



VIII. TÜRK DENİZ TİCARETİ
TARİHİ SEMPOZYUMU

—İSTANBUL, 27-28 MAYIS 2016—

MARMARA ÜNİVERSİTESİ VIII. TÜRK DENİZ TİCARETİ TARİHİ SEMPOZYUMU

MONTRÖ ANTLAŞMASI'NIN 80. YILINDA
TÜRK BOĞAZLARI, MARMARA DENİZİ ve İSTANBUL

27 - 28 MAYIS 2016

TEBLİĞLER KİTABI



VIII. TÜRK DENİZ TİCARETİ TARİHİ SEMPOZYUMU

BİLDİRİLER KİTABI

Türk İktisat Tarihi Araştırmaları Platformu'na
teşekkür ederiz.

VIII. TÜRK DENİZ TİCARETİ TARİHİ SEMPOZYUMU BİLDİRİLER KİTABI

ISBN 978-975-8081-95-0 (BASILI)

ISBN 978-975-8081-96-7 (ELEKTRONİK)

SEMPOZYUM YÜRÜTÜCÜSÜ

Rahmi Deniz ÖZBAY

Marmara Üniversitesi

SEMPOZYUM DÜZENLEME KURULU

Rahmi Deniz ÖZBAY

Erol ÖZVAR

Murat KORALTÜRK

Fahri SOLAK

SEMPOZYUM SEKRETERİ

Cihan YAPIŞTIRAN

Marmara Üniversitesi

SEMPOZYUM YÜRÜTME KURULU

Yasemin ÇİFTÇİ

Marmara Üniversitesi

Tansu HANÇER

Marmara Üniversitesi

Ayşenur KARADEMİR

Marmara Üniversitesi

Gökay KARADUMAN

Marmara Üniversitesi

Sema KELEŞ

Marmara Üniversitesi

Hüseyin ZENGİN

Marmara Üniversitesi

Recep KURT

Marmara Üniversitesi

Dorukhan SELÇUK

Marmara Üniversitesi

TASARIM

Harun Raşid

BASKI

Şan Ofset

Tel: 0212 289 24 24

İstanbul, 2016



İstanbul Yayınları

Monad Film Tanıtım Hizmetleri Ltd. Şti.

Burhaniye Mah. Enveriye Sok. No:26/2 Üsküdar 34676 İstanbul

Tel: (0216) 557 82 87 • Faks: (0216) 557 82 85



VIII. TÜRK DENİZ TİCARETİ TARİHİ SEMPOZYUMU

İSTANBUL, 27-28 MAYIS 2016

BİLDİRİLER KİTABI

27-28 Mayıs 2016

Yayına Hazırlayan
Rahmi Deniz ÖZBAY
Cihan YAPIŞTIRAN

monad

İçindekiler

- 9** AMATÖR SPORTİF DENİZCİLİĞİN SORUNLARI
Atmaca, Sezar
- 27** 17. YÜZYILDA İSTANBUL LİMANI VE MARMARA DENİZİ'NDE
ULUSLARARASI VE ŞEHİRLERARASI ULAŞIM VE TİCARET
Aybet-Üçel, Gülgün
- 33** 19. YÜZYIL'DA DOĞU KARADENİZ'İN KÜÇÜK LİMANLARINDAKİ VE
İSKELELERİNDEKİ TİCARİ FAALİYETLER
Aydın, Yunus Emre
- 51** OSMANLI MİNYATÜRLERİNDEKİ GEMİBAŞ FIGÜRLERİ
Beydiz, Mustafa Gürbüz
- 61** MONTRÖ SÖZLEŞMESİ'NE GÖRE ALINAN GEÇİŞ ÜCRETLERİ
(RESİM VE HARÇLAR)
Demir, İsmail
- 71** TARİHTEN GÜNÜMÜZE TÜRK BOĞAZLARI'NIN GEÇİŞ REJİMİ VE
80. YILINDA MONTRÖ BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ
Ece, Jale Nur
- 95** OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E İÇ SULARDA YAPILAN
TAŞIMACILIK ÇALIŞMALARI
Güvendiiren, M. Yıldız
- 100** OSMANLI DÖNEMİNDE SİGORTA ŞİRKETLERİNİN
RAĞBET ETTİKLERİ ŞEHİRLER
Kahya, Fatih
- 110** İSTANBUL AHKÂM DEFTERLERİNE GÖRE GEMİ KAZALARI (1742-1779)
Karaduman, Gökay / Selçuk, Dorukhan
- 116** OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E DENİZ TİCARET
MEKTEPLERİNİN GELİŞİMİ
Karakaya, Mutlu
- 138** İKİNCİ MEŞRUTİYET DÖNEMİ OSMANLI DONANMA POLİTİKASI:
MİLLİ DONANMAYI KURMA ÇABALARI
Karataşer, Büşra
- 148** 19. YÜZYIL İRAN DIŞ TİCARETİNDE OSMANLI LİMANLARININ ROLÜ
Keskin, Turan

- 155** MARMARA DENİZİ TARİHİ HARİTALARI VE PORTOLANLARI
Koca, Yasemin Nemlioğlu
- 174** İSTANBUL'UN İAŞESİNDE DENİZ ULAŞIMININ ÖNEMİ
Kolay, Arif
- 195** S/S MİLLET'İN BATIŞI VE KARADENİZ'DE KORUNAKLI LİMAN SORUNU
Koraltürk, Murat
- 202** OSMANLI DENİZ ULAŞIMINDA YAŞANAN SORUNLARA
YOLCU VAPURLARI KARİKATÜRLERİ IŞIĞINDA FARKLI BİR YAKLAŞIM
Memiş, Şefik
- 222** İNEBOLU VAPURU FACİASI
Tuna, Pınar
- 242** 1896 YILINDA BALIKPAZARI VE YEMİŞ İSKELESİ:
İSTANBUL LİMANI'NIN İKİ MAHALLESİNDE EKONOMİK VE SOSYAL
TOPOGRAFYA ÇÖZÜMLEMELERİ
Tülek, Murat
- 257** OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E MERSİN LİMANINDA PAMUK TİCARETİ
Uğuz, Sacit
- 273** CUMHURİYET DÖNEMİ LOJİSTİK: UMUMİ MAĞAZACILIK
Varlı, Arzu
- 282** FRANSIZ DİPLOMAT BOISLECOMTE'UN OSMANLI DENİZ GÜCÜNE
DAİR TESPİTLERİ (1833)
Yalçinkaya, Mehmet Alaaddin
- 303** 19. YÜZYIL VAN GÖLÜ'NDE ULAŞIMIN BÖLGE TİCARETİNE ETKİLERİ
Yapıştıran, Cihan
- 311** TÜRK DENİZ TİCARET TARİHİNİN KAYNAĞI OLARAK
KONSOLOS RAPORLARI
Yılmaz, Özgür

TAKDİM

Marmara Üniversitesi İktisat Fakültesi İktisat Bölümü İktisat Tarihi Anabilim Dalı ve TİTAP (Türkiye İktisat Tarihi Araştırmaları Platformu) tarafından düzenlenen VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu 27-28 Mayıs 2016 tarihinde İstanbul yapıldı. Sempozyum arkeologlardan, müzikseverlerden, tarihçilere Türkiye deniz ticareti tarihi ile ilgilenen araştırmacı ve akademisyenlerin bir araya geldikleri önemli bir akademik buluşma niteliği taşımaktadır.

Her yıl olduğu gibi bu yıl da sempozyumun bir ana teması bulunmaktaydı. Bu tema, Montrö Antlaşması'nın 80. yıldönümü nedeniyle "80. Yılında Türk Boğazları, Marmara Denizi ve İstanbul" olarak belirlendi. Sempozyumun ana teması, Montrö Antlaşması nedeniyle Türk Boğazları olmakla birlikte, konu çeşitliliği açısından bakıldığında sempozyumun daha önce yapılan yedi tanesinden farklı olarak tarihin yanı sıra sanat ve kültürü de içine katma çabası olmuştur. Bu bağlamda arkeolojiden, iktisada, edebiyattan sanat tarihine kadar geniş bir yelpaze oluşturan alanlardan bildiriler sunulmuştur. Dolayısıyla sempozyuma farklı alanlardan katılımların olması bize denizcilik tarihinin artık Türkiye'de de interdisipliner bir alan haline gelmeye başladığını göstermektedir.

Tam da bu noktada sempozyumu takip imkanı bulamamış okurlar ve bilim insanları için oturum başlıklarını anarsak bu iddiamız açıklık kazanacaktır. Buna göre sempozyumda "Montrö Sözleşmesi ve Türk Boğazlarının Geçiş Rejimi", Montrö'ye Göre Türk Boğazlarının Kullanımı ve Deniz Trafiği", Neolitikten Bizans'a Arkeoloji ve Jeoloji", "Tarihi Yarımada Liman Kullanımı ve Ticaret", "16. Yüzyıl'da Akdeniz'de Ticaret ve Savaş", "16. Yüzyıl'da Osmanlı ve Akdeniz: Savaş, Siyaset, İstihbarat", İstanbul'un İşesinin Temininde Deniz Ticaretinin Önemi", "19. Yüzyıl'da Osmanlı Devleti'nde Donanmanın Gelişimi", "19. Yüzyıl'da Karadeniz'de Deniz Ticareti", "19. Yüzyıl'da Transit Ticarete Limanların Yeri", "19. Yüzyıl'da Osmanlı Devleti'nde Deniz Taşımacılığı", "Osmanlı Devleti'nde Emek İstihdamı ve Sosyal Güvenlik Meselesi", "Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Deniz Hukuku, Eğitimi ve Liman Yönetimindeki Gelişimi", "Osmanlı'dan Türkiye'ye Denizcilik Tarihinde Gemi Kazaları", "İkinci Dünya Savaşı Döneminde İstanbul'da Limanlar ve Taşımacılık", "Denizcilik Sektöründe Modernleşme ve Kurumsal Gelişmeler", "Türkiye Denizcilik Tarihinin Kaynakları ve Literatür", "Deniz Kültürü ve Edebiyat" ve "Denizciliğin Osmanlı Minyatür ve Türk Resim Sanatındaki Yeri" başlıkları altında yirmi oturum yapıldı. İki gün boyunca 4 ayrı salonda eş zamanlı olarak düzenlenen bu oturumlarda 65 bildiri sunuldu. Bu kitap ise söz konusu bildirilerden yayınlaması için yazarları tarafından gönderilenleri bir araya getirmektedir.

Sempozyumun hayata geçmesinde desteklerini esirgemeyen Üniversitemiz başta olmak üzere, Türk Tarih Kurumu, Deniz Ticaret Odası, İstanbul Ticaret Borsası, Koç Müzesi, Beykoz Belediyesi, Üsküdar Belediyesi, Şehir Hatları, Arkas Holding, Kırmızı Kedi Yayınevi, MONAD ve TİTAP ile İktisat Tarihi Anabilim Dalı araştırma görevlilerine, doktora ve yüksek lisans öğrencilerimize, son olarak değerli çalışmalarıyla sempozyuma katkıda bulunan meslektaşlarımıza teşekkür ederiz.

Sempozyum Düzenleme Kurulu

Rahmi Deniz ÖZBAY

Murat KORALTÜRK

Erol ÖZVAR

Fahri SOLAK

AMATÖR SPORTİF DENİZCİLİĞİN SORUNLARI⁽¹⁾

Sezar ATMACA*

Konunun Sınırları, Tanımlar

Bildiri, amatör/sportif denizcilikle ilgili yeni rotalar çizip, yol göstermek için değil, ülkemizdeki “deniz-tekne-insan” ilişkisini farklı bir çerçeveye oturtabilecek doğru düzgün bir “harita oluşturabilmek” amacıyla kaleme alınmıştır. Çünkü rota çizebilmek için, “navigasyon bilgisi” yanında öncelikle güncel ve doğru bir “harita” gerekir.

Denizle olan ilişkimiz daha çok bakmak/izlemek, yolculuk keyfi üzerine kurulmuş, oldukça duygusal ve dolaylı bir ilişkidir. “Üç tarafımız denizle çevrili ama denize sırtımızı dönmüşüz” diye başlayan eleştiriler denize olan tutkuyu anlamaktan/anlatmaktan uzaktır. Çünkü bu algı “denizle ilgili” (denizel) olanla, “denizcilikle ilgili” (denizsel) olanın farkını yok sayar. Oysa yeterince ilgimiz/ilişkimiz olmayan deniz değil, denizcilik, yani “deniz-tekne-insan ilişkisi”dir. Yazı bunun nedenlerini/niçinlerini de gösterebilen bir harita oluşturabilme amacındadır. Günümüzde denize açılmanın, denizle yaşamının sevildiği, “deniz-tekne-insan” ilişkisinin geliştiği ülkeler genellikle tarihinden gelen, denizşırı gelişmiş bir deniz ticareti sayesinde “denizden yararlanma” oranı yüksek ülkelerdir. Denizden yararlananlar genel bir tasnifle denizi kullananlar⁽²⁾ ve denizde çalışanlar olarak ikiye ayrılabilir. Denizde çalışanların yani gemiadamı⁽³⁾, donanma mensubu, profesyonel balıkçı gibi profesyonel denizcilerin denizle ilişkisi bir “iş-meslek” ilişkisidir.

Amatör/sportif denizci ise, herhangi bir maddi kazanç amacı taşımaksızın, sevgisi, hevesi, merakı, eğlencesi, sporu, hobisi için “denizi kullanan” kimsedir. Günümüzde “deniz-tekne-insan” ilişkisinin, bu çerçevede geliştiği, denizciliğin “yalın (saf) ve bireysel kaynağı”nın amatör-sportif denizcilik olduğu, hatta doğru dürüst bir amatör/sportif denizcilik olmadan profesyonel denizciliğin de yeterince beslenemeyeceği/gelişemeyeceği söylenebilir.⁽⁴⁾

* Amatör Denizci/Yazar, sezar@iletisim.com.tr

(1) Bu yazı, amatör sportif denizciliği kültürel açıdan ve kurumsal yapı itibarıyla değerlendiren ve birbirini besleyen/içeren aşağıdaki iki yazının devamı, zorunlu olarak da bazı yönlerden tekrarı niteliğindedir: 1) Deniz Kültürü ve Amatör Sportif Denizcilik, *İskeleyle Yaşanan Gemiler, Denizler, Denizciler*, der. Orhan Berent, Murat Koraltürk, içinde, s.287-306, İletişim Yay. 2013. 2) Hedefi Olmayan Tekne, <https://groups.yahoo.com/neo/groups/denizciler/conversations/messages/10567-10571-10572> kısa versiyonu *Dünya* gazetesi 20 ve 27 Eylül 2014; <http://www.dunya.com/yorum-inceleme/hedefi-olmayan-tekne-239461h.htm>.

(2) Denizi kullananlar tanımı geniş anlamıyla yelken, kürek, kano, tüp, sörf vb. aletler kullanarak veya yüzme, dalma, avlanma gibi faaliyetlerle denizden yararlanmayı kapsıyor. Ancak “deniz-tekne-insan” ilişkisi ana ekseninde, denizi kullananları temsil gücü en yüksek grup amatör-sportif denizcilerdir. Amatör ve sportif yönleri ayrı ayrı değerlendirmek mümkünse de yazıda böyle bir ayırım yapılmamış ve yazı boyunca denizi kullananlar tanımı dar anlamıyla amatör-sportif denizcilik karşılığı olarak kullanılmıştır.

(3) Gemiadamı: “Kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide istihdam edilen diğer kimselerdir.” (Türk Ticaret Kanunu madde 821)

(4) Kendinden menkul olmakla birlikte şunları ileri sürmek de yanlış olmaz: Adım adım ve birbirini besleyen/geliştiren bir süreç olduğu düşünüldüğünde amatör/sportif denizcilik gelişmeyince ne denizcilik bilgisi, ne tekne kullanımı, ne teknik bilgiler, ne de bu alanda çalışanların profesyonellik standartları örneğin

Dünyada amatör/sportif denizciliğin geliştiği ülkeler, profesyonel denizci/amatör denizci, gemiadamı/amatör denizci... gibi ayrımların netleştiği/yerli yerine oturduğu ve bu sayede kurum, mevzuat, dil, yayın, temsilci, vb. olarak amatörülüğün özerkleştiği ve bağımsızlaştığı ülkelerdir.

Ülkemizdeki duruma bakıldığında “denizde çalışan/denizi kullanan” ayrımının belirginleşmediği, özellikle bahriye ve ticaret denizciliğinin “iş-meslek” temelli denizcilik algısının kendi mesleki faaliyet alanları dışında da “denizcilik bizden sorulur” anlayışıyla hegemonyasını sürdürdüğü görülür. Bu zihniyetin beslenmesinde amatör/sportif denizciliğin de yeterli katkısı var şüphesiz. Örneğin kabotaj hakkının Türk vatandaşlarına geçmesinden (1926) beri 1 Temmuz Denizcilik Bayramı olarak kutlanıyor. Deniz ticareti ve seferi ile ilgili bayramın ortaya çıktığı yıllarda ortada görünür, bilinir bir amatör-sportif denizcilik yoktu. Oysa günümüzde görünür, bilinir bir amatör-sportif denizcilik olsa da denizseverler bu bayramı kendilerinin de tek özel günleri olarak kutlamakta bir beis görmüyorlar. Üstelik denizcilik bayramları/şölenleri/kutlamaları ticaret gemilerinin, yolcu vapurlarının, muhriplerin “başrolde” sıralandığı militer, bürokratik bir seremoni havasından çok da uzaklaşmış değil. Amatör/sportif denizciliğin, tarihini sembolleştiren günlerden birinde, resmiyetten uzak, panayır değil de “şenlik” havasında, geniş katılımlı coşkulu kutlamalar yapması beklenir.

Amatörlükten Sportifliğe Denizcilik

1960’ların ikinci yarısında Sadun ve Oda Boro’nun (ve Kanarya Adaları’nda katılan Miço’nun) 10.5 metrelik Kısmet’le yaptıkları ve Pupa Yelken kitabı ile ölümsüzleşen dünya turu serüveni (1965-68) ülke çapında büyük ilgi gördü, yankılandı ve denizseverler için sembol haline geldi. Borolar’ın dünya turunu gerçekleştirdiği yıllarda dünya turu yapan tekne sayısı onlarla ifade ediliyordu. Günümüz imkânlarıyla karşılaştırıldığında seyir hayli meşakkatliydi, tehlikelerle/belirsizliklerle doluydu. Elektronik seyir aletleri yoktu, sadece sekstant vardı, haberleşme kısıtlıydı. Ancak Borolar’ın turu sadece bir denizcilik başarısı değildi, seyir boyunca Hürriyet gazetesinde de yayımlanan anıları kapalı bir toplumun gözünü “dünyaya açtı”. Necati Zincirkıran “Barbaros Hayreddin Paşa’dan sonra hiçbir Türk denizcisi Sadun Boro kadar sevilmedi ve tanınmadı” der.⁽⁵⁾

Borolar’ın dünya turu sonrasında amatör/sportif denizciliğe yönelik toplumsal ilgi/heves doruk noktasına ulaşsa da bireylerin hevesini, merakını teşvik edip, gelişmesine yardımcı olacak bir kültür ve spor örgütlenmesi olmadığı için bu ilgi/heves zamanla kayboldu. Başka bir deyişle heves kırıldı, merak cezalandırıldı! Oysa gelişmiş bir toplum olabilmenin ölçülerinden biri de bireylerin hevesini, merakını teşvik edip gelişmesine

askerlikte SGK er/erbaşı, gemicisinden güverte zabıtine gemiadamı, balıkçısı, motor/elektrik ustası... yeterince beslenir/gelişir. Dolayısıyla doğru dürüst bir denizcilik sanayi ve imalatından da söz edilemez.

(5) İstanbul Kalamış’ta “Sadun-Oda Boro ve Amatör Denizciler Anıtı” adıyla Mayıs 2011’de açılan, araçsal bir zihniyetin ürünü olan anıt Boroların sembolik anlamlarını sıradanlaştırdığı gibi, tartışmalı yönleriyle de (anıtın adı, yeri, temsil gücü, yer alanların seçim kriterleri...) amatör denizciliğe bir değer kat(a)mıyor ne yazık ki. Eleştiri için bkz. Sezar Atmaca, Sembollerin Kaybı ve Amatör Denizciler Anıtı (26 Mayıs 2011) <https://groups.yahoo.com/neo/groups/denizciler/conversations/messages/8342> ve devamında yer alan konuyla ilgili yazılar.

yardımcı olmaktadır. Amatör/sportif denizcilik sporla başlar, eğitimle, deneyimle yayılır.

Sportif açıdan bakıldığında Türkiye, spor kültürünün değil, skor kültürünün geliştiği ve Avrupa’da spor yapma oranı en düşük ülkelerden biri.⁽⁶⁾ Spor dallarındaki çeşitlilik de kısıtlı. Batı ülkeleri, sporu, devletin düzenleyici, kollayıcı, teşvik edici etkisi altında, “sporun öznesi” kulüp/dernek/federasyon gibi merkezler eliyle yöneterek kitle sporunu, spor kültürünü geliştirirken, Türkiye, dünyada sporun devlet eliyle yönetildiği Kuzey Kore, Çin gibi birkaç ülkeden biri. Spor federasyonları mali kaynaklarını ve harcama yetkilerini gösteren kanunlarla değil, yönetmeliklerle yönetiliyor, gerçekte devletin birer teknik dairesi olan federasyonlar (ve seçimleri) doğal olarak siyasi etkilere çok açık. Buna devletin vatandaşa güvenmeyen, iknaya değil hizaya zorlayan zihniyeti ile kulüp ve federasyonların “demokratikleşmeye/paylaşmaya” değil, devlet gücüne / zihniyetine/mevzuata bel bağlayan/yaslanan zihniyeti de eklenince çaparizler çoğalıyor.

Her türlü amatör spor, profesyonellik öncesi ya da profesyonelliğe adım olarak görüldüğünden, sporun amatör yönü iyice zayıflıyor, giderek gözden kayboluyor. Okullarımızda spor ortamı yok (~ %90’ında spor alanı/spor salonu yok!) spor piramidinin tabanı çok zayıf, tabanın altı değil üstü besleniyor, nesiller heba ediliyor. Spor kültürü gelişmeyince “izleyici-spor” ilişkisi de gelişmiyor. Ülkemizde yapılan dünya şampiyonaları bile seyirci çekemiyor.

Sporla ilgili bu trajik tablo yıllardır “devletin -spor düzenleyici kurumları- eliyle” (MEB/BTGM-GSGM- Gençlik ve Spor Bakanlığı...⁽⁷⁾, “devlet için” spor yapmanın bedelini gösteriyor. Borolar örneğinde olduğu gibi zaman zaman farklı spor dallarına yönelik toplumsal ilgi/heves çeşitli nedenlerle (ekonomik, kültürel, konjonktürel...) kabarsa da mevcut sistemde bu tür dalgalı gelişip büyümesi, ne yazık ki mümkün ol(a)mıyor.⁽⁸⁾

Teşvik Edici (Asgari) Olanaklar

Amatör/sportif denizciliğin gelişebilmesi “deniz-tekne-insan” ilişkisini sığ sulardan kurtaracak, hevesi/merakı teşvik edecek (asgari) “olanakların” elde edilmesi/sağlanması ile mümkündür. Bu olanakları ana hatlarıyla şöyle özetleyebiliriz:

- İnsan: örgütlenme, öğrenme olanakları. En önemli problem. Amatör/sportif denizciliği eşiti saymayan, destek sınıfı zanneden, porsun ambarında yer gösteren

(6) Spor Şurası çalışmalarına/raporlarına (ör. 1999, 2008) yansıyan rakamlara göre ülkemizde %2-3 olan spor yapma oranı Almanya’da %30’dur. Ülkemizde toplam sporcu sayısındaki abartılı/yanıltıcı resmi rakamlar nedeniyle karşılaştırmalarda spor kulübü sayısını esas almak daha doğrudur. Spor kulübü sayısı Türkiye’de (rakamlar yaklaşıktır) 14.000 iken, Almanya’da 90.000, İngiltere’de 150.000, Fransa’da 175.000 civarındadır.

(7) Farklı mevzuatları nedeniyle TMOK ve TFF’yi bu yapının dışında değerlendirmek gerekir.

(8) Bu yazı spordaki gelişmeleri ayrıntılı irdelemeyi amaçlamıyor ama gelişmeler kısaca değerlendirilirse: spor sosyolojisine başlamadan, geçmişin tecrübelerinden ders çıkarmadan, yapısal sorunları çözmeden müteahhitliğini sporla da sürdürmeye çalışan ve bu yolla sporu geliştireceğini düşünen zihniyet 14 yıldır iktidarda. İktidar, tesisleşme (ancak ortak kullanım modeli geliştirememesi), büyük organizasyonlar gerçekleştirme, devşirme sporcularla, cesametli bütçelerle performansı/skoru ödüllendirmeyi esas alan bir sporcu havuzu oluşturma, sayısal rakamlara abanma gibi hamlelerle, araçsal, sayısal gelişme ve sonuçlarla ilgilenerek, katılımdan çok izlemeyi ve profesyonelleşmeyi teşvik eden bir yolda, hareketlilik ve büyüme sağlamaya çalışıyor.

veya onun adına konuşan diğer denizcilik odaklarına karşı sadece adıyla değil, içeriğiyle/fikriyle/projeleriyle/iddiasıyla alanı temsil gücü olan; ilgili politikaların/ mevzuatın oluş(turul)masında bahşedilmeyi değil, söz sahibi olmayı, hak aramayı hedefleyen “bağımsız” örgütlenmeler. Zorlayıcı değil, eksikleri/zaafları gösteren, teşvik edici, öğrenme/öğretme olanakları. Belge değil öğrenilen/öğretilen bilgi değerlidir.

- Tekne: üretim, edinme ve kullanma olanakları. Denizciliğin amatör/sportif yönünü besleyecek tekne tipleri üretimi. Tekne sayısını/çeşitliliğini arttıracak, tekne filosunun niteliğini yükseltecek üretim/ithalat ve bunların her keseye uygun fiyatlarla edinilebilmesi. Tekne alımını, kullanımını teşvik edici/basit mevzuat.
- Deniz: barınma, denize açılma olanakları. Denize açılmayı, teknelerin barınmasını kolaylaştıracak marina, barınak, iskele, doğal alan vb. yerler.

Yukarıda ana başlıklar altında özetlemeye çalışılan konuların ve bunlara bağlı alt başlıkların kurumlar ve uygulamalar açısından günümüzdeki (çoğunlukla caydırıcı/ cezalandırıcı) durumuna/ilişkilerine yazı boyunca değinilmeye çalışılacak veya değinen kaynaklara atıfta bulunulacak ama öncelikle istatistiki açıdan amatör/sportif denizciliğin durumunu gözden geçirelim.

Türkiye’de Kaç Tekne Var?

İlgili devlet kurumlarının, deniz/tekne/insan ilişkisinin omurgasını oluşturan amatör/sportif tekne sayısı ile ilgili verdiği rakamların istatistiksel bir değeri yok, çünkü bu rakamlar gidişata yön verecek sağlıklı değerlendirmeler yapabilmek için gerekli ayrıntıları içermiyor. Örneğin amatör/sportif teknelerin;

- boylarına göre (yelkenli, motorlu, motorsuz)
- motor durumuna göre (içten takma, dıştan takma, hatta kuyruklu)
- kullanım amaçlarına göre (özel⁽⁹⁾, sportif, ticari, balıkçı...)
- yaşlarına göre (hatta kullananların yaşlarına göre de)
- tiplerine göre (ör. şişme bot, açık/kamaralı motorlu, kürekli, kano/kayak...)

sayılarını/oranlarını; bunların yıllara göre dökümünü/değişimini gösteren tablolar bu istatistiklerde yer almıyor. UDHB Bağlama Kütüğü istatistiklerinde sadece teknelerin boyu/kayıtlı olduğu yer ve gemi cinsleri bazında dağılım sayıları yer alıyor. Buradan kütüğe kayıtlı kaç duba, kaç ticari sürat teknesi var öğrenebilir ama özel/sportif tekne olarak kayıtlı yelkenli/motoryat sayısını öğrenemezsiniz. Ulaştırma Denizcilik Haberleşme Bakanlığı/UDHB ilgili kurumları yıllardır tekne kayıt harcı/vize bedeli vs. almasını biliyor ama ayrıntılı bir istatistik tutmayı beceremiyor.

Üstelik ADF tarafından oluşturulan ve basit/sağlıklı bir istatistik sağlayan, özel tekneler için ayrı bir kütük olan Özel Tekne Belgesi uygulamasından vazgeçilerek ve her türlü teknenin kaydedildiği Bağlama Kütüğü kaydı, kayıt harcı ve yıllık vize harcı uygulamasına geçildi (2009). Getirdiği yükler ve çıkardığı problemlerle anılan bu sisteme

(9) Amatör denizciler, “Özel Tekne” olarak kaydedilmiş ticari amaçla kullanılamayan tekneleri kullanır. Amatör Denizci Belgesi (ADB) ile Özel Tekne veya mürettebatsız kiraya verme belgesine sahip firmalardan kiralanan “Ticari” kayıtlı tekne kullanılabilir. ADB ile ticari faaliyette bulunulamaz.

ileride değineceğiz ama amatör/sportif teknelerle ilgili sağlıklı değerlendirmeler yapmaya olanak sağlayacak ayrıntılı istatistikler ortaya çıkıncaya kadar istatistiki açıdan temsil gücü olan verilerden faydalanarak sayısal değil oransal bir değerlendirme yapmak şimdilik daha anlamlı görünüyor. Zaten niteliksel değişimler/geometrik artışlar olmadıkça oransal veriler kısa vadede pek fazla değişmiyor.

Tekne filomuzun durumunu değerlendirebilmek için bir fikir vermesi açısından çeşitli verilerden derlenmiş/aktarılmış oranlar aşağıdaki gibidir.⁽¹⁰⁾

1. Hayli yaşlı ve küçük teknelerden oluşan bir amatör-sportif tekne filomuz var:
 - Özel teknelerin ~%50'si, 15 yaş üstü.
 - Özel teknelerin ~%55'i, 5 metreden küçük.
 - Özel teknelerin ~%36.5'i, 5-9 metre boyunda.
 - Özel teknelerin ~%52'sinin motoru 10 BG'den az.
2. Özel/ticari ayrımı yap(a)madan toplam motorlu/yelkenli tekne ve bot oranları:
 - Mevcut tekne filosu içinde yelkenli tekne oranı ~ %13⁽¹¹⁾
 - İçten takma motorlu tekne oranı ~%38
 - Dıştan takma motorlu tekne oranı ~%30
 - Dıştan takma motorlu şişme bot oranı ~%19

Haziran 2016 itibariyle Bağlama Kütüğü'ne kayıtlı tekne sayısı ~80 000 iken bunun ~%76'sını yani ~60 750'sini özel tekne/yat/sportif tekne oluşturuyor. Özetle ne nicelik ne de nitelik olarak yeterli bir tekne filosunun varlığından söz edebiliriz. Mevcut denizciliğimiz içinde "gezi denizciliği" de gelişmedi. Zaten uluslararası denizcilik istatistiklerine bakıldığında tekne sayısında kara ülkelerinin bile gerisinde kaldığımız görülür.⁽¹²⁾ Kayıtsız tekne sayısının bilinmemesi gibi eksiklikler uluslararası karşılaştırmalarda anlamlı bir değişiklik yaratacak düzeyde değil, çünkü hangi değerler skalasında olduğumuz yeterince açık.

Tekne sayısının artması için öncelikle vergi, bağlama yeri, tekne üretimi ve bayrak çekme özgürlüğü (ithali) gibi temel sorunların tüketici lehine çözülmesi gerekiyor. Amatör/sportif denizciliğin geliştiği ülkeler, geliri/filoyu büyüten "çok tekne ve basit mevzuat/makul vergi" uygulamasıyla yol alırken, Türkiye "az tekne ve aşırı mevzuat/çok vergi" ısrarıyla kayda değmeyecek bir gelir/filo rotasıyla karaya oturuyor.

Amatör/sportif denizciliğin cesameti kabaca birkaç bini vizeli, 8-10 bin lisanslı sporcu ve 150'yi aşkın, yelken, kürek, kano kulübü, ilgili devlet daireleri ve federasyonlardan

(10) Oranların hazırlanması için şu kaynaklar kullanılmıştır: Özel Tekne Belgesi 2008-2009 istatistikleri, Denizcilik Müsteşarlığı tarafından 2008'de yapılan tekne sayısı ile ilgili bir araştırma, UDHB Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, *Deniz Ticareti* İstatistikleri ve Bağlama Kütüğü istatistikleri hakkında 12.07.2016 tarihli Bilgi Edinme başvurma UDHB/DİDGM İşletmeler ve Gemi Sicil Daire Başkanlığı'nın cevap yazısı.

(11) Şark Sigorta 1994 verilerine göre bu oran %5'ti.

(12) Örneğin mevcut rakamlarla Türkiye'de kişi başına düşen tekne sayısı ~2200 kişiye 1 tekne iken bu rakam Avusturya'da ~290, İsviçre'de ~70'tir. ICOMIA (International Consul of Marine Industry Associations), IBI (International Boat Industry) gibi uluslararası kuruluşların yayımladığı tekne sayısı, kişi başına düşen tekne vb. istatistiklerinde durumumuz açıkça görülür. Üreticilerin kısa vadeli çıkarlarına odaklanan YATEF'in verdiği rakamlar da bunların tekrarı niteliğindedir: Türk Yat ve Tekne Endüstrisi Raporu 2015 <http://yatef.org.tr/?p=78>. (erişim 2 Temmuz 2016).

ibarettir. Bu nedenle amatör/sportif denizciliği değerlendirmeye çalıştığım bazı yazılarda⁽¹³⁾ kullandığım, ancak burada yer vermediğim sporcu, kulüp, denizci belgesi, bağlama kapasitesi, denizcilik müzesi, kabasorta armalı gemi, denizcilik dergisi sayısı gibi uluslararası verilerin/karşılaştırmaların dünyadaki sıradan durumumuzu pekiştirmenin ötesinde bir anlamı olmadığı söylenebilir.

Kurumsal Yapı

“Deniz-tekne-insan” üçgeni/ilişkisi çerçevesinde amatör/sportif denizci, “bir deniz aracıyla denizi amatörce ‘kullanan’ denizsever” olarak tanımlanırsa, bu alanda temsil gücü en yüksek iki federasyon Gençlik ve Spor Bakanlığı vesayetinde Türkiye Yelken Federasyonu (TYF) ile bir STK olarak kurulan Amatör Denizcilik Federasyonu’dur (ADF).⁽¹⁴⁾ Bu federasyonlar sportif yönden Gençlik ve Spor Bakanlığı, tekne mevzuatı yönünden (kayıt, belge, vergi...) UDHB/Denizcilik Haberleşme ve Ulaştırma Bakanlığı’nın sularında dolaşır.⁽¹⁵⁾

Türkiye Yelken Federasyonu (TYF)

İdarenin vesayet denetimine tâbi Beden Terbiyesi’nin (BTGM) teknik bir dairesi olarak kurulan TYF çatısı altında faaliyet gösteren kulüpler, dernek olarak kurulur, Bakanlık tescil ederse federe olur ve bu spor dalının resmi faaliyetlerine katılırlar. Yani bu dernekler “üye dernek” değil “federe dernek”tir, yani üyelik hakları yoktur. Büyük umutlar bağlanan federasyonların özerkliği-bağımsızlığı, başta sporun demokratikleşmesi olmak üzere ne yazık ki temel konularda/sorunlarda TYF’ye de yeni bir soluk getir(e)memiştir.

TYF, bakanlıkça belirlenen “ana statüsü” çerçevesinde, bir avuç insanın/kulübün, emeği/çabası/katkısı/kavgası ile bir çizelge federasyonu olarak yıllık yarış programını oluşturmaya/gerçekleştirmeye çalışmaktadır. Yelken kulüplerinin çoğu ise maddi sorunlar, yer problemi gibi çözülemeyen temel sorunların cenderesinde sportif faaliyetler ile gelir yaratmaya yönelik sosyal faaliyetler arasında bocalayıp durmaktadırlar. Faaliyetlerde “kulüp”le “işletme”nin farkına varılamaması da önemli bir eksiklik. Amatör-sportif denizciliğin gelişmesi, amatörlik ruhunun yükseltilmesi, kulüplerin, sporcularını/üyelerini “denizle buluşturacak” farklı araçlar, yol ve yöntemler geliştirmesine bağlıken, yelken kulüpleri eğiticiliğe değil, yarışmacılığa, “performansa ve yarışa dönük” denizcilik faaliyetlerine önem veriyor; kulüplerin sadece “yarışla/yarışmacılıkla” ilgili faaliyetleri TYF tarafından destekleniyor. Özellikle sponsorlar pahalı ve yüksek ödüllü yarışmalarla ilgi/katılım çekmeye çalışıyor. Oysa her amatör spor gibi amatör-sportif denizcilik de

(13) Bkz. Sezar Atmaca, *Deniz Kültürü ve Amatör Sportif Denizcilik, İskeleye Yanaşan Gemiler, Denizler, Denizciler*, der. Orhan Berent, Murat Koraltürk, içinde, s. 287-306, İletişim Yay. 2013.

(14) Geniş anlamıyla “denizi kullananlar” çerçevesindeki amatör/sportif denizcilik tanımı, Gençlik ve Spor Bakanlığı’na bağlı Kürek, Kano, Sualtı, Yüzme vb. federasyonları da içerir.

(15) UDHB, Deniz ve İçsular Düzenleme Genel Müdürlüğü, “her türlü amatör denizcilik faaliyetine ilişkin usul ve esasları belirler, bu faaliyetleri yapacakları yetkilendirir ve denetler” (KHK/655). Konuyla ilgili “devletin düzenleyici kurumları” listesi çok daha geniştir: Maliye Bakanlığı (tekne vergisi, harç vb.), Çevre ve Şehircilik Bakanlığı (mavi kart...), Kültür ve Turizm Bakanlığı (yat turizmi, turizm amaçlı sportif denizcilik faaliyetleri), Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı (balıkçı barınakları), Orman ve Su İşleri Bakanlığı (göl ve iç sular...).

bolca heves, sıradan bir beceri, düşük sayılabilen yetenek halinde bile sürdürülebilir bir faaliyetir.

Faaliyetçi sporcu sayısı/kulüp sayısı/tekne sayısı/sportif yayın/mevcut projeler gibi ölçülere bakıldığında, Gençlik ve Spor Bakanlığı ve onun teknik dairesi, “idarenin vesayet denetimine tâbi” TYF’nin oluşturduğu mevcut modelin, mevcut rakamları yükseltme ve gidişatı değiştirme, kısacası yapısal sorunları çözme bilgi/beceri kapasitesine sahip olmadığı, sektördeki gelişmelerin hayli gerisinde kaldığı söylenebilir.⁽¹⁶⁾

Amatör Denizcilik Federasyonu (ADF)

AB uyum yasalarının kimi mevzuatımızda yarattığı esneklik/değişiklik sayesinde Medeni Kanun ve Dernekler Kanunu’na göre bir “sivil toplum kuruluşu (STK)”⁽¹⁷⁾ olarak kurulan ADF, devlet vesayetinde/ana statüsüne göre faaliyet gösteren bir federasyon değil, tüzüğü çerçevesinde amatör denizciliğin gelişmesine katkıda bulunmak amacıyla bağımsız, gerçek bir federasyon olarak kuruldu (2002).

“Denizciliğe yönelik toplumsal ilginin/hevesin” tekrar ivme kazandığı 2000’li yıllarda “bağımsız bir federasyon ve bir sivil toplum kuruluşu” olarak kurulan ADF, faaliyetin “nesnesi” olan kulüpleri, faaliyetin “öznesi” haline dönüştürebilme potansiyeliyle de dikkat çekiyordu. Bu durum genel olarak spor, özel olarak amatör/sportif denizcilik örgütlenmesinde yeni bir imkân ve alternatif, dolayısıyla sporu yukarıya taşıyıcı ve besleyici bir fonksiyon potansiyeli taşıyordu. Hatta ADF’nin ilgili bakanlık ile yapılan sözleşme sonucu amatör denizci ve kısa mesafe telsiz belgesi (ADB/KMT) sınavı yapma-düzenleme yetkisini alması, “2005’in denizlerde en önemli olayı” seçildi ve “Denizcilik Müsteşarlığı’nın amatör denizci belgesi verme yetkisini, Amatör Denizcilik Federasyonu’na bırakması, devletin gölgesini çekmesi açısından çok olumlu” karşılanarak bu gelişme “Türkiye’de denizciliğin sivilleşmesi konusunda önemli bir adım sayıldı.”⁽¹⁸⁾

ADF, modern (çevrim-içi) bir sınav ve belgelendirme sistemi kurmak⁽¹⁹⁾, deniz kütüphanemizin ihtiyacı olan kitapları yayımlamaya çalışmak, hayli bürokratik bir

(16) TYF bünyesindeki kulüplerin sorunları dile getiren, gidişatı değiştirecek kayda değer bir fikri, iddiası veya projesi duyulmadı ama Marina Dragos Yelken İhtisas Kulübü (M.D.Y.İ.K.) Başkanı Hakan Ertürk’un yıllardır internette yayımladığı hareketli salma sınıfları ile ilgili karşılaştırmalı istatistikler/değerlendirmeler nesillerin spor yap(a)madan nasıl heba edildiğini tüm çıplaklığı ile gözler önüne seriyor. TYF’nin eğitim modeli, Türkiye Ulusal Yelken Eğitim Programı/TUYEP’in eleştirisi için de şu yazıya bakılabilir: Sezar Atmaca, “Model yanlış/mevzuat engel/program yüzeysel”, Denizciler İletişim Grubu, <https://groups.yahoo.com/neo/groups/denizciler/conversations/topics/8083>, 17 Ocak 2011; *Motor Boat*, Şubat 2011.

(17) “ADF’yi bilinen amatör spor federasyonlarından ayıran en önemli özelliği budur” (ADF Fuar Bülteni, tarihsiz).

(18) <http://www.hurriyet.com.tr/yazarlar/3722010.asp>, *Hürriyet* 31 Aralık 2005 /Temuçin Tüzecan, Orsa.

(19) UDHB, bazı istisnalarla yetki verdiği ADF’nin düzgün-adil bir sınav ve belgelendirme sistemi kurmak amacıyla hazırladığı çevrim-içi sınav sisteminin başarısını görünce aynı sistemi gemiadamları için de kurdu! (GOSS/Gemiadamları Online Sınav Sistemi-eski GASM). Böylece gemiadamları da amatör denizciler sayesinde “kara düzen” sınav sisteminden kurtuldular. ADF’nin sınav-belgelendirme sisteminin daha da geliştirilmesi yönündeki önerilerine UDHB’nin cevabı ise ADF ile olan yetki devri sözleşmesini yenilememek ve ADES’le (bkz. Dipnot 28) bürokratik, aracı piyasasını canlandıran bir sınav düzenine geçmek oldu.

yol olsa da bir eğitim standardının oluşmasına MEB onaylı bir okul kurarak amatör denizcilik eğitim programları ve kursları ile katkıda bulunmak, sitesinde karşılaştırmalı malzeme testleri yayımlamak gibi alışılmadık işlere imza atarak, denizciliğin gelişmesi-yaygınlaşması, standartlaşması için bir umut oldu ve yapısal sorunlarla uğraşacağı izlenimi verdi. ADF bülteni olarak da yayımlanan sorunların bazısında ADF'nin çabalarının etkisiyle amatör denizciler lehine kısmi gelişmeler de oldu. Ancak ADF, yeterli destek ve katkı göremediği üyesi kulüpleri geliştirecek, canlandıracak, amatör denizciliğin sorunlarını çözecek, ufkunu geliştirecek projeler üreterek içsel dinamikleri geliştirmek, amatör denizci tanımının benimsenmesini sağlayıp kamuoyu oluşturabilmek yerine, giderek sadece mevzuat iyileştirmelerinden medet ummaya başladı.

ADF'nin mevzuat/eğitim/belge vb. konularda yaptığı birçok öneri⁽²⁰⁾ bazı sembolik uygulamalar dışında UDHB birimleri tarafından dikkate alınmadığı gibi, ADF tarafından hazırlanmış düzgün işleyen/ayrıntılılandırılmış elektronik bir kayıt sistemi olan Özel Tekne Belgesi (ÖTB) uygulaması da ortadan kaldırıldı. ADF'nin sınav yetkisinin Ağustos 2013'te "gereksiz" sona erdirilmesi de, UDHB'nin yetkilendirme girişiminin aslında konjonktürel veya geçici bir heves olduğunu gösterdi.

Amatör denizcilerle ilgili sorunlarda tasarlanan, dikkate alınmasa da bürokrasiye dert anlatmaya çalışan, bu konularda bültenler yayımlayan ADF, UDHB'nin yetki devri sözleşmesini uzatmamasından sonra üyesi kulüplerden yeterli destek görmediği ana gerekçesiyle (oysa kurulurken de böyle bir destek yoktu...) yavaş yavaş faaliyetlerini askıya alıyor/tasfiye ediyor, kısacası faaliyet ve yönetim olarak başlangıçtaki fikri iddialarından hızla uzaklaşan (örneğin, MEB onaylı okul kapatıldı, sınavda kullanılan çevrim-içi sistemin eğitim için kullanılması düşünülmüdü, MEB'e onaylatıldığı kendi eğitim programını değil, TYF'ye akredite olarak TUYEP eğitim programını uygulamaya yöneldi, ADF sitesindeki "deniz kütüphanesi" yıllardır güncellenmiyor, UDHB'nin "Denizci Millet" gibi içi boş kavramları ADF raporlarında da yer almaya başladı...) "yelkenleri suya indirmiş" bir görüntü veriyor.

Dileriz en azından üyesi kulüpler, sorunların muhatapları, bilgi edinmek isteyenler, ADF'nin 2010'dan beri "Olaylar, Görüşler" başlığı altında sitesinde yayımlamış/fuarlarda dağıtmış olduğu, sorunları/çözüm önerilerini dile getiren ve halen de geçerli olan bu metinlere sahip çıkar. Özellikle mecradaki gelişmelerle ilgili 12 bültenin elden geçirilerek bir kitapçık halinde yayımlanması önerilir. (Söz konusu ADF bültenlerinin listesi için bkz. <http://www.adf.org.tr/site-haritasi.html> /Olaylar-Görüşler)

Hatırlanması açısından tekrarda fayda var, ADF eski başkanı Teoman Arsay'ın yerinde bir tanımlamayla 4 B (Bayrak, Barınma, Bağlama Kütüğü, Belge) olarak formüle ettiği sorunlar ve önerilen çözümleri özetle şöyleydi: (ADF, Şubat 2015 Avrasya Boat Show'da bülten olarak da dağıtılan metin için bkz. <http://www.adf.org.tr/guncel/187-amatorunsorunlar.html>)

Bayrak: Makul vergilerle yeni ve kullanılmış tekne ithal edilebilmeli, Türk vatandaşının Türk bayrağı çekmesini engelleyen bütün düzenlemeler/uygulamalar terk edilmeli.

(20) Örneğin bkz. Denizciliğin (Amatör/Sportif) Gelişmesi Gerçekten İsteniyorsa Neler Yapılmalı/Nasıl Olmalı? (ADF Şubat 2011 Fuar Bülteni için bkz. <http://www.adf.org.tr/olaylar-gorusler/103-rehber2011.html>)

Barınma: Uygun fiyatla bağlama imkanı için su sporlarında faaliyet gösteren derneklere de barınak tahsis edilebilmeli/barınaklarda ortak kullanım modelleri geliştirilebilmeli.

Bağlama Kaydı: Özel tekne kaydı bir kez tahsil edilecek bir kayıt ücreti karşılığında, idare veya yetkilendireceği kurum veya kuruluşlar tarafından yapılabilmesi.

Belge: İlla bir belgeye sahip olunacaksa, bunun asgari bir çerçeve içinde kalması, her amatör denizcinin, denizin trafik kurallarını yani Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları'nı (COLREG) bilmesinin yeterli olacağı ve belgelerin ilgili kulüp/federasyonlar eliyle verilmesi.

Bugün amatör/sportif denizciliğin devlet vesayetinin etkisini azaltacak, en azından “devlet için spor” anlayışını zayıflatarak, sivil toplumu geliştirecek projeler geliştirmesi gerekirken, devletin amatör denizcilere ehliyet vermesi yetmezmiş gibi bir de (masa başında) “pratik eğitim” vermeye kalkabilmesi, merkezi iktidarın gücü (yanında donanımsız özgüveni, dünyadaki örneklerden habersiz olması...) kadar, kulüplerimizin, federasyonlarımızın da güçsüzlüğünün ya da devlet vesayetindeki spor anlayışıyla ne kadar özdeşleşildiğinin işareti de sayılabilir.

UDHB / Deniz ve İşçular Düzenleme Genel Müdürlüğü (DİDGM)

UDHB birimleri son yıllarda Bağlama Kütüğü, ADES/ADB (2014), Mavi Kart uygulaması gibi çözmek yerine yeni sorunlar doğuran, denize açılmayı teşvik değil engelleyen/cezalandıran, gelişigüzel hazırlanmış mevzuat değişiklikleri ve uygulamalarıyla amatör/sportif denizcilikte “sivilleşmeye/işbirliğine” hevesli olmadıklarını gösterdiler.

Zaten, asli görevi deniz ulaştırması ve ticaretini düzenleyip geliştirmek olan UDHB'nin gemiadamı bürokratlarının hazırladığı amatör/sportif denizciliği ilgilendiren mevzuat değişikliklerinin sürekli “pervaneye halat/zincir dolması”nın temelinde amatörülüğü, ticaret denizciliğinin gözüyle “iş-meslek” olarak algılayan, özel tekne/ticari tekne farkını bilmeyen/algılayamayan ya da denizciliğin diğer alanlarını ticaret denizciliğinin bir parçası/ figüranı olarak gören, amatör denizciliğin temsiline de izin vermeyen/ ihtiyaç duymayan, daha genel bir deyişle kamu politikalarının oluşturulmasında STK'larla birlikte çalışmaktan uzak bir anlayışı yatar. Giderek artan bu uygulamalara karşı başta UDHB olmak üzere ilgili kurumların (Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Deniz Ticaret Odaları vb.) uygulamalardaki yanlışlarını dile getirmek, bunların nedenlerini sabırla anlatmak, değişikliklerin amatör/sportif denizciliğe katkısını sağlamak için hayli çaba gösterilmesi gerekiyor. ⁽²¹⁾

(21) Örneğin, düzenleme/işletme ve denetimi Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na ait olan Mavi Kart uygulamasına göre (tuvaleti olan) her tekne bir Mavi Kart almak ve Atık Alım Noktası'na boşalttığı sıvı atıklarının (pissu+sintine) işletmek zorunda. Ancak günde onlarca kişi taşıyan ticari tur tekneleri ile özel teknelerin tank kapasitesini aynı kefeye koyup, kişi başına saatte 10 litre atık hesaplayan bürokrasi, 9-10 metrelik bir özel teknenin ~50 litrelik bir atık tankı olduğundan bihaberdir. Mevzuat gereği üç kişi 3 saatlik bir gezi sonunda SGK, liman veya bakanlık denetçilerinin kontrolüne maruz kaldığında kapasite dışı 40 litrenin (3 kişi x 3 saat x 10 litre=90 litre - 50 litre=40 litre) hesabını veremeyeceği için bu miktarı denize boşalttığı varsayılarak para cezası/tekne bağlama/mahkemeye sevk gibi uygulamalara muhatap olmaktadır. Yıllar önce özel tekneler için ADF önerdiği asgari tank kapasitesi “2 litre x 2 gün x kişi” idi. Bu konudaki

Tekne kaydı için ADF önerileriyle oluşturulan, özel teknelerin kaydını teşvik eden, yol gösteren, basit/sağlıklı, istatistiki bilgiyi amaçlayan Özel Teknelerin Donatımı, Kaydı ve Belgelendirilmesi sistemi (Mart, 2008) yerine getirilen Bağlama Kütüğü mevzuatı (Eylül, 2009), getirdiği yüklerle ve sorunlarla (örneğin: vergi/ruhsat/her yıl ruhsat harcı/geciktirene denize çıkmama ve 2 katı para cezası, re'sen kayıt, liman başkanı huzurunda satış zorunluluğu...) durumu özetleyebilecek iyi bir örnek.⁽²²⁾ Oysa yapılan değişikliklerin mevcut durumu iyileştirmesi beklenir, istenir. İki farklı zihniyeti temsil eden iki kayıt sisteminin (Özel Tekne/Bağlama Kütüğü) karşılaştırmalı incelenmesi denizciliği teşvik etmek ile bu alandaki hevesi/merakı cezalandırmanın/caydırmanın, yoldan çıkarmanın, aracıya yönlendirmenin farkını göstermesi açısından çarpıcı bir örnek ama burada birkaç uygulamasına değinebileceğiz.

UDHB /Bağlama Kütüğü Uygulamaları

Bu sistemin yeniliklerinden biri tekne adını problem haline getirmesi, her tekneye kayıt numarası verilmesine rağmen aynı adı başka bir teknenin alamamasıydı. Sadun Boro, değişen mevzuat gereği kayıt için Bağlama Kütüğü'ne müracaat ettiğinde “bu isim daha önce başka tekneye verildi” gerekçesiyle denizciliğimizin sembolü Kısmet'in adı değiştirildi, sessiz sedasız ı harfi i yapıldı (Bağlama Kütüğü mevzuatına göre önerilen muhtemel seçenekler Kısmet 11, Kısmet 12 gibi sayı eklenmiş Kısmet'lerdi.....!). Denizciliğimizin sembolü, yarım asırlık teknenin ismi bir anda Kısmet oluverdi... Sadun Boro da kendi ifadesiyle, “Kısmet'i müzeye verdiği ve yıllardır bu tür saçmalıklarla uğraşmaktan bıktığı için” yapılanlara ses çıkarmadı! (Denizci millet, denizci ülke!).

Ticari, özel (2.5 metre üstü) her türlü teknenin kayıt zorunluluğu olan bu sistemle mevcut tekneleri kaydetmek/sayısını öğrenmek mümkün değil. Nedenlerinden birini bizzat şahit olduğum “gel-git eziyeti” örneğiyle anlatayım, ancak bu istisnai bir örnek zannedilmesin: Tekneyi kayıt için mutlaka bir liman (içsularda Belediye) başkanlığına gidilmesi gerekiyor ve 3.5 metrelik teknenin kaydı için en yakın liman başkanlığı 60 kilometre uzaklıkta. Uğraşılmasa kaç liraya yaptırılabilir diye aracı bir kuruma belgeler eşliğinde hizmetin bedeli sorulduğunda, “işlemler için yazılı vekalet verirsiniz 1000 liraya belgenizi teslim ederiz” cevabı alındı. Zorunlu olarak 3 kez, bürokrasinin Bağlama Kütüğü mevzuatında olmayan, üreticiden istenecek belgeleri (teknenin Gemi Sanayi Veritabanı Programına/ GSVP kaydı) istemesi nedeniyle de 2 kez, toplamda 5 kez gidip-gelmek, yani yaklaşık 600 kilometre yol kat edilmek zorunda kalındı. Bununla da bitmedi, ayrıca teknenin ölçümleri

kargaşa/belirsizlik sürmekte SGK (bilgisizce Gemilerin Teknik Yönetmeliği Ek 24'e göre) özel teknelere kişi başına günde 50 litre atık su hesaplayarak ceza kesmektedir (Haziran 2016). UDHB uygulamalarının farklı bir yönden eleştirisi için bkz. Rüştü Tezcan, “Mavi Yolculuğun gayıkları ve teğneleri” *İskeleyle Yaşanan... Denizler Gemiler Denizciler, içinde*, der. Orhan Berent-Murat Koraltürk, İletişim Yay. 2013.

(22) Deniz hukukçularının “ucube”, “imalat kaçığı” olarak nitelediği sistem o kadar iyi hazırlanmıştı ki! eleştiriler karşısında, yayımından 6 ay sonra 39 maddelik Bağlama Kütüğü Yönetmeliği'nin 19 maddesi değiştirilmek zorunda kalındı. Sistemin getirdiği çilelerin, mevzuat değişikliklerine de neden olan bir ön eleştirisi için bkz. Sezar Atmaca, Denizcilik Mevzuatındaki Son Değişiklikler/ Türk Bayrağına Geçiş Olacak mı? *Radikal* 22 Eylül 2009, <http://www.radikal.com.tr/yorum/turk-bayragina-gecis-olacak-mi-955575/>; *Yacht Türkiye*, Ekim 2009.

(!) için liman başkanlığından yetkili birinin tekneyi görüp ölçümlerini/motorunu onaylaması (sörvey) gerekiyor. Yani hem tekne sahibinin beyanı/orijinal CE onaylı belgeler/teknenin fotoğrafları veriliyor, hem de sörvey gerekiyor. Kısacası 3,5 metre teknenin kaydı için yaklaşık 20 sayfa belge, 720 kilometre yol, bankaya yatırılan 95 lira kayıt harcı gerekti. Bağlama Kütüğü mevzuatına göre Liman Başkanlıkları kayıtsız tekneleri re'sen kayıtla yükümlüyse de özellikle 5-6 metre altındaki teknelerin(çoğunlukla liman sınırları içinde veya balıkçılıkta kullanılan sandal, şişme bot, motorlu tekne vs.) büyük bir bölümünün kaydı yok. Tekne sayısının hayli kabarık olduğu aynı liman başkanlığı ilgililerinden re'sen kaydedilen tekne olmadığı bilgisi de alındı. Zaten tekne/motor için CE belgesi gerekiyor, hangi belgeyle, hangi personelle re'sen kayıt yapılabilir? Oysa Bağlama Kütüğü Yönetmeliği “ruhsatnamesi bulunmayan...tekne... seferden men edilerek en yakın limana bağlanır.” diyor. Diğer yandan 2009'da yabancı bayraktan Türk Bayrağına geçen~1250 tekneyle birlikte gelen yaklaşık aynı sayıdaki bot da usülsüz/kayıtdışı olarak yurda sokuldu, Bağlama Kütüğü'ne kaydedilmedi (nasıl edilecekti?) bunu soran da, hesabını veren de olmadı. Kendi vatandaşına bayrak çekme hakkı vermeyen Bağlama Kütüğü'nün Türkiye'de oturma izni almış yabancılara bu hakkı vermesi ayrı bir rezalettir. Bağlama Kütüğü uygulamasının kaldırılması veya basit/sağlıklı, istatistiki bilgiyi amaçlayan, asgari bedelle kaydın mümkün olduğu, tehdit eden değil, teşvik eden bir yapıya kavuşturulması için çaba gösterilmelidir.

UDHB/ Ulaştırma Şurası Kararları

Sektöre yön veren 10. Ulaştırma Şurası (27 Eylül-01 Ekim 2009) ve 11. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Şurası'nda (5-7 Eylül 2013) alınan “denizcilik sektörü” ile ilgili kararlarda fikri/kurumsal olarak temsil edil(e)meyen amatör/sportif denizciliğin bir etkisinin olmadığı biliniyor. Şuralarda belirlenen hedefler ve gerçekleştirilme oranları da amatör/sportif denizcilik açısından ümit verici değil. Örneğin 2009'da 10. Ulaştırma Şurası'nda alınan “200 adet balıkçı barınağının 55'inin kademeli olarak yat limanına dönüştürülmesi ya da kademeli olarak ortak kullanım modelinin oluşturulması”⁽²³⁾ kararının 11. UDH Şurası'nda⁽²⁴⁾ rakam verilmeksizin tekrar edilmesi, herhangi bir gerçekleşme oranından söz edilmemesi, uygulaması bir yana, kâğıt üzerinde bile bir ortak kullanım modelinin oluşturul(a)maması gidişatın rotası ve hızı hakkında yeterince fikir veriyor. Çünkü mevcut zihniyetin yatçılığı/marinayı sadece “zengin işi” sayması, bu tür yatırımlara destek verilirken tekne barınmasını kolaylaştırıcı basit/ucuz çözümlere yanaşmaktan uzak durulması da temel sorunlardan biri.

UDHB /Performans Kriterleri

Aslında UDHB Stratejik Planları'nda⁽²⁵⁾ yer alan “Performans Kriterleri” bürokratların amatör/sportif denizcilikten ne anladıklarını/beklediklerini ve tasavvurlarının sınırını da gösteriyor. Bu Performans Kriterleri iki ana başlıkta toplanabilir:

- Deniz/deniz sevgisi konulu faaliyetler (basılı/görsel yayın sayısı/ şiir, resim,

(23) 10. Ulaştırma Şurası, *Denizcilik Dergisi*, Eylül-Ekim 2009.

(24) 11. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Şurası, *Denizcilik Çalışma Grubu Raporu*, Ankara, 2013.

(25) Örneğin “*Denizcilik Müsteşarlığı Stratejik Planı 2009-2013*”. Denizcilik Müsteşarlığı.

fotoğraf, kompozisyon, su sporları yarışmaları sayısı/ tanıtıcı, özendirici toplantı/ gezi/fuar faaliyetleri sayısı...).

- Yıllık olarak verilen amatör denizci belgesi sayısı.

İlk başlık altında toplanan kriterlerle ilgili UDHB'nin geçmişteki faaliyetlerinin ne amatör-sportif denizciliğe, ne de deniz kültürüne sahici bir katkısından söz edilebilir. Çünkü UDHB'nin düzenlediği kültür festivalleri, resim/fotoğraf/kompozisyon yarışmaları; Küçük Denizcinin El Kitabı⁽²⁶⁾, Denizcinin El Kitabı, Denizciliği Öğrenelim gibi renkli olarak yüzbinlerce basılan ve kamu kaynaklarını heba eden gelişigüzel ve yanlış/yığma bilgilerle, intihal örnekleriyle, hamasetle dolu özensiz eğitim kitapları ve benzeri yayınlar, gerek yaşlara göre sınıflandırılmamış halleri, gerekse günümüz görsel zenginliğinin çok gerisinde kes-yapıştır yöntemiyle hazırlanmış cazibeden yoksun basımıyla çocukların/ gençlerin denizcilikle anlamlı bir ilişki kurmasını sağlamadığı gibi, denizcilikle ilgili hayalgücü ve bilincin geliştirilmesine de katkıda bulunamıyor ne yazık ki. Bakanlık bürokrasisinin “donanımsız özgüvenini” ve çağdışı amatör-sportif denizcilik algısını yansıtan bu UDHB faaliyetlerinin amatör-sportif denizciliğe katkı sağlayacak hale dönüştürülmesi gerekmektedir.

UDHB yayınlarında sürekli olarak, “2003-2010 arasında 85 bin kişi ADB aldı” ya da “... ülkemiz denizciliği yeniden keşfetmiş, 2002 yılından günümüze 100 binden fazla kişiye amatör denizci belgesi verilmiştir.” gibi örneklerle ADB sayısındaki artışın vurgulanmasının nedeni yetkililerin ADB sayısındaki artışı tek başına bir başarı/gelişme olarak görmeleridir. 11. UDH Şurası’nda 2023 hedefinin “1 milyon amatör denizci sayısına erişmek” olarak konulması da bunun açık göstergesidir. Bu mevcut modelle ulaşılması imkânsız (ve külliyen dayanaksız!) bir rakamdır⁽²⁷⁾ ama zaten amatör-sportif denizciliğin geliştiği ülkelerde ehliyet sayısı bir başarı/gelişme ölçüsü olarak görülmez. Ayrıca mevcut mevzuatta motor gücü 10 beygirin altında olan tekneleri ehliyetsiz kullanmak mümkündür ki tekne filomuzun niteliği dikkate alındığında bu da mevcut teknelerin büyük bir çoğunluğunu (yani özel/sportif teknelerin ~%52’sini!) ehliyetsiz kullanmanın mümkün olduğunu gösterir. Ehliyet sayısının artışı denizi kullanan/denize çıkan insan sayısını göstermediği gibi insanların öğrenme düzeyinin de ölçüsü değildir. Belge değil öğrenilen/öğretilen bilgi değerlidir. Denizcilik, denizi kullanan/denize açılan, insan/ tekne/sporcu sayısını arttırmakla gelişir. Bunun yolu da öncelikle amatör-sportif tekne filosunu büyütecek ve “nitelikçe geliştirecek” önlemler almaktır.

UDHB yıllarca “kara düzen” sürdürdüğü, ancak ADF sayesinde örnek bir düzeye ulaşan ADB/KMT sınav sistemini federasyonlara/kulüplere devrederek amatör/sportif

(26) 600 000 adet basılıp dağıtılan *Küçük Denizcinin El Kitabı*’nın eleştirisi için bkz. Sezar Atmaca, “Buyurun İşte Kara!” *Radikal* 2, http://www.radikal.com.tr/ek_haber.php?ek=r2&haberno=7401, 26 Ağustos 2007. Yazının daha geniş bir versiyonu *Yacht Türkiye* dergisinde (Ekim 2007) yayımlandı. Bakanlık ilgilileri kendilerine de ulaştırılan bu eleştirilere kulak asmadı, yayınları basmayı ve dağıtmayı sürdürdü, hatta *Denizcinin El Kitabı*’nın internette TURMEPA sitesinde pdf olarak bile yayımlanmasını sağlandı (http://www.turmepa.org.tr/mavi_icerik.aspx?id=33 / erişim 8 Şubat 2013).

(27) UDHB bürokratlarının belge alımını teşvik için bulduğu yollardan biri “ADB belgesi olmadan özel tekne kullanan kişilere getirilen 2500 lira idari para cezası”dır.

denizciliğe katkıda bulunmak yerine “pratik eğitim” iddiasıyla ADES⁽²⁸⁾ gibi “abes” bir sistemi zorunlu hale getirerek yeni bir kara düzen kapısı açmıştır. Pratik eğitim açısından bir değeri olmayan, ancak ADB sınavına girebilmek için geçilmesi zorunlu olan ve sadece aracı piyasasını geliştirmeye yarayan bu bürokratik sistem en azından bir an önce “ihtiyari” hale getirilmelidir.

Öne Çıkan Semboller ve Değerler

Ülkemizde “kök salmış bir denizcilik kültüründen söz edemeyiz” ama taşıyıcıları daha çok Barbaros, Piri Reis, Turgut Reis, Uluç Reis gibi sembolik ve bahriyeye özgü isimler üzerinden dolaşıma sokulan gazavatname dilini aşamayan, hamasetten geçilmeyen bir dilin ve sembollerin hâkimiyetindeki denizcilik kültürü yürürlüktedir. Bu nedenle sosyal kültürel olarak ön plana çıkarılan değerlerin niteliği açısından bakıldığında kültür ve uygarlık üzerine yoğunlaşmak yerine bütün bir kültür, teknolojik gelişmelere, uygarlık savaş tarihi başarılarına kolayca indirgenir (ki tarih eğitimimizin genel eğilimi de bu yöndedir). Denizcilik tarihi ile ilgili Turgut Reis, Uluç Reis, Barbaros gibi ünlü korsanlar hakkındaki tarihî romanlarımızın çoğu doğrudan doğruya savaş, savaşmayı anlatan, biçilen gövdeler, kesilen kelleler, oluk oluk akan kanlar, yakılan, yıkılan kaleler-şehirler, ele geçen esir ve ganimetlerin heyecanla anlatıldığı “gazavatnamelerin/fetihnamelerin” dilinin girdabında dolanır durur.

Genç yaşlarda içselleştirilen bu tarih anlayışı “deniz gücü” gibi kavramlarla beslenerek neredeyse toplumun zihninde değişmez bir denizcilik algısı olarak varlığını sürdürür. Denizciliğin iktisadi ve sosyal yönü üzerine yapılan araştırmaların azlığıyla birlikte, deniz kültürünün kaynaklarını tepesinde donanmanın yer aldığı bir hiyerarşiden ibaret sayan, diğer kaynakları yan kolu veya tamamlayıcısı olarak gören “deniz gücü, denizcilik gücü” kavramı/terminolojisi, “gücü” bütün faaliyetlerin üstünde amaç haline getirir. Bu siyasal-kültürel miras “deniz-tekne-insan” ilişkisini kendi “iş-mesleği” temelinde tanımlayan anlayışların tutunduğu önemli bir argümandır.

“Deniz gücü/denizcilik gücü” terminolojisini vazgeçilmez bir değer ve ölçü olarak gören bu (militer) dil amatör/sportif denizciler için de kuvvetli bir akıntıdır ve bununla yol almaya çalışan örneklerle de sıklıkla rastlanır. Örneğin, “Geleceğin amiralleri yetişiyor” veya denizciliğin geliştirilmesi için “amaca ulaşmada en büyük güç deniz kuvvetleridir” denilebilmesi, sivil insanların “denizcilik gücü”, “denizlere hâkim olmak” vb. askeri temalı argümanları rahatlıkla kullanabilmesi, askerî olmayan konuların da askeri (militer) bir mantıkla düşünüldüğünü gösteriyor. Amatör/sportif denizcilik eşiği olarak değer ve kabul görmediği, “destek sınıfı” ya da “güç mücadelesinin bir parçası sayıldığı” mecralara karşı eleştirel olabilmelidir.

Bu yazının konusu değil ama yeri gelmişken değinelim; fikir hayatımızı etkileme/ besleme potansiyeli taşıyan bazı yeni oluşumların temel eksikliklerinin de bu yönde olduğu söylenebilir. Örneğin “Denizcilik gücü konusunda bilimsel yöntemlerle araştırmalar

(28) Sistemin ön eleştirisi için bkz. Sezar Atmaca, “ADES’in değerlendirilmesi”, Denizciler İletişim Grubu/ <https://groups.yahoo.com/neo/groups/denizciler/conversations/messages/10260>;

Turksai, http://www.turksail.com/attachments/11703_ADES_ile_ilgili_sorular_.pdf, 13 Şubat 2014.

yapmaya ve öğretmeye odaklı” olduğu açıklanan KÜDENFOR, her bakımdan (terminoloji, çerçeve, hiyerarşi vb.), düzenleyicilerinin daha çok Deniz Kuvvetleri odaklı olduğu ve deniz hakimiyetinin sağlanması için yapılabileceklerin konuşulduğu “Türk Denizcilik Gücü” sempozyumlarının⁽²⁹⁾ kapsamlı, sürekli ve üniversite destekli bir tekrarı gibidir.

Şüphesiz daha önce yapılanlar/yazılanlar dikkate alınmadan sanki ilk defa yapılmıyormuşçasına davranılması, eski alışkanlıkların/eğilimlerin, eşitsizliklerin, sembol ve değerlerin eleştirilmez, “aynı çerçeve içinde” sürdürülmesi mümkündür. Ancak bu durum mevcut oluşumların lehlerine olan gel-giti/rüzgârı fark edemeyip tekrara düşecekleri, hareketsiz kalacakları zemin olabilir. İleriye taşıyacak/ geliştirecek olan, sağlanan olanaklar, tanınma/bilinme yönünde yapılan etkinlikler, reklamlar değil, olumlu değişimlere yol açacak fikrî katkılar/projeler/yapılardır.

Amatör-sportif denizcilik bu sporun/hobinin amatör yönünü öne çıkaran sembollerin ve değerlerin, insan-tekne-deniz hikâyelerinin günışığına çıkarılması, aktarılması ve çoğaltılması ile gelişebilir. Amatör-sportif denizciliğin yeterince araştırılmış/ yazılmış bir tarihi yok ne yazık ki. Anı/biyografi kitapları, özellikle eski/yeni denizcilik dergilerinde yer alan konuyu zenginleştirecek makaleler başta olmak üzere bu sporun tarihini zenginleştirecek birçok kaynağın günümüze kazandırılması gerekiyor. Cem Atabeyoğlu’nun çeşitli dergi ve ansiklopedilerde yer alan yazıları ve yazarın Türk Yelken Spor Tarihi isimli kitapçığı (Türk Spor Vakfı Yayınları, 1986) bu konuda sürekli referans alınan temel kaynaktır. Ancak başta bu temel kaynak olmak üzere yelken kulüpleri tarihi, yelken yarışları, tekne tarihi gibi konularda verilen temel bilgilerin hayli yetersiz ve yanlış olduğu, yeni araştırmalarla konunun irdelenmesi, zenginleştirilmesi gerektiği söylenebilir. Örneğin Atabeyoğlu, yelken sporunun 1890’lı yılların sonunda İngilizler tarafından başlatıldığını, bu yıllarda İngilizlerin kurduğu Prinkipo Yelken Kulübü’nün 1898’de ilk yelken yarışını düzenlendiği bilgisini vermektedir. Oysa İstanbul’da haftalık olarak İngilizce yayımlanan Levant Herald gazetesinde Büyükkada’da yapılan “kürekli ve yelkenli” yarışların sonuçları (31 Ağustos 1859), Adalar Yarışı ilanı (19 Temmuz 1865), Woods Paşa’nın komodoru olduğu The Constantinople Yacht Club’ın toplantı haberi (5 Temmuz 1871), aynı kulübün Büyükkada Yarışı haberi (26 Ağustos 1871) ve Imperial Yacht & Boating Club’ın Büyükdere’de Boğaz Yarışı (27 Haziran 1873) haberi gibi tarihe ışık tutacak birçok bilgi yer almaktadır. Ayrıca 1800’lü yılların sonuna doğru kurulan San Stefano Yat Kulübü’nün ilk ciddi yat ve denizcilik kulüplerinin başında geldiği de biliniyor (Tuna, 2006). İstanbul’da 1915’te el konulan İngiliz teknelerinin dağıtıldığı biliniyor ama sayıları ve hangi kulüplere verildiği hakkında bir bilgimiz yok vs.

Amatör/sportif denizcilik kulüplerinin/federasyonlarının bu zaafı giderebilmek için üyeleriyle sözlü tarih çalışması yapmak, anılar yayımlamak, akademik araştırmalara/ çalışmalara önyak olmak, kütüphane kurmak gibi konularda yeterli bir gayretinin olmadığı da biliniyor. İki örnek verelim:

(29) Kitap olarak da yayımlanan sempozyumlardan birkaçı örnek verilebilir: *1977 Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu Sonuç Raporu*, Deniz Harp Akademisi, 1978; *İkinci Denizcilik Gücü Sempozyumu*, Harp Akademileri Komutanlığı, 1999; *Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu, Bildiri Metinleri...* DHO Komutanlığı, 2004.

1957’de kurulan, ancak bir arşivi olmadığı bilinen Türkiye Yelken Federasyonu’na (TYF), 1936 Berlin Olimpiyatları’nda yarışan, Türkiye’de yelken sporunun temelini atan kişilerden biri kabul edilen Demir Turgut’un ailesi tarafından tutanakla devredilen, yelken sporu tarihine ışık tutabilecek obje, hatıra defteri vb. yazılı belgelerin bugüne dek tasnif edilip yayımlanmamış olması bir yana akıbetinin ne olduğu da kamuoyunca bilinmiyor. Yine, 2012’de düzenlenen bir kitap müzayedesinde satılan, İstanbul’da ikamet eden bir Levanten aileye ait Oberon isimli yelkenli yatın 1899-1903 arasını kapsayan, tarihe yelken açılmasını sağlayabilecek jurnaline (seyir defterine) talip olan hiçbir yelken kulübü veya federasyon olmadı.

Şüphesiz bunlar ufukla/projeyle, emekle, kaynakla yapılacak işler ama bunun yerini yeterli araştırma yapmadan, kısa yoldan hedefe ulaşmak için yetersiz bilgilerle geçmiş canlandırma/abartma, ya da ambardan yepyeni malzeme çıkarma iddiasının aldığı söylenebilir. Beykozlu Mustafa İhsan Denizaşan’la ilgili haberlerin/yazıların içeriği, rol/söz alma iddialarının, sahici olmayan semboller yaratma çabalarının nerelere vardığını göstermesi açısından iyi bir örnek. Dünya’yı dolaşmadığı bilinen bir denizci için 2012 yılında verilen “Altın Yunus” ödülü, bilgi sığılığının ve spekülasyon hevesinin oldukça absürd bir örneği sayılabilir. Denizde çalışanlara yönelik Deniz Ticaret Gazetesi (dergisi de var) 25 Aralık 2012’de Başbakan’ın ve Denizcilik Haberleşme ve Ulaştırma Bakanı’nın da katılacağını duyurduğu ödül töreninde verilen Altın Yunus ödülllerinden birinin sahibi ve ödül verilme gerekçesi şöyleydi: “Beykozlu Mustafa İhsan, 1930 yılında dünyayı yelkenle dolaşan ilk Türk”.

Bu iddiaların kaynağı araştırmacı/yazar Hulusi Gürbüz’ün, Mustafa İhsan’ın anılarına ulaşmasından sonra da, anılar telif hakkı alınıp yayımlanacağı yerde kamu malıymışçasına hızla tüketilmeye başlandı. “Cumhuriyetin ilk gezgin amatör denizcisi” unvanıyla kısa sürede alıntılarla/fotoğraflarla aynı/benzer yazılar birçok yerde tekrar tekrar yayımlandı, Gürbüz’ün Yelken Dünyası’nda dört ay boyunca aktardığı Mustafa İhsan’ın anıları yazarın Denizaşan ailesi ile anlaşmazlığı belirtilerek Mayıs 2016’da aniden kesildi. Bu tür örnekleri “bir faaliyetin nasıl araçsallaştırıldığı ve iddianın sözcülerine sağlayacağı üstünlük” açısından da değerlendirmek gerekir. Bu arada Denizaşan’ın, Reşad Ekrem Koçu’nun İstanbul Ansiklopedisi’nde “macerasever bir sporcu” yorumuyla madde olarak yer aldığını da belirtmek gerek. Bu tür seyir yolculukları kendi zamanının muadilleri ile birlikte değerlendirildiğinde, denizcinin katkısının ne olduğu tesbit edildikten sonra anlamlıdır. Yoksa dünya değeri ilan ettiğimiz insanların gerçek dünyada bir karşılığı olmaz.

Medyada Amatör Denizcilik

Başlarına bir felaket gelmedikçe basında amatör denizcilerle ilgili pek haber/yorum çıkmaz. Çıkan haberlerde de amatör-profesyonel denizci ayrımını gözetmeyen bir yaklaşımla daha çok teknenin performansı, büyüklüğü, pahalılığı, sahibinin zenginliği vurgulanır. Eski denizciler “Denizin zengini, fakiri olmaz denizcisi olur...” dese de deniz-tekne-insan ilişkisi hakkında toplumun genel algısının bu noktaya odaklandığı söylenebilir. Şüphesiz teknenin bir “lüks”, denizde “seyir etmenin” zengin işi olduğu algısının

yerleşmesinde ve yaygınlaşmasında devletin(toplumun) denize, denizciliğe bakışı, yaklaşımı, amatör denizciliğin geliş(e)memesi, kayık-sandal geleneğinin kaybolması gibi birçok özel ve genel nedenin yanında böylesine bir habercilik geleneğinin de etkisi büyüktür. Basında amatör denizcilikle ilgili köşe yazılarının çoğunlukla ürün ve marka tanıtımına yönelik olması, bu sporun-hobinin amatör yönünün önemsenmemesi de önemli bir eksikliktir. Sonuçta amatör denizcilik oldukça pahalı tekneler yanında, mütevazı irili-ufaklı motoryatların, yelkenli yatların, kürekli teknelerin ve küçük yelkenlilerin de mekânıdır ama onların sesini pek duyamayız.

Aylık yayımlanan sektör dergileri (ör. Motor Boat, Naviga, Yacht Türkiye, Yelken Dünyası vd.) genel denizcilikle ilgili yazıların (seyir, navigasyon, meteoroloji, donanım, malzeme bilgisi v.b.) ve yazı çeşitliliğinin azlığı yanında, tekne tanıtımı, magazin tarafı öne çıkan gezi ve özellikle yerli ve uluslararası yarış yazılarının/haberlerinin yoğunluğu ile dikkat çeker. Bu durum, sponsorlar/reklamlar ve yayınlar sayesinde alabildiğine normalleşmiş, kabul görmüştür. Ticareti değil ama denizciliği geliştirmek açısından sağlıklı bir yayıncılık göstergesi sayılabilecek bu gidişat, denizcilikteki bilgi, tecrübe, uzman, fikir, proje yoksunluğu kadar, denize açılmaktan çok izleyici-tüketici-müşteri olmayı teşvik eden endüstriyel sporun (örneğin Volvo Okyanus Yarışı, Amerika Kupası) denizcilikteki hızlı gelişiminin de bir sonucudur. “Deniz kültürünü her boyutuyla ve derinlemesine ele alma” iddiasıyla yayın hayatına başlayan (Mart 2016) ve içeriği/periodyu/farklı rüzgârıyla mevcut denizcilik dergilerinden ayrı bir yer edineceği düşünölen Deniz Mecmuası’nın, ne tür konuların/yazıların ağırlık kazanıp, bunların içeriği ve katkısının denize mi denizciliğe mi olduğu göröldükten sonra değeriendirilmesi gerekir.

Amatör denizcilerin haberleşme, bilgi edinme için kullandıkları en popüler araç olan internet sitelerinde ise umut vaat eden “özgün site” sayısı oldukça az. Öte yandan “denizde çalışanlara” yönelik daha çok mesleki haberlere odaklı denizcilik dergileri deniz kültürü, amatör denizcilik gibi konulara yer verseler de değeriendirmelerde yazı boyunca söz edilen mesleki deformasyon zaafalarının eksik olmadığı görölyöyor.

Devlet İçin Spor mu, Spor İçin Devlet mi?

Amatör/sportif denizciliğin ümit verici bir geleceğinin olabilmesi gösterilecek çabalar sonucu başta UDHB olmak üzere İdare’nin yetkilerini federasyonlar/kulüpler (ADF, TYF, vd.) eliyle kullanmasına bağılı. Çünkü Dünyada amatör/sportif denizciliğın geliştiğı ölkeler, merkezi gücün paylaşarak sivil toplumu cesaretlendirecek, bürokrasiyi azaltacak demokratik uygulamalarıyla dikkat çekiyor.

Yıllardır sabahdan akşama yaptığı değışikliklerle amatör/sportif denizcilikle ilgili bir mevzuat mezarlığı/enkazı yaratma başarısı göstermiş olan, ama bundan da hiçbir ders çıkarmamış⁽³⁰⁾, aksine eleştirenleri suçlamış, kendisine yol göstermiş kişileri/kurumları bile görmezden gelen/takmayan bir İdari zihniyetin yetkilerini “kendiliğinden” ya da

(30) Örnek olarak řu yazılara bakılabilir: Sezar Atmaca, “Deniz Kenarında Susuz Kalmak”, *Yacht Türkiye*, Haziran 2009; “Türk Bayrağına Geçiş Olacak mı?”, *Radikal* gazetesi, 22.09.2009, http://www.radikal.com.tr/yorum/turk_bayragina_gecis_olacak_mi-955575 ve *Yacht Türkiye*, Ekim 2009.

“karaya oturmadan” paylaşması da uzak bir ihtimal.

Gelişmeler karşısında bir durum tespiti ve muhasebesi yapıldığında 2000’li yıllarda yeniden yükseldiğini görülen denizciliğe yönelik “toplumsal ilginin/hevesin” ne yazık ki amatör/sportif denizciliği geliştirecek/büyütecek bir çapa/çabaya ulaşmadan sönmeye başladığı söylenebilir. Bu durumun nedenleri arasında; “eskiden tekne çekilen, denize açılabilinen, denize girilen kıyıların ‘doldurularak’ denizin özgürce ‘kullanımının’ engellenmesi -yerine yeni çözüm yolları geliştiril(e)memesi- buraların denize bakılan/seyredilen yerler haline dönüş(türül)mesi, insanların en kolay, en ucuz ve emniyetli biçimde denize açıldıkları kayak, sandal gibi teknelerin (ve ustalarının) çoğalacağına azalması, amatör-sportif denizciliğin ‘amatör yönünü’ besleyecek tekne tiplerinin, barınma olanaklarının, mevzuat, yönetim, kulüp modellerinin yetersiz kalması...” sayılabilir.

Görünen o ki artık amatör/sportif denizciliğin yapılması/ifa edilmesi, yaygınlaş(tırıl)ması yönünde bir gelişme değil, “seyredilmesi/ takip edilmesi/tüketilmesi”, “müşteri/tüketici/izleyici” yönünde bir gelişme süreci gidişata daha uygun. Sponsorların cesametine bağlı amatör/sportif faaliyetlerin artışı; devlet kurumlarının işin “ticari” ve “gösteri” yanına (yetkililerin boy göstereceği spor etkinlikleri/organizasyonları!) hayli ilgi gösterip ciddi kaynak ayırması; “performansı/skoru ödüllendirmeyi” esas alan bir sporcu havuzu oluşturulmaya çalışılması; sayılara abanılması, münferit başarılarla tutunarak her türlü sıradışı başarının kalıcı gibi gösterilmeye çalışılması; butik otellerin-lüks konutların vitrin süsü olarak pontonlar/tekneler ... önümüzdeki dönemin belli-başlı aborda/funda yerleri olarak sıralanabilir.

Önce Sorunları Söyleyebilmek

Amatör-sportif denizciliğin taze rüzgârlardan beslenebilmesi için öncelikle sorunlardan haberdar olunması, sorunlara vakıf olunması gerekiyor. Sorunların konuşulabildiği, tartışılabilirdiği, müzakere edilebildiği ortamların (mekânların/yayınların/ kurumların/kuruluşların...) varlığı, hedeflerin seçimini ve çözümünü kolaylaştırır. Yeterli istatistiksel verilerin ve akademik/bilimsel çabaların katkısı olmadan sorunlar yeteri açıklıkta ortaya konulamaz; başta UDHB olmak üzere ilgili kurumların kendine/amacına/konumuna özgü bir bürokrasi üreten konumu sorgulanamaz. Örneğin, üniversite işbirliğiyle hazırlanacak bir “balıkçı barınağı ortak kullanım modeli” ile barınakların durumunu tartışmaya açmak/teknelerin barınma sorunlarına çözüm üretmek; ya da amatör-sportif denizcilik için oluşturulacak yıllık deniz kazaları (ve deniz/su kenarı boğulma) istatistiklerinin değerlendirme sonuçlarına göre gidişatı sorgulamak, emniyet tedbirlerine/eğitime yön vermek, bunların önlenmesi için gerekli girişimlerde bulunmak mümkündür. Özellikle deniz/su kenarı boğulmalarında idari açıdan hiçbir sorumluluk almayan/taşımayan yetkililere, insan hayatına değer verilen ülkelerde geliştirilmiş kaza raporlama/önleme/eğitim sistemlerinin (yasaklama değil, yönlendirme!) ülkemizde de uygulanabileceğini, bu sayede yüzlerce insanın hayatının kurtarılabilceğini anlatmak/göstermek gerekir.

Amatör-sportif denizciliğin geliştiği ülkelerdeki spor hukukunun, kulüp-federasyon

modellerinin/sorunlarının/gelişim sürecinin akademik bir gözle, karşılaştırmalı olarak her yönüyle incelenmesi (bunlar için teşvik-özendirme) bu verilerin/değerlendirmelerin yayımlanması, toplantılarda/sempozyumlarda tartışılması/değerlendirilmesi, dünyadaki gelişmelerin-literatürün takibi, hedefleri berraklaştırdığı gibi diğer spor dallarına da katkı sağlayabilir.

Kıyıların uzunluğu ya da üç tarafın denizlerle çevrili olması değil; denize açılmak, denizin üzerinde olmak; seyredilen, bayrağın, flamanın dalgalandığı denizler denizci yapar bizi. Bu da öncelikle amatör-sportif denizciliğin gelişip kültürümüzün önemli bir parçası haline gelebilmesiyle mümkündür. Amatör/sportif denizciliğin yeterli çabası olmazsa, siyasi, sosyal, ekonomik iklimde/zihniyette, yönetim anlayışında değişme/gelişme olmadan gidişatta değişiklik beklemek aşırı iyimserlik olur. Dilerim yazı boyunca oluşturulmaya çalışılan harita amatör/sportif denizciliğin seyrini takip edip, hakkında bir kanaat oluşturabilmeye, sorunları görme/gösterme çabalarına katkıda bulunur.

17. YÜZYILDA İSTANBUL LİMANI VE MARMARA DENİZİ'NDE ULUSLARARASI VE ŞEHİRLERARASI ULAŞIM VE TİCARET⁽¹⁾

AYBET-ÜÇEL, Gülgün*

İstanbul Limanı'nın Uluslararası Ticaret için Önemi

İstanbul Limanı coğrafi konumu ve fiziksel yapısı ile uluslararası ticaret için en uygun limanlardan biridir. Çünkü liman GENİŞ BİR COĞRAFYA'nın MERKEZİNDEDİR. Asya, Avrupa ve Afrika kıyılarındaki liman şehirlere ve ticaret merkezlerine deniz ticaret ve kara ticaret yolları ile antik çağlardan beri bağlantısı olan ender bir limandır. Liman Haliç'in her iki kıyısını ve Galata kıyılarını kaplar çevresi yaklaşık 6 mil genişliği yarım mildir.

1624 yılında İstanbul'a gelen Fransız seyyah Gédéon'un gözlemlerine göre Liman "500 büyük gemi ve 500 kadirgayı" içine alabiliyordu. Suyun derinliği "1500" tonluk büyük gemilerin kolaylıkla limana yanaşmasını sağlar. Galata ve Pera'nın bulunduğu tepe, Limanı kuzey rüzgârlarından korur. Liman şehrin ortasındadır, bütün bu özellikleri ile 1587'de İstanbul'da bulunan Alman seyyah Lubeneau'ya göre "bu limandan daha güzeli, rahatı ve emini olamaz" (Gülgün Üçel – Aybet, Avrupalı Seyyahların Gözünden Osmanlı Dünyası ve İnsanları (1530- 1699), İstanbul, 2003,İletişim, s. 477.)

İstanbul Limanı coğrafi konumu bakımından mükemmel bir stratejiye sahiptir. Liman'ın ve şehrin korunmasında Karadeniz ve Akdeniz'e Boğazlardan başka geçit olmaması önemlidir. 17. yüzyılda İstanbul Limanı Akdeniz ticaretine hakimdi. Akdeniz, Ege Denizi ve adaları, Kuzey Doğu Afrika, Mısır, Suriye kıyılarındaki liman şehirleri ve memleketleri deniz ulaşımıyla İstanbul'a ve İstanbul Limanına bağlıydı.

17. yüzyılda Liman'ın en önemli bölgesi GALATA'da milletlerarası büyük bir deniz ticareti ile ihracat ve ithalat yapıldı. Karaköy ve Tophane'de Fransız, İngiliz, Hollanda ve Venedik gemileri Akdeniz limanlarından getirilmiş çeşitli ticarî malları boşaltır, imparatorluğun eyaletlerinden ve Asya'dan kervanlarla ve deniz yoluyla İstanbul'a sevk edilen malları yüklerdi. Limanda Azap Kapı ile Tophane arasında yabancı tacirlere ait dükkânlar, depolar vardı. Osmanlı Devleti tarafından konulmuş gümrük vergilerini alan görevlilerin resmî daireleri de burada idi.

Limandaki bu milletlerarası ticarî bölge doğuda "topların döküm yeri" Tophane ile batıda ise Osmanlı donanmasının tersanelerinden biri olan Kasımpaşa Tersanesi ile sınırlanmıştı. Kasımpaşa'da İmparatorluk donanması kumandanı " Kapudan Paşa" ikâmetgâhı vardı.

İstanbul Limanı'nın ikinci önemli bölgesi EMİNÖNÜ İSKELESİ idi. Önemli bir ihracat ve ithalat merkeziydi. Buraya Karadeniz'den, Mısır'dan ticaret gemileri gelirdi. Anadolu'dan kara yoluyla getirilen ticarî mallar Üsküdar İskelesi, Edremit, Bandırma ve İzmir limanlarından Eminönü İskelesine sevk edilirdi. Buraya getirilen ticarî mallar çoğunlukla kumaş, demir, kurşun, kıymetli taşlar ve pamuktu. Eminönü'nde gümrük memurlarının

* Dr., Tarihçi/Yazar

(1) Bu konu geniş kapsamlı bir araştırma ve incelemeye dayanıyor. Ancak konferans bildirisi için verilen zaman kısıtlı olduğundan burada sadece önemli gerçekler ve bütün zamanlar için geçerli ve yararlı olacak meseleleri tanıtmaya çalıştım.

resmî daireleri vardı. Doğu'dan ve Karadeniz'den İstanbul'a getirilen mallara konulmuş gümrük vergilerini alırlardı.

İstanbul'un Asya tarafında deniz kıyısında önemli bir kasabası olan ÜSKÜDAR, Anadolu ve daha çok İran'dan gelen ticaret kervanlarının İstanbul'a vardığı yerdı. Burada İran'dan ve diğer doğu ülkelerinden gelen tüccarların kaldığı on bir kervansaray ve beş yüz han vardı. Kervansarayların her birinde ayrıca bin kadar binek atı ve develer için yer ayrılmıştı. (Evliya Çelebi, Seyahatname, İstanbul, 1314, I-X, İstanbul, 1928, I, s. 329).

Bu bakımdan Üsküdar Asya'dan gelen büyük ticaretin İstanbul'a geçirildiği yer olduğundan İstanbul Limanı'nın İstanbul-Galata- Üsküdar olarak üçüncü dayanağıdır. (Gülgün Üçel- Aybet, Osmanlı Dünyası ve İnsanları, s. 501). Üsküdar aynı zamanda Türk- İslâm kültürünün de merkezi idi. Burada 17. yüzyılda Üsküdarî Aziz Mahmud Efendi'nin kurduğu ekol ünlü idi.

İstanbul Limanı'nın Diğer İskeleleri ve Kapan

Liman'da iki büyük ticarî bölgeden (Galata- Eminönü) başka diğer İSKELELER de oldukça işlekti. Bu iskelelere uzak eyaletlerden ve Anadolu'dan İstanbul'un iâşesi için gerekli her şey deniz yoluyla getirilirdi. Eminönü ve Sarayburnu arasında MEYDAN İSKELESİ'ne İzmit'ten gelen gemiler yanaşırdı. BAHÇEKAPI Karadeniz'den gelen gemilere ayrılmıştı. Bu her iki iskeleye 'BAHÇEKAPI İSKELELERİ' denirdi. Karadeniz yoluyla İstanbul'a Boğdan ve Kefe'den sadeyâğ gemilerle öküz veya sığır tulumu içinde taşınırdı.

Ayrıca arpa ve buğday gemilerle İstanbul'a sevk edilirdi. Kili, Akkerman, Varna, Burgaz, Kırım ve Kefe'den kıyı şehirleri iskelelerinden gemilerle buğday getirilirdi. Eflâk ve Tuna bölgelerinden arpa navlun ücreti devlet tarafından ödenerek özel gemilerle İshakçı ve Kalas iskelelerine sevk edilirdi. Ayrıca Büyük ve Küçük Çekmece'den deniz yoluyla İstanbul'a arpa getirilirdi.

Eminönü yakınındaki HASIR İSKELESİ'ne Mısır'dan 'burya' (hasır) getiren gemiler yanaşırdı. Bu bölgede ZİNDAN KAPI İSKELESİ'ne kahve getiren gemiler gelirdi. Onun yanında YEMİŞ İSKELESİ'ne İzmir ve Mudanya'dan meyva ve kuru yemiş getiren gemiler, ODUN İSKELESİ'ne büyükbaş hayvanlar, tavuklar, meyva, soğan ve odun taşıyan gemiler yanaşırdı. AYAZMA KAPI İSKELESİ İzmir ve Trakya'dan pekmez ve zeytinyağı getiren gemiler için ayrılmıştı.

İstanbul'a getirilen iâşe ürünleri ve diğer ticarî eşya ve mal devletin kontrolünde idi ve devlete ait depolarda muhafaza edilirdi. Kapan denilen bu depolarda ticarî eşya, iâşe ürünleri tartılarak, ölçülerek tesbit edilir, vergileri de buralarda alınır ve kapanlardan başka yerde satılamazdı. (Kanunnâme-i Sultanî, R. Anhegger- H. İnalçık, Ankara, 1956, s. 57 ve 69.) 'Yağ Kapanı' Galata'da idi. İstanbul'a getirilen buğday 'Un Kapanı'nda (Unkapanı denilen yerde idi) depolanırdı.

Kara yoluyla Trakya'dan getirilen buğday Edirnekapi, Topkapı ve Yenikapı'dan şehre girebilir ve gümrük alınmak üzere doğru kapana götürülürdü. (Gülgün Üçel- Aybet, Osmanlı Dünyası ve İnsanları, s. 509-511)

İstanbul Limanı ve Şehir İçi Ulaşım - Deniz Taşımacılığı

İstanbul Limanı Asya ve Avrupa'nın büyük ticaretinin merkezi olmakla beraber Liman şehrin ortasında bulunduğundan şehir içi deniz ulaşımının en yoğun ve kalabalık

olduğu yerdı. İstanbul Limanı'nın Anadolu ve Avrupa iskeleleri arasında ve HALİÇ'in her iki yakasında yolcu ve yük taşıyan binlerce kayık, perame ve mavna olduğunu bu devir görgü tanıkları yazarlar.

İstanbul- Galata arası ve Eminönü – Galata arasında 'perame' denilen sandalların kürekçileri Mısır'dan gelmiş ve Galata'da yerleşmiş olan Arap'lardı.

Tophane- Üsküdar ve Boğaziçi- Kadıköy'e 'perame'lerle geçilirdi. Bu kıyılarda 'perame'ciler Rum idi. Tophane'den Üsküdar'a 2 'aspres'ye geçilirdi. (Gülgün Üçel- Aybet, Urban Administration, Housing and Transport in the Seventeenth Century İstanbul, International Conference on Middle East Studies, University of London, 1986; O Şehr-i İstanbul ki, İstanbul, 1993, sayı: 7, s. 127-134.)

Deniz taşımacılığı bu devirde Osmanlı limanlarında özel sahipli gemilerle yapıldı. Belgelere göre Tuna'dan ve Eflâk'tan İshakçı ve Kalas iskelelerine arpa getiren özel gemilere devlet tarafından NAVLUN ödenirdi. Arpanın iskelelerden kapana kadar nakli için devlet tarafından özel sahipli öküz arabaları kiralanırdı.

İskenderiye Limanı ve İstanbul Limanı arasında seyreden 'KALYON'lar Mısır'dan İstanbul'a baharat, pirinç, mercimek, hurma ile Yemen'den Mısır'a getirilen kahve taşırdı. Ayrıca Üsküdar'dan Haliç'e ve Eminönü'ne yük taşıyan tekne ve MAVNA'lar vardı. (Gülgün Üçel- Aybet, Osmanlı Dünyası ve İnsanları, s. 510-511).

Akdeniz'in Büyük Limanı ve Ticaret Merkezi: İstanbul

İstanbul Limanı Asya'nın ve Avrupa'nın büyük ticaret merkezi olduğu için AVRUPA'NIN ÖNEMLİ LİMANLARI ARASINDA YER ALIRDI. 16. ve 17. Yüzyıllarda Avrupa'da önemli limanlar ve ticaret merkezleri, SEVİLLE, MARSİLYA, RAGUSA, LONDRA, AMSTERDAM VE VENEDİK idi. Kristof Glamann'ın yazdığına göre bunların arasında Doğu Akdeniz'de en büyük liman ve ticaret merkezi İSTANBUL idi. (Kristof Glamann, " European Trade 1500-1750", Economic History of Europe, Editor, Carlo M. Cipolla, 1974,1981, Glasgow, Great Britain, s. 436)

Akdeniz'deki Avrupa limanlarında şehirlerin iâşesi için ticareti yapılan ürünler tahıl, tuz zeytinyağ ve şaraptı. Sicilya Batı Akdeniz ülkeleri için tahıl ihraç eden başlıca merkezdi. Bunun yanında ham madde ticareti de yapılmaktaydı. İtalya'daki kumaş endüstrisi İspanya'da elde edilen ince yünü dokur ve gemilerle Malaga ve Venedik'e sevk ederdi. 1570' lerden sonra bu kumaş ihracatı arttı. Ham ipek ticareti yaygındı ve Mesina'dan ihraç edilirdi. Bakır Orta Avrupa'dan kara yoluyla getirilir ve Venedik gemileri ile ihraç edilirdi. İngiltere kurşun ve kalayın başlıca kaynağı idi. Akdeniz şehirlerinde çeşitli imalat geniş pazarlar bulurdu. İtalyan dokumalar, Venedik'in sabun ve cam eşyaları alıcı bulurdu. En zengin ticaret baharat ticareti idi. Venedik baharat ticaretini ve nakliyesini elinde bulundurur, Ceneviz ve Piza'lılar da bu işte yer alırlardı.

Bu ticaret uzak doğudan başlar İSKENDERİYE ve TRABLUS-ŞAM limanlarında sona ererdi. Bu limanlardan Akdeniz ülkelerine baharat getirilmiş olurdu.

Ayrıca Çin ve İran ipekleri, rubarb, kıymetli taşlar, ipek ve baharat VENEDİK'ten KUZEY İTALYA'ya Alplerin ötesine ALMANYA'ya, KUZEY AVRUPA'ya, deniz yoluyla MARSİLYA'ya, Fransız ve İspanyol şehirlerine dağıtılırdı.

16. yüzyılda İtalyan şehir devletleri Akdeniz'de endüstri ve ticaretin temsilcisi oldu. Bu devirde Akdeniz ile Batı ve Orta Avrupa arasında ticarî bağları kurdu ve geliştirdi.

İtalya'nın Rönesans ticaret üsleri (Merchant house) Almanya'da, Hollanda'da aktif idi. Bu ticaret üslerinin iletişimi Londra'ya, Bruges'e kadar gidiyordu. (Kristof Glamann, "European Trade", s.438-439)

Ancak 16. yüzyıl başlarında Portekizlilerin baharat dağıtımını ele geçirmesinden sonra Venedik'in ticarî egemenliği kalmadı. 16.yüzyıl ortalarında genel nüfus artışı ve savaşlardan sonra Avrupa'da tahıl kıtlığı nedeniyle tahıl ihtiyacı arttı. Tahıl ithali önem kazandı. İstanbul da tahıl yetmezliğinden etkilendi. Tahıl ithal eden ticaret gemileri ise Hollanda ve İngiliz gemileri idi. Daha sonra Akdeniz'de kumaş ticaretini de Hollanda ve İngiliz tacirleri ele geçirdi.

Asya'nın Büyük Ticaretini İstanbul Limanı'na Bağlayan Anadolu Ticaret Merkezleri ve Liman Şehirleri

Asya'dan kervanlarla Anadolu'nun belli şehirlerine getirilen ticarî mallar Karadeniz, Marmara Denizi ve Ege Denizi kıyılarındaki limanlardan gemilerle İstanbul Limanına sevk edilirdi. Doğu Anadolu'da Erzurum ve Tokat büyük Asya ticaretinin İstanbul'a sevk edildiği önemli merkezlerdi.

ERZURUM'a Halep, Bağdat ve Moğolistan ve Hindistan'dan zengin ticaret kervanları gelirdi. Özellikle İran'dan develerle getirilen ipek ticareti, tüccarlar ve Osmanlı devleti için büyük kazanç sağlardı. İran ipeğinden her deve yükü için 60 écus (altın) vergi alınırdı. Erzurum'a ithal edilen diğer ticarî ürünler mazı (boyacılıkta kullanılır), kürk (zerdava), güherçile veya top barutu, Hazar Denizi'nden havyar, Özbekistan ve Tataristan'dan ecza ve çeşitli ilâçlar ve İran'dan kırmızı kök boya idi. Bütün bu ticarî ürünler Trabzon Liman'ından İstanbul'a sevk edilirdi. İran ipeğinin önemli bir kısmı da Halep'ten gelen kervanlarla Halep'e ihraç edilir, bir kısmı da İzmir'e sevk edilirdi.

Erzurum'da imal edilen bakır tencere ve kazanlar ile Erzurum şarabı ve tütününü de İran'a ve Moğolistan'a ihraç edilirdi. Erzurum'da bakırcılar ve tencereciler Rum idi. 17. yüzyıl sonlarında Erzurum'da 18 bin Türk nüfusun 12.000'i yeniçeri idi. Ayrıca 6 bin Ermeni ve 400 Rum yaşıyordu. (Tournefort, s. 166-167; Gülgün Üçel- Aybet, Osmanlı Dünyası ve İnsanları, s. 550-553) Şehrin yönetiminde kadı, asayiş ve adaletten sorumluydu.

TOKAT bu devirde Asya'dan gelen kervanların en büyük uğrak yeri idi. Şehre Bağdat, İran ve Diyarbakır'dan, İzmir, İstanbul ve Sinop'tan sayısız kervanlar gelirdi. Şehir çıkışında İstanbul'a gidecek kervanlar sağda, İzmir'e gidecek kervanlar solda yer alırdı. Tokat'tan İstanbul'a gidecek kervanlarda ibrişim sevk edilirdi. (Kanunnâme-i Sultanî, s. 41-43) Burada her deve yükü mal için Riyale'nin dörtte biri vergi olarak alınırdı.

Tokat'ta imal edilen bakır tencereler, fincanlar ve şamdanlar İstanbul'a ve Mısır'a satılırdı. Tokat'ta dokunan bez kumaşlar Akdeniz'de çok alıcı bulurdu. Ayrıca burada üretilen sarı maroken deriler Samsun limanına ve oradan gemilerle Köstence'ye sevk edilir, Eflâk'taki Kalas'da satılırdı.

Tokat'da en iyi kalite safran üretilir ve Hindistan'a ihraç edilirdi. Tokat'da ipek yetiştirilir ve kârlı olduğu için İzmir'e sevk edilir ve orada ipek tüccarlarına satılırdı. Şehrin kuzeyinde Rum, Ermeni ve Türk köyleri vardı.

İdarî bakımdan burası bir sancak beyliği idi. Sivas'ta ikamet eden Beylerbeyi'nden emir alan bir Ağa ve kadı tarafından yönetilirdi. Burada şehrin güvenliğini sağlayan bir yeniçeri ağası ve 1000 yeniçeri vardı.

BURSA 16. ve 17. yüzyıllarda ve daha önce de 15. yüzyılda olduğu gibi önemli bir ticaret merkezi idi. İzmir, Halep ve İran'dan gelen ticaret kervanları buradan geçirdi. Şehirde hanlar, bedestenler ve pazarlar her çeşit ticaret malları ile doluydu. Buraya İpek ticareti yapan İran tacirleri, Venedik ve Ceneviz tacirleri gelirdi. Ayrıca Bursa'ya İzmir ve Halep üzerinden çok miktarda İngiliz kumaşı getirilirdi. Bursa çarşısında ipekli kumaşlar ve mücevherler satılırdı. Şehrin çevresindeki ovalar dut ağaçları ile doluydu, burada çok miktarda ipek elde edilirdi. Şehrin önemli ticaret mallarından biri de beyaz sabundu.

İdarî bakımdan Bursa'ya bağlı olan MUDANYA bu devirde önemli bir liman ve ticaret şehri idi. Mudanya'ya Akdeniz ve Karadeniz limanlarından ticarî mallar getiren gemiler gelirdi. Bursa'ya Venedik, Ceneviz, Sakız ve Raguza tacirlerinin getirdikleri ipekli, yünlû ve pamuklu kumaşlar Mudanya Limanı'ndan İstanbul'a sevk edilirdi. Bursa ve Mudanya çevresindeki meyva ve sebzeler İstanbul'da satılmak üzere Mudanya Limanı'nda gemilere yüklenirdi. Bursa'da satılan kumaşlardan kanuna göre 100 akçede 3 akçe gümrük alınırdı. (Kanunname-i Sultânî, s. 40)

İZMİT, 16. ve 17. yüzyıllarda büyük bir şehir olarak bilinirdi. Buradan Doğu Anadolu ve Orta Anadolu'yu İstanbul'a bağlayan yollar geçer. Doğu'dan ve güneyden gelen ticarî mallar İzmit'ten İstanbul Limanı'na geçirilmek üzere Üsküdar İskelesine sevk edilirdi. İzmit'teki tersane ilk Osmanlı tersanelerinden biriydi ve 16. ve 17. yüzyıllarda burada İstanbul- İzmit arası işleyen yük ve ticaret gemileri ile sandallar ve kayıklar inşa edilirdi. (Gülgün Üçel- Aybet, Osmanlı Dünyası ve İnsanları, s. 586-588).

GELİBOLU, coğrafi konumu ile stratejik yeri bakımından önemliydi. Çanakkale Boğazı girişinde Trakya kıyısında kurulmuş bir liman şehri olan Gelibolu için W. Heyd "Boğaziçi ve Karadeniz'in anahtarıdır" deyimini kullanmıştır. (Wilhelm von Heyd, Histoire du Commerce du Levant au Moyen- Age, II., Amsterdam, 1959(çev. Enver Ziya Karal, Yakın Doğu Ticaret Tarihi, Ankara, 1975). Gelibolu Limanı 13. ve 14. yüzyıllarda Venedik ve Katalonyalı tacirlerin üssü idi. Osmanlı devletinin kuruluşu devrinde Yıldırım Bayezid tarafından yaptırılan ilk büyük tersanesiyle donanmada ve liman şehri olarak ticarete önem kazandı. Tersanenin ve limanın önemi Fatih devrinde artmıştır. 1550'lilerde görgü tanıklarına göre liman büyük bir filoyu barındıracak kadar genişti. Gelibolu Limanında Akdeniz ve Karadeniz'den gelen ticaret gemilerinden gümrük alınırdı. Bu önemli limanı dolayısıyla Gelibolu'da işlek ve büyük bir ticaret vardı. Denizden ve karadan her çeşit ticarî mal buraya gelirdi. İstanbul'a erzak taşıyan MISIR kalyonları Gelibolu limanında demir atar, yiyecek ve içecek ihtiyacı burada hazırlanır ve yüklenirdi.

