngiliz gezgin *William John Hamilton*, 1842’de yayınladığı “Researches in Asia Minor, Pontus and Armenia...” adlı eserinde 1838 yılında geldiği Trabzon’a ait izlenimlerini ve yorumlarında “Trabzon çarşısında İngiliz mallarının satıldığını, İran’a mal gönderildiğini, mısır, fasulye ve bakırın yanında keten ve kenevirin de bu bölgede

bulunduğunu, Trabzon paşasının bu ürünlerin önemli bir kısmını İstanbul'a gönderdiğini" aktarmaktadır.(Hamilton, 1842:242-247)

Jacop Philipp Fallmerayer ise “şarap, zeytinyağı, tütün ve mısırın oldukça fazla yetiştirildiğini, kenevir-ketenin ve ipeğin önemli olduğunu, Trabzon bezi olarak bilinen malın sadece İstanbul, Selanik, Bursa ve İzmir'de değil Halep, Kahire ve Bağdat'ta da ününü duyurmuş bir ürün olduğunu” belirtmektedir.(Fallmerayer, 1845:173) *Frederick Walpole* ise “Trabzon'a sürekli kervanların gidip geldiğini, limana gemilere yüklenmek üzere İran'a tombak, ipek, safran, Erzurum'dan tiftik ve iç bölgedeki madenlerden şap ve bakır getirildiğini; gemilerden de iç bölgelere gönderilmek üzere İngiliz demiri ve kalayı, Belçika ve İsviçre pamuklu kumaşları, bira ve şampanya, Alman çeliği, cam ve hırdavat indirildiğini” söylemektedir.(Walpole, 1851:219-221)

Téophile Deyrolle “Trabzon'da çoğunlukla Türkler'in denizcilik ve ticaretle uğraştığını, özellikle Avrupa ve Rusya'ya deniz yoluyla fındık ve tütün gönderildiğini, 4 vapur kumpanyasının Trabzon'a haftada bir sefer düzenlediğini, Trabzon çarşısında her türlü malın satıldığını” bildirmektedir.(Deyrolle, 1876:7-15)



**Resim 5: Trabzon Limanı, C. Lapante, Voyage Dans Le Lazistan Et L'Armenie”,
Le Tour Du Monde, Libraire Hachette, Paris, 1876.**

1879-1880 Yıllarında Trabzon'dan İhracatı Yapılan Malların Değerleri(Pound)

Mallar	1879	1880
Bakliyat	23.379	23.327
Şimşir Ağacı	1.161	51
Meyve-Sebze	26.952	10.146
Deri	21.616	29.191
Mısır	46.225	7.075
Keten	15.720	10.220
Fındık-Ceviz	27.156	47.104
Makine	99.136	66.956
Tiftik	7.950	15.970
Tütün	49.272	57.993
Ceviz Ağacı	29.956	11.938
Toplam	348.523	279.971

Kaynak: A&P 1881: 87.

Kaynaklardan da anlaşıldığı üzere 19. yy.da Trabzon'un en önemli ihraç ürünü tütündü. Gerçekten de yazarın bulunduğu dönemde bölgede yetiştirilmeye başlanan tütün, diğer ürünlerin önüne geçerek, deniz ticaretinin en önemli malı olmuştu. Bölge tütünü, denizyoluyla İstanbul, Tuna ve Rusya havzasına aktarılmaktaydı. Nemlizadelere ait İstanbul-Üsküdar'daki tütün deposu bir Trabzonlu ailenin dahi tütün ticaretinden aldığı payı ve Karadeniz tütün ticaretinin yoğunluğunu gösterecek niteliktedir.²³ Yine Trabzon'da yer alan Tütüncü Çarşısı çevre illerden gelen tütünlerin depolandığı ve limana aktarıldığı dönemin en yoğun ticaret bölgelerinden biridir. Trabzon limanının en büyük ihraç ürünlerinden bir diğeri ise bakır ve gümüş madenleriydi. Gümüşhane'den çıkarılan gümüş ve bakırın İstanbul'a, hatta İran, Irak ve Hindistan'a yollandığı kayıtlardan anlaşılmaktadır. Bu dönemde Gümüşhane madenlerinden çıkarılan cevher Trabzon'a gönderiliyor ve burada kalhanelerde ayrıştırılarak külçe²⁴ haline getiriliyordu. Madenler Trabzon'da depolanıp ihtiyaç oldukça, özellikle Espiye, Tirebolu ve Polathane (Akçaabat) iskelelerinden İstanbul'a gönderiliyordu.(BOA. CT.DD.1963,2328,2345)

²³ Üsküdar Paşalimanı'nda bulunan Şark Tütün Deposu olarak da tanınan yapı Nemlizadeler tarafından ticarethane olarak da kullanılmıştır. Günümüzde Ciner Grubu'na aittir.

²⁴ 1 külçe bakır= 33 kg.

Bakır özellikle donanma kalyonlarının gövdelerinin kaplanmasında, silah ve top yapımında kullanılmaktaydı. Çevre madenlerinin taşınması işi, denizyolunun daha ucuz olması dolayısıyla genellikle Trabzon üzerinden gemi kiralama yoluyla gerçekleştiriliyordu. Trabzon'da depolanan madenler bahar mevsimiyle birlikte gemilere yüklenerek İstanbul'a gönderiliyordu. Gemi sahiplerine, taşıtılacak yük oranında belirli miktarlarda ödeme yapılmaktaydı ki, bakır madeni için 5 kantar karşılığında 1 kuruş olarak belirlenmişti.(BOA. CT.DD.190) Dokuma hammaddeleri olan keten, kenevir ve ipek de önemli bir ihraç ürünüydü. 19. yy. ilk yarısında Trabzon ve çevresinde keten bezi üretiminin arttığı ve özellikle Rize bezlerinin Avrupa'da çok tutulduğu, aynı zamanda hafifliği nedeniyle Mısır, Yemen, Arabistan ve İran'da da satıldığı, 40.000 top gömleklik ince keten bezi üretildiği ve ihraç edildiği görülmektedir.²⁵

Trabzon ibrişimi İstanbul'a, köylerde yetiştirilen keten de şehirde dokuma haline getirilerek diğer şehirlere gönderilmekteydi. Nitekim 19. yy. başlarına kadar Halep, Şam, Bağdat ve Hindistan'a kadar yapılan ihracat özellikle kenevire dayalı idi. Aynı zamanda Trabzon limanından bölgede yetiştirilen ipeğin ve Doğu'dan getirilen ipek kumaşların ithalat ve ihracatı yapılmaktaydı. "Kırım Türk Büyükelçiliği arşivlerindeki 1884 yılına ait bir raporda Meghavorian Kardeşler ile Yani Kapani'nin Trabzon'a gönderdiği mallar arasında ipekliler bulunduğu görülmektedir."(Ortaylı, 1997:279-280) Şap(tuz) hem halkın ihtiyacı olarak hem de balıkçılık, dericilik ve zeytincilikte kullanılmaktaydı. Tuz Trabzon'a özellikle Kırım, İstanbul ve İç Anadolu'dan gelmekte, Trabzon gümrüğünde toplanan tuz buradan diğer bölgelere denizyoluyla gönderilmekteydi. "19. yy.da Giresun, Trabzon ve Ordu'da yetiştirilen fındık Trabzon'da işlenerek İngiltere ve Rusya'ya gönderiliyordu ve bu ülkelere yapılan toplam ihracatın ¾'ünü fındık ve ceviz oluşturmaktaydı."(Ortaylı, 1997:262-280)

Yine bu dönemde Sürmene'de silah ve gemilerin kalafatlanmasında kullanılmak üzere balıkyacağı üretildiği, İstanbul ve Rumeli'ye gönderildiği; Ordu kazasında gürgen ağacından kürek üretildiği ve Rusya'ya ihraç edildiği;

²⁵ 1855'te düzenlenen Paris Dünya Fuarı'nda Rize dokumaları 1.lik ödülü almıştı.

Gümüşhane’de tiftik, deri, ayakkabı, kilim üretildiği ve Trabzon üzerinden İstanbul’a gönderildiği görülmektedir.(Trabzon Vilayet Salnamesi 1870:19-231-243) 19. yy.da Trabzon’da üretilen ürünlerden biri de mısırdı. Mısır, hem şehir içinde Kapan-ı Dakik’te satılarak bölgede tüketilmekte, hem de tüccarlar tarafından İstanbul’a sevk edilmekteydi. Ayrıca eyalet sınırları içinden gelen balmumu, mumhanede işlenerek İstanbul’a gönderilmekteydi. Trabzon, Doğu Karadeniz ve Kafkasya köle ticaretinin de merkeziydi. 1857’de Afrika’dan sağlanan zenci köle ticareti yasaklansa da Karadeniz’den özellikle Kafkaslar’dan ve Kırım’dan İstanbul ve Rumeli’ye beyaz köle (daha çok cariye) gönderilmekteydi.(Toledano, 1994:125-144)

Trabzon İskelesi, 19. yy.da askeri açıdan da önemliydi. Bu dönemde Trabzon limanı, savaş bölgesine askeri mühimmat, erzak ve asker gönderilmesinde kullanılmıştır. Ayrıca silah kaçakçılığının önlenmesi amacıyla Trabzon ve çevre bölgelerde çeşitli önlemler alınmaktaydı. 1894 yılına ait bir kayıta Giresun’da Pisani Biraderler’in ve Adolf Vays Vener’in (Adolf Weiss Wiener), Rize’de Papadol’in (Nico Papadopoulos) Avusturya vapuruyla Ermeniler’e silah gönderdikleri(BOA, BD.376/28186; 1894) ve 1893 yılına ait bir kayıta “Mesud” ve “Trabzon” adlı gemilerle denizde devriye yapılarak Ermeni kaçakçıların engellendiği(BOA, BD.284/21237;1893) yer almaktadır.

SONUÇ

Doğu Karadeniz’in tek doğal limanı olan Trabzon, öncelikle bir liman şehri olarak önem kazanmış ve liman etkinliklerinin yoğun olduğu 19. yy.da altın çağını yaşamıştır. Trabzon Limanı’nın İran’la bağlantıları ve transit limanı olarak öne çıkması şehrin hızla gelişmesini sağlamıştır. Ancak limanın ticaret potansiyeli özellikle Karadeniz’deki savaşlar ve taşıma hatlarının değişimi nedeniyle dalgalı bir seyir izlemiştir. 19. yy.da Trabzon Limanı’nın ticaret hareketlerine bakıldığında 1830-1960 yılları arasında toplam ithalat 10 kat, ihracat ise 40 kat artmıştır. 1860-1900 yılları arasında ise yaklaşık hem ithalatta hem de ihracatta 2 kat azalma yaşanmıştır. Buradan da anlaşılacağı üzere Trabzon limanı için 2 dönem söz konusudur: 1800-1860 yılları arası “altın çağ” ve 1860-1900 yılları arası “gerileme çağı”. Altın çağında deniz ticaretinin hacminde yaşanan artış Trabzon’da önemli bir tüccar kesimin ortaya çıkmasını sağladı. Bu tüccarlar çoğunlukla Rum kökenli gayrimüslüm denizcilerdi.

Bununla birlikte Trabzon, Avrupalı devletlerin yoğun ilgisi altında elçilikler, gemi acenteleri ve tüccarlarıyla Karadeniz'in en işlek limanıydı. Limandaki ticaret, tüm yüzyıl içinde ithalat ağırlıklıydı ve ihracat ithalatı karşılayamamaktaydı.

Trabzon'dan İstanbul, Rumeli ve Karadeniz limanlarına tütün, fındık, mısır, keten, kenevir, balmumu, fasulye, balık, şap(tuz), gümüş, bakır, kereste ve gemi direkleri gibi bölgesel ürünlerin yanı sıra, İran malları ve Rus demiri gönderilirken; İstanbul, Kırım limanları, Eflak ve Boğdan'dan pamuklu kumaş, madeni eşya, kağıt, tahıl, işlenmiş madde ve gıda maddeleri getiriliyordu. 1830-1850 yılları arasında İran ticareti Trabzon'un toplam ticaret hacminin çoğunluğunu oluşturuyordu. 1850-1860 yılları arasında ise savaşlar ve Tiflis-Batum demiryolunun kullanılması nedeniyle gerilemeye başlayan Karadeniz ticaretinde Trabzon limanının önemini de azaltmıştır. Bu durum, sanayileri gelişen Avrupalı devletlerle rekabet etmekte zorlanan Osmanlı Devleti'nin, ortak sınırları olan ve doğrudan ticaret yaptığı Doğu devletleri karşısındaki avantajını da kaybetmekte olduğunu göstermektedir.

KAYNAKÇA

Aksi Seda ve Levand Herald Gazeteleri.

Baykara Tuncer (1988), *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyasına Giriş I*, Ankara, s.96-99.

Baytal Yaşar (June 2013), "Trabzon Limanı İnşası", *History Studies*, Vol:5, Iss:3, s.21-35.

Bostan Hanefi (1997), "15-17. yy.larda Trabzon Şehrinde Nüfus Hareketleri ve Yerleşim Yerleri", *Bir Tutkudur Trabzon*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, s.113-171.

Bryer Anthony-Winfield David (1985), *The Byzantine Monuments and Topography of The Pontos*, Dumbarton Oaks Studies, Washington, s.18-60.

Bzhshkian Minas (1819), *Batmut'iwn Pontosi vor ē Seaw Tsov*, St. Lazarus Monastery, Venice; *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası* (1969), Çev: Hrand D. Andreasyan, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, s.39-61.

Curzon Robert (1854), *Armenia; A Year at Erzurum and on the Frontiers of Russia, Turkey and Persia*, London, s.24.

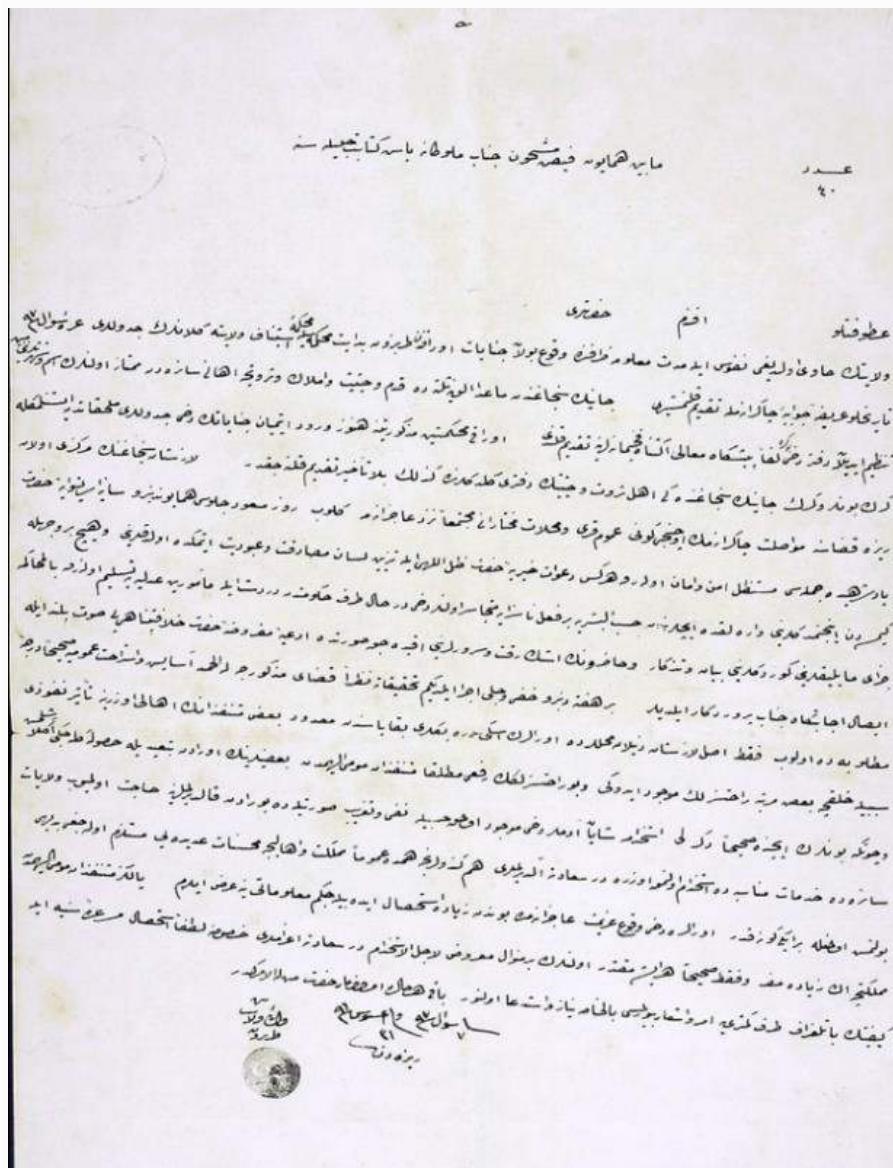
- Deyrolle Théophile (1876), “Voyage Dans Le Lazistan Et L’Armenie”, Le Tour Du Monde, Libraire Hachette, Paris; *1869’da Trabzon’dan Erzurum’a Seyahat* (1939), Çev: Ekrem Koçu, Çığır Kitabevi, İstanbul, s.7-15.
- Dinçer Celal (1972), *Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa’nın Anadolu’nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha*, TTK Yayınları, Cilt:V-VIII, Sayı: 9-12, Ankara, s.184-185.
- Kuran Ercüment (1995), “19.yy.da Osmanlı Devleti’nde Deniz Ulaşımı: İdare-i Mahsusa’nın Kuruluşu ve Faaliyeti”, *Çağını Yakalayan Osmanlı*, Yayına Hazırlayan: Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, IRCICA, İstanbul, s.159-163.
- Fallmerayer Jakob Philip (1845), *Fragmente Aus Dem Orient*, Stuttgart; *Doğu’dan Fragmanlar* (2002), Çev: Hüseyin Salihoğlu, Ankara, s.173,195-196.
- Goloğlu Mahmut (1975), *Fetihten Kurtuluşa Kadar Trabzon Tarihi*, Ankara, Kalite Matbaası, s.167-169.
- Grenville Henry (1965), *Observations Sur L’etat Actuel De L’Empire Ottoman*, Ed: Andrew S. Ehrenkreutz, The University of Michigan Press, p.110.
- Hamilton William John (1842), *Researches in Asia Minor, Pontus and Armenia with Some Account of Their Antiquites and Geology*, London; *Küçük Asya* (2013), Çev: Kasım Toraman, Midas Kitap, Ankara, s.242-247.
- Issawi Charles (1970), “The Tabrız-Trabzon Trade 1830-1900: Rise and Decline of a Route”, *International Journal of Middle East Studies*, Vol:1, Cambridge, s.18-19.
- Kaleli Hüseyin (Aralık 2003), “19. Yy.da İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti”, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilgiler Dergisi*, Sayı: 9, s. 22.
- Kazgan Haydar (1991), *Galata Bankerleri*, Türk Ekonomi Bankası Yayını İstanbul, s.161.
- Kılıç Orhan (2000), “18.yy. İlk Yarısında Trabzon Eyaleti’nin İdari Taksimatı ve Tevcihatı”, *Uluslararası Trabzon Tarihi Toplantısı Bildirileri (6-8 Kasım 1998)*, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, No: 81, 2. Baskı, Trabzon, s.179.

- Kinneir John MacDonald (1818), *Journey Through Asia Minor, Armenia, and Koordistan in the Years 1813 and 1814*, Pub: John Murray, London, s.341.
- Koch Karl Heinrich Emil (1846), *Wanderungen im Oriente, während der Jahre 1843 und 1844: Reise längs der Donau nach Konstantinopel und nach Trebisonde*, Weimar, s.53.
- Köse Osman (2006), *1774 Küçük Kaynarca Antlaşması*, TTK Yayınları, Ankara.
- Layard Austen Henry (1853), *Discoveries in The Ruins of Nineveh and Babylon; with Travels in Armenia, Kurdistan and the Desert*, London, s.6.
- Meeker Michael E. (2005), *İmparatorluktan Gelen Bir Ulus, Türk Modernitesi ve Doğu Karadeniz'de Osmanlı Mirası*, Çev: Tutku Vardağlı, Bilgi Üniv. Yayınları, İstanbul, s.204-205.
- Mr. Schuyler to Mr. Hunter, *Possibilities of Trade with Persia*, Consulate General of US, Constantinople, 28 October 1877, s.147.; *Papers Relating to Foreign Relations of US 1877-78*, Government Printing Office, Washington, 1878.
- Muahedat Mecmuası*, Cilt: III, TTK Yayınları, Ankara, 2008, s.244.
- Ortaylı İlber (1997), “19. yy.da Trabzon Vilayeti ve Giresun Üzerine Gözlemler”, *Bir Tutkudur Trabzon*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, s. 262-280.
- Öndeş Osman (2013), *Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi*, İMEAK Yayınları, İstanbul, s.247.
- Pamuk Şevket (1984), *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi*, Yurt Yayınları, Ankara, s.54.
- Parliamentary Papers, Accounts and Papers (1855-1914)*, Commercial Reports from Consular Offices in Turkey (Türkiye'deki Elçilerden Londra'ya Gönderilen Ticaret Raporlarının İstanbul, İzmir, Trabzon Elçiliklerine Ait Ciltleri). Baskıcı Murat (2008), “Osmanlı Anadolu'sunda Sigorta Piyasası:1860-1918”, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, Sayı:54/4, s.1-33.
- Quataert Donald (1999), *Osmanlı İmalat Sektörü*, Çev: Tansel Güney, İletişim Yayınları, İstanbul, s.115, 169, 177.

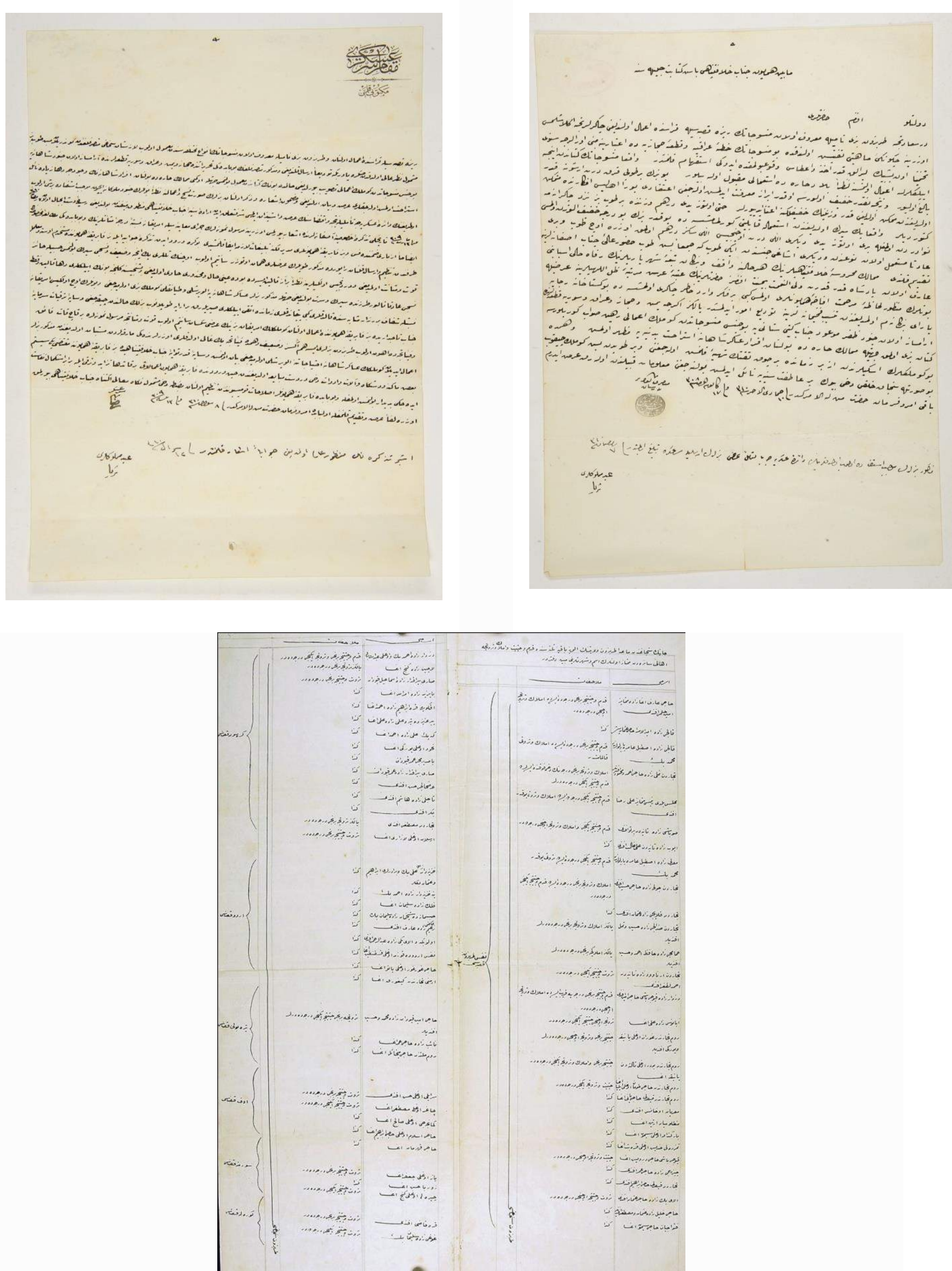
- Rowe Kenneth (1996), *The Postal History and Markings of the Forwarding Shipping Agents*, Pub:Leonard Hartmann, Louisville.
- Sandwith Humphry (1856), *A Narrative of the Siege of Kars and of the Six Months Resistance by the Turkish Garrison Under General Williams to the Russian Army*, London, s.16-17.
- Şevket Şakir (2001), *Trabzon Tarihi*, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, Trabzon, s.55-56
- Texier Charles Felix Marie (1849), *Description de L'Asie Mineure*, Paris; *Küçük Asya* (2002), Çev: Ali Suat, Enf.ve Dok.Hiz.Vak.Yay., Ankara, s.32.
- Toledano Ehud R. (1994), *Osmanlı Köle Ticareti(1840-1890)*, Çev: Y.Hakan Erdem, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, s.125-144.
- Turgay A. Üner (1994), “Trabzon Limanı”, *Doğu Akdeniz’de Kent Limanları*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s.55.
- Türk Deniz Ticareti* (1999),Yayına Hazırlayan: Şükrü Yaman, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Yayınları, İstanbul, s.183.
- Walpole Frederick (1851), *The Ansayrii and the Assassins: With Travels in the Further East in 1850 to 1851, Including a Visit to Nineveh*, London, s.219-221.
- Yerasimos Stéphane (1994), “La Communauté Grecque de Trabzon au XIX e Siècle”, *CIEPO VII. Sempozyum Bildirileri*, Ankara, s.247.
- Yılmaz Özgür (Güz 2013), “19. yy. Da Trabzon’da Fransız Ticareti ve Yatırımları”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, Yıl 8, Sayı 15, s.39-76.
- TSMK. No:9435 E-Trabzon Limanı’nın inşaat planı.
- Ceride-i Bahriye, H.26 Şevval 1306/R.13 Haziran 1305/M.25 Haziran 1889 Salı
- BOA. A.MKT.UM. No:402/35; H.16 Cemazeyilevvel 1276/M. 11 Aralık 1859.
- BOA. Cevdet Tasnifi MAD. No: 22123.
- BOA. Cevdet Tasnifi MAD. No: 876.
- BOA. Cevdet Tasnifi No:10927; M.1832.
- BOA. Cevdet Tasnifi No:10979; H.23 Muharrem 1247/M.4 Temmuz 1831.
- BOA. Cevdet Tasnifi No:1374; H.18 Muharrem 1263/M.6 Ocak 1847.
- BOA. Cevdet Tasnifi No:143; H.Recep1280/M.Aralık 1863-Ocak 1864
- BOA. Cevdet Tasnifi No:1646; H. Zilhicce 1218/M. Mart-Nisan 1804.
- BOA. Cevdet Tasnifi No:1783; H. Rebiyülahir 1255-M. Haziran/Temmuz 1839.

- BOA. Cevdet Tasnifi No:1826; H.2 Zilhicce 1216/M.5 Nisan 1802.
- BOA. Cevdet Tasnifi No:18641.
- BOA. Cevdet Tasnifi No:2204; H.4 Zilhicce 1232/M.15 Ekim 1817.
- BOA. Cevdet Tasnifi No:477; H. Şevval 1214/M. Şubat-Mart 1800.
- BOA. Cevdet Tasnifi No:497; H.17 Muharrem 1247/M.28 Haziran 1831.
- BOA. Cevdet Tasnifi No:5211; H.29 Recep 1219/M.3 Kasım 1804.
- BOA. Cevdet Tasnifi No:6886; H. Ramazan 1215/M. Ocak-Şubat 1801.
- BOA. Cevdet Tasnifi No:8042; H. Ramazan 1237/M. Mayıs-Haziran 1822.
- BOA. Cevdet Tasnifi No:8131; H.14 Muharrem 1242/M.18 Ağustos 1826.
- BOA. Cevdet Tasnifi No:98; H.12 Cemaziyülevvel 1235/M.26 Şubat 1820.
- BOA. Cevdet Tasnifi, Darphane Defterleri No: 190.
- BOA. Cevdet Tasnifi, Darphane Defterleri No: 1963, 2328, 2345.
- BOA. Yıldız Tasnifi MTV No:77/18; H.11 Cemazeyilevvel 1310/M. 31 Aralık 1892.
- Dz.K.K. Arşivi Defter No:1026/110- M.2 Mayıs 1896.
- Dz.K.K. Arşivi Defter No:118/45-M.17 Mayıs 1870.
- Dz.K.K. Arşivi Defter No:14/204A; H.20 Cemaziyülevvel 1269/M.1 Mart 1853.
- Dz.K.K. Arşivi Defter No:140/19-R.14 Nisan 1280/M.26 Nisan 1864.
- Dz.K.K. Arşivi Defter No:24/18-21; H.3 Safer 1270/M.5 Kasım 1853.
- Dz.K.K. Arşivi Defter No:25/40-41; H.29 Safer 1270/M.1 Aralık 1853.
- Dz.K.K. Arşivi Defter No:280/55A-M.15 Eylül 1887.
- Dz.K.K. Arşivi Defter No:496/99-M.28 Şubat 1886.
- Dz.K.K. Arşivi Defter No:63/312A; H.22 Şaban 1288/M.6 Kasım 1871.
- Dz.K.K. Arşivi Defter No:661/18-R.5 Haziran 1291/M.17 Haziran 1875.
- Dz.K.K. Arşivi Defter No:690/35-R.28 Teşrinisani 1293/M.10 Aralık 1877.
- Trabzon Şeriyye Sicilleri, No: 1866, Vr.68a.
- Trabzon Şeriyye Sicilleri, No:1917, Vr.12a.
- Trabzon Şeriyye Sicilleri, No:1931, Vr. 6a.
- Trabzon Vilayet Salnamesi H.1287/M.1870, Yayına Hazırlayan: Kudret Emiroğlu,
Trabzon İli ve İlçeleri Eğt. Kül. Sos. Yrd. Vakfı Yayınları, Ankara, 1993,
s.79-87.

