



KTÜ



SDBF



GEMİMO

# IV

16 - 17 Nisan 2012

**Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu**

*Doğu Karadeniz*

T.C. KARADENİZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ  
Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi

# **Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu IV**

*Doğu Karadeniz*

## **Bildiriler Kitabı**

**Yayına Hazırlayanlar**

---

Ersan Başar  
Özkan Uğurlu  
Sercan Erol  
Ünal Özdemir  
Umut Yıldırım  
Buğra Demirel  
Süleyman Köse

**Karadeniz Teknik Üniversitesi  
16 - 17 Nisan 2012**

# **Türk Deniz Ticareti Tarihi**

## **Sempozyumu IV**

### **Doğu Karadeniz**

ISBN

978-605-01-0349-6

Tasarım / Uygulama

Degradeajans

*e.posta: degradeajans@gmail.com*

Baskı, Cilt

Sena Ofset . SERTİFİKA NO. 12064

Litros Yolu 2. Matbaacılar Sitesi B Blok 6. Kat No. 4NB 7-9-11

Tophkapı 34010 İstanbul Tel: 212.613 03 21

© 2012

T.M.M.O.B.

Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odası

*e.posta: bilgi@gemimo.com*

Bu kitabın yayın hakkı KTÜ ve GEMİMO'ya aittir. Eğitim ve ticari olmayan amaçlar için herhangi bir teknikte çoğaltma yapmak, yayın hakkı sahibinin önceden izni olmadan kaynak göstermek şartı ile mümkündür. Kitabın satış veya diğer ticari amaçlarla çoğaltılması, yayın hakkı sahibinin yazılı izni olmadan kesinlikle yasaktır.

Bu kitabın içindeki bilgilerin doğruluğunu sağlamak için çaba gösterilmiş olmasına karşın, KTÜ ve GEMİMO bilgileri garanti etmemektedir. Bu nedenle KTÜ ve GEMİMO sorumlu tutulamaz.

## Sunuş

Dünya denizcilik tarihi insanoglunun denizle tanıştığından beri tüm aktivitelerini konu alır. Esas itibari ile de balıkçılık, seyahat ve diğer uğraşları için tekne yapımı ile başlar. Dolayısı ile de binlerce yıllık bir geçmişi kapsar ve dünya tarihinin de daha iyi anlaşılması için elzem olduğu ortaya çıkar. Yazılı kaynaklardan ve sözlü geleneklerden öğrenildiğı kadar ile denizcilik tarihi ekonomik, politik, kültürel ve dini açıdan önemli olayları günümüze kadar getirmektedir. Bu bağlamda Asya, Arap Dünyası Akdeniz ve Karadeniz deniz ticaret tarihi tarihçilerimizin yoğun bir şekilde çalıştığı alanlar olmuştur. Öyle gözükmektedir ki küreselleşmenin etkisi ile ortaya çıktığına inanılan son denizcilik olayları gelecekte birer vesika olarak tarihteki yerini alacak ve dünya tarihinin daha iyi anlaşılmasına pozitif katkı yapacaktır.

Türk Deniz Ticareti Tarihinin yakın geçmişten beri Doğu Akdeniz (Mersin), Ege (İzmir) ve İstanbul daki konferanslarda tartışılması, araştırma bulgularının ilgi duyanlarla paylaşılması akademik bir ihtiyacın giderilmesinden öte mevcut bilgilerin olabildiğince bir araya toplanması ve ihtiyaç duyulduğunda temini kolay olması bakımından önemli bir işlevi yerine getirdiğine inanmaktayım. Benzeri çalışmaların ülkemizde artması özellikle son yıllarda sadece araştırmacıların değil genel kamuoyunun da ilgisinin artması ile hayat bulmuş olduğu da açıktır. Bu bakımdan Türk Deniz Ticaret Tarihi Doğu Karadeniz boyutu ile irdelenerek genel anlamda bütünün sağlanmasına çok değerli katkı yapacaktır. Bu kitapta sunulan değerli çalışmalarını çeşitliliğı ile bu beklentimin önemli ölçüde karşılanmış olması bizleri ziyadesi ile mutlu etmiştir.

“Türk Deniz Ticareti Tarihi-4 Doğu Karadeniz” kongresinin gerçekleşmesinde katkıları yadsınmaz olan başta Trabzon Valiliğı, Belediye Başkanlığı, Trabzon Sanayi Ticaret Odası ve TMMOB Gemi Makineleri İşletme Mühendisleri Odasına (GEMİMO) içten teşekkürlerimi sunuyorum. Karadeniz Teknik Üniversitesi Rektörlüğü nün yaklaşımı ise bu projenin gerçekleşmesini mümkün kılmış, bize şevk vermiştir.

Hayırlı olması dileğı ile.

Nisan 2012, Trabzon

**Prof. Dr. Kadir SEYHAN**

Karadeniz Teknik Üniversitesi  
K.T.Ü. Deniz Bilimleri Fakültesi Dekanı

### **Onur Kurulu**

---

Dr.Recep Kızılcık  
Dr.Orhan Fevzi Gümrükçüoğlu  
Prof.Dr. İbrahim   zen  
M.Suat Hacısalihoğlu

Trabzon Valisi  
Trabzon Belediye Başkanı  
KT  , Rektörü  
Trabzon Sanayi Ticaret Odası

### **Bilim ve Danışma Kurulu**

---

Prof.Dr.Bahri   ahin  
Prof Dr.Bayram  
Prof.Dr.Ercan Köse  
Yrd.Doç.Dr.Ersan Başar  
Prof Dr.Güldem Cerit  
Prof.Dr.Hikmet   ks  z  
Prof.Dr.İdris Bostan  
Prof.Dr.Kadir Seyhan  
Prof.Dr.Mehmet Genç  
Prof.Dr.Muhammet Boran  
Doç.Dr.Mustafa Altun    
Prof.Dr.Nil G  ler  
Prof.Dr.Osman Kamil Sa    
Prof.Dr.  erife Yorulmaz

Yıldız Teknik Üniversitesi  
Bayraktar Dokuz Eylül Üniversitesi  
Karadeniz Teknik Üniversitesi  
Karadeniz Teknik Üniversitesi  
Dokuz Eylül Üniversitesi  
Karadeniz Teknik Üniversitesi  
İstanbul Üniversitesi  
Karadeniz Teknik Üniversitesi  
İstanbul   ehir   niversitesi  
Karadeniz Teknik Üniversitesi  
Yakın Doğu Üniversitesi  
İstanbul Teknik Üniversitesi  
Piri Reis Üniversitesi  
Mersin Üniversitesi

### **Düzenleme Kurulu**

---

Yrd.Doç.Dr.Ersan Başar  
Yrd.Doç.Dr.Coşkun Er  z  
Doç.Dr.Nadir Ba   ınar  
Yrd. Doç. Dr.  zkan Uğurlu  
A. Okt.Sercan Erol  
Uzm.Umut Yıldırım  
Ar  .G  r   nal   zdemir  
Ar  .G  r.Buğra Demirel  
Ar  .G  r.Süleyman Köse

KT    
KT    
KT    
KT    
KT    
KT    
KT    
KT    
KT  

## İçindekiler

---

- 1** 1974 Sonrası Kuzey Kıbrıs'ta  
Deniz Taşıtı Üreten Karadenizliler  
*Ata ATUN*
- 11** 1853-1856 Kırım Savaşı ve Sinop Baskını:  
Osmanlı İmparatorluğu Tarihindeki Önemli Bir Dönüm Noktası  
*Levent KIRVAL*
- 23** Atatürk Dönemi Türk Denizciliğinde Yaşanan Gelişmeler  
Ve Cumhurbaşkanı Olarak Hamidiye Gemisi İle  
Trabzon'a Yaptığı İlk Ziyaret  
*Derya ŞİMŞEK*
- 43** Küçük Kaynarca Antlaşması'nın Karadeniz Deniz Ticareti  
Üzerindeki Etkisinin İncelenmesi  
*Zafer TİTİZ ve Erdal ARLI*
- 51** Dünyada ve Türk Deniz Ticareti İçerisinde  
Kılavuzluk Hizmetlerinin Tarihsel Gelişimi  
*Cahit İSTİKBAL*
- 89** Türk Deniz Ticaret Filosunda Yabancı Bayraklı  
Gemilerin Tercih Edilmesinin Medyan Parlatma Yöntemi İle Analizi  
*Elif BAL ve Özcan ARSLAN*
- 97** Uluslararası Ticarete Trabzon Limanının Dünü,  
Bugünü ve Geleceği  
*Gülsüm TÜTÜNCÜ ESMER , Alpaslan ATEŞ  
ve Soner ESMER*
- 125** Acente – Konsolos –Tüccar Giresun'da  
Bir Dava ve Uluslararası Boyutu  
*Süleyman UYGUN*

- 
- 141** Tarihi Süreç İçerisinde Karadeniz’de Ticari Faaliyetlerin  
İncelenmesi ve Trabzon  
*Onur BAYGIN ve Birsen KOLDEMİR*
- 151** Ali Deniz Ticaret Mektebi’nin Türk Denizcilik  
Tarihindeki Yeri  
*Sinan ÇAKIR*
- 165** Antik Dönemde Karadeniz’de Deniz Ticareti ve  
Başlıca İhraç Ürünleri  
*Osman EMİR*
- 179** Milli Mücadele Yıllarında Karadeniz Ticaretinin Trabzon’da  
Siyasi Propaganda Aracı Olarak Kullanılması  
*Ali AKYILDIZ*
- 189** Eski Deniz Haritalarında ve Kılavuz Kitaplarında  
Trabzon Limanı  
*Ali Ruhan ÇUBUK*
- 211** Doğu Karadeniz Kıyılarındaki  
Ticari Gemilerin Güvenliği (1700-1774)  
*Temel ÖZTÜRK*
- 219** Bandıra Usulsüzlüklerine Bir Örnek:  
Trabzon Kayıklarındaki Rusya  
*Emre KILIÇASLAN*
- 231** 20.Yüzyıl’ın Başlarında Türkiye-Rusya Ticaretinde  
Trabzon Limanı ve Faaliyetleri  
*Fevzi ÇAKMAK ve Alev GÖZCÜ*
- 243** Cumhuriyetin İlk Yıllarında Karadeniz Bölgesinde  
Deniz Ticareti ve Trabzon  
*Mustafa KIRIŞMAN ve Ferah AYYILMAZ*

- 
- 253** XX. Yüzyıl Başlarında Trabzon-İran Transit Ticaretinde  
Bir Merkez: Erzurum Ticareti  
Özlem YILDIZ
- 265** Milli Mücadele Döneminde Karadeniz'deki  
Amerikan Savaş Gemileri  
Hikmet ÖKSÜZ ve İsmail KÖSE
- 285** XIX. Yüzyıl Trabzon'unda Buharlı Gemi Taşımacılığı ve  
Deniz Ticareti Kemal Reis  
Özgür YILMAZ
- 307** Kemal Reis  
Erdoğan ŞİMŞEK
- 315** Denizcilik Gücünün Tarihsel Gelişim Süreci ve Günümüz  
Denizciliğinin Şekillenmesindeki Rolü  
Ünal ÖZDEMİR

*Sempozyum bildiri kitabının  
basımında maddi desteğini esirgemeyen  
İnce Denizcilik Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Ahmet Bedri İNCE'ye  
ve Teknik Müdür Sayın Ahmet Yaşar Canca'ya Sempozyum Komitesi  
olarak teşekkür ederiz*

# 1974 Sonrası Kuzey Kıbrıs'ta Deniz Taşıtı Üreten Karadenizliler

**Prof. Dr. Ata ATUN**

*Yakın Doğu Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, Lefkoşa, KKTC*

*SAMTAY VAKFI, 936013 Gazimağusa, KKTC*

*E-posta: ata.atun@atun.com*

## Özet

20 Temmuz 1974 Mutlu Barış Harekatı (TSK, 1974), Kıbrıslı Türklere özgürlüğü getirirken beraberinde de yaşamın her alanında kendi ayakları üzerinde durmak zorunluluğunu da getirmiştir. Barış Harekatından sonra Türkiye'nin çeşitli bölgelerinden Kıbrıs'ın Türklerle meskun kuzey yarısına, Kıbrıslı Türklerle uzaktan akrabalıkları olanlar, 1923 Lozan Anlaşması (Treaty of LAUSANNE, Article 21) ile adayı terk eden Türk ailelerin genç kuşakları ve yeni bir Türk yurdu olan Kuzey Kıbrıs'ta yeni bir yaşam kurmak isteyen kişiler gelerek yerleşmiş ve yeni bir hayata başlamışlardır.

Bunların arasında, elinde keseri, beyinde gemi yapım bilgileri ile Karadeniz bölgesinden insanlar da gelmiş ve Kuzey Kıbrıs'a yerleşerek zanaatlarını devam ettirmişler ve belirli boylarda tahta tekneler imal etmişlerdir.

Bu bildirinin amacı, bu tür faaliyetleri Türk Deniz Tarihi'ne (TSK, Deniz) kazandırmak, kimlerin Kuzey Kıbrıs'a Karadeniz bölgesinden gelerek yerleştiklerini, hangi yörede ahşap tekne üretimi yaptıklarını, kaç tane ve hangi model ve şekilde tekne ürettiklerini bilimsel olarak tespit ederek, Türk Deniz Tarihi kayıtlarına geçirmektir.

Yöntem olarak "Sözlü Tarih" (Sabancı Ü, 2012) kayıt sistemi kullanılarak, kişiler ile birebir görüşülerek bildiri hazırlanmış, imal edilen teknelerin resimleri çekilmeye, planları kayıt altına alınmaya çalışılmıştır.

## Anahtar Kelimeler

Kıbrıs, Karadeniz, Deniz, Tekne, Ahşap, İnşa

### **Abstract**

While the July 20, 1974 Peace Mission brought freedom to Turkish Cypriots, along by it brought the need to be able to stand alone in life. After the Peace Mission, distant relatives of Turkish Cypriots, the younger generation of the 1923 Lausanne Treaty emigrants and the settlers who had aims to start a new life in a newly set up Turkish land came to the Northern parts of Cyprus from various parts of Turkey and started to a brand-new life.

Among these, skilled people from Black Sea region, with an adze and traditional boat plans carved in to their brains settled to the Northern Parts of Cyprus, performed their skill and built various boats in different sizes.

The aim of this paper is to bring in such into the Turkish Maritime History and to register officially who came to North Cyprus from which part of Black Sea region, where did they perform their handcraft and built wooden boats, and how many and what boat did they built.

As a procedure, "Live History" method used to write this paper. Live conversations took place, the pictures of the boats taken and the blueprints asked.

### **Keywords**

Cyprus, Black Sea, Marine, Vessel, Timber, Construction

## **1. Giriş**

20 Temmuz 1974 Mutlu Barış Harekatından sonra 28 Nisan 1975'de başlayan Viyana Görüşmeleri'nde (Atun, 2007: 262) (BM Belgesi S/11789) varılan mutabakat sonucu Kıbrıslı Türklerin yönetimi altına giren Kıbrıs'ın Kuzey bölümüne, Güney Kıbrıs'ta mahsur kalan 60,000 Kıbrıslı Türk göç ederken, Türkiye'nin çeşitli bölgelerinden de göçler yaşanmıştır.

Kıbrıs adasının Kuzey topraklarına, Türkiye'nin Karadeniz bölgesinden topluca ve münferiden gelen kişiler ve aileler DipKarpaz, Sipahi, Kaplıca, Mersinlik, Yeni İskele (Vikipedi, 2012) gibi ve benzeri yerleşim merkezlerine iskan edilmişlerdir. Toplu yerleşimlerden sonra yıllar içinde kendi istekleri ile adaya gelip yerleşenler de adanın çeşitli yerlerindeki yerleşim merkezlerinde iskan olmuşlar ve yaşamlarını sürdürmeye başlamışlardır.

## **2. Karadenizli Denizciler**

Karadeniz'in kendine özgü olan deniz ile bağlantısı nedeni ile adaya gelen göçmenlerin bir kısmını, geçimini deniz ile ilişkilendirmeye yöneltmiştir. Balıkçılıkla geçimini sağlayan yerli halka ait teknelerin bakımı, ağ tamiratu, boyama ve raspa gibi küçük hizmetlerle başlayan denizcilik hizmetleri zaman içinde tekne yapımına ve tersane kurulumuna kadar ilerleme göstermiştir. (KKTC Bayındırlık

ve Ulaştırma Bakanlığı Raporu, 2010: 58)

Girne’de Eski Liman mevkiinde küçük tekne tamiri ve yapımına başlayan Eşref Usta [Tel: 0533 872 9351] ile Gemi Konağı’nda kayık tamiri ve imalatı yapan kayıkçı ustası Mustafa Usta [Tel: 0533 847 7870] adadaki mevcut Karadenizli tekne ustalarıdır.

İlk adı ile “Gemyat” ve sonradan değiştirilen adı ile “Shipyards Tersanesi”ni Gazimağusa’da hayata geçirerek kayık, römork, tekne ve gemi inşası ile bakım tesisini kuran Karadeniz, Cide’li, Sayın Ramazan Gündoğdu [Tel: 0533 861 0304] olmuştur.

Karadeniz’den Kıbrıs’a göç ederek adanın Kuzey Topraklarına, Karadeniz’in denizciliğini ve babadan oğula asırlarca aktarılmış olan deniz bilimini ve disiplini getiren Gündoğdu (Shipyards, 1989) kurduğu tersane ile deniz araçlarının yapımını ve her tür bakımını vermeye başlamıştır.

### **3. Tersanenin Kuruluşu**

Shipyards Famagusta Ltd. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyetinde, Gazi Magosa Limanı içinde 1989 yılında Sn. Ramazan Gündoğdu tarafından kurulmuştur. Kurulduğu ilk yıllarda şirket Gemyat Denizcilik (Gemyat D., 2012) olarak başlamış ancak 2000 yılında aynı sahip ve ortaklarla isim değişikliğine gidilmiş ve daha kurumsal bir yapıyla Shipyards Famagusta Ltd. olarak ismini değiştirmiştir.

Tersanede gemi havuzlama, kızaklama ve bakım-onarım faaliyetleri yanında, her türlü deniz aracı imalatı yapılmaktadır. Şirketin bünyesinde halen 94 personel olup, havuzda-kızaklarda-rıhtımda ve havuz bordasına bağlanan gemilerdeki iş yoğunluğuna göre taşeron işçi çalıştırılmak üzere bu sayı 120 kişiye ulaşmaktadır. Tersanede faaliyetler ağır sanayi dalında olup, endüstriyel anlamda uluslararası hizmet sunulmaktadır.

Tersane, Uluslararası denetleme Kuruluşu olan Bureau Veritas (Bureau V., 1828) onaylı ISO 9001:2008 Kalite Yönetim Sistemi ve OHSAS 18001:2000 İş Sağlığı ve Güvenliği Belgelerine sahiptir. Yine Denizcilik sektörünün önde gelen denetleme kuruluşlarından olan Türk Loydu (Loydu T. 1962) onaylı Tersane Uygunluk Belgesine sahip, Birleşmiş Milletler Sosyal Sorumluluk Projesi Kapsamında Global Compact (Evrensel Birleşim) A Yönetim Kurulunda 2006 yılından bu yana aktif görev almış durumdadır.

Shipyards Tersanesi Doğu Akdeniz’deki en büyük örgütlenme kuruluşu olan Gemi İnşa Sanayicileri Birliği (GİSBİR, 1971) üyesidir.

### **4. Tersanede Mevcut Atölyeler**

Shipyards Tersanesi kurulduğu ilk yıldan bu yana sürekli yeniliklere açık ve

teknolojinin ilerlemesine paralel olarak sürekli kapasite artırımında bulunmuştur.

Shipyards Tersanesinde;

- Torna Atölyesi
- Marangoz Atölyesi
- Makine Bakım Atölyesi
- Elektrik İşleri Atölyesi
- Gemi Boya Atölyesi
- CNC Kesim Atölyesi (CNC, 2012)

olmak üzere üç ayrı tesisinde toplam 22.000 m<sup>2</sup> açık ve kapalı alan mevcuttur.

### 5. Tersanede Verilen Hizmetler

Shipyards Tersanesinde Gemi bakım-onarım faaliyetleri, havuzlama ve kızaklama olmak üzere 2 şekilde yürütülmektedir. Havuz ve kızaktaki işlere ek olarak borda da ve GaziMağusa (Vikipedi, 2006) Liman rıhtımında olan gemilere de muhtelif bakım-onarım-saç değişimi gibi hizmetler sunulmaktadır.

### 6. Kızak ve Bakım Havuzu Kapasitesi

Tersanede;

- Kara kısmında 2 kızak mevcut olup burada 3.000 DWT'a (Vikipedi, 2012) kadar gemilere bakım-onarım hizmetleri sunulmakta,
- Deniz üzerine konuşlandırılmış olan "Yüzer Havuz" (Dictionarist, 2012) ise 8.000 ton yük taşıma kapasiteli gemileri kaldırma kapasitesine sahip olup, 25.000 DWT'a kadar gemilere bakım-onarım hizmetleri sunulmaktadır.

### 7. Yüzer Bakım Havuzu

Şirketin kurulduğu ilk yıllarda gemiler sadece kızaklama yöntemiyle bakıma alınabilirken, kapasite artışı 2005 yılında gerçekleştirilerek büyük ve çağdaş olan havuzlama yöntemiyle bakım-onarım işleri yapılmaya başlanmıştır.

2005 yılından 2011 yılına kadar mevcut havuz ve kızaklarında bakım faaliyetlerini sürdüren Shipyards Tersanesi, gelişen dünya düzeni ve artan nüfusa oranla paralel olarak çoğalan deniz taşımacılığı ve navlunlardaki artışında etkisiyle armatörlerin daha büyük tonajlı gemiler satın almasına paralel olarak mevcut havuz yapısı yetersiz kalmış ve havuzunu 2011 yılında elden çıkararak 2011 yılı itibarıyla çok daha donanımlı ve büyük bir havuz yatırımı gerçekleştirmiştir.

Havuzun;

Kapasitesi : 25,000 DWT

Uzunluğu : 160.00 m.

Genişliği : 23.60 m.

Derinliği : 6.50 m.

Vinçler : 2 tane 5 tonluk Portal tipi vinç (Dewinch, 2011)

Kısıtlama : 8,000 ton kaldırma kapasitesi

Büyüyen havuz kapasitesiyle daha fazla gemiye daha hızlı ve kaliteli hizmet sunarak iş kapasitesini arttırmayı gerektirmiş, bu nedenle de bakım onarım faaliyetleri şirketin ana hizmet grubu olan Boya-Raspa-Temizlik işleri bölümü tarafından kendi bünyesi içinde yapılmaya başlanmıştır.

### **8. Personel Yapısı**

Büyümeye ve kapasite artırımına bağlı olarak çalışan personel sayısı da büyümeye paralel olarak artmıştır. Bildiri hazırlanırken çalışan sayısı 94 kişi olmakla birlikte yeni havuz yatırımıyla bu sayıya 60 kalifiye personel daha artırmak hedeflenmiştir.

### **9. KKTC'ye Uygulanan Ambargolar ve Rekabet**

Kurulduğu 1989 yılından bu yana adada hizmet veren Shipyard Tersanesi ülkeyi olumsuz yönde etkileyen tüm ambargolara rağmen faaliyetlerini sürdürmüş, sürekli çevre tersanelerle rekabete girmiş ve ilerleme yolunda sürekli kendini iyileştirmiştir. Shipyard Tersanesi'nin mevcut müşterileri KKTC, TC, Suriye, Malta, Lübnan, İsrail, Rusya, Panama, İngiliz ve Yunan orjinli gemiler olup tersanede uluslararası standartlarda gemi bakım-onarım faaliyetleri sürdürülmektedir.

### **10. Shipyard Tersanesi'nin Başlıca Faaliyetleri**

Tersane 1989 yılında liman içinde kızaklama yöntemiyle gemilere ve tüm deniz araçlarına bakım-onarım hizmeti sunmak üzere kurulmuştur. 1989 yılından 2005 yılına kadar geçen dönemle gemileri 3 farklı boydaki kızakta (Uludağ S. 2010) karaya alarak bakım onarım faaliyetleri sürdürmüş ve gelişen teknoloji ve gemi ebatları dolayısıyla ilk kez 2005 yılında büyük bir yatırım yaparak daha teknolojik ve modern bir yapıya ulaşarak hizmet grubu içine havuzlama yöntemiyle bakım -onarım hizmetlerini de eklemiştir.

2005 yılında büyüyen bu yapıyla çalışan sayısı 20-25 kişi iken 80-85'lere ulaştırmış ve ada genelinde büyük bir istihdam kapısı haline gelmiştir. Daha sonra büyüyen dünya nüfusuyla orantılı olarak 2011 armatörlerin daha büyük gemilerle daha çok navlun taşımaları gerektiğinden daha büyük gemiler satın almaya başlaması nedeniyle tersane olarak daha büyük bir havuz alarak bakım-onarım iş kapasitesini artırma kararı alarak Temmuz 2011 itibarı ile yeni ve daha büyük havuz alımı gerçekleşti ve tersanede çok daha büyük gemilere bakım onarım hizmeti verilmeye başlandı.

Yeni yatırımın yapılmasıyla iş kapasitesi arttığı için mevcut çalışan sayısı yetersiz kalınca yeni istihdamlar yapıldı ve gerektiğinde de taşeron işçi çalıştırılarak gerekli olan hizmet aksatılmadan verilmeye devam edildi. Tersane çatısı altında kızaklarda, havuz üzerinde, havuz bordasında ve Liman rıhtımındaki bakım-onarım ihtiyacı olan gemilerin iş yoğunluğuna bağlı olarak toplam çalışan sayısı 120 kişiye ulaşmaktadır.

### 11. Shipyard Tersanesi'nde Sunulan Başlıca Hizmetler

- Her türlü gemi ve deniz aracı inşası
- Havuzlama ve kızaklama yöntemiyle büyük tonajlı gemilere ve her türlü deniz aracına bakım onarım hizmeti sunmak
- Yüksek basınçlı su Püskürtme makinesiyle su raspası ve boya öncesi temizlik işleri
- Boya işleri
- Tutya yenileme işleri (Sözlük, 2012)
- Kaynak işleri
- Montaj işleri
- CNC ile saç kesim işleri
- Çelik konstrüksiyon, ve tüm tadilat işlemleri
- Boru, vana, valf bakım ve onarımı
- Çapa, zincir kontrolleri
- Ultrasonik gemi saç ölçüm hizmetleri
- Torna işleri
- Marangoz işleri
- Kum raspası işleri
- Gemi makine yenileme, değişim ve bakım işleri
- Dümen, Pervane- Şaft yenileme, değişim ve bakım işleri
- Elektrik ve elektronik işleri

Tersanede yürütülen işler, şirket bünyesinde bulunan Gemi İnşa ve Makine Mühendisleri, Makina Mühendisleri, Kaynak Mühendisleri, İş Güvenliği Uzmanları, ile tersanecilik alanında uzun yıllar deneyimli ve uzman personellerin kontrolüyle yürütülmektedir.

Shipyard Tersanesi bünyesinde sunulan her hizmet ISO 9001:2008 Kalite Yönetim Standartları (ISO, 2008) çerçevesinde yürütülmektedir.

### 12. Shipyard Tersanesi'nde Sunulan Hizmetlerin Sınıflaması

Kurulduğu 1989 lu yıllardan bu yana tersanecilik sektöründe faaliyetlerini sürdüren Shipyard Tersanesi Kuzey Kıbrıs Türk cumhuriyetinde bu sektörü

temsil eden tek kuruluştur.

NACE rev.2 (NACE) Avrupa Topluluğunda Ekonomik Faaliyetlerin İstatistik Sınıflaması sistemini esas alındığında yapılan işler ve verilen hizmetler aşağıdaki kapsamlara girmektedir.

**C- İMALAT**

- 30.11 Gemilerin ve yüzen yapıların inşaatı
- 30.12 Eğlence ve spor amaçlı teknelerin yapımı
- 33. Makine ve Ekipmanların kurulumu ve onarımı
- 33.12 Makinelerin Onarımı
- 33.15 Gemilerin ve teknelerin bakım ve onarımı

**N- İDARİ VE DESTEK HİZMET FAALİYETLERİ**

- 81.20 Temizlik faaliyetleri deniz teknelerinin içlerinin temizliği faaliyetleri
- 81.22 Diğer bina ve endüstriyel temizlik faaliyetleri

**13. Hizmet Verilen Sektördeki Rakipler**

Ada ülkesinde yer alması ve ülke genelinde üretim alanında yeterli kapasiteye ulaşılamamasından dolayı bakım onarım faaliyetlerimin sürdürülmesi esnasında gereken yan sanayi ürünleri 1. Derece yakın olan Türkiye'den temin edilmektedir. Yan sanayi ürün taleplerinin adaya ulaşması süresinde yaşanan zaman kayıpları- buna bağlı olarak maliyetlerimin artması rekabet gücünü doğrudan etkileyen olumsuz bir faktör olmaktadır.

Buna karşın konusunda ortalama 15 yıl deneyimli kadrosuyla faaliyetlerini sürdürmekte olan tersane verdiği kaliteli hizmet ve zamanında teslimatla müşterilerine kendini kabul ettirmiştir.

Shipyards Tersanesinin birinci derecede rakipleri İstanbul, Tuzla tersaneleridir. Orada tersanelerin sık biz düzen üzerine kurulu olması, her an istedikleri sayıda taşeron işçiye ulaşabilmeleri, bakım onarım esnasında gereken yan sanayi ürünlerine düşük maliyetle ulaşmaları rekabet güçlerini olumlu yönde etkilemektedir. Ancak her defasında başka taşeron firma ile çalıştıklarından dolayı ürün teslimi esnasında kalite garantisi verememeleri de Shipyards Tersanesi'ni onlara göre üstün kılmaktadır.

**14. Mevcut Yapısal Durum**

Shipyards Tersanesi karada kızaklama ve su üzerinde havuzlama yöntemiyle sürdürdüğü bakım onarım hizmetlerine kendi bünyesi içinde yer alan torna, marangoz, boya, kaynak, CNC atölyeleri ile lojistik destek vererek yıl boyu hizmet

tini aksamazsüz sürdürmektedir. Tersanenin fiziki durumu ve bulunduğu konum itibarıyla kapalı ve açık olmak üzere 22.000 m<sup>2</sup> alan içinde hizmetlerini sürdürmektedir.

### 15. Yıllar İçinde Tersanede Bakımı Yapılan Gemiler

Kuruluş yılı olan 1989 yılından itibaren tersanede bakımı yapılan gemi sayısı;

|       |        |    |                                                  |
|-------|--------|----|--------------------------------------------------|
| 1989: | Kızak: | 26 | gemi                                             |
| 1990: | Kızak: | 50 | gemi                                             |
| 1991: | Kızak: | 53 | gemi                                             |
| 1992: | Kızak: | 70 | gemi                                             |
| 1993: | Kızak: | 62 | gemi                                             |
| 1994: | Kızak: | 58 | gemi                                             |
| 1995: | Kızak: | 64 | gemi                                             |
| 1996: | Kızak: | 71 | gemi                                             |
| 1997: | Kızak: | 47 | gemi                                             |
| 1998: | Kızak: | 51 | gemi                                             |
| 1999: | Kızak: | 69 | gemi                                             |
| 2000: | Kızak: | 76 | gemi                                             |
| 2001: | Kızak: | 41 | gemi                                             |
| 2002: | Kızak: | 43 | gemi                                             |
| 2003: | Kızak: | 39 | gemi                                             |
| 2004: | Kızak: | 42 | gemi                                             |
| 2005: | Kızak: | 43 | gemi, Havuz: 3 gemi                              |
| 2006: | Kızak: | 22 | gemi, Havuz: 37 gemi                             |
| 2007: | Kızak: | 13 | gemi, Havuz: 41 gemi                             |
| 2008: | Kızak: | 6  | gemi, Havuz: 58 gemi                             |
| 2009: | Kızak: | 9  | gemi, Havuz: 40 gemi                             |
| 2010: | Kızak: | 20 | gemi, Havuz: 44 gemi                             |
| 2011: | Kızak: | 16 | gemi, Havuz: 38 gemi                             |
| 2012: | Kızak: | 3  | gemi, Havuz: 9 gemi (5 Mart 2012 tarihine kadar) |

### 16. Tersanede İmal Edilen Gemiler ve Tekneler

Kasım 1991: 1 adet Yat. Mal sahibi Muhammed Fadlieh, KKTC

Kasım 1994: 1 adet Yat. Mal Sahibi Ata ve Suna Atun, KKTC

Ekim 1999: 1 adet Pilot teknesi, Mal Sahibi KKTC Limanlar Dairesi

Aralık 2009: s2 adet Work Boat. Mal sahibi Andre Shelling, Hollanda

## KAYNAKÇA

- Atun, A. (2007). Kıbrıs anlaşmaları, Planları ve Önemli BM, AB Kararları (1571-1983), cilt 1. Lefkoşa: SAMTAY Vakfı yayınları.
- Bureau V. (2012). Bureau Veritas Turkey, "Bureau Veritas'ın Kalite, Sağlık, Güvenlik ve Çevre Politikası", [http://www.bureauveritas.com.tr/wps/wcm/connect/bv\\_tr/Local/Home/About-Us/QHSE/](http://www.bureauveritas.com.tr/wps/wcm/connect/bv_tr/Local/Home/About-Us/QHSE/) (Mart 2012)
- CNC, (2012). CNC Kesim. "Ana Sayfa", <http://www.cncrouterkesim.com/cnc-kesim.html> (Mart 2012)
- Dewinch, (2011). Dewinch Vinç Üretim Teknolojisi. "Portal Vinç", [http://www.portalvinc.com/Dewinch\\_Portal\\_Vinc\\_Gezer\\_Vinc\\_Monoray\\_vinc\\_Yer\\_Vincleri\\_Ekipmanlar/galeri/23/0/Portal-Vinc.html](http://www.portalvinc.com/Dewinch_Portal_Vinc_Gezer_Vinc_Monoray_vinc_Yer_Vincleri_Ekipmanlar/galeri/23/0/Portal-Vinc.html) (Mart 2012)
- Dictionarist, (2012). Yüzer Havzu. "Yüzer havuz nedir". <http://nedir.dictionarist.com/y%C3%BCzer+havuz> (Mart 2012)
- Gemyat D. (2012). Gemyat Delta Marina, "Marina Map in Cyprus", <http://www.marinamap.com/tr/marinas/642.shtml> (Mart 2012)
- GİSBİR, (1971). Gemi İnşa Sanayicileri Birliği, "Tüzük", <http://www.gisbir.org/hakkimizda-2/1> (Mart 2012)
- ISO K. Y., (2008). Standart Kalite, "ISO 9001:2008 Kalite Yönetim Sistemi", [http://www.standartkalite.com/iso9001\\_nedir.htm](http://www.standartkalite.com/iso9001_nedir.htm) , (Mart 2012)
- Loydu T. (1962), Türk Loydu Vakfı. "Türk Loydu Deniz Endüstrisi Hizmetleri", <http://www.turkloydu.org/TurkLoydu/Deniz-Endustrisi-Hakkinda.aspx> (Mart 2012)
- NACE International - The Corrosion Society, "Home Page/Standarts", <http://www.nace.org/Standards/> (Mart 2012)
- Sabancı Üni. (2012). Sözlük Tarih Sabancı Üniversitesi. "Sözlük Tarih Nedir.", <http://myweb.sabanciuni.edu/sozlutarih/> , (Mart 2012)
- Shipyards, (1989). Famagusta, Cyprus, "Main Page", <http://www.shipyardsfamagusta.com/en/Hakkimizda/MedyaFamagusta> (Mart 2012)
- Sözlük, (2012). Gündelik - Türkçe Sözlük – Lugat, "Tutya nedir". <http://www.sozluk.info.tr/tutya.html> (Mart 2012)
- Treaty of Lausanne (1923), "Treaty of Peace with Turkey Signed at Lausanne, July 24, 1923", Article 21. [http://wwi.lib.byu.edu/index.php/Treaty\\_of\\_Lausanne](http://wwi.lib.byu.edu/index.php/Treaty_of_Lausanne) (Mart 2012)
- TSK. (1974). Türk Silahlı Kuvvetleri Genel Kurmay Başkanlığı, "Kıbrıs barış harekâtı (20 Temmuz 1974)", [http://www.tsk.tr/8\\_tarihden\\_kesitler/8\\_4\\_turk\\_tarihinde\\_onemli\\_gunler/kibris\\_baris\\_harekati/kibris\\_baris.htm](http://www.tsk.tr/8_tarihden_kesitler/8_4_turk_tarihinde_onemli_gunler/kibris_baris_harekati/kibris_baris.htm) , (Mart 2012)
- TSK, Deniz. Türk Deniz Kuvvetleri, "Türk Deniz Tarihi Yayınları", <http://www.dzkk.tsk.tr/turkce/YAYINLAR.php> (Mart 2012)
- Uludağ S. (2010). Uludağ sözlük. "Kızak Nedir". <http://www.uludagsozluk.com/k/> (Mart 2012)
- Vikipedi, (2006). Vikipedi Özgür Ansiklopedi, "Gazimağusa, 2006", <http://www.cncrouterkesim.com/cnc-kesim.html> (Mart 2012)
- Vikipedi, (2012). Vikipedi Özgür Ansiklopedi, "Kategori: İskele İlçesi, 21 Şubat 2012",

[http://tr.wikipedia.org/wiki/Kategori:%C4%B0skele\\_il%C3%A7esi](http://tr.wikipedia.org/wiki/Kategori:%C4%B0skele_il%C3%A7esi) , (Mart 2012)

Vikipedi, (2012). Vikipedi Özgür Ansiklopedi. "Detveyt Nedir",

<http://tr.wikipedia.org/wiki/Detveyt> (Mart 2012)

# 1853-1856 Kırım Savaşı ve Sinop Baskını: Osmanlı İmparatorluğu Tarihindeki Önemli Bir Dönüm Noktası

Yrd. Doç. Dr. Levent Kırval

*İstanbul Teknik Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Sahil Cad. No:1, Tuzla-İstanbul*

*E-posta: lkirval@itu.edu.tr*

## Özet

Bu makale, 1853-1856 yılları arasında Osmanlı ve Rus İmparatorlukları arasında süren (İngiltere ve Fransa'nın da dahil olduğu) Kırım Savaşı üzerine yoğunlaşmakta ve özellikle savaşın seyri üzerine önemli etki yapan Sinop Baskını üzerinde durmaktadır. Savaş sonrasında 1856 yılında imzalanan Paris Antlaşması ile Karadeniz silahlardan arındırılmış, Rusya yenilerek Batı ve Osmanlı İmparatorluğu açısından bir tehdit olmaktan çıkmış, Osmanlı İmparatorluğu ise savaşı kazanmasına rağmen yapılan muazzam savaş harcamaları, borçlanma ve haliha-zırda gerileme döneminde olan İmparatorluğun bu savaşla daha da yıpranması sonucunda, tam bir 'Avrupa Hasta Adamı' konumuna gelmiştir. Ayrıca, savaş sonrasında, Osmanlı İmparatorluğu üzerindeki Fransa ve İngiltere nüfuzu daha da artmış ve İmparatorluk tam anlamıyla dışa bağımlı hale gelmiştir. İmparatorluk bünyesindeki gayrimüslimlerin hamisi konumuna geçen İngiltere ve Fransa, İmparatorluğun içişlerine daha fazla müdahale şansı da kazanmıştır. Bu çerçevede, bu makale, özellikle Osmanlı İmparatorluğu açısından Kırım Savaşı'nın (ve öncesi dönemin) önemi üzerine yoğunlaşacak, ve İmparatorluk için tarihsel bir dönüm noktası olarak kabul edilebilecek Sinop Baskını'na ayrıntılı olarak değinecektir.

## Anahtar Kelimeler

Osmanlı İmparatorluğu, Rus İmparatorluğu, Kırım Savaşı, Sinop Baskını, Uluslararası İlişkiler Çalışmaları Açısından Karadeniz'in Tarihsel Önemi

# **1853-1856 Crimean War and The Raid of Sinop: A Major Turning Point In The History of The Ottoman Empire**

## **Abstract**

This article focuses on the Crimean War, which lasted between 1853-1856, in which the belligerents were the Ottoman and Russian Empires (Britain and France also entered the war in due course), and particularly analyses the Raid of Sinop that made a significant impact on the course of the war. After the war, the Treaty of Paris was signed in 1856, and with this Treaty, the Blacksea turned into a weapons-free zone, the Russia had ceased to be a threat for the West and the Ottoman Empire; and although the Ottoman Empire won the war on paper, the enormous war expenditures and borrowed debt has further transformed the Ottoman Empire (which was already in decline) to a 'Sick Man of Europe'. Furthermore, after the war, France and England has increased their influence over the Ottoman Empire and it soon became fully dependent on foreign supplies and transformed into a Suzerainty of the West. France and United Kingdom, as the new protectors of the non-muslims of the Empire, have started to further intervene to the internal affairs of the Empire. In this context, this article focuses on the Crimean War and the Raid of Sinop, both of which can be considered as important turning points for the Ottoman Empire.

## **Keywords**

*Ottoman Empire, Russian Empire, Crimean War, Raid of Sinop, The Historical Importance of the Blacksea for International Relations Studies*

## **1. Giriş**

### **1.1. 19.Yüzyıl'da 'Avrupa'nın Hasta Adamı'-Osmanlı İmparatorluğu**

18 ve 19. yüzyıllarda gerileme döneminde olan Osmanlı İmparatorluğu, özellikle 19. yüzyıl başlarında gerek denizden gerek karadan, İngiltere, Fransa ve Rusya gibi ülkelerce kuşatılmış, ve İmparatorluk için esasen bir ihtiyaç durumunda olan modernleşme adımları özellikle bu ülkeler tarafından kontrol edilerek ve çoğunlukla da çıkarları çerçevesinde yönlendirilerek İmparatorluk iyileşmesi mümkün olmayan bir Avrupa Hasta Adamı haline zaman içinde getirilmiştir. (Timur, 2010: 107-151)

1768 tarihinde başlayan Osmanlı Rus savaşı nedeniyle, Rusya (ve destekçisi İngiltere), Akdeniz'e önemli bir deniz gücü göndermiş ve bu çerçevede özellikle Baltık donanmasını güçlendirmiştir. Bu donanma tarafından gerçekleştirilen, 1770 yılındaki Çeşme Baskını ile Osmanlı İmparatorluğu'nun Akdeniz'deki deniz

gücü önemli ölçüde kırılır. Takip eden yıllarda Osmanlı İmparatorluğu Akdeniz'deki deniz gücünü tamamen kaybetmemek ve orduda modernleşme çalışmalarına başlamak için hızla adımlar atmasına rağmen, bu adımlar İmparatorluğun Akdeniz ve Karadeniz'deki (ve de karadaki) stratejik üstünlüğünü zaman içinde kaybetmesinin önüne geçemeyecektir. (Palmer: 2008: 65)

Zayıflayan İmparatorluk üzerinde Fransa etkisi takip eden yıllarda özellikle artacak, ve zaman içinde İmparatorluk (ve yöneticileri) üç büyük ülkenin (İngiltere, Fransa ve Rusya) çıkar mücadelesinin merkezi haline gelecektir. İngiltere, Rusya ve Fransa; Osmanlı Devleti'nin parçalanması ile bu devletten kopan bölgelerde nüfuz ve hakimiyetlerini artırma hedefini açıkça gütmeye başlayacaklardır.

1. Abdülhamit döneminde kendisini fazlasıyla göstermeye başlayan bu etki ve müdahaleler, III. Selim'in tahta geçişi sonrasında (özellikle Fransa lehine) daha da artacaktır. III. Selim tahta geçmeden önce Fransa Kralı 16. Louis ile, Fransız dostları ve Fransız asıllı doktoru vasıtasıyla, gizlice mektuplaşmaktadır. Bu çerçevede III. Selim'in modern bir İmparatorluk tahayyülü çoğunlukla Fransa etkisi ve yönlendirmesinde gelişecektir. 11 Nisan 1789 tarihinde iktidara geçene kadar da gizli olarak Fransa ile yazışmaya devam eden III. Selim İstanbul'daki Fransa Elçisi Choiseul-Gouffier ile sürekli temas halinde olur. (Sakaoğlu, 2004: 385-402)

1. Abdülhamit döneminde İmparatorluk üzerinde İngiltere ve Fransa'nın yanı sıra Rusya tehdidi ve etkisi de mevcuttur. Bu dönemin önemli olaylarından birisi Kırım'ın, Ruslar tarafından hile ve entrikayla ve İngiltere'nin desteğiyle desteğiyle Osmanlı İmparatorluğu'ndan koparılmasıdır. Osmanlı Devleti'ne bağlı olan Selim Girayhan karşısında, Rusların bağımsızlık vaadi ile aldattığı Şahin Giray'ın Kırım Hanlığı'na getirilmesi ve kısa zamanda içinde Şahin Giray'ın aldatıldığını anlayarak Osmanlı Devleti'ne sığınması ancak sonrasında da idam edilmesi ile Kırım Hanlığı tamamen Rusya tarafından ilhak edilir. Böylece Osmanlı Devleti kuzeyde Kırım Hanlığı desteğinden mahrum olur ve Karadenizde önemli ölçüde güç kaybeder.

Daha sonraki dönemde, 1806-1812 yılları arasında devam eden Osmanlı-Rus Savaşı sırasında İmparatorluk oldukça yıpranacak ve özellikle III. Selim'in Fransa önerisi ile hayata geçirmeye çalıştığı Nizam-ı Cedit orduları (esasen şahsi bir muhafız ordusu) için yapacağı harcamalar (ve diğer bir çok israf), ayrıca, bu harcamalar için konulan vergiler (İrad-ı Cedit) halkta önemli bir huzursuzluk doğuracak ve ayaklanmaların da önünü açacaktır.

İngiltere, Osmanlı İmparatorluğu karşısında, Rusya'ya yardım etmek için, 1807 yılında Çanakkale Boğazı'ndan geçerek İstanbul'a saldırarak, ancak, bu saldırı, İngiltere'nin bölgede tam anlamıyla egemen olmasını istemeyen Fransa ve Fransa Elçisi General Sebastiani'nin önerileri, ve Yeniçeri Ordusu ile Ayan orduları desteği ile geri püskürtülebilecektir. Esasen, bu saldırı başarıya ulaşsa idi İm-

paratorluğun 1807'de sona ereceğini söylemek yanlış olmaz. (Seyfi, 2010: 391)

Takip eden dönemde, mevcut karışık duruma karşı olarak ortaya çıkan bir halk hareketi olarak nitelenebilecek Kabakçı Mustafa İsyanı; Fransa tarafından kışkırtılan ve III. Selim'i tekrar tahta geçiremeye de II. Mahmut'u tahta geçiren Alemdar Mustafa Paşa'nın iktidar mücadelesi (ve İstanbul'a bir süre hakim olması); ve II. Mahmut'un merkezileşme adımları çerçevesinde İmparatorluğun geleneksel güç odaklarını ve kurumlarını ortadan kaldırması ile, daha da yıpranan İmparatorluk; yavaş yavaş esas hedef olan 1838 Baltalimanı Serbest Ticaret Antlaşması'na doğru (İngiltere, Fransa ve Rusya eliyle) itilecektir. (Aksun, 2011: 260)

O yıllarda, Fransa, Rusya ve İngiltere, Osmanlı Devleti'nin askeri anlamda omurgasını teşkil eden, bunun yanında, şehirlerde ve kalelerde asayiş sağlayan, ayrıca gümrük teşkilatını kontrol eden, yerli esnaf, sanatkar ve üreticilerin çıkarlarını korumak için yabancı ürünlerin ülkeye ithalatını denetleyen, kilit önemdeki temel tarım ürünlerinin de yurtdışına satışını gözetleyen-sınırlandıran, yeniçeri teşkilatının ortadan kaldırılmasını uzun süredir zaruri görmekteydiler.

Ayrıca, söz konusu ülkeler, Kanuni Sultan Süleyman döneminde kurulan, halkın temsilcileri vasıtasıyla seçilen, kasabaların ve coğrafi bölgelerin siyasi lideri konumunda olan, kendi yerel orduları da bulunan, Ayanlık Sistemi'nin kaldırılmasını da desteklerler. Ayan orduları özellikle 18. ve 19. yüzyıllarda Osmanlı merkez ordusuna destek veren çok önemli yerel güçler konumundadır. Ayanlar ve yerel liderler bütün şehir ve kasabalarda bayındırlık, eğitim, sağlık, kültür hizmetlerinin sağlanmasında da özellikle vakıfları aracılığıyla önemli rol oynamaktadırlar. Yeniçeri Ordusu'nun ve Ayanların zaman içinde ortadan kaldırılması İmparatorluk'ta üretimin azalması, işsizlik artışı, ve sonuçta da ekonomik çöküntüyle beraber tam bir teslimiyeti beraberinde getirecektir. (Ortaylı, 2007: 103)

1812 yılındaki Bükreş Antlaşması'yle Osmanlı-Rus Savaşı'nın sona ermesini takiben, II. Mahmut güvenmediği Yeniçeri Ordusu ve taşra Ayanları'ndan kurtulmak için adımlar atmaya başlayacaktır. Bu adımlarla II. Mahmut İmparatorluk'un yabancı güçlere karşı tüm önemli direnç mekanizmalarını ortadan kaldırmış olacaktır. Takiben, 1827 yılında Navarin limanında Osmanlı ve Mısır ortak donanmasının sürpriz bir saldırı ile Fransız, İngiliz ve Rus gemilerince yakılması sonrasında ise İmparatorluk'un deniz gücü önemli ölçüde ortadan kalkacaktır.

Hem Yeniçeri Ordusu hem de büyük ölçüde Donanması yok edilen Osmanlı İmparatorluğu, henüz kurulma aşamasında olup tecrübeli komutanlar ve askerlerden yoksun (köylerden toplanan gençlerden oluşan) 'Asakir-i Mansure-i Muhammediye' adı verilen merkezi ordu ile artık büyük devletlere değil, kendi eyaleti olan ve uzun yıllar asker ve donanmasıyla İstanbul'a destek veren, ve çok büyük miktarda vergi ile hazineyi besleyen, ancak talihsiz gelişmeler sonucunda

hasım durumuna gelen Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın kuvvetlerine dahi direne-meyecek ve Mısır Ordusu (başında tecrübesiz komutanlar ve yetersiz asker bu-lunan) Osmanlı Ordusu'nu üç defa yenecektir.

1838 Baltalimanı Serbest Ticaret Antlaşması'na giden süreçte, II. Mah-mut'un Kavalalı Mehmet Ali Paşa'ya karşı Rus Çarı'ndan yardım istemesi sonucu İstanbul'a gelen, ve Beykoz ile Sarıyer'e çıkararak ordugah kuran Rusya, 1833 yı-lında imza edilen Hünkâriskesi Antlaşması ile de Boğazlardan geçiş ve ticaret imtiyazlarına sahip olacaktır. (Berkes, 2002: 133-203)

Bu talihsiz devrin sonunda, dönemsel olarak İngiltere'nin Osmanlı İmpa-ratorluğu üzerindeki çok daha güçlü nüfuzu çerçevesinde, 1838 tarihli Baltali-manı Serbest Ticaret Antlaşması, İngiltere ile Osmanlı İmparatorluğu arasında imza edilecektir. Bu antlaşma ile; tekel sistemi kaldırılacak, İngilizlere diledikleri miktarda hammaddeyi satın alma imkânı verilecek, iç ticarete Osmanlı vatan-daşlarının yanı sıra İngilizlerin de katılması öngörülecek, İngiltere vatandaşları Osmanlı ürünlerini Osmanlı tebasından tâcirlerle aynı vergi koşulları altında satın alma hakkına sahip olacak ve İngilizler ile olan transit ticaretten alınan vergi kal-dırılacaktır. İngiltere, büyük gemileriyle gelen malları için bir defa gümrük öden-dikten sonra, mallar alıcı tarafından nereye götürülürse götürülsün bir daha gümrük ödemeyecek hale gelecektir. (Timur, 2010: 227-267)

1838-1841 yılları arasında buna benzer antlaşmalar Fransa, İsveç, Norveç, İspanya, Hollanda, Belçika, Danimarka ve Portekiz'le de imzalanacaktır. Bu an-tlaşmalar kapitülasyon sistemini sağlamlaştıracak ve Osmanlı sanayine ve eko-nomisine büyük bir darbe vuracaktır. Söz konusu antlaşmalar Osmanlı İmparatorluğu'nun diğer devletlere borçlanmasına da yol açacak ve mali çökün-tüsünü hızlandıracaktır. Bu çerçevede iktisaden kuşatılan İmparatorluk çok kısa süre içinde siyaseten de ele geçirilecektir.

## **2. 1853-1856 Kırım Savaşı ve Sinop Baskını: Avrupa Hasta Adamı'nın Ölüm Fermanı**

1815 yılında imza edilen Viyana Antlaşması ile Rusya'ya, Fransız ihtilali sonrası dönemde oldukça kaotik durumda olan Avrupa'da, güç dengesinin yeni-den oluşturulması amacıyla önemli bir rol biçilmiştir. Bu rol, Rusya'nın Av-rupa'nın doğusundaki önemli bir polis gücü olarak, Avrupa denge sistemini bozan olası ayaklanmaları ve olası Osmanlı başkaldırılarını bastırması rolüdür. Osmanlı İmparatorluğu ise Viyana Antlaşması'nın ve kurulmakta olan Avrupa Uyum<sup>1</sup> (Concert of Europe) modelinin dışında tutulmuş, ve Hasta Adam olarak nitele-nir durumdadır. O yıllarda esasen, İngiltere ve Fransa Osmanlı İmparatorluğu'nun kontrol ettiği toprakları ele geçirme hedefi güderken, Rusya ise uzun yıllardır savaş halinde olduğu Osmanlı İmparatorluğu'na karşı İngiltere ve Fransa'nın net desteğini istemekte ve Osmanlı İmparatorluğu ortadan kalktığı takdirde bu böl-

genin hakiminin kendisi olmasını istediğini de her fırsatta batılı güçlere hatırlatmaktadır. (Bridge & Bullen, 2004)

Ancak İngiltere ve Fransa, çok önemli gördükleri ve elde etmeye çalıştıkları (Balkanlardan Karadenize, Doğu Akdenizden Arap Yarımadasına kadar uzanan) Osmanlı İmparatorluğu coğrafyasında, Rusya'nın tek başına egemen olmasına da izin vermeyeceklerdir. Avrupa denge sistemine verdiği desteğe karşılık Rusya, Osmanlı İmparatorluğu karşısında Avrupalı güçlerden destek isteyecek, bu desteği almak için Osmanlı toprakları içinde bulunan Kutsal Yerler sorununu gündeme getirecek ve gerek Katolik gerek Ortodoks dünya için önemli bu toprakların Osmanlı İmparatorluğu'ndan kurtarılması gerektiği üzerinde duracaktır. Ancak Osmanlı İmparatorluğu üzerinde önemli nüfuzu bulunan ve Rusya'nın Doğu Akdeniz'de güç kazanmasından çekinen Fransa, Rusya ile bu konuda anlaşmazlığa düşecektir. Takiben Rusya Osmanlı İmparatorluğu'nu birlikte paylaşma önerisini İngiltere'ye götürecektir, fakat İngiltere de Rusya'nın bölgede bu kadar güç kazanmasından (Fransa'ya benzer şekilde) çekinerek Rusya'ya açık destek vermeyecektir. Bunun üzerine Rusya, Osmanlı İmparatorluğu'na, nüfuz bölgelerindeki Ortodoks nüfusun hamiliğini kendisine bırakılması talebinde bulunacak, Osmanlı İmparatorluğu'nun bunu reddetmesi sonucunda ortaya çıkan savaş tehdidi üzerine de İngiltere, Rusya'nın daha da güçlenmesinden çekinerek, ve politika değiştirerek, uzun yıllardan sonra ilk kez Osmanlı İmparatorluğu yanında yer almaya başlayacaktır. Rusya bu çerçevede, umudunu kestiği İngiltere ve Fransa desteğini bir kenara bırakarak, 1853 yılında Osmanlı İmparatorluğu'nu yıkmak amacıyla açık faaliyetlere girişecektir. (Wetzel, 1986: 7-40)

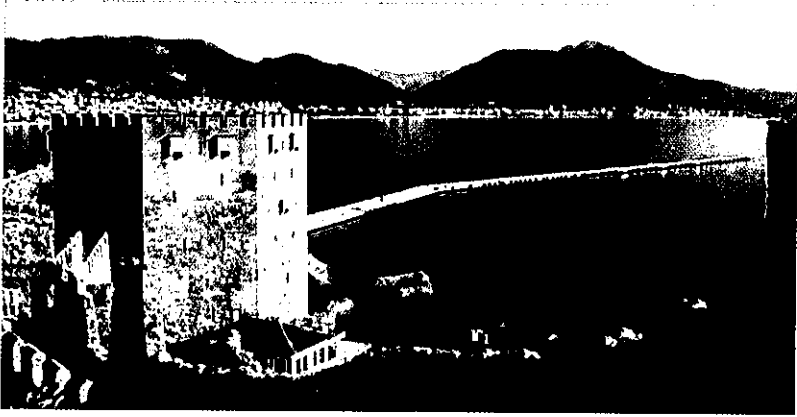
Bu çerçevede, 1853 yılında Rusya, Eflak ve Boğdan'ı işgal edecek, hemen ertesinde Avusturya önerisiyle toplanan Viyana Kongresi'nde ise savaşı engelleyecek bir adım atılamayacaktır. Halk baskısı ile I. Abdülmecid Rusya'ya savaş ilan edecek, akabinde ilk önceleri Balkanlarda Rusya'ya karşı başarılı bir Savaş veren İmparatorluk, Rusya'nın Sinop'ta Karadeniz donanmasını ortadan kaldırması ile önemli bir yara alacak, İstanbul ve Boğazlar tehlikeye düşecektir.<sup>2</sup>

1 . Avrupa Uyumu, 19. yüzyılda Avrupa'da barışı tehdit eden önemli olaylar karşısında büyük güçlerin kurduğu ad hoc bir karşılıklı danışma sistemidir. Avusturya, İngiltere, Fransa ve Prusya'ya daha sonra Almanya ve İtalya katılmış, geri kalan devletler ise kendileriyle doğrudan ilgili bir olay durumunda sisteme dahil olmuşlardır. Uyum sistemi genellikle büyük devletlerin barışın tehdit edildiğine inandıkları anda topladıkları konferanslar şeklinde yürümüştür. Sonuçta ise büyük güçlerin hegemonyası egemen olmuştur. Sistem büyük güçlerin Üçlü İttifak ve Üçlü İtilaf şeklinde iki kutupta kamplaşmasına kadar sürmüştür. Avrupa Uyumu Sistemi 19. yüzyılda Avrupa'daki siyasi istikrara büyük katkıda bulunmuştur. Ancak Avrupa'nın büyük güçlerinin birliğinin bozulması Avrupa'yı doğrudan I. Dünya Savaşı'na sürükleyecektir.

2 Sinop Baskını dünya deniz savaşları tarihinde yelkenli ahşap gemilerin rol aldığı son çarpışma ve gülle yerine patlayıcı mermilerin (humbara) kullanıldığı ilk çarpışma olarak önemli bir yere sahiptir.

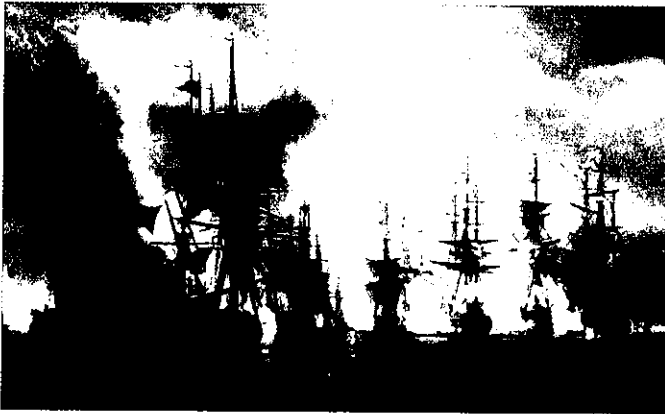
### 3. Sinop Baskını-1853

Kırım Savaşı çerçevesinde Kafkaslar'da Rus Orduları ile savaş halinde olan Osmanlı İmparatorluğu Batum ve Trabzon şehirlerini ikmal üssü olarak kullanıyordu. Bu çerçevede özellikle ikmal hatlarını korumak için Sinop limanında önemli bir deniz gücü bulunduruyor, ayrıca bu filo ile Karadeniz sahillerini ve İstanbul'u da koruyordu.



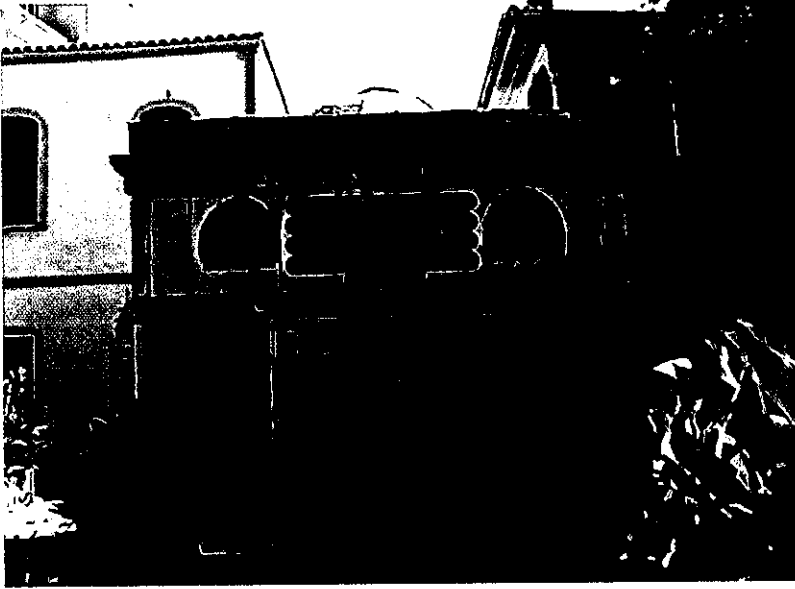
Günümüzde Sinop ve Sinop Kalesi

Sürpriz baskında Sinop filosunun İstanbul'dan yardım alamayacağını hesaplayan Rus Donanması, ani bir kararla Sivastapol Üssü'nden hareket etmiş ve ateş gücü çok yüksek gemilerle ve sis yardımıyla Sinop limanında bulunan Osmanlı gemilerine baskın vermiştir.



Sinop Baskını-İvan Aivazovsky

Sinop Baskını sırasında kale topraklarının hazırlıksız oluşu, demirli gemilerin bu baskına hazırlıksız yakalanmaları ve hareket edememeleri nedeniyle Rus kuvvetleri kesin bir zaferle Osmanlı gemilerinin çoğunu batıracaklardır. Ayrıca, hun-harca, 4000'e yakın *levend* katledilecek, Sinop kıyıları bombalanarak ağır hasar verilecek, filo kumandanı Osman Paşa esir edilecektir.



*Sinop Şehitler Çeşmesi-eBaskında Ölen Denizciler Anısına İnşa Edilmiştir*

Sinop Baskını sonrasında özellikle İstanbul ve Boğazlar'ın Rusya kontrolüne geçmesini istemeyen İngiltere ve Fransa Osmanlı İmparatorluğu'na desteklerini önemli ölçüde arttıracak, donanmalarını süratle Karadeniz'e sokacak ve Osmanlı İmparatorluğu'nun yanında Rusya'ya karşı savaş ilan edecektir. (Figes, 2010: 165-200)

Zaman içinde genel savaş Tuna boyunda, Kafkaslarda ve Karadeniz'de yoğunlaşacaktır. Savaş, özellikle Rusya ile İngiltere ve Fransa arasında (küçük çapta olmak üzere) Akdeniz'de, Baltık Denizi'nde ve Pasifik Denizi'nde dahi devam edecektir. İtalya'da bütünleşme adımlarında Fransa'nın desteğini alabilmek için Kırım Savaşı'na asker gönderecektir. (Bir çok tarihçi savaşın yaygınlığı, katılan ülke sayısının fazlalığı ve sonraki dönemlere muazzam etkileri nedeniyle Kırım Savaşı'nı küçük çaplı bir dünya savaşı –ayrıca da Viyana Antlaşması ile temelleri atılan Avrupa Uyumu'nu zedelemesi nedeniyle 1. Dünya Savaş'ının temellerini atan savaş- olarak tanımlar.) Doğu Avrupa'da Avusturya Osmanlı

İmparatorluğu yanında yer alarak Rusya'yı baskı altına alacak, ve en sonunda Müttefikler Rusya'yı tamamen zor durumda bırakmak için Kırım'da çok büyük bir cephe açma kararı (Sivastapol Kuşatması) vereceklerdir. Bu cephe Rusya için çok yıpratıcı olacak ve toplamda yaklaşık 200.000 İngiliz, Fransız ve Osmanlı Askeri Kırım'a çıkartılarak 1855 yılında Rusya kesin bir zaferle mağlup edilecektir. Yalnızca Kafkas cephesinde bazı ufak başarılar kazanan Rusya, Çar'ın ölümü üzerine Avusturya tarafından önerilen barış antlaşmasını imzalamak zorunda kalacak ve 1856 tarihinde Osmanlı İmparatorluğu, Rusya, İngiltere ve Fransa arasında imza edilen Paris Antlaşması ile, savaş sona erecektir. (Royle, 2004: 451-502)



THE  
ATTACK ON THE MALAYOFF.

THE ATTACK ON THE MALAYOFF.

PLATE IV

THE ATTACK ON THE MALAYOFF.

#### *Kırım Savaşı-Osmanlı ve Fransa Askerleri Ruslara Karşı Taarruzda*

#### **4. Genel Değerlendirmeler ve Sonuç:**

Kırım Savaşı'nı sonlandıran Paris Barış Antlaşması'na göre: taraflar savaş sırasında işgal ettikleri toprakları iade edecekler, Osmanlı İmparatorluğu Avrupa Uyumu'nun bir üyesi olacak, toprak bütünlüğü ve bağımsızlığı Avrupa devletlerinin ortak garantisi altına alınacak, Osmanlı İmparatorluğu ile antlaşmayı im-

zalayan devletlerden biri veya birkaçı arasında anlaşmazlık çıkarsa taraflar kuvvet kullanmadan önce, diğer imzacı devletlerin aracılığını kabul edecekler, Osmanlı padişahı "Islahat Fermanı"nı ilan edecek (1856), Türk Boğazlarının kapalılığını öngören 1841 Boğazlar Sözleşmesi esaslarının devamlılığı kabul edilecek, Karadeniz tarafsız olacak ve askerden tecrit edilecek, Karadeniz'deki tüm tersaneler yıkılacak ve hiçbir devletin donanması bulunmayacak, Tuna'da ulaşım serbestisi yeniden kurulacak ve bunu sürekli kılmak için antlaşmayı imzalayan devletlerin temsilcilerinden bir "Tuna Komisyonu" kurulacak, Eflak ve Boğdan'a özerklik verilecek, Sırbistan'ın daha önce Osmanlı İmparatorluğu'ndan almış olduğu hak ve imtiyazlar devletlerin ortak garantisi altında alınacak ve Osmanlı İmparatorluğu izinsiz olarak Sırbistan'a askeri müdahalede bulunamayacaktır. (Andıç & Andıç, 2002)



*Kırım Savaşı'nda Savaşan İngiliz ve Rus Askerler*

Paris Antlaşması'nın sonucunda savaşın galibi gibi gözüken Osmanlı devleti, aslında savaştan çok büyük zarar alarak çıkacaktır. 1838 Baltalimanı Serbest Ticaret Antlaşması ile ekonomisi tamamen yabancı ülkeler kontrolüne geçen Osmanlı İmparatorluğu, çok pahalı olan Kırım savaşını yürütebilmek için ödeme

yeteneğinin çok üstünde borç alacaktır. Endüstrileşmeyi kaçıran, ekonomisi çağdışı, ve pazarları yabancı ülkeler kontrolünde kalan devlet, bu borçların altından kalkamayacak ve 1881 yılında II. Abdülhamit döneminde Düyunu Umumiye idaresinin kurulmasıyla, Avrupalı devletlerin tam mali denetimi altına girip, yarı sömürge haline gelecektir.

Kırım Savaşı'nın sonunda ilan edilen Islahat Fermanı, Osmanlı reform hareketlerinde çok önemli bir yer tutar. Islahat Fermanı'nın amacı, imparatorluk içindeki herkese Osmanlı yurttaşlığı vererek, yasalar önünde dine bakılmaksızın eşitlik sağlamaktır. Islahat Fermanı ile Batı'da dolaşan liberal düşünceler de Osmanlı Devleti'ne girmeye başlayacaktır. Ancak, iktisadi açıdan sömürge konumuna gelmiş İmparatorluk'ta bu adımlar da (belirli açılardan gereklilik olmakla beraber, dış güdümlü olduğundan) modern bir devlete ulaşmanın kapılarını açamayacak ve İmparatorluk parçalanarak tarih sayfasından kalkacaktır. (Timur, 2010: 317)

Antlaşmanın Avrupa için önemi, Rusya tarafından bozulan uluslararası dengenin kısa süreli olarak tekrar tesis edilebilmesidir. (Ancak, esasen, Kırım Savaşı 1815 Viyana Antlaşması ile kurulan Avrupa Uyumuna temelde önemli hasar verdiğinden, Savaş sonunda ortaya çıkan denge çok kısa süreli olacak ve Batılı güçler arasındaki kavga takip eden yıllarda artarak devam edecek, süreç 1. Dünya Savaşı'na kadar uzanacaktır.) Osmanlı İmparatorluğu açısından Rus tehlikesi bertaraf edilecek, Osmanlı İmparatorluğu (esasen oldukça zarar görmüş olduğu sonraki yıllarda anlaşılacak olan) Avrupa Uyumuna modeline girme hakkını kazanacaktır. Ancak, toprak bütünlüğü ve bekası Avrupa büyük devletlerinin kefilliği altına girecektir. Birleşik Krallık, kendisi açısından kilit öneme haiz olan Akdeniz ve Hindistan'a giden ticaret yollarını güvenceye alacak, özellikle Rusya'nın (ve Osmanlı İmparatorluğu'nun) Karadeniz donanmalarının yok edilmesi, İngiltere'nin sömürgeleri ve Akdeniz ticareti için de değerli bir garanti olacaktır. Fransa da İngiltere gibi savaştan ekonomik çıkarlar elde edecek ve özellikle Doğu Akdeniz'e yönelik Rus tehlikesi bertaraf edildiğinden ve Napolyon döneminde Fransa'ya karşı kurulmuş olan devletler cephesi parçalanmış olduğundan (zayıf bir Osmanlı İmparatorluğu ile birlikte) Doğu Akdeniz ve Kuzey Afrika'da daha serbest hale gelecektir.

Bu tür sonuçlarının yanı sıra, Kırım Savaşı ve Sinop Baskını, Karadeniz'in tarih, uluslararası ilişkiler ve denizcilikle ilgili araştırmalar için (tarihte ve günümüzde) ne kadar önemli bir yere sahip olduğunu göstermesi bakımından oldukça önemlidir.

#### KAYNAKÇA

Ahmet Cevdet Paşa. (2008). *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi (Tarih-i Cevdet)*, İstanbul: İlgi Yayını.

- Aksun, Z. N. (2011). *Dört Muzdarip Padişah*. İstanbul: Ötüken Yayınları.
- Andıç, F. & Andıç, S. (2002). *Kırım Savaşı*. İstanbul: Eren Yayınları.
- Berkes, N. (2002). *Türkiye'de Çağdaşlaşma*. İstanbul: YKY Yayınları.
- Bostan, İ. (2006). *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*. İstanbul: Kitap Yayınları.
- Bullen, R. & Bridge F. R. (2004). *The Great Powers and the European States System 1814-1914*. Londra: Longman.
- Figs, O. (2010). *The Crimean War*. New York: Metropolitan Yayınları.
- Finkel, C. (2007). *Osman's Dream: The History of the Ottoman Empire*, Londra Basic Yayınları.
- Karal, E. Z. (1999). *Osmanlı Tarihi V. Cilt*, Ankara: TTK Yayınevi.
- Kenan, S. (2010). *Nizamı-Kadim'den Nizam-ı Cedide: III. Selim ve Dönemi*. İstanbul: İsam Yayınları.
- Nagata, Y. (1997). *Tarihte Ayanlar*, Ankara: Türk Tarih Vakfı Yayınevi.
- Ortaylı, İ. (2007). *Üç Kitada Osmanlılar*. İstanbul: Timaş Yayınları.
- Palmer, A. (2008). *Bir Çöküşün Yeni Tarihi*. İstanbul: Turkuvaz Yayınları.
- Royle, T. (2004). *Crimea: The Great Crimean War, 1854-1856*. Londra: Palgrave Yayınları.
- Sakaoğlu, N. (2004). *Bu Mülkün Sultanları*. İstanbul: Oğlak Yayınları.
- Timur, T. (2010). *Osmanlı Çalışmaları: Batı Feodalizminden Yarı Sömürge Ekonomisine*. İstanbul: İmge Yayınları.
- Wetzel, D. (2010). *The Crimean War: A Diplomatic History*. New York: Columbia Üniversitesi Yayınları.
- Yorga, N. (2005). *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi 1300-1912*, İstanbul: Yeditepe Yayınevi.

# **Atatürk Dönemi Türk Denizciliğinde Yaşanan Gelişmeler ve Cumhurbaşkanı Olarak Hamidiye Gemisi İle Trabzon'a Yaptığı İlk Ziyaret**

**Dr. Derya ŞİMŞEK**

*Başkent Üniversitesi, Atatürk İlkeleri Uygulama ve Araştırma Merkezi (ATAMER)*

*06810 Ankara*

*E-posta: dsimsek@baskent.edu.tr*

## **Özet**

1923 tarihinde yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti'nde, Kabotaj Kanunun kabulüne kadar olan dönemde denizciliğimizin alt yapısı oluşturulmuştur. Bir taraftan yabancıların 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. 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 savaş 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 devrim-

lerin altyapısını oluşturmaya yönelik olarak yapmıştır. Bu gezilerinde, iç ve dış kamuoylarını oluşturma yönünde önemli mesajlar vermiştir. Mustafa Kemal Atatürk, Cumhurbaşkanı olduktan sonra ilk yurtiçi gezisini Hamidiye kruvazörü ile yapmıştı. Atatürk'ün en uzun süreli bu yurt gezisi, 1924 yılında 29 Ağustos'tan 18 Ekim'e kadar 51 gün sürmüştür. 15 Eylül 1924 Pazartesi günü Trabzon'a gelen Cumhurbaşkanı, 17 Eylül tarihinde Trabzon'dan ayrılmıştır.

#### Anahtar Kelimeler

Atatürk, Türk Denizciliği, Yurt Gezileri

## **Developments in The Era of Atatürk and The Turkish Navy Ship to Trabzon Hamidiye His First Visit as President**

#### *Abstract*

Founded in 1923 the new Republic of Turkey, shipping in the period until the adoption of the infrastructure created Cabotage Act. On the one hand the benefit of a foreign port operations, fenercilik, and even kılavuzculuk kurtarmacılık be bought and the educational factor of national identity, with particular attention on the other hand büründürülürken trade and war ships, sailors were grown talent. Naval strength in the period 1929-1936 is structured real sense. Owned offshore companies owned by the Law on Cabotage constitute a national sense, knowledge, capital and experience ettirmişlerdir accept themselves with. Lighthouses on the sovereignty of the Turkish Straits and Turkey have been re-established the authority and control. Atatürk died on 10 November 1938 the Turkish Navy, left the Mediterranean and Black Sea has become a force for peace, friendship alliances with countries in the region has been referred to the international paktlarda (Balkan Pact, Sadabad Pact, the League of Nations ...) the politics of the country put on strong grounds. Attaching great importance to the development of the Turkish maritime sector, Mustafa Kemal Atatürk, the conditions of the War of Independence, and especially after winning the war immediately turned to trips Atatürk, the War of Independence after the acquisition of these trips, the republican regime, placement, training, health, economy, and which will be made with such problems to overcome in order to build the infrastructure of revolutions made. These trips, gave important messages to the creation of domestic and foreign public opinion. Mustafa Kemal Atatürk, after the President had made its first domestic tour with Hamidiye cruiser. Atatürk's the longest trip in this country, took 51 days in 1924 to 29 August and 18 October. The President came to Trabzon on Mon-

day, September 15, 1924 on 17 September, is divided into Trabzon.

### Keywords

Atatürk, Turkish Shipping, Home Trips

## 1. Türklerde Denizciliğin Önemi Ve Tarihsel Arka Plan

### 1.1. Osmanlı Dönemi Öncesi Türk Denizciliği

Selçuklu Türklerinin Anadolu'da gerçekleştirdikleri fetihlerden sonra<sup>1</sup> Anadolu'nun kesin olarak 1071 Malazgirt Zaferi'nden sonra Türk yurdu olmasıyla başlayan Türk Denizcilik an'anesi, zamanla gelişmiştir.<sup>2</sup> İlk Türk donanması, bir Türkmen Beyi olan Çaka Bey tarafından, 1081 yılında İzmir'de Beyliğini ilan etmesinden sonra, İzmir ve Selçuk'ta kurduğu tersanelerde yaptırdığı kürek ve yelkenle hareket edebilen 50 parça gemiden oluşmuş 1081 yılı, Türk deniz kuvvetlerinin de resmî kuruluş tarihi olarak kabul edilmiştir.<sup>3</sup> Çaka Bey'in donanmasıyla Sakız Adası civarında Bizans donanmasına karşı 19 Mayıs 1090'da kazandığı "Koyun Adaları Muharebesi" ilk Türk deniz zaferi, Çaka Bey de ilk Türk Amirali olarak Türk denizcilik tarihine geçmiştir.<sup>4</sup>

1096 yılından 1272 yılına kadar süren Haçlı Seferleri, Selçuklu Türklerinin deniz ile olan bağlantısına büyük bir darbe indirmiştir.<sup>5</sup> Anadolu Selçuklu Devleti'nin Moğol baskısına dayanamayarak 1308 yılında parçalanmasından sonra özellikle Batı Anadolu'da kurulan uç beylikleri Türk denizciliğini yeniden canlandırmışlardır.<sup>6</sup>

Balıkesir ve çevresinde kurulan Karesi Beyliği (1302-1361) döneminde denizlere büyük önem verilmiş; Edincik'te bir tersane kurularak, gemi inşasına başlanmıştır. Bu gemiler hem Marmara'da hem de Kuzey Ege'de Bizans donanmasının hareket serbestliğini kısıtlamış; bölgedeki deniz güçleri için ciddi bir rakip olmuştur. Osmanlı deniz gücünün ilk çekirdeğini de bu Beylik oluşturmuştur.<sup>7</sup> Türk denizciliği XVI. Yüzyılda doruk noktasına erişmiş ve Türkler'in, ta-

1 Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri, 1.Baskı, D.K.K., 2002, s. 2; Muhsin Kadioğlu, Türkiye'de Deniz Ulaştırma ve İşletmeciliği, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Eğitimi Anabilim Dalı, İstanbul, 1997 (Yayınlanmamış Doktora Tezi), s. 2.

2 Ali İhsan Gencer, Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları, Türkiye Denizcilik Sendikası, İstanbul, 1986, s.11

3 Bkz. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı internet sayfası: www.dzkk.tsk.mil.tr.

4 Ali İhsan Gencer, "Türkiye'de Denizcilik ve Türklerin Denizciliğe Verdiği Önem", İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu, s. 11-24, İstanbul, Harp Akademileri Basımevi, 1999, s. 13; Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri, s. 2.

5 Necmettin Olgaç, Türk Denizciliğine Umumi Bir Bakış, İstanbul, Dz. K. K., T.C. Deniz Basımevi, 1952, s. 15.

6 Gencer, a.g.m, s. 15.

7 Olgaç, a.g.e., s. 22-24.

rihin en güçlü ve uzun ömürlü deniz imparatorluğu kurmalarına amil olmuştur.<sup>8</sup>

## 2. Osmanlı Dönemi Türk Denizciliği

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).<sup>9</sup> 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.<sup>10</sup> Osmanlı denizciliğindeki zirve dönemi, Kanuni Sultan Süleyman zamanında, Barbaros Hayreddin Paşa'nın "Kaptan Paşalık" makamına getirilmesiyle başlamıştır.<sup>11</sup>

Yine bu dönemde yetişen büyük Türk denizcisi Piri Reis, hazırladığı deniz haritası ve 'Kitab-ı Bahriye' isimli kılavuz kitabıyla dünya denizciliğine büyük katkıda bulunmuştur.<sup>12</sup> 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.<sup>13</sup> 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.<sup>14</sup>

Bu yenilgiler sonrasında tersaneler yeniden düzenlenerek çağın tekniğine uygun gemi inşa edebilecek bir duruma getirilmeye çalışılmıştır. Tersanede, İngiliz kalyonları ayarında savaş gemileri yapılır hale gelmiş bunun yanında çağdaş bilgilerle donatılmış deniz subayları yetiştirmek üzere 1773'te "Mühendishane-i Bahri Hümayun" adıyla Batı tarzında bir okul açılmıştır.<sup>15</sup> Sultan III. Selim ile birlikte donanmada bilinçli bir ıslahat politikası izlenerek harp gemileri yeni sisteme göre tanzim edilmiş, tersane bakıma tutularak 45 adet küçük-büyük harp gemisi yapılmış, Akdeniz, Karadeniz, Marmara Denizi gibi çeşitli mahallerde bu-

8 Gencer, a.g.e., s. 11.

9 Olgaç, a.g.e., s. 18-24.

10 Olgaç, a.g.e., s. 24.

11 Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri, s. 2

12 Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri, s. 2-3.

13 Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri, s. 4-12.

14 Olgaç, a.g.e., s. 19.

15 Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri, s. 4.

lunan gemi yapım alanları canlandırılmıştır.<sup>16</sup> 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.<sup>17</sup>

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.<sup>18</sup> 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.<sup>19</sup>

### 3. Atatürk Dönemi Türk Denizciliği

#### 3.1. Lozan Boğazlar Sözleşmesi

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.<sup>20</sup>

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<sup>21</sup>

16 Kadioğlu, a.g.e., s. 15.

17 Olgaç, a.g.e., s. 20.

18 Şakir Batmaz, II. Abdülhamit Devri Osmanlı Donanması, Kayseri, 2002 (Yayınlanmamış Doktora Tezi- Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü), s. 4–6.

19 Kadioğlu, a.g.e., s. 18.

20 Yüksel İnan, Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi, Turhan Kitapevi, Ankara, 1995, s.7–22.

21 Lozan Antlaşması'nda yer alan denizcilikle ilgili hükümler ve Türk tarafının kazanımları şunlar olmuştur:

•İmroz, Bozcaada ve Tavşan adaları Türkiye'ye bırakılır. Ege Denizi'nin Türk egemenliği altındaki kıyılarından 3 mil içeride kalan adalar da Türkiye'ye aittir.

•Antlaşmanın iki tarafça imzalanmasının ardından bu adalar Yunanlılar tarafından derhal boşaltılacaktır.

sonra 6 Ekim 1923'te İstanbul'un kurtuluşu ile Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin emrine girmiştir.<sup>22</sup> 04 Şubat 1923 günü kesilip 23 Nisan 1923 günü tekrar başlayan Lozan görüşmeleri başarıyla devam ettirilmiştir.<sup>23</sup> Lozan Konferansı'nın birinci bölümünde taraf tüm devletlerin kabul ettiği nokta, Boğazların tüm ticaret gemilerine barış ve savaşta açıklığı ilkesi olmuştur. Savaş gemileri bağlamında tartışmalar olmuş, bu tartışmalarda Sovyetler Birliği ile İngiltere karşılıklı taraflar olarak yer almışlardır. Lozan Konferansı'nın ikinci bölümünde İngiltere'nin savunduğu ilke olan boğazların tüm ticaret ve savaş gemilerine seyrüsefer serbestliği kabul edilmiştir. 24 Temmuz 1923'te imzalanan Lozan Barış Antlaşması'nın 23. madde hükmüne göre Boğazlar terimi Çanakkale ve İstanbul Boğazı ile Marmara Denizini içermiştir.<sup>24</sup> Boğazlar bölgesi, Lozan Antlaşması'nın boğazlar rejimiyle ilgili sözleşmesi gereği özel bir komisyon (Boğazlar Komisyonu) tarafından idare edilen, tarafsız, güvenliği ve statüsü Milletler Cemiyeti güvencesi altına alınmış ve silahtan arındırılmış bir bölge halini almıştır.<sup>25</sup> Komisyon, Boğazlardan geçecek savaş gemilerinin durumu, Türkiye'nin savaşa girmesi halinde veya savaş tehlikesi karşısında Boğazlar durumu ile ilgili hükümleri belirlemiştir.<sup>26</sup>

Lozan Barış Anlaşmasının Ticaret gemileri ile ilgili maddelerini şu şekilde belirlenmiştir; "Bayrak ve yükleri ne olursa olsun, sağlığa ilişkin hükümler saklı olmak üzere Boğazlardan geçiş hakkına sahiptirler. Kılavuz kaptan almak isteğe

•İmralı Adası hariç bütün Marmara adaları, İmroz, Bozcaada, Tavşan adaları ve Boğazların iki tarafında tehdit edilmiş olan bölgelerin gayri askeri durumda tutulması kararlaştırılır.

•Yunan hâkimiyetine bırakılan Midilli, Sakız, Sisam ve Nikarya adalarının gayri askeri halde tutulması kararlaştırılır.

•Astropalia, Rhodes, Calki, Scarpanto, Casso, Tilos, Misyros, Calimnos, Leros, Patmos, Lipsos, Symi, Kos ile bunlara tabi adacıklar ve Castellorizo Adası üzerindeki İtalyan hâkimiyeti tamdır.

•Boğazlardan ticaret gemilerinin geçişi serbest bırakılır. Savaş gemilerinin geçişini ise "Boğazlar Komisyonu" adıyla bir komisyonun idare etmesi kararlaştırılır. Buna göre komisyon başkanı Türkiye olacak, Fransa, İngiltere, İtalya, Japonya, Bulgaristan, Romanya, Rusya, Yunanistan ve Sırp-Hırvat-Sloven (Yugoslavya) Hükümetleri komisyonda üye bulunduracak, Birleşik Amerika da bir temsilci ile komisyona katılacaktır.

•Türkiye'nin İstanbul'da bir tersane ve üs kurma isteği kabul edilir.

•Antlaşmanın onaylanmasından sonra altı hafta içinde İstanbul ve civarında bulunan İtilaf Devletleri kuvvetleri geri çekilecektir.

•Kabotaj ve liman hizmetlerinin yürütülmesi yalnızca Türk bandıralı gemilere bırakılır.

•Yavuz Muharebe Kravazörü dâhil tüm Türk harp gemileri ve bunlara ait silah, cephane ve malzeme Türkiye'ye teslim edilecektir. S. Şahin, Kurtuluş Savaşı'nda Türk Bahriyesinin Deniz Harekât ve Faaliyetleri, Yüksek Lisans Tezi, s. 105-106.

22 İsmail Soysal, Türkiye'nin Siyasal Antlaşmaları 1920-1945, C.I, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1989, s.151.

23 Şahin, a.g.t., s. 105-106.

24 Turan Sibel, "Geçmişten Günümüze Boğazlar Sorununa Bir Bakış: Jeostratejiden Ekostratejiye" Balkan Araştırmalar, Trakya Üniversitesi, Balkan Uygulama ve Araştırma Merkezi Yayını, Edirne, 1998, s.195.

25 Oral Sander, Siyasi Tarih, C.I, İmge Kitabevi, Ankara, 1989, s. 294.

26 Sander, a.g.e., s.294-295.

bağlıdır. Savaş zamanında Türkiye tarafsız ise barış zamanındaki şartlar geçerlidir. Türkiye savaşan ise, tarafsız devletlerin gemileri ve askeri olmayan uçakları Türkiye düşmanı olan ülkelere yardım etmemek koşuluyla serbest geçiş hakkına sahiptirler ancak Türkiye'nin denetleme hakkı vardır".<sup>27</sup>

Savaş gemileri ile ilgili maddelerine göre ise; "Kuvvetlerinin tutarına ilişkin kısıtlamalar saklı olmak üzere savaş gemileri, barış zamanında geçiş hakkına sahiptirler. Ancak savaş zamanında; Türkiye tarafsız ise savaş gemileri barış zamanı hakkına sahiptirler, Türkiye savaşan ise tarafsız devletlerin savaş gemileri düşmana yardım etmemek koşuluyla geçiş hakkına sahiptirler".<sup>28</sup> Türkiye'nin yetkilerini sınırlandıran ve boğazlar rejiminin güvencesiyle ilgili olan hükümler ise şu şekildedir; "Çanakkale ve İstanbul Boğazlarının iki kıyısı ve kıyıdan itibaren 15–20 km.lik alan askersizleştirilecek ve bu bölgede hiçbir askeri donanım veya üs bulunmayacaktı. İstanbul ve çevresinde 12.000'den fazla askeri kuvvet bulunmayacaktı. Ayrıca savaş gemilerinin ve askeri uçakların hükümlere uyup, uymadıklarını denetlemek ve Milletler Cemiyeti'ne rapor vermek üzere Boğazlar Komisyonu'nun kurulması ön görülerek, sözleşmenin 18. Maddesi gereğince Boğazlar için bir güvence mekanizması kurulacaktır. Bu çerçevede Boğazların güvenliğini tehdit eden herhangi bir gelişmede (savaş ya da savaş tehdidi) sözleşmenin tarafları ve her durumda Fransa, İngiltere, İtalya, Japonya, Milletler Cemiyeti'nin kararlaştıracığı tüm önlemleri yerine getireceği ifade edilmiştir".<sup>29</sup>

### 3.2. Bahriye Vekâleti Dönemi (1924–1927)

Bahriye Vekâleti'nin teşkili hakkındaki 29 Aralık 1924 tarih ve 539 sayılı kanun 14 Ocak 1925 gün ve 82 sayılı Resmi Gazetede yayınlanmak suretiyle Bahriye Vekâleti (Denizcilik Bakanlığı) kurulmuştur.<sup>30</sup> Bahriye Vekâleti, Milli Müdafaa Vekâleti'nden ayrı bir kuruluş olarak görev yapmaya başlamış ancak, eğitim, tatbikat, denetleme gibi alanlarda Bahriye Erkânı Harbiyesi (Deniz Kurmay Başkanlığı) ile Erkan-ı Harbiye-i Umumiye Reisliği (Genelkurmay Başkanlığı)'ne bağlanmıştır. Bahriye Vekâleti ayrıca, Ticaret-i Bahriye Müdürlüğü'nü de bünyesine alarak denizcilik işlerini iki başlıktan (askeri ve sivil) kurtarmıştır.<sup>31</sup> Bahriye Vekâleti oluşturulduktan sonra donanma oluşturma için uzun vadeli bir program yapmış, program şu şekilde belirtilmiştir;<sup>32</sup>

27 Kudret Özersay, Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi, Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları, Ankara 1999, s. 54.

28 Özersay, a.g.e., s.55.

29 Özersay, a.g.e., s.57.

30 Arif Büyüktuğrul, Büyük Atamız ve Türk Denizciliği, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 1966, s.108

31 Büyüktuğrul, a.g.e., ss. 108–190.

32 Mustafa Hergüner, Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizcilliğimize İlişkin Bir İnceleme, Deniz Ticaret Odası Yay., İstanbul, 2003, s. 25-28.

“Yavuz Zırhlısı’nın onarılması, donanmanın; Turgut Reis Zırhlısı, Hamidiye Zırhlısı, Mecidiye kruvazörü, Pey-i Şevket, Berk-i Satvet torpido kruvazörü, Samsun, Bafra, Taşoz gemilerinden meydana gelecek şekilde yapılandırılması, iki adet denizaltı gemisi temini, Gölcük’te bir tersane kurulması ve yabancı bir heyet rehberliğinde personele nitelik kazandırılması planlanmaktadır.”

29 Aralık 1924 – 21 Ocak 1928 tarihleri arasında faaliyet gösteren Bahriye Vekâleti döneminde; Yavuz zırhlısının onarımı ve yenileştirmesinin yanında, dış ülkelerde 3 hücumbot, 4 denizaltı ve 4 muhribin insanları, Gölcük’ün bir deniz üssü haline getirilmesi sağlanırken, eğitim için Almanya’dan ekipler temin olunmuştur.<sup>33</sup> Almanya’dan gelen subaylar Türk Donanması’nı kısa sürede eğitmiş ve 1926 yılından itibaren Ege ve Akdeniz’e çıkabilecek seviyeye getirmişlerdi. Bahriye vekâleti kuruluşu sırasında yapmayı hedeflediği konulardan biride Lozan’da kararlaştırılan “Kabotaj Hakkımız” için alt yapı oluşturmaktı. Nitekim denizcilikle ilgili pek çok kurum ve kuruluşlarda radikal yapılanmalar bu dönemde olmuş, Türkiye Büyük Millet Meclisi (TBMM) 11 Nisan 1926 günü kabul ettiği 815 sayılı kanunla “Kabotaj Hakkımızın 1 Temmuz 1926 tarihinden itibaren kullanılması karara bağlamıştı. Bu arada eğitimleri pekiştirilen donanmamız kanun uygulamaya geçilişinden kısa bir süre önce; 12–20 Mayıs 1926 tarihlerinde Marmara ve Ege’de su üstü atışları, eğitim ve tatbikatlar yapmış, Ayvalık, İzmir ve Kuşadası Limanları ziyaret edilmiştir.<sup>34</sup>

Bahriye Vekili’nin Yavuz Zırhlısı’nın onarımı ile ilgili olarak icra vekilleri heyeti kararına aykırı davrandığı gerekçesiyle, Bahriye Vekâleti, İnönü’nün önergesi<sup>35</sup> üzerine, 27 Aralık 1927 tarihinde lağvedilmiştir.<sup>36</sup> Ancak vekâletin üç yıl gibi kısa görev süresi içinde Türk deniz kuvvetlerinde büyük ve önemli şu gelişmeler yaşanmıştır:

.Yavuz Zırhlısı’nın tamiri için bir havuz yaptırılmış ve Gölcük’te onarımına başlanmış, Hollanda’ya iki denizaltı gemisi yaptırılmış,

.Turgut Reis Zırhlısı, Hamidiye Zırhlısı, Mecidiye kruvazörü, Pey-i Şevket, Berk-i Satvet Samsun, Bafra, Taşoz gibi gemilerin onarım ve bakımları yapılmış,

33 Hergüner, a.g.e, s. 25–26.

34 Mustafa Hergüner, “Atatürk Döneminde Denizciliğimiz”, *Türk Dünyası Araştırmaları*, , Aralık 2011, s.26

35 İnönü, 5 Kasım 1927’de T.B.M.M.’de hükümet programı hakkında bilgi verirken Bahriye Vekâleti’nin lağvedilme gerekçesini; “Cumhuriyetin kuvvetlerinde emir ve kumanda bir erkân-ı harbiye-i Umumiye’de birleşince, idari ve siyasi cihazların da bir vekâlet makamında müteaddit müsteşarlarla birleşmesini en müsmir teşkilat zannediyordu. Bahriye Vekâleti bu teşkilat içine kalp ve meze edilmekle bahri ordunun memleket müdafaası ve millet mecmuasındaki vazife ve vesaitini daha iyi tanzim ve techiz edeceğimizi ümit ediyoruz” şeklinde açıklamıştır. İnönü’nün Söylev ve Demeçleri, T.B.M. Meclisi’nde ve CHP Kurultaylarında (1919–1946), TDEY Yayınları no 2, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1946, s.159.

36 Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri, s. 21, 24.

.Kasımpaşa havuz ve tersaneleri 27 Aralık 1927'de Seyr-i Sefain İdaresi (Deniz Ticaret Yolları)'ne, İsareis tipi gambotlar ise gümrük idaresine devredilmiş,

.Alman danışman heyeti getirilmiş, Talimnameler ve donanma emirnameleri oluşturulmuş, Yurt dışına kursa personel gönderilmiş,

.1 Temmuz 1926 tarihinde kabotaj hakkı sağlanarak, modern ve güçlü Türk donanması yolunda büyük adımlar atılmıştır. Hamidiye savaş gemisi Odesa'ya gönderilmiştir.

.Bahriye Vekâleti tarafından 22 Ekim 1926'da Türk-İngiliz Muhtelit Mahkemelerinde I. Dünya Savaşı öncesinde ya da sırasında parası ödenmiş ancak teslim alınamamış gemi silah mühimmatı ile ilgili olarak 6 dava açılmış, ancak hiçbirisi kazanılamamıştır.<sup>37</sup>

#### 4. Deniz Müsteşarlığı Dönemi (1927–1938)

16 Ocak 1928'de çıkarılan bir yasa ile Bahriye Vekâleti'nin Milli Müdafaa Vekâleti'ne bağlı bir Müsteşarlık olması kabul edilmiştir.<sup>38</sup> Bu dönemde donanma, ana unsurları ile Gölcük'te faaliyet göstermiştir. Hollanda'ya sipariş verilen I. İnönü ve II. İnönü denizaltıları da 1928 yılında deniz kuvvetlerimize kaulmıştır.<sup>39</sup> 1928 yılında bütün sualtı üniteleri ve denizaltıların kendisine bağlandığı bir "Denizaltı Gemileri Komutanlığı" kurulmuştur. Ekim 1929'da ise Karadeniz Bahriye Komutanlığı lağvedilmiştir.<sup>40</sup>

Denizci subay ve astsubay yetiştirilmesinde, askerî okullara ilaveten deniz subaylarının yabancı ülkelere eğitim, staj maksadıyla gönderilmesi yoluyla da eğitilmesi sağlanmıştır. En az bu eğitimler kadar faydalı bir başka eğitim faaliyeti ise; küçük rütbeli deniz subaylarına, ülkenin ekonomik durumu sebebiyle uzun süreli denizde kalamamalarından ötürü denizcilik eğitimi alamayan genç subayların Karadeniz, Ege ve Akdeniz'de posta seferi yapan Seyr-i Sefain İdaresi vapurlarında "Kıyı Tanıma Eğitimleri" yaptırılmasıdır.<sup>41</sup> Donanma, İstanbul'dan yeni üssü olan Gölcük'e 1929'da, Haliç'te bulunan tesis ve tezgâhlar da 1930 yılında taşınmıştır. Böylece İstanbul Tersanesi artık Gölcük'te faaliyete geçmiştir.<sup>42</sup>

1935 yılına gelindiğinde, donanmanın mayın gücü yetersiz görüldüğünden bu ihtiyacı giderecek bazı yapılanma değişiklikleri olmuştur. Aynı yılın bir diğer önemli olayı, denizaltıcılıkta yaşanan gelişmeler olmuştur. Denizaltı Gemileri Komutanlığı; Denizaltı Filotilla Komodorluğu adıyla Donanma Komutanlığı'na bağlanmış, Almanya'dan satın alınan ve "Gür" ismi verilen denizaltı ile "Erkin" isimli

37 Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri, s. 21–24.

38 Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri, s. 24.

39 Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri, s. 26.

40 Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri, s. 24, 27.

41 Hergüner, a.g.e, s. 70.

42 Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri, s. 28– 29; Hergüner, a.g.e, ss. 73–75.

denizaltı gemisi donanmaya katılmıştır. Almanya ve Türkiye arasında denizaltıcılığın geliştirilmesi hususunda bir işbirliği sağlanmış, bu kapsamda Alman denizaltı personeli eğitimlerini Türk denizaltılarında yapmaya başlamıştır.<sup>43</sup>

1936 yılına gelindiğinde Boğazlar ile ilgili önemli bir gelişme yaşanmıştır. 24 Temmuz 1923 tarihinde imzalanan Lozan Barış Antlaşması'nda yer alan Boğazlar sözleşmesi Türkiye'nin egemenlik haklarını kısıtlayıcı hükümler içeriyordu. Türkiye o dönemde kabul etmek durumunda kaldığı bu hükümlerin değiştirilmesini istiyor, bu amaçla uygun bir ortamın oluşmasını bekliyordu. Böyle bir ortam 1930'ların ortalarında doğdu: Almanya ve İtalya'nın Ortadoğu ve Akdeniz'de etkili olma çabaları, Lozan'ın iki karşıt devleti olan İngiltere ve Türkiye'yi birbirine yaklaştırmıştı. Türkiye bu ortamı değerlendirerek 11 Nisan 1936'da Lozan Boğazlar sözleşmesine taraf olan devletlere birer nota vermiş ve Boğazlar'ın silahtan arındırılması ile Boğazlar'dan geçişi denetleyecek uluslar arası bir komisyonun kurulmasını öngören sözleşme hükümlerinin değiştirilmesini istemiştir. İtalya dışındaki, bütün taraf devletler bu notaya olumlu cevap vermiştir. Bunun üzerine Türkiye'nin değişiklik isteklerinin görüşülmesi amacı ile 22 Haziran 1936'da İsviçre'nin Montreux kentinde bir konferans düzenlenmesi kararlaştırılmıştır.<sup>44</sup>

Montreux Boğazlar Konferansı'na Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne taraf olan İtalya dışındaki tüm devletler katılmıştır. Konferans sırasında, Karadeniz devletlerinin orta doğudaki İngiliz çıkarlarını tehdit eden bir güç odağı olmasını engellemeye yönelik İngiliz tezi, Japonya'nın desteğini alırken; Karadeniz'e kıyısı olan devletler ve Fransa Türkiye'yi desteklemiş ve Konferans Türkiye'nin tezinin kabulü ile sonuçlanmıştır. 29 maddelik ana metin, bu ana metne ilişkin 4 ek ve bir de Protokol'den oluşan Montreux Boğazlar Sözleşmesi, konferansa katılan Bulgaristan, Büyük Britanya, Fransa, Japonya, Romanya, Sovyetler Birliği, Türkiye, Yugoslavya ve Yunanistan tarafından 20 Temmuz 1936 yılında imzalanmış ve Sözleşme'nin 26. madde/3 hükmü gereği, Türkiye'nin de onama belgesini içeren altı onama belgesinin tamamlanmasıyla birlikte, 9 Kasım 1936 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Boğazların Türkiye tarafından yeniden askerleştirilmesine ilişkin uygulama ise, Protokol'ün 1. madde hükmü gereği, ana Sözleşme'nin yürürlüğe girmesinden önce 15 Ağustos 1936 tarihinde başlamıştır.<sup>45</sup>

Sözleşme'ye taraf olan ülkelerin bir kısmı zaman içinde değişmiştir. Montreux Boğazlar Konferansı'na katılmamış olan İtalya, Sözleşme'nin 27. madde hükmü çerçevesinde 3 Mayıs 1938 tarihinde, katılma yoluyla Sözleşme'nin taraf ülkelerinden biri konumuna gelmiştir.<sup>46</sup> Japonya ise; II. Dünya Savaşı sonrasında

43 Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri, s. 31.

44 Hamza Eroğlu, Türk İnkılap Tarihi, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1982, s.363.

45 Hüseyin Pazarcı, Uluslar arası Hukuk Dersleri, C. II, Turhan Kitapevi, Ankara, 2003, s.350.

Müttefiklerle imzaladığı, 8 Eylül 1951 tarihli San Francisco Anlaşması'nın 8. madde hükmü ile Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nden çekilmiştir. Almanya, 1936 yılının sonlarına doğru, Japonya, Montreux Boğazlar Sözleşmesi yapıldığı esnada Milletler Cemiyeti üyesi olmayan tek devlet idi, Milletler Cemiyeti'nin Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin özellikle 19. ve 25. maddeleri çerçevesindeki yükümlülüklerine muhatap olmamak için, Sözleşme'ye çekince koymuştur. Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile Türkiye'nin Türk Boğazları üzerindeki egemenliği ve kontrol yetkisi yeniden tesis edilmiştir. Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ne göre kurulmuş ve yetkileri belirlenmiş olan 'Uluslararası Komisyon', Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin ile ortadan kaldırılmış ve komisyon'un tüm yetkileri Türkiye'ye devredilmiştir.<sup>47</sup> Montreux Boğazlar Sözleşmesinde ticaret gemilerinin geçiş düzenlemeleri şu şekilde belirlenmiştir;

Sözleşmenin ilk maddesinde; "Taraflar, Boğazlarda denizden geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğü ilkesini kabul ederler ve doğrularlar denilmektedir. Barış zamanında, ticaret gemileri, gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa hiçbir işlem olmaksızın, Boğazlardan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) tam özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bu gemiler, Boğazların bir limanına uğramaksızın transit geçerlerken, Türk makamlarınca, alınması gereken vergilerden ve harçlardan başka, bu gemilerden hiçbir vergi ya da harç alınmayacaktır."<sup>48</sup> Savaş zamanında, Türkiye savaştan değilse, ticaret gemileri, bayrak ve yük ne olursa olsun, Boğazlardan geçiş ve gidiş-geliş özgürlüğünden yararlanacaklardır. Savaş zamanında, Türkiye savaştan taraflardan biri ise, Türkiye ile savaşta olan bir ülkeye bağlı olmayan ticaret gemileri, düşmana hiçbir biçimde yardım etmemek koşuluyla, Boğazlar'da geçiş ve gidiş-geliş özgürlüğünden yararlanacaklardır".<sup>49</sup>

Sözleşmede savaş gemilerinin geçiş düzenlemeleri ise; "Savaş gemileri Barış zamanlarında; Geçiş izni elde etmek izlenecek usul 13. maddede belirtilmiştir, Hafif su üstü gemileri, küçük savaş gemileri ve yardımcı gemiler, ister Karadeniz'e kıyıdaş olan ister olmayan devletlere bağlı bulunsunlar, bayrakları ne olursa olsun, Boğazlar'a gündüz ve aşağıdaki 13. ve sonraki maddelerde öngörülen koşullar içinde girerlerse, hiçbir vergi ya da harç ödemeksizin, Boğazlar'dan geçiş özgürlüğünden yararlanacaklardır."<sup>50</sup> Savaş zamanında, Türkiye savaştan değilse, savaş gemileri 10. maddeden 18. maddeye kadar olan maddelerde belirtilen koşullarla aynı koşullar içinde, Boğazlar'da tam bir geçiş ve gidiş-geliş özgürlüğün-

46 İnan, a.g.e.,s. 47.

47 Eroğlu, a.g.e., s.363.

48 Feridun Cemal Erkin, Türk Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi, Başnur Matbaası, Ankara, 1968, s.103.

49 Erkin, a.g.e., s.103.

50 Erkin, a.g.e., s.108.

den yararlanacaklardır".<sup>51</sup>

Uçakların Geçiş düzenlemesi ise; "Sivil uçakların Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişini sağlamak amacıyla, Türk Hükümeti, Boğazların yasak bölgeleri dışında, bu geçişe ayrılmış hava yollarını gösterecektir; sivil uçaklar, Türk Hükümetine, ara sıra yapılan uçuşlar için üç gün öncesinden bir ön-bildirim ile düzenli servis uçuşları için geçiş tarihlerini belirten genel bir ön bildirimde bulunarak, bu yolları kullanabileceklerdir.<sup>52</sup> Genel Hükümler Boğazlar rejimine ilişkin 24 Temmuz 1923 tarihli Sözleşme gereğince kurulmuş olan Uluslararası Komisyonun yetkileri Türk Hükümetine aktarılmıştır.<sup>53</sup> Son Hükümlerde ise sözleşmenin onayı, Sözleşmenin süresi ve tadili ile ilgilidir.<sup>54</sup>

Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile Türk Boğazları ülkemiz hâkimiyetine teslim olunmuş, Eylül 1937'de imzalanan Nyon Antlaşması ile Akdeniz sorumluluğuna Türkiye dâhil olunmuştu. 5 Temmuz 1938'de ise Akdeniz'in bir önemli kapısı Hatay-İskenderun Körfezi ülkemize teslim olunmuş, Türk Donanması Akdeniz ve Karadeniz'de barış için bir güç haline gelmiştir.<sup>55</sup>

## 5. Atatürk'ün Cumhurbaşkanı Olarak Hamidiye Gemisi İle Trabzon'a Yaptığı İlk Ziyaret

Hamidiye zırhlısı Balkan Savaşı'ndan başlayarak Osmanlı İmparatorluğu'na çeşitli cephelerde hizmet vermiş ve daha sonraki dönemde genç Türkiye Cumhuriyeti devletinin de hizmetine girmiş bir savaş gemisidir. 1903 yılında İngiltere'de inşa edilen gemi Osmanlı donanmasına ilk geldiği dönemde Abdülhamit olarak isimlendirilmesine rağmen daha sonra İkinci Meşrutiyet'le beraber Hamidiye olarak adlandırmıştır. Hamidiye gemisi ile ilgili en önemli özellik ise geminin Mustafa Kemal Atatürk tarafından yurt gezilerinde ilk defa kullanılmış olması ve 1924 yılı Eylül ayında Karadeniz gezisine çıkarmasıdır.<sup>56</sup> Mustafa Kemal Paşa, Cumhurbaşkanı olduktan sonra bu ilk yurtiçi gezisini Hamidiye kruvazörü ile yapmıştır.<sup>57</sup>

Hamidiye gemisi Cumhuriyet döneminde genç Türkiye Cumhuriyeti devletini özellikle yurtdışı gezi programları yardımıyla tanıtmak ve dost ülkelerle olan ilişkileri geliştirmek yönünde önemli bir misyon da üstlendiğinden bu gemi sıradan bir askeri gemi olarak değerlendirilmez ve bu gemiyle ilgili neredeyse

51 Seha L. Meray, *Lozan Barış Konferansı, Tutanaklar-Belgeler*, Ankara, A.Ü. Siyasal Bilgiler Basım Evi, 1973, Takım II, cilt 2, s.8; Erkin, a.g.e., s.113.

52 Soysal, a.g.e, s.498.

53 Soysal, a.g.e, s.498.

54 Erkin, a.g.e., s.103-104.

55 Hürgüner, a.g.m.,s.37.

56 Ulvi Keser, "Hamidiye Zırhlısı: 1924 Karadeniz ve 1938 Kıbrıs Gezileri", SAÜ Fen- Edebiyat Dergisi 2008-I, Sakarya, s.302.

57 Raşit Metel, *Atatürk ve Donanma*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1966, s. 52-72.

bütün faaliyetler bizzat Cumhurbaşkanı Mustafa Kemal Atatürk tarafından denetlenmiştir.<sup>58</sup> 1924 yılı özellikle genç Türkiye Cumhuriyeti devletinin ayakta kalma mücadelesi verdiği, Atatürk devrimlerinin Anadolu coğrafyasına yavaş yavaş nüfuz ettiği bir dönemdir. Milli Mücadele döneminin ardından ülkede yeni bir sayfa açılmış, bu noktada Mustafa Kemal Atatürk genç Türkiye devletinin sosyal konumunu daha yakından takip edebilmek ve Türk halkıyla dertleşebilmek amacıyla 29 Ekim 1924-18 Ekim 1924 döneminde yaklaşık 50 gün kadar devam edecek olan ve Ankara'dan başlayarak Dumlupınar, Bursa, Trabzon, Rize, Giresun, Ordu, Samsun, Amasya, Tokat, Sivas, Erzincan, Erzurum, Sarıkamış, Kars, Karahisar, Kayseri, Yozgat ve Kırşehir<sup>59</sup> üzerinden yine Ankara'da bitecek olan Karadeniz ve Doğu Anadolu bölgelerini içine alan bir yurt gezisine çıkmıştır.<sup>60</sup>

Daha önce Akdeniz bölgesini de içine alacak şekilde planlanan bu seyahat, Mustafa Kemal'in Trabzon'u ziyaret ettiği sırada Doğu Anadolu bölgesinde meydana gelen deprem felaketi nedeniyle değişikliğe uğramış ve gezi programına Akdeniz yerine Doğu Anadolu bölgesi eklenmiştir.<sup>61</sup> Mustafa Kemal Atatürk'ün Trabzon seyahati, Hamidiye gemisinin 15 Eylül 1924 Pazartesi günü Trabzon'a gelerek limanda demir atması ile başlamıştır. Trabzon Milletvekillerinden Abdullaf ve Rahmi ile Vali Cemal Beyler, Bölge Komutanı, Belediye Başkanı, Halk Partisi ve Ticaret Odaları Başkanları Hamidiye gemisine saat 10.00 da Trabzonlular adına hoş geldin ziyaretinde bulunulmuştur. Bu grup ile birlikte Atatürk, eşi Latife hanım ve kendilerine eşlik eden Gaziantep Milletvekili Kılıç Ali Bey, İstanbul Milletvekili Hamdullah Suphi Bey, Yozgat Milletvekili Salih Bey, Rize Milletvekili Rauf Bey, Cumhurbaşkanlığı Başkatibi Tevfik Bey, Başyaver Nasuhi ve Ankara Polis Müdürü Dilaver bey Hamidiye'den ayrıldıkları sırada Hamidiye ve Peyk'i Şevket Gemileri'nden ve Trabzon şehri tarafından 21 pare topla selamlama atışları yapılmıştır.<sup>62</sup>

Atatürk ve beraberindekilere tahsis edilen köşkte Trabzon Belediye Başkanı Kazazade Hüseyin Efendi tarafından halk adına 30 kişilik bir akşam yemeği verilmiştir.<sup>63</sup> Bu yemeğe ilin sivil ve askeri ileri gelenleri ile Trabzon halkı katılmıştır. Yemek süresince köşkün bahçesine getirilmiş bulunan Hamidiye'nin Bando'su da güzel parçalar çalarak yemeğe eşlik etmiştir. Ziyaret sırasında Halk Partisinden Belediye Başkanı Avukat Faik Bey bir konuşma yapmıştır.<sup>64</sup> Bu ko-

58 Keser, a.g.e., s.302.

59 Büyüktuğrul, a.g.e., s. 99.

60 Metel, a.g.e., s. 53-54.

61 Nuri Onat, Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Pasa'nın Sonbahar Gezileri, İstanbul, 1984, s. 73.

62 Metel, a.g.e., s. 58-63.

63 Metel, a.g.e., s. 60.

64 Belediye Başkanı Avukat Faik Bey, Mustafa Kemal Atatürk'e hitaben şu konuşmayı yapmıştır; "Trabzon halkı senelerden beri ayrı oldukları şahsınıza kavuştuklarından ötürü sevinç içindedirler.

nuşmanın ardından Cumhurbaşkanı Trabzonlulara hitaben şu konuşmayı yapmıştır;<sup>65</sup>

“Trabzon ve Trabzonluları temsil eden yüce şahsınızla bir sofrada bulunduğumdan pek büyük bir mutluluk duyuyorum. Özellikle bugün yaptıkları ateşli karşılamadan, gösterdikleri gerçek samimiyet ve sevgiden dolayı, sunmayı görev bildiğim gönülden teşekkürlerimi yüksek kişiliklerine söylemeye fırsat kazandığımдан çok mutluyum.

Efendiler hemen bütün Trabzon halkını yekpare bir samimiyet kitlesi halinde gördüm. Kadınlarının, çocuklarının, yaşlılarının gözlerinde yaş gördüm. Bu ne aşırı duygulanma, bu ne şefkat, bu ne yüksek soyluluktur. Açıkça söylemem gerekir ki, bugünkü yaşadık ve gördüklerimin bu kıymetli memleket ve saygıdeğer halkı hakkında bende oluşturduğu düşünceleri, bugüne kadar hiçbir şey bu derecede sağlayamamıştı. Güvenebilirsiniz ki Trabzon'u ve saygıdeğer Trabzonluları ziyaret etmek yıllardan beri bende bulunan büyük bir istek ve derin bir özlem. Beni bu mutluluktan bugüne kadar alıkoyan bildiğiniz durumlar ve şartlar idi. Bugün çok mutluyum çünkü beni sevdiklerimi görmekten alıkoyan bu şartlar, tamamen yok edilmiştir. Çok arzu ederim ki birçok telgrafla beni görmek isteğini gösteren Trabzon'a katılmış yerleri ve halkını da ziyaretle şereflemek isterim. Fakat o kadar zaman ayırmaya imkân olmayacaktır. Yine üzücü ki onları şimdilik yalnız saygıyla anıp, selam ve sevgilerimi sunmakla yetinmek zorundayım.

Arkadaşlar, beş yıl önce ilk defa Samsun'a ayak bastığım zaman bana gönül gücü veren vatandaşlarımın ilk safında Trabzonluların bulunduğunu asla unutmayacağım. Sakarya büyük kanlı savaşında, Üçüncü tümen ile yetişen Trabzon çocuklarının savaş alanında gösterdikleri fedakârlıkların kıymetli anısı daima aklımda işlenmiş kalacaktır. Bu vatanperver halka, o kahraman çocuklara sahip olan bu kıymetli memleketimizi bir Ermenistan kapısı veya hayal edilen bir Pontus Krallığı ülkesi yapmak istek ve tehditleri ne uğursuz idi. Şüphesiz o kâbuslar sonuza dek hayal olmuştur. Efendiler, vatanın birliğini, hürriyet ve kurtuluşunu sağlayan milletimizi Cumhuriyet yönetimine kavuşturan inkılâbımız; iktisadi huzur ve mutluluğumuzu, çağdaş dünyada hak ettiğimiz yeri de sağlayacaktır. Bu verimli, halkı zeki, girişken, çalışkan olan Trabzon'umuzu az zamanda içeriye trenle bağlanmış, güzel rıhtım ve limanlarla donatılmış görmek son anda bile isteğimdir. Trabzon Türk toplumunda Cumhuriyet'in zengin, güçlü, duygusal ve çok önemli güven kaynaklarından biridir. Böyle bir Cumhuriyet şehri gelecekte

Halkın tezahüratını bizzat gördünüz. Fakat bu tezahürat, kalplerdeki saygı ve muhabbet ve samimiyetin belki yüz binde biridir. Türklerin bir duası vardır, onunla sözüme son vereceğim. Allah Büyük Gazimizi başımızdan eksik etmesin amin.” Bkz. Onat, a.g.e., s.75-76.

65 Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri (Bugünkü Dille), Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu; Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2006, s.619-620.

gerektiği bütün mutluluk ve ilerleme araçlarına sahip olacaktır. Sözlerime son verirken saygıdeğer Trabzonlulara sevgi ve saygılarımın, gösterdikleri içten duygularından dolayı teşekkürlerimin ulaştırılmasına aracı olmanızı rica ederim.”

16 Eylül Salı öğle saatlerine kadar ziyaretçileri, kabul eden Cumhurbaşkanı, öğleden sonra saat 14.20 de Hükümet Dairesi'ne gitmiş; Eğitim, Vakıflar, Defterdarlık, Ziraat ve Nüfus Daireleri'nin Müdürleri ile görüşmüştür. Ardından, Adliyenin Ağır Ceza Başkanı ve Savcısından İlin adli durumu hakkında bilgi almış ve sonra da Vali ile birlikte 16.30 da Kavak Meydanı'ndaki liseye gitmiştir. Burada öğretmenlerle birlikte çay içerek sohbet ettikten sonra İpek Dokuma Fabrikasına giderek, durumunu incelemiş, gelişme ve büyümesi için emirler vermiştir.<sup>66</sup> Fabrika ziyaretinden sonra, Memleket Hastanesi'nde hastaları da ziyaret eden Cumhurbaşkanı, bir sene önce açılan Ticaret ve Erkek Öğretmen Okullarını ve Kültür Müzesini gezdikten sonra okulun hatıra defterine aşağıdaki yazıyı yazmıştır:<sup>67</sup>

“24.Kanunevvel, 1335 tarihinde Fevzi Paşa Hazretleri'nin dikkatini çeken öğrenci sayısı 25 bugün 16 Eylül 1340 da 176, yedi misli olmuş, geçen senelerin ürünü olduğu şartlar ve şerait nazarı dikkate alınırca memnun olmak lazım, fakat memleketin muhtaç olduğu muallim iktarı düşünülürse bunun daha yüz misline çıkması icap eder. Kemiyet noksanı yetişen muallimlerimizin kıymet ve faziletteki yüksekliği ancak kabili telafidir. Ziyaretimdeki meşhudatım bu emniyeti bana bahşetmektedir. Bundan dolayı müdür ve heyeti talimiyeye teşekkür eder ve yeni neslin en büyük cumhuriyetçilik dersini bugünkü muallimler heyetinden ve onların yetiştirecekleri muallimlerden alacaktır, onu da hatırlatırım.”

Cumhurbaşkanı konuşmasının ardından, Balık Pazarı'ndan sahile açılmış ve “Gazipaşa Caddesi” ismini taşıyacak olan yolu açmıştır. En sonunda Askeri Komutanlığı ziyaret ettikten sonra kendisine ayrılan ikametgâha dönerek,<sup>68</sup> aynı günün akşamı saat 21.00'da Halk Partisi Tiyatrosunda parti tarafından şerefine verilen yemeğe katılmıştır.<sup>69</sup> Cumhurbaşkanı yemek sırasında yaptığı konuşmada şunları söylemiştir;<sup>70</sup>

“Saygıdeğer Arkadaşlar!

Trabzon'u, temiz kalpli Trabzonluları şahsen gördüğümünden, onların temsilcileriyle şahsen tanıştığımından çok mutluyum. Cumhuriyet hükümetimizin büyük partisinin Trabzon heyetiyle parti ortamında bir arada bulunmak fırsatını bana kazandırdığınızdan dolayı mutluluğum sonsuz olmuştur. Arkadaşlar, Halk Partisi, memleket ve millet her türlü güvenden yoksun bırakılarak felakete atıl-

66 Onat, a.g.e., s.77-78.

67 Metel, a.g.e., s. 62.

68 Onat, a.g.e., s.78.

69 Onat, a.g.e., s.78.

70 Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri, s.620-621.

dığı uğursuz kargaşada bütün milleti kadrosu içine alarak kuvvet ve iktidar yapan, dış düşmanlarını kovan, iç düşmanlarını yok eden, halka özgürlük ve egemenlik sağlayan kutsal bir cemiyettir. Halk Partisi hiçbir yalana bakmadan Türk Cumhuriyeti'ni kuran inkılâpçı bir ruhun bütün memleketlerde ortaya çıkması ve şekillenmesidir. Halk Partisi, Türkiye'yi uygar dünyaya sokan ve orada yükseltmeyi üzerine alan kararlı bir partidir. Onun için Başbakanımız muhterem İsmet Paşa'nın fiilen yönettiği ve başkanlık ettiği Halk Partisi'nin Genel Başkanlığı benim için övünme nedenidir.

Arkadaşlar; bu nedenle bir Cumhurbaşkanı'nın parti başkanlığıyla ilgili yönünü ikide bir tekrar edenler ve bütün dünya bilsin ki benim için bir taraflık vardır:

Cumhuriyet taraftarlığı, düşüncede ve sosyal hayatta inkılâp taraftarlığı, Halk Partisi'nin ideali, gerçek dayanağı olan bu noktada, yeni Türkiye toplumunda bir ferdi bile dışında düşünmek istemiyorum. Onun için Cumhurbaşkanı'nda bulunduğum halde Partimizin genel başkanlığını da şerefle koruyorum. Böylece yeni Türk devletinin, genç Türk Cumhuriyeti'nin destek ve sağlamlaştırılmasına hizmet etmekte olduğum düşüncesindeyim.

Saygıdeğer Arkadaşlar,

Fikir, düşünce ve sosyal hayatımızdaki inkılâpta bana verdiğiniz kuvvet ve cesarete içten teşekkür ederim. Cemiyetimiz, partimiz, millet içinde milletle beraber vatan ve istiklali kurtarmakta önder olduğu gibi, fikri ve sosyal inkılâpta da yol göstericiliğini yapacak ve mutlaka başarılı olacaktır. Partimizin kararlılık noktası milletin yüce çıkarı ve hayatıdır. Bugüne kadar bütün izler ve olaylar bunu ispat etti. Arkadaşlar, milletin sevgi ve güveninden emin olarak üzerinde bulunduğumuz medeniyet, yükselme ve yenilenmenin yolunda kararlı, şüphe etmeden yürüyelim."

Cumhurbaşkanı'nın Trabzon'a gelişi münasebetiyle "Yeni Yol" isimli günlük gazete kurulmuş ve birinci sayısı 16 Eylül 1924 günü çıkartılmıştır.<sup>71</sup> 17 Eylül 1924 Çarşamba sabahı Mustafa Kemal Atatürk, saat 09.00'da Boztepe'ye kadar otomobille bir gezinti yapmış ve dönüşte Sanatkâr ve Esnaf Cemiyetleri temsilcilerini, kendisini davete gelen Polathane Halk Partisi Başkanı ile Sürmene Halk Partisi Başkanı Şükrü Bey'i ve Belediye temsilcilerini kabul etmiştir. Giresunlular adına Halk Partisi Başkanı Emin Salih Bey, İl Genel Meclisi adına Hacı Hasan Bey, Belediye adına İsmail Bey, Ticaret Odası adına Fahri Bey, Esnaf Cemiyetleri adına Mustafa Bey, Ziraatçılar adına Feridun Bey, İsmail Bey ve eşraftan Tireli Hasan Beylerden kurulu bir heyet saat 10.30'da Cumhurbaşkanı'nı ziyaret etmiştir. Mustafa Kemal Atatürk ve beraberindekiler, 17 Eylül günü saat 13.15'te kalabalık halk kitlesinin sevgi gösterileri altında iskeleden şehrin kalesinden atılan ve Hamidi-

71 Metel, a.g.e., s.62.

ye'ye varışlarında da Hamidiye'den atılan top sesleri içinde gemiye ulaşmış, Kruvazör saat 13.30'da Trabzon'dan ayrılmıştır.<sup>72</sup>

Cumhurbaşkanı 11-24 Eylül 1924 tarihleri arasında yaptığı bu tarihi gezi sırasında doğudaki en uç liman Rize'ye kadar gitmiş, Trabzon, Giresun, Ordu ve Samsun gibi Karadeniz'in 5 büyük liman kentini ziyaret etmişti. Samsun'a dönüşte Başbakan İsmet (İnönü) Paşa'ya çektiği şu telgraf, O'nun yaptığı bu gezinin, tesadüf olmayıp denizlerimizi tanımaya yönelik olduğunu ifade etmektedir. Telgrafta:<sup>73</sup>

Bugün öğleyin Samsun'a çıkarak savaş gemisinden ayrıldık. Samsun'dan hareket tarihim ayrıca bildirilecektir. Hamidiye ve Peyk-i şevket'in seyahatim esnasında gösterdikleri intizam (düzen) ve vazifeperverliği yüksek şahsınıza arz ve edayı teşekkürü bir vecibe addederim. Bahriye ile temastan çok müstefit oldum (faydalandım). Bu iki gemi pek ziyade tamire muhtaçtırlar, İstanbul'a dönüşlerin de esaslı bir şekilde tamirleri ve noksanlarının ikmali için icap edenlere emir buyrulmasını rica ederim efendim. Bahriyemiz hakkında yeni düşüncelerimi dönüşümde belirteceğim, hâlihazırda mevcut deniz teşkilatı, malik olduğumuz denizcilik kurumları ve vasıtalar yeni baştan incelenmeğe ve düzenlenmeğe ihtiyaçları vardır. Gereksiz ve faydasız gemi / birimler vardır."

Bu arada Hamidiye Gemisi'nde bir ilk yaşanmış ve daha önce Türk gemilerinde yapılmayan hatıra defteri uygulamasına da Mustafa Kemal Atatürk"ün önderlik etmesiyle geçilmiştir. Bu deftere 20 Eylül 1924 tarihinde Cumhurbaşkanı şu notu düşmüştür;<sup>74</sup>

Hamidiye Kruvazöründe  
20 Eylül 1924 Cumartesi,

Hamidiye kruvazörü maziden yadigâr kalan Donanma akşamı içinde Türk Cumhuriyeti'nin denizlerde faaliyete geçen ilk gemisi oldu. Beş seneden beri mütehassisi olduğum deniz hayatını bana yaşatan bu sefine oldu. Türk Donanması kumanda ve zabitan heyetini bu gemide ve buna refakat eden Peyk- i Şevket kruvazöründe tanıdım. Temas ettiğim ruhu genç, mefkûresi genç bu istikbal kumandan ve zabitan bize Bahriye'miz için kuvvetli ümitler hâsıl etti. Bu kıymetli, şedit arzulu heyeti yadig mazi olan bu gemi içinde bırakmakla iktifa olunamaz. Onları, müstait ve müstahak oldukları kadar inkişafa mahzar edebilmek için bugünün icabatına kavuşturmak lazımdır. Hudutlarının mühim ve büyük aksamı deniz olan Türk devletinin donanması da mühim ve büyük olmak gerektir. O zaman Türk Cumhuriyeti daha müsterih ve emin olacaktır. Mükemmel ve kadir

<sup>72</sup> Metel, a.g.e., s.64.

<sup>73</sup> Saim Besbelli, "Atatürk ve Türk Denizciliği", Atatürk Konferansları V. 1971-1972, TTK, Ankara, 1975, s. 313-314.

<sup>74</sup> Keser, a.g.e., s.310.

bir Türk donanmasına malik olmak gayedir. Bunun ilk azimet noktası sefain-i Harbiye tedarikinden evvel onları muvaffakiyetle sevk ve idareye muktedir kumandanlara, zabıtlere, mütehasıslara malikiyettir. Hamidiye'de ve Peyk-i Şevket'te tanıdığım arkadaşlar gayeye yürüyebileceğimizin canlı ve kıymetli delilleridir. Bugün için bu güzide heyet büyük alâka ile muhafaza olunacaktır. Mevcut büyük, küçük gemilerimizden yalnız kabili istifade olanlar tefrik ve ihya edilebilir. Donanmamız heyeti umumiye sinde faal ve nafi unsurlardan mütevazı bir bari cüz-ü tam vücuda getirmek imkânına kani oldum. Bunun için Hükümet-i Cumhuriyetinin tedbir ve teşebbüsleriyle şahsen alâkadar olacağım. Esaslı ve kıymetli bir nokta-i azameti bulduktan sonra ondan muazzam gayeye yürümek ve ona vasıl olmak elbette müyesser olacaktır. Gazi Mustafa Kemal"

Atatürk, Trabzon'u 1924-1937 yılları arasında üç kez ziyaret etmiştir. Atatürk'ün Trabzon'u ikinci ziyareti Ege Vapuru ile 27 Kasım 1930'da olmuştur.<sup>75</sup> Üçüncü ve son olarak 10 Haziran 1937'de gelmiştir. İzmir Vapuru ile gelen Atatürk yine büyük coşku ile karşılanmıştır. Karşılayanlar arasında bölge valileri, kalabalık halk bulunmuş ve bir bakıma Doğu Karadeniz olarak karşılanmıştır. Bu gelişinde Soğuksu'daki köşkünde kalmıştır.<sup>76</sup> Burada 11 Haziran 1937 günü tarihi bir karar veren Atatürk, bütün mallarını millete bağışlamıştır. Yanındakilere, "Mal ve mülk bana ağırlık veriyor. Bunları milletime bağışlamakla ferahlık duyacağım.

Ben büyük milletime daha çok şey vermek isterim" diyerek bütün çiftliklerini ve mallarını millete bağışladığını açıklamıştır.<sup>77</sup> Durumu bir telgrafla Başbakan İsmet İnönü'ye bildirmiştir. Atatürk bu son Trabzon gezisinde bölgenin yetkilileri ile görüşmeler yapmış, sorunları dinlemiş ve alınması gereken önlemler üzerinde durmuştur. Bölgede büyük ilgi gören Atatürk, kamuoyu üzerindeki etkinliğin en güzel örneğini vermiş ve görmüştür. Ayrıca malları konusunda burada vermiş olduğu kararlar Türk kamuoyu üzerinde çok derin sevgi ve takdir uyandırmıştır.

## 6. Sonuç

Birinci Dünya Savaşında, Osmanlı donanması çok sınırlı imkânlarla, ba-

75 Utkan Kocatürk, *Doğumundan ölümüne kadar kaynakçalı Atatürk günlüğü*, Türkiye İş Bankası Ankara, 1992, s.308.

76 Özel İdare'ye ait bulunan köşk, Atatürk'ün Trabzon'u ziyaretinden sonra Trabzon Belediyesince satın alınarak Atatürk'e hediye edilmiştir. Atatürk'ün ölümünden sonra, Trabzon Belediyesi, Atatürk Köşk'ünü Atatürk Müzesi olarak ziyarete açmıştır. Bkz. Mehmet Önder, *Atatürk evleri -Atatürk Müzeleri*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu; Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 1993, s.42-43.

77 Utkan Kocatürk, *Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti tarihi kronolojisi 1918-1938*, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Ankara, 1988, s. 603.

şanlı sonuçlar elde etmiş, Çanakkale muhaberelelerinde kara ordusunun işbirliği ile düşman kuvvetlerinin Boğaz'dan geçmesini engellemiştir. Kurtuluş Savaşı'nda lojistik desteği deniz yoluyla birkaç ufak tekne ile yapan Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarında denizcilik alanında büyük atılımlar yapmıştır. 1926 yılında Kabotaj Kanunu'nun kabulüne kadar olan ilk dönemde denizciliğimizin alt yapısı oluşturulmuş, 1926- 1929 yıllarında bir taraftan yabancıların imtiyazında olan limancılık, fenercilik, kurtarmacılık ve hatta kılavuzculuk satın alınır veya milli kimliğe büründürülürken diğer taraftan da eğitim faktörüne özel bir önem verilerek ticaret ve savaş gemilerine yetenekli denizciler yetiştirilmiştir. Yine bu dönemde Türk donanması dışarıdan alınan gemilerle güçlendirilerek, 1929-1936 yıllarında deniz gücümüz gerçek anlamda yapılandırılmıştır. Kabotaj Kanunu ile sahiplenilen denizlerimizde milli anlamda teşkil olunan kuruluşlar, bilgi, sermaye ve tecrübe birikimleri ile kendilerini kabul ettirmişlerdir. Yavuz zırhlısının onarımı ile bir taraftan donanmamız güçlenirken diğer taraftan, Gölçük tersane ve bir deniz üssü haline getirilmiştir. Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile Türk Boğazları, ülkemiz hâkimiyetine teslim olunmuş, Eylül 1937'de imzalanan Nyon Antlaşması ile Akdeniz sorumluluğuna Türkiye dâhil olunmuştur. 5 Temmuz 1938'de ise Akdeniz'in bir önemli kapısı Hatay-İskenderun Körfezi ülkemize teslim olunmuştur.