Müselles denilen alkolsüz içki İstanbul'un iâşe ürünlerinden biri olarak Gelibolu'dan gelen gemilerle İstanbul Limanı'na sevk edilirdi. Ayrıca bu şehir Osmanlı İmparatorluğu'nun Deniz eyaletinin önemli bir sancağı idi ve 16. yüzyıla kadar Kaptan Paşa burada ikamet ettiği için Kaptan Paşa eyaletinin merkeziydi. (Gülgün Üçel- Aybet, Osmanlı Dünyası ve İnsanları, s. 580-584).

Sonuç

İstanbul Limanı'nda Avrupa'nın büyük ticareti Asya'ya, Asya'nın büyük ticareti de Avrupa'ya ulaşırdı. Bu suretle Avrupa ve Asya'nın yerel ekonomisi uluslararası ticarete katılır ve büyüydü. Osmanlı Devleti'nin ticaret filosu yoktu. Fakat Avrupa ticaret

gemilerini değerlendirmeyi bildi, böylece Asya ve Avrupa arasındaki büyük ticareti canlandırdı ve geliştirdi. Osmanlı liman şehirleri veya kara ticaret yollarının geçtiği Anadolu şehirleri birer büyük ticaret merkezi haline geldiler. Bu şehirlerin çevresindeki köyler ve kasabalarda üretilen eşya ve elde edilen tarım ürünleri, tahıllar ve çeşitli ham maddeler bu uluslararası ticaret merkezlerinde alıcı buldular. Talep olduğu için, kâr olduğu için buralarda yerel ekonomiler uluslararası ticarete katıldı ve zenginleşti. İşsizlik azaldı.

Ayrıca Osmanlı Devleti Akdeniz’de Avrupa ticaret gemilerini, tüccarları ve kervanların geçtiği ticaret yollarını kara ve deniz güvenlik kuvvetleri ve teşkilâtı ile koruyordu. Yabancı ticaret üslerinin, konsoloslukların açılmasına ve faaliyetlerine izin vererek, tüccarlar ve yolcular için hanlar ve kervansaraylar inşa ettirerek Avrupalı ve Asyalı tacirleri teşvik ediyordu. Ayrıca hukuken kadı mahkemelerinde ve en yüksek mahkeme olan İstanbul’daki Divan’da din ve dil farkı gözetilmeksizin sosyal statü ve meslek ayırımı yapılmaksızın herkesin hukukî haklarının korunduğu, adlî davaların en geç birkaç gün içinde incelenerek adaletin sağlanması ile sonuca bağlandığı Osmanlı hukuk sisteminden Avrupalı ve Asyalı tüccarlar da yararlandırılıyordu.

19. YÜZYIL'DA DOĞU KARADENİZ'İN KÜÇÜK LİMANLARINDAKİ VE İSKELELERİNDEKİ TİCARİ FAALİYETLER

AYDIN, Yunus Emre *

Giriş

Karadeniz, sahip olduğu coğrafi konum nedeniyle çok eski zamanlardan beri siyasi, ekonomik ve kültürel olayların yaşandığı bir bölge olmuş ve bu özelliği bölgeye hâkim olmak isteyen pek çok devleti buraya çekmiştir. Özellikle Trabzon limanı bölgede bulunan diğer limanlara göre daha geniş bir saha ile ilişkiliydi. Burası İpek Yolu'nun bir yan kolu olan Tebriz-Erzurum-Trabzon güzergâhı üzerindeydi ve bu güzergâh Karadeniz'i Doğu Anadolu'yu Kafkasya üzerinden İran'a bağlamaktaydı. Daha geniş bakıldığında ise bu yol Uzakdoğu ile İstanbul üzerinden Avrupa'ya bağlanmaktaydı. Ancak Karadeniz'in bu avantajlı konumuna rağmen bazı dezavantajları da vardı. Bölge limanlarının kuzey rüzgârlarına açık olması ve hinterlandının kıynın hemen gerisinden başlayan dik dağlar nedeniyle dar olması bunların başında gelir. Öyle ki bölgede Sinop limanı dışında tabii bir liman yoktur. Ancak bölgede yaşanan bazı önemli gelişmeler Trabzon limanını diğer limanlara göre nispeten biraz daha önemli hale getirmiştir.⁽¹⁾

Antik dönemlerde Karadeniz Bölgesiyle ilgili bilgilerimiz daha çok Grekli kolonistlerin bölgeye gelmesiyle başlamaktadır. M.Ö. VII. yüzyılda özellikle Miletos kenti kolonistleri Karadeniz sahillerine kurmuş oldukları kolonilerle bölgede sömürgecilik faaliyetleri yapmışlardır. Öncelikle Karadeniz'in güney kıyılarına yerleşen Miletoslular, ilk olarak Sinope (Sinop), Trapezos (Trabzon) ve Amisos (Samsun) kolonilerini kurmuşlardır. Muhtemelen ülkelerindeki hızlı nüfus artışı ve verimsiz topraklar bu Grek halklarını buraya yönlendirmiş ve burada kurdukları kolonilerle büyük bir ticaret ağı oluşturmuşlardır. Tahıl, maden, balık, kereste ve özellikle köle, bu bölgede yapılan ticaretin en önemli kollarını oluşturmaktaydı.⁽²⁾ Daha sonraki dönemlerde Karadeniz bölgesinde çeşitli devletler söz sahibi olmuştur. Bölgede kurulan Roma hâkimiyeti döneminde de Karadeniz bölgesine çok önem verilmiştir. Romalıların, İran ve Anadolu coğrafyasında kurulmuş olan diğer devletler ile sürekli bir çatışma halinde olması bunu göstermektedir. Çünkü Anadolu, eski dönemlerden beri ticaret yolları üzerinde bulunması, stratejik açıdan ehemmiyetli oluşu ve yeraltı yerüstü kaynaklarıyla diğer devletlerin dikkatini çekmekteydi. Roma İmparatorluğu, Anadolu'nun bu öneminden dolayı takip eden yıllarda bölgeye sürekli sefer yapmış ve bölgenin büyük bölümünü ele geçirmiştir. Ancak Romalıların asıl hedefi, Irak, Suriye ve Mısır bölgelerini içine alan bölgeyi hâkimiyetlerine almak, İpek Yolunun gerek karadan gerekse denizden

* Uludağ Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Bölümü (Yakın Çağ) Yüksek Lisans Öğrencisi, y.eaydin61@gmail.com

(1) Mehmet Okur ve Murat Küçükuşurlu, "Jeopolitik ve Stratejik Açıdan Trabzon Limanı, Kara Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi, ed. Fikret Türkmen vd., Sayı. 3, Ankara, BRC Basım, 2009 Yaz, s. 27

(2) Osman Emir, "Grek Kolonizasyon Dönemi'nde Karadeniz'de Önemli Bir Geçim Kaynağı: Köle Ticareti", Karadeniz İncelemeleri Dergisi, ed. Veysel Usta, sayı 10, Serander Yayınları, Trabzon, Bahar 2011, s. 14-15

Anadolu'ya gelen belli başlı güzergâhlarını ve limanlarını ele geçirmek, Karadeniz bölgesine hâkim olarak Doğu ile ticareti bu bölgeden yürütmektir.⁽³⁾ I. yüzyılın ortalarından iç kesimlerle ulaşımın iyileştirilmesiyle Trabzon şehri İran, Doğu Anadolu ve Mezopotamya'ya bağlandı. Bu durum şehrin ticaretini arttırdı ve şehir Roma eyaleti halini aldı. İmparator Hadrianus, burada çeşitli imar faaliyetlerinde bulunmuş, kendi adıyla anılan bir liman yaptırmıştır. (130-131).⁽⁴⁾ Bu liman Trabzon'un transit limanıydı ve üzerinde "Bella Castron" yani Güzelhisar yazmaktaydı. Karadan ve denizden gelen eşyalar limanın üst tarafında bulunan etrafı surlarla çevrili olan antrepoya boşaltılır ve buradan gemilere yüklenirdi. Bu limanın dışında şehrin dâhili ihtiyaçlarını karşılayan bugünkü Moloz mevkiinde başka bir liman daha vardı. Bu limanın doğusunda limanı korumak için yaptırılmış kale surlarının denize doğru uzanan bir kolu ve üstünde bir de kulesi vardı.⁽⁵⁾

Karadeniz ticareti tarihinin en önemli noktalarından birisi de Ceneviz ve Venediklilerin bölge ticaretinde söz sahibi olmasıdır. Bu bağlamda Cenevizlilerin, Karadeniz ticaretinde etkili olmaları 1261 yılında Bizans ile yaptıkları Nif- Kemalpaşa antlaşmasıyla başlamıştır. İstanbul'u Latinlerden geri almak için Cenevizlilerle anlaşılan Bizans, bunun karşılığında Cenevizlilere Karadeniz'i açmışlardır. Bu antlaşma sonunda Cenevizliler kuzeyde Kefe, Anadolu'da Amasra'yı merkez olarak seçip Sinop, Samsun, Fatsa ve Trabzon'da güçlü birer koloni kurmuşlardır. Cenevizlilerden başka Karadeniz ticaretinde etkili olan bir diğer İtalyan Devleti de Venediklilerdir. Cenevizliler, Bizans ile yaptıkları antlaşmayla en büyük rakipleri Venediklilere Karadeniz'i kapatacaklarını düşünmekteydiler. Ancak Cenevizlilerin, Mihail Paleolog ile ilişkilerinin kopmasından yararlanan Venedikliler, 1263 tarihinde Bizans'tan Karadeniz topraklarında istedikleri iki yerde yerleşme hakkı almayı başarmışlardır. Tana (Azak)'taki Venedik kolonisi bu şekilde oluşmuştur. Venedikliler, ticaret yaptıkları tüm Avrupa ülkeleri için önemli olan buğday, deri, kürk ve kölelerin sağlandığı Kırım'dan sonra Trabzon'a yerleşmişlerdir. Trabzon, tüccarların Asya ülkeleriyle ticarete daha çok Suriye ya da Anadolu yollarını tercih etmeleri nedeniyle Tana'dan sonra ikinci derecede bulunuyordu. Ancak Timur'un Toktamış ile mücadelesi ve Altınordu'da karışıklar yaşanmaya başlaması Kırım'ı güvenli bir yer olmaktan çıkarmış, büyük zarar gören Tana'nın eski canlılığına kavuşamaması Trabzon'un önemini arttırmıştır.⁽⁶⁾

Karadeniz ticaretinin gelişmesi ve dünya ticaretinde önemli bir yer alması ise XIII. yüzyılın ikinci yarısında başlamıştır. Bu duruma Asya ile Avrupa arasındaki ticaret için yeni ve güvenli yol bulma isteği büyük ölçüde etki etmiştir. Bu iki bölge arasındaki ticaret, Akdeniz ve İpek yolu üzerinden devam etmekteydi. Haçlı Seferleri sırasında Suriye ve Filistin'de Latin Krallıklarının kurulması bölgeler arasındaki ticareti daha da

(3) Mehmet Tezcan, "Eskiçağda Roma İmparatorluğu'nun Karadeniz Bölgesi Vasıtasıyla Hindistan ve Çin ile Ticareti", Karadeniz Tarihi Sempozyumu, c. 1, ed. Kenan İnan vd., KTÜ Yayınları, Trabzon, 2007, s. 3-4

(4) Heath Lowry ve Feridun Emecen, "Trabzon", Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi, c. 41, İstanbul, 2012, s. 296

(5) Mehmet Okur ve Murat Küçükuşurlu, a.g.m., s. 27-28

(6) Şerafettin Turan, "Karadeniz Ticaretinde Anadolu Şehirlerinin Yeri", Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri, haz. Mehmet Sağlam vd., 19 Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi, Samsun, 1988, s. 150-153

arttırmıştı. XII. yüzyılda Kudüs'ün Selahattin Eyyubi tarafından ele geçirilmesi üzerine yeni yol arayışına giren Latinler, Anadolu sahillerine yönelmesiyle Yumurtalık'tan başlayıp Sivas-Erzincan-Erzurum üzerinden Tebriz'e varan yeni bir yol oluşmuştur. Daha sonra Trablusşam ve Akka'nın Müslümanların eline geçmesiyle Mısır ve Suriye yolu Avrupalı tüccarlara kapanmıştır. Avrupa ile Asya arasında yeni bir yolun gerekliliğini ortaya çıkaran bu durum karşısında Karadeniz'in kuzeyi ve güneyinden Asya içlerine ulaşan yeni bir yol açılmıştır.⁽⁷⁾

Karadeniz ticareti, Osmanlı ekonomisinin en önemli parçalarından biriydi ve bu ticaret uzun süre yabancı rakipler olmaksızın devam etmiştir. Osmanlılar, Çanakkale'yi aldıktan sonra İtalyan devletlerini Karadeniz'in dışında tutmuşlar ve bölgeyi Mısır ve Suriye gibi imparatorluk ekonomisinin ayrılmaz bir parçası haline getirmişlerdir. Kuzey Karadeniz bölgesinden gelen buğday, tuz, yağ ve balık gibi maddeler İstanbul ve Ege bölgesinin ihtiyacını karşılamaktaydı. Fatih'in İstanbul'u alması ve Boğazlar üzerinde sıkı bir denetim kurmasıyla bu yiyecek maddelerinin İtalya'ya ihracı yasaklanmıştır.⁽⁸⁾ İstanbul'un fethi (1453) ile beraber Fatih, "Sultân'ı berri ve' bahr (Kara ve Denizlerin Sultanı) unvanını kullanmaya başlamış ve Osmanlı deniz politikaları daha uzak denizlere yönelmiştir. Bu fetih Osmanlılara Karadeniz ve Karadeniz'i çevreleyen bütün limanlara ulaşım imkanı sağlamıştır. Fatih, İstanbul'u aldıktan sonra Trabzon seferi hazırlıklarını başlatmıştır. Bu sefer sırasında Ceneviz kolonisi olan Amasra (1460) ve İsfendiyar oğlu İsmail Bey hâkimiyetinde olan Sinop şehri de (1461) ele geçirilmiştir. Aynı yıl Mahmud Paşa'nın yüz elli gemiden oluşan donanmasının denizden kuşattığı Trabzon, Fatih'in karadan gelmesiyle teslim olmuştur. Böylece Karadeniz'in Anadolu kıyılarındaki fethi tamamlanmış ve sıra kuzey kıyılarına gelmiştir. Çünkü Fatih, Karadeniz'deki yabancı ticaretine son vermek ve burada bulunan Ceneviz kolonilerini ortadan kaldırmayı planlamaktaydı. Bu sebeple Cenevizlilerin Kafkas sahillerinde, Kırım yarımadasında, Tuna havzasında ve Karadeniz'in Rumeli kıyılarında bulunan ticaret üslerini ele geçirmek için donanmasını gönderdi. Gedik Ahmet Paşa komutasındaki yaklaşık üç yüz gemilik donanma Kefe başta olmak üzere Cenevizlilerin elinde bulunan önemli yerleri ele geçirdi (1475). Kefe'den sonra Kerç Boğazı'nı geçerek Azak Denizi'ne ulaşan Osmanlı donanması kaleyi kuşatarak teslim almıştır. Böylece Kırım Hanlığı Osmanlı hâkimiyetine girmiş, Kili ve Akkırman dışında bütün Karadeniz'de Osmanlı hâkimiyeti kurulmuştur. Kırım'ın alınması Karadeniz'in bir Türk gölü haline gelmesi için atılan ilk ve en önemli adım olmuştur.⁽⁹⁾ II. Bayezid döneminde, 1484 tarihinde Karadeniz'in en önemli ticaret limanlarından olan Kili ve Akkırman'ın alınmasıyla ve güney- kuzey ticaretinin bütün çıkış noktalarının Osmanlı hâkimiyetine girmiştir. Bu sayede bu ticaret limanları Devleti'n başkenti İstanbul ile Doğu Avrupa ticaretinin antrepoları haline gelmiştir.⁽¹⁰⁾

Osmanlı Devleti, Mısır-Girit ve Mora üzerinden geçtiğini saydığı bir hat ile Akdeniz'i

(7) Şerafettin Turan, a.g.m., s. 147

(8) Halil İnalcık, Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağı (1300-1600), çev. Ruşen Sezer, 3. Baskı, YKY Yayınları, İstanbul, 2003, s. 135

(9) İdris Bostan, "Fatih Sultan Mehmed ve Osmanlı Denizciliği", Türk Denizcilik Tarihi, ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran, C.1, İstanbul, Boyut Yayıncılık, 200 s. 88-92

(10) İdris Bostan, Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği, 4. Baskı, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2011, s. 22

ikiye bölen ve bu hattın doğusundaki sahillerin tamamının kendi topraklarıyla çevrili olması nedeniyle bu sahayı kendisine ait bir içdeniz olarak görmüştür. Bu nedenle bölgede ticaret yapılması zaman zaman Avrupalı devletlere kapitülasyonlarla verilmiştir. Bu hattın doğusunu Avrupa ticaretine açık tutan Osmanlı, Karadeniz’e yabancı gemilerin girmesini kesin olarak yasaklamaktaydı. Bu yasaklamalar ancak özel şartlar ve istisnai durumlarla aşılabılmıştır. Örneğin 1612 tarihli ahidname ile Hollanda’ya Karadeniz limanlarında serbest ticaret hakkı verilmiş ancak bu hak hiçbir zaman kullanılmamıştır. Karadeniz uluslararası ticarete açılana kadar buraya girebilen tek Hollanda gemisi, Kalas’ta bulunan Sadrazam Köprülüzâde Fazıl Ahmed Paşa ile görüşmeye gelen Hollanda elçisi Justinus Colyer’i taşıyan gemi için özel bir geçiş izni ile gelen Williom Adriaense kaptanlığında “Postillion” isimli gemi olmuştur.⁽¹¹⁾ Ayrıca, Hollandalılar, 1680 tarihli kapitülasyonlara Karadeniz’de ticaret hakkını katmışlardır. Fransa ile olan 1740 tarihli kapitülasyonların yenilenmesi sırasında, Fransız tüccarlarının barış zamanlarında mallarını Rusya ve civarı ülkelere getirmesine izin verilmiştir.⁽¹²⁾ Osmanlı Devleti’nin, Karadeniz’in yabancı uyruklu gemilere kapatılmasından sonra Fransa, İngiltere ve Hollanda gibi devletlere verdiği ahidnamelerde Karadeniz’de ticaret yapabileceklerine dair maddeler bulunmaktaydı. Ancak Osmanlı Devletinin, bu devletlere söz konusu haklarını kullandırmadığı bilinmektedir.⁽¹³⁾ Karadeniz’in ticarete kapalılığı ile ilgili II. Mustafa tarafından Moskof çarına gönderilen Safer 1115 / Haziran 1703 tarihli bir mektupta geçen; “Karadeniz bi’l-küllîye kabza-i tasarruf-ı hüsrevânemizde olup kimesnenin alakası olmamağla ahdinâme-i hümayunum muktezâsınca âhardan bir kayığın Karadeniz’e çıkmasına mesâğ olmayup...” ifadeleri bu denizin statüsünü anlatması bakımından önemlidir. Bu ifadelerin benzeri Boris Nicolsky tarafından şu şekilde ifade edilmiştir: “Babıali, Karadeniz’i kimsenin dokunmağa cesaret edemediği afif ve temiz bir kız gibi muhafaza ediyordu ve Sultan, yabancı gemilerin Karadeniz suları üzerinde dolaşmasına müsaade etmektense bir kimsenin kendi haremine girmesine müsaade ederdi. Bu da ancak İmparatorluğun yıkılışında olabilirdi.”⁽¹⁴⁾ Bu ifadeler açıkça gösteriyor ki Osmanlı Devleti, Karadeniz’in ticarete kapalılığı konusunda son derece kararlı bir duruş sergilemiş ve bu politikasını uzun yıllar koruyabilmiştir.

Karadeniz ticaretinin yabancı devletlere yeniden açılması ise Rusya’nın politikalarının sonucudur. Osmanlı ile Rusya arasında diplomatik ilişkilerin kurulması XV. yüzyıldan itibaren söz konusu olsa da Ruslar 1699 Karlofça Antlaşmasına kadar İstanbul ile doğrudan irtibat kuran bir devlet değildi. Rus sefaret heyetleri İstanbul ile belirli bir mübadele sistemi içinde ilişki kurlarlardı. XVIII. yüzyıl başında Rusya’nın İstanbul’da elçilik açmasıyla ilk elçi Knez Pyotr Aleksiyeviç Tolstoy İstanbul’a gelmiş ve 1700-1714

(11) Kemal Beydilli, “Karadeniz’in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü”, *Belleten*, c. LV, Sa. 214, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1991, s. 687-688

(12) Ahmet Tabakoğlu, “Osmanlı Klasik Döneminde İstanbul’da Dış Ticaret”, *Osmanlı İstanbulu I*, ed. Feridun Emecen ve Emrah Safa Gürkan, İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2013, s. 346

(13) İdris Bostan, “Karadeniz’in Dış Ticaret Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı”, *Trabzon Tarihi Sempozyumu*, yay. haz. Kemal Çiçek vd., Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, Trabzon, 1999

(14) İdris Bostan, “Karadeniz’in Dış Ticaret Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı”, s. 304

arasında görev yapmıştır.⁽¹⁵⁾ Rusların, bu diplomatik ilişkiler dışında, Karadeniz’de ticaret yapabilme isteği de bulunuyordu. Bu konuda Rusya’nın 1683’ten sonra devam eden savaşlar sonucunda 1696’da Azak’ı alması ve 1700 tarihinde imzalanan İstanbul Antlaşmasına Karadeniz ticaretiyle ilgili madde koydurmak istemesi, Karadeniz ticareti konusunun ilk defa konuşulmasına sebep olmuş ancak kabul edilmemiştir. 1711’de Prut Savaşı ile Azak geri alınmış ancak 1739’da tekrar Rusya’nın eline geçmiştir. Bu tarihte imzalanan Belgrad Antlaşmasının dokuzuncu maddesine göre Rusya’ya denizlerde ticaret serbestliği verilse de bu kararın uygulanması 1774 tarihli Küçük Kaynarca Antlaşmasından sonra olmuştur. Bu antlaşmanın 11. Maddesine göre Ruslara Karadeniz ve Akdeniz’de kendi gemileri ile ticaret yapabilme izni verilmiştir.⁽¹⁶⁾ Bu antlaşma sonrasında Kırım’ın 1783 tarihinde Rusların eline geçmesi ve aynı tarihte imzalanan Ticaret Antlaşmasıyla Ruslar Karadeniz’de geniş haklara sahip olmuştur. Karadeniz’i diğer yabancı devletlere açma fikri ise Rusların buradaki üstün durumunu sarsmak amacıyla ilk olarak Sadrazam Halil Hamid Paşa tarafından düşünülmüştür.⁽¹⁷⁾ Bu kapsamda Rusların ardından Avusturya, İngiltere ve Fransa bu hakları elde etmişlerdir. Daha sonra ise Avrupa’nın küçük devletleri bu hakkı almışlardır. Bu tarihe kadar Rusya ve diğer Avrupa devletlerinin Karadeniz ticareti Rusya kıyıları ile sınırlı iken bu tarihten sonra Karadeniz’in güneyine kaymaya başlamış ve bu durum Samsun, Sinop ve Trabzon gibi limanların önemini arttırmıştır. Ayrıca Tebriz-Trabzon hattının yeniden canlanması da Trabzon limanının uluslararası bir üne kavuşmasına sebep olmuştur.⁽¹⁸⁾

Doğu Karadeniz Kıyıları

Karadeniz kıyılarında, coğrafi yapının getirdiği şartlar nedeniyle birçok liman ve iskele bulunmaktadır. Bu limanlar ve iskeleler hem Yusuf Halaçoğlu⁽¹⁹⁾ hem de Boğaziçi’nin Anadolu yakasından başlayarak 1817-1819 yılları içinde Rumeli Feneri’ne gelinceye kadar bütün kıyıları gezen Seyyah Bijişkyan⁽²⁰⁾ tarafından kaydedilmiştir. Yusuf Halaçoğlu tarafından hazırlanan liste 1594-95 tarihlidir ve buna göre Doğu Karadeniz bölümünde Bulancak, Ayvasıl, Giresun, Boğacık, Aksu, Dönetut, Keşap, Tirebolu, Karaburun, Alago, Çavuşlar, Göçele (Görel), Büyük Liman, Akçakale, Bolatına (Polathane), Trabzon, Kavata, Sürmene, Manor, Of, Kocataşı, Rize, Kemer, Atina (Pazar), Vanca, Arhava, Eski Trabzon iskeleleri bulunmaktadır.⁽²¹⁾ Bijişkyan ise seyahatnamesinde, dolaştığı sahillerdeki şehir, kasaba, köy, burun ve koyları ayrı ayrı belirtmesi bu listeyi önceki listeden farklı kılmaktadır. Ayrıca listedeki isimlerin değişikliği ise aradan geçen uzun yılların sonucu olsa gerektir. Bu seyahatnamenin ikinci bölümünde

(15) İlber Ortaylı, Osmanlı İmparatorluğu’nda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler I, Turhan Kitabevi, Ankara, 2000, s. 377

(16) İdris Bostan, “Karadeniz’in Dış Ticaret Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı”, s. 304-305

(17) Kemal Beydilli, a.g.m., s. 688-689

(18) İdris Bostan, “Karadeniz’in Dış Ticaret Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı”, s. 305

(19) Yusuf Halaçoğlu, Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller), PTT Genel Müdürlüğü, Ankara, 2002

(20) P. Minas Bijişkyan, Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası, İstanbul, Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1969

(21) Yusuf Halaçoğlu, a.g.e., s. 148

verilen bilgide Batlama, Giresun, Boğacık, Zefre, Tirebolu, Halkalava Pazarı, Görele, Büyük Liman, Yoros Burnu, Akçakale, Platana, Devrend isimli limanlar bulunmaktadır.⁽²²⁾ Aynı seyahatnamenin üçüncü bölümünde ise konumuzu ilgilendiren Trabzon, Kovata, Sürmene, Of, Rize Soğuksu, Atina, Eski Trabzon, Laroz, Arkava, Hopa isimli limanlar bulunmaktadır.⁽²³⁾ Arşivlerimizde bu limanların hepsiyle ilgili bilgi bulunmasa da Bijişkyan'ın eserinde kendi listesinde yer alan limanlar ile ilgili küçük de olsa bilgi verilmiş olması buraların eski zamanlardan beri bir ticari hareketlilik içinde olduklarını göstermesi açısından önemlidir.

Karadeniz'in, kıyı kasabalarındaki bu gelişim nüfus ve ekonomi değişimiyle birlikte daha çok son yüzyılda yaşanmıştır. Bundan önceki dönemlerde aynı yoğunlukta bir kıyı iskanı olmamış, yerleşme daha çok antik dönemdeki gibi kale-liman görüntüsünde olmuştur. Bu yerleşmeler daha sonra gelişerek Samsun, Giresun, Trabzon ve Rize gibi şehirler ile birlikte Tirebolu, Ünye, Arhavi gibi kasabaların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu tip iskele pazar yerleşmelerinin önemi XVII. asırdan itibaren artmaya başlamıştır. Bunun en önemli sebeplerinden biri ise İran'a ve Kafkasya'ya yönelik hareket planlarında Trabzon limanının kullanılmasıdır. 1578-1590 arasındaki Osmanlı – Safevi mücadelesinde asker ve mühimmat sevkiyatının büyük bölümü Trabzon üzerinden yapılmış ve bu durum kıyı kesimindeki görece daha küçük iskele ve liman şehirleri için de bir canlanmaya yol açmıştır.⁽²⁴⁾ Ayrıca yukarıda da bahsedilen Karadeniz'in 1774 tarihinde Küçük Kaynarca Antlaşmasıyla önce Rusya'ya daha sonra diğer Avrupa devletlerine açılması ve bölgede yeni bir ticari faaliyetlerin başladığı XIX. yüzyıl da bu kıyı iskelelerinin bir kasaba olarak gelişmesinde etkili olmuştur.⁽²⁵⁾

Söz konusu listelerde Giresun'da önemli bir sahil kenti olan Espiye adına rastlanmaması ilginçtir. Ancak Bijişkyan eserinde, Giresun'a 18 mil mesafede olup, Keçiburnu'nun altında limanı olan Zefre (eski adı Zefir) olan bir yerden bahseder. Ayrıca buranın dört mil ötesinde eski kale ile Espiye kasabasının varlığından söz eder. Buranın yukarısında da pek çok bakır çıkarılan Lahanoz madenin bulunduğunu söyler.⁽²⁶⁾ Bu yerleşim yerinin daha sonra Espiye olması, buradaki söz edilen bakır madenine ve arşivlerde bulunan belgelere baktığımız zaman mantıklı gözükmektedir. Bugün Espiye'de Zefre adında bir yer bulunuyor olması bu konuda aydınlatıcı bir bilgidir. Ayrıca Osmanlı arşivlerinde Espiye'den çıkarılan bakır ile H. 1192 ve H. 1194 tarihli belgeler bulunmaktadır.⁽²⁷⁾ Feridun Hoca da bir makalesinde burada iskelenin varlığına dair bilgiler vermiştir. Buna göre 1554 tarihli defterde Alahnas adına bir iskeleden bahsedilmektedir. 1583 tarihli defterde

(22) Bijişkyan, a.g.e., s. 28

(23) Bijişkyan, a.g.e., s. 43

(24) Doğu Karadeniz liman ve iskelelerinden daha sonraki yıllarda da asker ve mühimmat sevkiyatı ile ilgili birçok belge arşivlerimizde bulunmaktadır. Bknz. BOA, Y..MTV. 132-22 / 132-36/ 22-151 / Y..PRK.ASK. 139-108 / 58-104

(25) Feridun Emecen, "İskele-Pazarlardan Kasabaya Doğu Karadeniz'de Küçük Kıyı Yerleşmelerinin Yükselişi", Prof. Dr. Mübahat S. Kütükoğlu'na Armağan, ed. Zeynep Tarım Ertuğ, İ. Ü Edebiyat Fakültesi, İstanbul, 2007, s. 89-93

(26) Bijişkyan, a.g.e., s. 38

(27) BOA, C..ML., 569-23284 / BOA, AE.SABH.I.. 254-17077 / BOA, C..BH., 63-2957

ise bu iskeleye sandal ve melekse denilen kayıkların yanaştığı ve mal nakliyatından bir vergi alınmaktadır.⁽²⁸⁾ Listelerde Büyük Liman olarak geçen yer ile ilgili olarak ise buranın bugün Vakfıkebir adından bir ilçe olduğunu söylemek gerekmektedir. Burada Yavuz Sultan Selim'in annesinin büyük bir vakıf kurmuş ve buraya buna istinaden büyük vakıf anlamına gelen Vakfıkebir denilmiştir. Bu isim, orada yapılmış olan liman dolayısıyla Büyük Liman olarak söylenegelmiştir.⁽²⁹⁾

Doğu Karadeniz kıyısındaki bu liman ve iskelelerden bahsettik sonra Doğu Karadeniz'in tek adası olan Giresun adasından da bahsetmek gerekmektedir. Giresun şehrine 2 mil mesafede yer alan bu adanın arazisi toplam 40 dönüm kadardır. Plajı bulunmayan bu adanın kuzey tarafında bir koy mevcut olup buraya gemi yanaşabilmektedir. Adanın batı tarafı rüzgarlara karşı korunaklıdır ve bu durum buraya küçük teknelerin yanaşabilmesine olanak sağlayarak bir liman özelliği gösterir.⁽³⁰⁾ Evliya Çelebi de Seyahatnamesinde Giresun adasından bahseder. Buna göre Giresun adası, Giresun'un batı yönünde ve küçük bir adadır. Ayrıca şehre yapılan Kazak saldırılarından da bahseden Evliya Çelebi, Kazakların şaykalarını bu adaya gizlediklerini söylemektedir.⁽³¹⁾ Osmanlı arşivlerinde bulunan bir belgede bu küçük adanın limanına gelen bir Rus sefinesi ait kayıt bulunmaktadır.⁽³²⁾

Doğu Karadeniz Kıyısındaki Küçük Limanlar ve İskeleler Tirebolu⁽³³⁾

Üç şehir anlamına gelen Tripoli kelimesinden gelen Tirebolu, eskiden kalmış üç kale ile üç kısma ayrıldığı için bu ad ile anılmıştır. Tirebolu limanı, küçük olup kışın ancak birkaç gemi sığabilecek kapasitede olarak anlatılmaktadır. Ayrıca Arrianos zamanında da olan gümüş madeninden de bahsedilmektedir.⁽³⁴⁾ Tirebolu'nun 1486 yılına ait dalyan geliri 100 akça, gümrük geliri 1050 akça, liman geliri 200 akça iken, 1515 yılında dalyan resmi 750 akça, gümrük resmi 1500 akça, liman resmi de 360 akça olmuştur. Ayrıca yine aynı tarihte gemi yapımından alınan resim 800 akça ve ihtisab resmi de 160 akça olarak belirlenmiştir.⁽³⁵⁾

Tirebolu limanın kullanıldığı alanlardan biri, bölgede çıkarılan madenlerin taşınmasıdır. Yukarıda bahsettiğimiz gibi Tirebolu limanı, Gümüşhane'nin deniz ile bağlantısını kurmaktaydı ve Gümüşhane yöresi maden bakımından çok zengindi. Özellikle Çoruh

(28) Feridun Emecen, "Doğu Karadeniz Kıyılarında İskân ve Şehirleşme: Espiye Kasabasının Ortaya Çıkışı", Tarihi Kültürel Özellikleri ve Gelenekleriyle Espiye Sempozyumu, ed. Ahmet Gürsoy, Espiye Belediyesi Yayınları, İstanbul, 2007, s. 9 (ss. 1-20)

(29) Bilge Umar, Karadeniz Kappadokias'ı (Pontus), İnkılâp Yayınevi, İstanbul, 2000, s. 116

(30) Ali Fuat Örenç, "Geçmişten Günümüze Giresun Adası", Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu, C. 1, ed. Gazanfer İltar, Giresun Belediyesi Yayınları, Ankara, 2009, s. 40-41 (40-54)

(31) Evliya Çelebi, Seyahatname, 2. Kitap, 1. Baskı, YKY, haz. Zekeriya Kurşun vd., İstanbul, s. 46

(32) BOA, HAT, 148-6233

(33) Tirebolu Limanı konusu, VII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu'nda bildiri olarak sunulmuştur.

(34) Bijişkyan, a.g.e., s. 38-39

(35) M. Hanefi Bostan, XV-XVI. Asırlarda Trabzon Sancağında Sosyal ve İktisadi Hayat, 1. B., Ankara, TTK, 2002, s. 442

ve Harşit ırmakları etrafındaki yerlerde altın, gümüş, çinko, demir ve kurşun gibi madenler çıkarılmaktaydı. Bu madenler, İstanbul'a sevk için eşek, katır, deve ve öküzler ile Trabzon veya Tirebolu iskelelerine taşınıyor oradan da gemilerle İstanbul'a gönderiliyordu.⁽³⁶⁾ Tirebolu'ya bağlı köy statüsünde bulunan Espiye ise iskelesi, madenleri ve tarıma uygun arazisiyle büyüüp gelişmiştir. Özellikle maden bakımından zengin olan yöreden XVIII. yüzyılda çıkarılan madenlerin İstanbul'a sevkinde Tirebolu ve Espiye limanları kullanılmaktaydı. 1742-43 tarihlerinde Espiye maden yataklarından 149.553 dirhem gümüş, 5.197,5 dirhem altın ve çok miktarda bakır elde ediliyordu.⁽³⁷⁾

Tirebolu limanında ticari faaliyetlerin yanı sıra gemi inşa faaliyetleri de yürütülmekteydi. Bölgede bulunan geniş ormanlardan elde edilen ağaçlar burada bulunan gemi inşa tezgâhlarında kullanılmaktaydı. Osmanlı Devleti özellikle büyük harp hazırlıklarının yapıldığı senelerde Tersane-i Amire ve diğer tersaneler haricindeki gemi inşa tezgâhlarında ihtiyaç olan gemilerin inşasına çalışmaktaydı. XVI. asırda İnebahtı yenilgisi sonrasında XVIII. yüzyılda uzun süren Girid seferleri sırasında birçok sahil iskelesinde gemi inşa edilmesi için emirler verilmiştir. Bu konuda 1703 tarihinde Tirebolu'da iki firkate inşa edilmiştir.⁽³⁸⁾ Ayrıca 1860 yılı İngiliz konsolosluk belgelerine göre 50-200 ton arasındaki gemilerin Vona (Perşembe), Tirebolu ve Giresun'da üretildiğini görmekteyiz.⁽³⁹⁾

Tirebolu'nun iktisadi hayatı, XIX. yüzyılda büyük bir gelişme göstermiştir. Bundaki en önemli neden de Karadeniz'deki ticari faaliyetlerin artmasıdır. Buraya Ruslar, İngilizler, Fransızlar ve Avusturya Macaristan'ın Lloyd Acentası gemileri geliyor, hem yolcu hem de mal taşıyorlardı. XIX. yy'da fındık üretiminin artmasıyla yöre halkının başlıca geçim kaynağı olan fındık, ceviz, fasulye, tere yağ, ihraç edilen ürünler arasındaydı. Ayrıca bölgede önemli bir yer tutan balıkçılıktan iyi gelir elde edilmekteydi ve Yunanistan ile Romanya'ya balık yağı ihraç ediliyordu.⁽⁴⁰⁾ Bölgenin başlıca ihraç malları; fındık, ceviz, balık yağı, bal mumu, fasulye, pirinç, kereste ve odun, koyun ve keçi derisi vb'dir.⁽⁴¹⁾ Nitekim Trabzon Vilayet Salnamesine göre 1879 yılında şehirde, 17.250 kıyye ceviz, 210.050 kıyye pirinç, 627.611 kıyye fındık, 251.100 kıyye fasulye, 156.020 kıyye mısır üretiminin yapıldığını görmekteyiz.⁽⁴²⁾

Tirebolu'nun ithalat ürünleri ise şeker, tahıl, un, kahve, tuz, deri, tütün gibi madde-

(36) Osman Köse, "XIX. Yüzyılda Gümüşhane Madenleri", Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu, ed. Mithat Kerim Arslan ve Hikmet Öksüz, C. 1, Trabzon, Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, 2001, s. 291-294

(37) Süleyman Beyoğlu, "Tirebolu Şer'iyye Sicillerine Göre Espiye (1788-1914)", Tarihi Kültürel Özellikleri ve Gelenekleriyle Espiye Sempozyumu, ed. Ahmet Gürsoy, İstanbul, Espiye Belediyesi Yayınları, 2007, s. 64

(38) İdris Bostan, Osmanlı Bahriye Teşkilatı XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire, Ankara, TTK, 1992, s. 24-26

(39) Özgür Yılmaz, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İngiliz Konsolos Belgelerine Göre Giresun (1856-1900)", Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu, ed. Gazanfer İltar, C.1, Ankara, Önder Matbaacılık, 2009, s. 529

(40) Faruk Sümer, Tirebolu Tarihi, İstanbul, Tirebolu Kültür ve Yardımlaşma Derneği, 1992, s. 134

(41) Ayhan Yüksel, Tirebolu (Tarih-Kültür-Spor Yazıları), İstanbul, Arı Sanat Yayınevi, 2008,, s. 19

(42) Trabzon Vilayet Salnamesi 1879, haz. Kudret Emiroğlu, C. 11, Ankara, Trabzon İl ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 1999, s. 275

lerdi. İthalat ve ihracat yapılan ülkeler; İngiltere, Mısır, Fransa, Yunanistan, Romanya ve Rusya idi. Bunlardan başka İzmir'e fındık ve ceviz, Trabzon'a pirinç gönderiliyordu.⁽⁴³⁾ Ayrıca Tirebolu'da bakır ve gümüş madenlerinin olduğu ve çıkarılan madenlerin büyük çoğunluğunu Avrupa'ya gönderildiği de bilinmektedir.⁽⁴⁴⁾ İngiliz belgelerine göre 1882 tarihinde Tirebolu limanından değeri 3.000 £ olan yaklaşık 1.000 ton manganez madeni yüklenmiştir.⁽⁴⁵⁾

1858 tarihli bir belgeye göre Tirebolu'ya 300 kuruş müdür vekili ve yanlarına da 100 kuruş maaşla birer gardiyan alınması istenmiştir.⁽⁴⁶⁾ 1883 tarihli İngiliz belgelerine göre Tirebolu limanından yapılan ihracatın ürünleri ve değeri belirtilmiştir. Bu bilgiye göre Tirebolu limanından; 11.000 £ değerinde zirai ürün, 2.150 £ değerinde hayvansal ürün, 500 £ değerinde endüstriyel ürün, 3.850 £ değerinde diğer ürünler (öteberi, ufak tefek eşyalar) ve 2.000 £ değerinde madeni ürünler olmak üzere toplam değeri 19.500 £ olan ihracat yapılmıştır.⁽⁴⁷⁾

1888 tarihinde Tirebolu sahilinde bir liman dairesi yapılması gündeme gelmiştir. Bu liman dairesinin inşasının 6600 kuruşa mal olacağı ve bu dairenin altında inşa olunacak karantinahaneyi bir seneliğine peşin olarak 2600 kuruşa kiralamak isteyen bir taliplinin olduğu Tirebolu liman reisliğinden gönderilen bir not ile liman riyasetine bildirilmiş ve ne yapılması gerektiği sorulmuştur. Riyaset cevabında Tirebolu iskelesinin oldukça önemli olduğundan dolayı oraya bir liman dairesi inşa edilmesinin fayda getireceğini bildirmiştir. Ayrıca inşa masraflarının keşif sırasında belirlenen miktarı geçmemesi gerektiğini hatta tasarruf edilerek daha az masrafla inşa edilmesine çalışılmasını istenmiştir. Son olarak liman dairesini inşası için padişah iradesi talep edilmiştir.⁽⁴⁸⁾

1895 tarihli Tirebolu limanı ile ilgili bir belgenin özeti şu şekildedir: Tirebolu limanında inşasına başlanmış olan iskele rıhtımının inşa masrafı 22.183 kuruşa ulaşmıştır. Bu inşa masrafı rıhtımdan geçecek olan yolculardan ve ihraç ve ithal olunan mallardan çeşitli dereceler dahilinde alınacak olan ücretten tahsil edilecektir. Ancak hasılat 18.773 kuruş 20 paradan ibaret kalmıştır. Bu nedenle eksik kısmı rıhtım hasılatından ödenecektir. Buna ek olarak yapılan rıhtıma çarpan dalgalar deniz ulaşım araçlarının şekili olduğu mahallere çarpmaktadır. Bunun önlenmesi için iskele hizasından bir miktar daha rıhtım inşasına lüzum görüldüğü kaymakamlıktan bildirilmiştir. Bu gibi iskele ve rıhtım tesisatından alınacak vergiler belirli bir zamana hasredilmeyerek (devamlı olarak) iskelelerin bulunduğu belediye dairelerine gönderilmelidir. Olması gereken bu olduğu halde bahsi geçen vergi geçici olarak (muvakkaten) ve buradan izin alınmaksızın koyulmuştur. Bu nedenle borç kalan para ile yeniden inşasına lüzum görülen mahallin inşası ve gelecekte gerekecek tamirat masrafları kaza belediye dairesi tarafından ödenmeli

(43) Ayhan Yüksel, a.g.e., s. 19-20

(44) Faruk Sümer, Tirebolu Tarihi, ag.e., s. 135

(45) Musa Şaşmaz, Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914, C. II, Ankara, TTK, 2014, s. 697

(46) BOA, İ.. MVL., 388 / 16936, 25 Cemaziyülahır 1274 (10 Şubat 1858)

(47) Musa Şaşmaz, a.g.e., C. II, s. 838

(48) BOA, İ..DH.. 1084- 85068, 11 Ramazan 1305 (22 Mayıs 1888)

denilmiştir. Alınacak verginin toplanması ve idaresi belediye dairesine ait olacaktır. Bu durum Trabzon Vilayeti Meclis İdaresi tarafından bir mazbata ile inha olunmuştur. Vilayet meclisi bu konuda nezaretten izin istemiştir. Bu talep olumlu karşılanmış ve ek olarak belediyeye ait inşaat ve tesislerin korunmaları ve devamlarının sağlanması konusunda belediyelere yetki verilmesi uygun görülmüştür. Trabzon Vilayet Meclis İdaresinin istediği izin konusunda gerekenin yapılması için Trabzon vilayetine bir tebligat gönderilmesi işi dahiliye nezaretine havale edilmiştir.⁽⁴⁹⁾

XIX. yüzyıl sonlarında Tirebolu iskelesine mensup büyük küçük 122 yelkenli gemi bulunmaktaydı.⁽⁵⁰⁾ Tirebolu kazası 1890 tarihinde 30 yelkenliden oluşan bir filo sahipti ve bunlardan 20'si Rus bayrağı taşımaktaydı. 1902-03 tarihinde limana 104 vapur ve 64 yelkenli uğramıştır. Tirebolu limanına bağlı 23 büyük 103 küçük gemi vardı.⁽⁵¹⁾ 1898 yılında Tirebolu kazasından 3.439.700 kuruşluk ihracat yapılmış olup bunun içerisinde 1.347.500 kuruş ile fındık ön plana çıkmıştır.⁽⁵²⁾ 1900-1902 yılında ihracattan elde edilen gelir, 4.147.242 kuruş, ithalata ödenen para ise 3.299.548 kuruştur.⁽⁵³⁾ Bu bilgilerden yola çıkarak şehrin ekonomisin iyi olduğunu ve biranda böyle iyi bir ekonomik tablonun oluşacağı düşünülemeyeceğinden bu tarihlerden önce de yani 19. yy'da şehirde canlı bir ticari hayatın olduğunu söyleyebiliriz. Bu canlı ticari hayatın bir kanıtı olarak şehirde 1892 tarihinde Ticaret-Ziraat ve Sanayi odasının kurulmasını gösterebiliriz.⁽⁵⁴⁾

Bu derecede ticari hayatı olan Tirebolu limanı ile ilgili bir diğer husus, limana gelen malların iç kesimlere daha kolay taşınması konusudur. XIX. yüzyılın ortalarından itibaren Doğu Karadeniz sahillerinin uluslararası ticarete öneminin artması bölgede kara ve demiryolu yapımının gerekliliğini ortaya çıkarmıştır. Bu konuda, bölge Asya ve Avrupa arasındaki ticaret yolu üzerinde bulunması nedeniyle İngiltere ve Almanya'nın dikkatini çekmekteydi. Ayrıca bölgenin Kafkasya'ya olan yakınlığı nedeniyle Rusya ve Anadolu'da nüfuz bölgesi elde etmek isteyen Fransa da bu demiryolu yapımıyla yakından ilgiliydi. Konunun ilk olarak ortaya atıldığı 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren gündemde ilk olarak Trabzon ve Rize limanları vardı. Özellikle Trabzon limanı tarihi geçmişiyle demiryolu yapımı için tercih edilen ilk bölgeydi. Trabzon limanına en büyük rakip ise 19. yüzyılda gayet işlek bir durumda olan Tirebolu limanıdır. Tirebolu limanından Harşit Vadisi yoluyla Gümüşhane ve Erzurum'a ulaşacak hat, Trabzon-Erzurum yoluna sık sık alternatif olarak gündeme gelmekteydi. Ancak bu iki demiryolu

(49) BOA, İ.DH.. 1342- 20, 11 Recep 1314 (16 Aralık 1896)

(50) Faruk Sümer, Tirebolu Tarihi, a.g.e., s. 135

(51) Ayhan Yüksel, a.g.e., s. 43-44

(52) Necmettin Aygün, "Osmanlı Devletinin Son Zamanlarında Karadeniz'in Güney Kesiminde İktisadi Faaliyetler", Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu, ed. Gazanfer İltar, C.1, Ankara, Önder Matbaacılık, 2009, s. 415

(53) Faruk Sümer, Tirebolu Tarihi, a.g.e., s. 134

(54) Trabzon Vilayet Salnamesi 1892, haz. Kudret Emiroğlu, C. 14, Ankara, Trabzon İl ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 2005, s. 218

* Bu konu ile ilgili bkzn: Murat Küçüküçürlü, "Tirebolu Demiryolu Projeleri (Meşrutiyetten Cumhuriyet'e)", Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu, ed. Gazanfer İltar, C.1, Ankara, Önder Matbaacılık, 2009

projesi de gerek bölgenin coğrafi koşullarının olumsuzluğu ve gerek diğer nedenlerle uygulamaya konulamamıştır.⁽⁵⁵⁾

Görece

Giresun'un doğu kesiminde yer alan Görece kasabasının 1486 tarihinde gümrük resmi vergisi geliri 1100 akça, dalyan resmi ise 100 akça olarak kaydedilmiştir. 1515 tarihinde ise gümrük resmi aynı kalırken dalyan resmi 200 akçaya çıkmıştır.⁽⁵⁶⁾ Arşiv belgelerinde çok fazla belge bulunmayan Görece ticaretiyle ilgili olarak bugün ayrı bir ilçe olan Çavuşlu iskelesi ile ilgili belgeler dikkat çeker. Buna göre Görece kazası ahalisinin Çavuşlu iskelesi mahallinde bir pazar kurulması için başvuruda bulunması⁽⁵⁷⁾ ve buna ruhsat verilmesi⁽⁵⁸⁾ burada bir ticareti göstermesi açısından önemlidir. Ayrıca Çavuşlu iskelesinde kayık çekek mahallerine ev inşa edilmek istendiği ancak buna müsaade edilmemesi gerektiği (13 C 1325)⁽⁵⁹⁾ ve Görece kazasına tabi Eynesil iskelesinde bir tuz ambarı yapılmasının gerekliliği (25 S 1326)⁽⁶⁰⁾ ile ilgili belgeler geç dönemde olsalar Görece'nin deniz ticaretiyle ilgili bilgi vermeleri bakımından önemlidir.

İngiliz konsolosluk raporlarına göre Görece'nin 1883 tarihinde ihracat ürünleri ve rakamları şu şekildedir: ziraî ürünler 11,750£, hayvansal ürünler 950£, endüstriyel ürünler 350£, diğer (öteberi, ufak tefek eşyalar) 1,000£.⁽⁶¹⁾

Şarlı

Franz Taeschner'in Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı adlı kitabında, kuzey güzergahının Tokat'tan Erzurum'a olan bölümünde Tirebolu ve Trabzon arasında Şadlı, Büyük Liman ve Platana adlı duraklar belirtilmiştir.⁽⁶²⁾ Şadlı / Şarlı, hem bugün sahilde bulunan Beşikdüzü'nün eski adıdır hem de daha içeride bulunan Şalpalazarı'na adını vermiş olmalıdır. 1953 tarihine kadar birlikte anılan Beşikdüzü ve Şalpalazarı bu tarihten sonra tam teşkilatlı bucak haline gelmiştir. Bugün, Beşikdüzü'nün temelini oluşturan Şarlı, kendisine bağlı Büyükliman adlı iskelesiyle sahil önemli bir merkez haline gelmiştir.⁽⁶³⁾ Arşivlerde bulunan "Vakfikebir kazasının Şarlı iskelesinde fırıncılık yapan Torul kazasından..."⁽⁶⁴⁾ bir belge Şarlı'nın, Vakfikebir'e bağlı ve sahilde iskelesi olan bir yer olduğunu gösterir. Bu durumu destekleyen bir diğer belgede ise Trabzon'un

(55) Küçükkuşurlu, a.g.m., s. 462-464

(56) M. Hanefi Bostan, a.g.e., s. 443

(57) BOA, ŞD, 1832-30, 24 Cemaziyülevvel 1302 (11 Mart 1885)

(58) BOA, ŞD, 1834-4, 24 Cemaziyülevvel 1302 (11 Mart 1885)

(59) BOA, DH. MKT. 1185-11, 13 Cemaziyühahir 1325 (24 Temmuz 1907)

(60) BOA, BEO 3280-245957, 25 Safer 1326 (29 Mart 1908)

(61) Musa Şaşmaz, a.g.e., C. II, s. 838

(62) Franz Taeschner, Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı, çev. Nilüfer Epçeli, C. 2, 1. B., İstanbul, Bilge Kültür Sanat Yayınları, 2010, s. 59

(63) Bu konu hakkında bkz: Feridun Emecen, Doğu Karadeniz'de Bir Vadi Boyu Yerleşmesi Ağasar Vadisi: Şalpalazarı – Beşikdüzü, 1. B., Trabzon, Serander Yayınları, 2010

(64) BOA, A.MKT.UM. 535-59, 24 Recep 1278 (25 Ocak 1862)

Şarlı nahiyesinin Ceviz Dibi limanına tuz hamulesiyle müsadere olunan iki sandal hakkında verilen ilamın Hacı Temel bin Hüseyin verilmesi⁽⁶⁵⁾ ile ilgilidir. Ayrıca buradan 1883 yılında 3,000£ değerinde zirai ürün, 3,000£ değerinde diğer (öteberi, ufak tefek eşyalar) ürünlerin ihracının yapıldığı İngiliz konsolosluk belgelerinde belirtilmektedir.⁽⁶⁶⁾

Vakfıkebir/Büyük Liman

Bugün Trabzon'un deniz kıyısında küçük bir ilçesi olan Vakfıkebir ile Giresun il sınırı arasında Beşikdüzü isimli bir ilçe bulunmaktadır. Ancak söz konusu listelerde (Yusuf Halaçoğlu ve Bijişkyan) Beşikdüzü isimli bir iskele veya liman bulunmamaktadır. Listelerde Büyük Liman olarak geçen yer ile ilgili olarak ise buranın bugün Vakfıkebir adından bir ilçe olduğunu söylemek gerekmektedir. Burada Yavuz Sultan Selim'in annesinin büyük bir vakıf kurmuş ve buraya buna istinaden büyük vakıf anlamına gelen Vakfıkebir denilmiştir. Bu isim, orada yapılmış olan liman dolayısıyla Büyük Liman olarak söylenegelmiştir.⁽⁶⁷⁾ Ancak bu Büyük Liman söylemine rağmen buradaki deniz ticareti hakkında arşiv belgeleri yetersiz kalmaktadır. Konu ile ilgili tek belgeye göre burada Mumhane İskelesinin⁽⁶⁸⁾ bulunduğunu söyleyebiliriz. Ancak İngiliz konsolosluk raporları burada bir ticaretin olduğunu göstermektedir. 1883 yılında Vakfıkebir'den yapılan ihracat 8,500£ değerinde zirai ürün, 5,150£ değerinde hayvansal ürün, 2,000£ değerinde diğer (öteberi, ufak tefek eşyalar) ürünlerden oluşup toplam değeri 15,650£'dir.⁽⁶⁹⁾

Akçaabat

Trabzon merkezinin 14 kilometre batısında yer alan Akçaabat'ın eski adının Platana veya Platana olduğu belirtilmektedir. Platana kelimesi daha sonraları Polathane olarak kullanılmıştır. Burada bulunan Platana limanı, Trabzon limanına göre kuzey taraftan çok iyi muhafazalı ve kötü havalarda Trabzon limanına alternatif olarak kullanılmaktaydı. Bölgenin Osmanlılar tarafından fethinden sonra 1486 tarihli tahrirde bölgenin adının bazen Akçaabat ve bazen de Akçaova olarak geçtiği görülmektedir. İlk olarak Platana kelimesinin kökenine bakarsak bu kelimenin Latin dilinde çınar ağacı demek olan "platanus" tan geldiği söylenmektedir.⁽⁷⁰⁾ Seyyah Bijişkyan da Platana'nın çınar ağacı demek olduğu destekler ve sonrasında da buranın halkının bu ağaca taptıkları bilgisini verir. Polathane söyleminin de "demir fabrikası" olduğunu söyler. Ayrıca buranın geniş ve emniyetli limanı ile eski devirlerden beri ticaret merkezi olduğundan bahseder. Polathane ile ilgili bilgi vermeye devam eden seyyah, burada çok fazla zeytin ağacı olup nefis zeytinyağlarının üretildiğini söyler. Platana'nın biraz ötesinde pek çok

(65) BOA, ŞD., 642-35, 19 Cemaziyülevvel 1317 (25 Eylül 1899)

(66) Musa Şaşmaz, a.g.e., C.II, s. 838

(67) Bilge Umar, Karadeniz Kappadokias'ı (Pontus), İstanbul, İnkılâp Yayınevi, 2000, s. 116

(68) BOA, DH.MKT., 2064-53, 18 Cemaziyülevvel 1311 (27 Kasım 1893) (Mumhane isimli iskeleye yanaşırken aşırı dalga nedeniyle batan filikandan denize düşen yolcuların sağ salim kurtarıldığına dair...)

(69) Musa Şaşmaz, a.g.e., C.II, s. 838

(70) İlhan Şahin, "Akçaabat Adı Üzerine", Düünden Bugüne Akçaabat Sempozyumu, ed. Veysel Usta vd., Trabzon, Akçaabat Belediyesi Kültür Yayınları, 2014, s. 19

tütün tarlasının bulunduğunu ve yetiştirilen iyi tütünlerin İstanbul'a ve Rusya'ya sevk edildiğini⁽⁷¹⁾ yine seyyahımızdan öğrenmekteyiz. Evliya Çelebi seyahatnamesinde Polata pazarının anlatıldığı bölümde, buranın Trabzon'a bağlı nahiye ve subaşılik olduğu bildirilmiştir. Ayrıca, çevresinde yüzlerce kalabalık köy olduğundan buradan haftada bir pazar kurulduğu yazmaktadır. Yine bu kaynakta burada denizcilerin Polata limanı dediği, sekiz rüzgardan korunmuş, bakımlı ve büyük bir liman olduğu anlatılmaktadır.⁽⁷²⁾ Akçaabat'ın adı bazı kaynaklarda, Trabzon'un batısında yer alması ve kıyı şeridindeki tek doğal liman olması nedeniyle propontos (Pontus önü, girişi, kavşağı) olarak geçmektedir. Buranın kuruluş tarihi tam olarak bilinmese de eski devirlerden beri Irak, İran, Doğu Hindistan, Çin ve Orta Asya'dan gelen kervanlar için Trabzon'a bağlı liman ve pazar yeri olarak kullanıldığı bilinmektedir.⁽⁷³⁾

Karadeniz sahillerinde Sinop Limanından sonra en ehemmiyetli liman olarak önem kazanmaya başlayan Polathane limanı özellikle kuzey-batı yönünden gelen rüzgârlara korunaklı olduğundan zaman zaman Trabzon limanına alternatif olarak kullanılmaktaydı. Örneğin; 1405 tarihinde Trabzon'dan fındık götüren bir Cenova gemisi rüzgarlardan korunmak için burada durmak zorunda kalmıştı. 1472 tarihinde ise Trabzon'dan Ukrayna'ya doğru giden bir gemi hava muhalefeti nedeniyle bu limana sığınmak zorunda kalmıştır.⁽⁷⁴⁾ 1461'de Trabzon'un fethiyle beraber Osmanlı egemenliğine giren Akçaabat, Trabzon'un hem ticaretin hem de askeri seferlerin merkezi olarak kullanılmaya başlanmasıyla bir canlanma içine girmiştir. İpek ve Baharat Yolları'nın kuzey kolu olan Trabzon-Erzurum-İran kervan yolu Trabzon'dan Akçaabat Limanına ulaşmaktaydı. Akçaabat'ta bolca yetiştirilen üzüm ve bu üzümde elde edilen şarap ile kenevirde elde edilen ürünler Kefe, Kili, Edirne, Harput, Kemah ve Erzincan'a ayrıca Tuna İskelesi aracılığıyla da Avrupa'ya gönderilirdi.⁽⁷⁵⁾

1562 tarihli sicile göre Akçaabat nahiyesinin merkezi olan Polathane adlı yerde bir iskele bulunmakta idi ve bu iskele Hâtuniyye İmareti Evkafı'nın vakıf karyesinde bulunduğu için bu vakfa aitti. Buraya İstanbul'dan gemilerle mal getirilirdi ve bu iskenin bir emini bulunmaktaydı.⁽⁷⁶⁾

Akçaabad / Polathane ile ilgili belgelerin büyük bölümü XX. yüzyıl başları ile ilgilidir. Ancak Hicri 1277 tarihli bir belgede Hocabey'e eşya götürürken bozulan Rus ticaret gemilerinin Polathane Limanına çekildiği, burada tamir edildikten sonra işlerine dönmeleri engellenerek zarara uğratıldığı⁽⁷⁷⁾ bilgisi vardır. Hicri 1280 tarihli bir belgede ise Trabzon tüccarından Boloroğlu Banife'nin nizama aykırı tuz yükünden dolayı Polathane Limanında

(71) P. Minas Bijşkyan, a.g.e., s. 40

(72) Evliya Çelebi, Seyahatname, haz. Zekeriya Kurşun vd, 2. Kitap, 1. B., İstanbul, YKY, 1999, s. 47

(73) Yasemin Nemlioğlu Koca, "Akçaabat Limanı'nın Tarihsel Gelişimi ve Deniz Ticareti", Düünden Bugüne Akçaabat Sempozyumu, ed. Veyssel Usta vd., Trabzon, Akçaabat Belediyesi Kültür Yayınları, 2014, s. 349

(74) Ali Mesut Birinci, "Polathane (Akçaabat) Limanı'nın Tarihi Önemi ve İskele İnşası (1911)", Düünden Bugüne Akçaabat Sempozyumu, ed. Veyssel Usta vd., Trabzon, Akçaabat Belediyesi Kültür Yayınları, 2014, s. 211

(75) Nemlioğlu Koca, a.g.m., s. 354

(76) M. Hanefi Bostan, a.g.e., s. 447

(77) BOA, HR. MKT., 375-93, 20 Şevval 1277 (1 Mayıs 1861)

tevkif edildiğini⁽⁷⁸⁾ yazmaktadır. Diğer kayıtlar ise iskele inşaatı ile ilgili olup 1913 tarihinde Akçaabad kazası merkezinde Polathane Limanı'nda demir bir iskele inşası ile ilgilidir.⁽⁷⁹⁾

Sürmene

Sürmene ilçesinin eski adı olarak geçen Psoron Limen tabiri Trabzon ile Rize arasında bir limanı tabir eder. Bir başka kaynakta ise Yssou Limen olarak geçen ilçenin Bizans dönemindeki adı Sourmaina'dır.⁽⁸⁰⁾ Bu ilçenin adının kökeni ile ilgili bir diğer görüş ise buranın eski adının Humurgan olduğunu fakat daha sonra buraya güzellik anlamına gelen Sürmene denildiğidir. Bugün Sürmene çarşısının bulunduğu yer olan Çarşı Mahallesi olan Humurgan, Sürmene'den daha eskidir.⁽⁸¹⁾ Sürmene hakkında bilgi veren seyyah Bijişkyan, buranın çok iyi bir limanı olduğu ve buraya kışın birçok geminin uğradığını yazar. Ayrıca burada üretilen yağların çok meşhur olduğunu ve İstanbul'a hediye olarak gönderildiği bilgisini de verir. Burada her Pazar günü pazar kurulduğundan bahseden seyyahımız, buraya Bayburt'tan buğday getirildiğini, Sürmene'den çıkan yunus balığı yağının kandil yağı olarak kullanıldığını ve bu yağın burası için ticaret kaynağı olduğunu bildirir.⁽⁸²⁾

Yukarıda Tirebolu bölümünde de verildiği gibi Sürmene limanında bir 300 kuruş maaş ile bir karantina müdür vekili ve yanlarında 100 kuruş maaşla bir gardiyan tayin olunması istenmiştir.⁽⁸³⁾ Hicri 13105 tarihli bir belge Sürmene'nin ticaret tarihi açısından son derece önemlidir. Bu belgeye göre ticari gemilerin Sürmene limanına gece sakıncasız yanaşabilmesi için Araklı köyünde yeniden bir fener inşa edilmesi için başvuruda bulundukları görülmektedir.⁽⁸⁴⁾ 1315 tarihli belgede ise Sürmene limanında fener bulunmaması nedeniyle her sene fırtınalı havalarda mallarının zarar gördükleri ve bu nedenle Sürmene'ye bir fener konulması hususun ticaret gemileri kaptanları tarafından yeterli imza bulunan bir arzuhal Bahriye Nezaretine gönderilmiştir.⁽⁸⁵⁾ Deniz fenerlerinin kurulması ile ilgili bu belgeler Sürmene Limanı'ndaki ticari hareketliliği göstermesi açısından önemlidir. Bu çıkarımımızı destekler nitelikteki bir sonraki belge ise Sürmene'ye Batum'dan hayvansal maddelerin geldiğini göstermektedir. Buna göre bu hayvansal maddelerin hastalısız olduğuna dair geldikleri yerden şahadetnamele- rin gümrüklere gösterilmesi veya bu maddelerin bir süre ithal olunmaması gerektiği bildirilmektedir.⁽⁸⁶⁾

(78) BOA, MVL, 668-25, 12 Şevval 1280 (21 Mart 1864)

(79) BOA, BEO, 4146-310895, 13 Rebiyülewel 1331 (20 Şubat 1913) / 4160-311973 27 Rebiyülahir 1331 (5 Nisan 1913)

(80) Bilge Umar, a.g.e., s. 140

(81) Mehmet Bilgin, Sürmene Tarihi, 1. B., Sürmene Belediyesi Kültür Yayınları, İstanbul, 1990, s. 27

(82) P. Minas Bijişkyan, a.g.e., s. 60

(83) BOA, İ.. MVL., 388 - 16936, 25 Cemaziyülahir 1274 (10 Şubat 1858)

(84) BOA, DH. MKT. 1535-48, 15 Zilhicce 1305 (23 Ağustos 1888)

(85) BOA, BEO, 1056-79147, 27 Recep 1315 (22 Aralık 1897)

(86) BOA, DH. MKT. 2186-124, 27 Zilkade 1316 (8 Nisan 1899)

* Bölgede 19. Yüzyılın başlarından ortalarına kadar karışıklıklar yaşanmıştır. Bknz. Mehmet Bilgin, a.g.e.

1832-34 tarihleri arasında yaşayan isyanlar' sonucu mevcut Sürmene çarşısı dağıtılmış ve bunun yerine Humurgan köyünde haftada bir gün Pazar kurulmaya başlanmıştır. Bu pazar daha sonra gelişerek bir çarşı hüviyetine bürünmüştür. Böylece Sürmene'nin ticari potansiyeli bu çarşıda toplanmış ve Humurgan giderek bir ticaret merkezi halini almıştır. Zamanla ticari faaliyetler daha da artmış olacak ki 1906 tarihinde Humurgan Kasabasında bir iskele inşa edilmiştir.⁽⁸⁷⁾

Of

Doğu Karadeniz'de Rize'nin batısında bulunan bu yerleşim yerinin adı görünüşte Türkçe olsa da eski adının Opius ve Pityusa olduğu söylenir. Pityusa tabiri ise Hellen dilinde "çamlı, çamları bol" demektir. Opius diye yazılan sözcüğün aslı ise Hellen dilinde "yılanlı, yılanı bol" anlamına gelen Ophioussa olmalıdır. Bu nedenle Of kelimesi, Rumcada yılan anlamına gelen "ofis" kelimesinin kısaltılmış şekli olabilir. İlçeye bu adın verilmesinin nedeni olarak da Of yollarının yılanı benzer şekilde dolambaçlı olması gösterilir. Ayrıca Of'ta denize akan çayın ilkçağdaki adı Ophiouss olması ve burada bir iskele yerleşimi bulunması da adın menşei hakkında bilgi verebilir. Buranın Bizans dönemindeki adı ise Ophis idi.⁽⁸⁸⁾ Bijişkyan da Of'un adının kökeni için dolambaçlı yol hikayesini tekrarlar ve buranın Sürmene'nin 18 mil uzağında olduğu kaydeder. Seyyah, buranın limanının uygunsuz olduğunu ve gemilerin Solaklı, Ortapazar, Eskipazar ve Aspet denilen yerlerde durakladığını da bildirmektedir.⁽⁸⁹⁾

Yukarıdaki iskeleler listesine göre bu yerleşim yeriyle ilgili Manor (Moroz) ve Of iskeleleri bulunmaktadır. Bugün Of, Solaklıderesi diye bilinen akarsuyunun kenarında sahil kıyısında yer almaktadır. Bölgenin tahririni içeren ilk belge ise 1486 tarihli olup, defterde Of kalesi adlı bir yerden söz edilir. 1515 tarihli bir defterde ise, Of'ta 40 dükkan ve mahzen bulunduğu ve bunların beşer akçe karşılığı kiralandığı bilgisine ulaşılmaktadır. Bu bilgi XVI. yüzyılda burada canlı bir ticari hayatın olduğunu göstermesi açısından önemlidir.⁽⁹⁰⁾

Moroz, ile ilgili ilk bilgilere bakacak olursak buranın adı XVI. yüzyıla ait tahrir kayıtlarında Of'un Kalipravel kesimine bağlı bir köy olarak geçmektedir ve şehrin nüfusunun çoğunluğu gayrimüslimlerden oluşmaktadır. Bu nedenle burası bir pazar yeri olmasına rağmen burada bir cami bulunmaktadır ve bu özelliğini XVII. asrın ikinci yarısına kadar sürdürmüştür. 1653 tarihli cizye kayıtlarında köyün nüfusunda azalma olduğu ve gayrimüslimlerin 11 haneye düştükleri bilgisi yer almaktadır. XVIII. yüzyılda ise burası hem iskele hem de bir pazar yeri olarak öne plana çıkarken ayrıca Cuma kılınabilecek bir caminin varlığından da söz edilir. Moroz ile ilgili 1711 tarihli bir belge burada, eskiden beri pazarının kurulduğu bir iskelenin, bir çok dükkan, malların depolandığı mahzenler, cami, mahkeme ve hamamlardan başka bazı vakıf binalarının

(87) BOA, İ.DH., 1445-28, 4 Rebiyülahir 1324 (28 Mayıs 1906) / BEO, 2842-213117, 10 Rebiyülahir 1324 (3 Haziran 1906)

(88) Umar, Türkiye'deki Tarihî Adlar, a.g.e., s. 609

(89) Bijişkyan, a.g.e., s. 60-61

(90) Feridun Emecen, "Of Kasabasının Ortaya Çıkışı Üzerine Notlar", Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi, ed. Veyssel Usta, Sa. 1, Trabzon, Serander Yayınları, Güz 2006, a.g.m., s. 46-48

olduğunu ispatlar. Bu belgeden anlaşıldığı üzere Moroz hem iskele-pazar yeri hem de bu ticari hareketliliğiyle kazanın merkezi idi. Aynı belgenin ikinci kısmında, Of kazası sakinlerinden Piri Çavuşoğulları Hasan ve Mustafa'nın yörede etkili kişiler oldukları ve kendi oturdukları Palık/Balek (bugün Kırıyık) köyünü bir pazar yeri haline getirdikleri böylece birbirine yakın iki yerde iki pazar yerinin olduğu hükümet merkezine şikayet edildiği bilgisine ulaşılır. Söz konusu mesele geçici olarak çözüldüyse de Palık pazarı son iki ay içinde yeniden faaliyete geçmiş ve bu durum XIX. asrın ortalarına kadar devam etmiştir. Daha sonra Of halkı Baltacıderesi deresi kenarında olan Palık köyünde bir pazar kurulması ve binalar yapılması dair izin verilmesini talep etmiş ve bu istek kabul edilmiştir. Baltacıderesi (Of) ve Solaklıderesi (Moroz) arasındaki pazar yeri rekabeti pazarların değişik günlerde kurulmasıyla devam etmiştir. 1834 tarihli belgeden, Moroz pazarının Pazar günü Of pazarının ise Çarşamba günü kurulduğu öğrenilmektedir. Sonuç olarak Of'un merkezinin önce Solaklıderesi ağındaki pazar yeri olan Moroz etrafında kurulduğu daha sonra Baltacıderesi mevkiine naklettiği ancak XIX. yüzyılda tamamen Solaklıderesi tarafına kaydığı ve Moroz adının unutulup Of ismiyle anılmaya başlandığı ortaya çıkmaktadır.⁽⁹¹⁾

Posta Telgraf Nezareti ile Dahiliye Nezareti arasındaki yazışmalarda buranın ticaret için önemli bir yer olmadığı ve buraya diğer vapur şirketlerinin dahi uğramadığı bildirilmiştir. Ancak posta işlerinin aksamaması için Of kasabası iskelesine posta vapurlarının uğraması gerektiği bildirilmiştir.⁽⁹²⁾ Ayrıca, Rus sancağı taşıyan bazı küçük vapurların Batum, Hopa, Arhavi, Atina, Rize, Of ve Sürmene iskeleleri arasında gidip gelerek pasaportsuz şahıslarla silah ve kaçak mal taşıdıklarından dolayı bu sahillerin kontrol edilmesi gerektiği bildirilmiştir.⁽⁹³⁾

Atina (Pazar)

1486 yılında Atina kazasındaki iskele gelirinin bir kısmı (600 akça) mukataaya bir kısmı da (400 akça) âdet-i iskele olarak kaydedilmiştir. 1515 tarihinde iskele mukataası 800 akça, kıst-ı iskele ma'a dalyan gelirinin toplamı da 200 akça olarak kaydedilmiştir. 1581 tarihinde ise kazanın "selamet-i geştihâ" ile sandal resminin 10.000 akça idi.⁽⁹⁴⁾ Yücel Özkaya, XVIII. Yüzyılda Trabzon'un Genel Durumu başlıklı makalesinde, Trabzon'da en önemli ticaret iskelesi olarak Atina'nın dikkat çektiğini belirtmiştir.⁽⁹⁵⁾

Atina iskelesi ile ilgili olarak çok fazla belge bulunmasa da belgeler daha çok 19. yüzyılın ikinci yarısından sonrası hakkında bilgi verir. 1858 tarihli bir belgeye göre Lazistan sancağı dahilinde Batum'a eklenmek üzere Atina iskelesinde bir karantina teşkilatı kurulması istenmiştir.⁽⁹⁶⁾ Atina kazasının Radaşın (muhtemelen bugünkü Ar-

(91) Emecen, "Of Kasabasının...", a.g.m., s. 48-53

(92) BOA, DH. MKT., 753-4, 28, Cemaziyülevvel 1321 (22 Ağustos 1903)

(93) BOA, DH.TMIK.M., 139-37, 28 Zilkade 1320 (26 Şubat 1903)

(94) M. Hanefi Bostan, a.g.e., s. 445

(95) Yücel Özkaya, "XVIII. Yüzyılda Trabzon'un Genel Durumu", I. Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi, ed. Mehmet Sağlam vd., Samsun, 19 Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi, 1988, s. 137

(96) BOA, İ.DH., 411-27215, 28 Muharrem 1275 (7 Eylül 1858)

daşen) iskelesine tuz indirildiğine dair bir belge ise bölgede tuz ticaretinin yapıldığını göstermesi açısından önemlidir. 1319 tarihli bir belgede ise Atina kazası halkı, tuz tedarikinde zorluklar yaşadıkları gerekçesiyle Arhiş-Erhiş (Ardeşen) iskelesinde bir tuz anbarı inşası talebinde bulunmuş⁽⁹⁷⁾ ancak 1320 tarihli belgede bu talebin Duyun-ı Umumiye Komiserliğince uygun görülmediği Trabzon Vilayetine bildirilmiştir.⁽⁹⁸⁾ Ardeşen iskelesinde bir posta şubesi açılması⁽⁹⁹⁾ buranın Atina kazası için önemli bir ticaret mekanı olduğunu göstermesi açısından önemlidir.

Hopa

Hopa iskelesinin ticaretini gösteren belge, burada ticaretin ayrıntılarından çok buraya karadan ve denizden hastalıklı yerlerden insan ve eşya geldiği için bu iskele geçici bir süre karantinada tutulmuştur.⁽¹⁰⁰⁾

Bu belge Hopa'nın geniş bir hinterlandı olduğunu göstermesi açısından önemlidir. Bu belgeden sonra ise yine karantina süresi ile ilgili belgelerin bulunması Hopa'nın uzak yerlerle olan ticaretinin varlığını göstermektedir. Hopa iskelesine Rusya'nın Don Nehri üzerinden gelen mallara uygulanacak karantina süresi hakkındaki 1309 tarihli Şehremâneti Celilesine ve Zabtîye Nezâret-i Aliyyesine gönderilen belge şu şekildedir. "Taygan Ve Rostof'tan gelenler hakkında mevzu' olan on gün karantina kemâ-kân icrâ olunmak üzere kireç dâhil olduğu hâlde Bahr-i Azak ve Novorozoski ile Poti dâhil olarak bu iki mahal beyinde bulunan Bahr-i Siyah muvâredâtı hakkında müttehiz bulunan karantinanın yirmi dört saate ve Batum dâhil olmak üzere oradan Hopa'ya kadar olan sevâhilden gelenlere karşı mer'î olan on gün karantinanın beş gün tenzîliyle mezkûr karantinaların Sinop tahaffuzhânesinde îfâsı ve Giresun Limanı'ndan gelenler hakkında mevzu' olan karantinanın dahi kezâlik yirmi dört saate tenzîliyle beraber mahall-i mezkûrdan geleceklerin Kavak tahaffuzhânesinde şiddetli muâyene-i tibbiyeye tâbî tutulması ve ta'dîlât-ı mezkûrenin 19 Teşrinievvel sene [1]309 târihinden i'tibâren çıkıp geleceklere şâmil bulunması Meclis-i Sıhhiye kararı iktizasından bulunduğu şeref-vârid eden 21 Teşrinievvel sene [1]309 târihli tezkere-i sâmiye-i sadâret-penâhîde emr ve izbâr buyurularak keyfiyet îcâb edenlere tebliğ ve iş'âr kılınmış olmağla emânet-i celilerince ana göre iktizasının îfâsına himem."

Buna cevaben Dahiliye Nezaret-i Celilesine "Rusya'nın Bahr-ı Siyah sevâhilinde kâin ekser mahallerde bir hayli zamandan beri kolera illetinden eser görülmeyip Bredyanik'de eylül-i rumînin altısından ve Novoroziski'den Poti'ye kadar olan sevâhilde şehir-i mezkûrun yedisinden ve Batum'da dahi on ikisinden beri illet-i mezkûreden vukûât zuhur etmemiş olduğu ve fakat Don Nehri üzerinde kâin Taygan ve Rostof şehirlerinde kolera el-yevm icrâ-yı ahkâm etmekde bulunduğu iş'ârât-ı resmîyeden anlaşılmasına mebnî Taygan ve Rostof'dan gelenler hakkında mevzu' olan on gün karantinanın kemâ-kân icrâ olunmak üzere kireç dâhil olduğu hâlde Bahr-i Azak ve Novorozoski ile Poti

(97) BOA, DH. MKT., 2544-92, 2 Recep 1319 (15 Ekim 1901)

(98) BOA, DH.MKT., 648-42, 9 Zilkade 1320 (7 Şubat 1903)

(99) BOA, DH. MKT., 2500-82, 2 Rebiyülevvel 1319 (19 Haziran 1901)

(100) BOA, A.MKT.MHM., 5-18, 29 Cemaziyülevvel 1264 (3 Mayıs 1848)

dâhil olarak bu iki mahal beyinde bulunan Bahr-i Siyah muvâredâtı hakkında müttehiz bulunan karantinanın yirmi dört saate ve Batum dâhil olmak üzere oradan Hopa'ya kadar sevâhilden gelenlere karşı mer'î olan on gün karantinanın beş güne tenzîliyle mezkûr karantinaların Sinop tahaffuzhânesinde icrâsı ve Giresun Limanı'ndan gelenler hakkında mevzu' olan karantinanın dahi yirmi dört saate tenzîliyle beraber mahall-i mezkûrdan geleceklerin Kavak tahaffuzhânesinde şiddetli muâyene-i tıbbiyeye tâbî tutulması ve ta'dilât-ı mezkûrenin 19 Teşrinievvel sene [1]309 târihinden i'tibâren çıkıp geleceklere şâmil bulunması husûslarına Meclis-i Umûr-ı Sıhhiyece karâr verilerek muktesebâtı ifâ kılındığı Sıhhiye Nezâret-i Celilesinden bâ-tezkere iş'âr kılınmış ve îcâb eden düvellere bildirilmiş olmağla nezâret-i celilelerince de icrâ-yı îcâbına himmet buyurulması siyâkında tezkere-i senâverî terkîm kılındı efendim⁽¹⁰¹⁾" belgesinden karantina süresi ve Hopa ile ticari bağı olan yerler hakkında bilgi edebilmekteyiz. Buna göre Karadeniz'in Rusya sahillerinde Taygan, Rostof, Azak Denizi, Poti, Batum, Giresun gibi yerlerden gelen gemilerle ilgili karantina süreleri hakkında Meclis-i Sıhhiye tarafından bazı kararlar alınmıştır. Buna cevaben Rusya'nın Karadeniz sahillerinde uzun zamandır koleranın olmadığı ancak Taygan ve Rostof'da koleranın halen var olduğuna dikkat çekilmiş ve buradan gelen gemiler için kireç uygulaması dahil karantinanın 10 gün olmasına, Azak Denizi ve Poti tarafından gelenler için 24 saat olması istenmiştir. Batum ve Hopa arasından gelenler için 10 günlük sürenin 5 güne inmesi, Giresun limanından gelenler için ise 24 saat olması yönünde görüş bildirilmiştir. Bu kararlar Sıhhiye Nezâreti tarafından onaylanmıştır.

Diğer Küçük İskeleler

Doğu Karadeniz kıyısında pek çok küçük liman ve iskele bulunduğu bahsetmiş-tik. Buna göre, Boğacık, Giresun'un üç mil batısında kışın üç geminin sığınabileceği iyi bir limandır. Bu sahil kesiminde bahsedilmesi gereken önemli yer ise Yoros Burnu'dur. Bijişkyan, "Bu burunun varlığı Akçakale ve Plantana (Polathane) limanlarını çok tehlikeli olan batı rüzgarlarına karşı korumaktadır. Bu limanlar koyun içindedir, burnun yanında ise küçük İncirli limanı vardır", diye belirtir. Ayrıca koyun içinde yer alan bu limanlar hakkında ayrıntılı bilgiler de verir. Buna göre Akçakale doğu rüzgarına karşı da emniyetli bir limandır. Devrend, geniş bir koya sahip olsa da güvenli bir liman değildir.⁽¹⁰²⁾

Seyahatnamenin üçüncü bölümünde yer alan limanlardan Kovata, Çömlekçi'nin altı mil uzağında yazlık bir limandır. Trabzon gemileri yazın bu limana yanaşır ve buranın meşhur fındığı ile yüklenir. Soğuksu limanı ise iyi bir limandır. Laroz ise ufak bir limana sahiptir. Arkava diye tabir edilen Arhavi limanı ise ufak taşıtların durduğu basit bir yerdir. Kayıklar için işlek bir yer olan limanın halkı genelde Lazlardan oluşsa da burada Gürcü tacirler de vardır. Hopa da ufak taşıtların uğradığı küçük bir limandır.⁽¹⁰³⁾

(101) BOA, DH.MKT, 163-37, 26 Rebiyülahir 1311 (6 Kasım 1893)

(102) Bijişkyan, a.g.e., s. 38-40

(103) Bijişkyan, a.g.e., s. 60-64

OSMANLI MİNYATÜRLERİNDEKİ GEMİBAŞ FIGÜRLERİ

BEYDİZ, Mustafa Gürbüz*

Gemibaş Figürlerinin Kısa Tarihsel Gelişimi

İnsanoğlu tarih sahnesine çıktığı ilk günden itibaren ekonomik, iklimsel ve sosyal nedenlerden dolayı sürekli göç etmiştir. Göç yolları üzerinde önüne çıkan tüm engelleri de aşma gayretinde olmuştur. Bu engellerden bazıları da su yatakları, göller, nehirler, denizler ve okyanuslardır. Çağın ilerlemesine paralel olarak karşılaşılan bu kütleli sular insanoğluna suyu hükmetme mücadelesi içinde yeni teknikler geliştirmesine olanak sağlamıştır.

Zaman içinde sandal, kayık, yelkenli ve makine gücüyle hareket eden su ulaşım taşıtlarını icat etmiş, bu taşıtlarla farklı coğrafyalar keşfetmiş, ticaretini geliştirmiş ve donanmasına güç katmıştır.

İnsanoğlu zamanla ürettiği su ulaşım taşıtlarını inançları veya estetik kaygıları doğrultusunda süsleme gayretinde olmuştur. Küçük bir kayıktan tonlarca ağırlıktaki kalyonlara kadar bu süslemeler son derece zarif bir biçimde işlenmiştir. Bu anlamda zanaatkarlar sınıfı ortaya çıkmıştır. Estetik açıdan göze daha hoş gelen geometrik, bitkisel ve zoomorfik motifleri, su ulaşım taşıtlarının farklı yerlerine sembolik anlamda güç kattığına inandıkları şekilde betimlemişlerdir.

Gemibaş figürleri de sembolik anlamda gemilere güç göstergesi ile koruyuculuk vasıfları çerçevesinde yerleştirilmiştir. Bu geleneğin farklı kültürlerde değişik zamanlarda ortaya çıktığı söylenebilir.

İlk örneklerine Mezolitik çağda Sibiry'a'da Onega Gölü kıyısında bulunan kaya resimlerinde görmek mümkündür. Dönem itibarıyla faunal hayat insanoğlu tarafından ayrı bir kutsallıkla kabul edilmiştir. Bu nedenle çevrelerindeki doğal faunal yaşama ait bazı hayvanlar kendileri için kutsal sayılmış, yaşamlarının devamını sağlayıcı ve koruyucu ruhların onlarla bütünleştiği inancıyla yaşamlarının her noktasında onların varlığına ihtiyaç duymuşlardır. Pagan kültürlerde daha çok karşılaşılan bu durum totemleştirilerek kayık veya gemi süslemeciliğinde kullanılmıştır. Bu dönem ve bölgede kült hayvanları arasında ilk dikkati çeken geyiktir.



Resim 1: Onega Gölü kenarındaki kaya resimlerinde görülen geyik biçimli gemibaş figürlü kayık tasviri⁽¹⁾

* Yrd. Doç. Dr., Çankırı Karatekin Üniversitesi, Güzel Sanatlar Fakültesi, Temel Sanat Bilimleri Bölümü, beydiz@gmail.com

(1) Per Gierløff KLEM, "Study Of Boat Figures in Alta Rock Art and Other Scandinavian Locations", Master Thesis in Archeology at the University of Oslo, Department of Archeology, Conservation and History, Oslo, 2010, s.46

Geyik, Proto-Türkler arasında da kutsal sayılmış önemli hayvanlardan biridir. Öyle ki şamanizmde şamanın bazen geyik donuna büründüğü bilinmektedir ve şaman davullarında da rastlanılmaktadır. Göktürk efsanelerinden birinde de geyik, deniz tanrıçası olarak anlatılmıştır.⁽²⁾

Tarihi çağların başladığı bölge olan Mezopotamya'daki kültürleri şekillendiren Dicle ve Fırat nehirleri üzerinde de su ulaşım taşıtlarının aktif bir şekilde kullanıldığına dair saray ve tapınakların duvarlarına işlenmiş tasvirler yer almaktadır. Burada dikkati çeken husus kayıklarda kullanılan gemibaş figürlerinin at biçimli olmasıdır. Yapılan araştırmalarda atın Mezopotamya'da M.Ö. 2000'lerde binek hayvanı olarak kullanıldığı bilinmektedir.⁽³⁾



Resim 2: Fenike liman kentleri Sidon ve Tyre'den haraç alımını gösteren tasvirler⁽⁴⁾



Resim 3: Khorsabad Sarayı at biçimli gemibaş figürlü kayık tasviri (M.Ö. 700)⁽⁵⁾

Eski Mısır uygarlığı Nil nehrinin varlığıyla şekillenmiştir. Hem Nil nehrinin varlığı hem de Akdeniz'e kıyısı olması itibarıyla su ulaşım taşıtları Mısır'a önemli bir güç katmıştır. Mısır Krallar Vadisi'nde Medinet Habu tapınağında⁽⁶⁾ bulunan ve Pelesium deniz savaşını anlatan (M.Ö. 1180) tasvirlerde gemibaş figürü olarak aslan tercih edilmiştir.⁽⁷⁾ Aslanın ağzında bir insan başı bulunmaktadır. Aslanın, sembolik anlamda gücün ve kudretin timsali olarak kullanılmış olduğu düşünülebilir.

* Yrd. Doç. Dr., Çankırı Karatekin Üniversitesi, Güzel Sanatlar Fakültesi, Temel Sanat Bilimleri Bölümü, beydizg@gmail.com

(1) Yaşar ÇORUHLU, *Türk Mitolojisinin Ana Hatları*, İstanbul, Kasım 2012, s.166

(3) Samuel Noah KRAMER, (Çev. Muazzez İlmiye ÇİĞ), *Tarih Sümer'de Başlar*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1998, s.111

(4) Veli SEVİN, *Assur Resim Sanatı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2010, s.67

(5) Cecil TORR, *Ancient Ships*, Cambridge, 1895, Tablo 2, Resim 9

(6) Gregory Phillip GILBERT, *Ancient Egyptian Sea Power and The Origin Of Maritime Forces*, Australia, 2008, s.36-37

(7) Hans Jürgen HANSEN, Clas Broder HANSEN, *Ships' Figureheads*, USA, 1990, s.17



Resim 4: Mısırlı denizcilerin düşman gemisine çıkartma sahnesi⁽⁸⁾

Antik Yunan medeniyeti ise özellikle M.Ö. 5 ile 3. Yüzyıllarda gemilerin pruvalarına göz motifi çizilmiştir.⁽⁹⁾ Bunu yapılma amacının geminin insan gibi önünü görmesi, gemiyi tehlikelerden uzak tutmasına yönelik bir inançla yapıldığı söylenebilir. Günümüzde hala Portekiz ve Yunan balıkçılarına ait kayıklarda bu tür motiflere rastlanılmaktadır. Son derece ileri navigasyon ve solar sistemlerinin olduğu bir çağda yaşıyor olmamıza rağmen bu tür motiflerin hala varlığını sürdürüyor olması geleneksel açıdan bazı deniz kültürüne ait inanış biçimlerinin değişmediğinin kanıtıdır.



Resim 5: Yunan triremlerinin pruvasında kullanılan göz motifi⁽¹⁰⁾

Anadolu arkeolojisinde Orta Tunç Çağı'nda Kayseri Kültepe Kaniş'te "Karum" adında ticaret merkezleri kuran Asurlular yazılı tabletler yanında birçok kültürel eser bırakmışlardır. Hem yerel hem de Mezopotamya'dan gelen ticari ürünlerle birlikte bazı inanış biçimleri de Anadolu'ya taşınmıştır. Kültepe'de yapılan arkeolojik araştırmalarda

(8) Shelley WASCHSMANN, (Ed. Robert GARDINER), *The Age Of The Galley*, London, 1995, s.33

(9) Troy Joseph NOWAK, *Archaeological Evidence For Ship Eyes: An Analysis Of Their Form And Fuction*, Unprinted Master Of Arts Thesis, Texas A&M University, Texas, May 2006, s.2

(10) Troy Joseph NOWAK, s.86

pişmiş topraktan imal edilmiş bazı kayık formlarına rastlanılmıştır. Bu kayık biçimli ve olasılıkla ritüel kaplar olarak değerlendirilen eserlerde gemibaş figürleri yer almaktadır. Bunların o dönem için yine su kültürüyle alakalı objeler olduğu söylenebilir. Aşağıdaki örnekte görüldüğü üzere koyu renkte dama tahtası motifli borda süslemesi bulunan deve tüyü zemin rengindeki kayıkta iki insan figürü bulunmaktadır. Aynı zamanda koç başı biçimli gemibaş figürü de dikkati çekmektedir. Bu obje bugün Ankara Anadolu Medeniyetleri Müzesi'nde sergilenmektedir.



Resim 6: Koç başı biçimli gemibaş figürü bulunan pişmiş toprak kayık formu

Avrupa gemilerinde ilk örneklerine XV. yüzyılın sonlarında ve XVI. yüzyılda rastlanılan gemibaş figürlerinin yayılımı Osmanlı coğrafyasına kadar gelmiştir. 1628 yılında inşa edilmiş olan ve bugün İsveç Stockholm'de Vasa Museum'da sergilenen Vasa gemisine ait aslan biçimli gemibaş figürü bu konudaki en güzel somut örneklerden birini oluşturmaktadır.

Osmanlı Devleti, XVIII. yüzyılda kullandığı bazı gemilerine “Siyah Arslan Başlı”, “Maî Arslan Başlı” gibi isimler vermiştir⁽¹¹⁾, dolayısıyla gemibaş figürlerinin gemilere ait isimlerde önemli bir rol oynadığı da görülmektedir.

Osmanlı Minyatürlerindeki Gemibaş Figürleri

XVI. Yüzyıl

Osmanlı geleneksel sanatlarının çok önemli bir bölümünü oluşturan minyatürler nakkaşların üstün becerisiyle bütünleşmiştir. XVI. yüzyıl minyatür sanatı içinde peygamberlere ait olayların anlatıldığı Zübdetü't-Tevârih'te rastladığımız Nuh'un gemisi tasvirlerinde gemibaş figürü olarak horoz başının tercih edildiğini görmekteyiz.

Horoz, Türk-İslam sanatları içindeki sembolik anlamının onun ötüşünün tan ağarmasını haber vermesiyle alakalı olduğu ifade edilmiştir. Böylece gecenin karanlık ruhlarının kovulmasını sağladığına inanılmıştır. Aynı zamanda, cesaret, savaşkanlık, dürüstlük, nezaket, şeytanı defetme gibi vasıflarının olması onun bu kavramların sembolü olarak algılanmasını sağlamıştır.⁽¹²⁾

(11) İdris BOSTAN, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, İstanbul, Nisan 2005, s.428

(12) Oya KIZILDAĞ ATILA, “Minyatür Sanatındaki Hayvan Figürlerinin Sembolik İfadeleri, *Sanat ve Tasarım Dergisi*, C.1, S.2, 2011, s.38



Resim 7: Zübdetü't-Tevârih horoz biçimli gemibaş figürlü Nuh'un gemisi tasviri⁽¹³⁾

Yukarıdaki örnekte görüldüğü üzere Nuh peygamber gemiyi yeke dümeniyle idare etmektedir ve geminin alt güvertelerinde kutsal kitaplara uygun olarak anlatılmaya çalışılmış çeşitli hayvanlar bulunmaktadır. Ancak, kutsal kitaplarda bahsedilmediği şekilde gemibaş figürü horoz başı şeklinde betimlenmiştir.



Resim 8: Zübdetü't-Tevârih horoz biçimli gemibaş figürlü Nuh'un gemisi tasviri⁽¹⁴⁾



Resim 9: Zübdetü't-Tevârih horoz biçimli gemibaş figürlü Nuh'un gemisi tasviri⁽¹⁵⁾



Resim 10: Kemanü'd-Dünya'da çizilmiş horoz biçimli gemibaş figürlü olan Nuh'un gemisi tasviri⁽¹⁶⁾

XVII. Yüzyıl

XVII. yüzyılda ilk dikkati çeken minyatür örnek, II. Osman'ın Baştanda-i Hümayun'da tasvir edildiğidir. Şimdiye kadar alışık olunmadığı üzere mitolojik bir grifon gemibaş figürü olarak betimlenmiştir. Grifon, dört ayaklı, kuyruklu ve yedi yılan başlıdır. Günümüzde İstanbul Deniz Müzesi'nde sergilenen örneklerde bu tarz bir gemibaş figürü bulunmamaktadır.

(13) Metin AND, *Minyatürlerle Osmanlı-İslam Mitologyası*, İstanbul, 2007, s.105

(14) Metin AND, s.108

(15) Metin AND, s.109

(16) Ülker ERKE, Hasan Ali GÖKSOY, *Minyatürde Gemiler*, Ankara, 1999, s.50



Resim 11: II. Osman'ın grifon gemibaş figürlü baştarda-i hümayunu⁽¹⁷⁾

Şehname-i Nadiri'de çizilmiş olan II. Osman'ın bu sefer saltanat kayığına ait olan örnek yine farklılık göstermektedir. Burda da yine fantastik veya mitolojik olarak yorumlanabilecek bir grifon bulunmaktadır. İki adet olan grifonlar kanatlı ve gagalıdır. Vücutları pullu olarak işlenmiştir ve kanatları ejder kanatlarını andırmaktadır. İstanbul Deniz Müzesi'nde ejder biçimli somut figürlerin varlığı bilinmektedir.



Resim 12: II. Osman'ın grifon biçimli gemibaş figürü olan saltanat kayığı⁽¹⁸⁾

Hız. Nuh'a ait gemi tasvirleri bu yüzyılda da görülmektedir. Ancak bu yüzyılda Nuh peygambere ait çizilen gemiye ait gemibaş figürünün XVI. yüzyıl örneklerine göre farklılık göstermesidir. Nakkaş Kalender Paşa tarafından çizilen Falname'de görülen örnekteki Nuh'un gemisinde bu sefer at başı şeklinde bir gemibaş figürü bulunmaktadır.

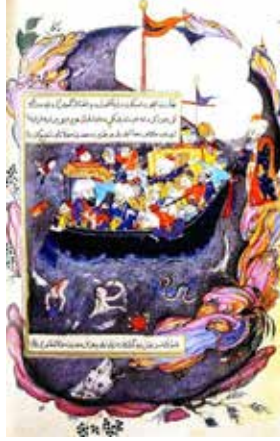


Resim 13: Falname'de çizilmiş at başı şeklinde gemibaş figürü olan Nuh'un gemisi tasviri⁽¹⁹⁾

(17) Ülker ERKE, Hasan Ali GÖKSOY, s.19

(18) İdris BOSTAN, s.182-183

(19) Ülker ERKE, Hasan Ali GÖKSOY, s.49



Resim 14: At başı şeklinde gemibaş figürü bulunan gemi tasvir⁽²⁰⁾

Sevakıb-ı Menakıb'ta karşımıza çıkan bir diğer gemi tasvirinde bulunan gemibaş figürünün yine at başı şeklinde olduğu görülmektedir. Fırtınaya yakalanan gemideki tacirlerin Hz. Mevlana'yı yardıma çağırmasının anlatılmıştır.

XVIII. Yüzyıl

XVIII. yüzyıl Osmanlı için kalyon tipi gemilerin daha fazla kullanıldığı bir dönem olarak karşımıza çıkmaktadır. Girit Savaşı'ndan sonra başlayan ve zamanla kadirganın terkedilmeye başlandığı bu çağdaki minyatürlerde genelde kalyon tipi gemileri konu almıştır. Nakkaşlar gemileri tasvir ederken mümkün olduğunca detaylarına kadar işlemeye özen göstermişlerdir. Bu özen içerisinde gemibaş figürleri de unutulmamıştır. Aslan sevilen gemibaş figürlerindendir. Aslanın gücü ve korkutucu özelliği vurgulanarak gemilere sembolik bir anlam yüklenmeye çalışılmıştır.

Keyfiyet-i Rusya'da bulunan ve 1737 yılındaki Osmanlı-Rus savaşına katılmış olan Şehbaz-i Bahri kalyonunda aslan biçimli gemibaş figürü görülmektedir. Baston direğinin altında dik vaziyette betimlenmiştir. Ağız açıktır bu da ürkütücü özelliğinin ön plana çıkartılmak istenmesinden dolayı olabilir. Gemibaş figürü sarı renktedir.



Resim 15: Aslan biçimli gemibaş figürü bulunan Şehbaz-i Bahri kalyonu⁽²¹⁾

(20) Metin AND, s.409

(21) İdris BOSTAN, s.288-289

1788 yılındaki Özi kuşatmasına katılan Kapudane-i Hümâyun kalyonunda da aslan biçimli gemibaş figürü yer almaktadır. Yine arka ayakları üzerinde dik durur vaziyette gemiye yerleştirilmiştir. Baston direğinin altında bulunmaktadır. Bu açıdan Şehbaz-i Bahri kalyonundaki örnek ile benzerlik gösterdiği söylenebilir. Gemibaş figürünün sarıya yakın bir ton rengi vardır.



Resim 16: Aslan biçimli gemibaş figürü bulunan Kapudane-i Hümâyun kalyonu⁽²²⁾

Nakkaş Mehmed Said tarafından 1785 yılında tek ambarlı bir kalyon olarak çizilmiş olan aşağıdaki örnekte ise yine arka ayakları üzerinde durur vaziyette betimlenmiş olan aslan biçimli bir gemibaş figürü yer almaktadır. Bu örneğin baş kısmı diğer örneklerle göre daha büyük, gözleri iri yapılmıştır. Gemibaş figürünün koyu kırmızı, bordoya yakın bir rengi vardır.



Resim 17: Aslan biçimli gemibaş figürü bulunan tek ambarlı kalyon tasviri⁽²³⁾

Surnâme-i Vahbi'de nakkaş Levni tarafından çizilmiş olan bir başka kalyon tasvirinde oldukça stilize yapılmış aslan biçimli bir gemibaş figürü bulunmaktadır. Arka ayakları üzerine durur vaziyettedir ve altın yaldız rengindedir. Ağzı açıktır ve yine ürkütücü özelliği ön plana çıkartılmaya çalışılmıştır.

(22) İdris BOSTAN, s.280

(23) İdris BOSTAN, s.278



Resim 18: Surnâme-i Vahbi'de çizilmiş olan aslan biçimli gemibaş figürü bulunan kalyon tasvirî⁽²⁴⁾

İstanbul'da birçok sefir başta olmak üzere seyyahları etkileyen Baştarda-i Hümâyûn ile saltanat kayıkları minyatürlerde de göze çarpmaktadır. Genellikle İstanbul Boğazı'nda kullanılan bu kayıklarda genellikle gemibaş figürü olarak kuş kullanılmıştır. Kanatları açık vaziyette betimlenen kuş biçimli gemibaş figürlerinde genellikle doğan, şahin veya kartal gibi türler tercih edilmiştir. Yırtıcı türde olan bu kuşların varlığı güç ve korkutucu özellikleriyle sembolize edilmeye çalışıldığı söylenebilir.

Aynalıkavak Kasrı önünden geçerken betimlenmiş olan Baştarda-i Hümâyûn kuş biçimli gemibaş figürü taşıması açısından ilginç bir örnek oluşturmaktadır.



Resim 19: Kuş biçimli gemibaş figürü taşıyan Baştarda-i Hümâyûn⁽²⁵⁾

1740 yılında inşa edilmiş olan Peyk-i Zafer kalyonunun çizildiği bir diğer örnekte bu sefer bir saltanat kayığı çizilmiştir. Padişahın ve haremının kullandığı saltanat kayıkları oldukça süslü yapılmıştır. Genellikle altın varaklarla süslenmiş yaldızlı olan kayıklarda kalemişi süslemeler de görülmektedir. İstanbul Deniz Müzesi'nde sergilenen örnekler göz önüne getirildiğinde saltanat kayıklarında da kuş biçimli gemibaş figürlerinin ço-

(24) İdris BOSTAN, s.109

(25) İdris BOSTAN, s.121

günlukla kullanıldığı anlaşılabacaktır. İşte kalyon konu alan bir minyatürde detay olarak görülen saltanat kayığında kanatları açık vaziyette duran bir kuş gemibaş figürü olarak kayığa yerleştirilmiştir. Bu dönem nakkaşlarının bu konuda realist çalıştıkları söylenebilir.



Resim 20: Kuş biçimli gemibaş figürü bulunan saltanat kayığı⁽²⁶⁾

Bugün günümüzde İstanbul Deniz Müzesi'nde Osmanlı gemilerine ait gemibaş figürlerinin somut örneklerinden bazılarını görmek mümkündür. Özellikle zoomorfik biçimde yapılmış olan örnekler minyatürlerde gördüğümüz gemibaş figürlerini doğrular niteliktedir. İstanbul Deniz Müzesi'nde sergilenen en erken tarihli gemibaş figürü 1828 tarihli ve 163 demirbaş numaralı kuş biçimli gemibaş figürüdür. İstanbul Deniz Müzesi'nde aslan gemibaş figürlerini 158 (1858-1903), 4306 (1870-1904), 161 (1880-1904) demirbaş numaralı örneklerde; at figürünü 162 (1890-1917) demirbaş numaralı örnekte; kaplan figürünü 160 (1875) demirbaş numaralı örnekte; kuş figürünü ise 163 (1828), 159 (1829-1830), 222A (1839-1861), 222B (1839-1861), 225 (1861-1876), 223A (1862-1863), 223B (1865), 234 (1909-1918), 2098 (1903) ve 156 (XIX. / XX. Yüzyıl) demirbaş numaralı örneklerde karşımıza çıkmaktadır.

Sonuç

Gemibaş figürleri çağlardan itibaren deniz inançları çerçevesinde şekillenerek zamanla düşman donanmalarına korku salmak amacıyla kullanılmışlardır. Gemibaş figürlerinin özellikle korkutucu, yırtıcı hayvanlar ile karışık yaratıklardan seçilmesi bunun en iyi göstergesidir. Özellikle aslan figürü bu anlamda İngiliz, Hollanda, İspanya ve İskandinavya gemilerinde kullanıldığı gibi⁽²⁷⁾ Osmanlı gemilerinde de kullanılmıştır. Kalyon tipindeki bir gemide görülen en eski aslan gemibaş figürü 1560 yılına tarihlenirilmiş olan bir modele dayanmaktadır, bu model bugün Amsterdam'daki Hollanda Deniz Müzesi'nde sergilenmektedir.⁽²⁸⁾

Aslan figürleri, İngiliz gemilerinde yaldızlı ve sarı, Hollanda gemilerinde kırmızı, Danimarka gemilerinde ise mavi renkte boyanmıştır.⁽²⁹⁾

Gemibaş figür geleneğinin Avrupa kökenli olduğu, zamanla Osmanlı'ya geldiği kalyon tipi gemilerde daha çok aslan gibi korkutucu hayvanların tercih edildiği, saltanat kayığı gibi kürekli kayıklarda kuş biçimli gemibaş figürünün kullanıldığını minyatürlerden söylemek mümkündür.

(26) İdris BOSTAN, s.314-315

(27) Peter NORTON, *Ships' Figureheads*, New York, 1976, s.53

(28) Hans Jürgen HANSEN, Clas Broder HANSEN, s.17-18

(29) Gordon de L. MARSHALL, *Ships' Figure Heads in Australia*, Kalamunda Western Australia, September 2003, s.25

MONTRÖ SÖZLEŞMESİ'NE GÖRE ALINAN GEÇİŞ ÜCRETLERİ (RESİM VE HARÇLAR)

DEMİR, İsmail*

Geçiş Serbestisi İlkesi

20 Temmuz 1936 tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesinin 1. maddesine göre, Boğazlarda⁽¹⁾ denizden geçiş ve seyrüsefer serbestisi ilkesi kabul edilmiştir.

Sözleşmenin 2. maddesine göre; barış zamanında ticaret gemileri gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun m. 3'deki sınırlandırmalar hariç olmak üzere her hangi bir formaliteye gerek kalmaksızın Boğazlardan serbestçe geçiş ve ulaşım hakkına sahiptir.

Ticaret gemileri, Boğazlarda bir limana uğramaksızın transit geçerlerken Türk Makamlarına Sözleşmenin I sayılı Ekinde belirtilen vergi ve harçları ödemek zorunda olup başkaca bir mali yükümlülüğe tabi değildirler. Bu vergi ve harçların alınmasını kolaylaştırmak amacıyla Boğazlardan geçecek ticaret gemilerinin m. 3'de belirtilen istasyonun görevlilerine isimlerini, tabiiyetlerini, tonajlarını, gidecekleri yeri ve nereden geldiklerini bildirmeleri gerekmektedir. Diğer yandan, kılavuzluk ve römorkaj isteğe bağlıdır.

Zaman zaman Türkiye'nin Sözleşme'de belirtildiği şekilde Altın Frank'ın gerçek değeri esasına göre vergi ve resimleri (geçiş ücretlerini) almasının gerektiği hem doktrinde, hem de hükümet çevrelerinde dile getirilmektedir.⁽²⁾ Halen Türkiye, Altın Frank'ın gerçek değeri yerine ABD Dolarına endeksli şekilde belirlemiş olduğu geçiş ücretlerini tahsil etmektedir. Mevcut uygulama ile Türkiye, büyük miktarda gelir kayıplarına uğramaktadır. Bu sebeple mesele, oldukça önemli ve günceldir.

Bu Tebliğ ile Sözleşme'ye göre alınması gereken geçiş ücretleri ve mevcut ücret uygulaması karşılaştırılmış, Türkiye'nin Altın Frank'ı ABD Dolarına sabitlemesiyle maruz kaldığı zararın karşılanmasına yönelik yapılabilecekler değerlendirilmiş, sonuç ve öneriler tespit edilmiştir.