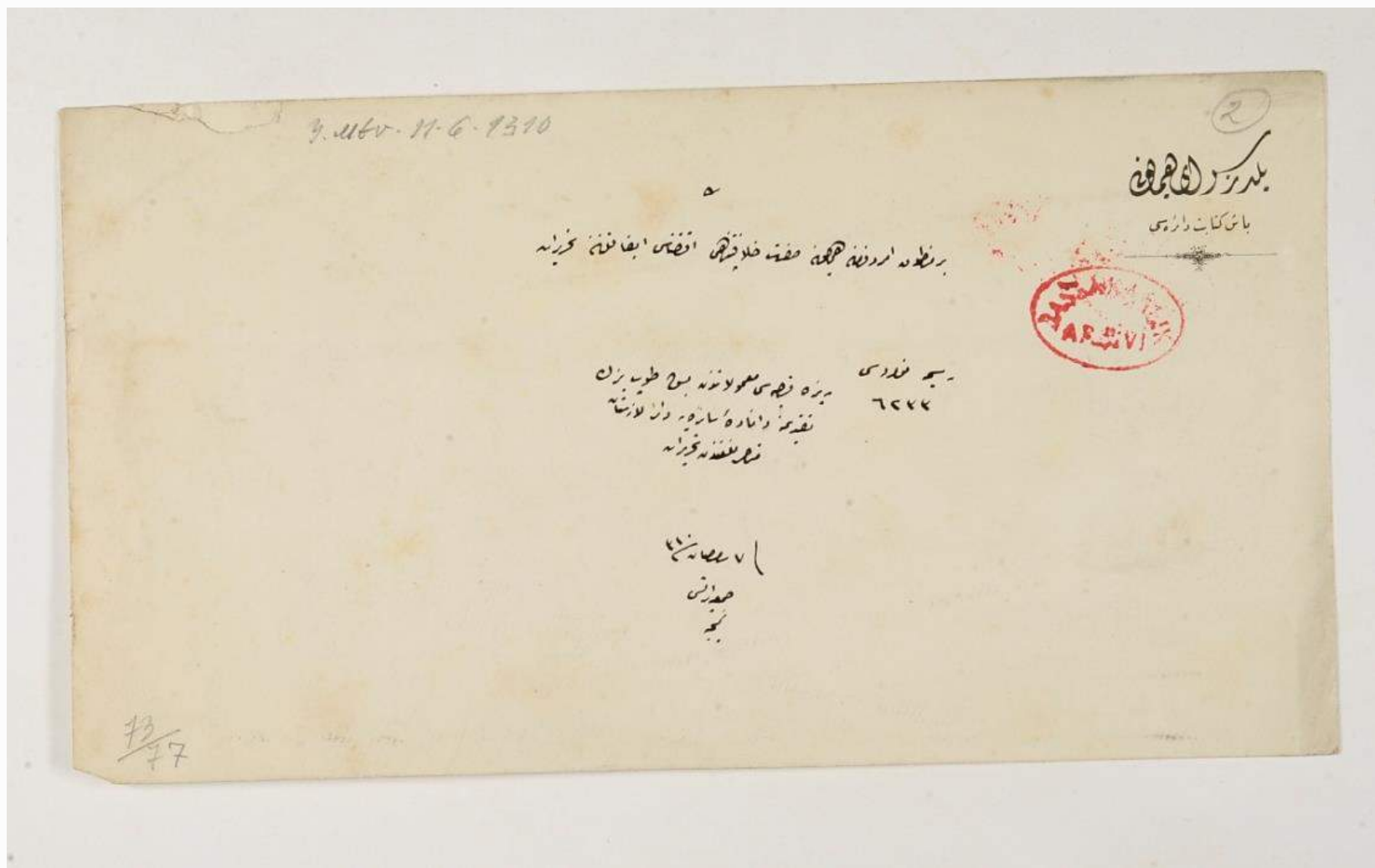
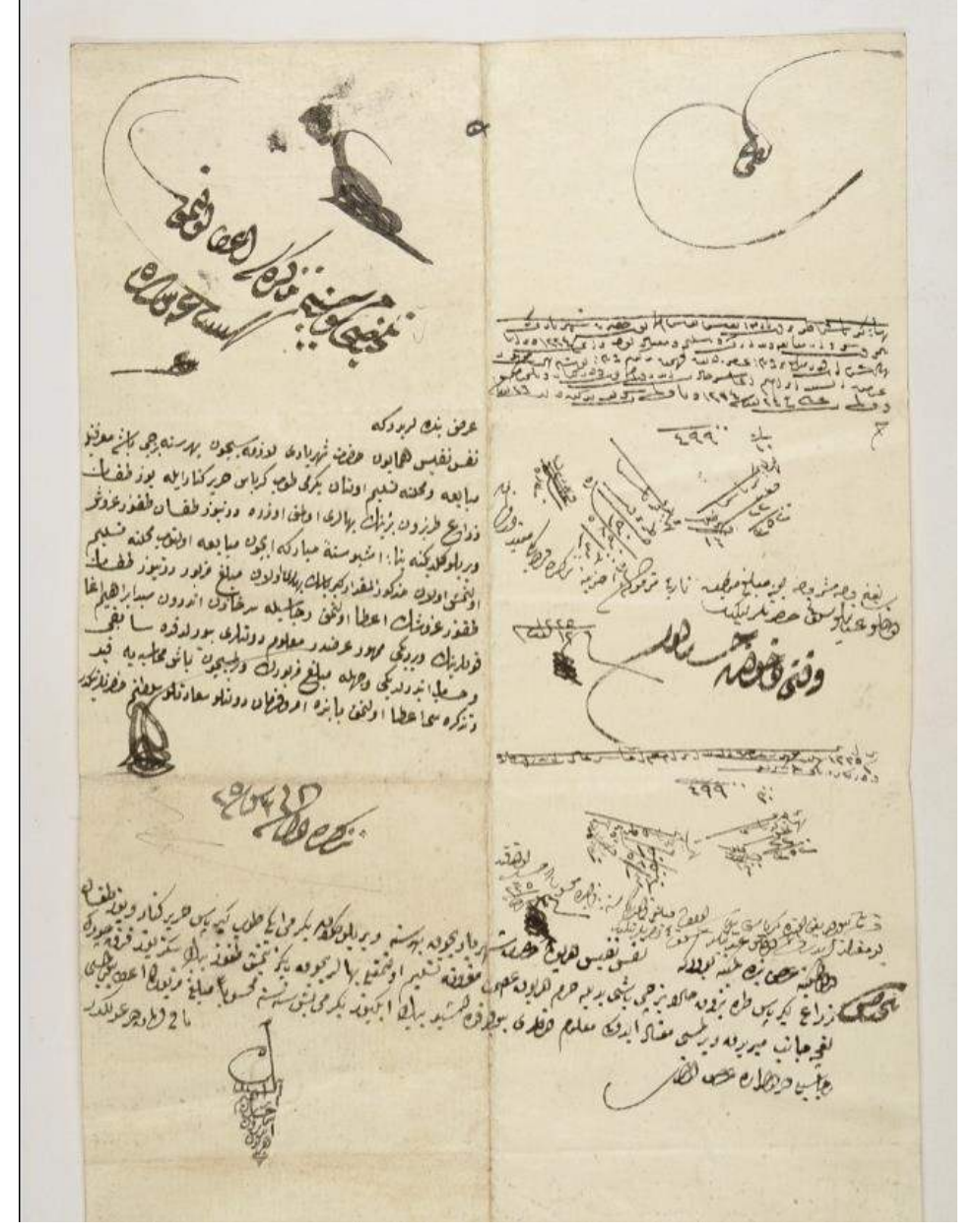
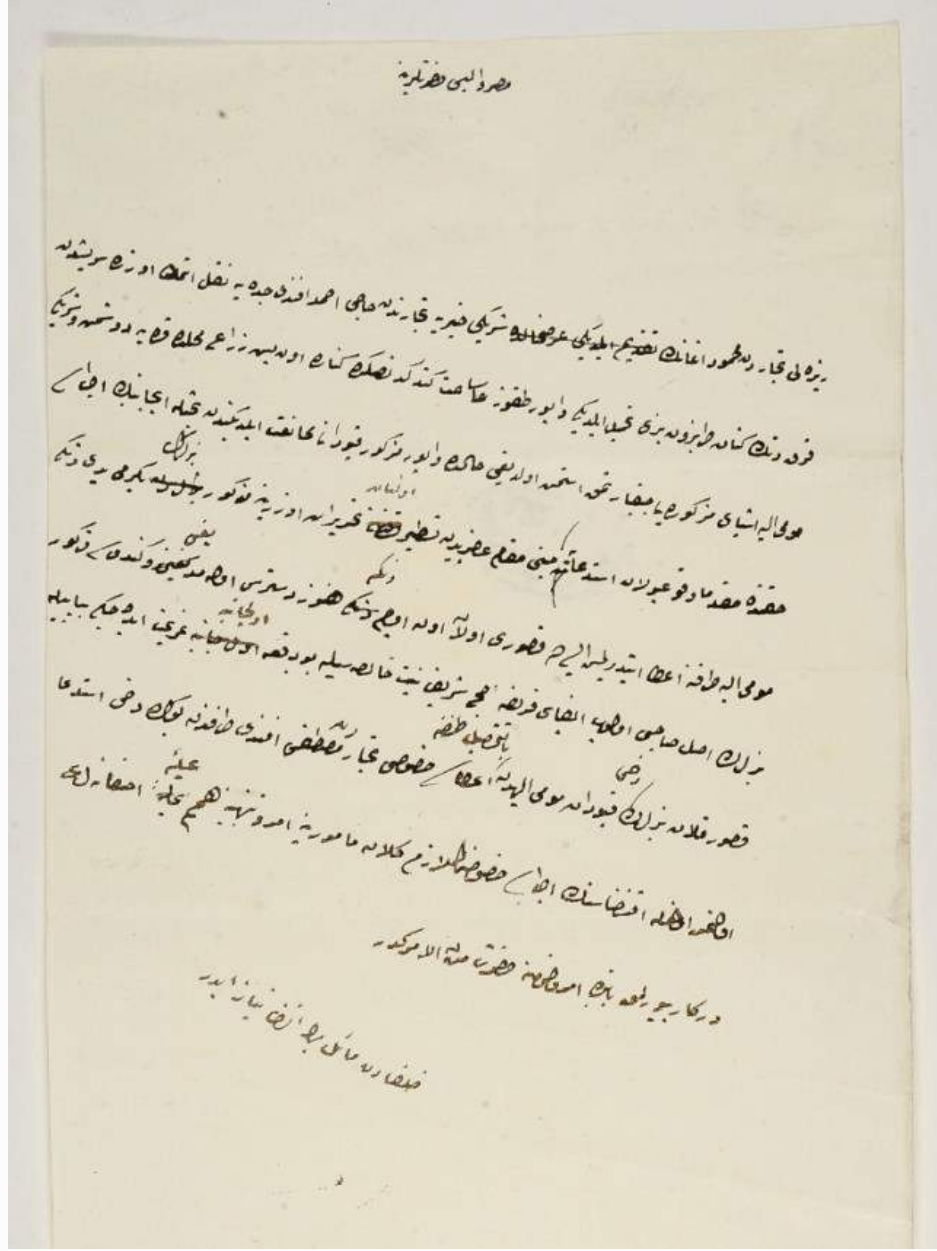
Ek A. BOA.Y.PRK.UM, No: 2/40; R.1297/M.1880, Trabzon Vilayeti Valisi Sırrı Paşa'nın Mabeyn-i Hümayun Başkitabet-i Celilesine gönderdiği raporlar



Ek B. BOA. A.MKT.UM. No:402/35; H.16 Cemazeyilevvel 1276/M. 11 Aralık 1859.
Nemlizade Mustafa Efendi'ye ait gemiyle ipek yükünün Arabistan-Cidde limanına gönderildiğine dair belge.



Ek C. BOA. Yıldız Tasnifi MTV No:77/18; H.11 Cemazeyilevvel 1310/M. 31 Aralık 1892. Nemlizade Mahdumları şirketi tarafından Köstence ve İstanbul'a tütün gönderildiğine dair belge.



19. YÜZYIL'DA TİREBOLU LİMANI*

Yunus Emre AYDIN**

Özet

Doğu Karadeniz kıyısında küçük bir kale liman şehri olan Tirebolu, bölgenin ticari hareketliliğinin canlanmasıyla bir gelişim içine girmiştir. Özellikle XVIII. yüzyılın sonları ve XIX. yüzyılda Ruslar ve diğer Avrupa devletlerinin Karadeniz'de ticarete başlaması bölge kentlerinin gelişimini hızlandırmıştır. İşte bu kentlerden birisi de Tirebolu'dur. Ayrıca Tirebolu limanı iç kesimlere bağlanan ulaşım ağı ile özellikle Gümüşhane yöresinden çıkarılan madenlerin taşınmasında da önemli rol oynamıştır.

Anahtar Kelimeler: *Tirebolu, liman, Rusya, ticaret, maden*

Abstract

Tirebolu, which is a castle-port city at the edge of Black Sea, has proceeded to a development progress along with revival of trading in the region. The development of regional cities was fastened especially by the fact that Russians and other European countries started trading in Black Sea at the end of 18th century and 19th century, and Tirebolu is one of these cities. Additionally, Tirebolu has an important role in transportation of mines which were unearthed from Gumushane region thanks to internal transportation network.

Key words: *Tirebolu, port, Russia, trade, mine*

Tirebolu Tarihi

Doğu Karadeniz'de eğimli bir arazide bulunan Tirebolu'nun ne zaman kurulduğu tam olarak bilinmemekle beraber, çevresindeki Trabzon ve Giresun gibi koloniler çağında kurulduğu muhtemeldir.¹ Ancak bu bilgi bölgede kolonilerden önce yerleşim olmadığı anlamına gelmez. Bilindiği üzere Doğu Karadeniz Bölgesinin en

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII.Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı (Yakınçağ) 'nda Yüksek Lisans Öğrencisi (Tez Aşamasında), Mail: y.eaydin61@gmail.com, Tel: 0531 688 50 61, Adres: Kirazlıtepe Mahallesi Kazdal Caddesi No:120/3 Üsküdar- İSTANBUL,

¹ Faruk Sümer, **Tirebolu Tarihi**, Tirebolu Kültür ve Yardımlaşma Derneği, İstanbul, 1992, s. 3

eski sakinleri olarak Tibareneler, Halibler, Kohlar (Kolkhlar), Haldiler, Mosinekler ve Driller gösterilir.²

Tripolis, Hellen dilinde “Üçlü Kent” ve “Üç Kentler Birliği” anlamına gelmektedir. Kent üç burun ve bunlar arasındaki iki koy boyunca uzandığı için bu adla anılmıştır.³ Bir görüşe göre Tirebolu, Halkova ve Görele şehir halklarının burada toplanmasından dolayı bu adı almıştır. Diğer bir görüşe göre ise ST. Jean, Bedroma ve Anduz adlı üç kaleden oluşması nedeniyle bu adı aldığı söylenir. Ancak bu adın günümüzde de yerleşim alanını kapsayan üç çıkıntı üzerinde Kuruca Kale, Merkez Kale ve Çürük kale sebebiyle verilmiş olması muhtemeldir.⁴

Tripolis adı ilk defa M.Ö. I. yüzyılda Pliny'nin eserinde geçer. Bu durum Tirebolu'nun bu tarihten önce kurulmuş olabileceğini gösterir. Arrien idarecilik yaptığı bölgeden Roma İmparatoruna yazdığı mektupta Tirebolu'dan bahsetmiştir. Muhtemelen burada bulunan küçük liman yakınlardaki madenlerin taşınması için kullanılmış, bunun üzerine bölgeyi ve Harşit Vadisinden gelen yolun korunması için kurulan kaleler vesilesiyle Tirebolu kasabası ortaya çıkmıştır.⁵

XV. yüzyıl başlarında Anadolu'dan geçen İspanyol seyyah Clavijo, eserinde Tirebolu için sahil üzerinde büyük bir şehir gördük, aynı eserde Giresun'dan ise küçük bir şehir olarak bahseder.⁶ Bu bilgi Tirebolu'nun o dönemde Giresun'a göre daha gelişmiş bir yer olduğunu göstermesi açısından önemlidir. Tirebolu'yu XIX. yüzyıl başında gören seyyah Bıjışkyan ise şehri anlatırken, eski adı İskopoli olan şehrin limanı küçüktür ve kışın ancak birkaç gemi sığabilir. Halk Türk, Ermeni ve Rumlardan oluşmuştur. Şehre bu adın verilmesinin nedeni, burada eskiden kalmış birer kale ile üç kısma ayrılmış olmasıdır. Bunlar; Kuruca Kale, ST. Jean ve Bedroma kalesidir⁷ bilgilerini verir.

² Fatma Acun, “Tarih Boyunca Pontus”, **Milli Mücadelede Giresun**, ed. Ayhan Yüksel vd., Mega Basım, İstanbul, 1999, s. 21

³ Bilge Umar, **Türkiye'deki Tarihsel Adlar**, İnkılap Kitabevi, İstanbul, 1993, s. 800

⁴ Ayhan Yüksel, “Tirebolu”, **İslam Ansiklopedisi**, ed. Kamil Yaşaroğlu, c. 41, İstanbul, 2012, s. 199

⁵ Ayhan Yüksel, a.g.m., s. 199

⁶ Ruy Gonzales de Clavijo, **Anadolu Orta Asya ve Timur**, ter. Ömer Rıza Doğrul, 1. Baskı, Ses Yayınları, İstanbul, 1993, s. 68

⁷ P. Minas Bıjışkyan, **Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası**, ter. Hrand D. Andreasyan, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul, 1969, s. 38

Fatih Sultan Mehmet 1461 yılında Trabzon’u aldıktan sonra kıyıdan batıya doğru giderek Görele, Tirebolu, Bedreme ve Giresun kalelerinin alınmasıyla⁸ Osmanlı topraklarına katılan Tirebolu Osmanlı döneminde XV. ve XVI. yüzyıllarda Zeamet-i Kürtün içerisinde yer almış ve Trabzon sancağına bağlı bir kaza şeklinde teşkilatlanmıştır. Tirebolu limanının önemi içinde bulunduğu coğrafi durum nedeniyle daha da artmıştır. Çünkü bu liman derin vadilerle iç kesimlere bağlanmaktaydı. Öyle ki Gümüşhane bölgesinin deniz ile irtibatını sağlamasından dolayı zaman zaman (1839-56-71) Gümüşhane sancağına bağlanmıştır.⁹

Küçük Yerleşim Yerlerinin Gelişmesi Meselesi*

Burada ele alınması gereken konu küçük bir kıyı kasabanın nasıl bir liman bölgesi haline geldiğidir. Doğu Karadeniz kesiminde kıyı şeridinde iskânın artması son yüzyılda olan bir durumdur. Bundan önce böyle bir kıyı iskânı olmamış ve şehirleşme eski dönemlerde olduğu gibi kale-liman şeklinde gelişmiştir. Bu tip şehirler zamanla gelişerek Rize, Trabzon, Giresun gibi şehirleri bazıları da Ünye, Tirebolu, Arhavi gibi kasaba görüntüsünü sürdürmüştür. Bu bakımdan bir iskelenin varlığı bir yerin gelişimi için önemlidir. Bu tip iskele pazar yerine sahip olan kıyı köylerinin önemi XVII. yüzyıldan itibaren artmıştır. Bunun nedeni ise Osmanlı Devleti’nin İran ve Kafkasya’ya yaptığı seferlerde Trabzon ve çevre limanlarının kullanılıyor olmasıydı. Özellikle 1578-1590 arasındaki Safevi Osmanlı mücadelesi için asker ve mühimmat sevkiyatının büyük bölümü Trabzon üzerinden yapılmış bu durum civarda bulunan ikinci derecedeki nispeten küçük limanlarda da bir canlanmaya neden olmuştur. Ayrıca bu tip pazar-iskele yeri olma özelliği gösteren kıyı yerleşmelerinin önem kazanması ile ilgili en önemli olay 1774 tarihli Küçük Kaynarca Antlaşması ve ardından Rusya’nın Karadeniz’de ticarete başlamasıdır.¹⁰ Rusya’nın 1683 tarihinden sonra devam eden savaşlar sonucu Azak’ı alması ve 1700 tarihinde imzalanan İstanbul Antlaşması’na Karadeniz ticareti ile ilgili madde koydurmak istemesi bölge ticaretinin

⁸ Faruk Sümer, a.g.e., s. 46-47

⁹ Ayhan Yüksel, a.g.m., s. 199

* Bu konu ile ilgili bkz: Feridun Emecen, “İskele-Pazarlardan Kasabaya Doğu Karadeniz’de Küçük Kıyı Yerleşmelerinin Yükselişi”, **Prof. Dr. Mübahat Kütükoğlu’na Armağan**, ed. Zeynep Tarım Ertuğ, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi, İstanbul, 2007

¹⁰ Feridun Emecen, a.g.m., s. 89-93

ilk defa konuşulmasına neden olmuş, ancak bu istek Osmanlı devlet adamları tarafından kesin bir dille reddedilmiş, tartışılmasına bile yanaşılmamıştır.¹¹

Bilindiği üzere Karadeniz, Fatih Sultan Mehmet'in bölgeyi ve Kırım'ı fethetmesiyle bir Türk Gölü haline gelmiş ve buranın Avrupa devletleri ile olan irtibatı kesilmiştir. Karadeniz limanları sadece iç dolaşım mallarının sevk edildiği limanlar haline gelmiştir.¹² Bu durum Küçük Kaynarca Antlaşmasına kadar böyle devam etmiştir. Ancak geçen süre içinde Rusya'nın ticaret konusunda bazı adımları olmuştur. Rusya, bu tarihlerde sürekli Osmanlı karşıtı politikalarda bulunmuş, 1711 tarihindeki Prut savaşı ve sonrasındaki Prut Antlaşmasıyla bu isteklerinden bir süre vazgeçmiştir. Ancak antlaşma şartlarına uymayan Rusya, Osmanlı Devleti karşıtı politikalarına devam etmiş uzun süren mücadeleler sonunda ilk kez 1739 Belgrad Antlaşmasıyla bazı imtiyazlar elde edebilmiştir. Antlaşmanın 9. Maddesine göre Ruslar, Osmanlı ticaret gemilerinin yardımıyla ticaret yapabilme hakkını almışlardır. Rusya 1695'te Azak kalesine alarak başlattığı Karadeniz'e inme isteğini 1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasıyla tamamlamıştır.¹³ Bu antlaşmayla Karadeniz'de serbest dolaşım hakkı ilk defa Ruslara verilmiş aynı hak 1784'te Avusturya'ya 19. yüzyılın başlarında ise Fransa ve İngiltere'ye tanınmıştır.¹⁴ Bu devletlerden başka Avrupa'nın küçük devletleri de Karadeniz ticaretine katılmak istemişler, Osmanlı Devleti'nin karşı çıkmasına rağmen Karadeniz'de ticaret yapabilme hakkını elde etmiş ülkelerin bayraklarını takarak ve bu devlet elçilerinden konu ile ilgili belgeleri alarak Karadeniz'de ticari faaliyetlere girişmişlerdir. Bu girişimler sonucunda İspanya, Hollanda, İsveç, Prusya, Dubrovnik gibi devletlere Karadeniz'e kendi bandıralarıyla açılma izni, kimine mezkûr şartlar dâhilinde kimine de "bilâ şart" ile verilmiştir.¹⁵

¹¹ İdris Bostan, "Karadeniz'in Dış Ticarete Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı", **Trabzon Tarihi Sempozyumu**, ed. Kemal Çiçek vd., Trabzon Belediyesi Yayınları, Trabzon, 1999, s. 304

¹² Bayram Kodaman, "XVIII. Yüzyıl sonunda Samsun Gümrüğü", **İkinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri**, ed. Mehmet Sağlam vd., On Dokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi Özel Sayısı 2, Samsun, 1990, s. 92

¹³ Selim Hilmi Özkan, "1700 İstanbul Antlaşması Sonrası Karadeniz'de Türk-Rus Ticari İlişkileri ve Karadeniz'in Güvenliği", **Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu**, ed. Gazanfer İltar, c.1, Önder Matbaacılık, Ankara, 2009, s. 281-288

¹⁴ Bayram Kodaman, a.g.m., s. 93

¹⁵ Kemal Beydilli, "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü", **Belleten**, c. 55, sayı 214, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1991, s. 690-692

Rusya ile Osmanlı Devleti arasında imzalanan Karadeniz ticaretini ilgilendiren bir diğer antlaşma da 1862 tarihli Ticaret ve Denizcilik Antlaşmasıdır. Bu antlaşmaya göre Rus tacirler, Osmanlı ülkesinin her tarafından her türlü sanayi ve tarımsal ürünü kendi başlarına veya bir yetkili yardımıyla alabilme (el koyma hariç) hakkına sahip olmuşlardır. Ayrıca Rus tacirlerinin ülkelerinden Osmanlı'ya ithal ettikleri mallardan yalnızca malın toplam değerinin %8'i kadar vergi alınacağı da bu antlaşma maddelerinden biri olmuştur.¹⁶

Karadeniz ticareti konusunda Rusya'nın önünü açtığı adımlar diğer devletlerinin de bölgeye dikkatini çekmiş ve nitekim Osmanlı'nın kapalılığına büyük önem verdiği Karadeniz Avusturya, İngiltere ve Fransa'dan sonra Avrupa'nın diğer devletlerine de açılmıştır. Bu durum bölge limanlarında ticari hareketliliği arttırmış ve bölgedeki küçük kasabaların bir liman yeri olarak gelişmesine yol açmıştır. Tirebolu da bu şekilde gelişim göstermiş yerlerden birisidir.

Tirebolu Limanının Tarihçesi

Tirebolu limanının, Karadeniz'in Avrupa devletlerine ticaretine açılmasından önce de küçük de olsa bir hareketliliği vardı. Ancak bölge halkı daha çok zirai etkinliklerle geçimini sağlamaktaydı. XV. ve XVI. yüzyıllarda bölge halkı denizcilik ve ziraat ile geçiniyordu. 1486 yılında dalyan geliri 100 akçe, gümrük geliri 1050 akçe, liman geliri ise 200 akçe idi. 1515'te dalyan resmi 750 akçe, liman resmi 360 akçe ve gemi yapımından alınan resim 800 akçe kadardı.¹⁷ Liman ve gümrük gelirlerindeki bu artış Tirebolu limanının yıllar içerisinde ki gelişimini görmek açısından önemlidir.

Tirebolu limanının kullanıldığı alanlardan biri, bölgede çıkarılan madenlerin taşınmasıdır. Yukarıda bahsettiğimiz gibi Tirebolu limanı, Gümüşhane'nin deniz ile bağlantısını kurmaktaydı ve Gümüşhane yöresi maden bakımından çok zengindi. Özellikle Çoruh ve Harşit ırmakları etrafındaki yerlerde altın, gümüş, çinko, demir ve kurşun gibi madenler çıkarılmaktaydı. Bu madenler, İstanbul'a sevk için eşek, katır,

¹⁶ Sergei M. Ivanov, "Osmanlı Rus Ticareti (1853-1917)", **Türkler**, çev. Ramazan Gözen, ed. Hasan Celal Güzel vd., c. 14, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s.

¹⁷ Ayhan Yüksel, **Tirebolu (Tarih-Kültür-Spor Yazıları)**, Arı Sanat Yayınevi, İstanbul, 2008, s. 18

deve ve öküzler ile Trabzon veya Tirebolu iskelelerine taşıyor oradan da gemilerle İstanbul'a gönderiliyordu.¹⁸

Tirebolu'ya bağlı köy statüsünde bulunan Espiye ise iskelesi, madenleri ve tarıma uygun arazisiyle büyüyüp gelişmiştir. Özellikle maden bakımından zengin olan yöreden XVIII. yüzyılda çıkarılan madenlerin İstanbul'a sevkinde Tirebolu ve Espiye limanları kullanılmaktaydı. 1742-43 tarihlerinde Espiye maden yataklarından 149.553 dirhem gümüş, 5.197,5 dirhem altın ve çok miktarda bakır elde ediliyordu.¹⁹ Bu madenlerin Tirebolu limanının kullanılarak taşınması Tirebolu'daki liman ticaretini daha da arttırmıştır.

XVIII. yüzyılda Gümüşhane yöresinde maden faaliyetini tehdit eden bazı gelişmeler meydana gelmiştir. Bölgede bulunan Derebeyler ve Trabzon yöresinden gelen silahlı çeteler bölgedeki maden işletmesini tehdit etmeye başlamıştır. Ancak bu olaylar yüzyılın ortalarına doğru son bulmuştur. Gümüşhane emini Tirebolu ve çevresindeki bu olayların önlenmesi için 50 bin kuruş akçe sarf etmiştir. Çünkü bu eşkıyalık hareketleri üretimi ve üretilen ürünün sevkiyatı konusunda tehdit oluşturmaktaydı.²⁰ Bu durum Tirebolu limanının, Gümüşhane ve çevresi için önemi ile ilgili yukarıda bahsettiğimiz durumu destekler niteliktedir.

Tirebolu limanında ticari faaliyetlerin yanı sıra gemi inşa faaliyetleri de yürütülmekteydi. Bölgede bulunan geniş ormanlardan elde edilen ağaçlar burada bulunan gemi inşa tezgâhlarında kullanılmaktaydı. Osmanlı Devleti özellikle büyük harp hazırlıklarının yapıldığı senelerde Tersane-i Amire ve diğer tersaneler haricindeki gemi inşa tezgâhlarında ihtiyaç olan gemilerin inşasına çalışmaktaydı. XVI. asırda İnebahtı yenilgisi sonrasında XVIII. yüzyılda uzun süren Girid seferleri sırasında birçok sahil iskelesinde gemi inşa edilmesi için emirler verilmiştir. Bu konuda 1703 tarihinde Tirebolu'da iki firkate inşa edilmiştir.²¹ Ayrıca 1860 yılı İngiliz konsolosluk

¹⁸ Osman Köse, "XIX. Yüzyılda Gümüşhane Madenleri", **Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu**, ed. Mithat Kerim Arslan ve Hikmet Öksüz, 1. Cilt, Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, Trabzon, 2001, s. 291-294

¹⁹ Süleyman Beyoğlu, "Tirebolu Şer'iyye Sicillerine Göre Espiye (1788-1914)", **Tarihi Kültürel Özellikleri ve Gelenekleriyle Espiye Sempozyumu**, ed. Ahmet Gürsoy, Espiye Belediyesi Yayınları, İstanbul, 2007, s. 64

²⁰ Osman Köse, a.g.m., s. 295-296

²¹ İdris Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilatı XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1992, s. 24-26

belgelerine göre 50-200 ton arasındaki gemilerin Vona (Perşembe), Tirebolu ve Giresun'da üretildiğini görmekteyiz.²²

Tirebolu'nun iktisadi hayatı, XIX. yüzyılda büyük bir gelişme göstermiştir. Bundaki en önemli neden de Karadeniz'deki ticari faaliyetlerin artmasıdır. Buraya Ruslar, İngilizler, Fransızlar ve Avusturya Macaristan'ın Lloyd Acentası gemileri geliyor, hem yolcu hem de mal taşıyorlardı. XIX. yy'da fındık üretiminin artmasıyla yöre halkının başlıca geçim kaynağı olan fındık, ceviz, fasulye, tere yağ, ihraç edilen ürünler arasındaydı. Ayrıca bölgede önemli bir yer tutan balıkçılıktan iyi gelir elde edilmekteydi ve Yunanistan ile Romanya'ya balık yağı ihraç ediliyordu.²³ Bölgenin başlıca ihraç malları; fındık, ceviz, balık yağı, bal mumu, fasulye, pirinç, kereste ve odun, koyun ve keçi derisi vb'dir.²⁴ Nitekim Trabzon Vilayet Salnamesine göre 1879 yılında şehirde, 17.250 kıyye ceviz, 210.050 kıyye pirinç, 627.611 kıyye fındık, 251.100 kıyye fasulye, 156.020 kıyye mısır üretiminin yapıldığını görmekteyiz.²⁵

Tirebolu'nun ithalat ürünleri ise şeker, tahıl, un, kahve, tuz, deri, tütün gibi maddelerdi. İthalat ve ihracat yapılan ülkeler; İngiltere, Mısır, Fransa, Yunanistan, Romanya ve Rusya idi. Bunlardan başka İzmir'e fındık ve ceviz, Trabzon'a pirinç gönderiliyordu.²⁶ Ayrıca Tirebolu'da bakır ve gümüş madenlerinin olduğu ve çıkarılan madenlerin büyük çoğunluğunu Avrupa'ya gönderildiği de bilinmektedir.²⁷ İngiliz belgelerine göre 1882 tarihinde Tirebolu limanından değeri 3.000 £ olan yaklaşık 1.000 ton manganez madeni yüklenmiştir.²⁸

1857 tarihli bir belgeye göre Trabzon karantina müdürü giderek büyüyen Sürmene ve Rize iskelelerinde görev yapmak üzere aylık 255 kuruş maaşla ve Tirebolu limanına da uygun maaşla birer karantina müdür vekili tayin edilmesini talep etmiştir.