Atatürk 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 oturtulmuştu. Daha da önemlisi İngiltere, Almanya ve Rusya gibi devletlerle devamlı ve kalıcı bir barış atmosferi meydana getirilmiştir. Türkiye 1936'dan itibaren yüklendiği Türk Boğazları deniz trafiği ile İskenderun Körfezi sorumluluklarını II. Dünya Savaşı süresince Atatürk'ün belirlediği stratejik temeller üzerinde uygulamış ve başarılı olmuştur.

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.

Bu gezilerinde, iç ve dış kamuoylarını oluşturma yönünde önemli mesajlar vermiştir. Mustafa Kemal Atatürk, Cumhurbaşkanı olduktan sonra ilk yurt dışı gezisini Hamidiye kruvazörü ile yapmıştır. Atatürk'ün en uzun süreli bu yurt gezisi, 1924 yılında 29 Ağustos'tan 18 Ekim'e kadar 51 gün sürmüştür. 15 Eylül 1924 Pazartesi günü Trabzon'a gelen Cumhurbaşkanı, 17 Eylül tarihinde Trabzon'dan ayrılmıştır.

## KAYNAKÇA

- Atatürk'ün Söylev ve Demeçleri (Bugünkü Dille), Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu; Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 2006.
- Batmaz, Şakir, II. Abdülhamit Devri Osmanlı Donanması, Kayseri, 2002 (Yayınlanmamış Doktora Tezi- Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü),
- Besbelli, Saim, "Atatürk ve Türk Denizciliği", Atatürk Konferansları V. 1971-1972, TTK, Ankara, 1975.
- Büyüktuğrul, Afif, Büyük Atamız ve Türk Denizciliği, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 1966.
- Cumhuriyet Dönemi Türk Deniz Kuvvetleri, 1.Baskı., D.K.K., 2002.
- Erkin, Feridun Cemal, Türk Sovyet İlişkileri ve Boğazlar Meselesi, Başnur Matbaası, Ankara, 1968.
- Eroğlu, Hamza, Türk İnkılap Tarihi, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1982
- Hergüner, Mustafa, Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizcilliğimize İlişkin Bir İnceleme, Deniz Ticaret Odası Yay., İstanbul, 2003.
- Hergüner, Mustafa, " Atatürk Döneminde Denizcilliğimiz", Türk Dünyası Araştırmaları, Aralık 2011
- Gencer, Ali İhsan, "Türkiye'de Denizcilik ve Türklerin Denizcilğe Verdiği Önem", İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu, İstanbul, Harp Akademileri Basımevi, 1999.
- Gencer, Ali İhsan, Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları, Türkiye Denizcilik Sendikası, İstanbul, 1986.
- İnan, Yüksel, Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi, Turhan Kitapevi, Ankara, 1995.
- Kadioğlu, Muhsin, Türkiye'de Deniz Ulaştırma ve İşletmeciliği, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Eğitimi Anabilim Dalı, İstanbul, 1997 (Yayınlanmamış Doktora Tezi).
- Keser, Ulvi, "Hamidiye Zırhlısı: 1924 Karadeniz ve 1938 Kıbrıs Gezileri", SAÜ Fen- Edebiyat Dergisi, Sakarya, 2008.
- Kocatürk, Utkan, Doğumundan ölümüne kadar kaynakçalı Atatürk günlüğü, Türkiye İş Bankası Ankara, 1992.
- Kocatürk, Utkan, Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti tarihi kronolojisi 1918-1938, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Ankara, 1988.
- Olgaç, Necmettin, Türk Denizciliğine Umumi Bir Bakış, İstanbul, Dz. K. K., T.C. Deniz Basımevi, 1952.
- Onat, Nuri, Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Paşa'nın Sonbahar Gezileri, İstanbul, 1984.
- Önder, Mehmet, Atatürk evleri -Atatürk Müzeleri, Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu; Atatürk Araştırma Merkezi, Ankara, 1993.
- Özersay, Kudret, Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi, Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları, Ankara 1999.
- Meray, Seha L., Lozan Barış Konferansı, Tutanaklar-Belgeler, Ankara, A.Ü. Siyasal Bilgiler Basım Evi, 1973.
- Metel, Raşit, Atatürk ve Donanma, Deniz Basımevi, İstanbul, 1966.
- Pazarıcı, Hüseyin, Uluslar arası Hukuk Dersleri, C. II, Turhan Kitapevi, Ankara, 2003.
- Sander, Oral , Siyasi Tarih, C.I, İmge Kitabevi, Ankara, 1989.
- Soysal, İsmail, Türkiye'nin Siyasal Antlaşmaları 1920-1945, C.I, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1989.
- İsmail Sinan, Şahin, Kurtuluş Savaşı'nda Türk Bahriyesinin Deniz Harekât ve Faaliyetleri, Ankara Üniversitesi, Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, 1989.
- Turan Sibel, "Geçmişten Günümüze Boğazlar Sorununa Bir Bakış: Jeostrejidten Ekostratejiye" Balkan Araştırmalar, Trakya Üniversitesi, Balkan Uygulama ve Araştırma Merkezi Yayını, Edirne, 1998.

# Küçük Kaynarca Antlaşması'nın Karadeniz Deniz Ticareti Üzerindeki Etkisinin İncelenmesi

Öğr. Gör. Zafer TİTİZ

Kocaeli Üniversitesi, Karamürsel Meslek Yüksekokulu, 41500 Kocaeli

E-posta: zafer.titiz@kocaeli.edu.tr

Yrd. Doç. Dr. Erdal ARLI

Kocaeli Üniversitesi, Karamürsel Meslek Yüksekokulu, 41500 Kocaeli

E-posta: earli@kocaeli.edu.tr

## Özet

21 Temmuz 1774 yılında Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya arasında imzalanan ve 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşına son veren Küçük Kaynarca Antlaşması, Osmanlı Devletinde önemli toprak kayıplarına yol açan bir antlaşmadır. Bu antlaşma ile Rus ticaret gemileri, Karadeniz ve Akdeniz'de hareket serbestliğine sahip olmuş ve istedikleri zaman boğazlardan geçmenin yanı sıra Osmanlı limanlarında kalabilme hakkı elde etmişlerdir. Bu araştırmanın amacı Küçük Kaynarca Antlaşması'nın geçmişten günümüze Karadeniz Deniz Ticareti üzerindeki olumlu ve olumsuz etkilerinin incelenmesidir. Bu amacı gerçekleştirmek üzere literatürde Küçük Kaynarca Antlaşması'nın Karadeniz deniz ticaretine etkisi incelenmiş ve değerlendirmeler yapılmıştır. Bu antlaşma ile Karadeniz liman kentleri ticari açıdan büyük hareketlilik yaşamış ve bu hareketlilik deniz ticaretinin bir sonucu olarak gelişmiş olup ticareti artırıcı bir unsur olarak devam etmiştir.

## Anahtar Kelimeler

Deniz Ticareti, Karadeniz, Küçük Kaynarca Antlaşması

## **The Research on The Effect of Küçük Kaynarca Treaty Onblack Sea Shipping Trade**

### **Abstract**

*Treaty of Küçük Kaynarca signed between Ottoman Empire and Russia which ends Ottoman-Russian War of 1768-1774 is a treaty which led to outstanding land losses in Ottoman Empire. By this treaty, Russian merchant ships had freedom of movement in Black Sea and Mediterranean and they had liberty of staying at Ottoman ports as well as passing through the straits as they wishes. Purpose of this research is to review positive and negative effects of Treaty of Küçük Kaynarca on Black Sea Shipping Trade from past to present day. In order to achieve this goal, effect of Treaty of Küçük Kaynarca on Black Sea shipping trade have been reviewed and evaluations have been made in this respect. By this treaty, Black Sea ports have experienced great dynamism in terms of trade and this dynamism has developed as a result of shipping trade and continued as an element increasing the trade.*

### **Keywords**

*Black Sea, Küçük Kaynarca Treaty, Shipping Trade.*

### **1. Giriş**

Fatih'in İstanbul'u fethiyle (1453) Boğazları ve II. Bayezid devrinde Kili ve Akkırman'ın alınmasıyla (1484) bütün Karadeniz kıyılarını kontrolü altına alan Osmanlı Devleti, çok geçmeden bu denize geçişi yabancılar için imkansız hale getirdi. Böylece XVI. yüzyılın sonlarında dış ticarete tamamen kapanan Karadeniz, siyasi, idari ve ticari bakımdan bir iç deniz haline geldi ve bu durumunu XVII. yüzyıl boyunca devam ettirdi. (Bostan, 1995: 353)

XVII. Yüzyılın başlarında, Osmanlıların ticari maksatla bile olsa yabancı bir devletin Karadeniz'e girmesi konusundaki düşünceleri tavizsiz idi ve hiçbir yabancı devleti bu denize yaklaştırmaya niyetinde değildi. (Bostan, 1995:353)

Osmanlı Devleti ile Rusya arasında Karadeniz'deki Rus tüccarlarının statüsüne temas eden ilk antlaşma 1739 Belgrad antlaşmasıdır. Antlaşmanın dokuzuncu maddesinde Osmanlı ve Rus tüccarlarının karşılıklı olarak ülkelerinde serbest ticaret yapabilmeleri kabul ediliyordu. Rus tüccarlarının bu maddeden yararlanarak Karadeniz'deki ticaretlerini geliştirdikleri anlaşılmaktadır. Yine bu antlaşmayla Karadeniz'in tamamen Osmanlı hükmünde olduğu Rusya tarafından da kabul edilmiş oldu.(Bostan, 1995: 357)

1768 yılında başlayan Osmanlı-Rus savaşının Rusların lehine sonuçlanması Karadeniz'de yeni bir dönemin başlangıcı oldu. Ruslar Karadeniz'de serbest ticaret yapma taleplerini Bükreş Müzakerelerinde yazılı olarak bildirdi. Ancak

müzakere anlaşmazlıkla sonuçlandı. Taraflar 16 Temmuz 1774'te Kaynarca'da tekrar bir araya geldi. Rusya Bükreş görüşmelerindeki maddelerin iki tarafça da kabul edildiğini ancak Karadeniz'de serbest ticaret meselesi ve savaş tazminatı konusunun da eklenmesi gerektiğini söyledi. Rusya'nın isteklerini kabul eden Osmanlı 21 Temmuz 1774'te Küçük Kaynarca Antlaşmasını imzaladı. (Köse, 2006; Ahmed Resmi,1700-1783).

## **2. Küçük Kaynarca Antlaşmasının Deniz Ticaretine Etkileri**

Küçük Kaynarca Antlaşması, Osmanlı Devleti'nin tarihinde imzalanan en ağır şartları içeren bir antlaşma olmuştur.(Köse, 2006:134). Ruslar, Karadeniz'de ticaret yapmak ve boğazlardan geçiş hakkı elde etmekle beraber en büyük emellerinden birine kavuşmuş oldular. Yıllar boyu Osmanlı'nın kontrolünde bir iç deniz konumunda olan Karadeniz, artık açık bir deniz haline geldi.(Köse, 2006:139). Rusların Karadeniz'de ticaret yapabilme hakkını elde etmesiyle beraber diğer Avrupa devletleri de pazardan pay alabilmek için kolları sıvadı.

XVIII. yüzyılda Osmanlı Devleti'yle en çok ticari faaliyet gösteren devlet Fransa'ydı. Fransa'dan sonra Osmanlı Devleti'nde özellikle deniz ticaretinde söz sahibi olan bir diğer devlet de İngiltere'ydi. Rusların Karadeniz'de faaliyet gösterebilecek yeterli deniz filosu olmadığından Rumların ve reayaların gemilerini kirliyorlardı. Daha sonra da kendi gemilerini inşa etmek için tersaneler kurmaya başladılar. Tüm bu gelişmelere rağmen yine de Osmanlı ile en çok ticari faaliyet gösteren devletler Fransa ve İngiltere'ydi.(Köse, 2006; Mantran,1987). Ancak şu da bir gerçektir ki Karadeniz'de devlet gemilerinin ve ticaretin çeşitliliği artmaya başladı. Daha önceleri büyük kısmı karadan yapılan İngiliz-İran ticareti de Karadeniz'e kaydı.

Rusya'nın Kırım'ı almasıyla beraber Osmanlı Devleti'nin bir iç denizi konumunda olan Karadeniz bu özelliğini kaybederek, tüm Avrupa Devletlerine açık bir deniz haline geliyordu. Rusya Karadeniz'de ticari faaliyetlerini sürdürebilmek için ticaret filosunu oluşturmaya başladı. Bir yandan Rumların ve reayaların gemilerini kiralarken bir yandan da kurduğu tersanelerde gemiler inşa ettirmeye başladı. (Köse, 2006:170). Ancak tüm bu gelişmeler Osmanlı Devleti'nin en çok ticaret yaptığı iki devletin Fransa ve İngiltere olduğu gerçeğini değiştirmede. Hatta, Akdeniz ağırlıklı olmak üzere Avrupa Devletlerinin yaptığı ticari faaliyetler bu tarihten sonra kademeli olarak Karadeniz'e kaymaya başladı.

Küçük Kaynarca antlaşmasına göre; Rus ticaret gemileri Akdeniz ve Karadeniz'de dolaşabilecekler ve Rus tüccarları diğer devletlerin verdiği kadar gümrük ödedikten sonra ticari malları İstanbul'a getirebileceklerdi. Rus tüccarlarının gemilerinde bulundurduğu ticari mallar, yasak mallar olmayacaktı. Rus tüccarları elde ettikleri yeni imkanlarla artık İstanbul'a kadar gelip ihracı yasak mallar dışında istedikleri malları alıp satabileceklerdi. (Köse, 2006:170). Böylelikle Küçük

Kaynarca Antlaşmasıyla beraber Karadeniz’de ticaret ve deniz taşımacılığında Osmanlı tekeli son bulmuş oldu. (Köse, 2006; Turgay, 1994).

Rus tüccarlarının yararlandığı haklar en çok, Akdeniz’de gemicilik ve ticaretle uğraşan reayayı etkiledi. Reaya ticaret gemilerine artık “Osmanlı Bayrağı” yerine “Rus Bayrağı” çekmeye başladı. Böylelikle Akdeniz ve Karadeniz’de dolaşan yabancı bayraklı gemi sayısı Osmanlı Bayraklı gemi sayısını geçti. (Köse, 2006:173). Osmanlı hem bu sebepten hem de yasaklı malların taşınmasından dolayı rahatsızlık duydu ve endişeleri daha da arttı. Bu dönemde Osmanlı Hükümeti İstanbul Limanında bulunan Rus ticaret gemilerine el koydu. Böylelikle Ruslara Osmanlı Devletinin savaş dahil her türlü yola hazır olduğu mesajı verildi. Fransa araya girerek Rus ticaret gemilerinin serbest bırakılmasını ve Osmanlı ve Rus Devletleri arasında Aynalıkavak Tenkihnamesi’nin 21 Mart 1779’da imzalanmasını sağladı.(Köse, 2006:176). Tenkihnamenin 6.maddesine göre Rus tüccarlarının gemileri İngiltere ve Fransa gemilerinin büyüklüğünde olacak ve Akdeniz-Karadeniz arasında serbestçe sefer yapabileceklerdi. Rus ticaret gemilerinde Osmanlı Hükümetinin rızası olmadan reaya istihdam edilemeyecekti. Kaynarca Antlaşmasının 11.maddesindeki hususlar Osmanlı Devletince muteber sayılacaktı. Rus tüccarlardan İngiltere ve Fransa tüccarlarının verdiği vergilerden fazlası alınmayacaktı. Ticari konuları düzenlemek üzere iki devlet arasında bir ticaret mukavelesi imzalanacaktı (Köse, 2006:177).

Bu amaçla 1782 yılının Mart ayında görüşmeler başladı. Görüşmelerde Osmanlı, Rus gemilerinin zahire nakline izin vermemekte kararlı olduğunu vurguluyordu. Ruslar da zahirenin en önemli ticari mallardan olduğu ve bunların taşınmasının engellenemeyeceği konusunda ısrarlıydı. 22 Haziran 1783’te ticaret antlaşması imzalandı. Bu antlaşmaya göre Rus reayası ve gemileri ticari amaçlı olarak Karadeniz, Akdeniz ve limanlarda serbestçe dolaşabilecekler ve ticaret yapabileceklerdir. Rus harp ve ticaret gemileri Osmanlılar tarafından durdurulmayacaktır. Rus tüccarları Fransız ve İngiliz tüccarlarının yararlandığı haklardan ve Osmanlı limanlarından yararlanabileceklerdir. Rus gemileri üçüncü bir devlete zahire ve mal götürüyorsa Osmanlılar engel olmayacaktır. Rus tüccarları İstanbul, İzmir ve İskenderiye’den başka bir yerden ipek, pirinç, Yemen kahvesi ve zeytinyağı satın alabileceklerdir (Köse, 2006:181-182).

Ruslar bu tarihten sonra sadece kendilerine ticari imkanlar elde etmekle kalmadılar, yabancılara da Rus bayrağı altında ticaret yapma hakkı elde ettiler. Rusya’dan sonra 1784’te Avusturya, 1799’da İngiltere, 1802’de Fransa ve daha sonra da Sardinya, Danimarka, İspanya gibi diğer Avrupa devletleri de Osmanlı Devleti ile imzaladıkları antlaşmalarla Karadeniz sularını kullanma hakkı elde ettiler (Köse, 2006; Kütükoğlu, 1988).

Karadeniz’de ticaretin bu denli çeşitlenmesi ve hareketlenmesi diğer dev-

letler arasında bir ticari rekabeti getirdi. Özellikle Rusya ve İngiltere arasındaki rekabet Trabzon'a yarıyordu. Bundaki en büyük faktörlerden biri de İngiltere ve İran arasındaki ticari ilişkilerdi.

Karadeniz'deki ticari faaliyetlerin, XIII. Ve XIV. yüzyılda olduğu gibi çokuluslu bir yapıya bürünmesi Karadeniz'deki pek çok liman kentini olumlu etkiledi. Küçük Kaynarca Antlaşması bu haliyle Karadeniz'de Osmanlı egemenliğini sona erdiren ancak ortaya çıkardığı ticari sonuçlarıyla da Karadeniz deniz ticaretinin gelişmesine çok büyük katkıları olan bir antlaşmadır. Araştırmaların gösterdiği gibi Karadeniz'deki ticari faaliyetlerde çok geçmeden bir Avrupa üstünlüğü ortaya çıkacaktır. (Yılmaz, 2009:369).

İdris Bostan'dan alınan aşağıdaki tabloda 1700'lü yılların sonunda Karadeniz'deki ticarete ilişkin bilgiler bulunmaktadır. Bu bilgiler ışığında diyebiliriz ki 1780 yılından sonra Rus Bandıralı gemilerin deniz ticareti faaliyetleri artış göstermekle beraber Osmanlı Bandıralı gemilerin faaliyeti ise yok denebilecek kadar azalmıştır (Yılmaz, 2009:367).

| 1774-1787 Yılları Arasında Karadeniz'e Geçiş Yapan Rus Tüccariveya Rusya Ticaret Gemileri |               |                   |      |               |                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-------------------|------|---------------|-------------------|
| TABLO 1                                                                                   |               |                   |      |               |                   |
| Yıl                                                                                       | Rus Bandırası | Osmanlı Bandırası | Yıl  | Rus Bandırası | Osmanlı Bandırası |
| 1774                                                                                      | 1             | 1                 | 1781 | 22            | 3                 |
| 1775                                                                                      | 22            | 9                 | 1782 | 35            | -                 |
| 1776                                                                                      | 19            | -                 | 1783 | 40            | -                 |
| 1777                                                                                      | 22            | 4                 | 1784 | 56            | -                 |
| 1778                                                                                      | 2             | 3                 | 1785 | 68            | -                 |
| 1779                                                                                      | 5             | 14                | 1786 | 76            | -                 |
| 1780                                                                                      | 16            | 4                 | 1787 | 60            | -                 |
| TOPLAM                                                                                    |               |                   |      | 445           | 38                |

Kaynak: Bostan, 1995; Yılmaz, 2009

Rusya ve diğer Avrupalı devletlerin XIX. yüzyılın ilk dönemlerine kadar gerçekleştirdikleri ticaret daha çok Rusya'nın Karadeniz kıyısındaki şehirlerinden sağlanıyordu. Birer Osmanlı limanı olan Sinop, Samsun ve özellikle Trabzon gibi limanlar daha çok Fransız ve bilhassa İngilizlerin Karadeniz'e çıkmaları ile ön plana çıkmaya başladı. (Bostan, 1995; Yılmaz, 2009).

1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı sonunda imzalanan Edirne Antlaşması, savaşın galibi Rusya'ya yeni ekonomik ve politik avantajlar verdi. Karadeniz'in

Rusya ve arkasından öteki Avrupalı devletlerin denizciliğine ve ticaretine tam olarak açılması ve bunlara Boğazlardan serbest geçiş hakkının verilmesi, bu bölgede adı geçen ülkelerin ekonomik aktivitelerinin artmasını sağladı. (Yılmaz, 2009; Turgay, 1983).

Fakat 1832 yılında Rus Çarı Kafkas ötesindeki yerli tüccarları teşvik etmenin yanı sıra İngiliz ve Fransız mallarının bu bölgeye ithalini sınırlamak amacıyla getirdiği yeni uygulamalar ticaretin Trabzon-Tebriz yoluna kaymasına neden oldu. (Yılmaz, 2009; Turgay, 1983). Düzenli gemi seferlerinin düzenlenmesi ve Trabzon'un, İran'ın gönderilen malların taşıma maliyetini azaltan coğrafi avantajı Trabzon limanını, İngiliz ve öteki Avrupa devletlerinin başlıca ticaret merkezi haline getirdi. Aşağıdaki tablo Trabzon limanındaki hareketliliğe ve dolaylı olarak da kentin ticari öneminin artışına işaret etmektedir. (Yılmaz, 2009:372).

Rusya'nın uygulamalarının yanı sıra Trabzon'un coğrafi konumu, İran ile olan ticarete de düşük taşıma maliyetine olanak sağladığı için Trabzon'un bir ticaret merkezi olarak önemi artmaya devam etti. (Yılmaz, 2009:372).

| <b>TABLO 2 Trabzon'da Deniz Taşımacılığı ve Ticaret</b> |                    |              |                             |                    |              |                             |
|---------------------------------------------------------|--------------------|--------------|-----------------------------|--------------------|--------------|-----------------------------|
| <b>Yıl</b>                                              | <b>Gemi Sayısı</b> | <b>Tonaj</b> | <b>Kargo Değeri (Pound)</b> | <b>Gemi Sayısı</b> | <b>Tonaj</b> | <b>Kargo Değeri (Pound)</b> |
| 1833                                                    | 102                | 12,822       | 560,009                     | 87                 | 10,948       | 44,628                      |
| 1834                                                    | 124                | 17,682       | 600,192                     | 114                | 16,642       | 240,991                     |
| 1835                                                    | 170                | 26,444       | 1,020,532                   | 156                | 24,572       | 690,920                     |
| 1836                                                    | 172                | 25,648       | 1,451,793                   | 163                | 25,273       | 859,373                     |

Kaynak: Kaynak: Turgay, 1983: 53

Trabzon XIX. yüzyılın ilk yarısında gösterdiği bu büyümeyi yüzyılın ikinci yarısında da devam ettirdi. Bu büyümede en önemli etken Kırım Savaşıdır. Kırım Savaşı sırasında, Osmanlıların İngiliz ve Fransızlarla müttefik olmalarının da olumlu şekilde etkilediği ticaret hacmi savaşın arkasından da artmaya devam etti. Osmanlı devleti diğer Avrupalı devletlerle, 1838 ticaret antlaşmasının devamı niteliğinde bir dizi antlaşma imzaladı. Fakat ticaret açısından olumlu olan bu antlaşmalara rağmen Trabzon ticareti 1860'lı ve 1870'li yıllarda belli bir seviyede kaldı ve 1850 sonlarında ulaştığı düzeye bir daha ulaşamadı. Osmanlı devleti her ne kadar yabancıların istekleri doğrultusunda yeni ticari olanaklar sunsa da Rusya'nın yaptığı gibi geniş çaplı projeler ortaya koyamadı. (Yılmaz, 2009:373).

### 3. Sonuç

Bu çalışmada Küçük Kaynarca Antlaşması'nın Karadeniz deniz ticareti üzerindeki etkileri anlatılmaya çalışılmıştır. Küçük Kaynarca Antlaşması Karadeniz deniz ticareti için bir dönüm noktası olmuştur. Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethinden sonra dışa kapalı bir görünüm veren, adeta bir Türk gölü durumunda olan Karadeniz, Küçük Kaynarca Antlaşmasından sonra farklı bir kimliğe bürünüp tamamen dış ticarete açık bir deniz halini almıştır. Bu haliyle Karadeniz hem ticari hem siyasi ilişkilere boyut getirmiş ve bu ilişkilere "Boğazlar Sorunu" gibi sonradan çok sık duyacağımız yeni terimler de kazandırmıştır. Daha önce de belirttiğimiz gibi: Küçük Kaynarca Antlaşması bu haliyle Karadeniz'de Osmanlı egemenliğini sona erdiren ancak ortaya çıkardığı ticari sonuçlarıyla da Karadeniz deniz ticaretinin gelişmesine çok büyük katkıları olan bir antlaşmadır.

#### KAYNAKÇA

- Bostan, İ. (1998). Karadeniz'in Dış Ticarete Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı. Trabzon: Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri.
- Bostan, İ. (1995). Rusya'nın Karadeniz'de ticarete başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787), Belleten, C.LIX s.23. Ankara.
- Köse, O. (2006). 1774 Küçük Kaynarca antlaşması. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- BOA. Rusya Ahidname Defteri. 183/156-163, Cemaziye'l-ahır 1193; Name-i Humayun Defteri. 9/43, 20 Cemaziye'l-ahır 1193; HH.58511; Aynalıkavak Tenkihnamesi, TTK, Y/36, s.1; Dergi, TTK, Y/135, s. 13.
- Kütükoğlu, M.S. (1988) XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti. Samsun: Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri.
- Mantran, R. (1987). XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda ticaretin değişmesi. Tarih İncelemeleri Dergisi, 3:166.
- Turgay, A.Ü. (1983). Ottoman British trade through Southeastern Black Seaports during the Nineteenth Century. Paris.
- Yılmaz, Ö. (2009). Karadeniz'in uluslar arası ticarete açılması ve Trabzon. [http://www.sosyalarastirmalar.com/cilt2/sayi7pdf/yilmaz\\_ozgur.pdf](http://www.sosyalarastirmalar.com/cilt2/sayi7pdf/yilmaz_ozgur.pdf)



# **Dünyada ve Türk Deniz Ticareti İçerisinde Kılavuzluk Hizmetlerinin Tarihsel Gelişimi**

**Kapt. Cahit İstikbal**

*Baş Kılavuz Kaptan, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü*

*Başkan Yardımcısı, Uluslararası Kılavuz Kaptanlar Birliği*

*Başkan (Eski) Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği*

## **Özet**

Kılavuz Kaptanlık mesleği, dünyanın en eski mesleklerindendir. Hatta en eski ikinci mesleğidir denilebilir. Binlerce yıl öncesinden günümüze ulaşan klasik edebiyatta kılavuz kaptanlardan yerel bilgi ve tecrübeyle gemileri yönlendiren ve gemi kaptanlarına tavsiye veren tarafsız hizmet sağlayıcılar olarak bahsedilir. Denizciliğin geçirdiği onca evrime rağmen kılavuz kaptan, gemi kullanma sanatındaki ustalığı ve riski en aza indirmede oynadığı istatistiklerle desteklenen rolü ile yerini pekiştirmekte ve geçmişte olduğu gibi günümüzde de kılavuz kaptanlık, bir denizcilik uzmanlık mesleği olarak sektör içerisinde yerini ve önemini korumaktadır.

13 Ocak 2012 akşamı İtalya'nın Giglio Adası açığındaki kayalıklara bindirerek alabora olan ve 32 kişinin hayatını kaybetmesine yüz milyonlarca Euro zarara mal olan neden olan Costa Concordia kazası, en modern cihazlarla bile donatılmış olsalar, tehlikelisularda gemilere verilen kılavuz kaptanlık hizmetinin önemini bir kez daha hatırlatmıştır. Çünkü bu gemi ancak kılavuz kaptanla seyir yapılması gereken kayalıklı bir bölgede kılavuz kaptan olmaksızın seyir yapmaktaydı.

Dünya denizciliğinde kılavuz kaptanlığın kurumsal olarak gelişimi çok

daha eskilere dayanmasına rağmen, Türk Denizcilik Tarihi içerisinde kılavuzluk hizmetlerinin gelişimine

baktığımızda 1800'lü yılların sonuna kadar kurumsal anlamda bir yapılaşmayı görememekteyiz. Paralel olarak, bu konuda yapılan çalışmalar ve araştırmalar da son derece azdır.

Bu çalışmada, kılavuz kaptanlık mesleğinin ve kurumsal anlamda kılavuzluk hizmetlerinin, Günyadaki tarihçesi, Türk Deniz Ticareti tarihi içerisinde gelişimi, kurumsal nitelik kazanmadan önceki dönemlerde Türk denizcilerinin bilmedikleri sulara kılavuz kaptanlık hizmetinden nasıl yararlandıklarıyla ilgili belgelendirilebilen tarihsel bilgiler ve günümüzde Türkiye'de kılavuzluk hizmetlerinin yapısı, nitelikleri ve dünya denizciliği içerisinde göreceli olarak yeri incelenmeye çalışılacaktır.

#### **Anahtar Kelimeler**

Kılavuzluk, Kılavuz Kaptan, Kılavuzluk tarihi, Deniz Emniyeti, Gemi Manevrası, Türk Boğazları, Montrö Boğazlar Sözleşmesi

### **1. Kılavuz Kaptanlığın Doğuşu ve Antik Çağlarda Kılavuzluk**

Deniz araçlarını kullanmanın tarihi, neredeyse insanlık tarihi kadar eskidir. Yeni Zelanda'da yerliler; saz demetlerine ata biner gibi oturarak gölleri geçmişlerdir; Irak'lı çobanlar, şişirilmiş keçi postlarını kullanarak ırmakları aşmışlardır; Tamil yerlileri, balık avlamak için kollarının altına aldıkları bir kütükten faydalanmışlardır; Sindliler, bu balık avlama işini geniş ağızlı küplerin üzerine yatarak yapmışlardır.<sup>1</sup>

İnsanlar, deniz yolunu ulaşım amacıyla kullanmaya başlamalarından itibaren kullandıkları teknenin emniyetle seyretmesi kaygısını taşımışlardır. Çünkü su üzerinde seyretmek tehlikeli bir iştir, bir maceradır. Tarihsel belgeler de göstermektedir ki, antik çağlarda bile gemi kaptanları, bilmedikleri sulara seyrederken veya bilmedikleri limanlara girerken, o bölgenin yerel bir denizcisinden faydalanmaya çalışmışlardır. Bu hem gidecekleri yeri bulmak açısından, hem de derinlik, akıntı, fırtınada sığınılacak yerler gibi yerel bilgiler ve karşılaşabilecekleri diğer çeşitli tehlikeler hakkında (yerel halk, savaşlar, çatışmalar, tuzak olabilecek bölgeler gibi) önceden bilgi sahibi olmak açısından her zaman önem taşımıştır. Bu nedenle, kılavuz kaptanlık mesleği için "dünyanın en eski mesleklerinden birisidir" demek, yanlış bir tanımlama olmayacaktır. Gerek efsanelerde, gerekse yazılı kaynaklarda kılavuz kaptanlık mesleğine dair bulgulara M.Ö. 2 binli yıllardan itibaren rastlamaktayız.

Dönemin BM Uluslar arası Denizcilik Örgütü (IMO) Genel Sekreteri Eft-

---

1 Casson, L. (2002) "Antik Çağda denizcilik ve gemiler" Homer Kitabevi ve Yayıncılık,

himios Mitropoulos; 2004 yılında İstanbul'da gerçekleştirilen Uluslar arası Kılavuz kaptanlar Birliği (IMPA) Kongresinin açılışını yaparken; İstanbul Boğazı'nı "kılavuzluğun ruhani evi" ilan etmiş ve şöyle demişti"

"Antik çağın efsane kahramanı Jason bile Boğaz'dan ancak bir kılavuz kaptanın yardımıyla geçebilmiş iken; günümüzde bazı gemi kaptanlarının neden bu yolu izlemediklerini anlayamıyorum".

Şüphesiz ki, IMO Genel Sekreterinin sözünü ettiği efsane, Jason ve Argonotlar efsanesi idi. Bu efsane çeşitli kaynaklarda, bu arada Rodos'lu Apollonius'un kitabında anlatılır. Bu kitapta Jason'un gemisi Argo'nun Boğaz akıntılarıyla boğuşmakta nasıl güçlük çektiği de anlatılır. Bir anlamda da, antik çağlarda da ticaret amacıyla kullanılmakta olduğu anlaşılan Boğazın o zamanlar aşılması çok zor bir su yolu olduğu görülür. Bugünün güçlü makinelere sahip gemileri bile Boğaz'ın hızlı ve karışık akıntılarını yenme zorluk çekerken, o zamanın kürekle yürütülen tekneleri için bu akıntıları geçmenin ne kadar yorucu bir iş olduğunu tahmin etmek güç değildir. Kürekle yürütülen geminin bu akıntılara karşı yol almasını sağlamak için, hem kürekçilere kumanda edece, hem de dümeni yönetecek usta bir kaptana ihtiyaç vardır. Rodoslu Apollonius, şöyle yazıyor:

"Bosforus'un köpüklü boğazında gemiyi Itzo yönetti. Dalgalar dağlar gibi kabarıyor, sık sık bulutların üzerine kadar çıkıyor, teknenin içini dolduracak gibi görünüyordu. Artık hiç kimse ölümden kurtulabileceğini sanmıyordu; çünkü ölüm, geldim dercesine geminin üzerinde ve bulutların içinde dolaşmaktaydı. Dalgalar bu kadar korkunç olduğu halde zeki ve deneyimli bir pilot dümene geçince çabucak uysallaşacaktı"

Dümene geçerek Jason'un gemisini Bosporus'tan geçiren "zeki ve deneyimli pilot" efsaneye göre Poseidon'dan yardım alan Typhis idi; ama efsanelerin çoklukla bir gerçekten yola çıkabildiğini bildiğimizden, bunun akıntıları iyi bilen yerel bir denizci olduğunu düşünmemiz için yeterli gerekçe vardır.

Kılavuz kaptanlardan Hristiyanlığın kutsal kitabı İncil'de de bahsedilmektedir. Eski Ahit'in Hezekiel bölümü-27. Kısım'da; komşu ülkelerle yaptığı deniz ticareti sayesinde zenginleşen Sur Kenti<sup>2</sup>'ne ait gemilerin batması sonucu kentin nasıl bir felakete uğradığı anlatılmaktadır. Kılavuz Kaptanlarla ilgili bölümde ise şöyle denilmektedir: "*Gemin kazaya uğrayacağı gün, Zenginliğin, malların, ticari eşyaların, gemicilerin, kılavuz kaptanların, kalafatçıların, seninle ticaret yapanlar, askerlerin ve gemide olan herkes denizin derinliklerine batacak.*

2 Burada bahsedilen Fenikelilerin Doğu Akdeniz'de kurmuş oldukları Sur kentidir. Sur kenti kıyıya 600 metre mesafede bulunan iki adamın binlerce işçi tarafından yıllar boyunca süren dolgu çalışmaları sonrasında birleştirilmesiyle kurulmuştur. Kent, yerleşme alanının darlığı ve nüfus yoğunluğunun yüksek olması nedeniyle günümüzün Hong Kong veya New York'u gibi dönemin yüksek yapılarının yer aldığı, kıyılarında dolgu alanlarının inşa edildiği antik dönemin önemli bir su kenarı kentidir (Ana Brittanica, 1994, Hudson, 1996).

Kılavuz kaptanlarının bağırışından kıyıları titreyecek. Kürekçiler gemilerini bırakacak, gemicilerle kılavuz kaptanlar kıyıda duracak. Yüksek sesle haykırıp senin için acı acı ağlayacaklar; başlarına toprak serpecek, külde yuvarlanacaklar.”<sup>3</sup>

Basra Körfezinde yer alan Ur liman kentinde de kılavuz kaptanların görev yaptığı tesbit edilmiştir. M.Ö. 1793-M.Ö.1750 yıllarında yaşadığı tahmin edilen Babil kralı Hammurabi'nin kanunlarında kılavuz kaptanlardan söz edilmesi, bize bir Babil limanı olan Ur limanında kılavuz kaptanların görev yaptığı sonucuna götürmektedir. En eski yazılı yasa metni olarak kabul edilen Hammurabi Kanunlarında; “Kaptanın ücretinin bir gümüş sikke, kılavuz kaptanın ücretinin ise iki gümüş sikke olacağı” ifade edilmektedir.<sup>4</sup>

M.Ö. 500'lü yıllardan kalma İspanya'nın kıyılarını şekillerle anlatan toplama bir kitap bulunmuştur. M.Ö. 175 yılına endekslenen ve Roma'lı yazar Pavazany'nin yazılarında deniz kılavuzluğu ile ilgili çizimler bulunmaktadır. Yine M.S. 2. YY'a ait “Stadiasmus ou Periple de la Mediterranie” adlı toplama kitapta yine kılavuz kaptanlığa ait çizimlere rastlanmaktadır.

M.Ö. 106-43 yılları arasında yaşayan Ünlü Romalı hatip Çiçero'nun (Marcus Tullius Cicero) “De Senectute” adlı kitabında, Ovid'in “Metamorphoses” adlı eserinde, Demosthenes gibi antik çağ yazarlarının eserlerinde yine kılavuz kaptanla ilgili referanslara rastlanmaktadır.

M.Ö. 384-M.Ö. 322 yılları arasında yaşamış olan Atina'lı ünlü politikacı Demosthenes, “Orations” adlı eserinin 1. Cildinde, kılavuz kaptanı gemiyi alabora olmaktan alıkoyan kişi olarak örneklemede şöyle kullanır: “Gemi, ne büyüklükte olursa olsun, emniyetle seyrederken, denizciler de, kılavuz kaptan da, ve gemideki herkes dikkatli ve sebatkar olmalıdırlar, ve tüm gayretleriyle, geminin dizayn veya cehalet nedeniyle, alabora olmasını önlemek için çaba göstermelidirler.”<sup>5</sup>

Çiçero; “De Senectute” adlı eserinde kılavuz kaptanlara referans verirken şöyle der: “Yaşı geçkin olanların işlerin idaresinde yer almamaları gerektiğini söyleyenlere verilecek en iyi örnek, kılavuz kaptanlardır. Çünkü bu, kılavuz kaptanın geminin seyrinde rol almadığını iddia etmeye benzeyecektir; gemide kimi

3 “Thy riches, and thy fairs, thy merchandise, thy mariners, and thy pilots, thy calkers, and the occupiers of thy merchandise, and all thy men of war, that are in thee, and in all thy company which is in the midst of thee, shall fall into the midst of the seas in the day of thy ruin. The suburbs shall shake at the sound of the cry of thy pilots. And all that handle the oar, the mariners, and all the pilots of the sea, shall come down from their ships, they shall stand upon the land; And shall cause their voice to be heard against thee, and shall cry bitterly, and shall cast up dust upon their heads, they shall wallow themselves in the ashes.”

4 Erol, A. (1988) “Kılavuz Kaptan ve Kılavuzluk” Denizati Dergisi, S. 18

5 Duty of the Pilot, Mariners, and every Man on board a Ship, be she great or small, to be watchful and diligent while she is in good condition; for if, thro' their carelessness or unskillfulness, she be surprized by a sudden storm, if their prudence do not obviate the danger, and her sails be not taken in, they will in vain struggle when she is foundered, or the sea has broken in upon her.”

yelkene tırmanır, kimi iskeleden girer çıkar, bir diğeri ambara çuvalları doldurur, oysa kılavuz kaptan devamlı kıç tarafta dümenin başında oturmaktan başka bir iş yapmaz. Mürettebat içerisinde gençlerin yaptıklarını yapmasa da, onun yaptığı iş çok daha iyi ve önemli bir iştir. Büyük işler kas gücü, çeviklik, veya fiziksel üstünlükle başarılmaz; düşünme, güçlü karakter ve muhakeme gerektirir. Bu hasletler de olgun insanda daha fazla bulunur”<sup>6</sup>

Burada Çiçero açıkça düşünme, güçlü karakter ve iyi muhakeme yeteneğine örnek olarak gemideki kılavuz kaptanı vermektedir.

M.Ö. 48-M.S. 18 yılları arasında yaşamış olan Romalı şair Ovid'in (Publius Ovidius Naso) Yunan ve Roma mitolojilerinden esintilere yer verdiği 15 kitaplık “Metamorphoses” adlı eserinin 2. Kitabında kılavuz kaptana şu şekilde referans verilmektedir: “Kılavuz kaptan da böyle yolculuk eder, zorlu denizlerde, ve gemisi bütün dümen etkisini yitirdiğinde, gemiyi rüzgarlara teslim eder, ve umutsuzca son çaresini Tanrılar ve Dualarda arar”<sup>7</sup>

Antik çağda sözü edilen “gemiyi kullanan usta denizci” anlamındaki “kılavuz kaptan” ın yaptığı iş, elbette ki günümüz kılavuz kaptanının yaptığı iş ile karşılaştırıldığında; sonuç olarak aynı olsa bile yöntem olarak farklıydı. Bir kere, kılavuz kaptan tekneyi zor sulara seyir ettirirken veya limana yanaşma-kalkma manevrası yaptırırken bir yandan bizzat kendisi dümen yekesine kumanda ederken bir yandan da kürekçilere tempo veriyor, onların gemiyi düzgün ve hızlı bir şekilde ilerletmelerini-veya yavaşlatmalarını/durdurmalarını ve istediği manevraları yapmalarını sağlamaya çalışıyordu. Bu da o dönem kılavuz kaptanların yine kontrol edilmesi gereken değişik unsurlar üzerinden zor ve komple bir meslek icra ettiğini göstermektedir.

Elbette ki antik çağ teknelerinde yelken de kullanılmaktaydı; ancak bu yelken dört köşeli seren yelken olup tekneyi yönlendirmede fazla işe yaramamaktadır. Bu çağ teknelerinde kürekçiler esas unsur olarak kullanılmaktadır. Dümen konusuna gelince; antik çağda kullanılan dümen, bildiğimiz klasik anlamda dümen değildi; küreklerden birisi veya ikisi, dümen görevi yapmaya tahsis ediliyor; bazen de dümen ödevi görmesi için özel bir kürek kullanılıyordu.

6 “Those, therefore, who allege that old age is devoid of useful activity adduce nothing to the purpose, and are like those who would say that the pilot does nothing in the sailing of his ship, because, while others are climbing the masts, or running about the gangways, or working at the pumps, he sits quietly in the stern and simply holds the tiller. He may not be doing what younger members of the crew are doing, but what he does is better and much more important. It is not by muscle, speed, or physical dexterity that great things are achieved, but by reflection, force of character, and judgment; in these qualities old age is usually not only not poorer, but is even richer.”

7 As a ship is tossed by raging Boreas, when the conquered helm has been abandoned, and the pilot leaves the vessel to his vows and to the Gods; so, helpless, he is borne along the sky. What can he?”

Jason ve Argonotlar döneminde de muhtemelen bu şekilde bir kürek-dümen kullanılmıştır; çünkü bildiğimiz anlamda geminin kış tarafına takılan bir yekeye kumanda eden dümenin kullanımına ancak M.Ö. 300'lü yıllardan itibaren başlanılmıştır. Bu da bize Çiçero'nun bahsettiği "Dümende oturan, yaşlı, bilge ve maharetli" kılavuz kaptanın yekeli bir dümene kumanda etmekte olduğunu anlatmaktadır.

Ayrıca, o dönemlerle ilgili bir başka ilginç not da, römorkörlerin kullanılıyor oluşudur. Römorkörcülüğün tarihi de, kılavuzluk kadar olmasa bile, antik çağlara dayanmaktadır. Antik çağda büyük limanların kılavuz kaptandan başka bir önemli ihtiyacı da, römorkörlerdi. Büyük ticaret gemileri limanlara geldiklerinde yelkenlerini indiriyorlar ve hareket edebilmek için römorköre ihtiyaç duyuyorlardı. Roma yakınlarında bir mezarda bulunan M.S. 3. YY'a ait bir kabartma, römorkörlerin nasıl olduğu konusunda bize fikir vermektedir. Bu, üç çift kürekçi tarafından çekilen geniş bir filikadır. Bu filikada kışa doğru yerleştirilmiş her iki yanda bir çift dümen küreği yerine, kışa doğru yerleştirilmiş tek ve büyük bir dümen küreği bulunmaktadır. Römorkörün pruvaya yerleştirilmiş direği bir seren yelkeni çekilmesine müsaaitti. Muhtemelen kürekçilerin enerjisi gemiyi çakmaya saklanıyor, liman ağzına gidişlerde yelken kullanılıyordu. Römorkörün kış tarafından ise gemiye halat veriliyordu. Gemideki kılavuz kaptanın römorkörle haberleşmesi de, tahmin etmesi güç olmayacağı gibi, bağırarak yapılıyordu.

Günümüzden 2 bin yıl öncesinde, Hint Okyanusu ile ilgili yazılmış kaynaklarda da kılavuz kaptandan bahsedilmektedir. O yıllarda yazılmış "Tüccarlar için Rehber" adlı bir kaynakta, Hint Okyanusu kıyılarında yerel balıkçıların, nehir girişlerinden önce gemilere çıkarak kılavuzluk ettiklerinden ve "düzgün ve doğru bir şekilde" dümen tutarak sıklıklarla dolu nehirlerden gemileri emniyetle geçirip limana yanaştırdıklarından bahsedilmektedir.<sup>8</sup>

Kuzey Avrupa ve Norveç'i kapsayan bölgede de eski çağlarda kılavuz kaptan kullanıldığı bilinmektedir. Bu bölgede gemi seyri coğrafi yapıdan ötürü çok karmaşıktı. Bazen kılavuz kaptanlar tüm yolculuk boyunca gemide kalır ve haritaların, ve hatta pusulanın olmadığı zamanlarda gemi mürettebatından biri gibi geminin emniyetli seyrini sağlarlardı. O çağlar dünyanın düz olduğuna inanılan çağlardı; ancak yine de bu doğuştan deniz insanları bir şekilde rotalarını bulurlardı. Tehlikeli sulara girdiklerinde de bazen tehditle, bazen ücretini vererek, bazen de rüşvetle bir yerel kılavuz kaptan bulur, teknelerini emniyetli sulara ulaştırmaya bakarlardı.<sup>9</sup>

Arap denizinde de kılavuz kaptanların sekstant, pusula ve deniz haritalarını anlattığını gösteren kaynaklar mevcuttur.

8 Cunliffe, Tom (2001) *Pilots: The world of pilotage under sail and oar*, Vol. 1, S. 9-10

9 Cunliffe, Tom (2001) *Pilots: The world of pilotage under sail and oar*, Vol. 1, S. 9-10

Kılavuz kaptanlar, günümüzde olduğu gibi, tarihin eski dönemlerinde de “açık deniz” ve “sahil” kılavuz kaptanları olmak üzere iki sınıfa ayrılırlardı. “Açık Deniz” kılavuz kaptanları, kılavuzladıkları gemileri uzun seferlere çoklukla bütün seyahat boyunca kılavuzlardı. Zaten yukarıda da bazı örneklerini verdiğimiz klasik çağ edebiyat örneklerine bakılırsa, kılavuz kaptanların denizciliği iyi bilen kişiler olup, uzun süre gemide kaldıkları anlaşılmaktadır. Bu da açık deniz kılavuz kaptanlarının eski çağlarda da, gemi seyrini iyi bilen kişiler olup, gemileri uzun mesafelere hatta bazen bütün seferleri boyunca kılavuzlayabildikleri kamısına ulaşmamızı sağlamaktadır.

Bir de, belli bir deniz alanı, boğaz, fiyort, liman veya nehir için uzmanlaşmış kılavuz kaptanlar vardı ki bunlara da kısaca “Sahil” veya “Liman” kılavuz kaptanı denilirdi. Bugün de bu genel sınıflandırma değişmemiştir. Hatta Uluslar arası Denizcilik Örgütü’nün Kılavuz Kaptanlarla ilgili tek kararı olan A.960 sayılı karar bile “Açık deniz kılavuz kaptanları dışındaki kılavuz kaptanlar....” Diye başlamaktadır. Elbette ki burada çok daha genel bir sınıflandırma yapılmaktadır.

Kılavuz kaptanlar, yukarıda da değindiğimiz gibi, sadece gemileri kılavuzlamakla yetinmemişlerdir. Gemilerin bir noktadan bir başka noktaya ulaştırılmasında en önemli sorun olan yön bulma konusunda zamanına göre geliştirilmiş aletleri en iyi kullanan kişiler olduklarından bunlar hakkında zaman zaman diğer denizcilere de bilgi vermişlerdir. Yukarıda belirttiğimiz aletler dışında kılavuz kaptanların en çok kullandıkları bir başka alet de iskandil aletidir.

## **2. Orta Çağ ve Yakın Çağda Kılavuzluk**

Denizciliğin gelişmesi ile birlikte kılavuz kaptanlık mesleği ve gemi kullanma teknikleri de gelişme göstermiştir. Denizcilik gelişirken, en deneyimli denizciler olarak kılavuz kaptanlar da çağlar boyunca önemli roller üstlenmişler, bir yandan zor sularda, boğazlarda, limanlarda hizmet vermişler, diğer yandan da deniz emniyetinin sağlanması ile ilgili diğer faaliyetlere katkıda bulunmuşlardır. Kılavuz kaptanlar, seyir haritalarının oluşturulmasında, seyir destekleyici aletlerin geliştirilmesinde görev almışlar; bir bölgede deniz feneri inşa edileceği zaman onun nerede konumlandırılması ve nasıl olması gerektiği konularında ilk fikrine başvurulmuş kişiler olmuşlardır. Yine benzer şekilde limanlar inşa edilirken limanlara gemi giriş-çıkışının emniyetli olması açısından liman dizaynının nasıl olması gerektiği konusunda her zaman kılavuz kaptanlar ilk görüşüne başvurulmuş kişiler olmuşlardır. Kılavuz kaptanlar, deniz kazalarının araştırılmasında da uzman kişiler olarak görevler üstlenmişlerdir. Kılavuz kaptanların bu işlevi, geçmişte olduğu gibi bugün de devam etmektedir. Kılavuz kaptanlar, günümüzde de her gün zor sularda deniz tecrübesini güncelleyen ve kara ile deniz arasındaki uzmanlık bağlantısını en iyi kurabilecek meslek adamlarından birisi, belki de bi-

rincisi olarak görüşüne yine yukarıda belirttiğimiz alanlarda sıkça başvuru olan meslek adamı olma özelliğini sürdürmektedir.

Orta çağda Avrupa denizciliğini damgasını vuran denizcilik kuralları, Oleron Yasalarıdır. Bu yasalar, M.Ö. 800'lü yıllardan itibaren Hristiyanlığın doğuşuna kadar Akdeniz ticaretinde kullanılan ve Lex Rhodia olarak bilinen yasaları temel olarak alarak Biskay Körfezindeki Oleron Adasında geliştirilen kurallardır. Akdeniz denizciliğinde o dönemlerde nüfuz sahibi olan Rodos'ta geliştirilen Lex Rhodia kuralları bugün denizcilik hukukunda müşterek avarya adıyla hala geçerli olan sistemi ilk kez getiren kurallar olarak da bilinmektedir. Bu kurallar 1160 yılında Fransa kralı VII. Louis'in eşi Eleanor of Aquitaine tarafından derlenerek yine o dönem Atlantik denizciliğinin önemli bir merkezi olan Oleron Adasında bulunan denizcilik mahkemesinin kullanımına sunulmuştur. Eleanor of Aquitaine derlediği bu kuralları daha sonra bir haçlı seferi esnasında adaya uğrayan İngiltere kralı I. Richard'a da takdim etmiş, daha sonra İngilizce ve Fransızca olarak basılan bu kurallar İngiltere Kralı VIII. Henry tarafından 'Deniz, Kaptanlar, Tüccarlar ve ve bütün faaliyetleri için kurallar' başlığı altında yayınlanmıştır. Bu kurallar daha sonra İngiliz 'Admiralty Denizcilik Kanunları'na da kaynak oluşturmuşlardır. Bu kurallar ayrıca 1242 yılında kabul edilen 'Danimarka Denizcilik Kanunu'na da esas teşkil etmişlerdir.

Oleron Kurallarının kılavuzluk açısından önemi oldukça sert kurallar getirilmiş olmasıdır. Kuralların kılavuzluk ile ilgili bölümü şöyledir:

• Eğer bir kılavuz kaptan, bir gemiyi kılavuzlamak üzere teslim alır, ve görevini yapmakta başarısız olursa; ve onun bilgisizliği yüzünden tüccarlar zarar görürse, kılavuz kaptan meydana gelen tüm zararları karşılayacaktır; aksi halde kafası kesilecektir. Ve onun kafasını kesen kaptan, tayfalarından veya tüccarlardan biri, her kimse, bu yaptığından dolayı sorgulanmayacaktır; yeter ki kılavuz kaptan zararları karşılamamış olsun.

Kılavuz kaptana getirilen bu ağır cezanın nedeni kılavuzlukla ilgili hiç bir belgelendirme-yetkilendirmenin olmadığı dönemde yeterli bilgisi olmayan kişilerin kılavuz kaptanlık yapmaya çalışarak gemileri felakete götürmesini önlemek olsa gerektir. Yüksek cezalar konularak bir nevi caydırıcılık sağlanmaya çalışılıyordu. Böylelikle yeterli bilgi ve deneyime sahip olmayan kişilerin gemilere kılavuzluk hizmeti vermeleri, ağır yaptırımlarla engellenmek amaçlanıyordu.

1300 yılında İngiltere Kralı I. Edward'ın Fransa'ya yaptığı bir deniz seyahatinde subay ve mürettebata günlük 6 peni ücret ödenirken, Sandwich kılavuz kaptanı John Jolif'e tek bir hizmeti için 26 şilin 8 peni ücret ödenmişti. Kılavuz kaptanların ücretleri de görev yaptıkları bölgeye göre değişiyordu. İngiltere'de 1437 yılında tutulan kayıtlara göre bir geminin denizden Thames Nehrine girişini sağlayan kılavuz kaptana 10 şilin 6 peni ödenirken, gemiyi Londra Köprü-

sünün altından geçiren kılavuz kaptana sadece 8 peni ödeniyor ve gemiyi rıhtıma sokan kılavuz kaptan ise 6 peni ücret alıyordu.<sup>10</sup>

Ortaçağ Avrupasında çeşitli ülkelerde uygulanan denizcilik kanunları, yukarıda belirttiğimiz gibi aynı kaynaktan ilham almışlardı ve bu nedenle de pek çok benzerlikler içeriyorlardı. İçerdikleri birçok kural da birbirinin tıpatıp aynıydı. Oleron Yasaları, İngiltere, Fransa ve Danimarka'dan başka, Visby, Damno ve Voskopel'de de uygulanan ana denizcilik kuralları haline geldi. Bütün bu uygulanan yerlerde kılavuzlukla ilgili kurallar da aynı Oleron Yasaları çerçevesinde gelişti. Bu nedenle Ortaçağ Avrupasında kılavuz kaptan olmak, kelle koltukta dolaşmak gibi bir işti denilebilir. Yine de, tarihsel kaynaklarda 'Hizmeti yeterli vermediği veya gemiyi kazaya uğrattığı için kafası kesilen kılavuz kaptanlarla' ilgili bir kayda rastlıyamamamız, bir yandan bu kuralların etkili olduğunu gösterirken, bir yandan da kılavuz kaptanların o dönemde de mesleklerinde usta ve kaza oranları az meslek adamları olduğunu göstermektedir-eğer hepsinin meydana gelen bütün hasarı hemen ödeyecek kadar zengin olduklarını varsaymıyorsak. Ki bu da akla yatkın bir ihtimal değildir.

Ortaçağın denizcilik kanunları, kılavuz kaptanları iki kategori altında tanımlamaktaydı: birinci kategorideki kılavuz kaptanlar, gemilere açık denizlerde herhangi bir uzaklıkta veya rotada hizmet vermekteydiler; diğer kategorideki kılavuz kaptanlar ise gemilere kıyılara çok yakın, limanlara giriş ve çıkışta hizmet vermekteydiler. Daha önce de değindiğimiz gibi birinci kategoridekilere açık deniz kılavuz kaptanları, ikinci kategoridekilere ise kıyısız seyir veya liman kılavuz kaptanları adı verilmekteydi.

Açık deniz kılavuz kaptanlarının önemi, büyük keşifler çağında daha da arttı. Çünkü bu dönemde deneyimli seyir uzmanlarına olan ihtiyaç her zaman-  
kinden fazlaydı. Gelişmiş, uzak sefer yapabilecek gemiler inşa edilmişti; ama bu gemileri henüz keşfedilmemiş yabancı denizlere götürebilecek usta denizcilere ihtiyaç vardı. Büyük keşiflerden Kristof Kolomb'un keşif seferlerinde kılavuz kaptanlardan yararlandığı bilinmektedir. Kolomb'a uzak Batı'ya yaptığı keşif yolculuklarından birinde meşhur Portekizli açık deniz kılavuz kaptanı Martin Vincente eşlik etmişti. Bir diğer seyahatinde ise Kolomb, bu kez açık deniz kılavuz kaptanı Bartholomew Rois'i yanına almıştı. Bu dönemin meşhur açık deniz kılavuz kaptanlarından isimleri bugüne kalanlar arasında Fransız Guillaume Le Testu (1509-1573) da bulunmaktadır. Le Testu, Avustralya'ya ilk seyahati yapan denizci olarak da bilinmektedir, ayrıca haritacılıkta da başarılı olan Le Testu, 1555 yılında bir dünya haritası hazırlamıştır.

Ancak bütün açık deniz kılavuz kaptanları başarılı olmamıştı. Gerek Kris-

10 HIGNETT, H.M. (1990) Brief History of Pilotage, The Nautical Institute on Pilotage and Ship Handling

tof Kolomb, gerekse Amerigo Vespucci görev verdikleri bazı açık deniz kılavuz kaptanlarının bilgisizliğinden ve hatalarından yakınmışlardır. O dönem uygulanan kurallara göre bir açık deniz kılavuz kaptanı, eğer seyir yapılan bölgeyi bilmiyor veya sorumluluklarını yerine getirmiyorsa hemen kellesi uçurulabilirdi. Bunun istisnası, geminin serdümeninin, tüccarın veya mürettebatın çoğunluğunun, onun infaz edilmemesi yönünde görüş bildirmesiydi. Hawaii’de yaşanan bir örnek, geminin oturmasına neden olan kılavuz kaptanın, en azından canını kurtardığını gösteriyor:

Hawaii Okyanus Endüstrisi ve Denizcilik adlı dergide çıkan bir yazıda Hawaii’deki kılavuz kaptanlığın iki yüzyıl öncesine kadar uzandığı belirtilmektedir. Hawaii’lilerin kılavuz kaptanlık hizmeti verdiğine dair ilk kayıt Kaptan King tarafından yazılmıştır ve Kaptan James Cook’un gemisi HMS Resolution’a Kaelakeua Koyundan çıkışında bu hizmetin bir Hawaii’li kılavuz kaptan tarafından verildiğini belirtmektedir. Bu koydan çıkarken Koa’a adlı bir Hawaii’li yerel bilgisiyle Kaptan Cook’a yardım etmiş ve sahil boyunca onunla giderek neta bir başka koyda HMS Resolution ve bir diğer gemi HMS Discovery’nin neta bir koyda su ikmali yapmalarını sağlamıştır. 6 Şubat 1799 da da gemileri Kaptan King’e göre Hawaii’lilerin “Toe-yah-yah” (Muhtemelen Kawaihae) diye adlandırdıkları büyük bir koya getirmiştir.

Gemiye dondüklerinde Kaptan Bligh karadaki kuyunun iki geminin su gereksinimini birden karşılayacak kapasitede olmadığını ve karadan bir mil açığa kadar uzanan sığlık bir kesimin gemilerin karaya fazlaca yaklaşmasına engel olacağını rapor etti. Bunun üzerine, Kılavuz Kaptanlık yapan Koa, gemileri demirlemek istediği koyun derin su çekimli gemiler için uygun olmadığını anlaşılmaması üzerine “kendi verdiği bilginin doğru çıkmadığından” ürkerek ortadan kaybolmuştur. Koa elbette ki bu sahilleri gayet iyi biliyordu, gemileri getirmiş olduğu koyu da iyi bildiğinden şüphe yok. Ancak tam kavrayamadığı Cook’un büyük gemilerinin su çekiminin kendi alışık olduğu tekne ve kanolardan çok daha fazla olduğuydu. Kaptan Bligh muhtemelen bu ilk Hawaii kılavuzunu daha sonradan gelecek gemileri kılavuzlayamayacak şekilde kötü ortalığa yaydı ki Koa bir daha ortalıkta gözükmedi.<sup>11</sup>

Bu dönem, yani büyük keşifler dönemi, kaptanların aynı zamanda geminin armatörü oldukları dönemdi. Kaptanın sorumluluğu yalnızca geminin seyri mürettebatın idaresi ile sınırlı değildi; kaptan aynı zamanda tüccarların yani gemideki yüklerin sahiplerinin de temsilcisi durumundaydı.

Gemi seyri, esas olarak serdümen ve kılavuz kaptan tarafından yerine getirilen bir işlevdi. Serdümen, yelkenlerin açılması ve toplanmasından, rotanın değiştirilmesinden, yükün idaresinden ve gemiyle ilgili diğer bütün işlerden

11 Pouliot, M (2000) IMPA Hawaii Genel Kurulu Açılış Konuşması

sorumluydu. Kılavuz kaptanın ise varılacak limana kadar emniyetle seyredilmesi ve rota üzerindeki tehlikelerden sakınılması sorumluluğu idi.

Orta çağda deniz ticareti açısından Kuzeyin önemli bir deniz ticaret merkezi olan Gotland adasının Visby limanında 1538 yılında yayınlanan ve Visby Denizcilik Kanunu (Waterrecht Visby) olarak bilinen hukuksal metinde kılavuz kaptanın görevleri gemi kaptanının görevlerinden açık bir şekilde ayrılmıştı. Visby Kuralları 1. Bölümde 'Gemi kaptanı tarafından kiralanan serdümen veya kılavuz kaptan, kiralandıkları yolculuk boyunca görevlerini icra edeceklerdir' denilmektedir. 2. Bölümde mali sorumluluk konusuna ayrılmıştı. Buradaki temel ilke; 'Sorumluluklarını yerine getirmekte kusuru bulunan kılavuz kaptanlar veya diğer gemiadamları için ücretinin yarısının kesilmesi veya hiç ücret ödenmeden görevinin sonlandırılması' hükmünü getirmektedir. Burada kılavuz kaptan da bir şekilde gemiadamı sayılmış olmaktadır; çünkü tüm yolculuk boyunca görev yapmak üzere kiralanıyordu ve sorumlulukları mürettebatın geri kalanıyla benzerlik taşımaktaydı. Aynı kuralların 25. Bölümünde kılavuz kaptanın sorumlulukları tanımlanmaktaydı. Buna göre kılavuz kaptan, 'Anlaşmada belirlendiği şekilde gemiyi varış limanına ulaştırmakla' yükümlüydü. Böylelikle gemi kaptanına geminin kılavuzlanması ile ilgili sorumluluk verilmemiş, bu sorumluluk tamamıyla kılavuz kaptan ve serdümen arasında bölüştürülmüştür. Kılavuz kaptan ve gemi kaptanı arasında sorumlulukların bu şekilde dağılımı 15-16. YY'lara kadar değişmeden devam etmiştir.

Deniz trafiğinin de artmasıyla ve kıyısız kesimlerde gemi seyrinin büyük tehlikeler taşıması nedeniyle, kılavuzluk gemilerin kendi istekleriyle aldıkları bir hizmet olmaktan çıkıp, yavaş yavaş zorunlu tutulan bir hizmet olmaya, kılavuz kaptan da meslek adamı olarak yeterliğini kanıtlamaya zorunlu tutulmaya başlandı.

Kuzeydeki Hanseatic Birliği ülkeleri 1447 yılında Kuzey limanlarında kılavuzluğu zorunlu tuttular. 1448 yılında da Flanders Kuralları ile kılavuzluk mesleğini yapan meslek adamlarının bilgisini kanıtlaması esası getirildi. Bu kurallarla kılavuz kaptanın sorumluluğu liman sınırları ile kısıtlı tutuldu.

Almanya'da 1457 tarihli bir talimatnamede kaptanın kılavuz kaptan alma zorunluluğu olduğu, aksi davranışın bir altın Mark ile cezalandırılacağı düzenlenmişti. 1500 tarihli İsveç Deniz Ticaret Kanununa göre ise bir kılavuz kaptanın hizmetini reddetmek 150 Thaler para cezası ile cezalandırılıyordu. Bu paranın üçte biri bildirim yapana, üçte biri hizmeti reddedilen kılavuz kaptana, kalanı ise yoksul denizcilere veriliyordu. Fransa'da ise 14. Louis'nin 1681 tarihinde yayınladığı bir talimatnamede kılavuz kaptan almamak gemi kaptanına cismanî ceza uygulanması nedeniydin. Bu ceza yanında, bir kısmı denizci hastanesine verilmek ve bir kısmı da karaya oturma zararlarının tamiri için kullanılmak üzere 50 Livre

para cezası da tatbik ediliyordu. İngiltere’de ise bir gemiye lisansı olmayan bir kılavuz kaptan tarafından hizmet verilmesi durumunda 20 Sterlin para cezası veriliyordu.

Fransa’da 1548 tarihli Admiralty Kanunu gemilere kılavuz kaptanlık hizmeti verecek olanların belli bir deneyime sahip olması ve yapılacak sınavda başarılı olması koşulunu getirdi. İngiltere’de Kral VIII Henry döneminde 1514 yılında kılavuzluğu da içine alacak şekilde denizcilik işlerini düzenleyen Trinity House kuruldu. Danimarka Kralı II. Frederik 1561 yılında Denizcilik Kanunu’nu yürürlüğe koydu; bunun yanında Hamburg özerk şehrinin 1613 tarihli Anayasası, İsveç Kralı XI. Şarl’ın 1667 tarihli Denizcilik Kanunu kılavuz kaptanın görev yaptığı sürece bilgisizliğinden dolayı bir zarara sebebiyet vermesi halinde Kaptandan aldığı bütün ücretleri geri iade etmesi ortak kuralını getiriyordu. İngiliz Admiralty tarafından çıkarılan Siyah Kitap, ‘Gemi kılavuz kaptanın hatası sonucu bir zarar uğrar ise, gemi mürettebatı onu geminin direğine veya herhengi bir yere bağliyabilir ve mahkemeye karşı sorumlu olmaksızın kafasını uçurabilirler’ kuralını getirmişti. (Türkiye’de kılavuzluk teşkilatının kurucusu Süleyman Nutki Bey’in 1920 yılında yayınladığı kılavuzluk teşkilatına dair kitabın adının da ‘Siyah Kitap’ olması ilginçtir.)

Denizciliğin gelişmesiyle birlikte kılavuz kaptanlık mesleği de gelişti, bunun sonunda kılavuz kaptanlar da birlik ve dernekler kurarak devletin kılavuzluk ile yapacağı düzenlemelerde rol almaya başladılar.

Bilinen ilk kılavuz kaptan birliği, İngiltere’de kuruldu. Kral I. James tarafından kuruluş kanunu imzalanan Birlik, Saint Clement kilisesi’ne bağlı olarak kurulmuştu. Yine aynı dönemde Londra, New Castle ve diğer limanlarda birlikler kuruldu. Bilinen kılavuz kaptan birliği kanunlarından bir tanesi 15 Mart 1668 tarihinde Gdansk Şehir Konseyi tarafından yayınlanmıştır. Bu kanuna göre Gdansk limanında gemilerin kılavuz kaptan alması zorunlu değildi, isteğe bağlıydı. 14 Mart 1707 tarihinde aynı kanun Gdansk Şehir Konseyi tarafından gözden geçirilerek yeniden yayınlandığında bu kez zorunlu kılavuzluk getirildi; çünkü arada geçen zamanda kılavuz kaptan almayan gemiler pek çok kazaya kurşınmışlardı. Getirilen zorunlu kılavuzluk sistemi bir tarifeye bağlanmıştı.

Yine de, kılavuzlukla ilgili yapılan yasal düzenlemeler belli ülkelerle sınırlı kaldı ve hiç bir zaman yeterli düzeye ulaşmadı. Kılavuzluk daha çok alışkanlıklar hukuku yoluyla düzenlenen ve uygulanan bir meslek dalı olmaya devam etti. Bu durum, kılavuzlukla ilgili hiç bir uluslararası bağlayıcı hukuksal aracın bulunmadığı günümüze kadar bu şekilde süregeldi; ancak elbette ki günümüzde kılavuzlukla ilgili ulusal düzeydeki yasal düzenlemeler hemen hemen her ülkede var olacak şekilde yaygınlaşmıştır.

İngiltere’de kılavuz kaptanlık mesleğiyle ilgili standartlar ve yasal düzen-

lemeler pek çok aşamalardan geçti. 1854 tarihli 'Deniz Ticareti Hakkında Kanun',<sup>12</sup> 1894 tarihli yine 'Deniz Ticareti Hakkında Kanun', 1913 tarihli 'Kılavuzluk Hizmetleri Kanunu', 1936 tarihli 'Kılavuz Kaptanlığın İdaresi ve Sorumluluk Sınırlaması Hakkında Kanun' ve 1987 yılında Kraliçe II. Elizabeth tarafından onaylanarak yürürlüğe giren ve günümüze kadar gelen 'Kılavuzluk Kanunu' İngiltere'deki kılavuzluğun yönetildiği araçlar oldular.

İngiltere'de 1514 tarihinde kurulan ve aslında bir kılavuzluk kurumu olan Trinity House, gemi seyri ile ilgili kuralların oluşturulması, denizcilikle ilgili örf-lerin ve alışkanlık hukukunun düzenlenmesi konularında dünya çapında ün kazandı. Örneğin, Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü'ne esas teşkil eden ilk açık denizde gemilerin çarpışmasını önlemeye yönelik kurallar bu kuruluş tarafından 1840 tarihinde yayınlandı.

Fransa'da kılavuzlukla ilgili yasal düzenlemeler 1584 tarihli Amiral Fermanı ile başladı. Birleştirilmiş kanun metni ise (decret-loi ancak 1806 yılında kabul edilerek yürürlüğe girdi. 1928 yılında ise kılavuzlukla ilgili yeni kanun kabul edildi. Bu kanunla ülke çapında kılavuzlukla ilgili düzenlemelerin birleştirilmesi sağlandı.

Kuzey Amerika'da kılavuzluk hizmetleri ile ilgili düzenlemeler geliştirilmeye 18. YY'da başlandı. Amerikan Kongresi 1789 yılında bugün de geçerli olan bir kanunu kabul etti. Buna göre limanlar, nehirler, boğazlar ve deniz alanlarında verilen kılavuzluk hizmetleri federal kanunlarla değil, eyalet kanunları ile idare edilecekti. Ancak bununla birlikte federal hükümet, eyalet kanunlarıyla kapsama altına alınmayan bölgelerdeki kılavuzluk hizmetlerinin yönetimini üstlenecekti.

Diğer Avrupa devletlerinde kılavuzluk hizmetlerinin gelişimi ise yukarıda örnek olarak verdiğimiz gelişmiş denizci ülkeler paralelinde ancak zaman zaman küçük farklılıklarla oldu.

Bazı ülkeler (Örneğin Belçika, Norveç, İsveç) kılavuz kaptanlık hizmetlerini bir kamusal hizmet olarak gördüler ve bu hizmetlerin verilmesini bir devlet tekeli olarak bırakarak kılavuz kaptanları da devlet memuru olarak görevlendirdiler; İngiltere, Fransa ve kısmen de Almanya gibi bazı ülkeler ise kılavuzluk hizmet faaliyetlerini kontrol etme hakkını ellerinde tutarken, bu hizmetlerin verilmesini bir devlet kuruluşuna tevdi etmediler.

Kılavuzluk kanunları değiştikçe kılavuz kaptanların sorumlulukları da değişti. Evvelden kılavuz kaptanlar için Oleron Kanunları gibi idari düzenlemelerde yer alan vahşi cezalar, yerini daha insani cezalandırma yöntemlerine bıraktı. Bununla birlikte, bu kurumun evrimi göreceli olarak daha yavaş seyretti. Fransa'da kılavuz kaptanlar için ölüm cezasının yerini önce kürek mahkûmiyeti aldı.

12 The Law on Merchant Shipping

Daha sonar hapis cezasına dönüştü. Günümüzde sivil, idari hukuk ve ceza hukukunun bir birleşimi halini almıştır.

Hem gemi kaptanının hem de kılavuz kaptanın sorumluluklar açısından hukuksal durumu arasındaki farkın giderek açılmasının etkisiyle sorumluluklar ve kısıtlamalar da yeniden şekillendi. Açık denizdeki geminin seyir işini gemi kaptanları yapmaya başladılar. Gemi kaptanı olmanın gereklilikleri sürekli arttı. Gemi kaptanları yalnızca geminin idari düzenini sağlamakla sınırlı kalmayıp gemi manevrası konusunda da uzmanlık derecesinde bilgi ve beceri sahibi olmakla yükümlü tutulmaya başlandı. Bu yükümlülük gemi kaptanlarının daha bilgili ve nitelikli olmasını gerektiriyordu. Fransa Kralı XIV. Louis, 1681 yılında kılavuz kaptanları ve gemi kaptanlarını eğitmek üzere özel coğrafya okulları açtı. Kılavuz kaptanlar ve gemi kaptanları için uygulanan eğitim programları hemen hemen aynıydı; sadece aranan denizdeki sefer tecrübesi süreleri farklıydı. Kaptan için 5 yıllık sefer süresi istenirken kılavuz kaptan için istenen sefer süresi bu kadar uzun değildi. Bu da kılavuz kaptanın açık deniz seferlerindeki seyir işlevinin kaptanlar tarafından üstlenilmesinin doğal bir sonucuydu.

Kılavuz kaptanlar, böylelikle açık denizlerde gemilerin seyrini gerçekleştiren meslek adamları olmaktan, limanlarda ve zor sularda seyir ile ilgili gemi kaptanına tavsiyede bulunan uzman olma yönünde işlev değiştirdiler. Böylelikle kılavuz kaptanların yaptığı hatalardan dolayı karşı karşıya oldukları sorumluluk –ve tabii mali sorumluluk- da azaldı. Kılavuz kaptanların bilgilerine göre görev ve yükümlülükleri daha net ve açıklıkla belirlenir oldu. Kılavuz kaptan, görev bölgesi içerisinde seyirle ilgili tüm bilgileri en iyi bilen ve her türlü gemi tipinde deneyimli olan bir meslek adamı olarak ortaya çıktı.

Tarihin değişik çağlarında kılavuz kaptan tanımı hukuk belgelerine değişik şekillerde geçmiştir. Bu konuda en ilginç tanımlamalardan İngiltere ve ABD ansiklopedilerinde yer almaktadır. Buna göre kılavuz kaptan 'Dümende olan kişi, serdümen, deneyimli gemi seyri ve manevra uzmanı' olarak tanımlanmaktadır. Kılavuz kaptanın, ayrıca 'belli bir seyir bölgesi için deneyimli serdümen' olarak tanımlandığı tarihsel belgeler bulunmaktadır. Bu meslek adamının ayrıca gemilere hizmet vermesini sağlayan geçerli bir izin belgesi (lisansı) bulunmalıdır. Ancak şunu söylemeliyiz ki burada sözünü ettiğimiz kılavuz kaptan tanımlaması kılavuz kaptanlığın açık deniz kılavuz kaptanlarından ayrı bir meslek olarak ortaya çıktığı ilk dönemlere ait tanımlamalardır.

Rusya'da kılavuz kaptanlık mesleğinin gelişimine baktığımızda ise bu mesleğin 1500'lü yıllara kadar dayandığını görüyoruz. Rusya'da ilk kılavuz kaptanlar Neva Nehrinde ortaya çıkmıştır. Bu nehir, Baltık Denizi ile Karadeniz arasındaki antik nehir kanalının Kuzey ayağını oluşturur. Bu nehir, Novgorod halkı ile Hansa Birliği atasındaki ticaretin yapıldığı bir su yoluydu. İlk dönem-

lerde bu nehirde hizmet veren kılavuz kaptanlar organize olmuş değillerdi; ayrıca bu hizmet resmi bir organ tarafından kontrol edilmiyordu. Kılavuzluk hizmeti balıkçılar ve köylüler tarafından yapılan bir işti.

Ancak Rusya'nın ticari bağlantıları ve ilişkileri geliştikçe ve Rus limanlarına Batı Avrupa ülkelerinden çok sayıda gemi uğramaya başlayınca bu gemilerin emniyetli seyri gündeme geldi. 17. YY'da Devlet, ilk kez kılavuz kaptanlık hizmetlerine kısıtlama getirdi. Rus kılavuz kaptanlarına ilişkin ilk resmi belge 1653 yılına aittir. Bu tarihte Rus çarı Oleksey Mikhailovich (Çar Deli Petro'nun babası) Arkhangelsk'li bir balıkçı olan Ivashka Kotsov'a ve ortaklarına Beyaz Deniz ve Severnaya Dvina nehri arasında ticaret gemilerini kılavuzlama imtiyazı verdi.

### **3. Türklerin Denizcilik ve Kılavuzluk Tarihi**

Türkiye'de kılavuz kaptanlık hizmetlerinin tarihi kapsamlı bir şekilde araştırılmış bir konu değildi. Türk Kılavuz Kaptanları olarak Uluslararası Kılavuz Kaptanlar Birliği'ne ilk kez üye olduğumuz 1997 yılından hemen sonra, Birliğin Çin'in Şanghay kentinde 1998 yılında yapılan 14. Genel Kurulu'na Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği Başkanı Kaptan Aykut Erol ile birlikte katılmıştık. Burada Çin'li meslektaşlarımızın 'History of Chinese Pilotage' (Çin'de Kılavuz Kaptanlığın Tarihi) adlı bir kitap hazırlamış olduklarını gördük. Bundan her katılımcıya birer nüsha takdim ettiler. Bizim de, 2004 yılında İstanbul'da düzenlediğimiz 17. IMPA Genel Kurulunda 'Türkiye'de Kılavuz Kaptanlığın Tarihi' konulu bir kitap hazırlama fikri orada doğdu. Kongre hazırlıkları içerisinde böyle bir kitap hazırlamak için altyapıyı oluşturduk. Elimizdeki bilgi, belge ve dokümanları ve fotoğrafları bir tarihçiye vererek ve yazılması konusunda da yönlendirerek 'Türkiye'de Kılavuz Kaptanlığın Tarihi' konulu kitabın ortaya çıkmasını sağladık. Ancak elbette ki bu kitapta önemli bir eksiklikler-doğal olarak vardı; ama ilk olduğu için hoşgörülle karşılanması gerekiyordu. Yine de bugün Türkiye'deki kılavuz kaptanlık mesleğinin tarihiyle ilgili en önemli kaynak, Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği tarafından yayınlanan bu kitaptır.

Türkiye'de kılavuzluk tarihi denildiği zaman elbette ki bunu iki başlık altında incelemek gerekir: Birincisi, Türklerin 1071 yılında ayak bastığı Anadolu'yu çevreleyen deniz ve Boğazlarda, daha önceki dönemlerde gerçekleşen kılavuzluk hizmetlerinin tarihi, ikincisi de Türklerin kılavuzluk tarihidir. Türklerin Dünyada ve bu arada bizi çevreleyen deniz ve boğazlardaki kılavuzluk tarihini yukarıda kısaca özetlemeye çalıştık. Şimdi de Türklerin 1071'de Anadolu'ya ayak basmalarından itibaren denizle tanışmaları ve daha sonra denizlerde uzmanlık mesleği olan kılavuzlukla ilgili yaptıkları çalışmalara yine kısaca değinelim.

Türklerin denizle tanışması; Anadolu'ya gelmelerinden sonra olmuştur. 1071 yılında Selçuklu İmparatoru Alparslan; Malazgirt Ovası'nda Bizans İmpa-

ratoru Romen Diyojen'i bozguna uğratarak Türk'lere Anadolu kapılarını açtı. Bu aynı zamanda Türklerin denizle de yakınlaşması anlamına geliyordu. Malazgirt Savaşından sonra Sultan Alparslan tarafından Anadolu'nun fethi ile görevlendirilen Kutalmışoğlu Süleyman Bey, 1075 senesinde İznik'i fethetti. Süleyman Bey'in İznik'i kuvvetlerinin merkezi yapması, onun denize verdiği önemin de bir göstergesi oldu. Bunun devamında 1077 yılında Anadolu Selçuklu Devleti kuruldu. Hemen sonrasında Gemlik zapt edildi; 1088 yılında buraya ilk Türk tersanesi kuruldu. Ancak hem bu tersane hem de gemi kızakları Gemlik'i karadan ve denizden kuşatan Bizans ordusu tarafından yakıldı. Denizyolunu kullanma amaçlı ilk girişim bu şekilde başarısızlığa uğradıysa da, İznik şehri hala Türklerin elindeydi ve buradan gemilerle Marmara ve Ege'ye açılma hareketi başladı. Gerçek anlamda ilk Türk denizcisi olan Emir Çaka Bey, bir donanma kurarak Ege Denizi'ne hakiyet kurmayı başardı. Çaka Bey'in 1081 yılında, Türklerin Anadolu'ya ilk girişinden sadece 10 yıl sonra, 17 çektiri ve 33 yelkenliden oluşan 50 parçalık donanmayı İzmir'de denize indirmesi, Türk Denizcilik Tarihi'nin de başlangıcı olarak kabul edilmektedir. Bu donanma 1089 yılında Midilli, 1090 yılında ise Sakız Adası'nı fethetmiştir. Çaka Bey komutasındaki, ilk Türk Donanması 19 Mayıs 1090 tarihinde Karaburun ile Sakız Adası arasında kalan Koyun Adaları civarında Bizans Donanması ile karşılaşmıştır. Tarihte "Koyun Adaları Muharebesi" olarak geçen bu ilk deniz savaşında Bizans Donanması ağır kayıplarla geri çekilmek zorunda kalmıştır.<sup>13</sup>

Ancak Çaka Bey'in 1095 yılında ölümü ile Türklerin denizcilikteki bu hızlı ilerlemesi hızlı bir duraklamaya dönüşmüştür.

1095 yılında Çaka Beyin ölümüyle yaklaşık iki buçuk asır süren Türk denizciliğinin sessizliği, Umur Beyle sona ermiştir. Babası Aydınoğlu Mehmet Bey'in 1334 yılında ölümü üzerine Beyliğin başına geçen Umur Bey, 1334-1348 yılları arasında Ege'de, Bizanslılar ve Cenevizlilere karşı büyük başarılar kazanmış; Rodos'tan Çanakkale Boğazı'na kadar, Mora ve Rumeli kıyıları da dahil olmak üzere denizlerde kesin bir kontrol sağlamıştır. Haçlı Ordusuna karşı son derece atak ve taktik baskın şeklinde manevralar yapan Umur Bey, 1348 yılında çetin deniz muharebelerinin birisinde şehit olmuştur.<sup>14</sup>

Karamürsel'in 1323 yılında fethi ile Marmara Denizi'ne ulaşan Osmanlı Beyliği, 1324 yılında Batı komşusu Karesi Beyliği'nden yardım maksadıyla Mürsel Bey komutasında gönderilen 24 gemiden oluşan kuvvet sayesinde denizlerle tanışmış ve güçlü bir Deniz Kuvvetine gidecek uzun yoldaki ilk kararlı adımla-

13 Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Web Sitesi <http://www.dzkk.tsk.tr/turkce/tarihimiras/UnluDenizcilerimiz.php> 1 Mart 2012

14 Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Web Sitesi <http://www.dzkk.tsk.tr/turkce/tarihimiras/UnluDenizcilerimiz.php> 1 Mart 2012

rını atmıştır. Mürsel Bey; denizcilik bilgisi, kahramanlığı ve denizlerdeki çatışmalarda göstermiş olduğu üstün başarıları nedeni ile Osmanlı Beyliği içerisinde haklı bir şöhrete sahip olmuş; kendisine, cesaret ve atılganlığı nedeniyle, “Kara” unvanı verilmiştir.

Osmanlı Beyliği, Doğu Marmara’da kesin bir hakimiyet sağlayınca, deniz gücünün kurumsallaşması için çalışmalar başlatılmıştır. Karamürsel’de 1327 yılında ilk Osmanlı Tersanesi kurulmuş; burada ilk Osmanlı savaş gemisi inşa edilmiştir. Donanma hiyerarşik bir sistemle teşkilatlandırılarak, Donanma Komutanı’na, “Derya Beyi” unvanı verilmiştir. Kara Mürsel Bey, Osmanlı Devleti’ndeki ilk “Derya Beyi” olarak Türk Deniz Tarihi’nin öncülerindendir. Karamürsel İlçesi ismini ondan almıştır.

O dönemler dünyada gemilerden seyirde sorumlu olan kişinin ‘Kılavuz Kaptan’ olduğu dönemlerdir. Dolayısıyla nasıl ki Kristof Kolomb’un yaptığı seferlerde kılavuz kaptanlardan seyir amaçlı faydalandığını biliyorsak, bu büyük Türk denizcilerini de, aynı zamanda dönemin kılavuz kaptanları olarak kabul etmemiz gerekir. Çünkü bu denizciler, aynı zamanda gerek kendi gemilerinin gerekse donanmalarının açık denizlerde seyrederken o dönem kılavuz kaptanlarının yaptıkları görevleri üstlenmişlerdir. Tıpkı bir başka büyük Türk denizcisi, Piri Reis gibi.

1465-1554 yılları arasında yaşamış olan Piri Reis, Kristof Kolomb’un da çağdaşı sayılır. Piri Reis eşsiz bir kartograf ve deniz bilimleri ustası olmasının yanı sıra, Osmanlı deniz tarihinde büyük iz bırakmış bir denizcidir. Gelibolu’da doğan Piri Reis, Amcası ünlü Türk Amirali Kemal Reis sayesinde daha küçük sayılabilecek bir yaşta Sefer Katibi olarak Osmanlı Donanmasına katılmıştır. Piri Reis, uzun yıllar Akdeniz’de dolaşmış; tüm limanları ve kıyıları dikkatle gözlemlemiş ve tüm faaliyetlerini kayıt altına almıştır.

Piri Reis, 1499-1502 yılları arasında çeşitli savaşlarda Gemi Komutanı olarak Venediklilerle savaşmıştır. Amcası Kemal Reis 1511 yılında şehit düşünce Gelibolu’ya geri dönen Piri Reis burada notik çalışmalarına başlamıştır. Ünlü Birinci Dünya Haritasını 1513 yılında çizmiş ve 1517 yılında Mısır Seferi esnasında Yavuz Sultan Selim’e sunmuştur. İlk eserinden 8 yıl sonra döneminin en saygın “Kılavuz Kitabı” olarak kabul edilen Kitab-ı Bahriyeyi yazmış; 1525 yılında bu kitaba son şeklini vermiş ve 1526 yılında Kanuni Sultan Süleyman’a sunmuştur.

Piri Reis, Kitab-ı Bahriye adı ile bilinen “Bahriye” eserinde o zamanlar Ege ve Akdeniz kıyılarında bulunan şehir ve ülkeleri tarif ederek, resim ve haritalarını yapmış; aynı zamanda denizcilik ve gemicilik için de önemli bilgiler vermiştir. Bu kitap zaman zaman “Kılavuz Kitabı” olarak da adlandırılmaktadır. Piri Reis’i de o çağdaki anlayışa göre, kılavuz kaptan olarak adlandırmak, yanlış olmayacaktır.

Piri Reis'in "Kitab-ı Bahriye" adlı eşsiz eserinin yanı sıra 1513 ve 1528 yıllarında yapmış olduğu iki dünya haritası mevcuttur. Sonraki yıllarda, Güney sularında Devlet için çalışan Piri Reis, bu dönemde, Hint Kaptanlığı, Umman Denizi, Kızıl Deniz ve Basra Körfezi'ndeki deniz görevlerinde çalışmıştır.

Piri Reis'in Osmanlı Donanmasında yaptığı son görev, acı olaylarla biten Mısır Kaptanlığı'dır. 1552'de çıktığı İkinci Seferin son durağı Basra'da, tamire ve dinlenmeye muhtaç donanmayı bırakıp ganimet yüklü üç gemi ile Mısır'a döndüğü için, burada hapsedilmiştir. Donanmayı Basra'da bırakması, Basra Valisi Kubat Paşa'ya ganimetten istediği haracı vermemesi ve Mısır Beylerbeyi Mehmet Paşa'nın politik hırsı yüzünden; 1554'te hizmette kusurla suçlanmış ve idam edilmiştir.

Piri Reis; "Kitab-ı Bahriye" sinde Venedik şehrini anlattığı bölümde kılavuz kaptanlardan bahsetmektedir. Kılavuz kaptanlardan bahsedilen bölüm şöyledir: *"Venedik şehrinin içecek suyu yoktur. İçecek sularını gemilerle dışardan getirirler. Gemilerin içinde çoluk, çocuk, kadın, kız hatta tavukları olduğu halde, içecek suyu da ambara dökerler. Sonra pınar gibi gemiyi delip su satarlar. Gerek Venedik gerekse diğer gemiler, şehre gelecekleri zaman Peranse kalesinden mutlaka kılavuz kaptan alırlar. Kılavuz kaptan almadan Venedik'e gelemesler yasaktır. Kılavuz kaptan almadan gelen gemi Venedik'e bir zarar yapsa o zararı gemi halkına ödetirler. Eskiden beri adet böyledir. Çünkü Venedik şehrinin yakınındaki yerler hep sıgık yerlerdir. Gemiler kıyıya sokulamazlar."*<sup>15</sup>

Piri Reis gibi diğer ünlü Türk Denizcilerinden bazıları Oruç Reis, Turgut Reis, Kemal Reis, Kurdoğlu Muslihiddin Reis, Burak Reis, Kaptan-ı Derya Barbaros Hayreddin Paşa, Seydi Ali Reis, Kaptan-ı Derya Kılıç Ali Paşa, Salih Reis, Ali Macar Reis, Kaptan-ı Derya Cezayirli Hasan Paşa, Piyale Paşa, Mezamorta Hüseyin Paşa'dır.

Bu dönemlerde Akdeniz'i bir 'Türk gölü' haline getiren bu denizcilerin seyrinde ayrıca bir kılavuz kaptan kullandıklarına dair bir bilgi bulunmamaktadır. Her biri usta bir denizci olan, Ege ve Akdeniz kıyılarını çok iyi bilen ve dönemin açık deniz seyir usullerini kullanarak seyri gerçekleştiren bu isimleri aynı zamanda dönemlerinin 'Kılavuz Kaptanları' olarak da kabul etmemiz gerekmektedir.

Osmanlı döneminde kılavuzlukla ilgili şu ana kadar bulunabilen en eski kayıt, 1400'lü yılların sonlarına doğru Giresun limanı ile ilgilidir. Giresun Osmanlılar döneminde gelişmiş ve Karadeniz'in önemli limanlarından biri haline

15 "Amma zıkr olan şehrin içecek suyu yokdur. Başka su gemileri var. İçecek suyu yabandan getürürler. Mezkûr gemilerin içinde avret, oğlan, tavuğu bile olur. Ve içecek suyu da geminin ambarına dökerler. Pınar misalinde doldurub satarlar. Ve ba'dehü mezkûr şehrin önüne eğer Venedik gemisidir ve diğer gemilerdendir, her kim olsalar, mezkûr şehre varur olsalar, elbette Piranse kal'asından kılavuz almayınca Venedik'e varamaz. Vardığı takdirde yasaktır. Eğer Piranse'den kılavuz alınmamış olsa bir ziyan olsa, ol ziyamı elbet mezkûr geminin halkına ödetürler. Evvelen adet böyledür."

gelmiştir. Bunda Giresun'u İç Anadolu'ya bağlayan yolların ve bu yüzden genişleyen hinterlandının önemli rolü olmuştur.

Osmanlı yönetimindeki Giresun'a ışık tutması bakımından; Evliya Çelebi'nin (1611-1682) Seyahatnamesinde Giresun hakkındaki izlenimleri şöyledir:

*'İstanbul Kostantini'nin yapısıdır. Sonra Akkoyunlu Hükümdarı Uzun Hasan'ın eline geçmiş ise de, yine Ceneviz Frengi istilâ etmiştir. Sonra Fatih zamanında muhâsip Mahmut Paşa eliyle zapt olunmuştur. Fatih, kale fethedilirken Mahmut Paşa'ya "Bu gece kale altına Giresun!" diye ferman edince kaleye metrise girip fethettiğinden adına "Giresun"denilmiştir. 17. iklim enlemindedir. Trabzon eyaletinin sınırını başladığı yer de Paşa hasıdır. Hâkimi müslümandır. Üç yüz payesiyle mükellef kazadır. Yeniçeri ocağından Serdari, Kale Ağası, Neferleri, Gümrük Emini, Müftüsü, Nakibi vardır. Deniz kıyısında Canik ile Trabzon arasındadır. Trabzon Giresun'un doğusuna düşer. Burası Ceneviz Frenginin elinde iken mâmur ve büyük bir şehir imiş. Hala o zaman yapılarının eserleri görünür. Fakat Giresun şimdi o kadar büyük şehir değildir. Çarşı içinde camileri, mescitleri, han, hamam, çarşı ve pazarları vardır. Kalesi deniz kıyısındadır. Bağ ve bahçelerinde meyveleri çoktur. Liman âlâ demir tutar yataktır. Fakat batı rüzgarında biraz sıkıntılı olur. Limanın batı tarafında bir küçük adası vardır. Nice kereler Kazaklar o adanın arkasına şaykalarını saklayıp karadan asker dökerek bu şehirden bol para almışlar, şehri ateşe yakmışlardır. Çünkü kalesi şehri koruyamaz. Bu şehir Trabzon eyaletine tâbi olmakla Ömer Paşa askerinden nice denizden bıkarak kara yoluyla giderler.'*

İşte Osmanlılar zamanında denizcilikte önemli bir merkez haline gelen Trabzon Sancağı'na bağlı Giresun Limanında kılavuzluk hizmetleri, 1400'lü yılların sonlarına doğru sağlanan bir imtiyazla Giresun Kalesinde bulunan 114 erkek ve 22 dul Hristiyan nüfusa verildi. Bu nüfus kaleyi tamie etmek ve gelen gemilere kılavuzluk etmek şartıyla her türlü vergiden muaf tutularak kalede iskan olundu.<sup>16</sup>

Giresun örneği, Osmanlı İmparatorluğu'nun kılavuzluk hizmetlerine bakışı açısından önemli bir örnektir. Daha sonra 19. YY'da İstanbul Boğazı kılavuz kaptanlarının çoğunluğunun Rum olmasını da açıklar. Osmanlı İmparatorluğunda deniz kıyısında yaşayan ve denizcilikle iştigal eden veya bulundukları bölgenin sahillerini iyi tanıyan kişilere ayrıcalık olarak bu hizmetlerin verdirilmesi sağlanmıştır. Bu kılavuz kaptanlar, mesleklerini öğrenmek için belli bir eğitimden geçmiş değillerdi. Bilgileri daha çok yerel kişiler olmalarından ve pratiğe dayalı tecrübelerinden kaynaklanıyordu.

Rusların Baltık'tan hareket eden donanmasının, İngiliz ve Danimarkalıdenizcilerin kumandası altında Akdeniz'e gelmesi ve 1770 yılında Çeşme'de karşı-

16 Emecen, F. Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi

laştığı Osmanlı donanmasını yakmak suretiyle yok etmesi,

Osmanlı Devlet adamları üzerinde Bahriye'nin modernleşmesi gerektiği konusunda uyarıcı rol oynadı. Modernleşme hareketlerinde yardım almak üzere ilk akla gelenler de Fransızlar oldu. Bu çerçevede 1770-1784 yılları arasında incelemelerde bulunmak üzere İstanbul'a gelen M. Bonneval, hazırladığı raporunda Osmanlı Bahriyesine önemli yer ayırmıştır. Gerek yönetim durumu ve gerekse gemi inşa teknolojisi bakımından oldukça geri bulduğu Osmanlı Bahriyesi hakkında neler yapılabileceği konusunda bazı bilgiler vermiştir. Gemi kaptanlarının tecrübesiz ve ehliyetsiz olduğunu, donanma mevcudunun disiplinsiz ve yetersizliğini dile getiren Bonneval, inşa edilen gemilerin de bakımları iyi yapılmadığı için kısa zamanda işe yaramaz hale geldiğini anlatmaktadır. O'nun bu raporunu hazırladığı 1784 senesinde Osmanlı Devleti ile Fransa arasında teknoloji transferi konusunda işbirliği teşebbüsleri yapıldı. Bonneval, raporunda kılavuz kaptanlara da değinmiştir. Raporun bu bölümü şöyledir:

*'Kılavuz Kaptanlar Rum'durlar. Bunlar, uzun bir deneyim sonucunda elde edilmiş tamamen pratik bilgiden başka bir şey bilmezler. Binaenaleyh, karayı gözden kaybedince, mevki ve rota tayin edebilmek için pusula ile hiç bir iş göremezler. Bundan dolayı da, bir harp gemisi Suriye veya Mısır'a gönderildiği vakit, bu geminin evvela İzmir ve Rodos'a uğradığı ve orada peşine takılmak için memur olduğu mahallere hareket eden bir Frenk gemisi aradığı görülür.'*<sup>17</sup>

Burada bahsedilen kılavuz kaptanlar elbette ki daha önce dünya denizciliğinden örneklerini verdiğimiz "Açık deniz kılavuz kaptanları"dır. Bonneval Raporundan ortaya çıkan bir başka ilginç gerçek de şudur: Osmanlı savaş gemileri, aslında çok da uzak olmayan Suriye ve Mısır gibi ülkelere sefere gönderildiği vakit bile; yönlerini ve rotalarını bulabilmek için Rum kılavuz kaptanlara ihtiyaç duymaktaydılar. Bu kılavuz kaptanlar da açık denizde yönlerini ve mevkillerini bulacak hiç bir bilgiye sahip olmadıklarından, koskoca imparatorluğu savaş gemisi, İzmir ve Rodos limanlarına uğrayarak varış limanı Suriye veya Mısır olan peşine takılacak bir ecnebi gemisi arayışına girmekteydi!

Osmanlı İmparatorluğunda denizcilikte sorunlar aşağı yukarı belirlenmişti; ancak 17. YY Avrupasında yaşanan Rönesans devrimini ve sonrasında Avrupa'da 18. ve 19. yüzyıllarda yeni buluşların üretime olan etkisi ve buhar gücüyle çalışan makinelerin makinalaşmış endüstriyi doğurması, bu gelişmelerin de Avrupa'daki sermaye birikimini arttırması ile sonuçlanan sanayi devrimini büyük ölçüde ıskalayan Osmanlı İmparatorluğunda sorunların tespiti kolay, çözümü zordu. Osmanlı İmparatorluğu, sanayileşen Avrupa'ya hammadde kaynağı ol-

17 Bostan, İ. (2002) Casson, L. (2002) "Antik Çağda denizcilik ve gemiler" Homer Kitabevi ve Yayıncılık,

maya başlamıştı; 16 Ağustos 1838'de Sadrazam Mustafa Reşit Paşa ve Büyükelçi Ponsoby'nin imza koydukları Osmanlı İmparatorluğu ile İngiltere arasında imzalanan Baltalimanı Ticaret Anlaşması ile ihracattan alınan vergi %12'ye çıkarılırken ithalattan alınan vergi %5 olarak belirlenmişti. Yine bu anlaşma ile yerli tüccarlara iç gümrük vergisi uygulaması getirilirken yabancı tüccarlara bundan muafiyet tanındı. Osmanlı İmparatorluğu'nun tam bir açık Pazar haline getirilmesinin ilk adımları böylece atılmış oluyordu; ancak hem iktisadi hem de mali bakımdan zor durumda olan imparatorluğun bu duruma karşı sesini yükseltecek mecali kalmamıştı. Özellikle 20 Ekim 1827 tarihinde Navarin'de tüm donanmasını kaybeden ve donanmasız kalan Osmanlı İmparatorluğu, deniz kuvvetlerinden yoksun sahillerini, denizlerini ve sahillerini korumaktan yoksun bir kara kuvveti olarak kalıvermişti.

Kabakçı İsyanı ile devrilmesinden hemen önce 1804 yılında Sultan 3. Selim tarafından çıkartılan Bahriye Kanunnamesinde de kılavuzluğa yer verilmektedir. Bu kanunname, ıslahat faaliyetleri kapsamında bahriye teşkilatını yeniden organize etmeyi amaçlamıştır. Bu kanunnamede kılavuzlukla ilgili şu hükümlere yer verilmiştir:

- 1- Tersane-i Amirede daimi olarak kılavuz kaptan bulundurulacaktır. Bu kılavuz kaptanlar gerekli hallerde gemilere sevk edilecektir.
- 2- Tersane-i Amire'de bulunan kılavuz kaptanlar yeterli gelmez ise, Bahriye Nazırı tarafından 40 kadar deneyimli kılavuz kaptan sağlanacaktır. Bunlar da yeterli olmazsa sayıların arttırılmasına gidilecektir.
- 3- Ege'deki adalardan toplanacak olan kılavuz kaptanlar gemilere yol göstermeye, sahillerde, adalar arasında ve kayalık yerlerde emniyetli geçiş yerlerini bilecek bilgi ve deneyime sahip kişilerden seçilecektir.
- 4- Serasker ve Kapdan-ı Derya kumandasında seyreden donanmaya, hava muhalefeti halinde geminin mevkisini ve rotasını matematik yolla hesaplayacak iki 'üstad kılavuz kaptan' atanacaktır. Bu kılavuz kaptanların maaşı diğerlerinden fazla olacaktır.

Haziran 1889 tarihinde Sultan II. Abdülhamit'in talimatıyla Japonya'ya ziyaret gerçekleştirmek için yola çıkan Ertuğrul Firkateyni'nin komutanı Amiral Osman Paşa'ya Bahriye Nezareti tarafından verilen 11 maddelik talimat içerisinde kılavuz kaptan alınması da bulunmaktadır:

'Firkateynin seyir ve hareketinde, boğaz geçişlerinde, liman giriş ve çıkışlarında, sığ ve bataklık yerlerden geçişlerinde ve gerek duyulan her yerde kılavuz alınacaktır.'

Ertuğrul Firkateyni, Japon sularında kaldığı üç ay boyunca etrafındaki bin-

lerce Japon kayığına 50 kişilik bandosuyla konserler verdi. Nihayet geri dönüş yolculuğu için hazırlıklar tamamlandı. Yola çıkılacağı gün Japon Deniz Kuvvetlerinin tayfun uyarısına rağmen, Ertuğrul Firkateyni planlandığı gibi 15 Eylül 1890 tarihinde Yokohama Limanı'ndan ayrıldı. Kuşimoto açıklarında tayfuna yakalanan Ertuğrul Firkateyni 16 Eylül 1890'da kayalara çarparak battı. Kazadan sadece 69 denizci kurtulabildi, Amiral Osman Bey de dahil diğer mürettebat hayatını kaybetti.

#### 4. Rum (Mora) İsyanı ve Osmanlı Denizciliğine Etkileri

Osmanlı imparatorluğunda denizciler genellikle Rum tebaadan oluşuyordu. 3. Selim'in 'Bahriye Kanunnamesinde' sözü edilen 'Ege Adalarından toplanacak kılavuz kaptanlar' hep Rum denizcilerdi. Rum denizciler genellikle donanmanın teknik sınıfını oluşturuyorlardı. Ancak; XIV. YY başlarından itibaren gelişen milliyetçi akımlar sonrası çıkan isyanlar, Osmanlı İmparatorluğu sınırları içinde yaşayan yabancı tebaaya karşı bir güvensizlik oluşturmaya başladı.

Trablus ve Mısır dışındaki tüm Ege ve Akdeniz kıyıları Rum denizcilerin kontrolü altında idi Rumlar hem denizcilikte usta idiler hem de deniz ticaretinin iyi biliyorlardı. Sahil şehirlerinde yaşayan Rum korsanlar tüm deniz ticaretini ellerinde tutuyorlardı.

İstanbul'daki Kaptan-ı Derya, Ege Adalarında ortalığı kasıp kavuran Rum korsanlarla mücadele etmiyor, bilakis onlardan hediyeler alıyordu, bu hediye almak usulendi. Korsanlar da adeta düzenli bir şekilde gemi çalıştırıyorlardı. 400 kadar korsan gemisi vardı Hydra, Psara, Naxos adaları korsanların merkezi olmuştu.

Yunanistan'da ve Adalarda, ayaklanma olduğu zaman bu korsan gemilerinin derhal silahlanıp savaş gemisine dönüşmesi gayet kolaydı. Gerçekten de Yunan İsyanında tüm korsan-tüccar gemileri, Osmanlıya karşı hemen savaş gemisine dönüşmüş, Osmanlı donanmasındaki Rum tayfalar da derhal görevlerini bırakıp asilerin safına geçmişlerdi.

1821 baharında başlayan Yunan isyanında Sisam'da ilk ayaklanma başladığı zaman korsanlara ait yüz kadar ticaret gemisi silahlanarak savaş gemisine dönüştü, hattâ bunlar Çanakkale'ye hücum etmeye bile kalkıştılar.<sup>18</sup>

Korsan tüccar gemileri silahlanıp Osmanlı devletine karşı savaşıırken İstanbul'da, Kasımpaşa da Kaptan-ı Derya gemilere tayfa bulmak için çabalıyordu. İstanbul kayıkçılarını gemici olarak almaya çalıştı; ne var ki kayıkçılar gelmediler, sonunda Galata kahvehanelerinden ipsiz, sapsız serseriler toplandı, ayrıca Kasımpaşa'daki tersanede çalışan Maltalı, Cenovalı denizciler de para uğruna ge-

18 <http://www.muhteva.com/osmanli-denizcilik-ve-donanma-t175380.html>

milere tayfa yazıldılar ve böylece 25 gemi düzene sokulabildi.

Aslında Osmanlı İmparatorluğu, Mısır Valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa'nın da yardımıyla karadan ve denizden Yunan İsyanı'nı bastırdı; ama duruma müdahale eden İngiltere, Fransa ve Rusya Ekim 1827'de Navarin Deniz Muharebesi'nde Osmanlı-Mısır donanmasını yok edince denge yeniden Yunan ayaklanmacıların lehine döndü. Yunan kuvvetleri İngiliz ve Fransız askeri desteğiyle anakaranın iki yanında kuzeye doğru yayılmaya başladı. Bu sırada Osmanlı Devleti'ne savaş açan Rusya'nın baskısıyla Eylül 1829'da imzalanan Edirne Antlaşması Yunanistan'ın bağımsızlığını kazanmasına yol açtı.

Mora İsyanı sırasında yaşananlara tanıklık etmiş olan İngiltere Büyükelçiliğinde din görevlisi olarak bulunan Dr. Walsh; şöyle anlatmaktadır: 'Rum isyanı başladığında Osmanlı donanması en fazla erat meselesinde sıkıntı çekti. Çünkü donanmanın teknik sınıfını Rumlar oluşturuyordu. Yunan isyanı, Osmanlı İmparatorluğunda Rumlara karşı duyulan itimadı yok etti'

Bu isyandan sonra gerek bahriyede gerekse ticaret gemilerinde Rumlar sınırlandırmalara tabi tutulmaya başlandı. Müslüman tüccarlar gösterilen kolaylıklar sayesinde daha fazla arttı. Gemilerde Müslüman olmayan denizcilere yer verilmemesi üzerine yeterli sayıda Müslüman denizci bulunmasında sıkıntılar başgösterdi. Bunun üzerine, 1830 yılında tüccarlar bir dilekçe ile Padişaha başvurarak Müslüman olmayan kişilerin de gemilerde istihdam edilebilmesini talep ettiler, bu istek kabul edilince ticari gemilerde gayrimüslimlerin de çalıştırılabileceğine dair padişah emri (Hattı Hümayun) yayınlandı.

1. Dünya savaşı esnasında Osmanlı idaresi altındaki bazı gayrimüslim kılavuz kaptanların düşman gemilerine kılavuzluk ettikleri iddiası ortaya konuldu. Düşman denizaltılarına kılavuz kaptanlık ettikleri iddia edilen Kosti ve Foti adlarındaki iki Rum denizci, Eylül 1915 tarihinde Konya'ya sürgün edildiler. Uzun yıllar yabancı gemilerde kılavuz kaptanlık yapan Osmanlı tebaasından Manoli Aleksandri adlı 80-85 yaşlarındaki bir kişi, Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesinden sonra işsiz kalınca; düşman gemilerine kılavuzluk ettiği belirlenerek Eylül 1915'te Konya'ya sürüldü.

## 5. Kılavuzluk Hizmetlerinin Teşkilat Olarak Ortaya Çıkışı

Osmanlı İmparatorluğunda kılavuz kaptanlık hizmetlerinin kurumsal nitelikte ortaya çıkışı ilk kez 1800'lü yılların ikinci çeyreğinde gündeme geldi. Sultan II. Mahmut, 1827 yılında İngiltere'den satın alarak İstanbul'a getirttiği ilk buharlı gemiyi (Buğ Gemisi) donanma emrine vererek, boğaz geçişlerinde zorlanan donanmaya ait yelkenli gemilere Karadeniz'e emniyetle çıkabilmeleri için yardım etmesi; ayrıca ticaret gemilerinin de ücreti mukabilinde bu gemi ile çekilmesi konusunda Hatt-ı Hümayun tesis etti. Böylelikle, 1827 yılında bir tür kılavuzluk

hizmeti ve römorkörcülük hizmeti resmen kurulmuş oldu.<sup>19</sup>

Buharlı gemilerin kullanılmaya başlanması ve bununla birlikte artan gemi trafiğine paralel olarak, kimi sermaye sahipleri İstanbul Boğazı ve Limanda kılavuzluk hizmetleri imtiyazı olarak bu hizmetleri vermek istediler. İlk başvuru, Mayıs 1870'te oldu. Bu tarihte kılavuz kaptanlar, İstanbul Limanında hizmet verecek bir teşkilatın kurulması için başvuruda bulundular.<sup>20</sup> 1892 yılında bir Rum kaptan, bir şirket adına başvuruda bulunarak Osmanlı Devletinden Boğazlar ve İstanbul Limanında kılavuzluk hizmeti vermek üzere imtiyaz talep etti. Bu talebi değerlendirmek üzere dönemin Bahriye Nazırı Hasan Hüsnü Paşa, Mesudiye Fırkateyninde gemi komutanı Miralay Hayri Bey'in başkanlığında bir komisyon kurularak konuyu inceledi. Bu komisyonda, sonradan Türkiye'deki modern kılavuzluk hizmetlerinin temelini atacak olan Sol Kol Ağası rütbesindeki Süleyman Nutki Bey de bulunuyordu. Komisyon, kılavuzluk hizmetlerinin kişilere bırakılamayacağı ve teknik ve idari olarak iki bölüme ayrılarak hükümet adına yürütülmesinin doğru olacağı yönünde Hükümete tavsiyede bulunduyorsa da Hükümet bu konuda bir girişimde bulunmadı. Rum kaptanın İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazında bu hizmeti vermesinin uygun görüldüğü Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından çıkarılan 1994 basımı "Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi" adlı kitapta yazmaktadır. Süleyman Nutki Bey, hatıralarında bu Rum denizcisinin kılavuzluk işine talip olmasını şöyle anlatıyor:

*"1892 senesi idi. İlk olarak üç sene önce kurulmuş olan Bahriye Fen Komisyonu'nun ileri gelen üyelerinden bulunuyordum. O günlerden birinde Yüce Bahriye Nezareti'nden aldığım bir resmi yazı, Mesudiye Fırkateyni Süvarisi Hayri Bey başkanlığı altında kurulan komisyona üye tayin edildiğimi emrediyordu. Bu komisyonda Ahmet Remzi Bey gibi pek seçkin şahıslar üye bulunuyordu. Komisyona verilen vazife bir kılavuz nizamnamesi yazılmasından ibaretti. Bunun sebebi sonradan meydana çıkardım. Üzerindeki elbisenin ödünç olduğu tek bakışta anlaşılan altmışlık ihtiyar bir Rum gemicisi, boğazındaki altın kordonu şıkırtarak komisyona müracaat edip benden açıklama istedi. Adı geçen (Rum Gemicisi) benim kılavuzluk nizamnamesini yapan komisyona üye seçildiğimi her nasılsa ortaya çıkarmış, kendisini yüzeysel olarak sorguladım. Bahriye Hazinesi'ne on bin lira vermek şartıyla, limanda ve boğazlarda kılavuzluk imtiyazı talep etmiş olduğunu anladım ve aşıkâr idi ki, tayin olduğumuz komisyon da bunun üzerine kurulmuştu. Bir buçuk aydan fazla Seyr-i Sefaine ait kılavuzluk hareketini ayrıntılarıyla tesbit ettik ve Nezarete takdim ettik. Bugünkü başarılar, Cenabıhakk-*

19 Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi, 1994, S.232

20 TDA, Şura-yı Bahriye, 63. Defter, S. 29 A

kın iyiliğinin lütfu ve Türkiye Milli Hükümeti'nin düşmanların kalbine verdiği korku ve dehşet güdüsünün bir örneği sayılabilir. Bu ihtiyar gemici, imtiyazı almayı başarırca bana çok büyük bir ikramda bulunacağına söz vererek kılavuzların daimi bir acenta makamında bulunacağına söz veriyor; fakat o kadar söyletmeye çalıştığım halde buna arka çıkanların kimlerden ibaret bir şirketin temsilcisi olduğunu anlamak mümkün olamıyordu. Yalnız ortada hakikaten yaşlı bir gemici vardı. Bu yoklama bir seneye yakın devam etti. Nihayet İngilizler'in bu teşkilatı, bir imtiyaza bağlamayı uygun görmedikleri haberi alınmıştı.”<sup>21</sup>

1894 yılında bir Macar boğazlarda kılavuzluk hizmetlerine talip olduysa da bu talep de uygun görülmedi. Buna gerekçe olarak da Boğazların Başkentin kapıları olduğu ve kılavuzluk hizmetlerinin İstanbul'un emniyeti açısından önemli olduğu gösterildi.

1895 yılında ise bu kez çok ortaklı bir şirket kuruldu. Adı 'Fransız Kılavuzluk Römorkörcülük ve Gemi Kurtarma Şirketi' olan bu şirketi Galata bankerleri ve bazı Avrupalı sermayedarlar 120 bin Sterlin sermaye ile kurmuşlardı. Yönetim kurulunda hiç Türk bulunmayan bu şirketin amacı Boğazlarda emniyetli kılavuzluk hizmetleri vermektir; hatta Rumelikavağında bir kılavuzluk istasyonu bile kurdular. Şirket, kılavuz kaptanların seçiminde özen gösterecek ve kaliteye önem verecekti. Şirket, mevcut 6 adet römorkörünün dışında İngiltere'nin Glasgow kentinde her biri 400 Beygir Gücünde 7 adet römorkör inşa ettirmekteydi.

1895 yılında meydana gelen bir başka önemli gelişme daha vardı; bu da Boğazlarda İstanbul Limanında ilk kez 'Kılavuz Kaptan Alma Mecburiyeti'nin konulmasıydı. Bir Kılavuzluk Kurumu oluşturuldu. Başkanı Donanmadan bir Mir-liva olacak olan kurul hem Boğazlarda kılavuzluk hizmetlerinin iyi verildiğini denetleyecek, hem de kılavuzluk tarifelerini belirleyecekti. Boğazlarda ilan edilen kılavuz kaptan alma zorunluluğuna göre ise 100 tonilatodan büyük büyük gemiler Ege'den veya Karadeniz'den geldiklerinde kılavuz kaptan almadan Boğazlardan geçemeyeceklerdi. Kılavuz kaptan mecburiyeti İstanbul Limanı'nı da kapsıyordu.

Ancak İstanbul Limanı'nda kılavuzluğun zorunlu kılınmasına yönelik girişim yabancı devletlerin itirazı üzerine yürürlüğe giremedi. Ancak 1903 yılı Kasım ayında Haliç'e girmekte olan bir İngiliz şilebi köprüye çarparak hasar verince kılavuzluğun zorunlu tutulması yeniden gündeme geldi. Bunun üzerine 10 Kasım 1903 tarihli yeni bir padişah fermanı ile gerek gerek köprülerden geçerek Haliç'e girecek veya çıkacak gemiler gerekse Şirket-i Hayriye'ye ait İstanbul Limanında yanaşıp-kalkacak gemilere kılavuzluk hizmetlerinin zorunlu tutulması

---

21 Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (2003) "Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları" S.166

bu işi yapmak üzere akıntıları ve gemi manevrasını iyi bilen bir kılavuz kaptanın Tersane-i Amire’de istihdam edilmesi kararı alındı. Yabancı gemilerin de kılavuz kaptan almalarının zorunlu tutulmasına yine büyükelçiliklerden itiraz geldi. Elçilikler ‘eğer kaza durumunda liman idaresi hasarı karşılamayı kabul ederse uygulamayı kabul edeceklerini’ bildirdiler. Oysa Tuna, Süveyş ve Korent gibi yerlerde verilen hizmetlerde bu sorumluluk bulunmuyordu.

1900’lü yılların başında Osmanlı İmparatorluğunda kılavuzluk hizmetlerinin ülkedeki genel durumun dışında değerlendirilmesi mümkün değildir. Her şeyden önce gerek idari, gerekse teknik anlamda büyük sorunlar yaşandığı görülmektedir. Meydana gelen kazalar sonrası Hükümetin önlem olarak kılavuz kaptan alma zorunluluğu getirmek istemesine karşın, zayıflamış imparatorluk içerisinde etkili olan yabancı devletler buna karşı çıkmaktaydılar. Öte yandan, kılavuzluk hizmetlerini verecek yeterli sayıda nitelikli kılavuz kaptanın bulunmadığı da anlaşılmaktadır. Aynı zamanda römorkörler de yetersizdi. Bütün bunlar zaman zaman şikayetlere neden olmaktaydı. Kılavuzluk hizmetlerinin modernleştirilmesi gerekiyordu.

Kılavuzluk hizmetlerinin modernleştirilmesi aşamasında Süleyman Nutki ismi öne çıkmaktadır.

## 6. Süleyman Nutki ve Kılavuzluk Hizmetlerinin Modernleşmesi Çalışmaları

Türkiye’de modern kılavuzluk hizmetlerinin kurucusu olan Süleyman Nutki Bey, Deniz Binbaşı Seyfi Mehmet Bey’in oğlu olarak 1854 yılında dünyaya gelmişti. 1875 yılında Üsteğmen rütbesi ile Deniz harp okulundan mezun olan Süleyman Nutki, 1910 yılında Yarbay rütbesinden emekli oluncaya kadar Bahriyede çeşitli rütbelerde ve görevlerde bulunmuştu. Emekli olduktan sonra Osmanlı Kaptan ve Makinistler Derneği’ni kuran Süleyman Nutki Bey, Deniz Gazetesi diye bir de gazete çıkarmaya başlamıştır. Süleyman Nutki bey ayrıca 1911 yılında Umman Gazetesi adında bir gazete daha çıkarmıştır.

Süleyman Nutki Bey, 1918 yılında bahriye Meteoroloji Teşkilatı’nın yeniden faaliyete geçmesini sağlamış; bu vazifede bir buçuk yıl kalarak 1920 yılında kurucusu olduğu Seyr-i Sefain Kılavuzluk ve Römorkörcülük İdaresi Müdürlüğü’ne atanarak bu vazifeden 14 Mayıs 1923 tarihinde yeniden emekli olmuştur. Süleyman Nutki Bey; 15 Ekim 1924 tarihinde vefat etmiştir.

Süleyman Nutki Bey’in kılavuzluk meseleleriyle ilk ilişkisi daha önce değindiğimiz gibi Sol Kol Ağası (Kıdemli Yüzbaşı) rütbesinde iken Mesudiye Fırkateyninde kurulan kılavuzluk komisyonu ile başlamıştı. Bu komisyon ikinci kez 1914 yılında toplandığında Süleyman Nutki bey yine üyeydi. Bu kez, emekli olarak. Amerikalı Buğ paşa, ve diğer bazı islam şirketleri imtiyaz istiyordu. Ameri-

kalıpların yaptığı teşkilat taslağı enine boyuna incelendi. Dünya üzerinde genel olan Port Said, Tuna ve diğer işlek limanlarda geçerli olan kılavuz işlemleri incelenip bir kılavuz nizamnamesi hazırlandı. Bu nizamname ile Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi'ne Boğazlar, Marmara Denizi ve İstanbul Limanı'nda kılavuzluk imtiyazı tanındı. Ancak bu esnada 1. Dünya savaşı patlak verince Boğazların kapanmasıyla bu yeni nizamname de uygulanma olanağı bulamadı. Ancak savaş devam ederken; 1916 yılında yayınlanan bir görev talimatnamesiyle Seyr-i Sefain İdaresi bünyesinde bir "Kılavuzluk ve Römorkörcülük Şubesi" kuruldu. Ancak kurulan şubenin elinde ne kılavuz kaptan, ne römorkör, ne de kılavuz kaptanları gemilere götürecek-getirecek bir deniz aracı bulunuyordu.

Mütarekenin arifesinde, Süleyman Nutki, Bahriye Nazırı Cemal Paşa'ya giderek, kılavuzluk teşkilatının kurulmasının zamanının geldiğini hatırlatır. Süleyman Nutki'nin amacı, Donanma Cemiyeti vasıtasıyla emekli deniz subaylarını kılavuz kaptan yaparak onlardan bir kılavuzluk teşkilatı oluşturmak, mevcut ameli kılavuz kaptanları devre dışı bırakmaktır. Ancak bu isteği Seyr-i Sefain Genel Müdürü İsmail Hakkı Paşa'dan destek görmez.

Bahriye Nazırı Ali Rıza Paşa, İstanbul'ın İtilaf Devletlerince işgal altında tutulduğu günlerde, Kılavuzluk Teşkilatının kurulması için gerekli sermayenin çıkarılması konusunda Hükûmete 2 adet teklif yazısı yazar. Hariciye Nezareti, bu durumun uygunluğunu işgal devletlerine sorma ihtiyacı hisseder. İtilaf Devletlerinin Fransız temsilcisi; başvuruya verdiği cevapta; "Kılavuzluk imtiyazı verme hakkının Osmanlı Devletinde bulunduğunu" bildirir. Cevap yazısında; ayrıca "Boğazlardan geçen İngiliz ve Fransız donanmalarının savaş gemilerinin kılavuz kaptan ihtiyaçlarını bulabildikleri kadar giderme yoluna gittiği" de belirtilir. Yazıdan anlaşılan işgal devletlerinin de düzenli bir kılavuzluk hizmetinin bulunmamasından şikayetçi oldukları ve böyle bir servis kurulursa Osmanlı Devletinin bunu yapmasından memnun bile olabilecekleridir.

Bu arada, Süleyman Nutki Bey'in beklediği emekli subaylardan oluşan bir kılavuzluk servisi kurulması fikri bir türlü gerçekleşmez. Seyr-i Sefain İdaresi, kılavuzluk imtiyazına talip olan Donanma Cemiyeti'ne kendisinin haiz olduğu bu imtiyazı 200 bin lira mukabilinde devretmeye önce razı olursa da devri bir türlü gerçekleştirmez. Seyr-i Sefain İdaresi'nin Süleyman Nutki Bey'in kurucusu olduğu ve müdürlük yaptığı Kılavuz ve Römorkör Şubesi'nin ise imtiyazı vardır ama kılavuzluk hizmeti vermek için elinde bir kayıktan başka bir şey bulunmamaktadır. Bu kayıkla da hizmet vermekte olan ameli kılavuz kaptanlardan iş alamamaktadır. Buna çözüm bulmak üzere ameli kılavuz kaptanların uygun olanları bünyesine almak ister, bir anlaşma imzalanır. Anlaşma imzalandıktan sonra kılavuzluk idaresinde bir düzenleme yapılır, bir müdüre ihtiyaç olmadığı ileri sürülerek Süleyman Nutki Bey'in 28 Eylül 1919 tarihinde işine son verilir.

Süleyman Nutki, bunun üzerine hayal kırıklığını Müdüriyetten işine son verildiği gün İstanbul Bahriye Kumandanlığı Yüce Katı'na hitaben yazdığı bir mektupta anlatır: "Kılavuzluğun, ancak emekli olan ve diğer surette açıkta kalan Türk Kaptanları'na ait ve münhasır olması gerekirken, bunlar zaruret içinde inlerken, Yahudilerden ve düşman denizaltılarında kılavuzluk yapan Rumlar'dan mı ve düşman nüfuzuyla alınan Ermeniler'den mi kılavuz alınacaktır? Sözün kısası, yüzümüze karşı siz artık Ankara'da kılavuzluk edeceksiniz dediler.(...) Biz bu sahipsiz idareyi ele almak için yabancı liman reisinin teklifi üzerine mecburen kabul ettik. (...) Hemen ayıklama yapılmalı, Kılavuz İdaresi memurları ve kılavuzların hepsi Bahriye emeklilerinden ve muktedir bulunanlardan teşkil olunmalıdır. Bugün acizleri hasta olduğundan Seyr-i Sefain Muhasebecisi'nin tabiriyle yaş düşmesine uğradığımdan müdüriyetten çıkardılar. Fakat meşhurdur, doğru söyleyeni dokuz köyden kovarlar. Fakat düşünülmelidir ki, yüz yaşında değildim. Yaşlılıktan görevden aldılar ise kuruculuk sıfatımı almak mümkün değildir. İşte maruzatım bu hakka dayanmaktadır."<sup>22</sup>

Süleyman Nutki Bey; Milli Savunma Bakanlığı'na hitaben yazdığı bir başka mektupta; kendisinin Rum ırkına mensup olmasına rağmen küçük yaşından beri memleketine muhabbetinin ve her işte Türklerle arkadaşlığının vicdanının zorlamasıyla olduğunu belirtir. Milli Hükümetin sonradan çıkardığı "Rum ırkına mensup hiçbir ferdin Türk Limanlarına gelip giden vapurlarda istihdam edilmemesi hakkındaki emir" in sadece kendisini hedef aldığından yakınan Süleyman Nutki Bey; mektubunda; "Bugün Türkiye uyuğu ve Kurmay Dairesi'nin diplomasına sahip benden başka Rum kaptan yoktur" diyerek Türk bandıralı gemilerde çalışabilmesi için bir vesika verilmesini talep eder.

Süleyman Nutki Bey'i Türkiye'deki modern kılavuzluğun kurucusu olarak ilan etmek tam olarak doğru bir nitelendirme olmaz. Seyr-i Sefain İdaresine bağlı Kılavuzluk ve Römorkörcülük Şubesi'nin kurulmasında katkıları vardır ancak Süleyman Nutki Bey'in önerdiği sistem tam olarak bu değildi. O subayların emekli olduktan sonra kılavuzluk işine alınmalarını öngören bir sistem öneriyordu. Şüphesiz çalıştığı komisyonlarda önlerine gelen imtiyaz taleplerinden etkilenmiş, o da bu imtiyazı Donanma Cemiyeti'ne alarak kılavuzluk hizmetlerini bu cemiyetin vermesini sağlamaya çalışmıştır. Ancak bunda başarılı olamamıştır.

Onun İstanbul Kılavuzluk ve Römorkör İdaresi Müdürü iken yazdığı "İstanbul Limanıyla Boğazlarda ve Marmara Havzasında Kılavuzluk ve Römorkörcülük Safahatına Dair Siyah Kitap", İngiliz Black Book'larından esinlenmiştir. Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği tarafından 2003 yılında yeniden basılan bu kitapta Süleyman Nutki Bey'in kılavuz kaptanlık mesleği üzerine kısa bir özetinden

22 Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (2003) "Süleyman Nutki Bey'in Hatıraları" S.168

sonra kılavuzluk teşkilatına ait dosya ve Süleyman Nutki Bey'in çeşitli tarihlerde yazdığı dilekçeler bulunmaktadır.

## **7. Cumhuriyet Devrinde Kılavuzluk**

24 Ocak 1924 tarihli Bakanları Kurulu kararı ile bir türlü tatbik olunamayan 1914 nizamnamesi'nin hayata geçirilmesi kabul edildi. Bu kararnamenin 1. Maddesinde Türkiye sahillerinde kılavuzluk imtiyazı Seyr-i Sefain İdaresi'ne verildi. Bu amaçla Kılavuzluk ve Römorköçülük Müdüriyeti adıyla bir daire kuruldu. Çalışmakta olan yerli ve yabancı, subay veya ameli bütün kılavuz kaptanlar bu kurulan şubeye bağlandılar. İlk dönemde toplanan kılavuzluk gelirinin üçte biri Kılavuzluk ve Römorköçülük Müdüriyeti'ne giderken üçte ikisi de kılavuz kaptanlara dağıtılıyordu. Ancak bu uygulama uzun sürmedi. Kılavuz kaptanlar aylık ücretle çalıştırılmaya başlandılar.

Kılavuz kaptanların kayıt altına alınması ise bugün de yürürlükte olan 618 sayılı Limanlar Kanunu ile oldu. 14 Nisan 1925'te yürürlüğe giren bu kanunun 17. Maddesinde "Gemi ve süvarilerinin icabında alacakları kılavuzların liman idarelerince müseccel olmaları şarttır" hükmü bulunuyordu. Bu şekilde artık limanda kayıtlı olmayan kılavuz kaptanların gemilere hizmet vermesi önendi.

Kılavuzluk ulusal anlamda en önemli kazanım ise Kabotaj kanunu ile gelmiştir. Türkiye'de, 20 Nisan 1926 Tarihinde kabul edilmiş olan 815 Sayılı kanun, yani kabotaj Kanunu, 1 Temmuz 1926'da yürürlüğe girmiş ve bu Kanun, "Türkiye Limanları ve sahilleri arasında yük ve yolcu taşınması ile kılavuzluk ve römorkaj hizmetleri, Türk Vatandaşları ve Türk Bayrağı taşıyan gemilerce yapılır" hükmünü getirerek daha önceden yabancılara açık olan bu faaliyetleri bundan böyle sadece Türkiye Cumhuriyeti vatandaşlarının yapabileceğini belirtiyordu.

Kılavuzluk hizmetlerinin devlet tekeline alınması ise 8 Haziran 1933 tarihinde oldu. Bu tarihte yürürlüğe giren 2248 sayılı "Denizyolları ve Akay İşletmeleri ile Fabrika ve Havuzlar Teşkilatı hakkında Kanun" un 1. Maddesi; "Seyr-i Sefain idaresine verilmiş olan İstanbul Limanında Kılavuzluk ve Römorköçülük ve diğer Türkiye Sahillerinde kılavuzluk işleri de, devlet tekeline alınmıştır" hükmünü içermektedir. Bu Kanunla kılavuzluk hizmetleri verme yetkisi Seyr-i Sefain İdaresinde kalmakla birlikte devlet ilk defa bu imtiyazın tekel olduğunu ve başka kişi ve kuruluşlara verilmeyeceğini Kanun ile ortaya koymuş oluyordu. Bu kanun ayrıca Türkiye Seyr-i Sefain İdaresini, üç işletme durumuna getiriliyordu. Bu işletmeler; AKAY İşletmesi (İstanbul ve civarı iç hatlar ile Yalova), Denizyolları İşletmesi (Marmara, Akdeniz ve Karadeniz dış hatlar) ve Fabrika ve Havuzlar Müdürlükleri isimlerini almıştı.

1937 yılında 3295 sayılı Kanun'la, Denizyolları, AKAY, Fabrika ve Havuzlar Müdürlükleri, İstanbul, İzmir, Trabzon Liman İşletmeleri, Tahlisiye Müdür-

lûğü ve Van Gölü İşletmesi, İktisat Vekaletine bağlı olarak kurulan Denizbank'a bağlandı. Böylelikle kılavuzluk Hizmetleri de Denizbank'a bağlanmış oldu. Bu durum ancak 1,5 yıl sürdü. Denizbank, 1939 yılında 3633 sayılı Kanunla kaldırıldı ve yerine "Devlet Limanları İşletme Umum Müdürlüğü" ile "Devlet Denizyolları ve İşletmeleri Umum Müdürlüğü" olmak üzere iki genel müdürlük kuruldu. 3633 Sayılı Kanun'un 2. Maddesi d bendi uyarınca kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri de "Devlet Denizyolları ve İşletmeleri Umum Müdürlüğü"ne bağlandı.

Kılavuzluk Hizmetlerinin bir sonraki el değiştirmesi 1952 yılında oldu. Denizcilik Bankası T.A.O. 1951 yılında, 5842 sayılı Kanun'la kurularak 01.03.1952 tarihinden itibaren faaliyete geçti. Bu anonim ortaklık, kuruluş Kanunu'nun 8. Maddesi F bendi uyarınca kılavuzluk ve römorkörcülük işleri ile de yetkili kılındı.

Denizcilik Bankası T.A.O.'nın ismi 1983 yılında 117 sayılı KHK ile Türkiye Denizcilik Kurumu Genel Müdürlüğü (TÜDEK) olarak değiştirilmiştir.

Ancak bu isim ancak 1 yıl kullanılabildi. Türkiye Denizcilik Kurumu Genel Müdürlüğü'nün adı, 1984 yılında yürürlüğe giren Kamu İktisadi Teşebbüslerinin yeniden düzenlenmesi ile ilgili 233 sayılı KHK gereği Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü olarak değiştirildi.