Geçiş Ücretleri (Resim ve Harçlar)

Ticaret gemilerinden geçişleri sırasında net ton başına ve hizmet türüne göre Altın Frank üzerinden geçiş ücretlerinin alınması gerekir. Uygulanacak tarife, aşağıda gösterilmiştir:

* Doç. Dr., Ankara Üniversitesi, Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Ana Bilim Dalı Öğretim Üyesi ve Ankara Üniversitesi Deniz Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi Müdür Yardımcısı, isocukdemir@hotmail.com

(1) Türk Boğazları; Türkiye Cumhuriyeti'nin egemenliğinde bulunan 37 mil (60 km) uzunluğunda Çanakkale Boğazı, 110 mil (210 km) uzunluğunda Marmara Denizi ve 17 mil (30 km) uzunluğunda İstanbul Boğazı'ndan oluşmaktadır. Türk Boğazları olarak isimlendirilen suyunun toplam uzunluğu 300 km'dir.

(2) Ulaştırma, Enerji ve Dışişleri Bakanlıklarınca müştereken kurulan bir komisyon tarafından Montrö Sözleşmesi üzerinde çalışıldığı, geçiş ücretlerinin artırılmasının değerlendirildiğine dair basında bazı haberler dikkati çekmektedir. Bununla birlikte somut bir gelişme yoktur.

Verilen Hizmetin Türü		Altın Frank
a	Sağlık Kontrolü	0,075
b	Fenerler, Işıklı Şamandıralar, Geçiş Şamandıraları ve saire	
	800 tona kadar	0,42
	800 tondan fazlası	0,21
c	Kurtarma Hizmeti Kurtarma hizmetine, kurtarma sandalları, roket istasyonları, sis düdükları, radyofarların yanı sıra (b) paragrafında belirtilenlere dâhil olmayan ışıklı şamandıralar veya aynı türden diğer tesisat dâhildir.	0,10

Geçiş ücretleri, Boğazlardan iki defa geçiş içindir. Yani geçiş ücreti, Ege Denizi'nden Karadeniz'e bir geçiş ve Ege Denizi'ne dönüş seyahati ya da Karadeniz'den Ege Denizi'ne Boğazlardan bir geçiş ve müteakiben Karadeniz'e dönüş seyahatini kapsamaktadır.

Ancak, bir ticaret gemisi, gidiş yolculuğu için Boğazlar'a girdiği tarihten itibaren altı aydan fazla bir zaman sonra duruma göre Ege Denizi'ne veya Karadeniz'e dönmek üzere Boğazlardan tekrar geçerse bu gemiden bayrağı ne olursa olsun belirtilen Altın Frank değeri üzerinden söz konusu ücretler yeniden alınır.

Ticaret gemisi, Boğazları geçtikten sonra dönmeyeceğini beyan ederse yukarıda (b) ve (c) paragraflarında belirtilen geçiş ücretlerinin yarısı alınır.

Ek I m. 1, c. 2'de Türkiye Hükümeti'nin bu resim ve harçlardan kabul edebileceği muhtemel indirimin bayrak farkı gösterilmeksizin uygulanacağı belirtilmektedir. Bu hüküm, Türkiye'ye tek taraflı olarak gerekli gördüğü hâllerde tarifelerde indirimde gidebilme, daha düşük miktarlarda geçiş ücretleri alabilme yetkisi vermektedir. Bu yetki kullanılırken bayrağı ne olursa olsun bütün gemilere eşit davranılması gerekmektedir. Dolayısıyla, Türkiye, belirtilen Altın Frank miktarlarının üzerine çıkmamak kaydıyla tarifelerde her zaman değişiklik yapma hakkına sahiptir. Tarifedeki değerlerin üzerinde geçiş ücreti alınması, Sözleşme'nin revize edilmesine bağlıdır.

Boğazlardan Geçen Gemilere İlişkin Bilgiler

Türk Boğazları, dünya deniz ticaretinin en önemli ve yoğun deniz trafiğine sahip su yollarından birisidir. Bu sebeple, Dünya'daki ekonomik ve siyasi gelişmeler, özellikle para arzı ve kambiyo rejimindeki değişimler, doğal olarak ticaret gemilerinin Boğazlardan geçişleri ve Türkiye üzerinde önemli etkilere sahiptir.

Yıllar itibarıyla Boğazlardan geçen gemi sayısı ve toplam tonaj miktarında büyük artışlar yaşandığından Türkiye'nin Sözleşme'ye göre alması gereken geçiş ücretleri önem taşımaktadır. Türk Boğazlarından geçen gemi sayısında son yıllarda bir azalma dikkati çekmekle beraber hâlâ geçen gemilerin sayısı, özellikle tehlikeli madde taşıyan gemilerin sayısı ve tonajı yüksektir. Gemi sayısında nisbi bir azalış olmasına rağmen toplam gros tonajında artış olduğu gözlemlenmektedir.

İstanbul Boğazı Geçişleri				
Yıllar	Gemi Sayısı	Toplam Net Tonaj	Tehlikeli Madde Taşıyan Gemi Sayısı	Tehlikeli Madde Taşıyan Gemilerin Oranı
2006	54.880	475.796.880	10.153	% 18,5
2015	43.544	565.216.784	8.633	% 19,8
Çanakkale Boğazı Geçişleri				
Yıllar	Gemi Sayısı	Toplam Net Tonaj	Tehlikeli Madde Taşıyan Gemi Sayısı	Tehlikeli Madde Taşıyan Gemilerin Oranı
2006	48.915	595.826.240	9.567	% 19,5
2015	43.230	777.989.382	9.524	% 22

Altın Frank Kavramı

Montrö Sözleşmesi'nde Altın Frank tanımlanmamıştır. Ancak, Ek I'in 1 numaralı dipnotunda; 1 Altın Frank'ın hâlen 100 kuruş takriben 2 Altın Frank 50 santime muadil olduğu belirtilmektedir.

Tahir ÇAĞA'nın isabetle tespit ettiği gibi burada geçen Altın Frank, 900/1000 ayarında 10/31 gram altını içeren Fransız Altın Frankı'dır. Bu miktar 24 ayara dönüştürüldüğünde bir Altın Frank; 0,290323 gram saf altına tekabül etmektedir. Altın Franktan maksat, zaten altın paranın içindeki has altın metali miktarıdır.

Bazı milletlerarası sözleşmelerde hesap birimi olarak kullanılan bir başka Altın Frank daha vardır. Bu ise 900/1000 ayarında 65,5 miligram altındır. 1928 yılında "Poincare"nin Başbakanlığı⁽³⁾ zamanında ihdas edilmiş olduğu için "Poincare Frankı" adını taşımaktadır. Poincare Frank içindeki altın miktarı; 0,05895 gram altına tekabül etmektedir.

Montrö Sözleşmesi'nde geçen Altın Frank'ın Poincare Frank olması mümkün değildir. Bazı makalelerde 1 Altın Frank, 1 gram altın veya Poincare Frank altın gibi değerlendirilmektedir ki, bunlar yanlış tespitlere dayanmaktadır.

Sözleşme'ye göre geçiş ücretlerinin Altın Frank veya ödeme tarihindeki kambiyo fiyatına göre Türk Parası ile ödenmesi mümkündür.

Uygulanan Geçiş Ücretleri

1981 Yılıının Sonuna Kadar Uygulama (Altın Frank Esası)

1981 yılının sonlarına kadar uygulama; 1 Altın Frank'ın, Altın Frank içindeki altın miktarının altının gram kıymeti ile çarpılması sonucu çıkan miktara göre yapılmaktaydı. Türkiye, yaklaşık 46 yıl boyunca Altın Frank esası üzerinden (son 10 yılı düşük resmi ABD altın değeri üzerinden olsa da) geçiş ücretlerini tahsil etmiş ve hiçbir itiraz ve sorunla karşılaşmamıştır.

1981 – 1982 Yıllarındaki Uygulama (ABD Dolarına Endeksli)

Altının 1976 yılından itibaren uluslararası para sistemiyle olan bütün ilişkisi kesil-

(3) Raymond Poincare, 1912 – 1920 yılları arasında Fransa Başbakanlığı ve Cumhurbaşkanlığı yapmıştır.

miştir. Bunun üzerine Gemi Sağlık Resmi'ni tahsil etmekle görevli bulunan Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü, 1981 yılında Altın Frank'ın Türk Lirası (TL) karşılığının nasıl hesaplanacağı hususunu Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'na (TCMB) sormuş; TCMB, 1 Altın Frank'ın hesaplanmasında 1 ABD Doları Alış Kurunu baz almak suretiyle şu formülü vermiştir.

$$1 \text{ AF} = 1 \text{ ABD Alış Kuru} \times 0,290323 \text{ gr altın (AF'nin içerdği altın miktarı)} = 0,394106 \text{ gr (ABD Dolarının içerdği altın miktarı)}$$

0,736662 rakamı; ABD'nin 21.09.1973 tarihinde kabul ve ilan ettiği 1 ABD = 0,828948 Özel Çekme Hakkı (Special Drawing Right)⁽⁴⁾ veya dengi altın olarak 1 Ons yani 31.1034807 gr saf altın : 42,2222 esasını göstermektedir. TCMB, bu uygulamayla Altın Frank'ın resmi bir fiyatının olduğunu kabul etmiştir.

Hudut ve Sahiller Sağlık Genel Müdürlüğü, bu formülü benimseyerek 20.11.1981 tarih ve 24 Seri Numaralı Genel Tebliği ile söz konusu formül doğrultusunda işlem yapmaya başlamıştır. Diğer resim ve harçların alınmasında da ilgili makamlar, aynı esası kabul ederek uygulamaya geçmişlerdir.

16 Kasım 1982 – 1983 (Altın Frankın Gerçek Değerine Dayalı)

20.11.1981 tarihinde Altın Frank'ın ABD Dolarına sabitlemesine dayalı uygulama, Montrö Sözleşmesi'nin özüne ve amacına aykırı olduğu gibi Türkiye'nin menfaatlerine de aykırıydı. Zira, Türkiye, bu uygulamayla Altın Frank'ın gerçek değeri üzerinden alınması gereken ücretlerin yaklaşık 1/10'unu ancak tahsil edebiliyordu.

Mesele üzerinde Prof. Dr. Tahir ÇAĞA tarafından yapılan çalışmalarda uygulamanın yanlışlığına dair yapılan tespitler, şimdi de geçerli olup aşağıda gösterilmiştir:

1. Montrö Sözleşmesi'nin benimsemiş olduğu Altın Frank esası; alınacak resim ve harçların miktarının altın fiyatı endekslerini takip etmesini, TL değerindeki düşmelere karşı Türkiye'nin korunmasını ve söz konusu ücretlerin reel olarak tespitini amaçlamaktadır.
2. TCMB Kambiyo Genel Müdürlüğünce 1973 yılında 1 ABD Dolarının 1 SDR (Özel Çekme Hakkı) karşılığı olarak belirlenmiş olduğu bir kur değerine dayalı olarak benimsenen formülle uygulamaya gidilmesi, Türkiye'nin menfaatlerine aykırı olmuştur.
3. Oysa, 1973 yılından itibaren Dünya'da altının serbest piyasa değeri ile resmi değeri arasındaki fark iyice açılmaya başlamıştır. ABD, Altın Frankın değerini sadece kendisi için kabul ve ilan etmiş, fakat hiçbir zaman bu değer üzerinden altın satmamıştır. Türkiye, altının bu resmi ONS değerini baz alarak 1 Altın

(4) SDR (ÖÇH), IMF'nin üye ülkelerin mevcut resmi rezervlerine katkıda bulunmak amacıyla 1969 yılında oluşturduğu uluslararası bir rezerv varlığıdır. SDR aynı zamanda IMF'nin ve diğer bazı uluslararası kuruluşların hesap birimi olarak kullanılmaktadır. SDR'nin değeri, başlıca uluslararası para birimlerinden oluşan bir sepet esas alınarak belirlenmektedir. Günümüzde rezerv varlığı olarak sınırlı ölçüde kullanılan SDR'nin asıl işlevi, IMF'nin ve diğer bazı uluslararası kuruluşların hesap birimi olmasıdır. SDR'nin değeri başlangıçta 0.888671 gram saf altının eşdeğeri olarak belirlenmiştir. Bu miktar o tarihte 1 ABD Dolarına karşılık gelmekteydi. Bretton Woods sisteminin 1973 yılında çökmesinden sonra ise SDR bir döviz sepeti olarak yeniden tanımlanmıştır. Bu sepet, günümüzde Euro, Japon Yeni, İngiliz Sterlini ve Amerikan Dolarından oluşmaktadır.

Frankın TL karşılığını hesaplamıştır.

4. Montrö Sözleşmesi'nin amacına uygun şekilde altının serbest fiyata rayici esas alınmak suretiyle Altın Frank'ın TL karşılığının belirlenmesi gerekir. Sözleşme Ek I dipnotunda yer alan açıklama da bu görüşü desteklemektedir.
5. Aynı sorun, bazı milletlerarası sözleşmelerde yer alan Poincare (Altın) Frank bakımından da ortaya çıkmıştır. Örnek olarak aşağıdaki sözleşmeler verilebilir:
 - 1919 Tarihli Milletlerarası Hava Taşımalarına Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında Varşova Sözleşmesi
 - Varşova Sözleşmesi'nin tadiline ilişkin 1955 Tarihli Lahey Protokolü
 - 1957 Tarihli Deniz Gemileri Maliklerinin Mesuliyetinin Tahdidine dair Brüksel Sözleşmesi
1. Millî mahkemelerce belirtilen sözleşmelerde yer alan sorumluluk sınırları belirlenirken, 1 Altın Frank'ın memleket parasına çevrilmesinde altının olay tarihindeki piyasa değerinin esas alınması gerektiği yönünde kararlar verilmiştir.⁽⁵⁾
2. Yargıtay kararları da benzer yöndedir. Yargıtay, genel olarak altın borçlarının TL ile ödenmesinde altının ödeme günündeki serbest piyasa fiyatının esas alınmasına içtihat etmiştir.⁽⁶⁾
3. TCMB'nın önermiş olduğu formül, doğru verilere dayanmamaktadır. Altın Frank'ın resmî bir karşılığı yoktur. Olsa bile Altın Frank'ın TL karşılığının hesabında belirtilen mahkeme kararlarına paralel şekilde serbest piyasa değerinin esas alınması, Sözleşme'nin temel amacına, özüne ve metnine daha uygundur.
4. TCMB Kambiyo Genel Müdürlüğü'nün hangi gerekçeyle 1973 tarihli ABD kurunu esas aldığı anlaşılamamaktadır. 13.11.1973 tarihinde Merkez Bankaları Başkanları, İsviçre'de yapılan bir toplantıda altının resmî değerini kaldırmışlardır. Ayrıca IMF de 30.04.1976 tarihli karar ile altınla ilgili hükümleri kaldırmıştır. IMF, "1 ÖÇH = 0,888671 gr. altın" hükmünü kaldırmıştır. Böylece uluslararası para sisteminin altınla olan bütün ilişkileri son bulmuştur. ÖÇH ile Altın arasındaki ilişki de ortadan kalkmıştır.
5. ÖÇH, 1974'den itibaren standart sepet yöntemiyle hesaplanmaya başlanmıştır. Bu durumda her IMF üyesi devlet, artık kendi yapısına en uygun olan kambiyo sistemini uygulamakta özgürdür. Devletler, paralarının nominal değerini altın veya başka bir yabancı parayı esas almamak şartıyla ÖÇH veya benzeri başka ortak bir ölçüte göre tayin edebilirler.
6. O hâlde TCMB Kambiyo Genel Müdürlüğüne altının resmi bir kuru varmış gibi işlem tesis edilmesi dayanaksızdır. 1 ABD Dolarının 0,736662 gram altını içerdiği söylenemez.

Çağa'nın tespitleri ve girişimleri çerçevesinde sorun, Başbakanlığa intikal ettirilmiştir. Kurulan Bakanlıklararası Komisyonun da mevcut uygulamanın Sözleşme'ye aykırı olduğunu tespit etmesi üzerine TCMB, uluslararası borsalardaki değeri dikkate alınarak altının günlük kambiyo değerini tespit ve ilan etmekle görevlendirilmiştir.

(5) 10.01.1974 tarihli Atina İstinaf Mahkemesi ve 02.10.1973 tarihli Göteborg Yerel Mahkemesi kararları.

(6) 20.06.1956 tarihli ve 9/13 sayılı İçtihadı Birleştirme Kararı.

Bu amaçla, “Türk Parası Kıymetini Koruma Hakkında 17 Sayılı Karara Ek Karar” ile, bu Kararın 7. maddesinin sonuna “Uluslararası borsalardaki değeri nazara alınarak altının günlük kambiyo değeri, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasınca belirlenir ve ilan olunur.” hükmü eklenmiştir.⁽⁷⁾ TCMB, 1989 yılına kadar 1 gr. 995 ayar altının alış fiyatlarını TL olarak Resmi Gazete’de ilan etmiştir.

Böylece, yeni uygulamaya geçilmiş, Montrö Sözleşmesi gereği Altın Frank esasından resim ve harçlar alınmaya başlanmıştır. 16.11.1982 tarihinde altının dünya borsalarındaki kuru esas alınmak suretiyle hesap yöntemi olması gerektiği şekilde düzeltilmiştir. Geçiş ücretleri, olması gereken rakama, yani 10 katına artırılmak suretiyle belirlenmiştir.

1983’den Günümüze (ABD Dolarına Endeksli)

Tahir ÇAĞA’nın girişimleri sonucu başlatılan Altın Frank’ın gerçek değerine dayalı uygulama, ne yazık ki, kısa süre sonra kendi armatörlerimiz dâhil başta SSCB olmak üzere pek çok devletin tepkisine maruz kalmıştır. Türkiye, bu tepkiler karşısında geri adım atarak Altın Frank’ı ABD Dolarına endekslemek suretiyle önceki hatalı uygulamaya dönmüştür.

Bu sefer ücretlerde yaklaşık % 75’den fazla bir indirimle gidilmiştir. 1 Altın Frank = 0,8063 \$ olarak belirlenmiş ve bu katsayı ile hesaplamaya yapılmaya başlanmıştır. Ancak bu katsayının nasıl hesaplandığı bilinmemektedir.

Söz konusu katsayı (1 Altın Frank = 0,8063 \$), TCMB’nın tespit ettiği önceki katsayıdan (0,394106) daha yüksek olduğundan 20.11.1981 tarihinden itibaren başlatılan uygulamaya göre nispeten geçiş ücretleri yüksek ise de toplamda Altın Frank’ın gerçek değeri üzerinden alınması gereken ücrete göre yaklaşık % 75 oranında daha düşüktür.

Mevcut uygulamaya dair tarife, aşağıdaki tabloda gösterilmiştir:⁽⁸⁾

Sağlık Resimleri	
Net Ton	0,060400 \$
Fener Ücretleri	
800 Net Tona Kadar	0,338646 \$
800 Net Tondan Fazla	0,169323 \$
Kurtarma Ücretleri	
Net Ton	0,08063 \$

Tarifenin Muafiyetler başlıklı 5. maddesinde fener ve tahlisiye ücretlerinden muaf olacak gemiler gösterilmiştir. Buna göre 30 net register tona kadar (30 NT hariç) olan yabancı bayraklı gemiler; 100 net tona kadar (100 NT hariç) Türk Bayraklı gemiler, 300 NT’e kadar (300 NT hariç) Türk Bayraklı balıkçı ve sünger gemileri ile bütün savaş gemileri ve bilimsel araştırma ve okul gemileri vs. fener ve kurtarma ücretlerinden

(7) Bkz. 13.11.1982 – 17867 sayılı RG.

(8) Tarife, TDİ Kıyı Emniyeti İşletmesi’nin 27.07.1990 tarihli tarifesine dayanmaktadır.

muaftır. Bu hükmün Montrö Sözleşmesi'ne aykırı olduğu anlaşılmaktadır. Zira, Montrö'de böyle bir muafiyet hükmü bulunmamaktadır.

Tarifenin 7. maddesine göre transit olarak geçen gemilerle ilgili olarak Çanakkale veya İstanbul Boğazı'ndan ilk giriş tarihlerinden itibaren 7 (yedi) takvim günü içinde transit geçiş ücretinin ödenmesi gerekir. Ancak son ödeme gününün resmî tatil gününe rastlaması durumunda bunu takip eden ilk iş gününe kadar transit ücretinin ödenmesi gerekir.

Mevcut Uygulamanın Eleştirisi

Mevcut uygulamanın Montrö Sözleşmesi'ne uygun olduğunu söylemek mümkün değildir. Uygulama, büyük miktarlarda geçiş ücretleri kaybına sebep olduğundan Türkiye'nin menfaatleriyle çelişmektedir.

ÇAĞA'nın yukarıda ortaya koyduğu haklı gerekçeler, bugün için de hemen hemen geçerliliğini korumaktadır.

Sözleşme'deki Altın Frank, beher net ton başına sabit bir katsayı ile çarpılarak \$'a çevrilmiştir. Günlük kur veya rayiç değer üzerinden ücretlerin altın karşılığı TL olarak alınması mümkün ve bu hesaplama oldukça basit iken 1983 yılından itibaren uygulanmakta olan katsayı; "1 Altın Frank = 0,8063 \$" olarak kabul edilmiştir. Böylece geçiş ücretleri, alınması gereken miktarın bir hayli altında kalmıştır.

Bu katsayının neye göre belirlendiği, katsayı ile Altın Frank arasındaki ilişkinin ne olduğu bilinmemektedir. Ayrıca, halen geçerli olan tarifenin bir Bakanlar Kurulu Kararına dayanıp dayanmadığı ve tarihi tespit edilememiştir. Oysa, Montrö Sözleşmesi'ne göre bu yetki Türk Hükümeti'ne aittir.

1 ABD Doları bazında belirlenen katsayıya göre geçiş ücretlerinin tespitinde ciddi hatalar yapılmıştır. Ne altının gerçek piyasa değeri, ne de döviz fiyatlarındaki değişiklikler dikkate alınmıştır. Aşağıda bir Ons'un yıllar itibarıyla değişimi gösterilmiştir.

1 Ons'un Değişimi			
Yıllar	Dolar (\$)	Yıllar	Dolar (\$)
1973	97,81	1990	385,00
1980	612,50	2000	280,10
1982	376,00	2010	1.224,53
1983	424,00	2015	1.061,05
		Şimdi	1.270,45

Türkiye, Altın Frankın gerçek değeri üzerinden geçiş ücretlerinin tahsili esasına göre uygulama yapmadığından büyük ekonomik kayıplara uğramaktadır. Aşağıdaki tabloda 1.500 net ton büyüklüğündeki bir ticaret gemisinden mevcut uygulamaya göre alınan geçiş ücretleri ile Altın Frankın gerçek değeri üzerinden alınması gereken geçiş ücretleri karşılaştırılmıştır:

1.500 Net Tonluk Bir Gemi İçin Alınan Ücretler (17.05.2016)					
Açıklama	1 ABD Kuru	Sabit Katsayı	Net Ton	Tutar (TL)	Toplam (TL)
Sağlık Resmi	2,9711	0,060400	1.500	269,18	269,18
Fener Ücretleri	2,9711	0,338646	799	803,91	1.156,57
	2,9711	0,169323	701	352,66	
Kurtarma Ücreti	2,9711	0,080630	1.500	359,34	359,34
Toplam Ücret					1.785,09

1.500 Net Tonluk Bir Gemi İçin Alınması Gereken Ücretler (17.05.2016)					
Açıklama	Altın Değeri	Miktarı	Tutarı	1 AF Değeri	Toplam (TL)
1 Altın Frank	120,29000	0,290323	34,92295	34,92295	
Sağlık Resmi	34,92295	0,075000	1.500	3.928,83	3.928,83
Fener Ücretleri	34,92295	0,420000	799	11.719,44	16.860,45
	34,92295	0,210000	701	5.141,01	
Kurtarma Ücreti	34,92295	0,100000	1.500	5.238,44	359,34
Toplam Ücret					26.027,72
Fark Oranı			1.785,09	26.027,72	14,58

Tablodan açıkça anlaşılacağı üzere, Türkiye, alması gereken geçiş ücretlerini 14,58 kat daha az tahsil etmektedir. Bazı yazılarda bu rakamın 45 – 50 kat olduğu söyleniyor. Fakat, bu oranlar gerçekçi değil. Bu hesap hataları; 1 Altın Frankın, 1 gram saf altın ya da Poincare Frank'a eşit görülmesinden kaynaklanıyor.

Türkiye'nin toplam kayıplarının 10 Milyar \$'dan fazla olduğu ifade edilmektedir. Bu miktar, biraz abartılı olmakla beraber zararımızın yine milyarlarca dolar civarında olduğu tahmin edilmektedir.

Geminin tonajı büyüdükçe (800 net tonu ne kadar çok geçerse) fener ücretleri, % 50 oranında düşük tahsil edileceği için bu rakamın (14,58 kat) birkaç puan düşeceği tahmin edilmektedir. Bununla birlikte geçiş ücretlerinin yaklaşık 10 kat daha düşük alındığı söylenebilir.

Mevcut uygulamaya göre geçiş ücretleri, geminin geçişi tamamlandıktan sonra tahsil edilmektedir. Bu hususta mahkemelere intikal eden çok sayıda uyuşmazlıkların mevcut olduğu bilinmektedir. Oysa Montrö Sözleşmesi'nin açık hükmüne göre Boğazlardan uğraksız geçiş yapmak isteyen gemilerin öncelikle geçiş ücretlerini ödemeleri zorunludur. Geçiş ücretlerini ödemeyen gemilerin tutulması gerekir.

Sonuç ve Öneriler

- 1- Montrö Sözleşmesi hükümlerine göre Türkiye'nin geçiş ücretlerini Altın Frank'ın gerçek değeri esaslı üzerinden tahsil etme hakkı olduğu şüphesizdir. Altın Frank esaslı; resim ve harçların miktarının altın fiyatı endekslerini takip etmesini, TL

değerindeki düşmelere karşı Türkiye'nin korunmasını ve söz konusu ücretlerin reel olarak tespitini amaçlamaktadır.

- 2- Türkiye'nin Altın Frank'ın gerçek değeri üzerinden uygulama yapılması hakkında vazgeçtiği düşünülemez.
- 3- Altın Frank'ın gerçek değeri yerine ABD Dolarına endeksli düşük miktarlarda geçiş ücreti alınması uygulaması, Altın Frank esasının Sözleşme'ye Taraf Devletler bakımından zımnen değiştirildiği biçimde yorumlanamaz. Zira, Altın Frank'ın gerçek değeri üzerinden belirlenen geçiş ücreti, azami miktarı göstermektedir. Altın Frank'ın gerçek değerini aşacak tutarda geçiş ücretlerinin değiştirilmesi, Sözleşme'nin revize edilmesini gerektirir.
- 4- Sözleşme Ek I, m. 1, Türk Hükümeti'ne geçiş ücretlerini tek taraflı indirme yetkisi vermektedir. Mevcut uygulama, Türkiye'nin geçiş ücretlerini indirme yetkisini somut olarak kullandığı yönünde yorumlanmalıdır.
- 5- Türkiye, her zaman Sözleşme'den kaynaklanan mevcut yetkisini kullanarak 1 Altın Frank'ın gerçek değeri üzerinden geçiş ücretlerini tek taraflı olarak belirleyebilir. Bunun için Sözleşme'nin revize edilmesine gerek yoktur.
- 6- Geçmişte sorun, ÇAĞA'nın görüşleri ve girişimleri çerçevesinde çözülmüştür. Bu bağlamda Bakanlar Kurulu Kararıyla Altın Frank'ın gerçek değeri üzerinden geçiş ücretlerinin belirlenmesine yönelik bir tarife hazırlanmalıdır.
- 7- Yapılması gereken şey oldukça basittir. 1 Altın Frank'ın TL karşılığının hesabında altının serbest piyasada oluşan fiyatının tespiti gerekir. Altının serbest piyasa fiyatının tespiti kolaydır. Gerektiğinde geçmişte olduğu gibi TCMB'na altının günlük serbest piyasa rayicini belirleme yetkisi verilebilir.
- 8- 1 Altın Frank'ın gerçek değerinin hesabında; 24 ayar 1 gram saf altının serbest piyasa değerinin 0,290323 sayısı ile çarpılması gerekir. TL karşılığı olarak çıkan rakam, ABD Dolarına çevrilebilir.
- 9- Bu uygulamaya bir an evvel geçilmelidir. Her geçen gün Türkiye'nin kayıpları artmaktadır. Uygulamaya geçilirken tarifiedeki rakamlarla Altın Frank'ın piyasa değeri arasındaki ilişki açıkça ortaya konulmalı, Altın Frank'ın gerçek değeri üzerinden belirlenen ücretleri tahsil etme yetkisi olduğu vurgulanmalıdır.
- 10- Altının gerçek değerine dayalı uygulamaya geçilirken kademeli ve yumuşak bir geçiş tercih edilmeli, Türkiye yapacağı uygulama hakkında makul bir süre önce dolaylı yollarla uluslararası camiayı bilgilendirmelidir. Türkiye, konuyu sürekli gündemde tutmalı, ancak, hiçbir şekilde bu yetkisini, Sözleşme'ye taraf olan devletlerle tartışma konusu yapmamalıdır. Bu yetki ve inisiyatif, tamamen Türk Hükümeti'ne aittir.⁽⁹⁾
- 11- Türkiye, bu uygulamayı yapabilecek güçtedir. Kanal İstanbul projesinin hayata geçirilmesi de bu anlamda Türkiye'nin gücünü artıracaktır. Uygulamaya geçilmesi hâlinde, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin tartışmaya açılması veya feshi⁽¹⁰⁾ ya da

(9) Nitekim Türkiye, 23.11.1993 tarih ve 1993/5061 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni HakkındaTüzük"ü tek taraflı hazırlamış ve yürürlüğe koymuştur.

(10) Montrö Sözleşmesi, yürürlüğe giriş tarihinden itibaren 20 yıllık bir süre için akdedilmiştir (m. 20). Bu

tadilinin⁽¹¹⁾ gündeme gelmesi beklenmemektedir.

- 12- Altın Frank'ın gerçek değeri üzerinden yapılacak uygulamanın Boğazlardan geçen gemilerin sayısında bir azalmaya yol açması beklenmemektedir.
- 13- Altın Frank'ın yerine birçok uluslararası sözleşmede benimsendiği şekilde SDR (ÖÇH) uygulamasına geçilmesinin uygun olacağı değerlendirilebilir. Ancak, hesap birimi olarak ÖÇH'nin benimsenmesi, Sözleşme'nin revize edilmesini gerektirir. Bu amaçla, bir konferansın tertiplenmesini talep etmek, mantıklı ve gerçekçi değildir. Böyle bir konferanstan hem sonuç alınması ihtimali çok düşüktür, hem de Altın Frank'ın gerçek değerinin tespiti mümkün olduğu için buna gerek yoktur.
- 14- Montrö Sözleşmesi'nin açık hükümleri karşısında Boğazlardan uğraksız geçiş yapmak isteyen gemilerden geçiş ücretleri peşin olarak tahsil edilmeli, geçiş ücretlerini ödemeyen gemiler tutulmalıdır.
- 15- Mevcut tarifelerin uygulanması da dâhil olmak üzere Boğazlardaki bütün uygulamalarımız teknik ve hukuki açılardan gözden geçirilmeli, kapsamlı bir inceleme yapılarak uygulamanın mevzuatla ne ölçüde örtüştüğü tespit edilmelidir.

sürenin bitiminden sonra herhangi bir fesih ihbarı yapılmadığı sürece Sözleşme yürürlükte kalacaktır. Fesih ihbarı yapılması durumunda ise Sözleşme iki yıl daha (yeni bir sözleşme hazırlanabilmesi için) yürürlükte olacaktır. Dolayısıyla, âkit devletlerden herhangi birisi dilediği zamanda fesih ihbarında bulunma hakkına sahiptir.

(11) Sözleşme'nin 29. maddesine göre âkit devletlerden herhangi birinin Sözleşme'nin yürürlüğe girmesini takiben her beş yıllık sürenin bitiminden en az üç ay önceden bildirmek kaydıyla, değişiklik önerisinde bulunmaya hakkı vardır. Eğer öneri, Sözleşmenin 14. ve 18. maddeleriyle ilgili ise en az bir âkit devlet tarafından; diğer maddelerle ilgili ise en az iki âkit devlet tarafından desteklenmelidir.

Sözleşme'nin 14. maddesi, yabancı savaş gemilerinin Boğazlarda transit halde iken bulunabilecekleri azami tonaj ve sayıya ilişkin olduğu halde m. 18, Karadeniz sahilдарı olmayan devletlerin barış zamanında bu denizde bulundurabilecekleri tonaj toplamı sınırlandırmasına ilişkindir.

Konferansta kural olarak kararlar oy birliği ile alınacaktır. Ancak m. 14 ve 18'in tadili söz konusu olduğunda âkit devletlerin 3/4'ünün çoğunluğu gerekir. Bu çoğunluk hesaplanırken Türkiye dâhil olmak üzere Karadeniz'de kıyısı bulunan âkit devletlerin 3/4'ünün aynı yönde oy kullanmaları gerekmektedir.

Görüldüğü üzere, Sözleşme hükümlerinin değiştirilmesi bir hayli zorlaştırılmıştır. Boğazlardan geçişlerde alınan vergi ve harçlara dair m. 2 ve Ek I hükümleri, m. 14 ve 18 haricinde olduğundan değişiklik önerisinin kabulü için oybirliği şartı aranmaktadır. Dolayısıyla Türkiye'nin herhangi bir değişiklik önerisini veto etme konusunda mutlak bir yetkisi bulunmaktadır.

TARİHTEN GÜNÜMÜZE TÜRK BOĞAZLARI'NIN GEÇİŞ REJİMİ VE 80. YILINDA MONTRÖ BOĞAZLAR SÖZLEŞMESİ

ECE, Jale Nur*

1. Giriş

Türk Boğazları Bölgesi; İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazını kapsayan bir deniz bölgesi ve Azak Denizi'nden Cebelitarık'a kadar olan stratejik bölgenin en önemli geçiş noktası olup, Karadeniz'i Ege Denizi'ne ve Akdeniz'e ve buradan dünya denizlerine bağlayan Türkiye'nin egemenliğinde jeo-stratejik ve jeopolitik öneme haiz uluslararası su yoludur⁽¹⁾. Hazar petrollerinin ve doğal gazının dünya pazarlarına ulaştırılmasında önemli bir enerji koridoru olan Türk Boğazları bitki-hayvan topluluklarının çeşitliliği nedeniyle hassas çevresel ve ekolojik özellikler ile değerli tarihi ve kültürel özelliklere sahiptir. Türk Boğazları ve Karadeniz insanlık tarihi boyunca başta denizci ülkeler olmak üzere dünya ülkeleri için önemli bir mücadele unsuru olmuştur.

Çalışmanın İkinci Bölümü'nde Karadenizin jeopolitik açıdan önemi incelenmiş, Üçüncü Bölüm'de Türk Boğazları'nın tamamen Osmanlı Devleti'nin kontrolü altına girdiği "Türk Egemenliği Dönemi"nden Montrö Sözleşmesi'nin imzalanmasına kadar olan İkili Andlaşmalar ve Çok Taraflı Andlaşmalarla Düzenleme Dönemi'ni içeren geçiş rejiminin tarihçesi kısaca verilmiş olup, Dördüncü Bölüm'de Türk Hükümet'nin Lozan Andlaşması'nda yer alan Boğazlara ilişkin hükümlerin değiştirilmesine ilişkin diplomatik girişimleri ve gerekçeler verilmiştir. Çalışmanın Beşinci Bölümü'nde Montrö Boğazlar Sözleşmesi'deki ticaret ve savaş gemileri ile uçakların geçişine ilişkin düzenlemeler ve genel hükümler ele alınmış olup, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin güçlü yanları ortaya konulmuştur. Çalışmanın Altıncı Bölümü'nde Türk Boğazları'nın yıllara göre deniz ve tanker trafiği istatistikleri, deniz trafiğine ilişkin düzenlemeler, kılavuz kaptan oranları ve İstanbul Boğazı'ndaki risklere kısaca yer verilmiştir. Sonuç ve Değerlendirme Bölümünde genel bir değerlendirme yapılarak, Karadeniz ve Türk Boğazları'nın önümüzdeki dönemlerde uluslararası politikadaki dengeler üzerinde daha da etkili olacağı göz önünde bulundurularak Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve Türk Boğazları'nın geleceğine ilişkin değerlendirmeler yapılmıştır.

2. Karadeniz'in Jeopolitik ve Jeostratejik Açıdan Önemi

Karadeniz, Türk Boğazları ile Ege ve Akdeniz'e, Atlantik Okyanusu'na ve Afrika kıtasına açılmakta, diğer yandan Kerç Boğazı'yla Azak Denizi'ne bağlantısının olması, Tuna, İdil (Volga), Ozu (Dinyeper) ve Ten (Don) nehirleri yoluyla Baltık Denizi'ne ve Hazar Denizi'ne ulaşarak Avrupa'nın doğusu ile Balkanlardan Kafkaslara ve Orta Asya'ya uzanan eksende yer alan yarı kapalı bir deniz olup, jeopolitik ve jeostratejik olarak

* Yrd. Doç. Dr., Mersin Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi. Denizcilik İşletmeleri Yönetimi bölümü. Mersin Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Teve Kampüsü Mezitli / Mersin. jaleece2004@yahoo.com

(1) Ali Fuat ÖRENÇ, *Türk Boğazları*, "Boğazlar ve Ege Adaları" Editörler: Ece, N.J., Kanbolat H.; Alpdoğan, G., DEKAŞ A.Ş. Kültür Yayınları, Engin Yayıncılık, Sayfa Sayısı 352, İstanbul, 46.

önemli bir bölge konumundadır⁽²⁾. Karadeniz’e kıyıdaş ülkeler Türkiye, Rusya Federasyonu, Gürcistan, Ukrayna, Romanya ve Bulgaristan ve Karadeniz’e komşu ülkeler (Moldova, Ermenistan, Azerbaycan, Arnavutluk, Yunanistan, Sırbistan ve Karadağ)’dır⁽³⁾.

Karadeniz’in stratejik özellikleri; zengin karbon yataklarına sahip olması, Bölgenin kara ve deniz bağlantılarının irtibatını sağlayan konumu nedeniyle özellikle Rusya ve diğer Karadeniz’e kıyıdaş ülkelerin açık denizlere çıkması için en uygun güzergah olması, Hazar Havzası ve Orta Asya petrollerinin ve doğal gazının dünyaya transfer edildiği ve enerji nakil hatlarının bir geçiş yolu olması, “Doğu-Batı” ve “Kuzey-Güney” Enerji Koridoru’nun tam merkezinde yer almasıdır.

Geçmişten günümüze kadar ki süreçte Boğazlar’ı kontrol altında tutan her devlet Karadeniz’de hâkimiyet kurma çabası içerisine girmiştir. Soğuk Savaş’ın bitişiyle birlikte Doğu ve Batı Bloku’ndan tek kutupluluğa doğru geçiş başlamış olup, yeni güvenlik politikaları ortaya çıkmıştır. Türkiye ve Rusya Federasyonu soğuk Savaş’tan kalma güvenlik algılarını değiştirmiş bazı konularda tarihi Türk-Rus Çekişmesi yerini, yer yer Türk-Rus ittifakına bırakmıştır⁽⁴⁾.

SSCB’nin dağılması sonucu ortaya çıkan yeni devletlerin varlığı, bu devletlerin bazılarında bulunan Rus askeri varlığı, ABD’nin zengin enerji kaynaklarına sahip olan, enerji geçiş güzergâhlarının olduğu Hazar havzası ve Kafkasya’yı kontrol altında tutmak istemesi, Kuzey Atlantik İttifakı (NATO)’nun sınırlarını genişletme politikaları, petrol ve doğal gaz taşımacılığı ile ekonomik ve ticari avantajlarından dolayı Karadeniz Bölgesi’nin Avrupa Birliği (AB) için önemli ve stratejik olması, Avrupa Birliği (AB)’nin genişleme politikaları neticesinde Romanya ve Bulgaristan’ın Avrupa Birliği’ne katılmasıyla birlik sınırlarının Karadeniz ile sınırdas olmaları Karadeniz Bölgesi’nin jeostratejik ve jeopolitik önemini daha da arttırmış olup, bölgesel ve küresel güçlerin daha fazla ilgi odağı olmaktadır^{(5),(6)}.

Kafkasya Orta Asya’ya giriş kapısı, Orta Asya’nın Batı pazarlarına açıldığı bir geçit olması ve önemli miktarda petrol ve doğal gaz rezervlerine sahip olması nedeniyle jeostratejik önemi haiz ve Kafkasya, Türkiye’nin milli menfaatleri ile milli güvenliğini etkileyen, jeopolitik ve jeostratejik açıdan çok önemli olan bir bölgedir. Güney Kafkasya’daki kriz alanları olan Dağlık Karabağ, Abhazya, Güney Osetya, Acaristan sorunu Karadeniz’de ittifakları zorunlu kılmaktadır⁽⁷⁾. Türkiye Karadeniz’de etkin bir bölgesel güç olmak amacıyla politikalar geliştirmiş ve buna ilişkin girişimler yapmıştır.

(2) Emre Tüysüz, “Karadeniz Güvenliği ve Bunun AB Güvenliğine Etkileri”, *Dicle Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, C:2 S:6, 2014, 74-75.

(3) Ahmet Aşık, Karadeniz Bölgesi’ndeki Değişiminin Analizi, <http://dergipark.ulakbim.gov.tr/guvenlikstrti/article/viewFile/5000098895/5000092151>, 37.

(4) Bahadır Bumin Özarslan “Soğuk Savaş Sonrası Karadeniz’de Güvenlik Politikaları ve Türk-Rus İlişkileri”, *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, XII/1 (Yaz 2012), 136-138.

(5) Bahadır Bumin Özarslan “Soğuk Savaş Sonrası Karadeniz’de”, 139.

(6) Halil Akman, “Kırım-Sivastopol Üssü Ve Karadeniz Rus Filosunun Paylaşım Sorunu, *Turkish Studies International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Turkic*, Volume 9/1 Winter 2014, Ankara, 5,7.

(7) Nezirin Alizade, “Güney Kafkasya’da Etnik Çatışmalar ve Bölgenin Türkiye İçin Önemi”, <http://akademikperspektif.com/2015/04/13/guney-kafkasyada-etnik-catismalar-ve-bolgenin-turkiye-icin-onemi/>

Türkiye'nin Karadeniz Bölgesi'ndeki başlıca girişim ve faaliyetleri; Karadeniz'de barışın tesisine ve işbirliği ve refahın sağlanmasına ilişkin bölgedeki ekonomik ilişkilerin geliştirilmesi için 25 Haziran 1992 tarihinde kurulan ülkemizin öncülük yaptığı Türkiye, Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan, Moldova, Rusya Federasyonu, Ukrayna, Bulgaristan, Romanya, Arnavutluk, Sırbistan, Yunanistan ülkelerinden oluşan "Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİ)"⁽⁸⁾, Karadeniz'de barışın ve istikrarın sağlanması, bölgesel işbirliği faaliyetlerinin arttırılması ve iyi komşuluk ilişkilerinin geliştirilmesi amacıyla deniz güvenliği kapsamında Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin katılımıyla çok uluslu bir deniz kuvvetinin oluşturulması için 2 Nisan 2001 tarihinde kurulan Türkiye, Romanya, Ukrayna, Gürcistan, Bulgaristan ve Rusya Federasyonu üye ülkelerden oluşan "Karadeniz Deniz İşbirliği Görev Grubu-Black Sea Naval Cooperation Task Group (BLACKSEAFOR)" ve 1 Mart 2004 tarihinde başlatılan Türkiye, Rusya Federasyonu, Ukrayna ve Romanya'nın üye olduğu Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi'nin 1373, 1540 ve 1566 Önergelerine uygun olarak Karadeniz Uyumu Harekatı (Operation Black Sea Harmony)'dır⁽⁹⁾.

Bir "Güvenlik Koridoru" olarak nitelendirilen Karadeniz'in önümüzdeki dönemlerde uluslararası politikadaki dengeler üzerinde önemi daha da artacaktır. Bugüne kadar Karadeniz'de deniz güvenliği konusunda ciddi bir çatışma meydana gelmemiş olup, Karadeniz'de bir güvenlik krizi çıkması durumunda bölgesel güvenliği olumsuz yönde etkileyecektir. İlk jeopolitik teorisinin sahibi olarak kabul edilen ABD'li amiral Alfred Thayer MAHAN'ın "deniz hâkimiyet teorisi"ne göre, Karadeniz'e hâkim olan güç, bölgeyi kontrol edecek coğrafi konuma sahip olur⁽¹⁰⁾. Karadeniz'in kontrolüne hakim olmak gerek enerji, gerek ekonomi ve ticaret ve gerekse jeo-stratejik bakımından Karadeniz'in sunduğu bütün avantajları da kontrol etmek demek olup, söz konusu kontrolü elinde tutan aktöre, rakipleri karşısında hakim bir üstünlük sağlamasına imkan vermektedir ^{(11),(12)}.

3. Türk Boğazları'nın Geçiş Rejiminin Tarihçesi

Türk Boğazları'nın geleceğine ilişkin değerlendirmeler yapmak için tarihten günümüze kadar olan süreçte Boğazlar ile ilgili gelişmelerin özellikle jeostratejik ve jeopolitik açıdan değerlendirilmesi gerekmektedir. Montrö Sözleşmesi'nin imzalanmasına kadar Türk Boğazları'nın geçiş rejiminin tarihçesi Türk Egemenliği Dönemi (1453-1809), İkili Andlaşmalarla Düzenleme Dönemi (1809-1841) ve Çok Taraflı Andlaşmalar Dönemi (1841-1923) olarak üç döneme ayrılabilir⁽¹³⁾.

(8) Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü (KEİ), http://www.mfa.gov.tr/karadeniz-ekonomik-isbirligi-orgutu-kei_tr.mfa

(9) Bahadır Bumin Özarlan "Soğuk Savaş Sonrası Karadeniz'de", 140, 143.

(10) Gökhan Koçer, "Karadeniz'in Güvenliği: Uluslararası Yapılanmalar ve Türkiye", Akademik Bakış, 195, Cilt 1, Sayı 1, 2007, 198.

(11) Gökhan Koçer, Karadeniz'in Jeopolitiği ve Güvenliği: Türkiye Perspektifi, Uluslararası Deniz Hukuku'nda Kıyı Devletinin Gemilere El Koyma Yetkisinin Sınırları Sempozyumu, Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi (ORSAM) Kitapları, No:2, ORSAM Karadeniz Kitapları No:1, Trabzon, 24-25 Mart 2011, 2-33.

(12) Nur Jale ECE "Montreaux Boğazlar Konferansı'ndan Tarihe Düşen Notlar ve Kanal İstanbul", *Ortadoğu Stratejik Araştırmalar Merkezi (ORSAM), Rapor No:155, The Black Sea International Rapor No: 32*, Ankara, Mayıs 2013, 8.

(13) Cemal Tukin, Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi, İstanbul, 1947.

3.1. Türk Egemenliği Dönemi

Türk Boğazları'nda 1453 İstanbul'un fethi ile başlayan Türk Egemenliği Dönemi'nde (1453-1809) Fatih Sultan Mehmet öncelikle Boğazlar ile Karadeniz ve Akdeniz ticaret yolunun güvenliğini sağlamak için stratejik önemi haiz Boğazönü adaları olarak adlandırılan Bozcaada, Gökçeada, Limni Semadirek adalarına hakim olmuş, akabinde Boğazönü adalarının emniyeti için Saruhan adaları (Midilli, Sakız, Sisam, İpsara), Menteşe Adaları'nı (Rodos ve Oniki Adalar) ele geçirmiştir⁽¹⁴⁾. Fatih Sultan Mehmet Karadeniz'i bir Türk gölü haline getirmek için Amasra, Sinop, Trabzon, Kırım, Azak ve diğer Karadeniz şehirlerini de alarak Trabzon Rum İmparatorluğu'na son vermiştir⁽¹⁵⁾.

1484 yılında II. Beyazıt zamanında Kili ve Akkerman kalelerinin de ele geçirilmesiyle Karadeniz tamamen Osmanlı Devleti'nin kontrolü altına girmiş olup, tamamen "Türk gölü" haline gelmiştir^{(16),(17)}. Osmanlı Devleti Türk Boğazlarında hangi gemilere seyir hakkı vereceğine karar vermekte olup, İstanbul ve Çanakkale Boğazları üzerinde tek taraflı egemenlik hakkını kullanmaya başlamıştır^{(18),(19)}. İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın Osmanlı egemenliğine geçmesinden sonra Boğazlar yabancı devletlerin gemilerinin geçişine kapatılmış ve "İmparatorluğun kadim kaidesi" olarak telaffuz edilen "kapalılık ilkesi" 1774 yılına kadar devam etmiştir^{(20),(21)}.

Ancak, söz konusu dönemde Osmanlı Devleti Venediklilere Osmanlı bayrağı altında ticaret yapma hakkı tanınması⁽²²⁾, 1535 kapitülasyonlarıyla Fransız bayrağı taşıyan ticaret gemilerine tüm Türk limanlarına girip çıkma, ticaret yapma ve dolaşma müsaadesi veril-

(14) Doç. Dr. Ali Fuat Örenç, *Türk Boğazları*, "Boğazlar ve Ege Adaları". Editörler: Ece, N.J., Kanbolat H.; Alpdoğan, G., DEKAŞ Yayınları, Engin Yayıncılık, İstanbul, 46-47.

(15) Bülent Şener, "Türk Boğazları'nın Geçiş Rejiminin Tarihi Gelişimi ve Hukuki Statüsü", *Tarih Okulu Dergisi (TOD)*, Sayı XVII, Mart 2014, 471; Kantemir Dimitri, Osmanlı İmparatorluğu'nun Yükseliş ve Çöküş Tarihi, C. I, Özdemir Çobanoğlu (Çev.), Cumhuriyet Kitapları, 1998, İstanbul, 163-164.

(16) Nur Jale Ece "Montreaux", 8.

(17) Sami Doğru, "Türk Boğazları'nın Hukukî Statüsü: Sevr ve Lozan'dan Montrö'ye Geçiş", *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt:15, Sayı:2, 2013, 137.

(18) Muharrem Dördüncü, "1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasından 1841 Londra Sözleşmesine Kadar Boğazlar Meselesi", 73, <http://www.aku.edu.tr/aku/DosyaYonetimi/SOSYALBILENS/dergi/III/6.pdf>.

(19) Bülent Şener, "Tarihsel Boyutlarıyla Boğazlar'ın Jeopolitik ve Jeostratejik Önemi" *The Journal of Academic Social Science Studies*, Sayı:35, 340, 2015. Çar I. Petro zamanında bir Rus büyükelçisi olan Prens Dimitrij Michajloviç Golitsyn'in Boğazlar konusunda Osmanlı İmparatorluğu'nun politikası hakkındaki değerlendirmesi "Hiç kimsenin el sürme hakkına sahip olamayacağı bakir ve saf bir genç kız gibi koruyor Karadeniz'i Babil'di. Öyle ki, bir yabancı'nın kendi özel dairesine girmesine belki katlanabilir de Osmanlı padişahı, yabancı bir geminin Karadeniz'e girmesine katıyen göz yumamaz ve izin veremez. Böyle bir şey ancak Osmanlı İmparatorluğu'nun altüst olmasıyla olanak kazanabilir".

(20) Bülent Şener, "Türk Boğazları'nın Geçiş Rejiminin 471.

(21) Akten, N.; Ece, N.J.; Oral N.; Kanbolat, H. "Karadeniz'in Değişen Jeopolitiği Çerçevesinde 75. Yılında Montrö Boğazlar Sözleşmesi", ORSAM Rapor No: 51, The Black Sea International, Rapor No: 8, Ankara, 7-8.

(22) Osmanlı Devleti ile Venedik Cumhuriyeti arasında 1479 yılında imzalanan Osmanlı-Venedik Andlaşması ile Venedikliler'e Karadeniz'de ticaret hakkı tanınmıştır. Ancak, 14 Aralık 1502 tarihli Osmanlı-Venedik Andlaşması'ndan bu hüküm çıkarılmış olup, Venediklilere Karadeniz'de ticaret yapma hakkı verilmemiştir. Cahit İstikbal, *Türk Boğazları*, "Türk Boğazları", 120, İstanbul. DEKAŞ Yayınları, Engin Yayıncılık, İstanbul, 46-47.

mesi, 1579'da İngiltere'ye tanınan ayrıcalıklar ve 1612'de Hollanda'ya tanınan ayrıcalıklar gibi bazı denizci devletlere ticari imtiyazlar vermiştir^{(23),(24)}.

1683-1699 yılları arasındaki Osmanlı-Kutsal İttifak Savaşları'nın sonucunda Osmanlı Devleti ile başlarında Kutsal Roma-Cermen İmparatorluğu bulunan Kutsal İttifak devletleri (Avusturya, Venedik ve Lehistan) arasında 26 Ocak 1699 tarihinde "Karlofça Andlaşması" imzalanmıştır. Karlofça'da Ruslar ile bir barış Andlaşması imzalanamadı. Ancak, Ruslarla da iki yıllık bir ateşkes üzerinde mutabakata varıldı. Karlofça Andlaşması'nın müzakereleri Avusturya, Polonya, Rusya ve Venedik ittifakı ile yapılmış olup, Rusların ele geçirdikleri Azak Kalesi'nin dışında, Kerç Kalesi'ni de istemeleri nedeniyle Rusya ile kesin bir metin üzerinde mutabık kalınamaması üzerine muvakkat bir mütareke imzalanmış olup, Karlofça Andlaşması'nın imzalandıktan 1 yıl sonra 1700 yılında İstanbul'da yapılan antlaşma ile dört yıldır devam eden savaşa son verilerek Azak kalesi Ruslara bırakılmıştır⁽²⁵⁾. Rusların filo yapmaya başlaması ile Karadeniz'deki güç dengeleri değişmeye başlamıştır⁽²⁶⁾. Rusların Çeşme Deniz Savaşı'nda Osmanlı Donanmasını yakması ve Boğazlara yakın bazı stratejik adaları işgal etmesi ve Osmanlı-Rus Savaşının sona ermesi neticesinde Osmanlı Devleti ile Rusya İmparatorluğu arasında 21 Temmuz 1774 tarihinde "Küçük Kaynarca Andlaşması" imzalanmıştır. Söz konusu Anlaşma ile Osmanlı Devleti önemli toprak kayıpları ve büyük tavizler vermiş olup, aynı zamanda Karadeniz ve Boğazlar'daki mutlak hâkimiyetini kaybetmiştir. "Küçük Kaynarca Andlaşması" ile Çarlık Rusyası Karadeniz'de ticaret gemilerini bulundurma, ticaret yapma ve ticaret gemilerini Boğazlardan geçirme hakkını elde etmiş olup, Karadeniz Osmanlı Devleti'nin bir iç denizi olmaktan çıkmıştır^{(27),(28)}. Ancak, söz konusu anlaşmadan sonra da bir süre daha Boğazlar'ın kapalılığı ilkesi devam etmiştir⁽²⁹⁾. Napoléon Bonaparte'nin (I. Napolyon) 1798'de Mısır'ı işgali üzerine Osmanlı İmparatorluğu'nun Rusya'dan yardım istemesi, bir Rus filosunun İstanbul'a gelmesi ve Mısır'a gitmek üzere Osmanlı donanması ile birlikte Boğazlar'ı geçerek Akdeniz'e açılması ile Boğazlar meselesi ortaya çıkmıştır⁽³⁰⁾.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Rusya'yla yaptığı 23 Aralık 1798 tarihli savunma antlaşmasının (İstanbul Antlaşması) gizli 4. maddesiyle Rusya'nın yapacağı askeri yardıma karşılık sadece savaş süresine mahsus olmak üzere Rus savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişine müsaade edilirken, diğer devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişi yasaklanmaktaydı. Karlofça Andlaşması'nın devamı niteliğinde olan 23 Aralık 1798

(23) S. Doğru, a.g.e. , 137.

(24) B. Şener, "Türk Boğazları'nın Geçiş Rejiminin Tarihi Gelişimi", 471.

(25) Ömer Telliöğlu, "Karadeniz'de Osmanlı Hâkimiyeti ...ve Rusya'nın Sıcak Denizlere İnme Mücadelesi", *Tarih Okulu Dergisi (TOD)*, Sayı XVII, Mart 2015, Sayı XXI, 197; Nihat, Erim, "Devletlerarası Hukuku ve Siyasal Tarih Metinleri: Osmanlı İmparatorluğu Andlaşmaları", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları*, 1953, Ankara, 37-47.

(26) Ömer Telliöğlu, "Karadeniz'de Osmanlı", 197.

(27) Örenç, a.g.e., 49.

(28) Kazım Ökten, "Montreaux Boğazlar Sözleşmesi", Yüksek Lisans Tezi Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yakınçag Tarihi Bilim Dalı Haziran, 2008, 17.

(29) M Sadık Atak, *Rusya Siyaseti ve Rusların Yayılma Siyaseti*, Ankara Basım ve Ciltevi, Ankara, 1964, 5.

(30) Bülent Şener, *Tarihsel Boyutlarıyla*, 332.

tarihinde Rusya ile Osmanlı İmparatorluğu arasında yapılan “İstanbul Andlaşması’nın” gizli maddeleri uyarınca (mad. 2 ve 4), Boğazlar bütün yabancı devletlerin savaş gemilerine kapanacak, ancak savaş zamanında Rus savaş gemilerinin Boğazlardan serbest geçiş hakkı olacaktı^{(31),(32),(33)}.

3.2. İkili Andlaşmalarla Düzenleme Dönemi

İkili Andlaşmalarla Düzenleme Dönemi’nde (1809-1841) Osmanlı Devleti’nin mutlak egemenliği sona ermiştir. Osmanlı-İngiliz Savaşı’nın sonunda Osmanlı Devleti ile Büyük Britanya arasında imzalanan 5 Ocak 1809 tarihli “Kale-i Sultaniye (Çanakkale) Andlaşması”nın 11. maddesi ile barış zamanında padişahın fermanı olmadıkça Boğazların tüm yabancı savaş gemilerinin geçişini yasaklayan kural resmen tanınmıştır⁽³⁴⁾. Rusların doğuda Erzurum’a kadar ilerlemesi ve batıda Edirne’yi işgal etmesi sonucunda Osmanlı Devleti ile Çarlık Rusyası arasında 14 Eylül 1829’da imzalanan “Edirne Andlaşması” ile Ruslar, Karadeniz’de tam bir ticaret serbestisine sahip olacak, Karadeniz ve Boğazlar, Osmanlılarla savaş halinde bulunmayan bütün devletlerin ticaret gemilerine açık olacaktır. Edirne Andlaşması ile Karadeniz sadece Türk Rus Denizi olmaktan çıkarak milletlerarası bir statü kazanıyordu⁽³⁵⁾. 08 Temmuz 1833 tarihinde Osmanlı İmparatorluğu ile Rusya İmparatorluğu arasında imzalanan “Hünkâr İskeleyi Andlaşması” ile Rusya’nın istemesi durumunda Osmanlı Devleti Çanakkale Boğazı’nı yabancı savaş gemilerine kapatacak; buna karşılık Rus gemileri boğazlardan serbestçe geçebilecektir^{(36), (37)}.

(31) Kudret Özersay, “Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi” *Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınlar, Tezler Dizisi: 6*, Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları No: 22, Eylül 1999, Ankara, 47; B. Şener, “Türk Boğazları’nın Geçiş Rejiminin Tarihi Gelişimi”, 471.

(32) İstanbul Andlaşması’nın gizli 7. maddesi ile Osmanlı Devleti, yabancı devletlerin savaş gemilerine Boğazlardan geçiş izni vermeme yükümlülüğü altına konulmuştur. Bkz. ÖZERSAY, “Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi, 47; Sevin Toluner, “Boğazlardan Geçiş ve Türkiye’nin Yetkileri,” Boğazlardan Geçiş Güvenliği ve Montreux Sözleşmesi, G. Tekinalp (ed.), İstanbul, İ.U. Hukuk Fakültesi Yayını, 1994, 159.

(33) Yüksel İnan, *Türk Boğazlarının Siyasal ve Hukuksal Rejimi*, Ankara, Turhan Kitabevi, 1995, 8.

(34) K. Özersay, “Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi”, 48. Antlaşmanın gizli maddelerine göre; Fransa, Osmanlı Devleti’ni tehdit ederse veya Osmanlı Devleti’ne savaş açacak olursa, İngiltere, Osmanlı Devleti’ne savaş için araç ve gereç yardımıyla bulunacak, Karadeniz’e kadar Osmanlı sahillerini koruyacaktı.

(35) Şerafettin, Turan, “1829 Edirne Andlaşması”, 122. <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/26/1004/12278.pdf>.

(36) K. Özersay, “Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi”, 48. Hünkâr İskeleyi Andlaşması; altı açık maddeden ve gizli bir maddeden ibaret olup, Antlaşmanın gizli kısmına göre her iki devlet karşılaşacakları bir tehlike halinde birbirlerine bütün imkanları dahilinde yardımda bulunacaklar Bkz. M. Dördüncü, “1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasından”, 84.

(37) 1822 yılında Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa’nın, Doğu Akdeniz’de kuvvetli bir devlet kurmak amacıyla Osmanlı Devletine karşı başlattığı ayaklanmayı Padişah II. Mahmut’un bastıramaması üzerine, Osmanlı Devleti Rusya’dan yardım istemiştir. Rusya yapacağı yardım karşılığı taviz koparmak amacıyla harekete geçmiş olup, Rusya ile bir karşılıklı yardımlaşma ve saldırmazlık antlaşması yapmaya karar verilmiştir. Bkz. Bülent Şener, “Türk Boğazları’nın Geçiş Rejiminin 475.

3.3. Çok Taraflı Andlaşmalarla Düzenleme Dönemi (1841-1923)

3.3.1. Birinci Dünya Savaşı Öncesi Dönem

Osmanlı Devleti ile Avusturya İmparatorluğu, Fransa Krallığı, Birleşik Krallık, Prusya ve Rusya İmparatorluğu arasında 13 Temmuz 1841’de imzalanan “Akdeniz ve Karadeniz Boğazları Hakkında Londra Sözleşmesi” ile Türk Boğazları’nın hukuki geçiş rejiminde Türk hakimiyetini kısıtlayan ikili sözleşmeler devri kapanmış olup, Osmanlı Devleti’nin Boğazlar üzerindeki egemenlik haklarını kısıtlayan ve Boğazlar’ın geçiş rejimini uluslararası kaidelere bağlı hâle getiren “Çok Taraflı Andlaşmalarla Düzenleme Dönemi (1841-1923)” başlamıştır⁽³⁸⁾. Osmanlı Orduları’nın Nizip’te Mehmet Ali Paşa’nın oğlu İbrahim Paşa’ya yenilmesi neticesinde Çarlık Rusya’nın Hünkâr İskeleyi Andlaşması’na dayanarak Boğazlara tek başına müdahale edebileceği kaygısını gündeme getirmiş olup, Avusturya, Fransa, İngiltere ve Prusya, Çarlık Rusya’yı da yanlarına alarak 27 Temmuz 1839’da Osmanlı Devleti’ne Mısır meselesine müdahale için hazırladıklarını ve Mehmet Ali Paşa’ya ödün verilmemesini bildiren ortak bir nota vermişlerdir⁽³⁹⁾. “Akdeniz ve Karadeniz Boğazları Hakkında Londra Sözleşmesi”nin 1. Maddesi ile Osmanlı Devleti barış zamanında yabancı savaş gemilerine geçiş yasağı getirmiş olup, savaş zamanında Boğazları dilediği devletin savaş gemilerine açma hakkına sahiptir^{(40),(41)}.

1853-1856 Kırım Savaşı sonrasında 30 Mart 1856 tarihinde Osmanlı Devleti ile Birleşik Krallık, Fransa, Piyemonte Devletleri, Avusturya ve Prusya arasında imzalanan “Paris Andlaşması” ile Boğazların kapalılığını öngören 1841 Boğazlar Sözleşmesi’nin kapalılık rejimi teyit edilmiş olup, Boğazlar, barış zamanında tüm devletlerin ticaret gemilerine açık ve savaş gemilerine kapalı olacaktır⁽⁴²⁾. Ancak, söz konusu Andlaşmanın 14. ve 18. maddeleriyle, bahsi geçen “kapalılık” kuralına, Karadeniz’e sahil devletlerin “hizmetinde lazım olacak kadar” gemiyi bu denizde bulundurabileceği ve Tuna Nehrinin ağzlarında “ikişer kıt’a ufak sefine bulundurmaya hakkı olacaktır” şeklinde, özellikle sahil devletler lehine iki istisna getiriliyordu⁽⁴³⁾. Paris Andlaşması ile Karadeniz tarafsız olacak ve askerlikten tecrit edilecektir. Rusya ve Osmanlı Devleti Karadeniz’de donanma bulundurmayacak ve tersane kuramayacaktır. Ayrıca, her iki devlet de Karadeniz’de sayısı iki veya üç ve büyüklüğü belirlenmiş olanın dışında gemi bulundurmayacaktır⁽⁴⁴⁾.

(38) Muharrem Dördüncü, “1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasından...”, 86-88. İngiltere’nin diğer Avrupalı devletlere kabul ettirdiği Londra Antlaşması ile Boğazlar, Avrupalı devletlerin himayesine girmiş oldu. Söz konusu Andlaşma ile Osmanlı Devleti gelişigüzel Boğazları açmaya veya başka devletlerin menfaati lehine kapatmaya muktedir olamıyordu.

(39) K. Özersay, “Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi”, 23,24; Cemal Tukin, Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi, İstanbul, 1947, 230.

(40) K. Özersay, “Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi”, 49; Yüksel İnan “Türk Boğazları’nın Siyasal ve Hukuksal Rejimi”, Turhan Kitabevi, 1995, 13-14.

(41) İdris Bostan, “Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İstanbul Boğazından Geçişin Tabi Olduğu Kurallar”, Marmara Denizi 2000 Sempozyumu Bildiriler Kitabı, Bayram Öztürk, Mikdat Kadioğlu, Hüseyin Öztürk (Ed.), Türk Deniz Araştırmaları Vakfı Yayınları, Yayın no: 5, İstanbul, 11-12 Kasım 2000, 1-8.

(42) K. Özersay, a.g.e., 49.

(43) Bülent Şener, “Tarihsel Boyutlarıyla”, 478.

(44) Erdoğan Keleş, Kırım Savaşı’nda (1853-1856) Karadeniz ve Boğazlar Meselesi, OTAM (Ankara Üniver-

1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Osmanlılar yenilip Ayastefanos (Yeşilköy) Antlaşması'nı imzalamak zorunda kalınca, Balkanlardaki yeni durumdan rahatsız olan İngiltere, Berlin'de bir konferans toplayarak, bu antlaşmayı Berlin Antlaşması ile tadil etti⁽⁴⁵⁾. Osmanlı Devleti ile Rusya İmparatorluğu, Büyük Britanya, Avusturya, Fransa, Avusturya-Macaristan İmparatorluğu, İtalya Krallığı ve Alman İmparatorluğu arasında arasında 13 Temmuz 1878'de imzalanan "Berlin Andlaşması"nda 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi"ndeki ilke doğrultusunda Boğazların barış zamanında geçişe açık olması ve savaş zamanında Osmanlı Devleti'nin kontrolünde olması kararlaştırılmıştır. Türk Boğazları'nın için 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi ile kurulan rejim, Birinci Dünya Savaşı'na kadar geçerliliğini korumuştur⁽⁴⁶⁾.

3.3.2. Birinci Dünya Savaşı Sürecinden

Sevr Antlaşmasına Kadar Olan Dönem

Osmanlı Devleti Birinci Dünya Savaşı'na İttifak Devletlerinin yanında katılmış olup, savaş süresince 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi uyarınca Osmanlı Devleti Boğazları istediği devletin savaş gemilerine açma hakkını kullanmıştır⁽⁴⁷⁾. Birinci Dünya Savaşı sonunda 30 Ekim 1918'de Osmanlı İmparatorluğu ile İtilaf Devletleri arasında imzalanan "Mondros Mütarekesi" Boğazların yabancı savaş gemilerine açılmasını ve İtilaf Devletlerinin hâkimiyetine girmesi öngörmekteydi⁽⁴⁸⁾. Söz konusu Mütareke akabinde Boğazlar başta İngiliz kuvvetleri olmak üzere İtilaf Devletleri tarafından işgal edildi. Alman askeri tedbirlerle, boğazlarda seyrişerfer serbestisi kuruldu. Mondros Mütarekesi ile Boğazlar'ın "kapallılığı ilkesine" son verilmiş olup, buna göre Karadeniz'de bulunan torpil yerleri hakkında harita, kroki gibi bilgiler verilecek, Bağlaşık Devletler, güvenliklerine yönelik bir durumun ortaya çıkması halinde istediği stratejik noktayı ele geçirme hakkına sahip olacaktı⁽⁴⁹⁾. Böylece Wilson prensiplerine dayanılarak Boğazlar uluslararası garanti altında tüm devletlerin ticaret gemilerine açılmıştır⁽⁵⁰⁾. Müttefiklerin İstanbul'u işgal altına alarak

sitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi) Sayı: 23, 2008, 185-187, 1856 Paris Antlaşması'nın en önemli maddesi Karadeniz'de hiçbir devletin donanmasının olmaması ilkesinin benimsenmiş olmasıdır. 13 Temmuz 1841 Londra Boğazlar Sözleşmesi ile kabul edilen statükoya geri dönmüş, boğazlar barış zamanında tüm devletlerin harp gemilerine kapalı hale getirilmiştir.

(45) H. Bayram Soy, 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan NATO Üyeliğine: Boğazlar Sorunu ve Türkiye'nin Batı ile "İttifakı", Karadeniz Araştırmaları, Sayı 45, 2015, 181.

(46) K. Özersay, "Türk Boğazlarından Geçiş Rejimi", 50.

(47) K. Özersay, a.g.e., 50; F.Armaoğlu, 20.yy Siyasi Ta rih i, Ankara, Tismat, 1991, 109-110.

(48) Sami Doğru, "Türk Boğazları'nın Hukukî Statüsü", 141; Seha L. Meray - Osman Olcay (çev.), Osmanlı İmparatorluğunun Çöküş Belgeleri (Mondros Bırakışması, Sevr Antlaşması, Ilgili Belgeler), Ankara 1977, 1.

(49) Kazım Ökten, Yüksek Lisans Tezi, 38.

(50) Hüseyin Tosun, "Möntrö Boğazlar Sözleşmesi (Boğazlar Sorununda Son Aşama)", Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi Sayı:13, 1994, Ankara, 89. 1917 yılında harbe giren Amerika Birleşik Devletleri Cumhurbaşkanı Wilson, 8 Ocak 1918'de 14 maddelik Wilson prensipleri olarak adlandırılan barış şartlarını ilan etti. Wilson'a ait bu prensiplerin devletlerce kabul edilmesinden sonra 30 Ekim 1918'de Türkiye ile Mondros Mütarekesi imzalandı. Bu mütareke ise boğazların açılmasını öngörmekteydi. Wilson İlkeleri'nin 12. Maddesi: Çanakkale Boğazı devamlı surette açık tutulacak ve uluslararası garantiler altında bütün milletlerin gemileri ve ticaretleri için bir geçit teşkil edecektir; Kazım Ökten, Y.L.Tezi, 2008, 38.

Osmanlı topraklarının paylaşılması için faaliyetlere başlamış olup, Boğazların kontrolünü birbirine bırakmak istemediklerinden Boğazlar konusunda anlaşmaya varamamıştır. 10 Ağustos 1920’de imzalanan “Sevr Antlaşması”nın Boğazlara ilişkin maddelerine (37-61) göre; Çanakkale Boğazı, Marmara Denizi ve İstanbul Boğazı savaş ve barış zamanında bütün devletlerin ticaret ve savaş gemileri ile uçaklarına açık olacaktır. İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi silahtan arındırılacaktır. Çanakkale Boğazı’nın Avrupa kıyısı Yunanistan’a verilecekti. Boğazlardan geçişi düzenleme ve uygulama yetkisi Osmanlı Devleti’nin temsil edilmediği mahalli otoritelerden tamamıyla müstakil olarak, geniş yetkiler kullanan, kendine has bir bayrağa, bütçeye ve teşkilatlara sahip bulunan bir uluslararası komisyona bırakılmıştır⁽⁵¹⁾.

3.3.3. Türkiye Cumhuriyeti Dönemi

Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti, Misâk-ı Milli ve tam bağımsızlık ilkesini temel olarak itilaf Devletleri’nin Osmanlı’ya kabul ettirdikleri Sevr Antlaşması’nı ve getirdiği her türlü sonucu reddetmiş ve bu andlaşmayı yok saymış olup, Kurtuluş mücadelesi için ilk adımlar atılmaya başlanmıştır. Milli Mücadele’nin safhaları ve onunla elde edilen dış politikaya ilişkin sonucu olarak 20 Kasım 1922’den 24 Temmuz 1923’e kadar süren görüşmeler sonunda Türkiye’nin temel belgesi olan “Lozan Barış Andlaşması” Türkiye, Birleşik Krallık, Fransa, Japonya, Yunanistan, Romanya ve Sırp-Hırvat-Sloven Devleti (Yugoslavya) ve İtalya tarafından 24 Temmuz 1923’de imzalanmıştır. Lozan Barış Konferansı’nda Boğazlar konusunda yapılan tartışmalar genel olarak Türkiye, İngiltere ve Sovyetler Birliği’nin tezi üzerinde yoğunlaşmıştır⁽⁵²⁾.

Türkiye tezini kendi güvenliği endişesi üzerine bina etmişti. Türkiye’nin tezinde temel nokta, Boğazlar’da tam egemenlik anlayışıdır. Türkiye diğer devletlerin ticaret gemilerinin Boğazlar’dan geçiş serbestliğine sıcak bakmakla birlikte Karadeniz’e sınıırı olsun veya olmasın kendi sularından geçecek savaş gemilerinin mümkün olduğu ölçüde sınırlandırılmasını istiyordu.

Sovyetler Birliği daha öncesinde de olduğu gibi tüm ticaret gemileri ile Karadeniz’e kıyıdaş devletlerin kendi gemilerinin Boğazlardan geçmesi için tam serbesti verilmesini istemekte ve sahili olmayan devletlere ait savaş gemilerin geçişine her koşulda kapalı tutulmasını istiyordu. Ayrıca, Sovyetler Birliği Türkiye’nin Boğazlar’daki egemenliğini desteklemiştir.

İngiltere başta olmak üzere Karadeniz’e kıyısı bulunmayan devletler ise Boğazlardan geçişin serbest olmasını istemiştir. İngiltere ayrıca Boğazlar’dan geçişin kurulacak bir uluslararası komisyon tarafından denetlenmesini ve Boğazlar’ın ve Marmara kıyılarının askerden arındırılmasını savunmuştur.

Lozan Barış Andlaşması ekinde imzalanan “Lozan Boğazlar Sözleşmesi”nin 23.madde-

(51) Mehmet Gönübol ve Cem Sar, Atatürk ve Türkiye’nin Dış Politikası (1919-1938), Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Atatürk Araştırma Merkezi Yayını, 106, Ankara, 1997; Nur Jale Ece; “Montrö Tutanaklarından”, 34.

(52) Kazım Ökten, Yüksek Lisans Tezi....., 43-44; Nur Jale ECE “Montreaux Boğazlar Konferansı’ndan, 13; Aslı Nur Sencer “Tevfik Rüştü Aras Dönemi”, 43, 95-104.

sine göre barış ve savaş zamanlarında ticaret ve savaş gemileri ile uçakların Boğazlardan geçmesi serbest bırakılmış, Boğazların ticaret gemilerine açık olduğu ilkesi getirilmiş ve Boğazların her iki yakasının askerden arındırılmasına karar verilmiş ve Türk temsilcinin başkanlığında Boğazlar Komisyonu kurulmuştur (Md. 10)⁽⁵³⁾, Lozan Barış Andlaşması ile Boğazlar'ın statüsü yeniden düzenlenmiş olup, Türkiye'nin Boğazlar üzerindeki hak ve yetkileri geniş ölçüde sınırlandırılmış, İstanbul ve Boğazlar her türlü savunmadan mahrum ve her türlü tesire açık bırakılmıştır⁽⁵⁴⁾. Türk Hükümeti, 1933'ten sonra silahlanmanın artması ve Avrupa'da siyasal gerginliklerin başlaması nedeniyle Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nin Türkiye'nin güvenliğinin tam olarak sağlayamaması gerekçesiyle günün koşullarına göre revize edilmesi için çeşitli girişimlerde bulunmuş, ancak bir sonuç alamamıştır. Böylece Montrö Boğazlar Sözleşmesine giden süreç başlamıştır⁽⁵⁵⁾.

4. Montrö Boğazlar Sözleşmesi

4.1. Montrö Boğazlar Konferansı'nın Gerekçeleri ve Süreci

Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile getirilen Boğaz rejimi Türkiye'nin Boğazlardaki hükümlerlik haklarını sınırlandırmış, Boğazlar Bölgesini savunma ve bu bölgenin güvenliği için tedbir alma hakkından Türkiye mahrum bırakılmıştır⁽⁵⁶⁾. İkinci Dünya Savaşı başlangıcında Avrupa'da ortaya çıkan siyasi değişiklikler ve konjonktür, Birinci Dünya Savaşı sonunda İtilaf Devletleri ile Almanya arasında 28 Haziran 1919'da imzalanan Versay Barış Andlaşması sisteminin Avrupa siyasi sisteminde çökmesi, silahsızlanma konferansının başarısızlığı nedeniyle bütün devletlerin yeniden silahlanmaya başlaması ile uluslararası gerginliğin artması, Hitlerin iktidara gelmesi ile Almanya'nın yeniden silahlanması, daha önce askersizleştirilmiş olan Ren bölgesinin işgali, Mussolini'nin Akdeniz ve Balkanlar'da genişleme çabası nedeniyle güttüğü siyaset yüzünden Akdeniz'de ortaya çıkan güvensizlik, İtalya'nın 03 Ekim 1935'de Habeşistan'a saldırması akabinde Milletler Cemiyeti'nin zorlama tedbirlerini Türkiye'nin de uygulaması nedeniyle Türkiye'yi tehdit etmesi, Milletler Cemiyeti'nin "Çin'in Mançurya üzerindeki egemenliğinin tanınması ve Japon birliklerinin bu ülkeden çekilmesi" yolunda bir karar alması üzerine Japonya'nın Milletler Cemiyetinden çekilmesi ve bütün devletlerin yeniden

(53) Lozan görüşmelerinde Türkiye temkinli bir politika izlemiştir. Türkiye'nin tezi Boğazlar'ın askerden arındırılmasını ve Boğazlar'dan geçişin diğer devletlerle birlikte ortak bir komisyon tarafından denetlenmesini kendi egemenlik anlayışına aykırı bulmuş ancak çeşitli kısıtlamalar çerçevesinde diğer devletlerin Boğazlar'dan geçiş serbestliğine sıcak bakmıştır. İngiltere'nin tezi Boğazlar'dan geçişin serbest olması, Rusya'nın tezi ise Boğazlar'ın savaş gemilerine her koşulda kapalı tutulması, ancak bayrağı ne olursa olsun tüm ticaret gemilerine açık olması gerektiği dir. Bkz. Kazım Ökten, Y.L.Tezi, 2008, 43-45. Sami Doğru, "Türk Boğazları'nın Hukukî Statüsü ", 2013, 151. Komisyonunun Sevr Andlaşması'ndaki bölgeyi denetleme yetkisi Türkiye'de kalmıştır. Sevr'de öngörülen "özerk" Komisyon burada kalmıştır. Lozan Boğazlar Sözleşmesi görüşmelerine katılan Devletler İngiltere, Fransa, İtalya, Japonya, Yunanistan, Sırp-Hırvat ve Sloven Devleti, Romanya, Bulgaristan, Türkiye ve Sovyetler Birliği'dir.

(54) Ömer Tellioğlu, " Karadeniz'de Osmanlı", 209.

(55) Figen Atabey, "Lozan Sonrasında Boğazlar Sorununun Çözümü: Montreux Boğazlar Sözleşmesi", *History Studies/International Journal of History*, Volume 5, Issue 5, 20, 2013.

(56) Ali Kurumahmut, "Montrö Sözleşmesi Türk Boğazları ve Karadeniz" Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TÜDAV) Yayınları, Yayın No:6, 2006, İstanbul, 55.

silahlanmaya başlaması ile uluslararası gerginliğin artması, İtalya'nın Türk sahilleri çevresindeki 12 ada ile ilgilenmeye başlamasıdır⁽⁵⁷⁾.

Türk Hükümeti uluslararası barış ve güvenliğin korunması yolundaki güçlükleri ileri sürerek değişen dünya şartları doğrultusunda boğazların durumunun yeniden görüşülmesi için Milletler Cemiyetine müracaat ederek Lozan Andlaşması'ndaki Boğazlara ilişkin hükümlerin revize edilmesi isteğini ve bu amaçla yeni bir uluslararası konferansın toplanması konusunda 11 Nisan 1936'da hazırladığı notayı, Lozan Boğazlar Sözleşmesi'ni imzalamış olan devletlere göndermiştir. Türkiye bu isteğini uluslararası hukuk açısından "Rebus sic Stantibus" yani "şartlar değişince kaideler değişir" prensibine dayandırmıştır⁽⁵⁸⁾. Türkiye göndermiş olduğu notada, şartların 1923'de imzalanan Lozan Boğazlar Sözleşmesi'nden çok farklı olduğunu ve söz konusu Sözleşmenin Türkiye'nin güvenlik ihtiyaçlarına cevap vermediğini, Boğazlar'ın güvenliğinin artık gerçek bir garanti ile sağlanmış bulunmadığını⁽⁵⁹⁾, Karadeniz'de durumun tamamen değiştiğini ve Akdeniz'de de bir kararsızlık belirdiğini, dünyada silahlanmanın hızla artmış olduğunu belirterek, Boğazların askerden arındırılmasının Türkiye için büyük tehlikeler doğurabileceğinin altını çizmiştir^{(60),(61)}.

Türkiye Montrö Boğazlar Konferansı'nın toplanabilmesi için ustaca bir diplomasi izlemiş, dünyadaki silahlanmanın ve işgallerin arttığı bir dönemde Lozan Boğazlar Sözleşmesi rejiminin değiştirilmesi konusundaki haklı isteklerini uluslararası hukuka uygun yoldan ve barışçıl bir şekilde dile getirmiştir. Türkiye'nin bu barışçıl yaklaşımı İtalya dışında diğer devletler tarafından olumlu karşılanmış, Türkiye'nin bu çağrısına ilk olumlu cevap İngiltere'den gelmiş olup, daha sonra Sovyetler Birliği ile Avrupa'da kendine karşı mevcut havadan dolayı uzakta kalmış İtalya dışında, diğer Devletler olumlu yanıt vermişlerdir⁽⁶²⁾.

Türk Boğazları'nın 1923 yılındaki Lozan Boğazlar Sözleşmesi göre belirlenmiş olan rejimini değiştirecek olan Montrö Boğazlar Konferansı, 22 Haziran 1936 tarihinde İsviçre'nin Montreux şehrinde toplanmıştır. Konferansa Türkiye, Büyük Britanya, Avustralya, Fransa, Bulgaristan, Romanya, Yugoslavya, Yunanistan, Japonya ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri temsilcileri katılmıştır^{(63),(64)}. Konferans görüşmelerinde Türkiye,

(57) Aslı Nur Sencer, "Tevfik Rüştü Aras Dönemi Olaylarla Türk Dış Politikası", Yıldız Teknik Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi A.B.D, İstanbul, 2006, 95-104. Bülent Şener, Tarihsel Boyutlarıyla Boğazlar'ın..., 485.

(58) Figen Atabey, "Lozan Sonrasında Boğazlar ...", 21; Kamuran, Gürün. *Türk-Sovyet İlişkileri 1923-1950*, 2.Baskı, TTK Basımevi, 2010), 148, Ankara.

(59) Kazım Ökten, Yüksek Lisans Tezi....., 66.

(60) Aslı Nur Sencer, "Tevfik Rüştü Aras Dönemi", 95-104; Nur Jale ECE "Montreaux Boğazlar Konferansı'ndan", 11.

(61) Figen Atabey, "Lozan Sonrasında Boğazlar ...", 21; Sezen Kılıç, "Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile ilgili Almanya'nın Görüş ve İtirazları (1936-1941)", *Akademik Bakış Dergisi*, 33, (Kasım-Aralık 2012), 2.

(62) Mehmet Gönübol ve Cem Sar, Atatürk ve Türkiye'nin..., 106; Nur Jale ECE "Montreaux Boğazlar", 13.

(63) Figen Atabey, "Lozan Sonrasında ...", 22.

(64) Montrö Konferansı'na Türkiye Temsilci Heyeti Başkanı Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü ARAS Başkanlığın-

Boğazlar'ın Türkiye güvenliği için çok hassas olduğunu ifade etmiş olup, tezinde diğer devletlerin ticaret gemilerinin Boğazlar'dan geçişinden yana olduğunu, ancak savaş gemilerine tonaj ve süre kısıtlaması getirilmesini ve Boğazlar Komisyonu'na gerek kalmadığını savunmuş olup, savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçişine ilişkin değişen koşullara göre yeni düzenlemenin gerekliliğini bildirdi. Türkiye Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü Aras, yaptığı konuşmasının ardından Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti tarafından hazırlanan ve 13 maddeden oluşan sözleşme tasarısını konferansa sundu.

Konferans görüşmelerinde Türk Delegasyonu Başkanı Dışişleri Bakanı Tevfik Rüştü ARAS "Türkiye'nin yaralanmaya en açık noktasının Boğazlar olduğunu, Türk egemenliğinin ülkenin zaten kendiliğinden sahip olduğu egemenlik olduğunu ve Türkiye'nin bunu büyük bir kıskançlıkla koruduğunu, bu egemenliğin dokunulmaz olduğunu ve Türkiye'nin Uluslararası Komisyonu ortadan kaldırma önerisinin tam bir kesinlikle olduğunu" ifade etmiştir⁽⁶⁵⁾.

Büyükelçi, Dışişleri Bakanlığı Genel Sekreteri N. MENEMENCİOĞLU ise Konferans görüşmelerinde "...Savaş gemilerinin Karadeniz'e çıkmak bakımından geçiş özgürlüğünün Lozan Sözleşmesinde koşula bağlandığını Ancak, Marmara iç denizinde kapsamak üzere, Boğazlar Bölgesinin güvenliğinin ve bu bölgede, yabancı savaş gemilerinin geçişinin Türkiye'nin ve donanmasının güvenliğine hiçbir durumda bir tehdit oluşturmamasının gerektiği, Türk tasarısının görmezlikten gelemeyeceği temel nitelikte bir öğeler olduğunu" ifade etmiş olup, buna istinaden Boğazlar'a girecek kuvvetlerin sınırına ilişkin bir ilk düzenleme yapılmıştır. Menemencioğlu ayrıca, "...Karadeniz'in özel konumu ile kıyıdaşların güvenliği için bu bölgede herkesin isteğine uygun düşen, gürültüsüz patırtısız bir yaşam kurmuş olan kıyıdaşların savunulmayan kıyılarını ve çok küçük tutulmuş donanmalarını tehlikeye sokabilecek güçte yabancı savaş gemilerinin girişine, zarar görmeden, izin verilemeyeceğini vurgulayarak bu denize girebilecek kıyıdaş-olmayan Devletlerin toplam kuvvetleri için ikinci bir kuvvet sınırlandırmasının öngörüldüğünü" ifade etmiştir⁽⁶⁶⁾.

Sovyetler Birliği Türkiye'nin Boğazlar üzerinde egemenliğini ve Boğazları silahlandırmanın Türkiye'nin yasal hakkı olduğunu kabul etmiş olup, Karadeniz'in güvenliği için Boğazların ticaret gemilerine açık olmasını, Karadeniz'e kıyısı olan devletlerin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçebilmelerini ancak denizaltılar ve uçak taşıyan gemilerin Boğazlar'dan geçişinin yasaklanmasını ve Karadeniz'e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerine sayı ve tonaj açısından kısıtlama getirilmesini istiyordu.

İngiltere'nin tezi ise İngiltere Boğazlar Komisyonu'nun kaldırılmasına sıcak bakmaktaydı. İngiltere'nin tezi Boğazlar Komisyonu'nun kaldırılmaması, Boğazlar'dan bütün devletlerin geçirebilecekleri savaş gemilerinin maksimum tonajıyla bütün Karadeniz'e kıyısı olmayan ülkelerin Karadeniz'de bulundurabilecekleri savaş gemilerinin toplam

daki Dışişleri Bakanlığı Genel Sekreteri Numan Menemencioğlu, Korgeneral Genel Kurmay İkinci Başkanı Asım Gündüz, oluşan Türk heyeti katılmıştır. Detaylı bilgi için bkz. Seha, L., Meray; Osman Olcay, Montreaux Boğazlar Konferansı Tutanaklar, Belgeler, Ankara Üniversitesi, Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları, No:390, Ankara, 1976, 24-283.

(65) Seha, L., Meray; Osman Olcay, Montreaux, 24-293; Nur Jale ECE "Montreaux, 18.

(66) Seha, L., Meray; Osman Olcay, Montreaux, 24-293; Nur Jale ECE "Montreaux, 18.

tonajının Türk tasarısında belirlenen miktardan daha fazla olmasıydı⁽⁶⁷⁾. Konferans görüşmelerinde Birleşik Krallık temsilcisi Bayındırlık İşleri Birinci Komiseri Lord STANHOPE Uluslararası Komisyonunun kaldırılmasına karşı olduklarını “.... hiçbir biçimde Türkiye’nin egemenliğini kullanmasına karışmaksızın, bu uluslararası yoldan gemilerin geçişine ilişkin olarak yayınlanabilecek yönetmeliğin uygulanmasına göz kulak olacak, uluslararası bir organın bulunmaması ilkesinden vazgeçilmemesini telkin etmek isterim. Bu yüzden, bu sorunu, sözleşme tasarısının tartışılmasına ayrıntılı olarak giriştiğimiz zaman, yeniden ortaya atmak hakkımı saklı tutuyorum.” ifadesi ile ortaya koymuştur⁽⁶⁸⁾.

Türkiye, Yunanistan, Romanya ve Yugoslavya arasında 9 Subat 1934 tarihinde Balkan Paktı imzalanmış olup, Balkan Paktı üyeleri olarak, 4 Mayıs 1936’daki Balkan Antantı Konseyi toplantısında da Türkiye’ye tam destek vereceklerini kararlaştırmışlardır⁽⁶⁹⁾. Konferans görüşmeleri sırasında Romanya Dışişleri Bakanı N. TITULESCO “..Boğazlar’ın Türkiye’nin yüreği aynı zamanda da Romanya’nın ciğerleri olduğunu” vurgulayarak “..Balkan Paktı ile bu iki ülkenin yazgılarını Yunanistan’la, Yugoslavya’nın da yazgılarını birbirine bağladığını ifade etmiştir”⁽⁷⁰⁾. Fransa Konferans görüşmeleri sırasında dikkatini Almanya üzerine çevirmiş olması nedeniyle Türkiye’nin isteklerine olumlu baktıklarını ve Türkiye’nin barışçıl tutumunu memnuniyetle karşıladıklarını ifade etmiştir. Japonya ise Rusların Karadeniz dışındaki faaliyetlerine engel olmak amacıyla Sovyetler Birliği’nin görüşünün aksine Karadeniz’e sahili olan ve olmayan tüm devletlerin savaş gemileri için eşit sınırlamaların uygulanmasını istemekteydi⁽⁷¹⁾. Japonya Temsilcisi B. SATO Konferans görüşmelerinde “...dilerim ki; Asya’nın Uzak Batısında barışın korunmasını sağlamak için yapılmış olan bu belge, yararlı etkilerini dünyanın bu bölgesinden en uzaktaki ülkelere kadar duyursun!” demiştir.

Montrö Boğazlar Sözleşmesi, Lozan Andlaşması’nda Boğazlarla ilgili alınan kararın değiştirilmesi için Türkiye Cumhuriyeti’nin 1933’ten itibaren yaptığı girişimler sonucunda 20 Temmuz 1936’da Türkiye, Büyük Britanya, Avustralya, Fransa, Bulgaristan, Romanya, Yugoslavya, Yunanistan, Japonya ve Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği arasında İsviçre’nin Montrö şehrinde imzalanmıştır. Montrö Boğazlar Sözleşmesi Konferansına katılmamış olan İtalya Boğazlar Sözleşmesi’ne 2 Mayıs 1938’de katılmıştır. Montrö Sözleşmesi 31 Temmuz 1936’da 3056 sayılı yasa ile TBMM tarafından onaylanmış ve 9 Kasım 1936’da yürürlüğe girmiştir. Türk Boğazlarından hem ticari hem harp gemilerinin uğraksız geçişi 1936 yılından beri Montrö Sözleşmesi’nin öngördüğü şartlar çerçevesinde düzenlenmiştir⁽⁷²⁾.

Montrö Sözleşmesi ile kendi toprakları ve Boğazlar üzerinde Türkiye’nin egemenliğini tamamen ortadan kaldıran Lozan Andlaşması ile kurulmuş olan “Uluslararası Boğazlar Komisyonu” ve “askerden arındırılmış bölge” kaldırılmıştır. Montrö Sözleş-

(67) Kazım Ökten, Yüksek Lisans Tezi....., 73-74,76-77.

(68) Seha, L., Meray; Osman Olcay, Montreaux, 24-293; Nur Jale ECE “Montreaux, 20.

(69) Kazım Ökten, Yüksek Lisans Tezi, 78.

(70) Seha, L., Meray; Osman Olcay, Montreaux, 24-293; Nur Jale ECE “Montreaux, 19.

(71) Kazım Ökten, Yüksek Lisans Tezi, 79.

(72) Nur Jale Ece “Montreaux, 13.

mesi ile Boğazlar Komisyonu'nun bütün yetkileri Türkiye'ye bırakıldı. Boğazlar kayıtsız şartsız Türkiye Cumhuriyeti'ne bırakılacak, tahkimat yapmak hakkı tanınacaktır. Lozan Andlaşması ile askersiz duruma getirilen Boğazların her iki kıyısında Türkiye'nin asker bulundurulabilmesi kabul edildi.

4.2. Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin Başlıca Maddeleri

Montrö Sözleşmesi 29 Madde, dört ek ve bir protokoldan oluşmaktadır. Montrö Boğazlar Sözleşmesin'in Birinci Kısımında ticaret gemilerinin geçişine (Madde 2-7), İkinci Kısımında ise savaş gemilerinin geçişine (Madde 8-22), Üçüncü kısımda uçakların geçişine (Madde 23) ilişkin düzenlemeler, Dördüncü Kısımda ise Genel Hükümler (Madde 24-29) yer almaktadır⁽⁷³⁾.

4.2.1. Ticaret Gemilerinin Geçişine İlişkin Hükümler

Montrö Sözleşmesi'nin Ticaret Gemileri'ne ilişkin hükümleri I. Kısımda yer almaktadır. Sözleşmenin 2. Maddesi uyarınca Boğazlar uluslararası seyrüsefere açık olup, barış zamanında, ticaret gemileri, gündüz ve gece, bayrak ve yükleri ne olursa olsun, hiçbir işlem (formalite) olmaksızın, Boğazlar'dan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) tam özgürlüğünden yararlanacaklardır. Kılavuzluk ve römorkörcülük ihtiyarî kalır. Ancak, geçiş sırasında sağlık denetimi, fenerler, ışıklı şamandıralar ve geçit şamandıraları, ya da başka şamandıralar gibi hizmetler mecburi tutulmuştur.

Montrö Sözleşmesi'nde Boğazlar'dan geçiş barış, savaş ve pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi olmak üzere üç farklı koşul için düzenlenmiştir. Sözleşmenin 4. maddesi uyarınca Savaş zamanında, Türkiye savaştan değilse, ticaret gemileri, bayrak ve yükleri ne olursa olsun, 2. Maddede (geçiş serbestisi) ve 3. Maddede (sağlık belgesi) öngörülen koşullar içinde Boğazlar'dan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır. kılavuzluk ve yedekçilik (römorkörcülük) isteğe bağlı kalmaktadır.

Söz konusu Sözleşmenin 5. Maddesine göre savaş zamanında, Türkiye savaştan, Türkiye ile savaşta olan bir ülkeye bağlı olmayan ticaret gemileri, düşmana hiçbir biçimde yardım etmemek koşuluyla, Boğazlar'da geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır. Türkiye'nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayması durumunda, 2. madde hükümlerinin uygulanmasının sürdürüleceği; ancak, gemilerin Boğazlar'a gündüz girmelerinin ve geçişin, her seferinde, Türk makamlarınca gösterilen yoldan yapılmasının gerektiği, kılavuzluğun gerektiğinde zorunlu kılınabileceği, ancak ücrete bağlı olmayacağı 6. Maddede yer almaktadır.

4.2.2. Savaş Gemilerine İlişkin Hükümler

Savaş gemilerinin geçişine ilişkin hükümler Sözleşmenin II. Kısımında yer almakta olup, 10. Maddeye göre barış zamanında, 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.

(73) Montreux Boğazlar Sözleşmesi, http://sam.baskent.edu.tr/belge/Montro_TR.pdf

ve sonraki maddelerde öngörülen koşullar içinde girerlerse, hiçbir vergi ya da harç ödemeksizin, Boğazlar'dan geçiş özgürlüğünden yararlanacaklardır. Sözleşmenin 11. maddesi uyarınca, Karadeniz'e kıyıdaş devletlerin savaş gemileri tonaj ve sınıf ile ilgili sınırlamaya tabi olmayıp, ancak; bu gemiler ya tek başlarına ya da en fazla iki torpido eşliğinde geçebileceklerdir. Sözleşmenin 12. maddesi uyarınca denizaltıların boğazlardan geçerek açık denizlere çıkmaları yasaktır. Boğazlardan denizaltı geçişine sadece Karadeniz sahildar devletlerine sınırlı haklar tanınmış olup, Karadeniz dışında yaptırılan, tamir ettirilen ya da satın alınan denizaltı gemileri Türkiye'ye vaktinde haber verilmişse, gündüz, su üstünden ve tek başlarına geçebilir. Sözleşmenin 13. maddesi uyarınca savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçebilmesi için, Türk Hükümetine diploması yoluyla bir ön bildirimde bulunulması gerekmektedir. Söz konusu ön-bildirim olağan süresi Karadeniz kıyıdaşı ülkeler için sekiz gün, Karadeniz kıyıdaşı olmayan Devletler için onbeş gün olacaktır. Bu ön-bildirimde gemilerin gidecekleri yer, adı, tipi, sayısı ile gidiş için ve gerekirse, dönüş için geçiş tarihleri belirtilecektir.

Boğazlar'da transit geçişte bulunabilecek bütün yabancı deniz kuvvetlerinin (savaş gemileri, denizaltılar, uçak gemileri ve büyük zırhlı gemiler) en yüksek (tavan) toplam tonajının 15.000 tonu aşmayacağı, söz konusu kuvvetlerin en fazla dokuz gemi olabileceği 14. maddede yer almaktadır. Sözleşmenin 15. maddesine göre Boğazlar'da transit olarak bulunan savaş gemileri taşımakta olabilecekleri uçakları hiçbir durumda, kullanamayacaklardır. Sözleşmenin 18. maddesi uyarınca; Karadeniz'e kıyıdaşı olmayan devletlerin barış zamanında bu denizde bulundurabilecekleri toplam tonajı Sözleşme'de belirtilen şartlar dışında 30.000 tonu aşmayacaktır. Herhangi bir anda, Karadeniz'in en güçlü donanmasının (filosunun) tonajı Sözleşmenin imzalanması tarihinde bu denizde en güçlü olan donanmanın (filonun) tonajını en az 10.000 ton aşarsa, toplam tonaj en çok 45.000 tona varıncaya kadar arttırılacak olup⁽⁷⁴⁾, Karadeniz'e kıyıdaş olmayan Devletlerden herhangi birinin bu denizde bulundurabileceği tonaj, yukarıda öngörülen toplam tonajların üçte ikisiyle sınırlandırılmış olacak ve ayrıca kıyıdaş olmayan Devletlerin savaş gemilerinin Karadeniz'de bulunmalarının amacı ne olursa olsun bu denizde yirmi-bir günden çok kalamayacaklardır.

Sözleşmenin 19. Maddesine göre; savaş zamanında, Türkiye savaşıyor değilse, savaş gemileri 10. maddeden 18.maddeye kadar olan maddelerde belirtilen koşullarla Boğazlar'da tam bir geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bununla birlikte, savaşıyor herhangi bir Devletin savaş gemilerinin Boğazlar'dan geçmesi yasak olacaktır. Milletler Cemiyeti'nin almış olduğu bir kararla hareket eden savaş gemileri; savaşıyor devletlere ait olsalar bile Boğazlar'dan geçebilirler. Türkiye'yi bağlayan bir karşılıklı yardım andlaşması varsa, bu takdirde savaşıyor bu devletin gemileri Boğazlardan geçebilir.

Sözleşmenin 20. Maddesi ile Türkiye savaş durumunda savaşıyor taraf ise savaş gemilerinin geçişi konusunda Türk Hükümeti'ne tümüyle istediği gibi davranma hakkı

(74) Kıyıdaş her Devlet, Türk Hükümetine, her yılın 1 Ocak ve 1 Temmuz tarihlerinde, Karadeniz'deki donanmasının (filosunun) toplam tonajını bildirecektir; Türk Hükümeti de, bu bilgiyi, öteki Bağıtlı Yüksek Taraflara ve Milletler Cemiyeti Genel Sekreterine ulaştıracaktır.

tanınmıştır. Buna göre Türkiye Boğazları savaş gemilerine kapatabilir veya Montrö hükümlerinde öngörülmüş olan Karadeniz’e kıyıdaş olmayan ülkelere getirilen tonaj sınırını tamamen kaldırabilir. Türkiye’nin kendisini pek yakın bir savaş tehlikesi tehdidi karşısında sayarsa Sözleşmenin 20. maddesi hükümlerini uygulamaya hakkı olacağı 21. Maddede yer almaktadır.

4.2.3. Uçak Geçişlerine İlişkin Hükümler

Sözleşmenin 23. maddesi uyarınca; Montrö Sözleşmesi uçak geçişlerini de düzenlemiştir. Sivil uçakların Akdeniz ile Karadeniz arasında geçişini sağlamak amacıyla, Türk Hükümeti, Boğazlar’ın yasak bölgeleri dışında, bu geçişe ayrılmış hava yollarını gösterecektir. Sivil uçaklar, Türk Hükümetine, ara sıra (tarifesiz) yapılan uçuşlar için üç gün öncesinden bir ön-bildirim ile, düzenli (tarifeli) servis uçuşları için geçiş tarihlerini belirten genel bir ön bildirimde bulunarak, bu yolları kullanabileceklerdir.

4.2.4. Genel Hükümler

Boğazlar rejimine ilişkin 24 Temmuz 1923 tarihli Sözleşme gereğince kurulmuş olan Uluslararası Komisyonun yetkilerinin Türk Hükümetine aktarıldığı 24. maddede hükme bağlanmıştır. Sözleşmenin 28. Maddesi uyarınca Sözleşmenin süresi, yürürlüğe giriş tarihinden başlayarak, yirmi yıl olacaktır. Bununla birlikte, 28. maddeye göre Sözleşmenin 1. Maddesine sözü geçen geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğü ilkesinin sonsuz bir süresi olacaktır. Sözleşme, söz konusu madde hükümlerine uygun olarak sona erdirilmiş olursa, Bağitli Yüksek Taraflar, yeni bir Sözleşmenin hükümlerini saptamak üzere kendilerini bir konferansça temsil ettirmeği kabul etmektedirler.

Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden başlayarak her beş yıllık dönemin sona ermesinde, Bağitli Yüksek Taraflardan her biri, Sözleşmenin bir ya da birkaç hükmünün değiştirilmesini önerme girişiminde bulunabileceği, bu öneriler üzerinde diplomasi yoluyla bir sonuca varmak olanağı bulunamazsa, Bağitli Yüksek Tarafların, bu konuda toplanacak bir konferansça kendilerini temsil ettireceği, söz konusu konferansın, ancak oybirliğiyle karar alabileceği, Bağitli Yüksek Tarafların dörtte üçünden oluşan bir çoğunluğun yeterli olacağı hususları 29. madde de yer almaktadır.

4.3. Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin Güçlü Yanları

Montrö Sözleşmesi ile Türk Boğazları Türkiye’nin egemenliğinde altında uluslararası ulaşımına açık bir su yolu statüsüne kavuşmuş olup, Lozan Boğazlar Sözleşmesi ile kurulmuş olan “Uluslararası Boğazlar Komisyonu” ve “askerden arındırılmış bölge” kaldırılmış ve Uluslararası Komisyonun yetkileri Türk Hükümetine aktarılmıştır. Montrö Sözleşmesi ile Boğazlar kayıtsız şartsız Türkiye Cumhuriyeti’ne bırakılacak, tahkimat yapmak hakkı tanınacaktır. Lozan Andlaşması ile askersiz duruma getirilen Boğazların her iki kıyısında Türkiye’nin asker bulundurabilmesi kabul edildi⁽⁷⁵⁾. Söz konusu Sözleşme ile barış zamanlarında ticaret gemilerinin gündüz ve gece, bayrakları ve yükleri

(75) Montreux Boğazlar Sözleşmesi; Nur Jale Ece “Montreux”, 14.

ne olursa olsun, Boğazlardan serbestçe geçebilmeleri kabul edilmiş olmakla birlikte Uluslararası teamül hukukunun savaş gemilere tanıdığı zararsız geçiş haklarından çok farklı olarak, 1936 Montrö Sözleşmesi Karadeniz'e sahildar olmayan ülkelerin savaş gemileri, denizaltılar, uçak gemileri ve büyük zırhlı gemilerinin geçişlerine, toplam tonajlarına ve bunların Karadeniz'de kalma süreleri ve tonajlarına sınırlamalar getirilmiştir ⁽⁷⁶⁾. Buna göre Boğazlar'da uğraksız geçişte bulunabilecek bütün yabancı deniz kuvvetlerinin toplam tonajı 15.000 tonu aşmayacak, söz konusu kuvvetler dokuz gemiden fazla olmayacak, Karadeniz'e kıyıdaşı olmayan devletlerin Karadeniz'de bulundurabilecekleri askeri gemilerin toplam tonajı 45.000 tonu geçemeyecek ve kıyıdaş olmayan devletlerin savaş gemileri bu denizde yirmi-bir günden çok kalamayacaklardır. Boğazlar'da transit olarak bulunan savaş gemileri taşımakta olabilecekleri uçakları hiçbir durumda, kullanamayacaklardır. Askeri uçakların söz konusu Boğazların üstünden geçişleri Türk yetkili makamlarının vereceği izne tabi olup, Türk yetkili makamlarının göstereceği rotadan geçmek şartıyla üstünden Boğazların üstünden uçuşa hakkına sahiptir. Uçak gemileri ile denizaltıların boğazlardan geçerek açık denizlere çıkmaları yasaktır. Montrö Sözleşmesi hem ticaret gemileri hem de savaş gemilerinin geçişini barış zamanı, savaş zamanı ve savaşa yakın durum olmak üzere üç sınıfa ayırmaktadır⁽⁷⁷⁾. Böylece savaşa yakın durumda da savaş durumundaki gibi Boğazlar'dan savaş gemilerinin geçiş konusunda Türk Hükümeti'ne tümüyle istediği gibi davranma hakkı tanınmıştır.

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'nin "Uluslararası seyrüsefere açık boğaz sularının hukuki rejimi" başlıklı 34. maddesinin 2. bendine göre düzenlenmiş olup, Boğazlara kıyıdaş olan devletler egemenliklerini veya yetkilerini işbu Kısımda ve diğer uluslararası hukuk kurallarında öngörülen şartlara göre kullanırlar. BMDHS'nin Transit Geçiş ilişkisi 37. maddesine göre; transit geçişin uygulanma alanı, açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin bir bölümü ile açık denizin veya bir münhasır ekonomik bölgenin diğer bölümü arasında uluslararası seyrüsefer için kullanılan boğazlara uygulanır. Söz konusu Sözleşme'nin "Transit geçiş hakkı" başlıklı 38. maddesine göre; bahsi geçen Sözleşmenin 37. maddesinde öngörülen boğazlarda bütün gemiler ve uçaklar bir engelleme olmaksızın transit geçiş hakkından yararlanırlar⁽⁷⁸⁾. Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS)'nin "Zararsız Geçiş" başlıklı 17. maddesine göre; sahili bulunsun veya bulunmasın, bütün devletlerin gemileri, karasularından zararsız geçiş hakkından yararlanma hakkına sahiptir. BMDHS'nin 19 ncu maddesinin 1. bendine göre "Geçiş, sahildar devletin barışına, düzenine veya güvenliğine zarar vermedikçe zararsızdır". Yabancı bir geminin geçişi eğer bu gemi karasuları içerisinde Sözleşmenin 19. maddesinin 2. bendinde belirtilen faaliyetlerden herhangi birinde bulunursa, sahildar devletin barışına düzenine veya güvenliğine zarar vermiş sayılacaktır. BMDHS'nin 19 uncu maddesinin 2. Bendinin h) fıkrasına göre bir geminin geçiş sırasında meydana

(76) Montreux Boğazlar Sözleşmesi, <http://sam.baskent.edu.tr>; Nur Jale Ece "Montreaux", 30.