²² Özgür Yılmaz, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İngiliz Konsolos Belgelerine Göre Giresun (1856-1900)", **Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu**, ed. Gazanfer İltar, c.1, Önder Matbaacılık, Ankara, 2009, s. 529

²³ Faruk Sümer, a.g.e., s. 134

²⁴ Ayhan Yüksel, a.g.e., s. 19

²⁵ Trabzon Vilayet Salnamesi 1879, haz. Kudret Emiroğlu, cilt 11, Trabzon İl ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Yardımlaşma Vakfı Yayınları, Ankara, 1999, s. 275

²⁶ Ayhan Yüksel, a.g.e., s. 19-20

²⁷ Faruk Sümer, a.g.e., s. 135

²⁸ Musa Şaşmaz, **Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, c. II, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2014, s. 697

Gelen cevapta, tavsiye edilen maaş miktarının az olduğu ve bu şartlarda çalışacak vekil bulunamayacağı söylenmiştir. Bunun üzerine, müdür vekillerinin maaşlarının 300 kuruş olması ve yanlarına da 100 kuruş maaşla birer gardiyan alınması istenmiştir.²⁹ İskelelere karantina memuru tayini önemli bir durumdur. Çünkü o yıllarda görülen salgın hastalıkların önlenmesi için iskelelerde karantina memurlarına ihtiyaç vardı. Özellikle ticari hareketliliği fazla olan liman bölgelerinde bu ihtiyacın daha da çok olduğunu söyleyebiliriz. Çünkü böyle limanlara dışarıdan gelen ticari gemiler, bu salgın hastalıkların artmasına neden olabilirdi. Bu belge, Tirebolu limanında bir ticari hareketliliğin olduğunu ve bu nedenle buraya bir karantina memurunun gerekliliğinin ortaya çıktığını gösterir.

1883 tarihli İngiliz belgelerine göre Tirebolu limanından yapılan ihracatın ürünleri ve değeri belirtilmiştir. Bu bilgiye göre Tirebolu limanından; 11.000 £ değerinde zirai ürün, 2.150 £ değerinde hayvansal ürün, 500 £ değerinde endüstriyel ürün, 3.850 £ değerinde diğer ürünler ve 2.000 £ değerinde madeni ürünler olmak üzere toplam değeri 19.500 £ olan ihracat yapılmıştır.³⁰

1888 tarihinde Tirebolu sahilinde bir liman dairesi yapılması gündeme gelmiştir. Bu liman dairesinin inşasının 6600 kuruşa mal olacağı ve bu dairenin altında inşa olunacak karantinahaneyi bir seneliğine peşin olarak 2600 kuruşa kiralamak isteyen bir taliplinin olduğu Tirebolu liman reisliğinden gönderilen bir not ile liman riyasetine bildirilmiş ve ne yapılması gerektiği sorulmuştur. Riyaset cevabında Tirebolu iskelesinin oldukça önemli olduğundan dolayı oraya bir liman dairesi inşa edilmesinin fayda getireceğini bildirmiştir. Ayrıca inşa masraflarının keşif sırasında belirlenen miktarı geçmemesi gerektiğini hatta tasarruf edilerek daha az masrafla inşa edilmesine çalışılmasını istenmiştir. Son olarak liman dairesini inşası için padişah iradesi talep edilmiştir.³¹

1895 tarihli Tirebolu limanı ile ilgili bir belgenin özeti şu şekildedir: Tirebolu limanında inşasına başlanmış olan iskele rıhtımının inşa masrafı 22.183 kuruşa ulaşmıştır. Bu inşa masrafı rıhtımdan geçecek olan yolculardan ve ihraç ve ithal olunan

²⁹ BOA, İ.. MVL., 388 / 16936, 25 C 1274 (3. Belge)

³⁰ Musa Şaşmaz, a.g.e., s. 838

³¹ BOA, İ..DH.. 1084 / 85068, 11 N 1305

mallardan çeşitli dereceler dahilinde alınacak olan ücretten tahsil edilecektir. Ancak hasılat 18.773 kuruş 20 paradan ibaret kalmıştır. Bu nedenle eksik kısmı rıhtım hasılatından ödenecektir. Buna ek olarak yapılan rıhtıma çarpan dalgalar deniz ulaşım araçlarının çekili olduğu mahallere çarpmaktadır. Bunun önlenmesi için iskele hizasından bir miktar daha rıhtım inşasına lüzum görüldüğü kaymakamlıktan bildirilmiştir. Bu gibi iskele ve rıhtım tesisatından alınacak vergiler belirli bir zamana hasredilmeyerek (devamlı olarak) iskelelerin bulunduğu belediye dairelerine gönderilmelidir. Olması gereken bu olduğu halde bahsi geçen vergi geçici olarak (muvakkaten) ve buradan izin alınmaksızın koyulmuştur. Bu nedenle borç kalan para ile yeniden inşasına lüzum görülen mahallin inşası ve gelecekte gerekecek tamirat masrafları kaza belediye dairesi tarafından ödenmeli denilmiştir. Alınacak verginin toplanması ve idaresi belediye dairesine ait olacaktır. Bu durum Trabzon Vilayeti Meclis İdaresi tarafından bir mazbata ile inha olunmuştur. Vilayet meclisi bu konuda nezaretten izin istemiştir. Bu talep olumlu karşılanmış ve ek olarak belediyeye ait inşaat ve tesislerin korunmaları ve devamlarının sağlanması konusunda belediyelere yetki verilmesi uygun görülmüştür. Trabzon Vilayet Meclis İdaresinin istediği izin konusunda gerekenin yapılması için Trabzon vilayetine bir tebligat gönderilmesi işi dahiliye nezaretine havale edilmiştir.³²

XIX. yy sonlarında Tirebolu iskelesine mensup büyük küçük 122 yelkenli gemi bulunmaktaydı.³³ Tirebolu kazası 1890 tarihinde 30 yelkenliden oluşan bir filo ya sahipti ve bunlardan 20'si Rus bayrağı taşımaktaydı. 1902-03 tarihinde limana 104 vapur ve 64 yelkenli uğramıştır. Tirebolu limanına bağlı 23 büyük 103 küçük gemi vardı.³⁴

1898 yılında Tirebolu kazasından 3.439.700 kuruşluk ihracat yapılmış olup bunun içerisinde 1.347.500 kuruş ile fındık ön plana çıkmıştır.³⁵ 1900-1902 yılında ihracattan elde edilen gelir, 4.147.242 kuruş, ithalata ödenen para ise 3.299.548

³² BOA, İ.DH.. 1342 / 20, 11 B 1314

³³ Faruk Sümer, a.g.e., s.135

³⁴ Ayhan Yüksel, a.g.e., s. 43-44

³⁵ Necmettin Aygün, "Osmanlı Devletinin Son Zamanlarında Karadeniz'in Güney Kesiminde İktisadi Faaliyetler", **Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu**, ed. Gazanfer İltar, c.1, Önder Matbaacılık, Ankara, 2009, s. 415

kuruştur.³⁶ Bu bilgilerden yola çıkarak şehrin ekonomisinin iyi olduğunu ve biranda böyle iyi bir ekonomik tablonun oluşacağı düşünülemeyeceğinden bu tarihlerden önce de yani 19. yy'da şehirde canlı bir ticari hayatın olduğunu söyleyebiliriz. Bu canlı ticari hayatın bir kanıtı olarak şehirde 1892 tarihinde Ticaret-Ziraat ve Sanayi odasının kurulmasını gösterebiliriz.³⁷

Bu derecede ticari hayatı olan Tirebolu limanı ile ilgili bir diğer husus, limana gelen malların iç kesimlere daha kolay taşınması konusudur. XIX. yüzyılın ortalarından itibaren Doğu Karadeniz sahillerinin uluslararası ticarete öneminin artması bölgede kara ve demiryolu yapımının gerekliliğini* ortaya çıkarmıştır. Bu konuda, bölge Asya ve Avrupa arasındaki ticaret yolu üzerinde bulunması nedeniyle İngiltere ve Almanya'nın dikkatini çekmekteydi. Ayrıca bölgenin Kafkasya'ya olan yakınlığı nedeniyle Rusya ve Anadolu'da nüfuz bölgesi elde etmek isteyen Fransa da bu demiryolu yapımıyla yakından ilgiliydi. Konunun ilk olarak ortaya atıldığı 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren gündemde ilk olarak Trabzon ve Rize limanları vardı. Özellikle Trabzon limanı tarihi geçmişiyle demiryolu yapımı için tercih edilen ilk bölgeydi. Trabzon limanına en büyük rakip ise 19. yüzyılda gayet işlek bir durumda olan Tirebolu limanıdır. Tirebolu limanından Harşit Vadisi yoluyla Gümüşhane ve Erzurum'a ulaşacak hat, Trabzon- Erzurum yoluna sık sık alternatif olarak gündeme gelmekteydi. Ancak bu iki demiryolu projesi de gerek bölgenin coğrafi koşullarının olumsuzluğu ve gerek diğer nedenlerle uygulamaya konulamamıştır.³⁸

Sonuç olarak, Doğu Karadeniz kıyısında kurulan ve halkı daha çok tarımsal faaliyetlerle geçinen kale-liman görüntüsündeki Tirebolu, bölgenin ticari faaliyetlerinin artmasıyla bir gelişim içine girmiştir. Bu ticari canlılık kentin bir liman kenti olması yönünde gelişimini sağlamıştır. Özellikle Tirebolu limanının iç kesimlere açılan yol ağıyla önem kazanmış olan bu liman kenti, Karadeniz'deki ticarete nispeten önemli rol oynamıştır. Öyle ki bölgenin en aktif ve en büyük limanı durumunda olan

³⁶ Faruk Sümer, a.g.e., s. 134

³⁷ Trabzon Vilayet Salnamesi 1892, haz. Kudret Emiroğlu, cilt 14, Trabzon İl ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Yardımlaşma Vakfı Yayınları, Ankara, 2005, s. 218

* Bu konu ile ilgili bkz: Murat Küçükkuşurlu, "Tirebolu Demiryolu Projeleri (Meşrutiyetten Cumhuriyet'e)", **Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu**, ed. Gazanfer İltar, c.1, Önder Matbaacılık, Ankara, 2009

³⁸ Murat Küçükkuşurlu, a.g.m., s. 462-464

Trabzon limanının iç kesimlere bağlamak amacıyla gündeme gelen demiryolu projesinde dahi bu büyük limana rakip olabilmıştır. Zaman zaman demiryolu projesi için daha avantajlı olduğu düşünülse de iki liman da demiryoluna kavuşamamıştır.

KAYNAKÇA

Arşivler

BOA, İ. MVL. 388 / 16936, 25 C 1274

BOA, İ.DH.. 1084 / 85068, 11 N 1305

BOA, İ. DH. 1342 / 20, 11 B 1314

Salnameler

Trabzon Vilayet Salnamesi 1879, haz. Kudret Emiroğlu, cilt 11, Trabzon İl ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Yardımlaşma Vakfı Yayınları, Ankara, 1999,

Trabzon Vilayet Salnamesi 1892, haz. Kudret Emiroğlu, cilt 14, Trabzon İl ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Yardımlaşma Vakfı Yayınları, Ankara, 2005

Kitaplar

BIJIŞKYAN, P. Minas, **Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası 1817-1819**, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1969

BOSTAN, İdris, **Osmanlı Bahriye Teşkilatı XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1992

CLAVIJO, Ruy Gonzales, **Anadolu Orta Asya ve Timur**, ter. Ömer Rıza Doğrul, 1. Baskı, Ses Yayınları, İstanbul, 1993

SÜMER, Faruk, **Tirebolu Tarihi**, Tirebolu Kültür ve Dayanışma Derneği, İstanbul, 1992

ŞAŞMAZ, Musa, **Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830 1914**, c. II, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2014,

UMAR, Bilge, **Türkiye'deki Tarihsel Adlar**, 1. Baskı, İnkılap Kitabevi, İstanbul, 1993

YÜKSEL, Ayhan, **Tirebolu (Tarih-Kültür-Spor Yazıları)**, Arı Sanat Yayınevi, İstanbul, 2008

Makaleler

- ACUN, Fatma, “Tarih Boyunca Pontus” **Milli Mücadelede Giresun**, ed. Ayhan Yüksel vd., Mega Basım, İstanbul, 1999, ss. 19-34
- AYGÜN, Necmettin, “Osmanlı Devletinin Son Zamanlarında Karadeniz’in Güney Kesiminde İktisadi Faaliyetler”, **Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu**, ed. Gazanfer İltar, c.1, Önder Matbaacılık, Ankara, 2009, ss. 406-437
- BEYOĞLU, Süleyman, “Tirebolu Şer’iyye Sicillerine Göre Espiye (1788-1914)”, **Tarihi Kültürel Özellikleri ve Gelenekleriyle Espiye Sempozyumu**, ed. Ahmet Gürsoy, Espiye Belediyesi Yayınları, İstanbul, 2007, ss. 63-78
- BEYDİLLİ, Kemal, “Karadeniz’in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü”, **Belleten**, c. 55, sayı 214, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1991, ss. 687-755
- BOSTAN, İdris, “Karadeniz’in Dış Ticarete Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı”, **Trabzon Tarihi Sempozyumu**, ed. Kemal Çiçek vd., Trabzon Belediyesi Yayınları, Trabzon, 1999, ss. 303-310
- EMECEN, Feridun, “İskele Pazarlardan Kasabaya Doğu Karadeniz’de Küçük Kıyı Yerleşmelerinin Yükselişi”, **Prof. Dr. Mübahat S. Kütükoğlu’na Armağan**, ed. Zeynep Tarım Ertuğ, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 2007, ss. 89-106
- IVANOV, Sergei M. , “Osmanlı Rus Ticareti (1853-1917)”, **Türkler**, çev Ramazan Gözen, ed. Hasan Celal Güzel vd., c. 14, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, ss. 264-269
- KODAMAN, Bayram, “XVIII. Yüzyıl sonunda Samsun Gümrüğü”, **İkinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri**, ed. Mehmet Sağlam ve vd., On Dokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi Özel Sayısı 2, Samsun, 1990, s. 92, ss. 92-97
- KÖSE, Osman, “XIX. Yüzyılda Gümüşhane Madenleri”, **Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu**, ed. Mithat Kerim Arslan ve Hikmet Öksüz, c. 1, Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, Trabzon, 2001, ss. 289-312

- KÜÇÜKUĞURLU, Murat, “Tirebolu Demiryolu Projeleri (Meşrutiyet’ten Cumhuriyet’e), **Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu**, ed. Gazanfer İltar, c.1, Önder Matbaacılık, Ankara, 2009, ss. 462-479
- ÖZKAN, Selim Hilmi, “1700 İstanbul Antlaşması Sonrası Karadeniz’de Türk-Rus Ticari İlişkileri ve Karadeniz’in Güvenliği, **Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu**, ed. Gazanfer İltar, c.1, Önder Matbaacılık, Ankara, 2009, ss. 281-291
- YILMAZ, Özgür, “19. Yüzyılın İkinci Yarısında İngiliz Konsolos Belgelerine Göre Giresun (1856 1900)”, **Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu**, ed. Gazanfer İltar, c.1, Önder Matbaacılık, Ankara, 2009, ss. 517-536
- YÜKSEL, Ayhan, “Tirebolu”, **Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi**, ed. Kamil Yaşaroğlu, c.41, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, 2012, ss. 199-200

**20. YÜZYILA GİRERKEN KARADENİZ LİMANLARININ DENİZ
TİCARETİ BAKIMINDAN İNCELENMESİ *****Yusuf OĞUZOĞLU******Özet**

Tanzimat'ın ilanı ile beraber Osmanlı bürokrasisi ve devlet idaresinde yaşanan değişiklikler, 19. yüzyılın sonunda sosyal alanı ve ekonomik faaliyetleri etkilemiştir. Bu değişikliklerin izlerini Osmanlı liman kentlerinde gözlemlemek daha kolaydır. Özellikle hukuki alt yapıdaki iyileşme, liman idarelerindeki değişim, kentlerin hinterland ile bağlantısını sağlayan yolların tesisi, telgraf hatlarının inşası ve vapur kumpanyalarının kurulması gibi faktörler hem ticareti hem de sosyal hareketliliği geliştirici ve arttırıcı bir nitelik sergilemektedir. 20. yüzyılın eşiğinde Güney Karadeniz'deki liman kentlerinin incelendiği bu çalışmada Sinop, Samsun, Ordu, Giresun ve Trabzon gibi büyük liman ve iskelelerin bulunduğu kentlerdeki idari, ekonomik ve sosyal değişimler ele alınacaktır. Bu bağlamda arşiv materyali, Kastamonu ve Trabzon Vilayeti Salnameleri ve haritalar, çalışmanın kaynaklarını teşkil edecektir.

Anahtar Kelimeler: *Osmanlı, Karadeniz, Liman Şehirleri, Deniz Ticareti, Hukuki Altyapı*

**INVESTIGATION OF SEABORNE TRADE IN BLACK SEA PORTS AT
THE TURN OF 20TH CENTURY****Abstract**

Changes in bureaucracy and the state administration which took place along with the proclamation of the Imperial Edict of Reorganization (Tanzimat), has affected social fabric and economic activities of the Ottoman Empire at the end of the 19th century. These changes are easier to observe at the Ottoman port cities. In particular, factors such as improvements in legal infrastructure, changes in port administration, facilities of the roads which connect the city of the hinterland, the construction of telegraph lines and the establishment of steamship companies have had an impact on both development and enhancing the trade and social mobility. Dealing with the port cities of the Southern Black Sea on the verge of the 20th century this paper aims to discuss administrative, economic and social changes in cities such as Sinop, Samsun, Ordu, Giresun and Trabzon. In this context, archival materials, maps and yearbooks of Trabzon and Kastamonu provinces, will constitute the main sources of the study.

Keywords: *Ottoman, Black Sea, Port Cities, SeaTrade, Legal Infrastructure*

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII. Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** Prof. Dr. Düzce Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, eposta: yoguzoglu@gmail.com

GİRİŞ

Deniz ticaret tarihi araştırmaları kapsamında öncelikle deniz ulaşım araçları, iskele ve limanlar ve elbette bu faaliyete konu olan mal ve eşyalar gelir. Bu arada ilk planda öncelikli gözükmeyen ama deniz ticareti için önemli bir yeri olan bir başka hususu da göz ardı etmemek gerekir. Ticareti yürüten resmi kuruluşlar ve tüccarlar faaliyet gösterdikleri yerlerde hukukun varlığını güvenliğe mal ve hizmetlerin fiyatlarına kısaca ticari ortama dikkat ederler. Aksi takdirde o limana ya da bölgeye yanaşmayıp ticaret yapmazlar. Tarihin çeşitli dönemlerinde işlek liman kentleri ticaret faaliyeti yapılmadığı için yüzyıllarca boş kalmıştır (Roma düzeni sonrasında bu durumu açıkça görmekteyiz).

Güney Karadeniz’de yer alan iskele ve limanlar 20. yüzyıla girerken hayli canlı bir deniz trafiği içindeydi. Bilindiği gibi 1783 yılında Ruslara verilen Karadeniz ulaşım hakları ve 1839 sonrası İngiliz, Fransız ve diğer Avrupa devletlerinin Karadeniz ticaretine gemileriyle dâhil olması deniz ticaret tarihi içinde önemli bir değişim yaratmıştır ve bu süreçte özellikle buharlı gemilerin deniz ulaşımına katılması ile birlikte ticari hareketliliğin ve ticaret hacminin daha da arttığını görüyoruz (Bkz. İdris Bostan, “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)”, *Bellekten*, Cilt 59, Sayı 225, 1995, ss.353-394). Elbette bu konuyu sadece iktisadi yönüyle ele alma yerine denizin sosyal tarih içindeki önemini ve deniz ulaşımının demografik gelişmelere etki yapmasını da düşünmek gerekir.

Karadeniz iskele ve limanlarının bulunduğu sahil kasaba ve şehirleri 20.yüzyıla girerken Osmanlı Devleti’nin iki vilayetinin sınırları içindeydi. Trabzon Vilayeti, Ordu, Giresun, Tirebolu, Görele, Vakf-ı Kebir, Sürmene, Akçaabat, Of, Samsun, Bafra, Ünye, Fatsa, Çarşamba, Terme, Rize, Atina, Hopa, Gümüşhane, Kelkit, Şiran, Torul, idari birimlerinden müteşekkildi (Bkz. 1318 tarihli Trabzon Vilayeti Salnamesi[TVS], s.500-501).

Orta ve Batı Karadeniz’de yer alan Kastamonu Vilayeti kapsamında İnebolu, Safranbolu, Taşköprü, Daday, Cide, Tosya, Araç, Ereğli, Bartın, Gerede, Göynük, Düzce, Mudurnu, Zonguldak, Bolu, Çankırı, Çerkeş, Sinop, Boyabat ve Ayancık idari birimleri vardı.

1902 yılında Karadeniz limanlarını Osmanlı, Avusturya, Fransız, Almanya, Rusya İtalya, Tirebolu, Görele ve Vakfikebir limanlarına uğrayan yabancı gemi sayısı

azdı. Ancak diğer limanları yukarıda adı geçen bayrakları taşıyan gemilerin kullandığı dikkati çekiyor. Örneğin Trabzon Limanını 1902 yılında 96 Osmanlı vapuru (toplam tonilato 76.490), 48 Avusturya vapuru (91.568 tonilato), 48 Fransız vapuru (48.480 tonilato), 48 Almanya vapuru (97.320 tonilato), 46 Rusya vapuru (36.440 tonilato), 48 İtalya vapuru (82.320 tonilato), 48 Yunan vapuru (23.610 tonilato) kullanılmıştı. Bir yılda iskeleye yanaşan vapur sayısı 382 idi. Trabzon limanına ayrıca 412 adet Osmanlı yelken gemisi (toplam tonilato 17.620) uğramıştı.

1318 (1902)	Kıyye-i Cedid	
	İTHALAT	İHRACAT
Giresun Limanı	8.813.595	6.000.470
Tirebolu Limanı	1.987.700	5.026.100
Ordu Limanı	4.765.000	12.739.000
Trabzon Limanı	57.509.970	22.360.300
Rize İskelesi	5.663.750	437.000
Samsun İskelesi	26.046.000	60.860.000

İncelediğimiz dönemde Karadeniz ticaretinde limanların ülke içi ve uluslararası haberleşme için altyapısı mevcuttu. Örneğin 1902 yılında Trabzon Vilayeti içinde 2735 kilometrelik telgraf hattı vardı. 21 adet telgrafhanede 24 makine haberleşme hizmetine sunulmuştu. Bir yıl içinde 91728 dahili 3036 harici telgraf çekilmişti (Bkz. TVS., s.495).

Yirminci yüzyıla girerken Karadeniz yöresinde belirli günlerde kurulan pazarlarda elbette hem üreticiler hem de tüccarlar için pazarlama imkanı yaratıyordu. Örneğin Trabzon Maçka'da Perşembe günleri, Tonya'da cumartesi günü, Giresun'da pazar günü, Samsun'da cumartesi günü, Rize'de cuma ve pazar günü, Ordu'da çarşamba günü pazar kuruluyordu. 1902 yılında Trabzon Vilayeti içinde pazar kurulan 77 mevki vardı. Bunların bir kısmı mevsimsel olarak ve hasat zamanı ile de uyumlu şekilde belirli tarih aralıkları içinde açılmaktaydı (TVS., s.486)

Karadeniz Limanları

Giresun

20. yüzyıl başında bir başka Karadeniz limanının bulunduğu Giresun Osmanlı modernleşmesinin yarattığı imkânlardan faydalanmıştı. Trabzon Vilayeti kapsamında

bir kaymakamlık (kaza) olarak yer alan Giresun'da deniz ticareti için birbirini tamamlayan kuruluşların yer aldığını görüyoruz. Giresun'da bu tarihte belediye vardı. (Bkz. İlber Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri 1840-1880*, Ankara, 2011) Ticaret sanayi odası, iskele komisyonu, liman reisi, karantina memuru görev başındaydılar. Bu tarihte Giresun'da ticaret ve sanayi odası faaliyetliydi. Ayrıca yabancı konsolosluklar da vardı (Memurun-i Ecnebiye: Rusya Konsolos Vekili ve Tercümanı, Avusturya-Macaristan Konsolos Memuru ve Tercümanı, İtalya Konsolos Memuru).

Giresun'da vapur acenteleri da bulunuyordu. Bunlar Osmanlı vapur acentesi (İdare-i Mahsusa), Rusya kumpanyası acentesi, Lloyd kumpanyası acentesi, Fransız Mesajeri kumpanyası, Yunan kumpanyası, İtalya kumpanyası, Alman kumpanyası idi.

1902 yılında Giresun'da deniz ticaretine konu olan başlıca mallar şu şekilde sıralanabilir. İlgili salname kayıtlarında bu rakamların hem valilik ve kaymakamlık resmi birimlerinden hem de Osmanlı ve yabancı gemicilik şirketlerinin kayıtlarından çıkarıldığı belirtilir. Bu tarihlerde her vilayette bir istatistik müdürlüğünün bulunması yer alan verilerin sağlıklı bir temele dayandırıldığını göstermektedir. Artık Osmanlı idaresi uluslararası ticarete uygun ölçü ve birimler de kullanıyordu. Örneğin kıyye-i cedit, eski mukıyye, okka yerine kg karşılığı olarak geçmekteydi. Ayrıca ton da kullanılıyordu.

1902 Yılında Giresun Limanında Yapılan İthalat ve İhracat

İthalat	9.000 ton
Kahve, şeker	1.100 ton
Zeytin, zeytinyağı	2.000 ton
Bakır, kalay	1.600 ton
Sabun vs.	1.800 ton
Çuval	1.200 ton

İhracat	6.200 ton
Fındık	3000 ton
Fındık içi	2.500

Bir başka Karadeniz limanı olan İnebolu da Kastamonu Vilayeti Salnamesinde yer alır. 1905 yılında İnebolu'ya Osmanlı, Fransız ve İtalyan gemilerinin uğradığını görüyoruz. Gürcü, Rusya kumpanyaları vapurları her hafta İstanbul'dan gelerek İnebolu'ya uğrayıp Sinop, Samsun tarafına giderlerdi. Dönüşte İnebolu'ya yine uğrarlardı. 1884 senesinde İnebolu'da Frengi ve Gureba Hastanesi açıldı. Şehirde tabib, cerrah ve eczacılar var. Frengi için 8, gureba için 2 koğuş İnebolu'da iskele ve liman olmak üzere 1882'de rıhtım inşa edilmeye başladı.

Ordu

Trabzon Vilayeti kapsamında önemli bir yerleşim alanı olan Ordu da ticaret için uygun şartlara da sahipti. Ordu'da da bir iskele komisyonu, liman reisi, karantina memuru, Osmanlı ve yabancı vapur acenteleri bulunmaktaydı. Ayrıca belediyenin ticaret ve sanayi odasının, ziraat odasının bulunduğunu görüyoruz. Ordu'da Ziraat Bankası ticaret için hizmete hazırdı. Ayrıca diğer şehir ve kasabalarda olduğu gibi telgraf ve posta dairesi de bulunmaktaydı. Ordu limanına ticari amaçla gelen gemilerin iskeleyle indirdiği ve sonra da yüklediği mallar ithalat ve ihracat başlıkları altında sıralanmıştır. Bunlar arasında dikkati çeken başlıklar şunlardı:

İthalat	7.000 ton
Kahve, şeker, çay	1.200 ton
Tuz	2.200 ton
Gaz yağı (petrol gazı)	200 ton

İhracat	14.000 ton
Mısır	8.500 ton
Fasulye	2.200 ton
Fındık ve fındık içi	1000 ton
Ceviz ve ceviz içi	25 ton
Balık yağı	10 ton
Koyun	100.000 baş
Ağaç (tekne, kürek)	46 ton

Ordu Kazası Nüfusu

İslam	26.000
Rum	7.200
Ermeni	5.200
Toplam	40.000

Samsun

Trabzon Vilayeti kapsamında Canik Sancağı'nın merkezi olan Samsun da 1902 yılında önemli Karadeniz limanlarından birisi olarak gözükmüyor (Bkz. TVS., s. 294 ve devamı).

“Memurîn-i Ecnebiye” olarak Samsun’da Rusya, Fransa, İngiltere, Avusturya, Amerika, İran, İtalya Devletlerinin temsilcileri vardı. Samsun’da ayrıca “Vapur Acenteleri da” tüccar ve yolcular için hizmet veriyordu. Bu bağlamda Trabzon’da olduğu gibi Osmanlı İdare-i Mahsusa Acentesi, Fransız MesajeriAcentesi, Fransız PaquetAcentesi, Rus Acentesi, Nemçe Acentesi, İtalya Acentesi, Yunan Acentesi, Almanya Acentesi bulunuyordu (Bkz. TVS., s.294-295).

Giresun ve Samsun gibi incelediğimiz dönemde nispeten küçük kasabalarda çok sayıda yabancı gemicilik şirketlerinin büro açarak temsilci ve kâtip istihdam etmeleri hizmet giderlerini karşılayacak kapasitede mal ve yolcu akışı bulunduğuna işaret etmektedir.

Samsun Limanına Ait 1902 İthalat Rakamları	
Şeker, kahve	5.500 ton
Zeytinyağı	227 ton
Dokuma, basma vs.	1.500 ton
Manifatura, yün mamulât	2.500 ton
Çuval, kanaviçe	484 ton
Sabun, kağıt, cam, zücaciye	1294 ton
Demir çubuk, çelik, çivi	3044 ton
Kalay, çinko vs.	179 ton
Gazyağı	3.000 ton
Tuz	2.300 ton
Tüm ithalat	30.000 ton

Samsun'dan İhraç Edilen Ürünler	
Buğday	5.000 ton
Arpa, çavdar	7.327 ton
Mısır	13.000 ton
Un	20.000 ton
Tütün	7.000 ton
Yapağı, tiftik	275 ton
Yumurta	2.476 ton
Koza	38 ton
Tüm ihracat	66.881 ton

1902 yılında Samsun'un ticaret tarihi konusu içinde zikredebileceğimiz resmi ve özel kuruluşları şunlardır: Adliye Dairesi, Mahkemeler, Ticaret Mahkemesi, Ziraat Bank Şubesi, Bank-ı Osmanî Şubesi, İskele Komisyonu, Belediye Dairesi, Memurin-i Sıhhiye (Belediye), Tabib, Baytar, Aşı Memuru, Samsun Hamidiye Hastanesi, Ticaret ve Sanayi Odası, Ziraat Odası, Telgraf ve Posta Dairesi, Liman Reisi, Karantina Dairesi, Memurin-i Ecnebiye: Rusya, Fransa, İngiltere, Avusturya ve Macaristan, İran (Şehbender), İtalya temsilcileri, Vapur Acenteleri: İdare-i Mahsusa, Masaraki Acentesi, Rus Acentesi, Nemçe Acentesi, İtalya Acentesi, Yunan Acentesi, Almanya Acentesi.

Sinop

Sinop limanı konumu ve fiziki özellikleriyle ün kazanmıştı. “Her türlü sefâin barınabilecek surette vâsi ve mahfuz” idi. Sinop'ta deniz ticareti için gerekli idari ve fiziki şartlar elverişliydi. Hükümet konağı, tersane, hastane, 894 dükkân ve mağaza, 103 han ve kahvehane, 63 fırın, 5 hamam, 3 fabrika, 69 misafir odası, 6495 ambar ve samanlık, 656 câmi, 6 kilise ve manastır, 33 çeşme ve sebil yerli ve yabancı topluma hizmet veriyordu.

Sinop'ta ayrıca “46 ahşapebniyeden ibaret bir tahaffuzhane” de bulaşıcı hastalıklara karşı önlem olmak üzere gemi ile gelen yolcular için karantina hizmeti vermekteydi(Bkz. KVS, s.355).

1901 yılında Sinop Limanına uğrayarak yolcu, ticari eşya ve posta hizmeti veren vapurlar şunlardı (Bkz. Kastamonu Vilayeti Salnamesi [KVS.], Sene: 1321):

Her hafta pazartesi günleri İdare-i Mahsusa, onbeş günde bir Çarşamba akşamı Rusya vapurlarından biri İstanbul'dan İnebolu üzerinden gelerek Samsun-Trabzon yönüne geçiyordu. Bu vapurlar yine aynı tarih aralıklarıyla Sinop Limanına uğrayıp İstanbul'a dönmekteydiler.

1898-1901 yılları arasında 4 yıl süresince Sinop Limanına demirleyen vapurlar ve yelkenli gemiler:

Osmanlı Sancağı Taşıyan Posta Vapurları			Osmanlı Sancağı Taşıyan Yelkenli Gemileri		
	Adet	Tonilato		Adet	Tonilato
1314	122	102161	1314	115	9188
1315	88	98943	1315	154	11383
1316	100	100243	1316	212	13018
1317	95	104185	1317	154	7049

Bu bilgiler belirtilen tarihlerde Sinop Limanına uğrayan yelkenli gemi sayısının buharlı gemilerin yaklaşık on katı olmasına rağmen tonilato rakamlarının 1/10 nispetinde kaldığına işaret ediyor.