**Seyr-i Sefain İdaresinde ilk kılavuz kaptan: Mehmet Ataullah Köprülü<sup>23</sup>**

Seyr-i Sefain İdaresine bağlı Kılavuzluk ve Römorkörcülük Müdüriyetinin kurulup işlerlik kazanması ile İstanbul ve Çanakkale Boğazında kılavuz kaptanlık yapmak üzere şirket bünyesine yeni kaptanlar alındı. Bu kaptanlar kendi bünyesinden olduğu gibi Deniz Harp Okulu mezunu olup emekli olan deniz subayları ve ameli olarak kaptanlık yapan kişilerden oluşmaktadır. Kılavuz Kaptanlık yapmak üzere kurum içerisinde ilk müracaat eden kişi Mehmet Ataullah Köprülü'dür.

Köprülü, 1893 YILINDA İstanbul'da doğdu Baba Adı Übeydullahahrar Anne Adı: Hayriye'dir. 17 Ağustos 1914 yılında o zamanki adı ile Ticareti Bahriye Kaptan ve Çarkçı Mektebi'nden mezun olmuştur. Mezuniyetinden sonra zabıt namzedi olarak askere alındı. Askerliği sırasında 10. Kolordunun Samsun'a nakledilmesi için kullanılan Mithatpaşa Vapuru'nun 24 Teşrinisani (Ekim) 1330 (1914) tarihinde Ruslar tarafından batırılmasından sonra esir düşerek Sibiry'a'da 6,5 yıl süren esaret hayatından sonra 26 Temmuz 1336 (1920) tarihinde İtalyan bandıralı Semiramis vapuru ile İstanbul'a dönerek Seyr-i Sefain idaresinde köprü ihtiyat kaptanı olarak göreve başladı.

20 Kasım 1923 tarihinde Kılavuz Kaptan olarak göreve başlan bu görevini 1954 yılına kadar sürdürdü.

23 Bozoğlu, A. (2002) "Kılavuz Kaptanlar" Köşe yazısı, [www.denizhaber.com](http://www.denizhaber.com)

Bu özelliği dolayısı ile Mehmet Ataullah Köprülü, Kılavuzluk ve Römorkörcülüğün tekel olarak Seyr-i Sefain idaresine verilmesinden sonra resmi olarak göreve başlayan ilk kılavuz kaptandır.

Uzun yıllar İstanbul, Çanakkale ve İzmir'de Kılavuz Kaptanlık ile Baş Kılavuz Kaptanlık yaptı. 19.09.1954 tarihinde emekli oldu.

## **8. Özelleştirme ve Kılavuzluk**

1980'li yılların 2. Yarısından itibaren Türkiye'de devlet sektörünün küçülmesi fikri ile beraber özelleştirme rüzgarları da esmeye başladı. Yine de, kılavuzluk hizmetlerini veren en önemli kuruluş olan Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin ilk küçülmeye başlaması özelleştirme ile olmadı. Genel Müdürlüğün faaliyetleri arasında bulunan tersanecilik hizmetleri, 1985 yılında bünyeden ayrılarak Türkiye Gemi Sanayi A.Ş.'ne bağlandı. Kurumun vermekte olduğu Kılavuzluk ve Römorkörcülük hizmetlerindeki yaprak dökümü ise 1993 yılında başlayacaktı.

Türkiye'de devlet tekeline bağlanan kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri esas olarak TCDD ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri tarafından veriliyordu. Ancak bu hizmetlerin verilmesinde teknik altyapı bakımından büyük sorunlar bulunuyordu. Kimi bölge ve limanlarda hizmet bir türlü istenilen kaliteye çıkartılamamıştı. Problemi çözmek üzere, devlet otoritesi kamu kuruluşlarının tekel haklarının bulunduğu yerlerin dışındaki limanlarda, 1993 yılında Nemrut Körfezi'nden başlayarak, özel kuruluşlara da kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerini yapma izinleri vermeye başladı. Nemrut Körfezi'ni 1993 yılında Ambarlı Limanı, 1996 yılında İzmit ve İskenderun Körfezlerinde kılavuzluk hizmet veren Dekaş-Medmarine Konsorsiyumu izlemiştir. Bütün bu özelleştirmeler, Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin bünyesindeki hizmetlerin ve bu arada mali kaynakların da eksilmesine sebep oluyordu. Daha sonra sıra Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin ve TCDD'nin elinde bulunan limanların özelleştirilmesine geldi.

- Tekirdağ Limanı; 25.06.1997 tarihinde, Akport Tekirdağ Liman İşletmesi A.Ş.'ne 30 yıl süre ile;
- Hopa Limanı; 26.06.1997 tarihinde, Park Denizcilik ve Hopa Liman İşletmeleri A.Ş. 'ne 30 yıl süre ile;
- Giresun Limanı (Ordu ve Sinop İskeleleri dahil); 10.07.1997 tarihinde, Çakıroğlu Giresun/Ordu/Sinop Liman İşletmesi A.Ş.'ne 30 yıl süre ile;
- Rize Limanı; 13.08.1997 tarihinde, Riport Rize Limanı Yatırım A.Ş. 30 yıl süre ile;
- Antalya Limanı; 08.09.1998 tarihinde, Ortadoğu Antalya Liman İşletmesi A.Ş.'ne 30 yıl süre ile;

- Alanya Limanı; 08.12.2000 tarihinde, Alıdaş Alanya Liman İşletmeleri Denizcilik Turizm ve Ticaret Sanayi A.Ş.'ne 30 yıl süre ile ;
  - Marmaris Limanı; 02.02.2001 tarihinde, Marmaris Liman İşletmeciliği A.Ş.'ne 30 yıl süre ile;
  - Kuşadası Limanı; 07.07.2003 tarihinde, Ege Liman İşletmeleri A.Ş.'ne 30 yıl süre ile;
  - Çeşme Limanı; 06.06.2003 tarihinde Ulusoy Çeşme Liman İşletmesi A.Ş.'ne 30 yıl süre ile;
  - Trabzon Limanı; 21.11.2003 tarihinde, Trabzon Liman İşletmeciliği A.Ş.'ne 30 yıl süre ile;
  - Dikili Limanı ; 04.12.2003 tarihinde, Dikili Liman ve Turizm İşletmeleri A.Ş.'ne 30 yıl süre ile
- İşletme Hakkı Devri Yöntemi ile devredildi.

Bu devirlerde kılavuzluk hizmetleri de limanla birlikte devredildi. Aslında Türkiye çapında kalite ve emniyet standartları açısından hizmet yeknesaklığı sağlanabilmesi için tek elden kılavuzluk hizmetlerinin verilebilmesi imkanı da, limanların kılavuzluk hizmetleri ile birlikte özelleştirilmesi ile, uzun bir dönem için kaçırılmış oldu.

İzin verilen özel kuruluşlar, çok hızlı bir biçimde modern kılavuzluk istasyonları, kılavuz motorları, römorkörler ve palamar motorları yatırımları yapmış ve yeterlikli personelle çağdaş bir anlayışla hizmet vermeye başlamış ve bunun sonucunda da daha önce o bölgelerde görülen tüm problemler ortadan kalkmıştır. Böylece özel kuruluşlara izin verilen bölgelerde verilen iyi hizmetler sonucu Türkiye'ye milyonlarca dolar katma değer sağlanmıştır.<sup>24</sup>

1993 yılına kadar "Devlet Tekeli"nde olan kılavuzluk hizmetleri, böylelikle 1993 yılından itibaren Denizcilik Müsteşarlığı'nın vermiş olduğu izinlerle "Devlet tekeli"nden çıkmış oluyordu. Ancak izinleri veren Denizcilik Müsteşarlığı'nın Kuruluş Kanunu'nun iptal edilmesi, bu kanuna yönelik yapılan Yönetmelikleri de sıkıntılı duruma getirdi.

2010 yılına gelindiğinde, Türkiye Denizcilik İşletmeleri'nin elinde sadece İstanbul Limanı ile Türk Boğazları, İstanbul Limanı ve İzmir Limanında verilen kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri kalmıştı. Özelleştirme Yüksek Kurulu'nun 04.05.2010 tarih ve 2010/29 sayılı kararı ile; Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Türk Boğazlarında ve İzmir'de vermekte olduğu kılavuzluk ve römorkaj hizmetlerinden çekilmesine karar verildi. Gerek bu hizmetler, gerekse bu hizmetlerde kullanılan ve mülkiyeti TDİ A.Ş. adına kayıtlı olan kılavuzluk hizmet binaları ile ekipman,alet, edevat, deniz vasıtalarının yedekleri ve demirbaşları ile

24 Erol,A. "Kılavuzluk Teşkilatları Yönetmelik Taslağı"  
<http://www.denizhaber.com/index.php?id=3&sayfa=yazar&x=aykut-erol.html>

birlikte 4046 sayılı Kanunun 2'nci Maddesinin (i) bendi çerçevesinde Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'ne bilabedel devredilmesi de aynı Karar içeriğinde yer aldı. Karar ile ayrıca söz konusu hizmetlerde görev yapmakta olan 823 personelin tüm hak ve yükümlülükleri ile birlikte Ulaştırma Bakanlığına devredilmesine karar verildi. Böylelikle Türk Boğazlarında verilen kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerinde son durak, Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü oldu.

### **9. Kılavuz Kaptan Yeterlikleri**

Kılavuz kaptan yeterlikleri ve kılavuz kaptan olma koşulları ile ilgili ilk düzenleme 24 Ocak 1924 tarihli Bakanları Kurulu kararı ile yapılmıştır. Buna göre boğaz ve liman kılavuzları 1. Sınıf ve 2. Sınıf olarak ikiye ayrılıyor, 20 yaş alt-40 yaş üst sınır getiriliyor, kılavuz kaptan olabilmek için 5 yıl deniz tecrübesi aranıyordu.

Bu düzenleme 1955 yılına kadar devam etti. 1955 yılında, "Kılavuz Kaptan Ehliyetleri Hakkında Talimatname" yürürlüğe girdi. Bu kez 3 çeşit yeterlik sınıflandırması yapılmıştı: Liman Kılavuzu, Marmara Kılavuzu ve İzmir Körfez Kılavuzu. Bu düzenleme, 28 Nisan 1966 tarihinde "Kılavuz Kaptan Yeterlikleri Hakkında Yönetmelik" çıkıncaya kadar devam etti.

1966 yönetmeliği, 1968'de yapılan bazı değişikliklerle 1997 yılına kadar yürürlükte kaldı. 1997 yılında ise bugün de yürürlükte olan "Kılavuz kaptanların Eğitimi, Yeterlikleri ve Çalışma Usulleri hakkındaki Yönetmelik" yayınlandı. Denizcilik Müsteşarlığı'nın büyük ölçüde Uluslar arası Denizcilik Örgütü'nün kılavuzlukla ilgili 960 sayılı Karar'ını esas kabul ederek hazırlamış olduğu bu yönetmelik il, kılavuz kaptan yeterliklerinin çağdaş bir düzeye ulaştırılması amaçlandı. Yönetmelik hazırlanırken Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği başta olmak üzere meslek kuruluşlarının görüş ve önerileri dikkate alındı. Bu yönetmelikte kılavuz kaptanlar, kılavuz kaptan ve kıdemli kılavuz kaptan olmak üzere iki sınıfa ayrılıyorlardı. Buna göre, ilk kez yeterlik belgesi alarak mesleğe adım atan kılavuz kaptan, 4 yıl boyunca 20.000 Gross Tonaj'a kadar olan gemileri kılavuzlayabiliyor, bu süre sonunda "Yükselme Eğitimi"ne tabi tutulduktan sonra sınırlama kaldırılarak "Kıdemli Kılavuz Kaptan" yeterliğine yükseliyordu. Ayrıca kılavuz kaptanlara her iki yılda bir "Meslek İçi Tazeleme Eğitimi"ne katılmak zorunlu tutuluyor, bu yolla mesleki bilgilerin güncellenmesi amaçlanıyordu. 1997 Yönetmeliği ile Yeterlik Belgelerine kullanım yerleri açısından getirilen sınıflandırma ise 4 çeşit idi. Bunlar; Liman Kılavuz Kaptanı, İstanbul Boğazı Kılavuz Kaptanı, Çanakkale Boğazı Kılavuz Kaptanı ve Deniz Kılavuz Kaptanı şeklinde ayrılmıştı. Tüm yeterlik derecelerine başvurmak için ön koşul ise Türkiye Cumhuriyeti vatan-daşı olmak (Kabotaj kanunu gereği), Uzakyol Kaptanı yeterlik belgesine sahip olmak, sağlık durumu elverişli olmak, staj görerek bonservis almak ve yapılacak

sözlü ve yazılı eleme sınavlarında başarılı olmak olarak belirtilmişti.

Bu makalenin hazırlandığı 2012 yılı Mart ayı itibariyle, 2007 tarihli Yeterlik Yönetmeliği küçük değişikliklerle hala başarıyla uygulanagelmıştır. Kılavuz kaptanların yükselme eğitimleri adaylar talep ettiğinde, meslek içi eğitim seminerleri 2 yıl aralıklarla düzenli olarak yapılmaktadır. Karmaşık teşkilatlar yapısı bir tarafta tutulursa, kılavuzlukta yeterlikler anlamında Türkiye’de küresel düzeyde bir kaliteden söz etmek mümkündür.

### 10. Kılavuzlukta Ulusal ve Uluslararası Meslek Kuruluşları

Türkiye’de kılavuzluğun tarihinden söz edip, Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği’ni bu tarihe dahil etmemek hem haksızlık, hem de eksiklik olacaktı. Bu nedenle Derneğin kısa tarihini ve önemli başarılarını da bu yazıya eklemek istedim.

Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği 1968 yılında kuruldu. Bu tarihte kurulduğunda adı “Deniz Pilot Kaptanlar Cemiyeti” idi. O yıllarda Türk Boğazlarında ve Türkiye Limanlarında kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri, Denizcilik Bankası T.A.O. tarafından veriliyordu. Ancak kılavuz kaptanların sorunları vardı. Dernek kurulması ihtiyaç halini almıştı. Ne var ki, Dernek o yıllardaki çalışmalarında kayda değer bir başarıya ulaşamadı. Dernek gerçekleştirdiği faaliyetler açısından en başarılı dönemini 1990’lı yılların başından itibaren yaşadı.

12 Eylül 1980 askeri ihtilali sonrasında tüm sivil toplum kuruluşları gibi Deniz Pilot Kaptanlar Cemiyeti de kapatıldı. Yasak kalktığında, 4 Mayıs 1984 tarihinde Genel Kurulunu toplayan Cemiyet, yeniden çalışmalarına başladı.

16 Ekim 1992 tarihinde toplanan genel kurulda, derneğin “Deniz Pilot Kaptanlar Derneği” olan adı, “Kılavuz Kaptanlar Derneği” olarak değiştirildi.

Bu arada 10 Ağustos 1993 yılında Denizcilik Müsteşarlığı kuruldu; Müsteşarlık bünyesinde Türk Boğazlarında artan kazalar sonrası uygulamaya konulması düşünülen “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü” çalışmaları yürütülüyordu. Boğazlarda en bilgili ve deneyimli durumdaki kurum olan Kılavuz Kaptanlar Derneği, Tüzük hazırlanmasına büyük destek verdi. Tüzük maddelerinden üçte ikine yakını doğrudan Derneğin önerdiği maddeler oldu. Bu aşamada Dernek Başkanlığı da yapan Kaptan Aykut Erol, önemli katkılarda bulundu. Bütün bu çalışmalar, Bakanlar Kurulu’nun 5 Haziran 1996 tarihinde aldığı bir kararla, Derneğin isminin önünde “Türk” ibaresini kullanmasına izin verilmesinde etkili oldu.

Bu arada özelleştirme rüzgarları esmeye başlamıştı. Dernek öncülüğünde oluşturulan anonim şirket, Türk Boğazlarında ve tüm Türk Limanlarında kılavuzluk hizmetlerine talip olacaktı. Süleyman Nutki Bey’in değişik bir versiyonuyla kurduğu hayal, 70 yıl sonra gerçek olmak üzereydi. Ne var ki bu hayal tam olarak gerçekleşemedi. Kılavuz kaptanların hep birlikte oluşturdukları anonim

şirket, sadece İzmit Körfezi ve İskenderun Körfezinde bir başka A.Ş. ile konsor-  
syum halinde hizmetleri aldı.

Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği, Türk Boğazları ile ilgili teknik bilgi ve deneyimini, Uluslar arası Denizcilik Örgütünde de ortaya koydu. Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'ne ek Trafik Ayırım Şeması, Örgüt onayına 1993 yılında sunulduğunda, buna ekli Kurallar ve Tavsiyelerin hazırlanmasında ve daha sonra 1997-1999 döneminde bu konuda çıkan tartışmalarda Dernek adına toplantılara katılanlar önemli teknik destek verdiler. Sonuçta Uluslar arası Denizcilik Örgütünde Türk Boğazları ile ilgili yapılan tartışmalar, Türk tezinin haklılığının kabul edilmesiyle sonuçlandı.

Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği; 1998 yılında dünyada ilk internet sitesi hazırlayan denizcilik kuruluşlarından oldu. Derneğin haberlere de yer verdiği [www.turkishpilots.org](http://www.turkishpilots.org) sitesi, Türkçe ve İngilizce yayınıyla hem Türkiye'de hem de dünyada denizcilerin en çok uğradığı adreslerden birisi oldu. Ne var ki web sitesi 2004 yılından itibaren bu etkinliğini yitirdi.

Bu tarihten itibaren 2006 yılına kadar Türkiye'de kılavuzluk sistemi ile ilgili çalkantılı bir ara dönem yaşandı. Dernek de bu çalkantılarda yoruldu. 2006-2008 dönemindeki kıpırdanma yetmedi çünkü üyeler de yaşanan mücadelelerden yorulmaya başlamıştı. Dernek, günümüzde teknik anlamda yine çalışmalara katkıda bulunmaya devam etmektedir. Aynı zamanda Kılavuz Kaptan Yükselme Eğitimleri ve Meslek İçi Tazleme Eğitim Seminerleri düzenlemektedir.

Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği, ayrıca uluslar arası meslek kuruluşlarında da etkin çalışmalar yapmıştır. 2002 Yılında Hamburg'da yapılan Genel Kurul'da bu satırların yazarı Derneğin aday göstermesi sonucu Birliğin Başkan Yardımcılığı'na seçilmiş olup; 2. Kez 2006 Yılında Küba-Havana'da yapılan Genel Kurul'da; 3. Kez de Avustralya/Brisbane'de yapılan Genel Kurul'da aynı göreve yeniden seçilmiştir. Bu arada Dernek; 2004 yılında İstanbul'da "Uluslar arası Kılavuz Kaptanlar Birliği (IMPA) 17. Genel Kurulu'nu düzenlemiştir.

Avrupa Kılavuz Kaptanlar Birliği (EMPA) 43. Dönem Kongresi de yine Dernek ev sahipliğinde 22-24 Nisan 2009 tarihleri arasında Antalya'da Concorde Otel'de yapılmıştır. Bu kongrede, Dernek Üyelerinden Kaptan İsmail Akpınar, Birliğin Başkan Yardımcılığı'na seçilmiştir.

Günümüzde dünyada 15.000 civarı, Türkiye'de ise toplam 703 adet yeterlik belgesi verilmiş kılavuz kaptan bulunmaktadır. Türkiye'deki en büyük kılavuzluk ve römorkörcülük kuruluşu olan Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü'nün bünyesinde 158 kılavuz kaptan hizmet vermektedir.<sup>25</sup>

## 11. Kazalarda Yaşamını Yitiren Kılavuz Kaptanlar

Kılavuz kaptanlık mesleği, zor bir meslektir. Bu zorluk içerisinde yaşam

tehlikesini de barındırmaktadır. Kılavuz kaptan motoru (botu) ile gemiye gidiş, gemiye çıkış ve gemide görev yapma esnasında ve gemiden inerken daha sonra istasyona dönüş seyri esnasında yaşamını yitiren ve yaralanan kılavuz kaptanlar bulunmaktadır. Dünyada her yıl çok sayıda çarmıh/transfer kazaları içerisinde kılavuz kaptanların yaşamını yitirdiği ortalama 2 kılavuz kaptan transferi kazası meydana gelmektedir. Ülkemizde de kılavuz kaptanların yaşamını yitirdiği kazalar meydana gelmiştir. Bunlardan 2 tanesi yakın dönemde meydana gelen kazalardır.

20 Aralık 2006 tarihinde meydana gelen kazada, Türkiye Denizcilik İşletmeleri İstanbul Boğazı kılavuz kaptanlarından Kaptan Lütfü Berk, Regina V adlı gemiden İstanbul Boğazı Güney-Kuzey yönünde geçişi tamamladıktan sonra Rumelikavağı önlerinde gemiden inmekte iken çarmıhın ilk basamaklarından kılavuz kaptan motoru üzerine düşerek vefat etmiştir. Baba Lütfü diye anılan Kaptan Lütfü Berk Songül Berk ile evli olup Zehra, Ayça ve Mehmet isimli üç çocuğu bulunmaktaydı. Kaptan Lütfü Berk'in ismi Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş. Yönetim Kurulu'nun aldığı karar ile Garipçe Köyü'nde yaptırılan yeni Kılavuzluk Binasına ismi verildi.

Bir diğer kaza 10 Nisan 2008 tarihinde meydana geldi. Türkiye Denizcilik İşletmeleri İstanbul Boğazı kılavuz kaptanlarından Fahrettin Aksu; Marmara'dan Karadeniz yönünde boğaz geçişi yapan Bahama Bandıralı 9417 grostonluk, "Sun Genius" adlı muz yüklü gemiyi kılavuzladıktan sonra yine aynı yerde, Rumelikavağı önlerinde, gemiden inerken çarmıhtan denize düşerek hayatını kaybetti. Olay sabaha karşı 03.20 civarında gerçekleşti. 54 yaşında yaşamını yitiren Fahrettin Aksu'nun adı, İnciburnu Kılavuzluk İstasyonu'na verildi.

Sadece çarmıhtan düşerken değil, büyük stres taşıyan görevini yapmaktaki çoğu kez kalp krizi ile yaşamını yitiren kılavuz kaptanlar da vardır. Örneğin Kılavuz Kaptan Vahit İğneci, 07 Temmuz 1968 günü EİSK isimli Rus gemisini rıhtıma yanaştırma manevrası sırasında kalp krizi geçirerek hayatını kaybetmiştir. Yakın dönemde meydana gelen olayda, 28 Ağustos 2011 tarihinde, Çeşme Limanı kılavuz kaptanlarından Kaptan Behzat Özgür Çeşme Limanına gelen Ulusoy-10 adlı 187 metre uzunluğundaki Ro-Ro gemisine kılavuzluk hizmeti verirken görevi başında kalp krizi geçirerek yaşamını kaybetti.

## 12. Sonuç

Kılavuz kaptanlık mesleği, deniz emniyetinin sağlanmasında tarih boyunca hep gerek duyulan, insanogluna çıktığı deniz serüveninde bilmediği sularda yardım gerektiğinde ilk akla gelen bir meslek olmuştur. İlk çağlarda geminin seyirinden bütün yolculuk müddetince sorumlu olabilen kılavuz kaptanlar, daha sonra sadece yolculuğun en zor ve sıkıntılı safhalarında gemilere yardım elini

uzatır olmuşlardır. Bu yönleriyle kılavuz kaptanlar, gemi kaptanlarının en büyük dostlarıdır. Öte yandan, kendi deniz çevresini korumak ve kollamak isteyen “kamu çıkarlarının” da en etkin koruyucularıdır.

Bu yazıda tarih boyunca bilgileri ve becerileriyle denizciliğin gelişmesinde sürdürülmesinde ve icrasında büyük hizmetleri dokunan kılavuz kaptanlık mesleğinin Dünyada ve Türkiye’deki gelişim safhalarının kilometre taşlarına yer ve rilmeye çalışılmıştır. Günümüzde teknolojinin de gelişmesiyle insan unsuruna daha az ihtiyaç duyulduğu düşünülse de, insan hataları hala deniz kazalarında en büyük orana sahip olmaya devam etmektedir. Kılavuz kaptanlık mesleği de, antik çağlardan günümüze gemi manevra bilgisine, yerel seyir ve çevresel bilgilere dayanan bir meslek olarak temelinde büyük değişimlere uğramayan, ama önemini hep muhafaza eden çizgisini, teknolojik gelişmelere de ayak uydurarak sürdürmektedir.

Türklerin denizcilik tarihi konusunda kılavuzluk açısından daha fazla araştırmaya gerek bulunmaktadır. Özellikle Akdeniz’de bir dönem en büyük denizci ulus haline gelen Türklerin kılavuz kaptanlık konusunda ne gibi yöntemler izledikleri değerlendirilmelidir. Bu yazıda konuya ışık tutulması amacıyla, Piri Reis gibi büyük Türk denizcilerinin aynı zamanda dönemlerinin önde gelen “kılavuz kaptanları” olduklarına belki de Türkiye’de ilk kez vurgu yapılmaktadır. Araştırmacılar bundan sonra konuyu bu yönüyle de incelerlerse, Türkiye’nin kılavuzluk tarihinin “kayıp” gibi görünen dönemlerinin aslında kayıp değil, çok önemli kılavuzluk bilgileri ve uygulamalarına sahne olduğu anlaşılabilecektir.

#### KAYNAKÇA

- Casson, L. (2002) “Antik Çağda denizcilik ve gemiler” Homer Kitabevi ve Yayıncılık
- Cunliffe, Tom (2001) *Pilots: The world of pilotage under sail and oar*, Vol. 1
- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Web Sitesi
- Deniz Kuvvetleri Komutanlığı (2003) “Süleyman Nuthi Bey’in Hatıraları”
- Erol, A. Özel Arşiv
- HIGNETT, H.M. (1990) “*Brief History of Pilotage, The Nautical Institute on Pilotage and Ship Handling*”
- Sancar, E. (2006) “21. YY Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi” IQ Kültürsanat Yayıncılık
- TDİ (1994) “Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi”
- Türk Kılavuz Kaptanlar Derneği (2004) “Türkiye’de Kılavuz Kaptanlığın Tarihi”



# **Türk Deniz Ticaret Filosunda Yabancı Bayraklı Gemilerin Tercih Edilmesinin Medyan Parlatma Yöntemi İle Analizi**

**Elif BAL**

*İstanbul Teknik Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, 34940 Tuzla- İstanbul,  
E-mail: bale@itu.edu.tr*

**Özcan ARSLAN**

*İstanbul Teknik Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, 34940 Tuzla- İstanbul,  
E-mail: arslano@itu.edu.tr*

## **Özet**

Teknolojinin gelişmesiyle birlikte denizciliğin dünya endüstrisindeki önemi giderek artmaktadır. Günümüzde dünya ticaretinin % 80'i deniz yolu ile yapılırken, Türkiye'nin ihracat ve ithalat taşımalarının % 90'ına yakını deniz yolu ile yapılmaktadır. Türk ithalat ve ihracatımızın büyük bölümünün sağlandığı Türk Deniz Ticaret Filo'nun durumuna baktığımızda özellikle son yıllarda sahibi Türk olan gemilerin yabancı bayrak altında çalıştıkları görülmektedir.

Bu çalışmada Türkiye'de denizyolu ile yapılan ithalat ve ihracatın özellikle son yıllarda Türk bayraklı gemiler yerine yabancı bayraklı gemilerle yapılması incelenmiştir. T.C Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü'ne ait 2010 yılı Deniz ticareti istatistikleri veri kaynağından yararlanılmıştır. Bu veriler Medyan parlatma tekniği ile analiz edilmiştir. Sonuç olarak; çalışmada Türkiye'de gerçekleşen ithalat ve ihracat yüklerin yıllık gelişimi medyan parlatma tekniği kullanılarak iki yönlü tablo analizi yapılmıştır.

## Anahtar Kelimeler

Medyan Parlatma, Türk Deniz Ticaret Filosu, Bayrak Seçimi

# **The Analysis of Foreign Flag Preference in Turkish Merchant Fleet with Median Polish Model**

## **Abstract**

*The importance of maritime is increasing with the development of technology. Nowadays; while 80% of world trade is carried with seaway, approximately 90% of Turkey's import and export shipment is carried by seaways. While we are looking at the condition of Turkish Merchant fleet which the majority of Turkish import and export is carried out by, it can be seen that especially in recent years, the vessels owned by Turkish shipowners is sailing under foreign flags.*

*In this study, The annual development of national and foreign flag in active Turkish fleet was studied. Prime Ministry Undersecretariat of Maritime Affairs Directorate General of Merchant Marine's merchant shipping statistics 2010 datasource was used. The data were analyzed with the median polishing technique. As a result, The annual development of national and foreign flag in active Turkish fleet was performed with median polish technique with two-way table.*

## **Keywords**

*Median Polish, Turkish Merchant Fleet, Flag Choice*

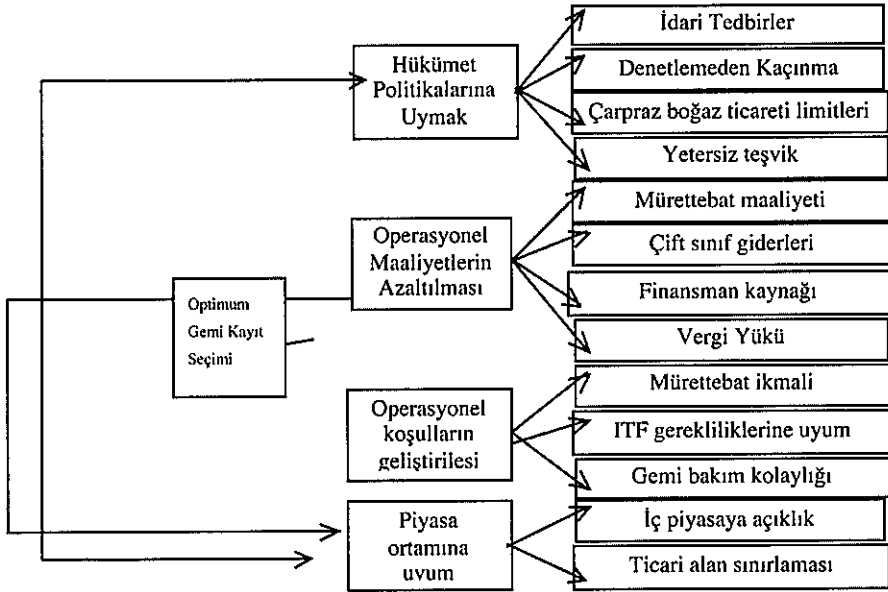
## **1. Giriş**

Deniz yolu taşımacılığının küresel ticaretin sürdürülebilmesinde büyük bir rolü vardır. Dünya deniz ticaretinin yaklaşık % 80'ni ve ülkemizin ithalat ve ihracat taşımalarının ise yaklaşık olarak % 90'ı deniz yolu ile yapılmaktadır. (DPT Kalkınma Raporu, 2006) Ürünlerin büyük çoğunluğu denizlerde ve okyanuslarda sefer yapan çeşitli ülkelerin bayraklarına sahip gemiler tarafından taşınmaktadır.

Bayrak seçiminde armatörün kararını etkileyen birçok etken bulunmaktadır. Son yıllarda bazı armatör firmaları gemilerini yabancı bayrak altında çalıştırmaktadır. Yabancı bayrak seçiminde armatörün kararını özellikle geminin yaşı, tipi, ticari alanı, gemisinin operasyonel coğrafi alanı gibi geminin özellikleri etkilemektedir. (Toz ve Cerit, 2011) Yapılan araştırmalara göre Türk armatörlerinin yabancı bayrak altında gemi çalıştırmalarının birinci nedeninin yabancı bayrağın sağladığı kolaylıklar, ikinci nedeninin ise yabancı bayrağın sağladığı fi-

nansal avantajlar olduğu görülmüştür. (Arslan, 2007) Şekil 1'de armatörün bayrak seçimini etkileyen faktörler verilmiştir.

Aşağıda verilen şekilde armatörlerin bayrak seçimlerinde dikkate aldığı kriterler genel olarak 4 ana başlıkta verilmiştir. Devlet politikalarına uyum koşulları, operasyonel koşulların geliştirilmesi, operasyonel maliyetlerin düşürülmesi ve piyasaya uyum şartları armatörlerin bayrak seçiminde rol oynayan etkenlerdir.



Şekil 1: Armatörlerin bayrak seçim kriterleri (Veenstra and Bergantino, 2000)

Aşağıdaki tabloda faal durumdaki Türk sahipli filonun yıllık gelişimi görülmektedir. Tablo 1'e bakıldığında faal durumdaki Türk sahipli filonun yıllar içerisinde Ulusal bayraktaki filosunun azaldığı, aksine yabancı bayraktaki filonun arttığı görülmektedir.

Tablo 2'de ise faal durumdaki Türk sahipli filonun bayrak ülkelerine göre dağılımı görülmektedir. Aşağıdaki tablo'da görüldüğü üzere Türk armatörleri yabancı bayrak seçiminde Malta bayrağına en çok talep göstermektedir. Malta bayrağını, Marshall adaları, Panama ve Rusya ülkeleri takip etmektedir.

Literatürde yer alan araştırmaya göre Türk armatörleri için Panama ve Malta bayrağı en uygun alternatifler olarak belirtilmiştir. Ekonomik faktörlerin bayrak seçiminde baskın etken oluşturması öne çıkmaktadır. Özellikle banka fi-

**TABLO 1****Faal Durumdaki Türk Sahipli Filonun Yıllık Gelişimi  
(1000GT ve üzeri) (Deniz Ticareti İstatistikleri, 2010)**

| Yıl  | Ulusal Bayraktaki<br>Filo | Yabancı Bayraktaki<br>Filo |
|------|---------------------------|----------------------------|
| 2003 | 7.045                     | 1.772                      |
| 2004 | 6.556                     | 2.159                      |
| 2005 | 6.427                     | 2.725                      |
| 2006 | 6.844                     | 3.609                      |
| 2007 | 6.464                     | 4.650                      |
| 2008 | 6.592                     | 6.591                      |
| 2009 | 6.736                     | 8.592                      |

**TABLO 2****Faal Durumdaki Türk Sahipli Filonun Bayrak Ülkelerine Göre  
Dağılımı- Ocak 2010 (100 GT ve üzeri) (Lloyd's Register Fairplay)**

| Sıra | Ülke               | Toplam DWT | Sıra | Ülke             | Toplam DWT |
|------|--------------------|------------|------|------------------|------------|
| 1    | Türkiye            | 7.845.936  | 22   | Tuvalu           | 17.764     |
| 2    | Malta              | 4.749.903  | 23   | Kiribati         | 14.969     |
| 3    | Marshall Adaları   | 2.756.779  | 24   | Bulgaristan      | 11.047     |
| 4    | Panama             | 1.073.951  | 25   | Bilinmiyor       | 10.959     |
| 5    | Rusya              | 554.528    | 26   | Cook Adaları     | 10.309     |
| 6    | Liberya            | 313.925    | 27   | Togo             | 10.234     |
| 7    | Bahamalar          | 274.704    | 28   | Türkmenistan     | 7.075      |
| 8    | Belize             | 204.672    | 29   | İtalya           | 6.090      |
| 9    | St Vincent &       | 184.656    | 30   | Kazakistan       | 3.732      |
| 10   | Komoros            | 150.080    | 31   | Kanada           | 3.569      |
| 11   | Moldova            | 146.511    | 32   | Tanzanya         | 3.353      |
| 12   | Gürcistan          | 109.001    | 33   | Azerbaycan       | 3.135      |
| 13   | St Kitts & Nevis   | 101.380    | 34   | Honduras         | 2.074      |
| 14   | Kamboçya           | 94.904     | 35   | Bolivya          | 1.531      |
| 15   | Antigua & Barbuda  | 78.192     | 36   | Arnavutluk       | 1.087      |
| 16   | Sierra Leone       | 71.260     | 37   | Lübnan           | 290        |
| 17   | Barbados           | 41.574     | 38   | Çin              | 42         |
| 18   | Hollanda Antilleri | 40.097     | 39   | Libya            | 0          |
| 19   | Dominik Cum.       | 39.939     | 40   | Birleşik Krallık | 0          |
| 20   | Moğolistan         | 26.344     | 41   | Lüksemburg       | 0          |
| 21   | Slovakya           | 19.569     | 42   | Fransa           | 0          |

nansman ve vergi ile ilgili giderlerin bayrak seçimine karar vermede ana nedenler olduğu anlatılmaktadır. (Çelik, vd, 2009)

Faal durumdaki Türk sahipli filonun ulusal bayrak yerine yabancı bayrak artışını gösteren tablo 1'in detaylı olarak analiz edilebilmesi için medyan parlatma tekniği kullanılmıştır. Çalışmanın ikinci bölümünde medyan parlatma tekniğine ilişkin teknik bilgiler verilmiştir. Uygulama bölümünde ise Tablo 1 medyan parlatma tekniği ile analiz edilmiştir.

## 2. Medyan Parlatma Tekniği

'Medyan Parlatma' iki yönlü tablo verilerini düzenlemek amacıyla kullanılan Keşfedici Veri Analiz Yöntemi'dir. (Tukey, 1977.) Medyan Parlatma yöntemi tablolardaki gizli yapıyı kolaylaştırmada kullanılmaktadır. (Şenesen, 2006)

Tukey'in Medyan Parlatması'nda gizli yapıyı tablodaki satırlar ve sütunlar arasındaki ilişki tanımlamaktadır. İki yönlü tabloların herhangi bir gözündeki değer kendi satır ve sütun numarasıyla belirtilmektedir. Buna göre, i'ninci satır ve j'ninci sütundaki bir değer  $y_{ij}$  olarak gösterilir. Aşağıda iki yönlü tablo dikdörtgen alanda görüntülenmektedir. (Köksal, 1985)

Tablo 3: İki yönlü tablo

| I | 1        | j        |
|---|----------|----------|
| 1 | $y_{11}$ | $y_{1j}$ |
| . | .        | .        |
| . | .        | .        |
| . | .        | .        |
| I | $Y_{11}$ | $y_{ij}$ |

İki boyutlu tablodaki  $y_{ij}$  değişkeni iki faktör arasındaki ilişkiyi özetlemek amacıyla her bir etkinin toplamından meydana gelmektedir. Bu etkiler; ortak değer, satır etkisi, sütun etkisi ve başka etkiler yani kalıntılardır. Aşağıda bütün bu etkilerin toplamı sonucunda ortaya çıkan  $y_{ij}$  tepki değerinin toplamalı modeli verilmiştir. (Emerson, 1977)

$$y_{ij} = \mu + \alpha_i + \beta_j + \epsilon_{ij} \quad (1)$$

( $y_{ij}$ =ortak değer+i.satır etkisi+j.sütun etkisi+kalıntı $\epsilon_{ij}$ )

Denklemden yer alan ortak değer ( $\mu$ ) tablonun her gözünde değişmeden kalan sabit değerdir. Satır etkisi, o satırdaki değerlerin ortak değerden ne yönde ne kadar farklılık gösterdiğini, sütun etkisi de o sütundaki değerlerin ortak de-

gerden hangi yönde ne kadar farklılık gösterdiğini ölçmektedir. Diğer etkiler yani kalıntılar ise; medyan parlatma modelinin açıklayamadığı bileşenlerdir. Ancak modelde yer alan kalıntılar incelenerek bazı ipuçları elde edilebilmektedir. (Şenesen, 2006)

Medyan parlatma yönteminde (1) nolu eşitlikle verilen denklemle çoğalan bir uyum elde etmek için, tablodaki veriler iteratif olarak işlenir. Bu amaçla satır ve sütun değerlerinin medyanları bulunur ve o satır veya sütundaki gözlem değerlerinden çıkarılır. Temel olarak medyan parlatma olarak adlandırılan bu süreç, tüm satır ve sütunlar 0 medyana sahip oluncaya kadar sürdürülür. Medyana dayalı bu tekniğin 'standart' versiyonunda iki iterasyon yeterli olmaktadır. Bazı istisnai durumlarda 2. iterasyonun ardından satır ve sütun medyanlarının tümü 0 olmamakta fakat 0'a yakınlık kabul edilmektedir. (Oğuzlar, 2007)

### 3. İki Yönlü Tablo Üzerine Uygulama

Çalışmamızda Deniz Ticaret İstatistikleri (2010) kitabında deniz ticareti filo istatistikleri bölümünden 'Faal Durumdaki Türk Sahipli Filonun Yıllık Gelişimi (1000 GT ve üzeri)' tablosu ele alınmıştır. Tabloda;

- Satırlar: 2003-2009 yılları arası
- Sütunlar: Türk armatörlerinin faal durumundaki Ulusal bayraktaki ve yabancı bayraktaki filo (DWT-1000)

Satır etkisiyle yılların filo büyüklüğüne olan etkisi görülür, sütun etkisiyle Türk ve yabancı bayraktaki filonun filo büyüklüğüne olan etkisi görülmektedir.

Tablo 1 medyan parlatma tekniğiyle analiz edilmiş ve genel, satır ve sütun etkilerine ilişkin bulunan değerler Tablo 4 ile gösterilmiştir.

Tablo 4'de görüldüğü üzere; yıllarında, bayrak tipinin de başka herhangi bir değişkenin de hiçbir etkisi olmasaydı çizelgenin her gözünde, ortak değer yaklaşık 5,227 milyon ton DWT olurdu. Anlamı; faal durumdaki armatör filonunun her yıl, her bayrak türünde 5,227 milyon ton DWT olduğu görülmektedir. Satır ve sütun değerleri homojen olsaydı ortalama filo büyüklüğü 5,225 milyon ton DWT olurdu. Satır etkilerine baktığımızda; 2009 yılının (satır etki değeri: 2437) ve 2008 yılının (satır etki değeri: 1365) filo büyüklüğü üzerinde en fazla pozitif etkiye sahip yıllar olduğu anlaşılabılır. 2003, 2004 ve 2005 yıllarının ise filo büyüklüğü üzerinde negatif etkisi olduğu görülmektedir.

Kalıntılara bakıldığında en büyük değerlerin 2003, 2008 ve 2009 yıllarında olduğu görülür. Faal durumdaki filonun gelişiminde en büyük oynamanın bu yıllarda olduğu görülmektedir. Bu arada gelişme 2003 ve 2004'te en çok Türk bayraklı gemilerde iken 2008 ve 2009'de düştüğü, bununla birlikte 2003 ve 2004 yılında yabancı bayraklı gemilerde düşük iken 2008 ve 2009 yılında filo gelişiminin en çok yabancı bayraklı gemilerde olduğu anlaşılmaktadır.

TABLO 4

Medyan Parlatma Sonuçları

| Yıl          | Ulusal Bayraktaki<br>Filo | Yabancı Bayraktaki<br>Filo | Servis<br>Etkisi |
|--------------|---------------------------|----------------------------|------------------|
| 2003         | 1019                      | -1019                      | -818             |
| 2004         | 581                       | -581                       | -869             |
| 2005         | 234                       | -234                       | -651             |
| 2006         | 0                         | 0                          | 0                |
| 2007         | -710                      | 710                        | 330              |
| 2008         | -1617                     | 1617                       | 1365             |
| 2009         | -2545                     | 2545                       | 2437             |
| Sütun Etkisi | 4851                      | -4851                      | 5227             |

#### 4. Sonuç

Bu çalışmada medyan parlatma tekniğinden faydalanılarak yıllar itibariyle faal durumdaki Türk filosunda Türk bayrak ve yabancı gelişimi analiz edilmeye çalışılmıştır.

Her yıl diğer yıllara göre koşullar değişse dahi Türkiye’de armatörün sahip olduğu filo yaklaşık 5,3 milyon DWT ton’un altına düşmemektedir. Ayrıca filo gelişiminin özellikle 2003, 2008 ve 2009 yıllarında dış etmenlerden büyük oranda etkilendiği görülmektedir. Bu dış etmenlerin gerisinde 2001 krizi ve 2008-2009 global finansal kriz döneminin etkisi olduğu düşünülmektedir.

Yıllara göre yapılan filo gelişimine baktığımızda yabancı bayraklı gemilerin Türk bayraklı gemilere göre son yıllarda daha fazla tercih edildiği görülmektedir. Türk armatörlerin yabancı bayrak altında gemi çalıştırmalarının finansal avantajlar ve operasyonel kolaylıklar gibi nedenlerden ileri geldiği görülmektedir. Vergilerin düşürülmesi, bürokratik engellerin azaltılması ve gemilerin işletiminin kolay hale getirilmesi, Türk bayrak tercihinin artmasını sağlayacaktır.

#### KAYNAKÇA

Arslan, T. (2007): Basic Motives For Escapes From Turkish Merchant Fleet to Foreign Flags (Türk Deniz Ticaret Filosunda Yabancı Bayrağa Kaçışın Temel Nedenleri): *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 9(2)

Deniz Ticareti İstatistikleri (2010): T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Ankara.

DPT Kalkınma Planı (2007-2013), Denizyolu Ulaşımı Özel İhtisas Komisyonu Raporu, Haziran 2006.

Emerson J. D., Hoaglin D. C. (1977), *Analysis Of Two-Way Tables By Medians, Statistical Methods For Social Scientists*, Academic Press, Usa

Köksal B. A. (1985), İstatistik Analiz Metodları, Çağlayan Kitabevi, İstanbul.

· Celik M., Er D., Ozok F (2009); Application of fuzzy extended AHP methodology on ship-ping registry selection: *The case of Turkish maritime industry* ,*Expert Systems with Applications* 36 190–198

Oğuzlar, A.: İşsizliğe Etki Eden Değişkenlerin Medyan Parlatma Tekniğiyle Analizi, *İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, Cilt: 21 Ocak 2007 Sayı: 1

Senesen, Ü. (2006): *İstatistik Sayıların Arkasını Anlamak*, Literatür Yayıncılık, 2. Basım,

Toz, A; Cerit, G. (2011) : Flag Choices of Turkish Shipowners and the Impact on Fleet Structure, *International Conference IMLA 19*, Opatija.

Tukey, J.W. (1977): *Exploratory Data Analysis*. Addison-Wesley

Veenstra, A. W. and Bergantino, A. S. (2000). Changing Ownership Structures in the Dutch Fleet. *Maritime Policy and Management*, 27(2), pp. 175-189.

[www.sea-web.com](http://www.sea-web.com) (Lloyd's Register Fairplay)

## Uluslararası Ticarete Trabzon Limanının Dünü, Bugünü ve Geleceği

Araş. Gör. Gülsüm TÛTÛNCÛ ESMER

Dokuz Eylöl Üniversitesi, Edebiyat Faköltesi Tarih Bölümü Buca İzmir,

E-posta: gulsum.esmer@deu.edu.tr

Yrd. Doç. Dr. Alpaslan ATEŞ

Rize Üniversitesi, Turgut Kıran Denizcilik Yüksek Okulu, Derepazarı Rize,

E-posta: alpaslanates@hotmail.com

Yrd. Doç. Dr. Soner ESMER

Dokuz Eylöl Üniversitesi, Denizcilik Faköltesi, Buca İzmir,

E-posta: soner.esmer@deu.edu.tr

### Özet

Dünya coğrafyasında önemli bir konumda bulunan Karadeniz, tarih boyunca Asya ve Akdeniz Havzası ile Avrupa arasında irtibatı sağlamıştır. Karadeniz, İstanbul ve Çanakkale boğazlarının hinterlandı olarak boğazlara sahip devletler için ayrı bir öneme sahiptir ve bu devletler tarih boyunca tüm Karadeniz'i hâkimiyetleri altına almaya çalışmışlardır.

Trabzon, tarihin en erken dönemlerinden itibaren ticaret ile var olmuş ve en parlak zamanlarını ticaretin en yoğun olduğu dönemlerde yaşamıştır. Uluslararası ticaret bağlamında düşünüldüğünde özellikle XIX. Yüzyılda oldukça belirgin olarak karşımıza çıkan iktisadi ve sosyal gelişmeler, Trabzon şehri örneğinde uluslararası ticaretin Karadeniz liman kentleri için ne derece etkili olduğunu açıkça ortaya koymaktadır.

Trabzon limanı, tarih boyunca önemli bir transit liman olmuştur. Bu çalışma, uluslararası ticarete Trabzon limanının geçmiş, günümüz ve gelecekteki

muhtemel potansiyelini ve önemini ortaya koymayı amalamaktadır.

Anahtar Kelimeler

Karadeniz, Trabzon, Deniz Ticareti, Liman, Transit yk.

## **Port of Trabzon in International Trade: Past, Present And Future**

### **Abstract**

*The Black Sea, which has an important position in Earth's geography, provided liaison between Europe and Asia/the Mediterranean Basin throughout history. The Black Sea, as hinterland of the Straits of Çanakkale and İstanbul, has a special importance for the states dominate the straits and these states tried to take control over the Black Sea.*

*In Trabzon, from the earliest days of history, trade and commerce had an important place and the city had the most brilliant time at the most intense periods of trade.*

*Given the context of international trade, especially XIX. Century, which appear as a distinct economic and social developments, like the case of the Black Sea city of Trabzon, it was clearly shows how to port cities is important and international trade was highly effective.*

*Port of Trabzon, throughout history, has been an important transit port. The aim of the study is to explain the importance of past and present situation of the port and also to explore potential of the port at the international trade.*

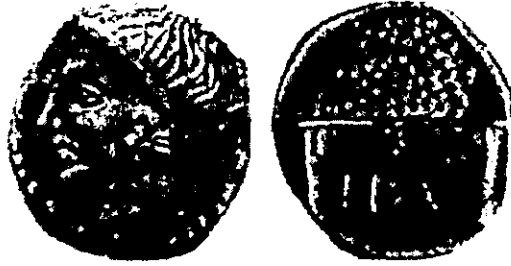
### **Keywords**

*Black Sea, Trabzon, Seaborne Trade, Port, Transit cargo*

### **1. Giriş: Trabzon Adı, Kuruluşu Ve Antik Kaynaklar**

Günümüzde kullanılan Trabzon adının temeli Yunancadaki Trapezountos/Trapezous kelimelerinden gelmektedir. Bilge Umar Trapezountos/ Trapezous kelimelerinin Yunancada "dzlkl" anlamında kullanıldığını söylemektedir (Umar, 1993: 798). Ancak yaygın kabul bu adın Yunancada masa anlamına gelen Trapeza kelimesinden türetilmiş olduğudur (akıroğlu, 1964, Bilgin, 1996). Bu teorisinin daha yaygın kabul görmesinin nedeni pek çok eski Trabzon sikkesinin arka yüzünde Trabzon'un simgesi olarak masa figürünün kullanılmış olmasıdır.<sup>1</sup> Aşağıdaki resimde IX 1294 British Museum koleksiyonunda yer alan İ. . 4. yy

olarak tarihlendirilmiş örnek bir sikke resmi yer almaktadır. (<http://www.syllogenummorum-graecorum.org/>, 01.03.2012 ).



Resim 1: Sikkeler

Trabzon, İ. Ö. 8. yüzyılda Yunanlaştırılmış Sinop'lu göçmenlerce(Umar, 1993: 798) (Sinop kentini de kuran Miletoslu göçmenler) dağlık bölgede yerleşime elverişli düzlük arazide kurulmuştur.

Pek çok antik kaynaktaki Pontus bölgesinin adı geçmekte ve Trapezusia/Trapezus/ Trapezos kentiyle ilgili bilgiler bulunmaktadır (Işık, 2011). Bu antik kaynaklar Strabon'un Geographika'sı başta olmak üzere, Apollodorus, Diodorus Siculus, Herodotus, Pausanias, Xenophon, Arrianus, Cornelius Tacitus, Ammianus Marcellinus, Procopios ve Plutarch'ın yazdığı antik eserleridir. Bu kaynakların en eskisi Xenophon'un Anabasis'i İ.Ö. 4. yy. da yazılmıştır. Aynı şekilde Arrianus İ.S. 117 -138 yıllarında yazdığı Karadeniz seyahati yazılarında Xenophon'un yazdıklarını desteklemektedir. Anabasis'te Trapezus adının geçiyor olması kentin kuruluş tarihi olarak İ.Ö. 2. yy. veren kaynakları geçersiz kılmaktadır.

Strabon Geographika'da Trabzon'u ve Pontus bölgesindeki kentleri şöyle tanımlar: "Sidene'den sonra, tahkim edilmiş bir kent olan Pharnakia'ya ondan sonra bir Yunan kenti olan Trapezus'a gelinir, buradan deniz yolu ile Amisos iki bin iki yüz stadiondur. Sonra, buradan Phasis'e yolculuk yaklaşık bin dört yüz stadiondur. Bu şekilde Hieron'dan Phasis'e olan uzaklık yaklaşık sekiz yüz stadiondur. Bu biraz az veya çok olabilir. Amisos'dan kalkıp denizden kıyı boyunca gidilirse; ilk önce Herakleia burnuna, ondan sonra Jasonion denen başka bir burna ve Genetes'e ve sakinleri Pharnakia'yı iskan etmiş olan Kytoros'a ondan sonra şimdi harabe halinde olan Iskhapolis'e ve ondan sonra orta büyüklükteki Kerasos'a ve Hermonassa yakınında Trapezus'a ve ondan sonra da Kolkhis'e gelinir. Bu civarda bir yerde Zygonopolis denen bir yerleşim yeri de vardır. Şimdi ben Kolkhis'i ve onun üzerindeki kıyıyı anlatmış oldum" (Strabon, XII, III, 17, 2005: 28).

1 <http://www.syllogenummorum-graecorum.org/> ülke adı Trapezus seçilerek yapılan taramada çıkan sikkelere bakınız.

Miletoslular'ın Karadeniz sahillerinde ticaret yapmak amacıyla kurmuş oldukları koloni sisteminde Sinop başkent, Trabzon, Giresun ve Ordu'da üç halkası olarak yer almıştır. Ancak Trabzon limanının o dönemlerden itibaren bir transit liman olarak ortaya çıkması Trabzon kentinin hızla zenginleşmesine ve zamanla Sinop'u gölgede bırakmasına neden olmuştur (Çakıroğlu, 1964: 13). Milet koloni kentleri, karadan gelebilecek her türlü tehdide karşı tahkim edilmiş kalelerde yaşamakta, denizden gelebilecek tehlikelere karşı donanma istihdam etmekte ve bu şekilde oluşturdıkları güven ortamında bölge halklarıyla ticaret yapmaktadırlar (Bilgin, 1996: 38).

## 2. Pontus Krallığı Ve Roma Dönemi

### 2.1. Pontus Krallığı Dönemi

Trabzon kenti İ. Ö. 6. yy. da Pers hâkimiyetine girerek Pontus Kapadokyası Satraplığı sınırları içinde yer almıştır. Perslerin Yunanlılarla olan savaşları esnasında Pers ordusuna donanma ile hizmet vermişlerdir. Perslerin Yunanlılara yenilerek güç kaybetmelerinden sonra bağımsız hareket edebilir hale gelmişlerdir (Bilgin, 1996: 38).

Anadolu Satrapları ve Pers İmparatorluğu arasında geçen mücadeleden sonra Pontus Satraplığına atanan Mithridates Pontus krallığının öncüsü olmuştur.

Büyük İskender döneminde Pont Kapadokyası olarak adlandırılan Kayseri, Sivas ve Karadeniz Kıyıları İskender'in generallerinden Eumenes'in yönetimine verilmiştir. İskender'in komutanları kendi aralarında bir Anadolu hakimiyeti mücadelesine girince Mithridates I Ktistes bundan faydalanarak Pontus Krallığını yeniden bağımsız kılar. (İ. Ö. 281) Ancak bir süre sonra yaşanan iç karışıklıklar sonrasında Kraliçe Laodike (İ.Ö. 120-111) yönetiminde iken Pontus Roma İmparatorluğuna bağlanmaya başlamış ve giderek Roma'nın bir eyaleti haline gelmiştir (Bilgin, 1996: 40-44).

### 2.2. Roma Dönemi

Roma hâkimiyeti döneminde Trabzon şehrinin imarı ve ticareti çok gelişmiştir. Roma Trabzon'u imtiyazlı şehir durumunda bırakmıştır.

Trabzon, Roma Döneminde önemli bir ordu iâse merkezi haline gelmiştir. Özellikle Pontus Krallığının donanması Roma'nın Karadeniz Donanmasına önemli bir güç katmıştır (Freely, 2003: 125).

İmparator Trajanus döneminde Trabzon aynı zamanda bir lejyon kenti haline gelmiştir. Trajanus'tan sonra tahta çıkan Hadrianus (İ.S. 117-138) İ.S. 129'da Trabzon'u ziyaret etmiş ve şehre yeni bir liman yaptırmıştır. 19. yy. seyahatnameleri Hadrianus döneminde yapılan bu limanın kalıntılarından bahsetmektedirler (Freely, 2003: 125).

Trabzon limanının erken dönemlerde kalitesiz ve küçük çaplı olduğu görülmektedir. Roma hâkimiyetine girdikten sonra ise Trabzon limanının Ermeni sınırına yakın olması nedeniyle kentin ve limanın önemi artmıştır. Hadrianus döneminde oluşturulmuş olan liman alanı İ. S. 259'da Gotlarca tahrip edilmiştir. Ayrıca Trabzon Geç Roma Döneminde 1. Pontika lejyonunun garnizon kenti olmuştur (Danoff, 1976: 928).

İmparator Diocletianus döneminde (İ.S. 285-305) imparatorlukta bir dizi idari reform gerçekleşmiştir. Diocletianus, Roma İmparatorluğunu 4 büyük prefelikliğe ve her bir prefelikliği de 12 Dioecesisliğe ayırmıştır. Bu düzenleme ile Trabzon, Doğu prefelikliğinin Pontus Dioecesisliğine bağlı Pontus Polemoniacus vilayeti içinde yer almaktadır (Bilgin, 1996: 58).

İmparator Diocletianus dönemi aynı zamanda Karadeniz bölgesinde Hristiyanlığın yayıldığı dönemdir. Bu dönemde garnizonlar ve Hristiyanlar arasındaki mücadelelerde garnizonların bulunduğu şehirler, Hristiyanlık imparatorluğun resmi dini olduktan sonra din şehitlerinin kanları ile sulanmış kutsal şehirler haline gelecektir (Bilgin, 1996:58).

Trabzon'un bu şekilde kutsal şehirler arasında görülmesi ve Bizans imparatorluğu döneminde de bir piskoposluk merkezi olması, dünyanın pek çok bölgesinden Hristiyanları Trabzon'a çekmiştir. Bu durum ulaşımda Trabzon limanının önemini arttırmıştır.

### **3. Bizans Dönemi Ve Pontus Rum Krallığı**

Roma İmparatorluğu'nun ikiye ayrılması ile Trabzon, Doğu Roma İmparatorluğu'nun (Bizans) hâkimiyetine girer ve Bizans İmparatorluğu ile İran arasında yaşanan nüfuz mücadelesinin merkezi haline gelir. Bizans, İran ile olan mücadelesinde Trabzon garnizonundan ve limanından büyük ölçüde faydalanmıştır. İmparatorluk tarihi boyunca Trabzon doğu seferlerinin üssü konumunda olmuştur. Bunun en büyük nedeni de Trabzon'dan hem deniz hem de kara yolu iâşesinin sağlanabilmesidir. Ancak bölgenin dağlık oluşu ve karayolunun zorluklarla dolu olması deniz yolu ulaşımını daha tercih edilir bir duruma getirmiştir.

4. Haçlı seferi sırasında İstanbul'dan kaçan Andronikos Komnenos ve ailesi 1204 yılında Trabzon Rum İmparatorluğunu kurmuşlardır. Trabzon İmparatorluğu kuruluşundan itibaren bir ticaret imparatorluğu olmuştur. İmparatorluğun en önemli ihraç ürünleri, gümüş, demir, şap, şarap, kumaş malzemesi ve fındık olarak geçmektedir. Doğu'dan gelen en önemli ithal ürünler ise ipek, muslin ve Hint baharatlarıdır. Bu transit ticaretin gerçekleşmesinde 14. yy.a kadar Venedik ve Cenevizliler çok etkin olmuşlardır (Bryer, 1997: 97).

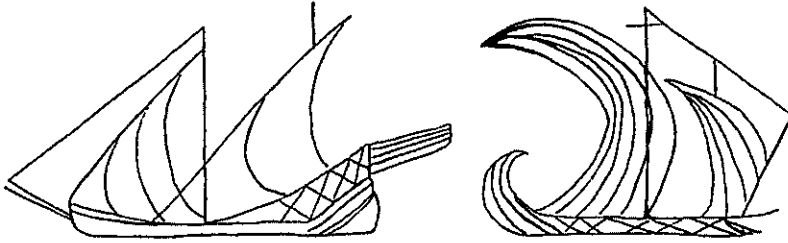
Trabzon İmparatorluğu sahili boyunca birçok küçük rıhtım olmakla birlikte elverişli doğal bir limanın bulunmaması ve seyirin zor olması nedeniyle Ve-

nedik ve Cenevizlilerin Karadeniz’le ilgili ayrıntılı denizyolu haritaları kullandıkları bilinmektedir. Bu haritalardan en ünlüsü Venedik’te Petrus Vesconte tarafından 1382 yılında yapılmıştır (Bryer, 1997: 98).

Trabzon İmparatorluğu’nun tüm güvenliği donanmasına bağlıdır. Bu nedenle İmparatorluğun sürekli olarak iyi durumda bir donanması olmuştur. Bu donanmanın başında Grand Dük bulunurdu ve bu görev imparatorluğun en önemli görevleri arasındaydı.

Trabzon İmparatorluğunda kullanılan gemi türlerinin tespit edilebildiği 3 kaynak bulunmaktadır. Bunlardan en önemlisi görsel olarak da bilgi vermesi açısından Trabzon Aya Sofia Manastırı duvarlarında bulunan gemi resimleridir. Bu resimler üzerinde Russell Vakfı bir çalışma yapmış ve gemi çizimlerini yayınlamıştır. İkinci kaynak İmparatorluğun saray tarihçisi olan Panaretos’un aktardığı bilgilerdir. Üçüncü kaynak ise Venedik ve Cenevizlilere ait kaynaklardır.

Bu gemi türleri 12-13 ve 14. Yy. da Karadeniz’de kullanılan gemi türleri hakkında da önemli bilgiler edinmemizi sağlamaktadır.



Resim 2: Navis Bucius ya da Büyük Katerga (Katergon)<sup>2</sup>

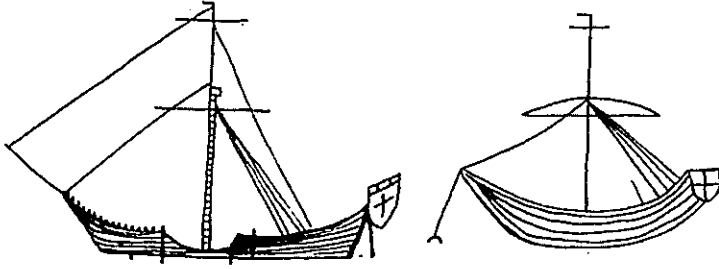
Trabzon İmparatorluğunda kullanılan en büyük gemiler navis bucius ya da katergon olarak adlandırılmaktadır. “Bu gemiler, 35 m. uzunluğundaydılar ve 400’den 600 tona kadar yük kapasiteleri vardı. Bir, iki veya nadiren üç güverteli ve iki direkliyidiler. En küçük pruva direğine *arbor de prova* veya *de proda* denilebiliyordu; daha büyük olan ana direğin adı *arbor de medio* idi. Karadeniz’deki dört köşe seren yelkeni kullanan yerli gemiciliğe benzemeyen biçimde, bunların yelkenleri üç köşeliydi, genellikle pamuktan, bazen daha pahalı olan kanvastan yapılıyorlardı. Yüksek orlum, yani pupa-ları vardı. Bazen kürekli olanları da yapılıyor ve bu türlerine *tarida* deniliyordu”(Bryer, 1997: 99).

Barka’lar orta boy gemiler arasında yer almaktadırlar. Bu gemiler Venedikliler tarafından ticaret gemileri olarak kullanılmakla birlikte, Osmanlı donanmasında da küçük ve hızlı hareket edebilme özellikleri nedeniyle

2 Gemi çizimleri Russell Vakfı için June Winfield’in çizdiği çizimlerdir. Bryer’ın makalesinden alınmıştır.

kullanılmaktadırlar. Formları değişmekle birlikte ortak özellikleri belirgindir (Bryer, 1997: 100).

Yukarıda yer alan barka çizimlerinde Cenova'nın simgesi olan St. George haçı görülmektedir. Cenova St George Bankası, imparatorluğun son yüzyılında Trabzon ticaretine sermaye sağlamıştır (Bryer, 1997: 101).



Resim 3: Barka, Bakla, Barkapula ya da Karabia

Karadeniz'de patlak veren ani fırtınalara uygun olmadığından kalyon pek kullanılmamıştır ve Aya Sofya'nın duvar çizimlerinde de çok az kalyon resmi görülmektedir (Bryer, 1997: 101).

Tarihçi Panaretos, bunların dışında daha küçük boyutlu üç gemi türünden daha bahseder; Griparion, Paraskalmion ve Xylaron. Panaretos'in anlattıklarından griparion'un balıkçılıkta ve küçük nakliye işlerinde kullanıldığı anlaşılmaktadır. Silahlandırıldığında savaşta da kullanılabilmektedir. Paraskalmion'lar ise sahile hem kıçtan hem de baştan yanaşabilecek şekilde diyazn edilmiş sabit küreklerle hareket edebilen teknelerdir. Paraskalmion'un bu şekilde dizayn edilmesinin en önemli nedeni şehrin kıyılarında iskelesiz kıyılara da yanaşabilme gerekliliğidir. Xylaron'un ise en küçük tekne olduğu anlaşılmaktadır (Bryer, 1997: 103-104).

13. yy. da Trabzon önemli bir ithalat ve ihracat merkezi olmuştur ve 13. yy. da Türkler (Selçuklular) Karadeniz sahillerine yerleşmeye başlamışlardır. 1214'te Sinop'un alınmasından sonra Trabzon'u da almaya çalışmışlardır. Trabzon vergiye bağlanmış ancak tam olarak feth edilmesi 1461'de gerçekleşebilmiştir. Bölgeye Türk akınlarının başlaması aynı zamanda bölgenin Türkleşme sürecini de başlatmıştır (Öksüz, 2005: 22).

13. ve 15. yüzyıllar arasında Karadeniz ticaretini büyük bir oranda Venedik ve Cenevizliler yürütmüştür. 13. yy. da Venedik ve Cenevizliler Karadeniz çevresinden, Avrupa Devletleri için buğday, deri, kürk, çeşitli iplik ve dokumalar, şahtiyan ile şap, gümüş ve bakır tedarik etmişlerdir. 14. yy. da ise Venedik ve Cenevizlilerin Karadeniz'den Avrupa'ya taşıdıkları mallar daha hayati öneme sahip;

tahıl, mum, tuz, bal, ham ipek, kürkler ve yünlü kumaşlardır. Avrupa'dan Karadeniz'e yünlü, keten kumaş, silah, yağ, kalay, şarap ve bakır getirmişlerdir (Akgün, 2000: 1-2).

#### 4. Osmanlı Döneminde Trabzon Limanı

II. Mehmet, (Fatih Sultan Mehmet), 1453'te İstanbul'un fethinin ardından 1461'de Trabzon'u da Osmanlı topraklarına katmıştır. Trabzon, Osmanlı tarihi boyunca eyalet ve sancak olarak şehzade ve mutasarrıflar tarafından idare edilmiş ve 1868'de vilayet olmuştur.

Kendinden önceki devletler gibi Osmanlı'da Trabzon'u bir iase merkezi olarak kullanmıştır. Doğu seferlerinde İstanbul'dan gemilerle yola çıkan malzemeler Trabzon limanına gelmiş ve ordunun ihtiyaçları daha kısa sürede temin edilebilmiştir. Özellikle Trabzon valiliği de yapan Yavuz Sultan Selim, İran seferlerinin merkez üssü olarak Trabzon'u kullanmıştır.

15. ve 16. yüzyıllar coğrafi keşiflerin doğrudan bir sonucu olarak Trabzon ve bütün Karadeniz ticaretinde düşüşün yaşandığı yıllardır.

Osmanlı döneminde Trabzon'un ve limanının durumu ile ilgili en önemli bilgiler seyahatnamelerden elde edilmektedir.

##### 4.1. 17. Yüzyıl Seyahatnamelerinde Trabzon Limanı

17. yüzyılda Karadeniz ticaretinin egemenliği Venedik ve Cenevizlilerden Fransızlara geçmiştir. 17. yy. da ticaret hacminin daralmaya devam etmektedir. Bunun en büyük nedeni Kazak akınları ve korsanlık faaliyetleri sonucunda Karadeniz güvenliğinin zayıflamasıdır. Osmanlı bu akınlara karşı çeşitli savunma yapıları inşa etse de ticaret Akdeniz limanlarına kaymıştır. (Akgün, 2000: 3-4)

17. yy. da Trabzon kentinden bahseden iki büyük seyahatname vardır. Bunlardan birincisi Katip Çelebi'nin Keşfu'z Zünun (Katip Çelebi, 2007) adlı 5 ciltlik seyahatnamesidir. Kâtip Çelebi, Trabzon'un coğrafi, sosyo-ekonomik ve tarihi konularında pek çok bilgi vermekle birlikte Trabzon limanı, denizciliği ya da deniz ticareti ile ilgili çok az bilgi vermektedir.

Buna karşın Evliya Çelebi seyahatnamesinde Tarabefzun adıyla Trabzon'dan bahseder, detayları ile anlatır. Trabzon limanı ve denizciliği hakkında önemli bilgiler verir (Evliya Çelebi, 1999: 46-58).<sup>3</sup>

“Değirmendere'e büyük bir liman vardır. Şana kasabası, gemilerin rahatlıkla demirleyebilecekleri bir yer olup dağı taşı fındıklıktır ve Şana fındığı her yanda ün kazanmıştır (Evliya Çelebi, 1999: 55).

---

3 Evliya Çelebi'den yapılan alıntılar sadeleştirilmiştir.

...

Trabzon denizcileri Menkisle denen bir tür savaş kayığı yaparlar ki bunlar Çoruh suyu kenarında yetişen kaba kavak ağacından yapılır. Üç parçadan ibaret olup tahtalardan biri tekne gibi alta, öteki iki tahta yanlara konur ve kenarları iki adam kalınlığında kamıştan hasır sazlarla örüldüğü için fırtınalara dayanabilirdiği gibi su almadan dalgalar üzerinde mantar gibi yüzer. Başı ve kıçısı bir olan bu kayıklar 100 kişi alır (Evliya Çelebi, 1999: 56).

Mikrilistan<sup>4</sup> sınırında İskele-i Sükari limanı var. İskele-i Handere limanı yoktur. İskele-i Suri limanı ve bir harab hisarı vardır. İskele-i Yavısa limanı ve bir harap kalesi var. İçinde Mikril çobanları koyun keçi otlatırlar. İskele-i Zapçe, limanı yoktur. Ancak harab olmuş büyük bir kalesi vardır.

...Mahsul mevsiminde bazargan (tüccar) gemileri limanlara gelip tuz, barut, bakır ve silah getirip; kız, oğlan, zerdeva ve balmumu alırlar (Evliya Çelebi, 1999: 56)."

Bu bilgiler ışığında 17. yy. da Trabzon'da pek çok iskele bulunmakla birlikte büyük bir limanın olmadığı en büyük ve en önemli limanın Evliya Çelebi'nin Değirmendere dediği Akçaabat tarafında olduğu anlaşılmaktadır.

#### 4.2. 18. Yüzyıl Seyahatnamelerinde Trabzon Limanı

18. yy.ın sonlarında 1774 Küçük kaynarca Antlaşması ve 1783'te Kırım'ın Rusya'nın eline geçmesi ile Karadeniz'in yabancılara yasaklanmış "kapalı deniz" statüsü sona ermiştir. Osmanlı, Rusya'nın Karadeniz'de artan statüsünü bozmak amacıyla Karadeniz ticaretini bütün yabancı devletlere açmıştır (Akgün, 2000: 6) ve bu durum 19. yy. 'ın rekabetçi ortamına zemin hazırlamıştır.

18. yy. seyahatnameleri arasında Trabzon'dan ayrıntılarıyla bahseden en önemli eser Tournefort'un Seyahatnamesidir. 18. yy. seyahatnameleri genellikle ya İstanbul ve çevresini anlatmakta ya da Kudüs'e ve Hicaz'a yapılan hac yolculuklarını anlatmaktadır.

Joseph de Tournefort, Trabzon'a deniz yoluyla ulaştığından İstanbul-Trabzon hattı hakkında da gözlem yapma fırsatı bulmuş ve bu gözlemleri seyahatnamesinde anlatmıştır. Tournefort sadece Trabzon'la ilgili değil, Karadeniz limanları ve Türk denizciligi hakkında da bilgi vermektedir. "Bu iki ulusun (Rumlar ve Türkler) denizcileri arasında belki de en güçlüleri ve en yürekli, çoğunlukla geldikleri yoldan geri dönmeyi ve rüzgarla mücadele etmek yerine onu arkasına almayı yeğleyen Türklerdir. Haklı olarak Karadeniz'in dalgalarının sert olduğu söylenir; Karadeniz dalgalarının adalar arasındaki bir çok boğazı kapsayan Akdeniz dalgalarından daha güçlü olduğu kesindir. Karadeniz'de gemi yol-

4 Mikrilistan/ Mingrelia 1600'lü yıllarda ortadan kalkan eyalet. Donald Edgar Pitcher, Osmanlı İmparatorluğu'nun Tarihsel Coğrafyası, YKY, İstanbul, 2001, s.185.

culuğu yapmak için en şaşırtıcı yan, çok az iyi liman bulunması ve çoğu gemi sığınanının gerekli korumayı sağlayamamasıdır; üstelik bu limanlar bir fırtına sırasında buraya ulaşma becerisinden yoksun Kılavuzların hiçbir işine yaramaz. Başka bir halk olsaydı Karadeniz'e 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 çıkış döneminde, özellikle de 13. Yüzyılda Karadeniz'in bütün önemli yerlerini işgal ederek buradaki bütün ticareti ellerinde tutukları sırada gerekli bütün önlemleri almaktan geri kalmamışlardı. Yaptıkları tesislerin, özellikle de denizcilikle ilgili olanların kalıntıları hala ayaktaadır. II. Mehmet 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 nerilmesine karşın, Fransızlara Karadeniz'de dolaşma izni vermek istemediler" (Tournefort, 2008: 100).

"Homeros döneminden günümüze kadar bu deniz konusunda söylenenlere ve Karadeniz'deki yer adlarını kendi dillerine çevirmekten başka bir şey yapmayan Türklerin düşüncelerine rağmen bu gezintiye çıkmakta tereddüt etmedik, ama elbette bu geziye ıkamamız için bir koşulumuz vardı: Bir şayka ile değil, bir kayıkla seyahat etmek istiyorduk. Bu denizde çalışan kayıklar, dört kürekli, her akşam karaya çekilen kayıklardır. Yalnızca iyi havalarda ya da iyi bir rüzgar olduğunda açılan, rüzgar dindiğinde indirilen kare biçimli bir yelkeni vardır. Kimi geceler patlayan havanın vereceği zarardan kurtulmak ve gönüllerince uyumak isteyen bu ülkenin tayfaları, tekneyi kuma ekerler ve yelkeni teknenin üstüne çadır gibi sererler, iyi bildikleri tek manevra budur" (Tournefort, 2008: 101) .

Tournefort 26 Nisan 1701'de Erzurum Valiliğine atanan Köprülü Numan Paşa'nın mahiyeti ile birlikte Trabzon'a gitmek üzere Ortaköy'den yola çıkmıştır. 23 Mayıs'ta Trabzon'a yanaşan gemiden ayrılarak rüzgar ve kürek gücü ile 4 saate Trabzon limanına ulaşmış ve Trabzon limanı ile ilgili şu gözlemlerini aktarmıştır. "Platana (Polathane-Akçaabat) adı verilen Trabzon limanı kentin doğusundadır. Arrianus'tan öğrendiğimize göre, İmparator Hadrianus limanı onartmıştır. Liman günümüzde yapılan şaykalar için elverişlidir. Öğrendiğimize göre Cenevizlilerin buraya yaptırdıkları mendirek neredeyse harap olmuştur ve Türkler bu tür yapıları onarmakla asla canlarını sıkımmaktadır. Belki de geriye kalanlar Hadrianus'un yaptırdığı limanın kalıntılarıdır; Zira Hadrianus kendi açıklamalarına göre yılın ancak belli bir döneminde burada demir atabilen gemileri koruma altına alabilmek için çok büyük bir dalgakıran yaptırdı" (Tournefort, 2008: 120).

#### 4.3. 19. Yüzyıl Seyahatnamelerinde Trabzon Limanı

19. yy. seyahatnameleri içinde Trabzon şehri ve limanı hakkında en önemli

bilgiler Charles Texier'in Küçük Asya isimli eseridir. Texier, 1. ciltte özellikle Xenophon'a atıf yaparak Karadeniz'in son noktasını oluşturan Trabzon'u kıyının yaşılanacak durumdaki ilk noktası olarak tanımlar. "... Birkaç volkanik kayayla denize akmış lav izleri, altıncı yüzyılda bir dalgakıran görevi gördüyse de bugün yıkılmıştır. Gemiler Platana (Pulathane-Akçaabat) koyuna girerek batı ve kuzey-batı rüzgârlarından korunur. Fakat Trabzon'un asıl tek limanı, gemicilerin Xenophon'un döneminde olduğu gibi kayıklarını çekme alışkanlığının devam ettiği kıyıdır." (Texier, 2002: 32) Texier, eserinin 3. cildinde bu limanın daha ayrıntılı bir tasvirini de vermektedir. ".. Şehir tamamen denizin kenarındadır. Bu tarafta ne sığlık, ne de liman vardır. Hemen hemen sürekli olarak su altında bulunan dar bir kum şeridi, surlar boyunca devam eder. Trabzon kayıkçıları, gemilerini burada karaya çekerler. Şehrin kuzey köşesinde, volkanik kayalardan meydana gelmiş bir burun vardır; bu kayalarla kıyı arasındaki girinti, eski liman idi, burası şimdi kum dolmuştur. ...Kum dolmuş limanın 'kule' denilen yeri tersanedir" (Texier, 2002: 156).

Texier, aynı zamanda Trabzon'u açıkça doğunun transit merkezi olarak görmektedir. "... Trabzon şehri iskelesi, Kuzey Armenia, Medya ve İran şehirlerinin ticaretinin girişi yeri idi. Şimdi ise Trabzon, yine İran'ın transit ticaretine geçittir..." (Texier, 2002: 154-155)

Texier'in anlattıkları Trabzon'un 19.yy. da hızla gelişmekte olan bir ticaret potansiyelinin olduğunu göstermektedir. Öyle ki, 1836'da buharlı gemiler Karadeniz'de çalışmaya başladığında Akdeniz'in transit nakliyatı da Karadeniz limanlarına özellikle Trabzon limanına kaymıştır (Goloğlu, 1975:167). Trabzon limanında 1836 yılında İngiliz Essex buharlı gemisi 15 günde bir İstanbul-Trabzon hattında seferlere başlamıştır (Yılmaz, 2006: 118). Goloğlu, 1842'de Trabzon limanına Tebriz'e gönderilmek üzere indirilen balya ve sandık sayısının yılda 32.000'ni bulduğunu belirtmektedir (Goloğlu, 1975:169). 1869'da Trabzon'a dört vapur kumpanyası haftada bir gidiş-dönüş sefer yapmaya başlamıştır. Bunlar Avusturya'nın Lloyd, Fransa'nın Messageries, Rusya'nın Black Sea Company ve Osmanlı'nın Osmaniye kumpanyalarıdır (Yılmaz, 2006: 119).

1891'de Trabzon limanı merkezinde bölgede çalışan gemilerin bandıralarına göre tonajına bakıldığında yelkenli gemiler dahil edildiğinde Osmanlı gemileri ilk sırada yer alırken; sadece buharlı gemiler ele alındığında Osmanlı; Fransa, Rusya ve Avusturya'dan sonra dördüncü sıraya düşer (Kazgan ve Tokdemir, 1997:310). 1895'te ise 1'i yerli 6'sı yabancı olmak üzere 7 kumpanya Trabzon'a haftalık vapur seferlerini yapmaktadır. Bu Kumpanyalar: 1. Daire-i Mahsusa 2-Nemçe (Avusturya- Macaristan) 3-Rus 4-Fransız 5-Pake (İtalyan) 6-Gürce ve 7-Yunan kumpanyalarıdır (Goloğlu, 1975:219). Yabancı kumpanyaların Trabzon'a bu kadar ilgi göstermesinin nedeni bu dönemde Trabzon'da Avusturya-Macaris-

tan, İngiltere, Fransa, Rusya, İtalya, Yunanistan, Belçika, İspanya ve Amerika Birleşik Devletlerinin konsolosluklarının açılmış olmasıdır.<sup>5</sup> 1906 yılında Trabzon limanında İstanbul, Tuna ve Kafkasya-Rize hattı olmak üzere 3 vapur hattı çalışmaktadır. Bu hatlarda çalışan şirketler ve gemi sayıları aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

Seyahatnamesini 19.yy'ın ikinci yarısında yazan Theophiles Deyrolle'de *Trabzon limanı ile ilgili bilgiler vermektedir. "Deniz kıyısı çok derin olmadığından büyük vapurlar açıkta demirler, yolcularını kayıklarla iskeleye çıkarırlar. Kazıklar üstüne oturtulmuş bir taş iskelesi varsa da; üzeri genellikle tüccar eşyası ile dolu olduğundan yolcuları yarı beline kadar suyun içine giren hamallar sırtla-*

| <b>TABLO 1 1906 Trabzon Liman Trafiği</b> |                  |                    |
|-------------------------------------------|------------------|--------------------|
| <b>İSTANBUL HATTI</b>                     |                  |                    |
| <b>Kumpanya Adı</b>                       | <b>Bandırası</b> | <b>Gemi Sayısı</b> |
| Lloyd Austr.                              | Avusturya        | 5                  |
| Russe de Com.                             | Rus              | 5                  |
| Panhellenique                             | Yunan            | 4                  |
| Ellen Emb. Eteryä                         | Yunan            | 2                  |
| Kurdce                                    | Osmanlı          | 4                  |
| Messageries Maritimes                     | Fransız          | 2                  |
| Paquet                                    | Fransız          | 2                  |
| Ellermnan et Cie                          | İngiliz          | 2                  |
| I. Moss et Co                             | İngiliz          | 1                  |
| Deutsche-Levant Line                      | Alman            | 2                  |
| İdare-i Mahsusa                           | Osmanlı          | 2                  |
| Hacı Davut                                | Osmanlı          | 1                  |
|                                           | <b>TOPLAM</b>    | <b>32</b>          |
| <b>TUNA HATTI</b>                         |                  |                    |
| Gagarine                                  | Rus              | 1                  |
| <b>KAFKASYA-RİZE HATTI</b>                |                  |                    |
| Lloyd Austr.                              | Avusturya        | 5                  |
| Nav. Et Com.                              | Rus              | 5                  |
| Messageries Maritimes                     | Fransız          | 2                  |
| Paquet                                    | Fransız          | 2                  |
| Trabzon                                   | Osmanlı          | 2                  |
|                                           | <b>TOPLAM</b>    | <b>16</b>          |

Kaynak: Kazgan ve Tokdemir, 1997: 309-310.

5 Açılan konsolosluklar için ayrıntılı bilgi Özgür Yılmaz, "Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon", Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi Karadeniz Özel Sayısı, cilt:2, Sayı:7, Bahar 2009, s-s. 377-378.

rında karaya çıkarırlar... İskelenin yanındaki askeri tersaneden Gavur meydanına giden bozuk ve dik yokuşu bu hamal sırtlarında 300 kiloluk yüklerle çıkarlar.”<sup>6</sup>

19. yüzyıl, Karadeniz’de Trabzon limanının yükselişe geçtiği dönemdir. Bu yükselişin en önemli nedeni Avrupa ve Doğu arasında süren ticarette transit geçiş merkezi olmasıdır. Ayrıca 19.yy. da İngiltere ve Rusya arasında kızışan rekabette,<sup>7</sup> İngilizleri ve müttefiklerini Trabzon limanını kullanma konusunda teşvik etmektedir. İngiltere, Avrupa Transit yolunu Rusya’dan kendi kontrolündeki pazar ülkesi olan Osmanlıya kaydırmaya çalışmaktadır. (Kaleli, 2003: 24)

Rusya, Trabzon-Tebriz hattına alternatif olarak Suhumkale-Tiflis-Tebriz hattını sunmaktadır ve bu hattın iki önemli avantajı vardır. 1. İyi taşıma koşulları 2.Rusya’nın istikrarlı mali politikası (Yılmaz, 2006: 102). Bu avantajlarına rağmen İngiltere ve müttefikleri Rusya’yı mali açıdan desteklememek adına Trabzon-Tebriz hattını kullanmaktadırlar. Bu nedenle ülkelerinin Trabzon’da gerçekleşen ticaretini denetlemek ve yönlendirmek adına pek çok yabancı konsolosluk açılmıştır. Bu noktada buharlı gemilerin kullanılmaya başlanması da önemli bir etki yaparak hem ticaret hem de yolcu taşımacılığı kapasitesini arttırmıştır. Buharlı gemiler sayesinde Trabzon limanı İstanbul ve İzmir gibi büyük limanlardan sonra gelen ara liman vasfından kurtuldu ve Avrupa ile doğrudan seferlerin başladığı büyük bir liman haline geldi. Aynı derecede önemli etki yapan bir diğer etkende 1838’de İngiltere ile imzalanan Balta Limanı Ticaret anlaşması olmuştur. Aşağıdaki tablo Trabzon limanının 19.yy. boyunca yükselen grafiğini göstermektedir (Yılmaz, 2006: 103).

TABLO 2

19. Yüzyılda Trabzon Liman Trafiki

| Giren  |             |       |                    | Çıkan       |       |                    | Toplam      |       |                    |
|--------|-------------|-------|--------------------|-------------|-------|--------------------|-------------|-------|--------------------|
| Yıllar | Gemi Sayısı | Tonaj | Kargo Değ. (Pound) | Gemi Sayısı | Tonaj | Kargo Değ. (Pound) | Gemi Sayısı | Tonaj | Kargo Değ. (Pound) |
| 1883   | 102         | 12822 | 560009             | 87          | 10948 | 44628              | 189         | 23770 | 604637             |
| 1884   | 124         | 17682 | 600192             | 114         | 16642 | 240991             | 238         | 34324 | 841183             |
| 1885   | 170         | 26644 | 1020532            | 156         | 24572 | 690920             | 326         | 51216 | 1711452            |
| 1886   | 172         | 25648 | 1451793            | 163         | 25273 | 859373             | 335         | 50921 | 2311166            |

6 Theophiles Deyroll, 1869’da Trabzon’dan Erzurum’a Seyahat adlı eserden aktaran Goloğlu, a.g.e., s.184.

7 İngiltere ve Rusya arasındaki bu rekabette İngiltere, Osmanlı’nın bölge potansiyelini kullandığından bir süre sonra Osmanlı- Rusya rekabetine dönüşmüştür.

1869'da Suveys kanalının açılması ile Trabzon limanındaki transit ticaretin bir bölümü Basra-Bağdat-Kirmanşah-Tahran yoluna kaymıştır. Rusya'da Gürcistan üzerinden yeni bir transit yolu devreye sokmuştur (Yılmaz, 2006: 116). Bu olumsuz etkenlere 93 harbi'de eklenince Trabzon limanı düşüşe geçmiştir. 93 harbi sonunda Batum'un Rusya'ya bırakılmış olması da Doğu Karadeniz kıyılarında Rus tehdidini artırmıştır.

Bu nedenle 19.yy. sonlarında Trabzon limanındaki ticaretin bir kısmı Rusya'ya ve Akdeniz'e kaymıştır. Bu kayışın en önemli nedenlerinden biri dış konjonktürün yanında Osmanlı'nın, transit malları Trabzon limanından İran'a taşıyacak olan karayolunu iyileştirememesidir. Trabzon- Tebriz hattında karayolu hattı kervanlarla sağlanmaktadır. Ancak yol deve kervancılığına uygun olmadığından daha çok at, katır ve merkep kullanılmaktadır. 93 harbinde devlet ordu ihtiyaçları nedeniyle bu hayvanlara el koyunca çoğu savaş sırasında telef olmuş ve savaştan sonra yaşanan sıkıntı nedeniyle deve kullanılmaya başlamıştır. Ancak deve kervanları söz konusu hatta verimli alışamamışlardır (Kazgan ve Tokdemir, 1997: 307).

19. yy. da Trabzon limanı bir ithalat limanıdır. Bunun en önemli nedeni ithalatın doğurduğu ticaret açığının çeşitli ticari, mali ihracatla ve hizmet üretimi ile karşılanabiliyor olmasıdır ( Kazgan ve Tokdemir, 1997: 308).

## 5. Cumhuriyet Dönemi

### 5.1. Milli Mücadele Dönemi

Milli Mücadele döneminde ise Trabzonlular önemli sınavlar vermişlerdir. Çünkü Doğu Anadolu'da bir devlet kurmak isteyen Ermeniler denize kıyısı olan Trabzon'u da bu devlete dahil etmek istemektedirler. Rumlar ise Trabzon, Samsun ve Amasya'yı kapsayan bir devlet kurarak tarihteki Pontus Devletini canlandırmak istiyorlardı. Bütün bu istekler karşısında Trabzon halkı, Trabzon Müdafaa-i Hukuk Cemiyetini kurmuştur. Cemiyetin amacı, bölgede harekete geçen Rum ve Ermeni çetelerine karşı mücadele ederek vatanın btnlĞn ve milletin bağımsızlığını kurtarıp koruyabilmektir.

Trabzon Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti 12 şubat 1919'da düzenlediği ilk kongresinde Teşkilat-ı Mahsusa'nın bölge temsilcisi olan Barutuzade Hacı Ahmet Efendi'yi başkanlığa getirir. Amacını Dünya'ya anlatmak üzere İstanbul'a ve gerekirse Avrupa'ya bir heyet gönderilmesine karar verir. Cemiyet, bu kongrede aldığı kararlar doğrultusunda Rize, Of, Maçka, Akçaabat, Vakfikebir, Tirebolu, Sürmene, Gümüşhane, Kelkit, Siran, Giresun ve Ordu'da şube ve temsilcilikler kurar (Akalın, 1997: 357).

Cemiyetin bu çalışmaları hızla İngiltere başta olmak üzere Ermeni ve Rumların Tepkisini ekmiştir. Artan olaylar zerine Cemiyet, yk ve yolcu iskelele-

rinde çalışan denizcileri örgütlemek için bu denizcilerin başı iskele kahyası Yahya ile anlaşmış ve silahlı deniz ve liman işçilerinden oluşan milli müfreze oluşturulmuştur. Aynı şekilde Giresun'da da Topal Osman Ağa müfrezesi kurulmuştur (Akalin, 1997: 359). Bu önlemler sonucunda bölgedeki Rum ve Ermeni çetelerinin taşkınlıkları önlenmiştir. Ancak İzmir'in işgalinden sonra cesaretlenen Pontusçuların eylemleri tekrar artacaktır. Kazım Karabekir'in Trabzon'a gelmesi ve cemiyet üyeleri ile görüşerek ordu birliklerinin bölge savunmasına tam destek vereceğini belirtmesinden sonra daha fazla Kuvayı Milliye birlikleri kurulmuş ve bölgede Rum çeteleri kontrol altında tutulmuştur.

Trabzon Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti, Erzurum ve Sivas Kongrelerine katılır ve Sivas Kongresinde alınan karar doğrultusunda Anadolu ve Rumeli Müdafaa-i Hukuk Cemiyeti'nin Trabzon şubesine dönüşür. Sonraki süreçte Büyük Millet Meclisi'nin açılması ve Milli Mücadele'nin başarıya ulaşması sonucunda Trabzon'da vatanın birliği ve bütünlüğü içinde kurtulmuş olur.

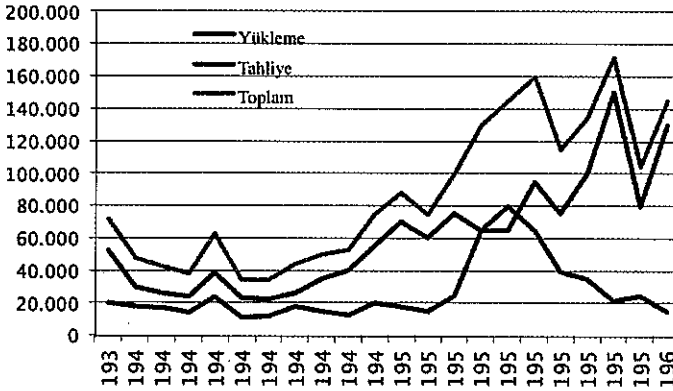
## 5.2. Cumhuriyet Dönemi

Cumhuriyet'in ilk yılları siyasi bağımsızlığın ekonomik kalkınma ile perçinlenmeye çalışıldığı yıllardır. Trabzon limanı da bu kalkınma çabaları içerisinde belli bir ivme kazanmıştır. Özellikle 1939'da Sivas-Erzurum demiryolunun açılmasıyla birlikte Trabzon Limanı tekrar Doğu Anadolu'nun iskelesi haline gelmiştir.

| TABLO 3 |         | Trabzon Limanının Boşaltma ve Yükleme Oranları (ton) |         |
|---------|---------|------------------------------------------------------|---------|
| Yıllar  | Yükleme | Tahliye                                              | Toplam  |
| 1939    | 20.000  | 52.000                                               | 72.000  |
| 1940    | 18.000  | 30.000                                               | 48.000  |
| 1941    | 17.000  | 26.000                                               | 43.000  |
| 1942    | 14.000  | 24.000                                               | 38.000  |
| 1943    | 24.000  | 39.000                                               | 63.000  |
| 1944    | 11.000  | 23.000                                               | 34.000  |
| 1945    | 12.000  | 22.000                                               | 34.000  |
| 1946    | 18.000  | 26.000                                               | 44.000  |
| 1947    | 15.000  | 35.000                                               | 50.000  |
| 1948    | 13.000  | 40.000                                               | 53.000  |
| 1949    | 20.000  | 55.000                                               | 75.000  |
| 1950    | 18.000  | 70.000                                               | 88.000  |
| 1951    | 15.000  | 60.000                                               | 75.000  |
| 1952    | 25.000  | 75.000                                               | 100.000 |
| 1953    | 65.000  | 65.000                                               | 130.000 |

| Yıllar | Yükleme | Tahliye | Toplam  |
|--------|---------|---------|---------|
| 1954   | 80.000  | 65.000  | 145.000 |
| 1955   | 65.000  | 95.000  | 160.000 |
| 1956   | 40.000  | 75.000  | 115.000 |
| 1957   | 35.000  | 100.000 | 135.000 |
| 1958   | 22.000  | 150.000 | 172.000 |
| 1959   | 25.000  | 80.000  | 105.000 |
| 1960   | 15.000  | 130.000 | 145.000 |

Kaynak: akıroğlu, 1964: 29-32.



Grafik 1: Trabzon Limanının Boşaltma ve Yükleme Oranları Grafiği (ton)

Tablo 3 incelendiğinde II. Dünya Savaşı yıllarında Trabzon limanı yk elelemelerinde önemli bir d gözlenmektedir. Bunun nedeni Avrupa'dan İran'a olan ticari faaliyetlerin savaş nedeniyle durmasıdır. Bu şekilde savaş boyunca Doğuya açılan Trabzon transit yolu kapanmıştır. II. Dünya Savaşı yıllarında Trabzon limanının yükü yapılan liman inşaatı için gereken malzemelerden ve Toprak Mahsulleri Ofisinin İç Anadolu'dan getirerek Trabzon'da yüklediği hububattan oluşmaktadır (akıroğlu, 1964: 31).

Grafik 1'de açıkça fark edilen 1957 yılından sonra görülen tahliye oranlarının yükselme nedeni ise daha önceden inşaatına balanmış olan çeşitli şirketlere ait akaryakıt depolarının hizmete girmesidir. Bu depoların inşaatının tamamlanması ile birlikte daha önce Trabzon'dan transit geçen akaryakıt yükleri Trabzon'da depolanmaya balanmış ve doğrudan Trabzon limanının kendi yükü haline gelmiştir. Bu nedenle 1957 yılından boşaltma ve yükleme oranları arasında

önemli bir fark vardır (Çakıroğlu, 1964: 33).

1954 yılında gözlenen yükselişin en önemli nedeni yapımına 1946 yılında başlanan limanın 1954 yılında tamamlanmasıdır. Bu dönemde Trabzon limanı soğuk savaş sürecinde Rusya'ya karşı alternatif transit yolu olarak tekrar gündeme gelmiş, Batılı devletler tarafından desteklenmiştir. 1978 yılına kadar durumunu koruyan Trabzon limanının yeni ihtiyaçlara cevap verebilmesi için 1980'de modernizasyonuna başlanmış ve 1990 yılında tamamlanmıştır (Çelebi, 2006: 36). 1980'de ortaya çıkan bu ihtiyacın en önemli nedeni artan hizmet talebi olmuştur. Bu yıllarda uzun süren İran-Irak savaşı Basra körfezindeki liman yüklerinin Karadeniz limanlarına kaymasına sebep olmuştur.

### **5.2.1. 1960 -2000 Yılları Arasındaki Dönem: Transit Yükteki Gelişmeler**

Trabzon limanı 1 milyon ton sınırını 1835 yılında geçmiş bir limandır. Limanda 1860 yılında 5 milyon, 1910 yılında 6,5 milyon pound değerinde yük eleçlemesi yapmıştır (Issawi, 1980: 125). 1960 sonrasında Trabzon limanı özellikle İran'a yönelik transit yük için önemli bir liman olmaya devam etmiştir. Bu durumun en önemli nedeni Trabzon limanını konumudur.

Avrupa içlerinden Tuna su yolu ile Köstence, Varna ve Burgaz gibi Batı Karadeniz liman kentlerine ulaşan yükler, buradan deniz yolu ile Trabzon limanına veya diğer Karadeniz liman kentlerine taşınmaktadır. Ancak İran'a giden yüklerin hemen hemen tamamı Trabzon limanına gelmektedir (Seyidoğlu, H. ; 1985, 87). Trabzon limanına indirilen yük daha sonra karayolu ile İran'a taşınmaktadır. Toplam mesafe içinde denizyolu payının çokluğu bu koridoru ekonomik kılmaktadır.

1869 yılında Süveyş kanalının açılmasından sonra Trabzon limanını etkileyen diğer en önemli etki 1. Dünya Savaşı sonrası meydana gelen ekonomik, teknik ve politik değişikliklerdir.

Bu dönemde İran Hükümeti ile yapılan antlaşmalar ile liman vinç kapasitesi artırılmasına rağmen ticarete önemli bir gelişme sağlanamamıştır. Özellikle 2. Dünya Savaşı sonrasında Tuna yolunun önemli bir kısmının demir perde gerisinde kalması, Sovyetlerin Batum limanını aktif kullanması, karayollarının ve motorlu araçların gelişmesi gibi nedenlerle 70'li yıllın sonlarına kadar Trabzon limanındaki transit faaliyetler durma noktasına gelmiştir (Trabzon İl Yıllığı, 1967; 136).

1952 yılında canlı hayvan ve Almanya'dan alınan Volkswagen otomobillerin İskenderun limanı üzerinden Erzurum-Gürbulak yolu ile İran'a taşınmıştır (Bekdemir ve diğerleri, 2001; 42). Bir anlamda 1950'li ve 60'lı yıllarda İskenderun limanı bu dönemde Trabzon limanına bir alternatif olmuştur. Bu dönem aynı

zamanda İran'da iç karışıklıkların yaşandığı, İran İslam Devrimi'nin yapıldığı ve Şah'ın tahtan indirildiği dönemdir.

Bu dönem sonrasında Trabzon limanı transit faaliyetleri, 1874 yılında faaliyetlerine başlayan Trabzon Ticaret Odası'ndan bir heyetin transit yolun durumu hakkında konuşmak üzere 1975 yılı Mayıs'ında İran'ı ziyaret etmesi ile yeniden canlanma sürecine girer. Tebriz ve Trabzon'da sürdürülen temaslar sonucunda transit yolun işletilmesi konusunda iki taraf da fikir birliğine varmıştır. Yapılan bu temaslar sonucunda batılı nakliyeciler ve ithalatçı firmalar da Trabzon yolunun avantajlarını daha iyi görme fırsatı bulmuştur. Nitekim, İran'a büyük miktarda buğday satan Romanya, nakliyesini Trabzon limanı yoluyla gerçekleştirmiştir. Daha sonra ABD'den ihraç ettiği buğdayı Trabzon üzerinden İran'a sevk ettirmiştir. Daha sonra petrol üreticisi ülke olarak İran'ın zenginleşmesi ile çeşitli yatırımlara yönelmelerinin ve gelişmiş ülkelerden aldıkları tüketim mallarının hızla artması ile limandaki ticaret de artmıştır (Bekdemir ve diğerleri, 2001; 42-43).

Bu anlamda Trabzon-İran arasındaki ticaret gerçek anlamda 1974 yılında başlamış ve ticari hacim 1984 yılında 566 bin ton ile zirve noktasına ulaşmıştır. Ancak 1986 yılından itibaren Trabzon-İran bağlantılı yapılan ticaret durma noktasına gelmiştir. Nitekim ticaret 1987'de 30 bin tonlara kadar düşmüştür. Bunun temel nedeni bu tarihlerin İran-Irak Savaşı'nın sonlarına rastlaması ve aynı zamanda Irak'ın Kuveyt'i işgali ile başlayan savaşın başlangıcı olmasıdır. Ancak yaşanan ticari dalgalanmalı bir tek bu neden bağlamak doğru değildir. Genel olarak nedenler aşağıdaki gibi özetlenebilir (Bekdemir ve diğerleri, 2001; 46-47):

- **İran-Irak Savaşı:** Özellikle uzun süren savaşın sonlarına doğru İran dış ticareti azalmıştır.

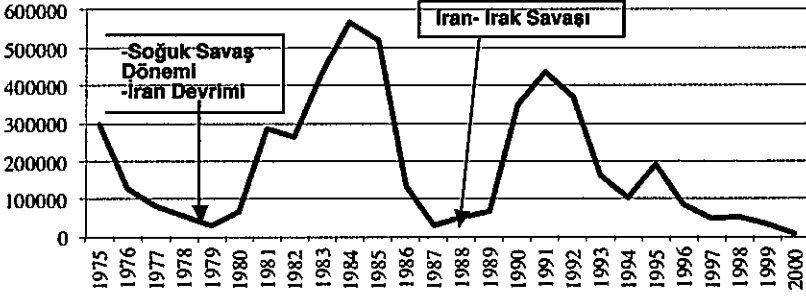
- **Dünya petrol fiyatlarında meydana gelen düşmeler:** Petrol fiyatlarının düşmesi bütçe gelirlerini azaltmış, bu nedenle ithalat azalmıştır.

- **Basra Körfezi'ndeki limanların hizmete açılması:** İran'ın Basra Körfezi'ndeki Bender Abbas ve Bender Busher limanlarını hizmete açması ve Avrupa'dan gelen malları bu limanlar üzerinden gelmesini tercih etmesi Trabzon limanını etkilemiştir. Bu limanların Tahran'a olan karayolu uzaklığı ile Trabzon limanının Tahran'a olan uzaklığı neredeyse aynıdır. Ancak İran limanları üzerinden gelen malların gümrüklerde bekleme sorunu yoktur. Daha sonra bu avantaj deniz yolunun uzun olması nedeni ile Trabzon lehine geçici olarak dönecektir.

- **Alternatif güzergâhlar:** Özellikle 1991 sonrasında Sovyetlerin dağılması ile Bağımsız Devletler Topluluğu (BDT) üzerinden geçen yollar İran tarafından tercih edilmeye başlanmıştır. Bunlar Tna Nehri-Poti Limanı-Culfa Demiryolu, Lvov-Poltova-Bak demiryolu ve Baltık-Volga kanalıdır. Özellikle Avrupa'dan gelen malların Gürcistan'ın Poti ve Batumi limanları üzerinden demiryolu ile İran'ın Culfa kentine taşındığı görülmektedir. Dolayısı ile bu hat Trabzon-İran

hattının en önemli rakibi haline gelmiştir.

• **Trabzon limanında demiryolu bağlantısı olmaması:** Trabzon limanından İran'a bir demiryolu bağlantısı olmaması, kullanılan yollarıda sürekli yaşanan sorunlar (heyelan v.b.) Trabzon limanının transit yükü Batum ve Poti limanlarına kaptırmasında bir diğer önemli etken olarak değerlendirilebilir.



Grafik 2: Trabzon limanından İran'a gönderilen transit eşyanın grafiği (ton)

1992 yılı sonrasında İran'a olan taşımacılık her geçen yıl azalmış ve nihayetinde 2000 yılında limanda transit yük elleçlemesi yapılmamıştır. Transit ticaretin durması Trabzon'da döviz gelirlerinin azalmasına, istihdam sorunlarının yaşanmasına ve turizmin önemli oranda sekteye uğramasına neden olmuştur (Bekdemir ve diğerleri, 2001; 50).

Transit yüklerin azalmasına ek olarak 90'lı yılların sonlarında Rusya Federasyonu'nda yaşanan ekonomik kriz limanın bu yıllarda yükünün iyice azalmasına neden olmuştur.

**TABLO 4**

**1992-2000 Yılları Arasında Trabzon Limanındaki Elleçlemeler**

| Yıllar | Toplam Elleçleme (ton) |
|--------|------------------------|
| 1992   | 921,195                |
| 1993   | 1,013,200              |
| 1994   | 730,288                |
| 1995   | 1,000,084              |
| 1996   | 945,465                |
| 1997   | 873,000                |
| 1998   | 563,639                |
| 1999   | 500,418                |
| 2000   | 1,123,031              |

Kaynak: DTO, Deniz Sektörü Raporları 1992-2000.

Bu yıllarda kendi giderlerini dahi karşılayamayan liman 2000 yılından sonra tekrar toparlanma sürecine girmiştir. Limanın zarar ettiği dönemde limanı işleten Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğü (TDİ), Trabzon limanını her ne kadar özelleştirmek istese de bu süreç beklenenden çok daha uzun sürmüş liman ancak 2003 yılında özelleştirilebilmiştir.

### 5.3.2. 2003 Yılı Sonrası Dönem: Limanın Özelleştirilmesi ve Sonrasındaki Gelişmeler

8 Temmuz 1946'da temeli atılan yeni liman 25 Haziran 1954 tarihinde tamamlanarak Trabzon Vapuru'nun limana yanaşmasıyla açılmıştır. 1978 yılına kadar bu durumunu koruyan Trabzon Limanı artan gemi trafiğine cevap verebilmesi için modernizasyonu gündeme gelmiş ve 1980 'de başlayan çalışmalar 1990'da bitirilmiştir (Çelebi, 2006; 36). Türkiye Denizcilik İşletmeleri Genel Müdürlüğüne bağlı olarak işletilen Trabzon Liman İşletmesi'nin özelleştirme ihalesine ilk olarak 1996 yılında çıkmıştır. Bu tarihten 2003 yılına kadar 6 kez ihale edilmiş olmasına rağmen limanın özelleştirilmesi mümkün olmamıştır (Yiğit, 2006; 30).

2003 yılında Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca yapılan ihale sonucu Trabzon Limanı'nın 30 yıllık işletme hakkı 21.11.2003 tarihinde Albayrak Grubuna ait Trabzon Liman İşletmecili A.Ş. tarafından devralınmıştır (<http://www.al-port.com/Hakkimizda.aspx>, erişim: 04.03.2012). Limanın adı daha sonra ALPORT olarak değiştirilmiştir.

Trabzon limanı başta Trabzon olmak üzere, Giresun, Rize, Gümüşhane, Erzincan ve Erzurum illerine hizmet etmektedir (Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması, 2010).



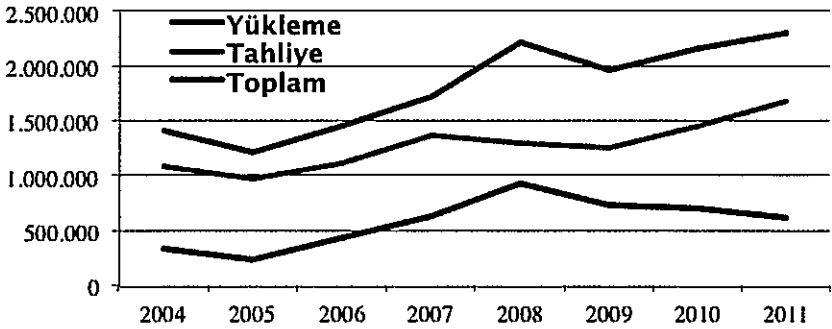
Şekil 1: Trabzon limanı hinterlandı

Özelleştirildikten sonra Trabzon limanındaki yük hareketleri aşağıdaki gibi olmuştur (Tablo 5).

| <b>TABLO 5</b> |         | <b>Özelleştirme sonrasında Trabzon limanı yük elleçleme faaliyetleri</b> |           |        |       |        |        |
|----------------|---------|--------------------------------------------------------------------------|-----------|--------|-------|--------|--------|
| Yıllar         | Yükleme | Tahliye                                                                  | Toplam    | TEU    | Gemi  | Yolcu  | Araç   |
| 2004           | 326,000 | 1,089,000                                                                | 1,414,885 | 2,415  | 811   | 22,247 | 3,592  |
| 2005           | 231,000 | 973,000                                                                  | 1,204,000 | 1,606  | 819   | 22,454 | 4,232  |
| 2006           | 427,000 | 1,108,000                                                                | 1,447,967 | 5,442  | 862   | 31,153 | 7,955  |
| 2007           | 635,000 | 1,374,000                                                                | 1,726,618 | 19,216 | 1,043 | 48,062 | 10,425 |
| 2008           | 926,000 | 1,295,000                                                                | 2,221,152 | 22,104 | 1,220 | 55,204 | 10,976 |
| 2009           | 721,000 | 1,256,000                                                                | 1,960,710 | 21,057 | 1,242 | 56,084 | 7,043  |
| 2010           | 697,000 | 1,457,000                                                                | 2,154,267 | 28,658 | 987   | 43,550 | 5,111  |
| 2011           | 620,000 | 1,681,000                                                                | 2,301,000 | 37,076 | 880   | 21,432 | 678    |

Kaynak: Alport Limanı

2003 yılı sonrasında limanda yaşanan yük hareketleri incelendiğinde toplam yük tonajının 2 milyon tonu 2010 yılı itibari ile geçildiği görülmektedir. Bu veriye zıt olarak gemi sayılarında da azalma görülmektedir. Bu durum Sochi hattının 2011 yılında durma noktasına gelmesinden kaynaklanmaktadır. Ancak konteyner elleçlemesindeki artış toplam yük artışını dengelemiştir. Sochi hattındaki sorunlar yolcu ve araç taşımalarına da düşüş olarak net bir şekilde yansımıştır. Sochi hattındaki araç taşımacılığı ağırlıklı olarak Samsun limanını tercih eder olmuştur. Liman 2011 yılında toplam yük miktarında 2008 yılında yaşanan rekor artışı geçmiştir.



Kaynak: Alport Limanı

Grafik 3:Özelleştirme sonrası dönemde Trabzon limanında yük elleçleme faaliyetleri (ton)

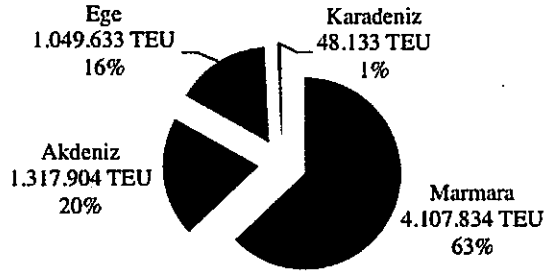
Grafik 3'te de görüldüğü gibi elleçlemenin önemli bir kısmını tahliye edilen yükler oluşturmaktadır. Yüklenen yük miktarı ise gittikçe azalmaktadır.

• Konteyner elleçlemesindeki gelişmeler

2011 yılında tüm Türkiye limanlarında elleçlenen konteyner bölgesel olarak incelendiğinde aşağıdaki tabloya ulaşılır. Tablo 6'dan da anlaşıldığı gibi Karadeniz bölgesi en az konteyner elleçlenen bölgemizdir.

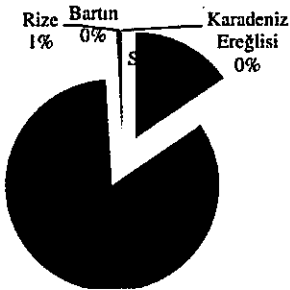
| Türk limanlarında elleçlenen konteynerin bölgesel dağılımı (2011-TEU) |           |           |         |         |           |
|-----------------------------------------------------------------------|-----------|-----------|---------|---------|-----------|
| TABLO 6                                                               | Yükleme   | Tahliye   | Kabotaj | Transit | Toplam    |
| Marmara                                                               | 1,536,203 | 1,650,938 | 180,498 | 740,194 | 4,107,834 |
| Akdeniz                                                               | 635,064   | 634,246   | 40,007  | 8,587   | 1,317,904 |
| Ege                                                                   | 515,635   | 467,388   | 58,221  | 8,390   | 1,049,633 |
| Karadeniz                                                             | 3,986     | 17,617    | 26,530  | 0       | 48,133    |
| Toplam                                                                | 2,690,888 | 2,770,189 | 305,256 | 757,171 | 6,523,505 |

Kaynak: Denizcilik Müsteşarlığı Verileri

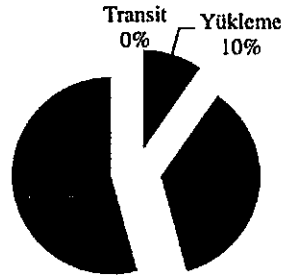


Grafik 4: Türkiye'de elleçlenen konteynerin bölgesel dağılımı (2011)

Karadeniz bölgesinde elleçlenen konteyner, Türkiye'de elleçlenen konteynerin sadece % 1'ini oluşturmaktadır. Bölgede elleçlenen konteynerin % 84' Trabzon limanında elleçlenmektedir.



Grafik 5: Karadeniz bölgesinde elleçlenen konteynerin dağılımı



Grafik 6: Alport limanında elleçlenen konteynerin rejimi

Günümüzde transit taşımaların önemli oranlarda konteyner ile yapıldığı göz önüne alınırsa Alport limanında elleçlenen konteynerin transit yük içermemesi dikkat çekicidir. Bir diğer dikkat çekici durum ise kabotaj konteyner oranının yüksekliğidir. Ancak bu durum normaldir, çünkü ana gemiler Akdeniz’de ki limanlarda aktarmalarını yapmaktadır.

Trabzon limanına hâlihazırda 2 konteyner hattı uğrak yapmaktadır (MSC ve CMA-CGM). Bu hatlara ek olarak özellikle 2011 yılı sonunda limana alınan yeni konteyner vinci ile, dünyanın en önemli konteyner hat işletmesi olan MA-ERSK’ün 2012 yılında limana uğrak yapmaya başlayacağı bildirilmektedir ([http://www.ulasimonline.com/news\\_detail.php?id=32908](http://www.ulasimonline.com/news_detail.php?id=32908), erişim tarihi: 07.03.2012). Bu gelişmelerden dolayı Trabzon limanında konteyner elleçlemesinin artış göstermesi beklenmektedir.

Denizcilik Müsteşarlığı tarafından yayınlanan 2009 yılı verileri, limandaki yük cinsleri hakkında önemli bir ipucu vermektedir. Kömür tahliyesi geçmişte olduğu gibi günümüzde de önemini sürdürmektedir.

| TABLO 7                       |         | 2009 yılında Trabzon limanında eleçlenen ilk 10 yük (ton) |         |         |           |  |
|-------------------------------|---------|-----------------------------------------------------------|---------|---------|-----------|--|
| Yük Cinsi                     | Yükleme | Boşaltma                                                  | Kabotaj | Transit | Toplam    |  |
| 1 Taşkömürü (Briketlenmemiş)  | 5,117   | 1,054,556                                                 | 12,500  | 0       | 1,059,673 |  |
| 2 Konteyner (20'lik dolu)     | 266,822 | 18,336                                                    | 167,985 | 3,120   | 285,158   |  |
| 3 Domates (Taze)              | 139,367 | 0                                                         | 0       | 0       | 139,367   |  |
| 4 Portland Çimento            | 103,486 | 0                                                         | 0       | 0       | 103,486   |  |
| 5 Buğday ve mahlut (Meslin)   | 9,282   | 42,709                                                    | 0       | 0       | 51,991    |  |
| 6 Krom cevheri ve konsantresi | 37,950  | 0                                                         | 0       | 0       | 37,950    |  |
| 7 Mandalina (Satsuma dahil)   | 36,225  | 0                                                         | 0       | 0       | 36,225    |  |
| 8 Konteyner (40'lık dolu)     | 12,433  | 11,737                                                    | 20,598  | 1,274   | 24,170    |  |
| 9 Salatalık - Taze            | 21,289  | 0                                                         | 0       | 0       | 21,289    |  |
| 10 Konteyner (20'lik boş)     | 0       | 19,854                                                    | 35      | 0       | 19,854    |  |

Tablo 7’de görüldüğü gibi limanda en fazla elleçlenen yük kömürdür. Toplam yük elleçlemesinin neredeyse yarısını oluşturan kömür bölge halkının ısınma ihtiyaçları için kullanılmaktadır. Konteyner taşımacılığı çok kısa bir zaman içinde limanın en önemli yüklerinden birisi haline gelmiştir. Bu anlamda limanın geleceği konteyner yükünün bölgedeki gelişimine doğrudan bağlıdır.

- Liman kapasitesindeki gelişmeler

Limanda yük artışına paralel olarak kapasite yatırımları da devam etmektedir. 2011 yılı sonunda Liebherr LHM 550 rıhtım vincinin alınması ile liman elleçleme kapasitesi 10 milyon tonu geçmiştir (Tablo 8).

| <b>TABLO 8</b>        | <b>Alport limanı yük elleçleme, depolama ve gemi kabul kapasitesi</b> |
|-----------------------|-----------------------------------------------------------------------|
| Elleçleme Kapasitesi  | : 10 milyon ton/Yıl                                                   |
| Depolama Kapasitesi   | : 5 milyon ton/yıl                                                    |
| Gemi Kabul Kapasitesi | : 2300 adet/yıl                                                       |

Kaynak: Kaynak: <http://www.al-port.com/>, erişim tarihi: 03.03.21011

Bu kapasiteler ile elleçlenen yük karşılaştırıldığında Alport limanında kapasitenin çok altında bir iş yapıldığı net bir şekilde görülmektedir. Bu nedenle limandaki yük elleçleme miktarının artması sadece hinterlandındaki yük artışına bağlıdır.

Başka bir deyişle liman 2011 yılında 3.8 milyon ton kapasite 10 milyon tona çıkarılmış, gerçekleşen tonajlara bakarak eski kapasitenin yüzde 62, yeni kapasitenin yüzde 24'ü kullanılmıştır. Konteyner elleçlemede ise, eski kapasitenin yüzde 22'si, yeni kapasitenin yüzde 11'i kullanılmıştır (<http://www.takaonline.com/ermisten-liman-aciklamasi.html>, erişim tarihi: 03.03.2012).

## 6. Trabzon Limanının Geleceği

Son yıllarda transit yük konteyner ve RO-RO ile taşınır olmuştur. Karadeniz'in en önemli limanlarından birisi olan Trabzon limanı yakın hinterlandında yerel yük kapasitesinin sınırlı olması limanın gelişiminin önemli oranda konteyner ve RO-RO taşımacılığına bağlı olması sonucunu doğurmaktadır.

1990'lı ve 2000'li yıllarda İran'a giden transit yükün Gürcistan güzergahına kaydırılmasının en önemli nedenlerinden birisi Poti ve Batumi limanlarından İran'ın Culfa kentine tren yolu bağlantısının olmasıdır. Günümüzde Trabzon limanında demir yolu bağlantısının olmaması halen önemli bir sorundur. Fakat bu durum bölgede yapılması planlanan Ovit tüneli sayesinde bölgedeki Türk limanlarına Poti ve Batumi limanlarına karşı rekabet gücü kazandıracaktır.

Ovit tünelinin açılması sonucunda; bölge limanlarının (Trabzon Alport, Rize Riport ) Doğu Anadolu Bölgesi, Güneydoğu Anadolu Bölgesi, GAP, İran gibi bölge yüklerinin elleçlenmesinde önemli katkısının olacağı aşîkârdır. Benzer şe-

kilde Batum demiryolunun Karadeniz sahilinden Samsun ve Erzurum demiryoluna bağlanması Türk limanlarının bu rekabet gücünü çok olumlu etkileyecektir.

Ayrıca; TRACECA (Avrupa- Kafkasya- Asya Ulaştırma Koridoru) çerçevesinde Türkiye Karadeniz’de yer alan limanlarından yeterince faydalanamamakta ve yükler yoğunlukla Ukrayna ve Romanya limanlarından Gürcistan limanları aracılığı ile İran ve Hindistan’a ulaştırılmaktadır. Ancak, Ovit tünelinin tamamlanması ve bölgedeki Türk limanlarının modernizasyonu bu ulaştırma koridorunda Doğu- Batı yük hareketinde ve özellikle İran transit yükünde çok önemli bir avantaj kazanmasına neden olabilecektir.

Fakat Ovit tünelinin tamamlanması sonucunda bölgede artması beklenen yük trafiğine paralel olarak da bölge limanlarımızın teknolojik alt yapılarının tamamlanması önemli bir husustur. Aksi takdirde özellikle İran transit yükünü alabilmesi mümkün olmayabilecektir. Trabzon limanı özelleştirme sonrasındaki dönemde gerçekleştirdiği yatırımlar ile yük elleçleme kapasitesini arttırmış ve orta vadede artan yük trafiğine cevap verecek duruma gelmiştir. Bu noktada limanın en önemli sorunu yük azlığıdır.

## **7. Sonuçlar**

Trabzon’un İ.Ö. 8000’de Miletoslularca ticaret kolonisi olarak kurulmuş olması, gelecekte bir ticaret kenti olacağının en önemli göstergelerinden biridir. Eskiçağlardan günümüze Trabzon, Karadeniz ticaretinin önemli limanlarından biri olmuştur. Eskiçağ’larda genellikle gümüş, demir, şap, kumaş ve fındık satan Trabzon, dışarıdan ipek, muslin ve Hint baharatı almıştır.

Trabzon’un Roma İmparatorluğu gibi büyük bir imparatorluğun parçası olması, ulaşım imkânlarının ve imarının gelişmesini sağladığı gibi şehrin transit ticaret merkezi haline gelmesine neden olmuştur. 17. yy. a kadar Akdeniz’in tüccar ulusları Venedik ve Cenevizliler bu transit ticareti yönetmişlerdir. Trabzon ticaretinde, Venedik ve Cenevizliler 11. yy. dan 17. yy. a siyasi yapılar değişse bile ticareti yürüten sabit unsurlar olarak kalmışlardır. Venedik ve Cenevizlilerin uzun yıllar Karadeniz ticaretinde etkin olmaları Karadeniz’de ticareti geliştirmeye yönelik imar faaliyetleri yapmalarına ve seyir için gelişmiş denizyolu haritaları kullanmalarına neden olmuştur. Venedik ve Cenevizlilerin etkin olduğu bu süreç boyunca Trabzon ticaretindeki mallar kısmi bir çeşitlilik göstermiştir. 14. yy. da tahıl, mum, tuz, bal, ham ipek, kürk ve yünlü kumaş gibi Avrupalılar için hayati malzemeler Trabzon’un ihraç malları haline gelmiştir.

15.ve 16. yy.lar da ise coğrafi keşiflerin etkisi ile Trabzon’un transit ticaretinde önemli bir düşüş yaşanmıştır. Bu düşüşün en önemli nedeni transit ticaretin bir kısmının Akdeniz limanlarına kaymış olmasıdır. Ayrıca coğrafi keşiflerle

birlikte Karadeniz ticaretinde etkin olan Venedik ve Cenevizlilerin tüm dünyadaki ticaret hacimleri de daralmış, ticaret yollarının değişmesi ile birlikte etkinliklerini kaybetmeye başlamışlardır. Bu kayıplar nedeniyledir ki 17. Yy. da Trabzon'un transit ticaretinin kontrolü Fransızların eline geçmiş ve 18. yy. da Karadeniz'in tamamen uluslar arası ticarete aılmasıyla bölgede pek çok ulus rekabete girmiştir.

19. yy. da Trabzon'un ticaretini ve tarihini şekillendiren bu rekabetçi ortam olmuştur. Rusya'nın mali olarak güçlenmesini istemeyen İngiltere ve diğer Avrupa lı devletler transit ticarete tüm dezavantajlarına rağmen Trabzon limanını kullanarak, limanın en parlak dönemini yaşamasına neden olmuşlardır. Öyle ki Trabzon limanından 19.yy. da geçen yük sayılarına 2000'li yıllarda ulaşılamamaktadır. Bunun en önemli nedeni 19.yy. da İran ticaretinin tamamen Trabzon üzerinden yapılmasıdır. Buna karşın günümüzde Trabzon limanının transit yükü sıfırlanmıştır.

1869'da Süveyş kanalının aılması, Rusya'nın önemli bir faktör olarak siyasi gücüyle birlikte ticaretteki etkinliğini de arttırması Trabzon limanının günümüze kadar devam eden sürecinin başlangıcı olmuşlardır. Alternatif güzergahların güçlenmesi ile birlikte Trabzon'un ticaret hacmi klmtir.

Trabzon limanı tarih boyunca transit yk potansiyeli olan bir liman olmuştur. Ancak limanın bu potansiyeli özellikle son 20 yılda sürdürülememiştir. Liman özellikle 2000'li yıllarda sadece yerel hinterlandına hizmet verir hale gelmiştir. Transit yükün kaybedilmesinin en önemli nedenleri İran'ın Sovyetlerin dağılması ile ortaya çıkan BDT lkeleri ile halihazırda olan sosyal ve kültürel bağlarının da etkisi, TRACECA koridoru kapsamında Gürcistan'ın Poti ve Batumi limanlarının altyapısının geliştirilmesi ve bu limanlar ile arasında halihazırda bulunan demiryolu altyapısını kullanabilme avantajı ile bu ülkeler üzerinden transit yükünü taşımak istemesinden kaynaklanmaktadır.

Trabzon limanı transit yükteki tarihsel avantajını geçici olarak yitirmiştir. Trabzon limanı, limana demiryolu bağlantısının kurulması ve karayolundan da Ovıt tünelinin aktif bir şekilde kullanılması ile bu avantajını tekrar kullanabilecek bir potansiyele sahiptir. Transit yükün döviz girdisi, istihdam yaratması ve sosyal, kültürel ve turizm anlamında bölge ekonomisine olan katkıları göz önüne alındığında bu projelerin bir an önce hayata geçirilmesi gerekmektedir. Bu ekilde Trabzon limanı bölgesinde hem transit konteyner hem de transit RO-RO taşımacılığı için yeniden önemli bir liman haline gelecektir.

#### KAYNAKÇA

Akalın, C. (1997). "Milli Mücadele'de Trabzon", Bir Tutkudur Trabzon, (Haz: Gndağ Kaya-oğlu, ner Ciravoğlu, Cüneyt Akalın), YKY, İstanbul.

Akgün, N. (2000). "Trabzon Gmrğnde İktisadi Faaliyetler (1750-1800) I", OTAM , sayı:11.

Arrianus. (2005). Arrianus'un Karadeniz Seyahati, (ev: Murat Arslan), Odin yayıncılık, İs-

tanbul.

Bekdemir, Ü., Şahin, İ.F ve Kadioğlu, Y. (2001). Trabzon Limanı'ndan İran'a Yapılan Transit Ticaretin Gelişmesi, Sorunları ve Geleceği. *Doğu Coğrafya Dergisi*, Cilt 7, Sayı 5.

Bilgin, M. (1996). *"Trabzon'un Tarihi"*, Trabzon, Kültür Bakanlığı Yayınları, İstanbul.

Bryer, A. (1997). *"Trabzon İmparatorluğu'nda Gemicilik"*, Bir Tutkudur Trabzon, (Haz: Gündag Kayaoglu, Öner Ciravoglu, Cüneyt Akahın), YKY, İstanbul.

Charles T. (2002). *Küçük Asya Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi*, 1. ve 3. cilt, Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı Yayınları, Ankara.

Çakıroğlu, S. B. (1964). *Tarihi Ekonomik Sosyal Yönleriyle Trabzon*, Trabzon.

Çelebi, T. (2006). *Trabzon, Rize ve Hopa Limanlarında Kapasite ve Verimlilik Analizleri, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Balıkçılık Teknolojisi Mühendisliği Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek lisans Tezi, Trabzon.*

Danoff, C.M. (1976). *Der Kleine Pauly*, DTV, München.

Evliya Çelebi(1999). *Seyahatname 2. Kitap*, YKY, İstanbul.

Freely, J. (2003). *Türkiye Uygarlıklar Rehberi 2*, YKY, İstanbul.

Geographika, S. (2005). *Antik Anadolu Coğrafyası*, Kitap: XXII-XXIII-XXIV, Arkeoloji ve Sanat Yayınları İstanbul.

Gologlu, M. (1975). *Fetihten Kurtuluşa Kadar Trabzon Tarihi*, Kalite Matbaası, Ankara.

Işık, A. (2001). *Antik Kaynaklarda Karadeniz Bölgesi*, TTK, Ankara.

Issawi, C.. (1980). *The Economic History of Turkey, 1800-1914*. Chicago-London. S: 125-126.

Kaleli, H. (2003). *"19.Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı- Rus Rekabeti"*, Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı:9.

Kâtip Çelebi (2007). *Keşfu'z Zünun*, TVYY, İstanbul.

Kazgan, H. ve Tokdemir, E. (1997). *" Trabzon-Tebriz Yolu"*, Bir Tutkudur Trabzon, (Haz: Gündag Kayaoglu, Öner Ciravoglu, Cüneyt Akahın), YKY, İstanbul.

Öksüz, M. (2005). *"Kuruluşundan 19. Yüzyıla Kadar Trabzon Tarihine Kısa Bir Bakış (1)"*, Karadeniz Araştırmaları, Sayı: 5, Bahar 2005.

Pitcher, D. E. (2001). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Tarihsel Coğrafyası*, YKY, İstanbul, 2001.

Seyidoğlu, H. (1985) *Doğu Karadeniz'in Transit Taşımacılıktaki Yeri ve Önemi, Transit Taşımacılık ve Doğu Karadeniz'in Sorunları*, Fakülteler Matbaası, İstanbul.

Tournefort, J.(2008). *Tournefort Seyahatnamesi*, Cilt:2, (Editör: Stafenos Yerasimos), Kitap Yayınevi, İstanbul.

Trabzon İl Yıllığı, (1967). s.136, Ankara.

Umar, B. (1993). *Türkiye'deki Tarihsel Adlar*, İnkılâp Kitapevi, İstanbul.

Yılmaz, Ö. (2006). *Batılı Seyyahlara Göre Trabzon (1808-1878)*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Trabzon.

Yılmaz, Ö. (2009). *"Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon"*, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi Karadeniz Özel Sayısı*, cilt:2, Sayı:7.

Xenophon (1998). *Anabasis Onbinlerin Dönüşü*, (çev. Tanju Gökçöl), Sosyal Yayınları.

Yigit, F (2006). *Gemi Kaynaklı Kirleticiler ve Trabzon Limanına Gelen Bazı Gemilerin Atık Sularının İncelenmesi*, Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü Balıkçılık Teknolojisi

Mühendisliği Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Trabzon.

[www.al-port.com/Hakkimizda.aspx](http://www.al-port.com/Hakkimizda.aspx), erişim: 04.03.2012

[www.denizcilik.gov.tr](http://www.denizcilik.gov.tr), Erişim tarihi: 03.03.2012

[www.takaonline.com/ermisten-liman-aciklamasi.html](http://www.takaonline.com/ermisten-liman-aciklamasi.html), erişim tarihi: 03.03.2012

[www.ulasimonline.com/news\\_detail.php?id=32908](http://www.ulasimonline.com/news_detail.php?id=32908), erişim tarihi: 07.03.2012

[www.sylloge-nummorum-graecorum.org/](http://www.sylloge-nummorum-graecorum.org/), Volume IX British Museum I-II (1993-2002).

Tufts Üniversitesi Dijital Kütüphane, <http://www.perseus.tufts.edu/hopper/>

## **Acente – Konsolos –Tüccar Giresun’da Bir Dava ve Uluslararası Boyutu**

**Arş. Gör. Süleyman UYGUN**

*Ordu Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü,*

*E-posta: suygun27@hotmail.com*

### **Özet**

On dokuzuncu yüzyılda uluslararası ticarete açılan Karadeniz’de, yüzyılın ikinci yarısında büyük buharlı gemi şirketlerinin gelişiyle ticari dolaşım daha da arttı. Uluslararası ticaret yeni hukuki problemlerin de ortaya çıkmasına sebep oldu. Bu problemlerden biri de Fransız Mesajeri İmperyal Kumpanyası (Compagnie des Messageries Imperiales) Giresun acentesi Velasti ile Giresunlu meşhur tüccar Kaptan Yorgi Konstantin arasında çıkmış ve Trabzon-Giresun-Ordu coğrafyasında cereyan ederek devletlerarası diplomatik bir soruna dönüşmüştür. Araştırmamız uzun süre devam eden bu dava çerçevesinde bir sahil kentinde ticaretle ilgili bütün grupların; acente-konsolos-tüccar-yerel yönetici-merkezi hükümet ilişkilerini ortaya koymayı amaçlamaktadır.

### **Anahtar Kelimeler**

Velasti, Kaptan Yorgi Konstantin, Giresun.