(77) Montreux Boğazlar Sözleşmesi, <http://sam.baskent.edu.tr> ; Nur Jale Ece "Montreaux", 30

(78) Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (BMDHS), <http://denizmevzuat.udhb.gov.tr/dosyam/denizhukuku.pdf>.

gelecek herhangi bir deniz kazası çevre, sağlık ve can güvenliği açısından bir tehdit oluşturduğunda geçiş “zararlı” hale dönüşür⁽⁷⁹⁾.

“Zararsız geçiş”, geçen gemiye bir takım haklar tanımakta; bazı yükümlülükler yüklemektedir; buna karşılık olarak da, kıyı devletine bazı yükümlülükler yüklemekte ve bazı haklar tanımaktadır. Transit geçiş zararsız geçişe göre gemilere daha geniş haklar tanıyan, yükümlülüklerini daha daraltan, kıyı devletinin yetkilerini biraz daha kısıtlayan bir geçiş rejimidir. Türkiye, 1982 BMDH’ne taraf olmamakla beraber Montrö Sözleşmesi sayesinde Türk Boğazlarını BMDHS’nin öngördüğü diğer boğazlara kıyıdaş ülkelerin uyguladığı olduğu transit geçiş rejimi dışında tutabilmiştir. Montrö Sözleşmesi sayesinde Türkiye, 1982 Deniz Hukuku Sözleşmesi’ne tabii olan diğer boğaz kıyıdaş ülkelere nazaran çok daha geniş haklara sahiptir. Zararsız geçişe getirilen bu kısıtlamaların dünyada veya sadece Türk Boğazlarında uygulanması, Montrö Sözleşmesinde geçiş rejiminin kendine münhasır veya “sui generis” olduğunu göstermektedir⁽⁸⁰⁾.

Montrö Sözleşmesi, gemilerin Türk Boğazlarından geçişi nedeniyle ortaya çıkabilecek tüm hukuki sorunlara bir düzenleme getirmemiştir. Montrö Sözleşmesi, Türkiye’nin Boğazlar Bölgesindeki egemenlik haklarını yalnızca geçiş konusunda sınırlamaktadır. Montrö Sözleşme’sindeki hükümlere ters düşmemek, genel uluslararası ilkelere bağlı kalmak ve Boğazlardan geçiş hakkının özüne dokunmamak şartıyla; deniz kirlenmesinin önlenmesi, deniz trafiğinin serbestlik ilkesine zarar vermeden düzenlenmesi gibi Sözleşmede düzenlenmeyen konularda, Türkiye’nin zabıta ve yargı yetkisi ile zararsız geçiş hakkı isteme ve geçişi düzenleme yetkileri saklıdır⁽⁸¹⁾. Türkiye’nin seyir, can ve mal emniyeti ile çevre güvenliğini sağlamak amacıyla Boğazlardan geçişini aksatmadan ya da en az aksatacak şekilde kurallar koyması, kısıtlamalar getirmesi hem Montrö Sözleşmesi ve hem de milletlerarası kuralların ruhuna uygundur. Buna istinaden, 1994 yılında yürürlüğe giren “Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkındaki Tüzük” ile revize edilerek 1998 tarihinde yürürlüğe giren “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü”nü olarak uygulamaya konulmuş olup, Boğazlarda “Trafik Ayırım Düzenleri” tesis edilmiş ve “Türk Boğazları Rapor Sistemi (TÜBRAP) oluşturulmuştur.

4.4. Montrö Sözleşmesini Değiştirme Girişimleri

Montrö Sözleşmesi imzalandıktan sonra Montrö’nün değiştirilmesi konusunda Boğazların Türkiye ve Sovyetler Birliği tarafından ortak olarak savunulmasını da içeren Sovyet talepleri Türkiye’yi rahatsız etmiş olup, Türk Büyükelçisi, hükümetten aldığı talimatla, Türkiye’nin hükümler hakkı ve toprak bütünlüğü ile uyuşmayacağı gerekçeleri ile bu istekleri reddetmiştir⁽⁸²⁾. 12 Kasım 1940 tarihinde Berlin’de gerçekleşen Hitler-Molotov (Sovyet Dışişleri Bakanı) görüşmelerinde Ruslar Montrö Sözleşmesinin iptal edilerek

(79) BMDHS, <http://denizmevzuat.udhb.gov.tr>; Nur Jale Ece “Montreaux Boğazlar Konferansı’ndan ...”, 15.

(80) Sevin Toluner, Milletlerarası Hukuk Dersleri Devletin Yetkisi (Yer ve Kişiler Bakımından Çevresi ve Niteliği, 165, İstanbul, 1996; Nur Jale Ece “Montreaux Boğazlar Konferansı’ndan ...”, 15.

(81) Sevin Toluner, Milletlerarası Hukuk Dersleri Devletin Yetkisi (Yer ve Kişiler Bakımından Çevresi ve Niteliği, 165, İstanbul, 1996; Nur Jale Ece “Montreaux Boğazlar Konferansı’ndan ...”, 15.

(82) Güven Erkaya, Türk Boğazları, <http://www.denizce.com/guvenerkaya002.asp>

yeni Sözleşmenin Türkiye, Sovyetler Birliği, İtalya ve Almanya arasında düzenlenmesi önerisinde bulunmuştur. Sovyetler görüşmeler sırasında Sözleşmede savaş ve ticaret filolarını serbestçe Akdeniz'e çıkartma, Sovyetler'e ayrıcalıklar verilmesini içeren bir düzenleme de talep etmiş olup, Ege adaları ya da Boğazlarda kontrol noktalarına sahip olmak istediğini de belirtmiştir. Hitler stratejik açıdan son derece önemli olan Boğazları başka bir devletle paylaşmak istemediğinden Sovyetler'in taleplerinden rahatsız olmuş, 18 Aralık 1940 günü Alman ordularına Ruslara karşı saldırıya hazır olma emrini vermiştir⁽⁸³⁾. Sovyetler Birliği Komünist Partisi Genel Sekreteri Stalin Montrö Sözleşmesinin zamanın şartlarına uymadığını söyleyerek Sözleşmenin revizyonunu 1 Ekim 1944'te Moskova'daki görüşmeleri sırasında Birleşik Krallık Başbakanı Churchill'e ve 4-11 Şubat 1945 tarihinde Kırım Yalta'da gerçekleşen Yalta Konferansında Roosevelt ve Churchill'e ileterek gündeme getirmiş ancak bir ilerleme kaydedilememiştir^{(84),(85)}. Yalta Konferansında Stalin, Montrö Sözleşmesinin oluşan yeni şartlara göre yeniden düzenlenmesi gerektiğini, Türkiye'nin sadece savaş zamanında değil, savaş tehlikesi durumunda da Boğazları kapatma hakkına sahip olmasından rahatsızlık duyduğunu belirterek Boğazlarda serbest geçiş rejimi talep ediyordu. Roosevelt ve Churchill'in de konuya olumlu yaklaşımları sonucu, Sovyetlerin Boğazlarda ne gibi düzenlemeler yapılabileceği konusundaki önerilerini, yakında bir araya gelecek olan üç ülkenin dışişleri bakanları toplantısında sunmaları kararlaştırıldı⁽⁸⁶⁾.

Amerika Birleşik Devletleri (ABD), İngiltere ve Sovyetler Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği (SSCB) arasında, 17 Temmuz - 2 Ağustos 1945 tarihinde, Berlin yapılan Potsdam Konferansı'nda Stalin, Montrö'nün revize edilmesi konusunda Roosevelt'den sonraki ABD'nin yeni Başkanı Harry S. Truman ve Başbakan Churchill'in mutabakatlarını almıştır. Stalin Boğazların Sovyetler Birliği ile Türkiye'nin ortak kontrolü altına olmasının uygun olacağını ileri sürmüştür. ABD ile Birleşik Krallık ise Sovyetler'in Boğazlar'dan tam geçiş serbestisine taraftar idiler. Konferans görüşmelerinde Churchill, Türkiye'nin toprak bütünlüğünü koruma koşuluyla Boğazlarda SSCB'nin istediği yönde bir değişikliğin çok taraflı yapılması şartıyla desteklediğini ifade etmiştir. Ancak, Churchill, SSCB'nin Boğazlarda üs talebini kabul etmeyeceğini bildirmiştir. Konferans sonunda kabul edilen protokolün "Karadeniz Boğazları" başlıklı 16.maddesinde üç hükümetin o günkü koşullara yanıt vermediği için Montrö Sözleşmesi'nde değişiklik yapılması gerektiği konusunda görüş birliğine varılmış olup, Konunun, her bir tarafın Türkiye'yle doğrudan görüşmeler yoluyla ele alınması ve her üç devletin de görüşlerini ayrı ayrı Türkiye'ye bildirmeleri kararlaştırıldı^{(87),(88)}.

(83) Barış Ertem, "İkinci Dünya Savaşı Sırasında Türkiye-Sovyetler Birliği İlişkileri Ve Türkiye'nin Amerika Birleşik Devletleri İle Yakınlaşmasına Etkileri", *Turkish Studies*, Volume 8/7 Summer 2013, Ankara, 163.

(84) Barış Ertem, "İkinci Dünya Savaşı.....", 163, 185.

(85) Güven Erkaya, "Türk Boğazları"

(86) Barış Ertem "Türkiye Üzerindeki Sovyet Talepleri Ve Türk-Sovyet İlişkileri (1939-1947)", http://S3.Amazonaws.Com/Academia.Edu/Documents/31070815/Ertem_Baris.Pdf?, 265.

(87) Barış Ertem "Türkiye Üzerindeki ...", 175, 267, 271.

(88) Mustafa Hergüner "İkinci Dünya Savaşında Türk Denizciliği", Kastaş Yayınevi, 2011, Hereke, 118.

8 Ağustos 1946 günü Türkiye'ye bir nota sunan Sovyet Hükümeti, savaş sırasında bazı Alman savaş gemilerinin Boğazlardan geçtiğini ve buna dayanarak Türkiye'nin Boğazların güvenliğini sağlayamadığını iddia etmiştir. ABD Hükümeti, Sovyetler Birliği'nin notasına 19 Ağustos 1945 tarihinde ve İngiliz Hükümeti de, Amerikan Hükümeti'nin notasına benzer bir notayı 21 Ağustos 1946 tarihinde Sovyet Hükümeti'ne sunmuştur. Amerika Birleşik Devletleri, cevabî notasında Sovyetler Birliği'nin 4 ve 5. taleplerini kabul etmediğini ifade etmiştir^{(89),(90)}

“Sovyet notasında zikredilen dördüncü teklif;Hükümetimizin görüşü şudur ki, Boğazlar rejimi yalnız Karadeniz devletlerine değil, fakat Birleşik Amerika da dâhil olmak üzere diğer devletlere de taallük eden bir meseledir. Binaenaleyh, Amerikan Hükümeti, Boğazlar rejiminin kurulması işinin diğer devletler dışarıda bırakılmak suretiyle Karadeniz devletlerinin yetkisi dâhilinde bulunmasına dair Sovyet görüşüyle mutabık olamaz. Sovyet notasında zikredilen beşinci teklif, Türkiye ile Sovyetler Birliği'nin Boğazların savunmasını müştereken yapması yolundadır. Hükümetimizin kesin düşüncesi şudur: Türkiye Boğazların savunmasından başlıca sorumlu olarak kalmaya devam etmelidir. Eğer Boğazlar bir mütecaviz tarafından bir tecavüz ve ya bir tecavüz tehdidine konu olursa bundan doğacak durum milletlerarası güvenlik için bir tehdit ve Birleşmiş Milletler Güvenlik Konseyi tarafından harekete geçilmesi için açık bir sebep teşkil edecektir.”

Sovyetler Birliği'nin 8 Ağustos 1946 tarihli notasına cevabi notası özetle Boğazlardan geçişlerin Montrö Rejimine uygun olarak yapıldığı, Boğaz geçişlerinde tamamen tarafsız kalındığı, her türlü ön bilginin değerlendirildiği belirtilmektedir⁽⁹¹⁾. Sovyet Hükümeti, 24 Eylül 1946 tarihinde Türkiye'ye gönderdiği yeni bir notayla Boğazların ortak savunulması konusundaki talebini tekrarlamıştır. Söz konusu nota, Sovyetler'in Türkiye'den toprak ve Boğazlarda üs taleplerinde bulundukları son nota olmuştur⁽⁹²⁾. Türk Hükümeti'nin 18 Ekim 1946 tarihli Rusların taleplerinin kesin bir dille ve hukuki delillerle reddettiğini belirten cevabi notası ile Sovyetlerin Boğazlarda ve Türkiye'nin doğu topraklarındaki taleplerini içeren Türk-Sovyet doğrudan temasları fiilen sona erdi. Moskova'nın 1940, 1945 ve 1946'da boğazların statüsünün değiştirilmesi için yaptığı girişimlerin başarısızlıkla sonuçlanmasından sonra Montrö Sözleşmesi hükümleri değişmeden yürürlükte kaldı. Montrö Sözleşmesini 1946'dan beri sözleşmeyi imzalayan taraflardan hiçbiri ne sözleşmenin değişmesi için bir teklif yapmış ne de sözleşmenin sona erdiği ilan etmiştir^{(93),(94)}.

(89) Barış Ertem, “İkinci Dünya Savaşı.....”, 178.

(90) 19 Ağustos 1946 tarihli ABD notasının tam metni için bkz. Ayın Tarihi, (Ağustos 1946), no.153, s.74.75; Fahir Armaoğlu, Belgelerle Türk-Amerikan Münasebetleri, s.148-151

(91) Mustafa Hergüner “İkinci Dünya Savaşında...”, 401-403.

(92) Barış Ertem, “İkinci Dünya Savaşı..... “, 179.

(93) Güven Erkaya, “Türk Boğazları.....”

(94) Nur Jale Ece “Montreaux”, 12.

5. Türk Boğazları Deniz Trafiği, Deniz Trafiğine İlişkin Düzenlemeler ve Riskler

Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın verilerine göre; İstanbul Boğazı'ndan 2013 yılında 46.532 gemi, 2014 yılında 45.529 gemi, 2015 yılında 43.544 gemi geçmiş olup, bunun 8.633 adedi tankerdir. İstanbul Boğazı'ndan 2015 yılında geçen gemilerin kılavuz kaptan alma oranı %54'dür. Çanakkale Boğazı'ndan 2013 yılında 43.889 gemi, 2014 yılında 43.582 gemi, 2015 yılında 43.230 gemi geçmiş olup, bunun 9.524 adedi tankerdir⁽⁹⁵⁾. Çanakkale Boğazı'ndan 2015 yılında geçen gemilerin kılavuz kaptan alma oranı %44'dür. Türk Boğazları'ndan yılda ortalama 140 bin tondan fazla tehlikeli yük geçmektedir⁽⁹⁶⁾.

Türk Boğazları'nda seyir, can ve mal emniyeti ile çevre güvenliğini sağlamak ve kaza risklerini azaltmak ve bu bölgede deniz trafiğinin düzenlenmesini gerçekleştirmek amacıyla "Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkındaki Tüzük" 01.07.1994 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, 1998 yılında revize edilerek "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü" olarak uygulamaya yeniden konulmuştur. Türk Boğazları ile yaklaşımlarında, Denizde Çatışmayı Önleme Sözleşmesinin (COLREG 72) 10 ncü Kuralına göre düzenlenen ve Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından kabul edilen "Trafik Ayırım Düzenleri" tesis edilmiş, her iki boğazda deniz trafik kontrol istasyonları kurulmuş ve "Türk Boğazları Rapor Sistemi (TÜBRAP) oluşturulmuştur. Türk Boğazları'nda trafiği düzenlemek, gemilerin Gemi Trafik Ayırım Şemaları içerisinde seyirlerini sağlamak, kaza riskini azaltmak, meteorolojik ve oşinorafik vb. verilerin anında gemilere verilmesini sağlamak vb. gibi hizmetleri vermek amacıyla "Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri (TBGTH)-VTS" tesis edilmiş olup, 30 Aralık 2003 tarihinden itibaren operasyonel olarak hizmet vermeye başlamıştır⁽⁹⁷⁾.

Türk Boğazları'nda özellikle İstanbul Boğazı'nda bugüne kadar çevre, can ve mal güvenliğini tehlikeye sokan ve petrol kirliliğine neden olan birçok kaza meydana gelmiştir. İstanbul Boğazı'ndaki söz konusu kazaların en büyüklerinden biri 15.11.1979 tarihinde Haydarpaşa önlerinde Romen bandıralı 88.285 GRT'lik Romen Independenta tankerinin bir 5.298 GRT'lik Evriali isimli bir Yunan tankeri ile çarpışması sonucunda 95.000 ton petrol denize dökülmüş, deniz ve çevre kirliliğine neden olmuş, 43 denizci hayatını kaybetmiştir. Diğer önemli bir kaza ise 13.03.1994 günü 100.000 ton petrol taşıyan Kıbrıs Rum Kesimi bandıralı Nassia tankerinin bir kuru yük gemisi ile İstanbul Boğazı'nda çatışması sonucu büyük bir yangın çıkmış ve 30 kişi ölmüş, 20.000 ton petrol denize dökülmüş, Nassia infilak etmiştir. Tanker günlerce yanarak İstanbul'u tehdit etmiş olup, oluşan çevre kirliliğinin önüne geçilememiştir⁽⁹⁸⁾. "Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni

(95) Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (2016). Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Türk Boğazları Gemi Geçiş İstatistikleri, https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/gemi_gecis.aspx

(96) Melik Çağrı Küçükaydız, "Petrol Tankeri Kazalarının Deniz Çevresine Etkileri ve Tazmin Sistemi", T.C. Ulaştırma, Denizcilik Ve Haberleşme Bakanlığı, Denizcilik Uzmanlık Tezi, Mart 2014, Ankara, 20.

(97) Necmettin Akten, "Türk Boğazlarında Seyir Rejimi", *Mersin Deniz Ticareti Dergisi*, Sayı 154, 4-7, Mersin, 2005; Nur Jale Ece "Montreaux", 26.

(98) Suveren H.Ş., "1988-1992 Yılları Arasındaki İstanbul Boğazı ile Çanakkale Boğazındaki Deniz Kaza-

Tüzüğü”, Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri’nin uygulamaya konulması ve kılavuz kaptan alma oranının artması ile kazalar önemli ölçüde azalmıştır.

6. Sonuç ve Değerlendirme

Türk Boğazları ve Karadeniz Hazar Havzası ve Orta Asya petrollerinin ve doğal gazının dünyaya transfer edildiği Kuzey-Güney, Doğu-Batı Enerji Koridoru’nun tam merkezinde yer alması ve Karadeniz’den Akdeniz’e açılan tek doğal çıkış su yolu olması nedeniyle jeostratejik ve jeopolitik önemi haizdir. Türk Boğazları ve Karadeniz insanlık tarihi boyunca başta denizci ülkeler ve küresel güçler olmak üzere dünya ülkeleri için önemli bir mücadele unsuru olmuştur.

Soğuk Savaş sonrasında, Varşova Paktı’nın ve Sovyetler Birliği’nin dağılması sonucunda Karadeniz ve Hazar bölgesindeki ülkelerin Rusya’dan uzaklaşarak Batı’ya yönelmesiyle Karadeniz’de yeni jeopolitik ve jeostratejik dengeler oluşmuştur. Karadeniz’e kıyıdaş Ukrayna ve Gürcistan’ın kurulması, Bulgaristan ve Romanya’nın hem NATO’ya hem AB’ye üye olmaları neticesinde Karadeniz, Türkiye ve Karadeniz’e kıyıdaş ülkelerin dışında NATO, ABD ve AB’nin de etki edebileceği bir deniz alanı haline gelmiştir. Türk Boğazları ve önemli bir enerji koridoru olan Karadeniz Bölgemizde yaşanan siyasi gelişmelere paralel olarak önümüzdeki dönemlerde uluslararası politikadaki dengeler üzerinde daha da etkili olacaktır.

Türkiye’nin Türk Boğazları’ndaki egemenlik haklarını kazandığı Montrö Boğazlar Sözleşmesi sayesinde Türkiye BM Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin dünyadaki diğer Boğazların tabi olduğu transit geçişin dışında bırakılmış, savaş gemilerinin Boğazlardan geçişte ve Karadeniz’deki tonajlarına ve bu denizde kalma sürelerine sınırlamalar getirmiştir. Montrö Konferansı’nda Türkiye Cumhuriyeti tarafından hazırlanan Sözleşme Taslağı’nda Türkiye’nin çok haklı isteklerini konferansa katılan devletlere en iyi şekilde anlatılmış, Türkiye açısından en ufak bir olumsuzluk yaşanmaması için titizlikle çalışılmış ve Türk Heyeti tarafından oldukça başarılı bir diplomasi ile savunulmuştur.

Türk Boğazlarından ticaret ve savaş gemilerinin geçişini düzenleyen Montrö Boğazlar Sözleşmesi hem Türkiye, hem Karadeniz ve hem de Karadeniz’e kıyıdaş ülkelerin ve hem bölge ülkelerinin güvenliğini sağlamakta olup, dünya barışına önemli katkı sağlamaktadır. Türkiye’nin Balkanlar, Kafkasya, Orta Asya ve Ortadoğu gibi istikrarsız bölgelerin olduğu bir eksende yer alması nedeniyle. Montrö Boğazlar Sözleşmesi sadece ticaret ve savaş gemilerinin Türk Boğazları’ndan geçiş rejimini düzenleyen bir andlaşma değil aynı zamanda Türk dış politikasını güçlendiren oldukça önemi haiz bir barış andlaşmasıdır. Türkiye Montrö Sözleşmesi’nin imzalandığı 1936 yılından beri Boğazlardaki uluslararası deniz trafiğini hiç aksatmamış, emniyetli ve güvenli geçiş için “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü”nü yürürlüğe sokmuş, Boğazlarda Gemi Trafik Sistemi gibi modern seyir emniyeti sistemlerini tesis etmiş, serbest geçiş ilkesi çerçevesinde Montrö Anlaşması’ndan doğan yükümlülüklerini layıkıyla yerine getirmiştir ve getirmektedir. 24 Temmuz 2016’da 80. yıldönümü olan Montrö Anlaş-

ması'nın korunmasına devam edilmelidir. Türkiye Montrö Sözleşmesi hükümlerinin ihlali anlamına gelecek her türlü davranıştan kaçınmaya özen göstermekte olup, bu konudaki tavrını devam ettirmesi, Türkiye'nin ve Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin güvenliği ve Karadeniz'in bir barış denizi olarak kalması açısından büyük önem arz etmektedir.

Montrö Sözleşmesi ile kazanılan jeopolitik, jeostratejik, siyasi, askeri ve hukuki kazanımlarımızı korumamız zaruridir. Montrö Boğazlar rejiminin değişimi konusunda ileri sürülecek her türlü isteğe ve argümana karşı Türkiye'nin bölgesel gelişmeler ile küresel aktörlerin yaklaşımlarını iyi değerlendirerek kendi ulusal güvenliğini ve milli menfaatlerini korumak amacıyla Türkiye'nin güvenliğinin ve Karadeniz Bölgesi'nin jeopolitik dengesinin temel taşı olan Montrö Sözleşmesinin devamından yana şimdiye kadar olan tavrını devam ettirmelidir. Türk Boğazları Geçiş Rejiminin tarihi gelişimi, Montrö tutanakları, Boğazlara ilişkin Türkiye'ye verilen notalar detaylı incelenerek ve analiz edilerek Montrö Sözleşmesi'nin devamlılığını korumak ve destekleyici yönde yeni stratejiler geliştirmek gerekmektedir. Bölgesel gelişmeler de dikkate alınarak Karadeniz'deki menfaatlerimize ilişkin politikalar ve stratejiler geliştirilmeli ve buna ilişkin eylem planları hayata geçirilmelidir. Boğazlar ile Karadeniz ve Akdeniz ticaret yolunun güvenliğini sağlamak amacıyla Ege ve Doğu Akdeniz'deki haklarımızın korunmasına ilişkin stratejilerin geliştirilmesinin ve uygulamaya konulmasının uygun olacağı düşünülmektedir .

“Türkiye Ulusal Deniz Araştırma Stratejisi Belgesi (TUDAS)” 2014/6798 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kabul edilerek 02 Ekim 2014 tarih ve 29137 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Türkiye Ulusal Deniz Araştırma Stratejisi Belgesi’nde jeo-politik açıdan son derece önemli bir bölgede bulunan Türkiye’nin bölgesindeki denizcilik politikalarına yön verebilecek güce ve konuma erişilebilmesi amacıyla gerekli planların yapılmasına, stratejilerin geliştirilmesine, altyapının oluşturulmasına ve güçlendirilmesine ihtiyaç duyulmakta olup, söz konusu stratejilerin bir an önce oluşturularak hayata geçirilmesi gerekmektedir. Bahsi geçen stratejiler Türkiye’nin bu bölgede etkinliğinin ve dolayısıyla çıkarlarının korunmasını sağlayacak olup, aynı zamanda bölgede denge ve istikrar oluşturulmasına ve barışın korunmasına önemli bir katkı sağlayacaktır. TUDAS’ın hedeflerinden biri deniz ve yetki alanlarımızda etkin deniz araştırmaları icra edilmesini sağlamaktır. Türkiye 05.12.1986 tarihli ve 86/11264 sayılı Bakanlar Kurulu Kararnamesi ile Karadeniz’de 200 millik Münhasır Ekonomik Bölge ilan etmiştir. 23 Haziran 1978 tarihinde, Türkiye ile SSCB arasında Karadeniz’de Kıta Sahaneliğinin Sınırlandırılması Hakkında Andlaşma”, 4 Aralık 1997 tarihinde Türkiye ile Bulgaristan arasında kıta sahanlığı koordinatlarını belirleyen Andlaşma imzalanmıştır. 1991 yılında SSCB’nin dağılmasının ardından, Türkiye’nin bu devlet ile olan kıta sahanlığı sınırı, özellikle sınır andlaşmalarının ardılığı çerçevesinde Gürcistan, RF ve Ukrayna için de geçerli olmuştur. Karadeniz’deki MEB’imize yönelik olarak Romanya, Bulgaristan ve Ukrayna ile sınırdaş olduğumuz küçük bir alanda henüz nihai sınırlandırma yapılmamıştır⁽⁹⁹⁾. Ukrayna ile Türkiye arasında, Karadeniz’deki kıta sahanlığı ve

(99) Bülent Okan Güngören, “Türkiye’nin Deniz Yetki Alanları Üzerine Bir İnceleme”, T.C. Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, 2006,

münhasır ekonomik bölge sınırlandırması henüz tamamlanmamıştır. Söz konusu ülkeler ile kıta sahanlığı sınırlandırmaları yapılarak Karadeniz’de ortak petrol ve doğalgaz araştırmaları yapılabilir.

Balkanlar ve Kafkasya Türkiye’nin milli menfaatleri ile milli güvenliğini etkileyen, jeopolitik ve jeostratejik açıdan çok önemli olan bir bölgedir. Güney Kafkasya’daki kriz alanları olan Dağlık Karabağ, Abhazya, Güney Osetya, Acaristan sorunu Karadeniz’de ittifakları zorunlu kılmaktadır. Karadeniz’e kıyıdaş ülkelerle ticareti ve kültürel bağların geliştirilmesine ve barışın korunmasına yönelik stratejiler oluşturulmalıdır. Türkiye, Büyük Önderimiz Mustafa Kemal Atatürk’ün çabaları ile 9 Şubat 1934 tarihinde Türkiye, Yunanistan, Yugoslavya ve Romanya arasında imzalanan Balkan Antantı ve oldukça başarılı bir diplomasi ile Montrö Sözleşmesi’nde büyük bir zafer kazanmıştır. Günümüzde bölgemizdeki siyasi konjonktür nedeniyle Türkiye ve Karadeniz’e kıyıdaş ülkeleri ile Balkan Antantı gibi yeni bir “Karadeniz’e Kıyıdaş Ülkeler Barış ve İşbirliği Antantı” oluşturulabilir.

Karadeniz’de barışın tesisi, ticaretin ve karşılıklı kültür alışverişinin geliştirilmesi amacıyla bu bölgelerde bazı ülkeler ile daha da yakınlaşılarak Karadeniz İşbirliği Örgütü daha fazla işlevsel hale getirilmeli, Karadeniz’e kıyıdaş ülkelerle ticaret ve taşımacılık geliştirilmelidir.

Günümüzde bölgemizdeki siyasi konjonktür nedeniyle Türkiye ve Karadeniz’e kıyıdaş ülkelerin güvenliği neden Montrö Boğazlar Sözleşmesi’nin yürürlüğe girdiği tarihten bu yana geçen 80 yıllık süreçte bölge ve dünya barışına önemli katkıları olmuştur. Türk Boğazları Türkiye’nin yüreği olup; Montrö Sözleşmesi Türkiye, Karadeniz ve bölge ülkelerinin güvenliği ile sürdürülebilir deniz ticareti için bu yüreğin can damarı ve dünyanın barış anahtarıdır. 20 Temmuz 2016’da 80. Yılı dönümü olan Montrö Anlaşmasının daha fazla önem arz ettiği, hassasiyet kazandığı, Türkiye’nin ve Karadeniz’in güvenliği ve bölge ve dünya barışı açısından korunmasının zaruri olduğu ile düşünülmektedir.

OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E İÇ SULARDA YAPILAN TAŞIMACILIK ÇALIŞMALARI

GÜVENDİREN, M. Yıldız*

15. yüzyıldan itibaren Avrupa'da başlayan Merkantilist süreç, iç ve dış her türlü gümrük gelirleriyle imparatorluk hazinesine gelir sağlamak isteyen Osmanlı İmparatorluğu'nun çıkarlarına uymuş, Avrupa'nın ekonomik hedefi olan imparatorluk coğrafyasında taşımacılık çalışmaları yapılmıştır. Üç kıtayı kapsayan Osmanlı İmparatorluğu'ndaki üç büyük nehir ve göllerdeki taşımacılık deneyimi, erken Cumhuriyet dönemindeki girişimlere aksetmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun doğal olarak tek seyre elverişli nehri olan Nil üzerinde yapılan ve karayolu güvenilir olmadığı için tercih edilen ticaret, Nil'e özgü teknelerle aynı şekilde süregelmiştir. Fakat Tuna üzerindeki coğrafi engeller henüz giderilmemiş olduğundan ancak bir kısmında tahıl ticareti su yoluyla yapılmış, Osmanlı şat kaptanlığı deneyimi burada edinilmiştir. Nitekim 17. yüzyıl sonunda, Basra savunması dolayısıyla Fırat kıyısındaki Birecik tersanelerinde tamamlanan donanma filosunun Basra'ya doğru seyri için Fırat nehrinde düzenlemeler yapılmış ve bu nehirdeki seyrüseferin denetimine Tuna deneyimli bir şat kaptanı atanmıştır.⁽¹⁾

19. yüzyılda Tuna Nehri'ndeki taşımacılığın gelişmesi doğrultusunda Fırat Nehri'nde gemi işletmeciliği başlamıştır. Mithat Paşa, 1861 yılında atandığı Tuna Vilayeti'nde 13 parça nehir gemisi ile Vidin, Lorn, Niğbolu, Zıştovi, Rusçuk, Tutrakan, Silistre, Çenovo-da, Hırşova, Ostrova, İbrail, Kalas, Tulça ve Sulina iskeleleri arasında zahire taşıması için bir taşımacılık işletmesi kurmuştur. Mithat Paşa, 1869 yılından itibaren Tuna'da edindiği deneyimi, yöneticilik yaptığı bölgede bulunan Fırat Nehri'nde de uygulamıştır. 1560 yılından beri bir tersanenin bulunduğu Birecik'ten Basra'ya bir taşıma hattı oluşturmuştur. Fakat, bu çalışmalar belli bir plan çerçevesinde olmayıp, Tuna ve Bağdat Vilayetleri'nde yöneticilik yapan Mithat Paşa'nın kişisel emekleriyle yürütülmüştür.⁽²⁾

Bununla birlikte, 1870'lerin sonlarına doğru, Van Gölü'nde taşımacılık için planlı çalışmalar başlamıştır. 16. yüzyıldan beri taşıma yapılan gölde gemi işletme hakkını, 15 Ağustos 1879 tarihinde 40 yıllığına Abraham Kavafyan ile Artin Sarrafyan almıştır. Ancak yerel koşullar nedeniyle bu işletme verimli olamamış, Anadolu Islahatı Umum Müfettişi Yaver Şakir Paşa'nın çabaları sonucunda 1907 yılında bir devlet işletmesi kurulmuştur.⁽³⁾

Van Valiliği'nin 6 Haziran 1923 tarihli yazısına göre, Cumhuriyet dönemine girerken,

* Dr., yguvendiren@yahoo.com

(1) Suraiya Faroqhi, "Krizler ve Değişim 1590-1699", Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi C 2, 2. b., Edit: Halil İnalçık, Donald Quatert, Çev: Ayşe Berkay, Süphan Andıç, Serdar Alper, İstanbul: Eren Yayıncılık, 2006, s. 610-611.

(2) Enver Ziya Karal, Osmanlı Tarihi C.VII, 5. b., Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1995 s. 271-273, İdare-i Nehriye hakkında daha geniş bilgi için bkz. Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi, Der: Bayram Camcı, Cezmi Zafer, Şükrü Yaman, İstanbul: Türkiye Denizcilik İşletmeleri, s. 123-137.

(3) Fahrettin Tızlak, "Van Gölü'nde Vapur İşletme Teşebbüsleri", Belleten, C: LXIV, S: 240, s. 467-586.

Van Gölü'nde, tekneleri sağlam 60'ar tonluk iki, kendi mürettebatıyla uygun yerlerde işletilebilen biri 50, diğeri 10 tonluk olmak üzere toplam dört motor çalışmaktadır. Ayrıca, tekne ve makine yönünden tüm donanıma sahip 100 tonluk bir vapur bulunmaktadır.⁽⁴⁾

Van Valiliği tarafından verilen yukarıdaki bilgiler ışığında, İcra Vekilleri Heyeti tarafından 19 Temmuz 1923 tarihinde, Nafia Vekâleti kanalıyla Van Gölü'nde taşımacılık hatları açılması için çalışmalar başlatılmıştır.⁽⁵⁾ “Mevkilerinin icabatına ve tâbi oldukları muamelâta nazaran işletmesi ve idareleri mahiyeti mahsusayı haiz olan Van Gölü seyrisefaini” için, satın alma, inşaat ve tamirat işlemlerinde uygulanmak üzere, İhale Yasası'nın yirmi üçüncü maddesi gereği bir yönetmelik hazırlanmıştır. Yedi maddeden oluşan ve uygulanmasında Nafia Vekâleti'nin yetkili kılındığı yönetmelik, vekâletin 9 Ağustos 1925 tarihli yazısı ile yapılan öneri üzerine İcra Vekilleri Heyeti'nin aynı tarihli kararı ile kabul edilmiştir. Yönetmelik hükümlerinde, 10.000 lira altında yapılacak her işlem için işletmeye özerklik tanınmış, daha üst bedelli işlemler için Nafia Vekâleti'nin izni ile işletme görevlilerinden oluşturulacak bir komisyonun açacağı ihale koşulları saptanmıştır.⁽⁶⁾ Van Gölü'nde çalışan dört motor için gerekli yakıtın Kars Mazot Şirketi'nden alınmasına⁽⁷⁾, personel ve gemi mürettebatı ile işletmenin kadrosunun düzenlenmesine karar verilmiştir.⁽⁸⁾

9 Ağustos 1925 tarihinden itibaren Nafia Vekâleti tarafından yönetilmekte olan Van Gölü Seyrisefain İdaresi'nin, Van İli Özel İdaresi'ne devrine ilişkin yasa 24 Mayıs 1928 tarihinde kabul edilmiştir. Yasanın birinci maddesiyle idarenin gemi, tersane ve diğer varlığı ile tüm kuruluşu il özel idaresine aktarılmıştır. İkinci maddeye göre, Nafia Vekâleti'nin 1928, 1929 ve 1930 yılları bütçelerinden idare için ayrılan ödenekten yıllık 58.120 lira, Van İli Özel İdaresi'ne “muaveneten” ödenmesi öngörülmüştür. Bununla birlikte, yasanın verdiği yetkiyle işletmenin denetimi Nafia Vekâleti'ne aittir.⁽⁹⁾

Van İli Özel İdaresi'nin iyeliğindeki işletme, Türkiye'nin içişleri yapısındaki değişiklikten dolayı 19 Mart 1934 tarihli kararname ile Birinci Umumi Müfettişlik yetkisi altına alınmış ve 17 Nisan 1934 tarihinden itibaren Dahiliye Vekâleti tarafından hazırlanan bir tüzüğe göre yönetilmesi öngörülmüştür.⁽¹⁰⁾

(4) Van Valiliği 6 Haziran 1339 tarih ve 425 sayılı yazısı için bkz. BCA, Katalog: 30.. 10.0.0, Klasör 156, Dosya:96, Belge:1, Eser Tutel, Gemiler, Süvariler, İskeleyler, İstanbul:İletişim Yayınları, 2006, s. 267.

(5) “*Van Gölü'nde bir sefain icra-yı mesaii*” konusundaki 160/1 sayılı dosya içeriği Nafia Vekâleti'nden İcra Vekilleri Heyeti'ne hitaben yazılan 4 Temmuz 1339 tarih ve 1398/5889 sayılı, İcra Vekilleri Heyeti'nden Nafia Vekâleti'ne yazılan 8 Temmuz 1339 tarihli, Nafia Vekâleti'nden İcra Vekilleri Heyeti'ne hitaben yazılan 16 Temmuz 1339 tarih ve 1496/6274 sayılı, İcra Vekilleri Heyeti'nden Nafia Vekâleti'ne yazılan 19 Temmuz 1339 tarihli yazılar için bkz. BCA, Katalog: 30.. 10.0.0, Klasör 156, Dosya:96, Belge:1.

(6) 9 Ağustos 1925 tarih ve 2325 sayılı kararname için bkz. Düstur 3. Tertip C. 6, s. 743-744.

(7) 19 Temmuz 1925 tarih ve 2237 sayılı kararname için bkz. BCA, Katalog: 30.. 18.1.1, Klasör 14, Dosya:45, Belge:8.

(8) 29 Ağustos 1926 tarih ve 4041 sayılı kararname için bkz. BCA, Katalog: 30.. 18.1.1, Klasör 20, Dosya:55, Belge:2.

(9) Aynı tarihte kabul edilen 1348 sayılı yasa ile Nafia Vekâleti'nin 1928 bütçesinde yeni fasıl açılmış ve TL.58.120.- aktarılmıştır. Her iki yasa için bkz. TBMM Zabıt Ceridesi, D:III, C:4, I:82, s. 349-350, Düstur 3. Tertip C. 9, s. 744.

(10) 19 Mart 1934 tarih ve 2/206 sayılı kararname için bkz. Düstur 3. Tertip C. 15, s. 1417-1418. 25 Haziran

Birinci Umumi Müfettişlik tarafından 7 Temmuz 1935 tarihinde “Van Gölü gemi işletme idaresine verilen paralarla idarenin görmüş olduğu işler hakkında rapor” düzenlemek üzere bir mülkiye müfettişi görevlendirilmiştir. Müfettişin 11 Temmuz 1935 tarihinde Van’a ziyarette bulunan Başvekil İsmet İnönü’ye sunduğu rapora göre, işletmenin 1928 yılına kadar düzgün bir kayıt sistemi bulunmamaktadır. 1928-1934 yılları arasında işletme için 528.960 lira harcanmasına rağmen işletme 102.476 lira gelir elde edebilmiştir. Bu hasılatın yaklaşık %25’i asker taşımasından gelmektedir.⁽¹¹⁾

“Taşıma vasıtası kıt ve bilhassa, yılın altı ayından fazla, gemiden başka hiçbir vasıtanın işlemesine imkân olmayan bu illerde” işletmenin verimsizliğini sorgulayan müfettiş,

- bölge nüfusunun sayısal yetersizliğini,
- halkın deniz yolculuğuna alışık olmadığını,
- işletmenin düzenli seferler yapmadığını,
- ücret tarifesinin halk tarafından pahalı bulunduğunu,
- postaların karayolu ile taşındığını,
- gemilerin eski ve yetersiz olduğunu saptamıştır.

Ayrıca müfettiş tarafından, gemi yaptıramayan, buna karşın bina ve lojmanlara oldukça fazla para harcayan işletme için, askeri ve ticari açıdan önemli bulunduğundan dolayı, yeni bir sistem kurulması önerilmektedir.⁽¹²⁾

Van Gölü İşletmesi’nin dönem içerisindeki gelir tabloları incelendiğinde, aynı dönemlerde Seyr-i Sefain’de olduğu gibi, mali yıllar zararlı kapatılmakta ve işletmeyi ayakta tutabilmek için “varidat”ına “umumi bütçeden muavenet” kalemi eklenmektedir. Örnek olarak, 1932 yılında 52.230,85 lira gideri olan kuruluşun yolcu ve taşımacılık hasılatı 17.586,94 liradır.⁽¹³⁾

İşletmenin sorunlarına bir önlem olarak hazırlanan yasa tasarısı 10 Mayıs 1936 tarihinde TBMM gündemine sunulmuştur. Yasanın gerekçesinde, Marmara Denizi kadar değerli ve geniş olan Van Gölü’nde taşımacılığın yok denecek kadar zayıf olduğu göz önüne alınarak, bütçesi hazine tarafından üstlenilmesine rağmen verimsiz durumda bulunan Van Gölü Gemi İşletme İdaresi yerine, göl çevresindeki taşımacılığı sağlam araçlarla ve uygun fiyatla yapabilecek “yeni ve rasyonel” bir işletme kurmak amaçlanmaktadır.⁽¹⁴⁾

Genel Kurul’a “müsteacelen” görüşülmek üzere sunulan ve tartışılmadan kabul edilen 10 Haziran 1936 tarihli Van Gölü İşletme Yasası’nda, oldukça dar ve sınırlı bir ekonomik alana hitap eden işletmeyi rekabetten koruma amacıyla, Van Gölü ve çevresinde yapılacak her türlü ticari çalışma devlet tekeli altına alınmıştır. Yalnız, bir alanda veya birbirine yakın küçük iskeleler arasında yapılacak küçük çaplı taşımacılık, sektörel özendirme amacıyla serbest bırakılmış ve beş grostonilatoya kadar deniz araçları tekel dışında tutulmuştur.⁽¹⁵⁾

1927 tarih ve 1164 sayılı “*umumî müfettişlik teşkiline dair kanun*” için bkz. Düstur 3. Tertip C. 8, s. 1887-1888.

(11) BCA, Katalog: 30.10.0.0, Klasör 215, Dosya:457, Belge:1.

(12) BCA, Katalog: 30.10.0.0, Klasör 215, Dosya:457, Belge:1.

(13) Düstur 3. Tertip C. 19, s. 10, Düstur 3. Tertip C. 20, s. 1314-1315.

(14) TBMM Zabıt Ceridesi, D:V, C:12, I:77, [s.y.].

(15) TBMM Zabıt Ceridesi, D:V, C:12, I:77, [s.y.], s.173-176, 10 Haziran 1936 tarih ve 3025 sayılı yasanın tüm

Projenin diğer bir ayağı ise, işletmenin elinde bulunan filonun yenilenmesidir. “Rus işgalinden kalan eski ve masraflı gemilerin elden çıkarılarak” ilkel tersanenin modernleştirilmesi için işletmeye bir kereye mahsus olarak iki yüz bin lira verilmesi öngörülmüştür.⁽¹⁶⁾

Bölge ekonomisinde önemli bir etken olarak kamu hizmeti gören, bu görev tanımı gereği ülkenin askeri ve idari bakımdan çıkarlarına uymak zorunda kalan Van Gölü İşletmesi’nin “bir devlet kurumu olarak idame ve ihyası ve fakat emsali deniz ticaret müesseselerinde son birkaç sene zarfında elde edilen tecrübelerle nazaran da kendisine ticarî bir mahiyet vermek” esası kabul edilmiştir.⁽¹⁷⁾

Osmanlı Devleti’nde, Van Gölü gibi bir transit alanı olan İznik Gölü de taşımacılık için kullanılmıştır. Gölün Doğu’sunda bulunan Ertuğrul Sancağı’na bağlı İznik ve çevre köylerden, Batı kıyısında bulunan ve nüfus çoğunluğu Ermenilerden oluşan Bursa Sancağı’na bağlı Pazarköy (Orhangazi) kazasına yelkenli ve kayıklarla yük taşıması yapılmaktaydı.

İlk defa 17 Aralık 1920 tarihinde, İstanbullu armatörlerden Hüseyin Nazım Bey, İznik Gölü kıyısındaki köy ve iskeleler arasında, yelkenli gemilerin seyrine engel olmamak koşuluyla, motorlu taşımacılık yapmak için Nafia Nezareti’ne başvurmuştur. Konu ile ilgili dönemin Nafia İdare-i Umumisi tarafından geniş ve kapsamlı bir teknik çalışma yapılmasına rağmen, konunun en son Şura-yı Devlet’te kaldığı ve ihale açılmadığı anlaşılmaktadır.

İznik Gölü’nde motorlu taşımacılık konusu, Bursa Milletvekili Şeyh Servet (Akdağ) Efendi’nin 8 Ağustos 1923 tarihinde, gölün batı kıyısında bulunan ilçe olan Orhangazi Kaymakamlığı’na başvurusu ile gündeme gelmiştir. Orhangazi Kaymakamlığı, başvuru dilekçesine gölde Yalovalı Kaptan Asım Efendi adlı bir kişinin teknesinin işlemekte olduğu bilgisini ekleyerek, bağlı bulunduğu Hüdavendigâr Vilayeti’ne yönlendirmiştir. Valilik, 16 Eylül 1923 tarihinde konu ile ilgili İktisat Vekâleti’ne başvurmuş, İktisat Vekâleti, “mebus-u sabık” Şeyh Servet Efendi’nin bu talebinin değerlendirilmesini Nafia Vekâleti’ne aktarmıştır. Nafia Vekâleti, 12 Ocak 1924 tarihinde Hüdavendigâr Valiliği’ne bir yazı göndererek, taşımacılık oluşumu koşullarını görüşmek üzere Şeyh Servet Efendi veya vekilini Ankara’ya davet etmiştir.

Ancak, bu görüşmenin bir sonuca ulaşmadığı, İznik Gölü’nde taşımacılık yapma imtiyazının Şeyh Servet Efendi’ye verilmediği anlaşılmaktadır.⁽¹⁸⁾ 13 Aralık 1927 tarihinde, bölgede çalışmalar yapan Türk Elektrik Anonim Şirketi’nin de İznik Gölü ve Sakarya Nehri üzerinde taşımacılık imtiyazı için başvurduğu, fakat olumlu yanıt alamadığı görülmektedir.⁽¹⁹⁾

metni için bkz. Düstur 3. Tertip C. 17, s. 1287-1290.

(16) Düstur 3. Tertip C. 17, s. 1287-1290. Deniz ticaret filosunun yenilenmesi, 1936 İkinci Sanayi Planı’nın kapsadığı projeler içinde bulunmaktadır. Yahya S. Tezel, Cumhuriyet Döneminin İktisadi Tarihi (1923-1950), 5.b., İstanbul:Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2002, s.306.

(17) A.g.e, s. 1287-1290.

(18) “İznik Gölü sahilindeki karye ve iskeleler arasında yelkenli gemiler seyrüseferine mani olmamak üzere motor ve romörkör gibi vesaitle gerek yolcu gerek eşya nakli imtiyazına dair” yazışmaların bulunduğu 16G/3 no.lu dosya için bkz. BCA, Katalog: 230.. .0.0, Klasör 15, Dosya:59, Belge:3.

(19) BCA, Katalog: 230.. .0.0, Klasör 30, Dosya:31, Belge:5.

Üzerinde taşımacılık yapmak amacıyla başvurulmuş diğer bir alan ise Eğirdir Gölü'dür. 11 Haziran 1923 tarihli Anadolu Gazetesi'nde, İsparta Valiliği tarafından, Eğirdir Gölü'nde taşımacılık yapmak üzere bir şirket ve "müessese-i İslamiye" arandığına ve ilgilenenlerin İktisat Vekâleti'ne başvurmaları gerektiğine ilişkin bir ilan yayımlanmıştır. Konu ile ilgilenen Aydın Demiryolu Şirketi, İzmir Demir Yolları Nafia Serkomiserliği'ne başvurmuş ve konu Nafia Vekâleti'ne iletilmiştir. İsparta (Hamidabad) Vilayeti'nin İktisat Vekâleti'ne verdiği bilgi ve iki bakanlığın çalışmaları sonucunda 23 Şubat 1924 tarihinde Aydın Demiryolu Şirketi'nin Eğirdir Gölü üzerindeki taşımacılık imtiyazı kabul edilmiş ve sözleşmeyi imzalamak üzere İsparta Valiliği yetkilendirilmiştir.⁽²⁰⁾

Sonuç olarak, Osmanlı İmparatorluğu'nun uluslararası çıkar çatışmalarının hedefi haline gelmesine rağmen, deneyim ve birikimini miras alan erken Cumhuriyet döneminde, denizciliğe verilen önem oranında, coğrafyanın olanak tanıdığı iç sular, taşımacılık için değerlendirilmeye çalışılmıştır. Gerek Van, gerekse İznik Göllerinde taşımacılık faaliyeti gösteren azınlığın imparatorluktan kopuş süreci, insan kaynağı açısından bu alanların değerlendirilmesine engel oluşturmamıştır.

(20) Konu ile ilgili dosya için bkz. BCA, Katalog: 230.. .0.0, Klasör 19, Dosya:73, Belge:1.

OSMANLI DÖNEMİNDE SİGORTA ŞİRKETLERİNİN RAĞBET ETTİKLERİ ŞEHİRLER

KAHYA, Fatih*

Sigortacılık bir risk yönetme metodudur. Risk kavramı insanoğlu ile birlikte var olmuş ve insanoğlu var olduğu günden beri riskleri ortadan kaldırma veya en aza indirme çabası içinde olmuştur. Sigortacılık bu çabanın bir ürünüdür. Sigortacılık ilk önce nakliye, daha sonra yangın ve hayat branşlarıyla gelişme göstermiştir. Son yüzyılda sigortalananmayan bir şey neredeyse kalmamıştır.⁽¹⁾

İlk Sigortacılık Örnekleri

M.Ö.3000'de Çinli tüccarların mallarını bir gemiye yüklemeyip ayrı ayrı gemilere vererek riski aza indirme çabaları sigortacılığın ilk uygulamalarına örnek olarak gösterilmektedir. Babiller döneminde Fırat Vadisi'ndeki tüccarların yaptıkları anlaşmalar, Hammurabi Kanunlarında yer alan maddeler, Romalıların, M.Ö. 2. ve 3. yüzyılda Kartacılılarla yaşadıkları Pön Savaşları sırasında deniz taşımacılığının uğradığı zararlar karşısında sigorta uygulamalarına başvurmaları sigortacılığın ilk örneklerini oluşturdu. Genel kanaat, prim esasına dayalı ilk uygulamanın 13. yüzyıl ortalarında Venedik, Pisa ve Floransa'da ortaya çıktığı yönündedir. İlk sigorta poliçesinin Cenova Ticaret Odası tarafından düzenlendiği bilinmektedir.⁽²⁾

Osmanlı Devleti'nde Sigortacılığın Ortaya Çıkışı

Sanayi İnkılabı sonrasında uluslararası ticaretin gelişmesinin Osmanlı Devleti üzerinde de etkileri oldu. Osmanlı Devleti'nde dış ticaret hacminin artması, buna paralel yaşam tarzının ve tüketim alışkanlıklarının değişmesi sigorta ihtiyacını ortaya çıkardı. Yabancı tüccarlar Osmanlı toprakları üzerinde yaptıkları ticareti daha güvenli hale getirme amacıyla sigortacılığın da başlamasına ortam hazırladılar.

Osmanlı Devleti'nde 18. yüzyılın son çeyreğinde özellikle devlete ait malzemelerin bir yerden başka bir yere naklinde "siguriye akçesi" ödendiğini gösteren belgeler

* Tarih Öğretmeni, Milli Eğitim Bakanlığı

(1) Risk, sigorta kavramları ve sigortacılığın tarihsel gelişimi için bkz. Fatih Kahya, "Osmanlı Devleti'nde Sigortacılık", Libra Kitap, İstanbul, 2010.

(2) Haydar Kazgan,/Alkan Soyak/ Murat Koraltürk, *Cumhuriyet'in 75 Yıllık Sigortacısı Koç Allianz*, İstanbul, 1998.s. 22; H. Cemal Ezerdi, *Sigortacılığımızın Tarihi*, Commercial Union Onuncu Yıl, İstanbul, 1998, s. 8. Bugünkü anlamıyla nakliye sigortasını ilk uygulayanlar, Lombardialı tacirlerdir. Kuzey İtalya'dan göç edip Avrupa'nın belli başlı ticaret merkezlerine yerleşen bu tüccarlar, M.S. 13. yüzyıl başlarına rastlayan bu faaliyetlerini, kısa bir zamanda geliştirmişlerdir. Bedi Yazıcı, "Mühim Bir Sigorta Branşı: Nakliyat Sigortası," *İktisadi Yürüyüş Sigorta Özel Sayısı*, s. 112, 30 Ağustos 1944, s. 25. 1318 tarihinde İtalya Cagliari Limanı'nda yazılan sigorta sözleşmesinden bir bölüm için bkz: *Nel Primo Centenario Della Riunione Adriatica di Sicurta 1838-1938* (Trieste, 1939)'dan aktaran Murat Koraltürk - Fatih Kahya, *Mal Canın Yongasıdır David M. Kohen Koleksiyonundan Belgelerle Osmanlı İmparatorluğu'nda Sigortacılık*, Osmanlı Bankası Araştırma Merkezi Yayını, 1. Baskı, İstanbul, 2009, s. 25.

mevcut.⁽³⁾ 19. yüzyılın ilk yarısında yine devlete ait malzemelerin naklinde Fransız tüccarlar ile deniz kazasına karşı günümüz poliçelerinin şartlarına benzer sözleşmeler yapılıyordu.⁽⁴⁾ 19. yüzyılın ikinci yarısında sigorta şirketleri temsilciler veya acentelikler ile Osmanlı topraklarında faaliyet göstermeye başladı.

İlk Şirketler

Osmanlı dönemi sigortacılığıyla ilgili kaleme alınan eserlerdeki genel kanaate göre deniz sigortalarıyla ilgili olarak Osmanlı Devleti'nde Giorgio ve Roberto Casseratto kardeşler tarafından 1862'de İstanbul'da Riunione Adriatica di Sicurta (RAS)'nın bir acentesi açılmış ve 1874'e kadar faaliyetini sürdürmüştür. Pera Yangını'ndan sonra İstanbul'da üç İngiliz sigorta şirketi (Sun, Northern ve North British), 1878'de de Fransız La Foncière İstanbul'da faaliyete başlamıştır.⁽⁵⁾

Osmanlı hukukunda sigorta faaliyetlerine ilişkin ilk ibare, 28 Temmuz 1850 tarihli Kanunnâme-i Ticaret'in 29. maddesinde yer almış ve kara sigortasından önce deniz sigortasına ilişkin yasal düzenlemeler gelişme göstermiştir. 21 Ağustos 1863 tarihli Kanunnâme-i Hümayun-ı Ticaret-i Bahriye'nin on birinci bölümü, sigorta konusuna ayrılmıştır.⁽⁶⁾

Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi adlı çalışmasında Orhan Kurmuş, yanma tehlikesi yüksek olan sıkıştırılmış pamuk balyalarının nakli ve depolanması riski karşısında tüccarların riski paylaşacak bir sigorta şirketinin kurulması için çaba harcadıklarını ancak bu çabaların, bilgi ve sermaye yetersizliği yüzünden sonuçsuz kaldığını belirtmektedir.⁽⁷⁾

Wolfgang Müller–Wiener, Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı adlı çalışmasında, liman işleyişindeki tatsız olayları örneklendirir. 1870'lerde kazalardan başka limanlara demirlemiş gemilerin saldırılara uğramasının sıklaştığını, hem mağdurları koruma hem de suçun kimde olduğunu belirlemeye yönelik konsolosluklardaki mahkemelerin yerini almak üzere bu tür vakaların görüşüleceği bir denizcilik mahkemesinin kurulduğunu belirtir. Yine bu çalışmada, bazı Avrupalı sigorta şirketlerinin Osmanlı topraklarında faaliyete geçerek isteyenlerin gemilerini ve yüklerini sigortaladıkları, Stamboul, 16 Ağustos 1876'da "Caisse Maritime de Constantinople'un 1848'den beri İstanbul'da faaliyet

(3) C.iKTS.5/224. 10/S/1187- 03/5/1773. C.HR.179/8945. 27/Ra/1189- 28/05/1775. Murat Koraltürk-Fatih Kahya, a.g.e, 2009, s. 30.

(4) BOA, HAT. 360/20068, 29 Zilhicce 1248/19 Mayıs 1833; BOA, HAT. 360/20068 A. 29 Zilhicce 1248/; 19 Mayıs 1833 BOA, HAT. 360/20068 B. 29 Zilhicce 1248/19 Mayıs 1833.

(5) Haydar Kazgan–Alkan Soyak–Murat Koraltürk, a.g.e., s. 36; Murat Baskıcı, "Osmanlı Anadolu'sunda Sigorta Piyasası 1860-1918," *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C.57, S.4, Ankara, 2002, s. 6.

(6) Haydar Kazgan–Alkan Soyak–Murat Koraltürk, a.g.e., s. 25–30. Bu kanun, 1908 tarihli Napolyon Kanunu'na, o kanun ise 1681 tarihli "Ordonance de la Marine" adlı mevzuata dayalıdır. Arseven, Haydar, "Sigortanın Tarihçesi ve Geri Kalmışlığımızın Sebepleri", *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, C.43, Prof. Dr. S.F.Ülgener'e Armağan, İstanbul, 1987, s.416.

(7) "1863 yılında Londra Sun Insurance Company İzmir'de bir şube açtığı zaman, Türkiye'de gemicilik riskleri dışındaki riskleri de paylaşan ilk sigorta şirketi kurulmuş oldu. Şirketin primleri genellikle yüksek olarak nitelendirilirdi de, tüccarlar bütün depoları yangın tehlikesine karşı sigorta ettirmekte gecikmediler." Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye'ye Girişi*, Savaş Yayınları, Ankara, 1982, s. 70.

gösteren Neos Triton sigorta şirketinin devamı olarak” ilan edildiği ifade edilmektedir.⁽⁸⁾

Buraya kadar saydığımız çalışmalara bakılırsa Osman Nuri Ergin’in Mecelle-i Umur- Belediye adlı çalışmasında “sigorta muamelatının memâlik-i Osmaniye’de hangi tarihten itibaren tatbik olunduğuna dair kat’i bir malumata destres olunamamıştır” ifadesi isabetli gibidir. Malumat yok değildir ancak verilen bilgiler içerisinde kati bilgiyi tespit etmek zor görünmektedir. İlk sigorta uygulamalarının tüccarlar/kişiler arasında yapıldığı anlaşılmaktadır. Mevcut çalışmalar ve elimizdeki Osmanlı arşivi belgelerinden hareketle Osmanlı ülkesinde malların naklinde sigorta uygulamasına acentelerden, modern sigorta uygulamasından önce müracaat edildiği söylenebilir.

19 Mayıs 1833 tarihli bir belgede Ordu-yu Hümayun Halep ve Antalya taraflarına vardığı zaman tayinatı hazır bulunmak için daha evvel ihtiyaten İskenderun ve Süveydiye limanlarına ve münasip iskelelere gönderilecek fazla miktarda arpa, buğday ve peksimetin müste’men sefinelerle nakli için sigorta senedi tanzimi Zahire Nazırı Hacı Veli Ağa’dan istenmiştir. Nazır, Balzac adında Fransız tüccarıyla mezkûr malzemenin güvenli bir şekilde mahalline ulaşması için mukavele yapmıştır. Masrafların, Zahire Hazinesi’nden karşılanacağını belirttiği bu mukavele, sigorta muamelesinin bir şirket veya acenteye değil, Osmanlı Devleti’nde ticaret yapma izni bulunan tüccarla yapıldığını ortaya koymaktadır. Miktarı belirlenmiş zahire, tespit edilen ücretle (sigorta için % 10 rakamı verilmiş) deniz kazaları, düşman tehlikesi, alınma, el konulma gibi durumlara karşı sigortalanmış, Balzac adındaki Fransız tüccarın devlete teminat göstererek hangi şartlarda ödeme yapacağı sözleşmede belirtilmiştir. Sözleşmede dikkati çeken bir nokta, malların yanma tehlikesine karşı tüccarın mesuliyeti, tazminat ödemeyi kabul etmemesidir.⁽⁹⁾

14 Nisan 1851 tarihinde La Confidente deniz sigorta şirketi tarafından İstanbul’da düzenlenen bir senet, bu şirketin Osmanlı topraklarında bu dönemde faaliyette bulunduğunu göstermektedir.⁽¹⁰⁾

8 Şubat 1853 tarihinde, Karaburun’da fırtınanın etkisiyle karaya oturan gemiyi ve yükünü kurtarma adına mümkün mertebe gayret edilmesi, Trieste Sigorta Kumpanyası’nı zarardan kurtarmak için kumpanyanın “bu tarafta” bulunan acentesi tarafından gönderilecek kişiye Karaburun memurları ve zabitanının gereken yardımı yapması istenmiştir.⁽¹¹⁾

Hariciye Nezâreti ile Tulca Kaymakamlığı arasındaki bir kıta yazışmada yer alan

(8) Wolfgang Müller–Wiener, *Bizans’tan Osmanlı’ya İstanbul Limanı*, çev: Erol Özbek, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1998, s. 148 ve 6. Bölüm, dipnot 229.

(9) BOA, HAT. 360/20068, 29 Zilhicce 1248/19 Mayıs 1833; BOA, HAT. 360/20068 A. 29 Zilhicce 1248/19 Mayıs 1833; BOA, HAT. 360/20068 B. 29 Zilhicce 1248/19 Mayıs 1833.

(10) Murat Koraltürk–Fatih Kahya, *a.g.e.*, s. 75.

(11) BOA.HR.MKT.64/51. 28 Rebiülahir 1269/8 Şubat 1853. Bu yazışma, Trieste Sigorta Kumpanyası, Avusturya Sefareti, Kaza-yı Erbaa arasında yapılmış ve Kaza-yı Erbaa Kaymakamlığı’ndan işlerin kolaylaştırılması istenmiştir. O dönemlerde Terkos ve Kurâ-yı Suyolu, Küçük Çekmece, Büyük Çekmece ve Çatalca; Kaza-yı Erbaa olarak adlandırılıyordu. Bu konuda bkz: Tahir Sezen, *Osmanlı Yer Adları*, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayın Nu: 21, Ankara, 2006, s. 303. Bu konuda ayrıca Ahmet Tabakoğlu’nun henüz basılmamış olan, *İstanbul’un İktisadi ve İçtimai Tarihi* adlı çalışmasından yararlanılmıştır.

ifadeler tüccarlar nezdinde sigorta uygulamasına müracaat edildiğini göstermektedir.⁽¹²⁾ Arşiv belgeleri içinde 1850 tarihi itibarıyla bu tarz sigorta uygulamalarına sıkça rastlanmaktadır. Bu durumun, sigorta şirketleri için zemin hazırladığı düşünülebilir.⁽¹³⁾

Sigorta Şirketlerinin Öncelik Verdiği Şehirler

Osmanlı Devleti'nde şehirlerin büyüme tarzlarını, öncelikle Avrupa'ya olan ekonomik bağımlılık, ardından da etnik ve dinî farklılıklar belirliyordu. Uzmanlaşmış, ihracata yönelik tarım sektörü, limanlara ulaşımı kolay olan küçük şehirler etrafında toplanmıştı. Şehirlere gitmeyi cazip bulanlar, başta gayrimüslimlerdi, daha sonra Müslüman olan köylerin işsiz nüfusu da buna dâhil oldu.⁽¹⁴⁾

Sigorta şirketleri şube veya temsilcilik açacakları şehirleri belirlerken belli kriterleri göze alıyorlardı. Liman şehirleri sigorta şirketlerinin öncelikle tercih ettikleri şehirlerdi.

İstanbul ve İzmir bir yana bırakıldığında, sigorta şirketlerinin rağbet ettiği merkezlerin, Avrupa–Türkiye ticaretinde buharlı gemi şirketlerinin seyir güzergâhlarındaki limanlar ya da Anadolu'da dönemin demiryolu güzergâhındaki şehirler olduğu görülmektedir. Tarımsal ürün ve hammadde üretiminde uzmanlaşan ve ulaşım kolaylıkları nedeniyle dönemin diğer Anadolu merkezlerine kıyasla dış piyasalarla ticarî ilişkilerin daha fazla geliştiği bu merkezlerin önemli oranda gayrimüslim nüfus barındırıyor oluşu da yabancı sigorta şirketlerinin buralara olan ilgisini artırmıştır.⁽¹⁵⁾

İstanbul

19. yüzyılda İstanbul ticaretini Batı'nın serbest piyasa ekonomisinin baskısı etkiledi. Bu yüzyıl başlarında İstanbul baştan başa bir pazar durumundaydı. 19. yüzyılın ikinci yarısında bankalar, modern ticarethaneler merkezlerini Beyoğlu'nda açtılar.⁽¹⁶⁾ Voyvoda Caddesi, bankacılık ve sigortacılık işlerinin komuta kontrol merkeziydi. Beyoğlu yakasında uluslararası ticaret, bankacılık ve finansman, liman ve limana bağlı etkinlikler

(12) "...sefine-i mezkûre Dersaadet'te bulunan Yunanlı Diyanamano nam kimesnenin sigortasında bulunduğu mebnî meblağ-ı mezburun merkûme verilmek üzere ol tarafta bulunan vekili Yanko Apsomolu'ya teslim ve... fi'l-hakika sefine-i mezbure burada Yunanlı merkûmun sigortasında bulunduğu surette ne sebeple tüccar-ı merkûme telefi halinde zâmin olmuş ve eşya tahmil etmiştir ve eşyanın dahi merkûmâna verilmesi neden iktiza eylemiştir buralarının bi'l-etraf tahkikiyle izahan iş'arı..."BOA, HR. MKT. 69/94. 2 Rebiülahir 1270/2 Ocak 1854.

(13) 27 Kasım 1853 tarihli bir belgede, gönderilecek geminin sigortalımasının münasip olacağı, *ol veçhile icabının suret-i icrası* İhtisap Nezâreti'ne sorulmuştur. BOA, A.MKT.NZD. 102/26. 25 Safer 1270/27 Kasım 1853. 14 Aralık 1853 tarihli diğer bir belgede İhtisap Nezâreti'nden gönderilen surette sigortalımasının kabul edilemeyeceği *led-e'l-i'tâ ol suretle sigorta tutulması kabul olunamayacağından usulü veçhile sigorta bulunur ise icabının icrası* ifade edilmiştir. BOA, A.MKT.NZD.104/86. 13 Rebiülevvel 1270/14 Aralık 1853.

(14) Kemal H. Karpat, *Osmanlı Modernleşmesi Toplum, Kuramsal Değişim ve Nüfus*, çev: Akile Zorlu Durukan–Kaan Durukan, İmge Kitabevi, 1. baskı, Ankara, 2002, s. 143–144. 19. yüzyılın ikinci yarısında İstanbul'un nüfusu için bkz: Kemal H. Karpat, *Osmanlı'da Değişim, Modernleşme ve Uluslaşma*, Çev. Dilek Özdemir, İmge Yayınları, 1.Baskı, Ankara, 2006, s. 510-511.

(15) Murat Baskıcı, *a.g.m.*, s. 13. Osmanlı nüfusunun dinî ve etnik dağılımı için bkz: Kemal Karpat, *Osmanlı Nüfusu (1830–1914) Demografik ve Sosyal Özellikleri*, çev: Bahar Tırnakçı, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul, 2003, s. 64.

(16) Kemal Karpat, *Osmanlı'da Değişim, Modernleşme ve Uluslaşma*, *a.g.e.*, s.465- 496.

ve üretici hizmetleri yoğunluğundadır.⁽¹⁷⁾

İstanbul'a ticaret yapmaya gelen yabancılar, kendi sigorta sistemlerini de beraberinde getirdiler. 1862'de, İtalyan şirketi olan Riunione Adriatica di Sigorta (RAS), İstanbul'da bir acentelik açtı.⁽¹⁸⁾

Deniz nakliyat sigortacılığı bir yana bırakıldığında Osmanlı piyasasına sigorta fikrini getiren ve kısa sürede oldukça hızlı bir gelişme gösteren asıl sigorta dalı yangın sigortasıydı ve Osmanlı ülkesine esas girişi, 1870 Pera Yangını'yla oldu.⁽¹⁹⁾ Mecelle-i Umûr-ı Belediye'de yer alan, "1287'de Beyoğlu'nda cesim bir harik zuhur ederek ekseri sigortalı olan emlâkin muhterik olması yüzünden sigorta kumpanyaları emlâk sahiplerine 300 bin lira raddesinde te'diyatta bulunduktan sonra makbuzlarını o zaman Dâhiliye Nazırı bulunan Şirvanizade Reşad Paşa'ya ibraz ile İstanbul'da vesait-i itfaiyenin istikmalini istida etmişlerdir"⁽²⁰⁾ ifadeleri, Pera Yangını öncesinde yangın sigortası uygulamalarının bulunduğunu gösterse de yangın sigortacılığının yaygınlaşması, Pera Yangını sonrasındır.

1880 sonrası Düyun-u Umumiye İdaresi'nin faaliyete geçmesiyle Avrupa sermaye gruplarına, Osmanlı ülkesinde daha rahat hareket etme imkânı doğdu ve sigorta faaliyeti de bundan olumlu etkilendi. 1889'da, saydıklarımız dışında Assicurazioni Generali (Avusturya), Balkan-Bulgaria (Bulgaristan), Fondiaria-İtalia (İtalya) Osmanlı topraklarında faaliyet gösteren sigorta şirketlerinden bazılarıydı. Sigorta şirketleri, 1890'larda da hızla artış göstermeye devam etti. 1892'de Osmanlı Bankası, Düyun-u Umumiye ve Reji İdaresi'nin katılımlarıyla her biri 10 liralık 40.000 paya bölünmüş olarak İstanbul'da 440.000 Osmanlı lirası sermayeyle Osmanlı Umum Sigorta Şirketi kuruldu.⁽²¹⁾

Osmanlı tebaasından dava vekili Rupen Kuyumcuyan, sigorta şirketlerinin işlemlerinde sarf edecekleri puldan elde edilebilecek gelirle hazineye bir katkı sağlanacağı konusundaki düşüncelerini ifade ettiği yazısında, 1888'deki sigorta şirketleri hakkında bilgi vermektedir. Kuyumcuyan'a göre muhtelif sigorta kumpanyalarının sayısı İstanbul'da 32, İzmir'de 30, Selanik'te 10'dur.⁽²²⁾

Önceleri sadece İstanbul, İzmir, Trabzon gibi büyük liman şehirlerinde görülen sigorta faaliyetleri, 1890'larda branş olarak çeşitlenmiş ve Anadolu'nun iç kesimlerinde de yayılmaya başlamıştır. 1894'te İstanbul ve Anadolu'da deniz nakliyat sigortasında toplam 40, yangın sigortasında 45, hayat sigortasında 35 ayrı şirket faaliyetliydi. Şirketlerin büyük kısmının sadece İstanbul'da temsilciliği vardı. Deniz nakliyat dalında 40 şirketten 9'u (% 22,5), yangın dalında 45 şirketten 14'ü (% 31), hayat sigortası dalında 35 şirketten 17'si (% 48,5) sadece İstanbul'da faaliyet gösteriyordu.⁽²³⁾

(17) Murat Güvenç, "1910 Beyoğlu Yakasının İşyeri-Konut İlişkileri," *Toplumsal Tarih*, S. 159, Mart 2007, s. 29. İ

(18) Haydar Kazgan-Alkan Soyak-Murat Koraltürk, *a.g.e.*, s. 36.

(19) Murat Baskıcı, "Osmanlı Anadolusu'nda Sigorta Piyasası 1860-1918," s. 6.

(20) Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umur-u Belediye*, C.3, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, No:21, 1995, İstanbul, s. 1126

(21) Murat Baskıcı, *a.g.m.*, s. 6-7.

(22) BOA, Y.PRK.BŞK.13/49. 18 Temmuz 1304/30 Temmuz 1888.

(23) Murat Baskıcı, *a.g.m.*, s. 7.

1894 yılında deniz nakliyat dalında 40 şirketten 31'inin, yangın dalında 45 şirketten 43'ünün, hayat sigortası dalında 35 şirketten 34'ünün İstanbul'da temsilciliği vardı. Aynı yıl İstanbul dışında; deniz nakliyat dalında 8, yangın dalında 2, hayat sigortası dalında 1 şirket faaliyet gösteriyordu. 1894'te İstanbul'da üç ayrı dalda toplam 76 şirket vardı.⁽²⁴⁾

İzmir

Liman kenti İzmir, Osmanlı Devleti'nin en önemli ticaret merkezlerinden biriydi. İzmir'de ulaşım ve iletişim sisteminin gelişmesi, kentteki ticaret yapısında önemli değişimlere neden oldu. Dış ticaretin örgütlenmesinde egemen olan ihracat şirketleri, bankalar, sigorta şirketleri ile bunların sahip ve yöneticilerinden oluşan bir sınıf ortaya çıktı. Bu kesime aracılık eden Osmanlı azınlık tüccarları da yeni bir işlev kazandılar.⁽²⁵⁾

18. yüzyılda Fransa'nın Yakındoğu ticaretinin üçte biri, bu liman yoluyla yapılmaktaydı. Napolyon Savaşları ve Yunan bağımsızlık savaşı döneminde gerileme yaşamış olsa da 1830'larda yeniden eski canlılığını kazandı. 1840–1870 arasında İzmir'de toplam ticaret hacmi dört kat, ihracat üç kat, ithalat altı kat artmıştı. 19. yüzyılın kalan bölümünde İzmir, Osmanlı ihracatında birinci, ithalatında İstanbul'dan sonra ikinci şehir olmuştu.⁽²⁶⁾ Bu dönemde İzmir'de pazar için üretim yapma yaygınlaşmış, bu vesileyle İzmir, Osmanlı Devleti'nin dışa açılmada önde gelen bölgesi olmuştu. Pamuk ihracatının gerektirdiği geniş ticaret ağı sayesinde bölgede yeni fabrikalar ortaya çıkmış, küçük ölçüde de olsa sanayileşme, bankacılık ve sigortacılık görülmeye başlamıştı.⁽²⁷⁾

19. yüzyılın ikinci yarısında gözlemciler, İzmir için “Anadolu şehirlerinin kraliçesi, İyonya'nın tacı ve Asya'nın mücevheri” ifadelerini kullanıyorlardı. Zaman zaman eşkıyanın düzenlediği saldırılar, soygunlar, yağmalar, adam kaçırmalar İzmir ve çevresinde ticareti olumsuz etkiliyordu.⁽²⁸⁾ İzmir'de 1863'te London Sun Insurance Company'nin şube açmasıyla Türkiye'de ilk defa deniz nakliyat riskleri dışındaki riskleri karşılayacak bir sigorta şirketi faaliyete geçti. İzmirli tüccarlar, pamuk depolarını yangın riskine karşı sigortalattırdı. Pamuk ticaretiyle uğraşanlar, genelde yabancılar ve levantenlerdi. İzmir'de 1894'te deniz nakliyat dalında 20, yangın dalında 25, hayat dalında 14, toplamda ise 41 ayrı şirket vardı. 1900 yılında 8'i İngiliz olmak üzere toplam 36 sigorta şirketinin bürosu bulunuyordu.⁽²⁹⁾

(24) 1894'te İstanbul ve Anadolu'da şube ve temsilcilikleri bulunan sigorta şirketleri için bkz: Murat Baskıcı, *a.g.m.*, s. 7–8. *Annuaire Oriental 1894*'e göre bu tarihte İstanbul'da faaliyet gösteren şirket sayısı 56'dır.

(25) İzmir'in ekonomik yükselişi konusundaki teorik tartışmalar için bkz: A. Mesut Küçükkalay, *Osmanlı İthalatı İzmir Gümrüğü 1818–1839*, Kitap Yayınevi, 1. baskı, İstanbul, 2007, s. 42–58.

(26) Reşat Kasaba, *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi, On Dokuzuncu Yüzyıl*, s. 55. 1834–1912 yıllarında İzmir Limanı'na ait ticaret rakamları için bkz: Murat Baskıcı, *a.g.e.*, s. 66–68. İzmir Limanı 1839 dış ticareti için bkz: Orhan Kurmuş, *a.g.e.*, s. 28. 19. yüzyılın ilk yarısında İzmir Limanı'ndan ithal edilen mallar için bkz: Mesut Küçükkalay, *a.g.e.*, s. 201–205.

(27) Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2. Baskı, Ankara, 1997, s.364.

(28) Reşat Kasaba, *Dünya, İmparatorluk ve Toplum Osmanlı Yazıları*, Çev. Banu Büyükkal, Kitap Yayınevi, 1. Basım, İstanbul, 2005, s.79.

(29) Murat Baskıcı, zaman içinde bazı şirketlerin özellikle tarife rekabeti nedeniyle piyasayı terk etmiş olabileceğini düşünmektedir. Murat Baskıcı, “Osmanlı Anadolu'sunda Sigorta Piyasası 1860–1918,” s. 8.

İlk Türk sigortacılarından Nail Moralı, İzmir'deki sigortacılık faaliyetleriyle ilgili olarak, "İzmir'de sigortacılık da Rumlarda idi. Bunların çoğu Ayafotini Caddesinde Coya Hanında toplanmıştı. Türkler sigortaya rağbet etmezdi. Sigorta yerine Türk evlerinin ön yüzüne ayetelkürsi levhası asılırdı. Böylece yangından korunulacağı sanılırdı"⁽³⁰⁾ ifadelerini kullanır.

Karl Von Scherzer'in İzmir 1873 adlı çalışmasında, "daha on yıl öncesine kadar sigortacılık İzmir'de tanınmıyordu bile; fakat son zamanlarda, özellikle İngiliz sigorta kuruluşlarının bu konuda öncülük etmesiyle sigortacılık gittikçe büyümektedir" ifadeleri bulunmaktadır. Ayrıca Scherzer, yangın alanında 1'i Alman, 8'i İngiliz olmak üzere 9 şirket, nakliyat alanında da 2'si Avusturya, 2'si Alman, 1'i İngiliz, 1'i Fransız, 2'si Yunan, 1'i de Bulgar olmak üzere 9 şirketin faaliyet gösterdiğini belirtir.⁽³¹⁾

Trabzon

Rusya'nın 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'yla Karadeniz ticaretinde Osmanlı tekeline kılması, 19. yüzyılda İngiltere ile İran ticaretinin gelişmesi güney Karadeniz sahillerinin iktisadi gelişiminde etkili oldu. Bu gelişim, Trabzon ve Giresun limanlarını önemli ticaret merkezleri haline getirirken 1877–1878 Osmanlı–Rus Savaşı, Kuzey Anadolu mallarının ihracında Samsun'un gelişiminde etkili oldu. İngilizler, İran'la olan ticaretlerinde Trabzon üzerinden geçen Karadeniz yolunu terk edip İran Körfezi'ndeki limanları kullanmaya başlayınca, bölgede gelişen ticarete işler ilk kez ters gitmeye başladı.⁽³²⁾ 1860'tan 1890'a kadar Trabzon'da zenginliğin ve nüfusun artması, kamu binalarına yatırımı arttırmış ve özel konutların da nadir şehirlerde görülecek düzeye ulaşmasına zemin hazırlamıştı.⁽³³⁾

Trabzon'daki bu değişim ve gelişim, sigortacılığa ihtiyaç duyulmasını sağladı. 1873'te Trabzon'da Helvetia (İsviçre), Lloyd Suisse ve Lyonnaisse deniz sigortası, Gironde ise genel sigorta işlemleri yapıyordu. Çok yaygın olmasa da işlemler, şirketlerin temsilciliklerini muhafaza etmeye yönelikti.⁽³⁴⁾ Deniz sigortaları, bölgede sigortacılığın başlamasından yirmi yıl sonra da ilgi görmüyordu. İşlemlerin yaygın olmamasının sebebi, muhtemelen Trabzon ticaretinin 19. yüzyıldaki altın çağının sona ermesiydi. Trabzon'un ticaret rakamları, 1860'ta ulaştığı zirve değerlerini bir daha yakalayamamış görünmektedir. Bu durumu ortaya çıkaran sebepler arasında 1869'da açılan Süveyş Kanalı'nın Avrupa ile Basra Körfezi arasındaki deniz ulaşımını kısaltması ve Avrupa–İran ticaretinin yönünün Trabzon'dan güneye kayması, 1872'de açılan Batum–Tiflis demiryolunun İran transit ticaretini büyük ölçüde Trabzon'dan çekmesi, Kırım Savaşı'nda müttefik ordularının tedariki meselesiyle önem kazanmaya başlayan Samsun'un zamanla

(30) Nail Moralı, *Mütarekede İzmir Önceleri ve Sonraları*, Tekin Yayınevi, İstanbul, 1976, s. 95.

(31) Karl Von Scherzer, *İzmir 1873*, çev: İlhan Pınar, İzmir Büyükşehir Belediyesi Kültür Yayını, İzmir, 2001, s. 62.

(32) Kemal Karpat, *Türkiye'de Toplumsal Dönüşüm Kırsal Göç, Gecekondu ve Kentleşme*, çev. Abdülkerim Sönmez, İmge Yayınları, 1.Baskı, İstanbul, 2003, s. 95–99.

(33) 19. yüzyılın son çeyreğinde Trabzon'un ihracatı, önemli kalemler, yabancı temsilcilikler konusunda bkz: İliber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Sosyal ve İktisadi Değişim, Makaleler I*, Turhan Kitabevi, Ankara, 2000, s. 121–125.

(34) Murat Baskıcı, *a.g.m.*, s. 5.

bir ihracat limanı haline gelerek önem kazanması sayılabilir. 1884'te ise Trabzon'da Reliance, Manheimer ve La Foncière'nin temsilcilikleri bulunmaktaydı. Ancak deniz sigortası dışındaki dallar, henüz yaygınlaşmamıştı. Şirket temsilcileri, Ermeni ve Rum Osmanlı vatandaşlarıydı. 1894'te Trabzon'da Marine Insurance Company, La Foncière, Helvetia, Manheimer, Compagnie Générale de Dresden, Assicurazioni Generali di Trieste sigorta şirketleri faaliyet göstermekteydi.⁽³⁵⁾

Diğer Şehirler

1894'te Anadolu'da herhangi bir dalda sigorta şirketlerinin temsilciliği bulunduğu bilinen merkezler; İstanbul, İzmir, Samsun, Trabzon, Mersin, Adana, İskenderun, Giresun, Ayvalık, Bandırma, Gelibolu, Çanakkale, Tekirdağ, İzmit, Sinop, Edirne, Bursa, Eskişehir, Ankara, Uşak ve Nazilli'ydi. Bunlara 20. yüzyıl başlarında Konya eklendi. 1907'de Konya'da 2'si İngiliz olmak üzere 8 yangın, 3'ü İngiliz olmak üzere 10 hayat sigortası şirketi vardı. Yangın sigortasının büyük kısmı, Osmanlı Bankası tarafından temsil edilen Osmanlı Sigorta Şirketi'nin elindeydi. Daha sonra 1 Fransız, 2 İngiliz, 1 Bulgar şirketi geliyordu. 1908'de Konya'da hayat sigortası yapan 4 şirketten 3'ü İngiliz ve 1'i Amerikan şirketi idi. Hayat sigortası şirketlerinin sayısındaki azalma, yeterli iş hacmine ulaşamamalarıyla ilgilidir.⁽³⁶⁾

1908 sonrasında Osmanlı ülkesinde kurulan şirket sayısı artmış, kurulan bu şirketler arasında sigorta şirketleri de yerini almıştır. Ticaret ve Ziraat Nezâreti'nin 1918'de yayınladığı Memâlik-i Osmaniye'de Osmanlı Anonim Şirketleri çalışmasına göre 1918'de faaliyette bulunan 129 Osmanlı anonim şirketinden 9'u, 1908 öncesi kurulmuştur. Çalışmada yer alan şirketlerin 42'si ticarî, 42'si sınaî, 16'sı malî, 15'i inşaat ve nakliyat, 9'u sigorta ve içtimâî gayeler güden ve 6'sı zirai şirket olarak sınıflandırılmıştır. Ticaret ve Ziraat Nezâreti'ne göre 1918'e değin kurulmuş Osmanlı anonim şirketlerinin, sınıflarına göre kuruluş sermayeleri ve bunların ödenmiş miktarının (Osmanlı lirası olarak) verildiği tabloda sigorta şirketleri ve toplumsal amaç güden şirketler, 1.403.950 sermayeyle kurulmuş ve bunların ödenmiş miktarı 356.886 Osmanlı lirası olarak verilmiştir.⁽³⁷⁾

“Millî iktisat dönemi” diye adlandırılan 1914–1918 yılları arasında faaliyete geçen şirketlerin çoğu, Müslüman–Türk unsur tarafından kurulmuş, bu yıllarda yabancı sermayeye ender rastlanmıştır. Ancak sigortacılıkta durum farklıydı. Bu yıllarda yabancı sermayeyle kurulan sigorta şirketlerine millî süsü verilmişti.⁽³⁸⁾

(35) Murat Baskıcı, çalışmasında kaynaklar arasındaki farklılıklara dikkat çekmektedir. “Assicurazioni Generali di Trieste HATCHERIAN;1898'e göre 1894'te Trabzon'da faaliyette, A&P Trabzon 1894 raporuna göre ise faaliyette değildi. Ayrıca North British and Mercantile ve Northern de iki ayrı şirket olarak gösterilirken, A&P Trabzon 1894 raporunda tek bir şube ya da temsilcilik olarak anılmıştır.” Murat Baskıcı, *a.g.m.*, s. 8. 1870'lerden sonra Trabzon Limanı'nın daha fazla önem kazanmasını engelleyen ve ticaretinin gerilemesine neden olan etkenler için bkz: Murat Baskıcı, *a.g.e.*, s. 81–85.

(36) Murat Baskıcı, *a.g.m.*, s. 8. Osmanlı topraklarında faaliyet gösteren sigorta şirketlerinin acente dağılımları için bkz: Murat Koraltürk–Fatih Kahya, *a.g.e.*, s. 85–88.

(37) Zafer Toprak, *Millî İktisat 1908–1918*, Yurt Yayınları, Ankara, 1982, s.63.

(38) Zafer Toprak'ın *Millî İktisat 1908–1918* adlı çalışmasında 1920'ye kadar Anadolu'da kurulan anonim şirketlerin vilâyetlere göre dağılımı verilmiştir. Bu çalışmada Anadolu'da 19 şirketle Konya birinci sıradadır. Konya'yı 11 şirketle İzmir izlemiştir. Bu süreçte Konya'da sigorta şirketleri de faaliyete geçmiştir. Zafer Toprak, *a.g.e.*, s. 58. Murat Baskıcı, *a.g.m.*, s. 7. Millî şirketlerin kurulduğu dönemdeki hava, sigortacılık

Zamanla Osmanlı sınırları içerisinde faaliyet gösteren şirketler, bu şirketlerin hizmet verdiği merkez sayısı ve branşların çeşitliliği arttı. Deniz nakliye sigortası ile başlayan sigortacılık artık daha yaygın ve çeşitlilik arz eden bir alan haline geldi. 1903 Tarihli *Annuaire Oriental*'de yer alan ilanlara bakıldığında Osmanlı topraklarında faaliyet gösteren şirketlerin faaliyet alanlarındaki bu çeşitliliği görmek mümkündür. Fransa'da kurulan L'Orage sigorta şirketinin, özellikle tarım alanında sigorta hizmeti sunduğu, hayvan ölümleri, dolu ve dona karşı teminat verdiği ifade edilmektedir. London Assurance Corporation sigorta şirketi, ilanında yangın ve hayat branşlarında faaliyet gösterdiğini ilan etmekte, La Célérité sigorta şirketi de cam kırılmalarına karşı güvence vermektedir. 24 Ocak 1904 tarihli *Levant Herald* gazetesinde Rossia sigorta şirketinin ilanında yangın, nakliye, hayat, cam sigortası yapıldığı ifade edilmektedir. 1913 tarihli *Annuaire Oriental*'de Assicurazioni Generali Trieste sigorta şirketinin ilanı hayat, yangın ve nakliye sigortası yaptığını belirtirken, Victoria de Berlin sigorta şirketi de reklamında hayat, kaza vs. alanlarda faaliyet gösterdiğini ilan ediyordu.⁽³⁹⁾

19. yüzyılın sonu ve 20. yüzyılın başlarında sigorta şirketlerinin acentelik açtıkları merkezler şunlardı:

Adana, Adapazarı, Afyon, Akhisar, Akşehir, Alaşehir, Amasya, Ankara, Antalya, Antep, Arapkir, Avlonya, Ayaseranda, Aydın, Ayvalık, Bafra, Bağdat, Balıkesir, Bandırma, Bartın, Bergama, Beyrut, Biga, Bilecik, Bitlis, Burhaniye, Bursa, Çanakkale, Çarşamba, Çatalca, Çeşme, Çorlu, Dedeoğlu, Denizli, Dimetoka, Draç, Drama, Edirne, Edremit, Eğir, Erbaa, Erdek, Erzincan, Erzurum, Eskişehir, Fatsa, Florina, Foça, Gelibolu, Gemlik, Geyve, Giresun, Gönen, Görice, Gümüllü, Haçin, Halep, Harput, Hayfa, Isparta, İnegöl, İskenderun, İstanbul, İşkodra, İştib, İzmir, İzmit, Kalimnos, Kandiye, Karacabey, Karadeniz, Ereğlisi, Kasaba, Kastamonu, Kavala, Kayseri, Kırkkilise, Kumonova, Konya, Konya Ereğlisi, Kudüs, Kuşadası, Küplü, Kütahya, Malatya, Mamuratülaziz, Manastır, Manisa, Maraş, Mersin, Midilli, Milas, Mudanya, Muş, Mürefte, Nazilli, Nevşehir, Niğde, Ordu, Ortaköy(Geyve), Ödemiş, Primar, Preveze, Rize, Rodos, Sakız, Samsun, Sayda, Selanik, Serez, Siirt, Silivri, Simi, Sinop, Sivas, Sivrihisar, Sofulu, Soma, Söke, Şam, Tarsus, Tekirdağ, Tire, Tirebolu, Tokat, Trablusşam, Uşak, Ünye, Üsküp, Van, Yafa, Yanya.

Bu dönemde Osmanlı genelinde Yunan şirket Anatolie d'Athènes'in 36, Avusturya şirketi Assicurazioni Generali Trieste'nin 27, İngiliz şirket Gresham'ın 30, Amerikalı şirket New York'un 36, Osmanlı Umum Sigorta Şirketi'nin 92, Rus şirket Rossia'nın 20, Fransız şirket Union de Paris'in 50, İngiliz şirket Union of London'ın 23, Alman şirket Victoria de Berlin'in 22 acenteliği vardı.⁽⁴⁰⁾

19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başlarında Osmanlı topraklarında 20 ve üzeri acenteliği

alanına fazla yansımadi. Ancak bazı yabancı şirketler, bu ruh halinden yararlanmak düşüncesiyle yabancı sermayeyle Osmanlı kanunları doğrultusunda, millî isimler altında şirketler kurdular. Halil Mirat Yenel, a.g.e., s. 12. 1916'da kurulan Türkiye Millî Sigorta Şirketi, Avusturya; 1918'de kurulan İttihad-ı Millî Şirketi, Fransız sermayesi ağırlıklıydı. Osmanlı Devleti'nde yabancı sermayeyle kurulan yerli şirketler için bkz: Murat Baskıcı, a.g.m., s. 27.

(39) *Annuaire Orientale*, 1903 ve 1913. Edhem Eldem, *Bankalar Caddesi Osmanlı'dan Günümüze Voyvoda Caddesi*, Osmanlı Bankası Bankacılık ve Finans Tarihi Araştırma ve Belge Merkezi, 1. baskı, İstanbul, 2000.

(40) N. Hatcherian, *Le Fonctionnement de L'Assurance en Turquie (Paris:Extrait de La Revue Internationale des Assurances)*, Constantinople, 1898. *Annuaire Orientale*, 1903 ve 1914. *Revue Commerciale du Levant, Bulletin mensuel de la Chambre de Commerce française de Constantinople*, 1903-1908, İstanbul.

olan bu şirketler dışında çok sayıda şirket faaliyet gösteriyordu. 170'e yakın sigorta şirketinin faaliyette olduğu Osmanlı ülkesinde şirketlerin acentelik açmadığı şehir neredeyse yok gibiydi.

Sonuç olarak Osmanlı döneminde sigorta şirketleri acentelik açmak için öncelikle liman şehirlerini tercih ediyorlardı. Dış piyasalarla ticarî ilişkilerin daha fazla geliştiği merkezler ve önemli oranda gayrimüslim nüfus barındıran şehirler de yabancı sigorta şirketlerinin tercihi önemli kriterlerdi.

İSTANBUL AHKÂM DEFTERLERİNE GÖRE GEMİ KAZALARI (1742-1779)

KARADUMAN, Gökay*

SELÇUK, Dorukhan**

Giriş

Denizyolu taşımacılığı diğer ulaşım yöntemlerine göre çok miktarda ve büyük hacimli malların taşınabilmesi, daha ekonomik olması açısından günümüzde daha avantajlı ve dolayısıyla en çok tercih edilen taşıma yöntemidir. Bu avantaj denizyolu taşımacılığı için, geçmişte havayolu taşımacılığının keşfedilmediği, karayolu ulaşımının ise güvenlik açısından riskli ve uluslararası ticaret açısından mesafelerin uzak olması dolayısıyla daha belirgindir. Denizyolu taşımacılığı, yine aynı sebeplerle bu çalışmada da incelenmiş olan 18.yy düşünüldüğünde güvenilir olması, bir defada çok fazla yük taşınabilirliği açısından iç ve dış ticarete karayoluna tercih edilen yegane taşıma yöntemidir.

Denizyolu ticareti Osmanlı Devleti için ise önemli bir yere sahiptir. Bu önem, Osmanlı coğrafyasında bulunan ve Dünya ticareti bakımından önemli iki merkez olan Akdeniz ve Karadeniz'den kaynaklanmaktadır. Özellikle 18.yy'da artan nüfus baskısı⁽¹⁾ İstanbul'un iâşesini zorlaştırmıştır. Artan iç ve dış talep denizyolu ile karşılanmaktadır. Bu gelişmeler Osmanlı için önemli olan denizyolu taşımacılığını daha da önemli hale getirmiştir. Denizyolu taşımacılığının bilinen en belirgin dezavantajı gemi kazalarıdır. Eğer büyük hacimli bir mal yüklenmiş gemi seyir halinde ya da herhangi bir durakta kazaya uğrarsa hem alıcı hem de satıcı açısından önemli kayıp demektir. Dolayısıyla gemi kazaları tarihten günümüze deniz taşımacılığında önemli bir yere sahiptir. Bu kazaların sebebi veya sonucu ne olursa olsun iktisadi açıdan bir ticari zarar ortaya çıkmaktadır. Tüm bu sebeplerle Osmanlı devleti de oluşan gemi kazaları için bir organizasyona sahiptir ve bu kazalar için bürokratik refleks oluşmaktadır.

Bu çalışmada 18.yy'da Osmanlı karasularında meydana gelen, Osmanlı iç ve dış ticareti açısından önemli olan gemi kazaları; lokasyon, kaza sebebi ve Osmanlı devleti'nin organizasyonu açısından incelenmiştir. Gemi kazaları için İstanbul Ahkam defterleri kaynak olarak kullanılmıştır. İncelenen gemilerin büyük çoğunluğu İstanbul'a gelen veya İstanbul'dan giden gemileri içermektedir. Çalışmada özellikle üzerinde durulan noktalar; geminin nerede kaza yaptığı, Osmanlı bürokrasisi tarafından kazayı bildiren ve gereğinin yapılmasını emreden hükümlerin kime, ne sebeple yazıldığı, gemilerde taşınan malların türü, hükmün tarihi ve güzergahtır. İstanbul Ahkam defterleri içerisinde 1742-1779 tarihleri arasında toplam 144 gemi kazası kaydı incelenmiştir.

* Araş. Gör., Marmara Üniversitesi, İktisat Fakültesi, İktisat Bölümü, gokay.karaduman@marmara.edu.tr

** Araş. Gör., Marmara Üniversitesi, İktisat Fakültesi, İktisat Bölümü, dorukhan.selcuk@marmara.edu.tr

(1) Cengiz Şeker, İstanbul Ahkâm ve Atık Şikâyet Defterlerine göre 18. yüzyılda İstanbul'a yönelik göçlerin tasvir ve tahlili, *Doktora Tezi*, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, s.60-74

Ahkam Defterleri

“Ahkam defteri, Divan-ı Hümayun’dan çıkan hükümlerin kaydına mahsus olan defterlere genel olarak verilen addır. Bu hükümler, padişah adına hazırlanmasından dolayı ferman adını da alırlardı.”⁽²⁾

Ahkâm, hükmün çoğuludur ve “padişah buyruğu” anlamını taşımaktadır. Osmanlılar’da hükümler genellikle bizzat padişah tarafından kaleme alınmazdı. Bunun yerine padişahın yetki verdiği makam veya bu makama bağlı daireler, padişah adına hüküm verebilirlerdi. Bu yüzden hükümler sadâret makamından veya defterdarlıktan çıkardı. Sadâret makamından çıkan hükümler daha ziyade ferman olarak adlandırılır.⁽³⁾

Bu çalışmada üzerinde durulan gemi kazaları ile ilgili ahkam kayıtlarında öncelikle hükmün kime gittiği yazılmıştır. Daha sonra detaylı olarak kaza yapan geminin ticari açıdan tanımı, varsa güzergahı ve kazanın sebebi anlatılmıştır. Sonrasında kaza ile ilgili emirler ve yapılması gerekenlerin yer aldığı hükümde aynı zamanda ortaya çıkan ihtilaf ve sorunlar için de görevlendirmeler vardır. Kayıtların sonunda ise ilgililere uyarılar ve yapılması gerekenler aktarılmış ve hükmün tarihi not edilmiştir.

Hükümlerde Geçen Batık Lokasyonları

1742-1779 yılları arasında İstanbul Ahkam Defterlerinin ticaret ile ilgili hükümleri gemi kazaları açısından incelendiğinde 144 adet kayıta ulaşmak mümkündür. Bu 144 kaydın bazıları aynı kazaya dair hükümler içermektedir. Bu halde ancak 138 adet olay vardır. 138 gemi kazası incelendiğinde kaza yapan taşıtların içinde, büyük bir çoğunluğu gemi olmakla birlikte az da olsa kayık ve sal da vardır.

Kazaların gerçekleştiği bölgeler boğazların girişinde yoğunlaşmaktadır. Kazalar, altı grup halinde tasnif edilmiştir. İlk grup, Avrupa yakasında, Boğaz’a kuzeyden olan girişteki kazalardan oluşmaktadır. Bu şekilde 59 adet kaza tespit edilmiştir. Toplam kazaların %43’üne denk gelmektedir. Kazaların en yoğunlaştığı bölge burasıdır. Daha spesifik olarak, kazalar İğneada-Midyе-Terkos hattında yoğunlaşmıştır. İkinci grup da yine Avrupa yakasında, ancak Boğaz’a güneyden girişler olarak oluşturulmuştur. Kazaların Marmara Ereğlisi-Büyükçekmece hattında yoğunlaştığı bu grupta 18 kayda rastlanmıştır. Bu sayı da %13 gibi bir orana tekabül etmektedir. Boğaz’a Anadolu yakasının kuzeyinden olan girişlerde gerçekleşen kazalar da üçüncü grubu teşkil etmektedir. Bu bölgede kazalar Şile ve bağlı bölgelerde yoğunluk kesbeder. Ancak kazalar Kefken-Kandıra hattına kadar uzanmaktadır. Bu grupta toplam 40 kaza gerçekleşmiştir. Kazaların ikinci yoğunlukta meydana geldiği bölge burasıdır. Denilebilir ki kazaların %29’u burada gerçekleşmiştir. Dördüncü grup kazalar Anadolu yakasında, Boğaz’a güneyden girişleri kapsamaktadır. Burada kayda geçen kazalar 4 adettir. %3’e denk gelen bu oran diğer gruplara göre oldukça düşüktür. Beşinci grup kazalar ise Marmara Denizi’nin güneyindeki bölgelerde gerçekleşmiştir. Burada 14 kaza gerçekleşmiştir. Özellikle Kapıdağı Yarımadası ve çevresindeki adacıklar civarında gerçekleşen bu kazaların toplam kazalara oranı

(2) T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi, İkinci Baskı, İstanbul, 2000

(3) Sahillioğlu, Halil. “Ahkam Defteri”, Türk Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi. Cilt 01, İstanbul: Türk Diyanet Vakfı Yayınları, 1988

yaklaşık olarak %10'dur. Yeri tam olarak bilinmeyen veya yukarıda belirtilen gruplara göre konumlandırılamayan da 3 kaza yer almaktadır ki bu kazalar altıncı grubu oluşturmaktadır.⁽⁴⁾

Tablo 1: Kazaların Bölgelere Göre Dağılımı

Bölge	Kaza Sayısı	Yüzde
Avrupa Yakası Boğaza Kuzey Giriş	59	%43
Avrupa Yakası Boğaza Güney Giriş	18	%13
Anadolu Yakası Boğaza Kuzey Giriş	40	%29
Anadolu Yakası Boğaza Güney Giriş	4	%3
Güney Marmara	14	%10
Yeri Bilinmeyen/Bulunamayan	3	%2
Toplam	138	%100

Kaynak: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı İstanbul Araştırmaları Merkezi, İstanbul Ticaret Tarihi I-Ahkam Defterleri, 3.Cilt, İstanbul: 1997

Hükümlerde Geçen Muhataplar/Görevliler

İncelenen 144 kayıta, kazaların gerçekleştiği bölgelerin mülki, idari ve askeri amirlerine kaza ile ilgili hükümler gönderilmiştir. Bu muhataplar, hükümlerin özet kısmından sonra yer alan “..... hüküm ki” satırından tespit edilmiştir. Bir hüküm bir muhataba gönderilebildiği gibi birçok muhataba da gönderilmiştir. Bu şekilde 257 muhataba rastlanmıştır. Gemi kazası gerçekleştikten sonra hüküm genellikle merkezin taşradaki en önemli temsilcisi olan Kadılık makamına yani kadiya veya naibe gitmektedir. Hükümlerin muhatabı olan çeşitli ünvanlar; gümrük emini, bostancıbaşı, kadi, naib, serdar, subaşı, voyvoda, iskele emini, ayan, zabıt, mevlana, monla, haseki, avcıbaşı, iş erleri, usta, müderris ve mübaşirdir. Kuşkusuz bu unvan sahipleri farklı bölgelerde aynı görev alanına sahip kişilerden oluşabilir. Ancak bu çalışmada tüm muhatapları ayrı ayrı kaydetmek daha doğru bulunmuştur. Kayıtların %88'inde kadi naibleri hükmün muhatabıdır. Yeniçeri serdarları %17'sinde ve zabıtlar da kayıtların %15'inde geçmektedir. Kayıtların yaklaşık %10'unda gümrük emini muhatap olarak geçmektedir. Subaşıları da kayıtların %10'ununda hükmün muhatabıdır.

Kadılar da yine ayrı olarak kayıtlarda geçmektedir. Kadıların ayrı zikredildiği kayıtlar toplam kayıtların yaklaşık %10'una tekabül etmektedir. Tekrar belirtmek gerekirse, yüzdelerin toplamaları %100'den fazla gibi görünmektedir çünkü bir kayıta birden fazla muhatap vardır. Örneğin; “Terkos nâhiyesi nâibine ve nâhiye-i mezbûre voyvodasına hüküm ki”.

Eğer kaza ile ilgili ayrı bir iş gerekiyorsa (Geminin demir ve yelkeninin karaya çıkarılması, önemli ihtilafların çözümü ve suçların cezaları, batan malların denizden çıkarılması vb. gibi)

(4) İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı İstanbul Araştırmaları Merkezi, İstanbul Ticaret Tarihi I-Ahkam Defterleri, 3.Cilt, İstanbul: 1997

bölgedeki merkezin görevlileri çeşitlenebilmektedir. Bunlar arasında iş erleri, dalgıçlar, serdarlar, çavuşlar vb. sayılabilir. Bazen de çözüme kavuşması zor görünen detaylı kazalarda hassa ordusu mensubu olan güvenlik amiri sayılabilecek bostancıbaşı veya komutan seviyesindeki serdarlar göreve çağırılıyordu. Bunun yanı sıra kendi bölgesini daha iyi bilmesi hasebiyle o bölgenin ayanı veya voyvodasına da hüküm gidebiliyordu. Bu hükümler bazen tek bir kişiye bazen de o bölgedeki 4-5 merkez yetkilisine hitaben yazılıyordu. Genellikle batan gemiden sahile vuran emtia veya zahirelerin kurtarılmasını konu edinen hükümler eğer çözüme kavuşturulamazsa o kazayla ilgili birkaç hüküm gönderiliyordu. O yüzden bazı kayıtlarda eski hükümlere ait derkenarlar ile karşılaşırız. Önemli noktalardan biri de Osmanlı devletinin kazanın büyüklüğü, taşıdığı yükün tonajı ne olursa olsun her kazada nihayete ulaştırmak adına görevlilerini seferber ettiğiidir.

Bazı kayıtlarda gemilerdeki malların kurtarılması için dalgıç görevlendirildiği anlaşılmaktadır. Ancak detaya dair bilgi olmadığından görev ve görevlendirme hakkında çerçeve çizilememiştir. İleriki çalışmalar ile bu husus da aydınlatılabilir.

Hükümlerde Geçen Taşınan Mallar

İncelenen 144 kayıtta 138 farklı kazanın olduğundan daha önceden bahsedilmişti. Bu kazalarda taşınan mallar iki grupta toplanabilir. İlk grup, her türlü hububat, yiyecek ve erzakı içeren zahire grubudur. İkinci grup ise birçok çeşit mal ve eşyayı kapsayan emtia grubudur. 74 olayda kazaya konu gemi vesaire taşıtlar zahire taşımaktadır. 62 kazada ise emtia yüklü olduğu anlaşılmaktadır. 2 olayda da gemi/gemilerin taşıdıkları mala dair net bir bilgi bulunmamaktadır. Bu sayılar oranlandığında, kaza yapan gemilerin %54'ü zahire yüklü iken, %45'i emtia yüklüdür. %1 de içeriği belirli olmayan gemilerin oranıdır. Zahire grubu içerisinde ise, kaza yapan gemilerde yoğunlukla yağ, bal, pamuk, eşya, deri gibi mallar taşınmaktadır. Çoğu kazada gemi karaya oturduğunda bu malların büyük bir kısmı sahile vurmaktadır. Özellikle yağ, taşınan önemli mallardan biridir. Birçok çeşidine rastladığımız yağlar denizde muhtemelen sudan ayrıştırılabildiği için köy ahalisi tarafından yağma edilebiliyordu. Bu bağlamda, kaza yapan gemilerdeki malların o sahildeki köy ahalisi tarafından yağma edilmesi en sık rastlanan durumlardan olduğu ortaya çıkmıştır. Hükümlerin çoğunda karşılaşılan yağma olayları bazen geminin demiri ve kerestesinin dahi alınmasına, birkaç hükümde ise bazen kaptanın öldürülmesine kadar varabilmektedir.⁽⁵⁾

Yağma haricinde subaşı, serdar gibi bazı devlet görevlilerinin çeşitli sebeplerle bu mallara el koyması ve sonrasında geminin kaptanının bu durumu bildirir arzuhalı hükümlerde yoğunluk ihtiva eden konulardan biridir.