Sinop Limanına Demirleyen Yabancı Bandıralı Gemiler										
	Rusya Bandıralı Gemiler		Yunan Bandıralı Gemiler		İngiliz Bandıralı Gemiler		Avusturya Vapurları		İtalya Vapurları	
	Ade t	Tonilat o	Ade t	Tonilat o	Ade t	Tonilat o	Ade t	Tonilat o	Ade t	Tonilat o
1314	2	2322	4	2830	6	5220	-	-	1	418
1315	2	1570	3	2211	-	-	1	1149	-	-
1316	1	572	1	881	1	1862	-	-	1	881
1317	16	4719	3	1824	2	1391	1	1019	-	-

Trabzon

Bir vilayet merkezi olan Trabzon şehri Karadeniz'in en önemli limanına ve şehir kurumlarına sahipti. 20. yüzyıl başında deniz ticaret tarihi bakımından Trabzon'a ilişkin mevcut bilgileri şu şekilde sıralayabiliriz: Trabzon limanını Değirmen Deresi'nin getirdiği kumlarla dolmaktan muhafaza için bir set yapılmıştır(TVS., s.3). Salmamede belirtilen ticaret istatistiklerinde yer alan bilgilerin tek bir kaynağa dayandırılmadığı gümrük idarelerinden ve vapur kumpanyalarından toplanarak oluşturulduğu anlaşıyor (TVS., s.3).

Trabzon Valilik Merkezinde, Tercüme Kalemi, Matbaa İşletmesi, İstinaf ve Bidâyet Mahkemeleri Birimleri, Ticaret Mahkemesi, Ziraat Bankası, Belediye Dairesi, Ticaret ve Sanayi Odası, İskele Komisyonu, Telgraf ve Posta Dairesi gibi ticaret erbabının sorunlarını çözmeye hazır birimler vardı (TVS., s.312 vd.). Bu gibi Osmanlı modernleşme döneminin ürünü olan birimlerin küçük ölçekli de olsa, bir başka Karadeniz limanının bulunduğu Sinop'ta da mevcut bulunduğunu görüyoruz (TVS., s.288 vd.).

1901 yılı itibarıyla Trabzon Vilayeti kapsamında 15 ayrı maden ocağı vardı. Bakır ve simli kurşun (5 yerde), simli kurşun ve antimon (1 yerde), bakır (6 yerde), manganez (2 yerde), simli kurşun (1 yerde) işletiliyordu. İhale ile bu madenleri işleten girişimcilerin tümü de yabancıydı(Bkz. TVS, s.480). Elbette Karadeniz limanları maden cevherleri veya işlenen madenler için aktarım noktalarıydı. Yabancı girişimcilere hizmet vermek için vilayet, kaymakamlık, ticaret ve sanayi odası, konsolosluk, posta ve telgraf merkezleri, liman ve iskele müdürlükleri, hastaneler, polis ve jandarma merkezleri gibi devlet birimleri açık durumdaydı.

Trabzon Vilayetinde valiliğin ilgili biriminden pasaport alarak “memalik-i ecnebiyyeye gidenler” vardı. Örneğin 1901 yılında 16134 kişiye pasaport verilerek yabancı ülkelere gitmeleri sağlanmıştı. Bunlar 11.133 erkek ve 196 kadın olmak üzere İslam, 4196 erkek ve 609 kadın olmak üzere Hristiyan olarak kaydedilmiştir (Bkz. TVS., s.476).

Trabzon Reji İdaresi

Nazır: (Fr) Muavin-Ser muhabereci-Sandık emini

Muharebe Kalemi: (S)

Umur-ı Hukukiye Kalemi: Hukuk müşaviri

Tahrirat Kalemi: Müdür +4

Ziraat Kalemi: Müdür +7

Sevkiyat Kalemi

Sarfiyat Kalemi

Muhafaza Kalemi

Trabzon Bank-ı Osmanî Şubesi

Direktör: Mösyö Froubak +8

Merkez-i Vilayetde Bulunan Rüesâ-yıRuhaniyye

Trabzon ve Tevabi-i Rum Metropolitidi: Sör Piskopos

Trabzon ve Tevabi-i Ermeni Murahhası Rahip...

Trabzon ve Tevabi-i Ermeni Katolik Murahhasası

Trabzon'da bulunan memurin-i ecnebiyye:

Avusturya Macaristan: (Konsolos + tercüman)

Fransa: (Konsolos + 2 tercüman)

Rusya: (Konsolos +kâtip, tercüman)

İngiliz: (Konsolos ve Amerika Hükümeti Konsolosluğu uhdesinde)

İtalya: (Konsolos + tercüman)

İran: (Baş şehbender + tercüman)

Belçika: (Konsolos + Danimarka Hükümeti Konsolosluğu uhdesinde + tercüman)

Yunan Devleti: (Konsolos +tercüman)

Trabzon'da Bulunan Vapur Acenteleri

İdare-i Mahsusa: (Meydan-ı Şarkîde)

Osmanlı Kumpanyası: (Semerciler başında)

Lloyd Nemce Kumpanyası: (Meydan-ı Şarkîde)

Rus Kumpanyası: (Meydan-ı Şarkîde)

Fransız Mesajeri Kumpanyası: (Meydan-ı Şarkîde)

Fransız Paquet Kumpanyası: (Meydan-ı Şarkîde)

Yunan Kumpanyası

İtalya Kumpanyası

Almanya Levant Kumpanyası (Semerciler başında)

Rus Prens Gagarin Kumpanyası (Semerciler başında)

Ekte bulunan “Trabzon Vilayetine Mahsus Yol Haritası” incelendiğinde bugün karayolu taşımacılığı merkezli sahil yolu yerine Karadeniz iskelelerden hinterlanda doğru uzanan yolların varlığı dikkati çekmektedir. Böylece halkın art ürününün daha ekonomik olan deniz taşımacılığı vasıtasıyla değerlendirilmesi, her çeşit tüketim talebinin de yine aynı yolla karşılanması mümkün olmaktadır. Bu durum denizcilik tarihinde iskelelerin sadece bulunduğu yakın çevreye hizmet vermediğini karayolları ile en yakın üretim ve tüketim alanları ile ilişkide olduğunu göstermektedir.

Trabzon Vilayetine ait nafia haritasına göre Trabzon Limanı ve yakın çevresindeki iskelelerin Bayburt, Gümüşhane ve Erzincan ile bağlantısı göze çarpmaktadır. Giresun’un Karahisar (Şebinkarahisar), Ordu’nun Sivas, Ünye’nin Niksar, Samsun’un Erbaa ve Amasya yol irtibatı bulunmaktaydı.

Trabzon-1902 İthal Ürünleri: Trabzon Limanı tarih içinde Zigana Geçidi-Kelkit Vadisi-Erzurum üzerinden İran tarafına da karşılıklı hizmet veren bir özellikteydi. Anadolu içlerinden Erzincan’a kadar ulaşan karayolunun uzun süren yolculuğu mevsim şartları ve yolculuk maliyeti denizden Trabzon’a kadar olan ulaşımı tercih edilir hale getirmişti. 20. Yüzyıl başında da İran tarafına Trabzon Limanı’ndan ürün sevk edildiğini görmekteyiz.

İran’a Sevk Olunmak Üzere 1902 yılında Trabzon Limanı’ndan Gönderilen Mallar

Buğday, mısır, arpa, un	20.000 ton
Kahve, şeker, çay	8.750 ton
Kuru, taze yemiş, sebze	10.000 ton
Zeytinyağı, zeytin danesi	3.500 ton
Makarna, bisküvi	1.700 ton
Dokuma, basma vs.	3.500 ton
Çelik, kurşun, çivi, çinko	1.000 ton
Kereste direk	4.000 ton
Manifatura, dokuma	2.5000 ton
Tuğla	4.000 ton
Şeker, çay	1.200 ton
Toplam	60.000 ton

Trabzon-1902 İhraç Ürünleri:1902 yılında Trabzon Limanı'ndan Gemilere Yüklenen İhraç Ürünleri: Buğday, mısır, arpa (2000 ton), sebze, keten tohumu, keten, fasulye(2.000 ton), fındık: (3.500 ton), tütün(2.200 ton), sadeyağ, yumurta: (1.200 ton), Koyun: (6.000 ton), balık yağı, keçi derisi, yapağı, balmumu (20.200 ton), şal, kuru yemiş, üzüm, harir, halı, kilim.

Trabzon Vilayeti Nüfusu

Merkez Kaza	
İslam	29.000
Rum	12.000
Ermeni	5.500
Katolik	1.600
Protestan	100

Sancak	
İslam	510.000
Rum	84.000
Ermeni	29.000
Toplam	635.000

SONUÇ

20. yüzyıl başında Karadeniz limanları işlek bir ticari faaliyet içindeydi. Klasik Osmanlı düzeni içinde İstanbul Boğazı'nın Karadeniz'e açıldığı yerde bulunan Kavak İskelesi'nden (Yoros) Batum'a kadar uzanan Güney Karadeniz kıyı şeridinde yer alan iskele eminaliklerinin yerine şimdi vilayet, sancak ve kaza idari teşkilatları bünyesinde liman reislikleri faaliyet içindeydi. İncelediğimiz dönemde henüz muntazam karayolu teşkilatının bulunmadığı bir ortamda deniz ulaşımı hayati bir öneme sahipti. Limanlar aynı zamanda hinterlanda yer alan sahanın her çeşit ürünlerinin dış dünyaya sevk edildiği yer olarak gözüküyor. Aynı zamanda Karadeniz limanlarından arka taraftaki yerleşim alanlarına dikine olarak inen eski yol şebekesi üzerinden buraların tüketim talebi de karşılanıyordu. Bu makalede ek olarak sunduğumuz haritada bu yol sistemi yer almaktadır.

20. yüzyıl başında büyüklü küçüklü şehir ve kasabalarda yabancı gemilerin yolcu ve mal indirip yüklediği iskeleler mevcuttu. Vapur acentelerinin yabancı konsolos memurlarının varlığı bize Avrupalı tüccarların temsilcileri aracılığıyla faaliyetlerini aksamadan yürüttüklerini gösteriyor. Ayrıca bölgedeki çeşitli madenlerin ve başka sanayi işletmelerinin yabancılar tarafından işletilmesi bu sisteme entegre olmuş bir başka gerçeği göstermektedir. Mevcut şehir ve kasabalarda güvenlik birimlerinin varlığı, çeşitli mahkemelerin ve bu arada ticaret mahkemelerinin hukuku işletmesi posta ve telgraf teşkilatıyla iletişimin sağlanması Avrupa'dan hiç de geri kalmayan bir idari sisteme ve ulaşım-iletişim alt yapısının mevcudiyetine işaret etmektedir.

KAYNAKÇA

Trabzon Vilayeti Salnamesi, H. 1318

Kastamonu Vilayeti Salnamesi, H. 1321

Besim Darkot, "Samsun", *İslam Ansiklopedisi (İA.)*, Cilt 10, İstanbul: Milli Eğitim Basımevi, 1988.

Charles Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route", *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 1, No. 1, 1970.

Charles King, *Karadeniz*, 2. Baskı, Çev. Zülal Kılıç, İstanbul: Kitap Yayınevi, 2015.

Filiz Dıgıroğlu, *XIX. Yüzyıl Karadeniz'inde Yeni Bir Ticari Merkez: Samsun*, [Yayınlanmamış Doktora Tezi], İstanbul: Marmara Üniversitesi, 2011.

İdris Bostan, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)", *Belleten*, Cilt 59, Sayı 225, 1995, ss.353-394.

İlber Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahalli İdareleri 1840-1880*, Ankara, 2011.

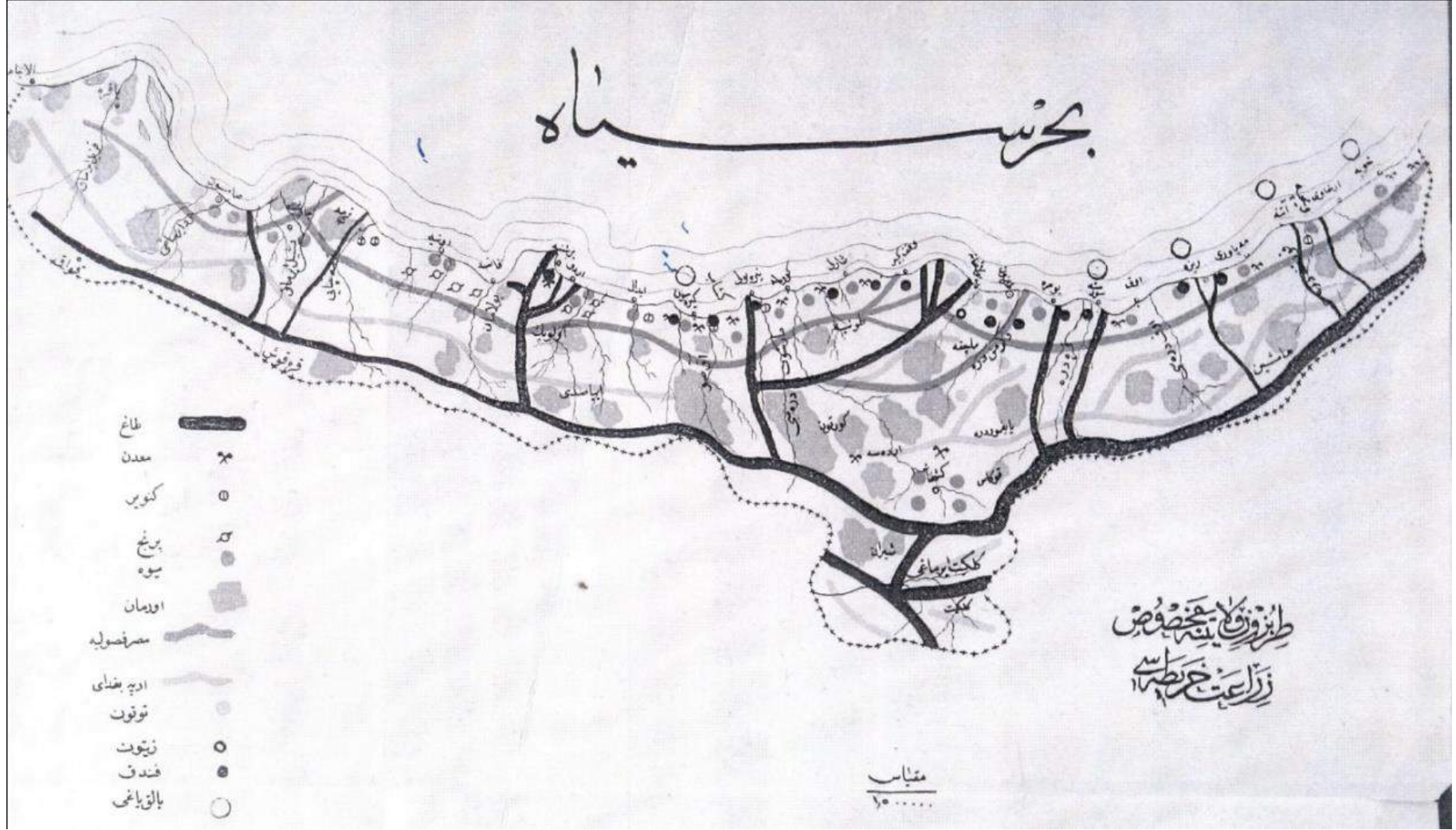
Özgür Yılmaz, "Karadeniz'in Uluslararası Ticaret'e Açılması ve Trabzon", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C.2, S.7, 2009.

Selahattin Tozlu, "Osmanlı Yol Düzenlemeleri (1839-1908)", *Osmanlı*, Cilt 3, Ed. Güler Eren, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 1999.

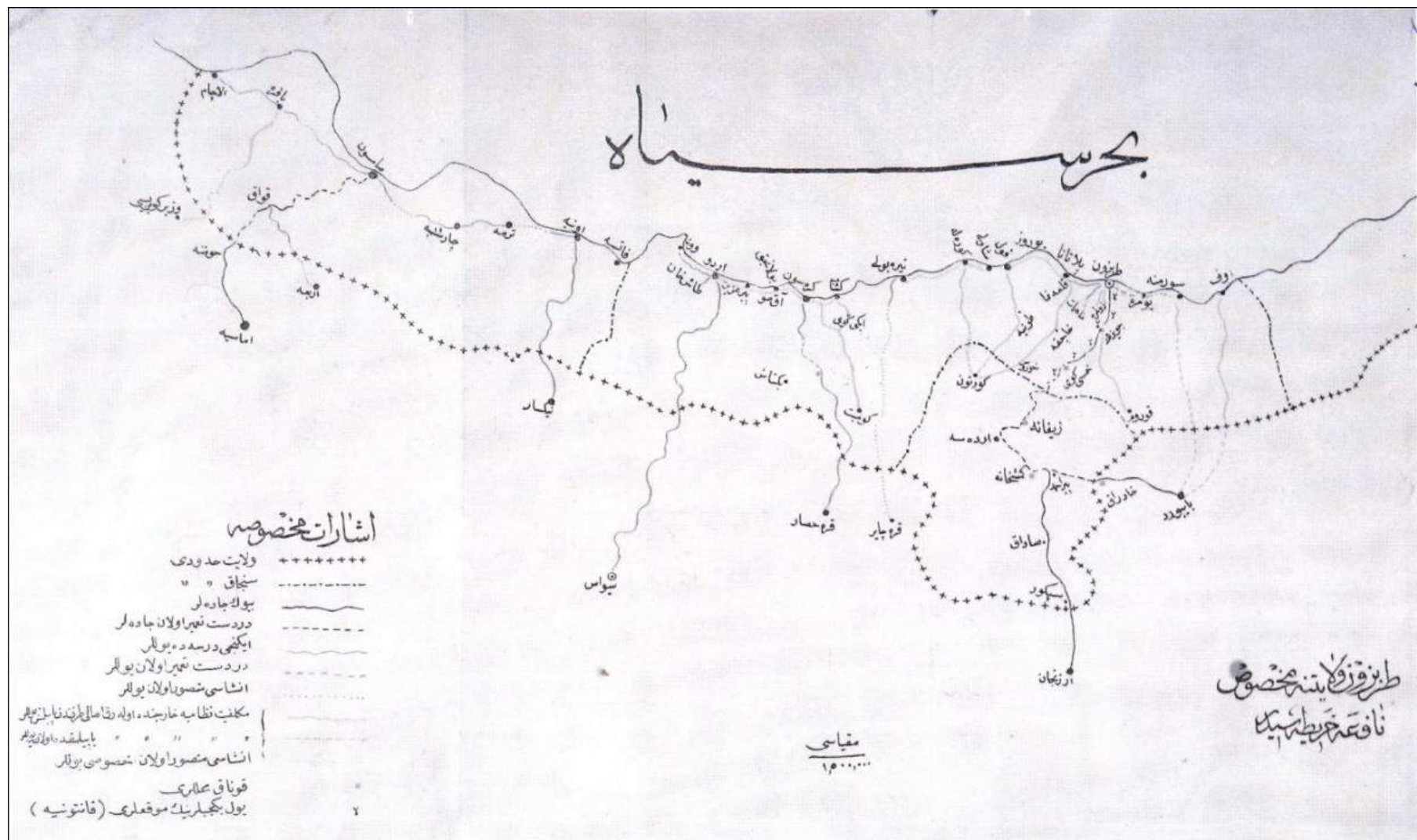
Şehabettin Tekindağ, "Trabzon", *İA.*, Cilt 12, İstanbul Milli Eğitim Basımevi, 1979.

Vital Cuinet, *La Turquie D'Asie Géographie Administrative Statistique Descriptive et Raisonnée de l'Asie-Mineure*, Tome Quatrième, Paris: Ernest Leroux, 1894.

EK-I: Trabzon Vilayetine Mahsus Ziraat Haritası



EK II: Trabzon Vilayeti Nafia Haritası



MODERNLEŞME ÇAĞINDA KARADENİZ'DE BİR LİMAN KENTİ: BARTIN* ¹

Ergül BALLI²

ÖZET

Osmanlı Devleti'nin Avrupa kapitalizminin bir parçası haline gelmesiyle birlikte 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı kentleri modernleşmeye başlamış ve kentsel dönüşüm, en çok da liman kentlerinde kendini göstermiştir. Fakat yaşanan dönüşüm, aynı zamanda buharlı gemi, demiryolu ve liman kenti vasıtasıyla Avrupa'ya artı değer aktaran mekanizmanın da Osmanlı ekonomik ve toplumsal yapısına yerleşmesine sebep olmuştur. Mimari açıdan yeni bir görünüm ve ekonomi-politik açıdan yeni bir işlev kazanan liman kentlerinden biri de Bartın'dır. 1830'ların başında henüz modern anlamda şehircilikle tanışmamış olan Bartın'da 19. yüzyılın ikinci yarısıyla birlikte hissedilir derecede bir kentsel gelişim yaşanmış, nüfus artmış, ekonomik faaliyetler dinamizm kazanmıştır. Araştırmada Bartın'ın da tıpkı diğer liman kentleri gibi yeni bir çehreye ve işleve kavuştuğu ama yaşanan dönüşümün nispeten yavaş olduğu tespit edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: *Bartın, Karadeniz, Liman kenti, Modernleşme, Ekonomi-politik*

A PORT CITY ON THE BLACK SEA IN THE ERA OF MODERNIZATION: BARTIN

ABSTRACT

With the Ottoman Empire becoming a piece of European capitalism, the Ottoman cities became to modernize, starting from the second half of the 19th century, and urban transformation displayed itself mostly in port cities. However, the transformation experienced, has also caused the mechanism, which were transmitting surplus value to Europe through the ship, railroad and port city, to find a place in the Ottoman economic and social structure. One of those port cities, which gained a new appearance architecturally and a new function economically and politically, was Bartın. Bartın, which was not yet introduced to urban development during the early 1830's, experienced a tangible urban development starting from the second half of the 19th century, leading to its population to grow, and the economic activities in the city to gain dynamism. The study shows, Bartın, just like other port cities, had gained a new face and function, while the transformation experienced was relatively slow.

Keywords: *Bartın, The Black Sea, Port city, Modernization, Political economy*

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII. Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

¹ Bu bildiri metni, 05.09.2007 tarihinde Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde kabul edilen Bir Liman Kenti Bartın (1830-1923) başlıklı yüksek lisans tezinden üretilmiştir.

² Öğr. Gör. Dr., Gedik Üniversitesi, Meslek Yüksek Okulu, Dış Ticaret Programı, ergul.balli@gedik.edu.tr

GİRİŞ

Kapitalizm ve modernleşmenin Osmanlı Devleti'ni etkisi altına almaya başladığı 19. yüzyılla birlikte Osmanlı iktisadi ve toplumsal yapısında önemli dönüşümler gerçekleşmiştir. Devlet mekanizması ve devlet anlayışının değiştiği, mülkiyet ve servet temelinde yeni toplumsal tabakaların ortaya çıktığı bu dönemde 1850'lerden itibaren kentsel mekân da yeniden şekillenmiştir. Fakat Osmanlı kentlerinde nispeten yavaş ve eşitsiz bir nitelikte gerçekleşen kentsel dönüşüm, daha ziyade liman kentlerinde yaşanmıştır. Buralarda şehir altyapısı tesis edilmiş, sağlık koşulları iyileştirilmiş, çıkmaz ve dar sokakların yerini geniş cadde ve dik açılı sokaklar almış, yeşil alanlar oluşturulmuştur. Modern bir üslupla inşa edilmiş kamu binaları, okullar, hastaneler kentsel mekânda yerini almış; 1840'lardan itibaren deniz ticaretinde buharlı gemilerin kullanılmaya başlanmasıyla birlikte limanlar, karantinalar, fenerler, dalgakıranlar yapılmaya başlanmıştır. Fakat yaşanan süreç ve ortaya çıkan kurumlar, aynı zamanda buharlı gemi, demiryolu ve liman kenti vasıtasıyla Avrupa'ya artı değer aktaran mekanizmanın Osmanlı ekonomik ve toplumsal yapısına yerleşmesine sebep olmuştur. Başka bir deyişle mimari açıdan yeni bir görünüm kazanan liman kentleri, ekonomi-politik açıdan da yeni bir işleve kavuşmuştur.

Bu çalışmanın amacı, Osmanlı liman kentleri sahasında yapılan araştırmalara Bartın'ı konu ederek modern kapitalizmin Avrupa'dan gelen baskısına dayanmaya çalışan Osmanlı Devleti'nin Batı'ya karşı mücadelede Batı'nın araçlarını kullanarak yaşadığı dönüşümün liman kentlerine olan yansımasının tarihsel temellerini Bartın kenti üzerinden ortaya koymaktır. Araştırma, T.C. Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nden elde edilen verilerle desteklenmiştir.

Çalışmada öncelikle Osmanlı Devleti'nin Avrupa kapitalist sistemine dahil olduğu 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kapitalist nitelikli ilişkilerin Osmanlı kentleri üzerinde yarattığı mimari ve iktisadi etkilerden bahsedilmiş; bu bağlamda kentlerin modern bir görünüme kavuştuğu bu dönemde şekillenen Tanzimatçı kent politikası ortaya konulmaya çalışılmıştır. Ardından 19. yüzyılda iktisadi ve toplumsal açıdan gelişmeye aday, Karadeniz sahilinde küçük bir liman kenti olan Bartın'ın demografik verilerden hareketle toplumsal görünümü ve Bartın kent ekonomisi

hakkında bilgi verilmiştir. Bunu takiben yüzyılın ikinci yarısından itibaren Bartın kentinin kazandığı yeni görünüm ve işlevler, tarihsel bakış açısıyla ortaya konulmuştur. Sonuç ve değerlendirme bölümünde ise Tanzimat'ın kent politikasının Bartın kenti özelinde yarattığı değişiklikler hakkında genel bir değerlendirme yapılmıştır.

1. KAPİTALİZM VE OSMANLI KENTLERİNİN MODERNLEŞMESİ

18. yüzyılın son çeyreğinde ilk olarak İngiltere'de ortaya çıkan Sanayi Devrimi ile birlikte 19. yüzyıl boyunca İngiltere'den diğer Avrupa ülkelerine hızla yayılan modern kapitalizm, çevre ülkeler açısından bakıldığında bir çevreleşme sürecini beraberinde getirmiştir. Pamuk'un terminolojisiyle ifade edilirse çevreleşme sürecinin iki önemli boyutu vardır: Yapılanma ve sermayesizleşme. Çevre ülkeler, Avrupa kapitalizmiyle ilişkiye girdikten sonra dünya piyasalarına yönelik meta üretiminin genişlemesiyle birlikte pre-kapitalist üretim ilişkilerinden uzaklaşarak kapitalist ilişkilere yönelen bir dönüşüm süreci yaşamışlardır. Bu dönüşüm süreci, bir yeniden yapılanma dönemidir. Madalyonun diğer yüzüne bakıldığında ise bu ülkeler, dünya kapitalist sisteminin eşitsiz-hiyerarşik yapılanması içinde üstlendikleri rolden ötürü merkez ülkelere transfer edilen kaynaklarla giderek sermayesizleşmişlerdir.³

Pamuk'a göre üç ayrı çevreleşme kategorisi vardır: Resmi sömürgeler, emperyalist devletin gayri resmi imparatorluğu ve emperyalistler arası rekabet koşullarında çevreleşme. 19. yüzyıldaki Osmanlı Devleti, Çin ve İran ile birlikte bu sonuncu kategoriye örnek gösterilebilir. Bu kategoride hem emperyalistler arası rekabet koşulların yoğunluğu hem de görece güçlü ve bu rekabetten yararlanarak kendi hareket alanını genişleten bir merkezi devlet göze çarpar. Öte yandan merkezi otorite ile dünya kapitalist sistemiyle bütünleşmek isteyen ticaret sermayesi ve ihracata yönelik üretim yapan toprak sahipleri arasında bir çıkar çatışması vardır. Osmanlı Devleti'nde 19. yüzyıl, merkezi otoritenin bu merkezkaç kuvvetler karşısında galip geldiği bir yüzyıl olmuştur. Düvel-i Muazzama arasındaki rekabetten yararlanarak güç kazanan merkezi bürokrasi, hem siyasi bağımsızlığını korumak hem de yerel güçleri

³ Ş. Pamuk (2005), Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913, 3. Baskı, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt, 5-6.

sindirmek ya da kontrol altına almak için sistemli bir biçimde yüzyıl boyunca tüm toplumsal hayatı yeniden şekillendiren ıslahatlara yönelmiştir.⁴

Osmanlı Devleti'nde yenileşme çabaları III. Selim ile başlamış, II. Mahmut döneminde de devam etmiştir. Ama reformların devamlılık kazanması ve rasyonel bir niteliğe kavuşması Tanzimat dönemiyle gerçekleşmiştir. Osmanlı Devleti'nde Sultan Abdülmecit'in ağzıyla Mustafa Reşit Paşa tarafından kaleme alınan 3 Kasım 1839 tarihli Gülhane Hatt-ı Hümayunu'nun yine Mustafa Reşit Paşa tarafından Gülhane Parkı'nda ilanı ile başlayan ve 1856 yılında okunan Islahat Fermanı ile devam edip 1876'da I. Meşrutiyet'in ilanına kadar olan dönem Tanzimat dönemi olarak bilinir.⁵ Bu dönemde toplumsal yaşama bambaşka bir ruh girmiştir. Eğitim, hukuk, sivil idare, ordu, kurumlar, iktisadi yapı ve ekonomik yaşam, sanat ve edebiyat, kentsel alan adeta yeniden biçimlenmiştir. Başka bir deyişle Tanzimat, yüzyıllardır tüm gücünü dünyaya en yüksek perdeden ilan eden yaşlı bir devletin, Batı ile çarpışıp siyasi, askeri, idari ve mali yönden güçsüzlüğünü kavradığı bir asırda, Batı'nın iktisadi ve sınai uygarlığına karşı Batı'nın araçlarını kullanarak yaşam mücadelesi verdiği bir dönem olmuştur.

19. yüzyıl boyunca Batı Avrupa kapitalizminin gelişmesi, sanayileşmiş ülkelerin kentlerinde önemli dönüşümlere neden olmuş ve kent planlama giderek yaygınlık kazanmıştır. Batı Avrupa ülkelerinde kent planlamasının genellikle, sanayileşmenin ortaya çıkardığı sanayi kentinin sorunlarına bir tepki olarak geliştiği söylenir. 1850'ler sonrasında burjuvazi için sanayi kentinin sorunlarını çözmek hayati bir meseleydi. Buna hem sosyalist hareketin yayılmasını önlemek hem de kente yatırılan sermayeyi değerlendirmek bakımından önem veriyordu. Bu dönemde kent planlaması yönündeki ilk girişimler, İngiltere'de çıkarılan sağlık yasalarıyla kentleri daha sağlıklı hale getirmeye çalışan pragmatist yaklaşıma sahipti. Modernizmin yıkıcı yüzünü gösterdiği 1890'larda ise çok yönlü kent planlamanın önünü açan güzel kent, bahçe kent gibi akımlar ortaya çıkmıştır.⁶

Kapitalist gelişim ve merkez-çevre ilişkisi sadece sanayileşmiş Avrupa kentlerinde değil aynı zamanda sanayileşmemiş ülkelerin kentlerinde de büyük

⁴ Pamuk, a.g.e., 7-10.

⁵ N. Berkes (2012), Türkiye'de Çağdaşlaşma, A. Kuyaş (Haz.), 18. Baskı, İstanbul: Yapı Kredi, 213-218.