## Agency-Consul-Trader An Issue In Giresun And Its International Extent

### Abstract

In The Black Sea, which took up international trade in the nineteenth century, trade circulation increased further with the introduction of large steamboat companies in the second half of the century. International trade also led to the occurrence of the new legal problems. One of these problems arose between Giresun Agency, Velasti of French Messageries Imperial Company (Compagnie des Messageries Imperiales) and a well-known trader Captain Yorgi

Constantin , and turned into a diplomatic interstate problem, occurring in Trabzon-Giresun-Ordu. This study aims to present agency-consul-trader-local administrator-central governmental relationships of all the groups dealing with trade in a coastal city within the scope of that long standing issue.

### Keywords

Velasti, Captain Yorgi Konstantin, Giresun.

### 1. Giriş

XVIII. yüzyıl boyunca Avrupa'nın Osmanlı Devleti ile olan belli başlı ticaretini Fransa yürütüyordu. İngilizler onların epeyce arkasında ikinci sırada geliyorlardı. XVIII. yüzyılda Türk Akdeniz'indeki ticaret geniş ölçüde uluslar arası bir nitelik kazanırken Karadeniz'in uluslar arası ticarete açılması 1774 yılından sonra olabilmisti (Mantran, 1937: 164). Ancak, 1774'e kadar Osmanlı hâkimiyetinde olan Karadeniz'in yabancı ticaretine tamamen kapatılıp kapatılmadığı tartışma konusudur (Yılmaz, 2009: 363).

1740'tan sonra Kefe, Eflak ve Boğdan'a Fransız ticaret acenteleri yerleşmişse de bunlar büyük bir canlılık gösterememişti (Mantran, 1937: 164). Küçük Kaynarca Antlaşması, Boğazları ve Karadeniz'i Rus bandıralı ticaret gemilerine açmış bu durum ise Karadeniz'deki Osmanlı mutlak egemenliğine son vermişti. Rusya'nın Karadeniz'de siyasi ve ticari haklar elde etmesi üzerine Osmanlı Devleti'ne müracaat eden Avusturya 1783'te ticarete katılma imtiyazı elde etmişti. Rusya ve Avusturya'nın Karadeniz'de ticaret yapma hakkı elde etmeleri diğer büyük devletleri de harekete geçirmişti. 1802'de Fransa ve İngiltere Karadeniz'de serbest ticaret yapma hakkı elde etmişlerdi (Bostan, 1990: 23-24). Bu tarihten sonra Osmanlı Devleti Karadeniz'i bütün devletlerin serbest ticaretine açmaya başlamıştı (Ekinci, 2007: 63-64).

XIX. yüzyılın başlarında Karadeniz'de ticaret yapan gemileri bekleyen bir-

çok olumsuzluklar vardı. Karadeniz’de korunaklı limanlar pek azdı. Gemiler, sadece Trabzon, Sinop ve Amasra gibi belli başlı limanlara yanaşabiliyorlardı. Fakat bu limanlarda gemilerin yanaşacağı rıhtım, iskele ve yüklerini boşaltım tesisi ve depolama hizmetleri neredeyse hiç yoktu (Duran, 2004: 102). Bunun yanında Karadeniz’de kış aylarında seyr-ü sefer durma noktasına geliyordu. Nisan’ın ortalarından Ekim’in ilk haftalarına kadar olan dönemde pek az gemi Karadeniz’in karanlık ve fırtınalı sularına girebiliyordu (Woods, 1976: 28).

XIX. yüzyılın ikinci çeyreğinde buharlı ticaret gemilerinin Karadeniz’e girmesiyle deniz taşımacılığında olumsuz hava şartlarının etkisi büyük oranda ortadan kalktı. 1830’larda buharlı gemi hatlarının kurulması ile Trabzon ticareti hareketlenerek Trabzon Limanı önem kazanmaya başladı. 1836’da İngiliz, 1837’de Osmanlı buharlı gemi şirketleri İstanbul-Samsun-Trabzon hattında seferlerine başladılar. Kısa süre içinde Avusturya, Fransa ve Rus şirketleri de onları izledi (Baskıcı, 2005: 69). Buharlıların gelişiyle bölgede gittikçe artan ekonomik bir canlanma oldu.<sup>1</sup> Bu ekonomik canlanma büyük güçlerin bölge üzerinde ekonomik ve siyasi mücadelelerini de beraberinde getirdi. XIX. yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde Avusturya Lloyd (Austrian Lloyd), Russian Navigation, Paquet Company, Panhellenic, General Italian Navigation ve The Danoise gibi birçok buharlı deniz nakliyat şirketi Karadeniz ticareti için rekabet halindeydi. (Baskıcı, 2005: 71). Buharlıların gelişiyle bölgede kullanılmayan birçok liman kenti de yabancı ticaretine açılmıştı. Giresun, Ordu, Fatsa, Ünye, Sürmene ve Rize gibi Karadeniz liman kentleri bir zamanlar sadece yerel gemilerin kıyı ticareti trafiğine sahne olurken, zamanla yabancı buharlı nakliyat şirketlerinin sefer listesine girmişti (Baskıcı, 2005: 71).

## 2. Fransız Mesajeri İmperyal Kumpanyası’nın Karadeniz’e Girişi

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Karadeniz’de ticari faaliyetlerde bulunan en önemli kumpanyalardan biri de Fransız Mesajeri İmperyal Kumpanyası (La Compagnie des Messageries Imperiales) idi. 1850’lere kadar Fransızlar Levant ile ticari münasebetlerini devlete bağlı buharlı nakliyat şirketleri ile yürüttüler. Akdeniz’de posta taşımacılığını 1837’den beri Akdeniz Posta Servisi (Le Servis Maritim Postal de la Méditerranée) adlı şirket yapmaktaydı (Couvenhes, 2007a: 37). Bunun yanında Rostandların Levant Vapur Kumpanyası (Compagnie des Paquebots a Vapeur du Levant) adındaki özel nakliyat kumpanyası da Marsilya-İs-

---

1 1846 yılına gelindiğinde Trabzon Limanı’nın ithalatı 45.974.000 bin frank, ihracatı 42.097.000 frank, toplamda ise 88. 071.000 frangı buluyordu. *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins Memoir et Documents Sur Le Commerce des Pays D’Europe*, Imprimerie Centrale de Napoleone, Paris 1850, s. 36.

tanbul arasında ticari faaliyetlerde bulunuyordu (Couvenhes, 2007a: 56-57).

Akdeniz Posta Servisi buharlıları, Marsilya-İstanbul arasında Livourne, Civita-Vecchia, Messine, Malta, Syra ve İzmir'e uğrayarak seferlerini yapıyorlardı (Couvenhes, 2007a: 43-44). Şirket vapurlarının diğer seferleri ise Marsilya'dan hareketle Pirée ve Syra üzerinden İskenderiye hattıydı. Bu iki şirket daha sonra, Messageries National Genel Şirketi ( La Société de l'Exploitation Générale des Messageries Nationales) ile birleşerek 8 Temmuz 1851 yılında Fransa'nın şimdiye kadar en büyük limited posta vapur nakliyat şirketi olan Mesajeri Nasyonal Kumpanyası<sup>2</sup>'ni (La Compagnie des Messageries Nationales) kurdu (Couvenhes, 2007a: 43-44; 2007b: 260). Mesajeri Nasyonal Kumpanyası kurulduğunda 6 milyon frank bütçe ve 4. 7 milyon frank değerinde (toplamda 2. 400.000 sterlin bütçe) deniz ekipmanına sahipti (Couvenhes, 2007a: 37; Diplomatic and Consular Report, 1892: s. 4).

Mesajeri Nasyonal Kumpanyası'nın posta taşımacılık imtiyazı 20 yıldı ve bu süre bittiğinde tekrardan devletle yeniden anlaşma imzalanması gerekiyordu (Couvenhes, 2007b: 266-268; 2004: 6-7). Kumpanyanın kurulmasından kısa bir süre sonra Fransa'da hükmet darbesi oldu ve III Napolyon imparatorluğunu ilan etti. III. Napolyon'un imparatorluğa geçmesiyle kumpanyanın adı 28 Şubat 1853'de Mesajeri İmperyal (La Compagnie des Services Maritimes des Messageries Imperial 1852-1871, daha sonra La Compagnie des Messageries Maritimes 1871-1977) olarak değiştirildi.

9 Eylül 1851'de 16 buharlıyla seferlerine başlayan Mesajeri İmperyal Kumpanyası 1871'e kadar filosundaki vapur sayısını dörde katladı. Kumpanya'nın 1851'de 16 olan vapur sayısı, 1857'de 44, 1871'de 64'e ulaşıyordu (Couvenhes, 2007a: 183). 1890'lara gelindiğinde Mesajeri Kumpanyası'nın vapur filosu 61'e, bu vapurların taşımış olduğu tonaj ise 172. 959'a ulaşıyordu. Aynı yılda Kumpanya hizmetinde 520 ofisiyer ve 4. 917 mürettebat istihdam ediliyordu (Diplomatic and Consular Report, 1892: s. 4).

Mesajeri İmperyal Kumpanyası kısa sürede ağlarını dünyanın dört bir yanına yaydı. 1854-1857 arasında Akdeniz ve Karadeniz, 1857'de Brezilya ve Plata, 1861'de Hindicini'nde posta taşıma imtiyazı elde etti. 1854 yılı Mesajeri İmperyal Kumpanyası için bir dönüm noktası oldu. Kumpanya buharlıları, Kırım Savaşı (1853-56) esnasında İstanbul-Varna arasında ayda 8 sefer yaparak tüm Kırım limanlarında asker, hasta, yaralı ve askeri malzeme taşıdı. Mesajeri İmperyal Kumpanyası, savaş esnasında göstermiş olduğu bu üstün gayretin karşılığını almakta

2 1851'de Service Maritime Des Messageries Nationales adında kurulan kumpanya, 1852-1871 arasında faaliyetlerine Messageries İmperyal Kumpanyası adıyla devam etti. Marie-Françoise Berne-ron-Couvenhes, "La Concession des Services Maritimes Postaux au XIXe Siecle: La Cas Exemplaire des Messageries Maritimes" *Revue Economique*, Vol. 58, No. 1, Jan. 2007, s. 260.

gecikmedi. Kumpanya, Kırım Savaşı'ndan sonra mevcut ağlarını genişleterek Eylül 1855'te Sivastopol'da, 27 Mayıs 1857'de Trabzon, İbrail, Kalas'ta posta taşıma imtiyazı elde etti (Couvenhes, 2007a: 127; Rances, 1867: 32; Levasseur, 1912: 714).

Mesajeri İmperyal Kumpanyası'nın Karadeniz'de yapmış olduğu seferlerin ekonomik getirisi ilk dönemler pek de planlandığı gibi olmadı. Kumpanya ancak almış olduğu hibe sayesinde buradaki seferlerini devam ettirebiliyordu. 1850'lerden sonra Karadeniz'de sefer yapan birçok İngiliz kumpanyası sübvansé edilmediğinden, Mesajeri İmperyal ve Avusturya Lloyd karşısında rekabeti kaybetmiş ve seferlerini sonlandırmak zorunda kalmışlardı (Baskıcı, 2005: 72). Ancak gerek Mesajeri İmperyal, gerek de diğer yabancı kumpanyaların Karadeniz'e yapmış oldukları düzenli seferler bir yandan bölge ticaretini kısa sürede canlandırırken diğer yandan deniz nakliyat şirketlerinin kâr oranlarını önemli ölçüde arttırmalarını sağlamıştı (Diplomatic and Consular Report, 1888: 4; Fesh, 1999: 580-583).

Mesajeri İmperyal Kumpanyası'nın Karadeniz'deki seferleri 1850'de Sivastopol, 1857'de İstanbul-Trabzon; İstanbul-İbrail ve Kalas<sup>3</sup> olmak üzere üç ana hat üzerinde başlamıştı (Couvenhes, 2007a: 127). Mesajeri İmperyal Kumpanyası buharlıları 1857'de İstanbul-Trabzon seferlerini, Sinop İnebolu, Şamsun, Ordu, Giresun'a uğrayarak gerçekleştirmekteydi (Baskıcı, 2005: 72). Kumpanya uğradığı limanların birçoğunda acenteler açmıştı. Mesajeri Kumpanyası'nın Giresun, Sinop ve İnebolu'da acenteler açmasını Babıali, memnuniyetle karşılamış ve 18 Temmuz 1857'de Sinop, İnebolu ve Giresun kaymakamlarına Mesajeri İmperyal Kumpanyası acentelerine saygı ve hürmet gösterilmesi ve hüsn-i muamelede bulunulması yolunda emirnameler göndermişti. (BOA. HR. MKT. 198/8, 18 Temmuz 1857). Mesajeri İmperyal Kumpanyası'nın Karadeniz sahil kentlerine atadığı acenteler daha çok Ermeni ve Rumlardan müteşekkildi.<sup>4</sup>

Mesajeri İmperyal Kumpanyası ve diğer buharlı deniz nakliyat kumpanyalarının faaliyetleri, Karadeniz'in birçok sahil kentinde olduğu gibi Giresun'da da Osmanlı tebaası gayrimüslimlerin özellikle de Rumların daha fazla ticaretle uğraşmalarını sağlamıştı. Mesajeri Kumpanyası'nın Karadeniz'deki acenteleri, çoğu zaman kumpanyanın ve Fransa devletinin, siyasi ve ekonomik gücünden istifade ederek kendi çıkarları gereği davranmaktan geri kalmamışlardı. Mesajeri İmperyal Kumpanyası'nın Giresun acentesi Velasti de kumpanyanın ve Fransa'nın

3 Bu hat üzerinden ilk deneme seferi W. Deligrad komutasında 14 Temmuz 1856'da yapılmıştır. HR. TO. 319 / 9, 07. Temmuz 1856.

4 Karadeniz'deki Mesajeri acenteleri için Bkz. Raphael C. Cervati, *Annuaire Oriental du Commerce de l'Industrie, de l'Administration et de la Magistrature*, 10<sup>eme</sup> anne, Paris 1891-(Hicri 1308-1309), s. 867-869.

nüfuz ve olanaklarını sonuna kadar kullanmaktan geri kalmamıştır. Bu nedenle çoğu zaman Giresunlu tüccarlarla arasında sorunlar yaşanmıştır. Giresun'un ileri gelen Rum tüccarlarından Kaptan Yorgi ile acente Velasti arasında geçen dava bu soruna bir örnek teşkil etmektedir.

### 3. Mesajeri İmperyal Kumpanyası Giresun Acentesi Velasti ve Kaptan Yorgi Arasındaki Dava

Kaptan Yorgi Konstantin,<sup>5</sup> Osmanlı tebaası Rumlarından olup bölgenin ileri gelen tüccarlarından ve kendi mesleğinden birçok kişinin eskiden beri teveccühünü kazanmıştır. Bölge ahalisinden gerek Müslümanlar ve gerek de gayrimüslimler ondan ve ailesinden övgüyle bahsetmektedir. Kaptan Yorgi'nin kardeşi Kaptan Yani ve babası Kaptan Konstantin bölgede bulunan imtiyazlı kaptanlardır. Kaptan Yorgi ve ailesi Osmanlı Devleti için önemli hizmetlerde bulunmuşlardır. Kaptan Yani, Osmanlı askerlerine erzak götürdüğü sırada Giresun açıklarında batan bir geminin tayfalarından birçoğunu boğulmaktan kurtarmıştır. Daha sonra boğulan tayfaları denizden toplarken kayığı alabora olmuş ve kendisi de boğularak ölmüştür (BOA. MVL. 626/ 38, 14 Ekim 1861).

Kaptan Yorgi, gerek devlet yöneticileri, gerek de bölgedeki yabancı konsoloslar ve kumpanya acenteleri nezdinde de saygın bir yere sahipti. Giresun'a Rusya ve Yunan devletleri tarafından konsolos vekili tayin edilen Mösyö Cirboni'yi ilk dönemler kimsesi olmadığından Kaptan Yorgi, hanesinde misafir ederek ona bir hayli ikramda bulunmuş hatta on bin kuruştan fazla da borç para vermiştir (BOA. MVL. 408/41, 18 Ocak 1863). Mesajeri İmperyal Kumpanyası'nın Giresun'da acente açtığı günden beri Kaptan Yorgi'nin bu kumpanya yararına her türlü fedakârlıkta bulunması hem kumpanya yöneticilerini hem de Fransa devletini gayet memnun etmiştir. Bu nedenle Fransız İmparatoru ona nişan vermiştir. Acente Velasti zamanına kadar Mesajeri Kumpanyası'nın Giresun'da bulunan tüm acenteleri ondan memnun olmuştur (BOA. MVL. 626/ 38, 20 Ekim 1861).

Kaptan Yorgi, Mesajeri İmperyal Kumpanyası yöneticileri nezdinde saygın bir yere sahip olduğundan, kumpanyada sözü geçer bir konumdaydı. Öyle ki daha sonra dava yaşayacağı kişi olan Rum kökenli arkadaşı Velasti'nin Mesajeri İmperyal Kumpanyası acenteliğine getirilmesinde dahi Kaptan Yorgi önemli rol oynamıştır. Velasti'nin acenta olmasından az sonra Giresun Rus konsolos vekili Cirboni'ye damat olması da yine onun aracılığıyla olmuştur. Bunun yanında Velasti, ne vakit ekonomik yönden zor duruma düşse Kaptan Yorgi ona borç para vermekten geri durmamıştır (BOA. MVL. 408/41, 18 Ocak 1863). Ancak Kaptan

---

5 Kaptan Yorgi Konstantin hakkında çalışma yapan Giresun Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü Öğretim Üyesi Yrd. Doç. Dr. Sezai Balcı'ya elindeki belge ve bulguları benimle paylaştığı için müteşekkirim.

Yorgi ile Velasti arasındaki dostluk ilişkileri zamanla yerini soğuk rüzgârlara bırakmaya başlamıştı.

Kaptan Yorgi ile Velasti'nin arasının bozulmasının şüphesiz birçok nedeni vardı. Mesajeri İmperyal Kumpanyası Giresun acenteliğine getirilen ve aynı zamanda Giresun Rus konsolosuna damat olan Velasti, hem ekonomik yönden hem de siyasi yönden güçlenmiştir. Velasti, bu gücünü çoğu zaman kendi çıkarları doğrultusunda kullanmıştır. Fransız vapurlarının Giresun'a her geliş-gidişinde tüccara zorluk çıkarmış ve onları azarlamıştır. Tüccar ise ihtiyacından dolayı Velasti'nin bu taşkınlıklarına göz yummak zorunda kalmıştır. Yine havanın kötü olduğu zamanlarda vapurların iskeleye yanaşamadığı durumlarda gerek ticari işlerde gerek de postaların ve yolcuların karaya taşınmasında Velasti zorluk çıkarmıştır. Bunun yanında Giresun'a uğrayan gemilerden yolcu ve postaların karaya çıkarılmasında Velasti kendi kayıkçılarını çalıştırdığından diğer kayıkçılar geçim sıkıntısına düşmüşlerdir (BOA. MVL. 626/ 38, 20 Ekim 1861).

Giresun Kaimakamı Ali Paşa; bir gün Kaptan Yorgi, Velasti ve kayınpederi olan Rus Konsolos Vekili Cirboni'ye hanesinde davet vermişti. Bu davet esnasında bir aralık Giresun'daki Mesajeri eski acenteleri hakkında konuşulduğunda Kaptan Yorgi eski acente Brodelani'den övgüyle bahsetmişti. Bunun üzerine konsolos vekili benim damadıma üstünlüğü var mıdır ki diye itiraz ettiğinde Kaptan Yorgi tarafından mülayimane cevap verilmiş ise de bu iltifatlar nevinden olan sözler iki tarafın da birbirlerine olan gizli sürtüşmelerini ortaya çıkarmıştı. Bu davetten bir gün sonra aradaki kırıngılığın düzelmesi için Kaptan Yorgi, Konsolos Vekili Cirboni'yi evine davet etmiş ise de Cirboni ona gücenmiş olduğundan davate icabet etmemişti (BOA. MVL. 626/ 38, 20 Ekim 1861; MVL. 408/41, 18 Ocak 1863).

Kaptan Yorgi, Ali Paşa'nın hanesinde yaşanan tatsız olaydan önce Velasti'ye Malta'ya göndermek üzere 1000 Frank faizsiz, ayrıca kendisine de 1000 Frank, ayda 300 Frank faizle olmak üzere borç para vermişti. Velasti, Kaptan Yorgi'den aldığı borcun bir kısmını ödemiş, geri kalan büyük bir meblağı da verememişti. Ali Paşa'nın hanesinde yaşanan tartışmadan kısa bir süre sonra Kaptan Yorgi, Velasti'den borcunu alması için kaptanı İly'a'yı acenteye gönderdiğinde Velasti, borcunu ödememenin yanında hakaret içerikli bir de mektup yazarak Kaptan Yorgi'ye göndermişti (BOA. MVL. 626/ 38, 5 Mart 1852). Bu sırada Dersaadet'te bulunan Kaptan Yorgi'nin kardeşi marifetiyle sefarethanede alınmakta olan maaşlarının acente tarafından kesilmesi ve buna el konulmasına teşebbüs edilmesi aralarının daha da açılmasına sebebiyet vermişti (BOA. MVL. 408/41, 18 Ocak 1863).

Kaptan Yorgi ile arası açılan Velasti, kayınpederi Rus konsolos vekili Cirboni ile anlaşarak Kaptan Yorgi hakkında bir iddia ortaya attı. Bu iddiaya göre

Kaptan Yorgi işkampaviyasına (büyük filika) Çerkez sahillerine götürülmek üzere yirmi beş varil barut yükleyecekti. Velasti ve kayınpederi bu haberi hemen Trabzon'da bulunan Rusya konsolosuna bildirmişlerdi. Bunun üzerine Trabzon Rus konsolosu Maşti Bey, olayı incelemek üzere bir Rus gemisine binerek hemen Giresun'a gelmişti (BOA. MVL. 408/41, 18 Ocak 1863).

Kaptan Yorgi'nin bu konuyla ilgili Rus konsolosu Maşti Bey hakkında yazdığı protestotunda; Maşti Bey'in Giresun'daki Kançılıryası Kıryato vasıtasıyla kendi başlarına bazı haneleri basıp hanelerin çatılarını kırarak bir takım rezaletler çıkardıklarını hatta Bulancak ve Ordu iskelelerinde bulunan mağazaları dahi arattıklarını, ancak barut namına bir şey bulamadıkları halde iftiralarına devam ettiklerini belirtmişti (BOA. MVL. 408/41, 12 Ocak 1863).

Trabzon Rus konsolosunun Kaptan Yorgi aleyhinde olmasının birçok nedeni vardı. Velasti, Giresun Rus Konsolos Vekili Cirboni ile olan akrabalık ilişkisinden yararlanarak Kaptan Yorgi aleyhinde bölgedeki Rus konsoloslarının nüfuzunu kullanma yoluna gitmişti. Bunun yanında bölgedeki Rus konsolosları bir aralık Giresun, Bulancak, Şarki Karahisar taraflarında bulunan Hristiyan ahalisi Rusya'ya göç ettirmek için tahrik etmişlerdi. Kaptan Yorgi'nin Hristiyan hanelerin göçüne engel olması Trabzon Rus Konsolosunu büsbütün sinirlendirmiş ve bu da onun intikam alma hırsını daha da kamçılıyordu (BOA. MVL. 408/41, 18 Ocak 1863).

Velasti'nin ve kayınpederinin ileri sürdüğü barut meselesi uzun bir süre devam etmişti. Kaptan Yorgi'nin ev ve dükkânlarında baruttan bir iz bulunamayınca bu defa Velasti'nin kayını Ahilef, Trabzon Rus Konsolosu'nun bilgisi dâhilinde Kaptan Yorgi'nin Trabzon'da bulunan sefinesini aramak üzere yanına bir kaç zaptiye almıştı (BOA. MVL. 626/38, 6 Mart 1862). Konsolos ve ona refakat edenler Kaptan Yorgi'nin sefinesini aramışlarsa da baruttan bir eser bulamamışlardı. Bunun üzerine sefinede bulunan Kaptan Yorgi'nin yeğeni Lefter, Velasti'nin kayınına: *"Aradığınız barutu buldunuz mu eğer bulduysanız onunla balık tutup bize de gönderin"* Diyerek alay edici lakırdılar söylemiş bu da Velasti ve etrafındakilerin nefretlerini daha da arttırmıştı. Ertesi gün Kaptan Yorgi, Lefter'i Fransız Mesajeri İmperyal Kumpanyası vapuruyla kendisine gelen parayı almak için gönderdiğinde, Velasti zıkr olunan emaneti vermedikten başka kayını dahi: *"Dünkü gün sen bana gemide şöyle birkaç söz söyledin"* Diyerek Lefter'e birkaç tokat atıp kovmuştur. Yeğenin yanına ağlayarak geldiğini gören Kaptan Yorgi, bunun sebebini sormak üzere acentahaneye gittiğinde Velasti, Lefter'in elinde imzalı bilet olmadığı için parayı vermediğini söylemiştir. Bundan kısa bir süre sonra Yorgi'nin yazıcısı Kozani gelmiştir. Kozani parayı almak için elinde bileti getirdiği bir sırada Velasti, bileti Kaptan Yorgi'nin imzalamasını istemiştir. Bunun üzerine Kaptan Yorgi bileti imza etmek üzere iken Velasti, bileti alarak cebine koymuş ve

sizin burada akçeniz bu kadar diyerek daha sert muameleler göstermiştir. Bu esnada Velasti'nin kayını hiddetle merkur Kozani'nin üzerine hücum ederek darp etmeye başladığında Velasti de Kozaniye saldırmıştır. Kavda dışarıda da devam etmiş, Kozani aldığı darbelerden dolayı aşağıya yuvarlanıp düşmüş olduğundan yüzünden ağzından kan gelmiştir. Bu kavgadan dolayı Kozani hastalandığından uzun süre yatakta kalmak zorunda kalmıştır. Kozani'yi tedavi eden fransız doktor Filori ve olayı gören diğer kişiler Kozani'nin durumu hakkında bilgi vermişlerdir (BOA. MVL. 626/38, 12 Eylül 1861). Yaşanan bu hadiseler üzerine Kaptan Yorgi, durumu Giresun Kaymakamı Ali Bey'e bildirerek hem parasını istemiş, hem de yazıcısının dövülmesinden dolayı tazminat talebinde bulunmuştur (BOA. MVL. 626/38, 10 Eylül 1861).

Kaptan Yorgi takririnde olaydan sonrasını şöyle anlatmıştır: Olaydan sonra doğruca Karantina Dairesi'ne gelmiş ve bu esnada Ali Paşa'nın orada olduğunu görmüştüm.<sup>6</sup> Olayı Ali Paşa'ya anlattığımda benden hemen halimi beyan eden bir dilekçe yazarak Aza-i Meclis'e sunmamı istemişti. Karantinanın kapısından dışarı çıktığım esnada Velasti'nin Rus konsolos vekili olan kayın pederi yanıma geleerek Rus konsolosunun selamının olduğunu ve benim hapsedilmem gerektiğini Ali Paşa'ya söylemiştir. Velasti'nin kayıkçısı Mustafa'nın mahkemesiz hapsolunmasını protesto eden konsolosun neden mahkemesiz olarak benim hapis olunmamı istediğini anlayamamıştım. Daha sonra halimi beyan eden bir dilekçe Aza-i Meclis'e sunmuştum (BOA. MVL. 626/38, 5 Mart 1861).

Velasti'nin bu olay hakkında Rusya Konsolosuna ve Ali Paşa'ya verdiği bilgiler farklılık arz etmektedir. Velasti'ye göre Eylül ayının on ikisinde Kaptan Yorgi, yazıcısı Kozani, yeğeni Lefter ve Akraları Yorika, Haçika, Kaptan Yani, Çulfaoğlu Teodori ve sair şahıslar acenteden içeri girdiklerinde Kaptan Yorgi, neden bana gelen emaneti vermezsin ve adamımı döversin diye bağırmıştır. Velasti de bana kimse poliş vermedi ki ben de emaneti vereyim demesi üzerine Kaptan Yorgi, seni bu mevkiye ben getirmiştım, seni bu mevkiden tekrar düşürerek de benim ve senden intikam alacağım demiştir. Velasti, neden bu kadar kalabalık geldiğini kendine sorduğunda ise emanetimi vermediğine herkes şahit olsun diyerek cevap vermiştir. Velasti, bunun üzerine yarın ben de on adam alıp yanına geleyim ve onları şahit yapayım demiştir. Velasti, Kaptan Yorgi ile bu şekilde tartıştıkları esnada yazıcısı Kozani'nin hırsıyla gelerek elindeki polişeyi masaya vurması ve bazı ağza alınmayacak lakırdılar etmesi üzerine onu tutup dışarıya iteklediğini söylemiştir. Daha sonra Kaptan Yorgi de dâhil olmak üzere cümlesi Velasti'nin üzerine saldırmıştır. Bu esnada Kayıkçı Mustafa gelerek, Velasti'yi zorla

6 Ali Paşa da komisyona verdiği raporunda Karanti'na dairesinde olduğu esnada Kaptan Yorgi'nin yanına geldiğinden bahsetmektedir. MVL. 626 / 38, 28 Aralık 1861.

onların ellerinden aldığını söylemiştir.<sup>7</sup> Velasti, bu kavga esnasında acentehane-  
den ne kaybolmuşsa zarar ve masrafını Kaptan Yorgi'den talep edeceğini söyle-  
yerek can güvenliklerinin sağlanmasını yerel hükümetten istemiştir (BOA. MVL.  
626/38, 10 Eylül 1861).

Velasti, bu aciz durumunu Kaptan Yorgi'nin dostu olduğu için Kaymakam  
Ali Paşa'ya anlatmakta tereddüt ettiğini ve o gün Giresun'da Fransız konsolosu  
bulunmadığı için Rusya konsolosuna gitmek zorunda kaldığını belirtmiştir.  
(BOA. 26/33, 14 Eylül 1861). Konsolos da hemen olayı görüşmek üzere Ali Pa-  
şa'yı hükümet binasına çağırıştır. Velasti, konsolosla birlikte eve giderken Ali  
Paşa'yla karşılaşmış, Ali Paşa'nın onu ve görgü tanıklarını olayı anlatmak üzere  
hükümet binasına çağırıldığını söylemiştir. Velasti eve geldiğinde ise konsolos ba-  
şından geçenleri bir takrir halinde hükümete arz etmesini istemiştir. Ancak Ve-  
lasti, Kaptan Yorgi'den korkularından Türkçe yazacak hiçbir kâtip bulamamış ve  
bunun üzerine Ali Paşa'ya haber göndererek bir kâtip istediğini söylemiştir. Ve-  
lasti, Ali Bey'in gönderdiği kâtibe takririni yazdırmış, konsolos vasıtasıyla hükü-  
mete göndermiştir. Ancak takrir ulaşmadan iki zaptiye Velasti'yi almaya gelmişti.  
Bunun üzerine Velasti, zaptiyeleri göndermiş ve arkasından da Rus konsolosuna  
durumu anlatmıştı (BOA. 626/38, 10 Eylül 1861). O vakit konsolos Velasti'nin  
hükümet binasına gitmesini engellemiştir. Daha sonra Velasti kendi kayıkçılarına  
haber göndererek yanına çağırıştır. Bu esnada Kaptan Yorgi'nin kayıkçıları ve  
hamalları acentehanenin önünde bir takım taşkınlıklar çıkarmışlardır. Velasti,  
aynı gece takririni Trabzon'a göndermek için kayıkçı aramış ise de Kaptan Yorgi  
kimisine 80 kimisine de 100 kuruş vaat ettiğinden hiçbir kayıkçının gitmek iste-  
mediği belirtmiştir. Velasti, kayıkçılardan gitmek isteyenlerin öldürülecekleri kor-  
kusuyla vazgeçtiklerini ve nihayet gümrük hamallarından birini zorla ikna ettiğini  
ancak onun bile Trabzon gümrüğüne ulaştığında dayak yediğini iddia etmiştir  
(BOA. 626/38, 5 Mart 1862).

Kaptan Yorgi hakkında ortaya atılan bir diğer iddia da dava hakkında şah-  
itlik yapan herkese rüşvet verdiği yönündeydi. Davaya bakan komisyonun ra-  
poruna göre rüşvet meselesinin ortaya çıkmasında asıl sorumlu olan kişiler  
sadaret yaverlerinden Mehmet Rauf Efendi ve Akköy Müdürü İsmail Efendi'dir  
(BOA. MVL. 408/41, 18 Ocak 1863). Mehmet Rauf Efendi'ye göre Kaptan Yorgi,  
İsmail efendiye 100 Lira, Trabzon Valisi Cemalettin Paşa'ya tüccar Krekyan vası-  
tasıyla 200 Lira, Giresun sandık sarrafına 130 lira ve bir de 20 lira değerinde pır-  
lanta yüzük, Gümrük memuru Ahmet ve karantina müdürüne 10'ar bin guruş

7 Kayıkçı Mustafa verdiği takrirden de Velasti'yi doğrular şekildedir. MVL. 626 / 38; Ancak Velasti'nin kayıkçısı Mustafa sorguya çekildiği sırada Kaptan Yorgi'nin anlattıklarını doğrular şekilde ifade vermiştir. Kayıkçıların Kaptan Yorgi'den korktuklarından Trabzon'a gitmek istemediklerini ise doğrulamışlardır. MVL. 626 / 38, 6 Mart 1862 tarihli Kayıkçı Mustafa'nın istintakı.

vermiştir. Bunun yanında Giresun Kaymakamı Ali Paşa'nın kendisine olan 38 bin kuruluşluk borcunu silmiştir. Diğer yandan dava sürecinde kendisini Yunan tebaası olarak kabul etmeyen Trabzon Yunan konsolosuna da 300 lira vererek kendisini Yunan tebaalığına geçirmiştir (BOA. 626/38, 14 Mart 1862).

#### 4. Dava'nın Uluslararası Sorun Haline Gelmesi

Kaptan Yorgi'ye istinat edilen rüşvet suçlamalarından dolayı hakkında Meclis-i Vala'da soruşturma başlatılmıştır. Meclis-i Vala'da cereyan eden müzakerede 9 Eylül 1862'de Kaptan Yorgi ve rüşvete vasıta olan herkesin gözetim altında tutulmasına, 10 Kasım 1862 tarihinde ise Kaptan Yorgi'nin bir yere gidemeyecek surette denetim altında tutulmasına karar verilmiştir. 30 Kasım 1862 tarihinde ise Yorgi'nin hükümet konağında tevkif edilmesine dair ferman çıkmıştır (BOA. 408/41, 18 Ocak 1861).

Kaptan Yorgi hapsedilmesine dair hemen bir protesto yazmıştır. Bu protestosunda Kaptan Yorgi, özetle şöyle demiştir: *Kendim Giresun tüccarından olup tevkif edilmem hususunda ferman buyrulmuş, halbuki tevkifimizi gerektirecek bir durum varsa yargılanmaya razıyım. Miele-i selase arasında kabul görmüş bir tüccar olduğum halde hakkımda iddia edilen bir suç anlaşılmadan tevkif edilmem ferman buyrulduğundan bu gece habiste kaldım. Haşmetlü Fransız İmparatoru tarafından verilen nişanın onuruna, kadir ve haysiyetine nakis getirecek bu duruma düvel-i saire razı değildir. Gerek Müslüman gerek de gayr-i Müslim tüccarlar bana kefil olmak istemektedirler. Hamil olduğum nişanın onurunu korumak için tevkif olmamı protesto eder ve tahliyeme müsaade buyrulmasını istirham ederim* (BOA. MVL. 408/41, 8 Ocak 1863).

Kaptan Yorgi'nin hükümet konağında hapsedilmesini Trabzon Yunan konsolosu da tepkiyle karşılamıştı. Yunan konsolosunun 12 Ocak 1863'te yazdığı protestosu özetle şöyleydi: *Yunan Devleti tebaasından Yorgi Konstantin, bab-ı hükümette tevkif olunması sebebiyle cânib-i sefarete müracaat etmiştir. Yorgi Konstantin bezirgânın eskiden beri Yunan olduğu herkes tarafından kabul edilmiş ve bu güne kadar kimse Yunan değildir diye bir iddia ortaya atmamıştır. Merhum Yunani olduğundan Yunan hükümetinden başka hükümetin bu işe karışması mugayir nizamdır. Bu dava hakkında bizden başka hükümet tanılamayacağından Yorgi Konstantin'in hapsinden doğmuş olan zarar, ziyan ve masraflarını bu duruma sebep olanlardan dava etmek üzere gerek konsolosluk, gerek de Yorgi Bezirgân tarafından protesto ederim* (BOA. MVL. 408/41, 12 Ocak 1863; 11 Eylül 1861).

Trabzon Yunan konsolosunun Kaptan Yorgi'nin Yunan tâbiyetinde olduğunu ileri sürerek serbest bırakılmasını istemesi mahkeme tarafından kabul edilmemişti (BOA. MVL. 408/41, 12 Ocak 1863). Mahkeme komisyonu, dava tam olarak sonuçlanıncaya kadar Kaptan Yorgi'nin mahbusiyetinin devam edeceği bil-

dirmişti. Bunun yanında eğer Yunan konsolosu isteğinde ısrar ederse konsolosun Dersaadet'e havale edileceği komisyon tarafından beyan edilmişti (BOA. MVL. 408/41, 12 Ocak 1863). Kaptan Yorgi'nin davasına bakan komisyon Müslüman tüccarlardan ve muhtelif Osmanlı tebaası gayrimüslimlerinden oluşmaktaydı (BOA. MVL. 408/41, 20 Ekim 1863; A.M. 26/33, 18 Aralık 1861). Davanın süreci boyunca Rus, Fransız ve Yunan konsolosları haberdar edilmiştir.

Davanın ilk dönemlerinde Yunan konsolosu, Velasti'nin haksız olduğunu Fransız konsolosuna rapor ettiğinde Fransız konsolosu dahi bu raporun altına imza atmıştı (BOA. A.M. 26/37, 28 Aralık 1861). Ancak davanın ilerleyen sürecinde Fransız konsolosu Kaptan Yorgi'nin aleyhinde faaliyet göstermeye başlamıştır. Velasti, Fransız vatandaşı olduğu için davaya İstanbul Fransa sefiri müdahil olmuş ve mesele hakkında yapılan yazışmaların bir nüshasını Trabzon Valisi Ali Bey'den istemiştir. İstanbul Fransız sefiri, davanın mecliste değil de kurulacak bir komisyonda görülmesinin daha uygun olacağını söylemiştir (BOA. MVL. 626/38, 14 Ekim 1861). Bunun yanında davanın her aşamasına Trabzon Fransa Konsolosu Divriyer de müdahil olmuştur. Trabzon Fransa konsolosu davayı takip etmesi için kaçırlıyasını Giresun'a göndermiştir (BOA. A. MKT. UM. 505/86, 12 Ekim 1861). Ayrıca Trabzon Fransa Konsolos Vekili Guediré, Ali Paşa'ya yazdığı taktirinde bu davada isimleri belirlenmiş olan şahitlerin kendisine gönderilmesini ve bu şahitlerin gelmemesi durumunda zorla getirilmesini istemiştir (BOA. MVL. 626/38, 5 Ekim 1861).

Kaptan Yorgi ve Velasti davasına bakan komisyon nihayet bir karara ulaşmıştı. Komisyonun kararı şu şekildedeydi; Kaptan Yorgi'nin mahbusiyeti durumunda Velasti'nin de bulunduğu mahalden celp olunarak mahkemeye getirilmesi gerekmektedir. Velasti ortalarda yokken, Kaptan Yorgi'nin tevkif olması adaletle mugayir bir durumdu. Kaptan Yorgi'nin mahbusiyetinin devam etmesi durumunda o da ileri de ilhak-ı hak isyarak boş durmayacaktır. Bunun yanında Kaptan Yorgi'nin Fransız Doktor Jebir tarafından hasta ve tedaviye ihtiyacı olduğu bildirildiğinden sıhhatinin el verdiği cihetle taht-ı nazarı hükümette kefile bağlanarak serbest bırakılması bil ittifak tasvip olunmuştur (BOA. MVL. 408/41, 18 Ocak 1863).

Komisyon kararının bu şekilde sonuçlanması gerek Trabzon Fransa konsolosu gerek de Rus konsolosu nezdinde tepkilere neden olmuştur. Trabzon Fransız konsolosu dava sonucunu komisyona hitaben yazdığı mektubunda özetle şöyle protesto etmiştir: *Kaptan Yorgi'nin hapsedilmesinin yanında Velasti'nin de gözetim altına alınacağını bildirmişsiniz. Mösyö Velasti'nin bu tarafa gelmesini çarçabuk kendisine yazdım. Kaptan Yorgi'nin dava neticeleninceye kadar tevkif edildiği hükümet konağından alınarak uygun bir mahalde gözetim altında tutulması daha sonra da kefile bağlanarak serbest bırakılması hususunu protesto ede-*

rim. Kaptan Yorgi, hükümet dairesinde hapis edilmediği sürece Velasti komisyona gönderilmeyecektir. Bu dava hakkında ne sefaret, ne zat-ı devletleri ne de davaya bakan komisyon müttefiktir (BOA. MVL. 408/41, 15 Ocak 1863).

Davaya bakan komisyon Fransız konsolosunun protestosuna yine protestoyla karşılık vermiştir. Komisyon Fransız konsolosuna yazdığı protestosunda özetle şöyle demektedir: *Trabzon Fransız konsolosu Kaptan Yorgi'nin kefile bağlanarak gözetim altında serbest bırakılması kararını protesto etmiştir. Bu protesto komisyonumuz tarafından kabul olunmamıştır. Çünkü bu dava başlangıçta küçük bir iş iken her nasılsa bu müdahalelerle önem kazanmış ve büyümüştür. Dava süresince celp olunması gereken şahıslar getirilmiş ve bunlar içerisinde Kaptan Yorgi'de tevkif edilmiştir. Yorgi'nin tevkifi süresince komisyon Velasti'nin de yakalanması hususunda karar verdiği halde Velasti ortalıkta yokken Kaptan Yorgi'nin tutuklu kalması adalet ve hakkaniyete uymamaktadır* (BOA. MVL. 408/41, 17 Ocak 1863).

Fransız konsolosunun protestosu karşısında davaya bakan komisyon, bas-kılara rağmen geri adım atmamıştır. Kara Yorgi'nin suçsuz olduğunu ve tevkif edilmesini adalete mugayir gören komisyon Kaptan Yorgi'yi tevkif etmektense istifa etmeye karar vererek, mahkemeyi Dersaadet'e havale etmeyi uygun bulmuştur (BOA. MVL. 408/41, 18 Ocak 1863).

Davanın başından beri Kaptan Yorgi aleyhinde faaliyette bulunan Trabzon Rus konsolosu ise mahkeme sürecinde Velasti ve kayınpederi Giresun Rus Konsolos Vekili Cirboni ile ortak hareket ederek Kaptan Yorgi aleyhinde birçok asılsız iddiada bulunmuşlardır. Bu iddialardan biri de Kaptan Yorgi'nin hapisteyken sefinesinde barut taşımaya dairdi. Buna göre Giresun Tüccarlarından Kaptan Yorgi'nin işkompaviyasına (büyük filika) reisi İliya Yordan, Giresun'da Kokara mahallesinden aldığı yirmi beş varil barutu yükleyip Polathane Limanı'nda Devlet-i Aliye tebaasından Hacı Boroğlu'na teslim etmişti. Barut meselesi hakkında verilen bilgiler araştırılmaya değer bulununca olayı araştırmak üzere bir karma komisyonun kurulmasına karar verildi.<sup>8</sup>

Trabzon Rusya Konsolosu, yanına birkaç refakatçi ve meclis azasından dahi iki kişi alarak merhum merhum Hocaboroğlu'nun hanesi, çarşıda bulunan dük-kân ve mağazalarının hepsini arattırdı. Ancak söz konusu 25 varil baruttan kati-

8 Bu komisyonda şu kişiler vardı: Tahkikat Meclis Reisi: Süleyman Ağa, Trabzon hanedanından Osman Ağa, Mahkeme Ticaret Reisi: Ömer Efendi, Hayriye Tüccarından Tahlizade Hacı Efendi, Meclis-i Kebir Azasından Hacı Hamid Efendi, Hayriye Tüccarından Hacı Halil Ağa, Meclis Tahkik azasından: Murtaza Efendi, Osmanlı Vapurları Kumpanya Ajansı: Mösyo Civanni, Meclis-i Kebir Azasından: Kocabaş Kostantin, Katolik Milleti Tüccarından Barkındak Oğlu Hoca Artin, Rum Milleti Tüccarından Kokol Oğlu Hoca Yanika. Bu komisyondan başka Polathane Limanı müdürüne de konu hakkında haber verildi ve gereğinin yapılması bildirildi. MVL. 408/ 41.

yen ne bir eser ne de bir iz bulundu. Bunun yanında limanda bulunan karantina ve gümrük memurları da sorguya çekildiyse de herhangi bir malumat alınamadı (BOA. MVL. 408/41, 18 Ocak 1863; 12 Ocak 1863).

Konu hakkında bir diğer iddia da Hocaboroğlu'nun kardeşi Yani'nin Polathane Limanı'na gelerek söz konusu barutları teslim aldığıdır ki tahkikat neticesinde bir müddetten beri Yani'nin hasta olduğu anlaşıldığından komisyona göre bu iddia da gerçekleri yansıtmamaktaydı. Zaten barut meselesini soruşturan komisyona göre de Kaptan Yorgi yedi-sekiz aydan beri ihraç edilmesi yasak olan malları taşıma cüretine kalkışmamışken, şimdi hapis olduğu sırada böyle bir harekete girişeceği akıldan uzak görünmüştü (BOA. MVL. 408/41, 12 Ocak 1863).

Velasti ve Rus konsolosunun ortaya attığı bir diğer iddia da Kaptan Yorgi'nin bu dava esnasında herkese rüşvet verdiği idi. Yorgi davasına bakan komisyon Yorgi'nin rüşvet verdiği dair kesin delillere ulaşamamıştı. Rüşvet konusunda Giresun Kaymakamı Ali Paşa da malumatının olmadığını bildirmiştir. Kaptan Yorgi ise savunmasında: *"Haklı olduğum halde neden rüşvet vereyim"* demiştir (BOA. MVL. 626/38, Kaptan Yorgi'nin ifadesi). Komisyonun rüşvet meselesi hakkında ulaştığı sonuca göre Kaptan Yorgi'nin ezilmesini asıl Rus konsolosu istemektedir, bu nedenle rüşvet meselesi dahi dolapla alele acele ortaya atılmıştır. Yine komisyona göre bu araştırmada her ne kadar usul-ü hakkaniyet icra olunursa bu durumdan zararlı çıkacak kişiler Velasti ve kayınpederi olacaktı (BOA. MVL. 408/41, 18 Ocak 1863). Komisyon rüşvet meselesini tam olarak açıklığa kavuşturamadığından ileride bu durumun daha ayrıntılı bir şekilde yeniden ele alınması tavsiye etmişti. Konsolosların davaya sürekli müdahale etmelerinden dolayı, baskı altında kalan komisyon istifa ederek davayı Dersaadet'e havale etmiştir (BOA. MVL. 408/41, 12 Ocak 1863).

Davanın bu noktadan sonrasını belgeler yoluyla takip etmek mümkün olmamıştır. Bunun en önemli muhtemel sebebi arşiv belgelerinin ketumluğu veya Osmanlı bürokrasisinin bu çeşit davaları zamana yayararak anlaşmazlıkları çözme geleneğidir. Fakat bu noktaya kadar bile olsa dava, dönemin konsolos-acentetüccar ilişkileri açısından fikir vermesi açısından önem taşımaktadır.

## 5. Sonuç

XIX. yüzyılın ikinci çeyreğinde yabancı deniz nakliyat şirketlerinin Karadeniz'e açılması bölge ekonomisini önemli oranda canlandırırken, bölgenin siyasi yapısını da dış müdahalelere açık hale getirmiştir. Karadeniz'de ticari faaliyetlerine 1857'den sonra başlayan Mesajeri İmperyal Kumpanyası, kısa sürede bölgenin en önemli kumpanyalardan biri haline gelerek küçük sahil kentlerinde dahi acentelikler açmıştır. Mesajeri İmperyal Kumpanyası, acentelerini genelde Rum ya da Ermenilerden seçmeyi tercih etmiştir. Mesajeri acenteleri tayin

edildikleri kentlerde kumpanyanın nüfuzunu kullanarak ekonomik pastadan daha fazla pay alma yarışına girdiklerinden çoğu zaman yerel tüccarlarla karşı karşıya gelmişlerdir. Mesajeri İmperyal Kumpanyası Giresun Acentesi Velasti ile Giresunlu Tüccar Kaptan Yorgi Konstantin arasında yaşanan dava buna örnek teşkil etmiştir. Kaptan Yorgi ve Velasti, sonuna kadar kullandıkları nüfuzlarıyla davayı uluslararası bir sorun haline getirmişler ve yerel yönetim davayı Babiali'ye havale etmek zorunda kalmıştır. Kaptan Yorgi ve Velasti arasında yaşanan bu dava dönemin konsolos-acente-tüccar-yerel yönetim ilişkilerini ortaya koyması açısından önem taşımaktadır.

## KAYNAKÇA

Başbakanlık Osmanlı Arşivi Belgeleri

Sadaret Amedi Mütferrik, (A. M.): 26 / 33; 26 / 37.

Sadaret Amedi Mektubi Umumi, (A. MKT. UM.): 505 / 86.

Hariciye Ticaret Odası (HR. TO.): 319 / 9.

Hariciye Mektubi (HR. MKT.): 198 / 8.

Meclis-i Valâ (MVL.): 626/ 38; 408 / 41.

## Eserler

BASKICI, Mehmet Murat, (2005). *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Ankara, Turhan Kitapevi.

BERNERON-COUVENHES, (2004) Marie-Françoise, "French Mail Contracts with Private Steamship Companies, 1835-1914", *Business and Economic History*, Vol 2, s. 6-12.

BERNERON-COUVENHES, (2007A). Marie-Françoise, *Les messageries maritimes : l'essor d'une grande compagnie de navigation française, 1851-1894*, PUPS, Paris.

BERNERON-COUVENHES, (2007B). Marie-Françoise, "La Concession des Services Maritimes Postaux au XIXe Siècle: La Cas Exemplaire des Messageries Maritimes" *Revue Economique*, Vol. 58, No. 1, s. 259-276.

BOSTAN, İdris, (1990). "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliye Tüccarları 1780-1846", *Marmara Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Türklük Araştırmaları Dergisi*, S 6, s. 21-35.

CERVATİ, Raphael C., (1891). *Annuaire Oriental du Commerce de l'Industrie, de l'Administration et de la Magistrature*, 10'eme annee Paris, (Hicri 1308-1309).

(1850). *Compagnie Generale Des Comptoir Levantins Memoir et Documents Sur Le Commerce des Pays D'Europe*, Paris, Imprimerie Centrale de Napoleon.

(1888). *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance Turkey Report for the Year 1887 on the Trade of Trebizond*, No. 342, London, Printed by Harrison and Sons.

(1892). *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance*, "France, Marseille, No: 1182, Reference to Previous Report, Annual Series", London, Printed for Her Majesty's Stationery

Office.

DURAN, Tülay, (2004). "Deniz ve Denizcilik Tarihimiz", *Büyük Tarih Trabzon'da*, S. 87, s. 97-105.

EKİNCİ, İlhan, (2007). "Karadeniz'de Bir Serbest Liman Batum", *Karadeniz Araştırmaları*, S. 14, s. 63-77.

LEVASSEUR, E., (1912). *Histoire du Commerce de la France, de 1789 a Nos Jours*, Paris, Librairie Nouvelle de Droit et de Jurisprudence.

MANTRAN, Robert, (1937). "XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ticaret'in Değişmesi" *E.Ü. Edebiyat Fakültesi; Tarih İncelemeleri Dergisi*, III, s. 159-175.

RANCES, F., (1867). *De La Navigation a Vapeur*, Paris, Librairie de L. Hachette Et.

WOODS, Sir Henry F., (1976). *Türkiye Anıları, Osmanlı Bahriyesinde Kırk Yılı 1869-1909*, (Çev. Amiral Fahri Çoker), İstanbul, Milliyet Yayınları.

YILMAZ, Özgür, (2009). "Karadeniz'in Uluslar arası Ticarete Açılması ve Trabzon", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C. II, S. 7, s. 359- 382.

FESCH, Paul, (1999). *Abdulhamid'in Son Günlerinde İstanbul*, (Çev. Erol Üyepazarcı), İstanbul, Kurtiş Ofset.

# **Tarihi Süreç İçerisinde Karadeniz’de Ticari Faaliyetlerin İncelenmesi ve Trabzon**

**Onur BAYGIN**

*İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Deniz Politikası Anabilim Dalı  
Yüksek Lisans Öğrencisi, Beyazıt / İstanbul.*

**Yrd.Doç.Dr. Birsen KOLDEMİR**

*İstanbul Üniversitesi Mühendislik Fakültesi, Deniz Ulaştırma ve İşletme Mühendisliği  
Bölümü, Avcılar / İstanbul.*

## **Özet**

Coğrafi konumu itibariyle önemli bir bölgede bulunan Karadeniz, tarih boyunca kıyısı olsun ya da olmasın siyasi güçlerin ilgisini çekmiş ve bu denizde tarihin en eski dönemlerinden itibaren önemli ticari faaliyetler meydana gelmiştir. Öyle ki, Karadeniz her zaman ülkelerin siyasi ve ticari çıkar faaliyetlerine sahne olmuş, Osmanlı Devleti’nin kurulması ve Karadeniz de dahil yakın doğunun önemli bir gücü haline gelmesi de Karadeniz’in durumunu etkilemiştir. Özellikle Rusya’nın ve Avrupalıların ticari faaliyetleri Karadeniz’in önemine katkı yapmıştır. Karadeniz liman kentleri bu gelişmelerden doğal olarak etkilenmiş ve Trabzon limanına bu etkiler büyük bir ekonomik gelişme olarak yansımıştır. Bu doğrultuda, bu çalışmada, Karadeniz’in uluslararası ticarete açılma süreci ve uluslararası ticaretin Trabzon’a etkileri tarihsel bir perspektiften incelenmeye çalışılmıştır.

## **Anahtar Kelimeler**

**Karadeniz, Deniz Ticareti, Trabzon**

## **Examination of Sea Trade Activities In The Historical Process on The Black Sea And Trabzon**

### **Abstract**

The Black Sea, being located in an important geographical area, attracted a lot of countries and significant commercial activities took place in this region from the early period of history . This region have been a scene of the political and commercial interest of the other states such as the great European powers and with the foundation of the Ottoman Empire and being of the great power of the Near East, including the Black Sea, effected the position of the Black Sea. Especially, trade of Russian and European contributed to importance of the Black Sea. Port cities of the Black Sea were naturally affected by this new events and this effects reflected Trabzon as great economical development. So, in this respect, the process of the opening of the Black Sea to international trade and the effects of international trade on Trabzon have examined with help of historical perspective.

### **Keywords**

*Black Sea, Sea Trade, Trabzon*

### **1. Giriş**

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 denizcilğe de büyük önem verildiği bilinmektedir. Karadeniz'de, Akdeniz'de, Kızıldeniz'de, Hint Okyanusu'nda ve Tuna boylarındaki denizcilik faaliyetleri Osmanlıların denizcilğe verdikleri önemin göstergeleridir (Kerimoğlu, 2010:2).

Bu doğrultuda, Osmanlı İmparatorluğu Kuzeydoğu ve Doğu Anadolu'dan batıya çıkışta bir ticari kapı konumunda olan Trabzon Limanı'na ayrı bir önem vermiştir. Doğu Karadeniz'in önemli bir sahil kenti olan Trabzon, aynı zamanda doğu dünyası ile batı dünyasını birbirine bağlayan çok önemli bir liman kapısıdır. Kentin doğudan ve güneyden gelen ticari yolların kesiştiği bir kavşak noktasında kurulmuş olması, Trabzon'un jeo-stratejik konumunu oldukça güçlendirmektedir. Doğuda Hindistan-Afganistan-Kuzeybatı İran içlerinden gelen ve Anadolu'da Doğubayazıt-Erzurum-Bayburt-Gümüşhane ve Zigana Geçidi (2010 m.) üzerinden Trabzon'a ulaşan ünlü kervan yolu, kenti bir ticaret merkezi haline getirmiştir (Çiğdem, 2007:1).

Trabzon'a, Ön Asya ve Uzak Doğu'dan gelen bu ticaret yolunun yanı sıra, batıdan ve kuzeyden, Karadeniz üzerinden gelen gemilerin kullandığı deniz yolu ve güneyden gelen önemli bir başka ticaret yolu da ulaşmaktadır. Kuzey Su-

riye'den gelen ve Erzincan-Bayburt-Gümüşhane-Zigana Geçidi üzerinden Karadeniz'e ulaşan bu ticaret yolu, Doğu Karadeniz Bölgesi'nin en önemli liman kenti Trabzon'da son bulmaktadır. Trabzon Limanı'nın İran, Doğu Anadolu ve Kuzey Suriye bölgelerinin batıya açılan en önemli kapısı olması nedeniyle, özellikle Ortaçağ'da birçok müslüman coğrafyacının bu kenti "Dünya Ticaret Merkezi" olarak adlandırmasına yol açmıştır (Çiğdem, 2007:1).

Öyle ki Texier (Çiğdem, 2007:6) Karadeniz'e yaptığı seyahatinde Trabzon kent iskelesinin, Kafkaslar ve Orta Asya kentlerinin ticaretinin giriş yeri olduğuna vurgu yaparak, Trabzon'un hala bu özelliğini devam ettirdiğini ileri sürmektedir.

Trabzon Limanı tarihin erken dönemlerinden itibaren Doğu Anadolu'dan batıya çıkışta önemli bir ticari kapı olmuştur. Özellikle Roma İmparatorluğu'nun bölgeye hakim olup, Kafkaslar ve Doğu Dünyası'na ulaşmak istemesiyle Trapezos Limanı, hem ticari hem de askeri bakımdan stratejik bir konuma ulaşmıştır. Bununla birlikte limanın, Roma İmparatorluğu'nun erken dönemlerinde, Asia Eyaleti gümrük yasasında zikredilen "gümrük limanları" statüsüne de kavuşmadığını görmekteyiz (Çiğdem, 2007:16). Bunda, Trapezos ve kentinin ve limanının öncelikli olarak askeri açıdan ele alınması etkili olmuştur. Ancak sonraki dönemlerde, Trabzon Limanı, özellikle Kafkaslar ve Orta Asya ile Batı Dünyası arasında ticari bakımdan da stratejik konumunu ön plana çıkarmış, Anadolu'nun önemli bir ihracat ve ithalat limanı haline gelmiştir (Çiğdem, 2007:16).

## **2. Tarihsel Süreçte Karadeniz'de Ticari Faaliyetler ve Trabzon**

Ticaret konusunun, İmparatorluğun diğer şehirleriyle mukayese ettiğimizde, önemli bir liman kenti olan Trabzon için oldukça önemli bir husus olduğu görülmektedir. Diğer bir ifade ile Trabzon, tarihin en erken dönemlerinden itibaren ticaret ile var olmuş ve en parlak zamanlarını ticaretin en yoğun ve aktif olduğu dönemlerde yaşamıştır. Karadeniz'deki Osmanlı hakimiyeti öncesinde, Venedik ve Cenevizlilerin Karadeniz ticaretinde oldukça etkin oldukları dönemlerde, bu yoğun ticaretin şehir üzerinde etkileri olmakla birlikte uluslararası ticaret bağlamında düşündüğümüzde özellikle XIX. yüzyılda oldukça belirgin olarak karşımıza çıkan iktisadi ve sosyal gelişmeler, Trabzon şehri örneğinde uluslararası ticaretin Karadeniz liman kentleri için ne derece etkili olduğunu açıkça ortaya koymaktadır (Yılmaz, 2009:2).

Karadeniz, tarihin en eski devirlerinden bu yana, İran asıllı İskit-Sarmat ve Yunan Anadolu sakinlerinden başlayarak her zaman geniş Asya ve Akdeniz havzası ile Avrupa arasında bir irtibat sahası olagelmıştır (Yılmaz, 2009:2) Boğazlara hakim olan devletler Karadeniz'de hakimiyet kurmak açısından avantajlı konumda olmuşlar ve tarihin her döneminde Karadeniz'in var olan ticaret potansiyelinden faydalanmaya çalışmışlardır. Diğer yandan Karadeniz geniş arka alanı ile önemli bir ticaret sahası olarak devletlerin dikkatini üzerine çekmiştir. Bundan dolayı

gerek Bizans gerek Osmanlı döneminde Karadeniz'in ticari geçmişi bazı benzerlikler sergiler. İtalyan şehir devletlerinin Karadeniz'deki faaliyetleri dönemi XIX. yüzyılda Karadeniz'in Avrupa ticaretine açıldığı dönemi andırır (Yılmaz, 2009:2).

Bizans İmparatorluğu boğazlara hakim olmasından dolayı Karadeniz'in giriş ve çıkışını da kontrol altında tutmuş ve bu deniz üzerinde hakimiyet kurmuştur. XI. yüzyılda Bizans Karadeniz'i kontrol altında tutuyordu ve imparatorun unvanları bu bölgelerin fiilen Bizans hâkimiyeti altında olduğunu göstermekteydi (Decei, 1997:242). Diğer yandan Karadeniz'de ticaret yapmak için İtalyan kent devletlerinin oldukça erken harekete geçtikleri bilinmektedir. Haçlı Seferleri'nin başlamasına kadar geçen sürede hiçbir Avrupa ülkesinin İtalyan şehir devletleri kadar Bizans İmparatorluğu ile sıkı ilişkiler sürdürdüğü ve Avrupa ile Asya arasındaki ticarete önem verdiği görülmez. Dolayısıyla Karadeniz ticaretinde ön plana çıkan devletler bu İtalyan şehir devletleridir (Turan 2000:15-17).

XIII. ve XIV. yüzyıllarda Karadeniz ticaretinin milletlerarası bir nitelik kazanmasında özellikle Ceneviz ve Venedik gibi İtalyan şehir devletlerinin etkisi olmuştur. Bunun yanında Karadeniz ticaretinin canlanmasında Moğolların bu bölgeye yerleşmeleri ve uygulamış oldukları iktisadi siyasetin önemli bir rol oynadığı söylenebilir. Moğolların Karadeniz'in kuzeyi, Kafkasya, İran ve Anadolu'yu kontrolleri altına almaları ve Hristiyan dünyası ile Memlûklular aleyhine anlaşmalar yapmaları Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasında etkili olmuştur (Yılmaz, 2009:3).

Haçlı Seferleri ticaret yollarında bazı değişikliklere neden olmuş, abluka altına alınan Suriye ve Mısır limanları yerine Karadeniz limanları, Ortadoğu'da alternatif ticaret merkezi olarak gelişmeye başlamıştı. Trabzon-Şam, Trabzon-Basra ve Trabzon-Tebriz yolları, XII. ve XIII. yüzyıllarda Ortadoğu'nun içine düştüğü siyasi kargaşadan daha fazla etkilenecek, tüccarların, gezginlerin ve resmi elçilik heyetlerinin tercih ettikleri yollar olmuştur. Bu dönemde Kırım-Astarhan-Orta Asya yolunun önemini kaybetmesiyle buradaki ticaret hacmi de Trabzon'da yoğunlaşmaya başladı. Ticari nakliyatın büyük bir bölümünü ellerinde tutan Cenevizliler ile Venediklilerin Trabzon gibi sahil kentlerine yerleşmeleri bu devreye, yani 1300'lü yıllara rastlamaktadır (Yılmaz, 2009:4).

Karadeniz ticareti için Osmanlıların güçlenmesi ve bölgenin en önemli gücü haline gelmesi hem bu İtalyan devletlerinin hem de Karadeniz'in kaderini değiştirmeye başlayacaktır. Bizans'a ve Balkanlardaki diğer devletlere karşı başarılı olan ve bu devletleri ele geçiren Osmanlıların ticari faaliyetleri de kontrol altına alması yakın doğuda olduğu kadar Karadeniz'de etkin İtalyan şehir devletlerinin bu etkinliğini azaltmasına ve zamanla sona erdirmesine neden olmuştur (İnalçık, 2000:329).

Osmanlılar coğrafyalarını devraldıkları Bizans'ın Venedik ve Ceneviz ile olan ticari ilişkilerini ve bunların sonuçlarını çok iyi biliyordu. Her ne kadar İstanbul'un

fethinden sonra önce Cenevizliler daha sonra da Venedikliler İstanbul'da ve imparatorluğun diğer yerlerindeki yerleşimleri için uygun koşullar elde etseler de artık Palelogosların tutarsız denetimlerinin yerini Osmanlıların sıkı ve uyanık denetimleri almıştır(Mantran, 1990:113). Kendilerinden önceki zayıf yönetimlerin hatalarını tekrarlamamaya özen gösteren Osmanlılar, İtalyan denizci devletlerinin ne toprak egemenliği edinmesine, ne de ticaret kolonileri halinde yerleşmelerine izin verilen yerleri tahkim etmelerine olanak tanıyorlardı(Yılmaz, 2009:4).

XV. yüzyılda Osmanlılar artık Karadeniz'in ekonomik kaynaklarını tamamen kendi kontrolüne altına almak niyetindeydi. Bunu da Karadeniz'de kendileri ile rekabet edecek diğer ülkelerin ticari faaliyetlerini sonlandırarak sağlayabilirlerdi. Ancak, Karadeniz'deki yabancı ülkelere ticaretin tamamen yasaklanması Osmanlıların da bu bölgedeki çıkarlarını olumsuz yönde etkileyecekti. Bu nedenden dolayı, Osmanlılar çeşitli anlaşmalarla bu ülke ve kolonilere egemenliğini tanıtmış, vergi ve haraca bağlayarak Karadeniz'de ticaret yapmalarına izin vermiştir. Örneğin, 1479 yılında yapılan ve 1482 yılında II. Bayezid tarafından yenilenen antlaşma ile Venedikliler daha önceki ayrıcalıklarının yanında içlerinde Trabzon ve Kefe'nin de bulunduğu limanlarda ticaret yapma hakkı elde ettiler(Yılmaz, 2009:5).

Ancak XVI. yüzyılın sonlarına gelindiğinde Osmanlıların Karadeniz üzerinde tam bir kontrol sağladıkları görülmektedir. Özellikle, Güney Karadeniz'de Amasra ve Trabzon'un, sonra Kuzey Karadeniz'de de Kefe ve Azak, II. Bayezid saltanatında ise Kili ve Akkerman'ın alınmasından sonra, Osmanlılar artık Karadeniz'e yabancı gemilerin girmesine pek kolay izin vermediler(Yılmaz, 2009:6).

Böylece XVI. yüzyılın sonlarında dış ticarete tamamen kapanan Karadeniz, siyasi, idari ve ticari bakımdan bir iç deniz haline geldi ve bu durumunu XVII. yüzyıl boyunca devam ettirdi(Bostan, 1995:353).

XVI. yüzyılın başlarından itibaren, ticaret ilişkilerinin Müslim ve gayrimüslim Osmanlılarca yapıldığı Karadeniz'de uluslararası irtibatın kesilmesi ile birlikte Karadeniz'deki ticaret ilişkileri güney-kuzey ekseninde gerçekleşmeye başlamıştır(Yılmaz, 2009:6). Bu durum, bazı Karadeniz limanlarının önem ve potansiyelinin anlaşılmasına yol açmıştır. Böylece liman ve dolayısıyla şehirler ekonomik yönden gelişmiştir. Ancak Trabzon'un Osmanlı Devleti açısından önemi ticaretten çok siyasi ve askeri konumundan kaynaklanmaktaydı. Özellikle Anapa ve Batum'dan Nahcivan ve Erivan taraflarına kadar olan Osmanlı askeri seferlerinde Trabzon limanı ve dolayısıyla Trabzon şehri hem askerin hem de cephane nin ilgili bölgelere dağıtılmasını sağlayan önemli bir merkez konumunda olmuştur(Yılmaz, 2009:7).

XVII. yüzyıl Karadeniz'de ticari faaliyetler açısından verimli geçmemiştir. Bu duruma Karadeniz'deki kapalı ticaretin yanında, Osmanlı İmparatorluğunun bu dönemde katıldığı savaşlar ve bu savaşların özellikle güney Karadeniz'e olum-

suz etkileri de neden olmuştur. Diğer yandan, gerilemekle birlikte bir iç ticaret sahası haline gelen Karadeniz’de aslında limanlar arasında oldukça sıkı bir ticari ilişki söz konusuydu. Örneğin 1752-1762 yılına ait bir belgeye göre, Trabzonlu tüccarlar Yaş’ta kendi dükkanlarına sahipti ve bu dükkânlar ismi “rue trébizon-dine” (Trabzon caddesi) olan bir caddede bulunuyordu(Yılmaz, 2009:8).

XVIII. yüzyıla gelindiğinde Karadeniz’de siyasi ve ticari açıdan önemli gelişmeler yaşanmıştır. 1774 yılında Osmanlı-Rus Savaşı sonunda imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması Karadeniz’in siyasi ve ekonomik tarihi ve mevcut dengeler üzerinde önemli etkilere neden olmuştur. Çünkü bu antlaşma ile Rusya, Karadeniz’de uzun yıllar Fransa, İtalya ve İngiltere’nin elde edemediği ticari serbestiyi elde etmiş oluyordu. Rusya bu ticari imtiyazını Karadeniz limanlarında yaşayan Rum ve İtalyan denizciler ile kullanıyordu.

İlk olarak Rusya’nın Karadeniz’de elde etmiş olduğu bu hakkı 1784 yılında Avusturya, 1802 yılında İngiltere ve Fransa ve daha sonra küçük Avrupa devletleri elde ettiler. Bununla birlikte Karadeniz ticaretinde, özellikle Trabzon için düşünüldüğünde bu antlaşmanın etkileri daha çok XIX. yüzyılın ilk dönemlerinde hissedilmiştir. Rusya ve diğer Avrupalı devletlerin bu tarihlere kadar gerçekleştirdikleri ticaret daha çok Rusya’nın Karadeniz kıyısındaki şehirlerinden sağlanıyor, henüz Osmanlı limanlarına sirayet etmemiş bulunuyordu. Bu sebeple birer Osmanlı limanı olan Sinop, Samsun ve özellikle Trabzon gibi limanlar daha çok Fransız ve bilhassa İngilizlerin Karadeniz’e çıkmaları ile ön plana çıkmaya başladı(Yılmaz, 2009:11).

Bu gelişmeler Osmanlıların Karadeniz’deki üstünlüğünü olumsuz yönde etkilemiş hatta Osmanlılar Küçük Kaynarca Antlaşmasıyla bu bölgedeki mutlak hakimiyetlerini kaybetmiş olsalar da Karadeniz’de Avrupalı devletlerin ticareti yaygınlaşmıştır. Bu da bölgedeki ticari ve ekonomik faaliyetleri canlandırmış olup, bu canlılık Karadeniz’deki birçok liman kentini sosyal ve ekonomik yönden kındırmıştır. Bu bağlamda, bu süreçte yaşanan gelişmelerin etkisini Karadeniz’in önemli bir liman kenti olan Trabzon üzerinde de gözlemlemek mümkündür.

Karadeniz’in uluslararası ticarete açılması devletler arasında ticari rekabete neden olmuştur. Bu rekabet en çok İngiltere ve Rusya arasında yaşanmış olup Trabzon bu rekabetten faydalanmıştır. Rusya ve İngiltere arasında yaşanan rekabetin temel nedeni Suhumkale-Tiflis ve Trabzon-Tebriz ticari yolları olmuştur. Burada, İngilizlerin sadece mallarını İran pazarına sokmaları için daha kısa bir yol aramaları değil aynı zamanda İran ipeğini daha ucuz maliyetle elde etmeleri için yeni bir rota aramaları etkili olmuştur. Bunun yanında Karadeniz’de buharlı gemi seferlerinin yapılmaya başlanması da ticaretin gelişimini hızlandırmıştır. Düzenli gemi seferlerinin düzenlenmesi ve Trabzon’un, İran’a gönderilen malların taşıma maliyetini azaltan coğrafi avantajı Trabzon limanını, İngiliz ve öteki Avrupa devletlerinin başlıca ticaret merkezi haline getirdi (Yılmaz, 2009:13).

Trabzon'un ticari önemi ve ticaret potansiyeli arttıkça kurulan yeni buharlı gemi hatlarının seferlerinde de bir artış söz konusuydu. Sadece ekonomik bakımdan değil aynı zamanda merkez-taşra arasındaki bağlantının tesis edilmesi bağlamında düşünülecek olursa yüzyılın ortalarında telgraf hattının da kurulması ve doğrudan bağlantılı buharlı gemi seferlerinin yapılması Trabzon'u hem başkente hem de Avrupa'nın önemli liman kentlerine bağlamış ve böylece şehrin önemini daha da arttırmıştı(Ortaylı, 2004:121).

XIX. yüzyılda Trabzon deniz ticaretindeki canlanmayla gelişmesini sürdürmüş fakat yüzyılın sonlarına doğru bu canlılık azalmaya başlamıştır. Bunda Rusya'nın İran ticaretine alternatif yollar sunması ve Süveyş Kanalı'nın açılması'nın büyük etkisi olmuştur. Her ne kadar yüzyılın sonlarına doğru İran ticaretinin önemi azalsa da Trabzon Anadolu ticareti için bir giriş-çıkış noktası olmaya devam etmiş fakat buna rağmen daha çok ürettiği kısıtlı ürünlere mukabil pahalada daha kıymetli Avrupa ürünlerini alan bir liman özelliği kazanmıştır (Yılmaz, 2009:16).

### **3. Cumhuriyet Sonrası Dönemde Trabzon Limanı'nda Ticari Faaliyetler**

XX. Yüzyıla Gelindiğinde, I. Dünya Savaşı süresince ve ardından yaşanan Milli Mücadele döneminde boğazların kapanması nedeniyle Karadeniz ve dolayısıyla Trabzon Limanı da dünya ticaretine kapanmıştır. Diğer yandan, I. Dünya Savaşı'ndaki Türk yenilgisi, Trabzon Limanı için bir dönüm noktası olmuştur. Başta Rumlar ve Ermeniler olmak üzere, Anadolu'nun kuzey ve doğusundaki bağımsız devlet kurmak isteyen güçler, Trabzon Limanı'nı kendileri için çıkış noktası olarak görmüşlerdir(Okur, 2006:305). Savaşın ardından özellikle İngiltere Trabzon Limanı'na ayrı bir önem vermiştir. Rusya'nın savaş süresince müttefik ülkelerin yardımı alamamasından kaynaklanan Bolşevik İsyanı sonucunda savaştan çekilmesi ve savaş sonunda Osmanlı Devleti'nin kendisi açısından ağır şartlar taşıyan Mondros Antlaşması'nı imzalaması İngiltere'yi bölgede üstün bir konuma getirmiştir. Böylece İngiltere bölgenin kaynaklarını kontrol etme ve serbestçe ticaret yapma imkanı bulmuştur.

I. Dünya Savaşı ve Milli Mücadele süresince dünya ticaretine kapanan Trabzon Limanı, Cumhuriyet'in ilk yıllarında başta Karadeniz'e kıyısı olanlar olmak üzere, çeşitli ülkelerle Doğu Karadeniz, Doğu Anadolu ve kısmen Kuzey İran'la ticari ilişkilerde kullanılan bir liman olmuştur. Fakat liman, belirtilen dönemde uluslar arası boyutta söz sahibi bir liman olmayıp bölgesel bir öneme sahiptir. Daha sonraki yıllarda Trabzon Limanı'nı canlandırmak için düşünülen modernizasyon çalışmaları da sonuç vermemiştir. Ayrıca, soğuk savaş döneminin yeni dengeleri ve değişen uluslararası ticari ilişkiler, bu altyapı tesislerinden beklenen faydayı engellemiştir(Okur ve Küçükugurlu, 2009:33).

Trabzon Limanı'nın Avrupa'dan İran'a giden ürünler için önemli bir liman haline gelmesi 1970'lerde mümkün olmuştur. Çünkü İran, Irak'la yaşadığı gerginlik nedeniyle Basra Körfezi'ndeki limanlarını istediği gibi kullanamıyordu. Ancak, 1985'ten itibaren ABD ve diğer batılı devletlerin İran'a uyguladığı ambargo, Trabzon Limanı'nın ticaret hacmini bir kez daha düşürmüştür. Öyle ki, yıllık 550-600 bin ton olan yük miktarı 45-50 bin tona kadar düşmüştür. Aynı yıllarda Sovyetler Birliği'nin dağılmaya başlaması ve Bağımsız Devletler Topluluğu'nun ortaya çıkması Trabzon ve bölge için yeni bir gelir kapısı aralamış, Trabzon Limanı ve Sarp sınır kapısı üzerinden yoğun bir ticaret akışı başlamıştır. Bu tarihe kadar Trabzon'da sadece 3 ihracat şirketi varken, bu sayı 1995'de 450'ye ulaşmıştır (Okur ve Küçükuşurlu, 2009:34).

1990'ların ilk yarısında Trabzon'un artan önemi, 1990'ların sonuna doğru azalmaya başladı. 1996 ve 1998'de Rusya'da meydana gelen ekonomik krizler Trabzon'u olumsuz etkilemiştir. Öyle ki, 450'ye kadar çıkmış olan ihracat şirketlerinin sayısı 2000 yılına gelindiğinde 136'ya kadar düşmüştü. Aynı şekilde ticaret hacmi de azalmıştı. Belirtilen yılda Trabzon Limanı'ndan Rusya'ya yapılan ihracat 36 milyon, Fransa'ya 30 milyon, Almanya'ya ise 19 milyon dolarlık ihracat gerçekleştirilmiştir. 2000'li yılların başında, Trabzon'dan Rusya, Azerbaycan ve Gürcistan'a yapılan ihracat, Türkiye'nin bu 3 ülkeye yaptığı ihracatın çok az bir kısmını karşılamıştır. Diğer yandan, 2004'ten itibaren Karadeniz'de yoğunlaşan petrol ve doğalgaz aramaları Trabzon Limanı'nın jeopolitik ve stratejik açıdan önemini arttıran bir unsur olmuştur (Okur ve Küçükuşurlu, 2009:34).

1980-1990 yılları arasında yapılan modernizasyon çalışmalarının sonucunda bugünkü konumunu alan Trabzon limanı, 2003 yılında özelleştirilmesinden sonra yapılan genişletme ve modernleştirme çalışmaları ile bölgesindeki ticareti hem çok kolaylaştırdı hem de hızlandırdı. Özelleştirmenin ardından limana başta yeni ekipman alımı olmak üzere 5milyon dolarlık yatırım yapılmıştır (Çelebi, 2006:48). Öyle ki, 2009 yılında en fazla yük elleçlemesi Trabzon Limanı ve POAŞ Şamandıra Tesisleri'nden yapılmıştır. Ayrıca, Trabzon Limanı bölgedeki konteyner elleçlemesi yapılan 2 limandan biridir (Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, 2010:33).

Trabzon limanı yıllık 3,8 milyon ton elleçleme kapasitesine, 3 milyon ton depolama kapasitesine, 175 bin TEU konteynır kapasitesine, 2.000 adet gemi kabul kapasitesine ve 50.000 kişilik yolcu kapasitesine sahiptir. Limanın sahip olduğu yük elleçleme kapasiteleri tonajları ile birlikte Tablo 1'de belirtilmiştir (Çelebi, 2006:50).

| <b>TABLO 1 Trabzon Limanı Yük Elleçleme Kapasitesi</b> |                       |                    |                  |              |
|--------------------------------------------------------|-----------------------|--------------------|------------------|--------------|
| <b>Yolcu</b>                                           | <b>Dökme Kuru Yük</b> | <b>Genel Kargo</b> | <b>Konteyner</b> | <b>Ro-Ro</b> |
| 250.000                                                | 2.000.000             | 1.830.000          | 175.000          | 100.000      |

Trabzon Limanı'nda her türlü yük hizmeti verilmekle beraber ağırlıklı olarak elleçlenen yükler yaş meyve-sebze, kömür, gübre, klinger, konteyner ve genel kargo yükleridir. İthal yüklerde kömür, ihraç yüklerde ise yaş sebze-meyve, narnciye başı çekmektedir(Çelebi,2006:50). Limanda 2009 yılında elleçlenen yükün dağılımına ait veriler Tablo 2'de verilmiştir(Deniz Ticaret İstatikleri, 2010:39).

| <b>TABLO 2</b> 2009 Yılı Trabzon Limanı Elleçlenen Yükün Dağılımı (Ton) |                    |                    |                   |           |                    |                    |                   |
|-------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------------|-------------------|-----------|--------------------|--------------------|-------------------|
| İhracat                                                                 | Kabotaj<br>Yükleme | Transit<br>Yükleme | Toplam<br>Yükleme | İthalat   | Kabotaj<br>Yükleme | Transit<br>Yükleme | Toplam<br>Yükleme |
| 527.076                                                                 | 174.641            | 4394               | 706.111           | 1.203.436 | 48.498             | 2665               | 1.254.599         |

Trabzon Limanı, kentin ve çevresinin turistik değerinden dolayı kruvaziyer turizmde bölgenin uğrak limanlarından biridir. Ayrıca Trabzon ve Sochi arasında yapılan Ro-Ro taşımacılığı da bu liman üzerinden yapılmaktadır. Bu kapsamda, Trabzon Limanı'ndaki Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayılarının Yıllık Gelişimi Tablo 3'de, Ro-Ro Gemileri ile Taşınan Aracın Yıllık Gelişimi ise Tablo 4'te belirtilmiştir(Deniz Ticaret İstatikleri, 2010:98-99).

| <b>TABLO 3</b> 2005-2009 Yılları Arasında Kruvaziyer Gemi ve Yolcu Sayılarının Yıllık Gelişimi (Adet) |       |      |       |      |       |      |       |      |       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|------|-------|
| Gemi                                                                                                  | Yolcu | Gemi | Yolcu | Gemi | Yolcu | Gemi | Yolcu | Gemi | Yolcu |
| 12                                                                                                    | 4351  | 17   | 4845  | 13   | 2950  | 15   | 4813  | 18   | 7369  |

| <b>TABLO 4</b> 2005-2009 Yılları Arasında Ro-Ro Gemileri ile Taşınan Aracın Yıllık Gelişimi |      |      |        |      |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|------|------|--------|------|
| 2005                                                                                        | 2006 | 2007 | 2008   | 2009 |
| 3403                                                                                        | 6574 | 7180 | 10.150 | 7606 |

Trabzon Limanı'nda Sochi Limanı'na düzenli sefer yapan 12 adet Ro-Ro ve Feribot gemisi bulunmaktadır. Ayrıca limana ayda en az 1 defa olmak üzere konteyner gemisi de uğramaktadır (Çelebi, 2006:51).

### 3. Sonuç

Karadeniz tarihin erken dönemlerinden itibaren devletlerin çıkar mücadelesine sahne olmuş ve bu mücadele tarihin farklı dönemlerinde gerek ticari gerekse de siyasi ve askeri alanlarda kendini göstermiştir. Osmanlılar da İstanbul'u fethinden sonra İstanbul Boğazı'na hakim olmanın verdiği avantajla Karadeniz'de kontrolü tam olarak ellerine almak istemişlerdir. Diğer yandan bu kontrolü sağlarken bazı dönemlerinde uygulanan politika Karadeniz'i bir kapalı deniz haline

getirmek olsa da burada Osmanlı Devleti'nin asıl amacı ticareti yok etmek değil, rakip güçler olarak bölgenin zenginliğini ele geçiren diğer devletlerin egemenliğini belli sınırlar içinde tutmaktır. Ancak Osmanlı Devleti ilerleyen süreçte zayıflayarak güney Karadeniz limanlarını korumakta zorlanmaya başlayınca Karadeniz'deki egemenliğini uzun süre devam ettirememiş ve başta Rusya olmak üzere Avrupa devletlerine karşı bu denizde ticari ve siyasi imtiyazlar tanımak zorunda kalmıştır. Tanınan bu imtiyazlar sayesinde Karadeniz'deki ticari faaliyetler çok uluslu bir yapıya dönüşmüş ve bölgedeki deniz ticari canlanmıştır. Bu canlılık Karadeniz'deki birçok liman kentini sosyo ekonomik bakımdan etkilemiştir.

Doğu Karadeniz'in batıya açılan ticari kapısı konumunda olan ve bu önemi tarih süreci içerisinde farklı boyutlarda gösteren Trabzon, Karadeniz'deki uluslararası deniz ticareti imkanlarından yararlanmış ve XIX. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun en önemli liman şehirlerinden biri haline gelmiştir.

Günümüzde Trabzon Limanı, Sovyetler Birliği'nin dağılması sonucunda Bağımsız Devletler Topluluğu ülkeleri ile Türk Cumhuriyetleri'nin, Balık-Karadeniz (Ren-Tuna) su yolu projesinin gerçekleşmesi ile de küreselleşen dünya ticaretinin batı ile doğu arasında gelişmesini sağlayacak "Transkafkasya" koridorunda kara ve hava ulaşım bağlantılarıyla ülkemizin dünyaya açılmakta olan en önemli kapılarından biridir.

## KAYNAKÇA

- Bostan, İ. (1995). Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787). Belleten, C.LIX S.23, Ankara.
- Çelebi T. (2006). Trabzon, Rize ve Hopa Limanlarında kapasite ve verimlilik Analizleri. Yüksek Lisans Tezi. Karadeniz Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Trabzon.
- Çiğdem S. (2007). Eskiçağ'da Trabzon Limanı: Askeri ve Ekonomik Yönden Gelişimi ve Doğu-Batı İlişkilerindeki Rolü. Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt 10, Sayı: 2, s. 1-23.
- Decei, A. (1997). Karadeniz (Tarih) I. C. VI, Eskişehir.
- İnalçık, H. (2000). Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1300-1600 C.I. İstanbul.
- Kerimoğlu, H.T. (2010). Türk Deniz Ticareti Sempozyumu. ÇTTAD, VIII/18-19, (2009/Bahar-Güz), s.323-329.
- Mantran, R. (1990). 17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul, II. Çev. Mehmet Ali Kılıçbay-Enver Özcan, Ankara.
- Okur M. ve Küçükugurlu M. (2010). Jeopolitik ve Stratejik Açından Trabzon Limanı. Karadeniz Teknik Üniversitesi, Tarih Bölümü, Trabzon.
- Ortaylı İ. (2004). 19.Yüzyılda Trabzon Vilayeti ve Giresun Üzerine Gözlemler, Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi ve Sosyal Değişim, Makaleler, C. I. Ankara.
- T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (Haziran -2010). Deniz Ticareti İstatistikleri. s:39, 98-99.
- T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü (2010). İller Bazında Denizyolu Taşıma İstatistikleri. s:33.
- Turan, Ş. (2000). Türkiye-İtalya İlişkileri, I. Ankara.
- Yılmaz Ö. (2010). Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon. [http://www.sosyalarastirmalar.com/cilt2/sayi7pdf/yilmaz\\_ozgur.pdf](http://www.sosyalarastirmalar.com/cilt2/sayi7pdf/yilmaz_ozgur.pdf) (27 Aralık 2011)

## **Ali Deniz Ticaret Mektebi'nin Türk Denizcilik Tarihindeki Yeri**

**Sinan ÇAKIR**

*İstanbul Teknik Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi 34940 Tuzla / İstanbul*

*E-posta: cakirsi@itu.edu.tr*

### **Özet**

Kurtuluş Savaşı'nı kazanmış Türk ulusu, Lozan Barış Antlaşması ile siyasi bağımsızlığını ekonomik bağımsızlığı ile güçlendirme amacındadır. Antlaşmada, mevcut sistemin tasfiyesi için beş yıllık bir süreye (1923-1928) ihtiyaç vardır. Genç Cumhuriyet bu süre içerisinde gerekli yasal düzenlemeleri yaparak, uygulamaya sokmuştur. 1 Temmuz 1926 tarihinde yürürlüğe giren Kabotaj Yasası ile Türk karasularında her türlü yük ve yolcu taşıma hakkı, Türk gemilerine ve Türk vatandaşlarına verildi. Satın alınan yeni gemilerle deniz ticaret filosu çok kısa sürede 3 katına ulaştı (1923-1928).

Bu artışa paralel, deniz ticaret filomuzda da yetişmiş insan gücüne ihtiyaç vardı. Bu konuda da hızla karar verildi. Hamit Naci (Abdülhamit Naci Özdeş)'nin özel statülü okulu devir alınarak Ali Deniz Ticaret Mektebi adıyla 1928 yılında eğitime başladı. Bugün deniz ticaretimizin gelişmesinde hem Hamit Naci'nin hem de bu okulun özel bir yeri vardır.

Çalışmamda, bu okulun devir alınması, öğrenciler, okunan dersler ve okulun o yıllardaki durumu analiz edilmiştir. Bugün denizcilik eğitimimizde geldiğimiz noktayı görme açısından bu ilk resmi okulun (1928-1934) önemli bir yeri vardır.

### **Anahtar Kelimeler**

Hamit Naci, Ali Deniz Ticaret Mektebi, Kaptanlar, Çarkçılar.

## **The First Maritime School In The Republic: High Marine Trade School**

### **Abstract**

The Turkish nation after winning the War of Independence, aimed to strengthen economical independence together with political independence after the Lausanne Peace Treaty. In this treaty, it was mentioned that the termination of the existing system should be completed within five years (1923-1928). Young republic has, in the period of time made necessary legal arrangements. All kinds of cargo and passenger transportation rights in Turkish territorial waters were given to Turkish citizens and Turkish ships with the Cabotage Act came into force on 1st July 1926. The marine commerce fleet tripled higher with purchasing of new ships in a short period of time. The trained manpower was required in our marine merchant fleet paralleling to this increase. In this context, a quick decision has been taken. As a result, the school which was established by Hamit Naci (Abdülhamit Naci Özdeş- as private status based) was bought and it started maritime education under the name of Ali Deniz Ticaret Mektebi (High Marine Trade School) in 1928. Hamit Naci and this school have a special place in the development of our maritime trade. In this study, the historical evolution of this school, its students, courses and conditions in those years are analyzed in detail. This first official school has an important place for understanding the level and history of maritime education in Turkey today.

### **Keywords**

Hamit Naci, High Marine Trade School, Captains, Marine Engineer

### **1. Giriş**

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 bağışlamıştı.

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 kurulamamıştı.

Deniz taşımacılığını, deniz işlerini ve deniz ticaretini belli bir düzen içinde, ülkenin çıkarlarına uygun olarak düzenlenmesi kabotaj hakkının elde edilmesini sağlayan Lozan Antlaşması ile olmuştur.

Lozan Konferansının devam ettiği günlerde Mustafa Kemal Atatürk'ün önderliğinde kurulan Yeni Türk Devleti; iktisadi, sosyal ve siyasi esaslarını tespit etmek ve bu görüşünü dünyaya açıklayarak kararlılığını göstermek amacıyla 1135 delegenin katılımıyla İzmir 1. İktisat Kongresi (17 Şubat- 4 Mart 1923) 'ni yapmıştır. Kongrede çiftçi, tüccar, sanayici ve işçi grupların oluşturduğu gruplar denizciliklerimizle ilgili kararları kongreye kabul ettirmişlerdir. Alınan kararlarla, kendi limanlarımızda kendi bayrağımızdan başkasının ticaret yapmaması, armatörlerimizin gemi alımını kolaylaştırmak ve desteklemek, gemi inşa için gerekli yerlerin ve donanımın sağlanması, teşvik edilmesi, denizcilikle ilgili düzenlemelerin yapılması, yeni limanlar açılması, deniz ticaret odalarının ve deniz ticaret okullarının kurulması istenmektedir (Hergüner, 1997: 49-54).

Konferans yoğun görüşmeler altında devam etmiş ve denizcilikle ilgili konularda ise yılsonuna kadar süre uzatımı ve iki yıllık bir geçiş süreci kararlaştırılmıştır. 24 Temmuz 1923'te imzalanan ve 23 Ağustos 1923'te TBMM tarafından onaylanarak yürürlüğe giren Lozan Antlaşması ile artık kongrede alınan kararlar uygulamaya sokulmaya başlanmıştır.

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 artış sağlamış, sonra da bu gemilerde çalışacak kalifiye insan gücü yetiştirilmesi hususunda gerekli çalışmalara başlamıştır.

O zaman kadar denizci yetiştiren resmi bir okulun olmaması yeni arayışlara itmiş. İlerlemiş yaşı dolayısıyla Hamit Naci (Abdülhamit Naci Özdeş 1854-1937) 'ye ait özel denizcilik okulu ( Milli Ticaret-i Bahriye Tüccar Kapudan ve Çarkçı Mektebi) devralınarak devletleştirilmiştir.

Böylece Türkiye Cumhuriyeti denizcilik sektörünün önündeki engelleri bir bir kaldırılmış ve sektörün ülke ekonomisine katkıları sağlanmıştır.

## **2. Cumhuriyet Öncesi Denizcilik Okulları**

1884'te Heybeliada'da Bahriye Mektebi içinde Leyli Tüccar Kaptan Mektebi açılmış, 1909 yılında kapatılmıştır.

1909'da Hamit Naci'nin kişisel gayretiyle ilk özel denizcilik okulu Milli

Ticaret-i Bahriye Kapudan ve Çarkçı Mektebi açılmıştır. 19 yılda 170 güverte ve 68 makine mezunu veren bu özel denizcilik okulu 16 Ağustos 1928 tarih ve 7059 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan "Ticaret-i Bahriye Mektebi Âlisi Esas Talimatnamesi" ile İktisat Vekâleti'ne bağlanarak, devletleştirilmiştir.

### 3. Ali Deniz Ticaret Mektebi (Ticareti Bahriye Mektebi Alisi)

Bugün İTÜ Denizcilik Fakültesi'nin temelini teşkil eden Cumhuriyetin ilk resmi denizcilik okulu Ali Deniz Ticaret Mektebi 16 Ağustos 1928 tarih ve 7059 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile özel okul statüsünde iken devletleştirilerek kamu adına hizmet veren bir okul olmuştur (Çakır, 2010).

Bu devleştirmede okulun sahibi Hamit Naci'nin yaşlılığı (74 yaşında), okulun geleceğinin garanti altına alınması ve aynı zamanda kalifiye denizci ihtiyacını giderilmesi rol oynamıştır. Bila bedel gerçekleşen (Bir Lira) bu devir teslim her iki taraf için de olumlu olmuştur.

Yıllarca çok sevdiği denizcilik mesleğine insan yetiştirmek amacıyla maddi ve manevi tüm gücünü kullanan Hamit Naci, sahip olduğu okuluna ve çok sevdiği öğrencilerine daha iyi hizmet vereceğine inandığı genç cumhuriyete okulunu devretmiş, devlet de eğitilmiş denizci işgücünü yetiştirebileceği bir okula sahip olmuştur.

#### 3.1. Okulun Genç Cumhuriyet'e Devri

Hamit Naci sahibi olduğu Çırağan Sarayı'nın bir parçası olan Feriye Sarayı'ndaki Milli ve Ticaret-i Bahriye Kaptan ve Çarkçı Mektebi'ni Ağustos 1928'de Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'ne 1 lira karşılığı devretmiştir.

#### 3.2. Cumhuriyetin İlk Resmi Denizcilik Okulunun Kuruluşu

Okulu Hamit Naci'den devralan Cumhuriyet Hükümeti Okulu İktisat Vekâleti'ne bağlamıştır.

İktisat Vekâleti 16 Ağustos 1928 tarihinde Ticareti Bahriye Mektebi Alisi Esas Talimatnamesi'ni düzenlemiş ve bu talimatname 19 Eylül 1928 tarih ve 993 sayılı Resmi Gazete'de 7059 nolu kararname Osmanlıca olarak yayınlanmıştır. Kararnamede Mustafa Kemal Atatürk'ün (Reisicumhur Gazi Mustafa Kemal) ve İsmet İnönü (Başvekil İsmet)'nün imzaları vardır.

Kararname 8 madde olarak düzenlenmiş olup, birinci maddede okulun İktisat Vekâleti'ne bağlı deniz ticaretindeki gemilere kaptan ve makinist yetiştirmek üzere ikisi tali ve ikisi de yüksek olmak üzere 4 sınıftan oluşan Ticareti Bahriye Mektebi Alisi'nin tesis edildiği belirtilmiştir.

İkinci maddede okulun müdürünün İktisat Vekâleti'nce atanacağı ve gö-

revlilerin de bu müdür tarafından atanacağı hükme bağlanmıştır.

Üçüncü maddede okul müdüründen öğretmen meclisi oluşturması istenmiş, okulla ilgili gerek eğitim ve gerekse mali konuların düzenlenerek, özellikle bütçenin hazırlanarak İktisat Vekaleti'ne sunulması kararlaştırılmıştır.

Dördüncü maddede öğretmenler meclisinin derslerle ilgili müfredatı yapmaları ve bunu İktisat Vekaleti'ne sunmaları istenmiştir.

Beşinci maddede okul yönetiminin müdür ve iki öğretmenden oluşacağı kararlaştırılmıştır.

Altıncı maddede okulun yönetim ve eğitim işlerinin düzenlemelerinin İktisat Vekaleti tarafından yapılacağı belirlenmiştir.

Yedinci maddede okul müdürünün İktisat Vekaleti adına okulu yöneteceği, gerekli durumlarda vekaleti bilgilendirmekle yükümlü olduğu belirtilmiştir.

Sekizinci maddede ise, yayınlanan talimatnamenin uygulanmasından İktisat Vekaleti'nin sorumlu olduğu belirtilmiştir.

### 3.3. Açılan Sınıflar

Tahsil süresi ikisi tali ve ikisi de ali olmak üzere dört yıllıktır. Yüksek kısmı Kaptan ve Çarkçı olmak üzere iki sınıf, tali kısım ise bir sınıftır.

Ancak 1928 yılında okul Kaptan 2 ve Kaptan 1, Makine, Tali 2 ve Tali 1 olarak sınıflandırılmıştır.

### 3.4. Öğrenim Şartları

Okulda Ekim ayında başlar ve Temmuz ayında biter. Her öğrenim yılı 3 devredir.

Her devrenin sonunda öğrenci sınava tabi tutulur. Haftalık tatil Perşembe öğlenden sonra başlar, Cumartesi sabah ders saatine kadar sürer.

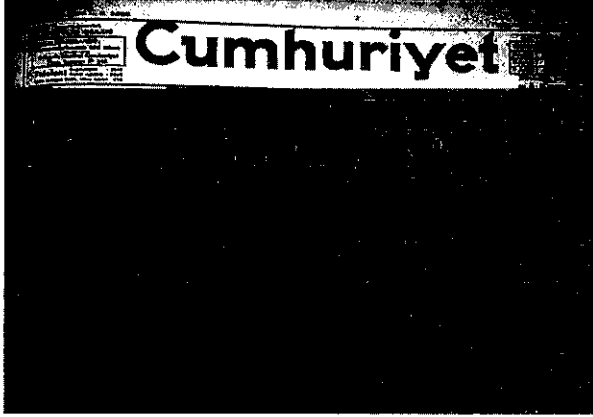
Okula 3 ay devam etmeyen öğrencinin ilişiği kesilir.

### 3.5. Kayıt Şartları

Okula kaydolacak öğrencinin yüksek sınıfı için 18 yaşından küçük 21 yaşından büyük, Tali sınıf öğrencisinin ise on altı yaşında küçük 19 yaşından büyük olmaması gerekir. Ayrıca öğrencinin sağlıklı olması, polisten iyi hal kağıdı alması şarttır. Okul yönetimi tarafından yapılacak sözlü mülakatı geçen öğrenci kayıt olur.

Okul 1930-31 yılında yatılı olduğundan tüm masrafının devlet tarafından karşılanacağı, zorunlu hizmetin bulunmadığı, ancak okuldan mezun olunmadığı takdirde yapılan masrafın öğrenciden isteneceği hükme bağlanmıştır. Okul yönetimi öğrenci ve veliden bir taahhütname alırlar. Öğrenci okulu bitirdiği takdirde bu taahhütname iade edilir.

Okul müdürlüğü her sene okula alınacak öğrenciler için ilan verir. Bu ilanlar her yıl iki gazetede yayınlanır. Bu uygulama okulun yatılılığı süresince uygulanmış ve gelmiştir.



21 Temmuz 1930 tarihli Cumhuriyet Gazetesi İlanı

### 3.6. Okulun İlk Öğrencileri

1 Eylül 1928 tarihi itibarıyla okula 34 öğrenci kaydolmuştur. Bu öğrencilerin 28 tanesi Milli Ticaret-i Bahriye Kaptan ve Çarkçı Mektebi'nden devir alınmıştır. Bahriye Mektebi'nden 3 öğrenci, Kadıköy Orta Mektebi'nden 4 öğrenci, İstanbul Erkek Lisesi'nden 1 öğrenci ve Alman Mektebi'nden de 1 öğrenci olmak üzere 6 öğrenci dışarıdan gelerek kayıt yaptırmışlardır.

|                   |           |                |                           |
|-------------------|-----------|----------------|---------------------------|
| Kaptan 2 sınıfına | 7         | Öğrenci        | (7 devir alınmış)         |
| Kaptan 1 sınıfına | 6         | Öğrenci        | (5 devir alınmış)         |
| Makine sınıfına   | 6         | Öğrenci        | (6 devir alınmış)         |
| Tali 2 sınıfına   | 9         | Öğrenci        | (8 devir alınmış)         |
| Tali 1 sınıfına   | 7         | Öğrenci        | (2 devir alınmış)         |
| <b>TOPLAM</b>     | <b>34</b> | <b>Öğrenci</b> | <b>(28 devir alınmış)</b> |

### 3.7. Devralınan Öğrenciler

Milli Ticaret-i Bahriye Kapudan ve Çarkçı Mektebi'nin devletleştirilmesi ve 1.9.1928 tarihli şehadetnamelerle aşağıdaki öğrenciler Ticareti Bahriye Mektebi Alisi'ne kayıt olmuşlardır.

|                      |                      |                        |
|----------------------|----------------------|------------------------|
| 1. Ali Fuat Bey      | 11. Mehmet Fahri Bey | 21. Mehmet Bey         |
| 2. Ahmet Talat Bey   | 12. Mehmet Reşit Bey | 22. Mehmet Nuri Bey    |
| 3. Ahmet Tayyar Bey  | 13. Ahmet Adnan Bey  | 23. Ahmet Nurettin Bey |
| 4. İbrahim Adnan Bey | 14. Mehmet Bey       | 24. Necati Bey         |
| 5. Kemal Niyazi Bey  | 15. Mehmet İhsan Bey | 25. Ali Nihat Bey      |

|                         |                      |                     |
|-------------------------|----------------------|---------------------|
| 6.Ahmet Reşet Bey       | 16.Sabri Bey         | 26.Ali Faik Bey     |
| 7.Emrullah Bey          | 17.Ali Seyfullah Bey | 27.Mitat Bey        |
| 8.Osman Bey             | 18.Haşim Bilal Bey   | 28.Hakkı Şinasi Bey |
| 9.Hüseyin Saadettin Bey | 19.Vahdettin Bey     |                     |
| 10.Yusuf Abdullah Bey   | 20.Asım Bey          |                     |

### 3.8. Görülen Dersler

Alınan dersler sınıflara göre 10 ile 14 ders arasında değişmektedir. Altı dersin tüm sınıflar tarafından alındığı görülmektedir. 1930-31 ders yılında Kaptan 2 sınıfına Fizik dersi, Kaptan 1, Tali 2 ve Tali 1 sınıflarına Fizik ve Kimya dersi, Makine sınıfına Kimya dersi konmuştur. Spor dersinin adı Bedeniye-i Terbiye olmuştur. Tali 2 sınıfına Kozmografya dersi konmuştur.

| Kaptan 2 | Kaptan 1 | Makine 1 | Tali 2  | Tali 1  |
|----------|----------|----------|---------|---------|
| 13 Ders  | 14 Ders  | 10 Ders  | 13 Ders | 13 Ders |

Zaman içinde günün şartlarına bağlı olarak ders adları değiştirilmiştir.

| Kaptan 2        | Kaptan 1          | Makine 1        | Tali 2          | Tali 1    |
|-----------------|-------------------|-----------------|-----------------|-----------|
| Fabrika         | Fabrika           | Fabrika         | Fabrika         | Fabrika   |
| Tabiiyat        | Tabiiyat          | Tabiiyat        | Tabiiyat        | Tabiiyat  |
| Tarih           | Tarih             | Tarih           | Tarih           | Tarih     |
| İngilizce       | İngilizce         | İngilizce       | İngilizce       | İngilizce |
| Fransızca       | Fransızca         | Fransızca       | Fransızca       | Fransızca |
| Spor            | Spor              | Spor            | Spor            | Spor      |
| Ameli Gemicilik | Ameli Gemicilik   | Ameli Gemicilik | Ameli Gemicilik |           |
| Seyri Sefain    | Seyri Sefain      |                 |                 |           |
| N.Gemicilik     | N.Gemicilik       |                 |                 |           |
| Hukuk           | Hukuk             |                 |                 |           |
| İktisat         | İktisat           |                 |                 |           |
|                 | Coğrafya          |                 | Coğrafya        | Coğrafya  |
| Motorculuk      |                   | Motorculuk      |                 |           |
|                 |                   |                 | Türkçe          | Türkçe    |
|                 |                   |                 | Cebir           | Cebir     |
|                 |                   |                 | Hesap           | Hesap     |
|                 |                   |                 | Hendese         | Hendese   |
| İnşaiye         |                   |                 |                 |           |
|                 |                   | Makine          |                 |           |
|                 |                   | Resim Makine    |                 |           |
|                 | Kürevi Müsellesat |                 |                 |           |
|                 | Tarifati Makine   | Temami Tefazuli | Müsellesat      |           |

Kürevi Müsellesat:Küresel Trigonometri      Tabiiyat:Tabii Bilimler

### 3.9. Öğrenci Kıyafetleri

Öğrenci kıyafetleri ile ilgili bir düzenlemenin elimizde olmamasına rağmen Fakülte kayıt defterindeki resimlerden yola çıkarak şapka ve elbiselerin bugün giyilen şapka ve elbiselerin temelini teşkil ettiği söylenebilir.

Öğrencinin sınıf ve mesleklerine mahsus elbise ve şapkayı giymeye ve alamet takmaya mecburdur. Öğrencinin yakasına takacağı alametlerin kaptan sınıfı için martins demiri ve altına kırmalı şerit, makinenin ise bir pervane ve altına kırmalı şerit ve okul numaralarının yazılması şeklindedir. Tali sınıfların ise sadece bir martin çapası ve çapanın ortasında bir pervane olacak ve altında öğrencinin numarası bulunacaktır.

Bu tanımlama resimlerden yola çıkarak yapılmıştır. Ancak 15.4.1935 tarih ve 975 sayılı tezkere ile Bakanlar Kurulu (İcra vekilleri heyeti)'nin 17.4.1935 tarihli toplantısında alınan kararla "Denizcilere Mahsus Kıyafet Talimatnamesi" yayınlanmıştır. Madde 48'de Ticareti Bahriye ve Yüksek Deniz Ticaret Mektebi öğrencilerinin bundan sonra aynı elbiseyi giyecekleri belirtilerek, mevcut kıyafetin tescil edildiği anlaşılmaktadır.

### 3.10. Okulun Öğrenci Sayıları

Dönemlere göre okul mevcudu incelendiğinde öğrenci sayısının sürekli bir artış içinde olduğu görülmektedir. Özellikle yatılılığın gelmesiyle (1930-31) öğrenci sayısını ellinin üstüne çıkmıştır.

| Dönem   | Kaptan 2 | Kaptan 1 | Makine 2 | Makine 1 | Tali2 | Tali1 | Toplam |
|---------|----------|----------|----------|----------|-------|-------|--------|
| 1928-29 | 7        | 5        | 0        | 6        | 9     | 9     | 36     |
| 1929-30 | 4        | 9        | 3        | 2        | 6     | 4     | 28     |
| 1930-31 | 7        | 7        | 2        | 0        | 8     | 27    | 51     |
| 1931-32 | 4        | 5        | 0        | 2        | 25    | 22    | 58     |
| 1932-33 | 5        | 13       | 1        | 10       | 21    | 18    | 68     |
| 1933-34 | 13       | 6        | 9        | 8        | 18    | 14    | 68     |

### 3.11. Okul Mezunları

|                             | Güverte | Makine | Toplam |
|-----------------------------|---------|--------|--------|
| 1928-29 Eğitim yılı sonunda | 7       | 0      | 7      |
| 1929-30                     | 5       | 3      | 8      |
| 1930-31                     | 6       | 2      | 8      |
| 1931-32                     | 4       | 0      | 4      |
| 1932-33                     | 6       | 1      | 7      |
| 1933-34                     | 12      | 7      | 19     |
| TOPLAM                      | 40      | 13     | 53     |

### 3.12. Okul Müdürü

Okula İktisat Vekaleti 16 Ağustos 1928 tarihinde Ticareti Bahriye Mektebi Alisi Esas Talimatnamesine istinaden Celal Sayan atanmış ve görevi 1933 yılına kadar sürdürmüştür. Celal sayan Deniz harp Okulu mezunudur. 1933-1939 arası Zeki Sak müdürlük yapmıştır<sup>8</sup>.

### 3.13. Okulun Kadrosu

Ali Deniz Ticaret Mektebi'nin bütçeleri incelendiğinde, çalı anlarının sayısı, ücretleri, yapılacak masraflar ve okula alınacak öğrenci olarak her yıl belirlenmiştir. Müdür 1, katip ve muhasebe memuru 1, dahiliye memuru 2, hademe 3, kapıcı 1 kişidir. Öğretmen sayısı 17'dir (1928).

1933 yılında ise çalışan sayısı 17'ye, öğretmen sayısı 20'ye çıkmıştır.

1934 yılında ise çalışan sayısı 20, öğretmen sayısı 23'e çıkmıştır.

### 3.14. Okul Diploması

Okulu bitiren öğrenciler T.C. Mülazim Kaptanlık ve Makinistlik Diploması alırlar.

### 3.15. Okulu Bitiremeyen Öğrenciler

Ali Deniz Ticaret Mektebi'ne kayıt yaptıran öğrenci sayısı 127'dir (2 kayıt hakkında bir bilgi yoktur. Bunlar 79 ve 81 sıra numaralı olmayan kayıtlardır. Açıklama yapılmamıştır.) Kayıt yaptıırıp çeşitli nedenlerle okulu bitiremeyen öğrenci sayısı 30'dur.

| Okulu Bitirememe Sebepleri                         | Öğrenci Sayısı |
|----------------------------------------------------|----------------|
| Kayıt yaptıırıp okula gelmeyen                     | 3              |
| Öğrenimi terk edenler                              | 9              |
| Öğretmenler kurulu kararı ile ihraç edilenler      | 6              |
| İki yıl üst üste sınıfı geçemeyip kaydı silinenler | 11             |
| Vefat                                              | 1              |
| <b>TOPLAM</b>                                      | <b>30</b>      |

### 3.16. Mezunların Çalışma Şartları

Cumhuriyet Hükümeti, denizcilik okulunu açmakla kalmamış, aynı zamanda çalışma şartlarını da düzenlemiştir. Ameli olarak yetişen kaptan ve çarkçılar bundan sonra ehliyet yükseltme sınavlarına giremeyecekleri gibi, bulundukları sınıftan da terfi edemeyeceklerdir. Böylece okuldan mezun olacak kaptan ve çarkçıların önü açılmış olmaktadır. İş bulma olanakları artacağı için okula olan talep de artmıştır.

### 3.17. Okulun Yeni Adı: Yüksek Deniz Ticaret Mektebi

27 Haziran 1934 tarih ve 2737 sayılı Resmi Gazete'de 2/868 nolu karar-

name ile “Ticaretî Bahriye Mektebi Alisi Esas Talimatnamesi” birinci maddesi değiştirilerek ikisi tali ve üçü yüksek derece beş sınıftan oluşan “Yüksek Deniz Ticaret Mektebi” nin tesis edildiği bildirilmiştir<sup>9</sup>.

Zaten mektebin adı Ticaretî Bahriye Mektebi şeklinde söylenmektedir. Belgelerde de zaman zaman bu isim kullanılmıştır.

#### 4. Ali Deniz Ticaret Mektebi’nin Denizciliğimizdeki Yeri

Mustafa Kemal 19 Mayıs 1919’da Samsun’a çıktığında ülkenin kurtuluşunun savaşıyla başlayıp iktisadi arenada kazanılacak başarılarla devam etmesi gerektiğini biliyordu. Bu amaçla önce vatan insanının toprağına sahip çıkmasını sonra savaşıyla bağımsızlığını elde etmesini ve bunu tüm dünya uluslarına kabul ettirmesinin yollarını aramıştır. Kurtuluş Savaşı ile toprağını geri almış, bağımsızlığını ilan etmiş ve anlaşmalarla dünya uluslarına yeni Türkiye Cumhuriyeti’ni var olduğunu ispat etmiştir.

Bu var oluş sadece savaş meydanlarında değil, aynı zamanda iktisadi alanda da olmalıydı. Bu amaçla genç Cumhuriyet çalışmalarına başlamış, kabotaj haklarının geri alınması hususunda Lozan sonrası ilgili devlet ve şirketlerle pazarlıklar yapmıştır. Bu pazarlıklarda geçmişin tüm hesapları ortaya dökülmüş, yabancı devletler ve yabancı şirketler elde ettikleri imtiyazlardan vaz geçmek istememişlerdir. Lozan Anlaşması imzalandıktan sonra yıl sonuna kadar bu haklarını kullanmışlar ve hatta iki yıl daha bu hakları kullanmışlardır.

Ancak Türkiye Cumhuriyeti iktisadi alanda yapılacak işlerin başında gelen ulaşım ve özellikle denizcilikte bir an önce yeni düzenlemeler yapmak azmi ve kararlılığındadır.

1 Temmuz 1926 yılında Kabotaj Kanunu yürürlüğe girer. Yasal düzenlemelerle denizcilik sektörün önündeki engeller teker teker kaldırılır. Gümrükler aktif hale getirilir. 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.

Bu artışa paralel gemiadamına olan ihtiyaç giderek artmaktadır. Öncelikle resmi bir denizcilik okulunun açılması gerekmektedir. Bu amaçla Hamit Naci’nin özel denizcilik okulu devralınır. Okula gerekli bütçeler ayrılır. Okulun kalifiye denizci işgücünü yetiştirmesiyle ilgili gerek eğitim ve öğretim gerekse sektörel düzenlemeler yapılarak okulun öğrencilerinin iş bulması teşvik edilir. Devlet, sektör ve okul işbirliği ile denizcilik sektörü yılların eksikliğini kısa zamanda giderirler.

Ali Deniz Ticaret Mektebi sektörün ihtiyacı olan kalifiye üst düzey gemiadamını büyük bir başarıyla yetiştirir. 1928-1934 yılları arasında 40 Güverte ve 13 makine olmak üzere toplam 53 mezun vermiştir.

Bu başarı bugün de İTÜ Denizcilik Fakültesi adı altında devam etmektedir. Dünya denizlerinde şanlı Türk Bayrağı’nı taşıyan gemilerin kaptanları ve baş-

mühendislerini yetiştiren ilk resmi denizcilik okulumuz Ali Deniz Ticaret Mektebi mezunlarını rahmetle anıyoruz. Ruhları şadolsun. Bu bayrak dünya denizlerinde aynı heyecanla ve şevkle dalgalanmaktadır.

### 5. Sonuç

Ali Deniz Ticaret Mektebi (Ticareti Bahriye Mektebi Alisis) altı yıllık eğitim döneminde 40 Güverte, 13 Makine olmak üzere toplam 53 mezun vermiştir. Yeni kurulan bir cumhuriyet ve özellikle denizcilikte atılım yapmak isteyen bir hükümet sektörün önündeki engelleri teker teker kaldırmıştır. Yürürlüğe giren Kabotaj Kanunu ile sektörde yabancıların elinde bulunan işleri kendi insanının yapmasını sağlamıştır. Bunun için az bedeller ödenmemiştir.

Yabancı şirketlerle çetin pazarlıklar yapılmıştır. Hükümetin kararlı olması sorunların çok kısa zamanda halledilmesini sağlamıştır. Aslolan bu işlerin kendi sermayemiz ve kendi insanımızla yapmaktır.

1920'li yıllar Cumhuriyet için çok önemli yıllardır. Başlangıçta ne kadar sağlam adımlar atarsanız daha sonra bunun yararlarını görürsünüz.

Ülke kalkınmasındaki çok büyük öneme sahip ulaşım sistemini yerli yerine oturtmak gerekir. Özellikle ülkemizin durumu incelendiğinde ulaştırmada denizciliğin yeri daha da önem kazanmaktadır.

Dünya iktisadi bunalım yaşarken, Genç Cumhuriyet'in yaşam mücadelesi vermesi takdirle karşılanmaktadır. Gemi tonajlarının üç katına çıkarılması bunun en güzel örneklerinden bir tanesidir. Bunun üzerine kalifiye işgücünü de sağladığımızda sorunların bir çoğunu halletmişsinizdir. İşte okul bu şartlar içinde varlığını daha da belirginleştirmiştir. Mezunlar bu işin Türk insanı tarafından nasıl yapılabileceğini tüm dünyaya göstermişlerdir. Bugün, denizcilik sektörünün bir başarısı varsa, okulun mezunlarının buna katkısı inkar edilemez.

Bugün İTÜ Denizcilik Fakültesi bu bayrağı aynı şevk ve heyecanla taşımaktadır.



HAMİT NACI

Hamit Naci



Ali Deniz Ticaret Mektebi Öğrencisi



Ali Deniz Ticaret Mektebi

| ALI DENG TIKARIN MASTEN GEMENDI HEDROR |                             |                     |                              |              |                  |                  |            |            |  |
|----------------------------------------|-----------------------------|---------------------|------------------------------|--------------|------------------|------------------|------------|------------|--|
| SIRA NO                                | ORAKINCHIN AGI              | BARA AGI            | DELODOR OTOR                 | KARIR TUMBOH | KAP. ZALO BOLONG | MEZUN OL. BOLONG | OMPONGA NO | MEZUN YULI |  |
| 3                                      | ALI SUAT EFGENDI            | IBANAWIN HAYDAR B.  | MULLI TIKARIN BAHAMET MASTEN | 11.08.1950   | KAPITAN 1        | KAPITAN 2        | 1          | 1928-29    |  |
| 4                                      | AMMET TILAT EFGENDI         |                     | MULLI TIKARIN BAHAMET MASTEN | 19.09.1950   | KAPITAN 1        | KAPITAN 2        | 2          | 1929-30    |  |
| 5                                      | AMMET TAYAT EFGENDI         | LAFI BEY            | MULLI TIKARIN BAHAMET MASTEN | 11.09.1950   | KAPITAN 1        | KAPITAN 2        | 3          | 1930-31    |  |
| 6                                      | AMMET ADMAN EFGENDI         | YUSUF ADMAN EFGENDI | MULLI TIKARIN BAHAMET MASTEN | 11.08.1950   | KAPITAN 1        | KAPITAN 2        | 4          | 1931-32    |  |
| 7                                      | YEMAN HAYAT EFGENDI         | MULLI MUHAT BEY     | MULLI TIKARIN BAHAMET MASTEN | 06.05.1950   | KAPITAN 1        | KAPITAN 2        | 5          | 1932-33    |  |
| 8                                      | AMMET MUSTE EFGENDI         | H. HOKANETTIN B.    | MULLI TIKARIN BAHAMET MASTEN | 06.05.1950   | KAPITAN 1        | KAPITAN 2        | 6          | 1933-34    |  |
| 9                                      | KEMULAN EFGENDI             | MALINI BEY          | MULLI TIKARIN BAHAMET MASTEN | 06.05.1950   | KAPITAN 1        | KAPITAN 2        | 7          | 1934-35    |  |
| 10                                     | OSMAN EFGENDI               | SELMIE BEY          | MULLI TIKARIN BAHAMET MASTEN | 06.05.1950   | KAPITAN 1        | KAPITAN 2        | 8          | 1935-36    |  |
| 11                                     | HOKANETTIN SAKETTIN EFGENDI | MUSTAFA BEY         | MULLI TIKARIN BAHAMET MASTEN | 09.09.1950   | KAPITAN 1        | KAPITAN 2        | 9          | 1936-37    |  |
| 12                                     | MUHAMMAD ABDULLAH EFGENDI   | OSMAN HAKEM BEY     | MULLI TIKARIN BAHAMET MASTEN | 06.05.1950   | KAPITAN 1        | KAPITAN 2        | 10         | 1937-38    |  |
| 13                                     | MALINI PEKIR EFGENDI        | MULLI MUHAT BEY     | MULLI TIKARIN BAHAMET MASTEN | 06.05.1950   | KAPITAN 1        | KAPITAN 2        | 11         | 1938-39    |  |
| 14                                     | OSMAN EFGENDI               | MUHAMMAD BEY        | SELMAN EFGENDI               | 06.05.1950   | KAPITAN 1        | KAPITAN 2        | 12         | 1939-40    |  |
| 15                                     | AMMET ADMAN EFGENDI         | ALI SEMAL BEY       | MULLI TIKARIN BAHAMET MASTEN | 06.05.1950   | NAHANGI 1        | NAHANGI 2        | 13         | 1940-41    |  |
| 16                                     | MUHAMMAD EFGENDI            | AMMET BEY           | MULLI TIKARIN BAHAMET MASTEN | 09.09.1950   | NAHANGI 1        | NAHANGI 2        | 14         | 1941-42    |  |
| 17                                     | MUHAMMAD HIGAN EFGENDI      | BAKAL ZEDTO BEY     | MULLI TIKARIN BAHAMET MASTEN | 06.05.1950   | NAHANGI 1        | NAHANGI 2        | 15         | 1942-43    |  |
| 18                                     | ASAN EFGENDI                | MUHAMMAD TAYAN B.   | MULLI TIKARIN BAHAMET MASTEN | 09.09.1950   | TALU 1           | TALU 2           | 16         | 1943-44    |  |
| 19                                     | MUHAMMAD TAYAN EFGENDI      | HACI ASAN BEY       | MULLI TIKARIN BAHAMET MASTEN | 09.09.1950   | TALU 1           | TALU 2           | 17         | 1944-45    |  |
| 20                                     | MUHAMMAD HOKI EFGENDI       | MUHAMMAD A. OTHMAN  | MULLI TIKARIN BAHAMET MASTEN | 06.05.1950   | TALU 1           | TALU 2           | 18         | 1945-46    |  |
| 21                                     | AMMET NAKEDDIN EFGENDI      | FAYMI BEY           | MULLI TIKARIN BAHAMET MASTEN | 06.05.1950   | TALU 1           | TALU 2           | 19         | 1946-47    |  |
| 22                                     | MEKAT EFGENDI               | MUHAMMAD IYEM BEY   | MULLI TIKARIN BAHAMET MASTEN | 06.05.1950   | TALU 1           | TALU 2           | 20         | 1947-48    |  |
| 23                                     | ALI NAWAT EFGENDI           | MUHAMMAD KARIM BEY  | MULLI TIKARIN BAHAMET MASTEN | 06.05.1950   | TALU 1           | NAHANGI 2        | + 11       | 1948-49    |  |
| 24                                     | ALI FAKR EFGENDI            | HOKANETTIN BEY      | MULLI TIKARIN BAHAMET MASTEN | 06.05.1950   | TALU 1           | TALU 2           | 22         | 1950-51    |  |
| 25/21                                  | SANA EFGENDI                | OSMAN BEY           | BAHAMET MASTEN B. SAKO       | 06.05.1950   | TALU 1           | KAPITAN 2        | 23         | 1951-52    |  |
| 26                                     | ARAT EFGENDI                | MUHAMMAD IYEM BEY   | MULLI TIKARIN BAHAMET MASTEN | 06.05.1950   | TALU 1           | TALU 2           | 24         | 1952-53    |  |
| 27                                     | AMMET KEMULANETTIN EF.      | ALI SEMAL IYEM B.   | BAHAMET MASTEN B. SAKO       | 06.05.1950   | TALU 1           | TALU 2           | 25         | 1953-54    |  |
| 28                                     | MUHAMMAD EFGENDI            | ALI SEMAL IYEM B.   | BAHAMET MASTEN B. SAKO       | 06.05.1950   | TALU 1           | TALU 2           | 26         | 1954-55    |  |
| 29                                     | PELUSONG EFGENDI            | MUHAMMAD BEY        | BAHAMET MASTEN B. SAKO       | 06.05.1950   | KAPITAN 1        | KAPITAN 2        | 27         | 1955-56    |  |
| 30                                     | KELAL EFGENDI               | BAHAMET BEY         |                              | 25.10.1950   | KAPITAN 1        | KAPITAN 2        | 28         | 1957-58    |  |

[illegible][illegible]



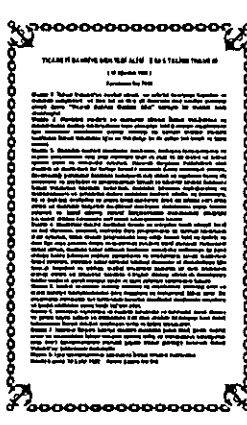
### Okul Diploması

T.C.  
Ticaret Bakanlığı  
A.Ş.  
Deniz Ticaret Mektebi  
İstanbul

İsmi: ... Sınıfı: ...  
İsmi: ... Sınıfı: ...  
İsmi: ... Sınıfı: ...  
İsmi: ... Sınıfı: ...

1928  
1928

### Bir Okul Belgesi



### Ölüm İlanı

### ÖLÜM

Türk Denizcilerinin çok sevdiği Denizcilerimiz  
İçimizden kayıtlarından

### HAMİT YILMAZER

578.944 sicil no, vefat etmiştir.

1928 yılında İstanbul'da doğmuştur. İlk Tercüme  
Baklığı Mektebi'nde öğrenim görmüş, 1928 yılında  
İstanbul'da, 1928 yılında İstanbul'da  
İstanbul'da, 1928 yılında İstanbul'da  
İstanbul'da, 1928 yılında İstanbul'da

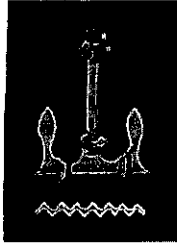
Değerli arkadaşlarımızın aramızdan ayrışması  
çok üzülmekteyiz. Hamit Yilmazer, 1928 yılında  
İstanbul'da, 1928 yılında İstanbul'da  
İstanbul'da, 1928 yılında İstanbul'da  
İstanbul'da, 1928 yılında İstanbul'da

Denizcilik Bankası T.A.O.  
GENEL MÜDÜRLÜK

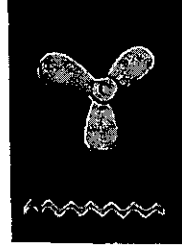




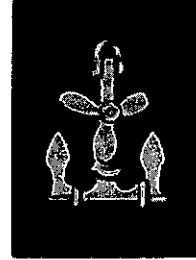
22



23



24



## KAYNAKÇA

Türk Deniz Ticareti 1937

Hergüner, M. (1997), Türk Deniz Ticareti Yıllık (1926), Karamürsel Fatih Belediyesi Kültür Yayınları

Tarak, S. (1969), Türkiye Ekonomisi, İstiklal Matbaası İzmir

Pamukoglu, S.Z. (1982), Türk Deniz Taşımacılığı, İstanbul, İstanbul Matbaası

Tekeli, İ. ve İlkin S. (1982), Uygulamaya Geçerken Türkiye'de Devletçiliğin Oluşumu Orta-doğu Teknik Üniversitesi Ankara

Büyüktuğrul, A. (1969), Büyük Atamız ve Türk Denizciliği, İş Bankası Yayınları

Kemal, E. (1929), Kanunlarımız, Necmi İstikbal Matbaası

Denizcilere Mahsus Kiyafet Talimatnamesi 1935 İstanbul Halk Matbaası

T.C.Ulaştırma Bakanlığı (1973) Ulaştırmada 50 Yıl 1923-1972 Milli Eğitim Basımevi, İstanbul

Ali İktisat Meclisi Raporları (1932) Ankara, Başvekalet Müdevvenat Matbaası

T.C. Münakalat Vekaleti. (1942) Deniz mevzuatı, İstanbul Halk Basımevi

Ali Deniz Ticaret Mektebi Hakkında Malumat 1932

İTÜ Denizcilik Fakültesi Mezunları Kitapçığı 1909-1995 ve 1909-2004

Kemalist Eğitimin Tarih Dersleri (1931-1941) Tarih IV Kaynak Yayınları 2004

Çakır, S. (2010) Hamit Naci ve Okulu Milli Ticaret-i Bahriye Kapudan ve Çarkçı

Mektebinin Türk Deniz Ticaretindeki Yeri, Türk Denizcilik Tarihi Sempozyum II

Cumhuriyet Döneminde Türk sanayinin Gelişmesi Sempozyumu 23-26 Kasım 1981 İTÜ İn-şaat Fakültesi Matbaası 1981

İTÜ Denizcilik Fakültesi Mezunlar Derneği Denizatı Dergileri

İstanbul Ticaret Odası Deniz Ticaret Dergileri

İTÜ Denizcilik Fakültesi Arşivi Öğrenci Kayıt Defteri 1928-1934

Resmi Gazete 27.6.1934 tarih ve 2737 sayılı

Resmi Ceride 29 Nisan 1926 ve 559 sayılı

Resmi gazete 19 Eylül 1928 ve 993 sayılı

Denizcilik Yüksek Okulu ve Eğitim Merkezi Komutanlığı'nın İstanbul Teknik Üniversitesi Rektörlüğüne Devir-Teslimine Dair Protokol 30 Aralık 1988 Tuzla

Fahrettin Küçükşahin "Köklerimiz" Özel Notları 28.09.2005

## **Antik Dönemde Karadeniz’de Deniz Ticareti ve Başlıca İhraç Ürünleri**

Arş Gör. Osman EMİR

*İstanbul Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Deniz Politikası Anabilim Dalı  
Yüksek Lisans Öğrencisi, Beyazıt / İstanbul.*

### **Özet**

Bulunduğu jeo-stratejik konumu sebebiyle tarih boyunca birçok ulusa ev sahipliği yapan Karadeniz bölgesinin tarihi, çok eski zamanlara dayansa da, asıl kimliğini M.Ö. VIII. Yüzyıldan itibaren Grek kolonistlerin bölgeye gelmesi ve buralarda koloniler kurarak, bölgede büyük bir ticaret ağı oluşturmasıyla bulmuştur. Bölgenin zengin yer altı ve yer üstü kaynaklarının yanı sıra önemli ticaret yolları üzerinde bulunması, stratejik bir bölge olarak konumunu daha da derinleştirmiştir. Bölgede kurdukları küçük pazaryerleri ile Ege ve Akdeniz dünyasının her türlü ihtiyacını karşılayan Grek kolonileri, kısa zamanda Karadeniz bölgesini, Akdeniz’den sonra Ön Asya’nın en büyük ticaret sahası haline getirmeyi başarmışlardır.

### **Anahtar Kelimeler**

Karadeniz, Antik Çağ, Koloni, Ticaret.

## **Black Sea Trade and Major Export Products in the Archaic Period**

### **Abstract**

*Although the history of Black Sea region in which many nations resided because of its geo-strategic position throughout the history dated back to old times, it gained its genuine identity by establishing wide commerce network after the arrival of*

*Greek colonists and their establishment of colonies in the region B.C. VIII century. In addition to the region's rich resources of underground and surface area; being on important trade routes has deepened its strategic importance. Meeting all kinds of needs of Aegean and Mediterranean worlds by setting little bazaars in the region, Greek colonies accomplished to transform the Black Sea region into the biggest commerce area of Asia Minor after Mediterranean region.*

### Keywords

*Black sea, Antique era, Colony, Trade*

## 1. Giriş

Karadeniz ve çevresindeki kıyılar, tarihsel süreç içerisinde askeri, siyasi, ticari ve idari alanda ulusların çatıştığı ve hala çatışmakta olduğu Ön Asya'nın en gizemli bölgelerinin başında gelmektedir. M.Ö. 750-550 yılları arasında bugünkü Yunanistan topraklarında yaşayan Grekler ile Ege ve Akdeniz kıyılarında ikamet eden İyonya, Fenike, Miletos gibi hakların başlattığı Büyük Kolonizasyon hareketlerine kadar Karadeniz bölgesi, emperyalist faaliyetlerden uzak, el değmemiş bakir bir bölge olarak tanımlanmaktadır. Bölgenin dış dünya ile arasında oluşan bu uzak bağın birçok nedeni olmakla birlikte temel sebepler bölgenin kendine has karakteridir.

Bilindiği üzere, Eskiçağlardan itibaren Karadeniz'e, Grekler tarafından deniz manasına gelen "Pontos" adı verilmiştir.<sup>1</sup> Karadeniz'in bitmek bilmeyen güçlü fırtınaların yarattığı dev dalgalara birde bölgede sığınılacak limanların azlığı eklenince, Karadeniz misafir kabul etmeyen ve yapancıları sevmeyen bir ev sahibi görüntüsü çizmiştir. Bütün bunlar yetmezmiş gibi özellikle bölgedeki

1 "Pontos" kelimesi ilk olarak Homeros'un eserinde karşımıza çıkmaktadır. Arslan, bu kelimenin Hellen kökenli bir kelime olmadığını "Pont" ya da "bent" kökünden türetildiğini ifade etmektedir. O, bu kelimenin Karadeniz havzasında ikamet eden Thrakia ya da Armenia dillerinden türetilmiş olabileceğini bildirir. Latincedeki "Pons" (köprü) ile aynı kökten gelme olduğunu ve kelimenin temel anlamının "deniz üzerindeki yol" ya da "deniz yolu" olduğunu fakat zamanla deniz anlamı kazandığını ifade eder. Ayrıca Pontos'un Antikçağ'daki asıl ününü bir Pers soylusu olan I. Mithradates Küstes tarafından M.Ö. 301 yılında Anadolu'nun kuzeydoğusunda kurulan ve Helenistik dönem boyunca bir devlet haline gelen Pontos Krallığı'nın isim babalığını yapmasıyla ön plana çıktığını belirtmiştir (2007: 73-83); Strabon'da Pontos isminin ortaya çıkışını açıklarken: "Makedonialılar Kappadokia'yı ele geçirdiği zaman burası Persler tarafından iki satraplığa ayrılmış bulunuyordu. Makedonialılar ülkenin bir kısmını isteyerek bir kısmını da istemeyerek satraplıktan krallığa çevirmişlerdi. Bu krallıklardan birine 'Asil Kappadokia', 'Touros yakınındaki Kappadokia' ve hatta 'Büyük Kappadokia', diğerini de başkaları 'Kappadokia Pontika' ismini vermişlerse de bunlar 'Pontos' olarak adlandırmışlardır..." (XII, I, 4; ayrıca bkz. Emir, 2011: 19. dn. 14).