Gemi Kazalarının Zaman Aralıkları

İstanbul Ahkam kayıtları içerisinde tespit edilen gemi kazalarında hükümlerin kaleme alındığı tarihler oldukça önemlidir. Burada gözden kaçırılmaması gereken nokta kayıtlarda yer alan tarihlerin kazanın olduğu tarihi değil hükmün yazıldığı tarihi

(5) İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür İşleri Daire Başkanlığı İstanbul Araştırmaları Merkezi, İstanbul Ticaret Tarihi I-Ahkan Defterleri, 3.Cilt, İstanbul: 1997

ifade ediyor olmasıdır. Buna göre Ahkâm kayıtlarından kazanın tarihine ilişkin kesin bilgiye ulaşılamamaktadır. Ancak hükmün yazıldığı tarih bize bu noktada önemli ipuçları vermektedir. Bu bağlamda, Osmanlı bürokrasisinin vuku bulan kazaların istihbaratına ulaşması ve harekete geçmesi genellikle kısa sürede olmaktadır.

Dolayısıyla hükümlerin yazılış tarihi bize kazaların yılın hangi aylarında yoğunlaştığına dair bilgiler vermektedir. İncelenen veriler ışığında, gemi kazalarının genellikle kış aylarında yoğunlaştığı görülmüştür. Yaz aylarında düşüş gösteren kazalar grafik 1’de de görüldüğü gibi Ekim, Kasım ve Aralık aylarında artmıştır. Bunun izahı, klasik denizcilik-meteoroloji ilişkisinden başka bir şey değildir.

Hava muhalefetlerinin yaşandığı, fırtınaların yoğunlaştığı sonbahar ve kış aylarında kazalar yoğunlaşmaktadır. 18.yy Osmanlı Devleti’nde görülen gemi kazalarında da benzer bir durum söz konusudur.(bkz. Grafik 1) Ayrıca Ocak, Şubat ve Mart aylarındaki kazaların da Ekim, Kasım ve Aralık aylarına benzerlik göstermesi beklenirdi fakat bu aylarda ticari hareketliliğin ve ticaret hacminin azalmış olduğu tahmin edilmektedir dolayısıyla Kasım ve Aralık ayına göre Ocak ve Şubat aylarında kaza sayılarında düşüş yaşanmış olabilir.

Sonuç

Bu çalışmada 18.yy’da gemi kazaları lokasyon, mal çeşidi, zaman ve merkezi organizasyon açısından değerlendirilmiştir. Genellikle zahire taşıyan gemiler İstanbul’a gelirken ya da İstanbul’dan giderken çoğunlukla şiddetli fırtına yüzünden ya batmış ya da karaya oturmuştur. İktisat Tarihi açısından bu kazalarda en önemli noktalardan birisi taşınan malların muhteviyatı ve kazaların ticari hayatı olumsuz etkilemesidir. Yine bu kazaların gerçekleştiği lokasyonlar kaza yoğunluğunun nerede olduğunu ortaya çıkarmaktadır. Osmanlı Devleti hükümlerinde detaylı bir şekilde izah edilen ve raporlanan bu kazalar çeşitli devlet görevlilerini yakından ilgilendirmektedir. Osmanlı Devleti birçok hükümde olduğu gibi tahkikat, istihbarat ve müdahale için titizlikle birçok devlet adamı görevlendirmiştir. Bunun yanı sıra birçok batığın kurtarılması için hareket edilmiştir. Hatta dalgıçlar görevlendirilmiş ve batan malların sahibine iadesi istenmiştir. Bu çalışma ile ayrıca, gemi kazalarının teknolojik açıdan olmasa dahi güzergâh ve zaman açısından günümüz gemi kazaları ile mukayesesi imkânı doğmuştur.

Yukarıda detaylı olarak bahsi geçen gemi kazalarının verileri yanında bu kayıtlarda spesifik olarak da bir çok sosyal ve iktisadi olay dikkat çekici ve araştırmaya muhtaçtır. Örneğin; Hükümlerde, kazadan sonra, yağmaya karıştığı kesin olanların cezalandırılması, hapsedilmesine rastlanmıştır. Batan gemilerdeki malların (eğer gemi İstanbul’a geliş yolunda ise) eğer kayboldu ise bulunup, el koyulduysa el koyandan alınıp derhal sahibine iade edilmesi ya da İstanbul’a gönderilmesi Osmanlı Devleti’nin hassasiyet gösterdiği konulardan bir tanesidir. Bunun yanı sıra, kayıtlarda bahsi geçen devlet görevlilerinin ayakbaşı vb. vergileri haksız yere istemeleri de kayıtlarda görülmüştür. Böyle bir durumda genellikle merkez yönetimin kararı gemi kaptanının lehine şeklindedir. Kaza yapan geminin kaptanından alınan gereksiz vergilerin yasaklanması hükümlerden anlaşılmaktadır. Osmanlı Devleti bu vergileri koyanları uyarmakta ve hatta cezalandırmaktadır. Ayrıca birçok hükümde detaylı olarak Şayka(çayka), Kalyon,

Çekelve (sakalava), Vulik, Çırtık, Tombaz ve pergendi (birgende) gibi gemi türlerinin belirtilmiş olması Osmanlı Devleti'nin bu kazalarda haksızlığa ve zarara sebep veremeyecek şekilde kazanın takipçisi olduğu anlaşılmaktadır. Osmanlı Bürokrasisi içerisinde askeri, sosyal ve ekonomik bir çok alanda olduğu gibi burada da kazayı ihbar ve hak isteme için divana yazılan reaya arzuhali tahkikat için yeterlidir.

OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E DENİZ TİCARET MEKTEPLERİNİN GELİŞİMİ (1887-1981)

KARAKAYA, Mutlu*

Giriş

Osmanlı İmparatorluğu'nda modern eğitim anlayışı, askeri teknik eğitimle uygulamaya geçmiştir. 1735'te Bonneval Ahmet Paşa'nın kurduğu Humbaracı Ocağı ile başlayan bu modernleşme, Baron de Tott'un topçu mektebi ile devam etmiştir. Daha sonra sürekli eğitim veren bir kurum olması planlanan ve yine Baron de Tott tarafından 1775'te kurulan Hendesehâne gelmiştir. Bu okulun kurumsallaşması 1776 yılında gerçekleşmiştir. Hendesehâne, Mühendishâne-i Bahri Hümayun'un nüvesini oluşturmuştur. Hendeshâne ismi daha genel bir çağrışım yapsa da okulun tedrisatı, dönemin Kaptan-ı Deryası Gazi Hasan Paşa tarafından deniz mühendisliğine yönlendirilmiştir. Baron de Tott'un Hendesehâne için Paris'ten sipariş verdiği kitap listesi incelendiğinde denizcilik, gemi inşa ve matematik kitapları istediği görülmüştür⁽¹⁾. Böylece Osmanlı İmparatorluğu'nda kurulan ilk modern ve düzenli yüksek eğitim veren kurumun bir denizcilik okulu olduğu ortaya çıkmaktadır. Ancak buraya kadar bahsi geçenler askeri eğitim veren kurumlar kategorisindedir.

Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk sivil denizcilik eğitiminin ortaya çıkışı incelendiğinde ise bugüne kadar bulunabilen en eski belgenin 1848 tarihli olduğu tespit edilmiştir⁽²⁾. 1848 yılına ait bu belge ile; Ali Çelebizade Mehmet Efendi'ye Kaptan Paşa tarafından deniz fenlerini öğretme izni verilmiştir. Bu izin için önce Tersane-i Amire'de bir sınava tabi tutulmuş, bu sınavın sonucunda ders verebilecek derecede yeterli bilgi sahibi olduğuna karar verilmiştir. Sakız Adası'nda yaşayan Ali Çelebizade Mehmet Efendi okulunu da burada kurmuştur. Bu bilinen ilk sivil denizcilik eğitimi kurumudur. Böylece denizcilik öğrenmek için Avrupa'ya gitmek zorunda kalan Sakızlı gençler bu zorunluluktan kurtulmuşlardır. Ancak bir yangınla bütün mal varlığını kaybeden Ali Çelebizade Mehmet Efendi okulunu kapatmak mecburiyetinde kalmıştır. Bir süre sonra 1850'de aday ziyaretine gelen Sultan Abdülmecit'e durumdan bahsedilince, Ali Çelebizade Mehmet Efendi İstanbul'a davet edilmiş, yapılan görüşmeler sonucunda tekrar denizcilik öğretmenliği yapma izni almıştır. Bu defa özel okul açmak şeklinde

*İstanbul Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Doktora Programı, mutlu_karakaya@yahoo.com

(1) Mustafa Kaçar, "Osmanlı Devleti'nde Bilim ve Eğitim Anlayışındaki Değişmeler ve Mühendishânelerin Kuruluşu", (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Bilim Tarihi Bölümü, Doktora Tezi, 1996), s.1-97. Ayrıca bkz.: Kemal Beydilli, "Savaş Eğitiminde Okullaşma (1775-1807)", *Türk Denizcilik Tarihi* 2, Ed.: Zeki Arkan, Lütfü Sancar, DKK, İst., 2009, s.269-275. Önemli eğitim kurumlarımızdan İstanbul Teknik Üniversitesi'nin de kuruluşunu dayandırdığı bu okulun aslında bir gemi inşa okulu olduğu ve denizcilikle doğrudan ilgili olduğu görülmektedir.

(2) Ali İhsan Gencer, "Sakız Adasında Açılan Özel Bahriye Mektebi", *Güney-Dogu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, S:8-9, (1979-1980), s.104. 1776'dan 1848'e kadar geçen 72 yıllık süre sivil denizcilik anlamında bir gecikme olarak düşünülebilir.

değil, ada gelirinden maaş olarak eğitim vermeye başlamıştır⁽³⁾. Bu nedenle bu eğitimi, devlet tarafından verilen ilk sivil denizcilik eğitimi olarak yorumlamak mümkündür.

Ali Çelebizade Mehmet Efendi'ye verilen bu izin ehil olmayan kişilerce kötüye kullanılarak çeşitli yerlerde bahriye okulları açılmaya başlanmıştır. Bunun üzerine 1850 ve 1851'de çıkarılan iradelerde yabancıların okul açmasına izin verilemeyeceği, ancak Osmanlı tebasından bir kişi böyle bir okul açmak isterse önce mahalli idarelere başvurması, sonra İstanbul'da Bahriye Meclisi'nce sınavdan geçirilmesi ve ruhsat alarak okulu açması gerektiği açıklanmıştır. Bu iradelerin Aydın, Selanik, Girit, Sayda, Cezair-i Bahri Sefid, Kıbrıs, Biga, İzmit, Tırhala, Sakız, Bozcaada, Tekfurdağı ve Erdek'e gönderilmiş olması⁽⁴⁾ bu girişimlerin bu bölgelerde yapıldığının da bir göstergesidir. Ayrıca iradelerin içeriği nedeniyle devletin kendi gözetimi ve izniyle denizcilik eğitiminin verilmesine karşı olmadığı sonucuna da ulaşılabilmektedir.

İstanbul'da İlk Ticari Denizcilik Okulu:

Leyli Tüccar Kaptan Mektebi (1887-1909)

İstanbul'da ticari denizcilik eğitiminin verilmeye başlanması konusunda ulaşılabilen en eski bilgi Lütü Efendi tarihinde yer almıştır. Lütü Efendi; 1870 yılında Galata Arap Cami'i avlusunda yeni bir bina inşa edileceği ve Kaptan Mektebi'nin geçici olarak burada açılacağından bahsetmiştir⁽⁵⁾.

Bu bilgiden yola çıkarak yapılan arşiv çalışmalarında da bulunabilen en eski tarihli belgenin 1871 yılına ait olması bir tesadüf olmasa gerekir. 1 Kasım 1871 tarihli belgede; "...kaptanlık mektebinden imtihanları icra olunan şakirdandan..." ifadesi yer almıştır⁽⁶⁾. Burada geçen "kaptanlık mektebi" tabiri kesinlikle Mekteb-i Bahriye-yi Şahane için kullanılmamaktadır. Bu tabir ile mutlaka başka bir okula vurgu yapılmak istenmiştir. 5 Mart 1872 tarihli başka bir belgede ise; Trabzon, Samsun, İzmir, Beyrut, gibi sahil vilayetlerinde "Dersaadet köprü başında olduğu gibi" birer denizcilik okulu açılmasından bahsedilmiştir⁽⁷⁾. Dersaadet köprü başı mevkisinin neresi olduğu tartışmaya açık olsa da Galata köprüsünün başı olabileceği ve Arap Cami'i'nin de bulunduğu Azapkapı'nın bu bölgede yer aldığı göz ardı edilmemelidir. Ancak bu belgelerin hiç biri, bir okulun açıldığına dair kesin ve yeterli bilgi vermemektedir.

(3) A.e., s.107-108.

(4) Ali İhsan Gencer, "Özel Bahriye Mektepleri Hakkında Bir Genelge", *Tarih Enstitüsü Dergisi*, S:7-8, (1976-1977), s.415-416.

(5) Ahmet Lütü Efendi, *Vak'a Nüvis Ahmet Lütü Efendi Tarihi*, C:XII, Haz.: M. Münir Aktepe, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ank., 1989, s.49. Osman Nuri Ergin ise bu bilgiye dayanarak 1970'de Arap Cami'i içinde bir kaptan mektebi kurulduğu sonucuna varmıştır. Bkz.: Osman Nuri Ergin, *İstanbul Mektepleri ve İlim, Terbiye ve Sanat Müesseseleri Dolayısıyla Türkiye Maarif Tarihi*, C:I-II, Eser Matbaası, İst., 1977, s.664.

(6) Deniz Müzesi Arşivi (DMA), Mektubi (MKT), 140/81, (17 Şaban 1288/1 Kasım 1871). Tarih çevirilerinde belge üzerinde hem hicri hem rumi tarih varsa hicri tarih, sadece rumi tarih varsa rumi tarih günümüz tarihine çevrilmiştir. Çevrim için Türk Tarih Kurumu'nun Tarih Çevirme Kılavuzu kullanılmıştır. Bkz.: Tarih Çevirme Kılavuzu, <http://ttk.gov.tr>.

(7) DMA, MKT, 125/97, (24 Zilhicce 1288/ 5 Mart 1872).

Bundan sonraki tarihler için arşiv belgeleri incelendiğinde 1875'ten itibaren bir deniz ticaret okuluna ihtiyaç olduğu konusunda yazışmaların yapıldığı görülmüştür⁽⁸⁾. 1884'ten itibaren ise daha somut şekilde komisyon kurularak, bütçe hazırlanarak Mekteb-i Fünun-u Bahriye içinde, onun bir şubesi olacak şekilde leyli [yatılı] bir kaptan mektebi ile halen çalışan kaptanların eksiklerini gidermek amacıyla Azapkapı'da havuzlar arkasında bulunan kâgırlardan birinde nehari [gündüzlü] tüccar kaptan mektebi açılması gerektiği yazışmaları yapılmış⁽⁹⁾, hatta bu konuda 20 Kasım 1884'te bir nizamname layihası kaleme alınıp padişaha taktim edilmiştir⁽¹⁰⁾. Ancak 1885 yılına ait belgeler incelendiğinde halen okul için bütçenin nasıl sağlanacağı veya okulların hangi nezaretlere bağlı olacağı gibi tartışmaların yazışmalarda sürdüğü görülmüştür. Bu yazışmalarda Bahriye Nezareti, açılacak olan iki okul için 513.982 kuruşu Maliye Nezareti'nden istemiş, Maliye Nezareti ise durum uygun olmadığı için bu miktarı ödeyemeyeceğini bildirmiş, buna karşılık Bahriye Nezareti bu miktarın üç taksitte alınabileceği, bu okulların hemen açılması gerektiği konusunda ısrarcı olmuştur⁽¹¹⁾. Diğer yandan 20 Kasım 1884'ten beri düşünülen gündüzlü tüccar kaptan mektebinin “mah-ı hal-i Rumi'nin sekizinci Pazartesi günü açılması”⁽¹²⁾ 19 Temmuz 1885'te yapılan bir yazışmayla halen planlanma aşamasındadır⁽¹³⁾.

Bütün bu yazışmalar ve süreçlerin uzamasından sonra 22 Mart 1887 tarihinde Leyli Kaptan Mektebi açılmıştır⁽¹⁴⁾. Leyli Kaptan Mektebi, Tüccar Kaptan Mektebi, Leyli Tüccar Mektebi gibi adlarla anılabilen bu okulun salnamelerde geçen tam adı “ Mekteb-i Bahriye-yi Hazret-i Şahane ve Leyli Tüccar Kapudan Mektebi” olmuştur. Salmelerde başka bir başlık olarak da “Nehari Tüccar Kapudan Mektebi” yer almıştır⁽¹⁵⁾.

Leyli Tüccar Kaptan Mektebi açılır açılmaz 31 Mart 1887'de birinci sınıf öğrencileri için yazlık elbise ihtiyacı konusunda yazışmalar yapılmıştır⁽¹⁶⁾. 3 Nisan 1891'de yapılan bir başka yazışmada ise okuldan ilk defa mezun olan öğrencilerden bahsedilmiştir⁽¹⁷⁾. 1891 mezunlarının 1887'de okula başlamış olması okulun açılış yılını destekleyen başka bir bilgi olmuştur.

Okulun tam adından da anlaşılacağı gibi Bahriye Mektebi bünyesinde açılmıştır. Açıldıktan bir süre sonra ise Bahriye Mektebi'nin bitişiğindeki Hümayun Kasrı'na taşın-

(8) DMA, MKT, 194/18, (24 Ra [Rebiülevvel] 1292/30 Nisan 1875).

(9) DMA, Şura-yı Bahriye (ŞUB), 222/25A, (5 M 1302/ 25 Ekim 1884). DMA, ŞUB, 217/8A-8B-8C, (2 Safer 1302/ 21 Kasım 1884).

(10) Şakir Batmaz, “Tüccar Kaptan Mektepleri”, *Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri (17-18 Mayıs 2004)*, Dünya Basımevi, İst., 2005, s.110-111.

(11) DMA, MKT, 433/79, (14 Rebiülevvel 1302/ 1 Ocak 1885). DMA, MKT, 433/7, [t.y.]. DMA, MKT, 227/37-A, (20 Kânun-ı Sani 1300/1 Şubat 1885).

(12) Yazışmanın tarihi olan 6 Şevval 1302, Rumi 7 Temmuz 1301'e denk düştüğünden bundan sonraki sekizinci Pazartesi 26 Ağustos 1301 olmaktadır. Bu da miladi 7 Eylül 1885'dir. Okulun bu tarihte açılması muhtemeldir.

(13) DMA, MKT, 477/8, (6 Şevval 1302/ 19 Temmuz 1885).

(14) DMA, MKT, 568/5A, (26 C [Cumadelahir] 1304/ 22 Mart 1887).

(15) *Salname-i Bahri*, Matbaa-yı Bahriye, 1307, s.75-80. *Bahriye Salnamesi*, Matbaa-yı Bahriye, 1317, s.61-63. Bu iki tarih arasında kalan bütün salnamelerde de aynı adla yer almıştır.

(16) DMA, MKT, 6/59, (19 Mart 1303/31 Mart 1887).

(17) DMA, MKT, 653/127, (23 Şaban 1308/3 Nisan 1891).

miştir. Taşınmadan bahseden belgelerin 25 Şubat 1890 tarihli olması, taşınmanın da bu tarihlerde gerçekleştiğini göstermektedir⁽¹⁸⁾.

Mektebe giriş her yıl yapılan bir sınav sonucunda olmaktadır. Bu sınav sonucuna göre Bahriye Nezareti'ne başvurulurdu. Başvuruda bulunanlar arasından yaşları 15 ile 20 arasında olanlar içinden Türkçe okuyup yazabilenler, olabildiği kadar hesap ve coğrafya bilenler, sağlıklı durumda olanlar arasından seçim yapılırdı. Sınıflar yirmi beş kişi olarak planlanmıştı. Kayıt hakkı kazananlara giyecek yardımı yapılırdı. Öğrenciler okul üniforması üzerinde kolda, birinci sınıfta bir kırmızı ipek şerit, dördüncü sınıfta dört kırmızı ipek şerite kadar çıkan bir alamet taşıyordu. Bu şeritlerin üzerinde ise bir demir [çipa] bulunuyordu. Öğrenciye düzenli olarak yemek çıkıyordu⁽¹⁹⁾.

Okulun dört yıllık ders programı incelendiğinde (Bkz.: Ek-1) ilk dikkati çeken yabancı dil dersinin Fransızca olmasıdır. Konunun ilerleyen kısımlarında görüleceği gibi Fransızca dersi cumhuriyet döneminde de bir süre devam etmiş ancak daha sonra İngilizce'nin baskısı galip gelmiştir. Programın diğer derslerine bakıldığında dört yıllık eğitim sürecinde verilen derslerin, daha sonra açılan deniz ticaret okullarının ancak bir yılında okutulan dersler niteliğinde olduğu söylenebilir. Ayrıca bu okulun sadece kaptan yetiştiren bir okulduğı da unutulmamalıdır⁽²⁰⁾.

İmtihanlarda üss-i mizan sistemi uygulanmıştır. Buna göre her dersten 45 puan alınabilirdi. Jimnastik, resim gibi derslerden ise 20 alınabilmekteydi. Yıl sonunda alınan notların toplamı 345 ile 355 arasında olmalıydı. Her yıl sonunda öğrencilerin birincisi, ikincisi, üçüncüsüne hediye verilirdi. Padişah okul kapanmadan önce bütün öğrencilere büyük bir ziyafet verirdi. Bu eğlence bütün güne yayılacak şekilde Kağıthane mesiresinde gerçekleştirilirdi. Öğrenciler mezun olduktan sonra diploma derecesine göre bir süre denizde çalışır, sonra Bahriye Nezareti'nin sınavına girer ve başarılı olurlarsa kaptan unvanı alırlardı. Ancak bu ikinci sınıf kaptanlığıdır. Birinci sınıf kaptan olabilmek için yine bir süre denizde çalışmak ve Bahriye Nezareti'nin sınavına girmek gerekiyordu⁽²¹⁾.

Bu zorlu aşamalardan geçen ve ilk mezunlarını 1891'de veren Leyli Tüccar Kaptan Mektebi mezunları 1893'ten itibaren iş bulamadıkları için şikayetçi olmaya, gedikli sınıfına alınmak için baskı yapmaya başlamışlardı⁽²²⁾. Bunun bir sonucu da Azapkapı'daki gündüzlü Tüccar Kaptan Mektebi'nin kapatılması olmuştur. Bu okul hali hazırda çalışan kaptanların durumunu iyileştirmek için açıldığından, artık okullu kaptanlar yetiştirdiği için gereksinim kalmamış ve 17 Ağustos 1899'da yazılan bir yazıyla kapatılması istenmiş-

(18) DMA, ŞUB, 336/16-A, (5 Receb 1307/25 Şubat 1890).

(19) Şakir Batmaz, "Tüccar Kaptan Mektepleri", s.113.

(20) Bu konuda bir bilgiye Salname incelemeleri sırasında rastlanmıştır. 1912 yılına ait Bahri Salname'de bir "Çarhçı Ameliyat Mektebi" olduğu ancak buna beş altı seneden beri öğrenci kaydedilmediği, var olanların da diplomalarını alır almaz bu okulun kapatılacağı açıklanmıştır. Bkz.: *Bahriye Salnamesi*, Matbaa-yı Bahriye, 1328, s.43.

(21) Şakir Batmaz, "Tüccar Kaptan Mektepleri", s.119-120.

(22) DMA, MKT, 657/57 (22 Ramazan 1308/1 Mayıs 1891). DMA, ŞUB, 372/148A, (15 Şevval 1310/2 Mayıs 1893).

VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu

120

EK - 1 Leyli Tüccar kaptan Mektebi Ders Programı*

I.Sınıf					
1886 (Nizâmnâme)	1890-1891	1891-1892	1893-1894	1896-1897	1901-1902
İlm-i Hesâb	İlm-i Hesâb	İlm-i Hesâb	İlm-i Hesâb	İlm-i Hesâb	İlm-i Hesâb
Ameliyât-ı Melâhiyye	Cebr-i Adî	Cebr-i Adî	-	-	Cebr-i Adî
Sarf-ı Türkî	Hendese	Hendese	Hendese	Hendese	Hendese
Târih-i Osmanî	Târih-i Osmanî	Târih-i Osmanî	Târih-i Osmanî	Târih-i Osmanî	Târih-i Osmanî
Coğrafya-yı Umûmî	Coğrafya-yı Umûmî	Coğrafya-yı Umûmî	Coğrafya-yı Umûmî	Coğrafya-yı Umûmî	Coğrafya-yı Umûmî
Türkçe Kıraat ve İmlâ	Kavâid-i Kitâbet	Kavâid-i Kitâbet	Kavâid-i Kitâbet	Kavâid-i Kitâbet	Kavâid-i Kitâbet
Lisân-ı Frânsevî	Lisân-ı Frânsevî	Lisân-ı Frânsevî	Lisân-ı Frânsevî	Lisân-ı Frânsevî	Lisân-ı Frânsevî
Kara Kalem Resim	Kara Kalem Resim	Kara Kalem Resim	Kara Kalem Resim	Kara Kalem Resim	Kara Kalem Resim
Cimnâstik	Ayâk Talîmî	Ayâk Talîmî	Ayâk Talîmî	Ayâk Talîmî	Ayâk Talîmî
II.Sınıf					
1886 (Nizâmnâme)	1890-1891	1891-1892	1893-1894	1896-1897	1901-1902
Fenn-i İnşâiyye	Cebr-i Adî	Cebr-i Adî	Cebr-i Adî	Cebr-i Adî	Cebr-i Adî
Müsellesât-ı Müsteviye ve Logaritma İstimâli	Müsellesât-ı Müsteviye ve Logaritma İstimâli	Müsellesât-ı Müsteviye ve Logaritma İstimâli	Müsellesât-ı Müsteviye ve Logaritma İstimâli	Müsellesât-ı Müsteviye ve Logaritma İstimâli	Müsellesât-ı Müsteviye ve Logaritma İstimâli
Hikmet-i Tabiiyye ve Cereskâl	Tarîfat-ı Arma	Tarîfat-ı Arma	Tarîfat-ı Arma	Gemicilik	Gemicilik
Kitâbet-i Osmanî	Kitâbet-i Osmanî	Kitâbet-i Osmanî	Kavâid-i Kitâbet	Kavâid-i Kitâbet	Kavâid-i Kitâbet
Lisân-ı Frânsevî (Mecburi)	Lisân-ı Frânsevî	Lisân-ı Frânsevî	Lisân-ı Frânsevî	Lisân-ı Frânsevî	Lisân-ı Frânsevî
Lisân-ı Rûmî (İsteğe Bağlı)	Kara Kalem Resim	Kara Kalem Resim	Kara Kalem Resim	Kara Kalem Resim	Kara Kalem Resim
Ameliyât-ı Melâhiyye	-	-	Coğrafya-yı Osmanî	Coğrafya-yı Osmanî	Coğrafya-yı Osmanî
Hendese	Hendese	Hendese	Hendese	Hendese	Hendese
Târih-i Umûmî	Târih-i Umûmî	Târih-i Umûmî	Târih-i Umûmî	Târih-i Umûmî	Târih-i Umûmî
Cimnastik	Cimnastik	Cimnastik	Cimnastik	Cimnastik	Cimnastik
III.Sınıf					
1886 (Nizâmnâme)	1890-1891	1891-1892	1893-1894	1896-1897	1901-1902
Fenn-i Mâkina	Müsellesât-ı Küreviyye	Müsellesât-ı Küreviyye	Müsellesât-ı Küreviyye	Müsellesât-ı Küreviyye	Müsellesât-ı Küreviyye
Ameliyât-ı Melâhiyye	Hikmet-i Tabiiyye	Hikmet-i Tabiiyye	Hikmet-i Tabiiyye	Hikmet-i Tabiiyye	Hikmet-i Tabiiyye
Miknâtis ve Püsulalar	Gemicilik Mebdâ-i İnşâiyye	Gemicilik Mebdâ-i İnşâiyye	Gemicilik Mebdâ-i İnşâiyye	Gemicilik Mebdâ-i İnşâiyye	Gemicilik Mebdâ-i İnşâiyye
Navigâsyon ve Hey'et-i Bahrî	Kitâbet-i Osmanî	Kitâbet-i Osmanî	Kitâbet-i Osmanî	Kitâbet-i Osmanî	Kitâbet-i Osmanî
Lisân-ı Frânsevî (Mecburi)	Lisân-ı Frânsevî	Lisân-ı Frânsevî	Lisân-ı Frânsevî	Lisân-ı Frânsevî	Lisân-ı Frânsevî
Lisân-ı Rûmî (İsteğe Bağlı)	Merasim ve İhtirâmât-ı Bahriyye	Merasim ve İhtirâmât-ı Bahriyye	Resim	Resim	Resim
Cimnastik	Hey'et-i Felekiyye	Hey'et-i Felekiyye	Hey'et-i Felekiyye	Hey'et-i Felekiyye	Hey'et-i Felekiyye
Rehnûmâ-i Sefâin	Seyr-i Sefâin	Seyr-i Sefâin	Seyr-i Sefâin	Seyr-i Sefâin	Seyr-i Sefâin
IV. Sınıf					
1886 (Nizâmnâme)	1890-1891	1891-1892	1893-1894	1896-1897	1901-1902
Hey'et-i Bahriye ve Ameliyat-ı Rasadiye	-	Hey'et-i Bahriye ve Ameliyat-ı Rasadiye	Hey'et-i Bahriye ve Ameliyat-ı Rasadiye	Hey'et-i Bahriye ve Ameliyat-ı Rasadiye	Hey'et-i Bahriye ve Ameliyat-ı Rasadiye
Rehber-i Derya	-	Buhar Makinasının Ta'rîfâtı	Buhar Makinasının Ta'rîfâtı	Buhar Makinasının Ta'rîfâtı	Buhar Makinasının Ta'rîfâtı
Sevâhil Fenerleri Tarîfat-ı ve Men'i Müsâdeme Nizâmnâmesi	-	Gemicilik Fenni	Gemicilik Fenni	Gemicilik Fenni	Gemicilik Fenni
Hukuk-ı Umûmiye-i Bahriye	-	Hukuk-ı Umûmiye-i Bahriye	Hukuk-ı Umûmiye-i Bahriye	Hukuk-ı Umûmiye-i Bahriye	Hukuk-ı Umûmiye-i Bahriye
Ameliyât-ı Melâhiyye	-	Kitâbet-i Osmâniye	Kitâbet-i Osmâniye	Kitâbet-i Osmâniye	Kitâbet-i Osmâniye
Ticâret-i Bahriye Kanûnnâmesi	-	Ticâret-i Bahriye Kanûnnâmesi	Ticâret-i Bahriye Kanûnnâmesi	Ticâret-i Bahriye Kanûnnâmesi	Ticâret-i Bahriye Kanûnnâmesi
Lisân-ı Frânsevî	-	Lisân-ı Frânsevî	Lisân-ı Frânsevî	Lisân-ı Frânsevî	Lisân-ı Frânsevî
Usûl Defteri	-	Usûl Defteri	Usûl Defteri	Usûl Defteri	Usûl Defteri
Cimnastik	-	Sulu Boya Resim	Usûl Defteri	Usûl Defteri	Usûl Defteri

*Şakir Batmaz, "Tüccar Kaptan Mektepleri", **Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri (17-18 Mayıs 2004)**, İst., Dünya Basımevi, 2005, s.115,116.

tir⁽²³⁾. “Nehari Tüccar Kapudan Mektebi” kayıtları 1900 yılına ait Salname’den itibaren kayıtlarda yer almamıştır⁽²⁴⁾.

1903’ten itibaren mezunların çoğalmasıyla, iş bulma problemi de artmıştır. Mustafa Celal isimli bir mezunun sınıfı adına yazdığı bir dilekçede, yıllarca göz nuru dökerek elde edilen diploma sonrasında, gedikli sınıfına bile kabul edilmediklerini, han köşelerinde kira ödeyerek perişan biçimde yaşadıklarını ifade etmiştir⁽²⁵⁾. Bunun için bulunan çözümlerden biri yer açılıncaya kadar mezunların serdümen [dümen tutan gemici] veya lostromo [gemici başı] olarak çalışmalarıdır⁽²⁶⁾. Dersaadet Liman Dairesi, mezunları bir işe yerleştirmek için çabalamışsa da, iş bulamayanların askeriye sınıflarına girmek istemeleri ancak sınavları geçememeleri nedeniyle Leyli Tüccar Kaptan Mektebi’ne öğrenci kayıt edilmeyerek, hali hazırda varolan mevcudunun da Mekteb-i Bahriye-yi Şahane’ye aktarılması 11 Aralık 1905’te kararlaştırılmıştır⁽²⁷⁾. Bu birleşmeden sonra kayıtlı bulunan öğrenciler eğitimlerine Bahriye Mektebi içinde devam ettiği ve son mezunların 1909’da verilmiş olduğu muhakkaktır. Bu arada mezun olurken askeriyede kalmak isteyenlere zabıtlık şهادetnamesi, tüccar kaptanlığı isteyenlere askerlikten çıkarılarak tüccar kaptanlığı şهادetnamesi verilmiştir⁽²⁸⁾.

Bu süre zarfında 16 Nisan 1908’de mezunlar tarafından topluca yazılan bir şikayet mektubu okulun gidişatı hakkında bilgi vermektedir. Bu mektupta çalışma koşullarının kötülüğünden, kendilerine bir unvan verilmemesinden, diplomalı bir efendi kaptana nefer muamelesi yapılmasından duydukları rahatsızlığı dile getirmişlerdir. Bu mektubun bir başka önemli tarafı yazarların kendilerini “Leyli Ticaret-i Bahriye Kapudan Mektebi” mezunları olarak tanımlamalarıdır⁽²⁹⁾. Böylece 1887’de kurulan okul 1909’da son mezunlarını vererek kapanmıştır.

Milli Ticaret-i Bahriye Kaptan ve Çarkçı Mektebi (1910-1928)

Leyli Tüccar Kaptan Mektebi’nin 1905’te Bahriye Mektebi’ne katılmasından itibaren, Azapkapı’da bulunan eski okulun yeniden açılması için yazışmalar yapılmış ancak bir sonuca ulaşmamıştır⁽³⁰⁾. Birkaç sene sonra ticari denizciliğin daha gelişmesi, gemilerin çoğalması nedeniyle mutlaka yeni bir okula ihtiyaç duyulduğu yönünde yazışmalar sıklıkla yapılmaya başlanmıştır. Ancak bu yeni okulun hangi nezarete bağlanacağı önemli bir sorun olmuştur. Yazışmalar özellikle Bahriye Nezareti ve Maarif Nezareti arasında geçmiştir. Bu yazışmalarda Bahriye Nezareti yeni okulu kontrol etmek ve eğitimcileri sağlamak konusunda yardımcı olacağını ancak okulun bağlı olduğu merci olamayacağını, bunun için bütçesi olmadığını ifade etmiştir. Maarif Nezareti ise bu tip okulların diğer

(23) DMA, MKT, 1210/62, (9 Rebiülahir 1317/17 Ağustos 1899).

(24) *Bahriye Salnamesi*, [y.y.], 1318, s.62.

(25) DMA, Umumi Evrak, 118/316, (29 Temmuz 1319/11 Ağustos 1903).

(26) DMA, Umumi Evrak 118/315, (19 Receb 1321/11 Ekim 1903).

(27) DMA, Erkan-ı Harbiye, 90/65, (28 Teşrin-i sani 1321/11 Aralık 1905).

(28) Şakir Batmaz, “Tüccar Kaptan Mektepleri”, s.121-122.

(29) DMA, ŞUB, 799A/1-B, (2 Nisan 1324/15 Nisan 1908).

(30) Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Y. Mtv., 277/88, (22 Cumadelahire 1323/24 Ağustos 1905).

ülkelerde ya denizcilik şirketleri tarafından açıldığını ya da özel olarak kurulduğunu anlatarak, Ticaret ve Nafia Nezareti'nin okula destek olabileceğini belirtmiştir⁽³¹⁾.

Nezaretler arasında bu tartışmalar yapılırken Tevsi'-i Ticaret-i Bahriye-i Osmaniye Cemiyeti'nin kurucusu Abdülhamit [Hamit] Naci Bey⁽³²⁾ bir ticari denizcilik okulu açmak üzere 26 Ocak 1910'da başvuruda bulunmuştur⁽³³⁾. Okulun açılması için öncelikle "Beyoğlu Kulekapısı Cadde-i Kebir 602 numaralı" bina vilayet görevlilerince teftiş edilmiş ve burasının yirmi öğrenci için uygun olduğu 21 Nisan 1910'da Hamit Naci Bey'e bildirilmiştir⁽³⁴⁾. Daha sonra okulda okutulacak programın Çarkçı Ameliyat Komisyonu tarafından düzenlenip, Erkân-ı Harbiye Bahriye Dairesi'nce yayınlanacak programlar dâhilinde olması gerektiği de bildirilmiştir⁽³⁵⁾.

Milli Ticaret-i Bahriye Kaptan ve Çarkçı Mektebi'nin açılmasından sonra ardı ardına gelen savaşlar nedeniyle, okulun öğrencilerinin savaşa katılmak istedikleri anlaşılmıştır. Öğrencilerin hastabakıcı ya da gemilerde ateşçi olarak gitmeleri nedeniyle kaçırıldıkları sınavlara girmek için ne yapmaları gerektiğini anlatan yazışmalar bu durumu açığa çıkarmıştır⁽³⁶⁾.

İlk mezunların verilmesiyle beraber Leyli Tüccar Kaptan Mektebi'ndeki sıkıntı bu okulda da görülmeye başlanmış, bir süre sonra mezunlar iş bulamaz olmuştur⁽³⁷⁾. Ancak okulun asıl sıkıntısı eğitim derecesinin belirlenmesi olmuştur. Resmi ruhsatın kısmen âli, kısmen idadi derecesinde olduğu, buna göre Maarif Nezareti'nin okulun idadi

(31) DMA, MKT, 1673/3, (26 Şaban 1327/12 Eylül1909). DMA, MKT, 1673/3-4, (13 Eylül 1325/26 Eylül1909). DMA, MKT, 1673/3-5, (5 Ramazan 1327/20 Eylül1909). DMA, MKT, 1677/4, (23 Zilkade 1327/6 Aralık1909). DMA, MKT, 1677/4-2, [t.y.]. DMA, MKT, 1677/4-3, (Teşrin-i sani 1325/ Kasım1909). DMA, MKT, 1677/4-5, (20 Teşrin-i evvel 1325/2 Kasım1909). DMA, MKT, 1677/4-6, (12 Şevval 1327/27 Ekim1909). Bu tartışmalar cumhuriyet döneminde de sürecek ve okulun gelişmemesinin en önemli sebeplerinden biri olacaktır.

(32) Hamit Naci Özdeş (1854-1937) 1873'te Bahriye Mektebi'ne girmiş, 1877'de deniz subayı olarak mezun olmuştur. Pekçok askeri görevlerinden sonra Ertuğrul Fırkateyni'ne seyr-i sefer memuru olarak tayin olmuştur. Kendisine ithaf edilen Ertuğrul Fırkateyni'nin teknik durumunun yetersiz olması nedeniyle sefere çıkamayacak olduğuna dair bir rapora imza vermesi nedeniyle tenzili rütbeye uğradığı konusunda hiç bir bilgiye ulaşılamamıştır. Bahriye Mektebi'nde topçuluk ve terbiye-yi askeriye dersleri, Leyli Tüccar Kaptan Mektebi'nde devletler hukuku, deniz ticaret hukuku, merasim ve tefrişat-ı bahriye ve işaret-ı umumiye dersleri vermiştir. Bir müddet de Leyli Tüccar Kaptan Mektebi'nin müdürlüğünü yapmıştır. "İşarat-ı Umumiye" kitabını çevirmiştir, "Topçuluk" kitabını yazmıştır. Daha sonra askerlikten istifa etmiştir. Özdeş soyadını almasının hikâyesi ilginçtir. 2. Meclis'te milletvekili olan damadı Lütfi Müfit Özdeş, Atatürk'ün Harbiye'den sınıf arkadaşıdır. Özdeş soyadı Lütfi Müfit'e Atatürk tarafından verince, Hamit Naci bu soyadını çok beğenmiş ve Atatürk'ten izin alarak kendisi de bu soyadını kullanmıştır. Bkz.: Hamit Naci Özdeş, "Yüksek Denizcilik Okulu Kurucusu Merhum Hamit Naci Beyin Kendi Kaleminden Hayat Hikayesi ve Biyografisi", Çev.: Orhan Kızıldemir, *Denizati*, S:3, (Mart 1982), s.21-22. Işıl Çakan, *Türk Parlamento Tarihinde İkinci Meclis*, Çağdaş Yayınları, İst., 1999, s.81. İMEAK Deniz Ticaret Odası, *Hamit Naci Belgeseli*, [CD].

(33) DMA, MKT, 1673/3-6, (14 Muharrem 1328/26 Ocak1910). DMA, MKT, 1673/3-7, (23 Kânun-ı sani 1325/5 Şubat 1910). Hamit Naci'nin kurduğu Milli Ticaret-i Bahriye Kaptan ve Çarkçı Mektebi'nin 1909'da kurulduğu genel bir kanı olarak yerleşmiştir. Oysa bununla ilgili bulunan belgelerde 1910'da dahi kurulma izinleri için uğraşıldığı görülmüştür.

(34) BOA, Mf. Mkt., 1151/51, (10 Rebiülahir 1328/21 Nisan 1910).

(35) DMA, Mülga Bahriye, 289/32, (23 Cumadelula 1328/2 Haziran 1910).

(36) DMA, Mülga Bahriye, 699/145, (14 Teşrin-i evvel 1328/27 Ekim 1912). DMA, Mülga Bahriye, 706/377, (20 Kânun-ı sani 1328/2 Şubat 1913).

(37) DMA, Mülga Bahriye, 744/33, (8 Ramazan 1331/11 Ağustos 1913).

birinci, ikinci sınıfların idadilerin son sınıflarına eşdeğer, ikişer sınıf okunacak kaptan ve çarkçı bölümlerinin ise âli derecede olduğunu kabul ettiğini belirten bir belgeye ulaşılmıştır⁽³⁸⁾. Ancak yapılan yazışmalardan anlaşıldığı kadarıyla okul yeni açıldığında ilk olarak idadi sınıfının açılması ve öğrencilerin bu sınıfa kaydolması nedeniyle ruhsatın idadi olarak verildiği zannedilmektedir. Çünkü 1911'de birinci sınıf yani idadiye kaydolan öğrencilerin askerliklerinin ertelenmesi gerektiği, henüz açılmasa da âli sınıf açıldığında okulun derecesinin de değişeceğinin Meclis-i Maarif-i Kebir tarafından kararlaştırıldığını açıklayan bir yazı gönderilmiştir⁽³⁹⁾. Buradan kaynaklanan sorun yıllar boyunca yazışmalara sebep olmuştur. Bu yazışmalarda Maarif Nezareti okulun idadi derecesinde olduğunu kabul etmiş, okulun bağlı olduğu Bahriye Nezareti ise âli derecede olduğunu iddia etmiştir. Hamit Naci de bu yazışmalara katılmış okulun altı iptidai, iki tâli [lise], dört âli [yüksek] sınıfa sahip olduğunu ve mezun olanların denizde dört yıl pratik eğitim aldığını yani dört yıllık uygulama sınıfı da olduğunu iddia ederek tartışmalara yeni bir boyut katmıştır⁽⁴⁰⁾. Ancak kendisinin dönemin sultanlarıyla karşılaştırmak üzere verdiği ders programı incelendiğinde yüksek eğitimin iki sınıftan oluştuğu görülmüştür. Yine de denizcilik eğitimi açısından ders programının dönemin şartlarına göre oldukça yoğun ve bilinçli düzenlendiği dikkati çekmektedir. (Bkz.: Ek-2) Bu program bir önceki dönemde eğitim vermiş olan Leyli Tüccar Mektebi programıyla kıyaslandığında, o zaman dört senede verilen dersten daha fazlasının Milli Ticaret-i Bahriye'de iki senede verilmiş olduğu anlaşılmaktadır. Kaptan ve makineciler için ayrı mesleki derslerin okutulduğu programda yoğun ve çeşitli matematik dersleri dikkati çekmektedir. Ayrıca yabancı dil olarak İngilizce'nin öğretilmesi Hamit Naci'nin öngörüsüyle açıklanabilir.

Konu 1918'de Şura-yı Devlet'e gitmiştir. 1920'de Şura-yı Devlet'ten; bu zamana kadar mezun olanların âli derece ile mezun olduğunu, şahadetnamelerinin İstanbul Maarif Müdürlüğü'nce âli olarak tasdik edildiğini dolayısıyla okulun âli mektep olarak kabul edilmesinde kanunen bir engel olmadığını belirten bir karar çıkmıştır⁽⁴¹⁾. Ancak yine de okulun derecesinin ne olacağı kararını verecek olan Maarif Nezareti olduğu için bu konuda bir karara vardıgı tespit edilememiştir.

Bu kararsızlık durumu cumhuriyet dönemine de sarkmıştır. Cumhuriyet döneminde okul Müdafaa-i Milliye Vekâleti'ne bağlanmıştır. Okulun tedrisatı iki tâli, iki âli olmak üzere dört sınıfa indirilince⁽⁴²⁾, Maarif Vekâleti okula âli denebilmesi için lise mezunlarını kabul etmesi veya tâli sınıflarında lise programı uygulaması gerektiğini bildirmiştir⁽⁴³⁾.

(38) BOA, ŞD, 23/10, 100674, (24 Mayıs 1330/6 Haziran 1914). 23/10 sayılı dosyada çok fazla belge olması buna karşılık bu belgelerin numaralandırılmamış olması nedeniyle makalede imaj numaraları verilerek ayırt edilmiştir.

(39) BOA, ŞD, 23/10, 100683, (11 Rebiülahir 1329/11 Nisan 1911).

(40) BOA, Şura-yı Devlet (ŞD), 23/10, 100668, 100669, (13 Mayıs 1334/13 Mayıs 1918). BOA, ŞD, 23/10, 100661, 100662 (21 Teşrin-i evvel 1334/21 Ekim 1918).

(41) BOA, ŞD, 23/10, 100632, 100633, 100634, 100635, (24 Zilkade 1338/9 Ağustos 1920).

(42) Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA), Milli Eğitim Bakanlığı (Genel 1920-28), 76 373, (26 Kânun-ı sani 1340/26 Ocak 1924).

(43) BCA, Milli Eğitim Bakanlığı (Genel 1920-28), 76 373, (31 Mart 1340/31 Mart 1924).

VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu

124

Ek - 2 Sultanîye ve Ticaret-i Bahriye Mektepleri Ders Programı Karşılaştırması*

Sultanîye devre-i ibtidaîye programı	Ticaret-i Bahriye devre-i ibtidaîye programı
1 Malumat-ı diniye	1 Malumat-ı diniye
1 Lisan-ı Osmanî	1 Lisan-ı Osmanî
1 Hatt	1 Hatt
1 Hesab	1 Hesab
1 Hendese	1 Hendese
1 Coğrafya	1 Coğrafya
1 Tarih	1 Tarih
1 Durus-ı esya	1 Durus-ı esya**
1 Malumat-ı ahlakiye ve medeniye	1 Malumat-ı ahlakiye ve medeniye
1 El işleri ve resim	1 El işleri ve resim
1 Terbiye-i bedenîye	1 İngilizce
16	
	1 Gemicilik (Çarkılara makine)
	1 Amelî gemicilik (çarkılara ameliyat makine)
	1 İşaret (çarkılara resim makine)
	1 Askerî talimler
	1 Terbiye-i bedenîye (dörtlû yüzme ve dalmak)
Sultanîye devre-i ulâ programı	Ticaret-i Bahriye devre-i ulâ programı
1 Ulum-ı diniyye	1 Ulum-ı diniyye
1 Lisan-ı Osmanî	1 Lisan-ı Osmanî
1 Tarih	1 Tarih
1 Coğrafya	1 Tarih-i Ticaret-i Bahriye
1 Tarih-i Tabii	1 Coğrafya
1 Fizik	1 Coğrafya-yı Bahriye ve sahiliye
1 Kimya	1 Heyet-i felekiye
1 Hesab	1 Hıfzıssihha-i berri ve bahri
1 Cebir	1 Hesab
1 Usul-i defteri	1 Cebir
1 Resm-i hattı ve hendese	1 Fizik
1 Resim	1 Mekanik
1 Arabi	1 İşaret (çarkılara resm-i makine)
1 Fransızca	1 İsmikor ve Mors usulleri
1 Farsî	1 Hendese-i musattaha
1 Terbiye-i bedenîye	1 Gemicilik (çarkılara makine)
16	1 Amelî gemicilik (çarkılara ameliyat-ı makine)
	1 İngilizce
	1 Askerî talimler
	1 Terbiye-i bedenîye (Bilcümle yüzme ameliyâtı)
	20
Sultanîye devre-i sâniye programı	Ticaret-i Bahriye devre-i sâniye programı
1 Malumat-ı diniye	1 Akaid-i diniyye (Siyerünnabi)
1 Edebiyat-ı Osmanîye	1 Edebiyat-ı Osmanîye
1 Tarih-i kadim	1 Müsellesât-ı Küreviyye (çarkılara resm-i makine)
1 Tarih-i umumî	1 Mekanik
1 Coğrafya	1 Elektrik ve telsiz telgraf
1 Tabakatülarz	1 Heyet-i Bahriye, Harita-i semaviye ve âlat-ı rasadiye (çarkılara makine)
1 Teshih	1 Gece ve gündüz ecrâm-ı semaviyeden irtifa'la muhtelif kavaid üzerine mevki'-i tayini
1 Hıfzıssihha	1 Gemicilik, Merasim-i bahriye (çarkılara makine)
1 Fizik	1 Men'-i musareme (çarkılara resm-i makine)
1 Kimya	1 Amelî gemicilik (Çarkılara makine ameliyâtı)
1 Cebir	1 Klavuzluk (Çarkılara resm-i makine)
1 Hesab-ı nazari	1 Nazariyat-ı esasiye-i hukukiye ve malumat-ı bahriye (Kavanin-i Osmanîye'nin kâffesi)
1 Müsellesât-ı müsteviye	1 İlm-i menafiü'l-aza (Teshis ve müdavat-ı ibtidaîye)
1 Hendese ve resm-i hattı	1 Makine
1 Kozmoğrafya	1 İngilizce
1 Mekanik	1 Cebir
1 Felsefe	1 Hesab
1 Arabî	1 Müsellesât-ı Müsteviye
1 Farsî	1 Fizik
1 Fransızca	1 Kimya
1 Tatbikat-ı fenniye	1 Seyr-i sefain (çarkılara makine)
1 Terbiye-i bedenîye 22	1 Tarih
	1 Tarih-i Bahriye ve Tarih-i Ticaret-i Bahriye
	1 Coğrafya-yı tabiiye
	1 Coğrafya-yı sahiliye
	1 Hendese-i mücesseme ve küreviyye
	1 Askerî talimler
	1 Terbiye-i bedenîye (bilcümle yüzme ameliyâtı) 28

*BOA, ŞD, 23/10, 100696, [t.y.]. **durus-ı esya: yerli malı tekstil üretimi ile ilgili bir ders , heyet-i felekiye: astronomi, hendese-i musattaha:düzlemsel geometri

Ayrıca bu kararı Müdafaa-i Milliye Vekâleti'nin verebileceğini de ifade etmiştir⁽⁴⁴⁾. Bütün bu okulun derecesinin ne olduğunun kararlaştırılamamasının mağduru 1918'den 1924'e kadar diplomalarını alamamış olan mezunları olmuştur⁽⁴⁵⁾. Bunun okulun kapanışına kadar değiştiğini gösteren bir bulguya da erişilememiştir.

Bu süreçte bir yandan savaş ve işgal koşullarıyla başa çıkmaya çalışan Hamit Naci okulu için mekân problemleriyle de karşılaşmış, okul önce Üsküdar'a sonra da 1927'de Ortaköy'e taşınmıştır⁽⁴⁶⁾. Artık 73 yaşında olan Hamit Naci okulunu devlete devretmek istemiştir. Ancak belgelerde "mülga" olarak bahsi geçtiğinden Ortaköy'e taşındıktan kısa süre sonra okulun kapandığı anlaşılmaktadır. Kapanan okulun yerine devlet tarafından yeni açılan okul da bir deniz ticaret okulu olmuştur. Böylece Hamit Naci'nin girişimiyle 1927'den başlayarak 1981'e kadar 54 sene süren faaliyet döneminde Türkiye'nin ticari denizcilik eğitim üssü Ortaköy olmuştur.

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nın Yüksek Denizcilik Mektebi Projesi (1928)

Devlet tarafından açılan ve aşağıda incelenecek olan bu okuldan önce, her ne kadar uygulamaya geçmeyip sadece bir kongrede öneri olarak sunulmuşsa da dönemin ticari denizcilik eğitimi anlayışını vurgulaması açısından İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nın projesi üzerinde durmak gerekmektedir. Kongrede sunulan bildiriler "Türkiye Deniz Ticaretinin Vaziyeti Hazinesi Terakki Çareleri Hakkında Rapor" ismiyle bir kitap olarak basılmıştır. Bunun içinde "Mükemmel Bir Ticaret-i Bahriye Mektebi Projesi" adıyla yer alan bildiride en önce kabotajın önemi vurgulanmıştır. İthalat ve ihracatı kendi filomuzla yapmanın mutlak bir ticari kazanç sağlayacağı, bu nedenle de gemi kadar gemiyi en iyi şekilde idare edecek kumandan, zabıt ve mürettebata ihtiyaç olduğu belirtilmiştir. Bu kadroyu yetiştirecek okulun yatılı eğitim vermesi terbiye, düzen, sıhhat, görgü, disiplin, tahsil ve talim açısından gerekli olduğu, bütçe anlamında ise paralı olması gerektiği açıklanmıştır. Biri hazırlık ikisi mesleki eğitim olmak üzere üç senelik bir eğitimin yeterli olacağı anlatılmıştır. Daha sonra fiilen açılan okulda uygulanan programla karşılaştırıldığında, buradaki teorik ders programında hazırlık sınıfında biraz daha fazla mesleki derslerin bulunduğu, birinci ve ikinci sınıf derslerinin ise benzer olmakla beraber biraz daha mesleki amaca yönelik olduğu söylenebilir. Dikkati çeken bir başka nokta ise yurdu dışarıda veya gemide yolculuk edecek sosyeteye karşı iyi temsil edecek bir zabitan yetiştirmek için müzik, aletli müzik, dans ve talim derslerinin de programa konulmuş olmasıdır. Sosyal hayatı en medeni ve zarif bir biçimde sürdürmek için bu derslerin gerekli olduğu vurgulanmıştır. Ancak en önemlisi projede yer alan okulun özerk olması gerektiği belirtilmiştir⁽⁴⁷⁾.

(44) BCA, Milli Eğitim Bakanlığı (Genel 1920-28), 76 373, (29 Eylül 1340/29 Eylül 1924).

(45) BCA, Milli Eğitim Bakanlığı (Genel 1920-28), 76 373, (14 Eylül 1340/14 Eylül 1924).

(46) BOA, ŞD, 23/10, 100674, (24 Mayıs 1330/6 Haziran 1914). T.C. İktisat Vekâleti, Âli Deniz Ticaret Mektebi Hakkında Malumat, Âli Deniz Ticaret Mektebi Neşriyatından, İst., 1932, s.5.

(47) İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası, "Mükemmel Bir Ticaret-i Bahriye Mektebi Projesi", *Türkiye Deniz Ticaretinin Vaziyeti Hazinesi Terakki Çareleri Hakkında Rapor*, [y.y.], 1928, s.99-120.

Ticaret-i Bahriye Mekteb-i Âlisi (1928-1934)

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nın bu projesi uygulamaya geçmeyip, devlet tarafından 16/08/1928 tarihli 7059 sayılı kararname ile İktisat Vekâleti'ne bağlı olarak Ticaret-i Bahriye Mekteb-i Âlisi açılmıştır⁽⁴⁸⁾. Kararnamenin ilişiğinde bulunan Ticaret-i Bahriye Mekteb-i Âlisi Esas Talimatnamesi'nin birinci maddesine göre okul iki tâli, iki âli derecede dört sınıftan oluşmuştur⁽⁴⁹⁾. Bu defa Maarif Vekâleti okulun derecesi konusunda 19/08/1928 tarihinde aldığı 53 numaralı karar ile tâli bir ve ikinci sınıfların lise on ve onbirinci sınıflara, âli kısmının da yüksek ihtisas mektepleri derecesine eşdeğer olduğuna onay vermiştir⁽⁵⁰⁾.

Ticaret-i Bahriye Mekteb-i Âlisi, 1930 yılı Bütçe Kanunu'na İktisat Vekâleti bütçesi içinde girerek leyli ve meccani [parasız yatılı] bir okul haline gelmiştir⁽⁵¹⁾. Daha önce incelenen deniz ticaret okullarının mezun sayısı arttıkça yaşadıkları iş bulma sıkıntısının bu defa yaşanmaması için tedbir alınarak, sadece Âli Deniz Ticaret Mektebi mezunlarının Türk deniz ticaret filosunda çalışabileceği, pratikten yetişen kaptan ve çarkçıların terfi sınavlarına kabul edilmemesi kararlaştırılmıştır⁽⁵²⁾. Buna bir istisna getirilerek mülga Ticaret-i Bahriye Mektebi'nde okurken zorunlu sebeple okulu bırakan, sonra Ticaret-i Bahriye Müdürlüğü'nce yapılan sınavla kaptan veya çarkçılık edenlere imtihana girip terfi edebilme hakkı tanınmıştır⁽⁵³⁾. Gerek bu sebeple ve gerekse Milli Ticaret-i Bahriye'nin kapanmasıyla açıkta kalan öğrencilerin bu okula kabul edilmesiyle aynı ekolü sürdürme durumu olduğu açıktır.

Okula kabul şartları tâli sınıfa lise dokuzuncu sınıfı bitirenlerin, yüksek kısma tâli kısmı bitirenlerin ve eğer kontenjan açığı varsa lise mezunlarının okula alınması şeklinde düzenlenmişti. Ancak ne olursa olsun doğrudan yüksek son sınıfa öğrenci kabul edilmemiştir. Yaş sınırı tâli'de 15'ten küçük, yüksekte 21'den büyük olamayacaktı. Başvuru fazla ise bir yarışma sınavı yapıldı. Ayrıca öğrenciler bir sağlık taramasından da geçirilirdi. Okula kabul edilen kimsesiz ve ihtiyacı olan öğrencilere para yardımı da yapıldı⁽⁵⁴⁾.

Okulun açıldığı 1928-29 ilk eğitim dönemine ait ders programına bakıldığında tâli olarak adlandırılan sınıflarda lise eğitimine denk olan ancak bir yandan da gemcilik dersleri verilerek öğrenciyi, yüksek sınıflarda göreceği meslek derslerine hazırlayan bir program olduğu anlaşılmaktadır (Bkz.: Ek-3). Bu nedenle okulla ilgili bilgi veren kitapçıkta da tâli sınıftan okula girmenin denizcilik eğitimi için daha iyi sonuç vereceği açıklanmıştır. Yüksek sınıflar seçime göre kaptan ve makine sınıfları olarak ikiye ayrılmıştır. Bu sınıflarda meslek derslerinin yanısıra yüksek matematik, İngilizce ve

(48) BCA, Bakanlar Kurulu Kararları (1920-1928), 030 53 13, (16 Ağustos 1928).

(49) *Resmi Gazete*, 19 Eylül 1928, S:993.

(50) Âli Deniz Ticaret Mektebi Hakkında Malumat, s.2. 1932'de yayınlanan bu kitapçığın isminden anlaşıldığı gibi Türkçe'de sadeleşmeye gidilerek okulun ismi bu şekilde anılmaya başlanmıştır.

(51) *TBMM Zabıt Ceridesi*, Devre:3, Cilt:19, İctima:59, (18 Mayıs 1930), TBMM Matbaası, Ank., [s.y.]. Âli Deniz Ticaret Mektebi Hakkında Malumat, s.3.

(52) Âli Deniz Ticaret Mektebi Hakkında Malumat, s.5.

(53) *Resmi Gazete*, 24 Kânun-ı evvel 1930, S:1681.

(54) Âli Deniz Ticaret Mektebi Hakkında Malumat, s.6-7.

Ek-3 1928-29, 1929-30 Ders Programı*

Tali 1	Tali 2		
A.Gemicilik**	A.Gemicilik		
Beden Terbiyesi	Beden Terbiyesi		
Cebir	Cebir		
Coğrafya	Coğrafya		
Edebiyat-Türkçe	Edebiyat-Türkçe		
Fabrika	Fabrika		
Fransızca	Fransızca		
Hendese	Hendese		
Hesap	Hesap		
İngilizce	İngilizce		
Tabiiyyat	Müsellesatı Küreviye		
Tarih	Tabiiyyat		
	Tarih		
Kaptan 1	Kaptan 2	Makine 1	Makine 2***
A.Gemicilik	A.Gemicilik	Beden Terbiyesi	Beden Terbiyesi
Beden Terbiyesi	Beden Terbiyesi	Fabrika	Fabrika
Coğrafya	Edebiyat-Türkçe	Fransızca	Fransızca
Edebiyat-Türkçe	Fabrika	İngilizce	İngilizce
Fabrika	Fransızca	Makine	İnşaiyelik
Fransızca	Hukuk	Motorculuk	Makine
Hukuk	İktisat	Resmi Makine	Motorculuk
İktisat	İngilizce	Tabiiyyat	Resmi Makine
İngilizce	İnşaiyelik	Tarih	Tabiiyyat
Müsellesatı Küreviye	Motorculuk	Temami Tefazuli	Tarih
N.Gemicilik	N.Gemicilik		
Seyri Sefain	Seyri Sefain		
Tarifâtı Makine	Tarih		
Tarih			

* Mutlu Karakaya, *Yüksek Denizcilik Okulu*, s.61-62. [Öğrenci Kayıt- Sicil Defteri: 1928-34], [s.y.].

** A. Gemicilik: Ameli (Pratik) Gemicilik, Hendese: Geometri, Hesap: Aritmetik, Tabiiyyat: Fizik, Müsellesatı Küreviye: Küresel Trigonometri, N. Gemicilik: Nazari (Teorik) Gemicilik, Tarifâtı Makine: Makine Tarifleri, Resmi Makine: Makine Resim Çizimi, Temami Tefazuli: İntegral- Diferansiyel.

***1928-29 döneminde Makine 2 sınıfına öğrenci başvurusu olmamıştır. Bu program 1929-30 döneminden alınarak bütünlük sağlama amacıyla birleştirilmiştir.

Fransızca gibi dersler alınıyor olması gerçekten yüksek hedefler konulduğunu göstermektedir. Ayrıca kaptan sınıflarında Edebiyat-Türkçe derslerinin devam etmesi kültür anlamında da yetişmeye önem verildiğinin göstergesidir. Okulun açıldığı eğitim yılında uygulanan program ile bu evrenin son programı karşılaştırıldığında önemli bir değişim gerçekleştiği görülmüştür. Bu süre zarfında tâli sınıflara da fabrika, kozmografya gibi dersler konarak, gemicilik dersiyse beraber öğrencileri mesleğe daha yakınlaştırma amaçlanırken sonradan uygulamalı denizcilik derslerinin kalktığı dikkati çekmektedir. Bunun sebebi teorik bilgiler tamamlanmadan uygulamaya geçmek istenmemesi olabilir. Diğer yandan kaptan sınıfından edebiyat dersi kaldırılarak fizik dersi konmuştur. Ayrıca Fransızca dersleri de dönemin şartlarına uyularak kaldırılmıştır. Tarih dersi içeriğinde deniz seferleri, coğrafya’da sahil coğrafyası, hukukta ticaret gemilerine ait ulusal ve uluslararası hukuk, iktisatta yine deniz ticaretiyle ilgili kısımların okutulduğu vurgulanmıştır⁽⁵⁵⁾. 1930’dan sonra müsellesatı küreviye/müsellesatı müsteviye, kimya, inşaiyelik, hıfzı sıhha konup kaldırılan derslerden olmuş ve sonunda program 1933-34 ders programına dönüşmüştür (Bkz.: Ek-4).

Yüksek Deniz Ticaret Mektebi (1934-1946)

18/06/1934 tarihli 2/863 numaralı kararname ile okulun adı Yüksek Deniz Ticaret Mektebi’ne çevrildiği gibi okul tedrisatı da iki sınıf lise, üç sınıf yüksek okul derecesinde olacak şekilde değiştirilmiştir⁽⁵⁶⁾. Ancak uygulamaya bakıldığında üç lise, üç yüksek sınıf olarak tahsilin devam ettiği tespit edilmiştir ki bu değişikliğin sonucu olarak okulda 1937-38 ve 1938-39 eğitim yıllarında mezun verilmemiştir⁽⁵⁷⁾. Ayrıca 1944-45 eğitim yılından itibaren lise kısmına öğrenci alımı durdurulmuş ve yüksek kısım da dört sene eğitim verecek şekle dönüştürülmüştür⁽⁵⁸⁾. Bunun sonucunda da 1945-46 yılında yine mezun verilememiştir. Bu zorlu değişimlerle okul artık sadece yüksek öğrenim veren bir kurum haline dönüştürülmüştür.

Yüksek Deniz Ticaret Mektebi 1939’da Münakalat Vekâleti’ne bağlanmıştır. 1945’te bu Vekâlet, Ulaştırma Bakanlığı’na dönüşünce okul da Ulaştırma Bakanlığı’na bağlı hale gelmiştir. Vekâlet’in getirdiği değişikliklerle denizde çalışanların kariyerlerini ilerletme imkânını bir sınava bağlanmıştır. Yani örneğin üçüncü kaptan, ikinci kaptan olmak istiyorsa Vekâlet’in hazırladığı sınava girmeliydi⁽⁵⁹⁾.

Okulun resmi bir üniforması vardı. Bu yazlık-kışkık ve dahili-harici olarak ayrılmıştır. Mevsime göre renk beyaz veya siyahtı. Ancak ayakkabı ve çorap mutlaka siyah olacaktı. Kıyafet talimatnamesinde üniforma, düğme, yaka şekli gibi en küçük ayrıntısına kadar tarif edilmiştir. Bu üniformada şapka ve bir de alamet bulunmaktaydı. Bu alamet kaptan

(55) Âli Deniz Ticaret Mektebi Hakkında Malumat, s.9-10.

(56) *Resmi Gazete*, 27 Haziran 1934, S:2737.

(57) Mutlu Karakaya, *Yüksek Denizcilik Okulu*, Kastaş Yayınevi, İstanbul, 2012, s.81.

(58) T.C. Münakalat Bakanlığı Yüksek Deniz Ticaret Mektebi, *Yüksek Deniz Ticaret Mektebi Talimatnamesi*, İstanbul, [y.y.], 1945, s.140.

(59) *Resmi Gazete*, 7 Teşrin-i evvel 1939, S: 4330. *Resmi Gazete*, 6 Temmuz 1945, S: 6050.

Ek-4 1933-34 Ders Programı*

Tali 1	Tali 2		
Beden Terbiyesi	Beden Terbiyesi		
Cebir	Cebir		
Coğrafya	Coğrafya		
Edebiyat-Türkçe	Edebiyat-Türkçe		
Fabrika	Fabrika		
Gemicilik	Gemicilik		
Hendese	Hendese		
İngilizce	Hesap		
Kimya	İngilizce		
Tabiiyyat	Kimya		
Tarih	Kozmografya		
	Müsellesatı Müsteviye**		
	Tabiiyyat		
	Tarih		
Kaptan 1	Kaptan 2	Makine 1	Makine 2
Beden Terbiyesi	Beden Terbiyesi	Beden Terbiyesi	Beden Terbiyesi
Coğrafya	Fabrika	Fabrika	Fabrika
Fabrika	Gemicilik	İngilizce	Hıfzı Sıhha
Gemicilik	Hıfzı Sıhha	İnşaiyelik	İngilizce
Hukuk	Hukuk	Kimya	İnşaiyelik
İktisat	İktisat	Makine	Makine
İngilizce	İngilizce	Motorculuk	Motorculuk
Kimya	İnşaiyelik	Resmi Makine	Resmi Makine
Müsellesatı Müsteviye	Motorculuk	Tabiiyyat	Tabiiyyat
Seyri Sefain	Seyri Sefain	Tarih	Tarih
Tabiiyyat	Tabiiyyat	Temami Tefazuli	
Tarifati Makine	Tarih		
Tarih			
Temami Tefazuli			

* Mutlu Karakaya, Yüksek Denizcilik Okulu, s.63. [Öğrenci Kayıt-Sicil Defteri: 1928-34], [s.y.].

** Müsellesatı Müsteviye: Düzlem Trigonometri, Seyri Sefain: Gemi Seyri, Hıfzı Sıhha: Sağlık Bilgisi

sınıfı için piriçten demir, makine sınıfı içinse piriçten pervanedir⁽⁶⁰⁾. Okul parasız yatılı olarak eğitimine devam etmiştir. Ayrıca giyecek yardımı da harici elbise, kasket iki çift ayakkabı, bir kaput, beşer iç çamaşırı, altı çift çorap, altı mendil, bir çift terlik, iki havlu, birer spor ayakkabısı ve pantolonu, iki kravat vb. geniş şekilde devam etmekteydi⁽⁶¹⁾.

Öğrenci kabulünde üst yaş sınırı önce 19'a düşürülmüş sonra 22'ye çıkarılmıştır. Türk ve erkek öğrenci alınacağı, fazla başvuru varsa sınav yapılacağı açıklanmıştır. Kendi isteğiyle bırakan, evli olan okula alınmayacaktır. Sebepsiz devamsızlık yapanın kaydı silinirdi. Bu gibilere ve mecburi hizmeti kabul etmeyenlere tazminat ödeme şartı vardı. Notlar 10 üstünden verilir, sınıf geçmek için en az 5 almak gerekirdi. Diğer yandan üssümizan adı verilen bir takım kat sayılara dayalı bir yöntemle de bir baraj elde edilirdi. Önceleri iki dersten kalan öğrenci doğrudan ihraç edilirken sonradan bu üçe çıkarılmış ve daha sonraki yıllarda bu kurallar daha yumuşatılmıştır. Son yıl staja ayrılmıştır. Ancak bu daha sonra sadece güverete bölümü için uygulanmaya devam etmiştir⁽⁶²⁾.

Okulun bu evresi içinde lisenin önce üç yıla çıkarılması sonra tamamen lise kısmının kaldırılması gibi uygulamalar nedeniyle sadece son eğitim yılına (1945-46) ait ders programı eklerde sunulmuştur (Bkz.: Ek-5). Daha önceki yılların programlarında çeşitli değişiklikler yapılmıştır. Bu değişikliklerin sebebi kaptan ve makinecilerin alanlarına göre bir ayarlama yapmak olarak algılanmıştır. 1940'tan itibaren daha az değişime uğrayan ders programı 1944-45 döneminden itibaren günümüz anlayışının temellerini atacak şekilde modernleşmeye başlamıştır. Bundan sonraki dönem olan 1945-46 dönemi ise, önceki dönemlerde en fazla 13-14 ders görülürken, 16-17 derse çıkarak bu zamana kadar olan en yoğun ders programını içermiştir⁽⁶³⁾.

Yüksek Denizcilik Okulu (1946-1981)

3/6/1946 tarih 4915 numaralı kanun ile okulun adı Yüksek Denizcilik Okulu olarak değiştirilmiş ve eğitimi dört yıllık hale getirilmiştir. Okulun parasız yatılı eğitimi devam ederken bunun yanısıra paralı yatılı olma imkânı da getirilmiştir⁽⁶⁴⁾.

1951'den itibaren bu seçeneklere parasız gündüzlü öğrenci alınabilmesi de eklenmiştir⁽⁶⁵⁾. 1958'den itibaren bakanlığın izniyle okula yabancı uyruklular girmeye başlamış, 1960'dan itibaren ise bunların seviye sınavına girmemeleri kararlaştırılmıştır⁽⁶⁶⁾.

1971'den itibaren de üniversite giriş sınavına göre öğrenci alımı yapılmaya başlanmıştır⁽⁶⁷⁾.

(60) T.C. İktisat Vekâleti İstanbul Deniz Ticareti Müdürlüğü, *Denizcilere Mahsus Kıyafet Talimatnamesi*, Halk Matbbası, İst., 1935, s.3-15.

(61) *Yüksek Deniz Ticaret Mektebine Girecek Olanlara Bilgi*, [y.y.], İst., 1938, s.1.

(62) Mutlu Karakaya, *Yüksek Denizcilik Okulu*, s.91-99.

(63) A.e., s.100-106.

(64) *Resmi Gazete*, 8 Haziran 1946, S:6328. T.C. Ulaştırma Bakanlığı Yüksek Denizcilik Okulu, *Yüksek Denizcilik Okulu Yönetmeliği: Genel Hükümler*, Hüsnütabiat Basımevi, İst., 1946, s.7.

(65) T.C. Ulaştırma Bakanlığı Yüksek Denizcilik Okulu, *Yüksek Denizcilik Okulu Yönetmeliği*, Kader Basımevi, İst., 1951, s.5.

(66) BCA, Bakanlar Kurulu Kararları (1928 ve Sonrası), 158 34 12, (19/12/1960).

(67) BCA, Bakanlar Kurulu Kararları (1928 ve Sonrası), 269 51 18, (12/7/1971).

VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu

131

Ek-5 1945-46 Ders Programı*

Lise 1	Lise 2	Lise 3
		Ameli Gemicilik
		Askerlik
		Astronomi
		Beden Terbiyesi
		Cebir
		Edebiyat-Türkçe
		Fabrika
		Fizik
		Hendese
		İngilizce
		Kimya
		Tarih
Güverte 1	Güverte 2	Kaptan 3
Ameli Gemicilik	Ameli Gemicilik	Gemicilik
Ameli Navigasyon	Ameli Navigasyon	Seyri Sefain
Askerlik	Askerlik	
Astronomi	Beden Terbiyesi	
Beden Terbiyesi	Deniz Nakliyatı	
Cebir	Fabrika	
Fabrika	Gemi ve Gemicilik Tarihi	
Fizik	Gemicilik	
Gemicilik	Hıfzı Sıhha	
Hukuk	Hukuk	
İngilizce	İngilizce	
İnşaiyelik	İnşaiye - Gemi	
Meteoroloji	Makine - Gemi	
Navigasyon	Navigasyon	
Telsiz Telgraf	Navigasyon Astronomi	
Trigonometri	Oseonografi	
	T.Telgraf	
Makine 1	Makine 2	Makine 3
Cebir	Askerlik	Askerlik
Fabrika	Cebir	Buhar Kazanları
Gemicilik	Fizik	Deniz Makineleri Pratik Bilgisi
İngilizce	Gemi Buhar Makineleri	Gemi Buhar Türbinleri
Kalkülasyon	Gemi Dahili İhtiraklı Makineleri	Gemi Dahili İhtiraklı
Kimya - Malzeme bilgisi	Gemi Elektro	Gemi Elektrik Teknik
Makine Umumi Bilgisi	Gemi Elektro Teknik Lab.	Gemicilik
Malzeme Laboratuvarı	Gemi Pistonlu Makineleri	Hukuk
Sonar	Gemicilik	İngilizce
Teknik Resim	Hukuk	İnşaiye - Gemi
	İngilizce	Makine Elemanları
	Malzeme Bigisi	Makine Tecrübe Laboratuvarı
	Malzeme Lab.	Malzeme-Laboratuvar
	Mihanik	Mukavemet
	Mihaniki Teknoloji	Pistonlu Buhar Makineleri
	Teknik Hararet	Termo Dinamik - Teknik Hararet
	Teknik Resim	

1945'ten itibaren yönetmeliklerde makine sınıfı mezunlarının mühendis olarak anılacağına dair kararlar yayınlanmasına rağmen fiilen gerçekleşmemiştir. Çünkü bu onayı verecek makam olan Milli Eğitim Bakanlığı, konu hakkında İstanbul Teknik Üniversitesi'nden (İTÜ) görüş sormuş ancak bir karara varılamamıştır. Bir defa da Ulaştırma Bakanlığı kanalıyla İTÜ'ye başvurulmuştur. Bu defa İTÜ'de kurulan komisyon diğer bazı sebeplerin yanında ders programının yeterli olmadığını belirtmiştir. Konu ancak 1955'te Danıştay kararıyla açığa kavuşmuş, bu tarihten sonra “gemi makineleri işletme mühendisi” ibareli diplomalar makine bölümü mezunlarına verilmiştir. Bunun bir getirisi de “oda” kurulabilecek olmasıdır⁽⁶⁸⁾.

1953'te kısa bir dönem için Limancılık bölümü açılmış ama üç yıl sonra kapatılmıştır. 1975-76 döneminde de ulaştırma-işletme bölümü açılmıştır. Bu dönemde okul, Ulaştırma Bakanlığı Müsteşarlığı'ndaki müsteşar yardımcılarının birine bağlı olan Liman ve Deniz İşleri Daire Başkanlığı altındaki birimler arasında yer almıştır. Diğer birimler Marmara, Karadeniz, Akdeniz, Ege bölgeleri liman deniz işleri müdürlükleridir⁽⁶⁹⁾. Kendi alanında tek olan bir okulun bu hiyerarşi altında olması arzu edildiği kadar gelişemesinin en önemli nedenlerindenidir. Bunun yansımaları bu dönemden başlayarak okul yönetici ve mezunlarının okulun bir akademi, özerk bir kurum olması isteklerini çeşitli platformlarda dile getirmelerinde tespit edilebilmiştir⁽⁷⁰⁾.

Kayıt şartları olarak 22 yaşını bitirmemiş, Türk ve erkek olma şartları devam etmekteydi. 1970'te boy şartı getirilmiştir. Staj, makine bölümü için son yaz tatilinde pratik eğitim olarak kıstlanmıştır ancak diğer senelerden farklı olarak bir diploma projesi hazırlama şartı getirilmiştir. Güverte bölümü ise son sınıfı bütünüyle stajda geçirmekteydi⁽⁷¹⁾. Okulun en karakteristik uygulamalarından biri olan 1 Temmuz Kabotaj Bayramı'nda diplomaları alma geleneği bu dönemde bazen uygulanmış, bazen uygulanmamıştır. İhraç şartlarının yıllar içinde yumuşatılmış olması gibi, sınıf geçme de daha kolay hale gelmiştir⁽⁷²⁾.

Ders programlarına bakıldığında 1946-47'de önemli bir değişim geçiren programın ufak değişikliklerden sonra 1961-62'ye kadar uygulandığı görülmüştür. Burada oluşan değişikliklerden sonra 1975-76'ya kadar gelinmiş ancak bundan sonra her sene birkaç ders değişikliğiyle devamlı değişen programlar uygulanmıştır. Okulun ders programında seçmeli ders yoktu. Ayrıca derslerin bazıları yarıyıl okunmaktaydı.

Bu uzun dönem için bazı önemli değişiklikler dikkate alınarak dört ders programı seçilmiştir. 1946-47 programında bir önceki yılın yoğunluğu kaldırılmıştır. Bundan sonra verilen 1961-62 programında güverte bölümündeki eksiklik kayıt/sicil defterlerinin kaybolmasından kaynaklanmıştır. Ancak makine bölümünde çok önemli değişiklikler

(68) Mutlu Karakaya, *Yüksek Denizcilik Okulu*, s.106-115. Fahrettin Küçükşahin, *Uzun İnce Bir Yol*, Sena Ofset, İst., 2004, s.122. <http://www.danistay.gov.tr>, (22/9/2010).

(69) Ulaştırma Bakanlığı, *Türkiye Cumhuriyeti 1923 50 Yıl 1973*, Milli Eğitim Basımevi, İst., 1973, [s.y.].

(70) Mutlu Karakaya, *Yüksek Denizcilik Okulu*, s.158-164.

(71) T.C. Ulaştırma Bakanlığı Yüksek Denizcilik Okulu, *Yüksek Denizcilik Okulu Yönetmeliği: Genel Hükümler*, 1946, s.7, 35. Bu kurallar yıllar içinde değişen şekilde uygulanmıştır.

(72) Mutlu Karakaya, *Yüksek Denizcilik Okulu*, s.140-144.

olduğu için takip edilmesi gerekli görülmüştür. Burada yapılan değişikliklerden sonra 1975-76'ya kadar aynı programla gelinmiştir. Bu programda yeni bir bölüm olan ulaştırma-işletme dersleri de görülebilmektedir. Bundan sonraki yıllar her sene bir-iki ders kaldırılmış yerlerine yeni veya daha önceki yıllarda verilen derslerden bazıları konulmuştur. (Bkz.: Ek-6,7,8,9)⁽⁷³⁾.

Son olarak bir deniz ticaret okulunun mutlaka sahip olması gereken okul gemisinden de bahsetmek gerekmektedir. Yüksek Denizcilik Okulu'nun ilk gemileri olarak Ertuğrul Yatı ve Söğütlü Yatı bahis konusu olsa da, bunların sadece okulun önünde demirde durduğu, kullanıldığının görülmediği belirtilmelidir. Bundan sonra 1936'da okula Balıkçılık Enstitüsü'nden devredilen, o zamanki adı Balık olan ve sonra Hamit Naci ismi verilen gemi okul gemisi olmuştur⁽⁷⁴⁾.

1951'de çürüğe çıkan bu gemiden sonra 1963'te donanmanın mayın tarama gemisi olan Ayancık okula verilmiştir. Bu geminin de adı Hamit Naci olarak değiştirilmiştir. Aynı dönemde Namık Kemal isimli gemi de öğrencilerin stajı için Deniz Nakliyat tarafından okula tahsis edilmiştir⁽⁷⁵⁾.

Ek-6 1946-47 Ders Programı*

Güverte 1	Güverte 2	Güverte 3	Kaptan 4
Ameli Gemicilik	Ameli Gemicilik	Ameli Gemicilik	
Astronomi	Ameli Navigasyon	Deniz Nakliyatı	
Cebir	Cebir	Elektrik	
Fabrika	Deniz Nakliyatı	Emtia Bilgisi	
Fizik	Elektro Teknik	Gemi ve Gemicilik Tarihi	
İktisadi Coğrafya	Fizik	Gemicilik	
İngilizce	Hukuk	Hukuk	
Nazari Gemicilik	İngilizce	İktisadi Coğrafya	
	İnşaiye-Gemi	İngilizce	
	Makine	İnkılap Tarihi	
	Nazari Gemicilik	İnşaiye-Gemi	
	Nazari Navigasyon	Navigasyon Astronomi	
	Oseonografi	Telsiz Telgraf	
	Tarih		
	Telsiz Telgraf		
Makine 1	Makine 2	Makine 3	Makine 4
Ameli Gemicilik	Ameli Gemicilik	Buhar Kazanları	Deniz Makine Pratik Bilgisi
Cebir	Cebir	Deniz Makineleri Pratik Bilgisi	Gemi Buhar Türbinleri
Fabrika Tatbikatı	Fizik	Gemi Buhar Türbinleri	Gemi Dahili İhtiraklı Makineleri
Fizik	Gemi Elektrik Lab.	Gemi Dahili İhtiraklı Makineleri	Gemi Yardımcı Makineleri
İngilizce	Gemi Elektrik	Gemi Pistonlu Makineleri	Gemicilik
Makine Elemanları	İngilizce	Gemicilik	Isı Ekonomisi
Malzeme Bilgisi	Mihanik	Hukuk	İngilizce
Malzeme Lab.	Mihaniki Teknoloji	İngilizce	Tarih
Mihanik	Teknik Resim	İnşaiye-Gemi	
Mihaniki Teknoloji	Termo Dinamik	Kalkülasyon	
Teknik Resim		Makine Elemanları	
		Makine Tecrübe Lab.	
		Mihanik	
		Pompa-Kompresör	

* Mutlu Karakaya, *Yüksek Denizcilik Okulu*, s.189. [Öğrenci Kayıt-Sicil Defteri: 1941-44], [s.y.]. [Öğrenci Kayıt- Sicil Defteri: 1944-48], [s.y.].

(73) A.e., s.184-208.

(74) BCA, Muamelat Genel Müdürlüğü, 191 312 10, (16/9/1940).

(75) "Denizcilik Okulunun Yeni Gemisi: Ayancık", *Milliyet*, 22 Haziran 1962, s.3. *Resmi Gazete*, 23 Mayıs 1963, S:11410.

Ek-7 1961-62 Ders Programı*

Güverte 1	Güverte 2	Güverte 3	Güverte 4
Beden Eğitimi	Beden Eğitimi		
Deniz Sigortası	Çatışma		
Filika	Deniz Muhaberesi		
Fizik	Deniz Sigortası		
Gemi Makine Temel Bilgisi	Ekonomi		
İngilizce	Fizik		
Kimya	Gemi İnşaiye		
Matematik	Gemi Makine Temel Bilgisi		
Navigasyon	İngilizce		
Nazari Gemicilik	Kargo		
Pratik Gemicilik	Kimya		
Teknik Resim	Liman İşletmesi		
Ulaştırma	Matematik		
	Navigasyon		
	Nazari Gemicilik		
	Ulaştırma		
	Yangın Yara Savunma		
Makine 1	Makine 2	Makine 3	Makine 4
Beden Eğitimi	Beden Eğitimi	Beden Eğitimi	Deniz Filikaları Operasyonu
Fabrika	Devletler Hukuku	Deniz Sigortası	Deniz Sigortası
Filika İdaresi	Fabrika	Deniz Ticaret Hukuku	Devletler Hukuku
Fizik	Fizik	Devletler Hukuku	Gemi Buhar Makineleri
Gemi Makineleri Temel Bilgisi	Gemi Makineleri Operasyonu	Ekonomi	Gemi Enerji Tesisleri
İngilizce	Gemi Makineleri Temel Bilgisi	Elektrik Makineleri	Gemi İnşaiye
Kimya	İngilizce	Fabrika	Gemi Makine Operasyonu
Matematik	Kimya	Fizik	Gemi Yardımcı Makineleri
Staj	Matematik	Gemi İnşaiye	İngilizce
Tasarı Geometri	Staj	Gemi Makine Operasyonu	İnkılap Tarihi
Teknik Resim	Tasarı Geometri	Gemi Yardımcı Makineleri	Kazan
Temel Denizcilik Bilgisi	Teknik Resim	Isı Ekonomisi	Motor
Yangın Yara Savunma	Temel Deniz Bilgisi	İngilizce	Nükleer Fizik
	Temel Hukuk	Kazan	Proje
	Termodinamik	Soğutma	Sağlık Bilgisi
		Staj	Temel Hukuk
		Temel Hukuk	Türbin
		Yangın Yara Savunma	

* Mutlu Karakaya, Yüksek Denizcilik Okulu, s.198. İTÜ Denizcilik Fakültesi Arşivi, [1961-62 Not Cetveli], [s.y.].

VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu

135

Ek-8 1975-76 Ders Programı*

Güverte 1	Güverte 2	Güverte 3	Güverte 4
Beden Eğitimi	Beden Eğitimi	Beden Eğitimi	Gemicilik (Sözlü)
Fizik	Ekonomi	Deniz Ticaret Hukuku	Gemicilik (Yazılı)
Gemi İnşaiye	Elektronik Cihazlar	Elektronik Cihazlar	Navigasyon (Sözlü)
Gemicilik	Fizik	Gemi İnşaiye	Navigasyon (Yazılı)
İngilizce	Gemi İnşaiye	Gemicilik	
Kimya	Gemicilik	İngilizce	
Meteoroloji - Oşinografi	İngilizce	İşletme Ekonomisi	
Navigasyon	Kimya	Kimya	
Protokol	Meteoroloji - Oşinografi	Liman İşletmesi	
	Navigasyon	Meteoroloji - Oşinografi	
	Protokol ve Liderlik Psikolojisi	Navigasyon	
	Yük ve İşlemleri	Protokol ve Liderlik Psikolojisi	
		Yük İşlemleri	
Makine 1	Makine 2	Makine 3	Makine 4
Beden Eğitimi	Beden Eğitimi	Akışkanlar Mekaniği	Buhar Kazanları
Fabrika	Ekonomi	Beden Eğitimi	Buhar Türbinleri
Fizik	Elektroteknik	Elektroteknik	Devrim Tarihi
Gemi Makineleri Temel Bilgisi	Fabrika	Gemi İnşaiye	Diesel Motorları
İngilizce	Gemi Makine Operasyonu	Gemi Makine Operasyonu	Elektroteknik
Kimya	İngilizce	Gemi Yardımcı Makineleri	Gemi İnşaiye
Lineer Cebir	Matematik	Isı Transferi	Isıtma Havalandırma
Matematik	Mekanik Teknoloji	İngilizce	İngilizce
Tasarı Geometri	Mukavemet	Makine Dinamiği	İşletme Ekonomisi
Teknik Resim	Sağlık Bilgisi	Makine Elemanları	Protokol ve Liderlik Psikolojisi
Temel Deniz Bilgisi	Teknik Mekanik	Motor	
	Teknik Resim	Pistonlu Buhar Makineleri	
	Temel Hukuk Kara Ticaret Hukuku	Soğutma	
	Termodinamik		
Ulaştırma-İşletme 1	Ulaştırma-İşletme 2	Ulaştırma-İşletme 3	Ulaştırma-İşletme 4
Beden Eğitimi			
Deniz Ulaştırma Ekonomisi			
Ekonomi			
Fizik			
Gemicilik			
İngilizce			
Liman Terminal			
Teknik Resim			
Temel Hukuk			

* Mutlu Karakaya, *Yüksek Denizcilik Okulu*, s.200. İTÜ Denizcilik Fakültesi Arşivi, [1975-76 Not Cetveli], [s.y.].

VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu

136

Ek-9 1980-81 Ders Programı*

Güverte 1	Güverte 2	Güverte 3	Güverte 4
Beden Eğitimi	Beden Eğitimi	Beden Eğitimi	Chartering
Fizik	Ekonomi	Deniz İş Hukuku	Deniz Sigortası
Gemicilik	Fizik	Deniz Ticaret Hukuku	Deniz Ticaret Hukuku
İngilizce	Gemi İnşaiye	Devletler Hukuku	Devrim Tarihi
Kimya	Gemicilik	Elektronik Cihazlar	Elektronik Cihazlar
Lineer Cebir	İngilizce	Gemi İnşaiye	Gemicilik
Navigasyon	Meteoroloji	Gemi Makine Temel Bilgisi	İngilizce
Yönetim ve Liderlik	Navigasyon	Gemicilik	Liman Deniz İşletmesi
Yüksek Matematik	Oşinografi	İlk Yardım Stajı	Navigasyon
	Teknik Resim	İngilizce	Oşinografi
	Temel Hukuk	İşletme Ekonomisi	Protokol
	Yük İşlemleri	Meteoroloji	Tez
	Yüksek Matematik	Navigasyon	Yük İşlemleri
		Sağlık Bilgisi	
		Staj	
		Ulaştırma	
		Yük İşlemleri	
Makine 1	Makine 2	Makine 3	Makine 4
Analitik Geometri	Analiz	Akışkanlar Mekaniği	Buhar Kazanları
Analiz-1	Beden Eğitimi	Diesel Motorları	Buhar Türbinleri
Atelye Bilgisi	Diferansiyel Denklem	Elektronik	Devrim Tarihi
Beden Eğitimi	Elektroteknik	Elektroteknik	Diesel Motorları
Deniz Bilimlerine Giriş (Temel Deniz Bilgisi)	Fabrika	Gemi İnşaiye	Elektroteknik
Fizik	Gemi Makine Operasyonu	Gemi Makine Operasyonu	Gemi İnşaiye
Gemi Mühendisliği Giriş (Gemi Makineleri Temel Bilgisi)	Gemi Makine Temel Bilgisi	Hukuk	Gemi Yardımcı Makineleri
İngilizce	İngilizce	Isı Transferi	Isıtma Havalandırma
Kimya	Mekanik	Makine Dinamiği	İşletme Ekonomisi
Lineer Cebir	Mukavemet	Makine Elemanları	Pistonlu Buhar Makineleri
Tasarım Geometri	Sağlık Bilgisi	Mihaniki Teknoloji	Proje
Teknik Resim	Teknik Resim	Mukavemet	Protokol
Yönetim ve Liderlik (Protokol)	Termodinamik	Soğutma	
		Staj	
Ulaştırma-İşletme 1	Ulaştırma-İşletme 2	Ulaştırma-İşletme 3	Ulaştırma-İşletme 4
Beden Eğitimi	Beden Eğitimi	Beden Eğitimi	Chartering
Ekonomi (Makro)	Deniz Ulaşım Ekonomisi	Bilgisayar	Deniz İş Hukuku
Fizik	Ekonomi	Deniz Ticaret Hukuku	Deniz Sigortası
Gemicilik	Gemi İnşaiye	Gemi İnşaiye	Deniz Ticaret Hukuku
İngilizce	Gemi Makineleri Temel Bilgisi	İdare Hukuku	Deniz Ticaret Politikası
Kimya	Gemicilik	İngilizce	Devletler Hukuku
Lineer Cebir	Hukuk	İşletme Ekonomisi	Devrim Tarihi
Seyir (Navigasyon)	İngilizce	Kara Ticaret Hukuku	İngilizce
Teknik Resim	İstatistik	Liman Deniz İşletmesi	İşletme Ekonomisi
Yüksek Matematik	Kimya	Liman Terminal	Liman Deniz İşletmesi
	Liman ve Deniz İşletmesi	Meteoroloji	Maliye
	Liman ve Terminal	Muhasebe	Muhasebe
	Navigasyon	Navigasyon	Yük İşlemleri
	Yüksek Matematik	Staj	
		Ulaşım Ekonomisi	
		Yük İşlemleri	

* Mutlu Karakaya, *Yüksek Denizcilik Okulu*, s.204. İTÜ Denizcilik Fakültesi Arşivi, [1980-81 Not Cetveli], [s.y.].

Sonuç

Kuruluşu belgelerle tespit edilebilen İstanbul'daki ilk ticari denizcilik okulu, Bahriye Mektebi bünyesinde bir şube olarak 1887'de açılan Leyli Tüccar Kaptan Mektebi'dir. Bu okulun eğitim programının çok zayıf olduğu dikkati çekmektedir. Zamanla mezunları iş bulamaz olunca bazı sınavları verip Bahriye Mektebi'ne geçmek istemişler ancak başarılı olamamışlardır. Bu başarısızlığın sebepleri arasında dört yıllık eğitimin sadece son iki yılında denizcilik ile ilgili bazı derslerin verilmesinin bulunduğu açıktır. Bundan sonra 1910'da açılan Milli Ticaret-i Bahriye Mektebi'nde biri lise, ikisi yüksek eğitim seviyesinde olan üç yıllık program oldukça gelişmiş bir programdır. Denizcilik eğitimi açısından çok yönlü düşünülerek hem kaptan hem makineci yetiştirmek üzere oluşturulmuş bir program olduğu görülmektedir. Ancak bu okul da hem bürokratik hem de tedrisat anlamda hedefleri tutturamamıştır. Çünkü okulun yüksek dereceli eğitim verdiği Maarif Nezareti'nce kabul edilmemiş, mezunlar uzun yıllar boyunca diploma alamamış, ayrıca dört yıllık olduğu iddia edilen yüksek okul ders programına da belge olarak ulaşamamıştır. Cumhuriyet döneminde devlet tarafından açılan Ticaret-i Bahriye Mektebi-î Âlisi tedrisat sistemini değiştiren Yüksek Deniz Ticaret Mektebi adını almıştır. Bu okulun tedrisatı da 1946 yılından itibaren dört yıllık yüksek eğitim verecek hale dönüştürülünce Yüksek Denizcilik Okulu adını almıştır. Yüksek Denizcilik Okulu kendi döneminde yüksek ticari denizcilik eğitimi veren ilk ve tek kurum olmuştur. Başlangıçtan beri uygulanan ders programları incelendiğinde sıklıkla değişime uğradığı görülmüştür. Askerlik, beden eğitimi gibi mesleki olmayan derslerin değişimi yıllar içindeki zihniyet değişiminin bir aynası olmuştur. Asıl önemli olan meslek derslerinin değişiminin de sıklıkla yapılmış olmasıdır. Bu değişikliklerin sebebi bir yandan okulun bağlı bulunduğu bakanlık içerisindeki konumunda veya sık müdür değişikliklerinde bulunabileceği gibi, diğer yandan, okuldan çıkan zabitanın kalitesine bakıldığında, eğitimi mükemmelleştirmek adına yapıldığı sonucuna ulaşmak da söz konusu olabilmektedir. Çünkü okuldan sadece yetkin denizciler değil, Türkiye için çok önemli işadamları ve yöneticiler de yetişmiştir. Yüksek Denizcilik Okulu devlet tarafından hak ettiği desteği göremeyip, bir akademi halinde, özerk, kendi bilim insanını yetiştirir konuma gelememişse de, denizciliğe gönül vermiş bir kuşağın okula sahip çıkması ve iş başı eğitimin de desteğiyle mesleğini dünya çapında takdir görecektir şekilde icra eden denizciler yetiştirmiştir.

İKİNCİ MEŞRUTİYET DÖNEMİ OSMANLI DONANMA POLİTİKASI: MİLLİ DONANMAYI KURMA ÇABALARI

KARATAŞER, Büşra*

Giriş

İkinci Meşrutiyet dönemi Osmanlı donanmasına geçmeden önce Osmanlı donanmasına genel olarak bakmakta yarar vardır. Sultan Abdülaziz tahta çıktığı sırada Osmanlı donanmasının durumu şu şekildeydi. Osmanlı donanmasının yenileştirilmesi hususunda III. Selim devrinde büyük çabalar sarf edilmiş ve Osmanlı deniz kuvvetleri önemli bir ilerleme kaydetmişti. II. Mahmut devrine bakıldığında ise bu dönemde donanmaya yeterince ilgi gösterilememişti. Yunan isyanları esnasında Rumların gemilerine karşılık savaş gemisi çıkarılamamış ve Mehmet Ali Paşadan yardım istenmişti. Abdülmecit devrine geldiğimizde ise donanmada hala yeterli bir ilerleme kaydedilememişti. 1853 yılına gelindiğinde ise Rus filosu tarafından Osmanlı harp gemilerinin büyük bölümünü yok ettiğinden deniz kuvvetlerinin kötü durumu daha kötü bir hal almıştı. Bu dönemdeki kötü durum sadece bahriye için değil bunun yanında deniz okulu ve tersaneler de aynı kötü durumdaydı.⁽¹⁾

Sultan Abdülaziz devrinde ise padişahın yakından ilgilenmesiyle birlikte dönem sonuna gelindiğinde 30 zırhlı 70 ahşap gemi olmak üzere 106 gemiden oluşuyordu. Bundan başka donanma hizmetinde yelkenli harp gemisi de vardı. Bu dönemde donanmanın yenilenmesi yabancılardan borç para alınarak sağlanıyordu.⁽²⁾

Buraya kadar modernleşme döneminin ilk dönemlerinde Osmanlı donanmasının vaziyetini kısaca özetlemeye çalıştık. Makalenin asıl hedefi II. Meşrutiyet dönemi Osmanlı donanması olduğuna göre aşağıda İkinci Abdülhamid dönemi donanmasını değerlendirmek gerekli görünmektedir. Çünkü II. Meşrutiyet dönemi donanma politikasının temellerinin burada olduğunu düşünüyoruz.

İkinci Abdülhamid Dönemi Donanma Politikası

İkinci Abdülhamid dönemi Osmanlı donanması üzerinde en fazla görüş beyan edilen konulardan biridir. Bu dönemin Osmanlı deniz gücü padişahın anlaşılma biçimiyle özdeşleşmiştir.⁽³⁾ Ancak İkinci Abdülhamid devri donanma politikasına bakarken donanmanın Haliçte çürümeye bırakılması durumundan sadece padişahı sorumlu kılmak uygun bir davranış olarak değerlendirilemeyecektir. Donanmanın Haliç'e çekilmesi durumu daha çok mali durumun olumsuzluğu sebebiyle açıklanabilir.⁽⁴⁾

* Yrd. Doç . Dr., Namık Kemal Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü, bkarataser@nku.edu.tr

(1) Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, 7. C, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 1996. s.190

(2) Karal, *Osmanlı Tarihi*, s.191

(3) Metin Hülagü, *Sultan İkinci Abdülhamid Dönemi Osmanlı Donanması Hakkında Bir değerlendirme 1897 osmanlı yunan savaşı örneği*, Türkler,13.cilt, Ankara:Yeni Türkiye Yayınları, 2002 ,s.830

(4) Levent Düzcü, *Osmanlı Deniz Kuvvetleri*, Kırıkkale Üniversitesi SBE, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi,2004,s.122

Dönemin mali durumuna baktığımızda ise II. Abdülhamit dönemine girildiğinde en önemli konu maliyede kötü yönetim ve yüksek faizlerdi. II. Abdülhamid tahta çıktığında devlet gelirlerinin % 80'nini yabancı borçlar oluştuyordu. Mahmut Nedim Paşa tarafından, eski yüksek faizli borçları yeni düşük faizli bonolarla ödeme planı mali bir çözüm getiriyordu. Ancak Mithat Paşa bunun yerine faiz ödemelerinin durdurulması, daha sonra da yarıya indirilmesini önerince bu plan uygulanamadı. Ancak bu durumun ileride Osmanlı kredisini yok edeceği ve ileride yabancı sermayeyi ve uzmanlarını kaçıracağı yönünde görüşler mevcuttu.⁽⁵⁾ Bunun yanında Osmanlı devleti düzenli bir vergi sistemi oluşturulamadığından vergi gelirleri düzenli bir şekilde toplanamıyordu. Bunun dışında alınan borçlar yatırım olarak ekonomiye dönmüyor eskiden alınan borçların faizlerini ödemekte kullanılıyordu. Bu durum da borç ödemelerinin bütçenin önemli bir kısmını oluşturması sebebiyle devlet giderlerine orduya donanmaya ayrılan paranın otomatik olarak azalmasına sebep oluyordu.⁽⁶⁾ Osmanlı devletinin siyasi durumuna baktığımızda ise yabancı devletler tarafından Osmanlı devleti dâhilindeki azınlık nüfusu çeşitli sebeplerle müdahaleleri sebebiyle Balkanlarda isyanlar Osmanlı gücünü önemli derece zayıflatıyordu.⁽⁷⁾

İkinci Abdülhamid orduya büyük bir önem vermiştir. Ordunun kontrolünü Harbiye Nezaretine değil de kendisinin bulunduğu Yıldız sarayından sürekli bir şekilde en ince ayrıntısına kadar ilgilenmiştir.⁽⁸⁾

İkinci Abdülhamid'in en fazla üzerinde durduğu alanlardan biri de subay yetiştirme konusu idi. Subay yetiştirme meselesinin modern bir şekilde yapılması gerekiyordu. Bu amaçla Almanya'dan danışman olarak Von der Goltz Paşa getirildi. Von der Goltz Paşa 1883-1895 tarihleri arasında yeni subaylar yetiştirerek başarılı bir şekilde görev yapmıştır.⁽⁹⁾ Ordunun en önemli eksikliklerinden biri subay olmamasıydı asker bulunuyor, yeni talim ve silahlar da öğretilabiliyordu ancak modern bir biçimde subay yetiştirmek en önemli sorunlardan birini teşkil ediyordu.⁽¹⁰⁾ İkinci Abdülhamid'in yaptığı en önemli ıslahat subaylığın önemini kavramak ve bu konuda adımlar atmak olmuştur.⁽¹¹⁾ Von der Goltz Paşa görev yaptığı dönemde Abdülhamid ile ilgili düşüncelerini şu şekilde anlatmaktadır: padişahın endişeleri sebebiyle yapılmak istenen ıslahatların yapılamadığı ve bu tutum sebebiyle de ordunun güçlendirilmesi hususunda umutsuzluğa düştüğünü belirtmektedir.⁽¹²⁾ İkinci Abdülhamid başlangıçta silahlı kuvvetlerin tamamını modern-

(5) Standford J. Shaw, Ezel Kural Show, çev. Mehmet Harmancı Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye, 2. Cilt, İstanbul: E Yayınları, 1983, s. 274

(6) Ali Akyıldız, Osmanlı Finans Sisteminde Dönüm Noktası Kâğıt Para ve Sosyo Ekonomik Etkileri, İstanbul: Eren Yayıncılık, 1996, s.92-93.

(7) Karal, *Osmanlı Tarihi*, s.13-29

(8) Nizamettin Nazif Tepedelenlioğlu. *Ordu ve Politika*, İstanbul: Kutup Yıldızı Yayınları, 2003, s.60

(9) Şerif Mardin, *Türkiye'de toplum ve siyaset makaleler: I [Bütün eserleri; 3] I*; der. Mümtaz'er Türköne, Tuncay Önder . -- 2. bs. -- İstanbul : İletişim Yayınları, 1991, s.225

(10) Ahmet Turan Alkan. *II. Meşrutiyet Devrinde ordu ve siyaset*, Ankara: Cedit Neşriyat, 1992, s.61

(11) Düzcü, *Osmanlı Deniz Kuvvetleri*, s.128

(12) Niyazi Berkes *Türkiye'de Çağdaşlaşma*, İstanbul: Doğu-Batı Yayınları 1978, s.260

leştirmek istemiş ancak dönemin mali koşulları sebebiyle ancak sadece Osmanlı kara ordusunun modernleşirmesi faaliyeti ile sınırlı kalmıştır.⁽¹³⁾

İkinci Abdülhamid bahriye konuları ile yakından ilgilendiğini yayınlanan muhtıra ve iradelerden görüyoruz. Abdülhamid Han bir muhtırasında ordunun öneminden şu şekilde bahsetmektedir. Devlet her zaman tedarikli olmak durumundadır buna sebep ise gerek iyiliğini isteyen devletlere gerekse de kötülüğünü isteyen devletlere karşı tedbirli olmanın gerekliliğinden bahsetmektedir. Hem kara hem deniz ordularının çok iyi olması gerektiği, çünkü ülkeler birbiriyle ittifak yapmak istediğinde bir ülkenin kara ve deniz gücünü dikkate alırlardı.⁽¹⁴⁾

İkinci Abdülhamid dönemi askeri ve bahriye alanında yapılması düşünülen yenilikleri şu şekilde özetleyebiliriz. Fransa'dan en son şekilde donatılmış iki zırhlı kruvazör alınması, Almanya'da Cerman Fabrikasına edilen dört küçük torpido alımından vazgeçilerek iki büyük torpido satın alınmasına, altı adet son sistem torpido vapurunun Fransa veya İngiltere'den uygun fiyatla alınması, donanmanın denize açılması ve talimi konusunda ise Almanya İmparatorluğundan gönderilen komutan raporlarına göre gemi kazanlarının iyi durumda olmaması sebebiyle bunların tamirlerinin yapılması, bizim ustalarımızın eski sistem inşaat bilmeleri sebebiyle Avrupa'dan yeni sistem bilen ustaların getirilmesi hususunda iradeler yayınlanmıştır.⁽¹⁵⁾ Muhtıralara ve iradelere baktığımızda padişahın bahriye konuları ile ilgili olduğunu ve önem verdiğini görmekteyiz.

İkinci Abdülhamid döneminde mali durumun dış borçlar ve savaşlar sebebiyle iyi olmadığı için maaşlarda ödeme gecikmeleri orduda erzak sıkıntısı görülmekteydi. İkinci Abdülhamid İstanbul'da birinci ve ikinci fırkalar ile donanmanın yaşadığı sıkıntılarda hemen çözüm bulunmasını sağlamıştır. Tahsin Paşa yaşanan bir hadiseyi şu şekilde anlatmaktadır. Bahriye Nezaretinden Maliye Nezareti tarafından askeriye için haftalık un müteahhidi un matlubunu alamaması sebebiyle fırınlarda un bulunamamış ve askerlere ekmek dağıtılamayacağı bildirilmişti. Bunun üzerine Padişah nizamiye ambar ve fırınlarında yeterli miktarda un olduğunu bahriyenin ihtiyacı için buradan un verilmesi ve fırınların sabaha kadar çalışıp askeri ekmeksiz bırakmaması gerektiği yönünde emir vermiştir.⁽¹⁶⁾

İkinci Abdülhamit dönemi en fazla tartışılan konulardan biri de bu dönemde donanmanın Haliçte uzun yıllar bağlı bırakılmasıdır. Donanmanın bağlı kalmasının sebeplerini Padişahın tahttan indirilme korkusu, donanma masraflarının çok olması sebebiyle devlet harcamalarında tasarruf yapma isteği, İngilizlerin ikinci bir Navarin baskını yapması ihtimalinden duyulan endişelere bağlanabilir.⁽¹⁷⁾

İkinci Abdülhamid dönemi yaşanan sıkıntılarla ilgili Amiral Woods şu şekilde ifade

(13) Stanford J. Shaw, Ezel Kural Shaw; *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye* / trc. Mehmet Harmancı .2. bs. -- İstanbul: E Yayınları, 1983,s.199

(14) Mehmet Hocaoğlu Abdülhamit Han'ın Muhtıraları : (belgeler). İstanbul: Selekte Yayıncılık, 1989,s.98

(15) Hocaoğlu, *Abdülhamit Han'ın Muhtıraları*, s.99-100

(16) Tahsin Paşa, *Abdülhamit ve Yıldız Hatıraları*. İstanbul : Muallim Ahmed Halit Kütüphanesi, 1931

(17) Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*. - İstanbul: Genelkurmay Başkanlığı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 1973. 3. C, s.148

etmektedir. “Endişeler yaşıyor ve bunları belli etmek istemiyordu. Bunun en büyük göstergelerinden biri de tahta çıkar çıkmaz Yıldız sarayına taşınmasıydı. Yıldız sarayı konum itibarıyla denize paralel bir şekilde inşa edilmişti. Sarayın girişinde nöbetçi kuleleri bulunuyor ve yıldız Sarayı beş bin muhafız askeri tarafından korunuyordu. Abdülhamid’in Dolmabahçe’den ayrılarak Yıldız sarayına geçmesinin asıl sebebi muhtemelen amcasının tahttan indirilmesinde deniz kuvvetlerinin üstlendiği rolü bilmesinden kaynaklanıyordu.” Hatıralara baktığımızda padişahın endişelerin yaşanan olaylardan kaynaklandığını görüyoruz. Bu döneme genel anlamda rasyonel bir şekilde baktığımızda padişahın idaresinin ne kadar olduğunu parçalanan Osmanlı devletinin yeni baştan organize edilmesi için kullanıldığından görüyoruz. Abdülhamit tahtta çıktığında Türk –Rus savaşının çıkması sebebiyle kötü olan mali durum daha kötü bir hal almıştı. Tüm bunlara rağmen padişah çöküşe doğru giden imparatorluğu bir düzene sokmuştu.⁽¹⁸⁾

İkinci Abdülhamid dönemi bahriyesine baktığımızda küçük çaplı, iddialı olmayan sadece kıyıların korunmasına yetecek kadar bir filo kurmaya yönelmişti. 50 torpidoluk bir filo oluşturulmaya çalışılmıştı. Bu şekilde bir filo oluşturulmasının amacı devletin mali durumunun iyi olmamasında kaynaklanıyordu. Torpidobotlar harp gemilerine göre maliyeti daha düşük oluyordu.⁽¹⁹⁾ Torpidobotlar büyük savaş gemilerini saf dışı bırakabilme kapasitesine sahip, kıyı savunma amacı ile icat edilmişlerdi. Sultan İkinci Abdülhamid’in donanması daha çok bu torpidobot adı verilen ufak hesaplı ve hızlı savaş gemilerinden oluşuyordu. Bu politika kıyıları geniş olan Osmanlı İmparatorluğu için çok mantıklıydı.