⁶ İ. Tekeli (2005), Bir Modernleşme Projesi Olarak Türkiye'de Kent Planlaması, S. Bozdoğan ve R. Kasaba (Yay. Haz.), *Türkiye'de Modernleşme ve Ulusal Kimlik* içinde (ss. 136-152), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt, 3. Baskı, 141.

dönüşümlere neden olmuştur. Fakat 19. yüzyılda başlayan Osmanlı-Türk modernleşme projesinin en önemli alanlarından birini oluşturan kent planlaması, Osmanlı Devleti sanayileş(e)mediği için Batı Avrupa'daki örneklerinden farklı gelişmiştir. Bu anlamda Osmanlı Devleti'ni Tanzimat politikalarını uygulamaya ve Batı'ninkine benzer kentler yaratmaya teşvik eden biri dışsal diğeri içsel olmak üzere iki nedenden bahsetmek mümkündür. Batı dünyası için duyulan “ne diyecekler” kaygısıyla beslenen ilk neden, Batılı devletlere karşı Osmanlı Devleti ve toplumunun modernleştiğini göstermek ve bu maksatla kente modern bir görünüm vermektir. İkinci ve içsel neden ise merkezi otoritenin uzun süredir sıkıntı yaşadığı bir sorunu – merkezkaç kuvvetlerin etkisini- bertaraf ederek özelde kentte genelde imparatorluk düzeyinde merkezi devlet otoritesini yeniden sağlamaktır.⁷

Osmanlı Devleti'nin Avrupa kapitalist sistemine eklemlenmesiyle birlikte modernleşme mekâna da yansımış; kentsel yaşam alanı büyümeye ve değişmeye başlamıştır. Özellikle liman kentlerinde daha belirgin olan bir dizi sosyo-ekonomik yapılanmayla birlikte kent nüfusu artmaya ve yeni alanlar iskâna açılmaya başlamıştır.⁸ 16. yüzyılda %8-9 olan kentli nüfusu, 19. yüzyılın sonunda %25'e ulaşmıştır.⁹ Önceki yüzyıllardan farklı olarak bu defa kent alanlarının sınırlarının belirleyicisi millet esası yerine daha ziyade sosyo-ekonomik yapı olmuştur. Artık kent içinde araba ve tramvay gibi toplu taşıma araçları kullanılır hale gelmiştir.¹⁰ Öte yandan yapı malzemesinin ahşap olduğu kentlerde sık sık karşılaşılan yangınlar da baş edilmesi gereken büyük bir sorun halini almıştır. Osmanlı Devleti'nde Batılı anlamda kent morfolojisine uygun bir kent yaratmak için oluşturulan imar mevzuatı, sayılan nedenlerden ötürü ulaşım, iskân, yangın gibi pratik sorunlara yanıt aramaktaydı.¹¹

Kent planlama ile ilk girişimler öncelikle başkentte uygulama sahası bulmuştur. Yüzyılın ikinci yarısında daha sağlıklı bir toplum yaratmak için inşasına

⁷ S. Yerasimos (1999), Tanzimat'ın Kent Reformları Üzerine, P. Dumont ve F. Georgeon (Yay. Haz.), *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri* içinde (ss. 1-18), A. Berkay (Çev.), İstanbul: Tarih vakfı Yurt, 2-5.

⁸ Liman kentleri sadece sosyo-ekonomik gelişmenin değil aynı zamanda politik mücadelelerin de en sık yaşandığı yerlerdi. Bu konuda daha fazla bilgi için bkz. Ç. Keyder, Y. E. Özveren ve D. Quataert (1994), Osmanlı İmparatorluğu'nda Liman Kentleri, Ç. Keyder, E. Özveren ve D. Quataert (Yay. Haz.), *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)* içinde (ss. 121-157), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt.

⁹ İ. Tekeli (2010), Türkiye'de Kent Planlamasının Tarihsel Kökleri, *Türkiye'nin Kent Planlama ve Kent Araştırmaları Tarihi Yazıları* içinde (ss. 26-147), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt, 49.

¹⁰ Bu konuda daha fazla bilgi için bkz. İ. Tekeli ve S. İlkin (2010), Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. Yüzyılda Araba Teknolojisi ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler, *Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken* içinde (ss. 63-122), 2. Baskı, İstanbul:İstanbul Bilgi Üniversitesi.

¹¹ Tekeli, Bir Modernleşme Projesi Olarak Türkiye'de Kent Planlaması, 143.

karar verilen karantinahaneler önce İstanbul'da sonra da diğer Osmanlı kentlerinde yapılmıştır.¹² İstanbul'u imar etmek 1854 yılında İstanbul Şehremaneti'nin kurulmasının ardından belediyeler önce gelişmiş liman kentlerine, 1877 yılından itibaren de tüm imparatorluğa yaygınlaştırılmıştır.¹³ Başka bir deyişle Osmanlı Devleti'nin Avrupa kapitalist sistemine dahil olmasıyla şekillenen Tanzimatçı kent politikası, etkisini 1850'lerden sonra daha ziyade 1870'lerden itibaren göstermiştir. Bu anlamda en kayda değer dönüşümler, liman kentlerinde yaşanmıştır. Kentlerin içinde eski yerleşim yerleri ve modern semtler bir arada ama tam bir bütünleşmeye gitmeksizin yaşamaya devam etmiştir. 20. yüzyıla gelindiğinde yukarıda özetlenmeye çalışılan süreç tamamlanmış olmaktan son derece uzaktır. Sonuç olarak Osmanlı kentlerinin modernleşmesi eşitsiz ve tamamlanmamış bir biçimde kalmış, Birinci Dünya Savaşı ise Osmanlı kentlerinin modernleşme sürecini alt üst etmiştir.

2. 19. YÜZYILDA SOSYO-EKONOMİK AÇIDAN BARTIN

2.1 Bartın'ın Demografik Görünümü

Karadeniz sahilinde yer alan Bartın, doğusunda Kastamonu, batısında Zonguldak ve güneyinde Karabük'e komşudur. Karadeniz'e Bartın Irmağı yoluyla bağlanmış olması ve ırmak üzerinde taşımacılık yapılabilmesi, Bartın için her daim büyük bir avantaj olmuştur.

18. yüzyılın ortalarında neredeyse tamamen ormanlık bir alan olan bugünkü Bartın, gemilerle buraya gelen insanların 12 evden oluşan bir mahalle kurmalarıyla yerleşime açılmıştır. Kasaba genişledikçe, etrafında bulunan köylerle birlikte buraya *On İki Divan* adı verilmiştir. İlerleyen yıllarda *Saltukeli* olan isim, daha sonra Bartın halini almıştır. Bartın kelimesinin Eski Yunanca'da ırmak anlamına gelen Parthenius'tan türediği düşünülmektedir.¹⁴

Adını Bartın Irmağı'ndan alan bölgenin tarihi Hititlere hatta Gasgalara kadar uzanmaktadır.¹⁵ Çeşitli kavimler arasında sürekli el değiştiren yöre Bitinya ve Paflagonya arasında sınır teşkil etmekteydi. Bartın, M.Ö. 70'de Roma, 395'te ise

¹² M. Çadırcı (2011), Tanzimat Sürecinde Türkiye Anadolu Kentleri, T. Ercoşkun (Der.), Ankara: İmge, 35.

¹³ Tekeli, Türkiye'de Kent Planlamasının Tarihsel Kökleri, 56-57.

¹⁴ Bartın Rehberi (1927), Bartın: Bartın Ticaret ve Sanayi Odası, 7-8.

¹⁵ E.Aşçıoğlu (2001), Bartın, Bartın: Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Yayını, 1.

Bizans hakimiyetine girmiştir.¹⁶ Kent, Bizans İmparatorluğu'nun yıkılmasıyla Venedik Cumhuriyeti'nin bir ticaret merkezi haline gelmiştir.¹⁷

1460 yılında Fatih Sultan Mehmet tarafından Osmanlı topraklarına katılan Bartın¹⁸, 1461 yılından itibaren Bolu hududu dahilinde yer almıştır. 1692-1811 yılları arasında Bolu sancakbeyliği lağvedilerek voyvodalığa dönüştürüldüğünden Bartın bu dönemde voyvodalıkla yönetilmiştir. 1811-1908 arasında Kastamonu vilayetine bağlı Bolu sancağına mülhak olan Bartın, 1908'den itibaren ise müstakil bir mutasarrıflık olmuştur. 1920'de idari açıdan Zonguldak'a bağlı bir kaza iken Cumhuriyetin ilanının ardından yeni idari sınıflandırmada 1924 yılı itibariyle Zonguldak'ın bir ilçesi olmuş ve nihayet 1991'de Zonguldak'tan ayrılarak il statüsüne kavuşmuştur.¹⁹

Tablo 1

1831-1878 Döneminde Bartın'da Müslüman ve Hristiyan Erkek Nüfusunun Gelişimi

1831 Sayımı	1870 Kastamonu Vilayet Salnamesi			1878 Kastamonu Vilayet Salnamesi		
Erkek Nüfus	Müslüman Erkek Nüfus	Hristiyan Erkek Nüfus	Toplam Erkek Nüfus	Müslüman Erkek Nüfus	Hristiyan Erkek Nüfus	Toplam Erkek Nüfus
7.135	19.107	25	19.132	22.500	120	22.620

Kaynak: K. H. Karpaz (2003), Osmanlı Nüfusu (1831-1914) Demografik ve Sosyal Özellikleri, Bahar Tırnakçı (Çev.), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt, 152; Zonguldak (1982-1983-1984), *Yurt Ansiklopedisi* içinde (Cilt 10), İstanbul: Anadolu Yayıncılık A.Ş., 7727.

Tablo 1'de görüldüğü üzere resmi nüfus sayımına göre 1831 yılında Bartın erkek nüfusu 7.135 idi. Buna kadınları da ekleyince Bartın nüfusunun yaklaşık olarak 14.270 olduğu tahmin edilebilmektedir. Kastamonu Vilayet Salnamesi'nden elde edilen verilere göre de 1870'li yıllar boyunca Bartın'da nüfus artmaya devam etmiştir.

Tablo 2

1881/1882-1893 Osmanlı Nüfus Sayımlarında Bartın'ın Kadın-Erkek Nüfusunun Etnik ve Dinsel Dağılımı

Topluluk Adı	Bartın Kadın Nüfusu	Bartın Erkek Nüfusu	Toplam Nüfus
Müslüman	24.284	25.535	49.819
Rum	200	180	380

¹⁶ Yurt Ansiklopedisi, 7734.

¹⁷ C. Texier (2002), Küçük Asya Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi, A. Suat (Çev.), Cilt 3, Ankara: Enformasyon ve Dökümantasyon Hizmetleri Vakfı, 211.

¹⁸ Bartın (2002), *Türk Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* içinde (Cilt 5), İstanbul: Türk Diyanet Vakfı Vakıf Yayınları İşletmesi, 88.

¹⁹ B. Önkol (2006, 1 Temmuz), Sular Tanrısı Yeniden Hayat Buluyor, *Perşembe Rotası (Dünya Gazetesi Eki)*, s. 31.

Ermeni	95	100	195
Katolik	-	13	13
Toplam	24.579	25.828	50.407

Kaynak: K. H. Karpaz (2010), Osmanlı Nüfusu 1830-1914, B. Tırnakçı (çev.), 2. Baskı, İstanbul: Timaş, 294-295.

Tablo 3

1892 Kastamonu Vilayet Salnamesi'ne Göre Bartın'da Müslüman ve Gayri Müslim Nüfusu

1892 Kastamonu Vilayet Salnamesi				
Müslüman Erkek Nüfus	Müslüman Kadın Nüfus	Gayri Müslim Erkek Nüfus	Gayri Müslim Kadın Nüfus	Toplam Nüfus
25.535	24.284	280	293	50.392

Kaynak: Yurt Ansiklopedisi, 7727.

Tablo 4

Shaw'a Göre 1885-1914 Döneminde Bartın'da Nüfusun Etnik ve Dinsel Dağılımının Gelişimi

Topluluk Adı	1885 Yılı	1914 Yılı
Müslüman	49.819	64.396
Rum Ortodoks	380	1.104
Ermeni Gregoryen	195	401
Yahudi	-	3
Toplam	50.394	65.904

Kaynak: Yurt Ansiklopedisi, 7727.

1881 yılında başlanıp 1893'te tamamlanan nüfus sayımına göre ise Bartın'ın toplam nüfusu 50.407'ye ulaşmıştır (Tablo2). 1892 Kastamonu Vilayet Salnamesi'ne göre Bartın nüfusu aradan geçen 61 yıl içinde 3,5 kat artarak 50.392'ye ulaşmıştır (Tablo 3). Bartın'da yaşanan bu demografik canlılık, muhtemel ki 1892'den sonraki 22 yıl boyunca başka bir deyişle Birinci Dünya Savaşı'na kadar devam etmiştir.²⁰ Shaw'ın nüfus verileri de bu savı destekler niteliktedir (Tablo 4).

Yaşanan demografik büyümeye eşlik eden başka bir olgu da nüfusun etnik-dinsel kompozisyonunda yaşanan değişimdir. Elimizdeki resmi nüfus verilerinden yola çıkarak 1870'lerden itibaren gayri Müslim nüfusun izini sürmek mümkündür. Buna göre 1878 Kastamonu Vilayet Salnamesi, Hristiyan erkek nüfusun 1870-1878

²⁰ Birinci Dünya Savaşı ve Milli Mücadele yıllarının etkisiyle giderek azalmış; 1914 yılındaki nüfus değerlerine ulaşılması ancak 1930'a yaklaşırken mümkün olabilmektedir. Örneğin 1927 yılına gelindiğinde Bartın'ın nüfusu ancak 64.235'e ulaşabilmişti. Bkz. Bartın Rehberi, 16.

arasında 25'ten 120'ye yükseldiğini göstermektedir(Tablo 1). Aynı salnameye göre Bartın'daki 5.672 Müslüman haneye karşılık 3 Rum hane ve 6 Ermeni hane mevcuttur.²¹ 1892 Kastamonu Vilayet Salnamesi'ne göre ise gayri Müslim nüfus yaklaşık 11,5 kat artmıştır. Shaw'ın 1914 yılına ait verileri dikkate alındığında ise 1870 yılında kadınların da dahil edilmesiyle yaklaşık 50 olarak tahmin edilebilen gayri Müslim nüfus, 32 kat artarak 1.612'ye ulaşmıştır (Tablo 4).

Yaşanan demografik değişimde Osmanlı Devleti genelinde olduğu gibi sağlık koşullarının nispeten iyileşmesinin ve göçlerin etkisi olduğu tahmin edilebilirse de demografik büyümenin yanı sıra nüfusun etnik-dinsel kompozisyonunda yaşanan değişimi açıklamak için bu değişkenler yeterli değildir. Aradaki korelasyonu tam olarak açıklayabilmek için Tanzimat'tan sonra görülen ve kapitalizmin yeniden yapılandırıcı etkisinin bir sonucu olan ekonomik büyümeyi, demografik değişimin önemli belki de başat faktörü olarak ele almak uygun olacaktır. Başka bir deyişle Bartın nüfusu içinde gayri Müslimlerin sayısının giderek artmasında, eski çağlardan beri bir ticaret merkezi olan Bartın'ın bir liman kenti olarak 19. yüzyılda iktisadi çekim gücünün artmasının önemli bir payı vardır.

2.2 Bartın Kentinde İktisadi Yaşam

2.2.1 Dış Ticaret

1838 Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması'nın imzalanmasının ardından Osmanlı Devleti giderek Avrupa sanayi mallarının en önemli müşterilerinden biri haline gelirken karşılığında da Avrupa sanayileri için hammadde ve tarımsal emtia ihraç eden bir ekonomi olmuştur.²² 1840'lardan itibaren buharlı gemilerin Osmanlı limanlarına uğramaya başlaması²³ ve deniz ulaşımının karadaki tamamlayıcısı olan

²¹ Yurt Ansiklopedisi, 7727.

²² İngiltere ve Osmanlı Devleti arasında imzalanan bu antlaşmayla birlikte İngiliz tüccarlar, iktisadi açıdan bakıldığında yerli ve yabancı diğer tüccarlara karşı Osmanlı topraklarında önemli bir rekabet üstünlüğü elde etmiştir. İngiltere'nin elde ettiği bu hukuki teminat öncesinde Osmanlı Devleti hem ithalat hem de ihracat üzerinden %3 oranında gümrük vergisi alıyordu. Yerli ve yabancı tüccarlar mallarını imparatorluk içinde bir bölgeden diğerine taşıırken de %8 oranında bir dahili gümrük vergisi ödemekteydiler. Bu antlaşmayla birlikte ihracat resmi %9 ve ihracat vergisi %3; ithalatta resmi %3 ek vergisi ise %2 olarak belirlenmişti. Fakat yerli tüccarlar %8 olan iç gümrük vergisini ödemeye devam ederken İngiliz tüccarlar bu vergiden muaf oluyorlardı. Üstelik bu antlaşmayla birlikte kotalar, tarife dışı engeller ve yerel tekeller de kaldırılmış oluyordu. Bkz. G. Kazgan (2002), Tanzimattan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi, 20.

²³ İlk buharlı gemi olan Clearmont'un, 1807'de Hudson Nehri'nde ve ilk trenin 1825'te İngiltere'ye işlemeye başlamasından kısa bir süre sonra, teknoloji ithalatçısı olan Osmanlı Devleti, bu modern ulaşım araçlarıyla tanışmıştır. İlk buharlı gemi 1827'de satın alınmıştır. II. Mahmut döneminde tersane tarafından satın alınan, İngiliz Kaptan Kelly'nin yönetimindeki Swift adlı bu gemi, vapur sözcüğünün karşılığı olmak üzere halk arasında Buğ Gemisi adıyla anılmıştır. Bkz. M. Koraltürk ve K. Coşkun (2005, Temmuz-Ağustos), Kayıklardan

demiryollarının yapımına ağırlık verilmesiyle birlikte uluslararası deniz ticareti gelişmiş; Osmanlı Devleti dünya ticaret hacminden daha fazla pay almaya başlamıştır. 1870'lere kadar devam eden bu iktisadi canlanma dönemi, limanlarda kurulmuş olan kentlerde kendini daha fazla göstermiştir. Öte yandan 1840-1870 döneminde ticaret olanakları dolayısıyla elde edilen iktisadi kazanımlarla sonraki dönemde kente yatırım yapıldığı ölçüde sosyo-ekonomik büyüme istikrar kazanmıştır. Bu maksatla 1870'lerden sonraki iktisadi durgunluk döneminde kentlerdeki yerel potansiyeli harekete geçirecek şekilde altyapı yatırımlarının yapılması, modern ticaret limanlarının inşa edilmesi, trenin deniz taşımacılığıyla buluşturulması ve bu sayede liman kentinin hinterlandıyla olan bağıni kuvvetlendirmek ve aynı zamanda eğitimli ve sağlıklı bir kentsel nüfus yaratmak gerekmiştir. 19. yüzyılın ortasında Bartın da Karadeniz'de kurulu bir liman kenti olarak bu potansiyele sahip bir görünüm arz etmekteydi.

Tablo 5
1890'da Bartın Limanı'na Gelen Gemilerin Bandıralarına Göre Dağılımı

Bandıra	Buharlıların Sayısı	Buharlıların Tonajı	Yelkenlilerin Sayısı	Yelkenlilerin Tonajı	Toplam Gemi Sayısı	Toplam Gemi Tonajı
Yunan	8	389	1	85	9	474
Osmanlı	47	14.005	733	17.393	780	31.398
Filistin	-	-	1	12	1	12
Rus	-	-	1	90	1	90
Toplam	55	14.394	736	17.580	791	31.974

Kaynak: Yurt Ansiklopedisi, 7729.

19. yüzyılda uluslararası deniz ticaretine açık bir iskele olan Bartın'a buharlı gemilerin gelmesi Ege ve Akdeniz'deki liman kentlerine kıyasla geç gerçekleşmiştir. Bu durum, diğer Osmanlı liman kentlerinde yaşanan iktisadi ve sosyal dönüşümün Bartın'da yaşanmadığı anlamına değil, Bartın'ın küçük ölçekli bir liman kenti olarak söz konusu yapısal dönüşümü birkaç on yıl kadar daha geriden ve uluslararası ticaretten aldığı pay ölçüsünde daha ağır tempoda takip ettiği anlamına gelir. Tablo 5'e göre 1890 yılında Bartın Limanı'na 55 buharlı 736 yelkenli gemi uğramıştır. 55

Vapurlara İstanbul'da Deniz Ulaşımı, *Denizcilik Dergisi*, 22, 35. Buharlı gemiler sayesinde deniz ticaretinde önemli bir sorun olan taşıma maliyetleri azalmış ve hız sorunu çözülmüş oluyordu. 1788'de Marsilya-İzmir yelkenli gemiyle 18 gün sürerken, 1837'de Trieste-İstanbul buharlı gemiyle 14 gün, 1849'da aynı hat 9 gün sürüyordu. 19. Yüzyılın başında 200-300 (metrik) tonluk yelkenliler elverişli koşullar altında 75 günde ve yılda bir kere Londra-Odesa seferi yaparken buharlı gemiler aynı yolu 20-28 günde alıyordu. Bkz. M. M. Baskıcı (2005), 1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim. Ankara: Turhan, 55.

tane buharlı geminin toplam tonajı, 736 tane yelkenli geminin toplam tonajına neredeyse ulaşmaktadır.

Birinci Dünya Savaşı'na kadar Safranbolu, Araç, Daday, Eflani gibi iç bölgelerin tüccarları ihraç emtiasını Bartın iskelesi vasıtasıyla satar; ithal ürünleri de aynı yoldan satın alırlardı. 1890 yılı istatistiklerine göre ithalat 5.475.762 kuruş, ihracat ise 237.700 kuruştı. Başka bir deyişle 5.238.062 kuruşluk dış ticaret açığı ile Bartın iskelesi, Karadeniz ve İç Anadolu halkı için ithalat iskelesi halini almıştı.²⁴ Bartın'da yaşam kaynağı olan Parthenios yani Bartın Irmağı da taşımacılığa müsait olması sebebiyle dış ticareti destekliyordu.

Öte yandan Bartın ekonomisine canlılık kazandıran tek sektör, elbette transit ticaret değildi. Ormancılık ve orman ürünleri, madencilik ve maden direkçiliği, gemicilik, yumurtacılık ve tarımsal üretim kent ekonomisinin en önemli sektörleriydi.

2.2.2 Kerestecilik

Zengin ormanlara sahip olan Bartın'da orman ürünlerinden özellikle kereste üretimi ve taşımacılığı yüzyıllardır yapılmaktaydı. Fakat Bartın'da kereste fabrikaları ile depolarının açılmaya ve kereste tüccarlarının ortaya çıkmaya başlaması 1884 yılından sonra gerçekleşmiştir. İstanbul'a fabrika mahsulü ilk kerestenin 1876 yılında Romanya'dan gelmesinden 8-10 sene sonra Bartın ve civarında ilk kereste fabrikaları açılmıştır. Bölgede her türlü inşaata uygun olarak üretilen keresteler, İzmir, İstanbul, Sakız Adası ve Suriye sahillerine gönderiliyordu.²⁵

Bölgede kereste fabrikalarının kurulmaya başlamasından sonra kereste imalatında yaşanan artışa paralel olarak 1914 yılına kadar üretilen kerestelerin büyük bir kısmı ihraç edilmiştir. Osmanlı Devleti'nde yüksek ve mühim binaların inşasında kullanılmak üzere ihtiyaç duyulan kerestelerin Bartın ormanlarından karşılandığı Osmanlı arşiv belgelerinden anlaşılmaktadır.²⁶

²⁴ Yurt Ansiklopedisi, 7730.

²⁵ K. Samancıoğlu (1942), İktisat ve Ticaret Bakımından Bartın, Ankara Basım ve Cildevi, Ankara: Bartın Ticaret ve Sanayi Odası, 17 ve 31-33.

²⁶ BOA. (T.C. Başbakanlık Osmanlı Arşivi), Y.MTV. (Yıldız Mütenevvi Maruzat), 190/93.

Bulunduğu Yer	Kuruluş Yılı/Faaliyette Bulunduğu Dönem	Sahibi veya Ortakları
Filyos'taki Birinci Fabrika	1884-1910	Bolu Mutasarrıfı İsmail Kemal
Filyos'taki İkinci Fabrika	1884	Molla Hüseyin oğlu Mustafa ve <i>Cevahirci oğlu Bodasaki</i>
Gürgenlik Fabrikası	1896-1912	Mehmet Hoca oğlu Mustafa, Hacı Bekir oğlu Hurşid, karakaş oğlu Hakkı, Molla Hüseyin oğlu Mustafa, Hacı Süleyman, Şerif Ali'nin adamı Kosti, Sarafim Anastasyadis, Yazıcı Bodos, <i>Cevahirci oğlu Bodasaki</i> ve daha sonradan İstanbullu Yoğurtçu oğlu Yani
Demirören Fabrikası	1900-1912	Mehmet Hoca oğulları
Iskalan Fabrikası	1902-1934	Bekir Kâmi
İbrahimderesi Fabrikası	1909	Mehmet Hoca oğulları
Derbent Fabrikası	1910	Halil Alemdar
Yenihan Fabrikası	1914	Mehmet Hoca oğulları

Tablo 6**1884-1914 Yılları Arasında Bartın Civarında Kurulan Kereste Fabrikaları**

Kaynak: Samancıoğlu, İktisat ve Ticaret Bakımından Bartın, 23-26'dan yararlanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 6'dan da anlaşılacağı üzere bölgede faaliyette bulunan on üç kereste tüccarından sekizi Müslüman, beşi gayri Müslim'di. Kereste tüccarları arasında göze çarpan ilk isim, Bartın'ın ünlü Rum zenginlerinden biri olan Cevahirci oğlu Bodasaki'dir. Bu zengin kereste tüccarlarından bir kısmı -Cevahirci oğlu Bodasaki'nin katibi Bodos Konstantinidi, damadı Sarafim Anastasyadis- aynı zamanda Bartın Belediye Meclisi üyeleri arasında bulunmaktaydılar. Ayrıca kereste fabrikalarının ortakları arasında Osmanlı bürokrasisi de yer almaktaydı.

Öte yandan Osmanlı Devleti, o dönemlerde ormanlardan sağlanan emtia üzerinden alınması gereken vergiyi ve özel girişimcilerin elde edeceği geliri maksimize edecek bir orman politikasına sahip olmadığından, halkın usulsüz ağaç kesimi önlenememiş ve keresteciliğin fabrikalaşmasından neredeyse 15 yıl sonra ormanlar tıraşlanmış, ekolojik ve iktisadi değerini kaybetmişti. 1899 tarihli bir arşiv belgesinden anlaşıldığı kadarıyla bölgedeki ormanlar, mühim bir servet unsuru oluşturmalarına rağmen orman müfettişi ve koruma memurlarının sayısının yetersiz olması yüzünden ormanlarda kereste yapımına uygun olan çam ağaçları halk tarafından yakacak olarak kullanılıyordu. Oysa bir sonraki başlıkta görüleceği üzere

Zonguldak kömür havzasında bulunan maden ocakları için Bartın ormanlarından temin edilen maden direklerinin talebi hayli yüksekti.²⁷

Cumhuriyet'in ilk yıllarına gelindiğinde ise etkin olmayan bir orman politikasının haricinde Bartın'da kereste fabrikalarının faaliyetlerine etki eden yeni bir değişkenle karşılaşıldı. İttihat ve Terakki ve Kemalist hükümetler tarafından uygulanan ekonomiyi Türkleştirme politikalarının²⁸ bir sonucu olarak Rumlar Bartın'ı terk etmek durumunda kalmıştı. Bartın'da faal olarak üretime devam eden sadece dört fabrika kalmıştı. Bunlardan ikisi Alemdar zade Halil Bey'e ait olan Derbent ve Iskalan fabrikaları diğer ikisi ise Mehmet Hoca oğulları tarafından işletilen Yenihan ve Kumluca fabrikalarıydı.²⁹ Rumların gidişinin ardından kent ekonomisinde oluşan boşluğun Müslüman-Türkler tarafından doldurulması planlanmaktaydı.

2.2.3 Maden Direkçiliği

Bartın ekonomisi ile Zonguldak havzasının iktisadi gelişimi arasında sıkı bağlar olduğu muhakkaktır. Ereğli'nin Köseağzı köyünden Bahriyeli Uzun Mehmet'in köyünde ilk defa olarak bulduğu kömürün³⁰ üretimi, havzada 1829 yılından 1848 yılına kadar yapılmamış; ancak ocaklar 1848 yılından sonraki 17 yıl boyunca Hazine-i Hassa namına, 1865-1909 arasında Tersane-i Âmire tarafından, 1909'dan 1923 yılına kadar da Ticaret ve Ziraat Nezareti emrinde çalıştırılmıştı.³¹

Zonguldak'ta maden ocaklarının açılmaya başlamasıyla birlikte ocak galerilerinde kullanılan maden direkleri, civardaki ormanlardan temin edilmeye başlanmıştır. Kömür madenciliği geliştikçe de maden direkçiliği yayılmış ve gelişmiştir. Fakat orman zengini olan Bartın'da bu süreçte ruhsatsız ağaç kesimi devam ettiğinden bölgedeki ormanların kısa sürede yok olması kaçınılmaz hale gelmiştir. Ruhsatsız ağaç kesiminin önünün alınamamasında hem devletin rasyonel bir orman siyasetinden yoksun oluşu hem de yerel memurların ruhsatsız kesime göz yumması hatta teşvik etmeleri etkili olmuştur. Örneğin 1903 yılına ait belgelerden

²⁷ BOA., Y.PRK.UM. (Umum Vilayetler Tahrirâtı), 45/118.

²⁸ II. Meşrutiyet yıllarında özellikle 1913 yılından itibaren başlayan devlet güdümlü ekonomiyi Türkleştirme politikaları, Erken Cumhuriyet yıllarında da devam etmiştir. Bu konuda daha fazla bilgi için bkz. M. Koraltürk (2011), Erken Cumhuriyet Döneminde Ekonominin Türkleştirilmesi, 1. Baskı, İstanbul: İletişim.

²⁹ Bartın Rehberi, 43-45.

³⁰ M. Kara (2013, 1 January), Osmanlı Devleti'nin Son Döneminde Ereğli Kömür Havzası (1829-1920), *History Studies International Journal Of Turkey*, 5 (1), http://www.historystudies.net/Makaleler/848531146_13-Murat%20Kara.pdf, 20 Aralık 2014, 226.

³¹ Samancıoğlu, İktisat ve Ticaret Bakımından Bartın, 36-37.

anlaşıldığı üzere Bartın Liman Reisi ve bahriye memurları, halkı Çınardüzü ve Habardüzü miri ormanları ile Bartın'ın Boğaz, Amasra ve Kuruçaşile ormanlarından maden direği kesmeye teşvik ediyorlardı. Böylelikle söz konusu maden direklerinin orman ve gümrük resminden muaf olduğu ve ruhsatnameye gerek olmadığını belirtilerek usulsüz ağaç kesimini teşvik edilmiş oluyordu.³²

1903 tarihli başka bir belgeden anlaşıldığına göre Bartın ormanları, Ereğli madenine bırakılmıştı. Maden çıkarma özellikle de Tersane-i Âmire ile İdare-i Mahsusa için gerekli kömürün sağlanması ancak havzadaki maden ocaklarının verimli çalışmasına bağlıydı. Maden-i Hümayun için gerekli olan maden direkleri miri ormanlardan sağlandığı için ruhsatsız kesimlerin devam etmesi halinde direksizlik yüzünden ocakların çökmesi ve içinde çalışan maden işçilerinin zarar görmesi kaçınılmazdı. Merkezi hükümet tarafından resmi yazışmalar yoluyla yapılan uyarılara rağmen yerel yetkililerin umursamazlığı devam etmekteydi. Özellikle Kastamonu Orman Müfettişi Karabet Efendi idaresi altında bu usulsüzlükler epeydir varlığını korumaktaydı.³³

Bununla birlikte 1915 tarihli Kastamonu Vilayet Salnamesi'nden edinilen bilgilere göre o zamanlarda havzaya gerekli olan maden direkleri kapitülasyonlar nedeniyle Finlandiya, İsveç, Norveç ve Romanya'dan getiriliyor; buna karşın ocakların çevresindeki 5-6 saat uzaklıkta bulunan ormanlardan yeterince yararlanılamıyordu. Ayrıca ithal edilen direklerden gümrük resmi alınması hazine gelirlerini arttırmaktaydı. Bartın ormanlarından kesilen direklerin nakliyesi konusunda yaşanan sıkıntılara karşılık yabancıların bu konuda sahip oldukları hız ve kolaylık, çevre ormanlardan gelen direklere göre ithal direkleri daha ucuz kılıyordu.³⁴

Neticede Bartın'da maden direkçiliğinin tarihi çok eski dönemlere uzanmamaktadır. Direkçiliğin Bartın'a geçişi ise daha da geç olmuştur. 1900 senesinde Zonguldak'ta direk tüccarı olarak işe başlayan Durmuş oğlu Pavlaki'nin kardeşi Kostaki, 1902 yılında sahil ormanlarını işlemek suretiyle Bartın'da maden direkçiliğine başlayan kişidir.³⁵ Direkçilik görece geç bir tarihte ortaya çıkmasına

³² BOA., Y.MTV., 232/73 ve BOA., Y.MTV., 232/180.