2 Herodotos, Karadeniz'in kuzeyinde yaşayan İskit ve yine aynı topraklar üzerinde yaşayan Tauris halklarının geleneklerinden söz ederken, onların yakaladıkları esirleri tanrılarına kurban ettiklerini belirtmektedir. Bkz. Herodotos, IV. 62-63, IV. 103.

“barbar” saldırıları ve bunların dillere destan vahşiliği,<sup>2</sup> Karadeniz’e yönelen ve bu olumsuzlukları yaşayan insanların Karadeniz’e dost olmayan, misafirperver olmayan deniz anlamında “Pontos Aexeinos” adını vermelerine neden olmuştur. (Psuedo-Skymnos, 754; Thukydides II 1950: 96- 97; Plinius VI, I, 1-2; Strabon VII, 3-6; Bıjškyan, 1969: 1; Decei, 1979: 238- 240; Işık, 2001: 1; Arslan, 2006: 71 vd.)<sup>3</sup> Böylelikle Karadeniz ya da antik dönemlerde kendisine yakıştırılan ismi ile Pontos Aexionos, bu özellikleri ile uzun bir dönem kendini uluslararası mücadelelerden uzak tutmayı başarmıştır.

## 2. Grek Kolonistlerin Karadeniz’e Yönelmesi

M.Ö. VIII. yüzyılın sonu ile VII. yüzyılın başından itibaren teknolojik gelişmeler sonucu gemiler daha güçlü ve donanımlı hale getirilmiştir. Gelişen gemicilik sanatıyla birlikte triakonterler olarak adlandırılan 30 kürekli gemilerin boyları ve kürek sayıları artırılmıştır. Böylelikle 50 kürekli pentekonterler olarak adlandırılan dev dalgalara ve aynı zamanda güçlü fırtınalara karşı mücadele edebilecek büyük gemiler yapılmıştır (Carpenter, 1948: 1 vd.; Emir, 2011: 20-21). Bu büyük gemilerin yapılması, yeni koloni yerleri kurmak için adeta can atan başta Miletos ve İonia gibi şehir devletlerinin Karadeniz’e yönelmelerini ve buralarda koloniler kurmalarını sağlamıştır. (Hammond, 1959: 110; R. Carpenter, 1948: 2-7; Labree, 1957: 29-33).

Yunan anakarasında yaşayan Greklerin, Karadeniz’e yönelmeleri ve buralarda koloni kurmalarının başlıca nedenleri olarak; nüfus artışı, Yunanistan’ın dağlık ve verimsiz bir toprağa sahip olması, buna paralel olarak besin kaynaklarının azalması ve hububat ihtiyacı ile bunların yarattığı bir sonuç olan yoksulluk ve geçim sıkıntısı gösterilmektedir (Gwynn, 1918: 88-98; Drews, 1976: 18-31; Lonis, 1996: 148; Mansel, 2004: 155-158; ayrıca bkz. Emir, 2011: 85). Buna karşın bu koloni hareketlerinin tamamen ticari ve ekonomik sebeplerle yapıldığı bilinmektedir. Öyle ki, M.Ö. VIII. yüzyıldan sonra gelişen endüstri ve buna bağlı olarak ucuz hammadde gereksinimi, Grekleri bu ihtiyaçları karşılamaya zorunlu kılmıştır. Bu zorunluluk ancak ya komşu ülkeleri istila etmekle, ya da deniz aşırı ülkelerde yeni topraklar elde etmekle çözülebilirdi ki, hali hazırda bu Grek kolonizasyon faaliyetlerini başlatmıştır (Emir, 2010: 85). Özellikle bu büyük kolonizasyon hareketine katılan şehir devletlerinden biri olan Miletosluların Karadeniz’e yönelmelerindeki başlıca neden, doğuda ortaya çıkan Lidya Devleti’nin, onların bölgeyle olan ilişkilerini kesmesi ve ticaretlerine büyük darbe vurmasıdır (Miltner, 1939: 191). Lidya kralı Gyges, Miletos ve İonia şehirlerini işgal

3 Aexeinos kelimesinin, kara, karanlık, koyu anlamına gelen eski Fars dilindeki Axšaena kelimesiyle ilişki olabileceği tartışılmaktadır. Bkz. Tezcan, 2007: 78.

etmesine karşın, bölgedeki Greklere nispeten daha ılımlı davranmıştır. Fakat Gyges'den sonraki haleflerinin Miletoslulara karşı düşmanca tavırları ve M.Ö. VII. yy. ortalarına doğru Ege Deniz'i kıyılarına doğru yayılmaları, Miletos ve İyon kolonistlerin Karadeniz bölgesine doğru yeni yerler aramalarına neden olmuştur. (Mansel, 2004: 160; Emir, 2011: 85). Böylelikle Miletoslular, bir anda kendilerini daha önce kimsenin çıkmaya cesaret edemediği, fakat yer altı ve yer üstü kaynakları bakımından oldukça zengin bir alan olan Karadeniz'de bulmuşlardır.<sup>4</sup> Miletos ve İonyalılar burada kurdukları koloniler ile hububat, maden, kereste gibi kıymetli malları elde etmeleri ve bölgeye adapte olmalarıyla kısa zamanda zenginleşmişlerdir. Yabancılar tarafından Pontos Aexionos yani konuk sevmeyen deniz olarak adlandırılan Karadeniz bölgesi, bu tarihten itibaren Pontos Euxeinos yani konuksever deniz ismini almıştır (Strabon, VII. III. 6).

M. Ö. VII. yüzyıldan itibaren tamamen Karadeniz'e yönelen Miletos kolonistleri, burada ilk olarak Sinope (Sinop) ve Herakleia kolonilerini kurmuştur (Hammond, 1959: 114-115; ayıca bkz. Robinson, 1905: 125-153). Daha sonra Amisos (Samsun), Phasis ve Dioskurias (Suhumi)'da koloniler kuran Miletoslular, M.Ö. V. yy'dan sonra Karadeniz'in büyük bir bölümünde güçlü şehir kolonileri meydana getirmişlerdir (Bondyrev, 2006: 123). Karadeniz'in güneyindeki bu kolonilere nazaran kuzeyde de daha geç dönemlerde kurulmuş önemli koloni merkezleri bulunmaktaydı. Kuzey'deki bu kolonilerin en önemlileri Olbia (Modern Ukrayna), Theodosia (Modern Feodosya), Pantikapeion (Modern Kerç) ile birlikte Taman yarımadasındaki Phanogoria, Tuna nehri ağzında yer alan İstria (İstors), Tanais (modern Rusya'da Azov) ve Khersones idi (Mansel, 1963: 166). Antik kaynaklara göre; bölgede kaldıkları 150 yıl boyunca Karadeniz'de 90'ın üzerinde koloni kuran Miletoslular,<sup>5</sup> böylelikle Yunan dünyasının da en büyük kentlerinden biri haline gelmiştir.

4 Miletosluların Karadeniz'e çıkış tarihleri araştırmacılar tarafından tartışılmaktadır. Carpenter, Karadeniz'in M.Ö 680 den önce Grekli denizcilere kapalı olduğunu ve sadece iki büyük gemi tipinin; triakonterler (30 kürekli gemi) ve pentekonterler (50 kürekli gemi)'in yapılması ile İstanbul Boğaz'ını aşabildiklerini ve bu nedenle M.Ö. 680'den önce Karadeniz Bölgesi'nde hiçbir Grek kalıntısının olmadığını belirtir. (R. Carpenter, "The Greek Penetration of the Black Sea", *American Journal of Archaeology*, LIII/1, s. 4 vd.; J. Boardman "Early Greek Pottery on Black Sea Sites?", *Oxford Journal of Archaeology*, v. 10/3, 1991, s. 397-390; Buna karşın Graham, Greklerin M.Ö VIII. yüzyılda Karadeniz'e açılmış olabileceğini ifade ederek, Trapezus (Trabzon) ve Sinope (Sinop) kolonilerini anlatan antik Grek kaynaklarını buna kanıt olarak göstermektedir. Ayrıca Karadeniz'in güney bölgelerinde arkeolojik kanıtların yetersiz olmasının bölgenin sitemli bir şekilde incelenmemesinden kaynaklandığını da belirtmektedir. R. Graham, "The Date of the Greek Penetration of the Black Sea", *Bulletion of the Enstitute of Classical Studies*, v. 5/1, London 1958, s. 31-33.

5 Plinius eserinde, Miletosluların Karadeniz'de 90'ın üzerinde şehir kurduğundan söz eder (*Naturalis Historia*, V, 112). Bu sayı hiç şüphesiz biraz abartılı olsa da, muhtemelen kolonilerin kurmuş olduğu kendilerine bağlı küçük koloniler de buna dâhil edilmiştir.

### 3. Karadeniz Bölgesi'nden Temin Edilen Başlıca Ticaret Malları

Karadeniz'in güney ve doğu sahil bölgesinde Greklerin başlıca üç büyük dalga halinde kolonileşme faaliyetlerinde bulundukları anlaşılmaktadır. Bu kolonileşme hareketi, yaklaşık olarak M.Ö. 750-550 yılları arasında, 200 yıllık bir süreci kapsamaktadır. Bu büyük kolonizasyon hareketleri üç aşamada ele alınmaktadır. Birinci aşama: M.Ö. VIII. yüzyılın ortasından başlayarak VII. yüzyılın başlarına kadar devam eden süreçte kurulan kolonilerdi. İkinci aşama: M.Ö. VII. yüzyılın başlarından VII. yüzyılın ortasına kadar olan süreç ve bu süreçte kurulan koloniler ve üçüncü aşama da: M.Ö. VII. yüzyılın ortasından M.Ö. 546 yılında Anadolu'nun Persler tarafından istila edilmesi ve Sard kentinin işgaliyle sonlanan süreçti. (Tsetshkladze, 1998: 115-121). Greklerin, bilhassa Miletosluların Karadeniz'in doğu ve güney taraflarında dalgalar halinde koloniler kurmalarındaki başlıca sebep, hammadde ve bunların başında gelen maden temin etme ihtiyacıydı. A. M. Mansel, Greklerin Ön Asya'nın bu uzak diyarına rağbet etmelerindeki başlıca nedenleri şöyle sıralamaktadır: "*Marmar'nın üzüm bağlıları ve zeytinlikleri, boğazların balık zenginliği, Doğu ve Güney Karadeniz kıyılarının yoğun ormanları, Güney Rusya ve en çok Kırım'ın buğday tarlaları, Rusya içlerinden getirilen köleler, hayvan postları, yapağı, kereste, Ural taşları ve madenleri*". (Mansel, 2004: 169).

Bilindiği üzere Karadeniz'in kuzeyinde yer alan topraklar nüfusça az, fakat yiyecek bakımından son derece zengindir. Hububat bolluğunun dışında, bölgeden sağlanan kurutulmuş balık en önemli ticaret malları olurken, Karadeniz'in güney bölgeleri yani Anadolu'nun kuzeyi, nüfus bakımından kalabalık ve hububat bakımından da fakir bir bölgeydi. Buna karşın bu güney bölgeleri de, kereste, maden, balık ve canlı hayvan ticareti ile meşhurdur. Grek kolonistleri bu ticaret ürünlerinin alınıp satılması ve deniz aşırı bölgelere taşınması için kurdukları büyük kolonilerin yanında sadece ticari amaçlı kurulmuş pazar yerleri ya da küçük ölçekte ticaret merkezleri de oluşturmuşlardı. *Emporion*<sup>6</sup> olarak adlandırılan bu küçük ticaret merkezleri genellikle deniz kenarlarında yer almaktaydı. Karadeniz ile çevresinden elde edilen mallar bu emporion'lar ile deniz aşırı bölgelere taşınmaktaydı (Tekin, 2007: 72).

Karadeniz Bölgesinde kurulan bu kolonilerin ve onlara bağlı *emporion*'ların kısa zamanda gelişmesi ve zenginleşmeleri, şüphesiz bölgenin bulunduğu stratejik konum, coğrafi koşullar, uygun koloni alanları, zengin hammadde kaynakları ve bu kaynakların pazarlanmasını sağlayacak önemli pazar yerleri ve ticaret limanlarıyla açıklanabilirdi. Karadeniz'deki hemen hemen her koloni kentinin iyi

---

6 *Emporion/emporion* kelimesinin anlamı ile ilgili tartışmalar için bkz. Hind, 1969: 1 vd.; Tsetshkladze, 1998: 15-18).

bir limana sahip olduğu bilinir (Greaves, 2003: 141-142). Herakleia Pontika, Sinope, Amisos, Trapezus ve Phasis Karadeniz'in güneyindeki önemli liman kentlerini oluştururken, Panticapeum, Theodosia Dioscorios Karadeniz'in kuzeyindeki büyük liman kentleriydi (Mansel 2004: 168). Örneğin Panticapeum (modern Ukrayna'da Kerç), Azak Denizi'ni kontrol eden ve yaklaşık 30 gemi alabilecek kapasiteye sahip olan önemli bir limandı.<sup>7</sup> Bölgenin batısında yer alan Theodosia (modern Ukrayna'da Feodosya), yaklaşık olarak 90 gemi alabilecek bir büyüklükteydi (Strabon VII, 4. 4). Dioscorios (Modern Gürcistan'da Sohum), Grek tüccarların uğrak yerlerinin en başında gelmekteydi. Antik kaynaklar, tacirlerin burada iş yapmak için 130 tercümana ihtiyaç duyduklarını bildirmektedir (Plinius, VI. 4. 13; Strabon, XI, 2. 16). Bu limanlardan ihraç edilen gıda ürünlerinin büyük bir bölümü amphoralar<sup>8</sup> ile diğer bölgelere taşınmaktaydı. Özellikle M.Ö. V. yy'dan sonra Herakleia Pontika, Sinop ve Amisos, hem bir amphora üretim merkezi hem de hem de ticaret liman görevi yapmaktaydı. Özellikle Sinope ve Herakleia Pontika kentleri, M.Ö. V. yüzyıldan sonra amphora imal ve ihracatını geliştirmiş, bu konuda bölgede üstünlüğünü kabul ettirmişti. (Hind, 1984: 95).

Greklerin Karadeniz bölgesiyle yaptığı ticaretin temelini beş ana ürün oluşturmaktaydı. Bunların büyük bir bölümü, Karadeniz'in kuzey bölgelerinden sağlanan hububat, kurutulmuş balık ve köleler ile yine havzanın güney ve güneydoğusundan elde edilen maden ve kereste idi. Ayrıca, canlı hayvan ticareti (koyun, keçi, at eşek ve diğer evcil hayvanlar), zift, keten, bal mumu ve özellikle şarabı da bu ticaret ürünleri arasında sayabiliriz.

#### 4. Tahıl Ticareti

Antik dönemlerde Greklerin Karadeniz'e yönelmelerindeki birinci etken tahıl ihtiyacıdır. Karadeniz'in kuzeyinde Pontos stepleri adı verilen güney Rusya ovaları, 320 km uzanan zengin bir çayırılıkta. Burası antik dönemlerde dünyanın en kaliteli aynı zamanda en zengin buğdayının yetiştiği bir bölge olarak bilinmekteydi (Ancherson, 2001: 19). Kaynaklar, Karadeniz'in kuzey bölgelerine yönelen Greklerin, İskit topraklarından sağladıkları tahıllarla ayakta kaldıklarını belirtmiştir (Leaf, 1916: 2). Öyle ki, Atina ile Isparta arasındaki savaşlarda, Ati-

7 Karadeniz'in kuzeybatı sahili boyunca derin limanlar olmasa da, büyük ırmak ağzları ve sahil gölleri iç kesimlere kolay ulaşımı sağlıyordu (King, 2008: 50).

8 *Amphora*, iki tarafında kulpları bulunan, alta doğru daralarak ince-uzun bir hal alan, bazen dip kısmı sivri büyüklü-küçüklü seramik vazolara verilen bir isimdir. Eskiçağda bu amphoralar, üzüm, hububat, şarap, zeytinyağı, hatta balık ve başka malların ticaretini yapmak ve depolamak amacıyla kullanılıyordu. bkz. *Transport Amphorae and Trade in the Eastern Mediterranean*. Acts of an International Colloquium at the Danish Institut at Athens, 26-29 September 2002 (= Monographs of Danish Institut at Athens, Vol. 5), Aarhus University Press, 2004; *Production and Trade of Amphorae in the Black Sea*, International Round-Table Conference Batumi-Trabzon, 27th-29th April, 2006

na'nın bölgeden sağlanan tahıl sevkiyatına bağımlı hale geldiği ve Atina'nın teslim olmasında Spartalıların Çanakkale boğazını abluka altına aldığı ve tahıl sevkiyatını durdurması etkili olduğu ifade edilmektedir (King, 2008: 51). Ancak Greklerin Karadeniz ile yapmış olduğu düşünülen tahıl ticareti çalışmalarda tartışma konusu olmuştur. Heredotos'un M.Ö. 493/494 yılında tahıl yüklü ticaret gemilerinin Pontos'tan geçtiğini bildirmesine karşın (Tarih, VII.1 47), araştırmacılar bundan önce bölge ile tahıl ticaretinin yapıldığına dair ne bir edebi kaydın nede arkeolojik bir verinin tespit edilemediğini belirtmektedir. Tsatskhladze (2005: 12-14.), Miletosluların tahıl ihtiyaçlarını muhtemelen Lidyalılar ve daha sonra da Perslerin bölgeye yaptığı akınlar sonucu verimli bu toprakları kendi tekelerinde birleştirmeleriyle başladığını bildirir. Buna karşın M.Ö. VI. yy. ortalarından itibaren Attika'da üzümcülüğün ve yağ üretiminin artmağa başladığı, çünkü tahıl alabilmek için karşılığında bunları götürdüklerini, dolayısıyla Karadeniz kuzeyi ile Greklerin tahıl ticareti yapmalarının da bu yüzyıla rast geldiğini söylemektedir. Öyle ki, Greklerin M.Ö. VI. yy'dan itibaren Karadeniz bölgesinden tahıl ihraç ettiğini gösteren önemli kanıtlar bulunmaktadır. Örneğin Atina'nın Bosphorus ile yapılan tahıl ticareti konusunda Strabon (VII. 6)'da şu bilgiler bulunmaktadır: "Leucon bir defasında Theodosia'dan Atina'ya iki milyon yüz bin medimnoi (tahıl) gönderdi". Yukarıda yapılan ifadelerde Bosporus Krallığı'nın Atina'ya yapılan tahıl ihracatı oldukça büyüktü. Bu oranda tahılı Bosporus Krallığı'nın kendi sınırları içerisinde karşılayamayacağı açıktı. Muhtemelen Greklere ihraç etmek için hazırlanan tahılın bir bölümü de kuzey bozkır topraklarında yaşayan İskit haklarından sağlanmaktaydı. Kuzeye oranla hububat yönünden fakir olan güney kolonileri, Karadeniz'in kuzeyindeki diğer kardeş koloniler vasıtasıyla hububat ve diğer gerekli ihtiyaç maddelerini alıp Hellas'a ve oradan başka yerlere transfer ederek tahıl ihraç ediyor ve bundan büyük kâr sağlıyorlardı. Böylelikle Karadeniz'in güney bölgeleri tahıl üretiminde aktif rol oynamasa da, ürünlerin toplanması ve ihraç edilmesinde önemli bir katkı sağlıyordu. Yaklaşık 3 bin yıl süreyle Karadeniz bölgesinde yetişen tahıl, Akdeniz ve komşu bölgeleri, Yunanistan ve Roma'yı, Ortaçağ'da ise Bizans haklarını beslemek için ihraç edilmekteydi.

## 5. Balık Ticareti

Antik dönemlerde Greklerin Karadeniz'e yönelmelerindeki ikinci etken balık ve balık ticareti idi.<sup>9</sup> Balık ve balıkçılık, Eskiçağ'dan günümüze Karadeniz ekonomisinin ana gelir kaynağını oluşturmuştur. M.Ö. 7. yy'da Karadeniz'de koloniler kuran insanların başlıca uğraşları balıkçılıktı. Özellikle yumurtlamak için Karadeniz'in büyük ırmak ağzılarını tercih eden somon balığı ve mersin balığının

9 Antik Çağda Karadeniz bölgesinde balık ticareti ile ilgili araştırmalar için bk. by Bekker- Nielsen Tønnes (Ed.), *Ancient Fishing and Fish Processing in the Black Sea Region*, Aarhus University Press 2006.

yanı sıra, deniz otu ile beslenen dikenli kalkan, çaçabalığı, kayabalığı, vatoz, kefal ve mezigit, antik dönemlerden itibaren Karadeniz'in zengin balık türleri arasında yer alıyordu. Açık sularda yaşayan yunus, domuz balığı, palamut ve hamsiyi de bunlara ekleyebiliriz (Ascherson, 2001: 17-19). Bu dönemde değişik balık türlerinin Karadeniz'de yıllık göçleri, balıkçılar ve tacirler için önemli geçim kaynağıydı. Strabon'un bildirildiğine göre, göç mevsiminde balık sürüleri kıyıyı izleyerek güneye doğru inerken ilk palamut partisini Trapezuslular, ikinciyi Sinopelliler sonuncuyu da Bizanslılar yakalıyordu (VII. 6. 2). Strabon, Haliç'te İstanbul surlarının dibine uzandığı bölümde koyda, palamudun çıplak elle bile yakalandığını belirterek, özellikle göç mevsimlerinde Karadeniz'de balığın bolluğuna vurgu yapmaktadır (VII. 6. 2). Karadeniz kıyıları balık ve balıkçılık açısından o kadar zengindi ki, 14. yüzyıl Bizans'ında havyarın bir fakir yiyeceği olduğu belirtilmiştir (Ascherson, 2001: 18). Karadeniz bölgesinde balıklar ve balıkçılık hakkında önemli bilgiler veren Yunalı tarihçi Athenaeus, özellikle Abdera'da avlanan kefallerin çok iyi olduğunu ve Sinope'de yakalanan kefallerin de bunlara yakın olduğunu ifade ederek, bu balıkların salamuraya yatırıldığında sağlığa çok faydalı olduğunu belirtmiştir (Athenaeus, III. 118). Eserin bir başka bölümünde: *"bir inç boyundaki balıklara gelince bunlar iki inç boyundaki balıklardan daha güzel bir lezzete sahiptir. Abdera açıklarında tutulan kefal ve tekir cinsleri, Archestratus'un söylediği gibi harikadır ve Sinope'den gelenler de lezzetçe buna yakındır"* der (Athenaeus, IV. 307).

Ksenophon'un *Onbinlerin Dönüşü* atlı eserinde, Mossynoiklerin başşehirlerinde yağmalanan ambarlarında, küplerde tuzlanmış yunus balığı eti ile balık yağı bulduğundan söz ederken, Karadeniz'in yerli halklarının denizin kendilerine sağladığı bu nimetten fazlasıyla yararlandıklarını göstermiştir (IV. 27-29). Özellikle bu durum Mossynoik ve diğer Karadeniz halklarının açık deniz balıkçılığı yapıp avlandıkları anlamına gelir ki, bu onların balıkçılıkta ileri seviyede olduklarını ve deniz aşırı ticaret yaptıklarını gösterir.

## 6. Maden Ticareti

Antik dönemlerde Greklerin Karadeniz'e yönelmelerindeki üçüncü etken hammadde kaynakları, özellikle de maden elde etme ihtiyacı olmuştur. Madenleri ve madenci halkları ile ün yapmış olan Karadeniz sahillerinde kuvvetli bir devletin olmayışı, Greklerin bu bölgede kolayca koloniler kurmasını ve bu madenleri en iyi şekilde sömürmelerini sağlamıştır (Bilgin, 2000: 39). Miletos'un Karadeniz Bölgesi'ne yönelmesindeki başlıca etken demir yatakları olsa gerekir. Çünkü Miletos'un demir gereksinimini karşılayabileceği en önemli merkez Doğu Karadeniz Bölgesi'dir. Özellikle M.Ö. VI. yy'dan itibaren Kolkhis ve güney bölgelerinden Yunaistan'a yoğun bir demir ticaretini olduğu belirtilmektedir (Kocybala, 1978: 57). Sinope'nin kolonisi sayılan Giresun ve Trabzon'un arka

taraflarındaki Doğu Karadeniz Dağları, Harşit Çayı boyunca demir, bakır, gümüş ve kurşun kaynakları açısından zengindi (Doonan 2002: 195). Bugün, Giresun – Of arasındaki bölgenin büyük bir kısmında eskiden işlenme izleri taşıyan sayısı 53'den az olmamak üzere çok sayıda demir yatağı olduğu bilinmektedir (Drews, 1991: 321). Özellikle Kuzeydoğu Anadolu bölgesine lokalize edilen Khalybes Ülkesi önemli bir demir kaynağı yeri olarak kabul edilmektedir (Doonan 2002: 195; Greaves, 2003: 55). Bugün Sinope ile Trapezus'un doğusuna kadar olan bir alanda oturdıkları düşünülen Chalybes'lerin<sup>10</sup> demir üretip işledikleri ve bu alanda dönemin mahir ustaları olarak anıldıkları bilinmektedir. Strabon ve Homeros, Troya Savaşı'na katılan halklardan söz ederken "*Odios'la Epistrophos komuta eden alizonlar, ta uzaktan gelirler, gümüşün yurdu Alybe'den*" ( Homeros, İlyada II. 855), mısirasındaki Alybe'nin Khalyb olduğunu kabul ederek, Halizon ve Khalyb halklarının aslında kendi döneminde bölgede yaşayan Khaldai halkı olduğunu belirtmiştir (Strabon XII. III. 20). Bununla ilişkili olarak bazı araştırmacılar, M.Ö. 700'lerden önce Greklerin Karadeniz bölgesiyle ticaret yapma hedeflerini başlangıçta chalybes demirinin oluşturduğunu ifade eder. (P'yankov, 2002: 333). M. Ö. IV. yy. yazarlarından Ksenophon, bu halkların Mossynoiklerin hâkimiyeti altında yaşadıklarını, geçimlerini demir işçiliğiyle sağladıklarını ve bu alanda oldukça yetenekli olduklarından söz eder (V. 5. 1-3). Plinius, onların bakır işlemeyi de ilk keşfeden halklar olduğunu bildirmiştir (VII,57). Madencilikte gelişmiş bir diğer Karadeniz halkı Mossynoikler ise, Antik kaynaklarda pirinç madenini çıkarıp işleyen usta sanatkarlar olarak gösterilmektedir (Belli, 2004: 50; ayrıca bkz. Belli – Kayaoğlu: 2002). Mossynoik pirincinden söz eden Aristotales:

Mossynoik Bronzunun ışıldayan parlaklıkta ve olağanüstü beyazlıkta olduğu anlatılmaktadır. Ama kalay değil, orada çıkan madenin özel bir türü bakırla ergitilerek karıştırılır. Anlatıldığına göre, bu bileşimin kâşifi sırrını kimseye vermemiştir. Bu nedenle bu ülkenin eski bronz (pirinç) ürünleri olağanüstü bir kalite gösterirler, daha sonra yapılanlarda ise artık bu kalite kalmamıştı (Belli, 2004: 50).

Bölgedeki zengin maden potansiyelinin varlığını keşfedenlerden ve bunu en iyi şekilde değerlendirenlerden biri de; M.Ö. 120 yılında Pontos tahtına çıkan

10 Chalybes'lerin, klasik kaynaklardan Ksenophon'da Cerasous ile Kotyora arasında oturan Tibarenler ile Cerasous'un batısında oturan Moshiler arasında yaşadıkları belirtildiğine göre (Anabasis, V.5.1), bazı araştırmacıların bu kavmi bugünkü Ünye topraklarına yerleştirmesi çok da yanlış gözükmemektedir (Robinson 1906: 143) . Appollonios'un "Argonautika" adlı eserinde Thermedon Nehri yakınlarında yaşayan bu insanların İskit halklarından oldukları ve demiri keşfederek işlettikleri bildirilmekte (II. 354.), eserin bir başka bölümünde ise, Khalyblerden söz ederken: "... Bu halk ne öküzle toprağı sürmeye ne de bal gibi tatlı bir meyve ekmeye ilgi duyar. Ancak katı demir yüklü toprağı yararlar ve aldıkları ücreti günlük işlerde kendileri için gerekli olan mallarla değış tokuş ederler" (II. 1000-1032) ifadesi ile bu halkın geçim kaynağının tamamen demircilik olduğunu belirtmektedir. Herodotos da, her ne kadar anayurtlarını farklı bir bölgede gösterse de, orijin olarak o da bu halkların bir İskit boyu olduklarından söz etmiştir (IV, XVII, 52).

asil Pers soyundan gelen Kral Mithradates VI Eupator'dur. Ülke topraklarını Akampsis (Çoruh) Irmağı'nın denize döküldüğü yerden Parthenios (Bartın) Çay'ına kadar genişletmiş, böylelikle Amisos (Samsun), Sinope (Sinop), Trapezus (Trabzon) ve Kolkhis gibi, Karadeniz'in güneyindeki önemli limanlara da sahip olmuştur (Arslan, 2007: 80-87). Kendinden önce hiçbir krallığın başaramadığı Karadeniz'in kuzeyindeki İskit halkalarını egemenliği altına alan Mithradates, kısa zamanda Anadolu'nun tamamını da krallığın bir parçası haline getirmiştir. Onun özellikle Pontos ve Kolkhis dağlarında bulunan zengin demir, gümüş, bakır ve altın madenlerini aktif olarak işletmeye başlaması, onu kısa zamanda sadece Küçük Asya'nın değil bütün dünyanın en zengin krallarından biri haline getirmiştir (Arslan, 2007: 112).

Karadeniz'de Roma hâkimiyeti dönemi de dâhil olmak üzere bölge madenlerinin en acımasız şekilde sömürülmeye devam ettiği anlaşılmaktadır. Strabon (XII. 3. 40), Sandarakurgan Dağı'nda<sup>11</sup> yapılan madencilikten dolayı dağın içinin boşaltıldığını, çünkü burada çalışan maden işçilerinin dağın altında büyük oyuklar açtığını bildirmiştir. Roma döneminde Sandarakurgan madenlerinin Roma vergi mültezimleri tarafından işletildiğini ve burada suçlarından ötürü pazarda satılan tutsakları madenci olarak kullandıklarını belirtmiştir.

## 7. Kereste Ticareti

Greklerin Karadeniz'e yönelmelerindeki dördüncü etken ise, kereste idi. Karadeniz'in güney kıyılarını baştan sona bir kereste üretim yeri olarak düşünebiliriz. Gemi yapımından mobilyaya, ev yapımından yakacağa kadar birçok alanda kullanılan kereste, Greklerin bölgeden sağladığı en önemli ithal mallarıydı (Arslan, 2007: 64, dpn. 294). Kolonilerin özellikle gemi yapım işlerinde kullandıkları keresteyi, Karadeniz'in gür ormanlarından temin ediyorlardı. Kaynaklara göre bu uğurda bölgede Greklerce büyük oranda orman tahribi yapıldığı anlaşılmaktadır. Örneğin Thukydides, M.Ö. 424 yılında Amphipolis'in tahrip edildikten sonra burada ciddi bir kereste kaybı olduğunu belirtmektedir (Thukydides, I.105-6).

Grekler, Karadeniz bölgesinde olduğu gibi, bilhassa gemi yapımı ve kolonileşme sırasında ev yapımında kullanmak üzere ormanlar açısından zengin bölgelerde her türlü maksatla ağaçlardan faydalanmakta idiler.<sup>12</sup> Karadeniz'in güney kıyılarının gemi yapımına oldukça elverişli kerestesi, mobilya ve masa yapımında

11 Kırmızı Zırnık Dağı olarak da bilinen bu yer, Sinop, Durağan yakınlarında olduğu tahmin edilmektedir.

12 Hatta bu münasebetle Greklerin, Güney Karadeniz kıyılarında epeyce çevre ve orman tahribine de sebebiyet verdikleri, başta Homeros'un *Ilyada'sı* olmak üzere klasik Grek kaynaklarında belirtilmiştir. Bunların bir koloni bölgesine ne kadar gemi ile geldikleri, bir gemi ve evin ne kadar ağaçtan yapıldığının tespit edilmesi ile Greklerin bölgede yaptıkları tahribatın hesaplanmasına örnek olarak bk. Bondyrev 2006: 124-127.

kullanılan ağaçlara sahip olduğu ve başta Kolkhis bölgesi olmak üzere Sinope ve Amisos kolonilerinden önemli ölçüde ve kalitede kereste temin edildiği bilinmektedir (Arslan, 2007: 64, n. 294; ayrıca bkz. Robinson 1906: 140-141). Antik kaynaklar gemi yapımı için uygun tahta üreten çok az ülke olduğu, Avrupa'da İtalya, Asya'da ise Kilikia, Sinope ve Amisos'u önemli kereste merkezleri olarak gösterilmektedir (Hannestad, 2007: 85-100).

## 8. Köle Ticareti

Greklerin Karadeniz'e yönelmelerindeki beşinci etken köle ticaretidir. M.Ö. VIII. yüzyılın sonuna kadar Karadeniz ve çevresinde herhangi bir köle ticareti ve buna benzer hususlar mevcut değildi. Bu dönemde köleler genelde savaşlar, adam kaçırmaya ve fidye bedeli ile elde edilmekteydi (Berve, 1958: 2-3). Buna karşın, M.Ö. VII. yüzyılın başlarından itibaren Karadeniz havzasında köle ticaretinin başladığını görmekteyiz.<sup>13</sup> Yunan ve Roma dünyası için önemli bir pazar yeri olduğu tahmin edilen Karadeniz havzasında, köle ticaretini gösteren birçok yazılı ve arkeolojik kanıt bulunmaktadır (Emir, 2011: 16-22).<sup>14</sup> Tanais, Olbia, Bosphorus, Berezan, Kolkhis, Panticapaeum ve Dioscorias Karadeniz'in kuzeyindeki başlıca köle pazarları olarak bilinirken, Karadenizin güney bölgelerinde ise Amisos, Sinope, Heraklia Pontika, Teion (Bithynia'da) ve Kappodokia da, başlıca köle pazarlarıydı (Emir, 2011: 18-22).<sup>14</sup> Bu ticaret pazarları sadece kolonizasyon döneminde değil, Roma imparatorluk döneminde dahi önemli köle pazarları statüsünü korumuştur. Kolonizasyon döneminde buralardan taşınan köleler Chios adasına götürülürken, Roma döneminde Delos adası bu ticarete ön plana çıkmıştır (Emir, 2011: 18 dn. 47). Delos adasının Roma imparatorluk döneminde önemli bir köle pazarı olduğu bilinmektedir. Strabon (XIV, IV. 2) bu adadan söz ederken; günde 10 bin köle alabilen ve sevk edebilen bir yer olduğunu belirterek, *"tüccar oraya git, gemini boşalt, her şey satılır"* sözünün de buradan geldiğini ifade eder. Karadeniz bölgesinin Ege ve Akdeniz dünyası için önemli bir köle pazarı olduğu hem yazılı hem de arkeoloji kaynaklarıyla da onaylanmaktadır. Örneğin antik dönem yazarlarından Polybius (IV. 38), Karadeniz ile Akdeniz arasında yapılan ticaretten söz ederken iki bölge arasında ihraç ve ithal edilen malları açık bir şekilde belirtmektedir:

Bu ihtiyaçlarla ilgili olarak, en zengin besinler, en kaliteli büyük baş hayvanlar ve köleler, tartışmasız Pontus etrafındaki şehirlerden getirilmekteydi. Bol miktarda bal, bal mumu, tuzlanmış balık ve lüks mobilyalar bu şehirlerin zengin-

13 Karadeniz'de kölelik ve köle ticaretinin ortaya çıkmasındaki sebepler ile ilgili olarak bkz. Emir, 2011: 9-28.

14 Karadeniz bölgesinde köle ticaretini gösteren arkeolojik ve yazılı kaynaklar için bkz. Vinogradov, 1998: 153-171; Avram, 2007: 239 vd.; Gavriljuk, 1966: 323-342; Tsatskheladze, 2005: 11-26; Braund & Tsatskheladze, 1998: 114 vd. ; Garlan, 1988: 46-48.

likleri arasındadır. Buna karşın onlar da ülkemizde fazla üretilen zeytinyağı ve her çeşit şarabı ithal ederlerdi. Tahıla gelince karşılıklı olarak, bizim ihtiyacımız olduğu zaman onlar bizi desteklerdi, bazen de bizden ithal ederlerdi (Polybius IV. 38).

Yukarıdaki pasajdan anlaşılacağı üzere eskiçağda Karadeniz ile Akdeniz arasında kesintisiz devam eden bir ticari faaliyet olduğunu ve bu faaliyet içinde de kölelik müessesesinin de yer aldığını ifade edebiliriz (Emir, 2011: 16). Nitekim köle ticareti, M.Ö. V. yüzyıldan sonra Karadeniz'in önemli ticaret kollarından biri haline gelmiştir. Bölge halkları arasında da rağbet gören bu ticaret kolu Greklerle birlikte daha sonra, özellikle Roma döneminde de alternatif bir geçim kaynağı olmuş, zaman zaman ekonomik sıkıntıya düşen Karadeniz hakları gerek korsanlık ve adam kaçırma yoluyla, gerekse ailesinde birini rehin vermek suretiyle bu ticareti geliştirmişlerdir. Kısacası, Karadeniz'de M.Ö. VII yüzyılda Greklerin bölgeye gelişiyle birlikte başladığı düşünülen bu ticaret kolu M. S. XIX. yüzyılın sonuna kadar bölgede aktif olarak varlığını sürdürmüştür.

## 9. Sonuç

Antik Dönemde Greklerin Karadeniz ile başlattığı ticaretin temelleri M.Ö. XI yüzyıllara dayanırken, bölgedeki asıl yoğunluk M.Ö. VII. yy'dan VI. yy'a kadar geçen süre zarfında yaşanan Büyük kolonizasyon hareketleriyle ortaya çıkmıştır. Gemicilik teknolojisinin gelişimiyle kısa zamanda Karadeniz'e çıkarak, burada birçok koloni ve ticaret pazarları oluşturan Grekler, tüm Karadeniz havzasında büyük bir ticaret ağı oluşturmuştur. Bölgede kaldıkları iki yüzyıl boyunca Karadeniz'in her türlü yer altı ve yer üstü zenginliklerini sömüren Grekler, buralardan elde ettikleri değerli malları büyük ticaret gemileri ile Ege ve Akdeniz dünyasına taşımışlardır. Grekleri Karadeniz'e yönelten belli başlı beş ürün vardı. Bunlar önem sırasına göre: tahıl, kurutulmuş balık, maden, kereste ve köle idi. Bunların yanında halat yapımında kullanan keten, aydınlatma için balmumu, şarap evcil hayvanları dâhil edebiliriz. Ege ve Akdeniz dünyası için hayati öneme sahip bu ürünler sayesinde bölge ticareti oldukça gelişmiş, Karadeniz bölgesi tercih edilen uluslara arası bir pazar haline gelmiştir. Bu ticari yoğunluk bölgede kurulan koloni kentlerinin kısa zamanda büyümesini sağlarken, bölgenin ve bölge halkının da zenginleşmesine katkıda bulunmuştur. Greklerin bölgeye gelişiyle gelişen ve zenginleşen Karadeniz bölgesi, bir anda emperyalist güçlerin ilgi odağı olmuştur. Daha sonra sırasıyla Persler, Pontos Krallığı'nın önemli bir gelir kaynağı konumunda olan Karadeniz bölgesi, Roma İmparatorluk döneminden itibaren uzak doğuyla ticari ilişkileri canlı tutmada, ticaret kapısı görevini de üstlenmiştir.

## Kısaltmalar

*AJP – American Journal of Philology.*

*AJA – American Journal of Archaeology, Baltimore*

CAH – Cambridge Ancient History.

CQ – The Classical Quarterly: Oxford

JHS – Journal of Hellenic Studies.

OJA- Oxford Journal Archaeology

OLBA – Mersin Üniversitesi Kilikia Arkeolojisi Araştırma Merkezi (KAAM) Yayınları. Mersin

TAD – Tarih Araştırmaları Dergisi.

## KAYNAKÇA

- Ascherson, N. (2001). *Karadeniz*. (Çev. Kudret Emiroğlu), İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Arslan, Murat (2006). "Pontos'tan Karadeniz'e: Bin Adlandırmanın Ardındaki Önyargılar, Varlıklar ve Gerçekler", Mersin: OLBA XI: 71- 87.
- (2007). *Romanın Büyük Düşmanı Mithridates VI Eupator*. İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları.
- Athenaeus, *Deipnosophistae*, With An English translate C. B. Gulick (Leob), London, 1961.
- Avram A. (2007). "Some Thoughts about the Black Sea And Slave Trade Before the Roman Domination (6th-1st Centuries BC)". İçinde *The Black Sea in Antiquity Regional and Interregional Economic Exchanges*, (Edit By Vincent Gabrielsen and John Lund), 239-251, Denmark: Aarhus University Press.
- Berdzeneşvili, N. – Canaşa, S. (2000). *Gürcistan Tarihi*. (Çev. Hayri Hayrioglu), İstanbul: Sorun Yayınlar
- Bişikçiyan, Minas (1969). *Karadeniz Kıyıları, Tarih ve Coğrafyası*. (Çev. Hrand D. Andreasyan), İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.
- Boardman, J. (1988). "Trade In Greek Decorated Pottery". OJA, v. 7/3: 27-33.
- (1991). "Early Greek Pottery on The Black Sea", OJA, v. 10/3: 387-390.
- (1988). "The Trade Figures", OJA, v. 7/3: 371-373.
- Bondyrev, I. V. 2006, "Colonization of the Black Sea by the Ancient Greeks and its Ecological Consequences", İçinde: *Ėrān ud AnĖrān. Studies Presented to Boris Il'i Maršak on the Occasion of His 70th Birthday*, Edited by M. Comparati – P. Raffetta – G. Scarcia, Libreria Editrice Cafoscara, 123-128, Webfestschrift Marshak Press.
- Bouzek, J. (1990). *Studies of greek Pottery in the Black Sea Area*. New York: Charles University Press.
- Braund, D. C. - G. R. Tsetschladze (1998). "The Export of Slaves From Colchis". *Classical Quarterly*, V. 39: 114-128.
- Carpenter, R. (1948). "The Greek Penetration Of The Black Sea". AJA, LII/1: 1-10.
- Cook, R. M. (1946). "Ionia and Greece in the Eighth and Seventh Centuries B. C.". JHS, 66: 67-98.
- Decei, A. (1976). "Karadeniz". İA., VI: 238- 246.
- Doonan, O. 2002, "Production in a Pontic landscape: the Hinterland of Greek and Roman Sinope". *Pont-Euxin et Commerce*, 185-198.
- Drews, R. (1991). "Karadeniz'de En Eski Grek Yerleşmeleri", (Çev. Ö. Çapar), TAD, C. XV/ 26: 303-327.
- Euripides, (2000). *The Trojan Woman and Other Plays*, A New Translation by Lames Monwood, Oxford, New York: Oxford University Press.
- Emir, O. (2011). *Prehistorik Dönemlerden Roma Dönemine Kadar Trabzon ve Çevresi*. Trabzon: Serander Yayınları.
- \_\_\_\_\_. "Grek Kolonizasyon Döneminde Karadeniz'de Önemli bir Geçim Kaynağı: Köle Ticareti. *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, sayı. 9 : 9-28.
- \_\_\_\_\_. "Eskiçağ'da Karadeniz'in Tarihî Jeopolitiği". Karadeniz Çalıştayı, (Baskıda).
- Garlan, Y. (1988). *Slavery in Ancient Greece*, (Çev. Janet Llyod), Ithaca.
- Graham, A. J. (1971). "Patterns in Early Greek Colonisation". JHS, 91: 35-47.
- Graham R. (1958). "The Date Of The Greek Penetration Of The Black Sea", AJA V: 24-42.
- Gavriljuk, N. A. (2003). "The Graeco-Scythian Slave Trade in the 6th and 5th Centuries BC", İçinde: *The Cauldron of Arriantes*, G.B. et al. (eds), 75-85, , Denmark: Aarhus University Press.

- Grote, G. (2000). *A History of Greece: From the Time of Solon to 403 B. C., Condensed and Edited by J. M. Mitchell and M. O. B. Caspari*, Routledge: London and New York.
- Gwyn, A. (1918). "The Character of Greek Colonisation". *JHS*, 38, s. 88-123.
- Greaves, A. M. (2003). *Miletos Bir Tarih*. (Çev. H.Ç. Öztürk), İstanbul: Homer Kitabevi.
- Hammond, N. G. L. (1959). *A History of Greece (to 322 BC)*, Oxford.
- Herodotos (1983). *Herodot Tarihi*. (Çev. Mümtekin Ökmen), 2. Baskı, İstanbul: Kültür Yay.
- Hind, J. G. F. 1983-84, "Greek and Barbarian Peoples on the Shores of the Black Sea", *Archaeological Reports*, No. 30: 71-97.
- Hind, J. F. G. (1991). "Archaeology of the Greeks and Barbarian Peoples Around the Black Sea 1982-1992". *Archaeology Reports 1992-1993*: 82-112.
- Hojte, J. M. (2005). "The Archaeological Evidence for Fish in the Black Sea Region", içinde: *Ancient Fishing And Fish Processing in the Black Sea Region* (Ed. By Thomas Bekler-Nelson), 133-140, Denmark: Aarhus University Press.
- Homeros (1998). *İlyada*. ((Çev. A. Erhat-A. Kadir), İstanbul: Can Yayınları.
- Işık, A. (2001). *Antik Kaynaklarda Karadeniz Bölgesi*, Ankara: TTK Yayınları.
- Hannestad, L. (2007). "Timber as a Trade resource the Black Sea", içinde: *Black sea in the antiquity. Regional and Interregional Economic Exchanges, Black Sea Studies 6*, The Danis National Research, Foundations Centre for Black Sea Studies, , Edited by Vincent Gabrielsen and John Lund, 85-100, Denmark: Aarhus University Press.
- Labree, B. W. (1957). "How the Greek Sailed into the Black Sea, *American Journal of Archaeology*, v. 61: 29-33.
- Mansel, Arif Müfid (2004). *Ege ve Yunan Tarihi*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Plinius, G. Secundus. *Naturalis Historia*. (Kullanılan Metin ve Çeviri: Pliny Natural History. With an English translation by. H. R. Rackham, W. H. S. Jones, D. E. Eichholz I-X. Cambridge, Mass. – London 1938-1971), Loeb Classical Library.
- P'yankov, I. V. (2002). "Galizom – Halibi – Moshi (K voprosu o tsirkumpontiyaskoy kaste metallurgov kontsa II – I tys. Do n.é.)". *ZVORAO, N.S., I (XXVI)*: 324-342.
- Robinson, D. M. (1906a). "Ancient Sinope: First Part", *AJP*, 27 / 2: 125-153.
- Robinson, D. M. (1906b). "Ancient Sinope: Second Part", *AJP*, 27 / 3: 245-279.
- Sansone, David, (2004). *Ancient Greek Civilization*. Oxford.
- Strabon (1991). *Coğrafya, Anadolu* (Kitap XII, XIII, XIV), (Çev. Adnan Pekman), İstanbul: Arkeoloji ve Sanat Yayınları
- Thukydides II (1950). *Peloponnesos'lularla Atinalıların Savaşı II. Kitap*, (Çev. H. Demircioğlu), Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Tsatskheladze R., Gocha-Bround, B. C. (1989). "The Export Of Slaves From Colchis". *CQ* 39: 114-125.
- Tsatskheladze, G. (1998). "Trade On The Black Sea In The Archaic And The Classical Periods: Some Observations", içinde: *Trade, Traders, And The Ancient City*, Helen Parkins And Christopher J. Smith (Eds.), 51-72, New York: Routledge.
- \_\_\_\_\_. (1994). "Greek Penetration of the Black Sea". içinde: *The Archaeology of Greek Colonisation, Essay Dedicated to Sir John Boardman*, (Ed. G. R. Tsatskheladze-F. De Angelis), 111-136, Oxford, Tsatskheladze, G. (1998). "Greek Colonisation of the Black Sea Area: Stages, Models, and Native Population", içinde: *The Greek Colonisation of the Black Sea Area. Historical Interpretation of Archaeology*, Historia Einzelschriften 121, Edited by G. R. Tsatskheladze, 9-68, Stuttgart: Franz Steiner Verlag
- Texier, C. (2002). *Küçük Asya Coğrafyası ve Arkeolojisi, C. I-II*, (Çev. A. Suavi, Latin Harflerine Aktaran: K. Y. Koprman, Sadeleştiren: M. Yıldız), Ankara: Enformasyon Dökümanasyon Hizmetleri Vakfı
- Velkov, I. V. "Thracian Slaves in the Ancient Poleis of Greece in the Sixth-Second Centuries BC". *VID* 4: 60-70.
- Vinogradov, Y. (1998). "The Colonisation of the Black Sea Region in the Light of Private lead Letters", içinde: *The Colonisation of the Black Sea Area, Historical Interpretation of Archaeology* (Ed. G. R. Tsatskheladze), 153-171, Stuttgart: Franz Steiner Verlag.
- Conovici, Niculae (2006). "The Dynamics of Trade in Transport Amphoras from Sinope, Thasos and Rhodes on the Western Black Sea Coast: a Comparative Approach", içinde: *Chronologies of the Black Sea Area in the Period c.400-100 BC*, Lise Hannestad and Vladimir F. Stolba (Eds.), 97-118, Denmark: Aarhus University Press.

# Milli Mücadele Yıllarında Karadeniz Ticaretinin Trabzon'da Siyasi Propaganda Aracı Olarak Kullanılması

Ali AKYILDIZ

Karadeniz Teknik Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü,

Yüksek Lisans ğrencisi, Trabzon

E-posta: akyildiz461@hotmail.com.

## zet

Milli Mücadele yıllarında Rusya, Anadolu'ya komünist rejimi ihraç etmek istemektedir. TBMM bu propagandaya karşı önlemler almıştır. Bunun zerine Rusya bu propagandayı farklı yollarla yapmaya çalışmıştır. Rusya deniz ticaretini kullanarak tüccar görünümlü kimselerle komünist propaganda yapmıştır. TBMM aldığı önlemlerle özelikle Trabzon üzerinde yoğunlaşan bu komünist propagandayı sonuçsuz bırakmıştır.

## Anahtar Kelimeler

Milli mücadele, Karadeniz, Deniz ticareti, Trabzon, Bolşevizm, propaganda

## Abstract

*In the years of national struggle, Russia wanted to transfer the communist regime to the Anatolia. Turkish Grand National Assembly (TGNA) took some measures against this propaganda. For this reason, Russia attempted to make this propaganda in different ways. Under the guise of maritime commerce, many seemingly tradesmen continued the propaganda. TGNA took measures and turned these propaganda efforts which were heavily felt in the city of Trabzon in vain.*

**Keywords**

*National Struggle, Black Sea, Maritime Commerce, Trabzon, Bolshevism, Propaganda*

**1. Giriş**

İlk çağlardan beri tarih boyunca çeşitli devletlerin hakimiyet mücadelesine sahne olan Karadeniz, ticari potansiyelini tarih boyunca korumuştur. Fatih'in 1461'de Trabzon'u fethi sonrasında bölgede yapılan fetihlerle Karadeniz, iç deniz halini almıştır. Türk hâkimiyeti için olumlu olan bu durum, uluslararası ticari gelişimini yavaşlatan bir etken olmuştur. Karadeniz'de uluslararası ticaretin canlanması, 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan sonra olmuştur. Rus ticaret gemileri Karadeniz'de serbest dolaşma hakkını elde etti. Onları Avusturya (1784), XIX. yy. başında İngiltere ve Fransa ile Sardinya, Danimarka, İspanya gibi diğer Avrupa ülkeleri takip etmiştir (Kütükoğlu, 1988: 98). Böylelikle XIX. yy. da Karadeniz'deki uluslararası ticari hayatta büyük gelişmeler oldu. Bu gelişmeler Doğu Karadeniz'in en önemli limanı olan Trabzon'un ticari hacminin büyümesini sağlamıştır.

Ön Asya dünyasının büyük ticari hacmine sahip İngiltere'nin, İran'la olan kara ticaretini, daha ucuza geleceği için 1812'de İran'ın Buşir Limanı yerine Trabzon Limanı'na kaydırmayı tercih etmesi Trabzon'da ticari hacmi daha da arttıran bir unsur olmuştur (Yıldız, 2009: 234). Bu ticari gelişmeler Trabzon'da konsoloslukların açılması sonucunu da doğurmuştur. XIX. yy.ın ilk yıllarından itibaren açılan bu konsolosluklar Avusturya, Almanya, İtalya, Belçika, İspanya, Yunanistan, İngiliz, Rus, Fransız, İran devletlerine aittir. Kurulan konsoloslukların en önemlileri İngiliz, Fransız, Rus ve İran konsolosluklarıdır (Yılmaz, 2009: 378). Bu konsoloslukların varlığı Trabzon'daki ticari hareketliliğin kanıtıdır. Fakat ilerleyen yıllarda 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılması ve Buşir Limanı'nın yeniden önem kazanması, Rusya'nın Karadeniz'deki Poti (Faş) Limanı'nın ulaşımında denemesi, Trabzon'da ticari hacmin daralmasına neden olmuştur (Kütükoğlu, 1988: 99). Ancak Rusların İran ticari eşyalarına ağır vergiler koymaları, İran - Avrupa ticaret yolunun Trabzon - Erzurum hattına kaymasını sağlamıştır (Yıldız, 2010: 234 ). Bu gelişmeler Trabzon Limanı'nda ithalat oranının fazla olmasını sağlamıştır. Limandaki ithalat miktarı ihracatı geçmiştir. Karadeniz'in diğer büyük limanı olan Samsun Limanı'nı Trabzon limanı ile karşılaştırdığımızda görüyoruz ki Samsun Limanı, 1891 yılı hariç, ithalatta hep Trabzon'un gerisinde kalmıştır (Kütükoğlu, 1988: 106). Bu durum Trabzon Limanı'nın ithalat ağırlığı fazla olan bir liman olduğunun kanıtıdır. Trabzon limanın bu ticari hacmi şüphesiz I. dünya savaşı ve hemen akabindeki milli mücadele sürecindeki savaş yıllarında büyük zarar görmüştür.

I.Dünya savaşında Rus donanması Osmanlı kıyılarına ve donanmasına büyük zarar vermiştir. Osmanlı donanması hareket kabiliyetini yitirince savaş şartlarının da zorlamasıyla kayıklar erzak cephane taşınmasında kullanılmıştır. Hedef haline gelen bu kayıklar Ruslar tarafından bombalanmıştır. Bunun üzerine Osmanlı Devleti Trabzonlu kayıkçıların zararının %45 ini karşılayarak hazineden 2686.500 kuruş yardım yapmıştır (Duman, 2007:144). Trabzonlu kayıkçıların askeri sevkiyattaki bu ilk tecrübeleri milli mücadele yıllarına büyük katkısı olacaktır. Zira milli mücadelenin ana ikmal unsurlarından birini bu kayıklar oluşturmuştur. I. Dünya savaşındaki yoğun gayretlere rağmen savaş kaybedilmiştir. I.Dünya Savaşı'nı kaybeden Osmanlı Devleti, Mondros Ateşkes Antlaşması gibi ağır yükümlülükleri olan bir antlaşma imzalamıştır. Bu antlaşma, işgalci güçlerin Anadolu'ya yapacağı işgallerin de hukuki temelini oluşturmuştur. Nitekim bu antlaşma akabinde Anadolu batıdan ve güney bölgelerinden hızlı bir işgale uğramış, 16 Mart 1920'de İstanbul, işgalci güçlerin hâkimiyetine geçmiştir (Özkaya,2005:256 ). Bu işgal faaliyetlerine bağlı olarak üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizin deniz hâkimiyeti işgalcilerin denetimine geçmiştir. Bu denetim özellikle Akdeniz ve Ege Denizi'nde çok daha kuvvetlidir, çünkü bu denizler işgalcilerin ana ikmal alanını oluşturmaktaydı. Karadeniz ise bu bölgelere göre daha serbestlik taşıyan bir deniz konumundadır. Bunda başlıca etken, işgalcilerin asıl hâkim olmak istedikleri coğrafyanın Anadolu'nun batısı ve güneyinden başlıyor olmasıdır.

## **2. Milli Mücadele Yıllarında Trabzon Limanı**

İşgallere karşı Türk halkının ortaya koyduğu milli mücadele ruhunda Karadeniz önemli bir noktadadır. Resmi tarihçiliğimizde Mustafa Kemal'in Samsun'a çıkışıyla başlatılan bu süreç, Milli Mücadele boyunca önemini korumuştur. Karadeniz Milli Mücadele'nin ana ikmal yollarından birini oluşturur. Kurtuluş Savaşı'nın kazanılmasında büyük etkisi vardır. Karadeniz'in en etkin limanlarından olan Trabzon; askeri, ticari üs olma özelliğini Milli Mücadele yıllarında da korumuştur. Rusya'dan gelen yardımların aktarılması ya da diğer sevkiyatlar Trabzon Limanı aracılığıyla yapılmıştır.<sup>1</sup> Trabzon, Doğu Karadeniz limanlarının başkenti konumunda olmuştur. Doğu Karadeniz limanlarını ve özelde Trabzon Limanı'nı ele aldığımızda, deniz taşımacılığında ve ticari hayatta kayıkların büyük rolü olduğunu görüyoruz. Motorlu ya da motorsuz olan bu kayıklar, büyük gemilere göre çok küçük olsa da işlevsel olarak tarihi süreçte vazgeçilmez bir unsur oldular. Buharlı gemiler veya kumpanyalar, kayıkların etkinliğini azaltamamıştır. Kayıklar -yük taşıma kapasiteleri buharlı gemilere göre çok düşük olsa da- ticari

---

1 Sovyet Rusya yardımları için bk. (Önsoy, 2005: 322-329).

hayatın vazgeçilmez unsuru olmuştur. 1910 ile 1913 yılları arasında Trabzon Limanı'nda kayıkların ticaretteki kullanım oranı % 88 iken buharlı gemilerin oranı % 12 civarındadır (Yıldız, 2010: 239). 1913 yılının hemen akabinde Birinci Dünya Savaşı ve Milli Mücadele yıllarında yelkenli kayıkların oranının daha da artması kuvvetle muhtemeldir. Zira savaş yıllarında kumpanyalar sefer sayısını azalttığı gibi ticari riskler de buharlı gemilerin sayısını azalmıştır. Bu da Karadeniz limanlarında ticaretin ana unsuru olarak kayıkların ortaya çıkmasını sağlamıştır. Kayıklar birçok nesnenin taşınmasına vesile oldular. Kimi zaman veba gibi bulaşıcı bir hastalık, kimi zaman siyasi propaganda malzemesi, kimi zaman mülteci ve kimi zaman da Kurtuluş Mücadelemizin en önemli unsuru olan askeri malzemeleri taşıdılar. Kayıklar ticari hayatın önemli bir unsurudur fakat taşıdıkları yalnızca ticari emtia ile sınırlı değildir; beraberinde insana ait değerlerinde taşınmasını da sağladılar.

Karadeniz'in en etkin limanlarından biri Trabzon'dur. Doğal liman özelliği, stratejik konumu, Trabzon'u diğer limanlardan farklı kılmıştır. Fakat Trabzon Limanı'nın bir demir yolu bağlantısı olmaması, limanın büyük gemilere hizmet edecek çapta büyük olmaması da ticari gelişmeyi yavaşlatan bir unsurdur. Bu olumsuzluklara rağmen Trabzon Limanı, diğer Doğu Karadeniz limanlarına göre daha gelişmiştir. Milli Mücadele yıllarında Trabzon Limanı önemli bir üs olmanın yanında ticari potansiyelin korunduğu bir limandır. Şüphesiz işgalcilerin belli dönemlerde gemi ve torpidoları bu ticari hareketliliğe zarar verse de Karadeniz limanlarındaki milli hâkimiyet, Akdeniz ve Ege'den daha iyiydi; zira bu denizler batı ve güney cephelerinde mücadeleyi daha sıcak yaşayan ve dolaşısıyla bundan her açıdan etkilenen denizlerdir.<sup>2</sup> Karadeniz'i ticari ve askeri açıdan önemli yapan bir gelişme de Sovyet Rusya ile ilişkilerde Milli Mücadele döneminde belli bir uyum olmasıdır. Bu özellikler, Karadeniz'in doğudaki en önemli limanı Trabzon'u diğer şehirlerden farklı kılmıştır.

Milli Mücadele yıllarında Trabzon'un deniz ticareti hacmini rakamsal olarak ortaya koymak zordur. Zira ticaretin ana unsuru kayıklardır. Bu kayıkların sayısının fazla olması, birçok kıyı ve iskeleye uğramaları ve denetimlerinin yapılamaması nedeniyle ticari emtianın türü ve miktarı hakkında resmi kayıt yoktur. Fakat milli mücadele yıllarında bu kayıklar ticaret ve ulaşım için vazgeçilmezdir. Büyük gemiler kıyıya kadar yaklaşmadığı için kayıkçılar ticari emtiayı açıktan alır, iskeleye kadar taşırlardı. Yani kayıkçılar Trabzon'da ticari hayatın en önemli ayağını oluşturmaktaydı. Batum'dan Samsun'a kadar geniş bir alanda etkiliydiler. Kayıkçıların ilçelerde dahi en küçük limanlara gidip gelebilmesi, ticari hayatta hareketliliği arttırıyordu. Ayrıca büyük buharlı gemilerin ve kumpanyaların Milli Mücadele döneminde sefer sayılarının azalması ve savaş yıllarından

2 İşgalci güçlerin Karadeniz'deki askeri faaliyetleri için bkz. (Doğanay, Ankara: 112-244).

ötürü belli bir düzenin olmaması da kayıkların önemini arttırıyordu. Kayıklarla yapılan ticari taşımacılık, Milli Mücadele'de daha da önemli olmuştur. Zira motorlu ya da motorsuz bu kayıklar, kıyıya yakın seyrettikleri için düşman torpidosu saldırı ihtimalinde hemen kıyıya çıkıp kamufle olabilmektedirler. Bu özellikleri kayıkçıları Mili Mücadele döneminde ayrıca önemli kılmıştır. Milli Mücadele yıllarında Trabzon'da "kayıkçılar kâhyası" olarak ünlenen Yahya Reis, dönemin etkin kişilerindendir. Yahya Reis, doğu limanlarının tek hâkimiydi ve bundan büyük rant elde ediyordu. Yahya Reis, Milli Mücadele'yi destekleyen, Enver Paşa yanlısı bir adamdı( özel, 1991).<sup>3</sup> TBMM için milli mücadele yıllarında elzem olan konu batı cephesinin ikmalidir. Trabzon'a, Rusya'dan ve Şark Cephesi'nden gelen yardımların Karadeniz'den nakli, önemli bir konudur.

TBMM, Karadeniz'deki otoritesini öncelikle bu yardımların Batı Cephesi'ne aktarılmasını sağlamak için kullanacaktır (Doğanay, 2001: 271). Bu taşımacılıkta önemli görevler alan Kayıkçılar Kâhyası Yahya Reis gibi yerel unsurlar çok önemli hale gelmiştir.

### 3. Karadeniz Ticareti ve Bolşevik Propaganda

TBMM'yi tanıyan ilk büyük devlet olan Sovyet Rusya ile yapılan ticaret, Milli Mücadele yıllarında Karadeniz ticaretini önemli yapan unsurların başında gelir. Sovyet Rusya Karadeniz'de kıyı hâkimiyeti oldukça fazla olan bir devlettir. Bolşevik devriminin ardından Kafkas kıyılarına yaptığı Bolşevik propaganda ile bu bölgeleri kendine bağlamayı başarmıştır. Sovyet Rusya'nın başlıca hedefi, TBMM ye rejim ihracı yapmaktır. Sovyet Rusya -kendi gibi yeni kurulan, ayakları üzerinde durmaya çalışan Türk devletine karşı politikası siyasi konjonktüre göre bazı değişikliklere uğrasa da- komünizm rejimini kısa sürede Anadolu'ya yerleştirmek istemektedir.<sup>4</sup> Böylelikle güney sınırlarını kontrol edecek, Bakü petrolle-  
rinin güvenliğini sağlayacak ve emperyalist güçlerin Anadolu'yu kontrol etmelerini de engellemiş olacaktır. Bolşevik propaganda birkaç yolla yapılmıştır:

1. Rusya Konsoloslugu aracılığıyla,
2. Türkiye Komünist Partisi (TKF) elemanlarının faaliyetleriyle,
3. İttihatçıların belli bir dönem Bolşeviklerle işbirliği yapmasıyla,<sup>5</sup>
4. Rusya'nın ticareti faaliyetleri aracılığıyla

TBMM başlangıçta Bolşeviklere karşı ılımlı bir politika takip ederken,

3 Yahya Reis hakkında bkz. (Özel, 1991:149-174).

4 Türk Sovyet ilişkileri hakkında bkz. (Tevetoğlu, 1967; Yerasimos, 197; Kurat, 1990)

5 Enver Paşa Rusya'nın desteğini alarak Orta Asya'da faaliyette bulunmaya çalışmıştır. Bu nedenle Bolşeviklerle iyi ilişkiler kurmaya çalışmıştır, Rusya'da Enver Paşanın nüfuzundan yararlanma amacı gütmektedir. Nitekim Sovyet büyükelçisi Aralov, Enver Paşa'nın Orta Asya'da Cengiz Han imp gibi bir devlet kurmak niyetinde olduğunu bu amacını gizlemek için komünizm yanlısı görünmeye çalıştığını belirtmektedir (Aralov, 1975: 21).

1920 Eylül'ünden itibaren Bolşeviklere karşı planlı olarak tedbirler alınmıştır (Arslan, 2001: 620). Alınan bu tedbirlerde takip edilen politikanın ana hatlarını Atatürk'ün 22 Ocak 1921'de mecliste yaptığı konuşmada görebilmekteyiz. Atatürk, Komünizme karşı çok sert tedbirler almanın Rusya siyasetini olumsuz etkileyeceğini bu nedenle alınan tedbirlerin dostluğunu istediğimiz bir millet, bir hükümetin prensiplerine hakaret etmemek zorunda olduğumuzu belirtmektedir (Öztürk, 1981: 450). Atatürk'ün çizdiği bu doğrultuda Bolşevik propagandaya karşı tedbirler alınmıştır. Bu tedbirler üzerine Bolşevik propaganda gizli yollarla yapılmaya çalışılmıştır. Bolşevik propaganda ağırlıklı olarak Rusya'nın organize ettiği Türkiye Komünist Partisi aracılığıyla yapılmıştır. Bu propagandanın ana vasıtalarından birini ise ticaret oluşturmaktadır. Özellikle deniz ticareti burada kullanılan unsurdur. Zira karadaki yolların kısıtlılığı ve kontrolü daha iyi olması ayrıca vasıta yetersizliği deniz ticaretinin kullanılmasına sebep olmuştur. Kayıklar ile ticaret yapma görüntüsüyle Trabzon'a hareket eden Bolşevikler, asıl amaçlarını da kamufle etmeye çalışmışlardır. Özellikle 1921 yılı Bolşevik propagandanın arttığı bir yıl olmuştur. Propagandanın Trabzon merkezli doğu limanlarına sızma yolu ise ticaret görüntüsü altında olmuştur. Günümüzde de zaman zaman devletlerin, siyasi çıkarlarını ticaret aracılığıyla hâkim kılmaya çalışması gözlenebilmektedir.

Bolşevik propagandanın artmasıyla 24 Ocak 1921'de Kâzım Karabekir, sınır komutanlıklarına tamim yayımlayarak bundan sonra memlekete gelmek isteyen TKF mensuplarının sınırdan içeri kabul edilmemesini istemiştir. Buna paralel olarak da yine Fevzi Paşa, Şark Cephesi Kumandanlığına gönderdiği 30.02.1921 tarihli emirde, Rus Bolşevik propagandasının şark muhitinden anavatanına nüfuzuna karşı tedbirli olunmasını ve Bolşevik propagandacıların memleketten içeriye alınmamasını istemekte, Rusların bu işe çok para sarf ettiğini de ifade etmektedir (Arslan, 1997: 368). Milli Mücadele kadrosunun verdiği emirler bu konuda ne kadar dikkatli davranıldığının kanıtıdır. Bolşevik propagandacılar Rusya'nın Tuapse, Novrosisk gibi limanlarından hareketle Batum'a gelmektedir. Batum, Bolşevik propagandacıların Trabzon kıyılarına hareket etmeden önceki organize oldukları son limandır. Özellikle TBMM'nin aldığı tedbirlerle pasifize edilmeye çalışılan bu propagandacılar kendilerini ticaret için gelen kimseler olarak kamufle etmeye çalışmaktadır. 1921 yılında Trabzon vilayetinin merkezle yazışmaları arasında bu konu hakkında hayli belge olup alınan tedbirler ehemmiyetle vurgulanmaktadır.<sup>6</sup> Bu tür belgelerin sayısının fazla olması, komünist propagandanın ne kadar yoğun olduğunun kanıtıdır. Bu propagandacılar Batum'dan kayıklar ile gelerek Trabzon kıyılarında faaliyetlerini

6 Bkz. (Çapa ve Usta, 1995)

yürütmeye çalışmışlardır. Ticaretin ana unsuru olan kayıklar, taşıdıkları ticari emtianın yanında siyasi propagandayı da taşımış oluyorlardı. 1 Nisan 1921 tarihli belgede Üçüncü Kafkas Kumandanı Nuri Paşa, Trabzon vilayetine yazdığı raporda, Bakü'deki Türk komünist üyelerinden bazılarının iki milyon rublelik altın akçeyi şehrimize çıkartacağını istihbaratının alındığını bildirmektedir. Zahir ihracı yapılacağı ve bu paranın büyükçe kısmını kazanacakları taraftar ve destekçilere verileceği duyumunu aldıklarını ifade edip komünistlerin propaganda maksatlı her türlü teşebbüsünün engellenmesini istemekte ve yapılacak muamelelerin Sovyet hükümeti resmi delegesi, memurları ve kuryelerinin şikâyetlerine neden olmayacak babda olması gerektiğini de vurgulamaktadır (Çapa ve Usta,1995,60). Bu rapor şüphesiz Rusya'dan gelen askeri yardımlarda ve ilişkilerde oluşabilecek olumsuzlukların önlenmesi için hassas davranıldığını da göstermektedir. Bu rapordaki diğer bir husus da propaganda için Azerilerin kullanıldığıdır.<sup>7</sup> Nitekim Türkiye Komünist Fırkası Kongresi'nde 10 Eylül 1920 de Bakü'de Kızıl Ordu kulübünde toplanmıştır (Bayur, 1971: 624). Komünist düşünce Azerbaycan'da etkin durumdadır.

Bolşevik propagandaya karşı duyarlı olan, Milli Mücadele mimarlarından Kâzım Karabekir, bu konuyu yakından takip etmiş, Trabzon vilayetiyle bu bağlamda çeşitli yazışmalar yapmıştır. Kâzım Karabekir, Batum'a gelen kızıl 274. Alay'da ekserisi Trabzon ve Rize ağırlıklı otuz Türk askeri bulunduğu ve bunların Batum'a gelen Müslüman kayıkçılara Bolşevik propaganda yaptığının haber alındığını belirtip bu konu için ayrıntılı bir rapor istemektedir. Kâzım Karabekir, Batum'dan elde edilen Kafkas gazetelerinin özetlerinin cepheye yazılmasını istemektedir (Çapa ve Usta,1995:108). Nitekim Batum'da Komünist fırkası reisi İştirak adlı gazete çıkartıp propaganda yapmaktaydı (Çapa ve Usta,1995: 94 ). Buradan da anlıyoruz ki ticaretin ana unsuru kayıkçılar hem propagandanın aracı olmuş hem gazetelerin taşınmasında kullanılmış. Genelde haftalık çıkan o dönemin gazeteleri, ticari kayıklar aracılığıyla taşınırken başka propaganda yayınları da taşınmıştır. Vurgulanması gereken bir nokta da, Rusya'da esir olarak kalan Türk askerlerinin Bolşevik propagandaya zorlandığıdır. Türk esirlerine yapılan muameleyi yerinde gören Binbaşı Arif Bey, komünist eğitime karşı çıkan askerlerin gıdasız bırakıldığı ve taşlar üzerinde sefaletle, ölüme mahkûm edildiği şeklinde Kazım Karabekir'e rapor sunmuştur (Arslan, 1997: 125). Komünist propagandanın aracı olmak, Türk esirler için hayatta kalmanın, belki de memleketine geri dönebilmenin yolu olarak görülmektedir.

Bolşevik propagandası yapan komünistlerin, kayıklar vasıtasıyla ulaştığı

7 Rusya aynı dili konuşan soydaş millet Azerileri kullanması yapılan propagandayı daha kabul edilebilir hale getirme amacı taşımaktadır. Nitekim Trabzon'a hayli Azeri propagandacı gelmiştir. Trabzon'a gelen Azeri propagandacılar nedeniyle yazılan raporlar için bkz. (Çapa ve Usta,1995).

Trabzon merkezli Doğu Karadeniz limanlarında faaliyetleri artınca Trabzon vilayetine daha radikal boyutta emirlerde gelmiştir. Kafkas kumandan vekili Miralay Seyfi, Trabzon vilayetine yazdığı 18.06.1921 tarihli raporda Şark Cephesi Kumandanlığının şu emrini vurgulamaktadır: “Memleket dâhiline, Rusya’nın ya da Kızıl Ordu Kumandanlığının resmi vesikasını taşıyan sefir, konsolos, irtibat zabiti, kurye gibi resmi kişiler girebilir. Bunların dışında kalan kimseler memleket dâhiline alınmamalı, özellikle ticaret için memleket dâhiline kimse geçirilmemelidir. Çünkü Rusların başlıca amacı propaganda yapmaktır” (Çapa ve Usta,1995:144). Şüphesiz böyle radikal bir emir verilmesine, ancak artan propaganda faaliyetleri sebep olarak gösterilebilir. Özellikle emirdeki ticaret vurgusu propagandanın daha çok ticaret kisvesi altında yapıldığını da işaret etmektedir. Miralay Seyfi, Trabzon vilayetine yazdığı 31.07.1921 tarihli raporda, Tiflis Fırkası komünist harici bürosunun tekrar canlandığı, Kayserili İsmail Hakkı başkanlığında otuz kişilik heyetin muhtelif isim ve şekillerde Trabzon’dan Zonguldak’a kadar Anadolu’nun muhtelif iskelelerine çıkmak üzere bulunduğu, ayrıca yine Aliyef isminde bir kişinin başkanlığında 7’si Rus olmak üzere 20 kişilik heyetin Tiflis’ten hareket ettiği, para kuvvetiyle memleketimizde yardımcı tedarik edecekleri istihbaratının alındığını ve bu konunun takibinin dikkatlice yapılması gerektiğini bildirir (Çapa ve Usta,1995:190). Bu emirde, propagandaçıların denizden gelecekleri ve muhtelif şekillerde olacakları ifadesinden, kamufle olmak için tüccar kılığında gelecekleri sonucuna varmak mümkündür.

#### 4. Sonuç

Doğu Karadeniz, özelde Trabzon Limanı neden bu propagandaya maruz kalmıştır ve neden özellikle 1921 yılı bu propagandanın tavan yaptığı yıl olmuştur? Rusya’nın rejim ihracı hedefi bu propagandanın ana sebebidir. Trabzon’un, Rusya’ya en yakın önemli liman kenti olması bu propaganda için merkez üssü olmasına neden olmuştur. Ayrıca Trabzon’un nüfus potansiyeli ile sosyo-ekonomik ve kültürel koşulları Ruslar tarafından bu propaganda için elverişli görülmüştür. Diğer bir hassas konu da, özellikle 1921 yılında bu propagandanın artma sebebinin ne olduğudur. Mili Mücadele’nin (1919-1922) en hassas zaman dilimi 1921 yılıdır. Zira Kurtuluş Savaşı’mızın en önemli cephesi olan Batı Cephesi’nde hayati savaşların yapıldığı yıldır 1921. I. İnönü, II. İnönü, Kütahya, Eskişehir, Sakarya savaşları Kurtuluş Savaşı’mızın mihenk taşlarıdır. 1921 yılının 8 aylık diliminde ocak ile eylül ayları arasında gerçekleşen bu savaşlar; Türk halkının, TBMM’nin var olma savaşıdır. Muhtemeldir ki Ruslar bu savaş ortamından yararlanıp TBMM’nin direncinin azalacağını hesaplayarak rejim ihracı için 1921 yılını en uygun zaman olarak görmüşlerdir. Aynı zamanda Mustafa Kemal’in ve arkadaşlarının kaybetmesi ihtimali karşısında Bolşevizmi Anadolu’da kabul et-

tirmek için faaliyetlerini arttırmışlardır. Rusya bu idealler uğruna, Milli Mücadele'nin en zorlu yılı olan 1921'de propaganda faaliyetlerini arttırmıştır. Bu propagandada kullanılan unsurlardan biri de tüccar görüntüsüyle Karadeniz'den kayıkçılar vasıtasıyla Doğu Karadeniz limanlarına, özellikle Trabzon Limanı'na gelen propagandacılarıdır. TBMM yurt çapında oluşacak bu propagandaların önüne geçmek için 1921'den itibaren komünist kişilere karşı tutuklamaları da başlatmıştır. Milli mücadelenin ilerleyen yıllarında bu tutuklamalar devam etmiştir (Tevetoğlu, 1967: 380).

TBMM Milli Mücadele'den başarıyla çıktığı gibi Bolşevik propagandayı başarılı şekilde bertaraf etmiştir. TBMM kendi ayakları üzerinde duran halk egemenliğine dayalı milli bir devlet olmayı başarmıştır. TBMM'nin aldığı önlemlerle, Trabzon'da oluşturulmaya çalışılan Bolşevik propaganda sonuçsuz bırakılmıştır. TBMM, kazandığı zaferlerle de gücünü artırarak Rusya gibi dış devletlerin nazarında şüphe uyandırmayacak derecede otoritesini sağlamlaştırmıştır. Bu da Rusya kaynaklı Bolşevik propagandanın zayıflamasına neden olmuştur. Ayrıca Bolşevik propagandanın en ateşli savunucularından Türkiye Komünist Partisi kurucusu Mustafa Suphi'nin Karadeniz'de öldürülmesi (28/29 Ocak 1921). Rusya kaynaklı siyasi rejim ihracı projelerini zayıflatmıştır (Özel, 1991: 188). Milli Mücadele yıllarında kendi ayakları üzerine durmaya çalışan yeni Türk devletinin, içeride ağır cephe yüküyle uğraşırken aynı zamanda dış kaynaklı bu rejim ihracını sonuçsuz bırakması büyük başarıdır. Rusya'nın Bolşevik propaganda amacını kamufle için ticari unsurları dahi kullandığı grift ve yoğun politikayı sonuçsuz bırakmak, Kurtuluş Savaşı'nı yöneten kadronun başarısıdır. Bu başarının önemini anlamak için Rusya'nın komünist propagandada başarılı olduğu Kafkas devletlerine bakmak daha doğru olur. Rusya; Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan gibi devletlere, aynı dönemde komünist rejimi yerleştirmeyi başarmıştır. Sonuçta bu devletleri kendine bağlı uydu devletler haline getirerek bu ülkelerin bağımsızlıklarını yok etmiştir.

Komünist irade bu devletlerde o kadar derin izler bırakmıştır ki daha sonra bağımsızlığını kazanan bu coğrafyalardaki ülkelerde Rusya'nın gölge yönetimleri günümüzde dahi varlığını devam ettirmektedir. Milli Mücadele yıllarında TBMM'nin Bolşevizme karşı ortaya koyduğu bu güçlü direncin Anadolu coğrafyasına sağladığı faydayı anlamak için Milli Mücadele yıllarında komünist propagandanın başarılı olduğu ülkelerin, bugünkü durumuna bakmak değerlendirme için doğru bir yol olacaktır. Milli mücadele yalnızca askeri başarıların kazanıldığı bir dönem değildir, aynı zamanda büyük siyasi zaferlerinde kazanıldığı bir dönemdir. Bu siyasi zaferlerden biride T.B.M.M.'nin Bolşevizm rejimine karşı kazandığı zaferdir.

## KAYNAKÇA

- ARALOV, S. İ. (1975), *Bir Sovyet Diplomatın Hatıraları*, Çev: Hasan Ali Ediz, İstanbul: Burçak Yayınevi.
- ARSLAN, Y.(1997), *Türkiye Komünist Fırkasının Kuruluşu Ve Mustafa Suphi*, Ankara: Türk Tarih Kurumu
- \_\_\_\_\_ (2001). "Milli Mücadele Döneminde Trabzon Ve Çevresinde Bolşevik Faaliyetler", *Trabzon Ve Çevresi Uluslar Arası Tarih Dil Edebiyat Sempozyumu Bildirileri 3-5 Mayıs 2001*, Cilt I, Trabzon. Yay. Haz. M. K. Arslan vd: Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları-12, 619- 632
- BAYUR, Hikmet, "Mustafa Suphi Ve Milli Mücadeleye El Koymaya Çalışan Başlı Dışarıda Akımlar", *Belleten*, XXXV, 624-653, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yay. 624-653
- DOĞANAY R. (2001), *Milli Mücadelede Karadeniz*, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.
- KURAT, A. K. (1990), *Türkiye Ve Rusya*, Ankara: Kültür Turizm Bakanlığı Yayınları
- KÜTÜKOĞLU, M. S.(1998), "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", *Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, Yay. Haz. M. Sağlam vd., 97-131 Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi, Samsun: Samsun Üniversitesi Yayınları
- Çapa, Mesut- Usta, Veysel (1995). *Milli Mücadelede Trabzon Vilayetiyle Yazışmalar*, Trabzon: Trabzon Valiliği Yayınları
- ÖZKAYA, Yücel (2005), "İstanbul'un İşgali Ve İstanbul'dan Kaçış", *Milli Mücadele Tarihi*, Cilt. I, Haz. B. Türkoğlu, 255-271, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları
- ÖNSOY, Rifat (2005), "Milli Mücadelenin Mali Kaynakları Ve Dış Yardımlar", *Milli Mücadele Tarihi*, Cilt, I, 322-329, Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları
- ÖZEL, S. (1991), *Milli Mücadelede Trabzon*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları
- ÖZTÜRK K. (1981), *Atatürk'ün T.B.M.M. Açık Ve Gizli Oturumlardaki Konuşmaları*, Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları
- TEVETOĞLU F. (1967), *Türkiye'de Sosyalist Ve Komünist Faaliyetler (1910-1960)*, Ankara.
- YERASIMOS, S. (1979), *Türk Sovyet İlişkileri Ekim Devriminden Milli Mücadeleye*, İstanbul: Gözlem Yayınları
- YILMAZ Ö. (2009), "Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması Ve Trabzon", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, II/7(Bahar 2009), s.359-382
- YILDIZ, Ö. (2010), "İngiliz Konsolosluk Raporlarına Göre Trabzon Deniz Ticareti" *Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu -2010 ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu II Bildiriler Kitabı*, 233-251, İstanbul: Piri Reis Üniversitesi Yayınları.

# **Eski Deniz Haritalarında ve Kılavuz Kitaplarında Trabzon Limanı**

**Ali Ruhan ÇUBUK**

*İstanbul Üniversitesi, Mühendislik Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği Bölümü*

*Öğr.Gör., 34320, Avcılar / İstanbul*

*E-posta: alircubuk@gmail.com*

## **Özet**

Eski Karadeniz deniz haritalarında ve bu denizi kapsayan kılavuz kitaplarında; ipek yolu üzerinde bir liman ve doğunun kapısı olan Trabzon Limanı ile ilgili önemli bilgiler bulunmaktadır. Bu harita ve kitaplar bugün yapılacak seyir (navigasyon) için yeterli ve uygun olmasa da Trabzon Limanı ve deniz ticareti tarihi ile ilgili önemli bilgileri barındırmaktadır. Bu çalışmada çeşitli deniz harita ve kılavuz kitaplarındaki bilgiler; tarihçe, zaman, yer adları ve deniz ticareti için kolaylıklar, zorluklar olarak ortaya konulacaktır.

## **Anahtar Kelimeler**

Karadeniz Deniz Haritaları, Trabzon Portolonu, Karadeniz Kılavuz Kitapları, Trabzon Limanı.

## ***The Port of Trabzon in Olden Charts and Pilot Books***

### **Abstract**

*The olden navigation charts and pilot books, although they are not sufficient and suitable for safe navigation today, include important information of the Port of Trabzon which is on the silk road and is the door to the east. In this work, various information contained in the navigation charts and pilot books, history, dates, names of places, facilities and obstructs for seaborne trade will be introduced.*

**Keywords**

*Black Sea Charts, Portolan of Trabzon, Black Sea Pilot Books, Port of Trabzon.*

**1. Giriş**

Deniz haritaları tarihçiler ve araştırmacılar için belge niteliğinde bilgi taşırlar. Bunların içinde en önemlisi hazırlandıkları tarihlerde kullanılan yer adlarıdır. Tarih çalışmalarında ve araştırmalarda, belge okur ve kullanırken yer adlarının bugünkü yer adları ile karşılaştırılmasındaki zorluklar ve yapılan yanlışlıklar bilinen bir gerçektir. Deniz haritalarındaki yer adları; yerel halk ve idareler tarafından kullanılan isimler olup, çoğunlukla haritayı çıkaran ülkenin dili ve transkripsiyonu ile yer alırlar. Deniz haritalarında ayrıca kıyılardaki camiler, eski harabeler ve antik yerleşim yerleri; kerteriz almak(1) ve mevki koymak açısından çok önemli olmaları ve kolaylık sağlamaları nedeniyle bilinen adları ve hassas olarak belirlenen ve belirtilen yerleriyle gösterilirler (Çubuk, 2011: 47).

Kılavuz kitaplarında ise haritaların üzerine yazılamayan, ancak denizciler ve gemiler için gerekli olan ilave bilgiler yer alır. Bu kitaplarda özellikle liman ile ilgili detaylı bilgiler bulunur. Coğrafi olarak tarif edilen mevkii yanında derinlik ölçüleri ve dip tabiatı, hakim rüzgarlar ve akıntılar, o limandan yapılan ihracat ve ithalat ile ilgili ayrıntılı bilgiler, gemilerin su ve kumanya gibi ihtiyaçlarını temin edebilecekleri yerler, o limandaki idari yapı ve otoriteler, gerek duyulduğunda başvuracakları konsolosluklar ve bunun gibi o şehrin tarihi ile ilgili önemli bilgiler ve ayrıntılar yer alırlar. Gerek deniz haritalarını ve gerekse kılavuz kitaplarını diğer çalışmalardan ve yazılı kaynaklardan ayıran özellik; bunların belirtilen limanlara denizden girip çıkmak için, denizden ve denizci gözüyle bakarak ve o kıyılar ile limana ilk defa gelecek gemilerin ve denizcilerin ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla kaleme alınmış olmalarıdır.

**2. Trabzon Limanı İle İlgili İlk Yazılı Kaynaklar ve Kılavuz Kitapları**

**KSENOPHON VE ANABASİS**

Yunanlı askerlerden oluşan onbinleri ülkelerine ulaştırmak için Doğu Anadolu'yu güneyden kuzeye katederek Trabzon'a ulaşan Ksenophon buradan orduyuyla birlikte İ.Ö.400 yılında ülkesine döndü. Ksenophon tarafından yazılan Anabasis adlı eser; Trabzon hakkında ayrıntılı bilgi veren yazılı kaynakların en eskisi olma özelliğinin yanında (Usta, 1999: 13-14) Trabzon Limanı ve buradaki gemiler ile deniz ticareti hakkında da bilgi vermektedir.

Ksenophon askerlerin Trabzon'a varışını şöyle anlatıyor; "Pontos Euksenos (Karadeniz) kenarında bir Hellen yerleşimi olan Trapezous şehri dolaylarında

denize ulaştılar. Bir Sinope kolonisi olan bu şehir Kolkhislilerin toprakları içerisindedir” (Ksenophon, 2011: 347).

Askerler, komutanlardan birini savaş ve ticaret gemileriyle beraber dönmesi için Yunanistan’a gönderme kararı alırlar. Ksenophon görevlendirilen kişinin yeterli sayıda gemi getireceğinden emin olunamayacağından bahisle; Bence

(1) Kerteriz almak: herhangi bir maddenin gemi pruvasına veya kuzeye göre açısını ölçmek.

Biz de buradan gemi bulmaya çalışmalıyız. Eğer gemilerle gelirse, elimizde bulunanlarla birlikte gereğinden de fazla gemiyle denize açılırız, ama gemi getiremezse o zaman buradaki gemileri kullanırız. Ben yanımdan geçen bir sürü gemi görüyorum. Trapezouslulardan büyük gemiler rica edersek bunları limana çeker, dümenlerini çıkarıp, yeterli sayıda gemiye ulaşınca kadar onları gözümüzün önünde tutarız. Belki de bu şekilde gereken sayıda ulaşım aracını toplamakta sıkıntı yaşamayız der ve bu önerisi kabul edilir. Önerilerine devam ederek; “bu gemicilerin gemilerini limana çekersek onca süre bizim yüzümüzden beklemiş olacaklar, söz konusu süre içinde onları ordu stokundan beslememiz ve onlarla belirli bir ücret üzerinde anlaşmamız doğru olmaz mı? Böylece hem biz kazanırız hem de onlar kazanır “ dedi ve bu da kabul edildi.... Trapezouslulardan elli kürekli bir gemi alıp bunu Deksippos’un komutasına verdiler. Deksippos denen adam da gemi toplamayı bir kenara bıraktı ve gemisiyle birlikte kaçıp Euksenos’u terk etti.... Ayrıca otuz kürekli bir gemi daha almışlar ve Atinalı Polykrates’in emrine vermişlerdi. Polykrates ele geçirdiği gemileri ordugahın yanına çekerek taşıdıkları yükler varsa bunları boşalttırdı, güvenliklerini sağlamak için yüklerin başına nöbetçi koydurdu ve gemilerden de taşıma amaçlı yararlandı (Ksenophon, 2011: 355-357).

### ARRIANOS VE KARADENİZ’DE KEŞİF GEZİSİ

Arrianos, Ksenophon’dan sonra Trabzon’dan sözeden en eski gezginlerden biridir. Yunan tarihçi ve filozofu olan Arrianos askeri alandaki başarısından dolayı Roma İmparatoru Hadrianus tarafından Kapadokya valiliğine atandı. Bu görevi öncesinde Karadeniz bölgesini dolaşarak Karadeniz’de Keşif Gezisi adlı eserini yazdı (İ.S. 2.yüzyıl). Trabzon için şehir ve ibadet yerleri ile ilgili ayrıntılı bilgiler verirken kıyı boyunca yerleşim yerleri, limanlar ve nehirler arasında mesafeleri ölçerek eserine Karadeniz için ilk kılavuz kitap olma özelliğini kazandırmıştır. Trabzon’dan sonra şu bilgileri vermektedir; Trapezus’tan ayrılıp ilk gün Hyssus limanına vardık ve orada bulduğumuz piyadeleri teftiş ettik. Trapezus’tan ayrıldıktan sonra geçtiğimiz ırmaklar sırasıyla şöyledir: Hysus, Trapezus’tan 180 stadia (2) uzaklıktadır ve limana adını vermiştir. Ophis (Of), Hysus limanından en fazla 90 stadia uzaklıktadır ve Thyana şehrini Colchis’ten ayırır (Usta, 1999: 26).

## TRABZONLU BİJİŞKYAN VE 19. YÜZYIL BAŞINDA İLK KILAVUZ Kİ-TABI

Yazar, 1817 yılında esasen yerlisi olduğu Karadeniz'in güney ve kuzey sahillerini adım adım dolaşarak yazdığı kitabının önsözünde Ksenophon ve Arrianus'un Karadeniz sahilleri hakkında bizzat gördüklerini yazmış olduklarını, son zamanlarda da bazı Avrupalı yazarların aynı sahayı incelemeye teşebbüs ettiklerini, fakat tehlikeli addederek uğramadıkları yerler için faraziye den öteye geçemediklerini söyler. Kendisi ise; eski yazarların eserlerinden de faydalanarak, Karadeniz hakkında kendi zamanına kadar tespit edilmiş bilgilere dair genel bir

(2) Stadia; antik çağda kullanılan bir mesafe ölçümü birimi olup 600 ayak karşılığı, Attic yarımadasında 600x308mm: 185 m civarındadır.

Malumat verdikten sonra, Boğaziçi'nin Anadolu kıyısından başlayarak iki sene içinde (1817-1819), Rumeli Feneri'ne gelinceye kadar Karadeniz sahillerini boydan boya dolaşarak mesafeleri ölçmüş (3), kitabeleri ve kiliselerde bulunan yazmaları okumuş ve şehir, kasaba, köy, burun ve koyları ayrı ayrı belirterek her birinin tarihdeki yerini gösterdikten başka, coğrafi ve topografik özelliklerini de kaydetmiştir (Bijışkyan, 1969: VII).

Arrianos (İ.S. 2.yy) ile Bijışkyan (1817) arasında Trabzon'u yazan; Evliya Çelebi ve Seyahatname'si başta olmak üzere bir çok seyyah ve seyahatname olmasına rağmen bunların hiç biri Karadeniz ve Trabzon için denizden bakan ve denizcilere yol gösteren "Kılavuz Kitabı" niteliğinde değildir.

Bijışkyan eserinde Trabzon bahsine; "Platana'nın dokuz mil mesafesinde bulunan Trabzon, Anadolu'da Kapadokya'nın eski meşhur bir başşehri olup eski devirlerde, daha geniş ve çok nüfuslu olup faal bir ticaret merkezi olan bu şehir dünyaca tanınmıştı ve aynı zamanda tapınaklarından dolayı putperestlerin bir ziyaretgahı idi" diyerek başlar. "Bir tepenin üzerinde uzunca ve dörtköşe şeklinde olan Trabzon kalesi, kıyıdan başlayarak kuzeyden güneye doğru Boztepe dağına kadar uzanır. Eski kale masa şeklinde olduğundan Trapeza veya Trapezon olarak adlandırılmıştır. Eski Trabzon sikkelerinin bir yüzünde Apollon başı, diğer yüzünde de TRAPEZOYNTION yazısı ile bir gemi burnu ve çapa vardır. Bundan, o zamanda Trabzonluların başlıca putunun Apollon, şehrin de işlek bir liman olduğu anlaşılır" bilgisini verir (Bijışkyan, 1969: 43). Yine yazara göre; Meşhur Trabzon kalesinin eski zamanlara ait alameti gemi demiri idi. Bunun sebebi o zamanlarda kargir liman binasının yapılışından sonra bir çok geminin oraya yanaşması olsa gerektir. Kalenin kuzeyinde bulunan eski limanın muazzam bir yapı olduğuna dair eski müelliflerin söylediklerinin doğruluğu müşahade edilmektedir. Filvaki, denizin derinliğinde muazzam bir temel atılmış ve denizin bu kısmı, kalenin üç misli genişliğinde bir hale getirilmişti. Eski yapının duvar kalıntıları

denizin içinde üç taraftan görülmektedir. Doğu tarafa doğru açılan liman ağzı büyük gemilerin girebilmesine uygun bir genişliktedir. Uzunluğu bir mil kadar olup elliden fazla gemi barınabilirdi. Muazzam bir eser olan bu liman, Ksenofon'dan (İ.Ö. 4.yy) çok evvel, büyük bir gayret ve masrafla yapılmış olsa gerek. Arrianos, bu limanı kendi ricası üzerine imparator Adrianos'un muazzam dalga-kıranlarla yapmış olduğunu söylerse de, bu imparatorun onu tamir etmiş olması daha muhtemeldir.

Zira, eski sikkelerde görüldüğü gibi, Trabzon ticareti esasen çok inkişaf etmiş bulunuyordu. Limanın batı tarafında, su seviyesinde olan bir adacığın üzerinde gemileri ikaz eden işaretler konulmuştur, doğu tarafında da, Çömlekçi limanına kadar olan kıyıda yer yer kayalar vardır (Bijışkyan, 1969: 50-51).

Yazar Çömlekçi mahallesi ve limanından doğuya doğru da şu bilgileri verir; Çömlekçi mahallesi şehrin doğu ucunda olup rum çömlekçilerle meskundur.... Yazlık liman, Çömlekçi mahallesinin önündedir. Geniş ve açık bir yer olan liman sığ olduğu için yalnız yaz aylarında kullanılır. Üçüncüoğlu Ahmed Paşa'nın 1740 senesinde yaptırdığı surla çevrili, yüksek ve güzel manzaralı saray,

(3) Bijışkyan mesafeleri mil olarak vermiştir.

batı taraftaki yüksek kayanın üzerindedir.... Saray doğudan Lazistan'a, batıdan Yoros'a (4), kuzeyden de denize nazır bir mevkidedir.... Moskofların kuzey tarafına yaptıkları bombardıman neticesinde sarayın birçok yerleri şimdi yıkılmış bir haldedir. Sarayın önünde deniz taşlık olduğundan, Paşa batı rüzgarını keserek limanın emniyetini sağlamak üzere orasını doldurmak niyetinde idi, fakat buna vakit bulamadı. Doğu tarafta, çayın ötesinde, Kupsi burnu denilen yerde St. Atanas kilisesinin kalıntısını gördük.... Eleusa bir burundur. Burada, kayalık bir tepenin üzerinde Panaya adlı bir kilisenin kalıntıları vardır. Bunun kuzey tarafında yarısı yerinde mevcut bir kapı kemerinin önünde denize kadar inen bir merdiven vardır. Buraya ufak gemiler yanaşmış. Hekimoğlu Ali Paşa, alt tarafta köylüler için bir yol yaptırdığı vakit kilise yolu bozuldu. Günümüzde, bu yerde iri kemiklerle dolu bir mezar bulundu. Çaya kadar uzanan siyah kumluk buradan başlar. Değirmenderesi (Grekçesi Piksidis, yani şimşir), Gümüşhane'nin yakınından gelen orta büyüklükte bir çaydır. Vaktiyle burada çok şimşir varmış. Çayın üzerinde beş gözlü yüksek ve büyük bir kargir köprü vardır. Alabalığı, sazan ve başka çeşit balıklar bulunan bu çay bazan taşarak tahribata sebep olur. Çayın yukarı tarafında, sedlerle hızla akıtılan su, değirmenleri işletir. Bundan dolayıdır ki çaya Değirmenderesi adı verilmiştir. Arrianos, İsos ırmağı olarak zikrettiği bu yerde bazı bina ve tapınaklar gördüğünü söyler.

Çay çok hızlı aktığı için sahil taş ve kumla dolar....Eski devirde, Ksenofon onbin askeri ile beraber bu çayın kenarında bir ay kalmış ve Dios tapınağında ah-dini yerine getirdikten sonra gitmiştir. Burada toprak altından çıkarılmış som al-

tından ufak bir heykel gördük. Çıplak ve kanatlı güzel bir oğlanı temsil eden ve ayaklarının altında bir kaidenin izi belli olan bu heykel Baküs, Apollo veya Kupidon'a aid olsa gerek. Trabzon'un şimdiki büyük limanı Çömlekçi'dir.

Kanıda, Tuzluçeşme, Taşdirek, Kemer kaya, Mumhaneönü ve kalenin önünde Moloz da küçük limanlardır. Limanlar hertürlü ihracat ve ithalat ile çok faal bir vaziyettedir. Kara yolu ile en çok yapılan ihracat, Halep, Şam, Bağdad ve Hindistan'a kadar sevk edilen kenevir üzerinde olur. İstanbul'a ve Rusya'ya da şarap, tütün ve fındık sevk edilir (Bıjškyan, 1969: 56-58).

Kovata, Çömlekçi'nin altı mil uzağında yazlık bir limandır. Burada köyler, bir çay ve muhtelif yerlerde eski kiliseler vardır (5). Trabzon gemileri yazın bu limana yanaşır ve buranın meşhur fındığı ile yüklenir. Şana ırmağı buraya yakındır (Bıjškyan, 1969: 60).

#### THE BLACK SEA PILOT (KARADENİZ KILAVUZU) VE İLK BASKILARI

İngiltere Amirallik Dairesi Admiralty için Hydrographic Office, London'da Haziran 1884 de basılan ve bir örneği İstanbul Deniz Müzesi kütüphanesinde bulunan 3. baskısının önsözünde belirtildiği üzere; The Black Sea

(4) Yazara göre; Vaktiyle büyük bir Atenas tapınağı ile güzel bir bahçenin bulunduğu bu mevki'in eski adı, mukaddes dağ anlamında İeron oros idi.

(5) Çev. Notu; Yomura dahi denilen Kovata ve köylerinin çoğu Türk, kalanının da Rum ve Ermeni olmak üzere 6000 hanelik bir nüfusa sahip olduğunu Feruhan Bey (1847) söyler.

Pilot (Karadeniz Kılavuzu)'un ilk baskısının 1855 yılında, Hollanda'nın Odesa başkonsolosu ve son "Taitbout de Marigny" Şövalyesinin "Pilote de la Mer Noire et de la Mer d'Azov" (Karadeniz ve Azov Denizinin Kılavuzu) isimli ve 1850'de İstanbul'da basılan kitabının tercümesi olarak basıldığını öğreniyoruz.

The Black Sea Pilot'un 3. baskısında (1884); "Trebizond (Trabzon) şehrinin masa şeklinde ve denize doğru inen bir kayalık arazi üzerine kurulduğunu, kalenin şehri ve demiryerini (limanı) kontrol ettiği, Erzurum, Tebriz ve Tahran'nın limanı olmasının yanısıra Orta Asya ve Avrupa arasında baş transit limanlarından biri olduğu belirtilmektedir. Yine; 1882 yılında ithalatının 1.750.878.-, ihracatının 628.005.- İngiliz Lirası (Sterlin) miktarında ve nüfusunun da 40.000 civarında olduğu, devlete ait bir hastanenin yeni inşa edildiği, bir İngiliz Konsolosu'nun da burada ikamet ettiği belirtilmektedir. Bunlara ilave olarak; İstanbul, Odessa ve Poti ile devamlı haberleşme; Russian Steam Navigation ve diğer kumpanyaların gemileri tarafından sağlanmaktadır. Trabzon demiryeri (limanı)'nın en kuzeybatı noktası Kalmek point (burnu); demiryerini batı rüzgarlarına karşı korur. Bu burunda bir batarya ve bazı binalar vardır. Yine bu bu-

runda, bataryanın iki mazgalı arasında 20 feet (ayak) yüksekliğinde bir beyaz ku-  
lede dönen beyaz ışıklı, dakikada bir yüksek parlaklığa ulaşan ve iyi havalarda  
16 milden gözüken bir fener vardır. Su temini için ise; Eleusa burnundan doğuya  
doğru, koyun içinde kale harabesinin yanında, Değirmen Vadisi'nin girişinde bu-  
lunan diğer bir plajın sınırında denize ulaşan ve üzerinde çok kemerli bir taş  
köprü bulunan dereden, gemiler hortumla donatılmış kayıkları vasıtasıyla su ik-  
mallerini sağlayabilirler (Admiralty, 1884: 114-116)". Ayrıca Batum Limanı anla-  
tılırken "Trabzon ile aralarında haberleşme için bir telgraf hattının bulunduğu"  
da belirtilmektedir.

The Black Sea Pilot'un 6. Baskısında (1908) ise yukarıdaki bilgilere ilave  
ve yeni olarak şu bilgilere yer verilmiştir: "Şehirde çoğunluğunu Türklerin, Yu-  
nanlıların (Rumların) ve Ermenilerin oluşturduğu 45.000 nüfus vardır. Müslü-  
man nüfus, çoğunlukla eski kale içinde ve batıya, St. Sophia'ya doğru yerleşmiştir.  
Yabancılar ve iş yerlerinin yerleşimi ise doğuya doğrudur. Büyük miktarda hamsi  
ve yunus balığı yakalanmakta ve ikincisinden yağ elde edilmektedir. 1906 yılında  
ihracat 995.030 İngiliz Lirası (Sterlin) olup, çoğunluğunu fındık, bakliyat, yu-  
murta, tütün, deri, koyun, İran halısı, şal (atkı) ve kuru üzüm teşkil etmektedir.  
İthalat ise; çoğunluğu pamuk ve yünlü eşyalar, kolonyal malzeme, metaller ve  
madeni eşyadan oluşan 2.164.700 İngiliz Lirası (Sterlin)'dir. Yıl boyunca; toplam  
tonajı 707.216 ton olan ve 583'ü buharlı gemi olmak üzere 7.771 gemi giriş çıkış  
yapmaktadır". Bir önceki baskıda (1884) belirtilen haberleşme imkanlarına ilave  
olarak; "15 günde bir olmak üzere, Londra ve Marsilya ile Messageries Mariti-  
mes Company'nin stimli gemileri ile, Liverpool ile de Mors and Ellerman Lines'in  
gemileri ile haberleşme sağlanmaktadır. İlave olarak diğer Karadeniz limanlarına  
düzenli stimli gemi servisleri bulunmaktadır. Ayrıca Erzurum, İstanbul, Batum ve  
bütün limanlar ile telgraf bağlantısı olup; şehirde Türk, Rus, Fransız ve Avus-  
turya'nın liman ofisleri bulunmaktadır". Yine bu baskıda Trabzon ve Boztepe'nin  
denizden görünüşünü tasvir eden bir gravür kullanılmış olup Resim-1'de göste-  
rilmektedir. Yoros Burnu'nun 1 milden çizilmiş gravürü ise Resim-3'de gösteril-  
mektedir. (Admiralty, 1908: 299,301).

#### MAYIS 1915'TE "THE NATIONAL GEOGRAPHIC MAGAZINE" DER- GİSİ

"The National Geographic Magazine" dergisinin Mayıs 1915 tarihli sayı-  
sında yayınlanan ve Karadeniz'e denizden yapılan bir araştırma gezisinin izle-  
nimlerini, bulgularını ve yorumunu aktaran makalede; "Trabzon'un bu (o) günkü  
pozisyonunu, Orta Asya ve Kuzey İran'dan geçen tarihi kervan yolunun bitiş nok-  
tası (sonu, çıkış limanı) olmasına borçlu olduğu" belirtilmektedir. Trabzon'u an-  
latan bir resim olarak da, 2315 yıl önce Ksenophon'un ifade ettiği gibi, önde  
dümeni çıkarılmış bir yük kayığının olduğu "Trabzon Kıyısı" başlıklı fotoğrafı

kullanılmıştır (Dwight, 1915: 456-457). Bu fotoğraf Resim-4'te gösterilmektedir.

### BİR SOVYET SANATÇISININ 1922 YILI NOTLARI VE RESİMLERİNDE TRABZON'UN DENİZDEN GÖRÜNÜMÜ

Sanat çalışmaları yapmak üzere Rusya Sosyalist Federatif Sovyet Cumhuriyeti (RSFSC) Büyükelçisi Aralov tarafından Türkiye'ye davet edilen Y.Y.Lansere deniz yolu ile Trabzon üzerinden İnebolu'ya gelir ve oradan Ankara'ya geçer. Ekim 1922'de de Trabzon'da 1 hafta kadar kaldıktan sonra Rusya'ya döner. İzlenimlerini bir fotoğraf kalitesinde çizim ve yazıya döken Lansere; Trabzon'un denizden görünümü ve denizle olan ilgisi için de önemli bilgiler aktarmaktadır.

Trabzon ötesindeki deniz, Haziran; "Öğleden sonra Trabzon açıklarından demir aldık ve yeniden eski buhar gemimizin tekerleklerinin tak tuk sesleri eşliğinde Anadolu'nun yeşil kıyıları gözlerimizin önünden geçmeye başladı. Batum ile Trabzon arasındaki kıyılar vahşi ve sertti.... Hemen hemen tamamı ormanlarla kaplıydı ve kıyı boyunca uzanan tepeliklerin arkasından Lazistan dağlarının karşı zirveleri görülmekteydi. Trabzon yakınlarındaki kıyı tepeliklerinin geniş yamaçları işlenmeye müsaitti....ve ben, yakında ne bir nehir çıkışı ne de fırtınalardan koruyabilecek iyi bir koy olmamasına (Karadeniz'in bütün güney kıyıları böyledir) rağmen bu eski şehrin neden illa da burada kurulduğunu anlamaya başladım. Trabzon'u geçince kıyılar yeniden karpisli biçimde engebeli olmaya başladı, ama artık o kadar sert ve yüksek değillerdi; kıyılar boyunca, fındıklıklar ve orman parçaları arasındaki tarlalar dağların ta zirvelerine kadar yayılmıştı. Başlıca ihracat kalemi olan bu küçük ve sade fındık türü, çikolata üretimi için İsviçre'ye bile ihraç edilmekteydi. Kafkas sıradağlarının soğuk fırtınalardan korumakta olduğu bu bereketli sahillerde yalnız fındığın-bu mütevazî bitkinin- başlıca tarım kalemi oluşu bir bakıma can sıkıcıdır" (Lansere, 2004: 19-20) Lansere'in çizdiği Trabzon'un batı kıyıları Resim-2'de gösterilmiştir.

Dönüşte ise Trabzon kıyıları için kullanılan haritalarla ilgili şu bilgiler verilmektedir; "İyice fırtınalı başlayan [İnebolu'dan] deniz yolculuğuna sakin havada devam ederek Trabzon'a yaklaşıyoruz....Başka bir hususu, savaş [I. Dünya Savaşı] sonrasına ait yeni bir dillerin karışma sürecini anlatmak istiyorum: biz önce Rus gemisinde, şimdi ise bir Türk gemisinde yolculuk yapıyoruz, ama Fransız bayrağı altında (bu, gemiyi Yunan saldırısından korumak içindir), Fransız bayrağına ve genel alışkanlıklara rağmen, gemideki Türk subayların hepsi yalnız Almanca konuşuyorlar. Yalnız seyrüseferci beni yanına davet ederek, sanıyorum 40-50'li yılların Rus basımı eski haritaları kendisi için çevirmemi istedi. Harita üzerinde hem İngilizce hem Rusça çok sayıda düzeltme yapılmıştı ve şimdi onların yanında Türkçe açıklamalar da peydahlanacaktı" (Lansere, 2004: 81).

Trabzon, liman ve ticaret hayatı ile ilgili diğer tasvirler de şöyledir; "RSFSC Trabzon Konsolosu Trabun Yoldaş tarafından kabul edildim ve bir hafta kadar şe-

hirde kaldım...Ticari hayattaki genel durgunluğa rağmen, Ankara'ya nazaran burada deve kervanlarına daha sık rastlanmaktadır: İran'a transit seferler hala yeterince yoğun olsa gerek. Buradaki kervanlar İran kervanlarıdır, yanı başlarında uzun saçlı ve mavi kaftanlı Farslar görülüyor, develerin örtüleri de başka tiptedir....Trabzon'un en heyecan verici yerleri mezarlıklardır: kalenin öteki tarafında Müslüman mezarlığı, Mitors (Türkçe Boztepe) dağı eteğinde de Rum mezarlığı var. Maalesef Rum mezarlığındaki mezar taşlarını yapanlar, atalarının her türlü sanat duygusunu ebediyen kaybetmişlerdir ve onların aptalca iddialığı karşısında, Müslüman mezar taşlarının ciddiye alılabilecek görüntüsü ve zarif inceliği özellikle çekici gelmektedir. Rus ordusunun Trabzon'a yaptığı çok sayıda seferler de artık tarih kokuyor: terk edilmiş lokomotiflerin sıralandığı uzun dalgakıran, sahilde kumlar üzerinde engelleme ağlarının devasa kalıntıları, bazı yerlerde, sokakların köşe başlarında Gimnaziçeskaya, Sapernaya gibi sokak tabelaları, bazı yerlerde ise kapılar üzerinde bölük ve batarya numaraları hala görülmektedir. Bir de sokak çocuklarının dilindeki yazılmamış (6) gerçek Rus özdeyişleri..." (Lansere, 2004: 83-85).

#### AHMET RASİM (BARKINAY) VE "KARADENİZ SEVAHİLİ" KILAVUZ KİTABI

Tüm Türk kıyılarına ve denizlerine ait kılavuz kitaplarının yazarı Dz. Kaymakam (Yarbay) Ahmet Rasim (Barkınay)'ın yazdığı ilk kılavuz kitabı olan "Türkiye Coğrafyası Sahilisi; Karadeniz Sevahili" adlı kitaptan önce de yazılmış Karadeniz kılavuz kitapları mevcuttur. Ancak, yazarın, kitabının Mart 1339 (1923) tarihinde Trabzon'da yazdığı önsözünde belirttiği gibi "Kıyılarımıza ait deniz haritalarımız ile rehberi deryalarımız (kılavuz kitapları) özellikle Rusların ve onlardan kopya eden İngilizlerin ürünleri" (Rasim, 1930: 3) olup, bu Türkçe kılavuz kitapları bunların tercümeleri olarak yayınlanmıştır. Karadeniz Sevahili'nin ilk baskısı 1923 yılında yapılmış olup 2. Baskısı yeni Türk harfleri ile 1930 yılında yapılmıştır. Bu çalışmamızda Trabzon ve limanı ile ilgili alıntılar yapacağımız 2. baskı olmakla beraber, bu baskıda 1923 yılı itibarıyla kullanılan yer adları ve yapılan gözlemlerin çoğunlukla kullanıldığı gözönünde bulundurulmalıdır.

Ahmet Rasim'in kılavuz kitabında Trabzon limanı ile ilgili olarak denizcilere verdiği bilgilerden: bu çalışmaya katkı sağlayacak, bundan önce sunduğumuz çalışmaları ve yazarlarını destekleyen, Trabzon'un deniz ticaret

(6) Çev. Notu; Burada Rusların yazıya yansıtılamayan ünlü küfürlü deyimleri kastedilmektedir.

tarihine ilişkin değişik bakış sunacağına inandığımız görüşleri ve aktardığı bilgiler şunlardır; "...Erzurum ve Diyarbakır'ın iskelesi ve İran mallarının transit mahalli olması itibarıyla de önemli bir ticaret beldesidir ki ilk bahar ve yaz müddetince deniz ve kara yollarının açılmasıyla deve ve katır kafilelerinin

gidip gelmesinin sonu yoktur ve bunların kulak tırmalayan çanlarından şehir daimi bir velvele içinde kalır. Şehrin sıhhi durum şartları iyi değildir, bilhassa çömlekçi semtinde sıtması çok boldur. Şehirden gemi mürettebatı her türlü zorunlu ihtiyaçlarını, bilhassa et, ekmek, sebze, erzak ve meyva tedarik edebilirler....Yerli halkın bir çoğu tarafından Rusça tabir ile (Buhta) denilen mendireğin civarında bir polis mevki ile bir gümrük muhafaza kulübesi ve Değirmendereye doğru bir çok fındikhaneler mevcuttur ve civarda iki su değirmeni vardır ve Erzurum caddesinin güzergahıdır....Trabzon feneri: Trabzonun Güzelli saray denilen mahallinde eski zamanlarda Kalmek burnu adı verilen ve şehir ile demir mahalline hakim bulunan ve denize doğru yıldız istikametinde...kayalar bulunan yarın üzerinde ...bir fener olup ufkun 16 mil mesafesine kadar görünür.... Tüccar gemilerinin yükleri, içine 25:30 ton alabilen Çapar denilen büyük ve kulaklı kayıklar ve yolcular da Perene denilen daha ufak kıtada kayıklarla naklolunur. Şehrin doğu istikametinde ve pek yakın bir mesafede Değirmendere adında büyücek bir dere mevcut olup üzerinde Şusa'ya yol veren uzun ve kagir bir köprü vardır ve derenin döküldüğü noktada devamlı getirdiği kum ve çamur çöküntüleri ile araziye denize doğru topuk şeklinde uzatmaktadır... Yerozdan (Batıdan) gelen bir gemi için iyi havada şehir ayan beyan görülmekle beraber şehrin doğusuna doğru uzanmış dik burun civarı (doğu tarafı) ve Çömlekçi önü demir mahallidir. Rüzgar karadan estiği sırada bu burna (Güzelli saray, diğer adıyla Kalmek veya Moloz burnu) yakın geçilirse de denizden eserken uzak ve sahile dik inmek tavsiye olunur: civardaki düzensiz dalgaların çarpmasına maruz kalınır.... Civardaki Kisarna maden suyu oldukça meşhur olup şehrin içme suları da başlıca Aya-filipos koyundaki su ile İskender Paşa suyu ve Boztepe'deki sudur. Değirmendere suyu da kullanılabilir ve mendirek iskelesine dahi ince borular içinden tatlı su gelmekte ise de zaman zaman kesintiye uğradığı vakidir..."(Rasim, 1930: 42-45). Bu kılavuz kitabındaki "Batıdan ve doğudan gelirken Yeroz ve Trabzon fenerleri" gravürü Resim-5'de, "Doğudan gelirken Trabzon ve feneri" de Resim-6'da gösterilmiştir.

### 3. Eski Deniz Haritalarında Trabzon

Karadeniz ve Marmara'nın miladi 1400 yıllarında bile Venedik ve Cen-eviz'lilerin yaptığı haritaları vardı. Ancak esash bir şekilde ölçülerek haritalarının yapılması çok sonraki yıllarda gerçekleşmiştir (Safvet, 1994: 49). Türkiye'de "basılmış" ilk deniz haritası, İbrahim Müteferrika tarafından 1724 yılında basılmış olan Karadeniz haritasıdır (Ülkekul, 2009: 38). Bugün kullandığımız haritaların basımına kaynaklık eden çalışmaları; Karadeniz'de ilk olarak yapan Rus'lardı. Bu işi Rus bahriyesinden Kolağası (Kd.Yzb.) Manganari adlı bir mühendis üstlenmiştir. Çalışmalar 1825-1836 yılları arasında yapılarak bitirilebilmiştir (Safvet, 1994: 49). Harita-2'de gösterilen; 1877 basımı, Hydrographic Office (İngiliz) 2214

numaralı Karadeniz haritası, "From the Russian Survey of 1836-Rusların 1836 sürveylerinden alınmıştır" ibaresiyle basılmıştır. Yine Harita-3'de gösterilen 1863 basımı, İngiliz 2236 numaralı Yason Burnu- Anakria Kalesi haritasında "Rusların 1834 sürveylerinden alınmıştır" ibaresi vardır. İstanbul Deniz Müzesi koleksiyonunda bulunan (D.B.4082/118) ve Harita-1'de gösterilen ve basılı en eski Türk haritalarından biri olan; 1840 tarihinde Mekteb-i Bahriye'de basılmış Bahr-i Siyah (Karadeniz) haritasında da bu çalışmalardan faydalanılmış olması muhtemeldir.

### **RUSLARIN KARADENİZDE İKİNCİ ÇALIŞMASI**

Arşiv belgelerine dayalı önemli çalışmaları bulunan deniz tarihçilerimizden Safvet Bey'in "Karadenizin İkinci Mesahası" başlıklı makalesinde bu çalışmamıza katkı sağlayan ve açıklama getiren bilgiler vardır.

"Ruslar iki adet mesaha gemisini Karadeniz üzerinde gezdiriyorlarmış. Biz de bunlara refakat etmek ve ortak çalışmak üzere iki brik donatıp yanlarına koyuyoruz. Aşağıdaki vesika o iki brik kumandanına talimattır. Baş tarafında da bir buyrultu vardır:

Aşağıdaki talimattaki hususlara en kısa zamanda uyulmasını ve öylece hareket edilmesini...

11 Şaban 1265 / 2 temmuz 1849

Kaptan-ı Derya Rafet Süleyman

Tarafımızdan verilen mesaha izni gereği Karadeniz'in haritasını yapmak üzere Ruslar tarafından gönderilecek gemilere Osmanlı gemilerinden de Ahter (Yıldız) ve Neyyir-i Zafer (Zaferin Nuru) isimli brikler tefrik olunmuştur...Binbaşı Edhem Bey Allah'ın izniyle söz konusu iki gemiden Ahter'e binerek hemen Karadeniz'e açılacak ve beraberindeki gemiyle (Neyyir-i zafer) Rus gemilerine katılacak ve onlarla birlikte gezecektir. Rusların asıl görevi Karadeniz sahillerinde bulunan liman ve yerleşim bölgelerinin suyunu ölçmek ve haritasını çıkarmaktan ibarettir. Bu hususta kendilerine verilmiş olan izinnamelelerde herşey ayrıntılarıyla beraber yazılmıştır...Harita çizimi için mesaha ve suyun ölçülmesi hususlarında Rus mühendislerinin çalışmaları bizim mühendisler tarafından dikkatlice incelenecek ve her çalışmada bizim mühendislerden birisi daima hazır bulundurulacaktır. Böylece tanzim olunacak haritaya esas teşkil edecek bilgilerle su ölçümleri hakkındaki bilgiler özenle kaydedilecektir..." (Safvet, 1994: 66-67).

### **TRABZON LİMANI PORTOLONLARI**

İkinci kez yapılmış olan Karadeniz ve ilk kez yapılan Marmara Denizi'ne ilişkin ölçüm çalışmaları her ne kadar Manganari'nin adıyla yayınlanmış ise de aslında bu çalışma tek başına onun ve ekibinin değil, bu çalışmalara katılan Türk subay ve öğrencilerinin de eseridir. Nitekim araştırmalar, çalışmalar sırasında yapılan bazı haritaların, iki nüsha olarak üretilmiş olduğunu göstermektedir. Ör-

neğin Manganari'nin 1866'da Paris'te basılmış Trabzon haritası (Harita-4'de gösterilmektedir), 1878 yılında Bahriye Erkan-ı Harbiye Dairesi'nce bastırılmış olan "Karadeniz ve Marmara Denizi" atlasının 4B sayfasında da bulunmaktadır (Harita-5'te gösterilmektedir). Haritalar incelendiğinde aynı alanı kapsamalarına karşın kartografik özelliklerinin farklı olduğu görülmektedir. Bu durum, çalışmalar sırasında biri Rus subayları diğeri de Türk subay ve öğrencileri tarafından iki ayrı harita çizilmiş olduğunu akla getirmektedir (Ülkekel, 2009: 77).

1863 basımı 2220 numaralı ve "Plans of Turkish Ports on the South Shore of the Black Sea" başlıklı İngiliz haritası Harita-6, bunun içindeki Trabzon portolunu Harita-6a'da gösterilmektedir. İstanbul Deniz Müzesi koleksiyonundaki (D.B. 452/188) 1880 basımı ve yine 2220 numaralı, "Ports and Anchorages on the South Shore of the Black Sea" başlıklı İngiliz haritası ise Harita-7, buradaki Trabzon portolunu da Harita-7a'da gösterilmektedir.

İstanbul Deniz Müzesi koleksiyonunda bulunan, yapım ve basım tarihleri bilinmeyen; Matbaa-i Bahriye Harita Resimhanesi basımı "Devlet-i Aliye-i Osmaniye'nin Bahr-i Siyah Cenubunda Bulunan Limanlar" başlıklı harita (D.B.452/348) Harita-8, buradaki Trabzon portolunu Harita-8a'da ve basıldığı matbaa bilinmeyen "Bahr-i Siyah Cenup Sahilinde Bulunan Limanlar" başlıklı harita da (D.B.452/361) Harita-9, bunun içindeki Trabzon portolunu da Harita-9a'da gösterilmektedir.

#### TRABZON'U ERMENİSTAN LİMANI OLARAK GÖSTERME ÇABALARI VE HAYALLERİ

Harita-6 ve 6a ile Harita-7 ve 7a'da gösterilen İngiliz haritaları incelendiğinde; Trabzon'un sadece 7 mil batısındaki Platana (Akçaabat) limanı Anadolu'da gösterilirken, Trabzon limanının ise Ermenistan'da gösterildiği görülecektir. Bu çabanın sadece İngilizler tarafından gösterilmediği; 1920 yılı sonlarında Amerikan Başkanı Wilson'un, çizdiği sınırla Tirebolu'yla birlikte Trabzon'u Ermenistan'a bıraktığı (Özel, 1991:227) bilinmektedir. Trabzon ve halkı "Milli Mücadele" için çalışırken, 8 Mayıs 1920 günü Trabzon'a gelen ve Amerika'nın Karadeniz filosu komutanı olduğu anlaşılan amiral valiliği ziyaret etmişti (Özel, 1991: 209). Amerikan savaş gemisi (gemileri) mürettebatının da kendisini Ermenistan'da zannettikleri veya hayal ettikleri Resim-7'de sunduğumuz 8 mayıs 1920 tarihli ve ilk defa bu sempozyumda yayınlanan fotoğrafta da görülmektedir.

#### 4. Sonuç

Trabzon; tarihte ipek yolu için olduğu gibi bugün de Orta Asya ve İran için batıya ve Avrupaya açılan en önemli limanlardan biridir. Geçmişte batının, Kafkaslar, Hazar petrol havzaları, İran ve Orta Asya'daki çıkarlarına ulaşması için en kısa yolun başındaki Trabzon Limanı; coğrafya değişmediği için bugün de batı

için elde edilmesi veya elinde bulundurulması gereken en önemli limandır. Ülkemizin ve ulusumuzun da bunun bilincinde olarak Trabzon'u ve Trabzon Limanını; tarihini ve bütün kıymetlerini koruyarak geleceğe ve gelecek nesillere taşıması gerekmektedir.

### Teşekkür

İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığı'na; Koleksiyonundaki eski Karadeniz ve Trabzon haritaları ile "The Black Sea Pilot" kılavuz kitaplarının bu çalışmada kullanılmasına izin verdiği için teşekkürü bir borç bilirim.

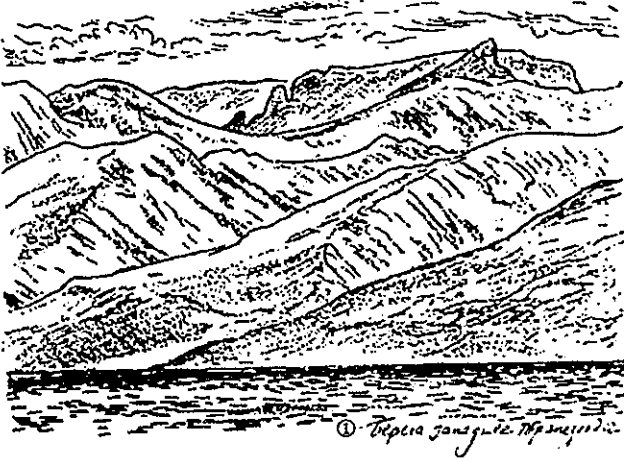
### KAYNAKÇA

- Bijşkyan, P.M. (1969). *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası 1817-1819*. Çev: H.D.Andreas-yan. İstanbul: Edebiyat Fakültesi Basımevi.
- Hydrographic Office, Admiralty. (1884). *The Black Sea Pilot*. London: Admiralty.
- Hydrographic Office, Admiralty. (1908). *The Black Sea Pilot*. London: Admiralty.
- Ksenophon. (2011). *Anabasis*. Çev: O.Yarlıgaş. İstanbul: Kabalcı Yayınevi.
- Lansere, Y.Y. (2004). *Ankara Yazı*. Çev: A.Acaloğlu. İstanbul: Kaynak Yayınları.
- Özel, S. (1991). *Milli Mücadelede Trabzon*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Rasim, A. (1930). *Türkiye Coğrafyası Sahilisi; Karadeniz Sevahili*. İstanbul: Büyük Erkanıhar-biye IX. Deniz Şubesi.
- Safvet. (1994). *Bahriyemiz Tarihinden Filasalar*. İstanbul: Dz.K.K. Basımevi.
- Usta, V. (1999). *Anabasis'ten Atatürk'e Seyahatnamelerde Trabzon*. Trabzon: Serander Yayınları.
- Ülkekul, C. (2009). *Türk Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Çalışmalarının 1909 Öncesi Tarihi*. İstanbul: Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Daire Başkanlığı.
- Çubuk, A.R. (2011). *Eski Deniz Haritaları ve Tarihi*. Gemi İnşa Sanayi: Türkiye Gemi İnşa Sa-nayicileri Birliği Dergisi, 45 (9): 46-47.
- Dwight, H.G. (1915). The Gates to the Black Sea: The Dardanelles and the Bosphorus. *The National Geographic Magazine*, XXVII (5): 435-459.
- Karadeniz ve Marmara Denizi Atlası*. (1274/1878).
- Hydrographic Office Karadeniz Haritaları Atlası*.
- Türk Deniz Müzesi harita Kataloğu*. Ankara: Dz.K.K. Basımevi. 2001

### 6. Ekler



Resim-1: The Black sea Pilot (1908)'de Trabzon Şehri ve Boztepe Gravürü



Resim- 2:  
Y.Y.Lansere;  
Trabzon'un Batı  
Kıyıları (1922)



CAPE IERÓS, South, distant one mile.