İkinci Meşrutiyet Dönemi Osmanlı Donanma Politikası

İkinci Abdülhamid döneminde devletin uzun süreler devam eden sorunları İkinci Meşrutiyet döneminde de devam etmiştir. Kuzeyde ve batıda toprak kayıpları yaşandı. Kapitülasyonlar ve Düyun-ı Umumiye sebebiyle ekonomik darboğazlar yaşanmıştır. Bu dönemde ülke dâhilinde İttihat Terakki tarafından padişaha karşı muhalefet çalışmaları olmuş ve bu durum orduya nüfuz etmiştir. Enver ve Niyazi Beyler askeriye ve mevcut yönetime karşı çıkmak için dağa çıkmışlar ve bu durum İkinci Meşrutiyetin ilan edilmesine sebep olmuştur. Osmanlı imparatorluğu bu döneme gelindiğinde içerde gayrimüslimlerin isyan ve baskıları dışarıda ise Avrupa’nın sömürge faaliyetler, bunun yanında müdahale ve kontrol faaliyetleri sebebiyle büyük sıkıntılar yaşıyordu. Bu dönemde imparatorluğu siyasi ve felsefi teorilerle kurtarmak mümkün değildi. Amaç İkinci Abdülhamid’i düşürmek ve Meşrutiyeti ilan ettirmektir.⁽²⁰⁾

Meşrutiyetin ilanıla birlikte ordu ve donanmanın da siyasi bir şekil aldığını görüyoruz. İttihatçı bazı subaylar bu siyasileşmenin önderleriydi. Ordu ve donanmanın politik bir hal alması ordu ve donanmayı görevinden uzaklaştırmış ve bu durum subaylar arasında fırkacılık faaliyetleri yaygınlaştı. Ordu mensupları devlet ve politika üzerinde

(18) Henry F. Woods, *Türkiye Anıları: Osmanlı Bahriyesinde Kırk Yıl: 1869-1909*, trc. Amiral Fahri Çoker, İstanbul: Milliyet Gazetesi, 1976,s.114-116

(19) Düzcü, *Osmanlı Deniz Kuvvetleri*, s.130.

(20) Bayram Kodaman, ‘İkinci Meşrutiyet Dönemi(1908-1914)’ Türkler, C.13, Ankara, Yeni Türkiye Yayınları, 2002,s.165-170

etkisini artırmaktaydı.⁽²¹⁾

Dönemin mali durumuna baktığımızda ise, devlet gelirlerinden orduya ayrılan payın miktarının da dönemi açıkladığını görüyoruz. 1914 yılında Kara ordusuna ayrılan pay 9 milyon lira iken deniz ordusuna 1.640.331 lira jandarmaya ayrılan pay ise 1.757.019 liradır. 1914 yılına baktığımızda ise kara ordusuna ayrılan pay 8.500.000 lira iken deniz ordusunun ayrılan payı ise 1.318.752 lira iken jandarmaya ayrılan pay ise 2.217.397 lira idi. Devlet gelirlerinden ayrılan en az pay bahriyeye aittir. Bu durum sebebiyle Savaşların çoğu karada yapılmak durumunda kalmış ve böylece Osmanlı devletinin Trablusgarp ve Ege adaları gibi önemli toprakları kaybetmesiyle neticelenmiştir.⁽²²⁾

Bu bilgilerden hareketle II. Meşrutiyet dönemi Osmanlı donanmasının politikalarını genel anlamda üç ayrı başlığa ayırabiliriz.

Rusya ve Yunanistan'a Karşı Kıyı Savunma Siyasetinin İzlenmesi

II. Abdülhamid döneminde olduğu gibi II. Meşrutiyet dönemi Osmanlı yönetimi için donanma siyasetini belirleyen en önemli dış unsur komşu devletler Rusya ve Yunanistan'ın tehditkâr tutumuydu. Bilindiği gibi Rusya, Karadeniz üzerinden Akdeniz'e inme düşüncesini boğazlar üzerinden tasarlıyordu. Rusya bu tasarısı için ikinci büyük donanmasını Baltık'ın dışında Karadeniz'de kurmuştu. 18. Yüzyıldan itibaren Rusya'nın Karadeniz'deki varlığı ve gücü Osmanlılar tarafından biliniyor ve takdir ediliyordu.

Rusya coğrafi konum itibarıyla kuzeyinde denizler ve güneyinde Karadeniz'e sahip olan Osmanlı devleti arasında kalmış bir ülkedir. Rusya coğrafi konumu sebebiyle Sıcak denizlere uzak bir konumdadır bu sebeple deniz ticareti gelişmemiş ve Rusya için ekonomik anlamda büyük sıkıntılar oluşturmuştur. 18.yy'ın başında tahta geçen Çar I. Petro hedef olarak kendisine Sıcak denizlere açılmak ve bunu Osmanlı devleti toprakları vasıtasıyla sağlamaya çalışmıştır. Boğazları ele geçirmek ve sonrasında Karadeniz'e hâkim olmak isteyen Rusya bu hedefine ulaşmak isterken çeşitli engellerle karşılaşmıştır.⁽²³⁾

Osmanlı için ikinci büyük tehdit Yunanistan'dı. Yunanistan 1829'dan bu yana Osmanlı için Doğu Akdeniz'de yer alan adalarda bulunan Rum halkı üzerinde etkiliydi. Rum tekneleri ve gemileri her adada Rumları isyana teşvik ediyordu. Adaların Yunanistan'a ilhakının engellenmesi önemliydi.

Bu iki devletin Karadeniz ve Ege Denizi'nde varlıklarını tehditlen uzak tutmak için güçlü bir donanma şarttı. Bu amaçla savaş gemilerinin tedariki çok önemliydi. Aşağıda yapılan tüm sipariş ve savaş gemisi elde edilmesi işlemlerini bu bağlamda okumakta fayda vardır.

İngiliz Islah Heyetinin Uzmanlığından Yararlanma

Osmanlı Devleti İkinci Meşrutiyet'in ilanıyla birlikte birçok alanda olduğu gibi denizcilik

(21) Feroz Ahmad, İttihat ve Terakki(1908-1914), Çev. Nuran Ülker, İstanbul: Sander Yayınları, 1971

(22) Düzcü, *Osmanlı Deniz Kuvvetleri*, s.156

(23) Erdoğan Keleş, *Rusya'nın Sıcak Denizlere İnme Politikası (Alman Deniz Yüzbaşısı Stenzel'e Göre İstanbul'a En Kısa Yol)*, s.89 <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/18/1573/17061.pdf>, Erişim tarihi (17.06.2016)

alanında da yeni politikaların uygulanmasına sebep olmuştur. Bu politikalarından en önemli İngiliz uzmanlığından yararlanılmasıdır. İngiltere'nin denizcilik konusundaki Dünya liderliği sebebiyle sade Osmanlı devleti değil Yunanistan gibi pek çok ülke İngiliz uzmanlığına başvurmuştur.⁽²⁴⁾ İngiliz bahriye uzmanlarından yararlanma yakınçağın başından itibaren deniz siyaseti olarak uygulanmıştır. İlk vapurların İngiltere'den alınması vapurlara ve zırhlı gemilere İngiliz makine ve kazanlarının takılması 1880 li yıllara kadar uzanmaktadır. Bu durum Osmanlı denizciliği üzerinde İngiltere etkisini göstermektedir.⁽²⁵⁾

İkinci meşrutiyetin ilk yılı içinde donanma da reform gerekliliği duyulmuştur. Bu amaçla yabancı devlet amirallerinden istifade edilmiş, bu konu şura-yı Bahriyede görüşülmüş topçuluk ve torpidoculuk bilgisine sahip olan bir Amiral İngiltere'den getirilmesine karar verilmiştir. Bu durum üzerine İngiltere'den Amiral Gamble iki yıl süreli olarak çalışmak ve senelik 3000 İngiliz lirası almak üzere Türkiye'ye gelmiştir.⁽²⁶⁾ İngiltere'den sırasıyla Amiral Douglas Gamble, Limpus ve Williams adlı üç amiral görevlendirilmiştir. Burada önemli bir nokta şudur ki Osmanlı kara kuvvetleri Alman generalleri tarafından yetiştirilirken bahriyenin İngiliz Amiralleri tarafından yetiştirilmesi hususu Osmanlı silahlı kuvvetlerinde bir ikilik oluşturacak mı endişesi vardı..⁽²⁷⁾ Bir başka sorunda Navarin'de Osmanlı donanmasını yakan İngiltere'nin Osmanlı bahriyesine nasıl bir katkı sağlayacağıydı.⁽²⁸⁾

Amiral Gamble 1908 yılının son günlerinde İstanbul'a gelerek, donanmanın başına geçti. Gamble'ın tavsiyeleri ile hem Bahriye Nezareti hem de donanmada revizyona gidildi. Bunlardan ilki II. Abdülhamid'den kalan Bahriye Nezareti idari sisteminin baştan değiştirilmesidir. Abdülhamid döneminde Bahriye Nezareti daire ve komisyonlara ayrılıyordu.⁽²⁹⁾ Bu sistem terkedilerek yerine tüm birimler dört daire getirildi. Bu dört dairede şubelere ayrıldı:⁽³⁰⁾

Birinci Daire (Erkân-ı Harbiye-i Bahriye): Denizciliğe ait istihbarat, sefere hazırlık ve sevkiyatın yanında, donanmanın işaret işleri, kütüphane, harita, imtihan ve kayıtlardan sorumluydu.

İkinci Daire (Muamelât-ı Zâtiye / Personel): Subayların bahriyeye girişi, tayin, terfi ve emeklilik işleri; eğitim ve öğrenci sınavları; diğer denizci askerlerin seçimi, tayin ve gemilere bahriyeli askerlerin dağıtımıyla ilgiliydi

Üçüncü Daire (Materyal): Yeni gemilerin tekne tarifnameleri, inşa mukaveleleri ve imali, yeni inşâ olmuş gemilerin tamirat ve havuz tecrübesi, gemilerin makine tarifnamesi, mukaveleleri ve imalinden sorumluydu.

(24) Levent Düzcü, *Osmanlı Bahriye Teşkilatında Reform Çabaları(1876-1922)*, Gazi Üniversitesi Akademik Bakış, C.3 S.5 Kış 2009, s.5

(25) Henry F. Woods; *Türkiye anıları: Osmanlı bahriyesinde kırk yıl: 1869-1909*, trc. Amiral Fahri Çoker, İstanbul: Milliyet Gazetesi, 1976,s.13

(26) Düzcü, *Osmanlı Bahriye Teşkilatında Reform Çabaları*, s.7

(27) Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, s.224

(28) Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, s.225

(29) Şakir Batmaz, Abdülhamit devri Osmanlı Donanması, Erciyes Üniversitesi (Basılmamış Doktora Tezi), kayseri,2002

(30) Levent Düzcü, *Osmanlı Bahriye Teşkilatında Reform Çabaları*, s.7-8

Dördüncü Daire (Levazım): Mukavele ve levazım, kömür, muhasebe, yoklama, deniz askerinin hizmet müddeti ve tescili ile sıhhiye, kumanya ve bahriyedeki imamlar görev alanı içindeydi. Bu dört dairenin yanında müşavirlik, müsteşarlık, hukuk müşavirliği adıyla doğrudan nezaret makamına bağlı üç büyük memuriyet de teşkilatın içinde yer alıyordu.”

Osmanlı bahriyesi 1918 yılına kadar olan sürede Amiral Gamble tarafından yapılan değişikliklerin önemi büyüktür. Bu sebeple Osmanlı bahriye si 1918 yılına kadar İngiliz teşkilatı örnek alınarak devam edilmiştir. Amiral Gamble tarafından modernize edilen bahriye teşkilatı II. Abdülhamid devri bahriye sistemi belirli numaralardan oluşuyordu. Yeni sistem İngiliz admiralaty kuruluşuna benzeyen bir yöntem izlenerek deniz kurmay başkanlığı, personel, materyal ve levazım olarak ayrılmaktaydı.¹⁹ Daha çok daireler ve onun alt birimleri olan şubeler şeklinde düzenlenmişti. Bu yeni sistem Gamble’ın “proje sistemi” uygulamaya hemen geçilememiş ve bazı sıkıntılar yaşanmıştır. II. Abdülhamid devrinin mevcut bahriye sistemini tamamen değiştirdiğinden, deniz amiral ve subayları arasında da anlaşılması çok kolay olmamış bu sebeple 1912 ve 1916’da yeniden düzenleme çalışmaları yapılmıştır. Gamble’ın teklif ettiği ve uygulama alanına giren bu yeni sistem teşkilat Osmanlı devletinin sonuna kadar bazı değişikliklerle yürürlükte kalmıştır.⁽³¹⁾

Amiral Gamble, Osmanlı donanması için iki savaş gemisi, üç kruvazör ve 10 muhrip inşasını yapabilen yeni bir gemi planı da hazırlamıştı. Bu yıllarda Osmanlı bahriyesi drednot adı verilen gemilerin alımı konusunda bir eğilim içerisindeydi. Ancak Amiral Gamble on bin tonluk Muharebe gemileri temini konusu üzerinde durmuştur. Bu gemilerin alımı 15 milyon lirayı aşması sebebiyle devletin mali gücünün yeterli olmaması ve istenilen gemilerin amiral Gamble’ın istediğinden daha büyük ebatlı olmaları sebebiyle kabul görmemiştir.⁽³²⁾

Amiral Gamble danışmanlığa getirilirken ondan daha çok donanma konusunda yararlanılması düşünülmüştü. Özellikle de torpidoculuk konusunda uzmandı. Gamble geldiğinde donanmanın içinde bulunduğu tablonun vahim olduğunu görmüş ve bunların bazılarının tamir edilmesi gerektiğini belirtmişti. Bunun yanında ise yeni savaş gemilerinin alınmasını tavsiye etmiştir. Ondan sonra gelen Amiral Williams ve Limpus’da özellikle torpidobot alımı konusunda tavsiyelerini yenilemişler, bunların yanında personelin eğitimsizliğinden şikâyet etmişlerdir. Yeni savaş gemisi sipariş edilmesi bir tarafa bırakılırsa personelin içinde bulunduğu verimsiz durum, her üç amiralinde şikâyetinin temel noktasını oluşturuyordu. Abdülhamid döneminde personel ciddi olarak eğitim görmemiş, özellikle donanmada seyrüsefain eğitimine gereken önem verilmemişti. Her üç amiralin de tavsiyeleri doğrultusunda gemi personeli daha ciddi eğitime tabi tutulmuştur. Disiplin işine önem verilmiştir.

Yeni Bir Donanma Kurulmasında Donanma Cemiyeti’nin Katkısı

II. Meşrutiyet döneminde halkın destekleri ile donanmayı güçlendirilmeye çalışılmıştır. Bu cemiyet sayesinde yeni savaş gemileri satın alınmış ve bu sayede daha modern çağın koşullarına uygun ve diğer devletlerle rekabet edebilir bir donanma

(31) Düzcü, *Osmanlı Bahriye Teşkilatında Reform Çabaları*, s.9-19

(32) Yaşar Bedirhan- Figen Atabey, “Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Danışmanlar (1808-1918)”, *Turkish Studies*, volume8/5 spring 2013, s.134-135

oluşturulmuştu. Bu cemiyet İstanbul'da olmak üzere açılmıştır. Doktor Hafız İbrahim, İsmail Hakkı, Başmühendis Haşim, Doktor Petraki Papadapulo Beylerin girişimleriyle 19 Temmuz 1909 (6 Temmuz 1325) tarihinde II. Meşrutiyet'in yeniliklerinden biri olarak Donanma Cemiyeti kurulmuştur.⁽³³⁾ Donanma Cemiyeti'nin Türk ordusuna yaptığı hizmetler çeşitlidir. En dikkat çeken hizmetlerden biride donanma cemiyeti tarafından alınan harp ve nakliye gemileridir.⁽³⁴⁾

İkinci Meşrutiyet dönemi donanmasında milletçe yapılan vatanperverlikler sayesinde donanmanın ihtiyaçları mümkün olan en kısa sürede temin edilmeye çalışılmıştır. Donanma cemiyeti gelirlerine baktığımızda nakdi gelirler, aynı gelirler, yurtdışından yapılan yardımlar olara özetleyebiliriz. Nakdi gelirler mali kaynakların esasını oluşturmakla birlikte toplana yardımlar, mülki ve askeri görevlilerin bağışladıkları maaşlar, maarif, arazi ve temettu vergilerine donanma yararına yapılan zamlardan oluşuyordu. Bunların dışında Sultan İkinci Abdülhamid'in tahttan indirilmesinden sonra mücevherlerine el konulmuş bunların Pariste satılması sonucu 31.414.496.31 kuruş Donanma cemiyetin büyük kaynak sağlamıştır.⁽³⁵⁾

Bu cemiyet Bahriye Nezareti'nin yurt dışından yaptığı satın alımların yanında yeni savaş gemilerinin alınmasında devlete büyük destek olmuştur. Ancak cemiyetin en önemli yanı Osmanlı coğrafyasında teşkilatlanarak halkın yardımlarını cemiyete aktarmaktı. Bunun devlet ve toplum nezdinde anlamı donanmanın milli bir karakter almasıdır. Yani ilk defa Osmanlı donanmasına halk doğrudan katkı sunacaktır. Bu sayede nakliye, torpidobot ve zırhlı muhripler alınacaktır. Halkın paraları ile oluşturulan donanma da ister istemez milli bir karakter kazanacaktır. Alınan gemiler şunlardır:⁽³⁶⁾

Nakliye Gemiler: Mithat Paşa 1900/1911; Reşit Paşa 1900/1911 (İngiltere'den), Giresun 1877/1910 (İngiltere'den)

Torpedo Muhribi: Muavenet-i Milliye 1910/1910, Yedigâr-ı Millet 1910/1910; Nümune-i Hamiyet 1910/1910; Gayret-i Vataniye 1910/1910 (Almanya'dan)

Zırhlı Muhrib: Turgut Reis 1894/1910; Barbaros Hayreddin 1894/1910 (Almanya'dan)

Bu dönemde politik nedenle Almanya İngiltere ve Fransa'dan gemiler ısmarlanmıştır. Alınan gemilerin finansmanı Donanma Cemiyeti tarafından sağlanmıştır. Donanma-yı Osmanlı Muavenet-i Milliye Cemiyeti, Osmanlı donanmasını teşvik amacıyla millet desteğiyle kurulmuştur. 10 Aralık 1909 tarihinde Almanya'ya dört torpedo muhribi sipariş edilmiştir. 18 Nisan 1910 tarihinde sözleşme imzalanmış ilk taksiti 197.475 lira 16 kuruş ödenmiştir. Almanya'ya muavenet-i milliye, yedigâr-ı millet numune-i hamiyet ve gayret-i vataniye isimli dört gemi ısmarlanmıştır. İlk gemi sözleşmeden iki buçuk ay sonra teslim alınırken diğer ısmarlana gemiler 14 ay sonunda teslim alınmış oldu. Gemiler ısmarlanırken bir yandan yardımların toplanması için gemi taksitlerinin za-

(33) Selahattin Özçelik, *Donanma-yı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti*, Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2000. s.11

(34) Özçelik, *Donanma-yı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti*, s.148.

(35) Özçelik, *Donanma-yı Osmani Muavenet-i Milliye Cemiyeti*, s.208.

(36) Bernd Langensiepen, Ahmet Güleriyüz; çev. James Cooper, Renan Mengü. 1828-1923 *Osmanlı Donanması*, İstanbul : Denizler Kitabevi, 2000, s.25-36.

manında ödenmesi milletin vatanperverliğinin dünya kamuoyuna ispatı olacağından milletten yardım beklenmektedir' şeklinde duyurular yapılmıştır. Ismarlanan torpido muhriplerine nakliyesi de dâhil olmak üzere 39.821.936 kuruş 10 para ödenmiştir. Bu torpido muhriplerine ödenen bedel fazla olmakla birlikte bunun sebebi Yunanlılara karşı donanmayı desteklemek ve silahlanma yarışına hız katmak içindir.⁽³⁷⁾

Bu dönemde İngiltere'den de gemi siparişi verilmiştir. Osmanlı devletinde deniz ticareti yabancıların elinde olması sebebiyle nakliye gemilerine ihtiyaç duyuluyordu. Yine Kemal ve Piri Reis gemilerine ise 16.00 İngiliz lirası nakliye gemileri de Donanma Cemiyeti tarafından alınıyordu. Reşit Paşa, Mithat Paşa, Giresun, Kemal Reis ve Piri Reis, İngiltere'ye ismarlanan gemilerdir. Bu gemilerden reşit paşa ve Mithat paşanın toplam bedeli 64.000 İngiliz lirası Giresun 11.000 İngiliz lirası ödenmiştir. Bu gemilerde 1911 yılında Osmanlı hükûmetine teslim edilmiştir. Bu gemilerin kısa sürede teslim edilmesinin sebebi de Donanma Cemiyetinin hızlı bir şekilde para toplanmasından kaynaklanmıştır.⁽³⁸⁾

Donanmayı güçlendirmek için çeşitli gemiler alınmış ancak birinci dünya savaşına girilmesi sebebiyle çeşitli sorunlar yaşanmıştır. Birinci Dünya Savaşı öncesinde Osmanlı İmparatorluğu tarafından İngiltere'ye sipariş edilen iki savaş gemisine el konulması olayında dünyadaki diğer Müslüman milletlerden de tepkiler gecikmemiştir. Bu iki savaş gemisi Reşadiye ve Sultan Osman gemileridir. Halkan toplanan ve hazine tarafından sağlanan paralarla alınan bu gemiler bedelleri peşin olarak ödenmiş ancak Birinci Dünya Savaşının çıkmasıyla birlikte İngiliz donanmasına kendi donanmasında kullanmak üzere Osmanlı devletinin ihtiyacı olmadığı gerekçesiyle el koymuştur.⁽³⁹⁾

İngilizlerin bu olumsuz tutumu sebebiyle gemi teminatına Almanya'dan gemi siparişi verilerek karşılanmıştır. Reşadiye ve Sultan Osman gemileri Reşadiye kruvazörü 1911 yılında İngiltere'ye Vickers firmasına sipariş verilmiş, Sultan Osman ise yine İngiltere'ye 1911 yılında Armstrong firmasına sipariş verilmiştir.⁽⁴⁰⁾

Osmanlı devleti büyük bir donanma yapmaya karar verip İngiltere'den iki drednot sipariş vermesi ve Brezilya için yapılmakta olan Rio de Jenerio Drednot'unu satın alıp bu geminin inşasını kontrol maksadıyla Rusya'yı ve Yunanistan'ı silahlanmaya karşı itmiştir. Osmanlı devletinin sipariş vermiş olduğu drednotların özellikleri şu şekildedir:⁽⁴¹⁾

Reşadiye:23.000 ton, 21 mil sürat ve 10 tane 34'lük,16 tane 15 lik, 4 tane 12 'lik top ve 3 tane su altı tıyubu

Sultan Osman:27.500 ton,22 mil sürat, 14 tane 30,5luk, 20 tane 15 lik top ve 3 tane su altı tıyubu

Fatih:23.500 ton, 22 mil sürat, 10 tane 34'lük, 16 tane 15'lik, 4 tane 7,6'lık top ve 5 tane su altı tıyubu

Bu gemilerin isimlerine bakıldığında özellikle harp gemilerine milli kahramanların

(37) Özçelik, *Muavenet-i Milliye Cemiyeti*, s.152-153.

(38) Özçelik, *Muavenet-i Milliye Cemiyeti*, s.165-166.

(39) Sibel Akgün, "İngiliz yönetiminin ilk Döneminde Bürokratik Grup Olarak Kıbrıslı Müslüman Liderliğin Osmanlı İmparatorluğu ile Olan ilişkileri", *Turkish Studies*, volume 9/4Spring 2014, s.9.

(40) Bernd Langensiepen, Ahmet Gülerüz; *Osmanlı Donanması*, s.123-127.

(41) Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi c.3*, s.262.

veya milli hisleri dile getiren isimlerin verildiğini görüyoruz. Kemal Reis, Barbaros Hayrettin, Turgut Reis, Fatih, Reşadiye, Gayret-i Vatanîye. Ayrıca bunun dışında Girit'te Müslümanlara yapılan zulüm ve katliamı unutmamak için Girit zırhlısı alınmak istenmiştir. Bu gemilerin isimlerinde hep milli kavramı öne çıkarılmıştır.⁽⁴²⁾

Sonuç

II. Meşrutiyet döneminde İngiliz sistemine göre oluşturulan Bahriye Nezareti ve donanma politikası, Babıali'nin merkezi politikaları ile çerçevesini bulmuştur. Bu çerçevede komşu devletlerin tehditkâr tutumlarının Osmanlı donanma politikasını oluşturduğu gerçeğinde hareketle II. Meşrutiyet döneminde daha aktif bir donanma siyaseti meydana getirildiğini söylemek mümkündür.

Babıali donanma siparişlerinde tıpkı II. Abdülhamid dönemi gibi farklı ülkelere siparişler vermiştir. Ancak burada daha önce çıkan Almanya'dır. Bunu ise İttihatçıların Almanya olan irtibatlarında aramak gerekir. Çünkü Osmanlı kara ordusunun paşaları Alman askeri sistemine göre yetişmişlerdi ve şimdi de donanmada Alman gemilerini de görmek istiyorlardı.

II. Meşrutiyet dönemi donanma politikasında öne çıkan en önemli husus, halkın desteği ile donanmayı güçlendirme çabalarıdır. Donanma Cemiyeti bu amaçla kurulmuştur. Bu cemiyet tarafından yapılan gemi siparişleri tamamıyla halkın parasına dayanıyordu. Böylece milli bir donanma kurulması noktasında büyük bir adım atılmış, geleceğin Cumhuriyet donanmasının da temelleri atılmıştır.

Bu dönem donanmasının bir başka özelliği de elde edilen savaş gemileri hem Birinci Dünya Savaşı'nda hem de Milli Mücadele'de kullanılmış, büyük yararlılıklar göstermiştir. Ayrıca bu gemilerin bir kısmı Cumhuriyet dönemi donanmasının da ilk çekirdeğini oluşturması yönüyle, Cumhuriyet dönemi donanmasını kurmuştur.

(42) Özçelik, *Muavenet-i Milliye*, s.151.

19. YÜZYIL İRAN DIŞ TİCARETİNDE OSMANLI LİMANLARININ ROLÜ

KESKİN, Turan*

Antik çağlardan beri bugünkü İran sınırları dâhilinde çeşitli hanedanlıklar tarafından yönetilen birçok büyük imparatorluk kurulmuştur. Bu yapılar kendi toprakları üzerinde siyasi ve askeri hâkimiyet sağlamalarının yanı sıra çevreleriyle çeşitli iktisadi ilişkiler geliştirmişlerdir. Tarihi ipek yolunun önemli bir bölümü bu coğrafyadan geçerek orta ve güney Asya'yı Anadolu ve Mezopotamya üzerinden Avrupa'ya bağlamıştır. Bu bağlantılar, coğrafi keşiflerin sonucunda yeni denizyollarının bulunması ve deniz taşımacılığının öneminin artması ile ikincil plana düşmüşlerdir. Aynı şekilde, ticari malların doğudan-batıya olan akış yönünün batıdan doğuya doğru dönmesi bu tarihi hatlara alternatif yeni rota arayışlarını gündeme getirmiştir. Denizlerle bağlantısı oldukça sınırlı ve dağ şeritleriyle kesilmiş olan kara imparatorluğunu 18. yüzyılın sonunda (1794) ele geçiren Kacar Hanedanı bu dezavantajlı durumla yüz yüze geldi. Bu sebeple, 19. yüzyılda tüm dünyada görülen ticaret patlamasından da kısıtlı ölçülerde faydalanabildi. Yine de aynı yüzyıl içinde özellikle Avrupa devletleri ile ticari bağlantılar kurmak için çeşitli rota alternatiflerinin geliştirilmeye çalışıldığı görülmektedir. Osmanlı Devletinin deniz ve kara içi sulardaki limanları, çeşitli antlaşmalar uyarınca, İran dış ticaretine açıldı ve İranlı tüccarlara kayda değer kolaylıklar sağlandı. Bu çalışmada, en önemli iki hat olarak Trabzon ve Bağdat-Basra limanlarının İran dış ticaretinin 19. yüzyıl boyunca seyrindeki rolüne değinilecektir.

Charles Issawi, çok büyük topraklar üzerinde kurulan İran'ın, diğer “bölge devletleriyle” karşılaştırıldığında, 19. yüzyılda ekonomik ve politik merkezileşmeyi en az sağlayabilen devlet olduğunu belirtir. Aynı şekilde, dünyada çok az devletin, modern ulaşım araçlarına, önemli yerleşim merkezleri denize oldukça uzak, taşıma yapılabilir nehirlerden mahrum ve kısıtlı bir sahil şeridine sahip olan İran kadar ihtiyaç duyduğundan bahseder.⁽¹⁾ Öyle ki, İran'ın Basra Körfezinde dış ticaret faaliyetlerine üs olabilecek modern anlamda ilk limanları 20. yüzyılda petrol ihracatıyla birlikte inşa edilmiştir. İran dış ticaretinin tarihi seyrine bakıldığında, bu durumun belirleyiciliği kolayca anlaşılmaktadır. 17. yüzyıl boyunca ülkenin en önemli ihracat ürünü olan ipeğin iç pazardan arta kalan miktarı Basra Körfezindeki limanlardan dünya pazarlarına ulaştırılıyordu. Osmanlılar ile İranlılar arasındaki uzun süren savaşların nihayete ermesi ile bu rota Osmanlı şehirlerine doğru kaydı. Bağdat, Trabzon, Halep, İzmir ve İstanbul'a doğru yola koyulan kervanlar yine de uzun, tehlikeli ve maliyetli bir yolculuğa katlanıyordu. Bu ticaret örüntüleri 19. yüzyılda Avrupalı devletlerin bölgede ticari faaliyetlerini artırmasıyla değişmeye başladı. Bu yüzyılda dünya ticaretinde oldukça büyük bir paya

* Araş. Gör., Yüzüncü Yıl Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü, turankeskin@gmail.com

(1) Charles Issawi, The Economic History of Iran 1800-1914, s 72, Dr. Charles Issawi, The University of Chicago Press, 1971.

sahip olan Britanya'nın, antik bir rota olan ve İran'ın dış pazarlarla bağlantısını sağlayacak olan Trabzon Tebriz hattını yeniden canlandırmaya başladığı görüldü. Bunun en önemli iki nedeni, İran pazarlarına ve ipeğine daha kısa ve kolay yoldan ulaşabilmek ve Karadeniz ticaretinde pay kapabilmek için İstanbul-Trabzon arasında gemicilik faaliyetleri yürütebilmektir.⁽²⁾ Aynı şekilde, bu antik ticaret hattı, bölgede süren politik ve ekonomik rekabetin içinden geçtiği bir alana dönüşmüştü.

İran ihracat ve ithalatının Trabzon limanı üzerinden gerçekleştirilmesi, Karadeniz'deki Osmanlı hegemonyasının çözülmeye başlamasıyla örtüşmektedir. "1774 yılında imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması Osmanlıların Karadeniz'de denizcilik ve ticaret yapma tekeline bir son verdi. Üstelik Ruslara verilen bazı ayrıcalıklar daha sonra diğer Avrupalı devletlere de sağlanmıştı. Karadeniz'in Avrupalı devletlerin ticari filolarına açılması, İran ve batı arasındaki eski ticaret yolunu yeniden canlandırdı ve Trabzon bu güzergâhta önemli bir limana dönüştü. Eskiden Tebriz'den İstanbul'a kervanlarla taşınan İran ipeği artık Trabzon limanına taşınmaya başladı."⁽³⁾ Britanya 1798 yılında Karadeniz'de serbest ticaret imtiyazı edindikten kısa bir süre sonra, yani 1812 yılında, Sir Gore Ouseley Doğu Hindistan Şirketine, Gilan ipeğinin Buşır (Basra Körfezinden) yerine Trabzon'dan gemilere yüklenmesi durumunda kara nakliyat maliyetinin ipeğin toplam maliyetindeki yüzde 2,5'luk payının yüzde 1'e düşeceğini belirlemiştir.⁽⁴⁾ Tebriz-Trabzon hattının çok anlamlı görülmemeyen bu maliyet hesabı üzerinden canlandırılmaya çalışıldığını düşünmek, bu hinterlandta yürüyen politik rekabeti görmezden gelmemize yol açacaktır. Trabzon limanı hâlihazırda özellikle Karadeniz'e kıyısı olan önemli yerleşim yerleriyle yapılan ticarete bir üs işlevi görmektedir. Fakat daha sonraları yapılan iyileştirmeler ve büyütme çalışmalarına kadar limanın maddi kapasitesi oldukça sınırlıydı. 1819'da bölgeyi ziyaret eden Dearnborn adlı seyyah Trabzon'un İran'ın özellikle kuzeybatısındaki şehirler ile önemli ticari bağlantıları olduğundan bahseder. Buradan İstanbul, Odessa, Kırım ve Taganrog limanlarına ihraç edilen ürünler incir ve benzeri kuru meyveler, pekmez, şarap, abanoz ve bazı mobilya ağaçları, bakır, İran ipek ve halıları, safran, değerli taşlar vs'dir. İthal edilen ürünlerin ise Avrupa'nın işlenmiş maddeleri, Rus demir ve çeşitli ürünleri olduğunu belirtir.⁽⁵⁾ Tablo 1'den de görülebileceği gibi Trabzon limanındaki faaliyetler 19. yüzyıl boyunca, diğer limanlara paralel olarak, sürekli bir artış seyri içinde olmuştur.

(2) Charles Issawi, The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route, International Journal of Middle East Studies, Vol 1, No 1, Jan 1970, s 18.

(3) A. Üner Turgay, Trabzon, Review (Fernand Braudel Center), Vol. 16, No. 4, Port-Cities of the Eastern Mediterranean 1800-1914 (Güz, 1993), s. 438.

(4) FO 60/7 aktaran Charles Issawi, The Economic History of Iran, 1800-1914, ss. 92-93.

(5) Henry A. S Dearborn, Commerce and Navigation of the Black Sea, Vol I, 1819, s 220.

Tablo 1: Ortadoğu'daki Bazı Limanlara Uğrayan Gemilerin Toplam Tonajları (bin ton olarak)

	1830	1860	1890	1913
İskenderiye	140	1.250	1.500	3.500
Cezayir Şehri	20	-	1.400	9.700
Basra	10	-	100	400
Beyrut	40	400	600	1.700
İstanbul*	-	-	800	4.000
İzmir	100	600	1.600	2.200
Fas Şehri	25	100	-	500**
Trabzon	15	120	500	
Tunus Şehri	20	-	400	1.400***

Kaynak: Charles Issawi, The Economic History of the Middle East 1800-1914, s 48

* : İstanbul Boğazından geçiş yapan gemiler hariç ** : Sadece Casablanca ***: 1922 senesi

1829 Edirne Antlaşması ile Osmanlıların boğazlar ve Karadeniz'deki kontrolü Rusya ve daha sonra Avrupalı devletler lehine değişmeye devam etti. Osmanlı Devletinin boğazlar ve Karadeniz'deki kontrolünü kaldıran bu anlaşma ile Trabzon limanının ithalat ve ihracatı hacim olarak yaklaşık 5 katına çıktı.⁽⁶⁾ Bunda şüphesiz Karadeniz'de 1830'ların ortasında ilk buharlı gemilerin İstanbul-Trabzon hattında işlemeye başlamasının katkısı büyüktür. Aynı şekilde, ilk kez bir Britanya buharlısı İstanbul-Samsun-Trabzon hattında 1836 yılında işlemeye başladı. Bunu 1837 yılında kurulan bir Osmanlı buharlı gemi hattı izledi ve devamında Avusturya, Fransız ve Rus bandıralı buharlılar da Karadeniz sularında taşımacılık hizmeti sunmaya başladı. Böylece, Osmanlı gemilerinin taşıma üstünlüğü 1840'lı yıllarda tamamen Avrupalı şirketlere geçti. 19. yüzyılın ikinci yarısında, özellikle Kırım Savaşı'nın Rus limanları üzerindeki olumsuz etkisiyle, Avrupa mamulleri Trabzon limanına daha çok gelmeye başladı. Bu mamullerin önemli bir kesimi, %70 kadarı, İran transit ticaretine aitti. İran'a gönderilen ürünlerin ortalama % 90'ı işlenmiş Britanya menşeli, bunların da büyük bir kesimini pamuklu dokumalar oluşturuyordu, işlenmiş ürünlerdi.⁽⁷⁾ 1830'ların başında Trabzon transit ticaret uğrağı olmaya başladığı yıllarda İranlı ve Osmanlı tebaası tüccarlar yine de çoğunlukla İstanbul'a gidip-gelmeyi tercih ediyordu. İlerleyen yıllarda Trabzon transit ticaretinin İstanbul veya diğer limanlara göre daha kârlı olduğunu gören İranlı tüccarlar burada acenteler kurmaya başladılar. Bunu daha sonra Avusturyalıların, İngilizlerin, Rusların ve Fransızların açtığı ticarethaneler izledi.⁽⁸⁾

Bu yıllarda Trabzon-Tebriz hattı Britanya'nın İran ihracatını gerçekleştirdiği en önemli rota haline geldi. İran'ın ihracatının ise oldukça küçük bir bölümü Britanya'ya

(6) Üner, s 441.

(7) Üner, s 447-448.

(8) Özgür Yılmaz, 19. Yüzyılda Fransız Ticareti ve Yatırımları, Karadeniz İncelemeleri Dergisi, Yıl 8, Sayı 15, Güz 2013, ss. 39-76, ss 50-52.

gitmekteydi. 1860'lı yıllarda Karadeniz'de işleyen buharlı gemi sayısındaki kayda değer artış ile taşıma maliyetleri azalmış ve Trabzon limanının dış ticaret hacmi önemli bir artış göstermişti. Bu yıllarda İran dış ticareti için Trabzon-Tebriz hattı hala alternatifsiz görünmekteydi. Fakat 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılıp Akdeniz'i güney sularına daha yakın hale getirmesinden sonra Basra Körfezindeki limanlar öne çıkmaya başladı. Bunu takiben 1870'li yıllarda Rusya'nın Poti-Tiflis arasında demiryolu inşa etmesi İran transit ticaretini Rusya'nın Kafkaslardaki limanlarına doğru kaydırmıştı. Tablo 2'den de görülebileceği gibi, Trabzon limanındaki ticari hareketlilikte İran'ın payı 19. yüzyılın üçüncü çeyreğine kadar görece büyük artışlar kaydetmiştir. Daha sonra, Süveyş Kanalı'nın Basra-Bağdat hattı üzerindeki olumlu etkisi görülmeye başlamış ve ticari akışın bir bölümü güneye kaymıştır.

19. yüzyılda Trabzon limanındaki ticari büyüme, limana giriş yapan gemi trafiğinden de izlenebilir. 1837 yılında limana giren gemi sayısı 131 taşıdıkları yük miktarı ise 22.000 ton kadardı. 1860'ta bu rakam 275 gemiyle 120.000 tona, 1870'te 296 buharlı ve 56 yelkenli gemiyle 231.000 tona çıkmıştı. 1890'larda Trabzon limanına uğrayan 10 farklı hatta ait 571 buharlı gemiyle 530.000 tonluk bir taşıma gerçekleşmişti. Nihayet 20. yüzyıl başında limana uğrayan 487 buharlı ve sayısız yelkenliyle yaklaşık 580.000 tonluk bir hacme ulaşılmıştı.⁽⁹⁾ 19. yüzyılın son çeyreğine gelindiğinde

Tablo 2: Trabzon limanı ticaret rakamları ve İran'ın payı (milyon frank)

Yıl	İthalat			İhracat		
	Toplam	İran'a Giden	İran'ın Payı (%)	Toplam	İran'dan Gelen	İran'ın Payı (%)
1843	43,3	25,2	58,2	36,8	6,3	17,1
1850	71,0	47,9	67,4	66,5	9,6	14,4
1861	84,2	36	42,8	76,2	25	32,8
1868	59,3	18,8	31,8	103,2	10,1	9,7
1875	40,4	20,4	50,5	42,3	7,4	17,5
1880	31,4	25,3	80,5	39,6	2,7	6,8
1886	38,2	19,6	51,3	13,1	6,5	49,6
1890	34,6	16,6	47,9	17,5	7,8	44,6
1895	35,4	17,1	48,3	16,1	5,3	32,9
1900	33,1	10,1	30,5	19,4	5,6	28,8

Kaynak: Charles Issawi, The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route

Trabzon-Tebriz hattı güneyde Süveyş Kanalı'nın açılması ve kuzeyde de Rusların limanlarını İran'ın kuzeyine kadar demiryolları ile bağlamasından ötürü tehdit altın-

(9) Issawi, The Tabriz-Trabzon Trade, ss. 18-27, s. 21.

daydı. Üstelik yolların ve diğer altyapı unsurlarının uygunsuz hali ticareti oldukça kötü etkiliyordu. Fakat Rusya 1881 yılında, kendi sanayicilerinin baskıları sonucu İran'a ihraç edilen mallar için uyguladığı serbest ticaret uygulamasını yürürlükten kaldırdı. Aynı yıl Rusya üzerinden transit olarak İran'a ihraç edilen Avrupa menşeli malların tutarı Rus mallarının iki katından fazlaydı. Transit ticarete getirilen vergiler etkisini hemen gösterdi ve 1883 yılında Rusya ve Kafkaslar üzerinden İran'a ihraç edilen mal miktarında çok büyük bir düşüş gerçekleşti. Bu Trabzon-Tebriz hattının geçici olarak yeniden canlanması anlamına gelecekti.⁽¹⁰⁾

Süveyş Kanalı 1869 yılında açıldığında, kısa süre içerisinde doğu-batı ticaret hatlarının en yoğun kullanılan rotası haline geldi. Büyük tonajlı buharlı gemiler artık Ümit Burnunu dolaşmak zorunda kalmadıkları için taşıma kapasitelerini de önemli ölçüde arttırmışlardı. Fakat daha öncesinde, Britanya'nın Hindistan'a ulaşmak için alternatif rota arayışları çerçevesinde Fırat ve Dicle Nehirlerinde gemi taşımacılığı gündeme gelmişti. Aslında, Bombay-Londra hattı, okyanuslar üzerinden kesintisiz bir şekilde birbirine bağlıydı fakat bu hattın çeşitli sebeplerle etkin olmadığı düşünülmekteydi. İngilizler, Fırat yolu ihtimallerine 18. yüzyılın sonlarında da ilgi duymaktaydı. İngiltere'nin Osmanlı büyükelçisi Sir Robert Ainslie Hindistan'a giden bu kısa yol için Dış İşleri'ne (Foreign Office) bir öneride bulunmuş ve iki memurunu Mezopotamya ve Bağdat üzerinden Bombay'a göndermişti. Fakat bu rota Mısır'ın 1798-1801 arasındaki Fransız işgaline kadar kullanılmamış ve tali olarak kalmıştı. Bu fikir, Napolyon Savaşlarının sona ermesinden sonra 1830'lu yıllara kadar rafa kaldırılmıştı.⁽¹¹⁾ Fırat havzasının, Hindistan'a giden alternatif ve kısa bir yol olarak önemi daha sonraki Bağdat demiryolu tartışmalarında da ön plana çıkmıştır. Üstelik her ne kadar Süveyş Kanalı 1869 yılından beri etkin ve kısa bir rota sunuyorsa da Britanya Hükümeti, tek başına bu kanalı sonuçta bir Fransız girişimi olmasından ve üstelik düşman herhangi bir gücün birkaç gemi batırarak geçişi engelleyebilecek olmasından ötürü güvenilir bulmuyordu. Ayrıca Fırat havzasında sağlanacak etkin bir ulaşım ağı bölgenin ticari potansiyelini İngilizlerin önüne sermesinin yanı sıra Rusya'nın bölgeye nüfuz etmesinin önünde bir engel olacaktı.⁽¹²⁾

Lynch kardeşler 1861 yılında Lynch Şirketi diye bilinen "The Euphrates and Tigris Steam Navigation Company"i kurmak için Osmanlı otoriteleri ile görüşüp 1834'te verilen dolaşım hakkını yenilemişlerdi.⁽¹³⁾ 1860 yılında Lynch kardeşler, iki nehirde ticari taşımacılık yapmak ve Basra-Bağdat arasında posta servisi düzenlemek için başvuruda bulundu. Bab-ı Âli gemicilik hakkını, nehir vergilerini ödemek ve bayrak taşımak şartıyla kabul etti. Fırat ve Dicle Gemicilik Şirketi (The Euphrates and Tigris Steam Navigation Company) 25 Nisan 1861'de adedi 50 £ olan 300 hissedenden oluşan 15.000 £'luk bir sermaye ile kuruldu.⁽¹⁴⁾ Şirketin 1880'li yıllarda Basra-Bağdat hattında işleyen "Halife",

(10) Issawi, a.g.e., ss. 23-24.

(11) North American Review, "Three New Routes to India", Vol 83, No 1, (July 1856), s. 147

(12) Zaki Saleh, Mesopotamia, 1600-1914, Bağdat: Al Ma'aref Press, 1957, s. 164-165.

(13) John S. Guest, The Euphrates Expedition, London: 1992, s 155.

(14) Charles Issawi, The Economic History of Middle East 1800-1914, Chicago: The University of Toronto

“Mecidiye” ve “Blosse Lynch” isminde 3 adet buharlı gemisi bulunmaktaydı.⁽¹⁵⁾

Bu arada nehirler üzerindeki ticari potansiyeli fark eden ve kara içi sularında fiziki hâkimiyetini yitirmek istemeyen Osmanlı otoriteleri de nehir gemiciliğine el atacaktı. İlk olarak yerel çapta otoritelerin ilgisini çeken bu durum daha sonra Babı-âli’nin olaya doğrudan müdahil olmasına kadar gidecekti. Osmanlı otoriteleri nehirler üzerinden bölge ticaretinde önemli bir aktör olmayı ve aynı zamanda bu ulaşım olanağının sağladığı kolaylıklarla bölge aşiretleri üzerindeki egemenliğini garantiye almayı planlıyordu. Lynch Şirketi gibi gemicilik deneyimi hayli yüksek özel bir teşebbüsle rekabet edebilmek için yarım asırlık süren bir çabaya girişmişlerdi. İlk olarak 1856 yılında Bağdat Valisi Reşit Paşa Belçika’dan iki adet modern buharlı gemi siparişi etmiş ve Bağdat’ta buharlı gemilerin bakımı için bir tamirhane kurdurmuştu. Bağdat Valisi Namık Paşa Lynch şirketinin kurulmasına istinaden nehirler üzerinde işleyecek “Umman-i Osmani” şirketini kurdu ve 3 ayrı gemi siparişi daha verdi.⁽¹⁶⁾ Midhat Paşa zamanında şirketin toplam 16 adet açık denizlerde ve nehirlerde faaliyet gösteren gemisi bulunmaktaydı.⁽¹⁷⁾

Avrupa limanlarından çıkan büyük tonajlı gemiler Basra Körfezine geliyordu. Ticari emtialar çeşitli vasıtalarla Basra Limanına taşınıyor ve buradan da nehir gemileri aracılığıyla, akıntı yönünün tersine, Bağdat’a doğru hareket ediyordu. Mezopotamya Ovasının mahsulleri aynı şekilde akıntı yönünde Basra’ya taşınıp, buradan Avrupa’ya ve Hindistan’a gidecek gemilere aktarılıyordu. “1900’lü yılların başında Basra Körfezinde faal olarak işleyen 8 buharlı gemi hattı mevcuttu. Yine 20. yüzyıl başında Basra tek başına körfez ticaretinin yaklaşık yüzde 32’sini gerçekleştiriyordu, bunu sırasıyla yüzde 24 ile Buşir, yüzde 6’sını Bender Abbas ve 4,5 ile Muhammara izliyordu”.⁽¹⁸⁾

İran’a ait ticari emtialar kervanlar vasıtasıyla Bağdat’tan yola çıktıktan sonra 520 mil (yaklaşık 830 km) yolu Kasr-ı Şirin ve Kirmanşah üzerinden kat ederek 35 günde Tahran’a varıyordu. Bu hat Britanyalıların baskısı ile güneyde Karun Nehri 1888 yılında ticari taşımacılığa açılana dek yoğun bir şekilde kullanıldı. Sonrasında bir kısım faaliyet Ahvaz-İsfahan hattına kaydı.⁽¹⁹⁾ Aynı şekilde, Bağdat’tan yola çıkan kervanlar, Khanikin sınır kasabasından geçerek Kirmanşah ve Hemedan üzerinden de Tahran’a ulaşıyordu. Kirmanşah ve Hemedan da kendi bölgelerindeki önemli dağıtım merkezlerindendi. Bağdat’tan bir yıl içinde yaklaşık 20-25 bin katır transit kervan ticareti için kullanılıyordu. Yükleri İran’a doğru temel olarak Manchester kumaşları, diğer pamuklu giysiler, ilaçlar, baharatlar, çay, şeker vs. idi. İran’dan dönerken de yün, pamuk, kilim, afyon ve kuru meyveler getiriyorlardı. Bu transit ticaret Bağdat dış ticaretinin dörtte birine denk geliyordu.⁽²⁰⁾

Elimizde bu hat üzerinden İran’a ve İran’dan taşınan malların niceliğine dair net

Press, 1966, s. 147-148.

(15) Saleh, s. 189.

(16) Yaşar Yücel, “Midhat Paşa’nın Bağdat Vilayesindeki Alt Yapı Yatırımları”, Uluslararası Midhat Paşa Semineri, Edirne, 8-10 Mayıs 1984, s. 177.

(17) İlhan Ekinci, Fırat ve Dicle’de Osmanlı-İngiliz Rekabeti, Ankara: Asil Yayıncılık, 2007, s. 373

(18) Charles Issawi, The Fertile Crescent 1800-1914, New York: Oxford University Press, 1988, s. 260.

(19) Issawi, The Economic History of Iran, s. 157.

(20) George N. Curzon, Persia and Persian Question, London, 1892, ss 576-78.

veriler bulunmasa da çeşitli anlatılarda Bağdat'taki hareketlilikten bahsedilmektedir. Aynı şekilde, nehir üzerinde işleyen gemilerin kapasitesi buradaki hareketlilik için eksik kalınca Bağdat'ta emtia depoları kurulmaya başlamıştır. Tablo 3'te Osmanlı limanlarının nispi önemine dair verilere bakıldığında Bağdat ve Trabzon'un birbirine yakın görece önemleri dikkat çekmektedir. Bu iki liman İran dış ticaretinin Batı ile kurduğu irtibatın çıkış noktaları konumundaydılar.

Tablo 3: 1907 yılı itibarıyla Osmanlı Limanlarının Nispi Önemleri

Liman	Toplam Ticaretin Yüzdesi
İstanbul	33
İzmir	17
Beyrut	11
Selanik	11
Trabzon	7
Bağdat	6
İskenderiye	5
Edirne (Dedeoğaç Üzerinden)	4
Yanya (Preveze)	2
Hicaz	1
Yemen	1

Kaynak: Donald Quataert, "The Age of Reforms", An Economic and Social History of the Ottoman Empire Vol II, s. 831.

Sonuç olarak, tüm dünyada 19. yüzyılda dış ticaret hacminde büyük bir patlama olduğu ve bu ticaretin gemi taşımacılığı ile gerçekleştirildiği bilinen bir olgudur. Kacar Hanedanı yönetimindeki İran Devleti coğrafi konumu itibarıyla bu ticari canlanma hamlesinden oldukça kısıtlı ölçeklerde faydalanabilmiştir. Yine de Osmanlı Devleti ile karşılıklı imzalanan antlaşmalar ile Batı pazarlarına ulaşmak üzere, yeni rotalar geliştirilmiştir. Trabzon ve Bağdat-Basra limanlarının bu çerçevede İran dış ticaretinin gerçekleştirilmesinde önemli bir rolü olmuştur. Karadeniz'in 19. yüzyılda diğer ülkelerin gemilerine açılması ile Trabzon limanı Anadolu kentlerini olduğu kadar İran'ın önemli tarihi merkezlerini de Avrupa pazarlarına bağlamıştır. İran ticari emtiası transit olarak Trabzon-Tebriz hattında kervanlarla taşınmıştır. Aynı şekilde, Süveyş Kanalı'nın 1869 yılında açılması Basra Körfezini bir bütün olarak Avrupa'ya yakınlaştırmıştır. Basra-Bağdat arasında yüzyılın ikinci yarısında başlayan ticari taşımacılık, İran'ın güneyindeki şehirleri Körfez'e bağlamıştır. Bağdat-Tahrân arasında işleyen kervanlar bazı önemli merkezlere de uğrayarak transit ticari emtiaları aktarmıştır.

MARMARA DENİZİ TARİHİ HARİTALARI VE PORTOLANLARI

KOCA, Yasemin NEMLIOĞLU*

Giriş

Dünyada bir ülke sınırları içindeki tek deniz olan Marmara Denizi, denizciliğe elverişli oşinografik ve klimatolojik yapısı, körfezleri, limanları, yerleşim alanları ile dünya coğrafyasının odağındadır ve jeopolitik ve jeoekonomik konumuyla tarih boyunca devletlerin ve milletlerin ilgisini çekmiştir. Her dönemde yoğun deniz trafiğiyle, deniz ticaretinin ana hatları üzerindeki İstanbul ve Çanakkale Boğazları'yla sınırlanan deniz, tüm iç denizler içinde ayrı bir öneme sahiptir. Marmara Denizi, hukuksal olarak iç sular rejimine tabi olmasına rağmen, iki açık denizi Karadeniz ile Ege Denizi'ni birbirine bağladığı için uluslararası bir suyoludur. Denizin K-G doğrultusunda en geniş yeri 80 km., B-D doğrultusunda en geniş yeri 280 km.dir. Yaklaşık yüzölçümü 11.350 km², toplam su hacmi 3.377 km³ ve kıyı şeridi 1.000 km. den fazladır. En derin yeri -1.390 m. olan Marmara Denizi'nde genel olarak normal deniz ve okyanuslardaki dairesel tür yerine, D-B yönünde, Boğazlar'da ise birbirine ters Akdeniz-Karadeniz çift yönlü akıntı sistemi görülür.⁽¹⁾ Denizin yüzeyi Karadeniz kökenli, dibi ise Ege-Akdeniz kökenli tuz, sıcaklık ve oksijen oranı bakımından farklı su kütlerinden oluşur. M.Ö. 4000 yıllarında küresel deniz seviyesinin yükselerek bugünkü düzeyine ulaşmasıyla Marmara Denizi'nin kapladığı alan genişlemiş, daha önce akarsuların kıyı kesiminde oluşturduğu vadiler sular altında kalarak tektonik çukurların dolmasıyla körfezler oluşmuştur.⁽²⁾ İzmit, Gemlik, Bandırma ve Erdek Körfezleri bu oluşum içindeki geniş su alanlarıdır. Prens ve Marmara Adaları ise denizin takımadalarını oluştururlar. Kıta sahanlığının genişliği, adalar ve körfezler yönünden zenginliği, sularının sıcaklığı ve tuzluluğu gibi oşinografik özellikleri açısından benzersiz bir iç denizdir. Akdeniz makrokliması altında farklı mikroklima alanlarının görüldüğü bölgede, K (yıldız) ve KD (poyraz) yönlü rüzgarlar egemendir. Çevresi yerleşime ve şehirleşmeye uygun alçak ova ve platolarla çevrilidir. Geçmişte iç turizm bakımından da önemli ekonomik potansiyele sahip olan Marmara Denizi, 1960'lı yıllar itibariyle özellikle İzmit, Gemlik ve Bandırma Körfezleri çevresinde artan şehirleşme ve sanayileşmeyle giderek kirlenmeye başlamış, sularında oksijen miktarı azalmış, canlı yaşamı önemli ölçüde zarar görmüştür.

Deniz "Marmara" adını, yunanca kökenli marmaron-μάρμαρον sözcüğünden almakla birlikte, tarihi kaynaklarda Marmaros, Marmora, Propontis, Propontidos olarak geçmektedir. Marmara Denizi çevresindeki ilk yerleşimler M.Ö. 6000 yıllarında Bursa yakınlarında görülmektedir.⁽³⁾ Daha sonraki dönemlerde Traklar ve Yunanlar tarafından ele

*Yrd. Doç. Dr., Kocaeli Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Kocaeli-Türkiye, y.nemlioglukocaocaedi.edu.tr

(1) *Bilimsel Açısından Marmara Denizi*, Editör: M. Levent Artüz, Türkiye Barolar Birliği Yayınları: 119/2, Ankara, 2007, s. 10.

(2) Ahmet Ardel ve Halil İnandık, "Marmara Denizi'nin Teşekkül ve Tekamülü", *Türk Coğrafya Dergisi*, XIII, Sayı:17, Ankara, 1957, s. 1-19.

(3) Jacob Roodenberg, "İlpinar Höyük Kazıları", *XI. Kazı Sonuçları Toplantısı I*, TC. Kültür

geçirilen bölgeye, Pontus (Karadeniz) girişi veya Pontus önu anlamına gelen “Propontis” denilmeye başlamıştır. Propontis adının geçtiği ilk kaynaklara bakıldığında Yunan yazar Aiskhulos’un (M.Ö. 525-456) “Persai” adlı eseri görülmektedir.⁽⁴⁾ Pseudo-Skylax (M.Ö. 6.yy.?) “Periplous”⁽⁵⁾ adlı eserinde Marmara Denizi kıyısındaki şehirlerin ve limanların tarihi, coğrafyası, kültürü ve halkları hakkında kısa bilgiler vermektedir.⁽⁶⁾ M.Ö. 5.yy.a kadar, Yunan kolonilerinin egemenliğinde olan Marmara Denizi, Yunanistan seferinde Pers Kralı I. Xerxes’in (M.Ö. 519-465) Trakya’ya geçişiyle Persler’in egemenliğine girdi. Herodotus (M.Ö. 484-425) “Historia” adlı eserinde Pers Kralı I. Darius’un İskit seferine çıkışını anlattığı bölümde Marmara Denizi’nin genişliğini 500 stadion⁽⁷⁾, uzunluğunu 1400 stadion olarak vermektedir.⁽⁸⁾ Daha sonraki dönemde ise Yunan birliğini sağlayan Makedonya kralı III. Aleksandros (M.Ö. 356-323) büyük doğu seferinde Marmara Denizi’ni kullandı ve denizin Asya-Avrupa arasındaki jeopolitik önemi giderek artmaya başladı. M.Ö. 2. yy.da bölgeye Romalılar egemen oldu ve Roma İmparatorluğu’nun ikiye ayrılmasıyla (M.S. 395) Marmara Denizi, Doğu Roma-Bizans İmparatorluğu’nun bir iç denizi haline geldi. Bu dönemde Amasyalı Strabon (M.Ö. 64-M.S. 24) “Geografika” adlı eserinde Marmara Denizi kıyılarındaki yerleşimleri, ticareti, halkları ayrıntılı bir şekilde açıklamaktadır.⁽⁹⁾ Klaudios Ptolemaios (M.S. 100-170), “Geographiki Hyphegesis” adlı eserinde Marmara Denizi’ni açıklayarak çevresindeki yerleşimlerin koordinatlarını vermektedir.⁽¹⁰⁾ Yunan coğrafyacılar Agatimeros (M.Ö. 3.yy.?)⁽¹¹⁾, Polybios (M.Ö. 200-118)⁽¹²⁾ ve Romalı yazar Gaius Plinius Secundus (Yaşlı Pliny, M.S. 23-79)⁽¹³⁾ Marmara Denizi’nin oluşumu, kıyıları ve tarihi hakkında eserlerinde bilgiler vermektedirler.

Tarihi, askeri ve jeopolitik açıdan yönetimleri kara egemenliği stratejisine dayalı olan Türk Devletleri’nin, bölgesel dinamikleri kavrayarak deniz gücünü oluşturmaları yolunda en önemli açılımları, Marmara Denizi ve Boğazlar’ın ele geçirilmesiyle gerçekleşmiştir.

Bakanlığı, Ankara Üniversitesi Yayınları, Ankara, 1990, s. 99-101.

(4) Aiskhulos, *Persai*, 876.;Christopher Collard, *Aeschylus:Persians and Other Plays*,Oxford University Press,New York,2008.

(5) Periplous-Periptori Antik Çağ’da denizcilerin tuttuğu seyir defterleridir.

(6) Graham Shipley, *Pseudo-Skylax’s Periplous: The Circumnavigation of the Inhabited World*, Bristol Phoenix Press, Exeter, 2011.

(7) 1 Stadion = 184,9 m.

(8) Herodotos, *Historia-Herodot Tarihi*, Çev: Müntekim Ökmen, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2002, s. 4:85, 5:122.

(9) Strabon, *Geographika-Antik Anadolu Coğrafyası*, Çev:Adnan Pekman, Arkeoloji ve Sanat Yayınları,İstanbul,2000, XII-XII.

(10) http://penelope.uchicago.edu/Thayer/E/Gazetteer/Periods/Roman/_Texts/Ptolemy/home.html#Text

(11) Aubrey Diller, “Agathemerus, Sketch of Geography”, *Greek, Roman, and Byzantine studies*, Duke University, Vol:16, No:1, Chicago, 1975, p. 59-76.

(12) Polybios, *Historia*, Trans: Evelyn S. Shuckburgh, Macmillan, New York, 1889, Reprint Bloomington, 1962, p. 4:39.

(13) Pliny the Elder, *The Natural History*, Trans: John Bostock, Red Lion Court, London, 1855, p. 4:24, 5:40.

Devlet yönetimindeki bu anlayış değişikliği Selçuklu Devleti'nin batıya ilerleyişiyle Kutalmışoğlu Süleyman Şah'ın (?-1086) Nikaia'yı (İznik) alarak başkent yapması (1075-1080) ve Kios'un (Gemlik) alınmasıyla (1087) ilk Türk tersanesinin kurulması bu siyasetin işlerlik kazanmasının ilk adımlarıdır. Sonrasında Osmanlılar'ın kuruluş yılları itibariyle Marmara Denizi kıyılarına yönelmeleri ve Bizans topraklarının fethine dayalı genişleme siyasetiyle kısa sürede denizin çevresindeki alanlar devlet topraklarına katılmıştır. Gazi Süleyman Paşa'nın (1300? - 1360?) Tzympe Kalesi'ni (Çimpe, Umurbeyli) alışı ve Osmanlılar'ın Trakya'ya yerleşmesiyle Çanakkale Boğazı; Sultan II. Mehmed'in (1432-1481) Konstantinopolis'i fethiyle (1453) İstanbul Boğazı Osmanlılar tarafından kontrol edilmeye başladı. Boğazlar'ın kontrolü Karadeniz ve Marmara Denizi'nin Osmanlılar için bir iç deniz olmasını sağlarken ticari, siyasi ve idari olarak önemini arttırdı. Devletin 3 kıtada genişlemesiyle dünya ticaretinin ve ekonomisinin de başkenti haline gelen İstanbul için Marmara Denizi kabotaj alanı oldu. Bununla birlikte Karadeniz, Marmara Denizi ve Ege Denizi'nin uluslararası ticarete kapanması bölgedeki diğer devletler için sorun yaratmaya başladı. 18-19. yy. itibariyle ise Rusya'nın Türk Boğazları üzerinden sıcak denizlere inme siyaseti, İngiliz ve Fransızlar'ın deniz ticaretinde elde ettikleri kapitülasyonlar, diğer Avrupalı devletlerin Osmanlı Devleti'nin zayıf durumundan yararlanma amaçları doğrultusunda Türk Boğazları ve Marmara Denizi dikkat çeken bir alan haline geldi. 1774 yılında imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması'yla önce Rusya, sonra diğer Avrupa devletleri Karadeniz ve Marmara Denizi'nde ticaret ve Boğazlar'dan geçiş hakkı kazandı, 1841 yılında imzalanan Boğazlar Sözleşmesiyle ise uluslararası kamuoyunda “Boğazlar Sorunu” ortaya çıktı.⁽¹⁴⁾ Osmanlı Devleti “Küçük Kabotaj” hakkını savunarak 1894 yılında Marmara Denizi'ni, yabancıların ticaretine kapatmaya çalıştı ve I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla Osmanlı hükümeti kapitülasyonların kaldırıldığını ilan etti.⁽¹⁵⁾ Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin kurulması ve 1926 yılında kabul edilen Kabotaj Kanunu'yla⁽¹⁶⁾, denizcilik faaliyetleri resmen Türk vatandaşlarına geçti. 1936 yılında imzalanan Montrö Sözleşmesi⁽¹⁷⁾ ile Türk Boğazları ve Marmara Denizi'nde Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin egemenlik hakları kabul edilirken, yaklaşık 300 yıldır süren “Boğazlar Sorunu” çözüme bağlandı.

Marmara Deniziyle ilgili tarihsel çalışmalara bakıldığında denizin adının ve kullanımının değişimi görülmektedir. İspanyol elçisi Ruy Gonzáles de Clavijo (?-1412), İstanbul'a gelirken geçtiği Marmara Denizi'nden “Marmora” olarak bahseder, yörede Ceneviz ve Venedikliler'in deniz ticaretindeki etkinliklerini, Türkler'in gümrük vergisi aldıklarını açıklar.⁽¹⁸⁾ Fransız doktor, zoolog ve botanikçi Pierre Belon (1517-1564), 1547 yılında geldiği Türkiye'deki izlenimlerini aktardığı eserinde “Marmora ve Propontide”

(14) Cemal Tukin, *Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi*, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1947.

(15) Dz.K.K. Arşivi Defter No: 676-R.13 Eylül 1330/M. 26 Eylül 1914. Meclis-i Bahriye kabotaj uygulamalarına ait kayıt.

(16) 19 Nisan 1926 tarihli 815 sayılı kanun, Resmi Gazete No:359, 29 Nisan 1926. Düstur III.Tertip, C.7, s.759.

(17) 31 Temmuz 1936 tarihli 3056 sayılı kanun, Resmi Gazete, No: 3374, 5 Ağustos 1936. Düstur V.Tertip, C.17.

(18) Ruy Gonzáles de Clavijo, *La Embajada A Tamorlán*, Madrid, 1406(Orijinal Eser); *Timur Devrinde Kadis'ten Semerkand'a Seyahat*, İstanbul, 2007, s. 52-57.

olarak adlandırdığı Marmara Denizi'ndeki bitki ve su ürünlerini ayrıntılı açıklar.⁽¹⁹⁾ Evliya Çelebi (1611-1682) "Seyahatname" adlı eserinde Marmara Denizi'nin kıyıları ve adaları hakkında önemli bilgiler verir.⁽²⁰⁾ Aynı dönemde 1656 yılında Osmanlı topraklarına gelen Fransız gezgin Jean de Thevenot (1633-1677) Marmara Denizi'nden "Propontide" olarak bahseder⁽²¹⁾, Joseph Pitton de Tournefort (1656-1708) ise gezilerini anlattığı kitabının çeşitli bölümlerinde "Propontide ve Mer de Marmara" olarak adlandırdığı Marmara Denizi'nin coğrafyası, tarihi, oluşumu ve kıyılarındaki limanları tanıtır, çizimlerini yapar.⁽²²⁾ Fransız ressam ve gezgin Guillaume Joseph Grelot (1630-1680), uzun yıllar kaldığı Türkiye'yi anlattığı ve çizimlerini yaptığı eserinde "Propontide ve Marmara" olarak bahsettiği Marmara Denizi'nin koordinatlarını K 38° - K 41°/D 55° - D 58° ve çevresinin uzunluğunu 160 lieu⁽²³⁾ olarak verir; körfezlerini, limanlarını, birbiri arasındaki uzaklıklarını açıklar.⁽²⁴⁾ İngiliz Krallık ve Londra Eski Kültürler Derneği üyesi rahip ve bilim adamı Richard Pococke (1704-1765) 2 ciltlik eserinde "Marmora ve Propontis" olarak bahsettiği Marmara Denizi'ni oldukça ayrıntılı bir şekilde anlatır.⁽²⁵⁾ İngiliz gezgin ve yazar James Dallaway (1763-1834), Marmara Denizi'ni "Marmora ve Propontis" olarak adlandırıldığını belirtir ve denizin tarihi, limanları, çevresindeki şehirleri hakkında bilgi verir.⁽²⁶⁾ İstanbul Avusturya elçiliğinde görev yapan tarihçi, diplomat ve bilim adamı Joseph Freiherr von Hammer-Purgstall (1774-1854), uzun yıllar kaldığı Türkiye'yi eserlerinde işler ve "Marmora, Marmara ve Propontis" olarak bahsettiği Marmara Denizi'ni özellikleriyle açıklar.⁽²⁷⁾ ABD'nin Osmanlı elçisi olan David Porter eserinde "Marmora ve Propontis" olarak adlandırdığı Marmara Denizi'nde rüzgarları ve fırtınaları, akıntıları, körfez ve

(19) Pierre Belon, *Voyage au Levant*, Publisher: Gilles Corozet, Paris, 1553(Orijinal Eser); *Voyage au Levant*, Chandeigne, Paris, 2001, s. 206, 213, 216, 217.

(20) Evliya Çelebi, *Seyahatname*, Süleymaniye Kütüphanesi (Pertev Paşa No:458), İstanbul, 17. yy.(Orijinal Eser); *Seyahatname*, Yayına Hazırlayan: Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman, Yapı Kredi Yayınları, C.5., İstanbul, 2003, s.150-180.

(21) Jean De Thévenot, *Relation D'un Voyage Fâit Au Levant*, Publisher: Thomas Joly, Paris, 1664, s. 34, 37, 44, 52.(Orijinal Eser); *Thévenot Seyahatnamesi*, Yayına Hazırlayan: Stefanos Yerasimos, Çev: Ali Berktaş, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2009.

(22) Joseph Pitton De Tournefort, *Relation D'un Voyage du Levant*, Publisher: La Compagnie, Paris, 1718, s. 62, 64, 69, 74, 175.(Orijinal Eser); *Tournefort Seyahatnamesi*, Yayına Hazırlayan: Stefanos Yerasimos, Çev: Ali Berktaş, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2005.

(23) Fransız ölçü birimi, 1 lieue = 4.828 m.

(24) Guillaume Joseph Grelot, *Relation Nouvelle d'un Voyage de Constantinople*, Publisher: Damien Foucault, Paris, 1680, s. 33-34, 53, 62, 85.(Orijinal Eser); *İstanbul Seyahatnamesi*, Çev: Maide Selen, Pera Turizm, İstanbul, 1998.

(25) Richard Pococke, *A Description of the East and Some Other Countries*, Publisher: W. Bowyer, Vol:2, London, 1745, p.94-142(Orijinal Eser).

(26) James Dallaway, *Constantinople Ancient and Modern, with Excursions to the Shores and Islands of the Archipelago and to the Troad*, Publisher: Bensley, London, 1797, p.121, 136, 181, 184, 240, 346, 357(Orijinal Eser).

(27) Joseph Freiherr von Hammer-Purgstall, *Umblick Auf Einer Reise Von Constantinopel Nach Brussa Und Dem Olympos*, Verlag: Adolph Hartleben, Pesth, 1818, p. 2, 72, 84, 85, 158(Orijinal Eser).

demir yerlerini ayrıntılı belirtir.⁽²⁸⁾ İskoç tarihçi ve gezgin Charles Mac Farlane (1799-1858), “Marmora ve Propontis” olarak bahsettiği Marmara Denizi’ni eserinde açıklar.⁽²⁹⁾ Fransız tarihçi, mimar ve arkeolog Charles Felix Marie Texier, 1862’de tamamladığı “Asie Mineure Description” adlı eserinin birçok bölümünde Marmara Denizi’nden “Marmora ve Propontis” olarak bahseder.⁽³⁰⁾

1679-1680 yıllarında İstanbul’da bulunan İtalyan Luigi Ferdinando Marsili, Marmara ve Karadeniz’de ilk oşinografik çalışmaları yapan, boğazlarda dip akıntısından ilk bahseden bilim adamı ve araştırmacıdır.⁽³¹⁾ Yb. William James Lloyd Wharton ve Alb. Frederick John Owen Evans başkanlığında Birleşik Krallık Amirallik Hidrografi Ofisi tarafından 1872 yılında “HMS Shearwater” gemisi ile Marmara Denizi’nde yoğunluk ve sıcaklık ölçümleri yapıldı. Wharton, yüzey akıntısının altında Ege Denizi’nden Karadeniz’e doğru bir alt akıntının bulunduğunu ve alt akıntının hızının-gücünün, yüzey akıntısına bağlı olduğunu keşfetti. Ayrıca bölgedeki rüzgarlara ve bu rüzgarların yüzey akıntısına etkilerine dikkat çekti. Hazırladığı raporda elde ettiği bilgileri sundu ve Marmara Denizi’nin batimetrik haritasını hazırladı.⁽³²⁾ Rus Donanması tarafından 1881 yılında Karadeniz ve Marmara Denizi’nde batimetri çalışmaları için “Taman” gemisinde görevlendirilen Yzb. Stepan Osipovic Makarov’un araştırmaları o zamana kadar yapılmış en ayrıntılı sonuçları içermektedir.⁽³³⁾ İtalyan Giovan Battista Magnaghi ise 1883-1884 yıllarında 13 istasyonda yaptığı ölçümlerle farklı derinliklerdeki akıntıların hızlarını gözlemledi.⁽³⁴⁾ Avusturyalı Dr. Konrad Natterer Avusturya-Macaristan İmparatorluğu donanma gemisi “SMS Taurus” ile 1894 yılında Marmara Denizi’nde 44 ölçüm istasyonunda kimyasal ağırlıklı oşinografik gözlemlerde bulundu ve Marmara Denizi’nin ilk kimyasal çalışmaları sayılan sonuçlarını yayınladı.⁽³⁵⁾ Józef Bernardovich Spindler 1894’te Türk gemisi “Selanik” ile

(28) David Porter, *Constantinople and Its Environs*, Publisher: Harper&Brothers, Vol:2, New York, 1835, p. 82, 103, 147, 201, 208, 209, 246, 347(Orijinal Eser).

(29) Charles MacFarlane, *Turkey and Its Destiny*, Publisher: Lea and Blanchard, Vol:1, Philadelphia,1850, p. 52, 117, 158, 242, 272, 275, 280(Orijinal Eser).

(30) Charles Felix Marie Texier, *Asie Mineure Description*, Publisher: Didot Frères, Paris, 1862(Orijinal Eser); Küçük Asya: Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi, Çev: Ali Suat, Enformasyon ve Dokümantasyon Hizmetleri Vakfı, Ankara, 2002.

(31) Luigi Ferdinando Marsili, *Osservazioni intorno al Bosforo Tracio o vero canale di Costantinopoli*, Per: Nicolò Angelo Tinassi, Roma,1681(Orijinal Eser).

(32) W.J.L. Wharton, *Report on The Currents of The Dardanelles and Bosphorus 1886*, Published by Order of The Lord Commissioners of the Admiralty, London, 1899. Bakınız makalede 8. Harita.

(33) Stepan Osipovic Makarov, *Okeanograficheskie raboty: Ob Obmene vod Chernogo i Sredizemnogo Morei*, Geografiz, Moskva, 1885. *Karadeniz ve Bahr-i Sefid Sularının Tebeddülü Dolayısıyla Boğazların Akıntıları*, Müellifi: Makarov, Mütercimi: M. Sıdkı, Matbaa-i Bahriye, İstanbul, H.1335/M.1919.

(34) Giovan Battista Magnaghi, “Di Alcune Esperienze Eseguite Negli Stretti Dei Dardanelli e Dei Bosforo Per Misurar i le Correnti a Varie Profondita”, *Atti Del Primo Congresso Geografico Italiano*, Vol:2, No:1, Roma, 1894, p. 440-453.

(35) Konrad Natterer, *Tiefsee-Forschungen im Marmara-Meer Auf SMS Taurus im Mai 1894*, Denkschriften Der Kaiserlichen Akademie Der Wissenschaften, Mathematisch-Naturwissenschaftliche Klasse 62, Wien, 1895.

Wharton tarafından başlatılan batimetri çalışmalarını tamamlamak amacıyla Marmara Denizi'nde incelemelerine başladı. Oluşturduğu 61 hidrografik istasyonda yürüttüğü çalışmalarında Marmara Denizi'nin ortalama derinliğini 289 m. olarak hesapladı.⁽³⁶⁾ 1908-1910 yıllarında J. N. Nielsen tarafından "Thor" araştırma gemisiyle Boğazlar, Karadeniz ve Marmara Denizi'nde sıcaklık ve tuzluluk ölçümleri, akıntı yapılarında gözlemler yapıldı.⁽³⁷⁾ 1917-1918 yılları arasında ise Erkanı Bahriyei Umumiye Harita Şubesi'nde görevli hidrograf Bnb. Ahmet Rasim (Barkınay)⁽³⁸⁾ ve Avusturyalı bilim adamı Alfred Merz tarafından yürütülen çalışmalarda, 310 noktada batimetri ölçümleri, basınç ve rüzgar analizleri, akıntı, tuzluluk ve sıcaklık ölçümleri yapıldı.⁽³⁹⁾

Tarihi Marmara Haritaları



Harita-1 : Başlık: Tabulae Peutingerianae-Segmentum IX., **Haritacı - Yayıncı:** ? - Abraham Ortelius, **Boyut:** 34 x 674,5 cm., **Eserin Adı - Yapılış Tarihi:** Tabulae Peutingerianae- 4.yy., **Basıldığı Yer - Baskı Tarihi:** Antwerp - 1598, **Kayıt No - Kayıt Yeri:** Bibliotheca Augustana - Augsburg - Almanya

(36) Józef Bernardovich Spindler, "Russische Untersuchungen im Marmara Meer auf dem Turkischen Dampfer Selanik im Jahre 1894", *Annalen der Hydrographie*, 1895, s. 239-313. Józef Bernardovich Spindler, *Materialii po gidrologii Mramornago Morya*, Zapiski Imperatorskago Russkago Geograficheskago Obshestva, po Obshei Geografii, Sanktpeterburg, 1898, Vol:33, p. 1-123.

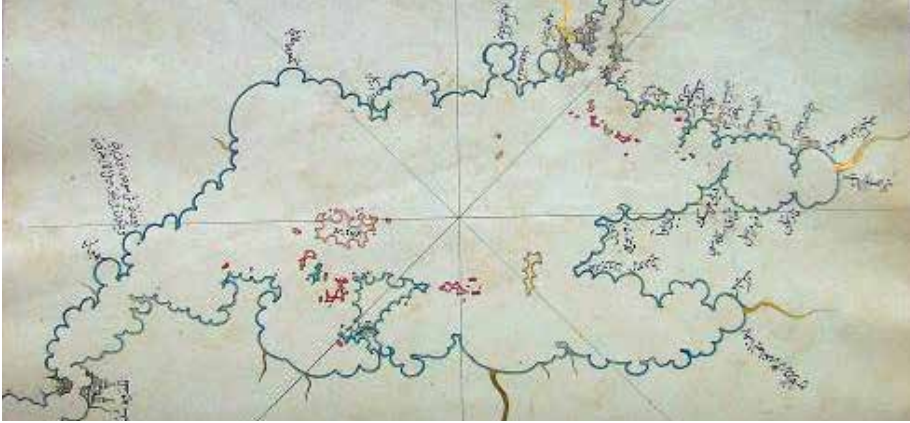
(37) J.N. Nielsen, "Hydrography of the Mediterranean and Adjacent Waters", *In Report of the Danish Oceanographic Expedition 1908–1910 to the Mediterranean and Adjacent Waters*, Vol:1, Copenhagen, 1912, p. 72-191.

(38) Mustafa Pultar, "Bahriyede İlmi Haritacılığın Kurucularından Ahmet Rasim Barkınay ve Eserleri", *Uluslararası Piri Reis Sempozyumu Tebliğler Kitabı*, 27-29 Eylül 2004, Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı, İstanbul, 2004,

(39) Ahmet Rasim, *Marmara Denizi Kılavuzu*, Matbaa-i Bahriye, İstanbul, 1925.

Alfred Merz, *Die Strömungen von Bosporus und Dardanellen*, 20th German Geographical Congress in Leipzig in May 1921, Publisher: Verhandl. XX. Deuts Geogr. Leipzig, 1921.

Konrad Celtes (Bickel) tarafından 1494 yılında bulunan harita, Konrad Peutinger tarafından koruma altına alındı ve Peutinger' in adıyla anılmaya başladı. 1591 yılında Marcus Welser tarafından ilk kez kopyalandı, 1598 yılında ise Abraham Ortelius tarafından ilk kez tam basımı yapıldı. Sonraki yıllarda büyük ilgiyle karşılaşılan haritanın çok sayıda tek yaprak baskısı ve çeşitli eserlerin içinde bölüm baskısı yapıldı.⁽⁴⁰⁾ Harita Roma İmparatorluğu döneminden günümüze ulaşan en iyi örnektir. 9. bölümündeki Constantinopolis (İstanbul) çiziminden haritanın 4.yy.'da (335-366) yapıldığı düşünülmektedir. Latince düzenlenen ve 12 bölümden oluşan harita, 555 şehir ve 3500 yer adı içerir.⁽⁴¹⁾ İmparatorluktaki yolları gösteren bir "itinerarium" yani yol haritasıdır ve şehirlerin arası Roma rakamıyla belirtilen "Stadia"⁽⁴²⁾ ölçüsüyle gösterilmektedir. Coğrafi öğelerin çarpıtılarak aktarıldığı Batı-Doğu doğrultusundaki haritada pusula, ölçek ve lejand bulunmamaktadır. İlk baskısından sonra haritadaki öğelerden yollar kırmızıyla, dağlar kahverengiyle, göller ve akarsular maviyle, adalar beyazla renklendirilmiştir. Haritada 3 büyük şehir Roma, Constantinopolis (İstanbul) ve Antiochia (Antakya) özel simgelerle çizilmiştir. Haritanın IX. bölümünde yer alan Marmara Denizi Trhacia (Trakya), Bithinia (Kocaeli), Asia (Anadolu) ile çevrelenmiş, 2 körfezi Sinus Nicomedicus (İzmit Körfezi) ve Sinus Heracticus (Marmara Ereğli) ile çizilmiştir. Constantinopolis (İstanbul) tahtta oturan bir Romalı ve sütun üzerinde heykelle, Nicomedia (İzmit) ve Nicea (İzmit) surlu kalelerle; Chrisopolis (Üsküdar), Libissa (Gebze), Eribulo (Başiskele) büyük yapılarla; Lamasco (Lapseki), Heraclia (Marmara Ereğli), Calcedonia (Kadıköy) küçük yapılarla gösterilmiştir. Harita, bölgenin en eski çizimlerinden biri olması nedeniyle önemli bir kaynaktır.



Harita-2 : Başlık: Marmara Denizi, **Haritacı - Yayıncı:** Piri Reis - Mehmed Seyyid, **Boyut:** 23 x 27 cm.

Yapılış Tarihi: H. 932/M. 1526⁽⁴³⁾, **Bulunduğu Eser - Basıldığı Yer - Baskı Tarihi:** Hadikat-ül Bahriye - İstanbul - H. 990/M. 1582 **Kayıt No - Kayıt Yeri:** 987- Deniz Müzesi - İstanbul - Türkiye

(40) Haritanın Wien-Österreichische National Bibliothek (No:Vindobonensis 324), Paris-Bibliothèque Nationale de France (No: GE DD2987, GE D21948A, GE FF528, GE DD249), München-Bayerischen Staatsbibliothek (No:BV000269289, BV001731916, BV004341396, BV004340657) ve çeşitli koleksiyonlarda nüshaları bulunmaktadır.

(41) Richard J. A. Talbert, *Rome's World: The Peutinger Map Reconsidered*, Cambridge University Press, NewYork, 2010.

(42) 1 Stadia = 157 m.(Itinerary)

(43) Bu makalede Marmara haritasının yapılış tarihi olarak Kitab-ı Bahriye'nin ilk hazırlanış tarihi alınmıştır.

Piri Reis'in Kitab-ı Bahriye eseri, kendinden sonraki eserlere kaynaklık etmiş ve çok sayıda nüshası olan bir deniz kılavuzudur.⁽⁴⁴⁾ Nüshalardan bazılarında metin bölümü kısaltılmış ve harita sayısı azaltılmıştır. Kitabın erken döneme tarihlendirilen nüshalarında Marmara haritası yer almazken, geç dönem nüshalarının bazılarında Marmara Denizi haritası bulunmaktadır.⁽⁴⁵⁾ Bu nüshalardan biri olan Hadikat-ül Bahriye, Deniz Müzesi kurulurken Bahriye Nazırı Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa tarafından kuruma hediye edilmiştir. Mehmed Seyyid tarafından kopyalanan eser ve 368 yaprak olup, 89 adet harita içermektedir ve yıpranmamış durumdadır. Eserin 120. yaprağında Marmara Denizi haritası tek sayfa olarak renklendirilerek çizilmiştir. Arap harfleriyle Türkçe olarak düzenlenen haritada ölçek ve lejand bulunmamaktadır. Kaleler, surlar, yerleşim yerleri, yerşekilleri ve akarsular gibi öğelerin çizimiyle harita bir portolan özelliği göstermektedir. Merkezde haritayı dikey ve yatayda ortalamayan büyük 8'li çizgisel pusula bulunmaktadır. Kıyılar girintili çıkıntılı olarak maviyle, akarsular altın varakla, adalar kırmızı ve sarıyla renklendirilmiştir. Kıyı kumulları ve sığlık yerler kırmızı noktalarla (...), derin yerler siyah noktalarla (...), deniz içindeki kayalık alanlar siyah artılarla (+) gösterilmiştir. Büyük şehirler İstanbul Suriçi, Galata ve Üsküdar, İzmit ve Çanakkale (Sultaniye-Çimenlik ve Kilitbahir Kaleleri) kalelerle çizilmiştir. Kıyıda sadece İstanbul'a yakın olan ve İzmit Körfezi çevresindeki yerleşim yerlerinin adları verilmiştir. Harita, diğer Kitab-ı Bahriye nüshalarına göre oldukça sadedir ve kara alanlarının özelliklerine ait çizimlere, sanatsal öğelere ve açıklamalara yer verilmemiştir. Harita, en eski Türkçe haritalardan biri olması ve Kitab-ı Bahriye'nin nüshalarından birinde yer alması açısından önemlidir.

Ali Macar Reis atlasından yararlanılarak Topkapı Sarayı Nakkaşhanesi'nde sarayda kullanılmak üzere hazırlandığı düşünülen atlasta, Avrupa ve Orta Doğu'yu içeren 8 harita ve 1 dünya haritası bulunmaktadır. Atlasın yapım tarihi kayıtlı değildir, dönem haritalarıyla karşılaştırıldığında 1570-1575 yıllarına tarihlendirilmektedir.⁽⁴⁶⁾ Kıyılar, akarsular, adalar ve kerteriz hatları gibi öğelerin çizimiyle 16. yy. portolanlarına ait özellikler taşımaktadır. Yıpranmamış durumdaki eserde 6. harita olarak 2 sayfada yer alan Ege Denizi haritasında Marmara Denizi yer almaktadır. Tek sayfa olarak çizilen Marmara Denizi haritasında dönemin haritalarından yararlanıldığı görülmektedir.⁽⁴⁷⁾ Türkçe olarak Arap harfleriyle düzenlenen haritada lejand bulunmazken, K bölümde

(44) Cevat Üllekel, *XVI. Yüzyılın Denizci Bir Bilim Adamı Yaşamı ve Yapıtlarıyla Piri Reis*, T.C. Deniz Basımevi, Ankara, 2007.

(45) Marmara Denizi haritası bulunan Kitab-ı Bahriye Nüshaları: İstanbul Süleymaniye Kütüphanesi (No:Hüsrev Paşa 272-2 adet harita, No:Hamidiye 971, No:Ayasofya 3161); Biblioteca Universitaria di Bologna (No:M.3609).

(46) Thomas D. Goodrich, "Atlas-ı Hümayun: A Sixteenth-Century Ottoman Maritime Atlas Discovered in 1984", *Archivum Ottomanicum*, Vol: X, 1987, p. 83-101.

(47) Harita, 1567 tarihli Ali Macar Reis Atlası (İstanbul-TSMK No:H 644), 1590 tarihli Menemenli Mehmed Reis Ege Denizi haritası (Venedik-Museo Correr No:Cl. XLIVa n.0022), 16.yy. tarihli Maritime Atlas (Baltimore-Walters Art Museum No:W.660) haritalarıyla teknik ve içerik olarak benzemektedir.



Harita-3: Başlık: Marmara Denizi, *Haritacı - Yayıncı:* ? - Topkapı Sarayı Nakkaşhanesi, *Boyut:* 35 x 53 cm. *Yapılış Tarihi:* 16.yy.?, *Bulunduğu Eser - Basıldığı Yer - Baskı Tarihi:* Atlas-ı Hümayun - İstanbul -16.yy? *Kayıt No - Kayıt Yeri:* 1621- TSMK - İstanbul - Türkiye

1/1.800.000'e denk gelen⁽⁴⁸⁾ sayısal bilgi içermeyen çizgi ölçek yer almaktadır. Haritada 32'li rüzgar gülleriyle bağlanan Ege Denizi merkezli 16'lı kartografik ağ kullanılmıştır. Bu ağ kerteriz hatlarıyla haritayı alansal olarak eşit parçalara bölmektedir. Kıyılar girintili çıkıntılı olarak kırmızıyla, adalar altın varakla, yeşil, kırmızı ve maviyle renklendirilmiştir. Kıyı kumulları ve sığlık yerler siyah noktalarla (...), deniz içindeki kayalık alanlar siyah artılarla (+) gösterilmiştir. Yerleşim alanları olarak sadece İstanbul Suriçi, Galata ve Üsküdar kadastral alan olarak çizilmişken, kıyı bölgesinde Ereklı (Ereğli), Venedik köyü (Yeni Çiftlik), Rodosçuk (Tekirdağ), Hora (Hoşköy), Gelibolu, Eceabat, Kapıdağ adlarıyla belirtilmiştir.

Çok sayıda harita üreten Felemenk coğrafyacı-haritacı Abraham Ortelius'un en önemli eseri çeşitli haritalardan ve coğrafi açıklamalardan oluşan "Theatrum Orbis Terrarum" adlı atlasıdır.⁽⁴⁹⁾ 324 yapraktan oluşan atlasla 134 harita bulunmaktadır. Atlasın ve içerisindeki haritaların sonraki yıllarda çok sayıda nüshası basılmıştır. Atlasla yer alan Marmara Denizi haritası, taş baskı tekniğiyle yapılmış elde renklendirilmiş haritadır ve yıpranmamış durumdadır.⁽⁵⁰⁾ KB bölümünde haritanın adının ve yapım

(48) Ölçek haritanın boyutlarından yararlanılarak yaklaşık olarak hesaplanmıştır. Kemal Özdemir ölçeğin mil olarak verildiğini belirtmektedir, ancak atlasla böyle bir bilgi yer almamaktadır. Kemal Özdemir, *Ottoman Nautical Charts*, Creative Yayıncılık, İstanbul, 1992, s.98.

(49) Marcel Peter René van den Broecke, *Ortelius' Theatrum Orbis Terrarum, Characteristics and Development of A Sample of on Verso Map Texts*, Utrecht University, Royal Dutch Geographical Society, 2009.

(50) Haritanın Paris-Bibliothèque Nationale de France (No: GE DD755, GE DD2005, GE DD636, GE DD249),

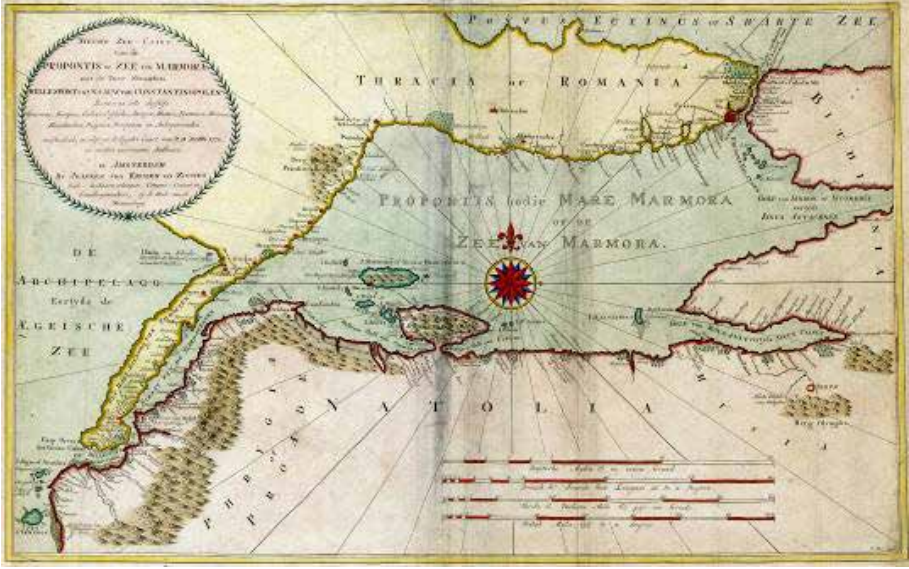


Harita-4: Başlık: Thraciae Veteris Typus, Haritacı - Yayıncı: ? - Abraham Ortelius, Boyut: 35 x 53 cm., Yapılış Tarihi: 1591, Bulunduğu Eser - Basıldığı Yer - Baskı Tarihi: Theatrum Orbis Terrarum - Antwerp - 1592, Kayıt No - Kayıt Yeri: GMG/288 - Biblioteca Nacional De España - Madrid - İspanya

bilgilerinin yer aldığı künye bulunmaktadır. Latince hazırlanmış haritada Marmara Denizi, Trakya'nın bir bölümü olarak kıyıdaki yerleşimler ve topografyasıyla ayrıntılı şekilde gösterilmektedir. Marmara Denizi "Propontis, Mare Bebyricium" olarak adlandırılmış, çevresindeki alanlar ise Europa (Avrupa), Bithyniae Pars (Kocaeli), Asiæ Pars (Anadolu), Pontus Euxinus-Cavcaseum Mare (Karadeniz) ve Maris Ægaei (Ege Denizi) olarak belirtilmiştir. Haritada, lejand ve pusula bulunmazken G bölümünde Mille Passus⁽⁵¹⁾ olarak verilen ölçek 1/3.500.000'e denk gelmektedir. Çerçevesinde D 50°- D 58°/ K 41°- K 45° koordinatlarını içeren dikdörtgen koordinat sistemi kullanılmıştır. Kıyıdaki yükseltiler resimsel olarak kabartılı sıradağlar halinde, küçük yerleşimler tek surla, akarsular mavi çizgilerle, küçük adalar kırmızı ile belirtilmiştir. Tüm yerleşimler ve adalar adlarıyla ayrıntılı verilirken büyük yerleşim yeri olarak Contantinop-Byzantium (İstanbul) gösterilmiştir. Haritada Marmara Denizi içinde tek körfez olarak Astacenus Sinus (İzmit Körfezi) adıyla belirtilmiştir. Haritanın KD bölümünde sanatsal çerçeveli alanda Bizans'a ait açıklamalar, GD bölümünde ise Trakya'ya ait körfez, liman, yerleşimlerin açıklamaları alfabetik olarak yer almaktadır. Çanakkale Boğazı "Hellespontus" ve İstanbul Boğazı "Bosporus Thracius" olarak belirtilmiştir. Harita, yerleşimlerin ve coğrafi alanların antik çağdaki adlarının verilmesi nedeniyle önemli bir kaynaktır.

Madrid-Biblioteca Nacional De España (No:GMG/1055, GMG/823) ve birçok koleksiyonda nüshaları bulunmaktadır.

(51) Haritadaki Mille Passus Roma İmparatorluğu döneminde kullanılan ölçü birimidir.1 Mille Passus = 1.482 m.

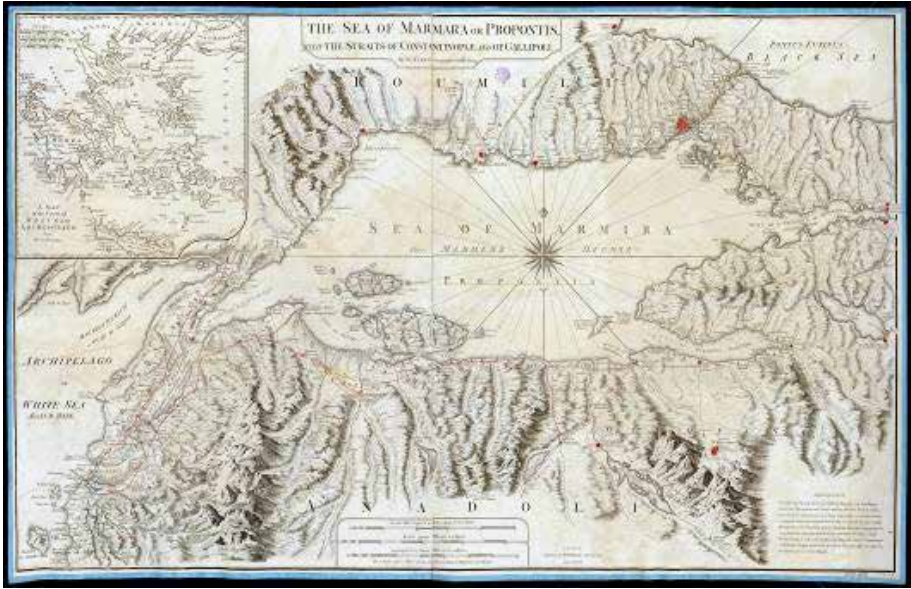


Harita-5: Başlık: Nieuwe Zee Caart van de Propontis of Zee van Marmora, *Haritacı - Yayıncı:* Poul D. Bohn - Johannes Van Keulen, *Boyut:* 66 x 40 cm., *Yapılış Tarihi:* 1770, *Bulunduğu Eser - Basıldığı Yer - Baskı Tarihi:* Nieuwe Lichtende Zee Faakel - Amsterdam - 1770, *Kayıt No - Kayıt Yeri:* B.0032/109 Scheepvaartmuseum - Amsterdam - Hollanda

200 yıl boyunca haritacılık ve yayıncılık yapan Hollandalı Van Keulen ailesi çok sayıda atlas ve deniz haritası basmıştır. İlk kez 1681 yılında Johannes van Keulen tarafından yayınlanan Nieuwe Lichtende Zee Faakel (Yeni Parlayan Deniz Meşalesi) atlası, sonraki yıllarda Van Keulen'in oğulları ve torunları tarafından genişleterek 5 ciltlik eser haline getirilmiştir. Çok sayıda baskısı yapılan ve birçok dile çevrilen denizcilik kitabı 17-18. yy.'daki en başarılı deniz atlaslarından biridir. Bu atlasta yer alan Archipelagusche Eylanden (Adalar Denizi) haritasından tek parça olarak basılmış olan Marmara Denizi haritası, bakır baskı tekniğiyle yapılmış portolan haritadır ve yıpranmamış durumdadır.⁽⁵²⁾ Elde renklendirilmiş ve Latince-Flemenkçe olarak hazırlanmış haritada Marmara Denizi kıyısındaki yerleşimler ve topografya gösterilmektedir. KB bölümde haritanın adının ve yapım bilgilerinin yer aldığı künye bölümü bulunmaktadır. Marmara Denizi "Propontis, Mare Marmora, Zee van Marmora" olarak adlandırılmış, çevresindeki alanlar ise Thracia of Romania (Trakya), Bithinia (Kocaeli), Natolia (Anadolu), Pontus Exinus of Swarte Zee (Karadeniz), Archipelago Eertyds of Ægeische Zee (Adalar-Ege Denizi) olarak belirtilmiştir. Haritada, lejand bulunmazken merkezde sanatsal çizimli 32'li tam pusula bulunmaktadır. Haritanın G bölümünde İngiliz mili, Türk ve İtalyan

(52) Haritanın London-National Maritime Museum (No:PBD8037/117), Bordeaux-Archives Gironde (No:A.D.33,3J22), Paris-Bibliothèque Nationale de France (No:GES18PF98DIV2P13-İngiltere'nin İstanbul büyükelçisi Sir James Porter için basıldığı belirtilen), Madrid-Biblioteca Nacional De España (No:GMG 386/3) ve birçok koleksiyonda nüshaları bulunmaktadır.

mili, Duytsche (Alman) mili ve İngiliz-Fransız league⁽⁵³⁾ olarak verilen ölçek 1/500.000'e denk gelmektedir. Haritada Marmara Denizi'nin 4 körfezi İsnibou (İzmit), Cizicus (Bandırma ve Erdek) ve Mudania (Gemlik) Körfezleri adlarıyla gösterilmiştir. Kıyıdaki yükseltiler resimsel olarak kahverengi kabartılı sıradağlar halinde, orta büyüklükteki yerleşimler kalelerle, küçük yerleşimler dairelerle (ş) tarım alanları ağaçlıklarla, iskele ve demir yerleri çıpalarla (f), kıyı kumulları ve sığlık yerler siyah noktalarla (...), deniz içindeki kayalık alanlar siyah artılarla (+) gösterilmiştir. Kıyılar girintili çıkıntılı olarak Anadolu tarafında kırmızıyla, Trakya tarafında sarıyla, adalar yeşille renklendirilmiştir. Çanakkale Boğazı "Hellespont - Straat Van de Dardanellen" ve İstanbul Boğazı "Straat van Thracia - Naauw Van Constantinopolen" olarak belirtilmiştir. Tüm yerleşimler ve adalar adlarıyla ayrıntılı verilirken, bazı yerleşim, yükselti, akarsu ve coğrafi öğeler Türkçe olarak belirtilmiştir. Yerleşim yerleri olarak Contantinopolen (İstanbul), Galata, Bursa kadastral olarak çizilmiştir.



Harita-6: Başlık: The Sea of Marmara or Propontis with the straits of Constantinople and of Galipoli, **Haritacı - Yayıncı:** William Palmer - William Faden, **Boyut:** 104 x 59,5 cm., **Yapılış Tarihi:** 1786, **Basıldığı Yer - Baskı Tarihi:** London - 11 Ocak 1786, **Kayıt No - Kayıt Yeri:** MR/5/I45/009 - Biblioteca Nacional De España - Madrid - İspanya

(53) 1 İngiliz Deniz Mili = 1.851,9 m.; 1 İngiliz Kara Mili = 1.609,3 m.; 1 İtalyan Deniz Mili = 1.851,9 m.; 1 Türk Kara Mili = 1.895 m.; 1 Türk Deniz Mili = 1.856,6 m.; Duytsche mili 7.407,4 m.; İngiliz-Fransız 1 league = 5.555,6 m.; Haritanın yapıldığı tarihte Türk ve İtalyan millerinin eşit olduğu düşünülmüştür, ancak Türk deniz mili bu tarihlerde fersah üzerinden hesaplanmaktaydı ve standart milden fazlaydı.

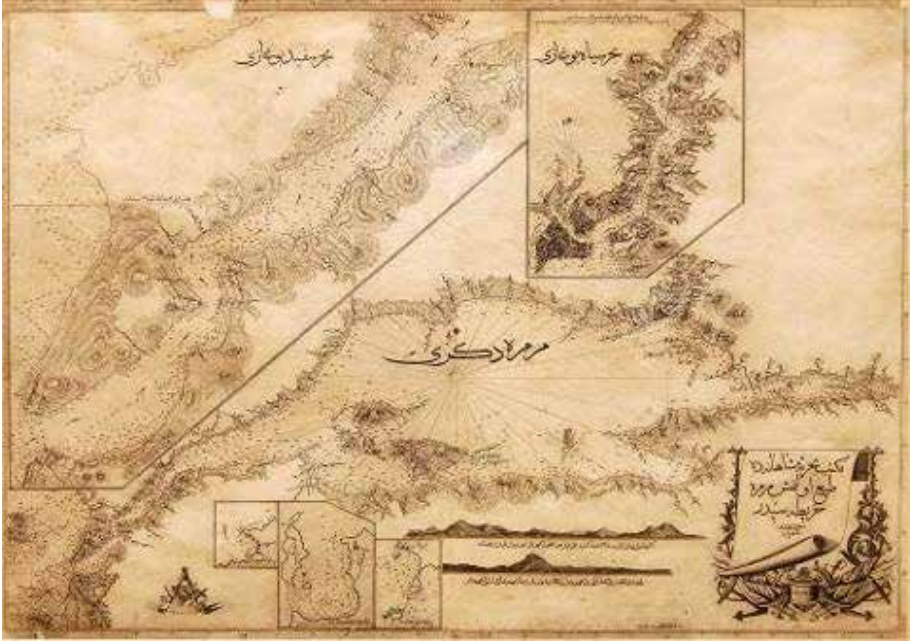
Krallık coğrafyacısı William Faden tarafından basılan haritanın, künye bölümünde Poul D. Bohn - Johannes Van Keulen'in haritasından yararlanıldığı belirtilmektedir.⁽⁵⁴⁾ Taş baskı tekniğiyle yapılmış portolan harita yıpranmamış durumdadır. GD bölümünde 1784 yılında haritanın ilk kez kopyalandığını, haritacı Jean Baptiste Bourguignon D'Anville, haritacı Jacques Nicolas Bellin, İngiltere İstanbul büyükelçisi Wortley Montagu, Fransa İstanbul büyükelçisi Kont Choiseul Gouffier, Mühendis François Kauffer'in çizimlerinden ve bilgilerinden yararlanıldığını belirten açıklama bölümü yer almaktadır. İngilizce - Türkçe olarak hazırlanmış haritada Marmara Denizi kıyısındaki yerleşimler ve topografya ayrıntılı olarak gösterilmektedir. K bölümünde haritanın adının ve yapım bilgilerinin yer aldığı künye bulunmaktadır. Marmara Denizi "Sea of Marmara, Propontis, Mermere Degniz" olarak adlandırılmış, çevresindeki alanlar ise Rumili, Anadolu, Pontus Exinus-Black Sea (Karadeniz), Archipelago-White Sea-Ægeum Mare (Akdeniz-Ege Denizi) olarak belirtilmiştir. Haritada, lejand bulunmazken merkezde 32'li tam pusula bulunmaktadır. Haritanın G bölümünde İngiliz mili, Türk mili, coğrafi mil⁽⁵⁵⁾ olarak verilen ölçek 1/400.000'e denk gelmektedir. Kıyıdaki yükseltiler kabartılı sıradağlar halinde, akarsular yön belirten ok çizgileriyle, küçük yerleşimler tek surla, tarım alanları ağaçlıklarla, boğazlarda akıntılar oklarla ('), iskele ve demir yerleri çipalarla (f), kıyı kumulları ve sığlık yerler siyah noktalarla (...), deniz içindeki kayalık alanlar siyah artılarla (+) gösterilmiştir. Haritada Marmara Denizi'nin 7 körfezi İsnikmid (İzmit), Rodosto (Tekirdağ), Pandiki (Pendik), Tuzla, Artaki (Erdek), East Gulf (Bandırma) ve Mudania (Gemlik) Körfezleri adlarıyla gösterilmiştir. Çanakkale Boğazı "Straits of Gallipoli - St. George's Straits of the Genoese"⁽⁵⁶⁾ ve İstanbul Boğazı "Bosphorus Thracius - Straits of Constantinople" olarak belirtilmiştir. Tüm yerleşimler ve adalar adlarıyla ayrıntılı verilirken karayolları çift çizgiyle belirtilmiştir. Büyük yerleşim yerleri Contantinople-Bizantium (İstanbul), Galata, Kartal, Nicomedia-İsmith (İzmit), Olvadgick (Yuvacık), Nicæa-Chinilik (İznik), Ghemleik-Ghio (Gemlik), Moudania-Montagna (Mudanya), Bursa, Lampa-Ulubad (Uluabat), Gallipoli (Gelibolu), Ganos (Gaziköy), Rodosto-Tekirdağ, Ereklı-Heraclea (Ereğli), Silivria-Selymbria (Silivri) kadastral olarak kırmızıyla renklendirilerek gösterilmiştir. Haritanın üzerinde kırmızı ile çizilmiş Cardia'da (Kavakköy-Çanakkale) başlayan Gelibolu kıyısını izleyerek Çanakkale'ye geçen ve Marmara Denizi kıyısını izleyerek Eskele Limanı'na (Bursa) varan, sonrasında güneye doğru yönelen III. Aleksandros'un MÖ. 334 yılında başladığı Asya Seferi'nin güzergahını gösteren hat bulunmaktadır. Haritada Granicus (Biga) Çayı kıyısında Persler ile ilk çatışmanın yapıldığı yerde sarı ile Persler, kırmızı ile Makedonya orduları

(54) Haritanın Paris-Bibliothèque Nationale de France(No:GESH18PF98DIV2P26) nüshası bulunmaktadır.