³³ BOA., Y.MTV., 236/5 ve BOA., DH.MKT. (Dahiliye Nezareti Mektubi Kalemi), 612/43.

³⁴ Samancıoğlu, İktisat ve Ticaret Bakımından Bartın, 45.

³⁵ Samancıoğlu, a.g.e., 49.

rağmen Müslüman-Türk aileleri olduğu kadar gayri Müslim ailelerin de zenginleşmesini sağlayan bir iktisadi faaliyet alanı olmuştur.

2.2.4 Kömür Madenciliği

Madencilik, Bartın kazası sınırları dahilinde bulunan Amasra’da gelişmiştir. Buradaki ilk maden ocakları, 1870’lerin ortasından itibaren havzadaki ilk Türk girişimci Ethem Ağa tarafından işletmeye açılmıştır.³⁶

Tablo 7
Bartın’a Bağlı Amasra Mevkiinde Açılan ve İşletilen Maden Ocakları

Ocağın Numarası	Ocağın Adı	Ocağın Bulunduğu Yer
140	Madenci Ethem Ağa ocağı	Tarlaağzı
141	Laz Hasan ve ortağı ocağı	Çınarlı
142	Bodasaki ve ortakları ocağı	Tarlaağzı
144	Kosti Yağlidis ocağı	Çınarlı
145	Korcu Pano ocağı	Dökük
153	Cevahirci oğlu Bodasaki ve Uncu Apik ocağı	Çınarlı
173	Cevahirci oğlu Bodasaki ve ortakları ocağı	Çınarlı
217	Setrak Penbeciyan ve ortakları ocağı	Çınarlı
253	Ayo ve Andirya ve ortakları ocağı	Küçük Liman
274	Pandelaki İstavridis ocağı	Tarlaağzı
276	Mehmet, Hüseyin, Petro ve Hacı Vasil ocağı	Çınarlı
294	Petro ve Marko ocağı	Dökük
363	Matbaacı Hacı Emin Bey ocağı	Kapusuyu

Kaynak: Samancıoğlu, İktisat ve Ticaret Bakımından Bartın, 71.

Tablo 7 incelendiğinde Amasra’da işletilen on üç tane kömür madeni ocağının on tanesinin sahibi veya ortakları arasında Ermeni ve Rumların bulunduğu görülmektedir. Yine Bartın’ın en zengin Rumlarından olan Cevahirci oğlu Bodasaki bölgede en azından iki maden ocağının işletmecisidir. Ayrıca Tablo 7’de yer almadığı halde Kuruçaşile dahilinde de bir maden ocağı bulunduğu ve işletmesinin 45 yılına daha evvel Nafia Nazırlığı yapmış olan Kirkor Sinabyan Efendi’ye verildiği arşiv belgelerinden anlaşılmaktadır.³⁷

2.2.5 Denizcilik

Bartın’da çok eski zamanlardan beri gemicilik ve denizcilikle ünlenmiş kaptanlar vardı. Bartın gemiciliğinin önemli özelliklerinden biri de gemilerle birlikte armalarının da Bartın tersanelerinde yapılmasıydı. 1869 Kastamonu Vilayet

³⁶ Samancıoğlu, a.g.e., 73.

³⁷ BOA., MV. (Meclis-i Vükela Mazbataları), 215/139; BOA., MV., 220/5.

Salnamesi'ne göre gemi yapıcılığı özellikle Rum Ortodoks halkın geleneksel uğraşısıydı.³⁸

1914 yılına kadar yapılan gemilerin hepsi yelkenli iken 1919'dan sonra yapılan büyük gemilerin çoğu motorluydu. 20. yüzyılın başından itibaren Bartın'da özel şahıslarca gerçekleştirilen deniz taşımacılığında önemli adımlar atılmıştır. 1914 yılında Bankoğlu Kardeşler 20 tonluk bir vapur satın alarak Birinci Dünya Savaşı yıllarında İstanbul-Bartın arasında seferler düzenlemişlerdi. Aynı kişiler 1918 yılında bu sefer de *Mersedes-Âdil* isimli bir romorkör satın alarak Bartın ile Rusya sahilleri ve Bartın-Zonguldak-İstanbul arasında seferler yapmışlardı.³⁹ Bankoğulları daha sonra 1931 yılında İstanbul tüccarlarından Sekbanzade Ahmet Bey, Zonguldak tüccarlarından Ahmet Ali Ağazade Ali Efendi ve Ali Fuat Bey ile ortaklaşa lüks yolcu taşımacılığı için Malta'dan 600 tonluk bir vapur satın alarak *Bartın Vapuru* ismini verilmişlerdi. Bartın Vapuru, Karadeniz sahilleri boyunca taşımacılık hizmeti sunduktan sonra 1930'ların ortasında kamulaştırılmıştır.⁴⁰

2.2.6 Yumurtacılık

Bartınlı ailelere gelir sağlayan iktisadi faaliyet alanlarından biri de yumurtacılıktı. 1880'lerden itibaren Bartın'dan Avrupa ülkeleri dahil olmak üzere yumurta ihracatı başlamıştı. Varnalı Hacı Mustafa Efendi ile İstanbul'daki ortağı Balçıklı Ali Efendi, Avrupa'ya ilk defa ihracat yapmak suretiyle Bartın'da yumurta ihracatının temelini atmışlardı. Birinci Dünya Savaşı'ndan sonra yumurta tüccarlarının çoğalmasıyla birlikte doğrudan Avrupa'ya yumurta ihraç edilebilmesi için Zonguldak'a gelmekte olan *Fransız Pake Kumpanyası*'ndan 15 günde bir Bartın'a vapur göndermesi için talepte bulunulmuştu. Gelen teklif en az 600 sandık üzerine olduğundan böyle bir taahhüdün altına girilmemesi daha uygun bulunmuştur. Buna rağmen Zonguldak'a gelen *Pake Kumpanyası*'na motorlarla mal göndermek yoluyla veya İstanbul'daki komisyoncular vasıtasıyla Bartın'dan epey bir yumurta ihraç edilmiştir. Özellikle mart, nisan ve mayıs aylarında iri olan Bartın yumurtasının en kaliteli olanları Avrupa'ya ihraç edilmekteydi. 1906-1907 yıllarında yaşanan bolluk

³⁸ Yurt Ansiklopedisi, 7729.

³⁹ Samancıoğlu, İktisat ve Ticaret Bakımından Bartın, 70.

⁴⁰ Ç. Asma (2010, 1 Mart), "Bartın Tarihinden Fotoğraflar-40", *Bartın Halk Gazetesi*, <http://www.bartinhalkgazetesi.com/KoseYazisi.php?id=288>, 15 Aralık 2014.

dolayısıyla yumurtalar, Amasra limanına gelen yabancı bandıralı vapurlarla doğrudan Almanya'ya ihraç edilmişti.⁴¹

3. BARTIN KENTSEL ALANININ YENİDEN YAPILANMASI

Belli başlı Osmanlı kentlerinde Tanzimat'ın şehir politikası, 1850'lerden epey sonra etkisini göstermişti. Bartın kentsel alanındaki ilk değişimler ise Ege ve Akdeniz'deki liman kentlerine kıyasla daha da geç tarihlerde 19. yüzyılın son çeyreğinde ortaya çıktı; hatta bazı alanlardaki yenilikler için 20. yüzyılı beklemek gerekti. Belirtmek gerekir ki, Osmanlı kentlerinin modernleşmesi sürecinde merkezi hükümetin almış olduğu idari ve yasal tedbirlere belediye örgütlenmesi ile yerel yöneticilerin dinamizmi ve kararlılığı büyük katkı yapmıştır.⁴²

Liman kentlerinde kentin vitrini durumundaki rıhtımı imar etme çabaları, kentin ticari ve sosyo-kültürel canlılığına işaret etmesi açısından önemlidir. Rıhtım bölgesi, kentin daha içeride kalan mekânına göre çok daha güzel ve temiz bir görünüme sahiptir. Başka bir deyişle denizden kente yaklaşıldığında sahil boyunun tüm giysilerini giymiş olduğu görülür.

3.1 Bartın Liman Bölgesinin İmarı

19. yüzyılın ikinci yarısında diğer Osmanlı kentlerine kıyasla sosyo-ekonomik açıdan daha hızlı biçimde modernleşen liman kentlerinde dış ticaret çok önemli bir işleve sahip olduğundan uluslararası deniz taşımacılığına açık olan ve buharlı gemilerin uğradığı liman kentlerinde yüzyıl boyunca en önemli eksikliklerden biri, modern bir ticaret limanının olmamasıydı. Bartın da bir liman kenti olmasına rağmen 19. yüzyılın sonuna gelindiğinde liman altyapısı halen son derece yetersiz durumdaydı. 20. yüzyılın başına kadar ahşap bir iskeleye sahip olan Bartın'da ancak 1903 yılında kârgir bir iskele yapılmasına karar verilmişti.⁴³

Bartın'ın uluslararası deniz ticaretinden daha fazla pay alıp iktisaden gelişmesinin önündeki engellerden biri de Bartın Irmağı'nın Karadeniz'e döküldüğü yer olan Bartın Boğazı'nın sürekli olarak denizden gelen kumlarla dolması sonucu

⁴¹ Samancıoğlu, İktisat ve Ticaret Bakımından Bartın, 55-59.

⁴² Bu konuda bir örnek için bkz. B. S. Laurent (1999), Bir Tiyatro Amatörü: Ahmet Vefik Paşa ve 19. Yüzyılın Son Çeyreğinde Bursa'nın Yeniden Biçimlenmesi, P. Dumont ve F. Georgeon (Yay. Haz.), *Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri* içinde (ss. 79-98), A. Berktaş (Çev.), 2. Baskı, İstanbul: Tarih Vakfı Yurt.

⁴³ Samancıoğlu, Bartın Belediyesi ve Tarihçesi, 40-41.

boğaza girip çıkacak gemilerin seferlerinin aksamasıydı. Bartın Boğazı'nın temizlenmesi her daim önem arz eden bir sorun olarak varlığını koruduğundan 1896 yılında Kastamonu Vilayeti, bir tane tarak dubası, bir istimbot ve iki çamur dubasının daimi surette bulundurulmasına karar vermişti. Bunların masraflarını karşılamak için de Bartın Boğazı'na girip çıkan gemilerden tonajına göre bir vergi alınacaktı.⁴⁴

Bartın'da deniz ticareti önemli olduğu için bir an evvel Boğaz'ın derinleştirilerek temizlenmesi ve gerekli yerlere rıhtım ve iskele inşa edilmesi gerekiyordu. Bu anlamda kentteki tüccarların kentin imarını bir yatırım aracı olarak görmesinin bir göstergesi olarak 1906 tarihli bir arşiv belgesi hayli ilgi çekicidir. Bartınlı tüccarlardan Sertahmisi Hüseyin Efendi'nin yazdığı dilekçeden anlaşıldığı üzere kendisi bu yatırımlara kaynak ayırmaya son derece istekliydı. Gemi seferlerine müsait olmayan Bartın Irmağı'nın kasabaya kadar temizlenmesi ve derinleştirilmesi, gerekli yerlere rıhtım ve iskele inşa edilmesi gerekiyordu. Sertahmisi Hüseyin Efendi, ırmakta taşımacılık yapabilecek iki tane vapur alıp işletmeye ve Bartın kenti ile ırmağın denize döküldüğü Gürgenpınarı köyü arasındaki yaklaşık beş kilometrelik yolda buharla çalışan bir tramvay hattı inşasını üstlenmeye hazırdı. Bu yap-işlet-devret modeli için 50 yıllık bir imtiyaz talep etmişti. Projenin tamamlanması halinde hem Bartın'daki ticari gerilemenin sona ereceği hem de kamu gelirlerinin artacağına dikkat çeken Sertahmisi Hüseyin Efendi, elde ettiği hasılâtın safi tutarının %10'unu Hazine'ye bırakmayı taahhüt ediyordu.⁴⁵

Rıhtım bölgesinin iyileştirilmesine dönük bir başka girişim de asayişin sağlanmasına yönelik alınan tedbirlerdi. Bartın kazası dahilinde asayıştan sorumlu müdürlük Amasra'da bulunduğu ve kent merkezine uzak kaldığı için Bartın, Filyos ve Kuruçaşile civarında asayiş yeterince sağlanamıyordu. Zaten Amasra'da da limana gelen yelkenli ve buharlı gemilerin yolcu ve eşyalarını kontrol edecek müdürden başka bir memur, jandarma ya da polis memuru yoktu. Resmi yazışmalara göre asayiş konusundaki bu sıkıntıları hafifletebilmek adına Bartın'da on süvari ve sekiz piyade istihdam edilmesi lazımdı.⁴⁶

⁴⁴ BOA., DH.MKT., 421/42.

⁴⁵ BOA., Y.MTV., 276/31; BOA., Y.MTV.283/37; BOA., Y.MTV., 266/102.

⁴⁶ BOA., DH.TMİK.S. (Dahiliye Nezareti Tesri-i Muamelat ve Islahat Komisyonu), 61/14.

Benzer biçimde ticaret hacmi büyüdükçe Bartın Gümrük İdaresi'nin ambarı da artık ticari eşyayı saklamaya yeterli gelmemeye başlamıştı. Bunun üzerine gümrük binası için bir yer kiralanmak istendi. Fakat kira bedelinin yüksek olması dolayısıyla bu karardan vazgeçilerek 1882 yılında yeni bir gümrük binası yapılmasına karar verildi.⁴⁷

Ayrıca 1891 yılında Asma Mahallesi denen yerde Bartın Nehri'nin üzerinde Emlak-ı Seniyye Müdür Muavini Hacı Osman Bey tarafından iki kârgir ayak üzerine otuz metre uzunluğunda demirden bir köprü inşa ettirilmişti. Böylelikle ulaşım konusunda öteden beri yaşanan zorluklar ortadan kalkmış ve kasabanın eteğinde bulunan Ermeni ve Rum mahallelerinin arası birleştirilmişti.⁴⁸ Başka bir deyişle Bartın da 19. yüzyılda sosyo-ekonomik açıdan gelişmeye başlayan diğer Osmanlı liman kentleri gibi gerçekleştirilen imar işleriyle ticari hareketliliğin en fazla hissedildiği liman bölgesinden başlayarak gittikçe güzelleşiyordu.

3.2 Bartın Belediyesi ve Kentin Yenilenmesi

Geleneksel Osmanlı kentinde temel idari bölge kaza idi. Kazanın idari sorumlusu olan, aynı zamanda yargı yetkisine de sahip olan *kadı*'nın etrafında kent yaşamının istikrarlı biçimde akışını sağlamakla yükümlü çeşitli kişiler vardı. Bunların başında muhtesip geliyordu. Muhtesibin görevleri arasında vergilerin toplanması, esnafın denetlenmesi, narhın saptanması, müeyyidelerin uygulanması gibi daha ziyade ticari hayata yönelik denetimler bulunmaktaydı. Kamu düzeninin korunması ise subaşının yetki alanında kalıyordu. Naip, kadının yargıdaki temsilcisi, imam ise mahalle yöneticisiydi.⁴⁹

Modernleşme çağına gelindiğinde ise merkezi otoriteyi yeniden tesis etmek adına alınan tedbirlerle ilişkili biçimde Bâbıali, 1854 yılında başkentte Paris'in altıncı idari bölgesini örnek alarak Altıncı Daire diye adlandırılan bölgede belediye örgütlenmesine gitti. İhtisap ağasının yerine bir şehremini atandı. Şehremini, faaliyette bulunurken iki yardımcı ile on iki tüccar ve zanaatkârdan oluşan bir şehir meclisinden yardım alıyordu.⁵⁰ 1871 yılında bir vilayet nizamnamesi yürürlüğe girdi; fakat bu

⁴⁷ BOA., İ.ŞD. (İrade Şura-yı Devlet), 73/4330.

⁴⁸ BOA., Y.PRK.AJZ. (Yıldız Perakende Arzuhal ve Jurnaller), 18/22.

⁴⁹ M. Es (2008, Mart), Osmanlı Devleti'nde Mahalli İdareler, *Yerel Siyaset*, 29.

⁵⁰ M. Anastasiadou (2001), Selanik, I. Ergüden (Çev.), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt, 127.

dönemde belediyelerin çoğu kağıt üzerinde kurulmuş henüz faaliyete geçmemişti. 1876 yılına gelindiğinde belediyelerin yetki ve sorumluluklarını, eylem araçlarını tanımlayan ve belediyelerin tüm imparatorlukta kurulmasını zorunlu kılan bir belediye yasasının gerekliliği açıktı. Bundan böyle belediye seçimleri dört yılda bir yapılacaktı.⁵¹

Belediyeler kente merkezi iradenin yansıtılmasında ve refah düzeyinin arttırılmasında önemli bir rol üstlendiler. Yerel özerklik arzusuyla değil bizzat merkezi hükümetin iradesiyle kurulan belediyeler, kente sağlık ve düzen getirmede, kenti güzelleştirmede başka bir deyişle Tanzimat'a yaraşır kentler yaratma konusunda merkezi otoritenin kentsel mekâna uzanmış modernleştirici eli gibiydiler. Artık yollarla ilgilenmek, şehrin temizliğini sağlamak, ölçü ve ağırlıkları, pazar yerlerini ve diğer kamusal alanları yeniden düzenlemek, sokakları güzelleştirmek, belediye vergilerini toplamak, kısacası modern Osmanlı kentlerini yaratmak belediyelerin yetki ve sorumluluk alanına girmektedir.

1867'de kaza haline olan Bartın'da ise belediye teşkilatı 1876 yılında kurulmuş⁵²; kurulduğu tarihten itibaren özellikle kent merkezinde pek çok olumlu işe imza atmıştır. Belediyenin gerçekleştirdiği imar işlerine geçmeden evvel, Bartın Belediyesi kurulmadan evvel beledi hizmetlerin nasıl yerine getirildiğine bakmak anlamlı olacaktır.

Bartın Belediyesi faaliyete geçmeden evvel Bartın'ı civar mahallere bağlayan yolların yapımında merkezi hükümetin finansal desteğinin yanı sıra bölge halkının çalışma ve gayretlerinin de olduğu anlaşılmaktadır.⁵³ Hatta bazı hallerde çeşitli imar işlerinin yapımına yönelik talepler, ticaretle uğraşanların iktisadi çıkarına hizmet ettiği gerekçesiyle tüccarların finansal desteğine başvurulması önerisiyle reddedilmiştir. Bu maksatla Viranşehir ve Bartın'ı birbirine bağlayan ve heyelan nedeniyle çöken yolun yapılması ve hemen yanındaki Büyük Nehir üzerine köprü inşa edilebilmesi için bir defaya mahsus olmak üzere ticaret erbabının vergilerine zam yapılarak yol ve köprü masrafinin mahsup edilmesi uygun görülmüştü.⁵⁴

⁵¹ K. Samancıoğlu (1954), Bartın Belediyesi ve Tarihçesi, Bartın: Belediye Neşriyatı, 45.

⁵² Samancıoğlu, a.g.e., 22.

⁵³ BOA., A.MKT.MVL. (Sadaret Mektubi Kalemî Meclis-i Vala), 122/80.

⁵⁴ BOA., A.AMD. (Sadaret Âmedi Kalemî Belgeleri), 5/72.

Yol ve köprü yapımına benzer biçimde 1868 yılında Kastamonu telgraf hattının İskilip kazasına kadar uzatılmasına karar verilmişti. Daha sonra Kastamonu'dan İnebolu, Amasra, Bartın ve Akçaşehir yoluyla İstanbul'a uzatılacak olan telgraf hattı için Avrupa'dan ithal edilecek edevatın maliyeti ile İskilip'te açılacak olan merkezde görevli memurların maaşlarının Hazine tarafından karşılanacaktı. Fakat telgraf hattının yapılması için gerekli diğer masraf karar, ahalinin ianesine bırakılmıştı.⁵⁵

Bartın'ın anayollara bağlanması meselesi 19. yüzyılın sonlarına doğru Nafia Nezareti'nin gündemine girmişti. 1882 yılında Hasan Fehmi Paşa tarafından hazırlanan Umur-ı Nafia Programı'nda yer verilen ve bir hinterlandı limana dolayısıyla kapitalist üretim ilişkilerine bağlamaya dönük yol yapım projelerinden biri de Bartın-Safranbolu yoluydu.⁵⁶ Merkezi hükümetin Bartın-Safranbolu yolunun yapım çalışmasına dair ilgisi, Birinci Dünya Savaşı'nın arifesinde yeniden canlanmıştı. Daday, Safranbolu ve Bartın çevresi zengin doğal kaynaklara sahip olduğu için Amasra'dan Bartın ve Safranbolu'ya doğru bir yol açılması ve bu yolun vilayetin Daday, Eflani, Cumaova gibi verimli yerlerinden geçerek Kastamonu'ya bağlanması halinde bölgenin iktisaden gelişeceği ve Kastamonu'nun her mevsim sahille irtibatının sağlanacağı aşikârdı. Bu nedenlerle merkezi hükümet Kastamonu-Daday-Safranbolu-Bartın-Amasra yolunun anayollara bağlanmasını önemsiyordu.⁵⁷ Ne yazık ki yaklaşmakta olan Birinci Dünya Savaşı pek çok verimli proje gibi bu kararın da uygulamaya girmesine engel oldu.

Anlaşıldığı kadarıyla 19. yüzyılın son çeyreğine yaklaşılrken Bartın'ın hinterlandıyla rahat ilişki kurmasına ve iktisaden büyümesine katkı sağlayacak şekilde bir ulaşım ve iletişim ağı yoktu. Telgraf hattı çekme çalışmaları 1868 yılına denk düşüyordu. Yollar henüz yapılmamış, kaldırım döşenmemişti. Hatta çoğu zaman yağmurun yağmasıyla birlikte çamur hendekleri oluşuyor, halk yollarda ancak çamurla cebelleşerek yürüyebiliyordu. Belediyenin kurulmasıyla birlikte bu görüntü değişmeye başlayacaktı. Her ne kadar o günlerin zor objektif şartları arasına sıkışan

⁵⁵ BOA., A.MKT.MHM. (Sadaret Mektubi Kalemi Mühimme Evrakı), 407/60.

⁵⁶ İ. Tekeli ve S. İlkin (2010), Osmanlı İmparatorluğu'nda 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Nâfia Programları ve Teknoloji Gelişimi Üzerine, *Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken* içinde (ss.123-174), 2. Baskı, İstanbul:İstanbul Bilgi Üniversitesi, 157-158.

⁵⁷ BOA., MV., 165/76.

Belediye, her daim aynı hızda faaliyette bulunmuş olamasa da Bartın Belediye'sinin kurulmasıyla birlikte kentin iç mekânında değişikliklerin yaşandığı muhakkaktı.

Belediyenin kuruluşunun ardından yaptığı işlerin başında yangın tulumbalarının alınması, sokakların aydınlatılması ve süpürülmesi vardı. Yine kent merkezinin güzelleşmesini sağlamak için halk sağlığıyla da ilişkili biçimde belli başlı yollara taş döşenmişti. Belediye kayıtlarına göre belediyenin kaldırım yaptığı ilk yol, 1902 yılında, Aşağı Camii önünden Zırtıloğlu Ömer Efendi'nin evine kadar olan yoldu. Henüz sokaklara isim verilmediğinden sokak ve caddeleri tarif etmek için buna benzer tabirler kullanılmaktaydı. Sonraki çalışma dönemlerinde de diğer yollara kaldırım döşendi. Bartın'da büyük caddelerin açılması için 20. yüzyılın başlarını beklemek gerekmişti. 1905 yılından önce açılan Yukarı Çarşı Caddesi ancak bu yılda kaldırım döşenebilmişti. Yalı Caddesi ise 1919 yılında yapıldı. Sıtmayanı ve Orduyeri Caddelerinin yaya ve araba kaldırımları ise ancak 1929-1930 çalışma döneminde yapılabildi.⁵⁸

Belediyenin gerçekleştirdiği bu imar çalışmalarına ve kentin yeniden şekillenmesine yardımcı olan bir unsur olarak yangınların da katkısını belirtmek gerekir. Bartın 19. yüzyılda biri 1874 diğeri de 1898 yılında olmak üzere iki büyük yangına boyun eğmişti. Fakat daha büyük tahribat yaratan 1898 yangınının diğerlerinden farkı, kasabanın Tanzimat kentine yaraşır bir yapıya bürünmesi için bir fırsat olarak kullanılmasıydı.⁵⁹ Zaten pek çok Osmanlı kentinin yeniden biçimlenmesinde yangınlar adeta doğal bir ferman niteliği arz etmiş; merkezi ve yerel yetkililerin elini kolaylaştırmıştı.

3.3 Sağlık Hizmetlerinde İyileşme

19. yüzyılın sonunda Bartın'da kamu sağlığı konusunda yapılması gereken hâlâ çok şey olsa da salgın hastalıkların ekonomik ve sosyal hayatı felç ettiği günlerden görece uzaklaşmıştı. Bartın'da kuduz, tifo ve hatta kolera salgınlarına halen sıkça rastlanıyordu. Her ne kadar yerel yetkililer salgınları önlemeye yönelik tedbirleri halka

⁵⁸ Samancıoğlu, Bartın Belediyesi ve Tarihçesi, 26-86.

⁵⁹ Samancıoğlu, a.g.e., 38.

benimsetmeye çalışsa da sağlık hizmetlerinde kurumsallaşma sorunu varlığını korumaya devam etmekteydi.⁶⁰

1894 tarihli bir arşiv belgesinden elde edilen bilgilere göre bu tarihte Amasra ve Bartın'da kolera görülmüştü. Her ne kadar kentte kolera'nın ortaya çıkış sebebi olarak Bartın'ın çarşı ve mahallelerinin sağlığa elverişli olmadığına dair gelen ihbar belirtilse de, Bartın Kaymakamlığı'ndan yapılan açıklamada hastalığın Bartın'a uğrayan Adana Vapuru'ndan çıkan iki hasta dolayısıyla bulaştığı ilan edilmişti.⁶¹ Hastalığın yayılmaması için bölge hızlıca kordon altına alınıp etrafiyle ilişkisi kesilmişti. Bartın'a ve hastalığın bulaştığı ihbar alınan köylerine birer doktor gönderilerek halk sağlığının güvence altına alınması için gerekli araştırmalara başlanmıştı. Ayrıca Bartın ve Amasra'dan çıkacak tüm kayık ve gemilerin karantina altına alınmasına karar verilmişti.⁶² Bartın Kaymakamlığı'ndan gönderilen telgrafın içeriğinden, alınan tedbirler sayesinde kolera'nın önünün alındığı ve halkın genel sağlık durumunun iyi olduğu anlaşılmaktadır.⁶³

Benzer şekilde aynı yıl başka kolera vakalarına da rastlanmış; bu sefer de hastalığın ortaya çıktığı Hocabey'den gelen gemilerin Kavak'ta karantina altına alınmasıyla hastalığın Bartın'da yayılmasının önü alınmaya çalışılmıştı.⁶⁴ Anlaşılan o ki, gemi trafiği dolayısıyla salgınlara açık olan Bartın'da bir hastalık ortaya çıktığında karantina uygulamasına gidilerek hastalığın hızlıca yayılması önlenebilmekteydi.⁶⁵

Salgın hastalıkların toplumsal hayatı felce uğratmasını engellemek adına alınan tedbirlerden biri de karantina hizmetinin kurumsallaşması için 1875 yılında kamuya ait bir karantina binasının yapılmasına karar verilmesidir. Belirtmek gerekir ki çoğu durumda tüccarlar, kent mekânında yerini alacak olan bu yeni binaların inşasını üstlenmeye hazırdılar.⁶⁶

Bartın bir liman kenti olduğu için bölgede sıkça karşılaşılan hastalıklardan biri de frengiydi. Frengi tedavisinde kullanılmak üzere Mösyö Doring'in yaptığı

⁶⁰ BOA., DH.MKT., 180/17.

⁶¹ BOA., DH.MKT., 171/81.

⁶² BOA., A.MKT.MHM., 562/25

⁶³ BOA., DH.MKT., 171/81.

⁶⁴ BOA., DH.MKT., 171/80.

⁶⁵ 1893 tarihli bir belgeden Bartın'a Romanya ve Bulgaristan sahilleri üzerinden deniz taşımacılığının yapıldığı anlaşılmaktadır. Bkz. BOA., A.MKT.MHM., 562/25.

⁶⁶ BOA., İ.DH. (İrade Dahiliye), 49832.

düzenlemeyle Bartın ve civarındaki kazalara doktor ve ilaç tahsis edilmişti⁶⁷; ama frengiyle mücadele için daha etkili tedbirlerin alınması gerekiyordu. Bu maksatla Bartın'da bir frengi hastanesinin açılması düşünülmüş fakat daha sonra hastanenin Bartın yerine Bartın, Daday, Araç ve Çerkeş kazalarının ortasında bulunan Safranbolu'da açılmasına karar verilmişti. Hastanenin inşaatına 1886 yılında başlanmıştı. Hastanede masrafları belediye gelirlerinden karşılanmak üzere birer tane doktor ve eczacı görevlendirilecekti.⁶⁸ Yüzyılın son çeyreğinde Bartın'da sağlık hizmetlerinin kurumsallaşmasının bir diğer örneği de 1901 yılında Bartın Hastanesi'nin açılması olmuştu.⁶⁹ Her ne kadar o vakitler doktor ve eczacılar gezici sıfatla büyük kentlerden gelerek halka şifa dağıtıyor olsa da zamanı rasyonel kullanmak ve sağlık uzmanlarının teknik bilgisinden azami ölçüde faydalanmak için hastane örgütlenmesinin daha iktisadi olacağının anlaşılması, bir yarım asır öncesine göre önemli bir ilerleme olarak görülebilir.

Halk sağlığı konusunda alınan tedbirlerden birisi de temizlik ihtiyacını kuyu suyuyla karşılayan halk için 1869 yılında kaza merkezine su getirilerek suyun çeşmelere bağlanmasıdır. Ayrıca etrafa dikilen fidanlar sayesinde bataklık ve kokuşmuş sulardan yayılan kötü kokunun önüne geçilmek istenmişti. Böylece kent sakinleri için kentin havası nispeten temizlenmiş, kötü kokular giderilmiş oluyordu.⁷⁰

Yüzyılın sonuna yaklaşılrken elli yıl öncesinden farklı olarak Bartın'da artık bir hastane ve karantinahane, kent merkezinde olmasa bile yakınında bir frengi hastanesi, kasaba ortasında akan bir su ve etrafında çeşmeler bulunuyordu. Yine de yeni yüzyıla yaklaşılrken sağlık koşulları mükemmel değildi; halen yapılması gereken çok iş vardı. Doktorların sayıca yetersiz olması halen önemli bir sorundu.⁷¹

3.4 Eğitim Hizmetlerinde Gelişme

19. yüzyılın son çeyreğinde Bartın'da çok fazla okul yoktu. 1882 Kastamonu Vilayet Salnamesi'ne göre Bartın'da 4 medrese, 1 rüştiye, 1 ibtidai ve 45 sıbyan mektebi vardı. Cuinet, 1890'da Bartın'da bulunan 4 medresede 64; 1 rüştiyede 80; 1 ibtidaide 600 öğrencinin okuduğunu belirtmektedir. Aynı dönemde Bartın'da Rum

⁶⁷ BOA., İ.DH., 1315-C-19/10.

⁶⁸ BOA., DH.MKT., 1433/25.

⁶⁹ BOA., Y.PRK.UM., 56/7.

⁷⁰ BOA., İ.DH., 41989.

⁷¹ Bu konuda bir örnek için bkz. BOA., A.MKT.MHM., 562/25.

Ortodokslara ait 2 okula devam eden 86 öğrenci vardı. 1903 Maarif Salnamesi'ne göre Bartın'da bulunan Ziyaiye Medresesi 68 öğrenciye sahipti.⁷²

Bartın İptidaisi 1877 yılında açılmıştı. Yüzyılın son çeyreğine girmeden önce Kastamonu vilayetinin her tarafında rüştiye mektepleri açılmış; Bartın da bundan nasibini almıştı. 1868 yılında Bartın Kaymakamlığı Davalar Meclisi azasından Hacı Hüseyin Ağa ile Beşezade Mehmet Bey, Bartın'da bulunan arazilerini bir rüştiye mektebi ve bir telgrafhane yapılması için bağışta bulunmuşlardı. İnşa kararı çok önceden verilmiş olan Bartın Rüştiyesi'nin tamamlanması hayli zaman almıştı.⁷³ Anlaşılan o ki, Bartınlı zengin aileler modern eğitim binalarının yapımı için finansman sağlamaya hazırdılar.