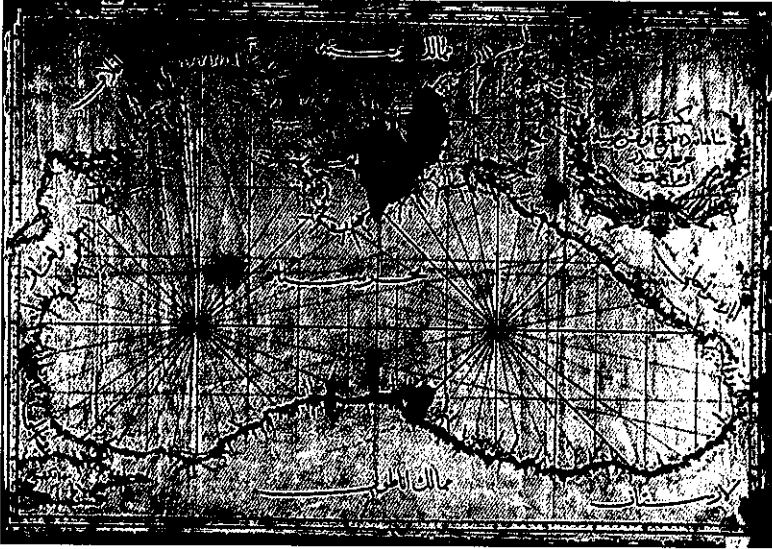
Resim-3: Yoros Burnu (The black Sea Pilot: 1908)



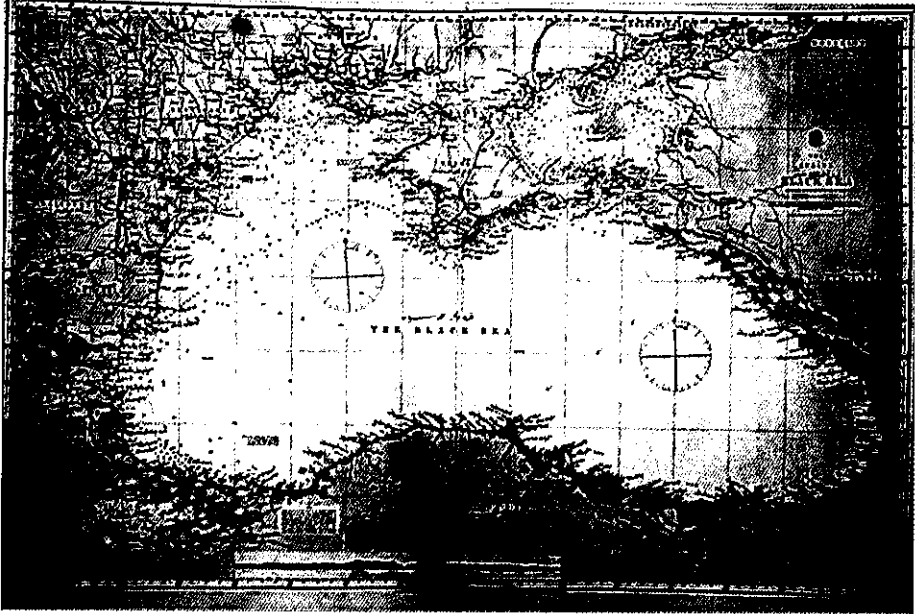
THE WATER FRONT OF TRABZOND (SEE PAGE 457)

Resim-4: Trabzon Kıyısı (The National Geographic Magazine: 1915)

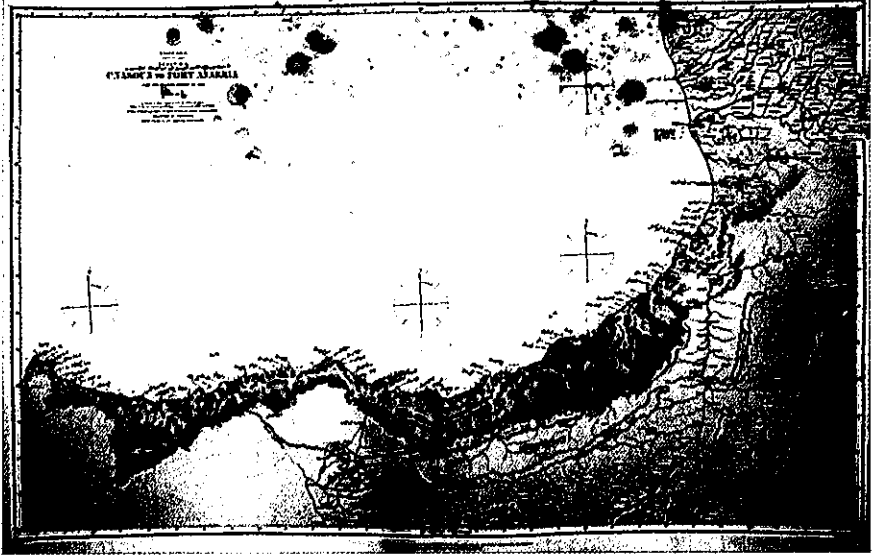




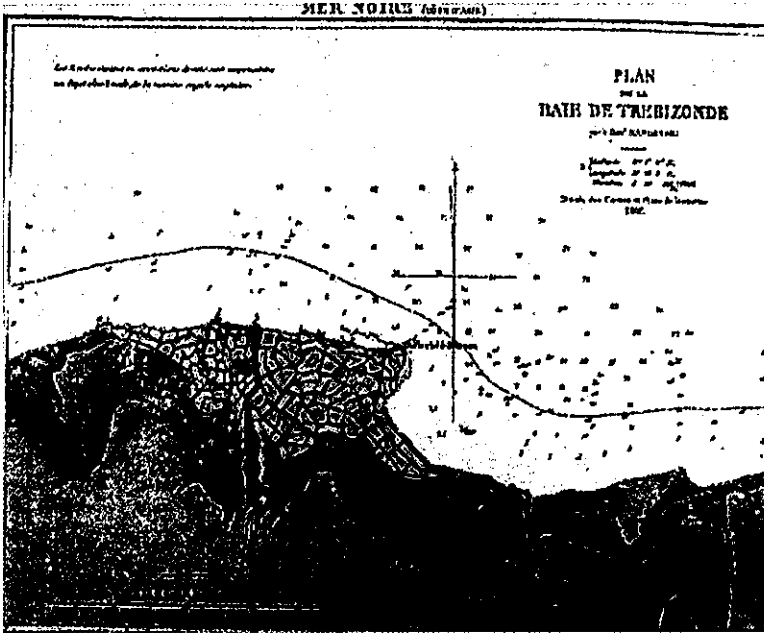
Harita-1: Mekteb-i Bahriye Yapımı Bahr-i Siyah (Karadeniz) Haritası (1840). İstanbul Deniz Müzesi koleksiyonu (D.B. 4082/118)



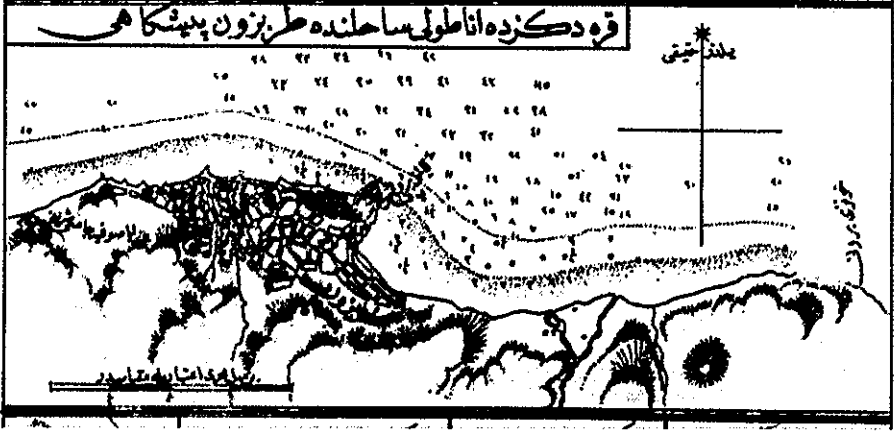
Harita-2: 1877 Basımı 2214 Numaralı İngiliz Haritası



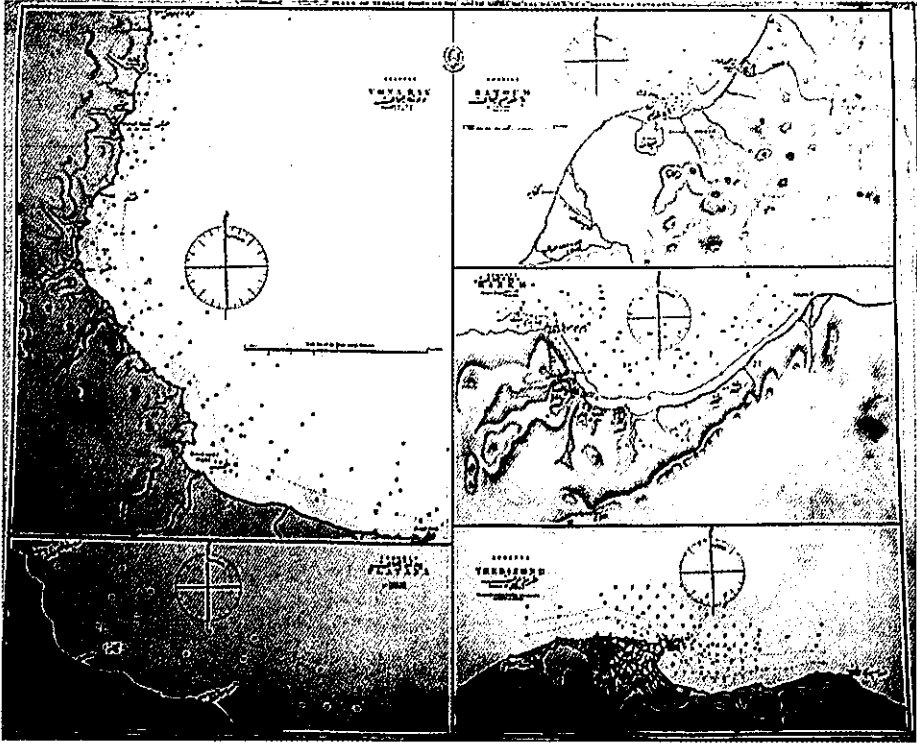
Harita-3: 1863 Basımı 2236 Numaralı İngiliz Haritası



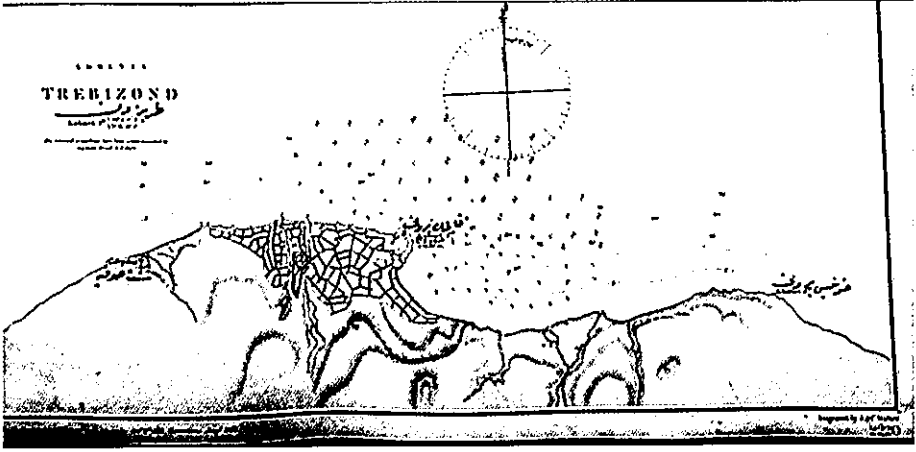
Harita-4: Manganari'nin 1866'da Paris'te Bastırdığı Trabzon Limanı Planı



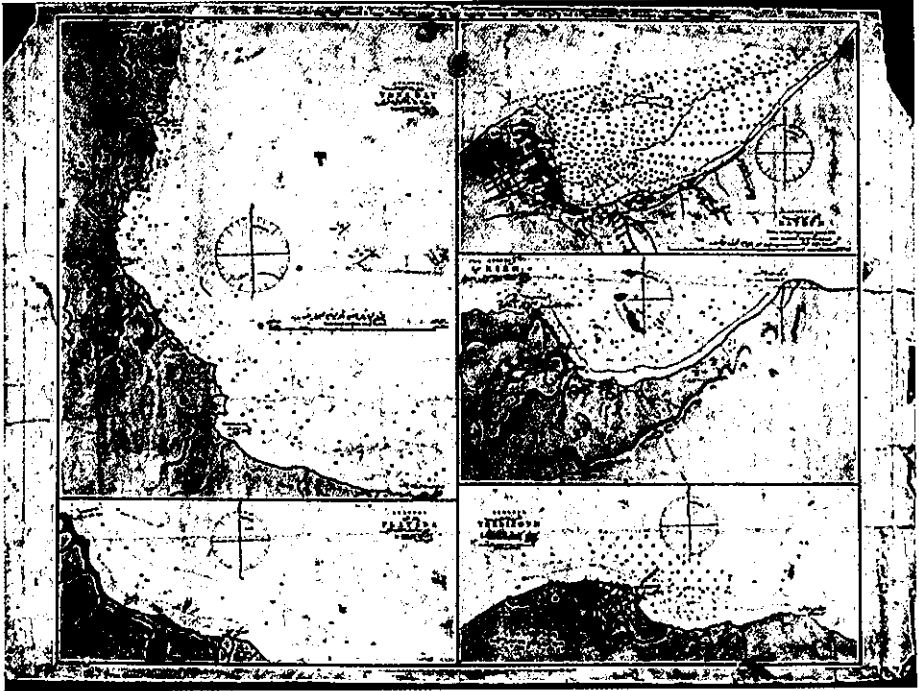
Harita-5: "Karadeniz ve Marmara Denizi" Atlasının (1878) 4B sayfasındaki  
"Trabzon Önleri" Haritası



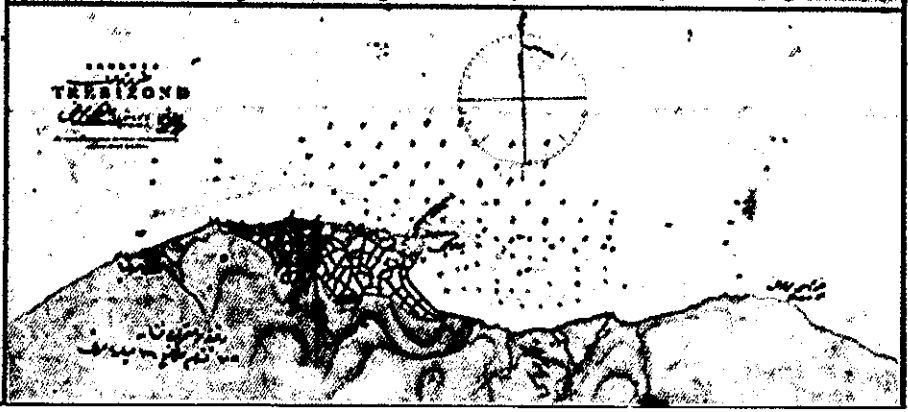
H Harita-6: 1863 Basımı 2220 Numaralı İngiliz Haritası



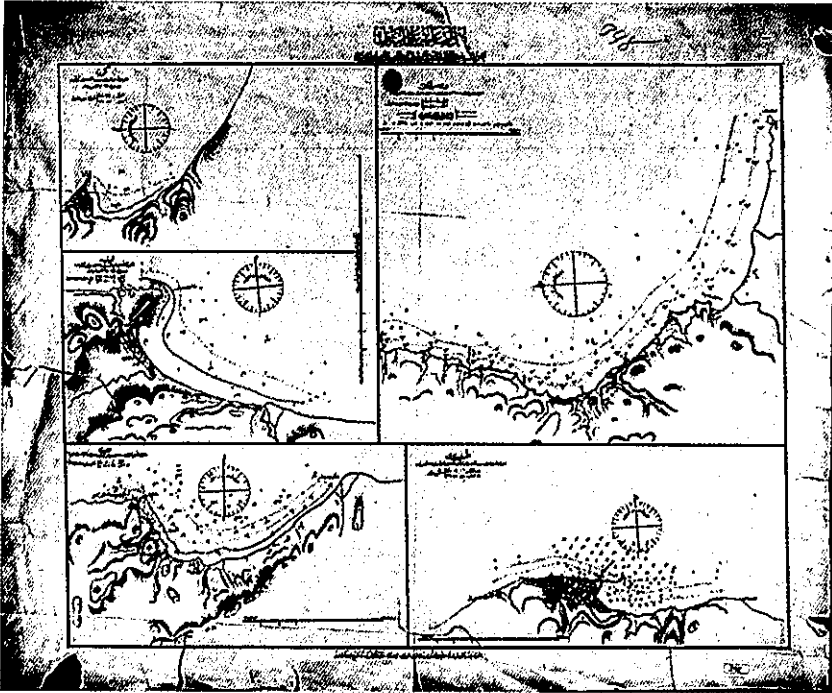
Harita-6a: 1863 Basımı 2220 Numaralı İngiliz Haritasında Trabzon Portolonu



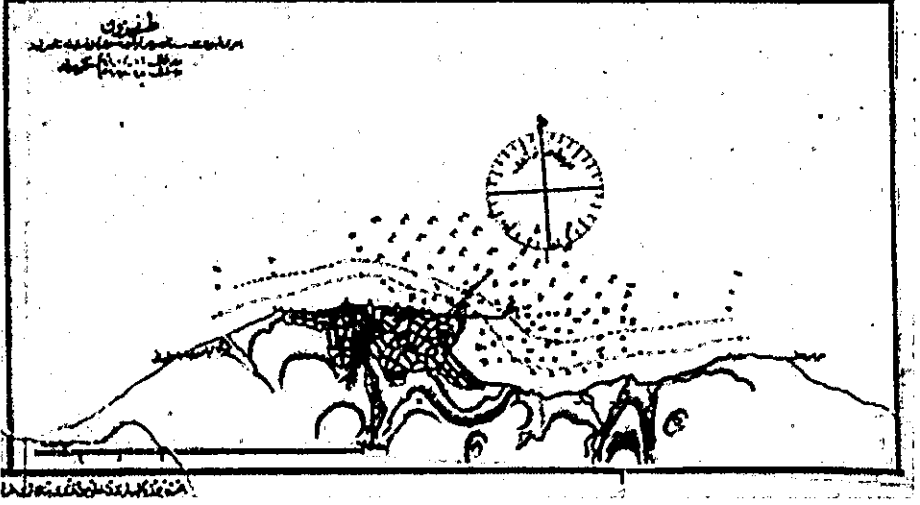
Harita-7: 1880 Basımı 2220 Numaralı İngiliz Haritası. İstanbul Deniz Müzesi koleksiyonu (D.B. 452/188)



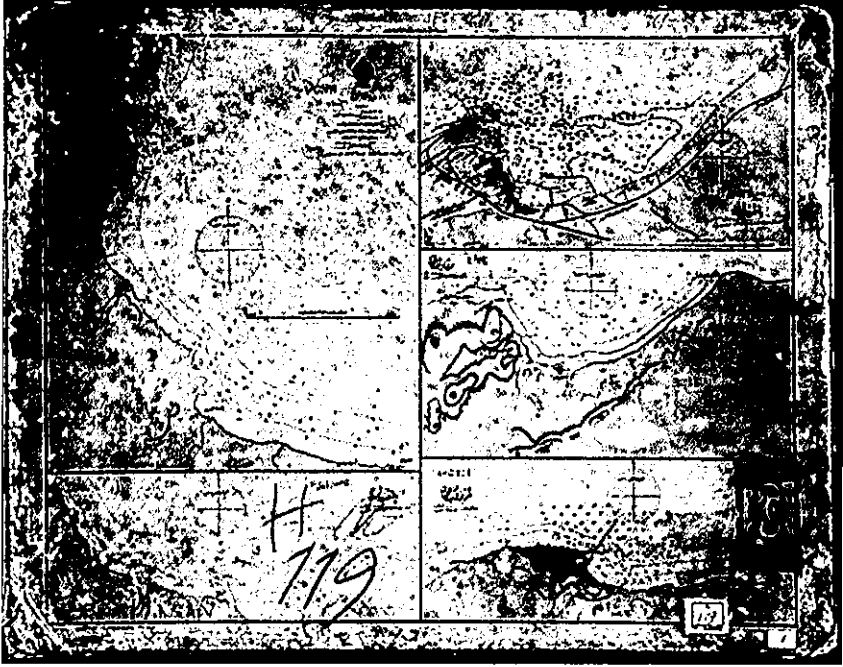
Harita-7a: 1880 Basımı 2220 Numaralı İngiliz Haritasındaki Trabzon Portolonu



Harita-8: Matbaa-i Bahriye Harita Resimhanesi Basımı Devlet-i Aliye-i Osmaniye'nin Bahr-i Siyah Cenubunda Bulunan Limanlar Haritası. İstanbul deniz Müzesi koleksiyonu (D.B.452/348)



Harita-8a: Matbaa-i Bahriye Harita Resimhanesi Basımı Haritadaki  
Trabzon Limanı Portolonu



Harita-9: Bahr-i Siyah Cenup Sahilinde Bulunan Limanlar Haritası. İstanbul Deniz  
Müzesi koleksiyonu (D.B. 452/361)



Harita-9a: Bahr-i Siyah Cenup Sahilinde Bulunan Limanlar Haritasi'ndaki  
Trabzon Portolonu

## **Doğu Karadeniz Kıyılarındaki Ticarî Gemilerin Güvenliği (1700-1774)**

**Doç. Dr. Temel ÖZTÜRK**

*Karadeniz Teknik Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, 61080 Trabzon*

*E-posta: tozturk61@gmail.com*

### **Özet**

Bilindiği üzere Karadeniz, Fatih Sultan Mehmet'in Kırım'da birlikte tüm bölgeyi fethetmesi sonucu Türk Gölü haline geldi. Böylece bu denizdeki ticaret diğer ülkelere kapatılmış oldu. Yani bir başka ifade ile Karadeniz limanları ihracat ve ithalat limanı olmaktan çıkıp iç dolaşım mallarının sevk edildiği limanlar haline getirildi. Bu açıdan Karadeniz, Küçük Kaynarca Antlaşması'na (1774) kadar dış ticaretteki kapalılığını ve Türk Gölü olarak varlığını sürdürdü. Ancak XVII. yüzyıl sonları itibariyle güçlenmeye başlayan Rusya, Karadeniz'e açılma yönünde Osmanlılar ile önemli bir rekabete girdi. Bilhassa 1700'lü yıllardan itibaren başlayıp 1774'e kadar Rusya'nın sergilediği tüm girişim bu rekabetin ve Karadeniz'e hâkim olmanın bir göstergesiydi. Bu gelişmelerin bir sonucu olarak dönem içerisinde bilhassa Doğu Karadeniz kıyı şeridindeki ticarî gemiler açısından güvenlik sorunu geçmiş dönemlerden biraz daha ehemmiyet arz eden bir yapıya büründü. Zira artık Kazak, Abaza ve Gürcü saldırıları yanında bunları destekleyen bir güç olarak Rusya ön plana çıktı. İşte bu süreç içerisinde bölgenin güvenliğinin sağlanmasına Osmanlılar daha da önem verdi. Bu çerçevede belirlenen bildiri konusunda ticaret gemileri açısından ortaya konulan güvenlik tedbirleri ifade edilmekle birlikte hem devletin bölgede Ruslara karşı yapılanması hem de ticaretin aktif olarak devam etmesi yönündeki işaretler de belirtilecektir. Ayrıca devletin aldığı tüm tedbirler yanında bölgenin iklimsel sorunları üzerinden ticarî gemiler açısından sağlanan güvenlik tedbirlerine de değinilecektir.

## Anahtar Kelimeler

Osmanlılar, Ticaret, Doğu Karadeniz, Güvenlik.

# **The Security of Commercial Vessels in The Eastern Black Sea Coast (1700-1774)**

## **Abstract**

*Black Sea region became a Turkish lake after Mehmet II conquered the whole region with Crimea. Thus, trade on this sea was closed to the other countries. In other words, Black Sea ports were not for exportation and importation any more. They were brought to the places dispatching internal circulation goods. Therefore, Black Sea kept on its closure to foreign trading and its existence as a Turkish lake until Treaty of Kucuk Kaynarca (1774). But, Russia getting stronger in the late 17th century, entered into rivalry with Ottoman Empire for Black Sea dominance. Especially, all enterprises displayed by Russia from 1700's to 1774 were an indicator of this rivalry and effort of Black Sea dominance. As a result of this progress, security of trading ships on the coasts of eastern Black Sea got more important position than previous periods. Forasmuch, Russian attacks as well as Cossacks, Abkhazians and Georgians stood out anymore. In this period, security of the region was getting more important for Ottomans. In this study, security measures for trading ships, settlement of the Sublime Porte against to Russians in Black Sea region and signs on continuation of trade actively will be expressed. In addition, all the measurements taking by the government and security measurements for trading ships with regard to the climatically problems of the region will also be stated.*

## **Keywords**

*The Ottomans, Trade, Eastern Black Sea, Security.*

## **1. Giriş**

Osmanlılar, idaresi altında bulundurdıkları bölgeleri ve buradaki aktiviteleri konumlarına göre gerek karadan, gerekse denizden muhafaza altına almışlardı. Karadaki güvenliği asker ve muhkem kalelerle sağlarken, deniz güvenliği yanında yine sahil kesimlerin emniyeti açısından da gemiler kullanılırdı. Bildirinin konusu olan Doğu Karadeniz kıyılarına ilişkin harita göz önünde bulundurulursa, bilhassa belgelerin ifadelerine göre burası Trabzon'dan başlayıp bir hilâl şeklinde Gönnye, Batum, Faş, Anakra ve Sohum çizgisinde hatta biraz daha ileride Kırım'a doğru son bulmaktadır. Bu yerler içerisinde belgelerde Faşl, Anakra ve Sohum'dan sıklıkla bahsedilmekte ve haliyle önemleri ortaya konulmaktadır.

Zaten sadece bu üç yer değil, bölgedeki diğer yerler üzerinde de dikkatlerimizi yoğunlaştırırsak; buraların güvenlik açısından Anadolu'nun, Doğunun ve Kafkasların kaleleri olduğu rahatlıkla görülebilir. Faş, Anakra ve Sohum Kafkaslar için hayatî derecede önemlidir. Bu yerler sadece kara parçasının değil, denizin güvenliği açısından da stratejik bir konumdadırlar. Bu nedenle oldukça önemli olan bu yerlerin güvenliğini sağlamak da devletin önde gelen işleri arasındaydı.

Tüccar gemileri Karadeniz'in bu bölgesinde kuzeyden yani Kırım tarafından gelen köle ve ticarî emtia naklini gerçekleştirirlerdi. Bu ticaret, Karadeniz'in kuzeyinden güneyine yapılırken tam tersi olarak güneyinden kuzeyine de yapıldı. Bu güzergâhta yukarıda bahsedilen köle ve ticarî emtia dışında sahtiyan, hububat, gemicilik malzemesi ve maden gibi maddeler de taşınırdı. Savaş zamanları ise bölgedeki ticaret gemileri çoğunlukla askeri malzeme yani top ve cephane mühimmatı yanında asker ve erzak mühimmatı taşırdı.<sup>2</sup> Bunların dışında bilhassa Trabzon'dan hareketle Faş Kalesi'nin tamiri için bu yöne giden gemiler taş naklelerdi. Mesela 1726'da Faş'a taş nakledilmesi için Ünye, Büyük Liman, Sürmene ve Pulathane iskelesinden 50, Giresun İskelesi'nden 10 ve Rize İskelesi'nden 5 olmak üzere toplam 65 güverteli melekse gemisi kiralanmış ve ücretleri Faş bina emini tarafından ödenmişti (TŞS, 1889, 1726). Ticarete kullanılan gemi türleri bu dönem için tek ve çift ambarlı olarak dizayn edilen gemilerin yanında kısa mesafelerde kullanılan kayıklardan oluşurdu. Bilhassa bu bölgede ticarete ön plana çıkan gemi cinsi melekselerdi. Melekseler bazı belgelerde gemi bazı belgelerde kayık olarak zikredilmekte ve Karadeniz'in bu kuzey-doğu kısmında rahatlıkla kullanılırlardı.<sup>3</sup> Bölgedeki limanlara yanaşamayan gemilerden mallar kayıklarla kıyıya taşınırdı. Mesela 1740'ta Trabzon'a gelen bir gemideki malların civardaki Pulathane'ye taşınabilmesi için 250 kayık kullanılmıştı (TŞS, 1906, 1740). Trabzon limanı Karadeniz'in bu bölgesindeki ticarete önemli bir yere sahipken<sup>4</sup> buradan deniz yolu ile Sohum ve Faş taraflarına da bir dolaşım söz konusuydu. Ayrıca Trabzon'un civar yerleşim merkezlerinden Gönnye, Batum, Rize ve Sürmene'ye de deniz yolu ile ticarî seferler düzenlenirdi. Bu gibi kısa mesafelerde daha çok kayıklar kullanılırdı. Örneğin 1736'da farklı bir taşımacılığı da ortaya koyması açısından kiralanmış 25 kayık Faş'a gidecek ulakları yerlerine ulaştırmışlardı (TŞS, 1901, 1736). Yine bu dönem için Trabzon Limanı'ndan batı yönünde olan Sinop'a bile ticarî sevkıyatlar yapılırdı.<sup>5</sup>

## **2. Doğu Karadeniz'deki Tüccar Gemilerine Sağlanan Güvenlik**

Osmanlılar, Karadeniz civarındaki yerlerin fethini sağladıktan sonra, daha doğrusu Karadeniz'i bir "Türk Gölü" haline getirmeleri akabinde denizdeki her türlü faaliyetin güvenliğini daima gemilerle rutin bir şekilde sağlamaktaydılar.

Aslında XVII. yüzyıl başlarındaki Kazak eşkıyalarının saldırılarını saymazsak, Karlofça'nın (1699) hemen öncesinde ve XVIII. yüzyılın ilk yarısında meydana gelen savaflara kadar Karadeniz'de güvenliği tehdit edecek önemli unsurlar mevcut değildi. Fakat XVIII. yüzyılın başlarından itibaren aralıklarla bilhassa Faş, Anakra ve Sohum'a düzenlenen Abaza eşkıyası saldırıları bu sahil bölgelerinin dolayısıyla burada seyreden ticarî gemilerin ve kayıkların güvenlik sorununu ortaya koymuştu. Abazalara zaman zaman Rus ve Gürcü gruplarının da eklenmesiyle bu sorun önemini daha da artırmıştı. XVIII. yüzyılın ilk yarısında yaygın olan bu saldırılar karşısında bölgenin karadan güvenliğinden ziyade bilhassa denizden takviye edilmesi hususu ön plana çıkmıştı.

### 2.1. Denizdeki Tehdit Unsurları

Önceki dönemlerde Doğu Karadeniz kıyılarında görülen Kazaklar<sup>6</sup> XVIII. yüzyıl itibariyle Rusların askeri birlikleri içerisinde yer almalarıyla farklı bir yapıya büründü ve tüccar gemileri için bu denizdeki sularda geçmişe oranla önemli tehlike olmaktan çıktı. Ancak XVIII. yüzyıl itibariyle onların yerini bu sularda bazen Rus idaresinde bazen Gürcü birliklerle hareket eden bir başka tehdit unsuru olarak Abazalar aldı. Abazalar Batı Kafkasya'nın Karadeniz sahillerinde oturan bir kavimdir. Abaza memleketi, Karadeniz'in doğu sahilini ve Kafkasya'nın batı kıyısını teşkil eden arazinin kuzey tarafındadır. Genel olarak kıyı kesiminde oturanlar Hristiyan iken, iç kesimlerde ve dağlar arasındaki vadilerde oturanlar (Abazalar) Müslümandır.

Bölgenin güvenliğinde Osmanlılar açısından tehlike unsuru oluşturanlar Hristiyan Abazalardır. Bunların zaman zaman gerçekleştirdikleri saldırılar Rus ve Gürcüler tarafından desteklenir veya koordine edilirdi. Bu tür saldırılara karşı bölgedeki kalelerin güçlendirilmesi yanında denizden yapılan taarruzlara karşı gemilerle korumalar yapılırdı.

1732 tarihli bir belge, Anakra ve civarının Abaza eşkıyası tehlikesinde olduğundan gemilerle güvenliğinin sağlanmasını belirtmektedir (TŞS, 1895, 1732). XVIII. yüzyıl ortalarında ise Abaza halkı Osmanlılara karşı isyan hareketi başlatıp Sohum Kalesini ele geçirdi. Osmanlılar kısa bir süre sonra kalenin kontrolünü tekrar ellerine geçirerek bu saldırıyı savuşturdular (BA, A.DVN.MHM, 5/27, 1747). 1734'te yine Faş Kalesi civarında olan Abaza eşkıyası denizden gelip geçen tüccar gemileri için önemli bir tehlike oluşturmuştu (TŞS, 1894, 1731). Abaza eşkıyası yanında Gürcü eşkıyası da birlikte hareket edip Karadeniz'in kuzey-doğusunu tehdit etmekteydi. 1722'de bu iki eşkıya grubu Gönve civarını ve buradan gelip geçen tüccar gemilerini zor duruma düşürmüştü (BA, Ali Emiri, Ahmed III, 1713, 1722).

İşte bahsi geçen Rus ve onların himayesindeki Abaza ve Gürcü gruplarının

bölge üzerinde gerek karadan gerekse denizden düzenledikleri eşkıyalıkları bölgenin güvenliği noktasında da karadan ve denizden tedbirler alınmasını gündeme getirmişti (BA, MAD, 9910, 1722). Ayrıca onların bu tür eşkıyalık hareketleri sonucu devlet, Abaza ve Mekril taifesine tuz naklinin yasak olduğunu tüccarlara sıkı sıkıya tembih etmişti (BA, MD, 138, 1732).

## 2.2. Tüccar Gemilerinin Denizden Güvenliği

Bölgede güvenliği sağlayan gemiler belgelerin diliyle “mîrî” yani devlete ait gemilerdi. Bu gemiler işkampoye, kalyon, çektiri, kancabaş, firkate ve koliklerden oluşmaktaydı.<sup>7</sup> Ancak bunlar içerisinde muhafaza maksadıyla çoğunlukla ismi zikredilen işkampoyelerdir. Kalyon, çektiri, kancabaş, firkate ve kolikler muhafaza yanında tüccar gemilerinin yeterli olmadığı zamanlarda mühimmat sevkiyatında da kullanılmaktaydı. Mesela Gürcistan Seferi dolayısıyla çektiri ve şaykalarla Trabzon’a cephe sevkiyatı yapılmıştı (TŞS, 1867, 14 Eylül 1703). Kalyon, kancabaş ve firkateler mühimmat sevkiyatı yanında muhafazalarda kullanılmaktaydı. Örneğin Trabzon ve civarının eşkiyadan muhafazası için tersâne-i âmireden 4 kancabaş görevlendirildi (TŞS, 1874, 29 Mayıs 1714). Kancabaşlar Faş ve Sohum muhafazalarında da görev yapmışlardı (TŞS, 1889, 27 Mayıs 1727; TŞS, 1890, 22 Mayıs 1728). Kancabaşlar yanında firkateler de Sohum ve Faş güvenliğinde hizmet görmüşlerdi (TŞS, 1889, 26 Mayıs 1727). Yine bu yerlerin güvenliği amacıyla çeşitli tarihlerde Sinop’ta mîrî kalyonlar da yapılmıştı (TŞS, 1869, 6 Mayıs 1707).

Tersane-i Âmire’den gönderilen gemiler dışında Doğu Karadeniz’de güvenliği temin edenler Sinop, Of, Sürmene, Faş ve Batum iskelelerinde yapıldı. Bunlar içerisinde kalyonlar sadece Sinop’ta (TŞS, 1869, 2 Mayıs 1707), işkampoyeler ise Of ve Sürmene yanında Faş ve Batum’da da inşa olunurdu. Of ve Sürmene iskelelerinde önceden beri melekse gemileri yapıldığından, kereste temini açısından kolaylık sağlanacağı vurgulanarak buralarda işkampoyelerin de yapılması bildirilmekteydi (TŞS, 1895, 9 Temmuz 1731; BA, Ali Emiri, Mahmud I, 1410, 10 Temmuz 1731). Ancak bölgenin muhafazası açısından buralar Batum ve Faş’a uzak olduğundan bilhassa kereste nakli vs. zorluklar dolayısıyla geçici olarak Batum ve Faş iskelesinde de işkampoyeler imal edilmişti (TŞS, 1895, 15 Temmuz 1731). Bölgenin güvenliği noktasında kalyon ve işkampoye tarzındaki gemilerden yılda belirli miktarda inşa edilirdi. Belgelere göre Sinop’ta 2 kalyon Sürmene ve Of’ta ise 12 işkampoye yapıldı. Bu işkampoyelerin 5’i Sohum, 5’i Faş, 2’si de Anakra kaleleri için inşa edilmişti (TŞS, 1895, 11 Temmuz 1731). Bunların cephe, mühimmat ve ustaları Trabzon’dan temin edildiği gibi çoğunlukla İstanbul’dan gönderilirdi (BA, Ali Emri, Mahmud I, 1410, 20 Temmuz 1731; TŞS, 1895, 9 Temmuz 1731). Devlet, Karadeniz’in ve bilhassa bölgenin güvenli-

ğini sağlayan gemilerin yapımına oldukça önem vermekte ve gemi yapımının hiçbir şekilde geri kalmaması üzerinde durmaktaydı. Gemi yapımını engelleyen her türlü eşkıyalık ve fesada karşı tedbirli olunması yöneticilere bildirilmekte ve bu gibi harekette bulunanların geciktirilmeden cezalandırılması emredilmekteydi (TŞS, 1869, 1707).

### 2.3. Bölgedeki 9 Derya Beyi

Karadeniz'in kuzey-doğu sahilini koruyan gemilere ek olarak Karadeniz'in tümünde devriye gezen bir Osmanlı donanması mevcuttu. Belgelerin bize yansıttığı kadarıyla 18. yüzyılın bu ilk yarısında denizin kuzey-doğu kısmını koruyan bu donanma 9 gemiden oluşmaktaydı. Çektiri, firkate ve kancabaşlardan oluşan bu donanmadan 5'i Faş, 2'si Sohüm ve diğer ikisi de Soğucak Kaleleri muhafazasında olmak hasebiyle yeri geldiğinde bu bölgelerde de kışlamaktaydılar (BA, MAD, 3337, 19 Ağustos 1724). Çektirilerin haricinde firkate ve kancabaşlarda 240 levent yer almaktaydı.

Karadeniz'in kuzeydoğu sahilini koruyan gemilerin görev süreleri sınırlı olup, bu bölgelerdeki tehdidin ortadan kalkması durumunda gemilerin de görevleri sona ermekteydi. Yani bölgede güvenliği tehdit eden kuzey savaşları, Rus ve Gürcü saldırıları yanında bilhassa belgelerde sıkça ifade edilen Abaza ve Mekril eşkıyası baskınlarının sona erdiği zaman güvenliği sağlayan gemilerin görevleri bitmekte ve uygun bir yerde limana çekilmekteydiler (TŞS, 1877, 29 Ocak 1719).

### 2.4. Kılavuz Kaptanlık

Karadeniz'in çoğu zaman sisli ve fırtınalı olması seyir halindeki gemileri daima zor durumda bırakıyordu. Hele bu bölgeyi bilmeyen gemiciler açısından durum fiyasko ile sonuçlanmakta ve gemi kazaları kaçınılmaz olmaktaydı. Kazaya uğrayan gemiler, güvenliği temin eden gemilerden ziyade Faş ve Sohüm'a zahire naklinde bulunan kayık ve gemilerden oluşmaktaydı. Mesela Faş'a un götürmek üzere denize açılan kaptan, Mapavri Kazası açıklarında fırtınaya yakalandığında kayığın batmasını önlemek için 345 kile unu denize boşaltarak kayığını kurtarabilmişti (TŞS, 1894, 31 Ocak 1733). Yine Trabzon'dan Soğucak Kalesi'ne zahire götüren gemi fırtınaya yakalandığında zorlukla Sinop'a sığınabilmişti (TŞS, 1914-Ek1, 23 Mayıs 1746).

Kılavuz kaptanlık önce bilgiye sonra da deneyime dayanan bir görevdi. Kılavuz kaptanlar gemi kaptanları ile sürekli irtibat içerisinde görevlerini icra ederlerdi. Geminin kılavuzlama programı aşamasında yani yön ve rota tespitinde gemi kaptanı ile ortak hareket ederlerdi. Ancak gemideki yetkileri bakımından gemi kaptanının önünde hareket edemezlerdi. Yine de bölgeyi bilmeleri açısından kaptanın çok gerisinde kalmayıp, bölgeye yönelik bilgi ve tecrübeleri yönünde

ondan daha da ileride yer almaktaydılar. Aslında bu aşamada, kılavuz kaptanların yetişmeleri gündeme gelmektedir. Bu yönde kılavuzlar haliyle gemilerde yetişirdi. Fakat belgelerde, daha önce gemi kaptanlığı yapıp-yapmadıkları ya da gemilerde ne gibi görevlerde bulunduklarına dair bilgi yoktur. Durum her ne kadar böyle olsa da; kılavuzun bir gemi kaptanı kadar bilgi ve tecrübesi olduğu aşikârdır.

Kılavuzların talebinde öne çıkan en önemli husus ve kılavuzların özelliklerini yansıtan nokta, daha önce de ifade ettiğimiz gibi bunların bölgeyi çok iyi bilmeleriydi. Kılavuz kaptanlar donanma gemilerine, çektiri ve kalyonlara verilmekteydi (TŞS, 1883, 1724; TŞS, 1893, 15 Haziran 1731). Bu gemiler hem Sohum ve Faş'ın muhafazası amacıyla, hem de bu kalelerin onarım ve hizmetinde gerekli malzemenin nakli için Karadeniz'e gönderilirdi. Kaptanları bölgeyi bilmediğinden bunlara kılavuz istenmekteydi. Bu yönde Faş Kalesi ve Sohum Kalesi'nin muhafazası için kalyon ve çektirilere kılavuz istenmişti (TŞS, 1886, 29 Nisan 1725; TŞS, 1890, 1728). Trabzon'dan verilen kılavuzlar çoğunlukla İstanbul'dan Trabzon'a gelip, buradan Faş'a gidecek gemilere tayin olunurdu (TŞS, BA, MAD, 132, 21 Mart 1734). Trabzon ve Sinop'tan her yıl kılavuz verildiği bazı belgelerde kayıtlıdır (BA, Cevdet, Bahriye, 5279, tarihsiz; TŞS, 1890, 25 Mayıs 1728).

Trabzon'dan talep olunan kılavuzlar muhtemelen günümüzde de olduğu gibi limanda hazır bulunmaktaydılar. "Seyr u sefayin" için verilen bu kılavuzlar, gemiye çıktıktan itibaren görevlerine başlar ve geminin Faş, Sohum vs. gideceği yere kadar eşlik edip, tekrar İstanbul'a dönene kadar gemide bulunurlar ve burada görevleri sona ererdi (TŞS, 1885, 7 Kasım 1725; TŞS, 1890, 1728).

### 3. Sonuç

Görüldüğü üzere belgelerin ifadesiyle Trabzon, Gönve, Batum, Faş, Anakra ve Sohum çizgisinde Karadeniz'in kuzey-doğu sahilini ve burada ticaret amacıyla seyreden gemileri Rus, Gürcü ve bilhassa Abaza eşkiyasından koruyan gemilerin bir kısmı tersaneden gönderilmiş, bir kısmı da Karadeniz'in çeşitli iskelelerinde yapılmıştı. Bu yönde Sinop'ta mîrî kalyonlar yapılırken, Faş ve Batum'daki inşa faaliyetini gösteren bir-iki kayıt hariç, Of ve Sürmene'de de işkampoyeler yapılmıştı. Bu inşa olunan gemilerin İstanbul'dan gönderilen malzeme ve personel dışında gerekli ihtiyaçları civar bölgelerden sağlanmıştı. Bilhassa işkampoyeler yapımında ve personel temininde çoğu ihtiyaç Trabzon ve civarından tedarik olunmuştu. İfade edilen güvenlik şeridinde görev yapan gemi personelinin her türlü tayinatları da yine Trabzon'dan sağlanmış ve buradan kiralanan gemilerle ilgili yerlere ulaştırılmıştı. Öte yandan özellikle sert ve dalgalı olan Karadeniz'in bu kesiminde deniz kazalarının önüne geçilmesi için güvenlik görevinde bulunan gemilere Trabzon'dan bölgeyi bilen kılavuzlar verilmişti.

## KAYNAKÇA

### Arşiv Kaynakları

BA, A.DVN.MHM Dosya No: 5, Vesika No: 27.

BA, Ali Emiri, Ahmed III 1713.

BA, Ali Emiri, Mahmud I 1410.

BA, Cevdet, Bahriye 5279.

BA, MAD 132, 3337, 9910.

BA, MD 138.

TŞS 1867, 1869, 1874, 1877, 1883, 1885, 1886, 1889, 1890, 1893, 1894, 1895, 1901, 1906, 1914.

### Basılı Eserler

Aydın, M. (1986). Faş Kalesi. *Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, 6: 67-138

Aygün, N. (2005). *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*. İstanbul: Serander Yayınevi.

Bostan, İ. (2005). *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*. İstanbul: Bilge Yayın Habercilik.

Güler, İ. (2011). Sinop-Trabzon ilişkileri ve Karadenizdeki işlevleri. İçinde Kenan İnan ve Yücel Dursun (Der.) *Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Araştırmaları Uluslararası Komitesi XVII. Sempozyumu Bildirileri*: 417-433. Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü.

Ostapchuk, V. (2001). The Human Landscape of the Ottoman Black Sea in the Face of the Cossack Naval Raids. *Oriente Moderno*, 20/81 (1): 23-95.

Öztürk, T. (2009). Karadeniz'de Kullanılan Melekse Türü Gemiler (1700-1774). *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 24/2: 85-102.

Öztürk, T. (2011). *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon*. Trabzon: Serander Yayınevi.

### Açıklamalı Dipnotlar

1. Faş Kalesi'nin stratejik önemi ve bilhassa XVIII. yüzyılın ilk yarısındaki tamirleri için bkz. (Aydın, 1986: 67-138).

2. Geniş bilgi için bkz. (Öztürk, 2011: 73-161).

3. Melekseler hakkında geniş bilgi için bkz. (Öztürk, 2009: 85-102).

4. Geniş bilgi için bkz. (Aygün, 2005: 115-291).

5. Geniş bilgi için bkz. (Güler, 2011: 417-433).

6. Geniş bilgi için bkz (Ostapchuk, 2001: 23-95).

7. Bu gemi türleri hakkında geniş bilgi için bkz. (Bostan, 2005).

### Kısaltmalar

A.DVN.MHM.: Bâb-ı Asâfi Divân-ı Hümâyûn Mühimme Kalemi

BA: Başbakanlık Osmanlı Arşivi/İstanbul

bkz.: bakınız

Der. : Derleyen veya derleyenler

MAD: Maliyeden Müdevver Defterler Tasnifi

MD: Mühimme Defterleri

TŞS: Trabzon Şer'iye Sicilleri

vs.: vesâire

## **Bandıra Usulsüzlüklerine Bir Örnek: Trabzon Kayıklarındaki Rusya**

Arş. Gör. M. Emre KILIÇASLAN

Ordu Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü

E-posta: memrekilicaslan@gmail.com

### **Özet**

Bandıra bir geminin tabiiyetini gösteren temel unsurlardan biridir. Osmanlı devleti zaman içerisinde verdiği ahidnamelerle çeşitli devletlerin bandıralarını taşıyan gemilere pek çok siyasi ve ekonomik avantaj sağlamıştır. 19. yüzyılda imzalanan ticaret antlaşmalarıyla bu imkânlar tüm büyük devletlere tanınmıştır. Osmanlı tebaasından kimi gemi sahipleri gemilerine yabancı devlet bandırası çekmek suretiyle bahsi geçen avantajlardan faydalanmak yoluna gitmişlerdir. 19. yüzyılda Trabzon vilayetindeki kayıkçılardan, bilhassa Rus bandırasını kayıklarına çekenler olduğu tespit edilmiştir. Bu çalışmada bu kişilerin Rus bandırasını kayıklarına ne amaçla ve nasıl çektikleri, Osmanlı'nın bu duruma ne şekilde tepki verdiği ortaya konulmaya çalışılmıştır.

### **Anahtar Kelimeler**

Bandıra, Trabzon, Osmanlı Devleti, Rusya.

## ***An Example Of Ensign Frauds: Russian Flagged Trebizond Ships***

### **Abstract**

Ensigns are one of the main elements that shows a ship's nationality. Along her history Ottoman Imperium granted capitulations to several states and this gave a lot

*of political and economic advantages to the ships which sails under the colors of those states. At 19th century all great powers enjoyed those benefits by signing trade treaties with Ottoman Imperium. Some of the shipowner Ottoman subjects wanted to take advantage of trade treaties by illegally ensigning their ships with foreign state flags. We documented that some of the shipowners from Trebizond followed the same path and ensigned their ships with espacially Russian flag at the second half of 19th century. At this research we tried to enlighten how and why these people (Trebizond shipowners) ensigned their ships with Russian flag and what was the Ottoman Imperium's reaction to this practice*

### **Keywords**

*The Ottomans, Trade, Eastern Black Sea, Security.*

### **1. Giriş**

Özel mülkiyetin ortaya çıkmasından itibaren insanoğlu kendine ait nesnelerin aidiyetini kanıtlayacak semboller kullanma eğiliminde olmuştur. Arazilere konulan sınır taşlarından hayvanların damgalanmasına kadar pek çok sembol bu bağlamda değerlendirilebilir. Deniz faaliyetinin başlangıcından itibaren de gemilere belli işaretler konularak aidiyetleri sergilenmiştir. Eski Yunan'da, aynı zamanda şehir devletlerinin koruyuculuğunu üstlenen, tanrıları temsil eden figürlerle bezeli gemiler yüzdürülüyordu. Vikingler kralın korumasını temsil eden metal bir haç direklerinin tepe noktasına yerleştiriyorlardı. Ortaçağ Avrupa'sında bandıralar günümüzdeki uygulamaya daha benzer bir şekilde hüviyetlerini kazanmaya başladılar. Bu dönemde bağlı oldukları ülkeyi, devleti, limanı temsil etme eğilimine girdiler. 15. yüzyıldan itibaren Avrupa gemilerini gösterir resimlerde başta, kıçta ya da direklerde bayrakların istisnasız bir şekilde dalgalandıkları görülürken bayraksız olmak bir geminin korsan gemisi olduğunu belirtti (Mansell, 2009: 13-14). Kısacası bandıra, bayrak ya da adına ne demek gerekirse 15. yüzyıldan itibaren gemilerin yelken, seren, dümen gibi bir vazgeçilmezi haline gelmiştir.

Gemiler gerek açık denizde ve gerek limanlarda tabiiyetlerine göre muamele görürler. Bir geminin tabiiyetini gösterir ilk unsur bandıradır. Dışarıdan bakan bir göz, karşısındaki gemiyle nasıl bir iletişim kuracağına gemiye belli kıstaslar ölçüsünde çekilmiş bandıraya göre karar verir. Bandıra elbette tek başına geminin hangi devlet tabiiyetinde bulunduğunu ispatlayacak bir belge sayılamaz. Tarih boyunca bir geminin uyrukluğunun kanıtlanabilmesi için bandıra yanında çeşitli unsurların varlığı da şart koşulmuştur (Pazarcı, 1989: 64).

Genel olarak deniz hukuku özele inildiğinde ise bandıra uygulamaları (gemi tabiiyeti) esasen uluslararası platformda kaidelere bağlanması gereken birer

alandır. Denizin sınır tanımayan yapısı, açık denizde farklı devlet mensubu gemilerin birbirleriyle ya da diğer bir devletin limanlarına gidip gelen gemilerin burarlarda yaşayabilecekleri sorunların çözümü hangi devletin iç hukukuyla çözülecektir. Hatta daha da ileri gidersek bir devletin kendi bandırasını taşıyan gemiyle olan ilişkilerini çözmesi için geleneksel hukuk ve kendi iç hukuku yeterli olacak mıdır, gibi sorular uluslar arası deniz hukukunu zorunlu kılmıştır. Fakat deniz hukukunun standartlaşması oldukça geç tarihlerde mümkün olabilmıştır.<sup>1</sup>

## 2. Deniz Hukuku Ve Gemi Tabiiyetinin Gelişimi

İlk deniz hukuku metinleri Rodoslulara atfedilir. Romalılar Akdeniz’de yüzdürdükleri gemilerle ilgili tasarruflarını bu kaidelere göre belirlerlerdi (Ertekin, 201: 93-94, Anand, 1983: 11-17). Fakat Akdeniz, Roma açısından bakıldığında bir havuz mesabesinde idi. Doğal olarak bahsi geçen kanun da deniz ticaretine yönelikti. İspanyollar 13. yüzyılda Libre del Consolat de Mar<sup>2</sup> adı altında denizcilik üzerine kanunlarını derlediler (Arı, 2007: 282). Fransızlara atfedilen Guidon de la Mer de deniz hukuku adına 16. yüzyılda yazıya geçilmiş bir diğer metindi (McFee, 1950: 210). Bu iki metin de aynen Roma örneğinde olduğu gibi deniz ticaret hukukuna yönelikti. Diğer yandan Batılı araştırmacılar tarafından görmezden gelinse de İslam hukukunun da deniz hukukuna dair hatırı sayılır bir külliyyatının bulunduğu günümüzde ortaya konmuştur. El-Escorial Yazmaları olarak bilinen, 11. yüzyıla tarihlenen ve Ebu’l-Kasım Halef b. Ebi Firas’a ait yazmalarda “İbni Ebi Firas, kendinden önceki maliki hukukçuların özellikle deniz ticaret hukukuna ait verilerinden istifade ile bir teori geliştirmeye çalışmıştır.” (Karaaslan, 2009: 4). Batıda uluslararası hukukun babası olarak gösterilen Hugo Grotius için geniş bir bibliyografya mevcuttur. Grotius, eseri “The Free Sea”de açık denizlerin serbestliği (mare liberium) ilkesini savunuyordu. İngiliz John Selden ise, Grotius’a kapalı deniz (mare clausum) doktriniyle karşı duruyordu (Arı, 2007: 285-86). Grotius’un felsefesi Batı’da deniz hukukunun temel taşlarından biri olmuş ve günümüzde uluslararası deniz hukuku bu felsefe ve bin yılların teamülleri üzerine bina edilmiştir (Kuran, 2009: 1).

Tabiiyet konusu Sanayi İnkılâbı ve Fransız İhtilalı’nın ardından uluslararası gündemi daha fazla meşgul etmeye başlamıştır. 19. yüzyılda uluslararası an-

- 1 Uluslararası hukukun ve uluslararası deniz hukukunun ortaya çıkışı ve gelişmesi üzerine hatırı sayılır bir bibliyografya ortaya çıkmışsa da 20. yüzyıl öncesi gelişmeler genelde üstünkörü ve birbirine benzer ifadelerle aktarılır. Deniz hukukunun ortaya çıkış tarihinde Doğu’nun rolünü de aktararak daha bütünlüklü bir portre çizen bir eser için bkz. R. P. Anand; *Origin And Development of the Law of the Sea*, Martinus Nijhoff Publ., Boston-1983.
- 2 Bu derlemede İslam Deniz Ticaret Hukuku külliyyatının etkisi olduğuna dair kuvvetli şüpheler mevcuttur. Bu şüphelerin ortaya koyularak ispatlanmaya çalışıldığı bir eser için bkz. Hassan Salih Khalilieh, *Islamic Maritime Law: An Introduction*, Brill, Leiden-1998.

lamda alınan kararlar bir bağlayıcılık taşımaktan ziyade rehber görevi görmekteydiler. Fakat 20. yüzyılda yaptırım gücü olan uluslararası örgütlerin kurulmasıyla bağlayıcılığı olan kaideler ortaya çıkabilmiştir. Fert tabiiyeti üzerine oluşturulan kaideler deniz hukukuna da tatbik edilerek gemi tabiiyeti üzerine uluslararası hukuk alanında bir literatür oluşturulmuştur. 1958'deki Cenevre Konferansı'nda gemi tabiiyeti konusu görüşülmüş ve belirli kaideler üzerine oturularak Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi'nin beşinci maddesinde çerçevesi tanımlanmıştır. 1982'deki Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin 91. Maddesi de yine gemi tabiiyeti hususuna hasredilmiştir (Pazarcı, 1989: 63). 20. yüzyıldaki bu işlemler bir ferdi tabiiyet davası üzerine Uluslararası Adalet Divanı'nın aldığı karar baz alınarak gerçekleştirilmiştir. Bu dava Nottebohm Davası olarak anılır. Bay Nottebohm Almanya'da doğmuş, 39 yıl boyunca Guatemala'da iş yapmış ve burada yaşamış, hayatının bir döneminde ziyaret ettiği Lihtenşayn'a yaptığı vatandaşlık başvurusu kabul edilmiştir. İkinci Dünya Savaşı esnasında Guatemala Hükümeti Nottebohm'un mallarını kendi kanunları çerçevesinde müsadereye tabi tutmuştur. Lihtenşayn, Bay Nottebohm'un haklarını Uluslararası Adalet Divanı nezdinde savunmak istediğinde Divan buna karşı çıkmıştır. Divan'ın kararına göre Bay Nottebohm ve Guatemala arasında Lihtenşayn ve Nottebohm arasında olandan daha gerçek bir bağ (genuine link) mevcuttur. Bu yüzden Lihtenşayn'ın, Nottebohm'un haklarını savunmaya hakkı yoktur. İşbu karar gemi tabiiyeti konusunda karşılaşılan karmaşalarda gemi ve bayrak devleti arasında gerçek bağ aranmasının yolunu açmıştır (Pamborides, 1999: 1-3).

19. yüzyılda milli devletlerin ortaya çıkışıyla tabiiyet hususu da daha hassas bir konuma gelmiştir. Vatandaşlık kavramının gelişimi devlet-teba ilişkilerinin farklı boyutlar alması vatandaşlık kanunlarının da daha net bir şekilde tanımlanmasına sebebiyet vermiştir. Böylece her bir devlet vatandaşlarıyla arasındaki ilişkiyi açıkça ortaya koyan kaideleri iç hukukuna almıştır. Gemi tabiiyeti meselesi de ferdi tabiiyet meselesiyle at başı gitmiş ve devletler kendi hukuklarında bir geminin bandıralarını takabilmesi için ne gibi şartları sağlaması gerektiğini belirtmişlerdir. Örneğin 19. Yüzyılın ikinci yarısında bir geminin Osmanlı bandırası takabilmesi için gemi sahiplerinden birinin Osmanlı teb ası olması yeterliydi. Oysa bir gemiye Avusturya bandırasının çekilmesi çok daha fazla şarta bağlanmıştı. Geminin Avusturya-Macaristan bandırasıyla seyri için; üçte iki hissesinin bu devlet vatandaşlarına ait olması, bir Avusturya-Macaristan limanına kaydedilmesi ve kaptanının da Avusturya tebaasından olması gerekiyordu (İsmail, 1918: 310). Bu dönemle beraber gemilerin devletlerle olan tabiiyet bağları bireylerinkiyle benzer bir şekilde ele alınıyordu. Fakat bu çeşitlilik karmaşanın da önünü açıyordu.

19. yüzyıl ve öncesinde gemiler ile bayrak devletleri arasındaki ilişkiyi de-

netleyecek uluslararası kurumlar ve kaideler bulunmadığı için devletler ve gemi sahipleri arasında tabiiyet üzerine çözümleri zor tartışmalar yaşanmıştır. Sermaye sahiplerinin, sermayelerinin selametini çeşitli ulusal, manevi değerler ve hukuki kaidelerden önde tuttukları bilinen bir gerçektir (Kuran, 2009: 19). Gemilerse tüccarların mallarını taşımak için kullandıkları nakil araçlarının başında gelir (Mansell, 2009: 1). Bu bağlamda sermayedarlar, en fazla kâr elde edebilecekleri yolları arar ve gemileri de bu yönde kullanmaktan geri kalmazlar. Bu sebeple gemilere farklı devlet limanlarına girilirken farklı bandıralar çekilmesi görülmedik bir uygulama değildir. Buna güzel bir örnek olarak çeşitli devletlere tabi gemilerin, Osmanlı limanlarına yanaşırken Fransa konsoloslarından aldıkları bandıraları çekmeleri gösterilebilir (Arı, 2007: 290-92). Böylece bir hile-yi şeriiyle hem Osmanlı hem de kanunlarına göre harbî sayılan devletler birbirleriyle ticaret yapabilmişlerdir.

### 3. 19.Yüzyılda Karadeniz’de Osmanlı Devleti’nin Bandıra Sorunları

Osmanlı Devleti, bilhassa Rum İsyanı ve Yunan Devleti’nin kurulmasından itibaren tabiiyet sorunlarıyla karşılaşmaya başladı.<sup>3</sup> Dünyadaki örneklere benzer bir şekilde fertler üzerine yaşanan sorunlar deniz araçları konusunda da yaşandı. Osmanlı’nın kıyısı bulunan tüm denizlerde gerek farklı devletlerin gemileriyle, gerekse kendi tebaasına ait gemilerle bandıra sorunları gözlemlenmiştir. Biz bu çalışma çerçevesinde bilhassa Doğu Karadeniz’de Osmanlı Devleti ve kendi tebaasından denizciler arasında yaşanan gemi tabiiyeti anlaşmazlıklarına eğileceğiz. Bunu yaparken denizcilerin ne amaçla usulsüz bandıralar çektiklerini ve Devlet’in bu usulsüzlükle baş etmek için ne gibi yollar takip ettiğini örnekler üzerinden ortaya koymaya çalışacağız.

Osmanlı Devleti yeni ele geçirdiği topraklardaki adet ve anlaşımları devam ettirmek şeklinde başlattığı kapitülasyon verme uygulamasını siyasi ve ekonomik çıkarlarına uygun olduğu için genişleterek sürdürmüştür. Osmanlı’nın kapitülasyon verme süreci üç ana başlık altında dönemlendirilir (Pamir, 2002: 85). Bu başlıklardan sonuncusu olan “Sürekli Kapitülasyonlar Dönemi”nde verilen ayrıcalıklar en geniş haline gelmiş ve Osmanlı’ya siyasi, sosyal ve ekonomik bakımdan zarar vermeye başlamıştır (Pamir, 2002: s.90). Kapitülasyonlardan faydalanan yabancı devlet tebaası tüccarlar, Osmanlı ülkesinde Osmanlı Devleti tabiiyetindeki tüccarlara göre oldukça avantajlı bir konuma geliyorlardı. Düşük vergi ödemek, kendi mahkemelerinde yargılanmak gibi haklar sayesinde daha yüksek kâr oran-

3 Osmanlı’da tabiiyet konusunun tartışıldığı yeni tarihli bir çalışma için bkz. Serbestoğlu İ. (2010), *Osmanlı Devleti’nde Tabiiyet*, Ondokuz Mayıs Üniv., S.B.E., Samsun, (Basılmamış doktora tezi).

ları yakalarken, devlet takibatına da maruz kalmıyorlardı. Dahası yabancı konsololar ve ilerleyen dönemde konsolos dairesinde çalışan tercümanlar (Osmanlı tebaası dahi olsalar) vergiden tamamen muaf olmak gibi daha geniş ayrıcalıklara sahiptiler (Işıksal, 1998: 84-87). Rusya da 1783 antlaşmasıyla Fransa, İngiltere ve Avusturya'nın yararlandığı bu imtiyazlardan faydalanmaya başladı (Işıksal, 1998: s. 85).

19. yüzyılda Avusturya, Fransa, İngiltere gibi devletlerin buharlı kumpanyaları Karadeniz'de düzenli seferler yapmaya başladılar. Karadeniz'de yelkenli seferleri düzenleyen Osmanlı tebaasından denizciler buharlılarla rekabet edemediler. Bunun üzerine bilhassa Rumlar, Rus bandırası çekerek, Rusya'nın küçük limanları arasında taşımacılık yapmaya başladılar (Turgay, 1993: s. 59). Müslümanlar ise Rumlar kadar yoğunluklu olmasa da Osmanlı-Rus limanları arasında taşımacılık yapmaya devam ettiler. Aşağıda aktarmaya çalışacağımız üzere bu faaliyetleri esnasında Rus bandırasının avantajlarından faydalanma yolunu seçen Müslüman denizciler de bulunmaktaydı.

Osmanlı Devleti resmi evrakında bandıra usulsüzlüğünü tanımlamak için *muvaazaa* tabirini kullanıyordu (BOA. HR. HMŞ. İŞO. 160-35/2, BOA. DH. H. 41-29, DMA Mülga-yı Bahriye 61-106 vd.) *Muvaazaa*, kısaca "iki kimsenin aralarında olmayan bir tasarrufu olmuş gibi göstermeleri" şeklinde açıklanabilir (Pakalın, 1993, c. II.: 587). Karadenizli denizcileri *muvaaza*ten Rus bandırası çekmeye iten sebeplere kısaca değinirsek. İlk olarak karşımıza vergi mevzusu çıkar. Ecnebi devlet tebaasından tüccarların faydalandıkları düşük vergilerden faydalanabilmek için gemilerini farklı bir devlet tabiiyetinde imiş gibi gösterdiklerini tespit edebiliyoruz (BOA. A. MKT. NZD. 58-59/1, BOA. A. MKT. MVL. 56-98, BOA. DH. H. 41-29/1).

Vergi meselesi kadar sık dillendirilen bir diğer sebep de Osmanlı resmi organları takibatından kaçmaktır. Karadenizli gemi sahipleri, devletin tespit edebildiği kadarıyla çeşitli kaçak mallar ve pasaportsuz yolcu taşımak için Rus bandırası çekiyorlardı. Her ne kadar devlet, yabancı bandıra taşısa dahi kendi memurları tarafından limanlarına girecek gemilere müdahale edebileceğini savunsa da<sup>4</sup> farklı örneklerde bir Osmanlı zabitanın yabancı devlet gemisinin güvertesine izinsiz girmiş olma ihtimalinin diplomatik sorunlara yol açtığı bilinmektedir (BOA HR. MKT. 351-36). "Osmanlı sularında hatta limanında olursa bile va-

4 BOA BEO 1658-124291'de bu görüşü "güya ecnebi bandırasını hâmil kayıklara me'mûrîn-i devlet tarafından müdahale ve bunların taharrî olunamayacağı zehâb-ı bâtulına meçhûl-ı ahvâl eşhası pasaportsuz taşımak ve barut ve tuz gibi eşyâ-yı memnu ayı serbestce nakletmek maksadından münba is bulunduğu ve bu zehâbların usûl ve kâ ide bilmeyen ve liman re'isleri bulunmayan ba zı sevâhildeki me'mûrîn-i hükûmetin taharrîyât emrindeki mütereddidâne hareketiyle te'yîd olunduğu" ifadesiyle savunmaktadır.

purlar adeta hukukî konumlarını ifade eden bayrağı çekilen ülkenin toprağı haline geliyorlardı” (Ekinci, 2006: 82). Rus bandırasını çekip Trabzon’un çeşitli liman ve iskelelerine giren kayıklar da, fiiliyatta, liman içerisinde bulunan birer küçük Rusya gibi muamele görmüş olsalar gerektir.

Yukarıda saydıklarımız, deniz adamlarını farklı bandıra çekmeye iten Osmanlı Devleti kaynaklı sebeplerdir. Bunun bir de Rusya boyutunun olduğunu belirtmek gerekir. Rusya özellikle yüzyılın sonuna doğru uygulamaya koyduğu çeşitli kısıtlamalarla Karadenizli kayıkçıların böyle bir yola tevessül etmesine sebep olmuştur. İlk olarak balıkçılardan bahsedilebilir. Rusya’nın kendi sahillerinde yabancı bandıralı deniz araçlarıyla balıkçılık yapılmasını yasaklaması dolayısıyla bilhassa Trabzon ve Rizeli kayıkçılar Rus bandırası çekerek Batum sahillerinde balıkçılık faaliyetlerine devam etmişlerdir. Osmanlı Devleti’ne göre, Batum ve Trabzon’daki deniz aynıdır, balıkçıların Batum sahillerine gitme isteklerinin altında farklı sebepler yatmaktadır. (BOA BEO 1658-124291/1). Bu hususta Devlet’in hem doğru hem de hatalı çıkarımlarda bulunduğunu belirtmek gerekir. Karadeniz gibi göçmen balıkların bulunduğu bir bölgede balıkçılar, göçen balıkların peşinden gitmek durumundadırlar. Fakat bu seferler esnasında, fırsatın istifade, Rus limanlarına kaçak eşya ve yolcu götürmüş olmaları da ihtimal dâhilindedir. Rus bandırası çekmeyi daha da zorunlu hale getiren ise Rusya’nın yüzyılın sonunda küçük kabotaj uygulama kararı olmuştur.<sup>5</sup> Dahası yine Rusya’nın yabancı bandıralı gemilerden yüksek vize harcı alacağını duyurması Osmanlı topraklarında endişeye sebebiyet vermiştir (DMA Mülga-yı Bahriye 61-106). Bu uygulamada büyük bir kargaşalık vardır. Osmanlı, bahsi geçen vize harcının kendi bandırasına yıllardır uygulandığını söyler. Bunun neden bir anda tebaası denizciler tarafından sorun edildiğini anlayamaz. İşin doğrusu, Osmanlı lirasının Rus rublesi karşısında değer kaybetmesinde yatmaktadır (BOA. BEO 1658-124291/5). Bu değer kaybını bahane eden denizciler seferlerini Rus bandırasıyla sürdürme yoluna gitmişlerdir.

Bandıra değişikliklerinin sebeplerini bu şekilde listeledikten sonra denizcilerin bu işlemi nasıl gerçekleştirdiklerini açıklayabiliriz. Osmanlı Devleti’nin 1850’li yıllardaki mevzuatı uyarınca bir geminin kaptan ve tayfasının tabiiyetine bakılmaksızın, gemi sahibinin tabiiyeti esas alınır (BOA MVL. 270-29). Fakat uygulamadan anlaşıldığı kadarıyla geminin mülkiyetine farklı bir tabiiyetten bir kimse dörtte bir hisseyle dahi ortak olsa, onun devletinin bandırası çekilebiliyordu (BOA A. MKT. NZD. 58-9/1). Bu en sık karşılaşılan muvazaa biçimiydi. Gemiye Rus tebaasından ortaklar bulunarak, bu sayede bandıra çekiliyordu. Fakat

5 Bu dönemde sadece Giresun ahalisinden olan gayr-i Müslim kayıkçılardan Rus bandırası çekenlerin bir listesi için bkz. Tablo 1.

bundan daha “kurumsal” ve dikkat çekici bir uygulama mevcuttu. Terminolojide “bandıra kapudanlığı” olarak ifade edilen bu uygulamaya göre gemide Rus tebaasından böyle bir kişi bulundurulmakta ve gemi bunun üzerine kaydedilerek Rus bandırasını çekme yetisi bu şekilde ispatlanmaya çalışılmaktaydı (DMA Mülga-yı Bahriye 61-107). Diğer bir örnekte ise gemi borca karşılık yabancı bir tüccara satılmış gösterilmiş ve buna dayanarak da bandırası değiştirilmiştir. Fakat geminin önceki sahibi kaptanlık yapmaya devam etmiştir (DH. H. 41-29).

Çarpıcı bir olay olması bakımından Rizeli Ferhad Reis’in gerçekleştirdiği bandıra usulsüzlüğü de aktarılmaya değerdir. Her ne kadar tekil bir olay olsa ve geç bir tarihte (1909) gerçekleşse de bu olay bandıra ve tabiiyet konusunda Osmanlı-Rus diplomatlarının tartışmalarını özetleyen bir nitelik sergilemektedir. Ferhad Reis yasalara uydurmak konusunda herhangi bir emek bile vermeden çektiği Rus bandırasıyla Osmanlı kıyılarından tuz kaçakçılığı yapmaktadır. Bu eylemi gerçekleştiren suçüstü yakalanan Reis kanuni muameleden kaçabilmek için Rus tebaası olduğunu ve Osmanlı makamlarının kendisine yönelik herhangi bir tasarrufları bulunmadığını iddia etmiştir. Bu iddiada bulunurken tek dayanağı kayığında dalgalanan Rus bandırasıdır. Mesnetten yoksun bu iddialara rağmen Rus konsolosluğu, belki de sırf Rusya’nın diplomatik yönden üstünlüğünü vurgulamak için, Ferhad Reis’i himaye edeceğini beyan etmiştir. İş bu raddeye varınca Ferhad Reis’in 1277 [1859-1860] Rize doğumlu olduğu, Aralık 1908 tarihinde kaybettiği nüfus tezkiresinin yenilendiği ve Osmanlı Tabiiyet Nizamnamesi’ne göre kendisinin Osmanlı tebaası sayıldığı belgelendirilmiştir. Son olarak da Ferhad Reis’in Rus tebaası olduğu konusunda ısrar etmesi durumunda, Osmanlı tabiiyetinden çıkarılacağı ihtar edilerek meseleye nokta koyulmuştur (BOA DH. MUİ. 44-2-17/1/2/3/8).

Son olarak Osmanlı Devleti’nin bandıra usulsüzlükleri konusunda aldığı tavır ve gösterdiği tepkilerden bahsetmek yerinde olacaktır. Devlet’in tüm bu olaylara benzer bir tepki geliştirerek, gerçekleştirilen bandıra değişikliğinin usulsüzlüğünü kanun dairesinde ispatlamaya çalıştığını belirtebiliriz (BOA A. MKT. NZD. 58-9/1, BOA BEO 1658-124291 1/8, BOA DH. MUİ. 44-2-17/1/2/, BOA DH. H. 41-29 /2 vd.). Diğer yandan sorunun devletlerarası niteliği itibarıyla, Rusların Osmanlı tebaasını himaye etmelerini engellemek için benzer uygulamalarla karşılık verme (mukabele-yi bi’l-misl) yoluna gidilmişse de başarı sağlanamamıştır (BOA BEO 1658-124291/5 ve DMA Mülga-yı Bahriye 61-106). Bilhassa yukarıda bahsedilen, Rusya’nın 1900 yılından itibaren kendi limanlarında kabotaj uygulayacağını açıklaması üzerine buna karşılık verilmesi için çeşitli yöntemler üzerinde tartışılmıştır. Gerçekleştirilmesi düşünülen, Marmara Denizi’nde seferler yapan Marmara Kumpanyası’nın seferlerini iptal edilmesiydi. Ancak bir pürüz bulunmaktaydı. Bahsi geçen şirket seferlerine Yunan bandırası altında başlamış,

Osmanlı Yunan Savaşı'nın patlak vermesi üzerine Rus bandırası çekmek yoluna gitmişti. Muharebelerin bitmesi sonucu tekrar eski bandırasına dönmesi durumunda Osmanlı'nın Rusya üzerinde yaptırım uygulayacağı herhangi bir imkân kalmayacaktı (DMA Mülga-yı Bahriye 61-106).

#### 4. Sonuç

19. yüzyıl siyasi sosyal ve ekonomik değişmelerin gerçekleştiği bir dönemdir. Bu değişimlerden devlet-tebaa ilişkisi de iki taraflı olarak nasibini almıştır. Bu ikili arasındaki ilişki daha somut hale gelirken, tanımlamalar ve sınırlamalar da belirgin çizgilerle çizilmeye başlanmıştır. Sınırlar belirginleştikçe, bu sınırların dışına taşanlar ikilemede kalmışlardır. Bu gelenekten gelen alışkanlıklar ve “yeni”nin getirdiği kuralların yarattığı bir çatışmadır. Böyle bir etkileşim neticesinde devlet ve toplum birbirlerini şekillendirmiş, yeni tanımlarla donatmışlardır. Tüm bunlar olurken sınırların dışında kalanlar aslında kanun çerçevesinin dışında kalmışlardır. Bu durum törpülenerek yeni tanımlanmış kalıplar örneğinde tasarımılanamayan tüm unsurlar için geçerlidir.

Osmanlı gibi kendi kaderini kendisi belirlemek hususundaki alanı yeterince geniş olmayan devletler ve bunların toplumu için “yeni”ye uyum daha sancılı gerçekleşmiştir. Alan darlığı konusu değişimin her branşında Osmanlı reformcularını zorladı. Bu branşlardan biri de tabiiyetti (Serbestoğlu, 2010: 39-40). Fert tabiiyeti sorunlarının gemi tabiiyeti ile birlikte ilerlediğini yukarıda belirtmiştik. Osmanlı Devleti, kapitülasyonların bir sonucu olarak limanlarına girip çıkan yabancı gemiler üzerinde kesin bir kontrol sağlayamıyordu. Yabancı bandıranın adli kontrolden kaçmak, düşük vergi ödemek gibi avantajları Osmanlı bandırası çeken tebaadan denizcileri ecnebler karşısında rekabet edemez hale getiriyordu. Osmanlı sivil denizcilik filosunun gelişmeme sebeplerinin en başında bu olumsuzluğu gösterebiliriz. Çeşitli olaylarda (bkz. Ekinci, 2003 ve 2005) görmekteyiz ki Osmanlı tebaası gerek bireysel olarak ve gerekse sahip olduğu gemilerle ecnebi devlet muhafazası altına girerek kapitülasyonlardan yararlanma yoluna gidebilmişlerdir. Dahası pek çok denizcinin, çeşitli yollarla gemilerine çektikleri bandıralarla yabancı muhafazasından faydalandıklarını tespit edebiliyoruz.

Bandıra usulsüzlüklerine Osmanlı'nın tüm denizlerinde rastlanmıştır. Bu yazı çerçevesinde Karadeniz'deki örnekleri irdeledik ve ortaya koyduk. Bandıra sorunu tüm Osmanlı ülkesi çapında ele alınarak, tabiiyet meselesi ile birlikte değerlendirilmek gerekir. Böylece tabiiyet hukukunun gelişimine katkı yapılırken, Osmanlı denizcilik tarihi açısından da oldukça sorunlu bir alana ışık tutulmuş olur.

Bu araştırmada kullanılan veriler ışığında, çok temel olarak görebiliyoruz

## Tablolar

**TABLO 1** Giresun'da sâhibleri Teba-yı Devlet-i Aliye'den oldukları hâlde Rusya bandırası altında seyr ü sefer eden sefâ'ini gösterir cedveldir.

| İsm-i Marâkib   | Tonilatos | Cinsi  | Mutasarrıfların İsmi       | Mûlazahat        |
|-----------------|-----------|--------|----------------------------|------------------|
| Arini           | 76        | Uskuna | Zaharya Papadapulo         | Bunların kapu-   |
| Derolit ?       | 26        | Gulet  | Panayot Yorgi              | danları dahî     |
| Eftimiya [?]    | 57        | Brik   | Timyos oğlu Timyos         | teba-yı devlet-i |
| Ahmed           | 96        | Uskuna | Sarı Alemdârzâde Ahmed Ef. | aliyyeden olub   |
| Milan           | 70        | Uskuna | Lefter Pavlidi             | ancak bandıra    |
| Aposi Yuvannos  | 96        | Uskuna | Aşilyanos                  | kapudânı nâ-     |
| Metamorfoz      | 68        | Brik   | Yanni Eftiyadi[?]          | miyle sefinede   |
| Milagos         | 107       | Uskuna | Palas oğlu                 | bir Rus buluna-  |
| Sumla           | 90        | Uskuna | Lazari Çilingir oğlu       | rak gemi onun    |
| Eftimiya [?]    | 58        | Gulet  | Sava Papandapulo           | nâmına mukay-    |
| Menelagos       | 107       | Uskuna | Alinitî[?] Deli Gavur oğlu | yed bulunmak-    |
| Metelamanos     | 76        | Brik   | Lefter Pavlidi             | tadır. Ve bu     |
| Obanya[?]       | 124       | Uskuna | Panayot deli karı[?]       | gemiler kâmi-    |
| Aya Nikola      | 64        | Brik   | Andireya Yanni             | len Giresun'da   |
| Apos[?] Dimitri | 56        | Gulet  | Panayot [?]pulo            | kışlamaktadır-   |
| Atina           | 30        | Uskuna | Aniti deli gavur oğlu      | lar.             |

Ber-vech-i bâlâ gemilerden başka Tirebolu ve Trabzon ve Sürmene ve Rize ahâlisinden ve ehli islâm- dan dahî bi'z-zarûre gemi ve kayıklarını Rus bandırası altında gezdirenlerin epeyce olduğu ve Rusya'nın dâhilî nehirlerinde balıkçılık eden İslâm kayıkları bunlardan müstesna olub onların behemahâl Rusyalı kayd edileceklerinin tab-i bulunduğu arz olunur. Ol bâbda emr ü fermân hazret-i menlehü'l-emrindir. Fi 19 Mayıs 315 [31 Mayıs 1899]

(DMA Mûlga-yı Bahriye 61-107)

ki yabancı devletler bandıralarını Osmanlı tebaasına kullanırmak konusunda oldukça cömerttirler. Hatta daha da ileri gidersek, kendi bandıralarının usulsüz çekildiğini açıkça bildikleri olaylarda dahi Osmanlı Devleti müdahalesine şiddetle karşı çıktıklarını belirtebiliriz. Bu karşı çıkış oldukça anlamlıdır. Ortada bir hukuksuzluk olduğu bilinse dahi, Osmanlı müdahalelerini hâkimiyet alanlarına yönelik saldırılar şeklinde algılamış ve buna göre tepki göstermişlerdir. Osmanlı ise sıkıştığı dar alanda çeşitli manevralar yaparak haklarını savunmaya çaba göstermiştir.

## KAYNAKÇA

### Arşiv Belgeleri

DMA Mülga-yı Bahriye 61-106

DMA Mülga-yı Bahriye 61-107

BOA A. MKT. MVL. 56-98

BOA A. MKT. NZD. 58-9

BOA BEO. 1658-124291

BOA DH. EUM. LVZ. 28-32

BOA. DH. H. 41-29

BOA DH. MUI 44-2-17

BOA HR. HMŞ. İŞO 160-35

### Araştırma Eserler

Anand R.P. (1983), *Origin And Development of the Law of the Sea History of International Law Revisited*. Martinus Nijhoff Publ., Boston.

Arı B. (2007), *Türkler ve Deniz. İçinde Akdeniz'de Korsanlık ve Osmanlı Deniz Hukuku* 265-319. Kitap Yay., İstanbul.

Ekinci İ. (2003), *Hacı David Vapur Kumpanyası ve Amerikan Boykotu*, Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi, (9), 53-78.

Ekinci, İ (2005), *Ermeni Meselesinin Uluslararası Boyutuna Bir Örnek -Brazzaffoli Meselesi-*, Ermeni Araştırmaları, (18), Ankara, s.89-106.

Ekinci İ. (2006), *Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında*. Kebikeç, (21), Ankara.

Ertekin, E. (2011), *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu – III Mersin ve Doğu Akdeniz. İçinde Akdeniz Dünyasının Bilinen İlk Denizcilik Kanunu: Rodos Avarya Kanunu: 93-105*. Mersin.

İşıksal T. (1998), *Kapitülasyonlar, Lozan'da İngiliz Heyeti'ne Verilen Gizli Raporun Tam Metni*, Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, 16, 80-87.

İşıksal T. (1998), *Kapitülasyonlar, Lozan'da İngiliz Heyeti'ne Verilen Gizli Raporun Tam Metni*, Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, 16, 80-87.

İsmail A. (1334-1918), *Beyne'l-milel Hukuk-ı Bahriye*, Risale-yi Mevkute-yi Bahriye, Temmuz-1334, C.4, No:9.

Karaaslan M. A. (2009), *İslam Deniz Ticaret Hukukunda Hukukî Sorumluluk*, Süleyman Demirel Üniv., Sosyal Bilimler Ens., Temel İslam Bilimleri Ana Bilim Dalı, Isparta. (Yayınlanmamış Doktora Tezi).

Khalilieh H. S. (1998), *Islamic Maritime Law: An Introduction*, Brill, Leiden.

Kuran S. (2009), *Uluslararası Hukuk Dersleri*, Türkmen Kitabevi, Ankara.

Mansell, J. N. K. (-2009), *Flag state responsibility: historical development and contemporary issues*, Springer, New York.

McFee W. (1950), *The Law of the Sea*, Faber and Faber, London.

Pakalın M. Z. (1993) *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, MEB, İstanbul.

Pamborides G. P. (1999), *International Shipping Law: Legislation and Enforcement*. Martinus

Nijhoff Publ. Netherlands.

Pamir A. (2002), *Kapitülasyon Kavramı ve Osmanlı Devleti'ne Etkileri*, A. Ü. Hukuk Fakültesi Dergisi, 51 (2). 79-119.

Pazarcı, H. (1989), *Uluslararası Hukuk Dersleri*, A. Ü. SBF Yay., Ankara.

Serbestoğlu İ. (2010), *Osmanlı Devleti'nde Tabiyet*, Ondokuz Mayıs Ün., S.B.E., Samsun, (Basılmamış doktora tezi)

Turgay A. Ü. (1994), *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914) içinde Ç. Keyder vd. (Ed.) Trabzon: 45-75. Tarih Vakfı Yurt Yay., İstanbul.*

## 20.Yüzyıl'ın Başlarında Türkiye-Rusya Ticaretinde Trabzon Limanı ve Faaliyetleri

Dr. Fevzi ÇAKMAK

*Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü,*

*E-posta: fevzi.cakmak@deu.edu.tr*

Alev GÖZCÜ

*Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü,*

*E-posta: alev.gozcu@deu.edu.tr*

### Özet

Tarih boyunca Karadeniz, Asya ve Avrupa arasında yer alan konumu gereği önemli bir ticaret merkezi görevi görmüştür. Osmanlı Devletinin hakimiyetine geçtikten sonra bir Türk Denizi haline getirilen Karadeniz'de, Trabzon önemli liman kentlerinin başında gelmiş ve özellikle İran ile gerçekleştirilen transit ticarette önemli bir rol oynamıştır. 19. yüzyıla birlikte, uluslararası ticaret Karadeniz'de kendisini gösterirken, devletler arasında önemli bir rekabet alanı oluşmuştur. Bildirimizde, bu rekabet sürecinde Karadeniz'e kıyısı olan iki büyük devletin, Osmanlı Devleti ile Rusya arasındaki rekabetin, Trabzon Limanı'na olan ticari yansımaları irdelenmeye çalışılacaktır.

### Anahtar Kelimeler

Osmanlı İmparatorluğu, Trabzon, Rusya, Ticaret, Liman

## **Port of Trabzon and Its Activities in Turkey-Russia Trade in the Early 20th Century**

### **Abstract**

*Throughout history, the Black Sea has served as an important trade center due to its location which takes place between Asia and Europe. The Black Sea in which was turned into the Turkish Sea after falling into the Ottoman Empire, Trabzon has been one of the most important port cities and played an important role in the transit trade which was carried out with Iran. In the 19th century, the international trade revealed itself in the Black Sea and a competition area among countries occurred. In our paper, commercial reflections of the two major Black Sea coastal states in the process of this competition, competition between Ottoman Empire and Russia to Trabzon port will be analyzed.*

### **Keywords**

*Ottoman Empire, Trabzon, Russia, Trade, Port*

### **1. Giriş**

Karadeniz, tarihin en eski devirlerinden bu yana her zaman geniş Asya ve Akdeniz havzası ile Avrupa arasında bir irtibat sahası olmuştur. Bu süreç içinde, Karadeniz'i diğer deniz yollarına bağlayan boğazlara hakim olan devletlerin ilgisini çekmiş ve sahip olduğu geniş hinterlandı ile mühim bir ticaret sahası olmuştur. Bundan dolayı gerek Bizans gerek Osmanlı döneminde Karadeniz'in ticari geçmişi bazı benzer özellikler arz eder (Yılmaz, 2009: 360). Önemli bir ticari bölge olan Karadeniz içinde Trabzon'un, daha ilk çağdan beri Doğu Karadeniz kıyılarının hemen hemen tek önemli limanı bulunması, buranın öteki limanlardan farklı olarak, Anadolu içlerine, hatta Doğu Anadolu üzerinden Güney Kafkasya ve İran'a ulaşan dolambaçlı ve oldukça güç takip edilen bir yol vasıtasıyla geniş bir hinterlanda sahip olmasından ileri gelmiştir (İslam Ansiklopedisi, 1979: 456).

### **2. Tarihte Trabzon**

Trabzon'un, Sinop'tan gelen Miletli göçmenler tarafından MÖ 756'da kurulduğu görüşü genel olarak kabul edilmektedir. Buna rağmen Trabzon'un tarihini daha eskilere götürenler de vardır (Öksüz, 2004: 17-18). Trabzon şehrinin ilk bahseden, M.Ö. 400 yılında bölgeye gelen Ksenophon'dur. Trabzon ismi son şeklini alana dek bir takım değişiklikler geçirmiştir. İlk çağda şehre "Masa" anlamına gelen Trapezus veya Trapeza (Tpaheza) denilmiş, Batı dillerinde bir süre Trapezunte, Trebizonde gibi değişik isimlerle anılmıştır (İslam Ansiklopedisi,

1979: 456). Ortaçağ Müslüman yazarları tarafından ise şehre, Trabezunde veya Atrabezuni (Atrabезun) denilmiş. Bazı batılı yazarlar da Trabzon kelimesini Trabezonde, Trebexonda, Trebezonda, Trebisond, Trapezunt, Trabison şeklinde okuyup, anlamının da “Kum renginde iki başlı gümüş kartal yuvası” ve “altın kartal ağzı” olduğunu belirtmişlerdir (Öksüz, 2004: 14). Bu tanımlamalar ortaya koymaktadır ki, Trabzon, ismini bulunduğu coğrafi konumundan ve şeklinden almıştır.

Trabzon coğrafi konumu ve önemli ticari yollar üzerinde bulunması itibarıyla Yunan Kolonileri, Persler, Romalılar, Bizans ve Osmanlılar gibi pek çok milletin ilgisini çekmiş ve şehir değişik siyasi oluşumların hâkimiyetinde kalmıştır (Yılmaz, 2006: 17). Korunaklı bir koya sahip bulunan ve hinterlandı ile bağlantı sağlayabilen Trabzon, bu özellikleri sebebiyle ilkçağlardan itibaren Doğu Karadeniz’in en mühim limanı haline gelmiştir. Trabzon, Doğu Asya ve İran’dan gelen malların İstanbul’a ulaştırılmasında önemli bir limandı. Bu liman, Roma İmparatoru Hadrianus tarafından 130-131 yıllarında yaptırılmış olup ayrıca gemilerin emniyetini sağlamak amacıyla da bir dalga kıran, tapınaklar, su kemerleri inşa edilmişti. 257 yılında şehir Gotlar tarafından işgal edilip tahribata uğramış; Konstantin zamanında yapılan dini idari taksimatta Trabzon, Piskoposluk merkezi olmuştur M.S. 395 tarihinde Roma İmparatorluğu’nun parçalanması ile Trabzon’da Bizans hakimiyeti dönemi başlar. Bizanslılar döneminde de Trabzon önemini korumuştur. Bizans döneminden günümüze pek çok tarihi eser gelebilmiştir (Öksüz, 2004: 11-12).

XIII. ve XIV. yüzyıllarda Karadeniz ticaretinin milletlerarası bir nitelik kazanmasında özellikle Ceneviz ve Venedik gibi İtalyan şehir devletlerinin etkisi olmuştur. Fakat bunun öncesinde Karadeniz’deki ticaretin canlanmasında başka amiller etkili olmuştur. Gerek İslam dünyası için gerekse de Bizans için olumsuz pek çok tesiri olmakla birlikte Haçlı Seferleri’nin Doğu Akdeniz ticaretine bir canlılık getirdiği muhakkaktır. Bunun yanında Karadeniz ticaretinin canlanmasında Moğolların bu bölgeye yerleşmeleri ve uygulamış oldukları iktisadi siyasetin önemli bir rol oynadığı söylenebilir.

Moğolların Karadeniz’in kuzeyi, Kafkasya, İran ve Anadolu’yu kontrolleri altına almaları ve Hristiyan dünyası ile Memlûklular aleyhine anlaşmalar yapmaları Karadeniz’in uluslararası ticarete açılmasında etkili olmuştur. 1204 yılında İstanbul’un Venediklilerin başını çektiği Latinler tarafından işgali, İznik’teki Bizans yönetimini Latinlere karşı Cenevizliler ile işbirliğine götürmüş ve bunun sonucunda Cenevizlilere içinde Trabzon’un da bulunduğu pek çok Karadeniz limanında koloniler tesis etme imkânı vermişti. Fakat sonraki dönemde Venedikliler, Bizans’la çeşitli antlaşmalar yaparak, eski haklarını geri almışlardır (Yılmaz, 2009: 361).

### 3. Osmanlı Egemenliğine Geçtikten Sonra Trabzon

Osmanlılar tarafından İstanbul, Sinop ve Trabzon'un fethini takiben, Karadeniz kıyılarındaki Venedik ve Cenevizlilerin ellerinde bulunan yerler ile Kırım'ın, Eflak ve Boğdan'ın Türk topraklarına katılmasıyla, 15. yüzyılın ortalarından itibaren Marmara ile Karadeniz birer Türk göl haline gelmişti. Boğazlar ile Karadeniz'in yabancı gemilere kapalılığı ilkesi devletin titizlikle uyguladığı bir kural olmuştu (Kaleli, 2003: 1, Beydilli, 1991: 688). İmparatorluğun diğer şehirleriyle mukayese ettiğimizde, önemli bir liman kenti olan Trabzon için ticaretin oldukça önemli bir husus olduğu görülmektedir. Trabzon'un büyük limanı olan Çömlekçi'ye ilaveten, Kanıda, Tuzluçeşme, Taşdirek, Kemerkaya, Mumhane-önü ve Moloz gibi küçük limanlar her türlü ithalat ve ihracata açıktı (İslam Ansiklopedisi, 1979: 469). Uluslararası ticaret bağlamında düşündüğümüzde özellikle XIX. Yüzyılda oldukça belirgin olarak karşımıza çıkan iktisadi ve sosyal gelişmeler, Trabzon şehri örneğinde uluslararası ticaretin Karadeniz liman kentleri için ne derece etkili olduğunu açıkça ortaya koymaktadır (Yılmaz, 2009: 360).

XIII. ve XIV. Yüzyıllarda, Venedik ve Ceneviz öncülüğünde, örgütlü bir şekilde Güney Fransa'dan başlayarak Karadeniz'in dört bir tarafındaki limanlara yayılan ticari canlılık söz konusu olmuştu. Bu liman/pazar mahalleri Asya ve Akdeniz ürünlerinin değiş-tokuş merkezleri olarak görev yapmış oldukları gibi aynı zamanda bölgedeki birçok şehir ve kasabanın gelişmesine katkıda bulunmuştu. Büyük miktarda buğday, hayvanî ürünler, tuzlanmış balık, havyar, bal ve balmumu gibi temel besin maddeleri ile deri, post, ham demir ve köleler Karadeniz bölgesinden ihraç edilen ürünleri oluştururken; çevre bölgelerden ipekli, pamuklu ve ketenli kumaşlar; yünlü dokumalar, şap ve bakır, kuru üzüm, incir ve zeytinyağı gelmekteydi. İlerleyen süreçte, Osmanlı devletinin Karadeniz ve çevresini İstanbul'un besin ambarı olarak görmesi nedeniyle, başkentin iaşesini karşılamak adına Karadeniz'deki ticarî hayat İstanbul'a yönlendirilmiş, bölgedeki liman şehirlerinin genelde İstanbul ile bağlantılarının kalmasını sağlamıştır. Ayrıca, güvenlik gerekçesiyle yabancıların bu denizde ticaret yapmalarına izin verilmemesi; bununla birlikte, XVIII. yüzyılda Rusya ve İran ile kuzey ve doğu sınırlarımızda gerçekleşen savaşların yarattığı karmaşa da, Karadeniz'in, uluslar arası ticarete açık özelliği zayıflamıştı (Aygün, 2009: 41-42).

### 4. Trabzon'da Osmanlı –Rus Ticaret İlişkilerinin Dönüm

#### Noktası: Küçük Kaynarca

I. Petro'nun saltanatıyla birlikte, Osmanlı Devletine karşı bir yayılcı siyaseti benimseyen Rusya, Karadeniz'e çıkmak ve Türkleri en nazik yerlerinden vurmak siyasetini izleyecekti. I. Petro, Karadeniz'i Türklerden almak isti-

yordu(Kurat, 1999: 254). I. Petro'nun bu siyaseti kendinden sonra gelen halefleri tarafından da devam ettirilecek ve bu bir devlet siyaseti haline gelecekti. Bu siyaset yolunda Azak Kalesi'nin ele geçirilmesi (1739) , ardından Türk-Rus ilişkilerinde dönüm noktası olarak nitelendirilen 1774 tarihli Küçük Kaynarca Antlaşmasıyla, Ruslar Karadeniz'e açılma fırsatını ele geçirmişti(Beydilli, 1991: 688). 1774'te Küçük Kaynarca Antlaşması'nın on birinci maddesine göre Rusya'nın Karadeniz ve Akdeniz'de kendi ticaret gemileriyle serbest ticaret yapabilmesi, yine Rus tüccarına, Fransa ve İngiltere gibi dost devletlerin tüccarının tabi olduğu şartların esas alınması imtiyazı verilmişti. Böylece uzun bir mücadelenin ardından Ruslar, Karadeniz'de ilk defa kendi gemileriyle ticaret yapabilme hakkını elde etmiş oldu(Bostan, 1995: 358). 1783 yılında Rusya ile Osmanlı Devleti arasından imzalanan Ticaret antlaşmasıyla, Rusya'nın Osmanlı topraklarında serbestçe ticaret yapabileceği, ellerinde 'mühür tezkiresi' denilen geçiş belgesi olanların istedikleri yere gidebilecekleri, diğer devletlerle aynı gümrük vergisine tabi olmaları gibi geniş haklar yer almaktaydı(Bostan, 1995: 359)

Rusya'nın arkasından 1784'te Avusturya, 1799'da İngiltere, 1802'de Fransa ve 1806'da Prusya benzer haklar elde ettiğinden sonuçta Karadeniz, milletlerarası ticarete açılmış oldu(Kaleli, 2003: 1). Doğu'daki Kars'tan, güneydeki Diyarbakır ve Malatya'ya, batıdaki Tokat'a dek Karadeniz'in güney doğusunda yer alan tüm yerleşim yerleri için doğal bir merkez olan Trabzon aynı zamanda Erzurum, Tebriz ve hatta Tahran'ın limanıydı(Turgay, 1994: 48). 1829'da Ruslar ile imzalanan Edirne Antlaşması ardından 1838 Osmanlı- İngiliz Ticaret Antlaşması Karadeniz'in uluslar arası ticarete bütünüyle açmıştı. Bu süreçte Trabzon, önemli bir ekonomik gelişme göstermişti. İngilizler, İran transit ticaretinde diğer rotaların aksine Trabzon-Erzurum yolunun kısalığından ve aldıkları ayrıcalıklardan istifade ederek, Trabzon'u İran transit ticareti için vazgeçilmez bir nokta haline getirmiş ve bu şekilde İran ile olan ticaretlerini daha karlı bir hale sokmuşlardı(Yılmaz, 2006: 6). Avrupa'nın sanayi ürünleri Trabzon limanı aracılığıyla, Osmanlının doğu eyaletleri ve İran pazarlarına kadar ulaşabiliyordu. 1837 yılında Trabzon limanına gelen 131 gemi ile 22.000 ton mal nakli gerçekleştirilirken, bu rakam 1841 yılında 189 gemiye çıkmış ve bu gemilerin taşıdığı mal miktarı ise yaklaşık %50'lik bir artışla 34.000 tona ulaşmıştı(Kuruca, 2003: 6). Fakat 1840'lı yılların başına kadar, İngiltere olmak üzere Batılı devletlerin engellemelerine rağmen Ruslar Trabzon ticaretinde ön planda yer almıştır(Kuruca, 2003: 4).

1830'lardan sonra buharlı gemi taşımacılığının Karadeniz'de boy göstermesi, Güney Karadeniz şehir ve kasabalarında toplumsal ilişkilerin de yeniden biçimlenmesine yol açmıştı. Müslüman tüccarların hakimiyeti zayıflarken, Rusların korumacılığında Rum tüccarlar önem kazanmaya başlamıştı. Osmanlı vatandaşı Rum ve Ermeniler; yabancılara Karadeniz ticaretinin dış dünyaya açılmasıyla bir-

likte yabancı tüccarların aracı ve destekçileri, sonraları da doğrudan müteşebbis olarak, siyasi ve iktisadi alanlarda Müslüman halkın önüne geçmeye başlamışlardı (Aygün, 2009: 42). Trabzon'da, Avrupalı devletin temsilcisi olan aynı zamanda da ülkelerinin ekonomik ve siyasi çıkarlarının bekçiliğini yapan birçok konsolosluk açıldı.

**19. Yüzyılda Önemli Osmanlı Limanlarında  
Gerçekleşen Ticaret Hacmi (İssawi, 1980: 82; Arı, 2012: 47)**

| Kuruş    | 1840'ların<br>Başları<br>İhracat | 1840'ların<br>Başları<br>İthalat | 1873-1877<br>İhracat | 1873-1877<br>İthalat | 1900'ler<br>İhracat | 1900'ler<br>İthalat |
|----------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------|----------------------|---------------------|---------------------|
| İzmir    | 800                              | 1.250                            | 3.700                | 4.300                | 2.700               | 400                 |
| Trabzon  | 200                              | 100                              | 600                  | 300                  | 500                 | 500                 |
| Samsun   | 150                              | 150                              | 400                  | 300                  | 500                 | 700                 |
| İstanbul | 2.000                            | 5.000                            | 10.000               | 5.000                | 7.400               | 2.800               |
| Selanik  | 125                              | 125                              | 1.500                | 1.600                | 2.500               | 1.400               |

İngilizlerin, ön ayak olmasıyla önemli bir ticaret yolu haline gelen Tebriz-Erzurum-Trabzon ticari yoluna karşın, Rusların, Gürcistan'dan Tiflis ve Tebriz'e kadar kara ve demir yolları inşa etmeye kalkışması Osmanlıların da 1875'lerde Trabzon- Erzurum kara yolunu daha iyi şartlara ulaştırarak ulaşım açmalarına vesile olmuştur. Karadeniz ve çevresinde gerçekleşen bu ve benzeri faaliyetler konaklama, ulaşım ve yiyecek tedariki açısından bölge halkının yararına olumlu gelişmelere yol açmıştır (Aygün, 2009: 43).

19. yüzyıl boyunca aralıklarla devam eden Osmanlı-Rus savaşları, önemli bir ikmal merkezi olan Trabzon'da ticari hayatı hareketlendirmişti. 1853-1856 yılları arasında gerçekleşen Kırım Savaşı ve 1877-1878 yılları arasında gerçekleşen Osmanlı-Rus Savaşı (93 Harbi), yoğun nüfus hareketleri (göç vb.) ve ticari canlılık yaratmıştı. Fakat, Rusya olan ticari ilişkiler savaş zamanlarında en alt düzeyde seyretmiştir. 1869'da Trabzon çarşısını gezen Deyrolle, burada İran, Hırsan ve İzmir'in en güzel halılarını, Halep, Diyarbakır ve Bursa'nın en güzel kumaşlarını, en pahalı taşları, antika silahları, eski devirden kalma paraları gördüğünden bahsedirdi (İslam Ansiklopedisi, 1979: 470)

Uluslararası ticaretin önemli bir merkezi haline gelen Trabzon, tarihsel önemiyle birlikte Doğu Karadeniz bölgesinin ticari merkezi konumundaydı. Ünye, Fatsa, Ordu ve Bulancak gümrükleri Samsun gümrüğüne; Pulathâne (Akçaabat), Rize, Mapavri (Çayeli), Of ve Sürmene gümrükleri de Trabzon gümrüğüne bağlıydı (Aygün, 2009: 44). Trabzon ticaretinin bir yılı göz önüne alındığında ithalatta çeşitli hububat, kahve, şeker, çay, tuz, zeytinyağı, kuru yemiş, hırdavat

ürünleri, dokumalar, sabun, porselen, cam, çelik, kalay ve makine aksamı; ihra-catta ise mısır, tütün, fındık, kereste, sadeyağ, koyun, keten bezi ve fasulye öne çıkan unsurlar olurlardı (Aygün, 2009: 48; Daha fazla ayrıntı için bkz: Karaçavuş,).

## 5. 20. Yüzyılın Başlarında Trabzon Limanı ve Rusya İle Olan Ticari İlişkiler

XIX. Yüzyılın sonlarına doğru, Doğu Anadolu bölgesinde meydana gelen asayiş ve siyasi hareketlenmeler, Trabzon liman ticaretinin azalmasını beraberinde getirmiştir. İngiliz konsolosluk raporlarını incelediğimizde, Trabzon limanından yapılan ticaretin bir bölümünün Anadolu, diğer bölümünün ise İran için yapıldığı; XIX. yüzyıl sonlarından itibaren İran ticareti gerilemeye başlarken, Anadolu ticaretinin ise artmaya başladığı görülmektedir. Bu değişimde Rusların Kafkasya bölgesinde yaptıkları demiryolları ve bunları Poti limanına bağlaması ve İngiliz ticaretinin Süveyş kanalı yoluyla Buşir limanına kayması etkili olmuştur (Yıldız, 2012: 146). Ruslar, 1872 yılında Poti-Tiflis tren yolunu işletmeye açarken, Tiflis'ten Tebriz'e ve Bakü'ye karayolu inşa edilmişti. "Tiflis Demiryolu Şirketi" Poti-Tebriz arasında mal taşımacılığı yapıyor ve Rus devletince finanse ediliyordu. Hazar Denizi'nde ve Karadeniz'de Rus Devleti'ne ait buharlı gemi şirketleri işletiliyor ve İranlılara taşıma ücretlerinde büyük kolaylıklar sağlanmaktaydı (Kaleli, 2003: 12). Ulaşım, taşıma ve sigorta faaliyetleri konusunda Rusların sağladığı kolaylıklar, Trabzon'a karşı uzun olan Kafkas yolunun tüccarlar tarafından tercih edilmesini beraberinden getirmişti.

**Osmanlı ve Rusya Yolunda Taşınan İran Malları Miktarı  
(Rakamlar balya sayısını ifade eder) (Kaleli, 2003:14)**

| Yıllar | Osmanlı Yoluyla | Rusya Yoluyla | Toplam |
|--------|-----------------|---------------|--------|
| 1872   | 73323           | 64000         | 137323 |
| 1873   | 77897           | 37037         | 114971 |
| 1876   | 69286           | 53275         | 122571 |
| 1877   | 49350           | 106102        | 155542 |
| 1878   | 51951           | 106102        | 158053 |

Bu olumsuzluklar sonrası Trabzon ve bölgeye olan yatırımlara hız verilmiş ve modern rıhtımların yapılmasına önem verilmeye başlanmıştır. Liman için hayati öneme sahip olan İran transit ticaretini geliştirmek adına, ulaşım imkanlarının geliştirilmesi ön plana alınmalıydı. Osmanlı devletinin İran ile demiryolu bağlantısı olmadığı gibi, Doğu Anadolu ve İç Anadolu'yu Karadeniz'e bağlayan demiryolları da yoktu. 1885 yılından önce sadece Trabzon ile Erzurum arasında ka-

rayolu vardı.<sup>1</sup> 1885 yılından sonra Trabzon ve çevresinde şose yol inşasına başlanmıştır. 1893 yılına kadar açılan yollar şunlardır: Trabzon-Gümüşhane(105 km), Samsun-Sivas(62 km), Giresun-Sivas(52 km), Ordu- Hamidiye(85 km), Ünye-Niksar(77 km), Trabzon-Yumru(11 km), Trabzon-Akçaabat(14 km), Samsun-Çarşamba(23 km), Samsun-Bafra(62 km), Ordu-Ünye(20km), Ordu-Erzincan yollarıydı. İlerleyen yıllarda şose yol yapımı devam etmiş ve 1906 yılında 725 km'ye yükselmişti(Yıldız, 2012: 153). İskelelerin iyileştirilmesine verilen önem sonrası Trabzon iskelesine 1873 yılında 230.000 groston kapasiteli gemiler girerken; bu kapasite 1885'te 485.000 grostona, 1890'da 593.000 grostona ve 1898 yılında 661.500 grostona ulaşmıştı(Kuruca, 2003: 38). Yüzyılın sonuna doğru çok sayıda sigorta şirketi temsilcilik açarken, İngiliz-Fransız sermayesinin kontrolünde bulunan Osmanlı Bankası, Trabzon'da bir temsilcilik oluşturdu(Turgay, 1994: 64-65). Fakat, Rusların demiryoluna karşı yapılan karayolu güçlü bir alternatif olmaktan uzak kalacak, kısa vadeli ticari canlılığın yanında, uzun vadede bir etki göstermeyecekti.

**1874-1898 Yılları Arasında Çeşitli Aralıklarda  
Trabzon Limanı İthalatında İngiltere ve Rusya'nın Payı( Kuruca, 2003: 94)**

| İthalat (İngilize Sterlini) | İngiltere |         | Rusya   |      |
|-----------------------------|-----------|---------|---------|------|
| Yıllar                      | Anadolu   | İran    | Anadolu | İran |
| 1874                        | 575.482   | 760.880 | 4.140   | -    |
| 1880                        | 251.972   | 548.921 | 21.465  | -    |
| 1886                        | 314.655   | 522.480 | 144.405 | -    |
| 1893                        | 247.560   | 321.460 | 21.685  | -    |
| 1895                        | 268.450   | 427.320 | 64.600  | -    |
| 1898                        | 302.460   | 314.270 | 46.170  | -    |

Bu rakamlar açık bir şekilde ortaya koymaktadır ki, 20. Yüzyıla girilirken Trabzon Limanının ticaret hacminde İngiltere'nin çok büyük bir payı bulunmaktadır. Rusya, kendi hakimiyeti altındaki limanları tercih ederken, İngiltere Rusya'ya karşı, ticaretinin büyük bir bölümünü Trabzon limanı üzerinden gerçekleştirmektedir. Bu rakamlardan ortaya konulabilecek bir diğer önemli nokta, Trabzon limanının geniş bir hinterlanda sahip olan bir ihraç limanından daha ziyade, İran'a gerçekleştirilen transit ticaretin ithalat limanı görevini görmesiydi.

1 Trabzon'dan başlayan bu yol, 88 kilometrelik mesafeden sonra 2.000 metrelik yükseklikteki Zigana Geçidi'ne ulaşır oradan Gümüşhane'ye iner. Vavuk Geçidi'nde 2119 metreye, Bayburt'ta 1550 metreye ve Kop Geçidi'nde 2430 metreye ulaşır. Ardından Aşkale'den Erzurum'a devam eden yol, Tahir Geçidi'nde 2475 metreye yükselerek Karaköse üzerinden Doğubeyazıt-Gürbulak-Bazergan yolu ile Tebriz doğru devam eder. (Kuruca, 2003: 38)

XX. yy ile birlikte İran'ın Trabzon üzerindeki ihracatında bir azalma olduğu gözlenmektedir. Trabzon giderek İran transit limanı olmaktan uzaklaşmaktadır. Rusya, İran'ı nüfuz bölgesi olarak görürken, demiryolu ağlarını genişletme yoluna gidecek, 1912 senesinde Toros Şimendifer Şirketi'ni tesis edecektir. Ruslar, Poti limanından İran sınırındaki Çulfa'ya demiryolu döşemişler; buradan da her an inşa etmek üzere Tebriz'e 179 kilometre uzunluğunda demiryolu inşa edilebilecek çalışmalara girişmişlerdi. Ayrıca Batum'dan Kars'a da demiryolu döşenmişti(Kaleli, 2003: 15).

Böylece Rusya servetine servet katarken, Osmanlı'nın transit ticareti günden güne gerilemişti. İmparatorluğun birçok yerinde olduğu gibi, Trabzon limanını da hükümet modernize edememiş; Trabzon'u demiryollarıyla Doğu Anadolu ve İç Anadolu bölgesine bağlayamadığı gibi karayollarıyla dahi bunu tam anlamıyla gerçekleştirememişti. Limanının yapımına İstanbul, İzmir limanında olduğu gibi yabancılar talip olacaktı. Ağustos 1911 tarihli The Times'da yayınlanan "Küçük Asya Liman Çalışmaları" adlı İstanbul kaynaklı bir haberden öğrendiğimize göre Samsun ile birlikte Trabzon limanı çalışmaları İngiliz National Bank of Turkey'e verilmişti. Fakat devletin girdiği arka arkaya savaşlar çalışmaları engelleyecekti.

I. Dünya Savaşı sırasında Ruslar, Trabzon limanına dalgakıran inşa edip vinçler yerleştirecekler, bazı yollar yapacaklar fakat liman yapımı gerçekleşmeyecekti(Yıldız, 2012: 137) Trabzon limandaki ticaret Trablusgarp ve Balkan savaşlarından etkilendiği gibi, XX. yüzyıl başlarında yaşanan Avusturya, İtalya, Rum boykotlarından da etkilenmiştir. Zaman zaman salgın hastalıklar da ticarete sekte vurmuştur. 1907 yılından itibaren toplam ithalat %50 oranında azalmıştı. 1908 ve 1910 yıllarında 1902 yılındaki ithalat toplamının dörtte biri kadar azalma göstermişti. Bu süreçte Rus gemileri ise 1910 yılından itibaren Trabzon ticaretinde hatırı sayılır bir yer edinmeye başlamıştır. Aşağıdaki tabloda 1900-1912 yılları arasında, ülkelere göre Trabzon Limanına uğrayan gemi sayıları ve tonaj miktarları yer almaktadır.

1914 yılında Birinci Dünya Savaşı'nın başlamasının ardından, Osmanlı Devleti tarafından Rusya'ya karşı açılan Kafkas Cephesi, orduya yönelik sevkiyatın sağlandığı Trabzon limanında hareketli günleri beraberinde getirecekti. Osmanlı ordusunun, Kafkas harekatinde aldığı ağır yenilgi sonrası, uğradığı yıkım, bölgede Ruslar lehine fırsatları beraberinde getirmişti. Ruslar bu fırsatı değerlendirmek adına karşı saldırıya geçtiklerinde, 16 Şubat 1916 tarihinde Erzurum, 23 Şubat'ta İspir ve Aşkale ele geçirirler. 8 Mart tarihinde Rize, 16 Nisan'da Sürmene ve 18 Nisan 1916 tarihinde Trabzon Ruslar tarafından işgal edilir(Bayur, 1991: 64). Böylece Doğu Karadeniz bölgesindeki kıyı egemenliği tamamıyla Ruslara geçecektir.

**1900-1912 Yılları Arasında Ülkelere Göre Trabzon Limanına  
Uğrayan Gemi Sayıları ve Tonaj Miktarı(Yıldız, 2012: 145-146)**

| Osmanlı | Yunanistan | Rusya   | Avusturya<br>Macaristan | Fransa  | İngiltere | Buharlı-Yelkenli<br>Toplamına Göre |      |
|---------|------------|---------|-------------------------|---------|-----------|------------------------------------|------|
| 6,758   | 49         | 67      | 104                     | 75      | 1         | Gemi Sayısı                        |      |
| 185,211 | 39,357     | 56,274  | 114,442                 | 113.021 | 1.202     | Tonaj                              | 1900 |
| 7.119   | 52         | 78      | 82                      | 91      | -         | Gemi Sayısı                        |      |
| 189.674 | 49.287     | 61.714  | 98.718                  | 143.491 | -         | Tonaj                              | 1902 |
| 7.698   | 60         | 65      | 106                     | 107     | -         | Gemi Sayısı                        |      |
| 180.229 | 54.224     | 56.392  | 121.716                 | 188.925 | -         | Tonaj                              | 1905 |
| 7.701   | 156        | 92      | 115                     | 107     | 5         | Gemi Sayısı                        |      |
| 133.440 | 126.846    | 57.572  | 190.159                 | 241.371 | 8.896     | Tonaj                              | 1909 |
| 6.748   | 1          | 282     | 106                     | 106     | 6         | Gemi Sayısı                        |      |
| 470.206 | 419        | 152.641 | 195.317                 | 248.317 | 9.628     | Tonaj                              | 1910 |
| 5968    | 3          | 292     | 104                     | 88      | 3         | Gemi Sayısı                        |      |
| 436.939 | 1.835      | 169.648 | 191.520                 | 232.032 | 5.196     | Tonaj                              | 1912 |

## 6. Sonuç

Asya ile Avrupa arasında önemli bir konumda bulunan Karadeniz Bölgesi'nde, tarih boyunca ticari faaliyetler, bölgeye hakim olan aktörler değişse de süreklilik arz etmiştir. Osmanlı Devleti zamanında bir iç deniz haline getirilen Karadeniz, uluslararası ticarete kapatılırken; Venedik ve Cenevizliler ticari hayatın başat aktörü olmuşlardır. 18. yüzyılla birlikte Karadeniz üzerinde Osmanlı Devleti ile Rusya arasında başlayan rekabet, bölgenin önemini daha da arttırmıştır. 1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasıyla, Karadeniz'deki Osmanlı egemenliği son bulurken, Ruslar Karadeniz içinde rahatlıkla hareket etme imkanı bulmuşlardır. 19. yüzyılla birlikte, başta İngiltere, Fransa olmak üzere büyük devletlerin Karadeniz üzerinde ticari faaliyetlerini yoğunlaştırdıkları; Sanayi Devrimi sonrası bu durumun daha da önem kazandığı görülmektedir. Bu süreçte Doğu Karadeniz bölgesinin en gelişmiş limanı olan Trabzon, ticari hareketliliğin arttığı merkezlerden biri olacaktı. Trabzon Limanı önemini, kıyılardan başlayarak, Erzurum üzerinden İran'a kadar ulaşan ticari yoldan almaktaydı. Karadeniz Bölgesinin coğrafi koşullarının, her yerde ulaşım imkanı vermediği koşullarda, Trabzon'u iç bölgelere bağlayan konumu, şehri ve limanı önemli kılıyordu. 19. yüzyılın ortalarına kadar başta İngilizler olmak üzere, birçok ülke İran ile gerçekleştirdikleri ticareti, bu yol üzerinden yapıyorlardı. Trabzon limanı, transit ticaretin hakim olduğu bir liman özelliği arz ediyordu.

Doğu Karadeniz bölgesinde Trabzon limanının artan önemi karşısında Ruslar, ele geçirdikleri Kafkasya bölgesinde hızla bayındırlık faaliyetlerine başlayacak, demiryolu, karayolu, liman yapımı gibi çalışmalar sonrası, İran ticaretini kendi hakimiyet alanına kaydırmak isteyecek; bunda da başarılı olacaklardı. 19. yüzyılın sonlarına gelindiğinde, Trabzon limanı önemini kaybetmeye, ticari hayatın Kafkasya bölgesine kaydığını görüyoruz. Ayrıca Süveyş Kanalı'nın açılması, güneyden başka alternatif yolların ortaya çıkmasına ve İngiltere'nin de içinde yer aldığı devletlerin, güneydeki yolları tercih etmesiyle sonuçlanmıştı. Bu aleyhte durumu tersine çevirmek adına Trabzon limanını geliştirme çalışmaları ön plana alınacak, liman içinde ve limanı iç kesimlere bağlayan yollarda iyileştirmeler yapılacaktır; fakat en büyük eksiklik olarak görülen demiryolu inşasının gerçekleşmemesi, yapılan her türlü olumlu adımı eksik bırakacaktı. Trabzon limanına yönelik her türlü iyileştirmede demiryolu inşaatı ön plana gelecek, ama gerçekleştirilemeyecekti. 20. yüzyıla gelindiğinde, Türkiye-Rusya arasındaki ticari faaliyetlerde Trabzon limanının konumu, bölgedeki Türk-Rus ticari rekabetinde gölgesinde gerçekleşecekti. Trabzon limanı giderek önemini kaybederken, 1910'lu yıllarla beraber liman içinde Ruslara ait gemiler daha fazla görülmeye başlayacaktı. Birinci Dünya Savaşı sırasında, Rusların Trabzon'u işgali ile liman tamamen Rusların kullanımına geçecekti.

## KAYNAKLAR

- Aygün, Necmettin (2009), Osmanlı Devleti'nin Son Zamanlarında Karadeniz'in Güney Kesiminde İktisadî Faaliyetler, *Karadeniz Araştırmaları*, 6 (23): 41-76
- Bayur, Yusuf Hikmet (1991), *Türk İnkılabı Tarihi*, 3 (3), Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- Beydilli, Kemal (1991), Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve 'Miri Ticaret' Teşebbüsü, *Belleten*, LX/214, Ankara.
- Bostan, İdris (1995), Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması, *Belleten*, LIX/225.
- Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri(1800-1914), ed. Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994
- Issawi, Charles (1980), *The Economic History of Turkey 1800-1914*, Chicago-London
- İslam Ansiklopedisi*, XII (1), Kültür Bakanlığı Yayınları, İstanbul, 1979.
- Kaleli, Hüseyin (2003), 19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti, *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 9: 1-19.
- Kemal Arı, Türkiye'de Kabotaj, Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları No:3, İzmir, 2010.
- Kurat, Akdes Nimet (1999). *Rusya Tarihi, Başlangıçtan 1917'ye Kadar*, Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- Kuruca, Nazım (2003). 19. Yüzyılda Trabzon Gümrüğü ve Çevre Ticareti, *Yayınlanmamış Doktora Tezi*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Ortadoğu Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- Öksüz Melek (2004), 1746-1789 Tarihleri Arasında Trabzon'da Sosyal ve Ekonomik Hayat,

*Yayımlanmamış Doktora Tezi*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Genel Türk Tarihi Anabilim Dalı, Ankara

Yıldız, Özlem (2012), II. Meşrutiyet'ten I.Dünya Savaşı'na Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914), *Yayımlanmamış Doktora Tezi*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü, İzmir

Yılmaz, Özgür (2006), Batılı Seyyahlara Göre Trabzon 1908-1878, *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Trabzon.

Yılmaz, Özgür (2009), Karadeniz'in Uluslar arası Ticarete Açılması ve Trabzon, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2 (7): 359-382.

# Cumhuriyetin İlk Yıllarında Karadeniz Bölgesinde Deniz Ticareti ve Trabzon

Arş. Gör. Mustafa KIRIŞMAN

Arş. Gör. Ferah AYYILMAZ

## Özet

Yeni kurulmuş olan Türk Devleti, denizcilik konusunda Osmanlı'dan kötü bir miras devralmıştı. Ulusal bir deniz filosu yaratarak taşımacılık, deniz ticareti ve ulaştırma hizmeti gerçekleştirebilmek, ulusal kadronun üzerinde durduğu temel konulardan biriydi. Bu konunun ilgilendirdiği bölgelerden birisi de Karadeniz ve buna bağlı olarak, hiç şüphesiz Trabzon'du. Bu bildiride, Cumhuriyet'in ilk yıllarında, Trabzon limanının ve bölgedeki deniz ticaretinin durumu ve bu konuyla ilgili yapılan çalışmalar anlatılmaktadır.

## Anahtar Kelimeler

Karadeniz, Trabzon, Liman, Deniz Ticareti

## Abstract

*Newly established Turkis State had taken over a bad heritage from the Ottoman Empire. Realizing transport, maritime trade and transport services by creating a national fleet was one of the key issues that national team was emphasized. Black Sea is one of regions that the issue is concerned by and accordingly, no doubt Trabzon. In this paper, Port of Trabzon and the status of sea trade in the region and operations in the first years of Republican era which were performed about the issue are explained.*

## Keywords

*Black Sea, Trabzon, Port, Maritime Trade*

## 1. Giriş

Türkiye ulusal bir bağımsızlık savaşı sonrasında kurulduğunda, önündeki en önemli hedeflerden biri de Türkiye’de ulusal bir deniz filosu yaratmak ve bu filoyla taşımacılık, deniz ticareti ve ulaştırma hizmetlerini, bütünüyle Türk filoları aracılığıyla gerçekleştirmektir. Bu alanda atılmış en önemli adım; 24 Temmuz 1923’te Lozan’da Kapitülasyonların kaldırılması, 1926 yılında da Kabotaj tekelinin Türk denizcilerine ve ulusal şirketlere verilmesiydi. Bunun yanı sıra, Türk limanlarında Türk girişimcileri etkili kılmak, devlet sermayeli ulusal şirketler oluşturmak ve liman hizmetlerine ulusal bir içerik vermek son derece önemli görülüyordu. Deniz taşımacılığının ve ticaretinin temelinde, denizlerde gidip gelen gemiler kadar, limanlar ve limanların çevresinde kurulmuş ticari işletmeler de son derece önemli bir işleve sahip olduğundan; sorun yalnız yabancılardan alınan ya da yeni yapılan gemilere Türk bandırası çekmek değildi. Bunun ötesinde, ülke limanlarında ticari etkinliğin de artırılması gerekiyordu. Başta ithalat ve ihracat olmak üzere; kıyı ve uluslararası deniz taşımacılığı ve ticareti önemli bir görev olarak ortaya çıkmaktaydı. Bu amaçla ülke limanlarını çoğaltmak, var olanları onarmak ve kapasitelerini yükseltmek; limanlar arasında gemi trafiğini artırmak ve yabancıların elinde öbeklenmiş tekeli kırmak kaçınılmaz bir görev olarak ortada durmaktaydı.

Ülkenin üç yanı denizlerle çevriliydi. En önemli ticari potansiyeli olan kıyılardan biri de Karadeniz’in çevrelediği Kuzey sahiliydi. Karadeniz’de irili ufaklı liman ve iskeleler ile, bunları çevreleyen ve pek çoğu bakıma ve onarıma muhtaç rıhtımlar vardı. Gerek Birinci Dünya Savaşı ve gerekse Kurtuluş Savaşı boyunca, yabancı ülkelere ait savaş gemilerinin zaman zaman Karadeniz kıyılarını, iskele ve limanlarını topa tuttuğu ve denizlerde gezen savaş gemilerinin torpillerle pek çok ticaret gemisini batırdıkları biliniyordu. Bölgede İnebolu rıhtımı; Zonguldak, Samsun ve Trabzon limanları ticaret ve insan taşımacılığı açısından en önemli denizcilik işletmeleriydi. Trabzon Limanı ise; doğal koşulları nedeniyle, Karadeniz’e neredeyse hayat aşıl原因 önemli bir limandı. Doğal koşullar nedeniyle, Karadeniz Bölgesi’nde ticareti ve sosyal yaşamı geliştirecek en önemli alan denizdi. 20. yüzyılın ortalarına dek, Karadeniz Bölgesi’nde kara taşımacılığı son derece sınırlı olarak gerçekleştirilmişti. Denize paralel uzanan dağlar, kara yoluyla kıyının iç bölgelerle bağlantısını engelleyen doğal bir engel olarak ortaya çıkmaktaydı. Bu nedenle deniz taşımacılığı, ulaşım ve mal taşımacılığı açısından son derece önemli bir işleve sahipti. Düzenli olarak Karadeniz boyunca ta Hopa’ya kadar giden posta gemileri ve özel ve devlet sermayeli işletmelere ait gemilerle yapılan taşımacılık, bölge için son derece yaşamsal öneme sahip bulunuyordu. Bu nedenle Cumhuriyet yönetimi, limanların yetersizliğini görerek, Karadeniz Bölgesi ile ve doğal olarak Trabzon’u da içine alacak biçimde, yeni bir deniz ticaret stratejisi geliştirdi.

## 2. Cumhuriyet Öncesi Dönemde Karadeniz ve Trabzon Limanı

Karadeniz Avrupa'nın önemli bir bölümü ile Asya'yı Akdeniz coğrafyasına bağlan en önemli su yollarından biriydi. Tarih boyunca bu yönü önemli olmuş; bölgede şekillenen siyasi, ekonomik ve kültürel olayların temelinde bu önemli coğrafya son derece belirleyici olmuştu. Bu nedenle başta Rusya olmak üzere, büyük devletlerin sürekli olarak ilgisini çeken bir alan olarak ortaya çıkmıştı. Karadeniz Bölgesi'nin doğusunda bulunan Trabzon ise coğrafi olarak bakıldığında Doğu Anadolu ile Kuzey Azerbaycan'ı içine alan çok geniş bir etki alanına sahipti (Sudi, 1928: 67). Tarihsel açıdan bakıldığında Trabzon bulunduğu coğrafyanın bölgeye kattığı özelliklerinin dışında da dünya tarihi açısından önemli olan İpek Yolu'nun önemli güzergâhları olan, Tebriz- Erzurum-Trabzon üzerinden geçmekteydi (Özergin, 1958: 66).

Birinci Dünya Savaşı sırasında liman insan, silah ve mühimmat ile, yük taşımacılığının en önemli unsurlarından biriydi. Osmanlı Devleti, savaş yıllarında gerek doğu ve gerekse Kafkas ordusunun bölgeye aktarılması ve sonra da lojistik hizmetlerini sağlayabilmek için yoğun bir biçimde bu limandan yararlanıyordu. O tarihlere kadar İran'ın yünü ve ipeği ile, Doğu Anadolu'nun ve kıyı rıhtımlarından aktarılan yüklerin başka limanlara aktarılmasında son derece önemli rol oynamıştı. Osmanlı Devleti'nin Mondros Mütarekesi'ni imzalaması, İngiltere'ye Karadeniz coğrafyasında serbestçe dolaşma ve bölgeyi kontrol etme fırsatını sağlamıştı. Fakat Osmanlı'nın savaştan yenik çıkması her ne kadar Türkler için son derece zor bir durum olsa da aynı durum Trabzon Limanı için geçerli olmamıştı. Çünkü bu süreçte Anadolu'nun Doğu ve Kuzeyinde bağımsız devlet kurmak isteyen Rumlar ve Ermeniler, Trabzon Limanı'nı kendilerine bir çıkış noktası yapmak istiyorlardı (Okur, 2006: 305). Gelişen bu durum Trabzon limanına ayrı bir önem vermesine neden oldu. Bu da liman için dönüm noktası olarak sayılabilirdi.

### I. Dünya Savaşına Girerken Türk Ticaret Gemileri (50 ton üzeri) (Arı, 2010:30)

| İsm-i Marâkib            | Sayı | Tonaj   |
|--------------------------|------|---------|
| Seyri Sefain             | 245  | 59.943  |
| Şirket-i Hayriye         | 40   | 6.350   |
| Şirket-i Hamidiye        | 16   | 2.200   |
| Haliç Vapurları          | 13   | 1.156   |
| Diğer Kuruluş ve Kişiler | 82   | 38.750  |
| Toplam                   | 396  | 108.399 |

Bu yıllarda Karadeniz'de bol miktarda yük, personel ve silah taşıyan tica-

ret gemisi batırıldı. Deniz, önemli bir batık merkezi haline geldiği gibi; denizlerde seyrü sefer de bu batıklar nedeniyle tehlikeli bir hal aldı. Ele geçirilen pek çok Türk gemisine de yabancı bandıralar çekildi.

#### I. Dünya Savaşı Sırasında Yitirilen Türk Gemi ve Deniz Araçları (Hergüner, 1997: 31)

| İsm-i Marâkib                  | Sayı | Tonaj   |
|--------------------------------|------|---------|
| Vapur                          | 63   | 53.602  |
| Römorkör ve Motorlu Tekneler   | 12   | 362     |
| Yelkenli Tekneler ve Diğerleri | 400  | 81.743  |
| Toplam                         | 475  | 135.707 |

Bu yıllarda Rus savaş gemileri limanlar için büyük tehlikeler yaratıyorlardı. Ruslar, Türklere ait irili ufaklı pek çok gemiyi batırmayı başardılar. Türkler de limanlarda bulunan Rus gemilerine el koydular. Savaşın sonunda büyük torpiller, limanlardan çıkan gemiler için hala büyük tehlikeler yaratıyorlardı. Böylece, savaşın başlarında gemi fiyatlarının düşmesiyle birlikte, gemi sayısı ve tonilatosu açısından bir büyüme olmasına karşın; savaşın sonunda tehlike saçan torpiller, bombardımanın yıkıcı etkileri gibi nedenlerle Türk Deniz Ticaret Filosu büyük bir darbe almış oldu. Savaşın yıkıcı etkisiyle, o zamana dek, 1908 Meşrutiyet Devrimi'nden beri edinilen onca deneyim, yapılan deniz ticaret filosunun büyümesi yönündeki atılım ve harcanan para yok oldu gitti ( I. Dünya Harbi'nde Türk Harbi VIII Deniz Harekâtı, 1976: 69; Hergüner, 1997: 27)

Savaş, yalnız gemilerin ve gemilerde bulunan insan ve mühimmatın yok edilmesi gibi yıkıcı etkiler getirmemişti. Limanlar, yabancı gemilerin giriş ve çıkışlarına kapatıldığı için; gerek görülecek hizmetlerin sağlanamaması ve gerekse ticaretin durma noktasına gelmesiyle, Trabzon limanı da bu uygulamadan büyük bir zarar gördü. Trabzon, dünya savaşı ve onu izleyen Ulusal bağımsızlık savaşı boyunca büyük ölçüde kendini dünyaya kapattı. Rusya'dan gelen silah ve para yardımı ile; başta İstanbul olmak üzere, ulusal savaşa katılmak için kaçıp bu bölge üzerinden Anadolu'ya geçmek isteyen kişiler için Trabzon limanı önemli bir ihraç iskelesiydi. Ancak, onun yeniden bir ekonomik işleve ulaşabilmesi için, barış dönemine ve bir de Türk denizciliğini sıkı bir baskı altına almış olan kapitülasyonlardan kurtulmaya gerek vardı. Kabotaj hakkının kazanılmasıyla da bütün öteki limanlar gibi Trabzon limanını saran olumsuz etkiler kırılabilir ve yeni atılımlar yapılabilir.

### 3. Cumhuriyet Dönemi Karadeniz ve Trabzon Limanı

Cumhuriyet'in ilk yıllarında Türkiye'de büyük bir denizcilik coşkusu baş-

latılmıştı. Deniz şenlik ve eğlenceleri yapılıyor, bütün ülke bir bayram havası içinde denizcilik ruhu edinmeye çalışıyordu. Bu çabada Trabzon'un ve denizcilik mesleğinde en ileri düzeyde olan Trabzonlular da yer almaktaydı. Başta, eski dönemlerde tersanelerde gemi yapan ve onaran, limanlar inşa eden; deniz ticaretinde pek mahir olan Rumlar'ın mübadele ile gitmesiyle birlikte; Trabzonlulara da önemli bir ekonomik alan açılmıştı. O zamana dek başta kayıkçılık, sandalcılık, gemi işletmeciliği ve taşımacılığı gibi alanlarda; Karadenizli girişimcilerin ne denli etkin oldukları bilinmiyor değildi. Ancak bu yeni dönem, yeni fırsatlar getiriyordu. Trabzon Limanı, İstanbul ve İzmir limanı gibi uluslararası bir statüye ulaşmış değildi. Ancak kıyıda bulunan pek çok rıhtım ve küçük iskeleyi birbirine zincirleme bağlayarak, kendisi üzerinden, ülkenin başta İstanbul olmak üzere büyük limanlarla buluşmasını sağlıyordu. Yine O, Doğu Karadeniz, Orta Anadolu ve kısmen de Kuzey İran üzerinden gelen denk yığınlarının başka coğrafyalara deniz üzerinden aktarılmasının önemli bir kapısı rolü oynamaktaydı.

Kurtuluş Savaşı'nın bitiminden sonra, siyasi zafer elde edilmiş olmasına karşın, ekonomik alanlarda Türkiye ciddi sıkıntılarla karşı karşıyaydı. Savaşın zaferle çıkan yeni Türk Devleti ekonomik açıdan bir var olma savaşı vermektedir. Ülkede dönem dönem açlık olaylarıyla karşılaşılmaktaydı. Özellikle kış aylarında, Karadeniz Bölgesi'ne yeterli gemi gidemediğinde, bölgede insanlar un ve zahire bulamıyorlardı. Üretim oranları bölgeden bölgeye farklılıklar gösteriyordu. Bir bölgede zahire fazlalığı varken, başka bir yerde kıtlık çekilebiliyordu. Bölgeler arasındaki üretim düzeyleri arasındaki bu farklılık, ulaşım ve taşımacılık olanaklarının sınırlı olmasından ötürü yer yer temel gıda maddelerinden yoksunluğun belirmesine neden oluyordu. Örneğin, buğday üretimi İç Anadolu'da yoğundu. Buna karşın Karadeniz, kendi tüketim düzeyini karşılayacak üretime sahip değildi. Bununla birlikte İç Anadolu'da üretilen tarım ürünlerinin Karadeniz Bölgesi'ne taşınması olanaksızdı. Bu durum, tarım ürünlerinin üretildiği yerlerde de kimi sıkıntılara yol açmaktaydı (Ticaret ve Sanayi Odasında Müteşekkil..., 1924).

Anadolu'nun başka bölgelerinde insanlar temel gıda maddeleri bulamazken, bu ürünlerin üretildiği yerlerde ise fazla mahsul çürümeye yüz tutmaktaydı. Dolayısıyla Karadeniz'deki limanlar mesafe olarak İç Anadolu Bölgesi'ne daha yakın mesafede olmasına rağmen, Marsilya, Port Sait ve hatta New York limanları görece olarak daha yakın hale gelmişti. Karadeniz'de yaşayan tüccarlar tarım ürünlerinin tedariki konusunda sıkıntı çektiklerinde gözlerini tarım ürünlerinin üretildiği Anadolu'nun iç kesimlerine değil, denize kıyısı olan Balkan ülkelerine, hatta Amerika Birleşik Devletleri'ne dikmekteydi (Arı, 2010: 94).

Cumhuriyet kurulduğunda demiryolları yaygın değildi. Kara taşımacılığı da yeterince gelişmemişti. Belli başlı yollar dışında, kara taşıtlarının gidebileceği

yollar bulunmamaktaydı. Ayrıca motorlu taşıt sayısı da son derece azdı. Deve kervanlarıyla iş görme devri ise çoktan kapanmıştı. Bu durumdan dolayı, insan ve yük taşımacılığı için elle tutulur tek seçenek deniz taşımacılığıydı. Bu ise genel olarak yabancı unsurların elindeydi.