(55) 1 İngiliz Kara Mili = 1.609,3 m.; 1 Türk Deniz Mili = 1.856,6 m.; 1 Coğrafi Mil/Deniz Mili = 1.851,9 m.

(56) Çanakkale Boğazı'nın adlandırılmasında "St. George Boğazı" ifadesine tek bir kaynaktan rastlanmaktadır. Haritanın yapımcılarının boğazın Ceneviz dönemindeki kullanımına atıfta bulunmak istediği anlaşılmaktadır. Thomas Wright, *Early Travels in Palestine*, Publisher: George Woodford and Son, London, 1848, p. 336 (Orijinal Eser).

gösterilmiştir.⁽⁵⁷⁾ K bölümünde ise Derkus (Terkos) ve Erekli (Ereğli) arasında yay şeklinde çizilmiş İmparator Anastasius'un Bulgarlar'a karşı yaptırdığı surları gösteren bir hat bulunmaktadır.⁽⁵⁸⁾ Bu özellikleriyle harita, dönemin oryantalist ve antik çağ ilgisini yansıtmaktadır. Ayrıca haritanın KB bölümünde D'Anville tarafından yapıldığı belirtilen 27 x 27 cm. boyutunda, D 38° - D 47°/ K 35° - K 41 koordinatlarını içeren Grece-Archipelago (Yunanistan-Ege Denizi) haritası bulunmaktadır.



Harita-7: Başlık: Marmara Denizi, **Haritacı - Yayıncı:** ? - Mekteb-i Bahriye-i Şahane/Matbaa-i Bahriye, **Boyut:** 60 x 46 cm., **Basıldığı Yer - Baskı Tarihi:** İstanbul - H. 1257/M. 1841, **Kayıt No - Kayıt Yeri:** 886/110 - Deniz Müzesi - İstanbul - Türkiye

1797 yılında kurulan Bahriye Matbaası'nda hem donanmada hem de Bahriye Mektebi'nde kullanılmak üzere çok sayıda harita hazırlanmıştır. Bunlardan biri olan harita, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'nın da yer aldığı portolan haritadır. Batimetrik ölçümlerin ve kıyıdaki topografyanın gösterildiği harita, renksiz olarak taş baskı tekniğiyle ve Arap harfleriyle Türkçe olarak hazırlanmıştır ve yıpranmamış durumdadır. GD bölümünde "Mekteb-i Bahriye-i Şahane'de tab olunmuş Marmara haritasıdır" ifadesinin ve yapım tarihinin yer aldığı sanatsal çerçeveli künye bulunmaktadır. Haritada ölçek ve lejand bulunmazken "Marmara Denizi" adıyla belirtilen merkezde manyetik sapma açısının

(57) Reyhan Körpe, "Büyük İskender'in Troas'ta İzlediği Rota ve Granikos Savaşı", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, Sayı:10-11, ISSN: 2148-0877, Çanakkale, 2011, s. 95-108.

(58) Cyril Mango, Gilbert Dagron (ed.), *Constantinople and Its Hinterland*, 27th Spring Symposium of Byzantine Studies, Oxford, 1993, p.109-124.

da gösterildiği 32'li tam pusula yer almaktadır. Çerçevesinde B 30° - D 10° / K 39° - K 42° koordinatlarını içeren İstanbul'u başlangıç meridyeni olarak kabul eden dikdörtgen koordinat sistemi kullanılmıştır. Kıyıdaکی yükselti ve eğimler tarama yöntemiyle, akarsular çizgilere, akıntılar oklarla (') gösterilirken, derinlik değerleri rakamlar ile belirtilmiştir. Yerleşim alanları olarak sadece İstanbul Suriçi, Galata ve Üsküdar kadastral olarak gösterilmiş, kıyıdaکی diğer merkezler ise adlarıyla belirtilmiştir. Haritanın KB bölümünde oldukça geniş bir şekilde Bahr-i Sefid Boğazı (Çanakkale Boğazı) çizimi yer almaktadır. Haritada toplam 11 mil⁽⁵⁹⁾ olduğu belirtilen ve 1/160.000'e denk gelen çizgi ölçek bulunmaktadır. K bölümünde ise Bahr-i Siyah Boğazı (İstanbul Boğazı) manyetik sapma açısının da gösterildiği 32'li tam pusula ile ayrıntılı olarak çizilmiştir. Bu haritada da toplam 7 mil olduğu belirtilen ve 1/250.000'e denk gelen çizgi ölçek bulunmaktadır. G bölümünde ise Paşalimanı ve Tavşan Adası'nın haritalarının yanısıra açıklamalarında Kible (G) ve Keşişleme (GD) yönlerinden alındığı belirtilen profil çizimi de bulunmaktadır.



Harita-8: *Başlık:* Sea of Marmara, *Haritacı - Yayıncı:* Yb. W.J.L. Wharton - Alb. Frederic J. Evans başkanlığında Birleşik Krallık Amirallik Hidrografi Ofisi, *Boyut:* 120 x 63 cm., *Yapılış Tarihi - Basıldığı Yer - Baskı Tarihi:* 1879/1880 - Londra - 25 Ocak 1882, *Kayıt No - Kayıt Yeri:* 452/97- Deniz Müzesi - İstanbul - Türkiye

Tanzimat Fermanı'nın ilanı ile başlayan batılılaşma süreci içerisinde Osmanlı Donanması'nın geliştirilmesinde İngilizler'den destek alınmaktaydı. Özellikle eğitim, gemi yapımı ve denizcilik teknolojisinde İngiliz donanması uzmanlarından yararlanıldı. Bu kapsamda yürütülen çalışmalarda Osmanlı denizlerinin çeşitli içerikte haritaları hazırlandı. Bunlardan biri olan harita, HMS Shearwater 1872 ve HMS Fawn gemilerinin 1879-1880 yılları arasında Marmara Denizi'nde yapmış olduğu çalışmalarda elde edilen bilgiler doğrultusunda İngilizce olarak hazırlanmıştır. Harita taş baskı tekniğiyle hazırlanmış bir portolandır ve yıpranmış durumdadır. Dönem özelliklerine uygun şekilde batimetrik ölçümleri ve kıyıdaکی topografyayı göstermektedir. KB bölümünde haritanın adının ve yapım bilgilerinin yer aldığı künye bulunmaktadır. Marmara Denizi'ni çevreleyen alanlar

(59) 1 Türk Deniz Mili = 1.856,6 m.

Rumeli, Kocaeli, Biga ve Hüdavendigar olarak adlandırılmıştır. Renksiz olarak basılmış haritada, ölçek ve lejand bulunmazken 2 adet denizde 2 adet karada olmak üzere 4 adet 360 dereceli tam pusula bulunmaktadır. Pusulada manyetik sapma açısı batıdan doğuya $4^{\circ}55' - 4^{\circ}35' - 4^{\circ}15' - 3^{\circ}50'$ olarak belirtilmiştir. Çerçevesinde D 26° - D 30° / K $39^{\circ}45' - K 41^{\circ}20'$ koordinatlarını içeren dikdörtgen koordinat sistemi kullanılmıştır. Kıyıdaکی yükselti ve eğimler tarama yöntemiyle gösterilirken, yükseklik değerleri feet⁽⁶⁰⁾ ile belirtilmiştir. Haritada yerleşimler, yükselti, akarsu ve göller Türkçe adlarıyla verilmiştir. Yerleşim yerleri Contantinople or Stambul (İstanbul), Pera, Galata, Chalydschioghlu (Halıcıoğlu), Scutari (Üsküdar), Kadi Kioi (Kadıköy) kadastral olarak çizilmiştir. Haritada Marmara Denizi'nin 4 körfezi İzmit, Artaki (Erdek), Peramo (Bandırma) ve Mudania (Gemlik) Körfezleri adlarıyla gösterilmiştir. Derinlikler (m.), taşlıklar (st), kumluklar (s), kayalıklar (r), mercanlar (crl), balıklar (m), killi alanlar (cl) ile belirtilmiştir. Ayrıca fener ve şamandıralar ışık düzeneği, rengi, periyodu (çakma süresi) ve görülme uzaklığı (deniz mili) gibi özellikleriyle tanımlanmış ve sarıyla renklendirilmiştir. Karadaki ulaşım yolu olarak İstanbul çıkışı Anadolu ve Rumeli demiryolu hattı istasyonlarıyla gösterilmiştir. Üzerindeki çizimler ve yazılardan haritanın Osmanlı subayları tarafından da kullanıldığı anlaşılmaktadır.



Harita-9: Başlık: Marmara Denizi Seyir Haritası, **Haritacı - Yayıncı:** ? - Mekteb-i Bahriye-i Şahane, **Boyut:** 129 x 63 cm., **Basıldığı Yer - Yapılış Tarihi:** İstanbul - H. 1312/M. 1894, **Kayıt No - Kayıt Yeri:** 465/405 - Deniz Müzesi - İstanbul - Türkiye

Baş mühendis Ali Efendi tarafından 1842 yılında inşa edilen Nüvidi Fütuh⁽⁶¹⁾ yelkenlisi 1908 yılına kadar Bahriye Mektebi'nin eğitim gemisi olarak kullanılmıştır.⁽⁶²⁾⁽⁶³⁾

(60) 1 Feet = 0.3048 m.

(61) Dz.K.K. Arşivi Defter No:2/18-19; M. 10 Temmuz 1842, Nüvid-i Fütuh gemisinin denize indirilmesi hakkında.

(62) Dz.K.K. Arşivi Defter No:149/32A; H. 21 Şaban 1297/M. 29 Temmuz 1880, Nüvid-i Fütuh gemisinin eğitim gemisi olarak kullanılması hakkında.

(63) Ali Rıza Seyfioğlu, "Son Yelkenli Talim Gemisi", Yakın Tarihimiz Dergisi, İstanbul, 29 Kasım 1962, Sayı:40; Deniz Kuvvetleri Dergisi, Nisan 1983, Cilt: 99, Sayı:521.

Bahriye Mektebi öğrencileri için her yıl Marmara Denizi'nde eğitim seyrirleri yapıldığı kayıtlardan anlaşılmaktadır.⁽⁶⁴⁾ Yelkenliyle bahriye öğrencilerine seyir, ölçüm, harita ve batimetrik çalışmaları ve eğitimi yaptırılmıştır. Bu çalışmalarda kullanılan haritalardan biri olan harita, Marmara Denizi'nde yapılan eğitim seyrine ait el yapımı haritadır ve yıpranmış durumdadır. Kıyıdaki yerleşimlerin ve akarsuların gösterildiği renklendirilmiş harita Arap harfleriyle Türkçe olarak hazırlanmıştır. KB bölümünde haritanın adının, bilgilerinin ve yapım tarihinin yer aldığı künye bulunmaktadır. Künyede “Mekteb-i Bahriye-i Şahane ve Tüccar Kapudan Mektebi şakirdanı seyir haritası” ifadesi yer almaktadır. Haritada ölçek bulunmazken merkezde manyetik sapma açısının da gösterildiği 360 dereceli tam pusula bulunmaktadır. Çerçevesinde D 26° - D 30°/ K 39° - K 41° koordinatlarını içeren dikdörtgen koordinat sistemi kullanılmıştır. Yerleşim alanları kırmızı ile renklendirilerek İstanbul, İzmit, Bandırma, Erdek, Lapseki, Gelibolu, Marmara Ereğli ve Tekfurdağı (Tekirdağ) adlarıyla belirtilmiştir. Haritada deniz alanında sadece Marmara Denizi'nin adı verilmiştir. Haritanın GD bölümünde bulunan lejandda, eğitim gemisinin denizde 4 tür seyrinin rotalarını belirten çizgiler ve açıklamalar bulunmaktadır. Çizgiler lejandda 1-gece gidiş 2-gündüz dönüş 3-gündüz gidiş 4-gece dönüş olarak açıklanmıştır. Seyirde İstanbul Heybeliada (Bahriye Mektebi) çıkış, Çanakkale-Lapseki varış ve tekrar İstanbul-Heybeliada (Bahriye Mektebi) dönüşü içeren 812 mil olduğu belirtilen bir rota izlenmiştir.



Harita-10: Başlık: Marmara Denizi, *Haritacı - Yayıncı:* ? - Matbaa-i Bahriye Resimhanesi, *Boyut:* 130 x 67 cm., *Basıldığı Yer - Baskı Tarihi:* İstanbul - H. 1314/M. 1896, *Kayıt No - Kayıt Yeri:* 4078/115 - Deniz Müzesi - İstanbul - Türkiye

8. harita olarak açıklanan 1882 tarihli İngiliz haritasından yararlanılarak yapıldığı düşünülen harita, Arap harfleriyle Türkçe olarak hazırlanmıştır. Harita taş baskı tekniğiyle hazırlanmış bir portolandır ve batimetrik ölçümleri ve kıyıdaki topografyayı göstermektedir, yıpranmamış durumdadır. KB bölümünde haritanın adının ve yapım

(64) Dz.K.K. Arşivi Defter No:596/87; H. 1 Recep 1306/M. 1 Mayıs 1889, Nüvid-i Fütuh gemisiyle Marmara Denizi eğitim seyrir hakkında.

bilgilerinin yer aldığı künye bulunmaktadır. Künyede “Marmara Denizi İskandil Haritası” ifadesi yer almakta ve iskandilin yani derinliklerin kulaç⁽⁶⁵⁾ olarak verildiği belirtilmektedir. “Marmara Denizi” adıyla belirtilen denizi çevreleyen alanlar Saros Körfezi, Bahr-i Siyah (Karadeniz), Rumeli-i Şahane, Biga Sancağı ve Hüdavendigar Vilayeti olarak adlandırılmıştır. Renksiz olarak basılmış haritada, ölçek ve lejand bulunmazken 2 adet denizde 2 adet karada olmak üzere manyetik sapma açısının gösterildiği 4 adet 360 dereceli tam pusula bulunmaktadır. Çerçevesinde D 26°- D 30°/K 39°45’ - K 41°20’ koordinatlarını içeren dikdörtgen koordinat sistemi kullanılmıştır. Kıyıdaki yükselti ve eğimler tarama yöntemiyle gösterilirken, yerleşimler, yükselti, akarsu ve göller Türkçe adlarıyla verilmiştir. Haritada Marmara Denizi’nin 3 körfezi İzmit, Erdek ve Gemlik Körfezi adlarıyla gösterilmiştir. Yerleşim yerleri olarak İstanbul, Galata, Üsküdar, Kadıköy kadastral olarak çizilmiştir. Fener ve şamandıralar sarıyla renklendirilmiştir. Karadaki ulaşım yolu olarak İstanbul çıkışı Anadolu ve Rumeli demiryolu hattı istasyonlarıyla gösterilmiştir. Örnek olarak alındığı İngiliz haritasına göre daha fazla sayıda yerleşim yeri adı içermektedir.



Harita-11: Başlık: Sea of Marmara, Haritacı - Yayıncı: C.S. Hammond & Co. - P. F. Collier & Son Corporation Boyut: 48 x 37 cm., Bulunduğu Eser - Basıldığı Yer - Baskı Tarihi: Collier's War Map - NewYork - ABD - 1915

I. Dünya Savaşı'nın en önemli cephesi olan Çanakkale Cephesi, savaşların geçtiği 1915 yılında dünya basınında büyük ilgi uyandırmaktaydı. Bu kapsamda ABD' de harita ve atlas basımı yapan önemli yayınevlerinden biri olan Collier⁽⁶⁶⁾, savaş alanlarına ait çok sayıda harita basmıştır. Bunlardan biri olan harita, Schima Martos tarafından renklendirilmiş, tek pafta olarak basılmıştır. İngilizce olarak hazırlanmış haritada,

(65) 1 kulaç = 1,895 m.

(66) Frank Luther Mott, *A History of American Magazines*, Volume V: 1905-1930, Harvard University Press, Cambridge, 1968, p. 453-479.

GD bölümde haritanın adının ve yapım bilgilerinin yer aldığı künye bulunmaktadır. Marmara Denizi'ni çevreleyen alanlar Turkey in Europe (Rumeli) ve Asia Minor (Küçük Asya-Anadolu) olarak adlandırılmıştır. Haritada lejand ve pusula bulunmazken GD bölümünde mil olarak belirtilmiş 1/633.000'e denk gelen çizgi ölçek bulunmaktadır. Çerçevesinde D 26° - D 29°30' / K 39° - K 40° koordinatlarını içeren rakam ve harf kullanılan dikdörtgen koordinat sistemi kullanılmıştır. Çanakkale Boğazı "Dardanelles" ve İstanbul Boğazı "Bosphorus" olarak belirtilmiştir. Haritada yerleşimler, yükseltiler, adalar, akarsu ve göller Türkçe adlarıyla ayrıntılı olarak verilmiştir. Kıyı şeridi ve küçük adalar kırmızıyla renklendirilmiş, yükseltiler adlarıyla artılarla (+), demiryolu ve karayolları ise farklı çizgilerle gösterilmiştir. Yerleşim yeri Constantinople (İstanbul) ve Scutari (Üsküdar) kadastral olarak çizilmiştir. Haritada Marmara Denizi' nin 4 körfez İzmiti, Artaki (Erdek), Peramo (Bandırma) ve İndjir (Gemlik) Körfezleri adlarıyla gösterilmiştir. Haritada ayrıca farklı ölçeklerde KB bölümde Dardanelles (Çanakkale Boğazı), G bölümde Bosphorus (İstanbul Boğazı), Constantinople (İstanbul) ve Narrows (Çanakkale) haritaları bulunmaktadır.

İSTANBUL'UN İAŞESİNDE DENİZ ULAŞIMININ ÖNEMİ

KOLAY, Arif*

İstanbul'un Konumu ve İaşesi Osmanlılardan Önce

Kurulduğu günden bu yana Akdeniz ile Karadeniz'i ve Asya ile Avrupa'yı birbirine bağlaması sebebiyle coğrafi olarak stratejik noktada bulunan İstanbul, kendisine hâkim olanlara her zaman ticari ve siyasi bir avantaj sağlamıştır⁽¹⁾. Bu durumuyla İstanbul, tarihin en eski dönemlerinden itibaren önemli bir liman ve yük aktarma yeri haline gelmiştir⁽²⁾.

Bizans döneminde başkent Konstantinopolis'in iaşesi, Roma geleneği takip edilecek, devlet idaresi ve denetimi altında yürütülmekteydi. Gıda üretimi hiçbir dönemde kendi nüfusunu doyurmaya yeterli olmayan Başkent halkının yiyeceğinin temini -kırsal alanların başkentini ihtiyaçları uğruna sömürülmesine ve dolayısıyla merkez-eyalet arası sürtüşmelere yol açmasına rağmen- tüm Bizans imparatorları tarafından siyasi ve idari bir gereklilik olarak görülmüş, bu hususta şehre her türlü öncelik ve ayrıcalık tanınmıştır. Bizans imparatorları iaşe maddelerinin temininden başka, kent içinde yiyecek piyasasını da, fiyatların tayini ve diğer yollarla, devlet denetimi altında tutmaya çalışmışlardır. Merkezi otorite kuvvetli olduğu sürece bu iaşe sistemi başarıyla sürdürülmüş, fakat merkezi otoritenin iç veya dış sorunlar yüzünden çözüldüğü dönemlerde sarsıntıya uğramıştır⁽³⁾.

4. yüzyıldan 7. yüzyıla kadar Konstantinopolis'in en önemli tahıl temin ettiği yer Mısır idi. Fakat bu tarihten sonra Mısır'ın önce İranlılar, ardından Araplar tarafından fethi karşısında başlıca tahıl kaynağından yoksun kalan kent, bundan sonra buğdayını Karadeniz yöresi, Trakya, Makedonya ve Anadolu'dan temin etmeye başladı. Tıpkı Osmanlı döneminde de olduğu gibi tahılların başkente taşınması önemli ölçüde deniz yoluyla yapılıyordu. Kente iaşe maddesi taşıyan gemiler için Haliç'te liman ve ambarlar bulunuyordu. Yine sorumluların gözetimi altında getirilen tahıllar bu ambarlara taşınır, buradan ekmek fırıncıları teşkilatına dağıtılır, fırınlardan da bir kısım ekmek halka bedava dağıtılır, geriye kalanı ise devletin tespit ettiği düşük fiyatlarla satışa çıkartılırdı. Ayrıca fiyatları düzenleyen ve kontrol eden kişi ve kurumlar da mevcuttu⁽⁴⁾.

Osmanlı Dönemi

Osmanlı döneminde İstanbul yönetim birimi olarak üç ana idari bölüme ayrılıyordu.

* Yrd. Doç. Dr., Dumlupınar Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü,
arif.kolay@dpu.edu.tr

(1) Mehmet Sait Türkhan, 18. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul'un Et İaşesinin Temini: Hassa Kasabbaşılık Kurumu, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2006, s. 4.

(2) İdris Bostan, "Bir Liman Kenti Olarak İstanbul", İstanbul Tarih ve Kültür, (Editörler: Recep Bozlağan, Nail Yılmaz, Müslüm Yılmaz), İstanbul 2013, s. 46.

(3) Nevra Necipoğlu, "İaşe-Bizans Dönemi", Düünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Tarih Vakfı Yayını, İstanbul 1994, c. IV, s. 116.

(4) Necipoğlu, aynı makale, s. 116.

İlki dar, ikincisi orta ve üçüncüsü de geniş anlamda İstanbul. Dar anlamda olan tarihi kent merkezinin bulunduğu sur içi İstanbul'udur. Bu alan Darüssaade, Dersaadet, Kostantiniyye, Asitane ve İslambol gibi isimlerle de zikredilmiştir. Orta anlamdaki İstanbul, suriçi ile birlikte Bilad-ı Selâse de denilen Eyüp, Galata ve Üsküdar'ın da bulunduğu İstanbul'dur. Geniş anlamda İstanbul denilince de ilk iki gruptaki yerlerle birlikte bunlara bağlı olan yerler akla gelmektedir. Bu da Vize, Bandırma ve Adapazarı'na kadar olan bölgeyi ihtiva etmektedir. Dolayısıyla İstanbul denilince Marmara bölgesinin önemli bir kısmı bu sınırlar içerisinde değerlendirilmektedir⁽⁵⁾.

Bunların içinde idari açıdan Darüssaade, Kostantiniyye, Asitane ve İslambol gibi isimlerle zikredilen Dersaadet yani İstanbul'un asıl merkezi diğerlerinden üstündü. Sadaret makamıyla doğrudan temas kurma ayrıcalığına sahipti. Bilâd-ı selâse denilen üç belde, Üsküdar, Galata ve Eyüp kadıları da, bulundukları beldelerin daire başkanları durumundaydılar⁽⁶⁾.

Şehrin Osmanlılar tarafından fethedilmesinden sonra devletin başkenti olması, saray, şehir halkı ve kapıkulu askerlerini barındırması sebebiyle kalabalık bir nüfusa sahip İstanbul'un ticari faaliyetlerde önemli bir yeri vardı. Bu kalabalık nüfusun iâşesinin⁽⁷⁾ temini de başta padişah olmak üzere devlet yetkililerinin sorumluluğunda idi. Bu durum yetkilileri en fazla meşgul eden konular arasındaydı⁽⁸⁾.

Nakil vasıtalarının yetersizliği, deniz ve kara yollarında seyahat ve nakliyatın kor-sanlık veya haydutluk gibi faaliyetlerle tehdit edilmesi, bu problemi daha zorlaştıran etkenlerdi. Şehrin gerek başkent olarak siyasi ve iktisadi bir merkez olması, gerekse çok sayıda insanı içinde barındırması nedeniyle, iâşesinin temini son derece önemli idi. Zira merkezi otoritenin bulunduğu bu kentte herhangi bir huzursuzluğun ortaya çıkması, tüm ülkeyi etkileyebilmekteydi⁽⁹⁾.

İâşe Maddeleri ve Temin Edildiği Bölgeler

Kuru Gıda Maddeleri (Zahire: Buğday, Arpa, Pirinç)

Osmanlı Devleti yöneticilerinin İstanbul'un iâşesinin karşılanmasında en fazla önem verdikleri hususların başında zahire temini -dolayısıyla ekmek- gelmektedir. Ekmek konusunda en alt yetkiliden padişaha kadar herkes titizlikle durmaktaydı. Bunun en önemli nedenlerinden biri, zahire yetersizliği gibi durumlarda askerlerin, esnafın ve

(5) Salih Aynural, İstanbul'un Değirmenleri ve Fırınları, Zahire Ticareti (1740-1840), İstanbul 2001, s. 1.

(6) Hüseyin Özgür, "Yerel Siyaset Perspektifinden Bakışla Büyükşehir Belediyelerinde Kentsel Alan Yönetimi Uygulamaları", Yerel Siyaset Dergisi, İstanbul 2008, s. 136.

(7) İâşecilik, genel anlamda provizyonizm olarak isimlendirilen ve hemen hemen sanayi inkılâbı öncesi klasik ortaçağ şehirleri için temel ekonomi-politik bir kavram olan bu politika üretilen mal ve hizmetlerin, mümkün olduğu kadar bol, kaliteli ve ucuz olması yani piyasada mal arzının mümkün olan en yüksek seviyede tutulmasıdır. Mehmet Genç, Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi, İstanbul 2000, s. 60.

(8) Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı İktisadi Yapısı", Osmanlı Devleti Tarihi, Cilt II, (Edt. E. İhsanoğlu), İstanbul 1999, s. 568-569.

(9) Çiftçi, Cafer Çiftçi, "Osmanlı Döneminde İstanbul'un İâşesinde Bursa'nın Rolü" Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi (OTAM) Dergisi, 151-171 (2004), s. 154.

halkın isyanlar çıkarması ve asayiş bozmasıydı⁽¹⁰⁾.

Buğday iâşesini sağlamakla İstanbul kadısı yükümlüydü. Buğday esas itibarıyla ihracı yasak olan ürünlerin başında geliyordu. Buna karşılık buğdayın İstanbul'a taşınması devlet sorumluluğunda değildi. Bu işi toptancı tüccarlar, armatörler ve gemi tüccarları yerine getiriyordu. Devlet müdahalesi, her yıl buğday sağlayacak eyaletlerin ya da bölgelerin belirlenmesinde ortaya çıkmaktaydı. Bu bölgelerin belirlenmesinde en önemli faktör ulaşım imkânları ve taşıma kolaylığı idi. Bu yüzden buğday, un ve arpa gibi diğer hububat ürünleri öncelikle en kolay nakledilebilecek yerler olan Trakya'nın Marmara kıyıları, Hüdavendigâr, Karesi, İzmir ve Saruhan havalisinden, Eflak-Boğdan civarından, Kırım, Ukrayna, Dobruca bölgesinden ve Mısır'dan sağlanırdı⁽¹¹⁾. Aynı şekilde arpa ve un da bu bölgelerden temin ediliyordu.

Bir diğer kuru gıda maddesi olan Pirinç ise Mısır (Dimyat) ve Filibe'den temin ediliyordu⁽¹²⁾. Bu bölgeler dâhilinde olan ve zahire temin edilen bazı kazalar ve şehirler ile iskelelerden bazıları şunlardı:

Kazalar: Aydos, Karinabad, Ruskasrı, Yanbolu, İslimiye, Kızılağaç, Hatunili, Ahyolu, Misivri, Zağra-i Cedid, Zağra-i Atik, Varna, Prevadi, Kozluca, Yenipazar, Şumnu, Hazargarat, Odunpazarı, Cuma-i Atik, Umur Fakih, Daye ve Hırsova, Babadağı, Hacıoğlupazarı, Niğbolu, Lofça, Servi, Zıştovi, Tırnovi, Rusçuk, Silistre, Yergöğü, İbrail, Plevne, Kırkkilise, Yanbolu Nahiyesi, Kızanlık, Çırpan, Çöke,

İskeleler: Varna, Balçık, Kıvarna, Mangalya, Köstence, Karaharman, İsmail, Kili, Maçın, Kartal, Akkırman, Balaban, Kalas, Selanik, Orfan, Golos, Dimyat, Trablusşam, Ağrıboz, Antalya, Sayda, Akka, Tarsus, Silivri, Magosa, Tekirdağ, İmroz, Limni, İskenderiye, Samsun, Çandarlı, Karabiga, İnebolu, Akçaşehir, Kuşadası, Karaağaç, İznikmid, Mihaliç, Bandırma, Mudanya, İstefe⁽¹³⁾.

Zikredilen bölgelerdeki hububatın bir kısmı ağırlıklı deniz yoluyla olmak üzere başkente getirilirdi. Eğer Rumeli'de üretim yetersiz olursa Anadolu'nun Sivas, Tokat, Amasya ve hatta Erzurum gibi vilayetlerine de başvurulur ve oralardan temin edilirdi. Devlet hububat ticaretini denetlemekle beraber, satın alma ve taşıma işlerine müdahale etmemekteydi.

Yukarıda da ifade edildiği gibi devlet tahılın temin edileceği bölgeleri belirliyor, toptancıların sonradan İstanbul kadısına arzedecekleri satın alma izinlerini veriyor, kadı da bu izin belgesine mühür basarak, alıcının adını, geminin-teknenin adını ve sahiplerinin adını, gemi ya da teknenin kalkış ve varış tarihlerini, satın alınan tahılın cins, miktar ve fiyatını yazıyordu. Toptancı veya gemi sahibi bu belgeyi Unkapanı naibine vermek zorundaydı. Devlet tahılın satın alındığı fiyatları kontrol ediyor ve denetliyordu. Çünkü başkentteki buğday satış fiyatları alım fiyatından önemli ölçüde etkileniyordu.

(10) Salih Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları Zahire Ticareti 1740-1840, İstanbul 2001, s. 2.

(11) İlber Ortaylı, Vahdettin Engin, Erhan Afyoncu, Payitaht-ı Zemin Eminönü, Cilt II, Eminönü Belediyesi Yayını, İstanbul 2008, s. 16.

(12) Halil İnalıcık, "İâşe-Osmanlı Dönemi", Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, Tarih Vakfı Yayını, İstanbul 1994, c. IV, s. 117.

(13) Aynural, İstanbul Değirmenleri, s. 9-11, 25-26.

Üretim bölgelerindeki hububatın satış fiyatları bulundukları bölge kadısı tarafından belirleniyordu. İstanbul'da ise fiyat yine İstanbul kadısı tarafından fakat toptancı ve fırınlarla anlaşarak belirleniyordu. Yine de belirlenen fiyat her zaman geçerli olmayabiliyordu. Çünkü yöneticiler hububatı mümkün olan en düşük fiyattan elde etmek isterken, tüccar da daha yüksek fiyattan satmaya çalışıyordu. Bunun sonucunda toptancılar ile satıcı arasında pazarlıklar olurdu. Bu durumda hükümet yetkilileri devreye girerek fiyatı sınırlamaya veya sabitlemeye çalışırlardı⁽¹⁴⁾. Dolayısıyla devlet fiyatlara müdahale ederdi⁽¹⁵⁾. Bu şekilde müdahil olan yetkililere mübaşir veya yasakçı denirdi⁽¹⁶⁾. Mübaşir veya yasakçılar gemi yüklemelerini hızlandırmak ve başkente çabuk ulaşmasını sağlamak hususlarında da müdahil olurlardı.

Toptancı armatör veya reislerin gemi veya teknelerini İstanbul'dan başka bir yere götürmemeleri için, kadılar veya mübaşirler bu gemi ve teknelere, reislerin yüklenedikleri sorumluluklara uymalarını sağlayacak bir belge veya gözcü koyma emrini almışlardı. Bazen donanmaya ait gemiler özellikle Ege'de kaçakçılık yapan tahıl yüklü ticaret gemilerini izleyip, yakaladıktan sonra onları İstanbul'a getirmeye zorluyorlardı. İstanbul'a gelen buğday Unkapanı iskelesine indiriliyor oradan da hemen fırıncı ve değirmenci esnafına dağıtılıyordu. Bunlar da kadı veya muhtesip emirnamelerine göre malları stokluyorlardı. Bu işleri yürüten toptancılar vardı ve bunların önemli bir kısmı sermaye sahibi kişilerdi.

Tahıl ticaretindeki bu işleyiş dışında, devlet iaşenin bir bölümünü, yani saray ile askeri birliklerin ihtiyacı kadarını doğrudan denetim altında tutuyordu. Bu amaca yönelik tahıl alımlarını resmi görevliler yapar, taşıma işlemi de limanlardan itibaren kiralanan teknelerle gerçekleştirilir ve Tersane-i Amire ambarlarında depolanırdı. Neticede devletin bu ticareti özel sektörün % 10'unu geçmemekte ve asıl ticari faaliyet özel sektöre yapılmaktaydı⁽¹⁷⁾.

Zahirenin İstanbul'a getirilip miri ambarlarda depolanmasında devletin amacı, İstanbul halkının özellikle kış aylarında zahire sıkıntısı çekmesini ve şehirde hububat fiyatlarının aşırı yükselmesini önlemektir. Bundan dolayı devlet ambarlarından değirmenci ve fırıncılara dağıtılan hububat maliyetine veriliyor, hatta bazen fiyatlar birkaç yılın ortalaması hesaplanarak belirleniyordu. Tersane ambarı dışında devlet zahiresinin depolandığı diğer önemli bir ambar da, Üsküdar ile Kuzguncuk arasında bulunan Öküz Limanı Zahire Ambarları idi: 1797-1802 yılları arasında III. Selim tarafından yaptırılan bu ambarlarda arpa, buğday, kokoroz (mısır) ve erzen (darı) depolanmaktaydı⁽¹⁸⁾.

(14) Ahmet Tabakoğlu, "Osmanlı Döneminde İstanbul'un İaşesi", II. Uluslararası Osmanlı İstanbul'u Sempozyumu Bildirileri, 27-29 Mayıs 2014, s. 105

(15) Feridun Emecen, "XVI. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul'un ve Sarayın İaşesi İçin Batı Anadolu'dan Yapılan Sevkiyat", Tarih boyunca İstanbul semineri: 29 Mayıs-1 Haziran 1988, İÜ Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 1989, s.197-204.

(16) Çiftçi, a.g.m, s. 155

(17) Ortaylı, Engin, Afyoncu, Payitaht-ı Zemin Eminönü, s. 16-17.

(18) Ufuk Gülsoy, İstanbul Ticaret Borsası 1924-2014, İstanbul 2015, s. 34.

Et (Kırmızı-Beyaz-Balık)

Osmanlı toplumunda hububattan sonra en önemli iâşe maddesi et olarak değerlendirilmektedir. Saray ve askeri kesimin imkânı olduğu için ciddi bir et tüketimi varken halkın et tüketimi de kayda değer görünmektedir. Bu et tüketimi yoğun olarak kuzu ve koyun eti tüketimine dayanmaktadır. Sığır ve dana eti tüketimi hemen hemen hiç göze çarpmamaktadır. Keçi eti ise muhtemelen dağlık yörelerde tüketilmekle birlikte, özellikle İstanbul'da hemen hemen hiç tüketilmemektedir. Özellikle askeri tayinat için keçi etinden özellikle kaçıldığı tespit edilmiştir. Askere, sağlık açısından uygun olmayacağı düşüncesiyle keçi eti fazlaca verilmediği değerlendirilmektedir⁽¹⁹⁾.

Et iâşesi organizasyonunun ilk halkasını kasaplık koyunların temin edilmesi oluşturmaktadır. Osmanlılar için Rumeli coğrafyası ekonomik anlamda, et iâşesi için canlı hayvan temin etme yanında aynı zamanda önemli bir gıda maddesi olan buğdayın da ambarı durumunda idi. Özelde Balkanlarda genelde ise, tüm Akdeniz coğrafyasında tahıl üretimi ile hayvancılık beraber yürütülüyordu⁽²⁰⁾.

Osmanlılarda et iâşesi ile ilgili ilk kurumsal yapılanma celepkeşan sistemidir. Celepkeşan sisteminin temelinde, düşük maliyete dayanan düşük fiyatla halka bol miktarda et arz edebilmek gayesi yatmaktadır. Bu durumda devletin et teminini organize etmesiyle piyasa şartlarında oluşması gereken arz-talep dengesi de talep lehine korunmuş olacaktır⁽²¹⁾.

Et iâşesi için koyun temin edilen bölgeler üç grupta incelenebilir. Birincisi Rumeli'dir. Rumeli'de koyun temin bölgeleri Tuna nehrinin sınır kabul edildiği iki alandan karşılanmaktaydı. Trakya, Bulgaristan, Makedonya ve Teselya temin için en önemli yerlerdi⁽²²⁾.

İkinci bölge Anadolu'dur. Özellikle göçebelerin yoğun olarak yaşadığı bölgelerden önemli miktarda hayvan İstanbul'a götürülürdü. Anadolu'da koyun ticaretinin yoğunlaştığı bölgeleri Erzurum, Diyarbakır ve Muğla civarlarına kadar uzatmak mümkündür. İstanbul'a Anadolu'dan koyun gönderen üreticilerin büyük çoğunluğunu göçebe aşiretler oluşturur⁽²³⁾.

Üçüncüsü de Eflak ve Boğdan bölgesidir. Tıpkı zahire ihtiyacının karşılandığı gibi önemli miktarda hayvan temini de bu bölgeden karşılanırdı. Buradan gelen hayvanların bir kısmı kış mevsimine dayanıklı hayvanlar olurdu. 18. yy. sonlarında da Eflak ve Boğdan'dan gelen koyunlar şehir için hayati birer iâşe kaynağı olarak görülmektedir. Nitekim Eflak voyvodasının belirttiğine göre bölgenin koyun, keçi ve sığırları İstanbul nüfusunun et gıdasının en önemli kısmını oluşturmaktaydı⁽²⁴⁾.

Tahıl ticaretinde olduğu gibi et ticaretinin büyük bölümü özel sermaye sahiplerinin

(19) Türkhan, a.g.t., s. 21.

(20) Türkhan, a.g.t., s. 34.

(21) Celeplerin İstanbul'a getirip sattıkları koyunlar piyasa fiyatının altında satılmakta ve aradaki fark celepler tarafından karşılanmaktaydı. Bu haliyle celepkeşan sistemin bir nevi cezalandırma, sermaye temerküzünün önüne geçme, olarak da kullanılmıştır. Bununla birlikte celepkeşan olarak yazılan ve görevlendirilen kimseler tekalif-i örfiye ve avarız-ı divaniye gibi olağanüstü vergi yükümlülüklerinden muaf tutulmuşlardır. Türkhan, a.g.t., s. 36

(22) Türkhan, a.g.t., s. 37.

(23) Türkhan, a.g.t., s. 43-44

(24) Türkhan, a.g.t., s. 46-47.

elinde idi. Bu konuda taban fiyatlar devlet tarafından tespit edilmekle beraber, celepler kendi şartlarını hayvan sahiplerine kabul ettirebilmekteydiler. Üstelik bunlar kendileri de koyun sahibi iseler satış fiyatları üzerinde ağırlıklarını hissettirebilirdi. Bu yüzden kadı ve muhtesiplerin hayvan tüccarlarını sık sık denetlemesi ve bunların kasaplarla anlaşarak yüksek fiyattan et satmasının önüne geçilmesi istenirdi.

İstanbul'un beslenme maddeleri arasında tavuk ve balık da önemli bir yer tutuyordu. Tavuk daha çok Doğu Trakya ve İzmit bölgesinden getirilir ve önemli bir kısmı saray mutfağı için ayrılırdı. Padişah hassı olan Trakya ve Kocaeli köyleri saray için belli sayıda tavuk ve piliç vermek zorundaydılar. Bunun yanında serbest tavuk ticareti ile değişik bölgelerden gelen tavuklar tüccarlar aracılığı ile halka ulaştırılırdı. Bunların satışının yapıldığı yere de "tavuk pazarı" denirdi⁽²⁵⁾.

Diğer bir tüketim maddesi de balıklardır. İstanbul'un Karadeniz ve Marmara'nın yanıbaşında olması balık avcılığının gelişmesinde etkili olmuştur. Balık avcılığı ya esnaf halinde örgütlenmiş bağımsız balıkçılar tarafından kayıklarda ağ ve oltalarla ya da dalyanlarla yapılmaktaydı. İstanbul'un balık ihtiyacını sağlayan dalyanlar genellikle Beykoz'da, Avrupa yakasının Karadeniz kıyılarında, Tuna üzerinde, Azak, Kefe, Silistre ve Kili'de, Ege kıyısında Ayasuluk'ta bulunmaktaydı. Balıklar Eminönü'nde bulunan "balık pazarı"ndan piyasaya sunulurdu⁽²⁶⁾.

Bal ve Şeker

Osmanlı döneminde tatlıların vazgeçilmez malzemelerinden biri olan bal, imparatorluğun dört bir yanından getirilir ve Tahtakale'deki Balkapanı'na taşınırdı. İstanbul'a yağ, bal, peynir, pastırma vs. zahire getiren tüccarlar Galata yağ kapanı ve İstanbul bal kapanına bağlı tüccarlardı. İhtiyaç olmadığı sürece bu kapanlara bağlı tezkireli tüccarlardan başkasına bu tür maddelerin İstanbul'a getirilmesi izni verilmemekteydi⁽²⁷⁾.

Osmanlı sarayına mal alınırken niteliğe önem verilirdi. Alâ, hâlis, güzîde sıfatlarıyla malların kalitesi belirtilir ve bu nitelikte olan mallar nerede varsa fiyatına ya da maliyetine bakılmaksızın temin edilmeye çalışılırdı. Sarayın ihtiyacı olan ve önceden hangi bölgeden getirileceği belirlenmiş olan bal, Malkara, Gelibolu, Eğriboz, Eflak, Boğdan, Atina, Sofya, Prevadi, Niğbolu, Şumnu, Hazergrad, Çernovi, Trabzon (Hemşin), Saruhan, İzmir ve havalisi, Edirne ve Hayrabolu ve Girit'ten temin edilirdi.⁽²⁸⁾ Kaliteli ballar ise doğrudan saraya taşınırdı⁽²⁹⁾. Doğu'dan, örneğin Hakkâri'den gelen bal bunlar arasındadır⁽³⁰⁾. Bu arada Osmanlı sarayı, Gelibolu, Malkara, Hayrabolu, Edirne ballarını

(25) İlber Ortaylı, Vahdettin Engin, Erhan Afyoncu, Payitaht-ı Zemin Eminönü, Cilt II, s. 20.

(26) İlber Ortaylı, Vahdettin Engin, Erhan Afyoncu, Payitaht-ı Zemin Eminönü, Cilt II, s. 21.

(27) Arif Kolay, Nurgül Bozkurt, Şakir Turan, H. Murat Arabacı, Tatlıların Sultanı Baklava, İstanbul 2016, s. 71.

(28) Ümit Ekin, "Bal: Eski bir Tadin Osmanlı İmparatorluğu'nda Üretim ve Tüketimi", Türk Mutfağı, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı yayınları, Ankara 2008, s. 168, 169. ve Ömür Tufan, "Helvahane ve Osmanlı'da Helva Kültürü", Türk Mutfağı, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı yayınları, Ankara 2008, s. 130.

(29) Mesela, 1768 yılında saraya 1636 kıyye bal (asel) satın alınmıştı. BOA, D.BŞM.d. 3940.

(30) Murat Belge, Tarih Boyunca Yemek Kültürü, İstanbul 2001, s. 196, 197.

da sürekli talep etmekte ve ihtiyacını karşılamakta idi⁽³¹⁾.

Osmanlı yöneticileri, şekerin pahalı ve az bulunduğu ve şekerin yerine tatlı yapımında daha çok tercih edilen ve bazen de beraber kullanılan balın temininde titiz davranarak, Eflak ile Boğdan'dan gelen balın büyük bir kısmını belli vergilerin karşılığı olarak istemekteydi. Osmanlı idarecileri, kendi talepleri karşılanmadan bal, buğday, kereste ve sığır gibi malların ihracını serbest bırakmazdı⁽³²⁾. Bu arada Osmanlı Devleti balın temininde irsaliye⁽³³⁾ ve ocaklık⁽³⁴⁾ adı verilen yöntem kullanılırdı. Bu şekilde sarayın İstanbul piyasasına bağımlı olmasını önlemiş oluyordu⁽³⁵⁾.

Şeker, XIII. yüzyılda en varlıklı kimselerin erişebileceği kadar yüksek bir fiyatla satılmaktaydı⁽³⁶⁾. Bu yüzden olsa gerek şeker, mutfaklara XIV. yüzyıldan itibaren girmeye başladı. Geniş kitlelere ulaşması ise uzun zaman aldı. XV. yüzyıla gelindiğinde hala lüks bir tüketim maddesi idi⁽³⁷⁾. Çok ucuz bir nesne olmadığı için de sadece eczahanelerde "tadlanma ve şifa verici" bir madde olarak satılmaktaydı⁽³⁸⁾.

İşte Osmanlı topraklarında ve dünyada şekerin yavaş yayılması ve değeri üretimin sınırlı olmasından kaynaklanmış olsa gerektir⁽³⁹⁾. 1850'den sonra, şeker fiyatı önemli ölçüde düşünce, tüketimi ve tercihi de buna paralel arttı. Öyle ki, şeker 1650'de ender, 1750'de lüks bir maddeyken, 1850'de gerçek bir ihtiyaç maddesine dönüşmüştür⁽⁴⁰⁾.

(31) Arif Bilgin, "XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Sarayın İâşesi", s. 209.

(32) Ümit Ekin, "Bal: Eski bir Tadin Osmanlı İmparatorluğu'nda Üretim ve Tüketimi", s. 171, 172.

(33) Saraya gıda maddesi tedariki için kullanılan irsaliye yönteminin üç şekli vardı. Bunlardan biri, salyaneli eyaletlerden Mısır ile tâbi devletlerden Eflak ve Boğdan'ın merkezî hazineye vermekle yükümlü oldukları verginin bir kısmına karşılık sağlanan malların havâlesi; ikincisi, idari ve mali görevlere atanan bazı yöneticilerin, tayinleri karşılığında taahhüt ettikleri malların gönderilmesi; üçüncüsü ise, taahhüt usulüne dayanmayan, fakat parası, merkezi hazineye bağlı yerel gelirlerden ödenen malların irsaliyedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Arif Bilgin, Osmanlı Saray Mutfakı, s. 125-127.

(34) Mustafa Nuri Paşa, Ocaklık terimi için, "Tersani-i Âmire giderlerine veyahut bir kale muhafızlarının veya bir şehrin yerli askerlerinin günlük ücretlerine karşılık tahsis kılınmış olan birkaç köy veya kazanın "hâsılât-ı öşriye ve örfiyesine" denir. Ocaklık sadece öşür gelirleriyle sınırlı değildir; cizye, mizân (tartı)-ı harîr (ipek) ve gümrük resmi gibi bazı vergiler de tahsis edilmiştir" der. Mustafa Nuri Paşa, Netâyic ü-Vukû'ât, I-II, (Sad. Neşet Çağatay), Ankara 1992, s. 137. Osmanlı sarayının iâşesi için kullanılan bir yöntem olarak ocaklık hakkında Arif Bilgin, Osmanlı Saray Mutfakı adlı kitabında şu bilgileri verir: İrsaliye gibi, ocaklık da havâle sistemi içinde yer alan bir metoddur. İrsaliyeden farkı, muayyen miktardaki malın ve masraflara karşılık gelen paranın, değiştirilmemek veya başka bir alana kaydırılmamak üzere tahsis edilmesidir. Yani bu yöntemle, bir mala ocaklık bağlanan bir kaza veya bir işletmenin, her yıl o malı tam olarak saraya göndermesi hedeflenmektedir. Aynı şekilde, masraflara karşılık ocaklık tahsis edilen paranın da, asla başka bir alana kaydırılmaması, yalnızca bu malın temini ve diğer gerekli masraflara (taşıma vs.) kullanılması gerekmektedir. Arif Bilgin, Osmanlı Saray Mutfakı, İstanbul 2004, s. 134. Ocaklık terimi için ayrıca bkz. Nejat Göyünç, "Ocaklık Deyimi Hakkında", XI. Türk Tarih Kongresi Kongreye Sunulan Bildiriler, C. III, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1994, s. 873-877.

(35) Arif Bilgin, "XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Sarayın İâşesi", Osmanlı, Cilt 9, Yeni Türkiye Yayını, Ankara 1999, s. 210.

(36) Sedney W. Mintz, Şeker ve Güç, (Çev. Şükrü Alpagut), Kocabalcı Yayınları, İstanbul 1997, s. 138.

(37) Arif Bilgin, Osmanlı Saray Mutfakı, s. 205. Ayrıca Şekerin tarihteki yeri için bkz. Sedney W. Mintz, a.g.e.

(38) Thomas Geerdes, Ana Besin Maddelerinden Şeker ve Tarihi, Türkiye Şeker Fabrikaları A.Ş. yayınları, Ankara 1966, s. 11-13.

(39) Arif Bilgin, Osmanlı Saray Mutfakı, s. 205.

(40) Sedney W. Mintz, a.g.e, s. 221.

Tereyağı ve Sadeyağ

Osmanlı sarayında zeytinyağı, beziryağı, susam yağı, kuyruk, böbrek ve iç yağı gibi çeşitli yağlar yer almasına rağmen beslenmede ağırlıklı olarak tereyağı ve yıl boyunca bozulmadan kalabilmesi için eritilen sadeyağ kullanılmaktaydı. Yemek yapımında kullanılan sadeyağ sarayda en fazla tüketilen yağdır. XV. yüzyıl sonlarında sadeyağın büyük oranda İstanbul pazarından alındığı anlaşılmaktadır. Toplam tedarikin yüzde 30'u da taşradan karşılanmaktadır. Yağ temin edilen kazalar ise Bursa, Edirne, Ankara ve Filibe'dir. XVI. yüzyılın ikinci çeyreğinden itibaren yağ temin edilen bu kazalara Kefe'de dâhil edildi. Kefe'den ise Matbah-ı Âmire için doğrudan yağ alımı XVII. yüzyılın ilk yıllarında başladı⁽⁴¹⁾.

Kefe'den temin edilen sadeyağ Karadeniz'de çalışan gemilerle taşınmaktaydı. Yine, Anadolu'nun güneyindeki bölgelerden, Doğu Akdeniz'deki şehirlerden ve Mısır'dan tedârik edilen mallar da denizyoluyla İstanbul'a nakledilmekteydi. Deniz taşımacılığında kalyon, karamürsel, iğrib gibi gemiler kullanılmaktaydı. Daha muhkem bir gemi çeşidi olan kalyon, özellikle Mısır'dan getirilen mallar için tercih ediliyordu⁽⁴²⁾.

XVII. yüzyılın başlarında saraya havale olarak yağ gönderen kazalar Şumnu, Hezargrad ve Çernovi gibi Rumeli kazaları ile Karakeçili yağının sağlandığı Bursa'dan ibaretti⁽⁴³⁾.

XVII. yüzyıl başlarından itibaren sadeyağ tedarik bölgeleri Kefe, Yunanistan'da Tırhala'ya bağlı Maçın köyü ile aynı bölgedeki Talende'nin Rado/Radoviç köyüdür. Bunun yanı sıra bazı dönemlerde, Kuzey Karadeniz'deki Azak ile Rumeli'deki Vostica ve Tımsıvar kazalarından alınıyordu. XVII. yüzyılın ortalarından itibaren padişahlar sık sık Edirne'ye göç ettiklerinde, sadeyağ tedariki Rumeli'deki çok sayıda kazadan yapılmıyordu⁽⁴⁴⁾. Bu arada düzenli olmamakla birlikte saray için Balıkesir'den de sadeyağ satın alınıyordu⁽⁴⁵⁾.

Osmanlı Saray mutfağında yemek ve tatlı yapımında kullanılan tereyağının büyük bir kısmı ise Kefe'den, Karadeniz yolu ile Boğdan ve civarından getiriliyordu⁽⁴⁶⁾. Osmanlı sarayı, Kefe'den gelen tereyağının en önemli tüketicisiydi. Öyle ki, XVII. yüzyılın başlarında Kefe'de toplanan bazı vergiler, saray halkının her yıl tükettiği büyük miktarda tortusu alınmış tereyağının bedelini ödemek üzere ayrılmıştır⁽⁴⁷⁾. Bu arada Kuzey Karadeniz'den saraya gıda maddesi alınan tek yer Kefe'dir. Sarayın sadeyağ ihtiyacının önemli bir kısmı, hayvancılığın yaygın olduğu bu bölgeden karşılanıyordu⁽⁴⁸⁾.

Tereyağı ve sadeyağı teminine önem verildiği bu konuda çıkarılan hükümlerden anlaşılmıyordu. Mesela, Kanuni Sultan Süleyman döneminde Kefe'deki idarecilere gönderilen bir hükümden anlaşıldığına göre, yağ ticareti ile uğraşan toptancıların Kefe'ye

(41) Arif Kolay, Nurgül Bozkurt, Şakir Turan, H. Murat Arabacı, Tatlıların Sultanı Baklava, İstanbul 2016, s. 74.

(42) Arif Bilgin, "XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Sarayın İâşesi", s. 209.

(43) Arif Bilgin, Osmanlı Saray Mutfacı, s. 203.

(44) Arif Bilgin, Osmanlı Saray Mutfacı, s. 204.

(45) Arif Bilgin, "XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Sarayın İâşesi", s. 209.

(46) Ömür Tufan, a.g.m., s. 130. ve Eramya Çelebi Kömürçüyan, XVII. Asırda İstanbul Tarihi, İstanbul 1988, s. 114.

(47) Sami Zubaida, "Ortadoğu Yemek Kültürlerinin Ulusal, Yerel ve Küresel Boyutları", Ortadoğu Mutfak Kültürleri, Editörler: Sami Zubaida ve Richard Tapper, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2000, s. 42.

(48) Arif Bilgin, "XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Sarayın İâşesi", s. 210.

giderek halktan yağ topladıkları ve depoladıkları anlaşılmaktadır. Bu sırada İstanbul'da da yağ sıkıntısının olduğu anlaşılmaktadır. Gönderilen hükümde bu sıkıntı belirtilerek, toptancıların satın aldıkları yağları stok etmelerine müsaade etmeksizin bir an önce gemilere yüklemeleri ve İstanbul'a göndermeleri hususunda idarecilerin elinden geleni yapmaları istenmiştir. Yine hükümde, gemilere ne kadar yağ yüklenildiğinin kaydedilmesi ve kayıt belgelerinin (temessük kâğıdı) tüccarların eline verilmesi de ayrıca istenmiştir.

Konu ile ilgili hüküm şöyledir:

Kefe Beyi'ne ve Kadısı'na ve Nazırı'na hüküm ki, hâliyen ba'zı matrabazlar anda mukaddem varıp re'âyâdan yağ cem' edip der-mahzen etmek ile mahrûse-i İstanbul'da yağ bâbında müzâyaka olup buyurdum ki, vusûl buldukta bu bâbda her biriniz bi'z-zat mukayyed olup onun gibi matrabazlara yağ der-mahzen etdirmeyip ticâret için narh-ı rûzî üzere aldırıp dahi gemilere tahmîl edip, her gemiye yağ ne sa'y ile alındığını yazıp ellerine temessûk verilip muaccelen mahrûse-i mezbûreye irsâl edesin. Husus-ı mezbûr mahall-i ihtimamdır. Ona göre mukayyed olup vâfir ve müstevfi yağ göndermek bâbında dakika fevt etmesin. Fî 4 Zilhicce 967/26 Ağustos 1560⁽⁴⁹⁾."

Sultan III. Murad döneminde 18 Mart 1592 tarihinde Kefe Beylerbeyi ve kadısına yazılan bir hükmü incelediğimizde, hem dönemin ekonomisi içerisinde yağın kilogram fiyatları hakkında hem de, yukarıda bahsedildiği gibi Kırım hanlığına tabi bölgenin gelişmiş bir hayvancılık sektörü hakkında bilgi edinmekteyiz. Bahsedilen tarihte hem Osmanlı Devleti hem Kırım Hanlığı siyasi ve askeri güç olarak en muhteşem dönemlerini yaşamaktadırlar. Bundan mütevellit şu hususu ifade etmek gerekir; İstanbul ve sarayın yağ ihtiyacını karşılayabilecek kapasitede bir hayvancılık sektörü geniş bir tarım arazisi, gelişmiş bir ekonomi ve bunları idare edecek muktedir bir yönetim gerektirmektedir. Kırım Hanlığı gerek toprak büyüklüğü ve gerekse yukarıda belirtilen hususlar açısından bu özellikleri ihtiva etmektedir.

Aşağıda tam metni verilen hükme bakıldığında şu hususlar dikkati çeker:

- Kefe'de o an mevcut 2.800 tulum yağ bulunmaktadır ki, bu rakam o günün şartları için oldukça büyük oranda stok olduğunu gösterir.
- Bir okka yağın birim fiyatı 12 akçedir.
- Bölgeden tedarik edilen yağın önemli olduğu bizatihi Osmanlı Sultanının Kırım Hanı'na name-i Hümayûn yazmasından anlaşılmaktadır. Öyle ki XVI. Yüzyılın en muktedir sultanı, yağ için özel olarak ricada bulunmaktadır.
- Osmanlı Sultanı tüccarlara yüksek rakam ödeyerek yağın fiyatının artmasının fakirleri zor durumda bırakacağı endişesiyle bu hususta önlem alınmasını istemektedir. Bu durum Sultanın tebasına olan hassasiyetini göstermesi bakımından dikkate değer bir örnektir.

Bahsedilen hükmün transkribe edilmiş hali şöyledir:

Kefe beylerbeğisine ve kadısına hüküm ki hâliyâ vilâyeti Kefe'de bilfiil iki bin sekiz

(49) Kefe'de yağın kıyyesi yazın altışar, kışın yedişer Akçaya, İstanbul'da yazın yedişer, kışın sekizer Akçaya idi. Bi def'ada İstanbul'a üçbin tulumdan ziyâde gönderilirdi. Yağın harice satılması memnu' idi. (995/1586-1587). Ahmed Refik, Onuncu Asr-ı Hicrî'de, s. 117, 118.

yüz tulum yağ mevcut olub Âsitane-i saadetime irsâli mühimmatdan olmagin eskiden olan yağlar şimdiye degin cari olan narh ne ise ol narh üzere bey' olunub hâliyâ mevcut olan iki bin sekiz yüz tulum yağ on ikişer akçe üzere bey' olunmak fermânı şerifim olub olbabda Kırım Hanı cenabı emaret meabı eyalet nisab Gazi Giray Han damet maalihüye dahi namei Hümâyûnum gönderilmiştir. Buyurdum ki... vardukda bu babda siz dahi gereği gibi mukayyed olub zikrolunan iki bin sekiz yüz tulum yağı vakıyyesi İstanbul'da on ikişer akçeye bey' olunmak üzere aldırub bir akçe ziyadeye aldirmıyasın ve aslâ te'hir ve tevakkuf etmeyüb vakti ve zamanı ile gemilere tahmil etdirüb mahmiye-i İstanbul'a irsal itmekden hâli olmyasın zikrolunan yağ İstanbul'da on ikişer akçeye bey' olunub bir akçe dahi ziyadeye ruhsat virilmez tüccar taifesine ana göre aldırub ziyadeye aldirmıyasın ve fukaraya teaddi ve tecavüz olunmakdan dahi ihtiraz üzere olasın Fi 4 Cemaziyelâhir 1000⁽⁵⁰⁾“

Galata yağ ve İstanbul bal kapanı tüccarları üretim bölgelerinden ne kadar ve ne cins zahire getireceklerini önceden ya kadı huzurunda ya da dilekçe ile Divan'a başvurarak taahhüt etmekteydiler. Böylece Kapan tüccarının hangi cins zahire getireceği önceden belirlenmekte ve bir nevi ihtisaslaşma sağlanmaktaydı. Mesela, don ve çerviş yağı getiren tüccar sadeyağ ve bal getirememekteydi. Bunun yanında kapan tüccarlarının hangi mahallerden zahire mubayaa edeceği de belirleniyordu. Tüccarların birbirlerinin mahallerine giderek mubayaada bulunmaları yasaktı.

Kapan tüccarlarının satın aldıkları sade, don ve çerviş yağları büyük ve küçükbaş hayvan toplayan ve bunları mezbahanelerde kestiren, “süreççi” adı verilen celepler sayesinde mümkün oluyordu. Süreççiler belirli mevsimlerde sürülerini belirli yerlere getirerek kestiriyor, hâsıl olan don, çerviş ve sadeyağlarını kapan tüccarına satıyorlardı⁽⁵¹⁾.

Isınma ve Yakacak İhtiyacı (Odun-Kömür)

Osmanlılar döneminde odun, insanların günlük ihtiyaçlarının en başında geliyordu. Isınma ihtiyacının yanı sıra ekmek fırınları, hamamlar, sabunhaneler, boyahaneler ve tuğla imalathaneleri gibi iş kollarında üretim yapılabilmesi için bu iş kollarının olduğu yerlere düzenli bir odun akışının sağlanması gerekiyordu. Devlet de bu mesele üzerinde hassasiyetle duruyordu⁽⁵²⁾.

İstanbul'un ihtiyacı olan odun ve kömür daha çok Şile, Kandıra, Taşköprü, Terkos, Yoros, Istranca, Çatalca ve Silivri gibi İstanbul'a yakın yerlerden temin edilmekle beraber, gerektiğinde uzak bölgelerden de talep edilebilmekteydi⁽⁵³⁾. Yukarıda sayılan ve İstanbul'a yakın bölgelerde yaşayan insanların çoğu odun ve kömür ticareti yaparak

(50) Ahmed Refik, Onbirinci Asr-ı Hicrî'de İstanbul Hayatı (1592-1688), Enderun yayınları, İstanbul 1988, s. 1, 2.

(51) Salih Aynural, İstanbul Değirmenleri ve Fırınları Zahire Ticareti, s. 67-69.

(52) Arif Kolay, İstanbul'un Yaşam Pınarı Çekmeköy, İstanbul 2013, s. 138.

(53) Mesela 2 Mart 1854 tarihinde Ambar-ı Amire ve Nizamiye askeri için gerekli olan odunun Dersaadet'e bir an önce gönderilmesi için Varna, Tekfurdağı, Kilyos, Erdek, Silivri, Muhafız ve Kaymakamlığına ve İhtisab Nezaretine yazı emir yazılmış isimleri zikredilen yerlerdeki iskelelerden odun ticaretiyle mezun tüccarların da teşvik edilmesiyle, münasip kayık ve gemi temin edilerek acilen dersaadete ulaştırılması talep edilmiştir. A.MKT.UM. 153/11.

geçimlerini sağlıyordu. Odun ve kömür nakliyatı için hususi olarak yapılmış iskeleler mevcuttu. Bu iskelelerden sadece odun ve kömür nakliyatı yapılıyordu. Bu iskelelerin etrafındaki köylerden çok sayıda insan civardaki dağ, koru ve yurtlardan odun kesip, sözü edilen iskelelere getirerek gemi reislerine satıyorlardı. Devlet bu odun ve kömür ticaretini denetim altına almaya çalışıyordu. Odun ve kömür işi yapanların daha düzenli çalışmalarını sağlamak için gerekli tedbirler alınmaya çalışılıyordu. Bu tedbirlere rağmen İstanbul'da odun sıkıntısı çekilirse, dağlara ve korulara daha fazla baltacı gönderiliyordu. Burada sevkiyata konu olan kömürlerin tamamı odun kömürüydü. Odunlar daha çok dağlardan ve korulardan kesildikten sonra bir kısmı oralarda kurulan ocaklarda hark edilerek yani yakılarak odun kömürü haline getiriliyordu⁽⁵⁴⁾.

Odun ve kömür farklı iki meta olarak kabul ediliyor buna bağlı olarak da odunculuk yapanlar ile kömürcülük işiyle uğraşanlar farklı meslek grupları olarak değerlendirilirdi. Odun için farklı kömür için farklı taşıma arabaları vardı. Zaruri bir durum olmadıkça kömür taşıyan araba odun, odun taşıyan araba kömür taşıyamazdı. Dağlardan ve korulardan iskeleye nakledilecek odun ve kömürler ya arabalarla veya hayvan sırtlarında taşınırdı. Bu arabaların ve hayvanların bir kısmı, geçimini taşımacılıkla sağlayan köylülere, bir kısmı da gemi reislerine ve İstanbul'da bizzat kömür ve odun ticareti yapanlara aitti.

Yukarıda da belirtildiği gibi özellikle Anadolu yakasındaki köylerde ikamet eden halkın çoğu odunculuk ve kömürcülükle uğraşıyordu. Bu açıdan birçok köyün geliri, imal ettikleri kömürü ve kestikleri odunları İstanbul'a satmaktan kaynaklanıyordu. Nitekim Şile'ye bağlı İsa, Gökmaslı, Kosto, Yeniköy ve Çıtaklı; Beykoz kazasına bağlı Kılıçlı, İshaklı, Ayvalı, Sırapınar, Ömerli, Çekmeköy, Muradlı ve Koçullu köyleri halkının çoğunluğu odunculuk ve kömürcülükle uğraşıyorlardı⁽⁵⁵⁾.

Kesilen odunlar ve yapılan kömürler her köye yakın bulunan iskelelere getiriliyordu. Sahili olan her kazanın kömür ve odun nakliyatı için tahsis edilmiş belirli sayıda iskelesi vardı. Mesela Yoros (Beykoz) kazasına bağlı Alibahadır, Gökü, Öğümce, Morkaya, Tarlabası ve İkiyakalı; Şile'ye bağlı Şile, kabakoz, Akçakilise, İsa, Yorgunca, İmranlı, Mahmud Deresi iskeleleri İstanbul'a odun ve kömür nakletme ruhsatına sahip iskelelerden bazılarıydı.

İstanbul'a odun ve kömür sevkiyatı -çoğunlukla deniz sevkiyatı kullanılmak üzere- birkaç şekilde yapılmaktaydı. Birincisi, İstanbul'daki oduncu ve kömürcü esnafı tarafından doğrudan üretim bölgelerine gidilerek, köylülerden odun ve kömür satın alınması veya az da olsa kendilerinin odun kesip, kömür yapması daha sonra da bunları iskelelerde bekleyen gemilere yükleyip İstanbul'a nakledilmesiydi⁽⁵⁶⁾. İkincisi, odun ve kömür işiyle iştigal eden köylülerin kendi imkânlarıyla odun ve kömürleri iskelelere

(54) Salih Aynural, "XVII. Yüzyılda İstanbul'un Odun ve Kömür İhtiyacının Karşlanması", *Osmanlı V* (Ed. Güler Eren), Ankara 1999, s. 563.

(55) Kolay, a.g.e., s. 138.

(56) Çeşitli yerlerde tedarik edilen odunlar için bazen gemi bulmakta zorlanılıyordu. Bu durum arşiv belgelerine de yansınıyordu. Mesela 1857 yılının Aralık ayında Ahivli kazasında 2.000 çekli odun tedarik eylendiği Mesuri kazası dahilinde bulunan iskelelerde de mevcut odunların darsaadete nakline münasip gemi olmadığından nakliyat için oraya -darsaadet sekenesinin gerekli olan odun ihtiyacının seri olarak karşılanması icab-ı halden olduğu gerekçesiyle- İstanbul'dan gemi gönderilmesi hususunda Kaptan Paşaya emir yazılmıştır. BOA, A.MKT.NZD. 246/101.

getirip buradaki gemi reislerine satması, gemi reislerinin de İstanbul'a ulaştırması şeklindeydi. Üçüncüsü de özellikle İstanbul'a çok yakın olan bölgelerde, köylünün odun ve kömürünü bizzat kendisinin İstanbul'a getirip satması biçimindeydi. Ancak bazen oduncu ve kömürcü esnafının odun ve kömürü gemilerle getirip mahzenlerde depolaması, Üsküdar gibi yakın civardan arabalarla gelen odun ve kömür için depolarda yer kalmaması sorununu gündeme getiriyordu⁽⁵⁷⁾.

Zaman zaman sevkiyat konularında sıkıntıların yaşandığı da olsa, genel olarak İstanbul'a üç cins odun sevkediliyordu. Bunlardan birincisi genel olarak ısınma ihtiyacını karşılamaya yönelik odunlardı. İkincisi ise, gürgen ağacından kesilen ve genellikle İstanbul fırıncılarının kullandıkları elleme tabir edilen odunlardı. Üçüncüsü de özellikle hamamlarda kullanılmak üzere gelen kütüklerdi.

Kömür ve odun ticaretinde karaborsacılık faaliyetleri de oluyordu. Nitekim bazı karaborsacılar odun ve kömür üretilen bölgelere gelerek, odun ve kömürleri bir yıl öncesinden parasını ödeyerek satın alıyorlar ve yüksek fiyatla İstanbul'da satıyorlardı. Yakalanırlarsa cezalandırılıyorlar, kömür ve odunlarına el konularak piyasaya sürülüyordu.

Netice olarak, Osmanlı döneminde İstanbul'un odun ve kömür ihtiyacı belirli bir organizasyon çerçevesinde belirli bölgelerden ve genellikle de denizyoluyla sağlanıyordu⁽⁵⁸⁾.

Sebze-Meyve ve Süt

İstanbul halkının beslenmesinde sebze, meyve ve süt mamulleri de önemli bir yer tutuyordu. Sebze ve meyve yetiştiriciliği için İstanbul'un Avrupa ve Asya yakalarında ki banliyölerinde bulunan bostan ve sebze bahçeleri önemli bir işlev görmektedir. Fakat buraları şehrin ihtiyacının tamamını karşılamak konusunda yetersizdi. Üstelik bazı tüketim maddeleri belirli eyaletlerde bulunuyordu. Buna bağlı olarak üretim merkezleriyle İstanbul arasında oldukça büyük bir deniz trafiği oluşturulmuştu. Buna bir de kara trafiği eklenmişti. At arabalarıyla da sebze ve meyve getirilirdi. Burada da özel girişimciler işleri yürütüyordu. İstanbul'da bir nevi hal işlevi gören Sebzehaneler vardı ve nakliyeciler ürünleri buraya teslim ederdi. Daha sonra görevlilerin gözetiminde ürünler manavlara dağıtılırdı⁽⁵⁹⁾. Kabak, patlıcan, koruk, lahana, ıspanak, taze fasulye, taze soğan, sarımsak, turp, kereviz, turşu yaprağı, pırasa, pancar, semizotu, taze bamya, balkabağı, kuru patlıcan İstanbul'a getirilen sebzelerden bazılarıydı⁽⁶⁰⁾.

Tuz, Baharat, Zeytin ve Zeytinyağı

İstanbul'un iaşesinde diğer önemli bir madde tuzdur. Tuz ilk devirlerden itibaren devlet tekelinde bulunan maddelerden biriydi. Yani alım satımı devlet eliyle yürütülüyordu. Tuz çıkarılan yerlere "tuzla" ya da memleha denirdi. Ülkenin çeşitli bölgelerinden çıkarılan tuzun nakliyatı genellikle hayvancılıkla uğraşan Yörükler tarafından yapılırdı.

(57) Aynural, a.g.m., s. 564.

(58) İstanbul'un odun ve kömür ihtiyacının karşılanması ile ilgili daha geniş bilgi için ayrıca bkz. Aynural, a.g.m., s. 563-569.

(59) İliber Ortaylı, Vahdettin Engin, Erhan Afyoncu, Payitaht-ı Zemin Eminönü, Cilt II, s. 21-22.

(60) İstanbul Ahkâm Defterleri İstanbul Esnaf Tarihi II, (Haz. Ahmet Tabakoğlu vd.) İstanbul 1997, s. 210, 211.

Bunlar bu hizmetlerine karşılık bazı vergilerden muaf tutulurdu. Tuz tüccarları tuzu tuzlalardan belirli mevsimlerde narh fiyatından satın alır ve şehir ve kasaba pazarlarındaki tuz ambarlarında satarlardı⁽⁶¹⁾.

Bunlarla beraber önemli bir bölümü deniz yoluyla İstanbul'a getirilen ürünler ve getirildikleri yerler de şöyleydi⁽⁶²⁾:

Zeytin ve zeytinyağı: Midilli, Girit, Edremit, Erdek

Peynir: Varna, Eflâk, İzmir, Yalova, Eğriboz'dan

Kuru üzüm, incir: İzmir, Aydın, Kuşadası

Elma, fındık: Güney Karadeniz kıyıları

Limon suyu: (fıçı ile) İstanköy

Pekmez, turşu: Gelibolu, Kazdağı

Sabun: Trablus-Şam, İzmir, Halep, Urla

Kumaş, ipek vs. gibi ürünler de İran, Hindistan ve Avrupa'nın çeşitli ülkelerinden gelirdi.

İaşe Maddelerinin İstanbul'a Ulaştırılması

Osmanlı Devleti'ni meşgul eden meselelerden biri de hiç şüphesiz, iaşe malzemele-
rinin temininin yanında bunların İstanbul'a ya da diğer bölgelere nakledilmesi olmuştur.
Çünkü ürünleri temin etmek ayrı bir problem iken bunların nakliyesi konusunda da zaman
zaman ciddi sıkıntılarla karşılaşılıyordu. İaşe maddelerinin İstanbul'a taşınması kara
ve denizyolu ile olmak üzere genel olarak iki yolla olmuştur. 19. Yüzyılın ikinci yarısından
sonra ülkeye demiryollarının girmeye başlamasıyla buna demiryolu da eklenebilir. Yine
bunlara, derinlik ve genişlik itibarıyla seyr ü sefere müsait olan bazı nehirler de ilave
edilebilir. Zira Tuna, Fırat ve Dicle erzak ve mühimmat taşımak için uygun nehirlerdi⁽⁶³⁾.

Karayolu

Demiryollarının yapımına başlanıncaya kadar genel olarak özel teşebbüs tarafından
yapılan kervanlarla yapılan kara ticareti ve nakliye sistemi, devrin şartları dolayısıyla
şiddetli kışlar ve eşkiya tehdidi altındaydı. Özellikle kış aylarında karayolundan nakliye
konusunda neredeyse hiç istifade edilemiyordu. Yine yollar bazen eşkiya tehdidi altında
bulunuyordu. Her ne kadar güvenlik amacıyla kurulmuş olan derbentlik sistemi varsa
da bu sistem de zaman zaman yeterli olmayabiliyordu. Dolayısıyla ürünlerin gerek
İstanbul'a gerekse diğer bölgelere nakliyesinde karayolu çok fazla güvenli sayılmıyor-
du⁽⁶⁴⁾. Doğal olarak bu durum nakliye konusunda karayolundan ziyade denizyolunun
tercih edilmesine neden oluyordu.

(61) Kütükoğlu, "Osmanlı İktisadi Yapısı", s. 572; İstanbul'a üç çeşit tuz gelirdi. Transilvanya'dan Eflâk yolu ile gelen kayatuzu en makbul çeşit olup en pahalısı idi. Öteki tuzlar kara tuz ve deniz tuzu idi. Tuz işlerini padişah tarafından bir tuz emini düzenlerdi. Başlıca tuz kaynakları, Ahyoli (Bulgaristan) ve Kefe (Kırım) tuzu olup gemilerle Eminönü İskeleye'ne gelirdi. İnalıcık, "İaşe", s. 118.

(62) İnalıcık, "İaşe", s. 117.

(63) Ömer İşbilir, XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin İaşe, İkmal Ve Lojistik Meseleleri, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora tezi, İstanbul 1996, s. 61.

(64) Kütükoğlu, "Osmanlı İktisadi Yapısı", s. 589.

Denizyolu

Osmanlı limanları arasında yapılan deniz nakliyatı genellikle Osmanlı bandırası taşıyan gemilerle yapılmakla beraber ihtiyaç duyulduğunda yabancı gemiler de kullanılırdı. Özellikle Osmanlı tekneleri tonaj bakımından nispeten küçük olduklarından uzak mesafelerde daha çok yabancı gemilerden istifade edilirdi⁽⁶⁵⁾.

Bu anlamda Osmanlı gemileri ve çeşitli hakkında kısaca bilgi vermek faydalı olacaktır. İdris Bostan Osmanlı deniz tarihinde gemiciliğin gelişmesini üç ayrı dönemde incelemiştir. Birinci dönem, imparatorluğun kuruluşundan XVII. yüzyılın sonlarına kadar devam eden kürekli gemiler dönemi, ikincisi XIX. yüzyılın ortalarına kadar devam eden yelkenli gemiler dönemi, üçüncüsü de imparatorluğun yıkılışına kadar süren buharlı gemiler dönemidir.

Birinci dönemin başlıca gemilerini en önemlisi kadirga olan çektiri (çektirme) tipi gemiler teşkil ediyordu. İkinci dönemin en önemli gemisi adı çeşitli denizcilik tabirlerinde yer alan kalyonu. Buharlı gemilerin (vapurların) donanmaya kazandırılmasıyla üçüncü safhayı teşkil eden yeni bir dönem başladı. Sanayi alanında önemli gelişmeler kaydeden Avrupalılar ve özellikle İngilizler buharlı gemileri icat ederek XIX. yüzyılın başlarında deniz kuvvetlerinde kullanmaya başladılar. Osmanlı Devleti bu tür ilk gemiyi 1827’de İngiltere’den satın aldı. Sür’at adı verilen gemiye halk “buğu gemisi” diyordu. İlk Osmanlı buharlı gemisi olan Eser-i Hayr, 1837’de mimar Rhodes tarafından Aynalı-kavak’ta yapıldı ve Tanzimat’la birlikte bu tür gemiler yavaş yavaş yelkenlilerin yerini almaya başladı. En önemlileri Mecidiye, Tâif ve Eser-i Cedid olan bu gemiler daha çok deniz ticareti ve posta işleriyle asker ve eşya taşımada kullanılıyordu⁽⁶⁶⁾.

Gemi Çeşitleri

Büyük donanma gemilerinin başlıcalarını kadirga, başarda, mavna, kalyata, pergende ve firkate oluştuyordu. Donanma gemileri arasında yukarıdakilerden başka karamürsel, şayka, işkampoye, üstü açık, kelek aktarma, çekeleve, celiyye, kancabaş, palaşkerme, at gemisi, top gemisi, taş gemisi, borazan gemisi, geç gemisi, tombaz, melekse, çamlıca, şahtur, kırlangıç, uçurma, çete kayığı, ateş kayığı, menzil kayığı, dolap kayığı, funda kayığı, sandal ve filika gibi gemi ve kayıklar yer alıyordu. Bunlardan ilk Osmanlı çektirisi olan karamürsel, sonraları taşımacılıkta kullanılan küçük bir tekne idi. Değişik şekillerde büyük tipleri de yapılan karamürseller genellikle yakın mesafelerde çalıştırılır, zorunlu hallerde tahıl veya kereste nakli için Mısır’a kadar gitmelerine izin verilirdi. Kalyon tipi gemiler kalyon, firkateyn, korvet, barca, ateş gemisi, şalope, brik, uskuna, şehtiye adlarını taşımaktaydı⁽⁶⁷⁾.

Osmanlının son dönemlerinde savaş gemileri dışında taşımacılıkta kullanılmak üzere temin edilen vapurların idaresi için Fevâid-i Osmâniyye, İdâre-i Aziziyye, İdâre-i Mahsûsa, Şirket-i Hayriyye ve Osmanlı Seyr-i Sefâin İdaresi gibi şirketler kurulmuştur

(65) Kütükoğlu, “Osmanlı İktisadi Yapısı”, s. 595.

(66) İdris Bostan, “Gemi (Osmanlı Dönemi)”, DİA, cilt: 14; s. 11.

(67) Bu gemilerle ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. İdris Bostan, “Gemi (Osmanlı Dönemi)”, DİA, cilt: 14; s. 13.

ve değişik sayılardaki gemileriyle Osmanlı'ya hizmet vermiştir.⁽⁶⁸⁾

Gerek hububatın gerekse diğer iâşe ürünlerinin denizyoluyla nakli, karayoluna göre daha ucuz ve daha güvenliydi. Dolayısıyla deniz ve nehir nakliyatı uygun olan yerlerde hep bu yol tercih edilmişti⁽⁶⁹⁾. Taşımaya konu olacak ürün ya donanmaya ait gemilerle ya da tüccar gemileriyle taşınıyordu. Eğer taşıma tüccar gemileriyle yapılırsa, gemi sahibine taşınan malın türüne ve varılacak mesafenin uzaklığına göre belirli bir taşıma ücreti, yani navlun ödeniyordu⁽⁷⁰⁾.

Mesela 18 Ağustos 1769 tarihinde İstanbul iâşesi için Tekirdağı vesair mahallerden zahire getiren 25 sefinenin navullarının Hazine-i Amire'den, bir sonraki yıl kiralanacak gemilerin navulları da Darphane-i Amire'den veyahut başka bir yerden verilmesi gerektiği ifade edilmişti⁽⁷¹⁾.

Yine 1854 yılı başlarında Bergos iskelesinden Dersaadete buğday nakli için gemi kiralınması ile ilgili İhtisab Nezaretine gönderilen yazıda, Bergos iskelesinde mevcut olan 30.000 kile İslimye buğdayının İstanbul'a celbi hususunda dörder kuruş navul ve % 4,5-5 kuruş kadar sigorta tutulmak üzere anlaşılmış olan geminin kiralınması ile bilgi vardır⁽⁷²⁾.

Navlun ödenmesi sadece ürün nakliyatıyla ilgili değildi. İnsan nakli için kiralanan gemiler için de ödeniyordu. Mesela Nisan 1858'de İskenderiye'den İstanbul'a nakledilmiş olan askerlerin gemi navlunları 99.225 kuruş tutmuştu. Bunun 82.340 kuruşu hazineden, geri kalanı da Dersaadet Ordusu Hümayun Meclisi marifetiyle sahiplerinden tahsil edilmişti⁽⁷³⁾.

Benzer bir şekilde Kasım 1859'da Maraş'ta bulunan ve İskenderun limanından bir Fransız şirketi vapuruyla İstanbul'a naklettirilmiş olan ikinci taburun navlu olan 8.606 franklık (43.030 kuruş) 1275 senesi navul tertibinden ve nakit ekçe olarak ödenmiştir⁽⁷⁴⁾.

Deniz ulaşımının kolaylığı ziraî üretimi ve imalât sanayiini önemli ölçüde etkilemişti. Çünkü tahıl, demir gibi ve benzeri mallar uzak mesafelerden genellikle deniz yoluyla İstanbul'a ulaştırılmekteydi. Deniz yoluyla da İstanbul'a temel besin maddeleri düzensiz olarak gelmekteydi ve İstanbul'un iâşesi büyük ölçüde deniz ulaşımına ve Halice bağlıydı. Gıda maddelerinin yanında odun, kömür gibi maddelerin ancak deniz yoluyla getirilebilmesi liman şehri olan İstanbul'un bu özelliğinin gelişmesine yardımcı olmuştu⁽⁷⁵⁾.

Yabancı Gemiler

Yukarıda da ifade edildiği gibi iâşe ürünlerinin nakliyesi için ihtiyaç duyulduğunda yabancı gemiler de kullanılırdı. Özellikle Osmanlı tekneleri tonaj bakımından nispeten küçük olduklarından uzak mesafelerde daha çok yabancı gemilerden istifade edilirdi. Ge-

(68) İdris Bostan, "Gemi (Osmanlı Dönemi)", DİA, cilt: 14; s. 14-15.

(69) İşbilir, a.g.t., s. 62.

(70) Kerim İlker Bulunur, "16. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda Deniz Taşımacılığı-Navlun ve İskerce Sözleşmeleri", History Studies, VI/3, s. 90.

(71) BOA, C.BLD. 90/4484.

(72) BOA, A.MKT.NZD. 107/45.

(73) BOA, İ.DH. 402/26637.

(74) BOA, İ.DH. 446/29481.

(75) Tabakoğlu, a.g.m., s. 105.

milerin ve kaptanlarının ya da sahiplerinin isimleri, yükleyecekleri ürünün cinsi ve ne kadar yükleyeceklerine dair bilgilerle kendilerine izin verilir ve böylece taşıma işi gerçekleşirdi.

Tüccar gemileri İstanbul'a dönerken İstanbul Boğazı'ndan geçişi sırasında hisarların hizasına geldiklerinde durdurulup incelenir ve kayıtlar mutabık ise bir görevli bindirilerek geminin Unkapanı'ndan başka bir yere gitmesi engellenirdi. Osmanlı İmparatorluğu'nda deniz ticareti ile uğraşan ve Rusya ile ticaret yapmak isteyen gemi sahipleri bir başka devletin topraklarına gideceklerinden İstanbul Boğazı'ndan geçmek için "İzn-i sefine" denilen izin belgesini almak ve antlaşmalarda belirtilen şartlara uymak zorundaydılar⁽⁷⁶⁾.

Bununla ilgili çok sayıda arşiv belgesi mevcuttur.

Mesela, Şubat 1773 tarihinde yine İstanbul işesi için Selanik, Golos vesair mahallerden İstanbul'a İngiliz, Fransız ve Nemçe tüccar gemileriyle zahire sevki ile ilgili bilgiler vardır.

Bunlardan ilki "Conatanbel" isimli kaptan Golos iskelesinde mevcut olan 12.000 kile buğdayı yükleyerek, mukavele şartları üzere beher kilesi navul ve sayfuriyesiyle 25 paraya buğdayı götürmeyi kabul etmiştir⁽⁷⁷⁾.

Yine aynı tarihte, Golos iskelesinde mevcut buğdaydan Martin isimli Fransız kaptanın gemisine 9.000 kile buğday yüklenmesi⁽⁷⁸⁾, İsveçli Sobrağ isimli kaptanın sahibi olduğu gemisine Golos iskelesinde mevcut miri mübayaa hintasından 13.000 kile buğday yüklenmesi⁽⁷⁹⁾, FerinRakohiş? Ve Angelo Temoni isimli Nemçeli tacirler daha önce yapılan anlaşma gereği Golos iskelesinde mevcut miri mübayaa hintasından 11.000 kile buğdayı Venedikli Covane Ronek isimli kaptanın gemisiyle İstanbul'a nakletmek⁽⁸⁰⁾, Golos iskelesinde mevcut mübayaa şairinden(arpa)"Bertarak?" isimli Fransız kaptanın gemisine 9.000 kile arpa yüklenmesi⁽⁸¹⁾, Golos iskelesinde mevcut mübayaa şairinden(arpa) "Dallas" isimli Fransız kaptanın gemisine 11.000 kile arpa yüklenmesi⁽⁸²⁾, Selanik iskelesinde mevcut mübayaa hintasından "Bulvar"? isimli Fransız kaptanın gemisine 5.500 kile buğday yüklenmesi⁽⁸³⁾, 1855 Şubatında Tüccardan Kara Yasef oğlu İsmak'ın Bozok ve havalisinden oğlu marifetiyle toplamış ve satın almış olduğu buğday ve unun İstanbul'a gönderilmesi⁽⁸⁴⁾ hususlarında izin talep edilmiştir.

Benzer bir şekilde Mart 1840 tarihinde İstanbul'dan Akdeniz'e gidecek olan ve 8000 ile 25.000 kile arasında değişen buğday yüklü 19 adet Nemçe tüccar gemisine izn-i sefine verilmişti⁽⁸⁵⁾. Bu gemilerin kaptanlarının ismi ve yükleyecekleri buğday miktarı şöyleydi:

(76) İdris Bostan, "Bir Liman Kenti Olarak İstanbul", (Editörler: R. Bozlağan, N. Yılmaz, M. Yılmaz), İstanbul 2013, s. 55.

(77) BOA, C.BLD. 79/3925, lef-1.

(78) BOA, C.BLD. 79/3925, lef-4

(79) BOA, C.BLD. 79/3925, lef-7.

(80) BOA, C.BLD. 79/3925, lef-9.

(81) BOA, C.BLD. 79/3925, lef-12.

(82) BOA, C.BLD. 79/3925, lef-14.

(83) BOA, C.BLD. 79/3925, lef-18.

(84) BOA, A.MKT.UM. 182/29.

(85) BOA, C.HR. 68/3383.

1. Nikolo Bikti-10.000 kile
2. Ogüstino Iskarpe-9.000 kile
3. Piyetro Tarabokaye-14.000 kile
4. Marko Nikolliç-14.000 kile
5. Marko Kosiliç-14.000 kile
6. Françe Sakolitis-9.000 kile
7. Aleksander Premon-15.000 kile
8. Martinoviç, -14.000 kile
9. Domniko Nikoviç-8.000 kile
10. Simon Astok--15.000 kile
11. Franko Asayirniç-8.000 kile
12. Ciyako Molopis-15.000 kile
13. Nikolo Kozoliç-25.000 kile
14. Nikolo Astoyariç-11.000 kile
15. Petro Tarabokiya-14.000 kile
16. İstefano Vidolic-25.000 kile
17. Aspiridyon Corasvic-9.000 kile
18. Berves? Sekbod-8.000 kile
19. Abondyo İvaniviç-11.000 kile

Nakliyat ve fiyat konusunda yabancı gemi kaptanları ve tüccarlarıyla bazen anlaşılarmıyordu. Bunlar zaman zaman –hava şartları vs. gibi sebeplerden dolayı olabilir- yüksek fiyat isteyip işi sıkıntıya sokabiliyordu. Böyle durumlarda farklı yollara başvuruluyordu. Mesela, 1847 yılının Aralık ayında İstanbul’dan Girit adasına nakledilecek zahire için Nemçeli kaptanın verdiği fiyat yüksek bulunmuş, bunun üzerine Tersane-i Amireden bir gemi tahsis edilerek zahirenin onunla gönderilmesi kararlaştırılmıştır⁽⁸⁶⁾.

Limanlar ve İskeleler

Osmanlı topraklarının gerek Akdeniz ve gerekse Karadeniz sahillerinde pek çok tabii liman ve iskele bulunmaktaydı. İstanbul’un iâşesinde bu limanların büyük önemi vardı. Gemiler hava şartlarının müsait olmadığı zamanlarda bu limanlara sığınır ve ihtiyaçları hiçbir engel olmaksızın karşılanırdı. Çünkü bu husus ahitnamelerle garanti altına alınmıştı.

Sanayi faaliyetleri etkisiyle ticaret olgusunun da hızla önem kazanmaya ve büyümeye başladığı yüzyılda, kara ve deniz ticaretine yönelik yapılaşmalar da hızla nitelik kazanarak yaygınlaşır. Bu ticaret yapıları; gerek makineleşme ile üretilen buharlı ge-

(86) “...Girit adasına naklolunacak zahire için Nemçeli kaptan ve tüccar nezd-i çakeriye gelip 5.200 kile ile gidemeyeceğinden hamûlesi Tekfurdağı ve Kuşadasından havale ile 8.000 kileye iblağ olunmak ve sandal ufak olduğundan esna-yı rahde alacağı zahire mahalli kayıklarına nakl ve tahmil ile kendisi masarifine karışmamak üzere beher kilesi 70’er paradan aşağı şekilde erza ve iskan olunamamış ve bu cihetle bi’t-taharri 5.000 kile istiab edecek bir adet ve fazla iktiza eden zahireyi havale buyurulacak mahalden olmak üzere 7.500 kilelik diğer bir gemi tedarik edilip navulları beher kile 60 paraya kat’ olunmuş olmağla”, BOA, D.DRB.. 21/24.

milerin yanaşma, yük indirme-bindirme, ulaşım, korunma ve yapım gereksinimlerini karşılayacak ‘liman ve tersane’ yapıları olarak, gerekse, tüccarların dinlenme, yeme içme, konaklama, ticari malları sergileme ve depolama gibi birtakım ihtiyaçlarını karşılayacak, yerler olarak karşımıza çıkar.⁽⁸⁷⁾

Karadeniz’de Trabzon, Sinop, Samsun, Amasra, Varna, Köstence; Ege’de İzmir, Selanik, Akdeniz’de Antalya, İskenderun, Beyrut, İskenderiye; Marmara’da Tekirdağ, Bursa limanları öne çıkanlardı. Bunlardan başka belgelerde geçen farklı bölgelerdeki diğer liman ve iskeleler ise şunlardı: Balçık, Kıvarna, Mangalya, Karaharman, İsmail, Kili, Maçın, Kartal, Akkırman, Balaban, Kalas, Orfan, Golos, Dimyat, Trablusşam, Ağ-riboz, Sayda, Akka, Tarsus, Silivri, Magosa, İmroz, Limni, Çandarlı, Karabiga, İnebolu, Akçaşehir, Kuşadası, Karaağaç, İznikmid, Mihaliç, Bandırma, Mudanya, İstefe⁽⁸⁸⁾.

Karadeniz kıyılarının Osmanlı idaresi altına alınmasıyla bölge limanları İstanbul’a hizmet eden ticarî merkezler durumuna geldi. 18. Yüzyılda canlı ticarî yapılarıyla dikkati çeken Karadeniz iskelelerinden Köstence, Mankalya, Kavarna, Balçık, Varna ve Ahyolu’da gemi inşa tezgâhları bulunmaktaydı. Adı geçen iskelelerin her biri gemilerin girmesine müsait yapılarıyla güvenli birer ticarî merkez konumundaydılar. Bu iskeleler içinde kendine has kile birimi olan ve İstanbul ile faal ticaretleri bulunan Köstence, Varna ve Bergos ön plana çıkmaktaydı. Bergos’da panayır kurulmakta ve uzak bölgelerden kazaya çok fazla mal gelmekteydi⁽⁸⁹⁾.

Karadeniz’in bazı iskeleleri İstanbul halkının günlük zahire ihtiyacını karşıladığı gibi yılın belli dönemlerinde Tersâne-i Âmire ambarına da zahire sevki yapmaktaydı. Tersâne-i Âmire ambarına gönderilecek olan zahirenin kapana gidecek zahire ile karışmasını önlemek için zahireler bir iskelede toplanmaktaydı. Tuna Nehri kenarında bulunan İsakçı iskelesinde zahire stoklamak için büyük ambarlar bulunmaktaydı. Bu yüzden hem Tuna Nehri iskelelerinden hem de Karadeniz iskelelerine bağlanan kazalardan Tersâne-i Âmire ambarına gönderilmek üzere zahire sevki yapılmaktaydı. Karadeniz iskelelerinden kapan tüccarına zahire satarken Varna iskelesine zahire gönderen Yenipazar, Umur Fakih kazaları Tersâne-i Âmire’ye zahire gönderecekleri zaman Silistre iskelesine, Şumnu, Herazgrad, Eskicuma kazaları ise Rusçuk iskelesine zahire naklelerlerdi⁽⁹⁰⁾.

İstanbul’un iâşesinde Rodosçuk (Tekirdağ) limanı büyük öneme sahipti. Bu limanın en önemli işlevi Trakya bölgesinde yetişen hububatı İstanbul’a iletmektir. Bazı zamanlarda İstanbul’dan talep edilinceye kadar hububat Rodosçuk ambarlarında bekletiliyordu⁽⁹¹⁾.

Yine İstanbul’un iâşesinde Bursa da büyük önem sahipti. Bursa’nın, özellikle Mudanya

(87) Ebru Şahin, 19. Yüzyıl Osmanlı Liman Kentleri’nde Ticaret Ve Ticaret Yapılarının İrdelenmesi İle Kelenderis Eski Gümrük Binası Koruma Ve Restorasyon Önerisi, Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Isparta 2010, s. 12-13.

(88) Aynural, İstanbul Değirmenleri, s. 9-11, 25-26.

(89) Fadimana Fidan, “18. Yüzyılda Karadeniz İskelelerinin İstanbul’un İaşe Teminindeki Rolü (Rumeli Kıyısındaki İskelelere Göre)”, OÜSBAD, Temmuz 2015, s. 86.

(90) Fidan, a.g.m., s. 89.

(91) Tabakoğlu, a.g.m., s. 105.

vasıtasıyla İstanbul'a deniz ulaştırmasının olması önemli bir etkendi. Osmanlı döneminde Bursa halkı ürettiklerini iskelelerden İstanbul'a, Haliç girişindeki iskelelere gönderiyorlardı. Karayolunun maliyeti yüksek olduğundan denizyolu tercih edilmekteydi⁽⁹²⁾.

Şüphesiz buların yanında en önemli liman İstanbul limanıydı. Limanın günlük faaliyetleri ile donanma ve ticaret faaliyetlerinin birlikte yürümesi bazı güçlükler doğuruyordu. Şüphesiz tarihte de bir büyük metropol olan İstanbul limanı çok canlıydı ve çeşit çeşit gemi ve tekneler için en uygun imkanlara sahipti. Bir taraftan tersanede donanmaya ait gemiler, diğer taraftan Haliç kıyılarına bağlanmış ticaret gemileri rengârenk bayraklarıyla birbirini tamamlıyordu. Bir günde limana 800 gemi girip çıktığı düşünülürse İstanbul Limanının önemi anlaşılacaktır⁽⁹³⁾.

İaşe Nakliyat Sistemi Nasıl İşliyordu

Osmanlı Devleti'nde ürünleri temin etme ve nakliyat başta olmak üzere iaşe konusunda işler belli bir sisteme göre düzenlenir ve önemli bir sebep veya zaruret olmadıkça bu sistemin dışına çıkmazdı. Aksayan ya da problemli bir durum ortaya çıktığında, bunun giderilmesi için sistemin işleyişini kolaylaştıracak bazı önlemler alınır veya yeni düzenlemeler yapılırdı. Hiçbir iş olurluna bırakılmaz, her aşama belli bir plan ve program doğrultusunda usulüne uygun şekilde yürütülürdü.

Mesela, zahire tertibinde önce, İstanbul'a sevk edilecek zahire miktarının belirlenmesi amacıyla her yıl devletin geçmiş yıllara ait defter ve kayıtlarına bakılırdı. Buradan hareketle hangi bölgelerden ne miktarda zahirenin başkente getirildiği tespit edilir, daha sonra bu tespitlere dayanarak bir sonraki sene için kazalardan ve iskelelerden ne oranda zahire satın alınacağı belirlenirdi. Her kazanın ürünü kanun gereği ancak bağlı olduğu iskeleye getirilir ve buradan gemilere yüklenirdi.

Devlet, iskelelere bağlı kazaların o yıl için gönderecekleri miktarları belirleyip yetkililer vasıtasıyla bildirdikten sonra, onlardan, paylarına düşen zahire miktarını İstanbul'a göndereceklerine dair resmi bir taahhüname alır ve bu taahhünameler zahire mübaşiri denilen memurun elinde toplanırdı. Bu belgeler zahire mübaşiri tarafından İstanbul'a gönderilerek defterlere kaydedilir ve bu işlemden sonra kimse tertip edilen miktardan hiçbir gerekçe ile vazgeçemezdi. Belirlenen miktarın bir kısmı herhangi bir sebeple İstanbul'a gitmediği takdirde kalan kısmı gelecek sene tahsil edilmek üzere bakiye kalır, ancak bunun sebepleri mutlaka yetkililer aracılığıyla araştırılırdı. Önceden tertip edilen zahirenin kazalardan eksik mubayaasına izin verilmediği gibi, ilgili kazada bir zahire sıkıntısına sebep olmamak için, belirlenen miktardan fazla alım yapılmasına da müsaade edilmezdi.

Zahiresini bağlı olduğu iskeleye getiremeyecek kadar uzakta olan kazalara ise, hisselerine düşen miktarı yakın kazalardan satın alarak vermelerine şartlı olarak izin verilirdi. Kazalardan iskelelere gelen zahireler iskele eminleri tarafından ayrı bir deftere geldiği yer, cins ve miktar olarak kaydedilir, benzeri bir işlem, zahirenin gemilere

(92) Tabakoğlu, a.g.m., s. 106

(93) İdris Bostan, "Bir Liman Kenti Olarak İstanbul", Editörler: Recep Bozlağan, Nail Yılmaz, Müslüm Yılmaz, İstanbul 2013, s. 5; II. Abdülhamid döneminde yapılan İstanbul Limanı ile ilgili bilgi için ayrıca bkz. Ali Fuat Örenç, "II. Abdülhamid ve İstanbul Limanı", 1453 İstanbul Kültür ve Sanat Dergisi Sayı: 9 / 2010, s. 23-26.

yüklendiğinde de yapıldı.

Böylece her kaza zahiresinin, miktar ve cinsiyle hangi gemiyle İstanbul'a sevk edildiği tescil edilmiş olurdu. Neticede, bağlı oldukları bölge iskelelerinden gemilere yüklenen zahireler en kısa zamanda İstanbul'a, Unkapanı'na getirilir ve burada kapan defterlerine işlenirdi. Bu defterlere bakıldığında hangi iskeleden İstanbul'a ne miktar zahire geldiği, ne miktarının bakiye kaldığı açıkça görülür, gönderilmesi gereken miktarın altında bir sevkiyat yapıldığı tespit edilirse, o iskelenin zahire mübaşirine ve diğer görevlilerine hitaben emirler gönderilerek, kalan zahirenin derhal başkente yollanması istenirdi⁽⁹⁴⁾.

Sevkiyat konusunda sıkıntı yaşanan dönemler de olurdu. Kış aylarında hava şartlarından dolayı hareket edemeyen gemiler tersanelere çekilir ve kazalar yıl içerisinde gönderemedikleri zahirelerini ambarlarında saklardı. Bu zahireler havalar müsait oldukça gemilere yüklenir ve İstanbul'a nakledilirdi⁽⁹⁵⁾. Böyle aksilik olması durumunda konudan İstanbul haberdar edilirdi.

Mesela, 1861 yılı Aralık ayında Rusçuk'tan İstanbul'a çekilen telgrafta kış ayının şiddetli geçtiği ve Tuna nehrinin donma ihtimalinin olduğu, eğer donar ise Rusçuk, Köstence ve Boğazköy'de bulunan zahire nakliyatının mümkün olamayacağı ifade edilmişti⁽⁹⁶⁾.

İşe Nakliyatı Sırasındaki Sıkıntılar ve Sonuç

İşe temini konusunda her şey istenildiği gibi olmayabiliyordu. Bu kadar geniş bir coğrafyayı kapsayan bir sistemin zaman zaman aksaklıkları oluyordu. Özellikle en önemli işe maddesi olan zahire ile ilgili stokçuluk, karaborsacılık, kaçak zahire ticareti yapmak gibi faaliyetlerde bulunanlar oluyordu⁽⁹⁷⁾. Bunlarla ilgili olarak da yetkililer gerekli tedbirleri alıyorlardı. Bu amaçla stokçuluk, karaborsacılık, kaçak zahire ticareti yapanlarla mücadele etmek ve başkente getirilen malların usulüne uygun dağıtımını sağlamak gibi hedefler, geçerliliğini hep korudu. Boğazlar dâhilinde ise, kaçak ticareti engellemek için oldukça sıkı kontroller söz konusuydu. Gerekteğinde, Osmanlı donanmasına ait gemiler İstanbul'a zahire taşıyan tüccar gemilerine refakat ediyorlardı⁽⁹⁸⁾.

Yine o zamanki ticaret için kullanılan tekneler için deniz, her zaman seyrüsefere uygun değildi. Yalnız ticaret gemileri değil donanma gemileri bile kış günlerinde liman-

(94) Gülsoy, a.g.e., s. 22-23.

(95) Fidan, a.g.m., s. 95.

(96) BOA, A.MKT.UM. 524/57.

(97) Osmanlı Devleti, Akdeniz'de egemenlik tesis ettikçe kendisine dost olan yabancı devletlere ahid-namelerde belirlenen şartlar çerçevesinde, kendi sularında ticaret yapma hakkı tanıyordu. Buna rağmen Akdeniz'deki deniz ulaşımı Müslüman ve Hristiyan korsanların tehdidi altında idi. Müslüman korsanlar çoğunlukla Avrupalı devletlerin gemilerine, Hristiyan korsanlar da Osmanlı gemilerine saldırı düzenliyordu. Hatta Hristiyan korsanların Ege Denizi'ne kadar girdikleri oluyordu. Bu yüzden Osmanlı ticaret gemilerinin konvoy halinde gitmeleri tercih ediliyordu. Bu sebeple devlet Rodos, Sakız, Midilli beyleri gibi bazı derya beylerini küçük filolarıyla deniz güvenliğini sağlamakla görevlendiriyordu. Yeterli silahlarla donatılmış olan kalyon tipindeki daha büyük gemiler ise, kendi başlarına da denize açılabilirdi. Avrupa devletlerine ait gemiler de kendi tedbirlerini almak üzere konvoylar halinde yola çıkıyordu. İdris Bostan, "Bir Liman Kenti Olarak İstanbul", Editörler: Recep Bozlağan, Nail Yılmaz, Müslüm Yılmaz, İstanbul 2013, s. 51-52.

(98) Gülsoy, a.g.e., s. 21.

lara çekilmek ve beklemek zorundaydı. Bu mevsimin dışında denize açılan gemileri zaman zaman büyük tehlikeler bekliyordu. Bazı gemiler fırtınaya yakalanarak karaya vurup parçalanıyor, bazısı dalgalar arasında batıyor, kimisi de korsanlara yakalanıyordu. Taşımacılıkta genellikle yelkenli gemilerden kalyon, barça ve pulaka türü gemiler kullanılıyor, bunlar da rüzgârsız havalarda hareketsiz kalıyor ve bir limana yanaşarak rüzgâr çıkmasını bekliyordu. Bu gecikmeler İstanbul'un iaşe ihtiyacının karşılanmasında zaman zaman gecikmelere sebebiyet veriyordu⁽⁹⁹⁾.

(99) İdris Bostan, "Bir Liman Kenti Olarak İstanbul", s. 51-52.

S/S MİLLET'İN BATIŞI VE KARADENİZ'DE KORUNAKLI LİMAN SORUNU

KORALTÜRK, Murat*

Giriş

Türkiye 1923'te Lozan Antlaşması ile elde ettiği Kabotaj hakkını yani kendi limanları arasında yolcu ve yük taşıma hakkını 1926'dan itibaren kullanmaya başladı. Ancak dönem itibarıyla ne filo ne de limanlar gibi alt yapı imkânları açısından bakıldığında ülkenin kendi ihtiyacını kendisinin görmesi veya başka bir ifadeyle yabancı sermayeyi dışarda tutarak bu hizmetleri görmesi çok zordu. Bu nedenle hem taşıma kapasitesi yani tonaj olarak hem yaş ve teknik donanım itibarıyla ticaret filosunun ülkenin kabotaj hattında ihtiyacını karşılamakta zorlandığı, benzer şekilde limanların da gerek gemilere koruma sağlama gerek yükleme-boşaltma kapasitesi ve alt yapısı açısından elverişli olmadığı bilinmektedir. Yabancı sermayeye karşı mesafeli duran, 1929 Krizinden sonra ise yabancı sermayenin de varlık göstermek için öncelikli tercihi olan bir ülke olmayan Türkiye, 1920'lerin ortalarından itibaren denizcilik sektörünün bu sorunlarını çözmek için adımlar atmaya başladı. Bu bağlamda örneğin limanlar ile ilgili olarak devletin limanlar üzerindeki yükümlülük ve yetkilerini belirleyen 14 Nisan 1925 tarih ve 618 sayılı Limanlar Kanunu çıkarıldı.⁽¹⁾ Bunu 1925'te İstanbul, İzmir, Trabzon ve 1927'de Mersin limanlarını işletmek üzere yerli sermayeli şirketlerin kurulması izledi.⁽²⁾ Ancak bu girişimler ülkenin liman ihtiyacını giderecek alt yapı yatırımlarının hayata geçmesini hızlandırmadı. Özellikle doğal limanlardan yoksun Karadeniz kıyılarında korunaklı limanların henüz inşa edilmemiş olması kötü hava koşulları yüzünden can ve mal kaybıyla sonuçlanan deniz kazalarının yaşanmasında etkili olmayı sürdürdü. Bu yazıda, Karadeniz'de korunaklı liman bulunmamasıyla da ilgili olduğu anlaşılan S/S Millet'in batışı üzerinden bu sorunlara dikkat çekilmeye çalışılacaktır.