Merkezi hükümet de mesleki konularda teknik eğitim veren ziraat mektebi, sanayi mektebi, dar'ül muallim gibi okulların açılmasını desteklemekteydi. Aslında bu gibi uygulamaya dönük okulların açılması, bir yönüyle Osmanlı Devleti'nin üretimi arttırma ve Batı ile olan karşılaştırmalı üstünlüklere dayalı dış ticaret ilişkisini olabildiğince istikrarlı yürütme çabalarının bir yansıması olarak yorumlanabilir. Buna paralel olarak 20. yüzyılın başlarında Bartın'da bir Ziraat ve Sanayi Mektebi açılması için girişimde bulunulmuştu.

Bolu Meclis-i Umumisi'nce kabul edilen beş yıllık ziraat programının 4. maddesinde yazanlara göre biri merkez livada, bir diğeri Bartın'da inşalarına başlanan, yatılı ve proje uygulamasına dayalı ziraat ve sanayi mekteplerinin imalathaneleriyle beraber bütün teferruatı 1916 yılı Ağustos ayında bitecek ve aynı senenin Eylül ayının başında öğretime başlayacaktı. *“Ömürlerini çobanlık yaparak şunun bunun yanında geçirmeye mahkûm”* köylü çocuklarının arasından kabiliyetli olanlar toplanarak çocuklara, bu okullarda ayrı bir program ile vatan ve millet sevgisi aşılacak, marangozluk, dokumacılık, terzilik, kunduracılık ve sütçülük gibi alanlarda talimler yaptırılacaktı. Yine bu okulların tasarrufuna bırakılan ellişer dönümlük arazi üzerinde tarımsal üretim konusunda talimler yapılacaktı.⁷⁴ Ne yazık ki 1919 yılına gelindiğinde 3 yıl önce açılması gereken Bartın Ziraat ve Sanayi Mektebi halen tamamlanamamıştı. Rehavetinden dolayı mal müdürü hakkında ihtar cezası verilmiş olsa da Mülkiye

⁷² Yurt Ansiklopedisi, 7730.

⁷³ BOA., İ.DH., 40465.

⁷⁴ BOA., DH.UMVM. (Dahiliye Nezareti Umur-ı Mahalliye-i Vilayat Müdüriyeti), 76/10.

Müfettişi Hüsnü Bey'in raporundan anlaşıldığı kadarıyla eksiklerin tamamlanması ve hataların düzeltilmesi bir hayli zaman alacaktı.⁷⁵

3.5 Bartın Kent Alanının Genişlemesi

19. yüzyılda bürokrasinin gelişimine paralel olarak 1876 yılında Bartın Belediyesi'nin kurulmuş; ardından 1895'te Hükümet Konağı yapılmış ve 1906'da Bartın Ticaret ve Ziraat ve Sanayi Odası açılmıştı. 1889'da Ziraat Bankası şubesinin açılmasıyla birlikte Bartın yerli sermayeyle kurulan mali kuruluşlarla tanışmış oluyordu.⁷⁶ Milli iktisat politikasının uygulama sahası bulmaya başladığı 1913 yılında Bartın'da tarım ve ticareti teşvik etmek maksadıyla 30.000 lira sermayeli *İktisad-ı Milli Anonim İslam Şirketi* adında bir mali kuruluş için sermaye toplanması gündeme gelmişti. Fakat toplanan sermaye yetmediği, Ziraat Bankası da şirketin hisse senetlerini satın alarak ortak olmaya yanaşmadığı için yerli sermayeli bir bankanın daha kurulması mümkün olamamıştı.⁷⁷

Bartın kentine renk katan girişimlerden biri de halkın ibadet etme özgürlüğünün bir yansıması olan ve 1868 yılında inşa edilen Rum kilisesiydi. Aya Nikolas olarak adlandırılan kilisenin yapılacağı mahal, Rum milletinin özel mülkiyetinde olan bir yer olarak belirlenmişti.⁷⁸ Bundan 28 sene sonra kilisenin harap olduğunu düşünen yetkililer, kilise binasının yıkılarak bu surette elde edilen taş ve kerpiçle kilisenin yeniden inşasına karar vermişlerdi. Merkezi hükümet hiç kuşkusuz, kendi ibadetleri için yapılan bu kilisenin inşasında ve masraflarının finansmanında Rum cemaatinin canla başla çalışacağına inanıyordu.⁷⁹

Bartın Belediyesi, Hükümet Konağı, Bartın Ticaret ve Ziraat ve Sanayi Odası, Bartın İptidaisi ve Rüştîyesi, Rum mektepleri, Ziraat Bankası, yapımına başlanan ama tamamlanamayan Bartın Ziraat ve Sanayi Mektebi, Bartın Hapishanesi ile Bartın kent alanı giderek büyümüştü. Telgraf ve postanenin yenilenmesi⁸⁰, karantinahane ve ihtiyaca cevap verecek bir gümrük binasının inşa edilmesi ile kent daha da güzelleşmiş; deniz ticaretinin gelişimi için şartlar görece iyileşmiş bulunuyordu. Fakat

⁷⁵ BOA., DH.UMVM., 11/25.

⁷⁶ Samancıoğlu, İktisat ve Ticaret Bakımından Bartın, 83 ve 87.

⁷⁷ BOA., DH.İD., 107/81.

⁷⁸ BOA., İ.HR. (İrade Hariciye), 232/13702

⁷⁹ BOA., İ.AZN. (İrade-Adliye ve Mezahib), 313-B-20/17.

⁸⁰ BOA., İ.ŞD., 107/6384.

Birinci Dünya Savaşı'nın çıkması, Birinci Dünya Savaşı ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında Rumların diğer Osmanlı kentleri gibi Bartın'ı da terk etmeleri kentin sosyo-ekonomik anlamda darbe almasına; 1936 yılında Ankara-Ereğli demiryolunun Zonguldak'a bağlanması da kentin hinterlandını kaybetmesine neden olmuştur.⁸¹

SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

Batı Karadeniz Bölgesi'nde eski bir pazar yeri olan Bartın, Tanzimat'ın şafağında Müslümanlarla birlikte Rumların ve görece az da olsa Ermeni ve Yahudi nüfusun birlikte ikamet ettiği bir yerleşim yeri idi. Doğal güzellikleri fazla, yeraltı ve yerüstü zenginlikleri kendine yeterli, üzerinde taşımacılık yapmaya müsait bir ırmağı olan ve bu ırmak sayesinde Karadeniz'le bağlantı kurup İstanbul ve oradan da Avrupa'ya ulaşması mümkün, yerleşime ve şehirciliği tatbika uygun bir mahaldi. Ama yine de yüzyılın ikinci yarısına ulaşıldığında henüz şehirciliği bilmiyordu. Osmanlı Devleti henüz belediye örgütlenmesiyle tanışmadığı için beledi hizmetler daha ziyade kent sakinlerinin yardımıyla sunulabiliyordu. Sokakların aydınlatılması, süpürülmesi, kaldırım döşenmesi, geniş caddelerin açılmaya başlanması, itfaiyenin kurulması ve bataklıkların kurutulmasına ancak yüzyılın son çeyreğinde başlanabildi. Elbette bu nesnel koşullar altında hastalıklar ve yangınlar, Bartın'da gündelik olaylar arasındaydı.

Fakat 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Bartın'da hissedilir derecede bir kentsel gelişim yaşandı. Zaman geçtikçe iktisadi üretkenlik arttı; İstanbul, Avrupa ve Mısır'la ticari ilişkiler kuruldu. Hinterlandından topladığı ilksel ürünler ile yerel ekonomisinde üretilen emtiayı iskelesinde topladıktan sonra gemilere yükleyip İstanbul ve Mısır'a gönderiyor hatta Avrupa'ya ihraç ediyordu. Öte yandan Bartın, söz konusu coğrafyalardan gelen emtianın Anadolu içlerine girmesini sağlayan bir ithalat iskelesiydi. Fakat bu ticari ilişki sadece emtia değil, belli ölçüde Batılı yaşam tarzının da Batı Karadeniz topraklarına girmesine vesile oluyordu.

19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yaşanan ekonomik ve sosyal kalkınmaya paralel olarak Bartın'da önemli bir nüfus artışı yaşandı. 1831 sayımına göre yaklaşık olarak 14.270 olan Bartın nüfusu, 1892 yılında 50.392 ile 3,5 katına ulaşmıştı. Aynı yüzyılda diğer liman kentlerindeki kadar baş döndürücü bir nüfus artışı olmasa da Bartın demografisinde yaşanan niceliksel gelişime nüfusun etnik ve dinsel dağılımında

⁸¹ İ. Atukeren (1939), Cumhuriyetin XVI. Yılında Bartın Çevresi ve Ortaokulu, İstanbul: Ülkü Basımevi, 18.

yaşanan değişiklikler eşlik etti. Demografik alanda meydana gelen değişimler, Bartın'ın bir liman kenti olarak sahip olduğu sosyo-ekonomik çekim gücünün bir yansımasıydı. Bununla birlikte kent sosyo-ekonomik açıdan geliştikçe mimari olarak da yeniden biçimlenmiş ve modern üslupla inşa edilen binalarla birlikte kent merkezi de büyümeye başlamıştı.

Reform çağının sonunda, yeni yüzüyle Cumhuriyet'i karşılamaya hazırlanan Bartın'da pek çok şey kesin olarak değişmişti. Bazı kurumlar tasfiye edilip yerlerine yenileri yerleştirilmişti. Bazı alanlarda kentin görünümüne daha önceden olmayan unsurlar eklenmişti. Öte yandan bazı eski kurumlar, yaşam tarzları ve geçmişe bağlılık da sürekliliğini korumaya devam ediyordu. Kent fonksiyonel anlamda yavaş yavaş değişip mimari açıdan yeni bir kimlik kazansa da elbette eskiyle köklerini koparamazdı; öyle de oldu. Bir yerde düzenli cadde ve sokaklar, bir başka yerde çıkmaz ve eğri büğrü sokaklar... Öte yanda ilk kez kent mimarisinde yerini alan ve yeni mimarlık üsluplarınca inşa edilmiş Hükümet Konağı, Bartın Belediyesi, Bartın Ticaret ve Ziraat ve Sanayi Odası, İtalyan bir mimarın eseri olan Bodasaki Konağı, Aya Nikolas Kilisesi, Rum Mektebi, Bartın Hastanesi, Gümrük Dairesi...

Son olarak iktisadi ve sosyal kalkınmanın istikrar kazanacağı bir dönemde Birinci Dünya Savaşı patlak verdi. Artık bu güzel Karadeniz kentinde yüzyıllardır yan yana yaşamlarını sürdüren Türk, Rum, Ermeni ve az sayıdaki Yahudiler için gündelik hayat geçmiş günlerden çok farklıydı. 20. yüzyıla birlikte modernleşme çağında giderek zenginleşen gayri Müslimlerin yerine Müslüman-Türklerin geçmesi gerektiğine dair bir paradigma yerleşmişti. Bundan böyle Bartın, ekonomi-politik işlevini giderek kaybetmiş; başkentin siyasi etki alanına giren tüm Anadolu liman kentleri gibi Ankara'nın kararlarını özveriyle uygulamaya başlamıştı. Başka bir deyişle ulus-devletleşme sürecinde diğer liman kentleri gibi Bartın'da da gayri Müslimlere ve doğal olarak kendi geçmişine yönelik kentsel bellek giderek kaybolmuştur.

KAYNAKÇA

Arşiv

T.C. Başbakanlık Osmanlı Arşivi

A.AMD., 5/72, 1264.L.07

A.MKT.MHM., 407/60, 1285.M.20

A.MKT.MHM., 562/25

A.MKT.MVL., 122/80, 1277.Ca.18

DH.İD., 107/81, 1332.L.22

DH.MKT., 171/80, 1311.C.5

DH.MKT., 171/81, 1311.Ca.14

DH.MKT., 180/17, 1311.C.01

DH.MKT., 421/42, 1313.Ra.11

DH.MKT., 612/43, 1320.Ş.14

DH.MKT., 1433/25, 1304.L.27

DH.UMVM., 11/25, 1336.N.23

DH.UMVM., 76/10, 1338.00

DH.TMİK.S., 61/14, 1323.L.21

İ.AZN., 313-B-20/17

İ.DH., 1315-C-19/10

İ.DH., 41989, 1286.Ş.24

İ.DH., 49832, 1292.Za.14

İ.DH., 40465, 1285.C.14

İ.HR., 232/13702, 1285.Ra.18

İ.ŞD., 73/4330, 1302.C.16

İ.ŞD., 107/6384, 1308.L.12

MV., 165/76, 1330.C.23

MV., 215/139, 1337.Ş.27

MV., 220/5, 1338.Z.04

Y.MTV., 190/93, 1317.M.14

Y.MTV., 232/73, 1320.R.13

Y.MTV., 232/180, 1320.R.29

Y.MTV., 236/5, 1320.Ş.02

Y.MTV., 266/102, 1322.Ş.09

Y.MTV., 276/31, 1323.Ca.07

Y.MTV., 283/37, 1323.Z.06

Y.PRK.AJZ., 18/22, 1308.Ca.08

Y.PRK.UM., 45/118, 1316.Z.30

Y.PRK.UM., 56/7, 1319.C.07

Kitaplar

Anastassiadou, M. (2001). Selanik. I. Ergüden (Çev.). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt.

Aşçıoğlu, E. (2001). Bartın. Bartın: Bartın Ticaret ve Sanayi Odası Yayını.

Atukeren, İ. (1939). Cumhuriyetin XVI. Yılında Bartın Çevresi ve Ortaokulu.
İstanbul: Ülkü Basımevi.

Bartın Ticaret ve Sanayi Odası. (1927). Bartın Rehberi. Bartın.

Berkes, N. (2012). Türkiye'de Çağdaşlaşma. A. Kuyaş (Haz.). 18. Baskı. İstanbul:
Yapı Kredi

Baskıcı, M. M. (2005). 1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim. Ankara:
Turhan.

Çadırcı, M. (2011). Tanzimat Sürecinde Türkiye Anadolu Kentleri. T. Ercoşkun
(Der.). Ankara: İmge.

Dumont, P. ve Georgeon, F. (Ed.) (1999). Modernleşme Sürecinde Osmanlı Kentleri.
A. Berktaş (Çev.). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt.

- Karpat, K. H. (2003). Osmanlı Nüfusu (1831-1914) Demografik ve Sosyal Özellikleri. B. Tırnakçı (Çev.). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt.
- Karpat, K. H. (2010). Osmanlı Nüfusu 1830-1914. B. (Çev.). İstanbul: Timaş.
- Kazgan, G. (2002), Tanzimattan 21. Yüzyıla Türkiye Ekonomisi, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi.
- Keyder, Ç., Özveren, E. ve Quataert, D. (Ed.). (1994). Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri (1800-1914). G. Ç. Güven (Çev.). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt.
- Koraltürk, M. (2011). Erken Cumhuriyet Döneminde Ekonominin Türkleştirilmesi. 1. Baskı. İstanbul: İletişim.
- Pamuk, Ş. (2005). Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt.
- Samancıoğlu, K. (1942). İktisat ve Ticaret Bakımından Bartın. Bartın Ticaret ve Sanayi Odası (Neşreden). Ankara: Ankara Basım ve Cildevi.
- Samancıoğlu, K. (1954). Bartın Belediyesi ve Tarihçesi. Bartın: Belediye Neşriyatı.
- Tekeli, İ. (2005). Bir Modernleşme Projesi Olarak Türkiye’de Kent Planlaması. S. Bozdoğan ve R. Kasaba (Ed.). *Türkiye’de Modernleşme ve Ulusal Kimlik* içinde. 3. Basım. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt.
- Tekeli, İ. (2010). Türkiye’de Kent Planlamasının Tarihsel Kökleri. *Türkiye’nin Kent Planlama ve Kent Araştırmaları Tarihi Yazıları* içinde (ss. 26-147). İstanbul: Tarih Vakfı Yurt.
- Tekeli İ.ve İlkin S. (2010), Osmanlı İmparatorluğu’nda 19. Yüzyılda Araba Teknolojisi ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler. *Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken* içinde (ss. 63-122). 2. Baskı, İstanbul:İstanbul Bilgi Üniversitesi.
- Tekeli, İ. ve İlkin, S. (2010). Osmanlı İmparatorluğu’nda 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Nâfia Programları ve Teknoloji Gelişimi Üzerine. *Cumhuriyetin Harcı: Modernitenin Altyapısı Oluşurken* içinde (ss. 123-174). İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi.
- Texier, C. (2002). Küçük Asya Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi. Cilt 3. A. Suat (Çev.). Ankara: Enformasyon ve Dökümantasyon Hizmetleri Vakfı.

Süreli Yayınlar ve Ansiklopediler

- Asma, Ç. (2010, 1 Mart). Bartın Tarihinden Fotoğraflar – 40, *Bartın Halk Gazetesi*, <http://www.bartinhalkgazetesi.com/KoseYazisi.php?id=288>, 15 Aralık 2014.
- Es, M. (2008). Osmanlı Devleti'nde Mahalli İdareler. *Yerel Siyaset*, 29-38.
- Kara, M. (2013, 1 January), Osmanlı Devleti'nin Son Döneminde Ereğli Kömür Havzası (1829-1920), *History Studies International Journal Of Turkey*, 5 (1), 223-249, http://www.historystudies.net/Makaleler/848531146_13-Murat%20Kara.pdf, 20 Aralık 2014.
- Koraltürk, M. ve Coşkun, K. (2005, Temmuz-Ağustos). Kayıklardan Vapurlara İstanbul'da Deniz Ulaşımı, *Denizcilik Dergisi*, 22, 60-68.
- Önkol, B. (2006, 1 Temmuz). Sular Tanrısı Yeniden Hayat Buluyor, *Perşembe Rotası (Dünya Gazetesi Eki)*.
- Zonguldak (1982-1983-1984). *Yurt Ansiklopedisi* içinde (Cilt 10). İstanbul: Anadolu Yayıncılık A.Ş.
- Bartın (2002). *Türk Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* içinde (Cilt 5). İstanbul: Türk Diyanet Vakfı Yayınları İşletmesi

**TRABZON, HYSSUS LİMANI (SÜRMENE-ARAKLI) VE PARASKALMİON
(ÇAPAR) TEKNESİNİN ZAMANSAL DEĞİŞİMİ*****Coşkun ERÜZ**
Emre PEŞMAN***
Ercan KÖSE********Özet**

Doğu Karadeniz antik çağlardan günümüze, büyük insan hareketlerine kapalı olmakla birlikte, önemli ticaret yollarının kesiştiği, kara ve deniz taşımacılığı açısından dışa açık bir bölgedir. Bölge kıyıları, gemilerin barınabileceği, yük alıp boşaltabileceği güvenli liman özelliğine sahip, uygun koy ve körfezden yoksundur. Körfez özelliğinde çok az sayıdaki limanlardan birisi olması dolayısı ile antik çağdan günümüze yer değiştirerek kullanılabilen, tek liman Roma döneminde *Hyssus* (Sürmene/Araklı) olarak adlandırılan günümüzün Araklı Limanıdır. Antik çağdan 21. Yüzyıla kadar *Hyssus Limanı* ve bölge kıyılarında yük ve insan taşımakta kullanılan, Karadeniz'e özgün teknelerden birisi *Paraskalmion-Çapar* teknesi idi. Bu çalışmada Hyssus Limanı ve Çapar teknenin tarihsel değişimi durumu irdelenmiştir

Anahtar kelime: Doğu Karadeniz, Hyssus Kalesi-Limanı, ancient Parasskalmion-Çapar tekne

Abstract

Since the ancient times, Eastern Black Sea was not open the mass migration. However, the region was an open area in terms of external transport. There are a few bays with safe harbor property along the shore line. Araklı bay was a most suitable area where was used as a harbor. Region which was called Hyssus in Roman period is called as Araklı harbor to today. From ancient times to the 21st century, *paraskalmio-çapar* boat which was unique to the Black Sea used to carry cargo and people between Hyssus harbor and other harbours of the region. In the present study, the historical changes of Hyssus Castle-Harbour and çapar boats were examined

Key Words: Eastern Black Sea, Hyssus Castel-Harbour, ancient Parascalmion-Çapar boat

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII. Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** Yrd. Doç. Dr. KTÜ Deniz Bilimleri Fakültesi,61530, Trabzon, coskuneruz@gmail.com, Tel: 0 462 752 28 05

*** Yrd. Doç. Dr. KTÜ Deniz Bilimleri Fakültesi,61530, Trabzon, pesman@ktu.edu.tr, Tel: 0 462 752 28 05

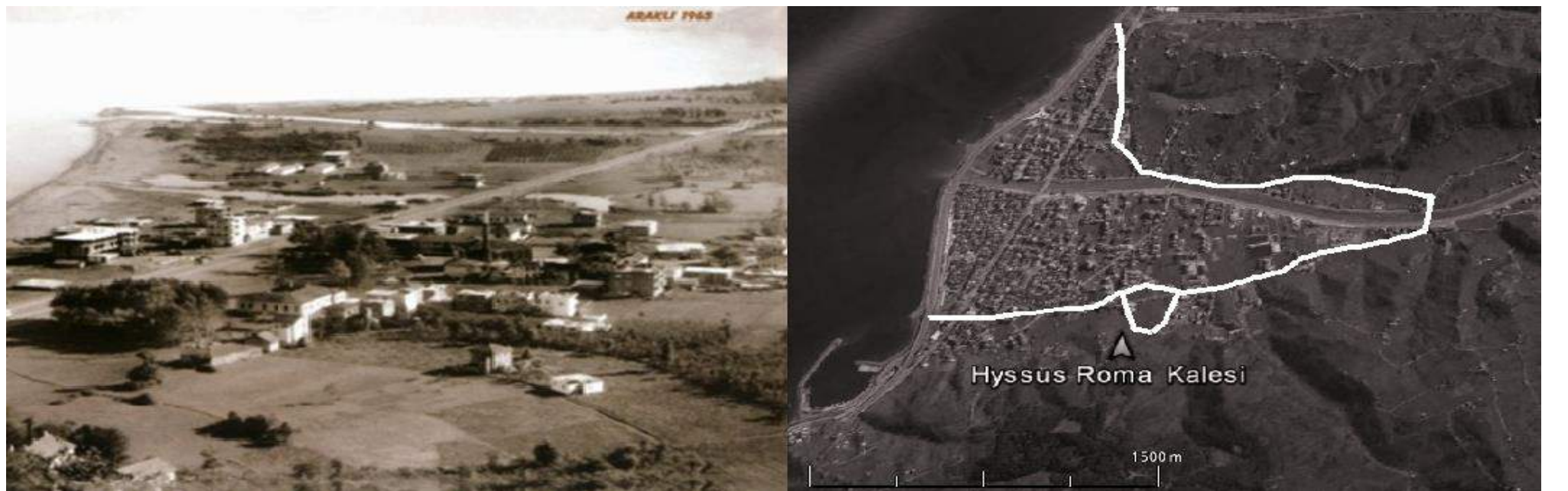
**** Prof. Dr. KTÜ Deniz Bilimleri Fakültesi,61530, Trabzon, ekose@ktu.edu.tr, Tel: 0 462 752 28 05

1.Giriş

Doğu Karadeniz antik çağlardan günümüze, büyük insan hareketlerine kapalı olmakla birlikte, coğrafik konumu dolayısı ile önemli ticaret yollarının kesiştiği ve kara ve deniz taşımacılığı açısından dışa açık bir bölgedir. Bölge coğrafik olarak denize paralel dağları ve boyuna kıyıları ile gemilerin barınabileceği, yük alıp boşaltabileceği güvenli liman özelliğine sahip, uygun koy ve körfezden yoksundur. Araklı (Sürmene, Susurmania, Hyssus) Limanı körfez özelliğine sahip çok az sayıdaki limanlardan biridir. Bu özelliğinden dolayısı ile antik çağdan günümüze yer değiştirerek kullanılabilen tek liman, Roma döneminde *Hyssus* (Sürmene/Araklı) olarak adlandırılan günümüzün Araklı Limanıdır (Bilgin, Yıldırım,1990;31, Aksoy,2011;90). Antik çağda Bayburt ve Gümüşhane üzerinde Anadolu'ya açılan ve önemli bir ticari liman olan Susurmania-Hyssus Kalesi ve limanının bulunduğu körfez, Karadere çayının alüvyonları ile dolarak günümüzde Araklı kent merkezi içinde karada kalmıştır.

2. Hyssus Limanı ve Çapar Teknenin Tarihsel Değişimi

Trabzon limanının doğusunda kalan en önemli doğal liman, Roma döneminden günümüze kadar, alüvyonla dolma nedeni ile yer değiştirerek kullanılmaya devam edilen Araklı (eski Sürmene) Limanıdır. Kapadokya Valisi Arrianus'un MS 131 tarihinde Roma İmparatoru Hadrianus'a hitaben yazdığı raporunda ,Trabzon dan sonra eski dönemlerden beri var olan Hyssus limanına uğradığından bahseder ki bu liman bugün ki Araklı Limanıdır (Zehiroğlu, 1999: 26, Speidel 2009:603)



Şekil 1: Araklı körfezi ve Hyssus Kalesi-Limanının değişimi (Roma dönemi (Beyaz Çizgi))

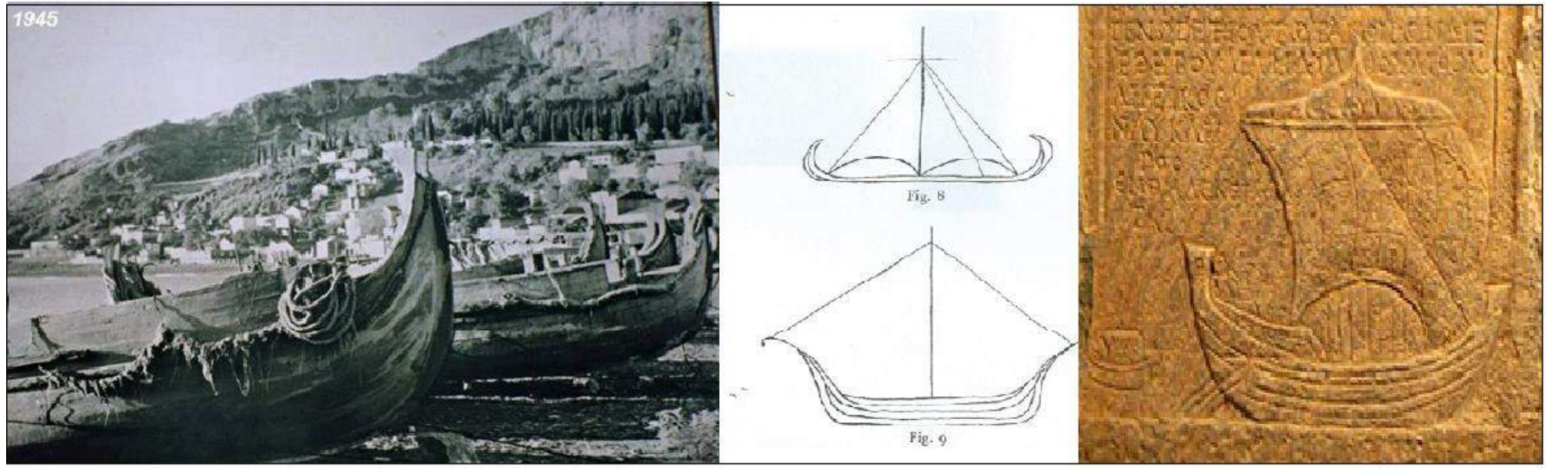
Roma İmparatorluğunun garnizon kenti Satala'nın denize açılan kapısı olması dolayısı Hyssus Kalesi ve limanı hem askeri ve hem de ticari açıdan önemli idi. Limana bağlanan kervan yollarının (Erüz vd. 2015:661-662) güvenliğini sağlamak amacı ile limanın 5km çaplı çevresine, farklı dönemlerde, günümüze kadar ulaşan 5 kale inşa edilmiştir (Şekil 2) (Erüz, 2013: 6). Hyssus kalesi ve limanının bulunduğu körfezin Karadere'nin taşıdığı alüvyonlarla dolması sonucu, günümüzde kale kıyıda yaklaşık 1km içeride kalmıştır (Şekil 1). Koyun dışında, Batı kıyıda inşa edilmiş olan (Şekil 1) yeni Araklı Limanı, günümüzde ticari liman olmaktan çok balıkçılık limanı olarak kullanılmaktadır.



Şekil 2: Soldan sağa ,Kalecik (Venedik) ,Hyssus (Roma) kalesi ve Canayer(Ceneviz) Kaleleri

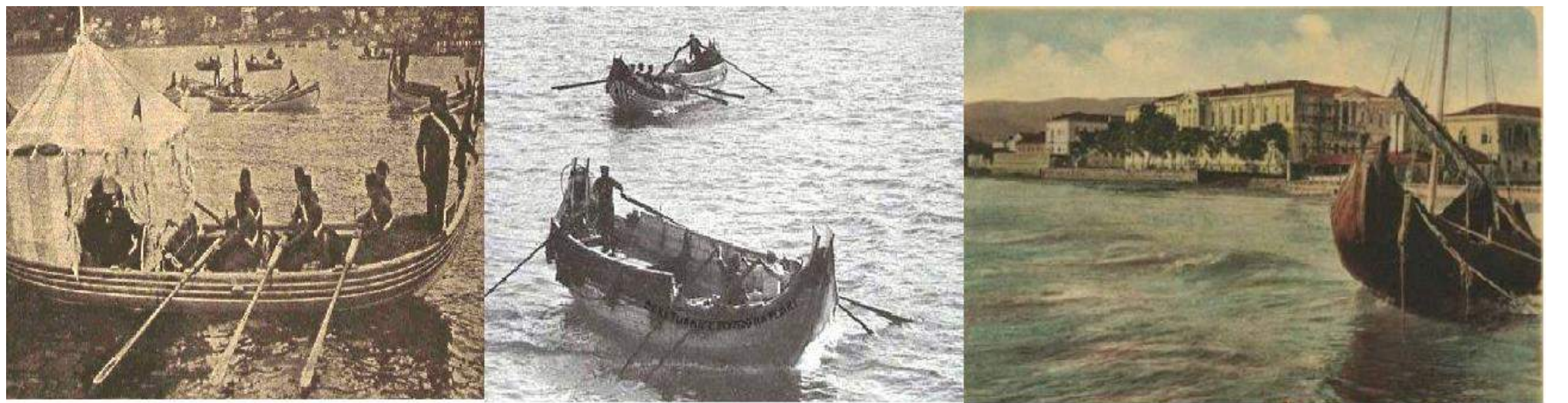
Antik çağdan günümüze önemli bir ticari liman olan Araklı (Sürmene) limanı, bölgede taşımacılık sektörü yanında gemi inşa sanatı ve sanayisinin gelişmesini de sağlamıştır. Sürmene'de günümüzde de devam eden ahşap ve çelik gemi yapımının kökeni bu liman ve sağladığı güçlü deniz ticaretine bağlı idi. Osmanlı İmparatorluğu döneminde, belki öncesinde de, bölgede gemi halatı ve yelkenler için ihtiyaç olan kendir ipi üretilip işlenmekte idi. Aynı şekilde metal el sanatları, ahşap el sanatları ve gemi yapımı konusunda da Sürmene (Araklı) ve çevresi önemli bir üretim merkezi idi (Erüz,2013: 24). MÖ500 yıllarında Amasyalı Strabon; Karadenizle ilgili olarak "Kafkas dağlarının uzantısı olan, bu sarp ve dağlık sahil kesiminde, kuzeyden güneye, sırasıyla, Achaei, Zygi ve Heniokhi kabilelerinin toprakları yer alır" demiştir. (Zehiroğlu, 1999: 26) Korsanlık ile geçinen bu insanların kullandığı ve "*Kamarae*" olarak adlandırılan en fazla 30 kişi taşıyan küçük ve hafif teknelerin *Çapar (Pareskalmia-Paraskalmion)* teknenin atası olduğu düşünülmektedir. MS 1250 yıllarında yapılmış olan, Trabzon Aya Sofya Kilisesinin duvarlarında bulunan tekne figürlerinin (Bryer, 2010:175). çapar teknesi ile olan benzerliği dikkat çekicidir (Şekil 3).