Limanların, demir ve karayollarının yetersizliği, Türkiye'nin ekonomik gelişiminin önünde çok büyük bir engel olarak durmaktaydı. Bu sorun, hem tarım ürünlerinin üretimi hem de bu ürünlerin başka şehirlerden getirilmesi açısından zorluk yaşayan Karadeniz Bölgesi'ni derinden etkilemekteydi.

Kabotajın ilanına doğru giden süreçte, Karadeniz'in çeşitli noktalarına sonradan yapılacak olan limanlar henüz inşa edilmemişti. Ülkenin orta ve uzun vadede ekonomi politikaları tam anlamıyla belirlenemediğinden, ticari ağırlığın hangi noktalarda yoğunlaşacağı da bilinmemekteydi. Zonguldak ve çevresindeki kömür madenleri, gemiler ve lokomotifler için önemli bir yakıt kaynağıydı. Karadeniz Bölgesi, başka yörelerdeki liman ve iskeleleri beslemesinden dolayı çok büyük öneme sahipti. Ereğli Kömür Madeni, kömür ihtiyacını karşılama noktasında yeterli gelmemekteydi. Posta işlerinde çalışan gemiler, kendi kömür masraflarını kendileri karşılamaktaydı. Kömür cevherlerinin çıkarılıp işlenmesi için yeni düzenlemeler gerekmemekteydi.

Bunun yanı sıra, gemilerin güvenli bir şekilde giriş-çıkış ve yükleme yapabilmesi için gereken uygun fenerler ve limanlar bulunmamaktaydı. Osmanlı Devleti'nden kalan, zaman içinde Türkler ve İngilizler tarafından onarılan iskeleler ihtiyaçlara yanıt verecek durumda değillerdi.

Nüfus mübadelesiyle Karadeniz Bölgesi'ne öbek öbek yerleşen göçmenler üretimde çeşitliliğe yol açmaktaydı. Bölgenin en önemli gelir kalemlerinden biri madenlerken, tütüncülük hızlı bir şekilde gelişmekteydi. O tarihlerde Samsun-Sivas Demiryolu tamamlanamamış, karayolları gelişme gösterememişti. Nüfus artışının ve üretimdeki çeşitliliğin çoğalması ulaşım ve taşımacılığı zorunlu kılmaktaydı.

Karadeniz Bölgesi'ne hala yoğun biçimde yabancı kumpanyalar hâkimdi. Seyr-i Sefain Yönetimi ise olabildiğince düzenli posta seferleri yapmaya çalışıyordu. Önceleri, yabancı kumpanyaların bölgedeki havzalardan kömür alma zorunluluğu bulunmuyordu. Sonradan hükümet, bu konuda bir düzenleme yaparak gemilerin kömür ihtiyaçlarını bu havzadan gidermesi zorunluluğu getirildi. Örneğin, İzmir Limanı'ndan Selanik'e hareket edecek bir geminin, önce Zonguldak'tan kömür yüklemesi gerekiyordu. Buradan da anlaşılacağı üzere Karadeniz Bölgesi'nde gemi hareketliliği oldukça yükündü.

Bölgedeki limanlar ve iskeleler, taşıdığı öneme karşın yetersizdi. Pek çoğunun onarımına ve yenilenmeye ihtiyacı vardı. Bölgedeki limanların ve iskelelerin bakımsızlığından ve yetersizliğinden dolayı büyük hacimli posta seferleri dahi

konulamamaktaydı. Modern altyapısı olan, büyük gemilerin de kolayca yanaşabileceği ve ayrıca diğer yol şebekelerinin de bağlanabileceği limanlara gereksinim duyulmaktaydı. Büyük gemiler tarım ürünlerinin satılacağı dönemde Karadeniz'deki limanlara yanaşamıyor, ancak açıklarda yükleme yapabiliyorlardı.

Kış aylarında Trabzon'a gelen gemiler limana yanaşamıyorlar, yüklerini boşaltamıyorlar ve Pulathane Limanı'na giderek orada denizin dinmesini bekliyorlardı (BOA, 030/01/84/528/1). Böylece, gemiler günlerce bekleyebiliyorlardı. Yükleme ve boşaltma işletmelerinde yaşanan sorunlar işleri daha da zorlaştırıyor, bölgede oluşacak ticari canlılık oluşmıyordu.

Bölgenin önemli limanlarından birisi de bakımsızlık ve ilgisizlik içinde kalmış olan İnebolu Limanı'ydı. Samsun, Sinop ve Trabzon iskeleleri ise İnebolu Limanı'yla dahi kıyaslanmayacak kadar kötü durumlardı.

Limanların, yolların ve demiryollarının niteliğinin fiyatlar üzerinde büyük etkisi vardı. Ürünün üretildiği yer ile ulaştığı son nokta arasında ciddi fiyat farkı bulunmaktaydı. Bu farkın oluşmasındaki en önemli etken, iki şehir arasındaki mesafe ve o dönemki ulaşım zorluklarıydı.

Karadeniz'de sahil şeridinde yer alan yerleşim alanları limanlardan ve iskelelerden besleniyorlardı. Coğrafyanın sağladığı olanaksızlıklar nedeniyle deniz kenarında, dar bir alanda sıkışıp kalan yöre halkı, limanlara yanaşan gemilerin yarattığı ticari hareketlilik sayesinde nefes alabiliyorlardı. Limanlara yığılan mallar, çoğu zaman deve ve mekkâre kollarıyla iç bölgelere taşınabiliyordu. Gemilerin belli bir ücret karşılığında limana yığıldığı malların fiyatlarının üzerine, bir de karayolunda yapılacak olan nakliyenin ekleniyordu. Ayrıca eklenen bu fiyat, malın gideceği yere göre çok yüksek rakamlara çıkabiliyordu. Örneğin, Karadeniz Limanları'na gemiyle yüklenen bir ürün, limanın bulunduğu kentte normal ederi karşılığında satılırken; atlarla, develerle Amasya'ya, Yozgat'a getirildiğinde ürünün fiyatı oldukça yükseliyordu. Kış aylarında ise kıyıdaki yerleşim birimlerinde açlık düzeyine varan yokluklar görülebiliyor ve Yozgat'tan, Amasya'dan yaylı arabalarla, develerle getirilen ürün kıyı kentine ulaştığında fiyatı oldukça pahalalmış oluyordu (Arı, 2010: 115).

Yaşanan bu zorluk, sıkıntı ve yetersizliklerin yanına birde kendi sularında yabancı devletlerin hâkim olmaları eklenmişti. Fakat çözüme doğru adım adım yol alınıyordu. 24 Temmuz 1923 tarihli Lozan Barış Antlaşması, Türklerin Kurtuluş zaferini taçlandıran çok önemli bir aşama olmuştur. Lozan Barış görüşmelerinin en dikkat çeken konularından birisi ise kapitülasyonların kaldırılması konusu olmuştur. Kapitülasyonların kaldırılması kabotaj hakkını alma yönünde adımlar atmak için en önemli bir adımdır. Kabotajla beraber artık Türkiye bu hakkı kazanmadan önce tahammül edemediği kendi sularında yabancıların egemen oluşuna son bir nokta koyulmuş oldu. Böylelikle Türkiye ilk kez Lozan'da

kazandığı kabotaj hakkı ile kendi kıyılarında gerçek anlamda egemenliğin yolunu ve yükümlülüklerini de kabul etmiş oluyordu (Arı, 2010: 74).

Mustafa Kemal Atatürk'ün 15 Eylül 1924 tarihli Trabzon'a yapmış olduğu ilk gezide limanın da durumunu incelemiş, zorluk ve sıkıntıların neler olduğu tespit edilmiş ve bu süreçte bunlar giderilmeye çalışılmıştır. Trabzon ile Samsun Limanları'nın inşası ayrıcalığı, 1924'te Türkiye Milli Bankası'na verilmişti. Ancak 4 Ocak 1924'te banka adına Nafia Vekâleti' ne başvuran Sir Thomson'la önceden yapılmış olan sözleşmenin mevcut duruma göre değiştirilmesi için hükümet adına Nafia Vekili Feyzi Bey görevlendirilmişti (BCA, 030.18.01.01/012.66.9.).

Cumhuriyet dönemindeki meclis çalışmalarına baktığımızda Meclis Genel kurulunda, 10 Nisan 1924 günü görüşülen kanun tasarısında Limanın yapılmasının gerekliliği şöyle gündeme getirilmiştir:

*Türkiye'nin batısı ve güneyi demiryolları, şoseler ve limanlarla donatılırken, kuzey ve doğu bölgeleri yıllardan beri ihmal edilmiştir. Bölgenin bu mağduriyetinin giderilmesi için bir plan dâhilinde çalışmalara başlanmalıdır. Bölgenin arazi yapısı göz önüne alındığında, Karadeniz ülkenin arazi açısından yol yapımına en elverişsiz yeridir. Bölge insanı ulaştırma ve nakliye işlerinde olumsuzluklar yaşamaktadır.*

*Doğu illerinde üretilen ürünlerin en iyi şekilde pazara sunulacağı yer Samsun ve Trabzon limanlarıdır. Samsun Limanının bölgeye uzak oluşu geriye sadece Trabzon Limanını bırakmaktadır (T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.2, C.8.).*

*Doğu illeri açısından en ekonomik yer Trabzon'dur. Bu nedenle Trabzon Limanının yapılması gerekmektedir. Trabzon Limanı'nın yapımı tek başına düşünülmemiş, Trabzon'u Erzurum'a bağlayacak bir demiryolu hattı ile birlikte ele alınmıştır. Doğu Anadolu Bölgesi hayvancılık ve şeker pancarı üretimi açısından oldukça önemli bir yere sahiptir. Yapılacak olan demiryolu hattı ve Trabzon Limanı sayesinde bölgenin ticaretinin gelişmesi hızlanacak, bu da ekonomik sıkıntı içerisindeki bölge halkının refahını artıracaktır (T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.2, C.8.).*

*Limanın yapılması konusu 1925 yılında Meclis Genel kurulunda görüşülmüş ve Limanın yapılması kararı alınmıştır. Alınan bu karara rağmen, gerek limanın yapılabilmesi için gereken paranın ayarlanamaması, gerekse keşfinin bitirilememesi yüzünden 1929 yılına kadar limanın yapımıyla ilgili herhangi bir gelişme olmamıştır (T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.3, C.12.).*

Limanlar Kanunu'nun sekizinci maddesi gereğince Trabzon'un Değirmendere Çömlekçi ve Moloz Limanları'nda gemilere tatlı su temini ve dağıtımı, kömür de dahil olduğu halde yük boşaltmak, kılavuzluk, dalgıçlık ve kurtarma gibi işlerde faaliyet yürütmek amacıyla Türkiye Maden Bankası ve Türkiye Seyr-i Sefâin İdaresi ile Reiszâde Zekerya, Müderriszâde Süleyman Şahabettin, Leventzâde Faik, Ali Yazıcızâde Arslan, Araboğlu Hacı Ahmet, Murathanzâde Bahri, Ali Ça-

vuşoğlu Nuri ve Hacı Kamiloğlu Hüsnü Beyler'in katılımıyla 50.000 lira sermayeyle 30 Eylül 1925'te Trabzon Liman İşleri İnhisarı Türk Anonim Şirketi kuruldu (BCA, 030.18.01.01/016.64.11.).

Yeni kurulmuş olan Türk devletinin ulusal kadrosu, denizcilik konusunda Osmanlı devletinden kötü bir miras devralmıştı. Cumhuriyetin ilk yıllarında, Türkiye'de, deniz ticareti, taşımacılık ve liman konularında ciddi anlamda yetersizlikler söz konusuydu. Deniz ticareti açısından büyük öneme sahip olan Karadeniz Bölgesi ve buna bağlı olarak Trabzon Limanı'nda da pek çok sorun mevcuttu. Ulusal kadro bu sorunların çözümünde büyük çabalar sarf etmiş, bölgedeki deniz ticaretinin gelişmesinin temellerini atmıştır.

## KAYNAKÇA

### Kitaplar

Arı, K. (2010). *İzmir'den Bakışla Türkiye'de Kabotaj*. İzmir: İMEAK Deniz Ticaret Odası İzmir Şubesi Yayınları.

Hergüner, M. (2003). *Cumhuriyetimizin Başlangıç Yıllarındaki Denizciliğimize İlişkin Bir İnceleme (1923-1930)*. İstanbul: İstanbul ve Marmara, Ege, Akdeniz, Karadeniz Bölgeleri Deniz Ticaret Odası.

Özergin, K. (1958). *Anadolu Selçuklu Çağında Anadolu Yolları*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi

Okur, M. (2006). *Milli Mücadele'de Karadeniz Bölgesine Yönelik İngiliz Faaliyetleri*. Ankara: Y.Y.Y.

Sudi, A. (1928). *Yeni Türkiye Memleket Coğrafyası*. İstanbul: y.y.y.

*Birinci Dünya Harbi'nde Türk Harbi-Deniz Harekatı VIII*. (1976) Ankara: Gnkur Harp Dairesi Resmi Yayınları.

*Türk Deniz Ticareti Yıllık : 1926*, (Haz.: Mustafa Hergüner. 1997) Fatih Belediyesi Kültür Yayınları.

### Belgeler

*Ticaret ve Sanayi Odasında Müteşekkil İstanbul İktisat Komisyonu Tarafından Tanzim Edilen Rapor, 29 Kanun-ı Sani 1340-26 Teşrin-i Sani 1340-1924*. (Çev: Aynur Karayılmazlar, Sadeleştiren: Ekrem Karayılmazlar. 2010), İstanbul Ticaret Odası Yayınları.

T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.3, C.12.

T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.2, C.8.

T.B.M.M. Zabıt Ceridesi, D.2, C.8.

### Arşiv

BOA, 030/01/84/528/1.

BCA, 030.18.01.01/012.66.9

BCA, 030.18.01.01/016.64.11.



## **XX. Yüzyıl Başlarında Trabzon-İran Transit Ticaretinde Bir Merkez: Erzurum Ticareti**

Dr. Özlem YILDIZ

E-posta: ozlmyildiz@windowslive.com

### **Özet**

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasının ardından İngiltere 1812'de İranla olan ticaretini kara nakliyesi daha ucuza geleceği için Buşir limanı yerine Trabzon limanına döndürmüştü. Böylece transit ticaret yolu üzerinde yer alan Erzurum kenti Trabzon'a gidecek deve kervanlarının güzergâhında yer aldığı için bu uluslararası ticarî gelişmelerden olumlu olarak etkilenecekti. Avrupa'nın malları Trabzon limanı sayesinde Osmanlı'nın doğu vilayetleri yanında İran'a ulaştırıldığı gibi, İran'ın ihraç ürünleri de bu yolla Avrupa'ya taşınıyordu. Erzurum kenti de ürettiği ürünlerin bir kısmını satarken, kentin tüketimi için bir takım ürünler satın alıyordu. Ancak XIX. yüzyıl sonlarında İran'dan Trabzon'a ulaşan ticaret yolu Rus rekabetiyle karşılaşacaktı.

XX. yüzyıl başlarında İran transit ticareti Rusya'nın yaptığı demiryolları ile Rus limanlarına kaymıştı. Trabzon'da limanı modernleşme çalışmalarının ve Trabzon limanını hinterlandına daha kolay bir şekilde bağlayacak Erzurum-Trabzon demiryolu bağlantısının yapılamamış olması bunda büyük etken olmuştu. Bu yüzden Erzurum'un bu transit ticaret yolunda naklettiği İran malları giderek azalmıştı. Ancak Erzurum tarım ürünleri, deri, kürk ve hayvansal ürünler ihraatı ile önemini koruduğu gibi Avrupa ülkelerinin Doğu Anadolu'ya ulaşmasında da önemli bir merkezdi.

Bildirimizde İran'dan Trabzon'a ulaşan transit ticaret yolunun XIX. yüzyılda Erzurum için azalan zaman zaman artan önemi ile XX. yüzyıl başlarında Erzurum ticaretinin ülkelere göre miktarları ve Erzurum'un ticarî durumu ortaya konulmaya çalışılacaktır.

Anahtar Kelimeler  
Transit Ticaret, Erzurum.

## **In the Beginning Of XX. Century a Center of Iran- Trabzon Transit Commerce: Erzurum Commerce**

### **Abstract**

After Karadeniz (The Black Sea) is taken up international business. England changed its harbour, instead of Buşir Harbour England used Trabzon Harbour because it was cheaper for inland transit in 1812. Erzurum is near of Trabzon so it is affected in a positive way because the caranavs' itinerary was passing through it. Not only European products were transported to eastern provinces of Ottoman Empire and Iran but also with this way exportation products of Iran were transported to Europe. The people who live in Erzurum both sold a part of their products and bought some products for consuming of country. Besides; for Iran transit way; people was exporting and importing which are intended for Trabzon Harbour. But towards the end of XIX. century the commercial way which was reach from Iran to Trabzon would encounter with Russian rivalry.

In the beginning of XX. century Iran transit commerce with railway made by Russian changed its route to Russian Harbour. Not being made rationalization labours of Trabzon Harbour and a railway from Erzurum to Trabzon which could make easy to connect Trabzon Harbour to its hinterland were really affected factors. So Iranian products which Erzurum transported in this commercial way were reducing day by day. But exportation of Erzurum agricultural products, leather, pelage and animal products maintained their importance and Erzurum was really important center of connection between European countries and east Anatolia.

In our study , we tried to reveal transit commercial way which was between Iran and Trabzon in XIX. century its importance which was fluctant, and in the beginning of XX: century according to countries amount of Erzurum commerce, and the commercial situation of Erzurum

### **Keywords**

Transit Commerce, Erzurum

### **1. Giriş**

Yavuz Sultan Selim Dönemi'nde Osmanlı topraklarına katılan Erzurum, İran'la bağlantılı olan İpek yolu üzerinde önemli bir kentti. İran'la bağlantılı ticaret devam ettiği sürece Erzurum, bu ticaretin getirdiği refaha tanık olmuştu. 1534 yılında Tebriz'in alınması ile Osmanlılar İpek yolu ticaretinde daha etkin

bir konum kazandılar. XVI. yüzyılda Asya içlerinden gelerek Tebriz yoluyla devam eden transit ticaret Bursa ve Halep'e yönelirdi. İran transit ticaretinin yarattığı hareketlilik sonucu Erzurum'da bu gelişmelere uygun şekilde düzenlemeler yapıldı. Erzurum'da transit tüccarların rahat etmeleri için Vezir-i azam Rüstem Paşa tarafından 1555-1560 yılları arasında bir kervansaray yaptırıldı. Ayrıca Erzurum'da 1570-1575 yılları arasında bir gümrük organizasyonu yapıldı. Erzurum gümrük geliri o dönem için oldukça önemliydi (Pamuk, 2007: 129-135).

XVII. yüzyılda ise transit ticarete Bursa ve Halep gibi ticaret merkezlerine karşın İzmir ön plana çıkmaya başladı. Artık deve kervanları Tebriz-Erzurum hatından ilerleyerek Tokat-Ankara-Afyon güzergâhından İzmir limanına gelmeye başladılar. Bu hatta ticaretin canlı bir şekilde devam etmesi Erzurum'un ticari potansiyelini olumlu etkilemiştir. Nitekim XVII. yüzyılda Osmanlı hazinesinin %1-2'lik gelirini teşkil eden üçüncü büyük gümrüğün Erzurum'da olması, kentin ekonomik pozisyonu hakkında bir fikir vermektedir. İpek Yolu ticareti sayesinde kent, müreffeh bir konuma ulaşmıştı (Pamuk, 2007: 125).

Doğu Karadeniz limanlarından Trabzon'un İran'la bağlantılı ticarete kullanılmaya başlanması ve Erzurum'dan geçen transit yolun Trabzon'a yönelmesi süreci 1774 yılında imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması'nın imzalanmasından sonra başlayacaktı. Bu antlaşma ile Karadeniz'in bir Türk gölü olduğu dönem sona erecek ve Karadeniz uluslararası ticarete açılacaktı (Kaleli, 2003: 1-2). Trabzon'a buharlı gemilerin uğramaya başlaması ile Trabzon bir liman kenti olmaya doğru yol almaya başlayacaktı. Artık sadece Osmanlı gemilerinin uğradığı bir liman olmaktan çıkarak uluslararası ticarete açılacaktı.

İpek yolunun bir hattını teşkil eden İran-Trabzon yolu Karadeniz ile İran'ı birbirine bağladığı gibi Uzakdoğu'dan gelen ticaret yolunu Trabzon limanı vasıtasıyla İstanbul'a ve Tuna üzerinden Orta Avrupa'ya bağlamıştı (Okur ve Küçükuşurlu, 2009: 27).

## **2. İran'dan Erzurum Yoluyla Trabzon Limanına Ulaşan Transit Ticaret Yolu**

İngiliz malları İran'a daha önce Basra Körfezi yoluyla gelirken 1823 yılında İngiltere Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunu deneyecekti. 1830 yılında Trabzon limanına İngilizlerin vapur seferlerine başlamaları, Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunun önem kazanmasına da sebep olmuştu. Bu yola alternatif bir de Sohum limanı ve Kafkaslardan geçen bir yol vardı. Osmanlı yolunun kullanılmaya başlanması ile Ruslar yabancılara sağlanan kolaylıkları kendi yerli üreticilerini ve tüccarlarını korumak için 1832'de kaldırdı. Kaldırılan muafiyetler ve Sohum-Tiflis-Hazar Denizi hattı veya Tiflis-Tebriz hattının zorunlu güzergâh uygulaması Trabzon - Erzurum - Tebriz yolunun daha fazla kullanımını da teşvik etti. Bu yola gereken

önemin verilmesi hususunda İngilizlerin Osmanlı yöneticileri nezdinde girişimlerine yol açtı. İngiltere'nin tercihi kendi kontrolündeki pazar ülkeler aracılığıyla malların satılması ve taşınmasıydı. Bu tercihi nedeniyle İngiltere daha çok Osmanlı üzerinden ticaret yapılmasını desteklemişti. Rusya, limanlarına Avrupa mallarının girmesini 1832'de kısıtlamışken, 1846'dan sonra söz konusu yolu yeniden açmış, 1865'de geçiş koşullarını iyice liberalleştirmişti (Kaleli, 2003: 11).

XIX. yüzyıl ortalarında İngiltere ile Rusya'nın İran toprakları üzerinde hâkimiyet savaşı da başlamıştı. Kafkasya ve Kuzey Azerbaycan'ı ele geçirerek İran'a komşu olan Rusya ile Hindistan'a giden bütün yolları korumak isteyen İngiltere arasındaki mücadele Trabzon limanının önemini arttırdı (Okur ve Küçükugurlu, 2009: 29). Kırım Savaşı sırasında ordunun ihtiyaçlarını teminde Osmanlı Devleti daha çok Trabzon limanını kullanmıştı. Ruslara müttefiklerin ambargo uygulaması nedeniyle Ruslar ithalatı Trabzon-Erzurum-Tebriz yolu ile Kafkasya ve Gürcistan yolunu kullanarak yapmışlardı. Ticaretin yarattığı hareketlilik refah olarak Erzurum'a geri dönmüştü.

Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunun öneminin artmasıyla paralel Trabzon'dan Tebriz'e ulaşan yolların iyileştirilmesi için çabalar başladı. İlk olarak 1858 Mayıs ayında Trabzon'da bir komisyon kurulmuştu. 1850 ve 1860'lı yıllarda en yüksek performans sergileyen yoldaki ticaret, 1870'ten sonra ise düşüş göstermeye başladı. Bu durumun ortaya çıkmasında, 1869'da açılan Süveyş Kanalı'nın açılmasının rolü büyük oldu. Ruslar ticareti bu sırada Poti limanı üzerinden yapıyorlardı. Rusların yol rekabetinde üstün duruma gelmelerini sağlayan, 1872'de Poti-Tiflis demiryolunu yapmaları, kıyılarda limanlar, yol üzerlerinde düzenli alt-yapı ve ticari organizasyonları gerçekleştirip işletmeleriydi. 1877-1878 yılları arasında da mallar daha çok Rus yolundan taşınmıştı (Kaleli, 2003: 9-14). Trabzon limanı da bu yarışta geri kalmamak için 1875 yılında Trabzon-Erzurum şosesini açtı. Bu yolun düzenlenmesi Erzurum kentine konaklama, ulaşım ve yiyecek tedariki açısından bölge halkının yararına olumlu gelişmelere yol açmıştı. 1878 Berlin Anlaşması'ndan sonra Kars, Ardahan ve Batum, Rusya'ya bırakılmıştı. Rusya Kafkasya üzerinden Batum Limanı'na yeni bir ticaret yolu açınca Trabzon-Erzurum yolu önemini kaybetmişti (Ağaver, 2010).

1883'te Kafkasya yolunda yeniden bir değişiklik oldu. Rus sanayicilerin baskısıyla vergiler yeniden kondu. İranlılar ihracatlarını elverişli şartlarla Rus yolundan yaparken, Avrupa malları artık daha uygun koşullara sahip olan Trabzon - Erzurum üzerinden İran'a varıyordu. Bunun üzerine Avrupalılar diplomatları aracılığıyla Osmanlı Devlet yetkililerine başvurup, bu yolun yeniden ele alınmasını, geliştirilmesini istediler. Osmanlı idarecileri daha önce araba yoluna çevrilen, Trabzon - Erzurum şosesinin devamı olan Erzurum - Bayezid kısmını da şose olarak yapılması kararını aldılar.

XX. yüzyılın başlarına gelindiğinde Ruslar, Poti limanından İran sınırındaki Çulfa'ya demiryolu döşemişler ve buradan da Tebriz'e 179 kilometre uzunluğunda her an demiryolu inşa olunabilecek özellikte, şose yapmışlardı. Ayrıca Batum'dan Kars'a demiryolu döşemişler, bu nedenle Trabzon - Erzurum yolunda nakliyat iyice yavaşlamıştı. Hatta Osmanlı'nın Van, Bitlis, Erzurum gibi vilayetlerine gitmek isteyen yolcular Rus limanı Poti veya Batum'dan trene binip, İran sınırından karayoluyla ters istikametten memleketlerine varıyorlardı( Kaleli, 2003: 15). Dolayısıyla Erzurum-Kızıldize yoluyla Avrupa ve Amerika'ya sevk edilen İran transit nakliyatı, bundan böyle Rusya'ya intikal etmeye başlamıştı. Ticaret yolunun yer değiştirmesi Erzurum'a büyük darbe indirmişti.

### **3. Erzurum'da Ekonomik Faaliyetler**

Tarih boyunca transit ticarete önemli bir kavşak noktası teşkil eden Erzurum, XIX. yüzyıl sonları ve XX. yüzyıl başlarında eski ticari önemini kaybetmişti. Ancak yine de şehirde yoğunlaşan ticari etkinlikler, değişik sanayi kolları ve tarım ürünleri ile adından söz ettirmeye devam ediyordu. Tarım ve hayvancılık faaliyetleri ile kendine yeterli bir durumda bulunan Erzurum madencilik yönünden ise zayıftı. Ormanlar özellikle yakacak ticareti açısından önemli bir gelir kaynağı olmasına rağmen bazı bölgelerde doğal şartların uygunsuzluğu ve alt yapı çalışmalarının yetersizliği nedeniyle yeterince faydalanılmadığı görülmektedir (Ağaver, 2010).

Dar bir tarım arazisine sahip olan Doğu Karadeniz için önemli bir tahıl potansiyeline sahip olan Erzurum yolların uygunsuzluğu ve kış aylarında ulaşımın zorlaşması nedeniyle Karadeniz'e deve kervanları eşliğinde istenildiği kadar ticaret yapamamaktaydı. Bu durumda Trabzon ve Rize gibi sahil kentleri tarım ürünlerini Rusya'dan almak zorunda kalmaktaydılar. Böylece topraklarından kopup Rusya'ya çalışmaya gidenlerin ailelerine gönderdikleri paralar ithal ürünlere harcanmaktaydı (Özger, 2007: 122).

İran'dan Kızıldize'ye ulaşan deve kervanları Erzurum'a on iki günde gelmekte olup Erzurum gümrüğünde transit muamelelerini takip etmek için dört gün kalmaktaydılar. Erzurum'da kaldıkları süre içerisinde vilayet ekonomisine büyük katkı sağlayan deve kervanları Erzurum'dan Trabzon'a gidinceye kadar vilayet ekonomisine önemli bir gelir bırakmaktaydılar. Ancak transit ticaretin XX. yüzyılda Rusya'ya kayması Erzurum ile yol üstünde yer alan köylüleri perişan bir halde bırakmıştı (Öncü, 2008: 67).

### **4. Erzurum'da Ticaret**

Bu başlık altında 1899 ile 1913 yılları arasına ait İngiliz Konsolosluk raporlarında yer alan ticaretle ilgili rakamlar derlenerek özellikle ülkelere göre Er-

zurum'un ticarî partnerleri ortaya konmaya çalışılacaktır.

Erzurum'da ihracat Avrupa ülkelerine, Rusya, Suriye ve Osmanlı vilayetlerine yapılmaktaydı. Konsolosluk raporlarından öğrendiğimize göre; Avrupa ülkelerine sığır, öküz, kürk, buğday, arpa, post, keten tohumu, çiriş otu ve keçi gibi ürünler ihraç edilmişti. Bu mallar Erzurum'un limanı olan Trabzon limanı yoluyla ihraç edilmekteydi. Osmanlı vilayetleri Erzurum'dan öküz, sığır gibi büyükbaş hayvanlar ile katır, koyun almaktaydı. Erzurum pastırması ile de ünlüydü. Özellikle İstanbul, Erzurum pastırmasının önemli bir alıcısıydı. Rusya'da genellikle Erzurum'dan balmumu, buğday, post, kürk, sığır gibi ürünler almaktaydı. Suriye'de genellikle hayvancılığa dayalı ürünleri almaktaydı.<sup>1</sup>

1908 yılında olumsuz hava koşulları yaşandı. Ancak ihracat rakamlarının dengelenmesi koyun ihracatı ile mümkün olmuştu.<sup>2</sup> Otlamada yaşanan yoksulluk sığırları etkiledi.<sup>3</sup> 1906-1908 yılları arasında yaşanan zahire kıtlığı bu ürünlerin ihracatını engellemişti ( Gül, 2009: 146).

Avrupa ülkelerinde Trabzon yoluyla bölgeye ulaşan malları daha çok giysi, pamuk ipliği, patiska, basma, yünüler, keten gibi ithalat kalemleri oluşturmaktaydı. Flannelettes adlı dokuma Almanya'dan büyük çaplı ithal edilen bir üründü. Şeker ithalatı da giderek artan bir seyir izlemekteydi. Almanya ve İtalya tekstil ürünlerinde İngiltere ile yarışan ülkelerdi. Rusya petrol ve un gibi ürünlerde fiyatlardaki artışlardan dolayı daha iyi bir yerdedir.<sup>4</sup> Rusya'dan 1906-1908 kıtlığı sırasında un ithal edilmekteydi. Avusturyalı rakipler, Rus seker fabrikatörlerini Osmanlı Devleti'nin Karadeniz sahillerinden uzaklaştırmak için Rus şekerinin içinde cam tozunun bulunduğunu ve bu nedenle parlak olduğunu ve içinde bulunan domuz yağı katkılarından dolayı şekerin sarımsı bir renkte olduğunu öne sürüyorlardı. Diğer yandan Türk halkının tercih ettiği Rus "flanel"inin yumuşak olmasının nedeninin de onun içinde bulunan domuz kılından kaynaklandığını öne sürüyorlardı (Aslanova, 2008: 93).

İran'dan halı, şal, pirinç, kurutulmuş meyve, pamuk ve pamuk ürünleri ithal edilmekteydi. Şeker ithalatı Rusya ve Fransa'dan 1912 yılında arttı. Bakır 1912 yılında Almanya'dan geldi. Alman bakırı Rus ve İngiliz bakırından daha ucuzdu. Erzurum-Erzincan yolu bir Fransız şirkettince yapılacak olmasına rağmen bu konuda bir şey yapılamadı.<sup>5</sup> Türk vilayetlerinden de doğal pamuk ve pamuk ürünler, doğal keten gibi ürünler alınmaktaydı.

1 1901 Erzurum Raporu, s.7, 1903 Erzurum Raporu, s.5; 1906 Erzurum Raporu, s.7; 1908 Erzurum Raporu, s.11-12; 1909 Erzurum Raporu, ss.10-12; 1911 Erzurum Raporu, ss.10-12; 1912 Erzurum Raporu, s.6; 1913 Erzurum Raporu, s.5.

2 1909 Erzurum Raporu, s.3.

3 1909 Erzurum Raporu, s.3.

4 1909 Erzurum Raporu, s.3.

5 1913 Erzurum Raporu, s.3.

1911-1912 yıllarında Erzurum Valisi olan Mehmet Emin Bey, 1912 yılına ait raporunda vilayetin ihracat ve ithalatına değinmekteydi. Bu raporda Erzurum'dan deri, bağırsak, yün, pastırma, zeyrek (yani keten tohumu), çiriş unu, balmumu, hasır, yumurta, kaşar peyniri ve iç yağı gibi ürünlerin ihraç edildiğini ve bunların yekûnunun 1.000 denk olduğunu ifade etmiştir. Buna karşın Erzurum'un dışarıdan ithal ettiği ürünlerin 200.000 dengi bulunduğunu yazan Vali, ihraç ürünlerinin nakliye masrafının 12.000, ithal ürünlerin nakliye masrafının ise 180.000 lira olduğunu ifade etmiştir. Bütün Osmanlı vilayetlerinin olduğu gibi Erzurum'un da dışarıdan ithal ettiği malların büyük bir meblağa eriştiğini üzüntüyle ifade eden Vali, sarıktan fese, kundaktan ketene kadar her şeyin Avrupa'dan ithal edilmekte olduğundan dert yanmış ve Osmanlı insanının kazancını dışarıya vermek zorunda kaldığını belirtmiştir. Ülke ekonomisinin ve halkın ithalata dayanan bu düzene daha fazla dayanamayıp iflas etme tehlikesiyle karşı karşıya olduğunu ifade eden Erzurum Valisi, iktisadi alanda varlık gösteremeyen bir devletin siyasi alanda da mahkûmiyetinin kaçınılmaz olduğunu belirtmiştir (Öncü, 2008: 65).

Erzurum'da ticaret 1906 ve 1907 yıllarında ticaret en yüksek seviyelerine yükselmiş ve 1909 yılında düşmüş, 1912 yılında ise yükselmişti. Erzurum'un ihracatı daha çok ülke içine yapılmaktaydı. Erzurum, yabancı ülkelerden en çok Rusya, Avusturya-Macaristan ve Fransa'ya ihracat yapmaktaydı. Rusya'ya yapılan ticaret 1911 Trablusgarp savaşının olduğu yıl giderek yükselmişti. Fransa'ya yapılan ihracat 1907 yılında en yüksek seviyesine ulaşmış, ancak 1911 ve 1912 yıllarında giderek düşmüştü. İngiltere ile ticaret 1906 ve 1907 yıllarında en yüksek seviyesinde iken giderek etkinliğini yitirmiştir. Aşağıda ülkelere göre ihracat rakamları yer almaktadır:

## 5. Sonuç

20. yüzyıl başlarında hala çevresi ile demiryolu bağlantısına sahip olmayan Erzurum, karayolunda deve kervanlarıyla ticaret yapmaktaydı. Ancak kışın doğal şartların zorlamasıyla ulaşım daha da zorlaşmaktaydı. Erzurum kenti İran'la bağlantılı olarak Trabzon limanı ile ticaret yaptığı sırada ticaretin getirdiği refahtan pay almıştı. Ancak İran ticaretin Erzurum'dan uzaklaştığı dönemde yol üzerinde yer alan kervansaraylar ile köylüler bu yol güzergâhının değişmesinden zarar görmüşlerdir.

Avrupa ülkelerinden Trabzon yoluyla Erzurum'a ulaşan mallar daha çok giysi, pamuk ipliği, patiska, basma, yünlüler, keten gibi ithalat kalemleriydi. Flan- nelettes Almanya'dan büyük çaplı ithal edilen bir üründü. Şeker ithalatı da giderek artan bir seyir izlemekteydi. Almanya ve İtalya tekstil ürünlerinde İngiltere ile yarışan ülkelerdi. Rusya petrol ve un gibi ürünlerde fiyatlardaki artışlardan dolayı

TABLO 1 Ülkelere göre Erzurum'un İhracatı (1899-1912)

| Ülkeler       | İhracat (pound) |        |        |        |         |         |         |         |         |         |         |         |
|---------------|-----------------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
|               | 1899            | 1900   | 1901   | 1902   | 1904    | 1905    | 1906    | 1907    | 1909    | 1910    | 1911    | 1912    |
| İngiltere     | -               | -      | -      | -      | 2.000   | 4.000   | 80.730  | 81.990  | -       | 1.200   | 2.000   | -       |
| İran          | -               | -      | -      | -      | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       |
| Rusya         | 26.750          | 26.750 | 52.900 | 39.950 | 37.370  | 23.000  | 48.260  | 49.750  | 27.050  | 25.700  | 53.850  | 38.450  |
| Fransa        | 12.350          | 12.350 | 18.200 | 18.850 | 16.300  | 19.300  | 38.760  | 42.560  | 22.650  | 24.700  | 15.900  | 19.200  |
| Avusturya-    | 1.000           | 1.000  | 1.200  | 1.300  | 1.400   | 1.500   | 47.400  | 44.750  | 1.600   | 1.400   | 1.300   | 1.500   |
| Macaristan    |                 |        |        |        |         |         |         |         |         |         |         |         |
| İsveç         | -               | -      | -      | -      | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       |
| Almanya       | -               | -      | -      | -      | -       | -       | -       | 20.750  | -       | -       | -       | -       |
| İtalya        | -               | -      | -      | -      | -       | -       | -       | 22.200  | -       | -       | -       | -       |
| Türk          | -               | -      | -      | -      | 112.350 | 122.450 | 86.315  | 84.930  | 144.300 | 149.830 | 197.500 | 232.000 |
| Vilayetlerine |                 |        |        |        |         |         |         |         |         |         |         |         |
| Diğer Ülkeler | -               | -      | -      | -      | 21.000  | 41.000  | 87.420  | 52.200  | 10.000  | 7.800   | 14.500  | 12.600  |
| Toplam        | 40.100          | 40.100 | 72.300 | 60.100 | 190.420 | 211.250 | 388.885 | 399.130 | 206.050 | 210.630 | 285.050 | 303.750 |

Kaynak: 1903 Erzurum Raporu, s.6; 1908 Erzurum Raporu, s.15; 1911 Erzurum Raporu, s.16; 1912 Erzurum Raporu, s.9; 1913 Erzurum Raporu, s.8

TABLO 2 Ülkelere göre Erzurum'un İthalatı (1899-1912)

| Ülkeler       | 1899    | 1900    | 1901    | 1902    | 1904    | 1905    | 1906    | 1907    | 1909    | 1910    | 1911    | 1912    |
|---------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| İngiltere     | 54.850  | 58.190  | 62.700  | 68.130  | 66.450  | 70.000  | 80.730  | 81.990  | 90.625  | 95.800  | 112.500 | 142.800 |
| İran          | 37.520  | 39.740  | 42.460  | 43.790  | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       |
| Rusya         | 32.250  | 36.340  | 32.700  | 34.750  | 36.000  | 44.900  | 48.260  | 49.750  | 55.450  | 61.600  | 113.850 | 99.550  |
| Fransa        | 31.320  | 32.800  | 34.400  | 36.150  | 38.710  | 36.810  | 38.760  | 42.560  | -       | -       | 70.200  | 81.000  |
| Avusturya-    | 29.900  | 32.350  | 35.050  | 37.200  | 38.700  | 47.650  | 47.400  | 44.750  | 43.010  | 44.400  | 46.500  | 51.200  |
| Macaristan    |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
| Türk i        | -       | -       | -       | -       | 85.600  | 73.780  | 86.315  | 84.930  | 94.200  | 107.655 | 126.050 | 140.250 |
| Vilayetler    |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |         |
| Almanya       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | 20.750  | 28.500  | 33.650  | 44.500  | 67.700  |
| İtalya        | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | 22.200  | 26.030  | 33.200  | 40.300  | 9.400   |
| İsviç         | 3.200   | 3.450   | 3.600   | 4.000   | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       | -       |
| Diğer Ülkeler | 3.600   | 8.400   | 9.400   | 11.100  | 98.060  | 91.230  | 87.420  | 52.200  | 23.300  | 36.480  | 44.300  | 47.200  |
| Toplam        | 192.640 | 211.270 | 220.310 | 235.120 | 363.520 | 364.370 | 388.885 | 399.130 | 361.115 | 412.785 | 598.200 | 639.100 |

Kaynak: 1906 Erzurum Raporu, s.9; 1908 Erzurum Raporu, s.15; 1911 Erzurum Raporu, s.16; 1912 Erzurum Raporu, s.9; 1913 Erzurum Raporu, s.8

iyi bir yerededir. Rusya'dan 1906-1908 kılığı sırasında un ithal edilmekteydi. İran'dan halı, şal, pirinç, kurutulmuş meyve, pamuk ve pamuk ürünleri ithal edilmekteydi. Şeker ithalatı Rusya ve Fransa'dan 1912 yılında artmıştı. Alman bakırı Rus ve İngiliz bakırından daha ucuzdu. Bu yüzden bakır 1912 yılında Almanya'dan geldi. Erzurum-Erzincan yolu bir Fransız şirketince yapılacak olmasına rağmen bu konuda bir şey yapılmadı. Türk vilayetlerinden de doğal pamuk ve pamuk ürünler, doğal keten gibi ürünler alınmaktaydı.

Erzurum'da ihracat Avrupa ülkelerine, Rusya, Suriye ve Osmanlı vilayetlerine yapılmaktaydı. Avrupa ülkelerine sığır, öküz, kürk, buğday, arpa, post, keten tohumu, çiriş otu ve keçi gibi ürünler ihraç edilmmişti. Osmanlı vilayetleri Erzurum'dan öküz, sığır gibi büyük baş hayvanlar ile katır, koyun almaktaydı. Erzurum pastırması ile de ünlüydü. Özellikle İstanbul, Erzurum pastırmasının önemli bir alıcısıydı. Rusya'da genellikle Erzurum'dan balmumu, buğday, post, kürk, sığır gibi ürünler almaktaydı. Suriye'de genellikle hayvancılığa dayalı ürünleri almaktaydı.

## KAYNAKÇA

### I. Yabancı Basılmış Arşiv Belgeleri

- Report Fort The Year 1900 On The Trade Off The Consular District Of Erzeroum, London, 1901.
- Report Fort The Year 1902 On The Trade, &C., Of The Consular District Of Erzeroum, London, 1902. Report Fort The Year 1905 On The Trade Of The Consular District Of Erzeroum, London, 1906.
- Report Fort The Year 1907 On The Trade Of The Consular District Of Erzeroum, London, 1908.
- Report Fort The Year 1908 On The Trade Of The Consular District Of Erzeroum, London, 1909. Güzel bilgiler var.
- Report Fort The Year 1910 On The Trade Of The Consular District Of Erzeroum, London, 1911.
- Report Fort The Year 1911 On The Trade Of The Consular District Of Erzeroum, London, 1912.

### II. Kitap, Makale ve Tezler

- Ağaver, T. (2010). Vilayet Salmelerine Göre Erzurum Vilayeti (H.1310, 1317, 1318). *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*. Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Erzurum.
- Aslanova, S. (2008). XX. Yüzyılın Başında Rusya'nın Osmanlı Politikası( 1903-1917). *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, D.E.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Türkiye Cumhuriyeti Tarih Programı, İzmir.
- Gül, A. (2009). Osmanlı Devleti'nde Kuraklık ve Kıtık (Erzurum Vilayeti Örneği: 1892-1893 ve 1906-1908 Yılları). *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, II / 9: 146.
- Kaleli, H. (2003). 19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti. *Dumlupınar*

nar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, IX : 1-2.

Okur, M., Küçükugurlu, M. (2009) Jeopolitik ve Stratejik Açından Trabzon Limanı. *Karadeniz Dergisi*, 3, 25-41: 27.

Öncü, A. S. (2008), Erzurum Valisi Mehmet Emin(Yurdakul) Bey'in Erzurum-Trabzon Yollarıyla İlgili Bir Raporu(1912), *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, IV: 61-71.

Özger,Y. (2006). Erzurum Valisi Mehmet Emin (Yurdakul) Bey'in Erzurum Vilayetinin İhtiyaçları ve Gelişmesine Ait Layihası. *Atatürk Dergisi- Journal of Atatürk (Atatürk Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Müdürlüğü)* , V/ 2: 115-149.

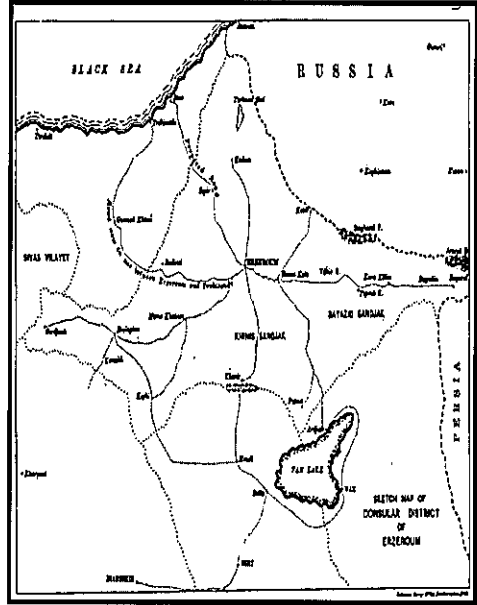
Pamuk, B.(2007). İpekyolu Ticareti ve Erzurum. *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXII/2 : 129-135.

## Ekler



EK I: DEVE KERVANI

Kaynak: Edwin Lord Weeks, *From The Black Sea Through Persia And India*, Harpers And Brothers Publishers, New York, 1896,s.3.



EK II: Erzurum Vilayeti  
Kaynak: 1910 ERZURUM RAPORUNDAN



# Milli Mücadele Döneminde Karadeniz'deki Amerikan Savaş Gemileri

Prof. Dr. Hikmet ÖKSÜZ

KTÜ, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü Öğretim Üyesi

İsmail KÖSE

KTÜ, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih ABD Doktora Öğrencisi

## Özet

Mondros Mütarekesi imzalandıktan sonra Bağlaşıklar vakit geçirmeksizin savaş gemilerini başkent İstanbul önlerine gönderdiler. Amerika Birleşik Devletleri, Bağlaşıklar ile birlikte I. Dünya Savaşı'nda yer almasına rağmen, Mondros Ateşkesinde imzacı taraf değildi. Çünkü Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmemiştir.

Bağlaşıklar'ın İstanbul ve Karadeniz'deki işgal faaliyetleri kısa süre sonra Amerikan çıkarları ile çatışmaya başladı ve ABD önce komiser unvanına sahip Lewis Heck'i iki ay sonra da Amiral Bristol'u Akdeniz Donanma Komutanı ve Yüksek Komiser olarak İstanbul'da görevlendirdi. Bristol, görevi süresince Amerika'nın Akdeniz ve Türk sularındaki savaş ve nakliye gemilerine de kumanda etti.

Amerikan savaş gemileri Milli Mücadele süresince Karadeniz'in her iki yakasında yoğun bir seyrüsefayın dönemi geçirdiler. Gittikleri limanlardaki siyasi, ekonomik ve sosyal durumları gözlemleyerek seyir raporlarına kaydettiler. Amerikalı misyoner, gazeteci, gezgin ve işadamlarının Karadeniz liman kentleri arasındaki ulaşımına destek sağladılar. Amerikan savaş gemileri Lozan Barış Antlaşması yürürlüğe girdikten sonra Türk karasularından ayrıldılar.

## Anahtar Kelimeler

Amiral Bristol, Savaş Gemileri, Destroyerler, Yardım Örgütleri, Karadeniz

# **American Navy Vessels (Man of War) in the Black Sea During the War of Independence of Turks**

## **Abstract**

*After the signing of Mudros Armistice, Allies without losing any time sent their men of war to the shores of Capital Istanbul. Though USA also had fought together with Allies in the WWI, she was not signatory to Mudros Armistice. Because USA and Ottoman State were not belligerents.*

*Soon after, Allies' occupation activities in Istanbul and Black Sea clashed with USA's interests in this area. Considering this fact, USA designated Lewis Heck to Istanbul as Commissioner and two months after Admiral Bristol has been selected for the post as Black Sea and Turkish territorial seas Commandant and High Commissioner to Turkey. During his post Admiral Bristol commanded USA's cargo and Navy Ships within his authority area.*

*During Turkish War of Independence USA's Navy vessels (men of war) had an intensive activity period at the both banks of Black Sea. They monitored and reported all economic, social and politic situations in all ports they visited. Navy vessels also assisted travels of American missionaries, correspondents, travelers and businessmen between Black Sea ports. They left Turkish waters when Lausanne Peace Agreement came into force.*

## **Keywords**

*Admiral Bristol, Navy Vessels, Destroyers, Relief Organizations, Black Sea.*

## **1. Giriş**

I. Dünya Savaş devam ederken Almanya'nın denizaltı saldırılarını durdurmayı reddetmesi, zorda olan İngiltere ve Fransa'nın kıskırtması ve ABD'deki savaş lobilerinin teşviki ile Amerika Birleşik Devletleri'nin 1917 yılı başında önce Almanya'ya daha sonra da Avusturya'ya savaş ilan etmesiyle İttifak Devletleri'ne yönelik cephe genişlemiş oldu. İlk anda ABD, Almanya ve Avusturya'yı düşman ilan etmiş, fakat diğer iki İttifak üyesine, Osmanlı Devleti ve Bulgaristan'ı aynı kategoriye koymamıştı. Amerika Birleşik Devletleri'nin Almanya'ya savaş ilan etmesinden iki hafta sonra, 20 Nisan 1917 tarihinde ABD ile Osmanlı Devleti arasındaki diplomatik ilişkiler kesildi. İstek Babıali'den gelmişti ve ABD'nin İstanbul Büyükelçisi Abram I. Elkus Washington'a geri çağırılırken, Osmanlı Dev-

leti'nin son Washington Maslahatgüzarı Abdülhak Hüseyin Bey de İstanbul'a döndü. Diplomatik ilişkilerin kesilmesine rağmen iki ülke arasında doğrudan harp durumu yaşanmadı ve ABD Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmedi.

Savaş öncesinde, özellikle 1900'lü yılların başından itibaren ABD, savaş gemilerini Osmanlı karasularına göndererek siyasi amaç ve çıkarlarını elde etmeye çalışmıştı. 20 Nisan'da diplomatik ilişkiler kesildiğinde Donanmaya ait *Scorpion* gemisi İstanbul önlerinde bulunuyordu. *Scorpion* belirlenen süre içerisinde Türk karasularını terk etmediği için savaş süresince harp ekipmanları sökülerek İstanbul'da bekletildi.<sup>1</sup>

Mondros Ateşkesi imzalandıktan sonra, Bağlaşık Devletler donanması ve kara gücü İstanbul önlerine geldi. Böylece yüzyıllardır çok sayıda savaş ve çatışmaya neden olan İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının egemenliği Bağlaşıkların eline geçmiş oldu.<sup>2</sup> Bu sayede Karadeniz'e her türlü giriş ve çıkış da Bağlaşıkların denetimine girmişti. 1914 yılı Ağustos ayında diplomatik ilişkilerin kesilmesi ile kapanmış olan elçiliklere büyükelçi görevlendirmesi yapılmadı. İtilaf Devletlerinin diplomatik ilişkilerini ve çıkarlarını İstanbul'a atadıkları "yüksek komiserler" üstlenmiştir. İstanbul'un 16 Mart 1920 tarihindeki işgalinden sonra üç büyük ülkenin (İngiltere, Fransa, İtalya) yüksek komiseri de *facto* hükümet gibi hareket etmeye başladı. Kesin barış antlaşması imzalanmadan önce İstanbul'a büyükelçi atanmaması tercih edilmişti. Savaş öncesinde Osmanlı Devleti üzerinde radikal bir operasyon yapılması kararlaştırılmıştı. Son operasyon yıllardır gündemde olan Yakın Doğu Sorununu (*Near Eastern Question*) kökünden çözecek ve Türkler için ölümcül olacaktı. Bu kadar büyük bir mirasta hangi parça kime kalacaktı asıl sorun burada düğümlenmişti ve savaş döneminde bir kenara bırakılmış olan çıkar çatışmaları tekrar birer ikişer gün yüzüne çıkmaya başlamıştı.

ABD görünürde, Osmanlı Devleti üzerinde Bağlaşıklar gibi çıkara dayalı

1 Amerika'nın Almanya'ya resmen savaş ilan etmesinden sonra 10 Nisan 1917'de verilen nota ile Amerikan savaş gemilerinin 24 saat içinde Türk sularını terk etmesi istenmişti. *Scorpion* verilen sürede Türk sularından ayrılamadığı için alıkonulmuş üç subay ve 56 denizciden oluşan mürettebat İstanbul'da kalmıştı. Bu nedenle Amerikalılar Osmanlı Devleti'nden kara yoluyla ayrılmıştı. *Scorpion*'un harp ekipmanı söktürülmüş, mürettebata diplomatik kurallar çerçevesinde nazik davranılmış, barış dönemindeki muamele yapılmıştı. *Scorpion* Halic önünde demirliydi ve bir keresinde İngiliz denizaltıların fırlattığı torpido *Scorpion*'un birkaç metre uzağında infilak etmişti. Bkz. New York Times, "Kind to Scorpion's Men", August 26, 1918; *The Turkish Minister of Foreign Affairs to the American Embassy, Note Verbale, April 10, 1917*. PRFRUS, 1917, Supplement 1, WWI, Washington: Government Printing Office, 1931. s. 603-04; Library of Congress Manuscript Division (LCMD), The Papers of Mark L. Bristol-VII, "Enclosure, Adress Broadcasted Oct. 27, 1925, 9-9.30 pm. From Gimbell Building NY", Confidential Diary, Confidential, From 1 August to 31 October, 1925. s. 13 (Ek s. 2). (Bundan sonra; Library of Congress Manuscript Division "LCMD" olarak kısaltılacaktır.)

2 Henry P. Beers, "US Naval Detachment in Turkish Waters, 1919-1924" *Military Affairs*, Sayı 7, No. 4, Winter 1943. s. 209.

hareket etmiyordu. Açık Kapı (open door) ve en ziyade müsaadeye mazhar millet (most favored nation) politikası, ABD sermayesinin serbest ve eşit dolaşımı, yer altı kaynaklarından yararlanma hakkı, ticari anlamda Amerikan Hükümeti'nin vazgeçilmezleriydi. Coğrafi ve siyasi olarak, Boğazlar'daki seyrüsefer serbestliğinin garanti altına alınması, Doğu Anadolu'da bir Ermeni Devleti kurulması, bu devletin güney ve kuzey Anadolu'da iki (Trabzon ve İskenderun) limana sahip olması ve misyoner müessese ile okullarına dokunulmaması ABD politikasının genel çerçevesini oluşturuyordu. Osmanlı Devleti ile savaşmadığı için İngiltere liderliğindeki Bağlaşıklar zaten ABD'nin Yakın Doğu'daki işlere çok fazla dahil olmasından hoşnut değildi. Buna rağmen, kendi aralarında birbirlerine güvenmedikleri için sadece görece tarafsız bir güç olan ABD'nin; Ermenistan, İstanbul ve Anadolu'nun dar bir alana sıkıştırılmış kısmında kurulmasına izin verilmesi düşünülen vasal Türk Devleti üzerindeki güdüm idaresini yürütmesinde sakınca görülmemekteydi. Böyle bir idare, özellikle İtilaf Devletleri'nin çıkarlarını daha az zedelediği için kabul edilebilir nitelikteydi.

## 2. Amerikan Temsilcilerinin ve Savaş Gemilerinin Türk Sularına Gönderilmesi

Bağlaşıkların (İngiltere, Fransa, İtalya) Osmanlı topraklarındaki niyetlerinden ve çıkar çatışmalarından haberdar olan Amerikan Hükümeti, İstanbul'daki gelişmeleri yakından takip etmekteydi. Bununla birlikte, müttefiklerine karşı prestij ve zemin kaybetmek de istemiyordu. Bu kaygı İstanbul'da komiser olarak görevlendirilen Lewis Heck'e gönderilen talimatta da açıkça görülür.

Mondros Ateşkesi imzalandıktan bir ay sonra, 30 Kasım 1918 tarihinde ABD Dışişleri Bakanlığı İsviçre Ortaelçisi Stovall'a göndermiş olduğu talimatta, Lewis Heck'in beklemezsizin Komiser rütbesi ile İstanbul'a dönerek Paris'teki Amerikan Büyükelçiliğini ve Dışişleri Bakanlığı'nı İstanbul'daki durum hakkında bilgilendirmesini istedi. Babıalı'nın vermiş olduğu nota ile 20 Nisan 1917 tarihinde diplomatik ilişkiler kesilince,<sup>3</sup> Amerika'nın Osmanlı Devleti nezdindeki çıkarlarını İsveç Büyükelçisi, Osmanlı Devleti'nin Amerika'daki çıkarlarını da İspanya Büyükelçisi üstlenmişti. ABD, Bağlaşıkların diplomatik temsilci atamaktaki temkinli tutumunu göz önüne alarak diplomatik temsilci yerine yüksek komiser görevlendirmeyi tercih etmişti. Bu nedenle talimatta; Komiser Heck, Amerika'nın diplomatik ilişkilerini üstlenmeyecek, İsveç elçiliği Amerika adına diplomatik ilişkileri yürütmeye devam edecekti.<sup>4</sup>

3 New York Times, "State Departments Revised List of Nations at War or Which Have Broken Relations", January 16, 1918.

4 The Secretary of State to the Minister of Switzerland (Stovall), Washington, November 30, 1918. PRFRUS 1919, C. II, Washington: USA Government Printing Office, 1934, s. 810; Beers, a.g.m., s. 210.

L. Heck, talimat üzerine hızlı bir şekilde İstanbul'a gelerek vakit kaybetmeksizin görevine başladı. L. Heck'den İstanbul'daki siyasi durum, Türk Hükümeti'nin Amerikalılara, Amerikan kurumlarına ve Amerikan vatandaşlığına geçen Osmanlı uyruklarına yaklaşım ve davranış biçimini, Bağlaşık temsilcileri arasındaki ilişkileri, diğer hükümetlerin Türkiye'deki niyet ve amaçlarını, askeri, ekonomik, ve mali durumlarla ilgili bilgilerin Dışişleri Bakanlığına ve ABD'nin Paris Büyükelçiliğine raporlanması istenmişti. Şimdilik Türk Hükümeti ile diplomatik herhangi bir görüşmeye girilmeyecekti.<sup>5</sup>

L. Heck, diplomattı ve Donanmanın ihtiyaçlarını karşılaması imkansızdı. Bu nedenle ABD'nin Akdeniz ve Karadeniz çevresindeki beklentilerinin dikkate alınması ile Akdeniz Donanma Komutanlığı'ndan gelen istek üzerine; 1918 Aralık ayı sonunda ABD Dışişleri Bakanı Vekili Frank L. Polk, Amiral W. S. Benson'un talebini onayladı ve Donanma Bakanı Josephus Daniels'ten İstanbul'a rütbeli bir donanma subayı ve istasyon gemisi gönderilmesini istedi. Bu amaçla üç gün sonra, 30 Aralık'ta görevlendirilen Tümamiral Mark Lambert Bristol, ABD'nin İngiltere'deki Plymouth Donanma Üssü Komutanlığı görevinden ayrılarak İstanbul'a gelmek üzere yola çıktı. Bristol, bir deniz subayı olduğu için kendisine gönderilen talimatlar Donanma Bakanlığı vasıtasıyla bildirilecekti. Görev olarak Dışişleri Bakanlığı emrinde olmasına rağmen, iki bakanlığın kendisine göndermiş olduğu talimatlar arasında uyumsuzluk olmaması için böyle bir yöntem takip edilmesi uygun görülmüştü. Ayrıca Bristol, Doğu Akdeniz Donanma Komutanlığı görevini de yürüteceği için Donanma Bakanlığı'nın Bristol'a verilen talimatlardan haberdar olması işleyiş açısından önemliydi. Ayrıca İstanbul'daki Amerikan Komiserine Bristol'un emrinde görev yapacağı bildirildi.<sup>6</sup>

Bristol, İstanbul'a hareket etmeden önce Paris'e giderek, Paris Barış Konferansı görüşmelerine katılmak için burada olan Başkan Wilson, Dışişleri Bakanı Lansing, Amerika Yiyecek ve Amerikan Yardım İdaresi (*Food Administration and the American Relief Administration*) Yöneticisi Herbert Hoover ve Amiral Benson ile görüştü ve gerekli talimatları aldı.<sup>7</sup> Göreve başladıktan sekiz ay sonra Yüksek Komiser olarak görevlendirilmiş olan Bristol, aynı zamanda ABD Doğu Akdeniz

5 *The Acting Secretary of State to the Commissioner in Istanbul (Heck)*, Washington, January 21, 1919. PRFRUS 1919, C. II, Washington: USA Government Printing Office, 1934, s. 810.

6 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-VII, "Enclosure, Address Broadcasted Oct. 27, 1925, 9-9.30 pm. From Gimbell Building NY", Confidential Diary, Confidential, From 1 August to 31 October, 1925. s. 13 (Ek s. 2); *The Secretary of State to the Commission to Negotiate Peace*, Washington, August 12, 1919. PRFRUS 1919, C. II, Washington: USA Government Printing Office, 1934, s. 812; Beers, a.g.m., s. 210.

7 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-VII, "Enclosure, Address Broadcasted Oct. 27, 1925, 9-9.30 pm. From Gimbell Building NY", Confidential Diary, Confidential, From 1 August to 31 October, 1925. s. 13 (Ek s. 2); Thomas A. Bryson, "Admiral Mark L. Bristol, an Open Door Diplomat in Turkey", *International Journal of Middle East Studies*, C. 5, No. 4, September 1974. s. 452.

Filosu Komutanlığı görevini uhdesinde bulunduruyordu. Yetki sahası, 21. Boylamın doğusunda kalan alan, Korfu hariç tüm Yunanistan ve İstanbul'un doğusundaki tüm sahaydı.<sup>8</sup>

Bristol, İstanbul'a geldiğinde tüm limanları, İngiltere, Fransa, İtalya ve Yunanistan'a ait işgal araçları, kruvazör, destroyer, ikmal gemileri, savaş gemileri, savaş uçağı nakil gemileri, yakıt nakil gemileri, hastane gemileri, yolcu gemileri ve tankerler ile doldurulmuş olarak buldu. Yedi yıl sonra New York'ta yaptığı radyo konuşmasında, "tüm denizin önlerinde Bağlaşık savaş araçları ile kaplanmış olarak durduğunu ve Türk gemilerinin Haliç'te toplanarak hapsedildiğini" söylemiştir. ABD'nin savaşa girmesiyle belirlenen zamanda İstanbul'dan ayrılamayarak alıkonulan *Scorpion* ise Dolmabahçe önünde demirlemişti.<sup>9</sup> Mustafa Kemal Paşa, Bristol'u bile hayret ettiren bu acıyı manzarayı gördüğünde tarihe geçen "... geldikleri gibi giderler..." sözünü söyleyecektir.

Bristol'un İstanbul'daki görevine başladığı 1919 yılı aynı zamanda Milli Mücadele'nin de başlangıcıdır. Bu dönem içinde Karadeniz'de Amiral Bristol komutasında bulunan Savaş gemileri Karadeniz kıyılarında bulunan Türk, Rus, Kafkas ve Balkan Devletleri limanları arasında yoğun bir seyrüsefayın hareketine giriştiler.

### 3. Amerikan Savaş Gemilerinin Karadeniz'deki Yardım ve Gözlem Faaliyetlerine Katılması

Karadeniz'deki gemilere kumanda eden Amiral Bristol, göreve başladığında devriye gemisi *Nahma* durum tespiti için Köstence'ye gitmişti. *Nahma*, Mondros sonrası Türk karasularına gelen ilk yardım gemisiydi. *Nahma*'nın mürettebatı, Köstence'de Tuna Nehri'nin seyrüsefayın durumu ile, Romanya'da ve Balkanlar'daki son gelişmeleri gözlemlenmekle görevlendirilmişti.<sup>10</sup> *Nahma* ve mürettebatı Köstence'ye vardığında buğday yüklü olan *Western Plain* adlı yük gemisi yükünün bir kısmını boşaltmak üzere limanda bulunuyordu.<sup>11</sup> *Nahma* Köstence'ye hareket etmeden önce, Amiral gemisi *Scorpion* uzun süre İstanbul'da demirli kaldığı için İzmit'e doğru bir deneme ve gözlem seferine çıktı. İzmit'te Derince limanı ve gayrimüslim yerleşmeleri incelendi.<sup>12</sup> Nisan ayı başında Bristol komu-

8 Bryson, a.g.m., s. 451; Beers, a.g.m., 210.

9 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-VII, "Enclosure, Address Broadcasted Oct. 27, 1925, 9-9.30 pm. From Gimbell Building NY", Confidential Diary, Confidential, From 1 August to 31 October, 1925. s. 13 (Ek s. 3).

10 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-I, US Naval Forces Operating in European Waters, US *Nahma*, February 5, 1919. RPMcC-H, File 110. s. 1-5.

11 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-I, US Naval Forces Operating in European Waters, US *Nahma*, February 5, 1919. RPMcC-H, File 110. s. 2.

12 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-I, USS *Scorpion*, Constantinople, Turkey, February 2, 1919.

tasında Nahma önce Odesa'ya daha sonra Sivastopol'a gitti.<sup>13</sup> Haftalık raporda açıkça belirtilmese de ziyaretin amacı Bolşeviklere karşı savaşan General Denikin komutasındaki Beyaz Ordu'nun durumunu yerinde gözlemlemektir. 1919 yılının ilk yarısında Karadeniz'de ABD Donanması'na ait *Scorpion*, *Noma* ve *Nahma* gemileri ile; 28, 128, 129 ve 215 numaralı denizaltı avcı gemileri bulunuyordu.<sup>14</sup> Yük gemileri ise Amerika'dan yükledikleri malzemeleri Karadeniz'deki limanlara boşaltıyor ve belli limanlardan ticari yük alarak geri dönüyorlardı.

Kısa bir süre sonra Karadeniz'de seyrüsefayın halinde olan Amerikan savaş gemilerine denizaltı avcı gemileri (*Subchasers*) de katılmıştı. Destroyerlerden daha kısa olan bu gemiler sıkça arıza yapıyor ve tamirleri problemlere neden oluyordu. Çünkü, İstanbul'da yedek parça yoktu ve İngiliz işgal güçleri de Amerikan gemilerine yedek parça vermeye istekli değildi.<sup>15</sup>

Karadeniz'de bulunan Amerikan Donanmasına ait savaş ve yük gemileri, özellikle; İzmit, İnebolu, Sinop, Samsun, Trabzon, Batum, Poti, Sivastopol, Odesa, Feodosiya, Novorossisk, Suhumi, Köstence ve Varna limanlarına uğrayarak buradaki gelişmeleri rapor ediyordu. Yük gemileri Amerika'dan un, battaniye, ilaç, ambulans, yiyecek, yaşam malzemesi vb. gibi ekipmanları özellikle Ermenilerin yoğun yaşadığı kentlerin yakınlarındaki limanlara taşıırken, dönüşte genellikle tütün yüklüyorlardı.<sup>16</sup> 1919 yılı Mart ayı başında, *Westmount* Amerika'dan yüklemiş olduğu un ve hastane ekipmanları ile birlikte Batum limanına geldi. Geminin seyir raporunda, Batum'da bol miktarda manganez cevheri bulunduğu ve Amerika'ya nakledilmesinin planlandığı görülür. *Westmount*, Amerika'ya dönerken Batum'dan, yün, kuzu derisi, pamuk, keçe ve tütün yükleyerek Amerika'ya dönecekti. Gemi kaptanı Ermenistan Cumhuriyeti yetkilileri ile yaptığı görüşmede, Ermeni yetkililer 8.000 ton buğday talep etmişlerdi. Un karşılığında, pamuk ve kereste verilecekti.<sup>17</sup>

Aynı yılın Mayıs ayı başında Batum'a yük getiren *Noma*'nın kaptanına Kafkaslar'daki gelişmeler ve siyasi, askeri durum hakkında incelemelerde bulunması talimatı verildi. Kaptan, bölgedeki Bolşevizm eğiliminin yükseldiğini, siyasi istikrarsızlığın sürdüğünü, Bolşeviklere karşı savaş için gönüllülerin ekipman ve

13 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-I, *Report of Operations for two Weeks Ending April 13, 1919.* Part two.

14 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-I, *Report of Operations for two Weeks Ending April 13, 1919.* Part two; Peers, a.g.m., s. 213.

15 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-I, *Report of Operations for two Weeks Ending April 13, 1919.* Part two.

16 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-I, *Report of Operations for two Weeks Ending April 13, 1919.* Part three; Peers, a.g.m., s. 217.

17 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-I, *USS West Mount, Batum, Russia, March 17, 1919.* Con 2031-19.

desteğe ihtiyaç duyduğunu rapor etti.<sup>18</sup> Donanmaya bağlı gemiler, Yakın Doğu Yardım Örgütü çalışanlarının Karadeniz liman kentleri arasındaki faaliyet ve yolculuklarına lojistik destek sağlıyordu. Yakın Doğu Yardım Örgütü çalışanları ağırlıklı olarak misyonerlerden oluşuyordu ve ilk tercih Hristiyan halka yardım ulaştırılması olarak şekillenmişti. Gregory isimli destroyer Mayıs ayı ortalarında İstanbul'daki Amerikan subay ve yardım örgütü çalışanlarını Batum'a götürürken, burada işi biten yardım örgütü çalışanlarını alarak İstanbul'a getirdi.<sup>19</sup> Bu dönemde Batum limanı İngilizlerin denetimindeydi.

İzmir'in işgali sonrasında Mayıs ayından itibaren Amerikan destroyerleri, İzmir limanı ile Karadeniz'deki liman kentlerine Amerikan askeri yetkilileri ile yardım çalışanlarını taşıma faaliyetlerini yoğunlaştırdılar. Bu dönemde, Roman-ya'nın Köstence, Sulina, Galati Rusya'nın [Gürcistan'ın] Batum limanlarına yönelik çok yoğun bir yük gemisi trafiği vardı.<sup>20</sup> Luce isimli destroyer King-Crane Kuruluna tahsis edilmişti. Karadeniz limanlarındaki görevinden sonra Kurul ile Beyrut'a hareket etti.<sup>21</sup> Karadeniz'de seyrüsefayın halinde olan Amerikan gemileri sahil kentlerindeki gelişmeleri yakından takip ediyordu. Haziran ayı başında Trabzon'da asayiş problemleri bulunduğu ve Yunanlıların kente asker çıkartmak için yerel halk arasındaki anlaşmazlıkları tahrik ettiği rapor edildi.<sup>22</sup>

1919 Haziran ayı ortalarında Bristol, Manley destroyeri ile Kafkasya'ya bir inceleme gezisi yaptı ve Ermenistan Başbakan Vekili, Taşnak Partisi mensubu Alexander Khatisian ile bir görüşme gerçekleştirdi. Kafkasya dönüşünde Bristol, Trabzon, Giresun, Samsun ve Zonguldak illerine uğradı. Trabzon'daki mevcut durumu, Samsun'da Amerikan yardım örgütlerinin çalışmalarını ve Zonguldak'ta taş kömürü ocaklarını inceledi.<sup>23</sup> Raporuna, Yunan torpidolarının kasıtlı olarak Türk sahillerini ziyaret ederek Türkleri rahatsız etmeyi amaçladığını not etti. Bristol'un raporunda, Yunan torpidolarının limanlara girişinin Rum halk ve özellikle piskoposlar tarafından büyük nümayişlerle karşılandığı da yer alır. Bu durum şüphesiz Türk halkını rahatsız ediyordu. Ayrıca, Rusya'ya göçmüş bazı Rumlar, Trabzon'a ve Samsun'a yerleştirilmişti. Novorossik'te 10.000 Rum göçmen Trabzon'a dönmek için hazır bekliyordu, fakat İngilizler ayrılımlarına izin vermemişti.

Bristol'a göre bu çok yerinde bir karardı.<sup>24</sup> Yunanistan'ın Trabzon'a müm-

18 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-I, USS Noma, Batum, Russia, May 6, 1919. Con 3095-19.

19 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-I, USS Gregory, Batum, Russia, May 17, 1919. Con 3139-19.

20 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-I, Report of Operations for Week Ending June 1, 1919. Part one.

21 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-I, Report of Operations for Week Ending June 8, 1919. Part two.

22 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-I, Report of Operations for Week Ending June 8, 1919. Part two.

23 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-I, War Diary, June 22, 1919.

24 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-I, War Diary, Confidential, June 22, 1919. Part Three, Con. 4052-19. s. 3.

kün olduğu kadar çok Rum'u yerleştirmeye çalışmasının asıl nedeni Paris Barış Konferansı'nda Trabzon Limanı'nı isteyen Ermenilere karşı nüfusa dayalı üstünlük sağlamaktı.

Bu esnada Erzurum Kongresi'nin toplanma çalışmaları ABD tarafından da takip ediliyordu. Bu amaçla *McLanahan* isimli ve 264 numaralı destroyer Temmuz ayı başında Batum, Trabzon ve Samsun limanlarına gelerek incelemelerde bulundu. *McLanahan*'ın seyir raporuna göre; 10 Temmuz'da Trabzon'da 30 ton dinamitin infilakı ile bir patlama meydana gelmiş ve 15 kişi ölmüştü. Patlama sonucunda, Türklerden, Ermenilerden ve Rumlardan ölenler vardı. Evlerin çatıları ve camları hasar görmüştü. Batum'da Mayıs ayından itibaren çok fazla değişiklik yoktu, Samsun'da 1.500 kişilik İngiliz işgal askeri bulunuyordu.<sup>25</sup> Erzurum Kongresi sonrasında kruvazör *Olympia*'ya Karadeniz'in Anadolu sahillerini oluşturan güney sahillerinin denetlenmesi ve gözlemlenmesi görevi verildi. Amerika-İspanya savaşına da katılmış olan *Olympia*, arşivlerde yer alan seyir defteri kayıtlarına göre; 1919 yılı Ağustos ayına kadar Karadeniz'de görevlendirilen en yüksek tonajlı muharip gemidir.<sup>26</sup> Amerikan'ın Karadeniz filosuna daha sonra *Patoma* isimli tanker gemisi de katıldı.

Anadolu'daki Türk milli refleksinin yanında, Beyaz Ordu birlikleri ile Bolşevikler arasındaki savaş da tüm yoğunluğu ile devam ediyordu. Bu nedenle 1920 yılının ortalarından itibaren Amerikan Donanmasına bağlı destroyerler Karadeniz'in kuzey sahillerini sıklıkla ziyaret ederek, General Wrangel komutasındaki Beyaz Ordu birlikleri hakkında bilgi topluyorlardı.<sup>27</sup> Aynı dönemde Karadeniz'in güney sahillerinde Türk kuvvetleri, İngiltere'nin desteği ile Anadolu'yu işgal etmeye çalışan Yunan ordusuna karşı varoluş savaşı vermekteydi. Amerikan donanmasına ait gemiler bu mücadeleyi yakından takip ediyor, Amerikalı misyonerlerin, gazetecilerin, işadamlarının ve istihbarat görevlilerinin ulaşımını sağlıyordu.<sup>28</sup> Amerikan gemilerinin diğer görevi haberleşmeyi sağlamaktı ve telsizleri ile haberleşmeye katkı yapıyor, limandan limana mektup getirip götürüyorlardı.

1920 yılının sonuna varıldığında Karadeniz'in her iki yakasında, güney ve kuzey kıyılarında önemli gelişmeler meydana geldi. Bu dönemde Anadolu sahillerini izleyen Amerikan destroyerleri ile diğer deniz araçları "*Anadolu'daki demliğin kaynamaya başladığını*" rapor ettiler. Yunan savaş gemileri de Karadeniz'de zaman zaman boy göstererek Sinop, Samsun, Trabzon limanlarını tehdit etmeye

25 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-I, *USS McLanahan at Sea*, July 13, 1919. Con 4385-19.

26 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-I, *Report of Operations for Week Ending August 31, 1919*. Part two.

27 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-II, *Report of Operations for Week Ending July 25, 1920*.

28 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-II, *Report of Operations for Week Ending September 26, 1920*.

devam ediyordu.<sup>29</sup> Kuzey sahillerinde ise General Wrangel komutasındaki Beyaz Ordu birlikleri Bolşevikler karşısında başarılı bir ricat gerçekleştirmiş, fakat yenilmişti. Wrangel yenildiğinde *Overton* destroyeri Sivastopol limanında bulunuyordu ve hemen İstanbul'daki ana üsten yardım istedi.<sup>30</sup> Kırım'da faaliyet gösteren misyoner, yardım örgütü çalışanları, Rus mülteciler ve diğer Amerikan vatandaşları, İstanbul'dan gönderilen *John D. Edwards*, *Humphreys*, *Fox*, *Whipple*, *St. Louis*, *Long*, *Faraby* ve *Navaho* destroyerleri tarafından tahliye edildi.<sup>31</sup> Kırım tahliyesi Amerikan savaş gemilerinin Karadeniz'de gerçekleştirmiş olduğu en geniş çaplı operasyondur. İstanbul'a getirilen yaklaşık 100.000 Rus mültecinin daha sonra buradan nereye gönderileceği sorunlara neden olmuştur.

Kazım Karabekir Paşa, Kasım 1920'de Ermeni ordularını kesin bir yenilgiye uğratmış ve Taşnaklar iktidarı kaybetmiştir. Karadeniz sahillerindeki Amerikan gemilerine ulaşan ve seyir defterlerinde raporlanan Taşnak yenilgisi beklenmedik bir gelişme olarak kaydedilmiştir.<sup>32</sup>

Milli Mücadele süresince Karadeniz'in güney kıyılarında, Anadolu'nun en önemli liman kenti Samsun'du. Çünkü, Amerikan ticaret gemileri Milli Mücadele devam ederken de Samsun'dan tütün ithalini devam ettiriyordu. Rum çetecilerin yoğun olarak yaşadıkları ve çetecilik faaliyeti gösterdikleri bölge Samsun'un hinterlandı olan Merzifon, Harput, Sivas, Havza ve Amasya idi. Bölgedeki asayişsizlik nedeniyle Amerikan çıkarlarının korunması için 1919 yılının başından itibaren Samsun limanında her ay dönüşümlü olarak bir destroyerin sürekli hazır bulundurulmasına karar verildi.<sup>33</sup>

Milli Mücadele başladığında Samsun'da İngiliz işgal askerleri vardı, fakat Samsun Milli Mücadele kadrolarının kontrolündeki bir liman kenti idi. 7 Mayıs 1921 tarihinde İçişleri Bakanı'nı temsilen Bolu Milletvekili Dr. Emin Cemal Bey,<sup>34</sup> Hüseyin Hulusi (Pektaş), Mr. Dulles, Mr. Hoizer ve Amiral Bristol bir görüşme yaptılar. Görüşme, Ankara Hükümeti ile Amerika'nın İstanbul'daki en üst düzey temsilcisi Bristol arasındaki ilk resmi temas olması açısından önemliydi. Harbord Askeri Kurulu'na da tercümanlık yapmış olan H. Hulusi Bey bu görüşmede de aynı görevi üstlendi. Daha önce konsolos olan Hoizer Türkçe konuşabiliyor ve okuyabiliyordu. Zikredilen görüşmede H. Hulusi'nin tercümelerini kontrol

29 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-II, *Report of Operations for Week Ending October 24, 1920*. Part four.

30 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-II, *Report of Operations for Week Ending November 7, 1920*. Con 11641-20.

31 Peers, a.g.m., s. 216.

32 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-II, *Report of Operations for Week Ending November 7, 1920*. Con 11641-20. Part three.

33 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-II, *Report of Operations for Week Ending April 21, 1921*. Part Three.

34 TBMM Zabıt Ceridesi, C. 1, 11.8.1399 (Nisan 1921) Devre II, Ankara: TBMM Matbaası, s. 7.

edecekti.<sup>35</sup>

Görüşmede yardım örgütleri ve misyonerlerle ilgili sorunlar ele alındı. Bristol, öncelikli olarak Amerikan gemilerine Samsun ve Trabzon limanlarına girebilme ve bekleme izni verilmesini, daha sonra Anadolu içlerine girilmesine müsaade edilmesini istiyordu. Emin Bey, İnebolu Mutasarrıfı Ragıp Bey'den izin alınarak bu isteklerin yerine getirebileceğini söyledi. Görüşmede Emin Bey'in Amerika'nın, cephe hatlarında ve işgal alanlarında Yunanlıların barbarlıklarını araştırma komisyonu kurulmasına öncülük yapması önerisini Bristol kabul etmedi.<sup>36</sup>

Bu yıllarda Anadolu'daki ticareti sekteye uğratan en önemli etkenlerden bir tanesi Yunanlıların Karadeniz'deki limanları bombalamalarıdır. Çünkü karayolları yetersiz olduğu ve Milli Mücadele devam ettiği için nakliye hizmetleri büyük ölçüde deniz yoluyla sağlanıyordu. Yunanlıların limanları bombalaması tacirleri tedirgin etmekteydi. Örneğin; Yunan Donamasına ait bir savaş gemisi ile bir destroyer 1921 Temmuz ayında Trabzon'u bombaladıktan sonra Samsun'u bombalamak için şehir önlerine gelmiş, fakat şehirdeki Rumlara ve Amerikalılara zarar vermemek için saldırıdan vazgeçerek, 26 Temmuz'da Sinop'u bombalamıştı.<sup>37</sup>

1921 yılının Temmuz ayında seyir defterlerinde rapor edilen diğer önemli gelişme, İzmit'i boşaltan Yunan ordusunun, Ermeniler ve Rumları da yanına alması ve arkasında bıraktığı köyleri yakmasıdır. İzmit açıklarında bulunan Amerikan Donanmasına ait 236 numaralı *Humphreys* destroyer mürettebatı, 13 köyün Yunan ordusu tarafından yakıldığının görgü tanığı olarak hadiseyi seyir defterlerine kaydetmişlerdi. Bu sırada Samsun'da ise 15-50 yaş arasındaki tüm erkek Rumlar sahil kasabalarından iç bölgelere gönderilmişti. Samsun'daki gelişmeleri 244 numaralı *Williamson* destroyeri rapor etmişti.<sup>38</sup> Liman şehirlerini bombalayarak halkı korkutmak ve can çekişen ticareti baltalamak için uğraşan Yunanlılar iç bölgelere gönderilen Rumların katledileceği propagandasını yapmaktan da geri durmuyordu.

Amerikan destroyerleri, 1921 Ağustos ayında Sakarya Savaşı'nda Yunanlıların yenildiğini ve Yunan ordusunun düzensiz bir şekilde çekildiğini rapor ettiler.<sup>39</sup> 1922 yılı başında, Amerikan Donanmasına ait gemilerin *Wrangel*

35 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-II, *War Diary*, Confidential, May 7, 1921. s. 1.

36 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-II, *War Diary*, Confidential, May 7, 1921. s. 2-3.

37 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-III, *War Diary*, Confidential, Part Three, July 24, 1921.

38 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-III, *Report of Operations for Week Ending July 3, 1921*. Part three.

39 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-III, *Report of Operations for Week Ending August 28, 1921*. Part three; LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-III, *Report of Operations for Week Ending September 25, 1921*. Part three.

çekildikten iki yıl sonra tekrar Sivastopol, Odesa ve Novorossisk limanlarını ziyaret etmelerine karar verildi. Ziyaretlerin temel amacı gözlem ve Rus halkına yaşam malzemesi dağıtan Amerikan Yardım örgütlerinin güvenlik, ulaşım ve haberleşmesinin sağlanmasıydı.<sup>40</sup> 1922 yılının Haziran ayından sonra Amerikan Donanma gemileri Ukrayna sahillerine ek olarak tekrar Köstence, Varna ve Sulina limanlarına uğramaya başladı.<sup>41</sup> Bolşeviklerin etkisi ve komünizm ihraç politikasının Bulgaristan, Romanya ve Balkanlara doğru yayılması destroyerlerin tekrar Karadeniz'in batı yakasına gönderilmesinin temel nedeniydi.

#### 4. Milli Mücadele Süresince Karadeniz'de Görev Yapan Amerikan Savaş Gemileri

1919 yılının ilk yarısında Karadeniz'de üç ABD Donanma gemisinin ve dört denizaltı avcı gemisinin görev yaptığı daha önce belirtilmişti. 1919 yılı Haziran ayında, İstanbul merkez olmak üzere Türk karasularında bulunan Amerikan savaş gemilerinin sayısı artırıldı. Böylece, ağırlıklı olarak destroyerlerden oluşan gemilerin, Suriye, Filistin, Sivastopol merkez olmak üzere Güney Rusya, Batum merkez olmak üzere Kafkasya, Samsun merkez olmak üzere Anadolu'nun kuzey sahilleri, Köstence merkez olmak üzere Romanya, Varna merkez olmak üzere Bulgaristan sahillerinde düzenli olarak devriye görevine çıkılabilmesi mümkün hale geldi. Bu görevlendirmede denizaltı avcı gemilerinin açık denizlere çıkmaması tercih edilerek, İzmit Körfezi, Marmara Denizi ve Mudanya civarındaki devriye görevini üstlenmeleri kararlaştırıldı. 1920 yılında Amerikan Donanmasına ait gemilerin sayısı 20'ye çıkartıldı.<sup>42</sup> Yaklaşık 10.350 km uzaklıkta bulunan Amerikan savaş gemileri ana üsten uzak olmanın zorluklarını sıklıkla yaşamaktaydılar. Bu nedenle fırsat buldukça belli aralıklarla Marmara Denizi'nde savaş tatbikatları icra ediyorlardı.<sup>43</sup>

1922 yılı Haziran ayında İstanbul üssüne sekiz yeni destroyer gönderilerek uzun süredir görevde bulunan sekiz destroyerin bakım ve onarım için Amerika'ya geri dönmesi sağlandı. Mürettebatın yorgun ve yıpranmış olması rotasyonun diğer nedeniydi. 1922 yılı Ağustos ayındaki Büyük Taarruz ile Yunan orduları mağlup edildikten sonra Karadeniz'de bulunan destroyerlerin bir kısmı İzmir limanına kaydırıldı ve burada bulunan Amerikan vatandaşlarının ve Rum

40 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-III, *Report of Operations for Week Ending April 16, 1922*. Part three; LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-III, *Report of Operations for Week Ending April 23, 1922*. Part two.

41 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-IV, *Report of Operations for Week Ending August 6, 1922*. Part three; LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-IV, *Report of Operations for Week Ending August 13, 1922*. Part two.

42 Peers, a.g.m., s. 216-17.

43 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-III, *Report of Operations for Week Ending September 18, 1921*. Part two, Part three.

mültecilerin Yunanistan'a nakledilmesine destek sağlandı. Henry P. Peers, İzmir'den 250.000 Rum'un Amerikan gemileri ile Yunanistan'a tahliye edildiğini kaydeder.<sup>44</sup> Büyük Taarruz sonrasında Amerikan donanmasına bağlı gemilerin Karadeniz sahillerinde Rumların ve Ermenilerin tahliyesine katıldığı iki büyük liman Samsun ve Trabzon limanlarıdır.<sup>45</sup> 1922 Aralık ayında Yunan Yüksek Komiserinin Trabzon'da 30.000 Rum mülteci olduğunu söylemesi üzerine *Edsall* isimli destroyer Trabzon'a gelmiş, fakat limanda çok az sayıda Rum mülteci olduğunu tespit etmiştir.<sup>46</sup>

Lozan görüşmeleri devam ederken, Amerika'nın Karadeniz'de 20'ye yakın savaş gemisi bulunuyordu. Konferansın başarısızlığı durumunda savaşın tekrar başlaması ihtimaline karşı ABD, gemilerinin sayısını indirmemişti. Lozan Konferansı'nın ikinci tur görüşmelerinin başlamasından bir ay sonra (Mayıs ayı içinde) 6 gemiden oluşan ilk parti destroyer ve Haziran ayında ikinci 6 gemilik destroyer partisi ABD'ye geri döndü.<sup>47</sup> Karadeniz'de görev yapmış olan belli başlı Amerikan Donanmasına bağlı gemilerin listesi aşağıdaki tabloda görülmektedir: Tablodan da anlaşılacağı gibi, General Wrangel yenildikten sonra Amerikan destroyerleri Karadeniz'in güney sahillerine, yani Anadolu kıyılarına yoğunlaşmışlardır. Türk karasularında görevli destroyerlerin hemen hepsi Samsun limanına uğrayarak devriye görevi yapmıştı.

## 5. Lozan Barış Antlaşması İmzalandıktan Sonra Amerikan Donanmasına Ait Gemilerin Durumu

1919 yılı başında ticaret ablukası kalktıktan sonra Türk-Amerikan ticari ilişkileri hızla yükselmiş fakat daha sonra her ne kadar düşüş eğilimli bir trend göstersedeki Milli Mücadele döneminde belli bir optimal düzey yakalanabilmişti. Milli Mücadele döneminde ABD Türkiye'den ağırlıklı olarak tütün,<sup>48</sup> meyve ve halı ithal etmekte iken, Türkiye'ye küçük çaplı makineler, deriden yapılmış eşyalar ve az sayıda otomobil parçası ve hayvansal gıdalar ihraç ediyordu.<sup>49</sup> Türk karasularında faaliyet gösteren Amerikan Donanmasına ait gemilerin

44 Peers, a.g.m., s. 218.

45 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-IV, *Report of Operations for Week Ending December 10, 1922*. Part two, Part three, Part four.

46 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-IV, *Report of Operations for Week Ending December 10, 1922*. Part two, Part three. s. 3-4.

47 Peers, a.g.m., s. 219-20.

48 Monthly Summary of Foreign Commerce of the US, Department of Commerce, June 1922. Washington: Government Printing Office, 1922. s. 20; Wall Street Journal, "Higher Turkish Tobacco Output", November 7, 1924. s. 3.

49 Monthly Summary of Foreign Commerce of the US, Department of Commerce, June 1922. Washington: Government Printing Office, 1922; Dinç Yaylalı, "Türk Amerikan Ticaret İlişkileri 1919-1923", Türk Yurdu, C. 19, Sayı 145, Eylül 1999. s. 25-28.

savaş ortamında ticaretin ayakta tutulmasında büyük payı vardı. Ayrıca Amerikan petrol şirketi Standart Oil, İstanbul'da bir üs kurmuştu ve Anadolu'ya petrol ürünleri satmaktaydı.

Bristol göreve başladıktan sonra 24 savaş gemisi ve toplam 12.000 Amerikalı denizci ile çoğunluğu destroyer olmak üzere 87 Amerikan savaş aracı Türk sularında ve Bristol'un yetki alanında görev yapmıştı.<sup>50</sup> Lozan müzakereleri devam ederken 12 Amerikan destroyeri ABD'ye geri döndü. Antlaşmanın imzalanmasından sonra geride kalan destroyerler, Türk sahillerindeki faaliyetlerini artırdılar ve istihbarat çalışmalarına ağırlık verdiler. Destroyerler gittikleri limanlardaki yerel gazete haberlerinin İngilizce özetlerini de Bristol'a sundukları haftalık operasyon raporlarına eklemeye başladılar. Eylül ayı sonunda Trabzon'u ziyaret eden destroyer kaptanı; Gürcistan, Azerbaycan ve Ermenistan ile daha yakın bağlantı kurabilmek için Trabzon'daki konsolosluğun tekrar açılmasını talep etti.<sup>51</sup>

Bağlaşıklar İstanbul'dan çekilirken, Türk Dışişleri Bakanlığı'nın İstanbul'daki temsilcisi Adnan Bey (Adıvar), 20 Eylül 1923 tarihindeki görüşmesinde ABD Yüksek Komiseri Amiral Bristol'dan, Türk sularındaki Amerikan Donanmasına ait gemilerin de ayrılmasını istedi. İstek gayri resmi olarak dile getirilmişti. Bristol bu isteğe karşı uzlaşmaz bir tavır takındı. Günlüklerinde, Adnan Bey'in ısrarcı olması halinde Türkiye'nin şimdiye kadar antlaşma yükümlülüklerini yerine getirmemesine rağmen kendi avantajına olduğu için Boğazlar Sözleşmesini<sup>52</sup> yürürlüğe koymaya çalıştığını kaydetmiştir. Görüşmeden sadece ABD Donanması'nın Türkiye'nin kendi limanlarındaki egemenlik hakkını tanıması ve gelen gemilerin Türk makamlarına bildirilmesi kuralına uyulması sonucu elde edildi. 26 Eylül tarihinde gerçekleşen ikinci görüşmede Bristol destroyerlerin büyük bir kısmını göndermeyi kabul etti. Adnan Bey, kapitülasyonların simgesi olan *Scorpion*'un da iki hafta içinde ayrılmasını istedi. Bristol bazen *Scorpion*'da konaklamaktaydı ve bu nedenle aynı zamanda amiral gemisi olan *Scorpion*'un iki haftadan fazla kalmasına müsaade edildi. İlk kısım destroyerler Eylül ayı sonunda

50 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-III, "Enclosure, Address Broadcasted Oct. 27, 1925, 9-9.30 pm. From Gimbell Building NY", Confidential Diary, Confidential, From 1 August to 31 October, 1925. s. 13 (Ek s. 8); LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-VII, To press in America, Confidential Diary from August 1 to December 31 1925, s. 16 (Ek s. 1).

51 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-V, Report of Operations for Week Ending September 23, 1923. Part Three; LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-V, War Diary, Confidential, September 20, 1923. s. 2-3; Peers, a.g.m., s. 219-20.

52 ABD, Lozan Barış Antlaşması'nda imzacı devlet olmadığı için Boğazlar'da diğer devletlere tanınan haklardan yararlanmakta fakat Boğazlar Komisyonu'nda üye bulundurmamaktaydı. Bkz. Joseph C. Grew, Yeni Türkiye, Amerika'nın İlk Türkiye Büyükelçisi'nin Anıları, Çev. Kadri Mustafa Orağlı, İstanbul: Multilingual, 1999. s. 22.

Türk sularından ayrıldı.<sup>53</sup>

Bağlaışık işgali 2 Ekim'de tamamen sonra erdiğinde ABD'nin İstanbul önlerinde dört savaş gemisi kalmıştı. Bunlardan bir tanesi uzun süredir istasyon gemisi görevini yerine getiren *Scorpion* idi.<sup>54</sup> Bristol her ne kadar ilk başta kabule yanaşmamış olsa da, Bağlaışıklar İstanbul'dan ayrıldıktan sonra Amerikan destroyerleri de ayrıldı. 1924 yılı başına gelindiğinde artık Karadeniz'de Amerikan destroyeri kalmamıştı.

## 6. Sonuç

Mondros Ateşkesi sonrasında Türk sularına gelen Amerikan torpido ve destroyerleri; Akdeniz, Ege, Marmara ve Karadeniz limanları arasında sürekli dolaşarak haberleşmeyi ve ulaşımı sağlamakta ve bilgi toplamaktaydılar. Tüm bu sulardaki donanma araçları Akdeniz Donanma Amirali görevini uhdesinde bulunduran Bristol'a bağlıydı. Zorunlu olmadıkça destroyerlere kadın yolcu alınmıyor, fakat Amerikan işadamı ve misyonerleri destroyerler ile Karadeniz'in kuzey sahilleri dahil istedikleri limanlara gönderiliyorlardı.

Amerika Birleşik Devletleri, kuruluşundan itibaren uluslararası ilişkiler yaklaşımını birincil öncelik olarak ticari çıkarlar üzerine oturttu. Bu nedenle, İngiliz sömürgeliğinden kurtulup bağımsızlığını kazandıktan sonra Amerikan tarihi boyunca dış politika ile ekonomik çıkarlar hep paralel yürüdü, hatta bazı dönemlerde dış politika doğrudan doğruya ekonomik çıkarların elde edilebilmesi için kullanılan bir araç görevi üstlendi. Milli Mücadele döneminde de ABD'nin Türk topraklarındaki birinci önceliği kuruluş felsefesine bağlı kalınarak ticari çıkarların korunmasıydı. Bunun yanında yaklaşık bir asırlık çalışma ile tüm Anadolu'da örgütlenmiş olan misyoner müessese ve okullarının korunması, gayri müslimlerin taleplerinin karşılanması ABD dış politikası üzerindeki kamuoyu çarpanlarıydı.

Belirtilen nedenlerden ötürü, Bağlaışıklardan hemen sonra ABD de temsilcilerini ve deniz gücünü Türk karasularına göndererek çıkarlarını koruyabilmek için tedbirler aldı. ABD, Türkler ile savaşan devlet (*belligerent*) değildi. Bu durum bazen avantaja bazen de dezavantaja neden oldu. Yakın Doğu'daki ABD ticareti için Karadeniz'e açılabilme hayati öneme sahipti. Bu nedenle Karadeniz'de dönemin şartları içinde oldukça yüksek sayılabilecek sayıda savaş gemisi görevlendirildi. Karadeniz'in kuzey ve güne yakalarında devam eden savaş ve istikrarsızlık

53 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-V, *War Diary*, Confidential, September 20, 1923. s. 2-3; LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-V, *War Diary*, Confidential, September 26, 1923. s. 3; LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-V, *Report of Operations for Week Ending September 30*. Part Three.

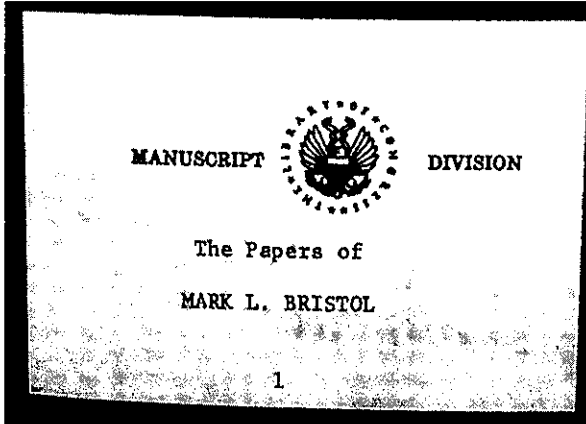
54 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-V, *War Diary*, Confidential, September 26, 1923. s. 2-3; Henry P. Beers, "United States Naval Detachment in Turkish Waters, 1919-1924", *Military Affairs*, s. 7, No: 4, Winter 1943. s. 219.

bu surlarda faaliyet gösteren Amerikalı tacirlerin güvenliğinin sağlanması için Donanma gücüne duyulan ihtiyacı artırmıştı.

Amerikan Hükümeti, sadece Karadeniz'deki ticaretle ilgilenmiyordu. Parçalanmakta olan Osmanlı Devleti'nin toprakları üzerinde kurulacak yeni Hristiyan devletçikler, özellikle Amerika'da hatırı sayılır bir medya gücüne ulaşmış olan Ermenilerin kuracak olduğu devlet de Amerikan Hükümeti için önemliydi. Bu nedenle 1919 yılında iki kurul, King-Crane ve Harbord Askeri Kurulları Anadolu'ya gönderilerek kurulması planlanan Ermeni devleti için araştırma yaptı.

Amerikan Donanmasının Türk karasularında faaliyet gösterdiği yıllar, Anadolu'da 10 yılı aşkın süredir devam eden savaşın arkasında bıraktığı bir tahribat dönemine denk gelir. Sağlık koşulları ilkel düzeye inmiş, kıtlık ve barınma sorunları nedeniyle yüzlerce insan ölmüştü. Rusya'nın güney sahilleri, Balkanlar ve Kafkaslarda yaşayan halklar da benzer sorunlarla başa çıkmaya uğraşıyordu. Amerikan Donanmasının gemileri Mondros Ateşkes Antlaşması imzalandıktan hemen sonra Türk karasularında faaliyete başlamadan önce un ve yaşamsal malzeme ile Karadeniz'e gönderildi. Bulgaristan'a, Romanya'ya, Kırım'daki Ruslara, Ermenistan'a, Anadolu'daki Rumlara ve Ermenilere büyük oranlarda yardım ulaştırıldı. Bu insani yaklaşımdaki en büyük eksiklik yardımların Hristiyan halka yönelik olmasıdır. Yardım örgütü çalışanları büyük oranda misyonerlerdi ve Müslümanlara yardım etmek istemiyorlardı. Karadeniz'de faaliyet gösteren Amerikan Donanma ve yardım gemilerine kumanda eden Amiral Bristol bu durumu engellemek için insan üstü bir gayret gösterdi, fakat çok fazla başarı elde edemedi.

#### EKLER



EK-1 Milli Mücadele Dönemi'nde Türk karasularında görev yapan Amerikan Donanması deniz araçlarına ait seyir raporlarının Kongre Kütüphanesi El Yazmaları Bölümü'ndeki klasör kapakları örneği

PART TWO

REPORT OF OBSERVATIONS FOR MARK SERIES 12 MARCH 1921.

COMMUNAL L. A. NATAL DEPARTMENT IN TURKISH KATERS  
(UNION STATES KING COMMISSIONERS)

CONTINUATION OF FORM:

U.S.S. DE LOUIS, Flagship. Sailed. Arrived at  
Jaffa March 19th 1:40 p.m.; sailed Jaffa for Haifa March 19th  
8:00 a.m. Arrived same day 1:00 p.m. Sailed Haifa for Beirut  
1:00 p.m. March 19th; arrived same day 7:00 p.m.

U.S.S. DE LOUIS, Flagship. Sailed at Constantinople.

U.S.S. LATE WAGONER (MS). Sailed. Sailed Constantinople  
for Haifa March 20th, 8:00 a.m., arriving same day 1:00 p.m.

U.S.S. LATE (MS). Gulf of Haifa. Sailed  
for Haifa March 20th, at 1:00 p.m., arrived March 19th, 9:00 a.m.;  
sailed 1:00 p.m. same day for Gulf of Haifa.

U.S.S. LATE (MS). Constantinople.

U.S.S. LATE (MS). Beirut.

U.S.S. LATE (MS). Sailed. Sailed the same  
day 1:00 p.m. for Beirut, arrived March 19th at 1:00 p.m.

U.S.S. LATE (MS). Constantinople. Sailed  
Beirut 9:00 a.m. March 19th for Constantinople and arrived March  
19th 1:40 a.m.

U.S.S. LATE (MS). Sailed. Sailed  
Jaffa March 19th for Haifa at 1:00 a.m., arriving same day at  
1:10 a.m. Sailed Haifa for Jaffa 1:30 p.m. March 19th.

U.S.S. LATE (MS). Sailed. Arrived at  
Jaffa 6:00 a.m. March 19th. Sailed Jaffa for Haifa March 19th at  
6:10 a.m., arriving same day 1:10 a.m. Sailed Haifa for Beirut March  
19th 1:40 p.m. arrived 1:40 p.m. same day.

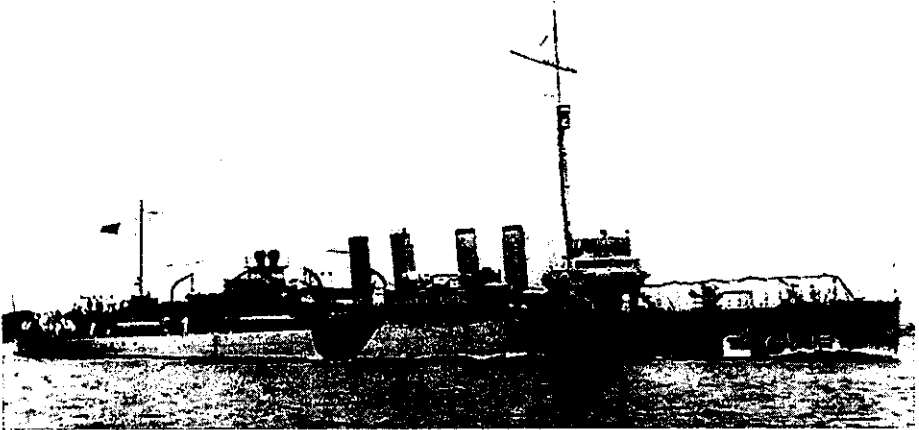
U.S.S. LATE (MS). Constantinople.

U.S.S. LATE (MS). Constantinople.

U.S.S. LATE (MS). Constantinople.

EK-II

Milli Mücadele Döneminde Türk Karasularında görev yapan Amerikan Donanması deniz araçlarına ait seyir raporu örneği<sup>55</sup>



EK-III Milli Mücadele Döneminde Türk Karasularında görev yapan Amerikan Destroyerleri<sup>56</sup>

55 LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-III.

56 [http://en.wikipedia.org/wiki/File:USS\\_Bainbridge\\_\(DD-246\)\\_1921.jpg](http://en.wikipedia.org/wiki/File:USS_Bainbridge_(DD-246)_1921.jpg) [30/03/2012].

|    | Geminin adı         | Görev Tanımı                  | Türk Sularına Geliş Tarihi | Türk Sularından Ayrılma Tarihi | Tonaj Ölçüsü      | Göçme No | Karadeniz'de Uğradığı Başlıca Limanlar                              |
|----|---------------------|-------------------------------|----------------------------|--------------------------------|-------------------|----------|---------------------------------------------------------------------|
| 1  | USS Scorpion        | Amiral Gemisi İstasyon Gemisi | Aralık 1908                | Haziran 1927                   | 187 ton 58 65 m.  | 2197     | İstanbul, Kösence, Mudanya, Gemlik, Yalta, Büyükdade                |
| 2  | USS Bainbridge      | Destroyer Muhrip 59           | (?) 1922                   | Mayıs 1923                     | 1.216 ton 96 m.60 | 246      | İstanbul, Trabzon, Samsun                                           |
| 3  | USS Barker          | Destroyer                     | (?) 1920                   | (?) 1921                       | 1.215 ton 96 m.   | 213      | İstanbul, Samsun, Kösence, Sivastopol, Yalta, Suhumi                |
| 4  | USS Barry           | Destroyer                     | Temmuz 1923                | (?) 1923                       | 1.215 ton 96 m.   | 248      | İstanbul                                                            |
| 5  | USS Biddle          | Destroyer                     | Ağustos 1919               | (?) 1920                       | 1.134 ton 96 m.   | 151      | İstanbul                                                            |
| 6  | USS Borie           | Destroyer                     | Nisan 1920                 | (?) 1924                       | 1.215 ton 96 m.   | 215      | İstanbul, Varna, Sivastopol, Yalta, Trabzon, Samsun, Batum, Kösence |
| 7  | USS Bulmer          | Destroyer                     | Haziran 1922               | (?) 1924                       | 1.215 ton 96 m.   | 222      | İstanbul, Samsun, Trabzon, Ordu, Önye                               |
| 8  | USS Brooks          | Destroyer                     | Haziran 1921               | Eylül 1921                     | 1.215 ton 96 m.   | 232      | İstanbul, İzmit                                                     |
| 9  | USS Chattanooga     | Kruvazör                      | (?) 1920                   | (?) 1920                       | -----             | CL-18    | İstanbul, Yalta, Batum                                              |
| 10 | USS Childs          | Destroyer                     | Kasım 1921                 | Temmuz 1922                    | 1.215 ton 96 m.   | 241      | Novorossisk, Odesa, Batum, Samsun, İzmit, Mudanya, Gemlik           |
| 11 | USS Cole            | Destroyer                     | Ağustos 1919               | (?) 1920                       | 1.090 ton 96 m.   | 155      | İstanbul                                                            |
| 12 | USS Dupont          | Destroyer                     | Ağustos 1919               | (?)                            | -----             | 152      | Batum, Trabzon, Samsun, Varna                                       |
| 13 | USS Edsall          | Destroyer                     | Haziran 1922               | (?) 1924                       | 1.190 ton 96 m.   | 219      | İstanbul, Odesa, Trabzon                                            |
| 14 | USS Farahy          | (?)                           | (?)                        | (?)                            | -----             | (?)      | İstanbul                                                            |
| 15 | USS Fox             | Destroyer                     | Eylül 1920                 | Temmuz 1922                    | 1.190 ton 96 m.   | 234      | İstanbul, Kösence, İzmit, Trabzon, Novorossisk, Odesa               |
| 16 | USS Gilmer          | Destroyer                     | Temmuz 1923                | (?) 1923                       | 1.215 ton 96 m.   | 233      | İstanbul, Batum, Samsun, Kösence, Novorossisk                       |
| 17 | USS Goff            | Destroyer                     | Ekim 1922                  | Temmuz 1923                    | 1.216 ton 96 m.   | 247      | İstanbul, Trabzon, Samsun                                           |
| 18 | USS Hatfield        | Destroyer                     | Ekim 1922                  | Temmuz 1923                    | 1.190 ton 96 m.   | 231      | İstanbul, Samsun, Trabzon, Varna                                    |
| 19 | USS Hopkins         | Destroyer                     | Ekim 1922                  | Mayıs 1923                     | 1.190 ton 96 m.   | 249      | İstanbul                                                            |
| 20 | USS Hovey           | Destroyer                     | Temmuz 1920                | Aralık 1920                    | 1.190 ton 96 m.   | 208      | İstanbul, Sivastopol                                                |
| 21 | USS Humphreys       | Destroyer                     | Ağustos 1920               | Ağustos 1921                   | 1.190 ton 96 m.   | 236      | İstanbul, Samsun, Kösence, Batum, Yalta, Sivastopol                 |
| 22 | USS John De Edwards | Destroyer                     | Mayıs 1920                 | Mayıs 1921                     | 1.215 ton 96 m.   | 216      | İstanbul, Kösence, Yalta, Sivastopol, Batum, Samsun                 |
| 23 | USS Kane            | Destroyer                     | Temmuz 1923                | Mayıs 1923                     | 1.215 ton 96 m.   | 235      | İstanbul, Samsun, Giresun, Ordu, Odesa, Kösence, Trabzon            |

**Ek-IV Milli Mücadele Süresince Karadeniz'de Görevde Bulunan Amerikan Donanmasına Ait Belli Başlı Gemilerin Listesi <sup>57</sup>**

- 57 Liste, Amiral Bristol'un Donanma Bakanlığına göndermiş olduğu haftalık raporlar incelenerek hazırlanmıştır. Bkz. LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-I; LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-II; LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-III; LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-IV; LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-V; Arşiv belgelerinin bazılarının gizliliği kalkmadığı ve bazıları da okunmadığı için tam listeyi oluşturmak ve uğrılan tüm limanları belirlemek mümkün olmamıştır. Tonajlar ve metrik ölçüler; "http://en.wikipedia.org/wiki/List\_of\_United\_States\_Navy\_ships" adresindeki bilgilerden yararlanılarak düzenlenmiştir. [29/03/2012]
- 58 Tonajlar, plasman tonajları *displacement ton* olarak verilmiştir.
- 59 İngilizce "destroyer" olarak adlandırılan silahlı muharip gemiler Türkçeye "muhrip" olarak geçmekle birlikte, yaygın kullanım destroyer isimlendirmesi olduğu için bu ad tercih edilmiştir.
- 60 Destroyerlerin genellikle 95.83 m gibi küsuratlı olan uzunlukları üst rakama yuvarlanarak 96 m olarak verilmiştir.

|    |                    |                       |              |              |                  |      |                                                                                                  |
|----|--------------------|-----------------------|--------------|--------------|------------------|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 24 | USS King           | Destroyer             | Kasım 1921   | Haziran 1923 | 1.190 ton 96 m.  | 242  | İstanbul, Varna, Trabzon                                                                         |
| 25 | USS Lawrence       | Destroyer             | Temmuz 1922  | (?) 1923     | 1.190 ton 96 m.  | 250  | İstanbul, Samsun, Novorossiisk, Feodosiya                                                        |
| 26 | USS Litchfield     | Destroyer             | Haziran 1922 | (?) 1923     | 1.215 ton 96 m.  | 336  | İstanbul, Samsun, Novorossiisk, Batum                                                            |
| 27 | USS Long           | Destroyer             | (?) 1920     | (?) 1921     | 1.190 ton 96 m.  | 209  | İstanbul, Köstence                                                                               |
| 28 | USS Manley         | Destroyer             | (?) 1919     | Ağustos 1919 | 1.125 ton 96 m.  | 74   | İstanbul, Batum, Trabzon, Samsun, Zonguldak                                                      |
| 29 | USS McCormick      | Destroyer             | (?) 1920     | (?) 1924     | 1.190 ton 96 m.  | 223  | İstanbul, Varna, Trabzon                                                                         |
| 30 | USS McFarland      | Destroyer             | Haziran 1921 | Mayıs 1923   | 1.190 ton 96 m.  | 237  | İstanbul, Odessa, İzmit, Trabzon, Batum, Samsun, İnebolu, Köstence, Novorossiisk, Sulina, Galati |
| 31 | USS McLanahan      | Destroyer             | (?) 1919     | Temmuz 1919  | 1.215 ton 96 m.  | 264  | İstanbul, Batum, Trabzon, Samsun                                                                 |
| 32 | USS McLeish        | Destroyer             | Haziran 1922 | (?) 1924     | 1.190 ton 96 m.  | 220  | İstanbul, Varna, Samsun.                                                                         |
| 33 | USS Nahma          | Devriye gemisi        | (?) 1917     | (?) 1919     | 2.247 ton 97 m.  | 771  | İstanbul, Köstence, Odessa, Sivastopol                                                           |
| 34 | USS Navaho         | Destroyer             | (?)          | (?)          | -----            | (?)  | İstanbul                                                                                         |
| 35 | USS Olympia        | Silahlı kruvazör      | Ağustos 1919 | Aralık 1922  | 3.676 ton 105 m. | C-6  | Karadeniz'in güney limanları                                                                     |
| 36 | USS Overton        | Destroyer             | (?) 1920     | Mayıs 1923   | 1.308            | 239  | Batum, Köstence, Samsun, Derince, Galati, Büyükada, Trabzon, Gemlik, Mudanya                     |
| 37 | USS Purrot         | Destroyer             | Haziran 1922 | Ağustos 1923 | 1.190 ton 96 m.  | 218  | İstanbul, Varna, Odessa, Feodosiya, Novorossiisk, Trabzon, Samsun                                |
| 38 | USS Reuben James   | Destroyer             | (?) 1921     | Temmuz 1922  | 1.190 ton 96 m.  | 245  | İstanbul                                                                                         |
| 39 | USS Sands          | Destroyer             | Ekim 1921    | Temmuz 1922  | 1.190 ton 96 m.  | 243  | İstanbul, Trabzon, Samsun, Odessa, Novorossiisk                                                  |
| 40 | USS Simpson        | Destroyer             | Haziran 1922 | (?) 1924     | 1.215 ton 96 m.  | 221  | İstanbul, Samsun, Odessa, Feodosiya                                                              |
| 41 | USS Smith Thompson | Destroyer             | Şubat 1919   | Mayıs 1921   | 1.215 ton 96 m.  | 212  | İstanbul, Köstence, Varna, Batum                                                                 |
| 42 | USS St. Louis      | Silahlı kruvazör      | Ekim 1920    | Eylül 1921   | 9.856 ton 12m.   | C-20 | İstanbul, Samsun, Sivastopol, Yalta                                                              |
| 43 | USS Sturtevant     | Destroyer             | Haziran 1921 | Mayıs 1923   | 1.215 ton 96 m.  | 240  | İstanbul, Samsun, Braila, Sivastopol, Novorossiisk, Odessa, Trabzon, Burgaz, Mudanya             |
| 44 | USS Tattnell       | Destroyer             | Ağustos 1919 | Temmuz 1920  | 1.090 ton 96 m.  | 125  | İstanbul                                                                                         |
| 45 | USS Tracy          | Destroyer             | (?) 1920     | (?) 1921     | 1.308 ton 96 m.  | 214  | İstanbul, Batum, Samsun, Köstence, Varna                                                         |
| 46 | USS Williamson     | Destroyer             | Haziran 1921 | Temmuz 1922  | 1.190 ton 96 m.  | 244  | İstanbul, Samsun, Batum, Trabzon, Novorossiisk, Odessa, Feodosiya, İnebolu                       |
| 47 | USS Whipple        | Destroyer             | Mayıs 1920   | (?) 1920     | 1.308 ton 96 m.  | 217  | İstanbul, Köstence, Varna, Samsun, Sivastopol                                                    |
| 48 | USS Subhazer       | Denizaltı Avcı/Gemisi | (?) 1919     | -----        | -----            | #215 | İstanbul                                                                                         |
| 49 | USS Subhazer       | Denizaltı Avcı/Gemisi | (?) 1919     | -----        | -----            | #128 | İstanbul                                                                                         |
| 50 | USS Subhazer       | Denizaltı Avcı/Gemisi | (?) 1919     | -----        | -----            | #96  | İstanbul                                                                                         |
| 51 | USS Subhazer       | Denizaltı Avcı/Gemisi | (?) 1919     | -----        | -----            | #338 | İstanbul, Burgaz                                                                                 |
| 52 | USS Subhazer       | Denizaltı Avcı/Gemisi | (?) 1919     | -----        | -----            | #82  | İstanbul, Haliç                                                                                  |
| 53 | USS Subhazer       | Denizaltı Avcı/Gemisi | (?) 1919     | -----        | -----            | #129 | İstanbul, Derince                                                                                |
| 54 | USS Subhazer       | Denizaltı Avcı/Gemisi | (?) 1919     | -----        | -----            | #217 | İstanbul                                                                                         |
| 55 | USS Subhazer       | Denizaltı Avcı/Gemisi | (?) 1919     | -----        | -----            | #248 | İstanbul                                                                                         |

|    | Geminin adı        | Görev Tanımı        | Türk Sulana Geliş Tarihi | Türk Sulerinden Ayrılmış Tarihi | Tonej Uzunluk        | Karadeniz'de Uğranılan başlıca Limanlar                                           |
|----|--------------------|---------------------|--------------------------|---------------------------------|----------------------|-----------------------------------------------------------------------------------|
| 1  | USS Absecon        | Yük Gemisi          | (?) 1919                 | ---                             | ---                  | İstanbul, Samsun, Köstence, Gali, Batum, Varna, Sulina, Sivasopol, İzmit, Trabzon |
| 2  | USS Arizona        | Yük ve yolcu Gemisi | (?) 1919                 | ---                             | ---                  |                                                                                   |
| 3  | USS Barney         | Yük Gemisi          | Mayıs 1919               | ---                             | ---                  |                                                                                   |
| 4  | USS Coastwise      | Yük Gemisi          | (?) 1919                 | ---                             | ---                  |                                                                                   |
| 5  | USS East Cape      | Yük Gemisi          | ---                      | ---                             | ---                  |                                                                                   |
| 6  | USS Englewood      | Yük Gemisi          | (?) 1919                 | ---                             | ---                  |                                                                                   |
| 7  | USS Gregory        | Yük ve yolcu Gemisi | (?) 1919                 | Mayıs 1919                      | ---                  |                                                                                   |
| 8  | USS Hazelwood      | Yük Gemisi          | Haziran 1919             | ---                             | ---                  |                                                                                   |
| 9  | USS Lake Elizabeth | Yük Gemisi          | (?) 1919                 | ---                             | ---                  |                                                                                   |
| 10 | USS Luce           | Yük Gemisi          | Mayıs 1919               | ---                             | ---                  |                                                                                   |
| 11 | USS Newport News   | Yük Gemisi          | ---                      | ---                             | ---                  |                                                                                   |
| 12 | USS Noma           | Yük ve yolcu Gemisi | (?) 1919                 | Mayıs 1919                      | 1.250 ton<br>262 m.  |                                                                                   |
| 13 | USS Rverett        | Yük Gemisi          | (?) 1919                 | ---                             | ---                  |                                                                                   |
| 14 | USS Tonopah        | Yük ve yolcu Gemisi | (?) 1919                 | Mayıs 1919                      | ---                  |                                                                                   |
| 15 | USS West Compo     | Yük Gemisi          | ---                      | ---                             | ---                  |                                                                                   |
| 16 | USS West Corum     | Yük Gemisi          | ---                      | ---                             | ---                  |                                                                                   |
| 17 | USS West Eljacon   | Yük Gemisi          | ---                      | ---                             | ---                  |                                                                                   |
| 18 | USS West Erda      | Yük Gemisi          | (?) 1919                 | ---                             | ---                  |                                                                                   |
| 19 | USS West Grama     | Yük Gemisi          | (?) 1919                 | ---                             | ---                  |                                                                                   |
| 20 | USS West Mahomet   | Yük gemisi          | (?) 1918                 | (?) 1919                        | 12.225 ton<br>129 m. |                                                                                   |
| 21 | USS Western Plains | Yük gemisi          | Ocak 1919                | Nisan 1919                      | ---                  |                                                                                   |
| 22 | USS West Mount     | Yük gemisi          | (?) 1919                 | ---                             | ---                  |                                                                                   |
| 23 | USS Western Ally   | Yük gemisi          | (?) 1919                 | ---                             | ---                  |                                                                                   |

**EK- V Milli Mücadele'nin İlk Yıllarında Karadeniz'de Görevde Bulunan Amerikan Yük ve Yolcu Gemilerinin Bazıları**<sup>61</sup>

61 Liste, Amiral Bristol'un Donanma Bakanlığına göndermiş olduğu haftalık raporlar incelenerek hazırlanmıştır. Bkz. LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-I; LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-II; LCMD, The Papers of Mark L. Bristol-III; Arşiv belgelerinin bazılarının gizliliği kalkmadığı ve bazıları da okunamadığı için tam listeyi oluşturmak ve uğranılan tüm limanları belirlemek mümkün olmamıştır. Tonajlar ve metrik ölçüler; "http://en.wikipedia.org/wiki/List\_of\_United\_States\_Navy\_ships" adresindeki bilgilerden yararlanılarak düzenlenmiştir. [29/03/2012]

## XIX. Yüzyıl Trabzon’unda Buharlı Gemi Taşımacılığı ve Deniz Ticareti

Arş. Gör. Özgür YILMAZ

Karadeniz Teknik Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, 61080 Trabzon

E-posta: oyilmaz1978@gmail.com

### Özet

Bulunduğu konum itibarı ile tarihin en erken dönemlerinden beri en önemli ulaşım faaliyeti deniz yolu ile gerçekleştiği Trabzon’da 19. yüzyılda deniz ticaretini etkileyen en önemli gelişme şüphesiz buharlı gemilerin Osmanlı sularında da belirmesi olmuştur. İlk buharlı geminin 1828 yılında İstanbul’a gelmesiyle bu yeni ulaşım vasıtası hızla hizmet alanını genişletti. 19. Yüzyılın ilk otuz yılına kadar Avrupa ile deniz bağlantıları yok denecek kadar az bir seviyede olan ve İstanbul ve İzmir gibi büyük limanlardan sonra gelen bir ara liman özelliği gösteren Trabzon’da ise 1836 yılında buharlı gemilerin seferlere başlaması ve daha da önemli bir gelişme olarak İran transit ticaretinin başlaması buharlı gemi taşımacılığı için en önemli gelişme olmuştur. Önceleri çok kısıtlı sayıda olan buharlı gemiler İngiliz, Avusturya ve Osmanlı şirketlerinin de sefere başlaması ile genişlemiş ve Trabzon ticaretinin büyük yükünü çekmiştir. Bu bildiride Trabzon’da buharlı gemilerin bu yerleşim süreci bu güne kadar Trabzon tarihi konusunda yeterinde incelenmeyen Paris ve Nantes’da bulunan Fransız Dışişleri Bakanlığı Arşivi (Archives du ministère des Affaires étrangères français)’de yer alan belgelerine göre incelenmeye, Trabzon’a işleyen gemilerin karşılaştıkları sorunlar, şirketler arası rekabet, deniz ticaretini etkileyen değişik unsurlar ve Osmanlı şirketlerinin durumu gibi değişik açılardan ortaya konulmaya çalışılacak ve bu şekilde deniz ticaretinin de gelişimine değinilecektir.

### Anahtar Kelimeler

Trabzon, 19. yüzyıl, Buharlı gemi, Karadeniz, Ticaret

### Abstract

*In Trabzon, due to its location, from the early period of its history most important transportation activities took place by sea. In the 19th century the most important development affecting the maritime trade in Trabzon undoubtedly was the appearance of steamships in the Ottoman waters. After the first arrival of the steamship to Istanbul in 1828, this new means of transportation expanded its service. In this period Trabzon, until the first thirty years of the century had little or no sea connections with Europe and after the great ports like Istanbul and Izmir, was a secondary and interval port but with the beginning of voyage of steamships from 1836 and the rise of the transit trade with Persia steamship transportation carried a great part of the trade between Istanbul and Trabzon. Previously the number of steamships was limited but with the beginning of British, Austrian and Ottoman companies to service steamship transportation was expanded and become principal means of maritime trade in the Black Sea. This paper focuses on settlement process of steamships according to French archival documents from Paris and Nantes (Archives du Ministère des Affaires étrangères français) and aims to analysis the problems which these companies were faced, competition between different companies, the place of Ottoman company and in this way the development of maritime trade in the Black Sea.*

### Keywords

*Trabzon, 19th Century, Steamship, Blacksea, Commerce*

### 1. Giriş

Bulunduğu konum itibarı ile Trabzon'un tarihin en erken dönemlerinden beri en önemli ulaşım faaliyeti deniz yolu ile gerçekleşmiştir. Dolayısıyla Karadeniz'de ticaretin yoğun olduğu dönemlerde Trabzon'un ticareti de aktif olmuş ticari faaliyetlerin akamete uğradığı zamanlarda ise bir ticaret noktası olan Trabzon'un ekonomik yapısı da gerileme eğilimi göstermiştir. Bu değişim 19. Yüzyıldaki gelişmelerden çok güzel bir şekilde takip edilebilmektedir. Bunun için burada deniz ulaşımı konusunda Trabzon'da gerçekleşen belli başlı değişiklikleri değerlendirmeye çalışacağız.

Bilindiği gibi Osmanlı İmparatorluğu'nda, XIX. yüzyılın başlarına kadar deniz ulaşımında yelkenli gemiler önemlerini korumakla birlikte 1820'li yılların sonlarından başlayarak Osmanlı karasularında buharlı gemiler de işlemeye başlamıştır. İlk İngiliz buharlı gemisi 1828'de İstanbul'a geldi. Beş sene sonra Odesa Kumpanyası Karadeniz yoluyla İstanbul'a bir gemi gönderdi. Bunun takip eden yılda Avusturya bandıralı bir gemi Tuna üzerinden İstanbul'a vardı. Beyrut limanına ilk buharlı gemi 1836'da, Kızıldeniz'e de 1840 yılında girdi. (Quataert, 2004: 920) Trabzon'un bu yeni araçla tanışması, sahip olduğu önemden ötürü buharlı

gemilerin Osmanlı karasularına girişinden hemen sonra gerçekleşmiştir. XIX. yüzyılın ilk otuz yılına kadar Trabzon'un Avrupa ile deniz bağlantıları yok denecek kadar az bir seviyede olmakla birlikte Trabzon daha çok İstanbul ve İzmir gibi büyük limanlardan sonra gelen; fakat önemli bir ara liman hüviyetindeydi. Önceleri böyle bir ara liman vazifesini gören Trabzon zamanla Avrupa ile doğrudan seferlerin yapıldığı bir liman kenti haline geldi (Tozlu, 1997: 52-53).

## 2. Buharlı Gemi Hatlarının Kurulması Yerleşme Süreci

19. yüzyılın ilk yarısında Trabzon ticaretinin önemli bir hamle yapmasında şüphesiz buharlı gemilerin Trabzon'a da seferler yapmaya başlamasının çok önemli bir etkisi bulunmaktadır.(Issawi, 1970:1; Turgay, 1983: 302) Bu konuda Trabzon-İstanbul arasında 1836 yılının baharında seferlere başladığını gördüğümüz ilk gemi bir İngiliz şirketine ait Essex adlı bir buharlı gemidir.<sup>1</sup> Bu gemi İstanbul-Samsun-Trabzon arasında, on beş günde bir Trabzon'a uğrayarak seferlere başladı. Kapasitesi daha sonraki gemilere oranla oldukça düşüktü. Tonağı 50 ton olan ve yolcu alma kapasitesi de 50 kişi olan bu geminin, Fransız konsolosunun yorumuna göre, ilk sene kâr yapması biraz zordu. Zira yeni kurulan bu hat bazı harcamaları gerektirmekteydi ama tam olarak düzen yerleştirildiğinde bu gemi değişik ülkelerin tüccarlarını çekecek ve kâra geçecektir. Bu konuda yapılan diğer önemli bir yorum ise diğer gemilerin bu geminin bu sulara seferlere başlamasından dolayı işlerinin azalacağı ve İstanbul'dan Trabzon'a üç günde varan bir gemi ile rekabet etmenin zor olacağıdır.<sup>2</sup>

Gerçekten de ilk dönemlere bakıldığında Trabzon'un İstanbul ve kuzeydeki Rus limanları ile aktif olan bir iç ticareti olduğu görülmektedir. İran transit ticaretinin yoğun bir ivme kazanmadığı bu 1830 öncesi dönemde Trabzon'un ticareti bölgenin sınırlı ürünleri olan tütün, fındık, bakır, fasulye balmumu gibi ürünlerden gerçekleşmekteydi. Bu ilk dönemlerde Avrupa ve kolonyal ürünleri ithalatı oldukça sınırlıydı. Bunun yanında Abhazya sahilleri ile olan ticarette ise buralara tuz, sülfür, kurşun ve Anadolu'da üretilen mamul mallar gönderilmekte bunlara karşın buralardan hububat, deri, bal ve köle alınmaktadır. Kırım ve Taganrog tarafları ile yapılan ticarette ise buralardan demir ve hububat alınmakta; karşılığında ise fındık ve önemli oranda mamul mal gönderilmektedir.(Brant, 1836: 190-191; Issawi, 1980: 126-127)

Bu dönemde İstanbul'a yapılan ihracat büyük oranda Türk gemileri tara-

1 Bu sulara İngilizlerin daha önce başka gemileri de denediği görülmektedir. İngilizler 1833 yılında daha evvel Amerika'ya köle taşıma işi için inşa edilen Shah (Şah) adlı bir gemiyi bu sulara nakliye işi için hizmete sokmuştur. AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, Outrey'den Roussin'e 10 Ocak 1834.

2 AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.3, Outrey'den Roussin'e, 9 Nisan 1836.

findan gerçekleştirilmektedir. Yabancı gemiler de bu sulara hükümetin izni ile taşımacılık yapma hakkına sahiptirler fakat yinede bu yabancı gemiciler güçlü olan Türk gemi sahipleri lehine bu haklarından vazgeçmektedirler. Bu haliyle yabancı gemicilere verilen bu hak kâğıt üzerinde ölü bir metinden ibarettir. 1832 yılında Trabzon'da yapılan taşımacılık faaliyetlerine bakıldığında Türkleri bu ticaretteki paylarının Avrupalıların iki katı olduğu ve bu taşımacılıkta yerli gemicilerin bölge ürünlerini İstanbul'a taşımakta, buradan dönüşlerinde ise ticaret eşyası yüklemekte oldukları görülmektedir. Bazı gemiler de Taganrog'a kadar giderek ticaret eşyası yüklemekteydi.<sup>3</sup> Bu ticaretle meşgul olan Avrupalı tüccarlara baktığımızda İngiliz, Sardunyalı, Rus ve İonyalı yaklaşık elli yabancı geminin ve bunun yanında bir elli kadar da küçük Türk gemisini de seferlerini İstanbul ve Karadeniz'in ve Azak denizinin diğer limanlarına yapmaktaydı.<sup>4</sup>

İngilizlerin buharlı gemi taşımacılığı bu şekilde bir girişim yaparken Avusturya'nın da aynı anda harekete geçtiğini görmekteyiz. Hatta kaynakların bize verdiği, ilk Avusturya buharlı gemisinin Trabzon'a geliş tarihi olan 1837'den önce 1834 yılında bazı girişimlerde bulunduğu görülmektedir. Bu tarihte Avusturya'nın tasarısına göre konulması düşünülen seferde buharlı gemiler Viyana'dan hareket ederek Tuna yolu ile Karadeniz'e, buradan İstanbul'a ve daha sonra da Trabzon'a uğrayarak aynı yolu takip ederek başlangıç noktasına geri dönecektir.<sup>5</sup> Fakat Avusturya bu şekilde tasarımlarda bulunurken İngiltere 1836 yılının Eylül ayında *Crescent* adlı diğer bir gemiyi hizmete sokacak ve arkasından bu sulara bir Osmanlı hattı da tesis edilecektir. (Saydam, 1998: 286)<sup>6</sup> Fakat Avusturya tarafından asıl girişim *Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft* firmasının *Fernando* adlı geminin hizmete girmesiydi (Issawi, 1970: 20).

Bu ilk dönemlerde Osmanlı bandırası taşıyan gemilere baktığımızda ise bunların Ermeni bir tüccara ait olanının 1839 yılında Samsun'da battığı, Avrupa tüccarına ait olan 140 beygirlik diğer geminin ise 1842 yılında ikinci bir geminin gelmesine kadar bu sulara on beş günde bir seferlerine devam ettirdiğini görüyoruz. (Kütükoğlu, 1995:166) Osmanlı hattı her ne kadar Avusturya gemileri İn-

3 AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.3, Outrey'den de Varenne, 5 Ocak 1833.

4 AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c. 3, Notice sur Trébizonde, 1 Haziran 1833.

5 Bu tarihte Avusturya'nın Trabzon'da bir konsolosu bulunmadığı için Avusturya'nın sanayisine yeni bir pazar açmak için tasarlanan bu seferler ile ilgili olarak Avusturya hükümeti Trabzon'daki Rus konsolosunu görevlendirmiştir ki Rus konsolosu atılacak olan bu adının şehrin ticari durumu için oldukça önemli bir gelişme olduğunu belirtmektedir. AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.3, Outrey'den Roussin'e, 6 Mayıs 1834.