TRABZON, HYSSUS LİMANI (SÜRMENE-ARAKLI) VE
PARASKALMİON (ÇAPAR) TEKNESİNİN ZAMANSAL DEĞİŞİMİ



Şekil 3: *Paraskalmion-Çapar* Teknenin çizimi. (June Winfield) ve Roma Kapadokya valisi Arrianus'un Mezar taşında *Çapar* tekne kabartması.

Günümüze ulaşan 20. Yüzyıla ait fotoğraflarda, *Çapar* teknelerin, daha çok kürekle sevk edildiği görülse de, tek direkli ve aşirtma yelken ile de kullanıldığı görülmektedir (Şekil 4). Teknenin baş ve kış tarafından yukarıya doğru uzanmış iki geniş tahta ayrıntısı ile karşılaşılacaktır. Teknenin, Karadeniz bölgesinde kürekli tekne olarak kıyılarda yolcu ve yük taşımak, bir mavna gibi çekilerek yük gemilerinden kargoyu limanlara veya kıyıya ulaştırmak için kullanılması yanı sıra genellikle tek direkli “aşirtma yelkeni” sayesinde uzak mesafelere de gidebildiği bilinmektedir.



Şekil 4: Liman içinde yolcu ve yük taşıyan kürekli çapar tekneler (Trabzon) ve Uzak mesafe yük taşımak için kullanılan aşirtma yelkenliye sahip çapar (Samsun) tekneleri (Fotoğraf Trabzon'dan Esintiler).

Ayrıca teknelerin yük ve yolcu taşıma maksadıyla kullanılan versiyonlarının bir birinden farklıdır. Yolcu taşımak için kullanılan versiyonun yük taşıma maksadıyla kullanılan versiyondan daha narin olduğu düşünülmektedir (Şekil 4).

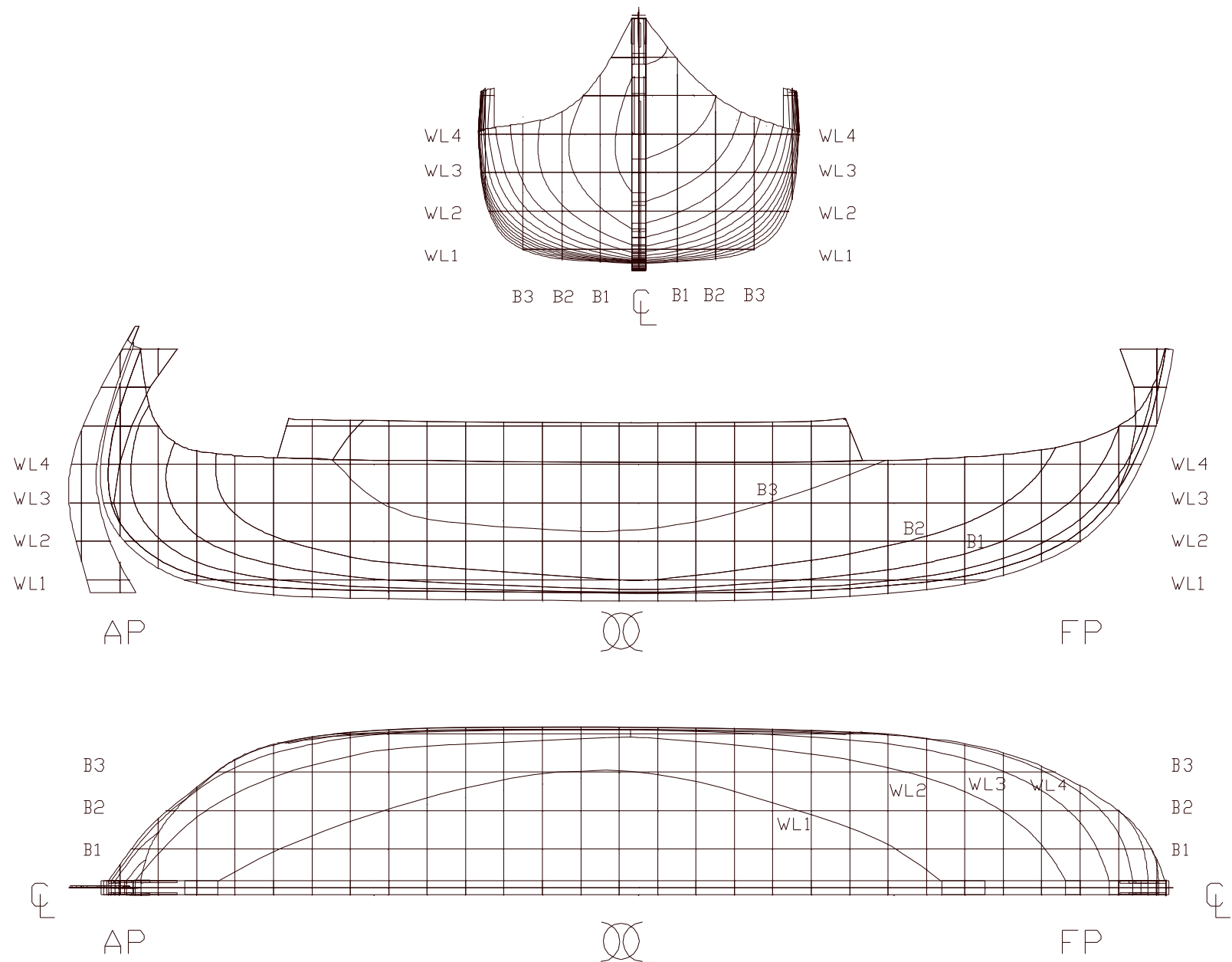
Osmanlı arşivlerindeki sevkiyat kayıtlarından ve günümüze ulaşabilmiş olan eski fotoğraflardan yararlanılarak tekne hakkında bilgi edinilebilmektedir. Teknenin

baş ve kış tarafı birbirinden farklı olup yukarı doğru keskin kavislidir. Orta kesitteki fribordu baş ve kış ile kıyaslandığında oldukça küçük kalmaktadır.

Çapar tekne Trabzon ve bölge kıyılarında 60'lı yıllara kadar özellikle kıyıya yanaşamayan büyük gemilere yolcu ve yük taşıma maksadıyla kullanılmıştır. Bu dönemden sonra tamamen yok olmuştur. Bu tarihi tekneye ait, yük taşıma amaçlı son örnekler, Sinop-Ayancık kereste fabrikasında yıllarca kullanılmıştır. Bu teknelerden sadece 3 tanesi fabrika deposunda bulunmuştur. Bunlardan birisi de Sinop Cezaevi bahçesinde koruma altına alınmıştır. Ne yazık ki yolcu taşıma amaçlı daha küçük ve narin modele ait fotoğraflar dışında herhangi bir örnek ya da bilgi mevcut değildir.

3. Çapar Teknenin Hidrodinamik Özellikleri

Çapar teknesi ile ilgili günümüze ulaşan endaze resmi veya kesit planları bulunmamaktadır. Bu tekneleri yapan ve onaran ustaların birikimleri kayıt altına alınamadığı için yok olmuştur. Bu çalışmada Çapar Teknesi ile ilgili kısıtlı bilgiler ve günümüze ulaşan resim ve fotoğraflardan faydalanarak geminin endaze planı çıkarılmış (Şekil 5) ve geminin denizciliği ile ilgili yorum yapılmıştır.

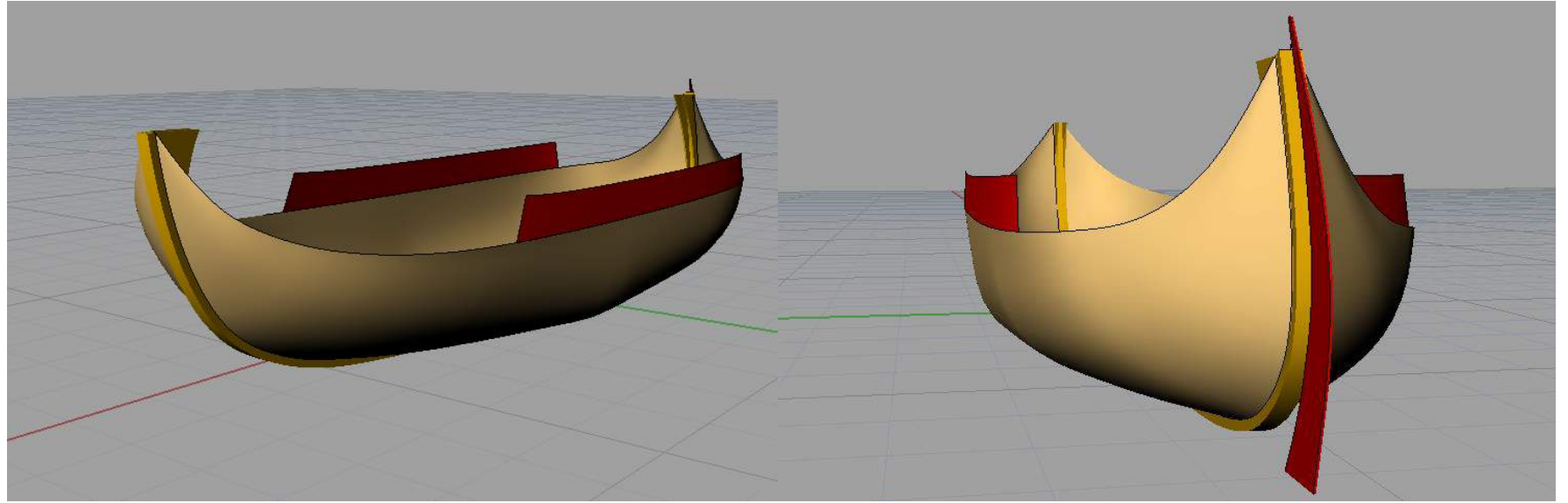


Şekil 5: Çapar teknesinin endaze resmi

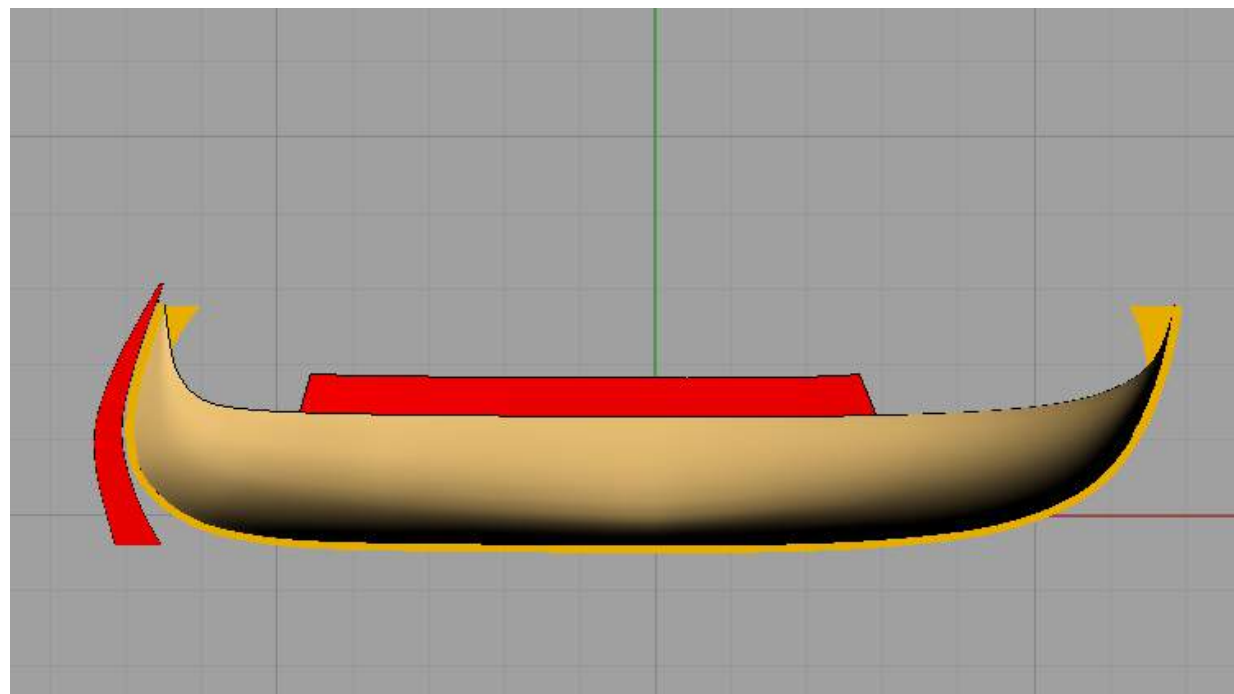
Yapılan incelemeler sonucunda bu teknelerin boylarının 6-15 metre arasında olduğu genişlik-boy oranının yaklaşık 0,3; derinlik-boy oranının yaklaşık 0,13 olduğu belirlenmiştir. Günümüze ulaşan fotoğraf ve resimlerden çapar teknesi ile ilgili aşağıda verilen sonuçlara ulaşılmıştır.

Öncelikle teknenin güçlü bir omurganın üzerine inşa edildiği, tekne formunda omurganın belirgin bir şekilde görüldüğü tespit edilmiştir. Teknenin baş ve kıç bodoslamalarının simetrik olmadığı, baş bodoslamasının kaide hattından daha kalkık olduğu ve dışa açılan karakterde olduğu, kıç bodoslamasının ise kaide hattından uzaklaştıkça içe döndüğü; bir yay formunda olduğu görülmüştür.

Geminin en kesitleri incelendiğinde tekne kesitlerinin U-formunda olduğu, teknenin orta kesitinin dolgun olduğu ve bu dolgunluğun yük taşıma konusundaki isteğe bağlı olarak başa ve kıça doğru farklı varyasyonlarda devam ettiği görülmüştür. Tekne kesitlerinin U-formunda olması konstrüksiyon açısından kolaylık sağladığı gibi tekne hacminin artmasına imkan tanımıştır (Şekil 6,7).

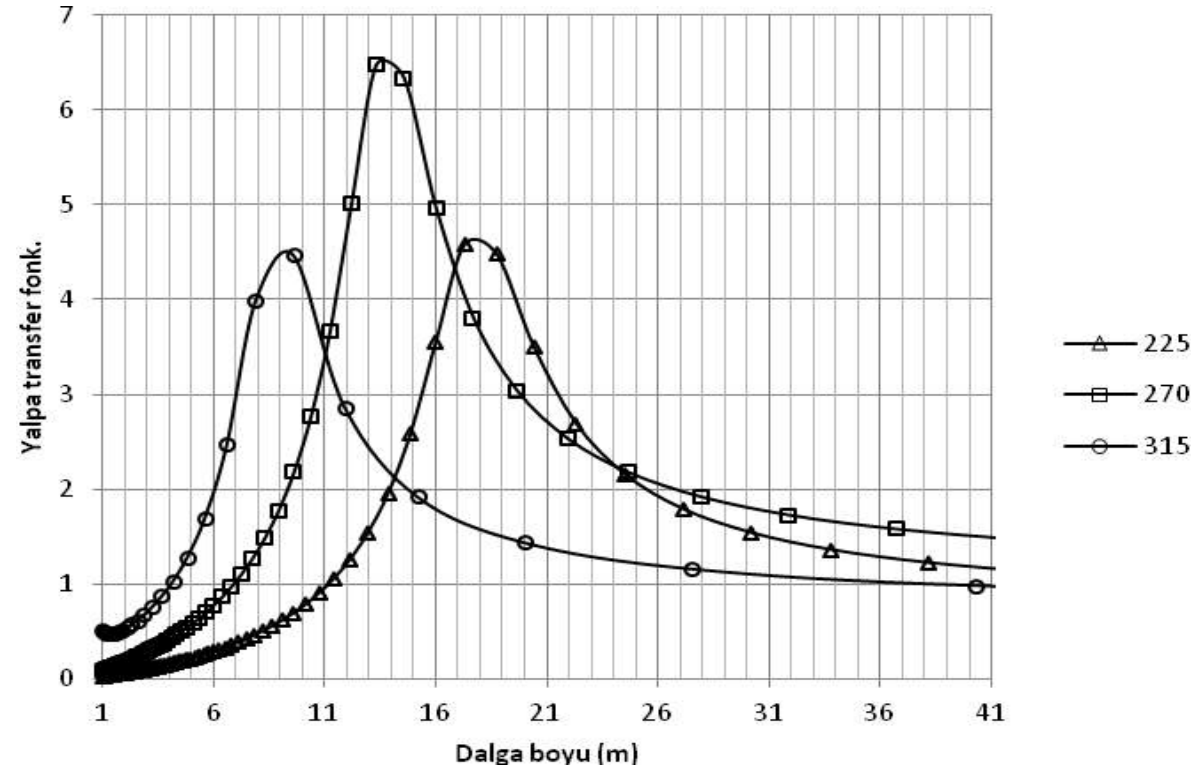


Şekil 6: Çapar teknesinin baş ve kıç formu

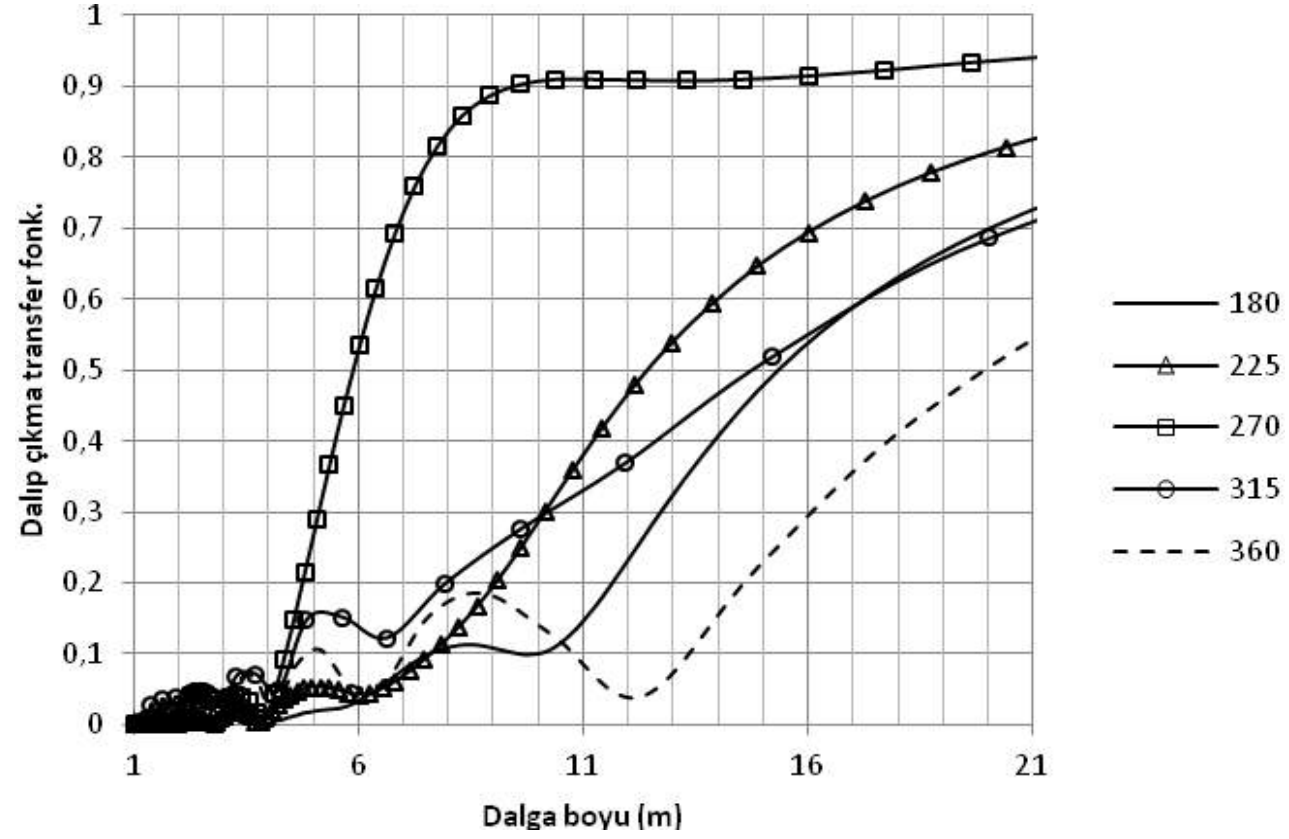


Şekil 7: Çapar teknesinin profil resmi

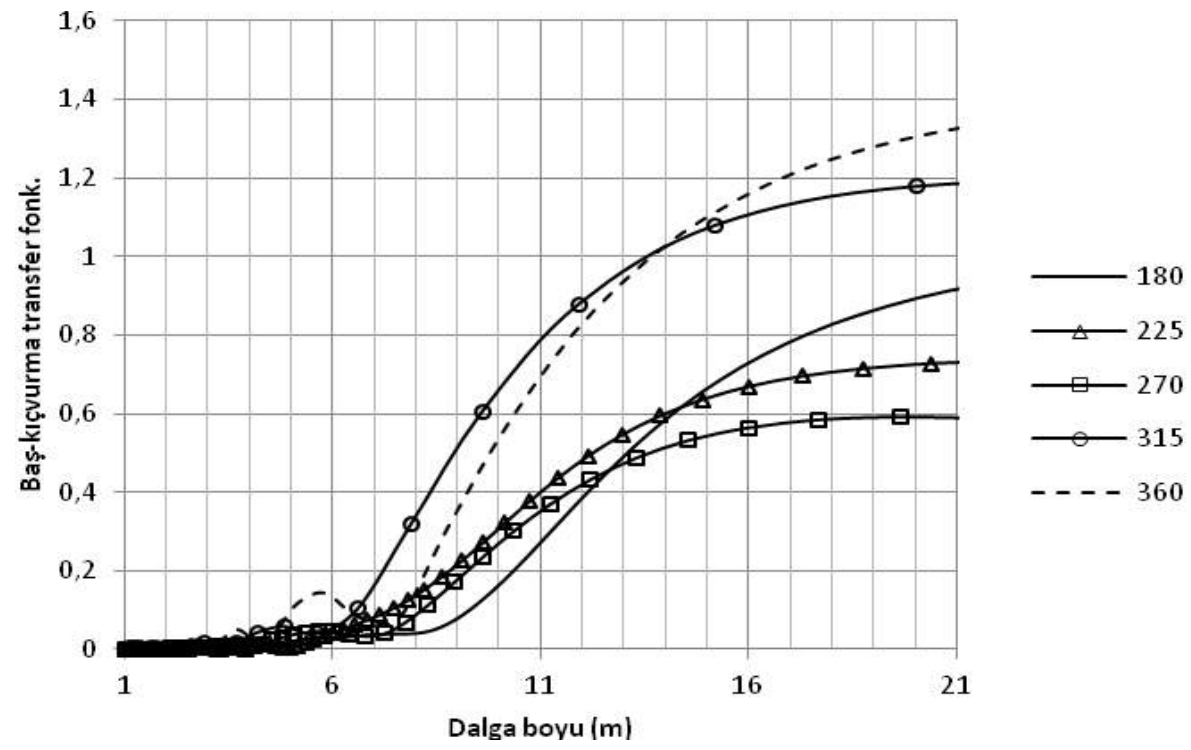
Çapar teknelerinin denizciliği hakkında bilgi edinmek için, oluşturulmuş olan tekne formunun analizi yapılarak bilgi üretilmiştir. Denizcilik analizleri 2 knot tekne hızı için yapılmıştır. Aşağıda Şekil 8’de yalpa hareketi transfer fonksiyonlarının dalga boyu ile değişimleri, Şekil 9’da dalıp çıkma hareketi transfer fonksiyonlarının dalga boyu ile değişimleri ve Şekil 10’da baş kış vurma hareketi transfer fonksiyonlarının dalga boyu ile değişimleri verilmiştir. Aşağıdaki şekillerde grafiğin yanındaki göstergede 180° baş dalgalarını, 225° baş omuzluk dalgalarını, 270° borda dalgalarını, 315° kış omuzluk dalgalarını ve 360° kış dalgalarını göstermektedir.



Şekil 8: Yalpa hareketi transfer fonksiyonu (2 knot)



Şekil 9: Dalıp çıkma hareketi transfer fonksiyonu (2 knot)



Şekil 10: Baş kıç vurma hareketi transfer fonksiyonu (2knot)

Sonuçlar özetlenirse baş-kıç vurma ve dalıp-çıkma hareketleri için dalga boyunun tekne boyundan büyük olduğu durumlarda beklenildiği gibi teknenin dalga genliğine uyduğu ve aynı genliklerde hareket ettiği, dalga boyunun tekne boyundan küçük olduğu durumlarda ise dalga genliğinin yaklaşık yarısına, bir başka ifadeyle dalga yüksekliğinin dörtte biri büyüklükte genliğe sahip salınım hareketleri yaptığı görülmektedir. Bu durum tekne kesitlerinin U-formunda olmasının bir sonucudur. Bu analiz yardımıyla, teknenin büyük genliklerde yunuslama hareketi yapmayan kullanım amacına uygun bir formunun olduğu söylenebilir. Yalpa hareketi açısından tekne formu incelendiğinde en büyük yalpa genliği değerlerinin yaklaşık gemi boyuna eşit dalgalarda olduğu görülmektedir. Yalpa hareketi için elde edilen sonuçlar beklenen sonuçlardır; bir tekne için en riskli dalgalar yaklaşık tekne boyuna eşit boyu olan dalgalardır. Muhtemelen bu dalga boylarında bu teknelerin kaptanları dalgaları bordadan almaktan kaçınıp dalgaları baş veya kıçtan almaktaydı ve bu nedenle teknenin baş ve kıç bodoslamaları yüksek tutulup güvertenin ıslanmasının önüne geçilmiştir.

Genellikle kumsal olan sahile büyük gemilerin oturtulması büyük risk içerir; teknenin büyük olması nedeniyle boyuna mukavemet açısından daha riskli olacağı ve dalgalara karşı koyarak geminin oturduğu yerden açığa çekilmesinin zor olacağı söylenebilir. Sığlaşan sularda dalga yüksekliğinin arttığı ve dalga boyuna bağlı olarak tekneyi karaya sürükleyeceği açıktır, eğer yüksek genlikli dalganın dalga boyu; gemi boyuna yakın ve küçük değerlerde ise teknenin açık sulara çekilmesi çok daha fazla kuvvet gerektirecektir. Bu problemi aşmanın yolu genliği yüksek olan bu dalgaların

dalga boyundan daha küçük boyu olan bir tekne kullanmaktır. Boyu daha küçük olan bir teknenin mukavemeti de fazla olacaktır.

Sahile kolaylıkla yanaşıp karaya oturabilen çapar tekneleri yapıları gereği bu problemin aşılması için oldukça uygun teknelerdi. Zaten kullanılmalarının bırakıldığı 1960'lı yıllar büyük gemilerin yanaşabileceği rıhtımları olan limanların hizmete girdiği yıllara rastlar.

Çaparın formu incelendiğinde geminin orta kesitine kıyasla daha yüksek baş ve kış kesitlerden oluştuğu görülmektedir. Bu durum görevi sığ sulara yük bırakmak olan çaparın baştan ve kıştan alacağı dalgalarda güvertesinin ıslanmasını engellemek için düşünülmüş bir tasarımıdır. Özellikle ilerleyen bir dalganın derinliğin azalmasına bağlı olarak yüksekliğinin arttığı ve belli bir derinlikten sonra kırıldığı düşünüldüğünde bu tasarım büyük önem taşımaktadır.

Çaparın formu incelendiğinde bir diğer spesifik özelliğinin baş ve kış kesitlerinin U formunda olmasıdır. Tekne baş ve kış kesitlerini U ve V olmak üzere ikiye ayırmamız mümkündür. V form teknenin giriş açısının küçülmesini sağlayacağından teknenin sevki için daha düşük güç gerektirdiğinden avantajlı sayılabilir. Fakat V form teknenin baş-kış vurma hareketinde tekne başının veya kışının suya gömülmesine neden olacaktır. Eğer çapar V formu olsaydı muhtemelen sığ sularda gövdesi büyük bir kuvvetle zemine çarpacağından tekne büyük hasar alacaktı.

Tekne U kesitli baş ve kış kesitlere sahip olduğundan dalgayla senkronize hareket edip gövdesinin şiddetli bir şekilde karaya çarpması engellenmiştir. Fakat bu durum geminin baş kış vurma hareketindeki hareketinin genliğini arttıran bir unsur olmuştur. Bu çok şiddetli havalarda rahatsız edici bir unsurdur. Sığ sularda karaya oturtularak yük sevkiyatı yapması düşünülen bir tekne için çaparın optimum dizayn özelliklerine sahip olduğunu söyleyebilmekteyiz.

4. Sonuçlar

Doğu Karadeniz'in doğal körfez ve limanı olan Araklı (Sürmene), Karadere çayının alüvyonları ile MS131'den günümüze 1km den fazla dolarak doğal liman olma özelliğini kaybetmiştir. Dolmanın sonucu olarak tarihi Roma Hyssus Kalesi ve Limanı karasallaşarak Araklı yerleşiminin içinde kalmıştır.

Karadeniz’e özgü bir tekne olan *paraskalmion-çapar* teknesi geçmişî antik çağa dayanan ve gelişimini yıllara borçlu olan bir teknedir. Bilindiği gibi günümüzde bir teknenin tasarımını yaparken, üretimi yapılmadan önce teknolojinin yardımıyla bilgisayar ortamında modellenerek denizciliği, mukavemeti ve dengesi gibi güvenlik için önemli unsurlar hakkında bilgi sahibi olabiliyoruz. Geçmişte bu durum deneme yanılma yoluyla ve yetenekli ustaların bilgilerinin yıllar boyunca aktarımıyla sağlanabiliyordu. Bu açıdan çapar gibi geçmişten günümüze gelen formlar yılların ve ustaların bu yıllar içinde tekneye kattıkları ile gelişmiş, büyük değere sahip formlardır. Sanayileşme, ihtiyaç önceliğinin değişmesi gibi kaçınılmaz olan koşullar bu teknelere olan ihtiyacı azaltmış ve günümüze bu tekne ile ilgili fotoğraflar ve Sinop ta bulunan tek örnek kalmıştır. Bu tekneyi üreten ustalar ve onların birikimleri ne yazık ki yok olmuştur.

Üç tarafı denilerle çevrili olan Türkiye kıyılarında yüzmüş olan Çapar ve diğer tüm tekne formları araştırılarak bu teknelere ait endaze resimleri çıkartılıp, bu formların denizcilik özellikleri kullanım amaçlarına bağlı olarak belirlenmeli ve tarihi gelişimi ile birlikte gelecek nesillere iletilmek üzere kayıt altına alınmalıdır. Bunun da ötesinde, denizcilik kültüründen uzaklaşmakta olduğumuz düşünüldüğünde bu tekne formlarının ve ekipmanlarının sergilenebileceği denizcilik müzeleri kurulabilir.

Kaynaklar

Aksoy, A.,2011, A dan Z ye Sürmene, Akademi, 295s

Bilgin, M., Yıldırım, Ö,1990, Sürmene, Sürmene Belediyesi Kültür yayınları, Damla Ofset, İstanbul,696 s.

Bircan, K., Bircan, M., Genç, U., Liphschitz, N., (1111), "Karadeniz geleneksel tekne tiplerinin önemli bir keşfi: Çapar Teknesi", 29. Arkeometri sonuçları Toplantısı, 27-23 Mayıs, Muğla, Türkiye, sayfa: 216-222

Bryer A., "Trabzon İmparatorluğu'nda Gemicilik", (çev. Tuğçe Müge Sakarya), Ankara Üniv. D.T.C.F. Tarih Araştırmaları Dergisi, c. 29, S. 48 (2010), ss. 167-178

Erüz, C. 2013, Kervan Yolu Proje Kitapçığı, 38sayfa, Trabzon

Erüz, C., Erbaş, S., Kandemir, R., Yılmaz,İ., Üçüncüoğlu, G., 2015. Gümüşhane ve Trabzon’dan Geçen Tarihi Yolların, Kültür Yolları olarak, Tanıtım ve

Turizm Amaçlı Kullanım Potansiyeli- Doğu Karadeniz Bölgesi
Sürdürülebilir Turizm Kongresi, Bildiriler Kitabı,Gümüşhane, 657-666,

Zehiroğlu, A.M.,1999, Antik Çağlarda Doğu Karadeniz, Çivi Yazıları Yayınevi,
İstanbul, 136s

Speidel M. A.,2009, Heer und Herrschaft im Römischen Reich der
Hohen Kaiserzeit , Stuttgart, 595-631.