6 Osmanlı hükümeti buharlı gemi trafiğinde yaşanan bu canlılığa ayak uydurmaya çalışmış ve özellikle Avusturya gemileri karşısında Türk gemilerini koruyan bir dizi tedbir almıştır. Bunun yanında vapur şirketi kurmak isteyen müteşebbislere gerekli kolaylığı da göstermiştir.

giliz gemilerinden daha sonra kurulmuş ise de taşımacılıkta hemen önemli bir konuma geldiler. Bu şekilde Osmanlı gemileri ile Avusturya gemileri arasında önemli bir rekabet ortaya çıktı. (Curzon, 1854: 24). Zira 1841 yılından itibaren Avusturya gemilerinin İstanbul-Trabzon arasındaki seferleri düzenli bir hale geldi (Jacops, 1855: 298). 1842 yılında ikinci bir Osmanlı gemisi seferlerine başlayınca Osmanlı vapurları ücretlerde bir indirimle giderek Avusturya vapurlarına ciddi rakip olmuşlardır. Fakat bu rekabet, Fransız konsolosunun yazısına göre zamanla her iki şirketin işini de etkilemiştir. Gemiler yeteri kadar yük alamamaktaydılar. Bundan dolayı bu iki şirket 1843 Aralık ayında bir araya gelerek bir tarife belirlenmiştir. Bu tarifeye göre sadece tek bir geminin haftada bir Trabzon'a gelmesi kararlaştırılmıştır. Bu düzenleme ile her ne kadar Trabzon'a gelen gemi sayılarında azalma olsa da Trabzon'a gelen gemiler iyi bir yük ile gelmekte, ticarete bir gecikme ve zarar olmamaktadır.<sup>7</sup>

Osmanlı vapurları sadece Avusturya gemileri ile değil bu hatta işlemeye başlayan diğer gemileri ile de rekabet etmek durumundaydılar (Wagner, 1856: 267). Mesela 1844 yılında İngiliz Peninsular and Oriental Company'nin İberia adlı gemisinin bu hatta seferlere başlaması ile daha önce var olan Osmanlı-Avusturya rekabetine başka bir şirketin gemileri de eklenmiştir (Kütükoğlu, 1998:100).<sup>8</sup>

Fakat artan ticari hareketler nedeniyle mevcut buharlı gemilerin seferlerinin zamanla yeterli olmadığı anlaşılmıştır. Böyle bir durum Osmanlı ve Avusturya şirketlerinin anlaşmasından iki sene sonra ortaya çıkmıştır. Tabloda da görüldüğü üzere Trabzon-İstanbul arasındaki mal taşımacılığının büyük bir kısmı Avusturya gemileri tarafından gerçekleştirilmektedir. Fakat bu gemiler de zaman zaman yetersiz kalmaktadır. Mesela 1845 yılında İstanbul piyasasında yeterli nakliye vasıtası olmadığı için İran'a gitmek üzere bekleyen malların nakliyesi gecikmiştir. Pek çok tüccar mallarını göndermek için iki ay kadar beklemek zorunda kalmış, mallarını göndermek isteyenler de buharlı gemi şirketlerinin belirlemiş olduğu tarifieden çok daha yüksek navlunlar ödemek zorunda kalmışlardır. Bu durum Trabzon'un ticaretine zarar vermiştir.<sup>10</sup> Gemi ihtiyacı sadece İstanbul'dan

7 Gerçekten de 1844 yılında Trabzon limanına giren-çıkan tüm gemilerin bandıralarına bakılacak olursa burada Avusturya'nın ne derece etkili olduğu anlaşılır. Bu senenin rakamlarına göre limana giren ve çıkan gemilerin sayısı şu şekildedir. 159 Osmanlı, 69 Avusturya; 12 İngiliz; 6 Yunan 4 Rus ve 1 Lyon gemisidir. AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.5, Clairambault'tan de Butenval'e, 11 Şubat 1845.

8 İngiliz Peninsular and Oriental Company yedi yıllık faaliyetlerine 1851 Nisan ayında Trabzon-İstanbul seferlerini kaldırmış, bu şirketin yerini ise Avusturya'nın Lloyd şirketi bir ilave gemi ile doldurmaya çalışmıştır.

9 Bu gemilerin hepsi Samsun ve Sinop'a uğrayarak Trabzon-İstanbul arasında seferler yapmaktadır.

10 AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.5, Clairambault'dan Bourgeney'e, 26 Ocak 1847,

Trabzon'a gelecek olan mallar için değil Trabzon tarafından gidecek mallar için de hissedilmektedir. Bu konuda örnek bir durum 1847 yılında gerçekleşti. Avusturya'nın Lloyd şirketinin yetkilileri Batum'dan yük aldıktan sonra Trabzon'a geldiklerini ve burada mukaveleli olarak İran mallarını almakta ve bundan dolayı Trabzon'un yerli mallarına yer kalmamaktaydı. Trabzon tüccarının karşılaşmış olduğu bu zorluk üzerine Trabzon müşiri Halil Rifat Paşa yazdığı bir tahrirat ile tüccarın bu sıkıntısının giderilmesini istemiştir. Bunun üzerine hem Tersâne-i

| <b>1836-1841 Yılları Arası Trabzon'da Buharlı Gemi Faaliyetleri <sup>9</sup></b> |            |                  |                  |             |               |                            |
|----------------------------------------------------------------------------------|------------|------------------|------------------|-------------|---------------|----------------------------|
| <b>TABLO 1</b>                                                                   | <b>Yıl</b> | <b>İsim</b>      | <b>Bandırası</b> | <b>Gücü</b> | <b>Tonajı</b> | <b>Çalışma Dön. Yıllık</b> |
|                                                                                  | 1836       | Essex            | İngiliz          | —           | 132           | Mayıs-Eylül                |
|                                                                                  |            | Crescent         | "                | 140         | 178           | Ağustos-Eylül              |
|                                                                                  |            | Ferdinando       | Avusturya        | 100         | 141           | Kasım-Aralık               |
|                                                                                  | 1837       | Crescent         | İngiliz          | 140         | 178           | Ocak-Aralık                |
|                                                                                  |            | Ferdinando       | Avusturya        | 100         | 141           | Ocak-Ağustos               |
|                                                                                  |            | Matternich       | "                | 140         | 210           | Eylül-Aralık               |
|                                                                                  | 1838       | Crescent         | İngiliz          | 140         | 178           | Ocak-Mayıs                 |
|                                                                                  |            | Ferdinando       | Avusturya        | 100         | 141           | Ocak-Aralık                |
|                                                                                  |            | Matternich       | "                | 140         | 210           | Haziran-Aralık             |
|                                                                                  |            | Crescent         | Avusturya        | 140         | 178           | Ocak-Aralık                |
|                                                                                  |            | Matternich       | "                | 140         | 210           | Ocak-Mayıs                 |
|                                                                                  | 1839       | İstanbul         | "                | 160         | 307           | Haziran- Temmuz            |
|                                                                                  |            | Matternich       | "                | 140         | 210           | Ağustos-Eylül              |
|                                                                                  |            | Zibaşı-i Ticaret | Osmanlı          | 120         | 150           | Haziran-Aralık             |
|                                                                                  |            | Eser-i Ticaret   | "                | 140         | 210           | Mart-Nisan                 |
|                                                                                  | 1840       | İstanbul         | Avusturya        | 160         | 307           | Ocak-Şubat                 |
|                                                                                  |            | Crescent         | "                | 140         | 178           | Ocak-Şubat                 |
|                                                                                  |            | Matternich       | "                | 140         | 210           | Mart-Aralık                |
|                                                                                  |            | Maria            | "                | 60          | 100           | Nisan-Mayıs                |
|                                                                                  |            | Crescent         | "                | 140         | 178           | Haziran-Temmuz             |
|                                                                                  |            | İstanbul         | Osmanlı          | 160         | 307           | Ağustos-Aralık             |
|                                                                                  |            | Zibaşı-i Ticaret | "                | 120         | 150           | Ocak-Aralık                |
|                                                                                  | 1841       | Matternich       | Avusturya        | 140         | 210           | Ocak-Aralık                |
|                                                                                  |            | Crescent         | "                | 140         | 178           | Ocak-Şubat                 |
|                                                                                  |            | İstanbul         | "                | 160         | 307           | Mart-Haziran               |
|                                                                                  |            | Crescent         | "                | 140         | 178           | Aralık                     |
|                                                                                  |            | Zibaşı-i Ticaret | Osmanlı          | 120         | 150           | Ocak-Nisan                 |
|                                                                                  |            | Üsküdar          | "                | 140         | 210           | Mayıs-Aralık               |

Kaynak: (İssawi, 1980; 165).

Âmire hazinesine bir kar hem de söz konusu tüccarların ticaretine yardımcı olmak için Tersâne-i Âmire vapurlarından Eser-i Cedîd'in birkaç defa Trabzon taraflarına gelerek burada biriken malların taşınmasına karar verilmişti. (Kaleli, 1998: 123-124; Kütükoğlu, 1995:167) <sup>11</sup>

Osmanlı tüccarlarının karşılaştığı bu zorluklar yetkilileri rekabet etmek zorunda oldukları İngiliz ve Avusturya şirketleri gibi teşkilatlanmaya zorlamıştır. Bu gibi zorluklar Fevâid-i Osmaniye şirketinin kurulmasında en önemli etken olarak karşımızda yer almaktadır. Kuruluş tarihi tam olarak kesin olmasa da Fevâid-i Osmaniye'nin, Boğaziçi'nde sefer yapmak amacıyla 1850'de kurulan Şirket-i Hayriye'den az önce kurulmuş olduğu anlaşılmaktadır (Kuran, 1995: 161)

Bu süreçte Osmanlı gemiciliğinin karşılaştığı en önemli sorunların başında yeterince geniş bir filo ya sahip olunamaması, gemilerin bakımlarının yapılamaması gibi bazı teknik eksikliklerdi. Zira sınırlı sayıda gemi ile gün geçtikçe artan ticari faaliyetleri karşılamak çok zordu (Karal, 1995: 266). Bu konuda yaşanan sıkıntıları arşiv belgelerinden de görmek mümkündür. Mesela Trabzon'a işleyen Ereğli adlı vapur tamiratta olması nedeniyle burada sadece Üsküdar adlı vapur kalmakta tüccar ve yolcuların zorlukla karşılaşmalarını için Üsküdar vapuru yükünü aldıktan sonra Avusturya vapurlarının kullanılması yönünde Trabzon valisine yazılar gönderilmiştir.<sup>12</sup>

Bu zorluklara bir de yaşanan gemi kazaları eklenince Osmanlı gemiciliği için oldukça önemli kayıplar ortaya çıkmaktaydı. 1845 yılında Türk şirketine ait en iyi iki geminin çarpışması hem bu şirket nezdinde hem de halkın arasında büyük bir üzüntüye neden oldu. Bu gemilerden biri Mecra-i Ticaret diğeri de İskender adlı gemilerdi. Bu gemilerden Mecra-i ticaret batmış, İskender adlı gemi ise çok ağır hasar almış ve tamir için İstanbul'a gönderilmiş;<sup>13</sup> fakat burada çok kötü bir şekilde tamir edilmişti. Geminin bu durumu tüccarların gözünü korkutmuş ve bu durum Türk şirketinin önemli bir kayıp yaşamasına neden olmuştur.<sup>14</sup> Burada yapılması gereken ise bu gemilerin yerine yenilerinin seferlere konulmasıydı; fakat Tersane-i Amire'nin yeterli kadar buharlı gemiye sahip olmaması hem de İskender gemisine de yeteri kadar güvenilmemesinden dolayı Osmanlı şirketi bu hatta gemilerinin işlemlerini durdurmuştur. Bu durumdan en iyi istifade eden ise Lloyd şirketinin gemileri olmuştur. Osmanlı hattının yerini Lloyd şirketinin gemileri almış, fakat bu serviste bazı düzensizlikler baş göster-

11 BOA, İrade-i Dahiliye (I. DH.), 134/6906, 14 M. 1263/6 Ocak 1847; BOA, Cevdet-i İktisat (C. İKTS) 28/1374, 18 M. 1263/10 Ocak 1847.

12 BOA, Cevdet-i İktisat (C. İKTS), 29/1440, 19 Z.1258/21 Ocak 1843

13 BOA, İrade-i Dahiliye (I. DH.), 105/5319, 9 B. 1261/14 Temmuz 1845; AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.5, Clairambault'dan Bourgeney'e, 21 Temmuz 1845.

14 Foreign Office, Turkey, 78/654, Report on the Trade of Trebizond for the Year 1845 by Frenk Stevens, 31 Aralık 1845.

miştir.<sup>15</sup> Bundan dolayı bu gemiler İstanbul ve Trabzon arasında biriken malları taşımakta zorlanmış ve devreye büyük İngiliz buharlı gemileri girmiştir.<sup>16</sup> Ekimin ortasından yılın sonuna kadar İngiliz Oriental ve Peninsular şirketine ait dört İngiliz gemisi, Achille, Düke, Carnivall ve Jaques, bu mal birikimini eritmişler ve rakip firmaların bu hattı ihmal etmeleri nedeniyle karlı bir iş çıkarmışlardır.<sup>17</sup> Osmanlı şirketi bu şekilde zorluklar yaşadığı bu hatta rekabet edebilmek için yeni gemilere ihtiyaç duymuştur. Bundan dolayı Trabzon'a işlemek üzere Londra'da vapur inşa ettirilmesi için siparişler verilmiştir.<sup>18</sup>

1846 yılında Trabzon hattında bir Osmanlı buharlı gemilerinin eksikliği hissedilmeye devam etmektedir. Her ne kadar Trabzon'a gelen buharlı gemi sayıları kayda değer bir şekilde bir artış olsa da bunların tonajlarının bir önceki yıla göre daha az olduğu görülür. Çünkü birkaç aydan beri İstanbul ve Trabzon ve Samsun'da çok fazla mal birikmesi meydana gelmiş ve Osmanlı şirketi buharlı gemi şirketleri gemilerinin kötü durumları nedeniyle seferlerini durdurmuştur. Şirketin seferlerinin İngiltere ve Trieste'de yapım aşamasında olan gemilerin hizmete gireceği Mayıs 1847 tarihinden itibaren başlaması beklenmekteydi.<sup>19</sup> Osmanlı gemilerinin bu eksikliği nedeniyle 1846 yılında Trabzon-İstanbul hattında en iyi taşımacılığı İngiliz gemileri gerçekleştirmiştir. İngiliz gemilerinin sahip olduğu bir diğer avantaj da İngiltere ile doğrudan bağlantı sağlaması ve yerli tüccarlara buraların ürünlerini ihraç etme imkânı tanınmasıdır.<sup>20</sup>

Trabzon'a işleyen gemilerin sayısı Trabzon limanından ihraç edilen malların miktarına göre değişebilmektedir. 1847 yılında Trabzon'dan elde edilen hububat rekoltesinin düşüklüğü nedeniyle buraya işleyen gemilerin sayısında bir azalma olmuştur. Zira gemiler bu maddeleri almak için başka limanlara gitmişlerdir. Bunun yanında limana ayda altı buharlı gemi gelmektedir. Osmanlı şirketinin İngiltere ve Trieste'de yaptırmış olduğu yeni gemiler seferlere başlamışlardır. Fakat ilk zamanlarda bu gemiler oldukça düzensiz bir şekilde işlemişlerdir. Türk hükümetinin Trabzon'da işleyen gemileri Mısır, Yunanistan ve Rumeli taraflarına da göndermek durumundadır.<sup>21</sup>

15 AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.5, Clairambault'dan Bourgeney'e, 26 Ocak 1846

16 Dük, Achille ve Jaques adlı İngiliz Oriental şirketinin seferlerini Trabzon'a kadar uzatmaları hakkında bkz. AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.5, Clairambault'dan Bourgeney'e, 7 Ekim 1845.

17 Foreign Office, Turkey, 78/654; AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.5, Clairambault'dan Bourgeney'e, 26 Ocak 1846

18 BOA, İrade-i Dahiliye (İ. DH.), 121/6170, 2 Ca 1262/28 Nisan 1846.

19 AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.5, Clairambault'dan Bourgeney'e, 20 Ocak 1847.

20 Foreign Office, Turkey, 78/703, Report on the Trade of Trebizond for the Year 1846 by Frenk Stevens, 31 Aralık 1846.

TABLO 2

1847 Yılında Trabzon'a gelen Buharlı Gemiler

| Bandıra   | Adı              | Gücü (Beygir) | Tonaj |
|-----------|------------------|---------------|-------|
| İngiliz   | Euxin            | 450           | 825   |
| "         | Sultan           | 450           | 728   |
| "         | Erin             | 380           | 532   |
| "         | Achille          | 450           | 586   |
| "         | Jagues           | 306           | 497   |
| Avusturya | Austria          | 360           | 458   |
| Osmanlı   | Vasita-i Ticaret | 300           | 500   |

Kaynak: AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Trébizonde, c.5

Gemi kayıpları sadece Osmanlı şirketini etkilememekteydi. 1847 yılında Trabzon-Liverpool arasında seferler yapan üç İngiliz gemisinden ikisi batmış ve bu şirket bunun üzerine seferlerini kesmiştir. Bu kayıp Liverpool'dan gelen tüm mallar için yapılan başarılı bir girişimin bu dönem için sonu olmuştur. 1847 yılının bir döneminde Peninsular ve Oriental kumpanyası Trabzon ve İstanbul arasında işleyecek özel gemi seferleri koydu fakat bundan Aralık ayına doğru vazgeçti.<sup>22</sup>

Buharlı gemi şirketlerinin yüzyılın ilk yarısındaki yirmi yıllık faaliyetleri değerlendirildiğinde bunların hizmetlerinde zaman zaman bazı düzensizliklerin görüldüğü anlaşılmaktadır. Şüphesiz bunda etkili olan unsurların başında da limandaki ticari hareketliliğin yılın belli dönemlerinde daha aktif olması veya yukarıda da belirttiğimiz gibi bazı şirketlerin kaza veya bakım gibi nedenlerle hizmetlerini askiya almaları olmuştur. Bunu kapatmak için bazı firmalar ek seferler koymuştur. Mesela İngiliz Orientale ve Peninsular kumpanyası vapur ek-sikiğini gidermek için Trabzon-İstanbul hattında, İranlı ve Gürcü tüccarların mallarını İstanbul'dan aldıkları en yoğun dönem olan güzün başlangıcında ikinci bir geminin hizmete sokulmasını teklif etmiştir. Aynı şekilde Türk şirketinin de ayda iki defadan fazla düzenli seferler yapması planlandıysa da bunlar gerçekleşmemiştir.<sup>23</sup>

Trabzon'a sefer yapan Osmanlı, Avusturya ve İngiliz şirketleri sayesinde limanın imparatorluğun başkenti ve diğer limanları; diğer taraftan da Avrupa'nın

21 AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.5, Clairambault'dan İstanbul'daki Maslahatgüzara, 15 Mayıs 1848.

22 Aynı rapor.

23 AMAEF, Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde, c. 6, Clairambault'dan de Sahitte'e, 26 Şubat 1850.

önemli limanlarıyla bağlantıları gerçekleşirken Karadeniz'deki diğer limanlar ile bağlantısı da tesis edilmekteydi. Bunlardan ilk öne çıkan ise Batum idi. Trabzon'a işleyen gemi şirketlerinin seferlerini Batum'a kadar uzatmaları şüphesiz Gürcistan'ın ticari öneminden kaynaklanmaktaydı. Hatta konsoloslar yaptıkları değerlendirmelerde Batum hattının açılması ile birlikte bu limanın yirmi yıl öncesi gibi Trabzon aleyhine önemli bir gelişim göstereceğini söylemişlerdir.<sup>24</sup> Bu konuda Avusturya'nın ve İngilizlerin girişimleri olmuştu fakat bu hattın açılmasının önüne bazı engeller bulunmaktaydı. Öncelikle Batum ve Hopa tarafından olan tüm gelişler karantinaya alınıyordu. Avusturya gemi şirketi Batum'a kadar seferler koyma girişiminde bulunmuştu ve bunların ilk denemesi Osmanlı hükümetinin Batum tarafından gelenlere karantina koyduğu zamanda uygulandı. Bu yüzden bu şartlar altında hiçbir şirket için bu hattı işletmek uygun olmamıştır.

Osmanlıların da bu hatta seferler başlatmaya çalıştıkları da görülmektedir. Fakat bu şirket için bazı riskleri taşımaktadır. Zira hükümetin bu başka bir şirketin seferlere başladığı zaman karlı olup olmayacağını ihmal etmemesi gerekmektedir. Başlangıçta bu hattın pek az getirmesi, zamanla kar yapmaya başlaması beklenmekteydi.<sup>25</sup>

1849 yılında halen daha hattın Batum'a kadar uzatılması tartışmalarının devam ettiğini görmekteyiz. Bu konuda Batum'dan da bazı girişimlerin yapıldığı ve Batum Meclisi'nin bazı isteklerde bulunduğu görülmektedir.<sup>26</sup> Halen daha bu hattın kurulmasında en büyük engel bu taraftan gelen gemilere karantina uygulanmasıdır. Nihayet 1849 yılında Avusturya'nın Lloyd şirketi buradan Batum'a kadar bir buharlı gemi seferi koydu. Osmanlılar da bu hatta küçük bir buharlı gemiyi tahsis etti.<sup>27</sup> Bu şekilde şimdiye kadar bu hatta yapılan denemeler başarı ile taçlanmamıştır; fakat bu gemiler masraflarını karşılayacak kadar iş sahibi değildiler. Bununla birlikte bu gemiler düzenli seferler yapmaya devam etmişlerdir. Yine Fransız konsolosunun değerlendirmesine göre Gürcüler bu hattı kabul etmişler ve burayı Odessa hattına tercih etmişlerdir. Ayrıca Redutkale ile Batum arasında Avusturyalıların bir bağlantı hattı kurması buranın ticareti için çok önemli olacağı

24 AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.5, Clairambault'dan Bourgeney'e, 26 Ocak 1846

25 AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.5, Clairambault'dan Bourgeney'e,

26 BOA, A.MKT, 229/96, 27 265/14 Ekim 1849

27 Bu hatta işleyen Osmanlı gemilerinin düzensiz çalıştıkları anlaşılmaktadır. Zira 1852 yılında bu hatta çalışmak üzere gemi taleplerinin olması ve burada işleyecek gemilerin olmaması bu hatta karşılaşılan en önemli sorunlardı. Zira yukarıda da bahsedildiği gib bu hattın karlı olması konusunda konsolosun yaptığı değerlendirmelerin doğru çıktığı görülmektedir. Burada işleyen Eser-i Hayr vapurunun masraflarını karşılayamadığı için seferden çekilmesi ve yerine başka bir vapurun gönderilmesi söz konusudur. BOA, A.AMD, 33/100, 9 S. 1268/4 Aralık 1851; BOA, A.MKT, MHM, 51/30, 25 S. 1269/8 Aralık 1852; BOA, A. MKT. NZD, 68/26, 24 S. 1269/7 Aralık 1852.

ve bu şekilde Karadeniz'in dört bir yanının buharlı gemilerin uğrak yerleri haline geleceği beklentisi vardı.<sup>28</sup>

Trabzon'a işleyen gemi şirketlerinin seferlerini Batum'a kadar uzatmaları meselesinin daha sonraki dönemlerde de devam ettiğini görmekteyiz. Zira 1879 yılında da Lloyd şirketinin daha önce yaptığı gibi seferlerini Batum'a kadar uzattığı; fakat daha önce de olduğu gibi bu girişimin şirketin beklentilerini ve yapılan harcamaları karşılamadığı ifade edilmektedir.<sup>29</sup>

### 3. Kırım Savaşı (1853-1856) ve Sonrasındaki Gelişmeler

Osmanlıların 1845'te yaşadıkları gemi kaybı ve bunun arkasından bir süre Trabzon İstanbul hattında gemi çalıştıramamalarından sonra 1848 yılında tekrar bu hatta yer almaya başlamış ve taşımacılığın önemli bir kısmını gerçekleştirmeye devam etmişlerdir. Zira 1851 yılında bu hatta işleyen yedi büyük buharlı geminin dördü Osmanlı, ikisi Avusturya ve birisi de İngiliz gemisidir. Bu gemiler Sinop, Samsun ve Giresun'a uğrayarak İstanbul-Trabzon arasında sefer yapmaktadırlar. Hatta bu dönemde Rusların Redutkale-Batum-Trabzon arasında bir gemi seferleri koyması söz konusu olmuştur.<sup>30</sup> Trabzon'a işleyen gemiler içinde en çok taşımacılığı Osmanlı gemileri gerçekleştirmiştir. Avusturya ve İngiliz gemileri takip etmektedir. Bu şirketler 1851 yılında değişik firmalar İstanbul'a 17,300 yolcu taşımıştır. Bu da bu şirketlere önemli oranda ekonomik bir kazanç sağlamaktadır. Bu hatta işleyen buharlı gemilerin en büyükleri Osmanlı hükûmetine ait olan iki gemidir. Bunlar 450 beygir gücündedir. Ottoman Steam Navigation şirketine ait gemiler ise 25-350 beygir gücündedir. Lloyd firmasının iki gemisi ise 250-350 beygir; İngilizlerin tek gemisi ise 300 beygir gücündedir.<sup>31</sup> Buradan da anlaşılacağı gibi Osmanlı gemileri önemli bir hazırlık devresinden sonra bu hatta etkin bir rol oynamaya başladılar. Trabzon-İstanbul arasındaki taşımacılık o kadar önemli boyutlara ulaştı ki Fransız konsolosu Ekim 1852'de Fransız dışişleri bakanlığına kendisine gönderilen genelgeye paralel olarak Trabzon'a işleyen buharlı gemiler hakkında bir rapor sunmuştur. Konsolosun hazırladığı raporun ilerde bu sulara seferlere başlayacak olan Messageries Maritimes şirketinin buradaki iş potansiyelini belirleye yönelik bir çalışma da olduğunu anlamak zor değildir. Bu rapora göre İstanbul ile Trabzon arasında işleyen buharlı gemi şirketlerin sayısı

28 AMAEF Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde, c. 6, Clairanbault'dan de Sahitte'e 26 Şubat 1850.

29 AMAEF Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde, c. 9, Guery'den Freyeneit'e 14 Nisan 1880.

30 AMAEF Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde, c. 6, Clairambault'dan Dışişleri Bakanlığı'na, 15 Mart 1852

31 1851 Yılı ticaret verilerinin ve denizcilik faaliyetlerinin değerlendirildiği alternatif bir kaynak olarak bkz. Hunt's Merchants' Magazine and Commercial Review, c. 27, New York 1852, s. 28-38.

dörttür ve bunların merkezi İstanbul ve Trieste'de bulunmaktadır; Trabzon'da ise sadece bu şirketlerin acenteleri bulunmaktadır. Bu gemiler İnebolu, Sinop, Samsun ve Giresun limanlarına uğramakta ve bazen de seyahatlerini Batum'a kadar uzatmaktadırlar. Bunların güzergâhları hizmetin uygunluğuna ve ihtiyaçlara göre sürekli olarak değiştirilmektedir. Bu hatta çalışan gemilerin harcamaları ayda 60-80,000 kuruşa çıkmaktadır. Bu durum da bize bu hatta yapılan buharlı gemi taşımacılığının çok az karla yürütüldüğünü göstermektedir. Bunlara hesapta olmayan harcamaları da katmak gerekmektedir, diğer bir ifade ile gemiler çok az kar marjı ile çalışmaktadırlar. Fakat yine de yüksek ticari faaliyetler az kar payı içinde önemli kazançlar getirmektedir. 1851 yılının sonuna kadar bu hat çok verimliydi ki Avusturya şirketi büyük karlar elde etmiştir. Osmanlı hükümeti de aynı şekilde harika bir hat işletmek istemelerinden beri durum değişmiştir. Osmanlı hükümeti yabancı şirketlerden istifade etmekte ve Osmanlı şirketine iki gemi vererek çok fazla milli bir düşünce kabul etmiştir. Bu gemilerin her biri 850 beygir gücündedir, bu gemiler çok parçalı olan nakliye masraflarını telafi etmektedir. Bu durum gizli veya açık bir rekabet yaratmakta tarifelerde de bir azalmaya neden olmaktadır (Odabaşıoğlu, 1995: 451)<sup>32</sup>

Yukarıda da görüldüğü üzere Osmanlı gemileri Trabzon-İstanbul arasındaki taşımacılığın önemli bir kısmını gerçekleştirmekte ve Avusturya'nın Lloyd şirketi ile bir rekabet içindedir. Özellikle de İran ile yapılan anlaşma sonrasında Osmanlı gemileri uyguladıkları düşük fiyat tarifi ile diğer firmaları gölgede bırakmışlardır (Kütükoğlu, 1995:167). Yukarıda konsolosun tespitlerinde de görüldüğü üzere bu şirketlerin kar paylarını düşürmekte; fakat ticaret hacminin artmasını sağlamaktaydı. Fakat Osmanlı gemiciliğinin gösterdiği bu yükselme eğilimi önemli bir engel ile karşılaşacaktır. Bu engel de şüphesiz Kırım Savaşı'dır. Zira Kırım Savaşı nedeniyle Osmanlı gemilerinin Karadeniz'deki ticari dolaşımı sona ermiştir. Savaş nedeniyle Osmanlı gemileri ordunun hizmetine sokulmuş ve Trabzon-İstanbul arasında işleyen sadece İngiliz ve Avusturyalı gemi şirketleri kalmıştır.

Bu dönemde denizciliği genel görünümüne baktığımızda ise savaşın başlamasından bir sene sonra 1854 yılında liman trafiğinde bir azalma ortaya çıkmıştır. Bu azalma başlıca İstanbul ve Trabzon arasında çalışan Osmanlı şirketinin seferlerini durdurmasından kaynaklanmaktadır. Bu hat bu yıl itibarı ile Lloyd ve sahibi İstanbul'da olan iki İngiliz gemisi tarafından işletilmektedir. Başbaşa kalan bu iki şirketine çok geçmeden rekabete girdikleri görülmektedir. 1854 kışında İngiliz gemileri oldukça düzenli seferler gerçekleştirirken Avusturya gemileri bazı

32 AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.5, Clairambault'dan Dışileri bakanlığına, 1 Ekim 1852; Osmanlı şirketi ile yabancı şirketler arasındaki rekabet zaman zaman yolların bedava taşınmasına kadar varmış ve şirketler yolcularına bedava ekmek de dağıtmışlardır.

şikâyetlere neden oldu. Bunun üzerine Lloyd şirketi de bir düzenleme yaparak her beş günde bir İstanbul'dan Trabzon'a seyahat koydu. Bu iki firma arasında başlayan rekabette 150 kuruş yerine Avusturya firması 50; İngiliz firması ise 20 kuruş bedel ile yolcu taşımacılığına başladı. Özel bir girişimciye ait olan İngiliz gemilerinin Lloyd gibi güçlü bir firma ile bu şartlarda rekabet etmesi zordu ve bundan dolayı gerek yolcu gerekse de ticaret eşyasının normal tarifieden taşınması konusunda İstanbul'dan bazı talimatlar almışlardı.<sup>33</sup> Poncharra sadece bu iki firmanın burada kalmasını fırsat bilerek elçiliğe gönderdiği mektupta Karadeniz ticareti şüphesiz yakın zamanda çok büyük bir gelişim göstereceğini, Fransız gemilerinin de bir önce burada ticarete başlamaları gerektiğini söyleyerek tonajı yüksek, güçlü gemilerin düzenli bir servis ile büyük kârlar elde edeceğini yazmaktadır.<sup>34</sup>

Kırım Savaşı nedeniyle bu hatta kalan İngiliz ve Avusturya gemilerinde de istifade edilmektedir. İngiliz gemileri Osmanlı ve Fransız hükümetleri tarafından birliklerin ve ordu iâşesinin Kırım'a taşınması için kiralanmıştır ve bundan dolayı hizmetlerinde bazı kesintiler olmuştur. Buna karşın Avusturya şirketi burada çok düzenli bir servis yapmaktadır. Lloyd şirketi 1855 yılında tonajı 1100 ton ve gücü 400 beygir olan iki yeni gemi inşa ederek bunları Trabzon İstanbul arasındaki hatta kullanmak üzere tahsis etmiştir. Bunun yanında Yunanistan gibi diğer devletlerin de Trabzon ile Manchester arasında gemi seferleri koymak için bazı girişimlerde bulunduğu görülmektedir.<sup>35</sup>

Kırım Savaşı'nın sona ermesinden sonra Osmanlı gemilerinin tekrar Trabzon hattında çalışmaya başlamışlardır. 1856 yılında Avusturya'nın Lloyd şirketinin gemileri 36 sefer yaparken İngiliz gemileri ise 46 sefer yapmışlardır. 10 Türk bandıralı gemi ise ticaret yapmak için Trabzon'a gelmiştir. 1857 yılının başlangıcından beri iki İngiliz şirketinin birinin sahibi gemilerini Türklere satmış ve burada 4- 5 geminin işlediği yeni bir hat kurulmuştur.<sup>36</sup> Bir sene sonra ise Türk bandırası taşıyan gemilerin bu sıralarda karlı bir iş yaptıkları görülmektedir. Bunun arkasından Avusturya ve İngiliz bandıralı gemiler gelmektedir. Seferlere

33 Bu düşük tarifeyle rağmen bu iki firma oldukça yüksek karlar elde etmişlerdir. Hatta yüksek kapasitelerine rağmen mal taşımacılığını zar zor bir şekilde gerçekleştirmişlerdir. Accounts and Papers, 1857, c. 38, İngiliz Viskonsülü Stevens'in 1854 Trabzon raporu.

34 AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.5, Clairambault'dan Walewski'ye, 30 Mayıs 1855.

35 Lloyd firmasının yaptığı diğer bir girişim de yolcuların seyahat ettiği ikinci sınıf kamaranın yolcuları her türlü kötü iklim koşullarından koruyacak şekilde kapatılması olmuştur. Bu yenilik bu gemilere aynı kolaylığı sağlamayan diğer gemiler nezdinde bir avantaj sağlamaktadır. AMAEF, Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde, c. 6, Clairambault'dan Walewski'ye, 30 Nisan 1856

36 AMAEF, Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde, c. 6, Clairambault'dan Walewski'ye, 9 Haziran 1857.

yeni başlayan Fransız bandıralı gemiler dördüncü sıradadır.<sup>37</sup>

Kırım Harbi sonrasında deniz taşımacılığında görülen en önemli gelişmeler ise Trabzon'daki gemi seferlerinde yaşanan artıştır. Bu artışa paralel olarak Trabzon'un ticaretinde de bir artış ortaya çıkmıştır. Trabzon'un ticaretinde görülen bu artış aynı zamanda burası ile ticaret yapan ülkelerinde sayısının çoğalmasından kaynaklanıyordu. Buradan hareketle Trabzon ile ticari ilişkide olan ülkeler bu sulara kendi gemilerinin işletilmesi için de devreye girmişlerdir. Bu süreçte burada var olan Osmanlı, Avusturya ve İngiliz gemilerine ilaveten bazı yeni şirketler kurulmuştur. Burada karşımıza çıkan ilk şirket bir Yunan şirkettir. 1856 yılında bu şirkete ait gemiler Trabzon-Manchester arasında seferlere başlamış ve iyi bir iş gerçekleştirmişlerdi. Bunda ise bu gemilerin İran'a giden İngiliz mallarını; dönüşte de İran ve Anadolu mallarını yüklenmeleridir. Bu şirketin kurulması Rumlar arasında sevinçle karşılanmıştır ve yine konsolosun tahminine göre bu şirket Rum tüccarların milli hisler ile tercih edecekleri bir firma olacaktır.<sup>38</sup> Yunan hattından sonra gördüğümüz diğer firmalar ise Fransız ve Rus şirketlerinin burada seferler başlatmalarıdır.

Fransız konsoloslar uzun zamandan beri bu sulara işleyen bir Fransız gemisini görmenin Fransız ticareti için çok faydalı olacağını, bu gemilerin İn-

**TABLO 3** 1858'de Trabzon Limanı'ndaki Hareketlilik

| Bandıra   | Giren                     | Tonaj  | Değer (kuruş) | Çıkan | Tonaj  | Değer (kuruş) |
|-----------|---------------------------|--------|---------------|-------|--------|---------------|
| İngiliz   | 8 Buharlı,<br>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<br>4 Yelkenli  | 30,920 | 174,000,000   | 48    | 30,920 | 52,800,000    |
| Rus       | 16 Buharlı<br>47 Yelkenli | 10,675 | 3,600,000     | 63    | 10,675 | 7,000,000     |
| Türk      | 40 Buharlı<br>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       |

Kaynak, (Mordmann, 1925; 413).

37 AMAEF Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde, c. 6, Benedetti'den Walewski'ye, 1 Mayıs 1858.

38 AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.7, Poncharra'dan Thouvenel'ye, 6 Haziran 1856.

giliz gemileri gibi güçlü, tonajlı ve düzenli bir şekilde işlemleri halinde önemli ekonomik karlar elde edeceğini belirtmişlerdir. Aynı şekilde başka raporlarda bu kez Lloyd firmasının taşımacılıkta yaptığı yeniliklerin yapılması halinde bu şirket ile sıkı bir rekabete gireceği ve Trabzon-İstanbul hattından başka gemileri olmayan İngiliz firmasının ise bu şirketler ile rekabet edemeyeceğini yazmaktadır.<sup>39</sup> Konsolosun bu yöndeki beklentileri sonunda gerçekleşmiş ve 1857 yılının sonlarında doğru İnebolu, Sinop, Samsun, Giresun ve Trabzon gibi Karadeniz'in değişik yerlerinde acenteliklerin kurulması ile Messageries Maritimes şirketi 1858 yılından itibaren seferlere başlanmıştır.<sup>40</sup> Bu yeni kurulan Fransız hattı Trabzon'u Suriye, Tuna ve Rumeli vilayetleriyle bağladığı gibi Yunanistan, İtalya ve Fransa ile doğrudan bağlantı kurulmasını da sağladı.<sup>41</sup> Fakat seferlere başlar başlamaz Egyptus adlı gemi Giresun açıklarında karaya oturmuştur ve daha sonra da aynı şirket Sully ve Henry IV adlı gemilerini de bu sulara kaybedecek ve bu şirketin itibarı için bir darbe olacaktır.<sup>42</sup> Aşağıdaki tablo Fransız şirketinin bu ilk yılında Türk ve Avusturya gemilerinin yanında önemli bir faaliyet gerçekleştirdiğini göstermektedir (Mordmann, 1925: 413)

1858 yılında kurulan bir diğer bir hat da Rus hattıdır. Bu hat Trabzon'un Odesa arasında bağlantıyı tesis ettiği gibi bu limanı Kırım, Azak Denizi ve Çerkezistan ile birbirine bağladı. Fransız şirketi ise Rumeli, Tuna, Yunanistan, İtalya ve Fransa'yla bağlantılı seferler yapmaya başladı. Bir İngiliz şirketi de Liverpool-Trabzon arasında doğrudan fakat düzensiz seferleri başlattı ve sık sık Selanik ve İskenderiye'ye uğrayan gemileriyle, bu limanın Osmanlı ve Mısır limanları ile bağlantısını kurdu. (Kütükoğlu, 1998: 100-101; Turgay, 1994: 58-59) Fakat İngiliz şirketinin faaliyetlerinin uzun olmadığı anlaşılmaktadır. Çünkü Kırım Savaşı sırasında bu sulara İngiliz denizciliği önemini kaybetmiştir ve İngiliz şirketlerinin hükümetlerinden önemli bir sübvansiyon alan Lloyd ve Messageries firmalarıyla rekabet etmesi zor gözükmekteydi (Baskıcı, 2005: 72).

Kırım Savaşı'ndan sonra şehrin ticari olarak önem kazanması beraberinde burada yeni diplomatik temsilciliklerin açılmasına vesile oldu. Bunlardan biri de İtalyan konsolosluğu idi. Şubat 1862'de şehirde bir İtalyan konsolosluğunun ku-

39 AMAEF, Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde, c. 6, Poncharra'dan Walewski'ye, 9 Haziran 1857.

40 AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.8, Benedetti'den Thouvenel'ye, 30 Aralık 1857.

41 Accounts and Papers, 1859, c. 30, İngiliz Konsolosu Stevens'in 1858 yılı Trabzon Ticaret raporu.

42 AMAEF, Nantes, Constantinople, Ambassade, Serie D, Trébizonde, c.8, Benedetti'den Thouvenel'ye, 27 Mart 1858; Sully adlı geminin Trabzon açıklarında uğramış olduğu kaza ile ilgili olarak ayrıca bkz. AMAEF, Nantes, Consulat, Trébizonde, 93 bis; Gemi kazaları şirketler için en büyük tehlike idi. Fransız gemilerinden başka 1868 yılında İtalyanların bu hatta işleyen tek gemileri İnceburun açıklarında karaya oturmuş ve bundan dolayı seferlerine bir süre ara vermiştir. Accounts and Papers, 1868-1869, c. 59, İngiliz Konsolosu Palgrave'in raporu.

rulmasından sonra bu ülkeye ait Guistiniani şirketi 4 Mart tarihi itibarı ile İstanbul-Trabzon arasında 15 günde bir işleyecek bir hat tesis etti. Bu hattın kurulması aynı zamanda rekabeti de beraberinde getirdi. Zira İtalyan gemileri Fransız Messageries şirketinin uğradığı limanlara uğramaktaydı ve bundan dolayı Fransız konsolosu daha önce Türk, Avusturyalı, İngiliz ve Rus bandıraları ile yarışan Fransız denizciliğinin yeni bir rakip daha kazandığını yazmaktadır.<sup>43</sup>

Zamanla bazı hatların kar getirmede için kapandığını görmekteyiz. 1859 yılında Liverpool ile Trabzon arasındaki doğrudan seferler bu hattı işleten şirketin gemilerinin bazılarını İspanyollara satması nedeniyle kesilmiştir.<sup>44</sup> Fransız konsolosu bunun başlıca nedenini bu hatta işleyen gemilerin artık kar getirmemesi olarak belirtmektedir. Ticaretin ihtiyacına göre bu hattın daha sonra tekrar açıldığını fakat bu sefer sadece İstanbul'a kadar gelip mallarını buradan aldığını görmekteyiz.<sup>45</sup>

İngiliz konsolosunun 1859 yılında buharlı gemi şirketlerinin durumu hakkında verdiği bilgilere bakılırsa taşımacılıkta yine Avusturya'nın Lloyd şirketi düzenli sefer yapması ve güvertede var olan düzen, sahil şeridindeki acenteleri sayesinde en iyi işi yapan firmadır. Messageries Firmasına ait Fransız buharlı gemileri ise bu sene çok fazla kar yapamamıştır; diğer tarafta ise Türk firması maddi nedenlerden dolayı gemilerin bakımını gerektiği gibi yapmamaktadır. Bahriye gemileri burada çalışmayı bırakmışlardır ve bakıma ayrılmışlardır bundan dolayı Türk bandıralı gemiler İstanbul ile Trabzon arasında birkaç ay işleyemeyeceklerdir.<sup>46</sup>

Bu değişik şirketler sadece ticaret için değil yolcu taşımacılığı için de önemli bir işlev görmekteydiler. Buharlı gemilerin taşıdığı yolcuların sayısı 50,000<sup>47</sup> iken bu rakam 1860 yılında 56,000 kişiye çıkmıştır. Avusturya gemileri bu yıl da kazançlı ticaretlerine devam etmektedirler. Rus gemileri ise kötü durumlarına rağmen Odesa ile Trabzon arasındaki denizcilik faaliyetlerine hâkim bir durumdadırlar.<sup>48</sup>

İktisadi yapısı büyük oranda ticarete dayalı olan Trabzon'da ticarete yaşanan durgunluk gemilerin iş hacmini de azaltmaktaydı. 1861 yılında ticari durgunluğun yanında değişik etkenler buharlı gemilerin hareketlerini engellemiştir. Bunlar ise Avusturyalı Lloyd firmasının devletten aldığı sübvansiyonun kesilmesi; Osmanlı gemilerinin kömür eksikliği ile karşılaşması ve Karadağ'a sınır olan Ad-

43 AMAEF Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde, c. 7, Prus'dan de Lhuys'a, 6 Mayıs 1863.

44 Accounts and Papers, 1862, c. 58, İngiliz Viskonsülü Stevens'in 1859 Trabzon raporu.

45 Accounts and Papers, 1862, c. 58, İngiliz Viskonsülü Stevens'in 1860 Trabzon raporu.

46 Accounts and Papers, 1861, c. 36, İngiliz Viskonsülü Stevens'in Trabzon raporu.

47 Accounts and Papers, 1862, c. 58, İngiliz Viskonsülü Stevens'in 1858 Trabzon raporu.

48 FO, 78/1607, Stevens'in 1860 yılı Trabzon Ticaret, Endüstri ve İstatistik hakkındaki raporu.

riyatık kıyılarına asker taşımaları; Messageries şirketinin Sully ve Henry IV adlı gemilerini kaybetmesi ve Odesa'da buzlanma nedeniyle gemileri duran Rus şirketinin de dört seferini kaldırmasıdır.<sup>49</sup>

Diğer taraftan Trabzon'un doğusunda yer alan Batum gibi limanların da Rusya'nın buraları İran transit ticareti için uygun hale getirmesi çalışmalarına paralel olarak önem kazandığını görmekteyiz. Bu amaçla bir Rus şirketi İstanbul ile Batum arasında 15 günde bir işleyen bir hat kurmuştur ki bu hat buradan Kafkaslara işleyen diğer hatlara bağlanmaktadır. Rus gemileri Batum ve Poti arasında yolcu ve ticaret eşyası taşımaktadır.<sup>50</sup>

1863 yılında Trabzon'a işleyen buharlı gemi şirketlerinin hareketleri şu şekildedir:

**Messageries Imperiales:** Genellikle İstanbul'dan hareket eden üç gemi ile bu sularda çalışmaktadır. Seferler haftalıktır ve İstanbul ile Marsilya, Adalar ve Akdeniz arasında işleyen gemilere eklenecek şekilde bu gemilere bağlanmaktadır.

**Rus Şirketi:** Geçen 15 Ağustos'tan beri servisini iki misline çıkarmış ve haftalık seferler yapmaya da başlamıştır. Bu şirket Batum'a seyahat etmekte ve bu hat Poti ve Rion (Faş) arasında işleyen başka bir hatta bağlanmaktadır.

**Osmanlı Şirketi:** Bu seferlerin de haftalık olarak işlemesi gerekmektedir ama malzemenin eksikliği şimdi sadece tek bir gemiye indirgemıştır ki bu gemi de her on beş günde bir seyahat etmektedir. Eskimiş durumundan dolayı bu gemi sık sık sefer yapamamaktadır.

**Lloyd Şirketi:** 15 günde bir Anadolu'nun değişik limanlarına sefer yapmaktadır.

**İtalyan Şirketi:** Tek bir gemisi olan şirket Lloyd şirketinin seferlerini takip etmektedir.

Yabancı gemi şirketleri kendilerine yeni sefer güzergâhları arayışını devam ettirmektedirler. Bunlardan en önemlilerinden biri de Trabzon-Batum-Poti arasında işleyecek bir hat ile ilgilidir. Zira bu sularda bir Rus tekeli söz konusudur fakat Gürcistan'ın Fransa ile olan ticari bağları için bu hatta Messageries şirketinin de gemi işletmesinin faydalı olacağı görülmektedir. Fransız konsolosu bu hatta Rusya ile rekabet edebilecek tek şirketin Messageries firması olduğunu, bu hattın kurulmasının Osmanlı hükümetinin çıkarları için de faydalı olacağını söylemektedir.<sup>51</sup> Çünkü daha önce Trabzon valisinin Batum, Samsun ve İstanbul ara-

49 AMAEF, Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde, c. 7, Benedetti'den Thouvenel'ye, 21 Mayıs 1861.

50 AMAEF, Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde, c. 7, Prus'dan de Lhuys'a, 5 Haziran 1862.

51 AMAEF, Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde, c. 7, Schefer'den Drouyn de Lhuys'a, 10 Aralık 1863.

sında hat kurulması yönünde talepleri olmuştur (Kaleli, 1998: 124; Saydam, 1998: 286)<sup>52</sup>

1869'dan itibaren Trabzon'da tutulmaya başlanan Vilayet Salnamelerinin ilk sayısına göre Trabzon'a gelen vapurlar ve sefer güzergâhları şu şekildedir.

Fevâid-i Osmâniye Kumpanyası: Çarşamba günü İstanbul'dan hareketle Ereğli, Amasra, İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye, Ordu, Giresun iskelesi üzerinden Pazar günü Trabzon'a; aynı gün buradan çıkarak Rize ve Batum'a gider. Çarşamba günü Batum'dan geri döner ve tekrar aynı güzergâhla İstanbul'a gider.

Rusya Kumpanyası: Cumartesi günü İstanbul'dan hareketle Salı günü Trabzon'a, Çarşamba günü Trabzon'dan Batum'a ve Pazar günü de Batum'dan dönerek aynı yolla İstanbul'a gider. Rus Kumpanyaları İnebolu, Samsun ve Giresun'a uğrar.

Fransız Kumpanyası: Pazartesi günü İstanbul'dan çıkarak İnebolu, Samsun, Ordu, Giresun iskelelerinden sonra Perşembe günü Trabzon'a varır. Cumartesi günü Trabzon'dan ayrılarak aynı güzergâhla İstanbul'a döner.

Avusturya Kumpanyası: Cuma günleri İstanbul'dan hareketle İnebolu, Samsun, Ordu, Giresun, Tirebolu iskeleleri üzerinden Pazartesi günü Trabzon'a varır. Perşembe günü Trabzon iskelesinden ayrılarak aynı yolla İstanbul'a döner.<sup>53</sup>

1869 tarihinde bu şirketlerin nasıl bir hizmet verdiğine biraz daha yakından bakılacak olursa; Fransız şirketi kötü yönetildiği için hizmeti aksamaktadır, Avusturya şirketi ise önemli karlar elde etmektedir. Batum'a kadar haftalık seferler yapan Osmanlı şirketi ise kötü idare edilmektedir ve seferleri sık sık durmaktadır. Aynı şekilde Batum'a da uğrayan Rus şirketin gemileri ise hızları, düzeni, kapasitelerin yanında Rus hükümetinin verdiği destek, Odesa ile bağlantılı seferler, İranlı tüccarlar ile sadece Rus şirketi ile mal ve yolcu taşımacılığı yapılması yönündeki anlaşmalar, diğer firmaların saf dışı edilmesi ve en önemlisi de sahil şeridindeki, Trabzon'da bir genel konsolosluk, Batum ve Samsun'da konsolosluk, Giresun ordu ve Sinop ve İnebolu'da konsolosluk, görevlileri sayesinde buharlı gemi trafiğinin önemli bir kısmını eline geçirmiş ve önemli bir tekel yaratmıştır.<sup>54</sup>

Rusların Karadeniz'deki etkinliği bununla da kalmamıştır. Rusların Karadeniz'deki sahil ticaretini Rus olmayan gemilere kapatması, Osmanlıların Karadeniz'deki Rus limanlarında gerekli olan konsolosluk teşkilatlarının olmaması ve

52 Batum-Samsun arasında Trabzonlu tüccarlar tarafından vapur işletilmek üzere bir şirket kurulması için bazı girişimlerin olduğu görülmektedir. Bu konuda girmcilere devlete ait boş arsalar, depo, daire ve mağaza yapılmak üzere karşılıksız verilmesi, taşımacılıkta da bu şirketin gözetilmesi kararlaştırılmıştır. Saydam bu konuda kaynak olarak kullandığı belgenin tarihini yanlışlıkla 1843 olarak göstermektedir.

53 Trabzon Vilayeti Salnamesi, TVS 1286(1869), s. 81.

54 FO, 78-2101, Palgrave'in Trabzon Ticareti Hakkında ek yazısı 24 Mart 1869.

yukarıda da değinildiği gibi buna karşın Rusların Karadeniz'in güney sahillerinde iyi bir konsolosluk teşkilatı kurmaları zamanla Osmanlı gemilerini de Rus bandırası altında ticaret yapmalarına neden olmuştur.<sup>55</sup>

Yukarıda da görüldüğü üzere bu ilk salnamede İngiliz şirketinin adı geçmemektedir. Buradan hareketle en son olarak 1859 yılından itibaren İngiliz gemilerinin Trabzon'a uğramayı bırakuklarını hesaba katarsak bu gemilerin uzun bir süre bu sularda seyretmedikleri anlaşılmaktadır. Fakat salnamelerden hareket edecek olursak yukarıda listelediğimiz şirketlere 1871 yılında İngiliz Hochstrasser şirketinin de katıldığını görmekteyiz. Bu şirketin sefer güzergâhı tıpkı Fransız şirketininki gibiydi.<sup>56</sup> Fakat bu salnamede bu sene Fransız şirketi gösterilmemektedir. Buna karşın 1872 yılı salnamesinde yine eskisi gibi Trabzon'a gelen gemilerin Osmanlı, Fransız, Rus ve Avusturya şirketlerine ait olduğu ve bu gemilerin 1876 yılına kadar değişmeden aynı tarife ile seferlerini devam ettirdikleri görülmektedir.<sup>57</sup> Burada bize en aydınlatıcı açıklamayı yine İngiliz belgeleri yapmaktadır. 1875 yılına ait İngiliz konsolosluk raporuna göre bu sulardaki İngiliz denizciliği bir gerileme içindedir. Bu yılın ortalarında iki İngiliz gemisi bu hatta deneme seferleri yapmış fakat seferlerinin yeteri kadar kar bırakmadığı anlaşıncı Kasım ayında bu girişimden vazgeçilmiştir.<sup>58</sup> Bu girişim de geçen beş yıl içinde yapılan diğerleri gibi başarısızlıkla sonuçlanmış ve İngiliz denizciliğinin Karadeniz'in güney kıyılarındaki geleceğinin de olmadığını göstermiştir. Gerçekten de bir zamanlar bu hattın en aktif şirketi olan Peninsular and Oriental Company'nin varlığı ve bu dönemdeki faaliyetleri ile şimdiki durum tam bir zıtlık göstermektedir.<sup>59</sup> Bunu aşağıdaki tablodan da incelemek mümkündür.

Bu hatta çalışan diğer Osmanlı, Rus Avusturya ve Fransız şirketleri seferlerini haftalık olarak yapmaya devam etmektedirler ama ticari faaliyetlerin yüksek olduğu kış mevsiminde bu şirketler de yetersiz kalmaktadır. Fakat yazın duraklayan ticari faaliyetler ancak şirketlerin harcamalarını karşılamaktadır. Burada konsolosun İngiliz gemiciliği için sunmuş olduğu reçete önceleri ise İngiliz gemilerinin Avrupa ve Osmanlı'nın Akdeniz'deki limanları ile bağlantılı seferler

55 FO, 78-2101, Palgrave'in Trabzon Ticareti Hakkında ek yazısı 24 Mart 1869.

56 TVS 1288(1871), s. 82-83;

57 TVS 1289(1872), s. 80; TVS 1290(1873), s. 79; TVS 1291(1874), s. 73; TVS 1293 (1875), s. 73; TVS 1294(1876), s. 89.

58 Benzer bir girişimin 1873 yılında da yapıldığı görülmektedir. Bu yılın Eylül ayında A. Strong adlı bir İngiliz gemisi İstanbul ve Batum arasında ara limanlara uğrayarak eşya taşımak için kiralandı. İstanbul'daki İran elçiliği ile ilişki olan bu girişimin sahibi İranlı tüccarlar tarafından iş ve koruma beklemiş fakat birkaç deneme seferinden sonra ticaret durgunlaşması ve diğer vapur şirketleri navlunları önemli oranda azaltması üzerine bu seferlerden vazgeçmiştir. Accounts and Papers, 1873, c. 76, İngiliz Viskonsülü Biliotti'nin 1873 Yılı Trabzon Ticaret raporu, s. 1632-1633.

59 Accounts and Papers, 1875, c. 76, İngiliz Viskonsülü Biliotti'nin 1875 Yılı Trabzon Ticaret raporu, s. 1092-1093.

yapmasıdır. Bunun yanında bu hatta çalışan diğer gemi şirketleri ile bağlantılı seferler yapması İngiliz gemilerine kazanç sağlayabileceği belirtilmektedir.<sup>60</sup>

| <b>TABLO 4</b> <b>1856 ve 1875 Yıllarında Trabzon'da İngiliz Denizciliği</b> |             |        |                   |                   |
|------------------------------------------------------------------------------|-------------|--------|-------------------|-------------------|
| Yıllar                                                                       | Gemi Sayısı | Tonaj  | İthalat (Sterlin) | İhracat (Sterlin) |
| 1856                                                                         | 74          | 27,657 | 311,306           | 191,908           |
| 1875                                                                         | 5           | 3,484  | 5,600             | 10,300            |

Kaynak: Accounts and Papers, 1875, c. 76

Buharlı gemi şirketlerinin bu hatta kesintisiz bir şekilde çalışabilmeler için rekabet edebilecek güçte ve bu rekabetteki kayıplar diğer hatlar ile telafi etme imkânına sahip olması gerekiyordu. Ayrıca iyi bir filonun da olması ve seferlerin sağlam ve kesintisiz bir şekilde yapılması şirketlerin iş potansiyeli için oldukça önemli unsurlardı. Genel olarak değerlendirildiğinde Trabzon'da deniz taşımacılığı bu 40 yıllık süre içinde önemli bir gelişim göstermiştir. Yüzyılın sonlarına doğru bu ise bu hatta yeni şirketler, Fransızların ikinci bir şirketi olan Paquet,<sup>61</sup> İtalyan, Yunan ve Osmanlı Kurcu şirketleri, de eklenmiş ve Trabzon'a seferler yapan şirketlerin sayısının da sekize yükselmiştir.<sup>62</sup>

#### 4. Sonuç

Yukarıda da görüldüğü üzere incelediğimiz 40 yıllık dönem içinde Karadeniz'de buharlı gemi taşımacılığını etkileyen pek çok husus ortaya çıkmıştı. İlk olarak İngilizlerin öncülüğünde seferlere başlayan bu yeni ulaşım vasıtası Avusturya ve Osmanlı şirketlerinin de eklenmesi ile birlikte ticaretteki payını genişletmiş ve Trabzon'un ticaretinin en önemli vasıtası haline gelmiştir. Bununla birlikte Trabzon ticaretinde görülen dalgalanmalar buharlı gemi taşımacılığını da etkileyen en önemli etkeni. Özellikle Kırım Savaşı sırasında Osmanlı gemiciliği açısından bakıldığında 1840'ların sonunda yakaladığı gelişim eğilimini sekteye uğrata bir gelişme oldu. Aynı şekilde İngiliz şirketleri Avusturya gibi devlet desteğine sahip olan Lloyd şirketi ile rekabet edemedi ve savaş döneminde bu şirket

60 Accounts and Papers, 1873, c. 76, İngiliz Viskonsülü Biliotti'nin 1873 Yılı Trabzon Ticaret raporu, s. 1632-1633.

61 Yaklaşık on yıldır Karadeniz'de Marsilya ve Poti arasında işleyen bu şirketin gemileri 1878 yılında birkaç deneme seferi ile Trabzon'a da uğramaya başlamış ve 1879 yılının başından itibaren bu seferler düzenli bir hal almıştır. AMAEF Paris, Correspondance Consulaire et Commerciale, Trébizonde, c. 9, Guery'den Freyeneit'e 14 Nisan 1880.

62 TVS 1316(1898), s. 284-288.

taşımacılık hacmini daha da arttırdı. Buna karşın Osmanlı şirketi ise her ne kadar teknik bakımdan dışa bağımlı olsa ve zaman zaman bunun eksikliğini de yaşasa da Lloyd'un karşısındaki en önemli şirketti. Kırım Savaşı her ne kadar ticari faaliyetleri ve dolaylı olarak da buharlı gemi taşımacılığını etkilese de savaş sonrasında Trabzon ticaretinde görülen yükselme Trabzon'a işleyen yeni hatları ortaya çıkardı. Daha evvel Osmanlı, Avusturya ve İngiliz firmalarının elinde olan bu hatta Fransız, İtalyan ve Rus şirketleri de girmiş ve Trabzon bu şekilde Karadeniz'deki değişik limanlara bağlanmanın yanında Avrupa'nın önemli limanları ile doğrudan bağlantısı olan bir liman haline geldi. Bu açıdan bakıldığında Kırım Savaşı sonrasında ortaya çıkan bu görüntü yüzyılın sonlarına kadar çok değişmeden kaldı. Burada belki de ilginç olan ise İngiliz gemiciliğinin, İngiliz ticaretine zıt bir şekilde Trabzon'dan çekilmesidir. Zira Trabzon'un ticaret hacminin büyük bir kısmı İngiliz malı tekstil ürünlerinden oluşmaktaydı. Burada İngiliz şirketlerinin diğer firmaları tercih ettiği hatta İngiliz konsolosların yorumuna göre bu sulara tekrar İngiliz gemiciliğinin başlamasının diğer firmaların yaptığı gibi bir sefer politikası izleyerek mümkün olduğunun vurgulandığı görülmektedir. Son cümle olarak yetersiz bir liman kapasitesi olmakla birlikte demir yolu gibi alternatif ulaşım olanaklarından mahrum olan Trabzon'un en önemli ulaşım vasıtası deniz yolu, 19. yüzyılda da bu yolu en işler hale getiren buharlı gemiler olmuştur.

#### KAYNAKÇA

- Baskıcı, M. M. (2005). *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*. Ankara:Turhan Kitabevi 2005, s. 72
- Brant, J. (1836) . Journey Through a Part of Armenia and Asia Minor, in the 1835. *Journal of the Royal Geographical Society of London*, Vol VI: 187-224.
- Curzon, R. (1854). *Armenia; A Year at Erzurum and on the Frontiers of Russia, Turkey and Persia*, London,
- Issawi, C. (1980) *The Economic History of Turkey 1800-1914*, Chicago
- Issawi, C. (1970) The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: The Rise and Decline of A Route. *International Journal of Middle East Studies*, say. I: 17-27.
- Jacobs, E. -A. (1855). *Voyage en Asie et en Afrique d'après les récits des derniers voyageurs*, Paris
- Kaleli, H. (1998). *XIX. Yüzyılda Trabzon'da Ulaştırma Ekonomisi*, Yayınlanmamış Doktora Tezi Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Karal, E. Z. (1995). *Osmanlı Tarihi*, Ankara: Türk Tarih Kurumu
- Kuran E. (1995). XIX. Yüzyılda Osmanlı Devletinde Deniz Ulaşımı İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faliyeti. *İçinde Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devletinde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*:159-163. İstanbul: IRCICA
- Kütükoğlu, M. (1995). *Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi. Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devletinde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*:165-206. İs-

tanbul: IRCICA

Mordmann, A. D. (1925). *Anatolien, Skizzen. Und Reisebriefe Aus Klenaisen (1850-1853)*. Hannover.

Odabaşıoğlu, C. (1995). Trabzon-İran Transit Nakliyesi. İçinde *Çağın Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devletinde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*: 441-482. İstanbul: IRCICA

Quataert, D. (2004). 19. Yüzyıla Genel Bir Bakış, Islahatlar Devri 1812-1914 İçinde Halil İnalcık; Donald Quataert (ed.), Süphan Andıç, (çev.) *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1600-1914*, c. II, İstanbul: Eren Yayınevi.

Saydam, A. (1998) XIX. Yüzyılda Trabzon'un Ticari Önemi ve Ulaşım Sektörü. Kıbrıs'tan Kafkasya'ya Osmanlı Dünyasında Siyaset, Adalet ve Raiyet, Trabzon: 274-288.

Tozlu, S. (1997). Trabzon-Erzurum-Bayezit Yolu (1850-1900). *Yayınlanmamış Doktora Tezi*. Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.

Turgay, A. Ü. (1983). Otoman British Trade Through Southeastern Black Sea Ports During The Nineteenth Century İçinde *Economie et Societes dans L'empire Ottoman (fin du XVIIIe- debut du XXe siecle)*, J. Bacqué Grammont, P. Dumont (der.) Paris: 297-315.

Turgay, A. Üner (1994) Trabzon. İçinde Ç. Keyder, Y. E. Özveren, D. Quataert (ed.), çev. Gül Çağalı Güven. *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri*. 45-73. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Wagner, M. (1856). *Travels in Persia, Georgia and Koordistan, With Sketches and The Caucasus*, vol. II. London,

## Kemal Reis

Dz. Alb. Erdoğan ŞİMŞEK

### Özet

II. Bayezid döneminde denizlerde mücadele iki önemli alanda başlatıldı. Bunlardan biri Akdeniz'in batı ucunda yer alan İspanya'da, katliama maruz kalan Endülüs Müslümanlarının feryatlarına cevap vermek üzere İspanya'dan; diğeri ise Hint denizlerine ulaşan Portekizlilerin tehdit ettiği Kızıldeniz sahillerindeki Müslüman beldelerin, özellikle Mekke ve Medine gibi kutsal toprakların korunması için yardım talebinde bulunan Mısır'daki Memlûk Devletinin isteklerini yerine getirmek amacıyla Portekizlilere karşı idi. Böylece Osmanlılar Akdeniz ve Kızıldeniz gibi iki önemli denizde, iki büyük deniz İmparatorluğuna karşı haki-miyet mücadelesini başlatmış oldular.(Bostan, 2007:11)

Bu mücadelede; II. Bayezid'in devlet hizmetine aldığı Kemal Reis, Göke ve Kalyon sınıfı gemileri Osmanlı Bahriyesine dahil ettikten sonradır ki; osmanlı Donanmasına katılan bu gemilerde kullanılan uzun mesafeli toplar sayesinde Os-manlı Donanmasının savaş gücü artmıştır

### Anahtar Kelimeler

Osmanlı Donanması, Kemal Reis, Venedik, Göke.

### Abstract

*Year 1543 has not only been the milestone of the Otoman Empire in terms of conquest of İstanbul but also change of the mindset and emergence of a new era which pays necessary attention to Navy as a tool for power politics or for some gunboat diplomacy. Right after the conquest of İstanbul, Fatih the Conqueror ordered to build the shipyard in Haliç (İstanbul). Then Ottoman Fleet, built by using newly designed and developed ships, has gained the sea control of Aegean and Mediterranean gradually. No need to mention that Kemal Reis was one of the most notable Fleet Com-*

manders of that era Kemal Reis, born in 1441 in Gallipoli, is the uncle of another famous Fleet Commander Piri Reis. Amongst many victories and mastermind actions leading to control the Aegean and Med against Venetians, he used the artillery on board as primary weapon and keep away from headclash – board to board (hangi ifade uygun emin değilim) battle at sea.

He used the islands in Aegean, Mediterranean and North Africa coastal area as forward base. During this period he defeated mostly Venetian Fleet, disrupt the Spanish sea lines of communication to free muslim and jewish society after their territory has been occupied by Spaniards. During the struggle, technical superiority of the Turkish warships had been decisive factor.

In the year 1495, Kemal Reis has been summoned by the Sultan to İstanbul to serve within the Ottoman Fleet officially. As part of the Ottoman Fleet, he supported mostly the raids by his fleet, won the Navarin Sea Battle in 1500, captured many islands, defeated Rodos Knights leading the Venetia agreed to pay tax to Ottoman. He also led the raid against Spanish, help many Arabs to relive from Spanish torture and carry them to North Africa Coast for a safe life during 1510.

He had his last tour in 1511 and found the eternal peace in cool waters of Aegean as the others. Today his name lives on one of the most modern frigates of Turkish Navy.

#### Keywords

Ottoman Navy, Kemal Reis, Venetian, Goke.

#### 1. Giriş

İstanbul'un fethinden sonra Kasımpaşa'da büyük bir tersane kurmaya başlayan Osmanlılar, deniz gücünün zemini Sultan II. Bayezid döneminde oluşturmuşlardır.

Antalya'dan İzmir'e kadar uzayan sahillerde yaşayan birçok kişi "Akıncı Levent" olmak için Reis'lerin filolarına katılmış ve Akdeniz'de boy göstermişlerdir. Akıncı Leventleri devlet hizmetine alan Osmanlılar karadaki şöhretine yakın bir şöhret kazanmaya başlamışlardı. Bu Akıncı Leventler, 2'inci Bayezid tarafından birçok harekatta görevlendirildi. II. Bayezid'in devlet hizmetine aldığı ünlü Akıncı Leventlerden ismi ön plana çıkanlar; Kemâl Reis başta olmak üzere Burak Reis, Kara Hasan Reis, Arapoğlu Ali Reis, Müslihiddin Reis, Herek Reis ve Piri Reis'tir. II. Bayezid bu Akıncı Leventleri devlet hizmetinde kullanarak sayıca Akdeniz'in en kuvvetli donanmasına sahip olan Venedik donanmasını yakalamayı başarmıştır.

Bu dönemde Osmanlı donanması, özellikle Venedik ve müttefikleriyle yapılan ve uzun süren deniz savaşlarından sonra gemi inşa teknolojisinde değişiklikler yaptı. “Çektiri”, “Kalyon” ve “Göke” (Bostan, 2007:115) tipinde gemiler inşa ettiler. Gökeler dönemin en güçlü gemileri olup bunlar hem kürek hem de yelkenle hareket ediyor ve bordalarında çeşitli çapta toplar taşıyorlardı. ( Bostan ve Sancar, 2009:117)

Osmanlı donanması topa büyük önem vererek deniz savaşında topu birinci derecede silah olarak kullandı. Zira Kemâl Reis, denizlerde rampa savaşı yerine, uzak mesafeden top ateşiyle zafer kazanabileceğine inanan ve bu fikrini uygulayan ilk denizcidir. ( Güngen, 1997: 18-25)

## 2. Kemal Reis

Akıncı leventlere ilham kaynağı, II.Beyazıt'a deniz stratejisi konusunda danışman, deniz topçuluğunun fikir babası, Osmanlı Donanmasının ilk tahliye hareketini gerçekleştiren ilk amiralimiz olan Ahmed Kemâleddin, yani nam-ı diğer “Kemal Reis” 1441 yılında Gelibolu’da doğdu. Babası Karaman’lı Ali’dir. Kemal Reis, meşhur Piri Reis’in amcasıdır. Gençliğinde akıncı leventlerle birlikte denizlerde boy gösteren Ahmed Kemalettin, Gelibolu’da Osmanlı donanmasına azap askeri olarak katıldı ve kısa süre içinde azaplar reisliğine yükseldi.

Kemal Reis’in yaşadığı zaman periyodu; Osmanlılarla Venediklilerin denizlerde birbirlerine üstünlük sağlamak için yoğun faaliyetlerin olduğu dönemdir. Venedikliler, Adalar Denizi’ndeki ( Ege) Osmanlılara ait bazı adalar ile Foça’ya saldırmaları üzerine, Venedik’in Adalar Denizi’ndeki en büyük adası durumunda olan Eğriboz’un fethine karar verildi. Fatih Sultan Mehmed; Mahmud Paşa’yı Derya Kaptanlığı’na tayin ederek 300 parça gemi ile denizden Eğriboz’a gönderdi.

Takvim yaprakları 1470’i gösterdiğinde; Eğriboz önlerindeki Osmanlı Donanması’nın bir filosuna da azaplar reisi olan “Kemal Reis” kumanda etmektedir. Eğriboz’u Donanma denizden kuşatırken Fatih Sultan Mehmed de 70.000 kişilik bir ordu ile karadan harekete geçti. Evripos kanalının en dar yeri olan Kulkis’ten gemilerden bir köprü yaptırarak ordusunu bu yolla adaya çıkardı ve ada fethe dildi. (Işın, 2004:13)

Kemal Reis, adanın fethinden sonra (1471) oraya yerleşti. Adalardaki korsanların reisliğini üzerine alarak Venediklilerle mücadeleye devam etti. Böylece Kemâl Reis ismi bütün Avrupa’da duyulmaya başlamış olan muzaffer bir kumandandır. Kemal Paşazade’nin dediği gibi Kemal Reis’in denizlerde ayak basmadığı yer kalmayacaktır.

Üç yıl sonra (1473) kendi malı olan gemisi ile (kalyete) denizlere açılıp Adalar Denizi ve Orta Akdeniz yörelerinde dolaşıp, deneyimini arttırdı. Daha sonra Batı Akdeniz’de boy gösterip başta Venedik gemileri ve toprakları olmak

üzere Kuzey Akdeniz ülkelerine, Akdeniz'deki adalara akınlar düzenledi.

Kemal Reis, 1481 yılında yeğeni Piri Reis'i yanına alıp, yeni seferlere başlamak üzere denizlere açıldığında, artık adı Akdeniz'in en tanınmış Reisleri arasındaydı. Kemal Reis yıllar geçtikçe kahramanlıkları, cesareti ve denizcilik bilgisiyle daha büyük başarılarla erişecek ve Barbaros Hayrettin Paşa'dan önceki denizcilerin piri olacaktır.

Piri Reis Kitab-ı Bahriye'sinde amcasından söz ederken "Ey vefalı kişiler! Sizlerden dileğim her duanızda bizi anmanızdır. Öncümüz (pirimiz) Kemal'i de anımsayıp anasınız ve böylece onun ruhunu da şad edersiniz. O deniz bilimi ile uğraşan ve denizlerde yetkin olan bir kişi idi. Denizler konusunda sınırsız bir bilgisi olduğu için, onun yoluna kimse engel olamamıştı" diyerek Kemal Reis'in başka bir yönünden yani deniz bilimi ile uğraşmış olması ile deniz ve denizcilik konularındaki bilgi birikiminden söz etmiştir. Bu husus sadece Piri Reis tarafından değil birçok tarih yazarınca da dile getirilmiştir. (Katip Çelebi, 2002:20)

1031 yılında İspanya'da Endülüs Emevi Devleti'nin çöküşünden sonra ortaya çıkan küçük Müslüman Devletlerinin birbirlerine düşmeleri, Hristiyanların yavaş yavaş genişlemelerini sağlamış ve başkenti Gırnata olan son Müslüman Devleti 'Ben-i Ahmer' Devleti; katolik Ferdinand ile eşi Kraliçe İzabella'nın baskılarının (Lea, 2006:38) dayanılmaz duruma geldiği 1486 yılında, bir elçi yollayarak Osmanlı'dan yardım istedi.

Elçi, mektubunda 700 yıldır bu kıtada hüküm süren Müslümanların buradan çıkarılacağını anlatmaktaydı. Beyazid, bu isteğe, 1487'de İspanya sahillerini tahrip etmek üzere Kemâl Reis komutasındaki donanmayı göndererek cevap verdi. İspanya'ya bir ordu çıkartmayı düşünmeyen Kemâl Reis, sırayla Cerbe, Malta, Sicilya, Sardunya ve Korsika Adaları'nı vurdu. Bu adalar İspanya idaresinde veya nüfusunda bulunan adalardı. Güney İtalya kıyılarını da topa tuttuktan sonra Balear Adaları'na geldi. Sonra Aragon sahillerini vurdu. Hemen hemen bütün İspanyol limanlarını bombardıman etti. Sonra güneye indi. Bir kaç ay önce İspanyolların Araplardan aldığı Malaga Limanı'nı fiilen zapt ettikten sonra çekildi. Cebelitarık Boğazı'ndan geri döndü.

İspanya sahilleri çok zarar görmüştü. Fakat bu, katolik hükümdarların azmini kıramadı. Binlerce kilometre uzaklıktaki Osmanlı Devleti'nin İspanya'ya müdahale gücünün kısıtlı olduğu bilen İspanyollar, saldırılarına devam ederek Endülüs'ün Gırnata şehrinin büyük meydanında 500.000 kusun yazma kitap yakıtlar. Bütün Avrupa kütüphanelerindeki kitapların toplamından daha fazla olan bu kitapları Müslümanlar, sekiz asırdan beri dünyanın her tarafından toplamışlardı.

Gırnata düşer düşmez 300.000 Arap, soluğu Fas ve Cezayir sahillerinde aldı. Türk donanması, bu göçü, kudretli topları ile korumuştur. Bu Arap göçü, İspanya, özellikle Endülüs, yani güney İspanya için ekonomik bir yıkım olmuştur.

O parlak ipek, bakır, porselen, çini, kadife, mücevher sanayi ve sanatları, İspanya'dan ebediyen göçmüştür. Arapların gitmesinden sonra, Endülüs'ün bakır ve kurşun madenlerini İspanyollar işletememişlerdir. (Tarakçı, 2009:17)

Ben-i Ahmer Devleti, İspanyollara teslim olduğunda, Ocak 1492'de yapılan sözleşme ve teslim olma koşulları gereğince, Müslümanların topluluk hakları tanınmış, onlara kötü davranışlarda bulunulmayacağı yolunda güvence verilmişti. Ancak İspanyollar bu koşullara üç hafta uymuşlar, ondan sonra Müslümanlara yapılmakta olan eziyet, işkence ve zulüm yeniden başlamıştı: Müslümanlar bir yandan İspanya'yı terk etmeye, bir yandan da bilim, teknik ve sanat sahibi olanlarla, tarımla uğraşanların İspanya'dan ayrılmaları engellenerek, din değiştirmeye zorlanıyordu. 1492 yılında bunların bir kısmı Kemal Reis, bir kısmı da Kuzey Afrika emirliklerince kurtarıldılar. Ancak kalanların sorunu hiç bitmedi. Dolayısıyla Osmanlı İmparatorluğu'nun bunlara yardımı yıllarca sürdü. İspanya'dan kurtarılan Müslümanların bir kısmı Kuzey Afrika'ya götürülmüş, bir kısmı da Anadolu'ya getirilerek Kars, Tarsus, Kozan yörelerine yerleştirilmiştir.

İspanya'da yaşayan Musevilerin durumları da aynı biçimde kötüydü. Çünkü onlar da yedi yüz yıldır yaşadıkları topraklarından varı-yoğu ellerinden alınıp kovuluyor, İspanya'dan gidemeyen veya İspanya'da yaşamak isteyenler, inançlarını bırakarak Hristiyanlığı kabul etmeye zorlanıyorlardı. Kral Aragonlu Ferdinand ile Kraliçe Kastilyalı İzabel'in aşağıya alınan ve Musevileri 3 aylık bir süre içinde İspanya'yı bırakıp gitmeye veya Hristiyanlığı kabul etmeye zorlayan 31 Mart 1492 tarihli sürgün emri, tarihin ders alınması gereken en ağır engizisyon uygulamalarından birisidir.

Tarihin sayfaları 2 Ağustos 1492 gece yarısını gösterdiğinde Kadiz Limanı'ndan kadın, erkek, genç ihtiyar bir insan topluluğu sessizce rıhtıma yanaşmış gemilere biniyordu. Rıhtımdaki gemiler Osmanlı kadırgalarıydı, kadırgalara kumanda eden Kemal Reis idi. Uzun ve yorucu bu seyirden sonra Osmanlı Gemileriyle İstanbul'a getirilen ve İspanyol zulmünden kurtarılan Museviler İstanbul'da Sultan II. Bayezit Tarafından karşılandı.

Kemâl Reis'in en önemli hizmetlerinden birisi; hiç kuşkusuz ki gemileri uzun menzilli topraklarla donatması ve silah diplomasisi10 ile Osmanlı Devleti'nin deniz politikalarının oluşturulmasındaki etkisidir. Cerbe adasında ve Cezayir'in Becaye (Bogue) limanında Osmanlı donanması için üsler kurdu. Bu üsleri kullanarak İtalya, Fransa, orta ve batı Akdeniz adalarına akınlar yaptı. Malta adasına yaptığı baskında ada hâkiminin oğlunu esir aldı. Başarıları Kaptan-ı Derya Sinan Paşa tarafından padişah 2. Beyazıt'a bildirildi ve padişah tarafından mükâfatlandırıldı. Kuzey Afrika kıyılarında mahalli Müslüman emirler ile Osmanlı Devleti arasında diplomatik faaliyetler yürüttü, mahalli emirlerin kendi aralarındaki meselelere de müdahale ederek otoritesini güçlendirdi.

1495 yılında padişah tarafından İstanbul'a çağrıldı. Osmanlı donanmasının hizmetine girdi. Bir yıl sonra Çukurova'nın Haremeyn evkafı (Mekke ve Medine'ye tahsis edilen vakıflar) gelirlerini deniz yoluyla İskenderiye'ye götürdü.

Yukarıda arz edildiği gibi Osmanlı-Venedik mücadelesi aralarda yapılan barışlara rağmen hız kesmeden devam ediyordu. Eğriboz'un fethinden 17 yıl sonra Osmanlı ve Venedik donanmaları bu kez Ağustos sıcağında Mora yarımadasının güneybatısı açıklarında bulunan Sapienza adası açıklarında karşılaştı.

Osmanlı donanmasına Kaptan-ı Derya Küçük Davut Paşa, Venedik donanmasına ise Antonio Grimani kumanda etmektedir. Osmanlı donanması 67'si kadirga -ki bunların çoğu hem yelkenli hem de kürekli göke tipte idi- ve 20 adet Haliçte yeni geliştirilen üç direkli yelkenli kalyon olmak üzere irili ufaklı 260 parça gemiden oluşmuştu. Kemal Reis ve Burak Reis kendi gökeleri ile bu donanmaya katılmışlardı. Venedik donanması ise 170 parça gemiden oluşuyordu.

Venedik donanmasının taktik ve stratejik amacı; Mora açıklarında, karadan gelen Osmanlı kuvvetlerine yardım sağlamak isteyen ve bu nedenle rotası İnebahtı'ya yönelik olan Osmanlı donanmasının yolunu kesmek ve Sultan II. Bayezid zamanında geliştirilmiş olan Osmanlı donanmasının gemilerinin tümünü veya büyük bir kısmını tahrip ederek Ege Denizi ve doğu Akdeniz'de Osmanlıların egemenlik sağlamasını önlemektir.

Sapienza Deniz Savaşı 4 ayrı günde (12, 20, 22 ve 25 Ağustos'ta) iki donanma gemilerinin karşılıklı yakın savaşa girmeleri şeklinde gelişti. Bu savaşta; Osmanlı donanmasının teknik üstünlüğü, Göke tipli kadirgalar ve Haliç tersanelerinde geliştirilen üç direkli yelkenli olan yeni kalyon tipteki gemiler damgasını vurdu.

Venediklilerin çok sayıda gemileri batırılmış veya Osmanlı güçlerinin eline geçmişti. Venedik donanmasının Osmanlı donanması karşısında uğradığı bu büyük yenilginin yankıları dalga dalga yayılırken Venedik Senatosu hemen Zenta adasına sığınmış olan donanma komutanını görevinden azledip Venedik'e geri çağırıldı.

Bu deniz savaşında büyük gayret gösteren Kemal Reis, Osmanlı Sultanı II Bayezid tarafından savaş sonucunda esir alınan 10 Venedik kadirgasının kendisine verilmesi suretiyle ödüllendirilmiştir. Osmanlı birlikleri karadan kuzey İtalya'da Friuli yörelerini bastılar. Kuzey İtalya halkı, özellikle doğu Lombardiya, Osmanlı akınlarından korkmaya başladı. Savaş galibi Osmanlı donanması ise önce Kefalonya açıklarına çekildi. Sonradan karadan ulaşan Osmanlı kara güçleri ile birlikte İnebahtı kalesi denizden ve karadan kuşatıldı ve İnebahtı kalesi Osmanlı kuvvetlerinin eline geçti. Bu nedenle bazı tarihçiler bu deniz savaşına Birinci İnebahtı Deniz Savaşı adını vermektedirler.

Aralık 1499'da Venedikliler Sapienza Deniz Savaşı sonucunda kaybettikleri

arazileri tekrar geri almak için İnebahtı kalesine hücum etmişler ve bu kaleyi tekrar ele geçirmişlerdi. Kefalonya adasında filosu ile bulunan Kemal Reis hemen gemileriyle harekete geçti. Karadan ulaşan Osmanlı kara güçleri ile birlikte İnebahtı kalesi denizden ve karadan kuşatıldı ve kale Osmanlı kuvvetleri tarafından Venediklilerden tekrar geri alındı.

Kemal Reis kış aylarını ta Nisan-Mayıs 1500'e kadar İnebahtı kalesinde geçirdi. Burada Osmanlı ülkelerinden getirilen 15,000 kadar gemi yapım vasıflı ustaları ve işçileri, Kemal Reis'in idaresine verilen Osmanlı donama gemilerini tamir edip yenilediler.

Nisan-Mayıs aylarında Kemal Reis filosu ile İnebahtı'dan ayrılıp yeni bir deniz seferine çıktı. Önce Korfu adasına yönelip bu adada bulunan Venedik idaresi altındaki limanlara hücum edip bunları topa tuttu. Ağustos 1500'de üzerine sevk edilen bir Venedik filosu ile yakın savaşa tutuşup Venedik gemilerini kaçırttı. Sonra, denizden Modon kalesini bombardıman edip asker çıkartıp kaleyi ele geçirdi. Oradan Koron kıyılarına açıldı ve bu kıyılar açıklarında yeni bir Venedik filosu ile savaşa tutuştu. Bu önemli bir sonuç sağlamamakla beraber Kemal Reis ve karadan gelen Osmanlı birlikleri, Venedik deniz yardımından yoksun kalan, Koron kalesi'ni ellerine geçirdiler.(Bostan, 2008:69) Oradan Sapienza adası açıklarına yönelen Kemal Reis ve donanma bu mevkide Lezza adında bir Venedik kavgasını batırdı.

1500 yılında Kefalonya'nın fethinden sonra 1501'de 22 parçalık donanmasıyla Venedikliler'le yapılan Navarin Deniz Savaşı'nı kazandı. 1502 yılında Santa Maria Adaları'nı aldı. 14 Aralık 1502 de Osmanlı-Venedik Savaşına son veren ateşkes anlaşması imzalanmıştır. Mayıs 1503'te tasdik edilen anlaşma ile Venedik eskisi gibi Osmanlı hükûmetine yılda 10000 düka vergi ödeyen bir devlet sıfatına tekrar bürünmüştür.

1503'de Rodos yakınlarında Saint Jean Şövalyelerini yenerek Rodos amiralini esir aldı. 1504'de Rodos Adası'na asker çıkararak kasaba ve köyleri yağmaladı. Aynı yıl padişahın emriyle Mısır'a giderek Memluk Sultanı Kansu Gavri ile görüştü.

1510'da İspanya'ya ikinci bir sefer yaptı ve İspanya kıyılarını yaktı. İspanyol egemenliği altında yaşayan bir kısım Endülüs Araplarını İspanyollar'ın zulmünden kurtarıp gemileriyle kuzey Afrika'ya taşıdı. Bu seferde yanında 35 yaşlarında bulunan yeğeni Piri Reis de vardı.

Ömrünü denizlere vakfetmiş, Turgud Reis, Barbaros Hayrettin Paşa gibi tarihe ismini altın harflerle yazdırmış nice denizcilerimizin piri olan Kemal Reis 1511 yılında yeni bir sefer için Adalar Denizi'ne yelken açtığıında, talihine her zaman yön veren rüzgar bu kez azgın dalgalarla birlikte Kemal Reis' in gemisini yakaladı. Gelibolu' dan doğan güneş Adalar Denizi'nde batmak üzereydi. Kendi-

sinden öncekilerin de içtiği şerbeti tatma anı gelmişti.

Tarihin şeref salonuna katılan kahramanlar ölümsüzlük şerbetiyle kut-sanmıştı. Kader herkese aynı gömleği giydirmezdi. Kaderin hamiyetli yiğitlere giydirdiği gömlek ihtişam ve asalet ipliğinden dokunmuştu. Bu ipek gömleğin sarmaladığı Kemal Reis' in bedeni tutkunu olduğu mavi sularla buluştu. Reisül-mücahidin adı verilen Kemâl Reis vefat ederken peşinde bıraktığı akıncı levend-ler onun vazifesine kaldığı yerden devam ediyordu ve devam edecekti.

### 3. Sonuç:

Bugünün Barbarosları ise onun adını modern Türk Donanmasındaki ge-milere vererek gönüllerde yaşatmaktadır (Cumhuriyet Donanması, 2005:232,.233)

### KAYNAKLAR

Prof. İdris BOSTAN. Osmanlılar ve Deniz, Küre Yayınları, 2007

Prof. İdris BOSTAN Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği, Kitap Yayınevi, 2. basım, 2007

Prof. İdris BOSTAN, ( e) Kora.Lütfü Sancar. Türk Denizcilik Tarihi, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Kültür Yayınları 2009.

Coşkun GÜNGEN, XVI Yüzyıldaki Gelişmeler Işığında Osmanlı Denizciliği, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Kültür Yayınları 1997.

Bülent İŞİN, Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Kültür Yayınları 1994.

Türk Deniz Harp Tarihinde İz Bırakan Gemiler, Olaylar ve Şahıslar Büyük Türk Denizcisi Kemal Reis - Piri Reis Araştırma Merkezi Yayını, 2007

Nejat TARAKÇI, - Deniz Gücünün Osmanlı Tarihi Üzerindeki Etkileri, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Kültür Yayınları 2009

Piri Reis, Kitab-ı Bahriye, Denizcilik Müsteşarlığı, Nurol Matbaası, 2002.

İdris Bostan, Katip Çelebi, The Gift The Great Ones On Naval Campaigns, Denizcilik Müsteşarlığı, 2008

Henry Charles LEA, İspanya Müslümanları, Hristiyanlaştırılmaları ve sürülmeleri, İnkılab yayınları, 2006.

Cumhuriyet Donanması 1923-2005, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Kültür Yayınları,

# Denizcilik Gücünün Tarihsel Gelişim Süreci ve Günümüz Denizciliğinin Şekillenmesindeki Rolü

Arş. Gör. Ünal ÖZDEMİR

Karadeniz Teknik Üniversitesi, Sürmene Deniz Bilimleri Fakültesi, Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği, 61600 Trabzon,  
E-posta: uozdemir@ktu.edu.tr

## Özet

Denizcilik gücünün devletlerin ekonomik ve askeri anlamda hayati öneme sahip olduğu kabul edilmekte ve bu gücün azami faydayı sağlayabilmesi için iyi anlaşılması, gelişiminin yönlendirilebilmesi için yeterli öngörü ve bilgiye sahip olunmalıdır. Denizcilik gücünün deniz ticareti aracılığıyla devletlerin zenginleşip, kalkınmasındaki rolü ve Dünya Savaşları ile Soğuk Savaş dönemi için de tarihsel süreç üzerindeki etkisi teyit edilmiştir. Geleceği çözümlemek için geçmişi iyi bilmek ve yorumlayabilmek zorunludur. Bu kapsamda denizcilik gücünün geçmişindeki önemli kilometre taşlarına göz atmak, dönemsel gelişmelerin denizcilik gücü ile karşılıklı etkileşimini anlamakta yardımcı olacaktır. Bu etkileşim ise geleceğin denizcilik gücüne yönelik tahminler için yol gösterici olacaktır.

Denizcilik gücünün tarihsel gelişim süreci ile birlikte geleceğinin araştırılmasını hedefleyen bu çalışmada, tarihsel sürecin sağladığı ipuçları üzerinden ilerlenerek geleceğin şekillenmesinde etken olabilecek unsurlar belirlenmiş, ortaya çıkan unsurlar, günümüzün dinamikleriyle de karşılaştırılarak denizcilik gücünün 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 kullanılacaktır.

**Anahtar Kelimeler**

Denizcilik, Deniz Ticareti, Dünya Savaşları

## ***Historical Development Process of Sea Power and Role in Shaping Today's Maritime***

**Abstract**

*In order to provide the maximum benefit from the sea power, which is vital for the state from economical and defence view, the significance of the sea power is needed to be very well understood. Furthermore enabling sea power to improve needs enough knowledge and foresight. As a result throughout the investigation, the portion of the sea power using the sea trade function at the growing wealthiness of the state, and also the influence of the sea power upon the history throughout the World Wars I&II and Cold War has been confirmed. To resolve the future, we could be known and interpret of history. In this context, take a look at milestones in the history of maritime power, cyclical developments will help to understand the interplay of maritime power.*

*In this study, which aims to investigate the future of the sea power, firstly it is preferred to proceed with the help of the clues gathered throughout the history to designate the factors which will influence shaping the future, afterwards these factors has been compared with the dynamics of today in order to develop new foresights and estimations related with the future of the sea power. For detection of the future, today's maritime history and the future perspective of the relation the evaluation and implementation of the method used in this connection.*

**Keywords**

*Maritime, Sea Trade, World Wars*

### **1. Giriş**

Tarih, devletin dünya hâkimiyeti kurmada, deniz gücünün önemli bir rol oynadığını ortaya koymaktadır. Zamanı geldiğinde devletin ekonomisine katkıda bulunurken, zamanı geldiğinde devletin savunmasını sağlayan denizcilik gücü, 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 (Dülger, 2006: 23).

Denizcilik gücü, bünyesinde maddi ve manevi çeşitli güç ve kuvvetleri bulunduran ve bunların toplam verimini milli güce aktaran karmaşık bir güç sistemidir. Denizlerin, 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 artırılması gerekmektedir.

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 (Dülger, 2006: 24).

## 2. Denizcilik Gücü

Sahili bulunmayan devletler, gücü ne olursa olsun, gerilemeye, en azından zorda kalmaya mahkûmdurlar. Çünkü kara, baştanbaşa engel demektir, deniz ise serbestlik, kolaylık ve açıklık zemini. Bu açıklığı deniz kuvvetleriyle kontrolü altına almayı beceren ve güçlü bir deniz ticaret filosunu elinde bulunduran devletler, dünyanın bütün zenginliklerinden istediği gibi faydalanabilir (Gülenç, 2009: 2).

İnsanoğlu, değişik yol ve yöntemlerle, binlerce yıldır devam eden denizden yararlanma çaba ve uğraşları sonucu, araç ve teknolojilerini geliştirdikçe, kapsamlarını çeşitlendirip, alanlarını genişlettikçe, deniz gücünü elde etti (<http://www.vda.org.tr>, 16.02.2012).

Bir milletin, denize ve denizciliğe ilişkin maddi ve manevi güçlerinin tamamı olarak tanımlanabilecek olan denizcilik gücü, aynı zamanda denize yönelik bütün imkân ve kabiliyetlerin, millî hedefler doğrultusunda ve millî menfaatler yararına değerlendirilmesi amacıyla geliştirilmesi için kullanılan gücü ifade etmektedir." (Güngen, 1995: 3). Öte yandan denizcilik gücü ile deniz gücü

kavramlarının karıştırılması sıklıkla karşılaşılan ve açıklık getirilmesi gereken bir husustur. Esasen bu kavramların yerli ve yabancı literatürdeki farklı kullanımları, kavramlar için farklı ifadeler kullanılması karışıklığı da mümkün kılmaktadır (Till, 2004: 2).

“Denizcilik Gücü” kavramı, 1890’da Albay Mahan’ın ilk olarak “Sea Power” olarak tanımladığı ve denizciliğin somut tarafının yanında, gelişme nedenleri dâhil olmak üzere soyut tarafını da değerlendirmeye almaktadır. Mahan tanımladığı bu kavrama, sadece denizdeki askeri kuvveti ya da sadece ticaret filolarını katmıyor, milli güce katkısı ve denizciliğin gelişimine neden olan temelleri de dâhil ediyordu. Yani denizcilik gücü mevcut ülke potansiyelini, halkın bakış açısını, dünya politikalarında deniz gücü sayesinde edinilen başarıların oluşturduğu maneviyatı da kapsar. Bu başarılar, deniz kuvvetinin vatan savunmasındaki yadsınamaz rolü olabileceği gibi, deniz ticaret filosunun ülke kalkınmasında, balıkçılığın ülkedeki açlığın giderilmesinde büyük katkıları olması şeklinde de gerçekleşebilir. Bu bakımdan rahatlıkla diyebiliriz ki çağlar boyunca deniz yolu ile yayılan değerlerin önde gelenleri; bilim, kültür ve uygarlık olmuştur. Tarih boyunca en büyük uygarlıklar, deniz kıyılarında kurulur ve oralardan yayılırken; denizin bilim ve kültürle olan çift taraflı ilişkisi devam ettikçe bu uygarlıklara olan somut ve soyut katkıları da artarak devam etmiştir (Dülger, 2006: 7).

Kara kuvvetleri ile dünyada ancak belirli ölçüde yer işgal edilebilir, hâlbuki dünya egemenliği veya büyük imparatorluklar kurmak için deniz aşırı nokta ve bölgelerin ele geçirilmesi ve bunlarla anavatan arasındaki irtibatı sürdürmek için de denizlerde egemen olmak gereklidir (Gülenç, 2009: 36).

### 2.1. Denizcilik Gücünün Ortaya Atılması Fikri

1890 yılında, A.B.D. Deniz Kuvvetleri’nden Albay Alfred Thayer Mahan (1840- 1914)’ın “Denizcilik Gücünün Tarihe Etkisi, 1660-1753” adlı kitabı yayınlanmış, kitap hala buhar dönemine geçmenin sancılarını yaşayan denizcilik alanında, adeta Darwin’in “Türlerin Kökeni”yle bilim dünyasında yarattığı etkinin benzerini yaratmıştır. Mahan, kitabında denizcilik gücünün, incelediği tarihler arasındaki sürece etkisini ortaya koyarken, denizcilik gücünü etkileyen temel koşulları irdelemiş ve denizcilik gücünü milli güçle bağdaştırmıştır (Dülger, 2006: 11). Mahan devletin, denizcilik gücü hakkında kesin bir politikası olması gerektiğini şöyle ifade etmektedir: “Donanma stratejisi, ülkenin denizcilik gücünü, savaş zamanında olduğu gibi barış zamanında da oluşturmak, güçlendirmek ve artırmak olmalıdır.” (Mahan, 2003, s.17).

Mahan, bir devletin büyümesinde en önemli etken olan deniz ticaretinin garanti altına alınması için donanmaya ve donanmanın ticaret yolları üzerinde etkin kullanımı için de üslere ihtiyaç olduğunu vurguluyordu. Nitekim Mahan’a

göre devletler gelişmek için zenginleşmelidir, bu da ancak mal üretip ihraç etmekle sağlanabilirdi. Bu ticarete deniz ulaştırması başta gelen bir öneme sahiptir. Ancak ulaştırmanın korunması için deniz kuvvetlerine ihtiyaç vardır. Harp gemileri sürekli olarak denizde kalamayacaklarından ülkede ve deniz aşırı mev-kilerde deniz üslerinin kurulması gerekir (Dülger, 2006: 12).

19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başlarının önde gelen İngiliz deniz tarihçisi ve jeostratejisti Sör Julian Stafford Corbett, çalışmalarıyla, devrin İngiliz Kraliyet Deniz Kuvvetleri reformlarının şekillenmesine yardımcı olmuştur. Corbett'in ilk hedefi İngiliz deniz doktrinindeki boşlukları, deniz savaşının teori ve prensiple-rini şekillendirerek doldurmaktır. Bu doğrultuda ortaya koyduğu stratejiler, deniz savaşı sanatına odaklanmış ve kara savaşıyla deniz savaşı arasındaki farkları ta-nımlamıştır. Onun çalışmalarıyla biçimlenen deniz kontrolü, düşmana odaklanma ve taktik avantaj için manevra prensipleri bugünkü deniz savaşının manevraları-nın temelini teşkil eder. Corbett'in bugünün profesyonel askerleri için değeri, or-taya koyduğu kavramlarda yatar. Corbett, Mahan'ın fikirleri ve öğretileri üzerine şekillenmekte olan İngiliz Denizciliği'nin, denizcilik gücünün kıtasal güçlere karşı sınırları hakkındaki şüphelerine rağmen, savunduğu fikirlerden uzaklaştığını dü-şünüyordu. Corbett'e göre Denizcilik stratejisi münferit değil, savaş sanatının bir parçasıdır. Kara kuvveti ile denizcilik gücü birbirinin karşısı değildir, ancak bir-birleriyle olan ilişkisi ve etkinliği farklı olacaktır. Zira dünya çapında yayılcı imparatorluklar için denizcilik gücü "direk ve hayati bir faktör" iken, Alman veya Kıtasaal Strateji Öğretileri için coğrafyanın sonucu olarak daha az önemlidir (Till, 2004: 20).

Sonuç olarak denizcilik gücü kavramı her ne kadar literatüre 19. Yüzyıl sonlarında Amerikalı Albay Alfred Thayer Mahan ve hemen ardından İngiliz Sör Julian Corbett'in çalışmaları ile girerek, doktrinleştirilmeye başlamışsa da, de-nizcilik gücünün temelini bu tarihlere dayandırmak pek de gerçekçi olmayacaktır. Zira insanoğlu, tarih yolculuğunun her aşamasında şu ya da bu şekilde denizle türlü biçimlerde ilişki kurmuş ve onu lehine kullanmayı bilmiştir. 20. Yüzyıl baş-larken Mahan ve dönemin denizci düşünürlerinin yaptığı, politikacıların gözünde git gide önemini yitirmekte olan bu önemli katma değere yani denizciliğe, dikkat çekmek ve bu güce sahip olmanın, insanlık tarihine yayılmış olan örneklerinden yola çıkarak faydalarını ortaya koymak olmuştur (Dülger, 2006: 13).

## 2.2. Denizcilik Gücünü Oluşturan Temel Faktörler

Deniz gücünü elde etmek, denizde güç kazanmak isteyen bir devletin sahip olması gereken şeyler, altı temel esasa dayanır. Bunlar:

1. Coğrafi mevki,
2. Fiziki olgunluk,

3. Arazi genişliği,
4. Nüfus ve iktisadi gücü,
5. Milli Karakter
6. Devletin Karakteri ve Milli Kuruluşlar

#### 2.2.1. Coğrafi Mevki

Bir ülke için coğrafi mevki, önemli noktalardan biridir. Sınırları kara içinde olan bir ülkeye kıyasla, sınırları denize kıyısı bulunan devletler, coğrafi bakımdan çok büyük avantajlara sahiptir. Merkezi mevkide bulunmak, büyük ticaret yollarına yakın limanlara ve muhtemel düşmanlara karşı girilecek savaşlar için kuvvetli üslere sahip olmak, stratejik bakımdan coğrafi mevki büyük avantaj sağlar (Aklar, 1999: 27).

#### 2.2.2. Fiziki Olgunluk

Bir ülkenin deniz sahili, onun sınırlarından birini teşkil eder. Bir sınırın gerisindeki bölgeye, ulaşım hususunda sağladığı kolaylık ne kadar çoksa, o devletin vatandaşlarının, diğer ülkelerle bu yoldan ilişkiye girme eğilimi o kadar fazla olur (Aklar 1999: 27).

#### 2.2.3. Arazi Genişliği

Bir ülkenin "Deniz Gücü" olarak gelişmesini sağlayan şart, arazinin genişliğidir. Ülkenin sahip olduğu kilometrekare toprağı değil, deniz sahilinin uzunluğu ve limanlarının özellikleridir (Aklar 1999: 28).

#### 2.2.4. Nüfus ve İktisadi Güç

Bir ülkenin nüfusunun onun deniz sahili genişliğine göre oranı çok önemlidir. Ülkenin halkı, öncelikle deniz kültürü ve ortaklık kurma kültürüne sahip olmalıdır. Deniz ve ortaklık kurma kültürüne sahip olan halk, geleceğini kendi özgür iradeleriyle ortaklıklar kurarak ülkenin iktisadi gücünü oluşturur (www.vda.org.tr, 17.02.2011).

#### 2.2.5. Milli Karakter

Deniz gücü konusunda önemli sayılan unsurlardan biri de, halkın milli karakteri ve kabiliyetidir. Bu da eğitim ve bilgi ile olur. Tarih, istisnasız olarak bize gösteriyor ki, büyük deniz gücüne sahip bir ülkenin ayırt edici özelliklerinden biri de halkının ticarete karşı kabiliyetidir (www.vda.org.tr, 17.02.2011).

#### 2.2.6. Devletin Karakteri ve Milli Kuruluşlar

Bir ülkenin hükümetinin ve müesseselerinin karakteri, deniz gücünün gelişmesiyle ilgisi çok önemlidir. Ülkenin hükümet şekli ve idarecilerinin karak-

teri, deniz gücünün gelişmesi üzerinde çok belirgin bir rol oynamalıdır. Ülke hükümeti, jeopolitik açıdan büyük önem arz eden bu konumu, denizcilik açısından en iyi şekilde değerlendirmek zorundadır. Denizciliğin daha da gelişmesi için, denizlerden sağlanan imkânların artırılması, kaynaklarının ekonomiye kazandırılması ve en etkin şekilde kullanılması, hükümetin öncelikleri arasında bulunmalıdır (www.vda.org.tr, 17.02.2011).

### 2.3. Denizcilik Gücünün Gelişim Süreci

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.

#### 2.3.1. Kürek Dönemi

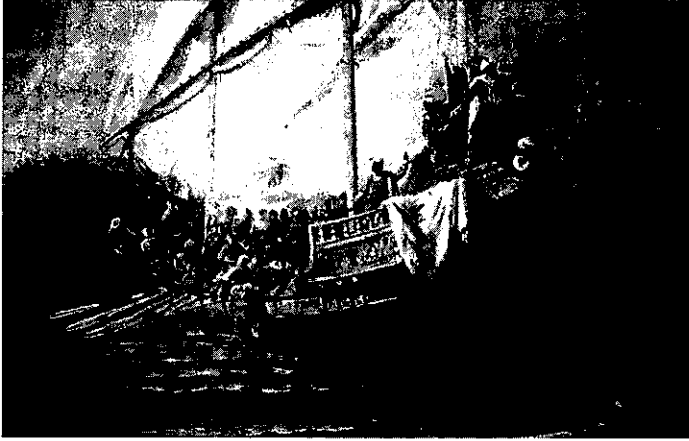
Basit bir sılıkla yön verilen saldan, özenle şekillendirilmiş ve senkronize kullanıldığında çok yüksek süratler sağlayan gelişmiş küreklere sahip teknelere kadar geniş bir alana yayılmış kürekli tekneler, tarihin ilk zamanlarından itibaren kullanılmaya başlanmış ve ancak binlerce yıl sonra, 1809'da Rus-İsveç savaşında son defa görev alarak deniz harp tarihi sahnesinden çekilmişlerdir (Mordal, 1965: 23).

İlk kürekli gemiler Nil'den dışarı pek çıkamamışlardı; fakat daha sonraki-ler 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 pentekontorolar 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 m<sup>2</sup>, 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 geliştirdiler.

Bu çarpışmalar, çoğu kez düşman topraklarını yağmalamaya hedef olan çı-

karmalar 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 onların güvenilirliğini azaltmıştır (www.denizce.com, 17.02.2012).



Şekil 1. Pentekontoros tipi bir kürekli tekne

### 2.3.2. Yelken Dönemi

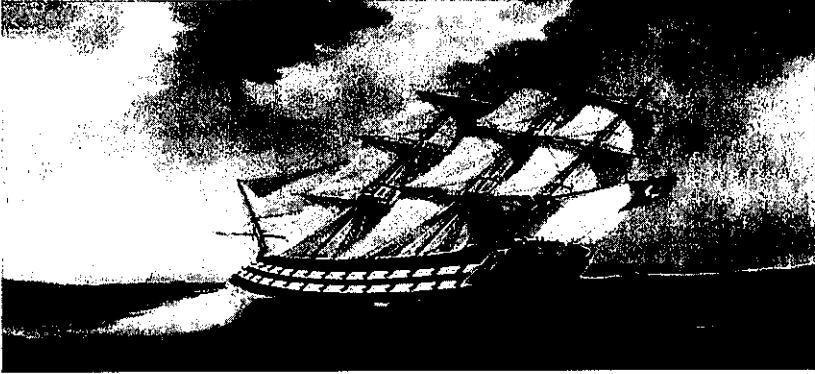
İlk yelkenliler, birçok kalın kirişin yanyana bağlanmasıyla yapıp, ortasına tek bir dört köşe seren yelkenin basıldığı kısa bir direk yerleştirilmiş teknelerdi. 1947'de Norveç'li gezgin Thor Heyerdahl ve arkadaşlarının Büyük Okyanusu aştıkları Kon-Tiki, bu tür ilkel bir teknenin balsa tahtasından yapılmış 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 (Casson, 2002: 34).

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 (Gülenç, 2009: 23).

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.

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 firkateynlerinin yapılması sonucu ahşap savaş gemilerinin yerini buhar makinesiyle çalışan zırhlılar aldı; bu zırhlılar, gittikçe artan erimli, yivli topraklarla donatıldı. Şekil 2' de bir yelkenli gemi tasviri görülmektedir.



Şekil 2. Bir Yelkenli Gemi Tasviri

### 2.3.3. 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'lardan itibaren pervaneyle tahrik olmaya başladılar, böylelikle dalgalı denizlerde ve okyanusta da kullanıma müsait hale geldiler.

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 (Bey ve Eserleri, 1994: 27 - 31).

Buharın rüzgâr ve gelgit olayları karşısındaki gücü anlaşıp bu yeni teknoloji ticaret gemilerinde kullanılırken buhar gücünün savaş gemilerinde kulla-

nılması konusunda ise ilerleme kaydedilmedi. Çünkü gemilerin bordalarında yani yan taraflarında farklı bir tasarımı gerektiren çarklar, bordalardaki toprakların 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 (İnalçık, 2002: 45).

#### 2.3.4. 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 denetmenleri 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).

#### 2.4. Dünya Denizlerinde Denizciliğinin Şekillenme Sürecine Genel Bir Bakış

İnsanoğlunun deniz ile tanışması ve ondan istifade amacıyla bazı ilkel deniz araçlarını kullanma teşebbüsünün ne zaman başladığı henüz keşfedilmemiştir. Eski Mısırlıların Hindistan ile deniz ticareti yaptıkları rivayet edilmektedir. Fenikelilerin deniz seferleri de öncelikle ticarete dayanmaktaydı. Eski Yunan'a gelince, bunlar, gemi inşasına dair yeterli tecrübeye sahip olur olmaz diğerlerine rakip olacak biçimde çalışma ve teşebbüslerine başladılar. Büyük İskender'e kadar sadece askeri amaçlar için kullanılan Yunan gemileri, Büyük İskender ile birlikte ticari amaçlar içinde kullanılmaya başlandı. Romalılar ancak donanmalarını büyük gemilerle donattıktan sonra, Kartacina ve Sarakoza gibi deniz gücü yüksek devletlere hâkim olmuşlardır. Sıra Araplara geldiğinde, Araplar denizciliği her alanda geliştirerek, Akdeniz, Hindistan ve Çin'in deniz ticaretini tekellerinde tutarak gelişip zenginleştiler (Nutki, 1994: 7).

XII. ve XIII. asırlarda, birkaç yüzyıldır denizcilik ile uğraşıp servet ve zenginlik sahibi olan Venedik, Cenova ve Pisalıların gemilerinden istifade eden Av-

rupalılar, Doğu'ya doğru, haclı seferleri düzenlemişlerdir. İşte bu Avrupa, Haclı Seferleri sonunda uykusundan uyanmıştır. Aksi takdirde girmiş olduğu dar ve karanlık boğazdan kendi kendine çıkması çok daha zor ve geç olacaktı. Batılı ülkeler bu sayede ileri bir kültür ve uygarlıkla ilişki kurmuş, Arap dünyasının geniş bilgi hazinelerinden yararlanmaya başlamıştır.

XIV. yüzyılda Avrupa'nın küçük hükümetlerinden olan Portekizliler coğrafi konumları gereği deniz ticaretinin önemi ve lüzumunu idrak ederek uzak seferlere çıkabilecek gemiler yaptılar ve denizcilik yoluyla oldukça zengin bir ülke haline geldiler. Avrupa'nın, başta İslamiyet olmak üzere, rakiplerine karşı zafere ulaşmasını ve buna bağlı olarak da Avrupa'ya özgü kavram ve kategorilerin evrensel kabul görmesini sağlayan şey, her şeyden önce Avrupa'nın dünyayı keşfetmesinin bir parçası olarak Amerika'nın keşfedilmesi idi.

#### 2.4.1. Türk Denizciliğinin Şekillenmesi Sürecine Genel Bir Bakış

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 denizcilğe başladığını, daha sonraları ticari faaliyetlere de girişerek, 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 karşıdır. 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 kapitanların 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 (Büyüktuğrul, 1972: 39).

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).

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).

#### 2.4.1.1. Denizcilik Gücünün Tarihsel Süreç Üzerindeki Etkisinin İncelenmesi

Tarihte hiçbir devlet sadece deniz gücü olabilmek için deniz gücü oluş-

turmamıştır. Burada ifade edilmeye çalışılan husus, deniz gücü sadece bir araçtır, vasıta. Ulaşılması gereken asli amaç devletin milli stratejilerinin temeline koyduğu milli hedeflerin gerçekleştirilmesidir. Osmanlı Devleti, Mısır'a giden gemilerin güvenliğini sağlamak, Venedik'in vereceği zararları engellemek ve İspanya'da XV. yüzyılda kovulan Müslüman ve Yahudileri kurtarmak gibi sebeplerden dolayı deniz gücüne bilhassa ağırlık vermiştir. Deniz gücü olmaya iten sebeplerin iyi incelenmesi gerekmektedir. Deniz gücü olan bütün devletlerde, onları kaplarının dışına taşıran, dünyanın diğer kısımları ile alakadar eden bir itici güç bulunmaktadır. Dolayısıyla, dünyanın geri kalan kısmı ile alakadar olacak şekilde küresel düşünmeyen bir toplum hiçbir zaman deniz gücü olamamıştır ve olamayacaktır (İnalçık, 2002: 19).

Antikçağ tarihinde iki devlet konumlarını büyük ölçüde deniz üzerine temellendirmişti. Kartaca, Batı Akdeniz'e yüzyıllarca hâkim olmuş ve dikkate değer siyasi ve ekonomik etkiler meydana getirmiştir. Diğer devlet, yani Atina, uzun süre deniz egemenliği için bir model olarak alınmıştır. Burada da siyasi ve ekonomik sonuçlar kayda değerdir; ancak bu arada bilançoda, Atina'nın parlak günlerinden itibaren Batı dünyasını etkileyen kültürel gelişmeleri de hesaba katmamız gerekir. Ne var ki, hem Kartaca, hem de Atina, özellikle karada güçlü olan devletler tarafından yenilgiye uğratılmışlardır. Roma ve Sparta'nın rakiplerine üstünlük sağlamaları için denizden yararlandıkları doğrudur, ancak görünenin altında, karada kusursuz hale getirilen organizasyon ve karar mekanizmaları her zaman son söz söylemiştir. Sonuç olarak Roma imparatorluğu daha insanları insanlığının en mutlu zamanı olarak anılacak çağın refahını korumak için, en bilinçli ve geniş tabanlı deniz gücü yapısını oluşturmuştur (Chester, 2000: 80).

Deniz gücünün küresel boyutta etkileşim sağladığı diğer bir dönem ise Haçlı Seferlerinin gerçekleştirildiği yüzyıllardır. XI. Yüzyılın sonlarına doğru Hristiyanların İslam üzerine açtıkları uzun süreli 'Haçlı Seferleri', kanlı savaşlar olmaları ile birlikte, Hristiyan Batı ile Müslüman Doğu arasında yeniden sıkı iktisadi ilişkilerin alıp yürütmesine etken olmuştur. Özellikle İtalyanlar, haçlı kafasını bir yana atıp, geniş bir deniz taşımacılığına girişerek, Doğu ile Batı arasında Pazar malları götürüp getirmeyi kendi tekellerine geçirdiler. Bu sayede, birçok İtalyan şehirleri büyük birer ticaret merkezleri halini almaya başlamıştır (Akdağ, 1995: 114).

Okyanusta etkin olamayan ulusların denizcilikteki başarıları sınırlıdır kuralı, Osmanlı içinde geçerli olmuştur, bu coğrafya da etkin olamayan Osmanlı denizciliği gerileme sürecinden kurtulamamıştır. Gerçi bazı kaynaklar, Fransız ve İngilizlerin tacizlerine uğrayan İrlandalı balıkçıların durumuna Osmanlı müdahalesinden, o zaman adı Seyhan olan şimdi ki Sri Lanka'nın Hindistan tarafın-

dan tehdit edilmesi karşısında oraya birlik gönderilmesinden, Endonezya'nın kuzeyindeki Açe toplumuna sömürgecilerin yaptığı saldırılara karşı Osmanlı Devleti'nin tavrından ve donanma göndermesinden bahsetmektedir. Ayrıca, Osmanlı Devleti'nin çok güçlü olmadığı bir zamanda bile Sultan Abdülhamit'in Ertuğrul Firkateyni'ni Japonya'ya gönderdiğini bu konuda altı çizilmesi gereken bir ayrıntıdır. Fakat bir gerçek varsa o da Osmanlı'nın okyanuslar açısından bir deniz gücü olamadığıdır (Saçlı, 2007: 8).

Avrupa açısından durum değerlendirildiğinde ise; Avrupa bütün yönleri ile dünyanın yedi denizine bağlantılıdır. Avrupa, esaslı bir parçası itibariyle, tekneler gemi konvoyları, tuzlu suların muazzam mekânlarda ki zaferler demektir diyebiliriz.

Yine o dönemlerde yaklaşık XVI. yüzyılda serpilten Portekiz, denizlerden istifade edebilmek için testisini oldukça büyütmişti. Ancak bedeli de o kadar hafif olmamıştır. Portekiz gemileri Hindistan'a gidip, geri dönebiliyorlardı ama bu seyahat hala son derece tehlikeliydi. Bugün bile Afrika'nın güney sahili, rüzgârın şiddetli estiği, kayalık kıyıların ve az çok limanın olduğu bir bölgedir. 1500 ile 1634 yılları arasında Portekiz'den Hint Okyanusu'na giden bütün gemilerin % 28'i denizde kaybolmuştur. Her şeyden önce bu gemilerin sayısı da çok fazla değildir; bütün bu dönemde yola çıkan ortalama gemi sayısı yılda sadece yedi idi. Bu gemiler kendi dönemleri için bin ton ya da daha fazla ağırlıktaki sıradan Asyalı açık deniz gemilerinin birkaç katı büyüklüğündeydiler. Fakat ticaretin büyük bir kısmını Asyalı gemiler yürütüyordu ve Burun'un etrafından dolaşarak Avrupa'ya dönüş yükü sınırlıydı. 1500 ile 1634 yılları arasındaki dönemin tamamında, sadece 470 gemi dört yıldan daha kısa bir sürede doğudan geri dönmüştür. Bu da, denizde kaybolan gemiler hesaba katılmasa bile, Hint Okyanusu'na ulaşan gemilerin yaklaşık üçte birinin ömürlerinin geri kalanı boyunca orada kaldıkları anlamına gelmekteydi. Deniz gücü sayesinde Portekizliler, Japonya'ya ve Kuzey Amerika'ya kadar gidebilmişlerdi. Ancak bunun için ödenen bedelde oldukça yüksekti (Gülenç, 2009: 84).

ABD'nin günümüzde süper güç olma gerçeğinin altında ünlü Amiral Alfred Thayer Mahan (1840-1914)'ın denizlerin önemi ve kullanımına ilişkin düşünceleri yatmaktadır. Mahan denizlerden karalara doğru emperyal bir kuşatma öngörürken, Amerika yöneticilerine Monroe doktrininde de mevcut olan yalıtım politikasına ilave olarak Pasifik açılımı ve denizden Amerika'ya yönelik tehlikelerin bertarafı için Hawaii Adasının önemi, Panama Kanalı'nın açılması, Karayip-lerin kontrolü hususlarını dikte ettirmiştir. Tespit ettiği stratejik noktalar, iyi bir ittifaklar zinciri ve uzun kollu boksör misali kıtadan her türlü harbin uzaklaştırılması şeklinde desteklenecektir fikri oluşmuştur.

Türkiye Cumhuriyetinin kurucusu ulu önder Atatürk, Hamidiye kruva-

zörünün hatıra defterine Eylül 1926'da yazdığı su sözlerle deniz gücünün önemi ve bu yolda atılması gereken adımları işaret etmiştir; "Hudutlarının mühim ve büyük bir aksamı deniz olan Türk devletinin donanması da mühim ve büyük olmak gerektir. O zaman Türk Cumhuriyeti daha müsterih ve emin olacaktır. Mükemmel ve kadir bir Türk donanmasına malik olmak gayedir. Bunun ilk azimet noktası sefaini harbiye tedarikinden evvel onları muvaffakiyetle sevk ve idareye muktedir kumandanlara, zabıtlere mütehasıslara malikiyettir." (Davutoğlu, 1986: 60).

### **2.5. Türk Denizcilik Gücü ve Politikasının Oluşturulmasının Önemi ve Yapılması Gerekenler**

XXI. yüzyılda Türkiye küresel düşünmek zorundadır. Globalleşme sonucunda bütün toplumların birbirini etkilediği bir ortamda, başka güçlerin dümen suyunda veya yönlendirmesine açık bir biçimde politikalar yürütmek, batılılaşma ile başlayan iç bunalımlarımızı daha da derinleştirecektir. Küresel politika yürütmek, belirli araçlar gerektirmektedir. Bu araçların en önemlilerinden birisi deniz gücüdür. Dünyanın üçte ikisini kaplayan sular, Mahan'ın ifadeleri ile dünyanın otobanlarıdır. Devletlerarasında ticari münasebetlerin omurgasını oluşturmaktadır. Denizi olmayan bir ülke, başkalarının ciğerleri ile nefes alan kişiye benzetilmiştir. Dünya ticaretinin %90'nının denizler üzerinden gerçekleştirildiği ve modern küresel sistemde, ekonominin en basta gelen güç parametrelerinden birisi olduğu değerlendirildiğinde, küresel politikalar yürütmek için denizlerde söz sahibi olmak gerektiği kendiliğinden ortaya çıkmaktadır (Gülenç, 2009:80).

Amerika'da bulunan East West Institute tarafından 2007 yılında yayınlanan Türkiye raporunda, Türkiye'nin bulunduğu coğrafi bölgede, Avrupa ile Asya arasında bir köprü oluşturduğu belirtilmiştir. Ayrıca, Akdeniz, Güney Doğu Avrupa, Karadeniz, Kafkaslar ve Ortadoğu gibi birçok coğrafi unsurlarda eklendiğinde, NATO üyesi olan Türkiye'nin dengeli ve güçlü bir bölgesel lider ülke durumunda, küresel bir aktör olmanın da esiginde olduğu belirtilmiştir. Tarihi birikiminden dolayı bölge devletleri nezdinde, önemli bir krediye sahip Türkiye'nin gerçek anlamda küresel bir rol oynaması için, küresel çapta etkinliğe sahip olabileceği araçlara ihtiyacı vardır. Küresel bir aktör olmanın öncelikli şartı ise denizlerde aktif bir güç olmaktan geçmektedir. Tarih, bunun en açık göstergesidir. Denizlerde güçlü olmak için, bir hazırlık safhasına ihtiyaç duyulmaktadır. Üretim kapasitesinin artırılması gerekmektedir. Daha sonra İlber Ortaylı'nın da belirttiği gibi okyanuslarda da dolaşabilecek büyüklükte gemilerden oluşan büyük bir ticari filonun kurulması gerekmektedir. Buna paralel olarak, son dönemde Somali ve Malakka Boğazlarında net bir şekilde ortaya çıktığı gibi, stratejik ticaret yollarının güvenliğini sağlayabilecek, diğer devletlerin donanmalarına liderlik edebi-

lecek güçte bir donanmanın oluşturulması oldukça önem arz etmektedir.

Ekonomik ve askeri anlamda olgunluğa kavuşabilmek için alt stratejilerin dinamik ve kararlı bir şekilde uygulanmasının yanı sıra, yakın çevreden başlamak üzere, dünya denizleri ve okyanuslarına kıyısı olan ülkelerle basta iktisadi, ardından kültürel ve son olarak askeri münasebetlerin geliştirilmesi şarttır. Paul Kennedy'nin tabiriyle, 'sandalye stratejisi 'hayattan kopuk stratejisi' yöntemi ile masa başında oturarak küresel ilişkilerin kurulması mümkün değildir. Bunun yolu Portekiz gibi tüm dünyaya seyahat eden ve oralara yerleşen insanlardan geçer. Benzer şekilde bunun yolu, 1870'te Osmanlı topraklarında 400 okul açacak kadar aktif bir politika benimseyen ABD'nin yönteminden geçer. Dolayısıyla, her ülke tek tek ele alınmalı, Dış Ticareti Geliştirme Merkezi tarafından ülkeler hakkında hazırlanan kitapçıklardan ziyade, akademik düzeyde ciddi araştırmalar yapılmalıdır. Çevre ülkelerle ilişkiler sağlamlaştırılmadan uluslararası gidişata yön veren G-7, Birleşmiş Milletler ve NATO gibi kurumlarda aktif olabilmek mümkün değildir. Bu çerçevede Türkiye zaman kaybetmeden denizciligi milli bir politika olarak benimsemeli ve küresel bir aktör olabilmenin, bu alanda atacağı adımlara bağlı olduğunun idraki içinde olmalıdır (Gülenç, 2009: 87).

Türkiye, XXI. yüzyılda sayılı aktörlerden birisi haline gelmeyi milli hedef olarak benimserse, buna uygun olarak küresel çapta faaliyet gösteren bir ticaret filosuna ve denizlerde güvenliği sağlayan bir donanmaya sahip olması gerekecektir. Aynı zamanda, uluslararası ticaret geçiş yollarındaki ağırlığını arttırmalıdır. Denizcilik bir devlet politikasıdır. Ancak devlet tarafından desteklenir ve yön gösterilirse gelişir. Kişilerin başarıları ne kadar büyük olursa olsun, devlet politikaları içerisinde denizcilik önemli bir yere sahip değilse, hiçbir zaman büyük bir deniz gücü oluşturmak mümkün olmayacaktır.

Hem denizcilik politikalarının belirlenmesinde, hem de buna uygun olarak kurumsal yapının oluşturulmasında araştırma kurumları olan üniversiteler katkıda bulunmalıdır.

Kaliteli insan unsurundaki eksiklik, stratejilerin hayata geçirilmesine müsaade etmeyecektir. Denizcilik ile ilgili atılımın yapıldığı dönemlere bakıldığında, kaliteli insan unsuru ile karşılaşmaktadır. Osmanlı, Portekiz, Hollanda, İngiltere ve son olarak Amerikan deniz gücü'nün oluşmasında, yüksek denizcilik bilgisine sahip, azimli, çalışkan insanların büyük etkisi olmuştur.

Türkiye'nin denizcilik kültürü zayıf olduğu için denizcilik eğitiminde kullanacağımız materyal yeterli değildir. Üniversitelerde denizcilik ile ilgili yapılan araştırmalar çok sınırlıdır. Yapılan araştırmalarda yurt dışında meydana gelen gelişmeler dikkate alınmamaktadır. Kaliteli denizcilerin yetiştirilmesi, ancak zengin kültürel malzemeler ile gerçekleşecektir. Bu nedenle denizcilikte kaliteli insanların yetiştirilmesine paralel olarak, denizcilik kültürümüzü zenginleştirecek tek

yönlü değil, disiplinler arası çalışmaların yapılması gerekmektedir. Piri Reis, profesyonel olmasa da, aldığı kaliteli eğitim ile günümüze kadar miras kalan kaliteli bir eser bırakmıştır ve önemli bir husus, bıraktığı eserin dünya çapında geçerliliği vardır (Gülenç: 2009: 191).

Devletleri denizciliğe iten iki faktör vardır. Bir tanesi güvenlik, diğeri de ekonomik sebeplerdir. Denizciliğin gerilemesine sebep olan faktörler üzerinde durulurken, Osmanlı Devleti'nin ekonomi sisteminin modern dünya ekonomi sistemine uymamasından bahsedilmiştir. Bu da, ekonomik olarak devletin gerilemesine neden olmuştur.

Türkiye en kısa sürede, sosyal, ekonomik ve askeri tedbirlerle bölgesel kalkınma farklılıkları, etnik ve terör sorunlarını çözerek, çevre denizlerden başlamak üzere okyanuslarda etkinlik kazanmanın yolunu kazanacak şekilde ilgisini denizlere yoğunlaştırmalıdır.

Türkiye'nin küresel bir deniz gücü olabilmesi, dünya deniz ticaret yollarından ne kadar istifade ettiği ile yakından ilgilidir. Türkiye'nin Orta Asya ile ciddi bağları vardır. Orta Doğu ile tarihsel bir iliksisi bulunmaktadır. Sanayileşerek kalkınan bir Türkiye'nin dış politikada aktif bir rol oynayarak, söz konusu bölgeleri birleştirecek şekilde kara ve demiryolları ağı kurması ve bu bölgelerin dünyaya açıldıkları bir merkez haline gelmesi ancak büyük limanlar sayesinde olacaktır. Türkiye'nin ticaret yollarında ana duraklardan birisi haline gelmesini sağlayacak şekilde, süper liman diye tabir edilen limanlara ve bunların gerisinde, kıta içi ulaşımı sağlayacak demir ve karayollarının yapılması gerekmektedir (Çetinoglu, 2007: 86).

### 3. Sonuç

Tarihi süreç incelendiğinde su sonuçlar karşımıza çıkmaktadır: Öncelikli olarak deniz gücü, ancak bir devlet politikası ile belirli bir süre içerisinde oluşturulabilir. Kanuni'nin desteği olmadan Barbaros'un değerlendirilmesi yanlış sonuçlara ulaşmamıza neden olacaktır. Aynı şekilde Mahan'ın özellikle Thedor Roosevelt tarafından desteklenmesi ile fikirleri ancak uygulamaya geçebilmiştir. Deniz gücü küresel bir karakter arz etmekte, ancak devletlerin belirli bir güce erişmesinden sonra oluşturulabilmektedir. Diğer bir husus ise, denizcilik konusu teknik bir konu olduğu için, diğer devletlerin tecrübelerinden istifade edilmesini gerektirmektedir. Osmanlı Devleti deniz gücü oluşturulmasında Karasi Beyliği'nin, Rumların, Venedik ve Ceneviz donanmalarından çok fazla yararlanmıştır.

Türkiye'nin küresel deniz gücü olabilmesi 30-40 yıl boyunca kesintisiz bir biçimde takip edilecek dinamik ve koordineli bir stratejiye bağlıdır. Denizcilik ile ilgili XXI. yüzyıl standartlarına uygun bir kurumsal yapının oluşturulması, eğitim sisteminin bastan sona yeniden düzenlenmesi, ağırlıklı olarak milli kaynaklarla ti-

cari ve sivil gemilerin yapılması, limanların arka plandaki demir ve karayolları ile birlikte ile yeniden düzenlenmesi, denizcilikten anlayan halk içine bilinçli bir kesimin oluşturulması, dış politikaya uygun olarak savaş gemilerinin aktif olarak kullanılmasına olanak verecek şekilde doktrinlerin oluşturulması, denizcilik kültürünü zenginleştirecek çalışmaların üniversiteler ve denizcilik ile ilgili eğitim veren tüm kurumların katkısı ile yapılması, yakın deniz havzamızdan başlamak üzere, tüm dünya ülkelerini kapsayacak şekilde dünya devletleri ile denizcilik kanalı ile münasebetlerin geliştirilmesi ve bunun için de o ülkelerde aktif olarak faaliyet gösteren sivil ve resmi kurumların koordineli bir şekilde Türk dış politikasını destekleyecek şekilde kullanılması ve üretime dayalı güçlü bir ekonomi sistemi oluşturulması, çok güçlü bir stratejik irade ile gayretli çalışmaların mahsulü olacaktır.

#### KAYNAKÇA

- Akdağ, M. (1995). Türkiye'nin İktisadi ve İçtimai Tarihi, İstanbul: Cem Yayınevi.
- Bey ve Eserleri (1994). Osmanlıda İlk Buharlı Gemi. İstanbul: İ.Ü Ede. Fak. Yayınları.
- Büyüktugrul, A. (1972). Geleceğe Dönük Türk Deniz Kuvvetleri-I. Belgelerle Türk Tarihi Dergisi, 61 (1) , 38-44.
- Casson, L. (2002), Çeviren: Gürkan Ergin. Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler,. İstanbul: Homer Kitabevi.
- Chester, G. S. (2000), Çev: Gürkan Ergin. Antik Çağda Deniz Gücü, İstanbul: Homer Kitabevi.
- Çetinoglu, H. (2007). Türkiye'nin Lojistik Kara Köprüsü Olarak Yapılandırılmasında Deniz yolu Ulaştırmasının Rolü; Senaryo Yaklaşımı. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Dokuz Eylül Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Davutoğlu, A. (1986). Jeopolitik Teoriler Çerçevesinde Dünya Kuvvet Dengesi ve Ortadoğu. Bilim ve Sanat Dergisi, 18 (1): 57 – 64.
- Duman, R. (2010). Deniz Gücü, <http://www.vda.org.tr/BaskandanYazi/AyinYazisiOCA10/tabid/298/Default.aspx>, 16.02.2012.
- Dülger, M. C. (2006). Denizcilik Gücünün Geleceği. Yüksek Lisans Tezi. Gebze İleri teknoloji Enstitüsü, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Gebze.
- Gülenç, İ. (2009). XXI. Yüzyılda Küresel Türk Deniz Gücü Model Tanımlaması. Yüksek Lisans Tezi. Kocaeli Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kocaeli.
- İnalcık, H. (2002). Barbaros'tan İnebahtı'ya Akdeniz: Türk Denizcilik Tarihi. Ankara: Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları.
- Kennedy, P. (1991). Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri. Ankara: Türkiye İş Bankası Yayınları.
- Mahan, A. T. (2003), Çev: Kerem Fındık-Melahat Fındık . Deniz Gücünün Tarih Üzerine Et-kisi. İstanbul: Q-Matris Yayınları.
- MORDAL, J. (1965). Twenty-five Centuries of Warfare. New York: Futura Publications Ltd.
- Nutki, S. (1993). Osmanlı Deniz Savaşları, İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları.
- Ortaylı, İ. (2006). İmparatorluğun En Uzun Yüzyılı. İstanbul: Hil Yayınları.
- Saçlı, Ö. A. (2007). Türkler ve Deniz, İstanbul: Kitap Yayınevi.
- Till, G. (2004). Seapower A Guide for the Twenty-First Century. London: Frank Cass Publishers.
- Turhan, M. (1972). Garphlaşmanın Neresindeyiz. İstanbul: Türkiye Yayınevi.
- [www.denizce.com](http://www.denizce.com), denizciliğin tarihi, 17.02.2012.

Sponsor

İNCE DENİZCİLİK A.Ş.



9 786050 103496

ISBN 978 - 605 - 01 - 0349 - 6