S/S Millet'in Batışı

Karadeniz'de birkaç günden beri sürmekte olan kötü hava koşullarına bağlı olarak karayelden esen rüzgâr, 2 Ocak 1939 gecesi şiddetli fırtınaya dönüştü. Kötü hava koşullarından Karadeniz Ereğlisi Limanı'nda bulunan çok sayıda gemi etkilendi. Bu gemilerden S/S Nazım, S/S Kalkavanlar, S/S Vatan, S/S Demir ve S/S Bakır gemileri dalgaları aşarak limanı terk edip açığa, traverse çıkmayı başardılar.⁽³⁾ S/S Şadan, S/S

* Yrd. Doç. Dr., Marmara Üniversitesi İktisat Fakültesi, İktisat Bölümü, mkoralturk@marmara.edu.tr

(1) "Limanlar Kanunu", *Resmî Ceride*, Sayı 95 (20 Nisan 1341/1925), s. 101-103. İlhan Tekeli-Selim İlkin, *İktisadi Politikaları ve Uygulamalarıyla İkinci Dünya Savaşı Türkiye'si*, Cilt 2, İletişim Yayınları, İstanbul 2014, s. 379-380.

(2) Sinan Demirbilek, "Tek Parti Döneminde İnhisarlar (1923-1946)", *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Cilt XII, Sayı 24, (2012), s. 214-217.

(3) "Travers yapmak: bir geminin limandan traverse çıkması ya da açık denizde tutulduğu fırtınada hırpalanma olasılığı belirmesi durumunda, dalgaları başa alıp yol keserek olduğu yerde oylanması.", bkz. Metin Karayazgan, *Denizci Sözlüğü (Gemici Dili) Deyimler-Terimler*, 1981, s. 124.

Galata, S/S Zonguldak, S/S Mete, S/S Samsun, S/S İkbâl, S/S Millet, S/S Atilla, S/S Tan ve Yunan bandıralı S/S Nicolaos Nomicos ve S/S Super isimli gemiler ise Bababurnu’nu siper alarak fırtınayı atlatacak istedilerse de bunu başaramadılar. Çünkü bu gemilerin çoğu demir bile alamadan rüzgâr ve dalgaların etkisiyle karaya oturdu.⁽⁴⁾ Bu gemilerden S/S Millet, S/S Nicolaos Nomicos gemisine çarparak dört numaralı ambarından yara aldı. Baştankara yapılarak oturtulmak istenen gemi ancak 30-40 metre gidebildi ve karadan 1000 metre açıkta battı.⁽⁵⁾ Kazanın nedeni ve oluş biçimi Deniz Ticaret Müdürlüğü Fen Heyeti’nin incelemeleri sonucu S/S Millet’in yanında demirleyen S/S Nicolaos Nomicos’un “zincirine kaloma vermemesi neticesi olarak kış bodoslamasındaki dört numaralı ambar üzerinden aldığı yara” olarak tespit edildi.⁽⁶⁾ Çarpışma sonucu baş tarafından yaralanan S/S Nicolaos Nomicos da su almaya başladıysa da kaptanının gemiyi karaya oturtmayı başarmasıyla batmaktan kurtuldu.⁽⁷⁾ Daha sonra İstanbul’a gelen gemi kazadaki rolü araştırılmak üzere bekletilmeye başlandı.⁽⁸⁾ Liman Fen Heyeti’nin S/S Nicolaos Nomicos gemisinin bodoslamasındaki yaraları incelemesinden sonra bu geminin, S/S Millet’in batmasında suçu bulunmadığı, S/S Millet’in S/S Nicolaos Nomicos’un üzerine düştüğünün anlaşıldığı açıklandı ve Yunan bandıralı geminin İstanbul Limanı’ndan ayrılmasına izin verildi.⁽⁹⁾

1888 İskoçya Dumbarton’da A. McMillan & Son tezgâhlarında inşa edilmiş olan 1728 grostonluk, 79,18 metre boyunda 11,1 metre eninde, 4,7 metre derinliğindeki yolcu ve yük gemisi olan S/S Millet, battığı sırada Barzilya & Benjamin Kumpanyası’na aitti. Kaza sonucu 19 olan mürettebatından 17 kişi süvari Besim Özberk, ikinci kaptan Tahir Kediz, başçarkçı Mehmet Eren, ikinci çarkçı Murat Ercan, makine lostromosu Bahaeddin Gökçen, tayfalar Ali Başkaya, Ahmet Ürer, Mehmet Ali Erterzi, Osman Başkaya, Ali Gel, ateşçiler Dursun Camkiran, Hasan Geveze, İzzet Mehmet, Rıza Yılmazçelik, kömürcü Dursun Baytar ve kamarot Hüseyin Ermegan hayatını kaybetti. Kazadan yalnızca güverte lostromosu Ahmet Aydın ve ateşçilerden Sabri Sarıgile sağ kurtulmayı başardı.⁽¹⁰⁾ S/S Millet’in kıyıya bu kadar yakın mesafede batması ve mürettebatının büyük bir kısmının hayatını kaybetmiş olması birçok deniz kazasının ardından olduğu gibi kazanın bu trajik boyutuna gözlerin çevrilmesine neden oldu. Bu bağlamda basında mürettebatın batarken kurtulmak için geminin direklerine tırmandıkları manşete taşınırken, kazadan kurtulan iki kişinin kazaya ve kurtuluşlarına dair anlattıklarına da yer verildi.⁽¹¹⁾ (Ek 1)

(4) BCA, Fon Kodu: 30.10.0.0, Tarih: 09.01.1939, Yer No: 121.860.14. *Cumhuriyet*, Sayı 5260, (03.01.1939), s. 1, 9.

(5) *Cumhuriyet*, Sayı 5264, (07.01.1939), s. 1, 7.

(6) *Cumhuriyet*, Sayı 5267, (10.01.1939), s. 2.

(7) *Cumhuriyet*, Sayı 5269, (12.01.1939), s. 2.

(8) *Cumhuriyet*, Sayı 5270, (13.01.1939), s. 2.

(9) *Cumhuriyet*, Sayı 5272, (15.01.1939), s. 2.

(10) *Cumhuriyet*, Sayı 5261, (04.01.1939), s. 1, 7; *Cumhuriyet*, Sayı 5264, (07.01.1939), s. 1, 7; *Cumhuriyet*, Sayı 5265, (08.01.1939), s. 1, 7.

(11) *Cumhuriyet*, Sayı 5261, (04.01.1939), s. 1, 7; *Cumhuriyet*, Sayı 5265, (08.01.1939), s. 1, 7.

Facianın Nedenleri

S/S Millet'in batışının trajik yanı dışında hemen kazanın ardından birkaç gün de olsa basında denizcilik bağlamında bazı temel sorunların dile getirildiğine tanık olunur. Bu sorunlar şöyle sıralanabilir:⁽¹²⁾

- 1.Ticaret filosunun S/S Millet gibi yaşlı gemilerden oluşması.
- 2.Kazazede denizcileri ve geride bıraktıkları ailelerini kapsayan bir sosyal güvenlik olanağının bulunmaması.
- 3.Karadeniz'de korunaklı bir limanın olmaması.

Bu üç sorundan ilki, yani ticaret filosunun yaşlı gemilerden oluşuyor olması 1930'lar itibariyle Türkiye'de denizcilik sektörünün temel sorunlarının başında gelir. Örneğin 1933 yılı itibariyle ticaret filosunda bulunan gemilerin %10'nun yaşının bilinmediği, 0-10 yaş arasında ise hiç geminin bulunmadığı, mevcut gemilerin ancak %5'inin 11-20 yaş arasında olduğu, %12'sinin 21-30, %27'sinin 31-40, %26'sının 41-50, % 15'inin 51-60, %5'inin ise 61 yaş üstünde olduğunu göz önüne alarak filonun görece yaşlı olduğu söylenebilir. Keza en büyük armatör konumundaki devletin denizcilik işletmesi olan Devlet Denizyolları İşletmesi'nin sahip olduğu yolcu gemilerinin 0-10 yaş arasında olanlarının toplam groston içindeki payı %20, 31-40 yaş arasındaki gemilerin payı %51, 41-50 yaş arasındaki gemilerin payı %21 ve 51-65 yaş arasında olanların payı ise %8'dir. Bütün bu oranlar ticaret filosunun yaşlı olduğuna işaret etmektedir.⁽¹³⁾

Basında S/S Millet'in batmasının nedenlerini irdelerken filonun yaşlılığına dikkat çekenlerin başında Cumhuriyet Gazetesi yazarlarından ve denizciliğe dair bilgi birikimi nedeniyle "sivil amiral" olarak da ünlenen Abidin Daver gelir. "Son fırtınada batan Millet vapuru 1888 tevellüdü olduğuna göre, gemilerin mezarına gömüldüğü gün, 50 yaşını doldurup 51 yaşına basmıştı. Türk ticaret filosunda, hala yarım asır evvel denize indirilmiş çürükçarik gemiler bulunması, limansızlık ve tedbirsizlik gibi sebepler her kış böyle facialar doğurmaktadır." sözüyle ticaret filosunun yaşlı gemilerden oluştuğuna ve Karadeniz'in henüz korunaklı bir limana sahip olmadığına dikkat çeken Daver, yazısının devamında gemi adamlarının sosyal güvenlik imkânlarının kısıtlılığını, hatta yokluğunu "Yapılacak iki şey vardır: Birincisi, çürük bir tekneye bindirdikleri gemicilerin hayatını sigorta ettirmemiş olan Millet vapuru sahiplerinin kendilerini zengin etmek için canlarını veren denizcilerin ailelerine yardım etmeleri, ikincisi de, bütün denizcileri sakatlığa ve ölüme karşı mecburi sigortaya tabi tutmak için lazım gelen tedbirlerin alınmasıdır. Birincisi kumpanyadan, ikinciye de hükümetten bekliyoruz." şeklinde ifade eder.⁽¹⁴⁾

Daver'in sıraladığı bu iki girişimden ilkinin yani S/S Millet'in sahibi olan şirketin, kazazede mürettebatın ailelerine maddi yardımda bulunacağı haberi basında yer alır. Aslında bu, bir ilk değildir. Kazalar sonrası gemi sahibi şirket veya kişilerin kazazedelere ve geride bıraktıkları yakınlarına maddi yardımda bulunduklarına dair örnekler, basının öncülüğünde kamuoyuna duyurulan ve halkın desteğini sağlamaya yönelik yardım kampanyalarının

(12) *Cumhuriyet*, Sayı 5261, (04.01.1939), s. 9.

(13) Murat Koraltürk, "İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Deniz Ulaşımının Sorunları ve Kömür Nakliyesi", *Yeni Deniz Mecmuası*, Sayı 1, (2016), s. 207 ve 210.

(14) *Cumhuriyet*, Sayı 5263, (06.01.1939), s. 3.

düzenlendiği bilinir.⁽¹⁵⁾ Benzer bir gelişme S/S Millet'in batmasından sonra da yaşandı. Gemi sahibi şirket, kazada hayatını kaybeden mürettebatın varislerine altışar maaş ikramiye dağıtmaya başladı.⁽¹⁶⁾ Gemi insanlarının sosyal güvenlik şemsiyesi altına girmeleri ise İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra 27 Haziran 1945 tarih ve 4772 sayılı İş Kazalarıyla Meslek Hastalıkları ve Analık Sigortaları Kanunu ile söz konusu oldu. Doğrudan gemi adamları ile ilgili ilk düzenleme ise 10 Mart 1954 tarih ve 6379 sayılı Deniz İş Kanunu'dur.

S/S Millet'in batışının ardından sıralanan üç neden arasında Daver'in yanı sıra başka yazarların da örneğin Yunus Nadi'nin de üzerinde durduğu bir diğer neden Karadeniz'in korunaklı limanlardan yoksun olmasıdır. Yunus Nadi S/S Millet'in batışı üzerine kaleme aldığı "Karadeniz'in yeni ihtarı karşısında" başlığını taşıyan yazısında Karadeniz kıyılarında başı sıkışan bir geminin sığınabileceği "tek tabii liman Sinop"tur dedikten sonra Karadeniz'de yapılması düşünülen limanın yapılacağı yer konusunda yani Ereğli'de mi, Zonguldak'ta mı ya da Çatalağzı'nda mı yapılacağı tartışmalarını bir tarafa bırakarak "hiç vakit kaybetmeden" yapılması zorunluluğuna dikkat çeker.⁽¹⁷⁾

Dönem itibariyle Türkiye'nin bütün Karadeniz kıyıları boyunca korunaklı limanlara duyulan ihtiyaç oldukça fazlaydı. Ancak bu ihtiyaç "Kömür hattı" olarak da nitelendirilebilecek olan Zonguldak-İstanbul arası için çok daha fazlaydı. Çünkü bu hat 1930'lar, hatta İkinci Dünya Savaşı yılları sırasında da önemli bir kısmı denizden taşınan kömürün ana güzergâhıydı. Kömür taşımacılığından kaynaklanan deniz trafiğinin yoğunluğu, kömür bekleyen gemilerin tabi oldukları nöbet sistemi tıpkı S/S Millet battığı sırada Karadeniz Ereğlisi Limanı'nda olduğu gibi demirde yatan, gemilerin sayısını artırmaktaydı. Öyle ki Kaptan Süreyya Gürsu'ya göre havzanın günlük üretimi 5 bin tonu geçmediği halde bekletilen gemilerin tonajı 80-100 bin arasındaydı. Başka bir ifadeyle ihtiyacın neredeyse yirmi katı tonajda gemi bekletilmekteydi. Bu yoğunluk korunaklı olmayan bölge limanlarını, yine S/S Millet'in battığı Karadeniz Ereğlisi Limanı örneğinde olduğu gibi kötü hava koşullarından dolayı daha çok geminin zorunlu olarak sığınmasıyla daha da riskli alanlar haline getiriyordu. Dolayısıyla hem bütün Karadeniz kıyıları için geçerli olan korunaklı limanlara duyulan ihtiyacın Zonguldak'tan batısı için kömür taşımacılığından kaynaklanan gemilerin limanlarda uzun süreler beklemesi yüzünden daha da elzem olduğu anlaşılmaktadır, hem de bu sorunu yalnızca korunaklı limanlar inşa ederek değil, gemilerin kömür nöbeti için Havza'da değil İstanbul limanının uygun yerlerinde bekletilmesi de Gürsu'nun önerileri arasında yer aldı.⁽¹⁸⁾

Karadeniz'de korunaklı limanlar inşa edilmesi ise Cumhuriyet döneminde İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra ve DP iktidarı döneminde gündeme geldi.⁽¹⁹⁾ Kısa vadede S/S

(15) 22 Aralık 1937'de batan Hisar vapurunun ardından hayatını kaybeden ve yaralananlar için düzenlenen yardım kampanyası için bkz. Murat Koraltürk, "Hisar Vapuru Faciası ve Kabotajı Yeniden Düşünmek", *Toplumsal Tarih*, Sayı 260, (Ağustos 2015), s. 34.

(16) *Cumhuriyet*, Sayı 5345, (01.04.1939), s. 2.

(17) *Cumhuriyet*, Sayı 5261, (04.01.1939), s. 1, 3.

(18) Süreyya Gürsu, "Ereğli faciasının esbap ve amilleri", *Deniz*, Sayı 44, (1 Şubat 1939), s. 1.

(19) Efdal As, *Cumhuriyet Dönemi Ulaşım Politikaları (1923-1960)*, Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları, Ankara 2013, s. 499-503.

Millet'in batışından sonra yapılan en önemli işlerden birisi 1942'de Karadeniz Ereğlisi Limanı temizlenmesi oldu.⁽²⁰⁾

Sonuç

Karadeniz yüzlerce yıl denizciler için doğa ile mücadele edilen bir yerdir. Sert rüzgârlara açık korunaklı olmayan Karadeniz'in Türkiye kıyılarında doğal limanların olmayışı, denizciler için bu kıyıları daha da riskli hale getirir. Bu nedenle özellikle kış ayları can ve mal kaybı ile sonuçlanan deniz kazalarına sahne olur. 1930'lu yıllarda Karadeniz'in hala korunaklı limanlardan yoksun olması yaşlı ve yetersiz gemilerden oluşan filonun daha da risk altına girmesi anlamına gelir. Bu yıllarda batan gemilerden birisi olan S/S Millet'in batış nedenleri incelendiğinde, Karadeniz'in henüz korunaklı bir limana sahip olmamasının çok büyük bir etken olduğu, bunun yanı sıra ticaret filosundaki birçok gemi gibi S/S Millet'in de yaşlı ve teknik donanım olarak yetersiz olmasının facianın yaşanmasında rol oynadığı anlaşılır. Bütün bu sorunların arkasında ise 1920'lerin ortalarından itibaren denizcilik sektöründe uygulanan ekonomi-politiğin yeniden irdelenmesi gerektiğini düşündürmektedir.

Ek 1

Kazayı S/S Millet'in güverte lostromosu Ahmet Aydın şöyle anlatır:⁽²¹⁾

“Saat 4.15’ti. Fırtına bütün şiddetiyle denizi altüst emeğe başlamıştı. Büyük bir felaketin kopacağını hepimiz anlamıştık. Ben kaptan küpeşesinde, tahlisiye yeleği arkamda duruyordum. Hepimizde tahlisiye vardı. Arkamızda Yunan şilebi bulunuyordu. Fırtına kopunca, kaptan zincir bırakması için megafonla Yunan şilebine işaret verdi. Sesimizi duyuramadık. Düdük çektik. Onu da duymadı. Bu vaziyette er-geç çarpışacağımızı anlamıştık. Kaptan hareket emrini verdi, demir aldık. Tam harekete geçtik. Yunan şilebi de harekete geldi. O aksine saldı, biz aksine saldı. İşte o sırada çarpıştık. Pek az yol almıştık. Bir tayfa ‘4 numara su yapıyor’ diye bağırdı. Hemen süvariye haber verdim. O da ‘- Sancak alabanda!...’ kumandasını verdi. Fakat dümen gemiye hâkim olamıyordu. İşkeleye sürükleniyorduk. O tarafa gittik. 700-800 metre mesafede karaya oturduk. Bu esnada saat 5,50’du. Su 15 kulaç kadardı. Dört numaralı ambar su ile dolduğundan geminin kıcı batmış vaziyette idi. İkinci kaptanla beraber 13 kişi baş tarafta, biz süvari ile beraber altı kişi davlumbazda idik. Karaya oturduğumuz için kalbimiz rahattı. Fakat akıbetimiz ne olacak diye düşünüyorduk. Bulunduğumuz yeri deniz mütemadiyen dövüyordu. Biz salıncak içinde gibiydik. Saat 7’ye geliyordu. Şiddetli bir dalga ile yıldırım çarpmışa döndük. Yüksekliği on metreden aşağı olmayan ikinci bir dalga, bizi davlumbazla beraber aldığı gibi denize fırlattı. O dalga ile beraber ben de denize uçmuşum. Gözümü açtığım zaman kendimi suların içinde davlumbazın altında böyle hapsolmuş vaziyette buldum. Koca yığın başıma vurmuştu; yaralanmıştım. Biz, denizci insanız. Hemen derine daldım. İçeriden giderek davlumbazın dışına çıktım. O vakit süvariyle, baş çarkçı, ateşçi İzzet ve Dursun, kamarot Dursun’un da denize

(20) Koraltürk, “İkinci Dünya Savaşı Yıllarında Deniz Ulaşımının Sorunları ve Kömür Nakliyesi”, s. 185.

(21) *Cumhuriyet*, Sayı 5265, (08.01.1939), s. 7.

döküldüklerini anladım. Beri tarafa döndüm, süvari, çarkçıbaşı ve ateşçi, bir tahtaya yapışmışlar, yüzmeğe çalışıyorlardı. Onların yanına gideceğim sırada bir dalga geldi. Hepsi gözden kayboldu. O esnada elime bir simit geçti. Rastgele yüzmeğe başladım. Dalgalar beni yükselttikçe Millet'in baş tarafında elan gemicilerin durduğunu görüyor ve 'Ah, ben de onların birinde olsaydım' diyordum. Bu sırada yolumun üstüne bir vapur çıktı. Baktım Sadıkzedelerin 'Şadan' Beni görmüş olacaklar ki, bir çıma attılar. Hemen yakaladım. Beni vapura doğru çekiyorlardı. 'Artık kurtuldum' diyordum. Hemen çarmıh sarkıttılar. İlk basamağa ayağımı atınca çarmıh koptu ve basamaklardan biri boğazıma geçti. Belimdeki tahlisiye yeleği de yukarı çıkmıştı. Asılan adam vaziyetindeydim. Bu vaziyetten kendimi güçlkle kurtardım. Elbisem ağır gelmeğe başladı. Elbisemi, belimdeki kemerimi söküp attım. Artık karaya yaklaşmışım. Son bir gayret gösterip sahile kendimi sürükledim. Kumsala çıktığım zaman gözüme bir kulübe ilişti. Gözüme kan kapamıştı. Etrafı göremiyordum. İnleyerek yere düştüm. Biraz sonra iki kişi koluma yapışarak beni kaldırdılar. Bunlar kireççi Mustafa kaptan ile oğlu idi. Beni kucaklarına alıp evlerine götürdüler. Tesadüfe bakın ki; orada da bir cenaze vardı. Kaptanın kaynanası ölmüş! Ben bir kenara yığıldım. Kaptan çocuklarına 'Bakın deniz kenarını iyice arayın' dedi. Biraz sonra bu hamiyetli delikanlıların Sabri'yi getirdiklerini gördüm. O da benim yanıma yattı. Delikanlılar, çok sonra geldiler. Onların söylediklerine göre Amasralı Ahmet de yüzerek kıyıya gelmiş, fakat tam yakalayacakları sırada gelen büyük bir dalga zavallıyı alıp götürmüştü."

Sulara gömülen S/S Millet'ten sağ kurtulan diğer kişi ateşçi Sabri Sarıgile de faciayı ve kurtuluşunu şöyle anlatır:⁽²²⁾

"Yıldız poyraz saat 3'te şiddetlenmişti; saat 4'te karayele çevirdi. Bu, bir saat kadar devam etti. Saat beşte Karadeniz görülmemiş şekilde kudurmaya başladı. Süvari bir taraftan 'Funda demir!' kumandasını verirken, diğer taraftan da gemiyi sancak iskeleye almağa çalışıyordu. Bu esnada süvarinin 'Makine lostromosu, kilit iskele, 5 kilit sancak kalame' emrini verdiği duyuldu. Biz kalame verdikçe rüzgar şiddetlendi. Yunan şilebi yerinde duruyordu. Ona megafonla kalame vermesini söyledik, duymadı. Saat 6 sularında üç kilit iskele demiri kesildi. Kaldık, sancak üzerinden... Sonra sancağı da aldık. İşte tam bu sırada Yunan şilebi ile kıçtaki dört numara üzerinden çarpıştık. Güverte lostromosuna bir tayfa: 'Batıyoruz, dört numaralı ambarda su var!' diye bağırdı. Süvari, derhal sancak alabanda etti. Gemi almadı. İskele alabandaya gittik. Sahile 600 metre kadar yaklaşmıştık ki, bir hayli batmış olan kıç kuma oturdu. Baş, biraz daha yukarı kalktı. Tahlisiyeleri alarga ettik, fakat içine binmek kısmet olmadan kuvvetli bir dalga aldı, hepimizi götürdü. Süvari davlumbazdan seslendi 'Çocuklar, şimdi emniyetteyiz. Karaya yakın, kurtulacağız.' Biraz sonra, bizi yorulduğumuz için baş altında dinlenmeğe gönderdi. 15 dakika burada ısındık. Biraz sonra süvari de yanımıza geldi. 10 dakika geçmedi ki; suların başaltına hücum ettiğini gördük. Hemen dışarı fırladık. Süvari davlumbaza koştu. Arkasından gidenler de oldu. İkinci kaptan, ikinci çarkçı Murat, makine lostromosu Bahaeddin, Halid, Hasan, ateşçi Osman, Hasan, İsmail, Ali, marangoz Osman, aşçı Hüsnü ve ben baş üstüne çıktık. Saat 7'ye geliyordu. Bir dalga içinde kaldık.

(22) Cumhuriyet, Sayı 5265, (08.01.1939), s. 7.

Davlumbazdan çığlıklar yükseldi. Gözümüzü açıp baktık. Oradakiler denize uçmuştu. Süvari ile iki kişi, bir ağaç parçası üstünde, diğlerleri de denizde yüzüyordu. Ben bu sırada çarmıha tırmandım. Bir arkadaş kendini denize attı. Biraz sonra baktım, ikinci kaptanımız baygın bir halde, ağzı açık yatıyordu, boğulmak üzere idi. Pek az sonra kendini sulara verdi. Arkama döndüm. ‘Arkadaşlar, vaziyeti görüyorsunuz. Allah böyle yazmış! Denize atlayalım! Kısmeti olan kurutulur, benimle gelecek var mı?’ dedim. Ben bunları söylerken bir taraftan da ağlıyordum. Onların da gözyaşı döktüklerini gördüm. İçlerinden bir kısmı dua ediyorlardı. Baktım ki benimle gelecek kimse yok, hepsine ‘Allahısmarladık, hakkınızı helal edin!’ dedim ve kendimi sulara bıraktım. On dakika kadar geminin etrafındaki sulardan kurtulamadım. Bu hal beni çok yordu. Biraz sonra sahile doğruldum. Önümde benden evvel atlayan tayfa Ahmet’in yüzmekte olduğunu gördüm. Ona doğru gittim. Zavallının takati bitmişti. Artık kulaç atamıyordu. ‘Bitiyorum’ diye inledi. Ben ‘Yaklaştık gayret et!’ dedim. Fakat o benim bileğime yapıştı. İkimiz de suların içine daldık. Onu kurtarmağā uğraşıyordum ki zavallının tamamen kesildiğini anladım. Biraz sonra eli gevşedi, ben sahile yaklaşmıştım. Bir dalganın yardımıyla kıyıyı buldum. Bir kulübe gözüme ilişti. Yürümek istedim. Ayaklarım beni çekmiyordu. Beş adım gittim, yere yığıldım...”

OSMANLI DENİZ ULAŞIMINDA YAŞANAN SORUNLARA YOLCU VAPURLARI KARİKATÜRLERİ IŞIĞINDA FARKLI BİR YAKLAŞIM

MEMİŞ Şefik*

1. Osmanlı Döneminde İstanbul'da Deniz Ulaşımı

1.1. Şirket-i Hayriye

İlk kayıtlı Türk anonim şirketi olarak kabul edilen Şirketi- Hayriye'nin kurulma fikri, Cevdet Paşa ile Fuat Paşa'nın Bursa seyahati sırasında doğar. Avrupa'da büyük servet ve imarın anonim şirketler vasıtasıyla gerçekleştiğine dikkat çeken bu iki Osmanlı bürokrati, "bizim diyarımızda henüz heves ü rağbet olunmadığına mebni halka bir de numune gösterilmek ve Boğaziçi ahalisinin âmed ü şudlerine suhûlet verilmek üzere bir vapur şirketi tesis olunmak hususunda"⁽¹⁾ fikir teatisinde bulunurlar. Böylece İstanbul'un deniz taşımacılığına ilişkin çok önemli bir fikir, Bursa'da geliştirilmiş olur. Geliştirilirken de anonim şirketi olması gerektiğinin altı çizilir ki, bundan sonra Osmanlı yatırımcıları da anonim şirket kurmak noktasında teşvik edilebilirsin.

Ali Akyıldız, Ahmed Cevdet Paşa ile Fuad Paşa'nın şirketin kurulmasına dair hazırladıkları raporun 15 Eylül 1850 tarihli hükümet oturumunda ele alındığını ve Sultan Abdülmecid tarafından da 30 Eylül 1850 (23 Zilkade 1266) tarihli irade ile onaylandığına dikkat çekerek, Şirket-i Hayriyye'nin resmi kuruluş sürecinin bu irade ile tamamlanması sebebiyle kuruluş tarihinin de 1850 olduğunun altını çizerek⁽²⁾

Şirketin kurulmasıyla ilgili diğer önemli husus ise, Boğaziçi'nde oturan ahalinin gelişi gidişlerini kolaylaştırması için tesis edildiğinin vurgulanmasıydı. Bunun önemi de Osmanlı bürokrasi, aydını ve zengin kitlenin yaşadığı Boğaz'ın iki yakasındaki yerleşim yerleriyle Dersaadet arasındaki ulaşımı kolaylaştırmasında yatıyordu. Bundan sonraki gelişmeleri, Cevdet Paşa, şu cümleyle özetler:

"Bursa'dan avdetimizde şirket-i mezkûre için İstanbul'da bir komisyon akd olundu ve bi'l-müzâkare verilen karar üzere Boğaziçi'nde işlemek üzere Şirket-i Hayriye nâmiyle bir vapur kumpanyası yapıldı ki hâlâ bâkîdir."⁽³⁾

Dönemin sadrazamı Mustafa Reşit Paşa da bu hayırlı girişime büyük bir destek verir. Şanda'nın verdiği bilgilere göre "1850 yılında Takvim-i Vekayii'nin 436. sayısında bahis konusu şirketin kuruluşuna ait bir layiha yayınlanır. Buna göre şirket, kurulur ve beher hisse senedinin değeri de 3000 kuruş olur. Bütün hisselerin tutarı da 2000 idi. Bu hesaba göre, şirketin sermayesi 6.000.000 kuruş tutmuştu. Bu kadar sermaye ile zamanın ölçülerine göre, büyük bir yatırıma girilmişti. Başka türlü de olamazdı. Zira, İngiltere'ye sipariş edilecek bir vapurun değeri, 7000 liradan aşağı değildi. Boğaziçi'nde

* Dr., sefikmemis@monadfilm.com

(1) Cevdet Paşa, Tezâkir 40 – Tetimme, TTK Yayınları, Ankara, 1991, s. 44.

(2) Ali Akyıldız, "Şirket-i Hayriyye Üzerine Bazı Değerlendirmeler", Osmanlı İstanbullu I, Ed. Feridun M. Emecen, Emrah Safa Gürkan, Kültür AŞ Yayınları, İstanbul, 2014, s. 360.

(3) Cevdet Paşa, a.g.e., s. 45.

vapur işletmek için de 8 vapura ihtiyaç görünüyordu. Manulaki adında bir komisyoncu, ortadaki para sıkıntısını göz önünde tutarak komisyondan feragat etmişti. Bundan da anlaşılıyor ki, bahis konusu vapur işletmeciliği için, yeter bir finansman bulunmuş değildi. Böyle olmakla beraber, hisse senedinin 3000 kuruş olması, pek pahalı telakki edilmişti. Bu yüzden, orta halli kimseler, bu hisse senetlerini satın alamamışlardı.”⁽⁴⁾

Bir diğer hesaba göre ise “şirketin faaliyete geçebilmesi için gerekli olan beşi yolcu, ikisi yedekçi toplam yedi adet vapur ile iskelelerin ve bekleme yerlerinin inşası için sekiz bin kese, yani dört milyon kuruş tutarında nakit sermayeye gereksinim duyuluyordu. Her biri üç bin kuruştan bin beş yüz adet hisse senedinin bedeli olarak dört buçuk milyon kuruş tutarında bir sermaye elde edilecek ve bu parayla alınacak vapurlara ek olarak bir adet daha yolcu vapuru alınabilecekti.”⁽⁵⁾ Sonuç olarak 45.000 lira olarak belirlenen şirketin sermayesi her biri 30 lira değerinde 1500 hisse senedine bölündü. Fakat daha sonra bu sermayenin şirketin yapması öngörülen faaliyetlere yetmeyeceği anlaşılınca 500 hisse senedi daha çıkarıldı.

Sultan Abdülmecid, annesi Bezmiâlem Vâlide Sultan, bakanlar, memur ve sermayedarlar 7 Aralık 1850 tarihi itibarıyla 830 hisse senedi satın almışlardı. Vak'anüvis Ahmed Lutfi Efendi, hisse senetlerinden satın almaları için Sadrazam Mustafa Reşid Paşa'nın memurlarla sermaye sahiplerini teşvik ettiğini söylüyordu.⁽⁶⁾ Dolayısıyla Şirket-i Hayriye'nin hisse senetleri, daha ziyade Mustafa Reşit Paşa'nın nüfuzu sayesinde satılabiliyordu. Onun hatırı için hisse senedi alanlar ise şöyle sıralanıyordu:

“Hisse senetlerinin satışlarını teşvik maksadıyla, en önce Saraydan 100 hisse senedi satın alınmıştı. Bunu takiben Mustafa Reşit Paşa ile Tophane Müdürü Fethi Paşa, Serasker (Savunma Bakanı) Damat Mehmet Ali Paşa da, bu hayırlı teşebbüse katılmışlardı. Zamanın meşhur zenginlerinden aynı zamanda bir devlet adamı olan Mısırlı Kamil Paşa, Mısırlı Zeynep Hanım da büyük hissedarlar arasında bulunuyorlardı. Mustafa Paşa'nın şirketi desteklemesi her tarafta duyulduğu için diğer devlet adamları da sembolik olarak bir miktar hisse senedi satın almışlardı. Devlet Şurası (Danıştay) üyelerinden Ali Şevket Paşa Valisi Halil Paşa, Kaptan Paşa, Şeyhülislam Arif Efendi, Bursa Valisi Sarım Paşa, Silistre Valisi Mirma Sait Paşa, Bağdat Valisi Vecihi Paşa, büyük imam İzzet Efendi, Reşit Paşa'nın mühürdarı (Özel Kalem Müdürü) Behçet Efendi, Zarfı Paşa, Fuat Efendi Muhtar Bey de şirket ortakları arasına girmişlerdi.”⁽⁷⁾

Sermayenin tamamlanması için sarraf ve bankerler de ortak yapılmıştı. Galata sarrafları diye isim yapan bu kişiler, aslında iyi bir yatırım yapmıştı. Çünkü hisse senetlerinin değeri, 11 yıl sonra 6kat artmıştı. Yatırım yapan banker ve sarraflar şunlardı:

“Banker Kamanto (o devirde özel banka ve emlak sahibiydi) Sarraflardan Mıgırdıç, İzak, Abraham, Barutçubaşı Boğuş, Sarraf Canik, Mısır'la İstanbul arasında bankacılık muameleleri yapan ve Mısır sarrafı diye tanınan Kegorg, sarraflardan Mısırlıoğlu Bedros,

(4) H. Avni Şanda, Türkiye'de İlk Sermaye Şirketleri (1860-1918), İTO Yayınları, İstanbul, 1967, s. 4.

(5) Murat Koraltürk, İstanbul'da Deniz Ulaşımı, Varlık Yayınları, İstanbul, 2010, s. 28.

(6) Akyıldız, a.g.m., s. 201-202.

(7) Şanda, a.g.e. s. 4.

Miseyani, Hoca Maksut, Pişmişoğlu Neşet, Tunguroğlu Ohannes.”⁽⁸⁾

Şirket-i Hayriye vapurlarının faaliyete başlamasıyla İstanbul halkının gündemine, Şirket vapurları kültürü de girer. Böylece İstanbullular hem iki yaka arasındaki seyahatlerinde, hem de Haliç’in iki kıyısına gelip gitmelerinde iniş noktalarını tutturamayan kayıkçılardan kurtulur.⁽⁹⁾ Şirket-i Hayriye kurulduktan 1 yıl sonra Boğaziçi’nde seferlere başlar. Seferler, İngiltere’den getirilen yandan çarklı dört vapurla 1852 yılının ilkbaharından itibaren başlarken,⁽¹⁰⁾ bir taşımacılık kültürü de doğar. Şirket-i Hayriye’nin idaresi, başlangıçta Mösyö Lafonten tarafından gerçekleştirilirken, 3 Ocak 1852 tarihinde, 6 yıllık bir müddetle Antuvan Kalcıyan ve Agop Bilezikçıyan’a ihale edilir. Bu kişilerin sürelerinin dolmalarını beklemeden 2 yıl sonra işi bırakmaları üzerine, Ali Hilmi Efendi başkanlığındaki ilk yerli yönetim oluşturulur.⁽¹¹⁾

Şirket-i Hayriye’nin efsanevi müdürü Hüseyin Haki Efendi olur.1854’de şirket yönetimine getirilen Ali Hilmi Efendi döneminde, yönetim kurulunda görev alan Hüseyin Haki Efendi, 1866 Ağustosunun ortalarından itibaren 1895’e kadar müdürlük yapar. 1875’te bir ara görevden alınan Haki Efendi, tekrar göreve iade edilir. Onun döneminin rakamları öncesiyle kıyaslanmayacak kadar üstünlük gösterir. Sözgelimi Şirket-i Hayriye bünyesinde 1858 yılında 16 adet vapur varken, 1868’de 20, 1873’te 27, 1884’te 36 ve 1895’te 46 vapur bulunuyordu.⁽¹²⁾ Ayrıca Hüseyin Hâki’nin çizimlerini İngiliz mühendislerine yaptırdığı Sühûlet isimli ilk araba vapuru da 1870’te Kabataş-Üsküdar arasında hizmete girdi.

Şirket, imtiyaz süresi 1953’te bitmesine rağmen, 1943’te Hükümete başvurarak, şirketin satın alınmasını istedi. Hükümet de 1944’te 2.550.000 lira karşılığında şirketi satın aldı. Böylece 95 yıl Şirket-i Hayriye olarak faaliyette bulunan şirket, bütün mal varlığıyla birlikte Devlet Denizyolları ve Limanları Umum Müdürlüğü’ne devredildi.

1.2. Haliç-i Dersaadet Şirket-i Hayriyesi

Haliç’te düzenli ve ihtiyacı karşılayacak şekilde vapurlarla yolcu taşımacılığı yapılması amacıyla 5 Eylül 1856 tarihinde bir imtiyaz verildi. İmtiyaz, Derun-ı Köprü, yani köprü içiyle sınırlıydı. Bugünkü Karaköy Köprüsü’nün Haliç kısmında yolcu taşımacılığı yapılabilecek, köprü’nün öte yanına yani Boğaziçi’ne ve diğer kıyılara geçilmeyecekti. Bir başka deyişle bu imtiyaz, “Hasköy İskelesi merkez kabul edilerek, Köprü dışında yolcu taşımamak, yani Haliç içerisinde kalmak koşuluyla, Haliç’in her iki yakasındaki iskeleler arasında küçük vapurlarla yolcu taşımacılığı yapmayı”⁽¹³⁾ kapsıyordu. Böylece Şirket-i Hayriye’nin faaliyet alanıyla yeni imtiyaz alan taşımacılık şirketinin alanı tam olarak ayrılıyordu.

(8) A.e.

(9) Mehmet Yavuz Erler, “İstanbul’da Deniz Ulaşımı (1870-1875)”, Ed. Halil İnalıc vd., *Osmanlı Araştırmaları XXI, Enderun Kitabevi, İstanbul, 2001*, s.70.

(10) Ayrıntı için bkzn: Takvîm-i Vekâyi’, nr. 465, 22 Cemâziyelevvel 1268, s. 1.

(11) Akyıldız, a.g.m., s. 201.

(12) Murat Koraltürk, *Şirket-i Hayriye 1851-1945*, İDO, İstanbul, 2007, s. 38.

(13) Ali İhsan Öztürk, “I. Dünya Savaşı Yıllarında Bir Sivil Toplum Girişimi Öyküsü: Haliç Vapur Ücreti Zammına Halkın Tepkisi”, *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları Dergisi* Yıl: 2/2003, Sayı 3, s. 232.

1858’de Tophane Müşiri Ahmet Fethi Paşa’ya verilen bu imtiyaz daha sonra oğlu Mahmut Celalettin Paşa’ya intikal etti.⁽¹⁴⁾ Nihayetinde Haliç Vapurları Şirketi, 1885-1908 yılları arasında John Paşa tarafından idare edildi ki, John Paşa mizah basınına sıklıkla konu edilirdi. Haliç Vapurları için verilen imtiyaz, 1910’da bir Osmanlı şirketine dönüştürüldü. I. Dünya Savaşı, Haliç Vapurları Şirketi’ni de olumsuz etkiledi, gemilerine ordu tarafından el konulduğu için 2 vapurla hizmete devam etti, yolcu sayısı hızla geriledi. 1941’de şirket hükümet tarafından satın alındı ve 11 vapur ve 13 iskelesiyle Devlet Denizyolları İşletmesi’ne devredildi.⁽¹⁵⁾

1.3. Hazine-i Hassa’dan Seyrû Sefer İdaresi’ne

Buharlı gemiler, İstanbul kıyılarında görünmeye başlayınca kadar, yani 19. yüzyılın ortalarına değin İstanbul’da deniz ulaşımı zarif ve hafif kayıklarla yapılırken, mal ve eşya nakli ise pazar kayıkları ve mavnalar kullanılırdı. Taşıma ücretleri ise devlet tarafından belirlenirdi. Buharlı gemiler ise 1828’den itibaren Osmanlı sularında ve Boğaziçi’nde seferlere başlar. Bu tarihte İstanbul’a uğrayan Swift adlı bir İngiliz gemisi II. Mahmud tarafından satın alınarak ismi Sagir olarak değiştirilir ama halk ona Buğu adını verir ve Padişah, bazı yurtici gezilerine de bununla çıkar.

İlk yolcu taşımacılığı, yabancı şirketler tarafından başlatılır. Kapitülasyonlar sebebiyle kendilerinde bu hakkı gören yabancı girişimciler, Tanzimat’tan sonra da iki vapurla Boğaz’da yolcu taşımacılığına başlar. Osmanlı yöneticileri, yabancıların oluşturdukları bu fiili durum karşısında Boğaz’da deniz taşımacılığını başlatmaya girişirler. Ali Akyıldız’ın belirttiği gibi “Kapudan-ı Derya Mehmed Ali Paşa’nın önerisi üzerine 1844 yılının hemen başında Tersane’ye ait Eser-i Hayr isimli vapur, Boğaz’ın Rumeli yakasında yolcu taşıma işiyle görevlendirilir. Aslında bir süre önce fırtınalı bir havada yolcularıyla birlikte Beykoz’dan hareket eden bir Pazar kayığının Sarayburnu önlerinde batması, Mehmed Ali Paşa’nın bu öneriyi yapmasında etkili olur ve halkın güvenli bir şekilde yolculuk edebilmesi için böyle bir karar alınır.”

1844 Hazine-i Hassa Vapurları İdaresi kurulur. Bahriye Nezareti’ne bağlı olan Hazine-i Hassa, başlangıçta 2 vapura sahipken 5 yıl içinde atılım yaparak, vapur sayısını 15’e çıkartır. 1860 yılına gelindiğinde 20 vapurluk filosuyla Marmara Denizi’nde İzmit, Tekirdağ ve Gemlik hatlarında çalışırdı. Aynı zamanda İstanbul’da da Sirkeci-Adalar, Sirkeci-Pendik, Sirkeci-Yeşilköy arasında vapur işletirdi. 1862’de ise bağımsız bir işletme olmuştu. İstanbul halkına ucuz seyahat imkanı sunan Hazine-i Hassa, Kadıköy ve Adalar’a seferler düzenleyerek şehir içi ulaşımında yabancı tekelini de kırmıştı.⁽¹⁶⁾

1871’te ise İdare-i Aziziye adını alarak, kendi alanında bir atılım yapar. Yeni vapurlar sipariş edilir. 1872’de yeni iki vapur, Yuvan Avramidis, nam-ı diğer “Con Paşa”nın yöneticiliği döneminde gelir. Onun döneminde Haydarpaşa, Kadıköy ve Adalar’a daha fazla sefer konulur.⁽¹⁷⁾ Trabzon, Varna ve Selanik hatlarına ilaveten Girit, Midilli, Sakız ve Antalya seferlerine başlar.

(14) Koraltürk, İstanbul’da Deniz Ulaşımı, s. 66.

(15) A.e., s. 72.

(16) Koraltürk, İstanbul’da Deniz Ulaşımı, s. 88.

(17) A.e.

Aziziye, 1878'da İdare-i Mahsûsa adını alır ve İdare'ye irili ufaklı 78 adet vapur devredilir. Ancak II. Meşrutiyet'e geldiğinde elinde 16 vapur ancak kalır.⁽¹⁸⁾ 1910'da ıslah çalışmaları çerçevesinde adı, Osmanlı Seyrû Sefâin İdaresi'ne dönüştürülür. I. Dünya Savaşı başlayınca İdare, Bahriye Nezareti'nden alınarak Harbiye Nezareti'ne bağlanır. 1923'de ise adı TC Seyrû Sefâin İdaresi olur. 1933'te ise İdare lağvedilerek Deniz Yolları İşletmesi ve Akay Müdürlüğü kurulur. 1939'da ise Deniz Yolları İşletmesi Umum Müdürlüğü tesis edilerek, Haliç Vapurları Şirketi ile Şirket-i Hayriye buraya devredilir.

2. Osmanlı Mizah Dergilerinde Yolcu Vapurları

2.1. Mizah Kavramı ve Tarihsel Gelişimi

Arapça “me-ze-ha” fiilinden türeyen ve “şaka yapma, eğlenme” anlamına gelen⁽¹⁹⁾ mizah sözcüğünün Türkçedeki karşılığı gülmedir. Gülmece ise Kaşgarlı Mahmut'un “Divan-ü Lügat-it Türk” adlı yapıtında mizahın karşılığı olarak “külüt” şeklinde geçer ve “gülünç nesne” anlamına gelir.⁽²⁰⁾ Mizah, sözlükte “Gerçeğin gülünç, alışılmamış yönlerini ortaya koyarak insanın düşünmesini ve eğitimini ele alan sanat türü, gülmece”⁽²¹⁾ şeklinde tanımlanır.

Mizahın çizgiyle buluşmuş haline ise karikatür denilir. İtalyanca “caricare” sözcüğünden gelen karikatür, “yüklemek” anlamına gelir. Dolayısıyla karikatür, zaman içinde “saldırmak, hücum etmek, anlam yüklemek” anlamlarında kullanılan bir sözcük olmuştur.⁽²²⁾ Türkçeye ise Fransızcadan geçer. Türk Dil Kurumu, karikatür sözcüğünü, “İnsan ve toplumla ilgili her tür olayı konu alarak abartılı bir biçimde veren, düşündürücü ve güldürücü resim”⁽²³⁾ diye tarif eder.

Karikatür, önceleri sadece kişilerin portrelerini konu edinirken, daha sonra olayları, sosyal konuları ele almaya başlar. Konulara paralel şekilde çizgi anlayışı ve tekniğinde de değişimler yaşanır. Bazıları mağara devrinde ilk insanların duvara çizdikleri resimleri de karikatürün ilk örneği olarak değerlendirir.⁽²⁴⁾ Karikatürlerde insanları hicvederek canlandırma, ilk kez 16. yüzyılda Ağostino Carracci ve Giovanni Bernini tarafından yapılır. Matbaanın icadıyla birlikte karikatürde yeni bir evre başlar ve artık daha fazla kitleye ulaşır. Günlük gazetelerde karikatürün kullanımı ise 1831 yılında Paris'te yayınlanan La Caricature gazetesinde olur. Ondan sonra ise İngiliz ve Alman gazetelerinde karikatür boy gösterir.⁽²⁵⁾

Karikatürün Osmanlı İmparatorluğu'ndaki gelişimi ise Tanzimat'la birlikte başlar.

(18) A.e., s. 89.

(19) Şeyh Ahmed Rıza, Mu'cem Metnil Luga, Darul Mektebet al Hayat, Beyrut, 1960, s. 288.

(20) İsmail Kar, Karikatür Sanatı, T.C Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1999, s.1.

(21) Yaşar Çağbayır, Ötüken Türkçe Sözlük, Ötüken Neşriyat, İstanbul, 2007, s. 3246.

(22) Semih Balcıoğlu, 50 Yılın Türk Karikatürü, yy, İstanbul, 1973, s.7.

(23) Türkçe Sözlük, TDK Yayınları, C. II, Ankara, 1988, s. 802.

(24) Atıla Özer, İletişimin Çizgi Dili Karikatür, Anadolu Üniversitesi Yayınları, Eskişehir, 1994, s. 2. Ayrıca bkzn: İlhan Ayverdi, Misallı Büyük Türkçe Sözlük, Kubbealtı Yayınları, İstanbul, 2006, s.2089.

(25) Çağrı Cebeci, “Ulaşım Karikatürlerine Dönemsel Bakış”, Ed. İbrahim Yarış, Karikatürlerle İstanbul'da Toplu Ulaşım, İTO Yayınları, İstanbul, 2010, s. 43.

Ermeni tebaanın öncülüğünde ortaya çıkan karikatür sahasındaki ilk Türk karikatürist ise 1874'te yayınlanan Letâif-i Âsâr'da çizen Ali Fuad Bey olur. Sadece Çaylak'taki çizimlerinde Fuad ismini kullanan Ali Fuad'ın çizimleri, 1875'te Kahkaha ve 1876'da Çaylak dergisinde yer alır.⁽²⁶⁾ İlk Osmanlı mizah dergisi olan Diyojen ise 1870'te Teodor Kasap tarafından yayınlanır. Türk basınında 1868-1869 yıllarında Terakki Gazetesi'nin mizah ekinde, İstanbul Gazetesi'nde, Letâif-i Âsâr'da karikatür ve mizahi resimler bulunsa da, Diyojen'in yayınlanma tarihi olan 1870 yılı karikatür sanatının başlangıcı olarak kabul edilir. Diyojen, imzasız karikatürleriyle, basın ve kent içi taşımacılığı gibi önemli iki konuyu gündeme getirmiştir.

2.2. Osmanlı Mizahında Yolcu Gemilerinin İşleniş Sebepleri

2.2.1 Vapurlarda Yaşanan Yolcu İzdihamı

Osmanlı İmparatorluğu'nda ilk modern toplu ulaşım aracı olarak kabul edilebilecek olan Şirket-i Hayriye vapurları ve tramvay hizmete girdiği günden beri, ulaşım araçlarındaki aşırı yolcu izdihamı, bir başka ifadeyle ulaşım vasıtalarının yetersizliği, karikatürlerin vazgeçilmez konusu olmuştur. Osmanlı mizah dergilerinde denizde yolcu taşımacılığını eleştiren ilk karikatüre, Teodor Kasap'ın çıkardığı Hayal'de rastlanır. 14 Ocak 1874 tarihli Hayal'de yayınlanan Berberian imzalı karikatürde, denizin ortasında aşırı yolcu sebebiyle neredeyse batmakta olan bir yolcu gemisi çizilir. 6 numaralı bacaya sahip gemi, bacasına kadar yolcuyla doludur. N. Berberian imzasını taşıyan karikatür, bu aşırı yolcu izdihamını şu şekilde ifade ediyordu: "Ay oğul, yer yok diyoruz. Bacanın içi de doldu, işitmiyor musunuz?"⁽²⁷⁾

Aynı yılın yaz aylarında ise Latife dergisinde, vapurlardaki aşırı yolcu kalabalığının biniş ve inişlerde yol açtığı sıkıntı dile getirilir. O dönem vapurlar, Galata Köprüsü'ne yanaşıp yolcu indirirlerdi. 13 baca numaralı Üsküdar vapuru da Köprü'ye yanaşıp yolcularını indirirken, üstü başı yırtılmış bir kişi vapur tarafından koşarak gelir. Bu sırada köprü üzerinde bulunan kişi de bir yandan dengesini kaybedip düşerken, diğer yandan da merakla sorar: "Aman efendim! Ne bu hal? Bir kazaya mı uğradınız?" Ceketi ve pantolonu yırtılan kişi ise cevap verir: "Hayır birader! Üsküdar vapurundan çıktım. Hele bin şükür bir yerim sakatlanmadı!"⁽²⁸⁾

Latife'de 1874 yılının Ağustos ayında, aynı konuya ilişkin ikinci karikatür yayınlanır. Bu sefer elinde bir sopa, ip üzerinde cambaz gibi yürümeye çalışan bir kişiye, yeleğinde köstekli saati, gözünde yuvarlak ve iplikli gözlüğü ile fesli Osmanlı beyefendisi,

(26) Şefik Memiş ve İbrahim Yarış, İstanbul'un 100 Karikatüristi, İBB Kültür AŞ Yayınları, İstanbul, 2010, s. 20.

(27) Hayal, 14 Ocak 1874, Sayı 21. Nişan G. Berberian, Adam Yayınları'ndan çıkan ve çizgilerinin bir araya toplandığı "Terakki Edelim Beyler" isimli kitapta şu şekilde tanıtılıyor: "1842'de İstanbul'da doğdu. 1882'de kendi basımevini kurdu. Ressam, karikatürcü, klişeci ve yayıncı olarak yaşamını sürdürdü. 1907'de İstanbul'da öldü. Tazminat önemi Ermeni ve Türk basınının gözde sanatçılarından biriydi. Bir karikatürcü olarak en verimli yıllarını Hayal'de geçirdi. Teodor Kasap, Hayal'in başyazarı, Berberian ise baş çizeriydi. Karikatürlerindeki anlatım, başyazılarda olduğu gibi, Hacivat-Karagöz ikilisi aracılığıyla gerçekleşiyordu. Bir anlamda bu ikili karikatürün meddahıydı."

(28) Latife, 24 Ağustos 1874, Sayı 1.

“Cambazlığa mı başladın?” diye sorarken, aldığı cevap karşısında pek şaşırılmaz. Çünkü karşısında her gün vapura binme ve inme eziyeti yaşayan bir kişi vardır ve o da şöyle cevap vermektedir: “Hayır efendim! Şirket vapurlarına girip çıkmayı talim ediyorum!”⁽²⁹⁾ Her iki karikatürde de çizerin imzası yer almaz.

Aradan yaklaşık 40 yıl geçtikten sonra bile İstanbul’un deniz ulaşımındaki temel sorunda bir değişim olmaz. Vapurlar, yine tıklım tıklımdır. Karikatürde iki vapur resmedilmekte, 66 numaralı vapur Boğaziçi’nin Rumeli kıyısındaki limanlara doğru ilerlerken, 33 baca numaralı vapur ise Anadolu yakasındaki iskelelere uğramak üzere yola çıkmıştır. İstanbul’un bu iki yandan çarklı vapuru arasındaki tek fark, taşıdıkları yolculardadır. Rumeli iskelelerine giden vapur neredeyse bomboş iken, Anadolu yakasına doğru ilerleyen vapurda ise iğne atsan yere düşmeyecek şekilde bir doluluk vardır. 1911’in bahar ayında, muhtemelen mesai sonrasını resmeden bu karikatürde, dergiye adını veren Karagöz, şu açıklamayı yapma ihtiyacı hisseder: “Öndeki Rumeli vapuru... Bir de şu vapurun haline bak da haddin varsa Anadolu cihetine taşın bakayım...” Hacivat ise o kalabalık içinde yer almaktansa, mevcut halinin devam etmesinde yanadır: “Aman Karagözüm aman... Böyle balık kayığıyla gider geliriz... Daha iyi...”⁽³⁰⁾ Karikatürün imza yerinde ise “terakki” sözcüğü göze iliştiriyor. Çizer ismini temsil etmeyen “terakki” imzasının orada yer almasının iki nedeni olabilir. Ya İttihat ve Terakki’ye yönelik tatlı muhalefetine ya da Berberian’ın “Terakki Edelim” sözüne bir gönderme olarak kabul edilebilir.

1920 yılında durum daha vahimdir. I. Dünya Savaşı’ndan çıkan ülke, yolcu gemilerinin çoğunu da, düşman tarafından batırılması sebebiyle kaybetmiştir. Ayrıca savaş süresince de yolcu gemilerinin büyük kısmına, Harbiye Nezareti tarafından el konulmuştur. Henüz İstanbul’un işgal altında bulunduğu o yılda, Diken dergisi Basri’nin çizdiği bir karikatürle vapurlardaki aşırı izdihamı dikkat çeker. Ancak, bu izdihamın oluşmasında, yolcu sayısının fazlalığının yanı sıra gemi işletmesinin daha fazla kazanma arzusu da vardı. Tıka basa dolu bulunan geminin hareket etmemesinden şikayetçi olan bir yolcu dayanamayarak, kaptana seslenir: “Kaptan efendi, ne bekliyoruz, vakit geçiyor...” Kaptan ise mevcut durumdan memnun bir şekilde cevap verir: “Daha müşterilerin hepsi gelmedi. Boş mu kaldıralım?” Karikatürist Basri, aslında bu yaşananı “Sinemalar misilli” diye tam bir komedi olarak da nitelendiriyor.

Vapurları “denk etmek...”

1870’li yılların karikatürleri gösteriyordu ki, Sarayburnu’nun ve Boğaziçi’nin dalgali sularında, bazen de lodoslu havalarda istiap haddinden fazla yolcu alan vapurların en büyük sorunlarından biri de dengeyi sağlamak oluyor. 1873’te Berberian’ın çizdiği karikatür, vapurların denge kurma problemine dikkat çekiyor ve vapuru “denk etmek” için yapılması gerekeni gösteriyordu. Anlaşılan o ki, vapurda denge sağlamak için insanlar bir o tarafa, bir diğer tarafa geçiriliyordu. Oysa 6 baca numaralı yandan çarklı vapurun tepesinde elinde bir denge çubuğu ile kaptan vapurun dengesini sağlamaya çalışıyor ve sihirli formülü şöyle açıklıyordu: “Vapuru denk etmek için (Kavunca madden) insanları bir öteye bir beriye sürmeğe ne hacet. Kaptan davulbaz üzerinde eline

(29) Latife, 31 Ağustos 1874, Sayı 3.

(30) Karagöz, 20 Mayıs 1911, Sayı 302.

cambaz terazisi alınca iş biter gider.”⁽³¹⁾

Haliç vapurları da fazla yolcu sebebiyle denge problemi çekiyordu. Onun formülünü ise Karagöz, geleneksel yöntemde bulmuştu. Halid’in çizdiği karikatüre göre, Hacivat, “Aman Karagöz... Yine denk bozuldu... Devrileceğiz...” diye bağırırken; Karagöz dengeyi sağlayacağından emindir: “Farkındayım... İskele tarafından altı kıyyelik⁽³²⁾ bir çocuk al da sancak cihetine geçir... Düzeliir... Ne yapalım... Zavallı halkı boğulmaktan kurtarmak için bundan başka çare yok... Aman kımıldamayın batırız ha!...”⁽³³⁾

2.2.2 Kayıkları Aratan Yolcu Vapurları

İlk şehir hatları vapurunun, Boğaziçi sularında nazlı nazlı salınmasının üzerinden henüz 20 yıl geçer. Toplu ulaşımda Osmanlı halkı, önemli bir teknolojik sıçrama yaparak, kayıklardan yolcu vapurlarına yükselmiştir. Ancak, bu yolcu vapurlarının hepsi tersaneden yeni çıkmış değildir. Bu nedenle de İstanbul halkının beklediği teknolojik üstünlük ve hızda değildir. Neredeyse İstanbul’un deniz geleneğiyle bütünleşen piyade ya da ateş kayıklarından, hatta balıkçı kayıklarından bile yavaştır. Çingiraklı Tatar, 7 Mayıs 1873 tarihli nüshasında bu konuya dikkat çeker. KD imzalı karikatürde, bir yolcu vapurun uçunda bulunan çımacı, kayıkçıyı geminin önünden çekilmesi için “Kayıkçı, kayık, kayık” diyerek, uyarır. Ancak kayıkçı, çımacıya, “Ne bağırıyorsun be! Yetişebilirsen yetiş de, çiğne” diyerek, çıkışır.⁽³⁴⁾ Böylece yolcu vapurların bu hızla, kayıkları bile geçemeyeceğini ifade eder.

Aslında Saray’dan da ortaklar içeren Şirket-i Hayriye, Haliç Vapurları Şirketi ya da İdare-i Mahsûsa’ya ait gemileri eleştirmek, dolaylı yoldan hükümeti ve Saray’ı eleştirmenin de bir yöntemi idi. Çingiraklı Tatar da birkaç ay sonra yayınlanan bir benzer karikatürde, yine yolcu vapurların yavaşlığına vurgu yapılır. Bacasında Karaağaç yazan ve yoğun siyah dumanların çıktığı vapurun bu kez de kıç tarafında yer alan görevli, arkada bulunan yaşlı kayıkçıya iyilik etmek için halat atıp gemiye bağlamak, böylece de kürek çekmekten kurtarmak ister. “Baba yorulma, al ipi, bağla” diyen Çımacıya, yaşlı kayıkçı, “Eyvallah evladım, başka vakit bugün işim aceledir” diye kabul etmiyor.⁽³⁵⁾

Benzer temalı bir karikatür, 1908 yılında Karagöz’de yayınlanır. Karagöz, bu karikatürü yayınlamakla bir taşla iki kuş vurur. Bir yandan, arka planda yer alan yapı ve fabrika bacasından anlaşıldığına göre Haliç’te işleyen vapurların düşük hızını eleştiriyor, diğer yandan ise Haliç Vapurları Şirketi yöneticisini yerden yere vuruyordu. Çünkü Haliç Vapurları Şirketi, 1885-1908 yılları arasında Girit Rumlarından olan John Paşa tarafından idare edilmişti. Hacivat, küreğini kendisi çekmek zorunda kalması yetmiyormuş gibi yedeğine bir Haliç vapurunu bağlayarak onu çekiyordu. Bu yüzden de “A birader... Nedir bu çektiğimiz” diye şikayet ederken, Karagöz, hükümetin kötü idareci seçmesini şu sözlerle eleştiriyordu: “Ne olacak Hacivat... Con Paşa ile onu

(31) Hayal, 6 Aralık 1873, Sayı 10.

(32) Kıyye: Osmanlı döneminde kullanılan ve 1282 gr gelen ağırlık ölçüsü birimi. Buna göre çocuk, 7.700 gram gelmektedir.

(33) Karagöz, 4 Haziran 1910.

(34) Çingiraklı Tatar, 7 Mayıs 1873, Sayı 9.

(35) Çingiraklı Tatar, 9 Temmuz 1873, Sayı 26.

oraya koyanların belasını çekiyoruz.”⁽³⁶⁾ Haliç Şirketi’ni eleştiren bir karikatür de 1910’da Kalem’de yayınlanıyordu. İki karikatürün çizeri ve tarzı farklıydı ama çizim içerikleri ve konusu aynıydı. Küçük bir yelkenli, yedeğine bir Haliç vapurunu almış, “Varda... Şirket-i Bahriye-i Osmaniye geliyor...” diye haykıra haykıra Haliç’in sularında ilerliyordu.⁽³⁷⁾ Yelkenlinin yedeğindeki Haliç vapurunun bacasından duman tütmesi de motorunun bile çalıştığını, ama hız yapamadığını anlatmak için kullanılmıştı. Karikatürün çizeri ise Plaicek d’Ostoya adını taşıyordu.

2.2.3 Şirket-i Hayriye ile İdare-i Mahsûsa’nın Rekabeti ya da Çürük Vapurlar

Şirket-i Hayriye’nin imtiyaz alanı Boğaziçi’ni kapsıyordu. Ancak Şirket vapurlarının çalıştığı hatlar ve uğradığı iskeleler, talep ve nüfus yoğunluğuna göre farklılaştı. Bir anlamda Şirket’in faaliyet alanı da gelişti, böylece sözgelimi 1868-1869 yıllarında Adalar’a da vapur konuldu. 1912’de ise Şirket-i Hayriye vapurlarını Yeşilköy’de görmek mümkün oluyordu.⁽³⁸⁾ Daha önce İdare-i Mahsûsa’nın alanına giren Kadıköy, Yeşilköy, Adalar gibi noktalara da seferler düzenlenmeye başlandı. Ama yine de ağırlıkla Marmara sularında İdare-i Mahsûsa’ya ait vapurlar işliyordu. Kalem’in 1910 yılında yayınlanan bir karikatüründe hem Adalar’a sefer yapan İdare vapurlarının aşır yolcu sebebiyle yavaş gitmesi, hem de bir türlü kendini yenileyememesi eleştiriliyordu. Yine Plaicek d’Ostoya imzasını taşıyan karikatürde, Ağustos ayının ortasında Adalar’a akın eden İstanbulluların son vapurla İstanbul’a dönüşleri anlatılıyor. Salkım saçak vapura doluşan İstanbul yolcuları sebebiyle Ada vapuru yana yatmış bir vaziyette, bir kaplumbağa tarafından çekiliyordu. Bu husus, İdare’nin teknolojiye kulaklarını tıkaması hicvedilerek aktarılırken, ironik bir dil kullanılıyordu. Açıklayıcı yazı bu yüzden olsa gerek, “İdare-i Mahsûsa’nın terakkiyat-ı ahiresinden: Adalar’ın son postası...”⁽³⁹⁾ şeklindeydi. İdare vapurları, kaplumbağadan daha yavaştı.

İdare-i Mahsûsa vapurlarının oldukça çürük oldukları, batma tehlikesiyle karşı karşıya bulundukları basına o kadar yansımıştı ki, 1909’dan itibaren mizah dergileri başta olmak üzere, bu konu sürekli gündemde tutuluyor ve önlem alınması isteniyordu. Bu kez Karagöz doktor olmuş, muayeneye gelen İdare vapurlarının dertlerini dinliyordu:

“-Aman doktor efendi... Siz bilirsiniz... Bir kere şu halimize bakın... Hiçbirimizde kımıldayacak hal kal(ma)dı... Elektrikli tramvay çıktı... Ne güzel vapurlar yapıyorlar... Hâlâ bizim yakamızı bırakmıyorlar...

- Vah vah vah.. Vakıan acınacak haldesiniz, fakat postahanelerde gümrüklerde daha ihtiyarlar var... Biraz daha dişinizi sıkın bakalım ne olacak...

- Bari tramvay kumpanyasına yazsanız da biraz yem verseler.

- Aman efendim, benim için de biraz tamir ile bir parça istirahat reçetesi yazınız da

(36) Karagöz, 31 Ağustos 1908, Sayı 7.

(37) Kalem, 7 Ekim 1910, Sayı 96.

(38) Murat Koraltürk, İstanbul’da Deniz Ulaşımı, s. 38.

(39) Kalem, 18 Ağustos 1910, Sayı 89.

İdare-i Mahsûsa'ya götüreyim...

- İyi amma onlar laf anlamazlar ki..."⁽⁴⁰⁾

Halkta da İdare vapurlarının sağlam olmadığı kanaati yaygınlaşmıştı. Öyle ki Kalem, 1909 tarihli Plaicek d'Ostoya karikatüründe, Kartal'a gidecek bir yolcunun, "Kartal'a şimdi hangi vapur gidecek? Eğer çürük bir vapursa rica ederim bekleyeyim" diye serzenişini resmeder. Biletçinin teskin etmesi ise, o dönemdeki yönetici tavrını yansıtır. Bu tavır, biz batmayı yasakladık, dolayısıyla hiçbir gemi batmaz anlayışıyla sembolleşir: "Merak etme baba, artık İdare-i Mahsûsa yasak itti. Kaza olmayacak."⁽⁴¹⁾

Basının ısrarlı gündeme getirmesi ve halkta oluşan infial üzerine 1909 yılında bir komisyonun teşkil edildiği ve çürük gemilerin ayrılacağı haberi yayılır. Bu haberi karikatürleştiren Karagöz, derhal işe koyularak sal yapmaya başlar. Çünkü o bilir ki, ciddi bir muayene sonucunda sağlam gemi kalması mümkün değildir. O halde bu fırsatı değerlendirebilir.

Karikatür de Hacıvat ile Karagöz arasındaki bu konuşma şöyle anlatılır:

"-Aman Karagözüm bu sal, bu kadar acele lazım mı?.. Nefes bile aldırılmıyorsun...

- Ne söylüyorsun... Limandaki çürük gemileri ayırmak için komisyon teşkil olunmuş. Eğer sahih çıkar ve komisyon da ciddi bir muayene yaparsa kullanılacak gemimi kalır?.. Kayık yapsam, iskele dediği var... Sen Boğaziçi'ne, ben Kadıköy'üne ne ile gideceğiz?.. Haydi, haydi elini çabuk tut..."⁽⁴²⁾

1910 yılında Şirket-i Hayriye, Kadıköy'e sefer yapmayı durdurur. Artık bu hatta sadece İdare-i Mahsûsa vapurları görülecektir. Bu durum, basına da yansır. Konuyu karikatürleştiren Halid, Kadıköy ahalisinin mavnalarla bölgeyi terk ettiğini resmeder. Bunun sebebi ise basittir. Kadıköylüler, Şirket vapurlarına, İdare'nin vapurlarından daha çok güvenmektedirler. Karagöz, çok sayıda mavnayı gören Hacıvat'ın hayretini şu sözlerle gidermeye çalışıyordu: "Ay! Haberin yok mu? Mayısın 26'sında Şirket, Kadıköy hattından vapurlarını alacağı, halk, yine (4) ve (5) numaralara binmeğe mecbur olacağı için Kadıköy'den hicret ediyorlar."⁽⁴³⁾

Karagöz'ün İdare-i Mahsûsa vapurlarına yönelik boykotu yıl boyunca devam eder. Yine Halid, bu kez Karagöz'ü İdare vapuruna binmektense yüzmeyi tercih eden bir halde çizer. Eğer İdare-i Mahsûsa vapuru Kadıköy iskelesine gelirse, Karagöz'ün resti çok açıktır: "Binmem de binmem... Yüzerek okyanusu geçerim de yine buna binmem."⁽⁴⁴⁾

2.2.4 Teknolojik Gelişmeyi Takip Edemeyen Vapur İşletmeleri

Şirket-i Hayriye, kurulduğu 1850 yılından itibaren yeni yolcu gemileri sipariş edip sefere koymakta Halic Şirketi ve İdare-i Mahsûsa'ya göre daha özenliydi. Hatta teknolojik anlamda yeniliklere de öncülük ediyordu. Üsküdar-Kabataş arasındaki arabalı

(40) Karagöz, 21 Ocak 1909, Sayı 52.

(41) Kalem, 9 Eylül 1909, Sayı 52.

(42) Karagöz, 24 Kasım 1909, Sayı 143.

(43) Karagöz 18 Mayıs 1910, Sayı 193.

(44) Karagöz, 12 Kasım 1910, Sayı 249.

vapurlarını da ilk kez Şirket-i Hayriye İngiltere’de imal ettirip İstanbul’da hizmete sokmuştu. Ancak dönemin en önemli toplu taşıma aracı olması hasebiyle deniz taşıtlarına çok fazla ihtiyaç vardı. Bu sebepten olsa gerek, ikinci el gemi satın almaları da çokça oluyordu. Özellikle İdare-i Mahsûsa bu konuda damgalıydı.

1909’da yayınlanan bir karikatür, İdare-i Mahsûsa vapurlarının sigortalanacağını duyururken, sigorta şirketinin sigorta yapmadan önce vapurlara sağlamlık raporu istediğini gösteriyordu. Çünkü sigorta şirketleri, İdare-i Mahsûsa vapurlarından ancak sağlamlarını sigorta edebileceklerini bildirmişti. Bu mesele anında gazetelere yansımış ve İdare eleştiri oklarının hedefi olmuştu. Karikatüristlerden M. Ütücüyan da Karagöz için bu konuyu hicveden karikatür çizerken, İdare-i Mahsûsa vapurlarının “Süzgeç gibi... Bin bir delik” olduğunu yazıyordu. Süzgeç gibi olan gemilerin nasıl sigorta edileceği ise bellidir: “Öyle ise ancak kalbur fiyatına sigorta edebilirim.”⁽⁴⁵⁾

Bu konuyu en iyi anlatan karikatürlerden biri de 1909 yılında Karagöz’de yayınlanır. Bu karikatürde, derginin mizah kahramanı Karagöz, İstanbul’un ulaşım sorununa çözüm bulduğunu söyler. Ona göre çözüm, hava ulaşımında yani balonla seyahattedir. Köprü üzerinde yolculara yeni icadını tanıtım, müşteri toplamaya gayret eden Karagöz’ün iki önemli argümanı vardır. Birincisi, yeni toplu taşıma aracı olan balonla seyahat etmek, Şirket-i Hayriye kadar pahalı değildir. İkincisi de bu taşıt, İdare-i Mahsûsa’nın vapurlarından daha sağlamdır. Karagöz, etrafında toplanan kalabalığa yeni icadını ve üstünlüklerini şu veciz sözlerle izah eder:

“Haydi bakalım, düşünmeğe lüzum var mı ya! Ne şirket-i Hayriye kadar pahalı, ne idare-i Mahsûsa vapurları kadar çürük... Bundan iyisini ne de bulacaksınız! Binmesi de kolay, inmesi de... Kavgayı gürültüye bırakın da biletinizi çabuk alın.”⁽⁴⁶⁾

İstanbul halkı, vapur şirketlerini, ama özellikle de Şirket-i Hayriye’yi teknolojik yenilikleri takip edip halkın hizmetine sunmamakla itham eder. Yolcular, rahat bir şekilde seyahat edememekte, teknolojik gelişmelerden yeterince istifade edememektedir. Sözelimi Halid ve Ütücüyan’ın ortak imzasını taşıyan 1910 tarihli bir karikatür, bu konuda Şirket-i Hayriye’yi alaya alır. Uzaktan yarısına kadar suya batmış Şirket vapurunu gören Hacivat, bunu bir tahtelbahire, yani denizaltıya benzeterek, “Karagözüm, bir de Şirket-i Hayriye terakki etmiyor diyorlar. Baksana, tahtelbahir torpido bile getirmiş” diye sevinir. Karagöz ise bu saf arkadaşını şu sözlerle uyarır: “Ayol, o tahtelbahir değil, yolcunun çokluğundan suya gömülmüş. Mamafih Boğaziçi halkıyla harp için de böyle bir torpidoya ihtiyacı var.”⁽⁴⁷⁾

Şirket-i Hayriye vapurlarının teknolojik gelişmeleri yakından takip etmediğinin bir göstergesi de vapurlarında gece yolculuğu için projektörün bulunmamasıdır. Bu yüzden iş yine Karagöz’e düşmüş, eline aldığı fener ile geminin en ucuna giderek, gidilecek rotayı, yavaşılacak rıhtımı aydınlatmaya çalışmıştır. 1910 tarihli bu çizgi gösteriyordu ki, o tarihlerde Şirket-i Hayriye vapurlarının en azından büyük bir kısmında projektör yoktu ve mehtabın olmadığı karanlık gecelerde yolcuların selameti, kaptanların bireysel maharetine bağlıydı. Karagöz ise bir yandan elinde fener, kaptana yol gösterirken diğer

(45) Karagöz, 1 Aralık 1909, Sayı 145.

(46) Karagöz, 29 Mart 1909, Sayı 71.

(47) Karagöz, 16 Temmuz 1910, Sayı 210.

yandan söylenmeden edemiyordu: “Bir kaza daha olursa Liman İdaresi gözünü açar ama. Ne kadar olsa can da tatlı... Bari projektör yerine şu feneri tutayım...”⁽⁴⁸⁾ Hemen bir yıl sonra yayınlanan bir karikatürde ise Şirket vapurunun kuvvetli bir projektörle gece karanlığını aydınlatığı resmedilir. Bu da Şirket’in ve Hükümetin basına yansıyan eleştirileri dikkatle takip ettiklerini, özellikle halkın canıyla ilgili konularda hemen adım atmak zorunda kaldıklarını gösteriyor. Beykoz vapur iskelesine yanaşırken kayalara çarpan gemi kaptanı, Karagöz’ün alaycı sözlerinden kendini kurtaramaz: “Anlaşılan projektör gözlerini kamaştırıyor!.. Al şunların birini de gözüne tak...”⁽⁴⁹⁾

2.2.5 Vapur Seferlerinde Önlenemeyen Gecikmeler

İstanbul’da deniz ulaşımının en çare bulunmaz sorunu, gecikmedir. Öyle ki ister Şirket-i Hayriye, ister Haliç, isterse İdare-i Mahsûsa vapuru olsun, bütün yolcu vapurları gecikmeli kalkar ve varacakları menzile de gecikmeli ulaşırlar. Bazen ilan edilen vakte yakın bir saatte bile kalkmazlar. Ancak, gecikme konusunda birincilik, Haliç vapurlarınındır. Elbette bu durum, halk arasında şikayetlere sebep olur. Kalem dergisinde Plaicek d’Ostoya imzasıyla yayınlanan bir karikatür, gecikmelerin hanım-erkek münasebetlerini de tehlikeye soktuğunu, gençlerin buluşmalarını engellediğini gösterir. 1909 tarihli karikatürün hedefinde İdare-i Mahsûsa vardır. Bu da gösteriyor ki, gecikmeli gelen vapur, Kadıköy ya da Adalar hattından gelmiş olmalıdır. Son derece zarif ve şapkakalı bir hanımefendiye, bir beyzade, “Geçen gün beni beklettiniz madam” diye sitem ederken, hanımefendi de kendini şöyle savunur: “Kabahat bende mi? Bu vapurlarla söz tutmak kabil değil.”⁽⁵⁰⁾

Haliç vapurlarının ne zaman geleceği ise her zaman belirsizdir. Cibali İskelesi’nden vapura binecek olan bir kadın, gişeden biletini alır ama iskelede vapuru göremeyince merakla Karagöz’e sorar: “Vapura çok vakit var mı?” Oysa bu soru, beyhude bir sorudur. Çünkü Haliç de vapurların gelip gelmeyeceğini gişe memuru da bilmez, her şeye bir çözüm üreten Karagöz de bilemez. Bunun için ne yapılacağını ise Karagöz söyleyebilir ancak: “Onu ben bilmem... Fal bilir. Talihin varsa bekle gelir... Azıcık sabır et de fala bakayım...”⁽⁵¹⁾

2.2.6 Vapur Biletlerine Zammın Gerekçeleri

Hızla yükselen kömür fiyatları, aslında Şirket-i Hayriye ve diğer taşımacılık şirketlerinin en büyük kabusuydu. Kömürde yaşanan fiyat artışlarını yolculara yansıtmak istemeyen şirketle, bu kez diğer masraf kalemlerinden tasarruf etmeye yöneliyordu. Zam yerine tasarrufu tercih eden şirketlerden biri olan Lloyd, Boğaziçi’nde varlığını devam ettirerek, Şirket-i Hayriye’nin rakibi olmayı sürdürdü. Şirket-i Hayriye ise tasarruf yerine taşıma fiyatlarının artırılmasına yöneliyordu. Ticaret Nezareti ile sürdürülen görüşme ve yazışma trafiğinden anlaşıldığına göre, zammın iki önemli gerekçesi vardı.

Birincisi, kömür ve demir fiyatlarındaki artış iken, ikincisi de amele yevmiyesi ile memur maaşlarındaki tezayüt idi. Belki buna üçüncü bir neden daha ilave edilebilirdi.

(48) Karagöz, 16 Şubat 1910, Sayı 167.

(49) Karagöz, 19 Ağustos 1911, Sayı 328.

(50) Kalem, 23 Aralık 1909, Sayı 67.

(51) Karagöz, 17 Haziran 1911, Sayı 310.

O da İstanbul'da arz-ı endam eden ve kara taşımacılığının belkemiği haline gelen tramvayın Boğaziçi'nden Ortaköy'e kadar sefer yapmasıydı. Bu seferler, Şirket'in yolcu sayısının düşmesine yol açıyordu. Tüm bunlar gelirin azalmasına yol açtığı için ücretlerin zammını talep ediyordu.⁽⁵²⁾ 1874 yılında şirket zam taleplerini ısrarla sürdürmesi sonucu kabul ettirir.⁽⁵³⁾ Sonuç itibarıyla bilet ücretleriyle kömür maliyeti arasındaki ilişki zamlar konusunda belirleyici oluyordu. Bu yüzden Şirket-i Hayriye Boğaz'da işleyip de fazla kömür yakan gemilerini seferden kaldırıp satmaya çalışıyordu.

Her ne kadar Şirket-i Hayriye aşırı kömür tüketen vapurları satmaya çalışıyorsa da, diğer bir vapur idaresi olan İdare-i Mahsûsa, diğer ismiyle Osmanlı Seyrû Sefâin İdaresi de basiretsiz yöneticilerin elinde çok fazla kömür yakan gemiler satın alıyorlardı. Böyle vapurları işletebilmek, her birine bir maden ocağı tahsis etmekle mümkündür... Hacivat ile Karagöz de aynı görüşü paylaşırlar. Hacivat, "Vapuru tanıdım. Osmanlı Seyrû Sefâin İdaresi'nin Selanik hattına tahsis edeceği vapur. Fakat arkasında bağlı olanlar ne?" diye sorar. Karagöz, yol gösterici cevabı şöyle verir: "Yirmi dört saatte 120 tonlato kömür yakan bir vapur da arkasına kömür madenlerini takmadan nasıl gider?"⁽⁵⁴⁾

İstanbul vapurlarının kömürle imtihanları oldukça zorlu geçiyordu. Kömür yokluğu bir yana sefer sırasında, yakıt bitmesi sebebiyle yoluna devam edemeyen gemilere rastlanıyordu. Bu durumda ise Karagöz'ün pratik zekası onların imdadına yetişiyordu. M. Ütücüyan'ın çizdiği 1909 tarihli karikatürde, Karagöz, Sarayburnu açıklarında kayığına koyduğu üç kömür küfesiyle müşteri bekliyordu. Bir yandan tartı aletinin diğer ucunu tutan Hacivat ise ne tuhaf bir iş yaptıklarının farkındadır: "Karagöz ne tuhaf tuhaf işler yaparsın... Böyle denizin ortasında vapur kömürü satıldığını nerede gördük?" Oysa tuhaf olan, denizin ortasında kömür satmak değil, halkın can güvenliğini tehlikeye atıp tedbirsiz davranan gemi idarecileridir: "Onu bana ne soruyorsun... Üst tarafımızdan geçen istimbote azmanına sor... Daha geçen gün denizin ortasında kaldı da sandal ile iki küfe kömür gelip de hareket edinceye kadar halkın canı boğazına geldi.. Ben halka acıdığımından böyle dolaşıyorum. Hangisi durursa derhal biraz kömür veririm. O yürür biçare yolcular da bir muhakkak kazadan kurtulurlar."⁽⁵⁵⁾

Şirket-i Hayriye, I. Dünya Savaşı'nın başlamasından 1918 yılına kadar, başta kömür olmak üzere birçok maliyet artışını göğüsleyerek zam yapmaz. Ancak piyasadan kömür satın alacak paraya sahip olmayınca, bilet fiyatlarına 8 Aralık 1918'de iki misli zam yapar.⁽⁵⁶⁾ Gazete ve mizah dergilerinde şiddetle eleştirilen zamlara ilişkin Diken'de yayınlanan karikatürde, yolcu gişe memuruyla tartışır ve Şirket-i Hayriye'yi soygunculukla itham eder. Yolcu, "Annemin babamın nikah masrafı kadar bilet parası, soygun; adama hırsızlar, dolandırıcılar bile bu kadar insafsızlığı yapmaz, sanki onlardan ne farkınız kaldı?" diye sorar. Plaicek d-Ostoya imzasını taşıyan karikatürde, gişe memuru oldukça pişkin ve kendinden emin resmedilir. Gişe memuru, dolandırıcı ve hırsızlar ile aralarındaki farkı

(52) Erler, a.g.m., s. 76. Ayrıca bkz: BOA, A.MKT.ŞD. 21/3.

(53) A.g.m., s.77.

(54) Karagöz, 8 Nisan 1911, Sayı 290.

(55) Karagöz, 10 Kasım 1909, Sayı 139.

(56) Koraltürk, Şirket-i Hayriye 1851-1945, s. 86.

şu şekilde izah eder: “Çok... Onlar ceza görür, biz görmeyiz...”⁽⁵⁷⁾

Hacivat ise zamlar karşısında çareyi, çamaşır teknesinden bir yelkenli yapmakta bulur. Hacivat ise onu, “A canım Karagöz, çamaşır teknesiyle deniz sefası olur mu ya! Ayıp değil mi, bari sandal olsa yüreğim yanmaz” diye tenkit eder. Karagöz ise bulduğu yöntemin doğru olduğundan, bir süre sonra zamlar sebebiyle birçok kişinin de kendisini taklit edeceğinden emindir. Bu yüzden Hacivat’a cevabı oldukça nettir: “Geç ... geç, Şirket-i Hayriye’nin istediği zamlardan haberin yok galiba. Hele yüzde altmış zam bir kere kabul edilsin de bak Boğaziçi’nde bu çamaşır tekneleri kaçta çıkıyor.”⁽⁵⁸⁾

2.2.7 Yolcu Taşımacılığında Yabancı Şirketler ve Rekabetin Yönü

Yabancı bazı kumpanyalar da Boğaziçi’nde yolcu taşımacılığı yapmalarına rağmen Şirket-i Hayriye’nin tartışılmaz bir üstünlüğü vardı. Neredeyse tekel konumunda bulunan Şirket’in bu hali, 1870’li yıllarda hizmet şartlarının kötü olmasına yol açıyor, Şirket daha çok aşırı gelir elde etmek isteyen bir kurum olarak görülüyordu.⁽⁵⁹⁾ Bu şirketlerden biri olan Lloyd Kumpanyası, Şirket-i Hayriye’nin kötü hizmet vermesi nedeniyle kaçırdığı yolcuları kendine çekmede başarılı olmuştu.⁽⁶⁰⁾ Çingiraklı Tatar’da yayınlanan bir yazıda Şirket-i Hayriye idaresi, Loyd Kumpanyası’ndan ders almaya davet ediliyor ve “Loyd Kumpanyası, Şirket-i Hayriye’ye idare hususunda daha kırk sene ders verebilir” deniliyordu.⁽⁶¹⁾

İdare-i Mahsûsa, Seyrû Sefâin ismini alarak, aynı görev alanında çalışmaya devam eder. Bir yandan Marmara’nın limanlarına, diğer yandan Karadeniz ve Akdeniz şehirlerine sefer yapar. Ancak, Karagöz, Seyrû Sefâin İdaresi’nin Türk özel sektörüne ait vapur şirketlerinin çalıştığı hatlara girerek, yerli şirketlerle rekabet etmesini eleştirir. 19. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren etkin bir şekilde Türk karasularında hizmet veren Loyd şirketine göndermede bulunulan karikatürde, İdare’nin yabancı şirketlere rekabet edeceği hatlara ağırlık vermesi istenir. Türk vapurcular, İstanbul-Bandırma hattı için yolculara, “Buraya gelin yolcular, haydi koşun, gelin, girin İstanbul’dan Bandırma’ya yirmi kuruş” diye tanıtım yaparken, Seyrû Sefâin memurları da, “Haydi yolcular, haydi efendiler koşun, gelin, girin, İstanbul’dan Bandırma’ya yirmi kuruş” diye karşılık verir. Aslında, olması gerekeni Karagöz şöyle anlatır: “Ayıp be yahu! Seyrû Sefâin İdaresi, sen Türk vapurcuların ağabeyisin. Bu zavallılarla ortaya çıkacağına İzmir’e giden Loyd, Pake kumpanyalarıyla başa çıksana!”⁽⁶²⁾

2.2.8 Vapurlarda Adab-ı Muaşeret

İstanbul yolcu vapurlarının adab-ı muaşeret kuralları bakımından mizah dergilerine yansıyan tarafları çoğunlukla olumsuzdur. Seyahat kurallarının yolcular tarafından çiğnen-

(57) Diken, 13 Mayıs 1920, Sayı 53.

(58) 1 Eylül 1920, Sayı 1301.

(59) Erler, a.g.m., s. 73. Ayrıntı için bkz: Wolfgang Müller-Wiener, Bizans’tan Osmanlı’ya İstanbul Limanı, Çev. Erol Özbek, TVYY, İstanbul, 1998, s.153.

(60) Çingiraklı Tatar, 23 Mayıs 1289, s. 3. Aktaran: Erler, a.g.m., s. 73-74.

(61) Çingiraklı Tatar, 23 Mayıs 1289, s. 3.

(62) Karagöz, 1 Ağustos 1925, Sayı 1813.

mesinden ilham alan karikatüristler bu noktadan espri üretmeyi daha çok tercih ederler.

Karikatürlere en çok yansıyanı ise “Kamarada uyumak memnudur (yasaktır)” kuralının çiğnenmesiyle gerçekleşir. Ancak kuralın çiğnendiği yolcu salonları ise çoğunlukla, geminin alt kamarasıdır. Pencerelessi olmayan ya da küçük yuvarlak pencereleri olan bu salonlarda seyahat eden üçüncü mevki yolcuları, uyumalarına gerekçe olarak, Şirket-i Hayriye’nin eski vapurları sebebiyle yolculuğun uzun sürmesini gösterirler. Alt kamarada koltukta yatarak uyuyan Karagöz’ü “Kamarada uyumak memnu olduğunu bilmiyor musun?.. Levhayı olsun okumadın mı?” diye uyarın memura, Karagöz, şöyle cevap verir: “Şirket böyle otuz senelik vapur tahsisıyla bizi iki buçuk saatte köprüye itirmekte devam ederse evden yatağı yorganı dahi sırtlayarak soluğu burada alacağıma hiç şüphe etme arkadaş!”⁽⁶³⁾ Benzer bir karikatür ise 1922’de Aydede’de yayınlanır. Salahaddin’in çizdiği karikatürde, şirket vapurunda, üstelik “Kamarada yatmak yasaktır” levhasının altında uzanan kişiyi, görevli memurlar hemen uyarır, uzun sürede uyandırmaya çalışırlar. Ancak dikkatle bakınca anlarlar ki, yolcu “ölmüştür.”⁽⁶⁴⁾

Şirket vapurlarında taşınan eşyaların da bir kuralı vardır. Ancak vapurlara yük ve eşya taşıyan hamallar, bu konuda da kural tanımazlar. Zaten dar olan vapurun giriş kapısına, omzunda fidanlarla dalan hamal, az kalsın Karagöz’ün gözünü çıkartacaktır. “Görmüyor musun be? Gözümü çıkaracaksın?” diye haykıran Karagöz’e hamalın verdiği cevap ise manidardır: “Ne yapayım, şimdi aşı zamanıdır, fidan taşıyorum.” Ancak, Karagöz, bu adab-ı muaşeret kurallarından habersiz hamalın lafının altında kalmamaya kararlıdır: “Ben kartım, beni aşı tutmaz. Fidanlarını suratımdan uzak tut!”⁽⁶⁵⁾

Vapurda birlikte yolculuk etmenin kurulları, o gün de aynıdır, bugün de...Ağzını kapatmadan öksürüp aksırlmaz. Ayakkabılar çıkartılıp bağdaş kurularak oturulmaz. Bir anlamda diğer yolcular rahatsız edilmeden seyahat edilecek şekilde davranılacaktır. Oysa Terakki imzası taşıyan çizimde, bütün kurallar çiğnenmiştir.

Karagöz’ün karşısında oturan yaşlı bey, onun suratına doğru aksırır. “Mendilin yok mu, herif ağzına tutsana” diye bağırın Karagöz’ü teskin etmek Hacıvat’a düşer: “Bırak Karagöz, beyhude bağırma. Yalnız mendille iş bitse iyi... Diğer taraftan da ayak kokusu geliyor, onlara ne yapacağız?”⁽⁶⁶⁾ Bu karikatürde önemli bir ayrıntı daha vardır. Yolculardan hiç de az olmayan bir bölümü, ya gazete ya da kitap okumaktadır.

Gemilerde diğer bir sorun ise çıkışlarda yaşanır. Büyük bir kalabalığın, hep birlikte vapuru terk etmesi, gerek çıkış kapılarının gerekse iskelenin geniş olmaması sebebiyle izdihama ve kargaşaya yol açmakta, bu sırada ise en çok da ayaklara basılmaktadır. Diken’de A.S. imzasıyla yayınlanan karikatürde iki İstanbul beyefendisinin vapur çıkışında çarpışmasına yer verilerek, şu muhavere nakledilir:

“- (Hiddetle) Lastiğime bastınız!

- Evet efendim, kaza oldu.. Milpardon!

(63) Karagöz, 15 Aralık 1909, Sayı 149.

(64) Aydede, 2 Ekim 1922, Sayı 79.

(65) Karagöz, 9 Mart 1912, Sayı 390.

(66) Karagöz, 4 Ekim 1913, Sayı 562.

- Milpardon amma, daha dün aldık...”⁽⁶⁷⁾

Burada kullanılan son derece nazik dil, dikkat çekicidir. Dönemin İstanbul’unda aydınlar arasındaki konuşma nezaketini ve “milpardon” ünlemi ile de Fransızcanın o dönem İstanbul’undaki hakimiyetini gösterir.

Yine bir çıkış izdihamı Kadıköy vapurundan inen Karagöz ile Hacivat’ın başına gelir. Birlikte vapurdan inen iki arkadaşın Karagöz, bir yandan da vapurun kadınlara ayrılan kış bölümünden dış güverte yolunu kullanarak inen kadınları keser, bir yandan da yürür. Ancak bu sırada önüne bakmadığı için Hacivat’ın ayağına basar. Hacivat ise veryansın eder: “Önüne bak Karagöz, ikidir ayağıma basıyorsun, gözün önünü görmüyor mu yahu!” Karagöz ise, “Yanıma bakmaktan önümü görmeğe vakit var mı ya! Lafa tutma da yürümeye bak. Karışmam başka bir kazaya daha uğrarsan ha!” der.⁽⁶⁸⁾

Vapurlarda yaşanan inme binme sorunlarına karşı Karagöz, çözüm odaklı yaklaşımıyla bir icat geliştirir. Geminin bacasından idare edilen bir vince bağlı büyükçe bir sepet içine yolcular doldurulmakta ve iskele vazifesi gören köprü’nün üzerine bırakılmaktadır. “Karagöz, yine ne yapıyorsun, böyle balya aktarma eder gibi köprüden vapurlara insan alınır mı?” diye soran Hacivat’a ise verilecek cevap hazırdır: “Ne yapayım? Vapurların giriş çıkış yerleri o kadar dar ki, işte sürat olsun diye böyle hareket etmeğe mecbur kaldım!”⁽⁶⁹⁾

Vapurlara biniş ve iniş nasıl büyük bir sorun ise, vapurların iskelelere yanaşması da aynı derecede sorundur. Öyle ki son derece nazik bir hanım efendi ile kibar bir Osmanlı beyefendisi, köprüyle çarpışan vapurların sadmesi sonucu çarpışırlar. O dönem Boğaziçi ve diğer hatlara işleyen yolcu gemileri Galata Köprüsü’nü iskele olarak kullanıp oraya yanaşmaktadır. Ancak bu sırada zelzele etkisinde çarpışmalar da meydana gelmekte, telaşa düşen kibar hanımları teskin etmek ise, erkeklerle düşmektedir. Kalem bu teskin edici cümlelerden birini şöyle nakleder: “Merak etmeyin madam, Kadıköy vapuru köprü ile şakalaşıyor.”⁽⁷⁰⁾ Yine 1909 yılı içinde Kalem bu kez J.Z. imzasıyla yayınlanan bir karikatürle, vapurlara binip inerken yolcuların yaşadığı zorluğu sayfalarına taşır. Karikatürde kibar bir batılı hanım efendi ile onun melon şapkalı oğlu ve bir Osmanlı beyefendisinin şaşkın bakışları arasında bir yolcu iskeleden vapura sıçramaktadır. Karikatürün alt yazısında ise, “Kadıköy ve Haydarpaşa yolcuları içinde jimnastik bilmeyenlerin İstanbul’a taşınacakları haber alınmıştır” diye yazılıdır.

2.2.9 Yolcu Vapurlarında Kadınların Yeri ve Soğuk Havalalar

Osmanlı döneminde gemilerde kadın ve erkek yolcular ayrı salonlarda seyahat ederlerdi. Kadınlar için genellikle gemilerin kış tarafıyla, üst güverte ayrılmıştı. Bazen ise iç salonlarda yelken bezi ile ayrılan bölümlerde otururlardı.⁽⁷¹⁾ Aslında Müslüman kadınların Boğaziçi’ndeki yolu taşıyan gemilere binmemeleri yönündeki yasak, 1840-

(67) Diken, 27 Mayıs 1920, Sayı 55.

(68) Karagöz, 26 Ağustos 1922, Sayı 1507.

(69) Karagöz, 20 Eylül 1913, Sayı 558.

(70) Kalem, 2 Eylül 1909, Sayı 51.

(71) Ayrıntı için bakınız: Erler, a.g.m., s. 74.

1850 tarihleri arasında uygulanmıştı. Bu yasağın sebebi olarak da gemilerde kadınlar için ayrılan bir mahallin bulunmaması ile düzenli iskeleler bulunmaması gösteriliyordu.⁽⁷²⁾ O tarihlerde yolcular, açıkta duran gemilere çok büyük güçlükler içinde kayıklarla taşı- nırdı. Bu ise kadınlar ve çocuklar için büyük tehlike taşırdı. Durumun taşıdığı tehlikenin yanı sıra kadınların seyahat etmesinin gerekliliğinin farkında olan Kapûdân-ı Derya Süleyman Refet Paşa, farklı bir çözüm yolu önerdi. Paşa'nın önerisine göre kadınlarla erkeklerin seyahat ettiği mekan ve salonlar ayrılacaktı. Böylece hem sorun çözülecek, hem de artan kadın yolcu sayısı sayesinde kazanç da fazlalaşacaktı. Kaldı ki, kadın ve erkeklerin ayrı seyahat etmeleri, "İstanbul ile diğer limanlar arasında çalışan vapurlar ile İstanbul'da şehir içi deniz taşımacılığı yapan pazar kayıklarında" uygulanıyordu. Ancak Paşa'nın önerisi, kabul görmedi ve Boğaz'da sefer yapan yabancı gemilere Müslüman kadınların binmesi yasağı devam ederken, vapur kaptanları da uyarıldı. Yasak, Şirket-i Hayriye'nin kurulmasıyla birlikte kaldırıldı.⁽⁷³⁾ Çünkü Sultan Abdülmecid'in Şirket-i Hayriye'nin kurulmasına dair 30 Eylül 1850 tarihli iradesi, aynı zamanda kadınlara denizde seyahat özgürlüğü sağlayan irade olarak değerlendirilebilirdi. Süleyman Refet Paşa'nın daha önce gündeme getirdiği çözüm önerisi artık uygulanabilirdi.

Karagöz'de 1911 yılının şiddetli kış ayında yayınlanan bir karikatürde, kadınların vapurların kış tarafında kendilerine ayrılan bölümde korunaksız bir şekilde seyahat etmeleri eleştiriliyordu. Şirket-i Hayriye vapurlarının kadınlara tahsis edilen bölümlerde kötü hava şartlarını düşünmediğine gönderme yapılan karikatürde, "Cihanın her tarafında mazhar-ı itibar olan taife-i nisanın bizdeki hal-i pürmelaline bak!... Biz burada sıcak kaloriferler içinde oturdukça biçarelerin çoluk çocuk titreyişleri doğrusu tahammül edilir şey değil... Şirketin insaftan hiç de mi nasibi yok dersin?" diye soruluyordu. Salonlarda sıcak ortamda oturan erkekler tarafından Şirket-i Hayriye'nin yaptığı bu hatanın ilgili bakanlık tarafından da görülmemesi ve Şirket'in gerekli önlemleri almayaya zorlanmaması da şu şekilde tenkit ediliyordu: "Sen şirketin insafını bırak. Acaba Nafia'nın Şirket nezdinde bu hali görececek komiseri yok mu?"⁽⁷⁴⁾

Anlaşılan o ki, dönemin etkin mizah dergilerinden olan Karagöz'de yayınlanan bu karikatür, yetkilileri harekete geçirecek etkide bulunmaz. Bunun üzerine Aralık ayı içinde dergide bir karikatür daha yayınlanır. Bu kez, soğuk havalarda çocuklarıyla birlikte geminin açık bölümlerinde seyahat edip de Boğaz'ın hasta edici rüzgarını yiyen kadınlar, Ticaret Bakanlığı'nın kapısına dikilir. Tabelasında "Ticaret Nezareti" yazan kapıda beliren görevli, kapıdakileri yanlış yere gelmiş gibi değerlendirerek, "Ayol o arkadakiler kim? Hasta iseler yanlış gelmişsiniz. Burası Gureba Hastahanesi değil" diye seslenir. Kucağında küçük bir çocukla birlikte duran Karagöz, siyah gözlüklü rahat görünümlü memura gerekli cevabı şöyle verir: "Bu zavallılar şirketin soğuk ve yağmur altında avdet ve azimete mecbur bıraktığı zavallı kadın yolcular... Belki hallerine merhamet edersiniz diye buraya getirdim."⁽⁷⁵⁾

(72) Ali Akyıldız, "Şirket-i Hayriyye Üzerine Bazı Değerlendirmeler", Osmanlı İstanbullu I, Ed. Feridun M. Emecen, Emrah Safa Gürkan, Kültür AŞ Yayınları, İstanbul, 2014, s. 357.

(73) Akyıldız, "Şirket-i Hayriyye Üzerine Bazı Değerlendirmeler", s. 359.

(74) Karagöz 6 Aralık 1911, Sayı 363.

(75) Karagöz 30 Aralık 1911, Sayı 370.

Karagöz dergisi, işin peşini bırakmak niyetinde değildir. İki hafta sonra, bu kez kadınlara tahsis edilen ikinci açık mekan olan güvertede birkaç kadınla, mangal yakan Karagöz'ü resmeden bir karikatür yayınlar. Ellerinde yağmur şemsiyeleri, kucaklarında küçük çocuklar soğuktan iyice bunalmış kadınların imdadına Karagöz, sıcak mangal ile yetişmiştir: "Hanımlar, vakıan şirket vapurlarında sizin için tahaffuz, ancak bu kalın ve körüklü çarşafarla bir dereceye kabil ise de her halde el ve ayaklarınızı ısıtmak için bu mangal kapaklarından da birer tane almalısınız!.." ⁽⁷⁶⁾ Bu tür yayınlardan sonra olsa gerek, kadınlar, gemilerin iç salonlarında, perde ile bölünmüş alanlarda da oturmaya başlar.

2.2.10 Biletsiz Seyahat ya da Gişelere Karşı Olan Yolcular

Şirket-i Hayriye, İstanbulluların hayatıyla bütünleşen bekleme salonları ve bilet satış gişelerinin yapımını gerçekleştirir. Öncelikle bilet satış gişeleri yapılır. Ancak her yenilik gibi bilet satış gişeleri de halkın öfkesiyle karşılaşır. Belki de Şirket'in "pahalı" biletle yolcu taşımasını, İstanbul halkı, bilet satış noktalarını tahrip ederek ⁽⁷⁷⁾ protesto ediyordu.

Şirket, biletçi kulüpleri inşa etmeden önce, gemi içinde gezdirdiği biletçiler vasıtasıyla bilet ücretlerini topluyordu. 1881 yılının ortalarından itibaren gişe sistemine geçildi. ⁽⁷⁸⁾

Yolcu taşıma ücretleri İstanbul halkına her zaman pahalı gelir. Bu nedenle de bilet ücreti vermemek için çeşitli yollara başvururlar. Doğrusu, mizah dergilerine yansıyan iki tür bilet parası ödememe yöntemi vardır. Birinci yöntem, efendiliği elden bırakmadan uygulanan, "aramızda biletin lafı mı olur, her şey İdare'nin" edebiyatıyla kontrol memurunu ikna etmekten geçer. Buna ilişkin Karagöz'de Ütücüyan'ın çizdiği karikatürde, muhtemelen Pendik'ten İdare-i Mahsûsa vapuruna binmiş bir yolcu, boya kutularıyla birlikte Kadıköy'de iner. Ancak kontrol memuru kendisini durdurur. Bileti olmayan yolcu, şu açıklamayı yapar: "Canım bu nasıl iş? Ne Haydarpaşa'dan ne Caddebostan'dan bile sormadılar. Sen şimdi icat mı çıkarıyorsun?.. Vapur da İdare'nin, iskele de, Paşa da, bilet de, ben de, sen de, hep İdare'nin... Hatta boyalar bile İdare'nin malı... Bilet olur mu?" Biletçi yolcudan daha uyanıktır: "İyi ama Erenköy'de bu boyalarla boyanacak köşk, İdare'nin değil..." ⁽⁷⁹⁾

İkinci yöntem ise hem biletçiden hem de kontrol memurundan köşe bucak kaçmaktır. Kaçak yolcu sayısında özellikle 1918'den sonra yapılan yüksek zamlardan sonra büyük artışlar olur. Diken'in 28 Nisan 1920 tarihli nüshasında bununla ilgili olarak Deryadil imzasıyla mizahi bir öykü yayınlanır. İki kadim biletsiz yolcu Çulsuz Ahmet ile Hayali Efendi'nin vapurda karşılaşmalarıyla başlayan hikaye, kontrol memuru ve polislerle yapılan müthiş bir kovalamaca sonucunda tuvalette biter. Hem yokluktan hem de biletin pahalı olmasından dolayı biletsiz geçmeyi bir onur meselesi haline getiren iki kahraman, Şirket-i Hayriye'nin iri cüsseli kontrol memurları ile polis memurlarını alt etmeyi başarırlar. Bu da halkın pratik zekasının, kabul etmeyeceği zam oranlarına nasıl direniş gösterdiğinin simgesel bir örneği gibidir. ⁽⁸⁰⁾

(76) Karagöz, 13 Ocak 1912, Sayı 374.

(77) Wolfgang Müller-Wiener, a.g.e., s. 153. Aktaran: Erler, a.g.m, s. 79.

(78) Akyıldız, "Şirket-i Hayriye", s. 202.

(79) Karagöz, 23 Eylül 1909, Sayı 122.

(80) Diken, 28 Nisan 1920, Sayı 51.

2.2.11 Yetersiz Hizmet ve Tüketici Şikayetleri

Kış ayları gelince İstanbul vapurlarında yolcuların ısınması, önemli bir sorun olur. Şirket-i Hayriye'nin vapurları bu konuda ciddi mesafe kat etmişse de Haliç vapurlarında sorun devam etmektedir.⁽⁸¹⁾ Terakki ve Esad imzalı 1911 tarihli Karagöz karikatüründe, konu masaya yatırılır ve Karagöz, iskele üzerinde koltuğunda yorgan satışı yapmaktadır. Karagöz, Hacivat'a yorgan satışına başlama gerekçesini şöyle anlatır: “Ne yapayım Hacivat! Zavallı Haliç ahalisi soğuktan tiril tiril titiyorlar. Vapurlar da ne kamara var, ne muhafazalica bir yer. Sarılıp da biraz olsun ısınsınlar diye yorgan satıyorum!”

Bir diğer şikayet konusu ise vapurlarda oturacak yerin bulunmamasıdır. Sınırlı sayıdaki oturma yerine karşı yolcu sayısı fazla olunca, iş başa düşer. Karagözde sırtına bir kanepe alıp Ada vapuruna gider. Karagöz bunun sebebini şöyle açıklar: “Herkes vapura elinde bir iskemleyle giriyor. Ben de bunu götürüyorum! Yol iki saat, üstünde hem otururum, hem uzanır, uyurum!”⁽⁸²⁾

Aslında İstanbul ahalisi vapurlardan çok şikâyetçidir. Özellikle de Seyrû Sefâin vapurlarından. Ne var ki şikayet ne kadar çok ise şikayet kutusu da o kadar küçüktür. Öyle ki yolcuların şikayet kağıtları bir küfeyi doldurur. Hacivat, “İyi amma, o kadar şikayeti bu küçücük kutu alır mı?” diye sorunca, Karagöz de şu cevabı verir: “Almazsa ne yapalım?.. Ben de gider, baş kamaraya dolduruveririm!”⁽⁸³⁾

3. Sonuç Ya Da Yolcu Vapurlarının Değişmeyen Sorunları

Osmanlı mizah dergilerinde yer alan yolcu vapurları karikatürlerinin işledikleri konu itibarıyla, günümüz yolcu taşımacılığından çok büyük farklılıklar arz etmemektedir. Osmanlı İmparatorluğu'nun 1870'lerden 1922'ye kadar olan döneminde yayınlanan karikatürler incelendiğinde, en temel üç konunun öne çıktığı görülür.

Bunlardan birincisi; yolcu vapurlarındaki aşırı kalabalıktır. İlk karikatürün yayınlandığı tarih olan 1873 yılından itibaren yolcu vapurları, kapasitesinin üzerinde yolcu taşımasıyla gündeme gelir. Aşırı yolcular, yolcu kapıları geniş olmayan vapurlarda iniş ve biniş sırasında büyük sıkıntılara ve yolcuların birbirini ezmelerine neden olmaktadır. Öyle yolcuların birbirinin ayaklarına basması sıradan bir olay olarak karşılanırken, elbise yırtılmaları bile söz konusudur. Bu yüzden vapurlara inip binmek büyük maharet gerektirir.

Karikatürlerde resmedildiğine göre, en kalabalık yolcu vapurları, Üsküdar hattındadır, daha sonra ise Eminönü-Kadıköy hattı gelir. O dönemde, Boğaziçi'nin Anadolu yakasına ayrı, Rumeli yakasına ayrı seferler düzenler, Anadolu kıyısındaki iskelelere uğrayan vapurlar, tıklım tıklım dolu iken, Rumeli iskelelerini dolaşan vapurlar ise neredeyse sinek avlamaktaaydı. Bunun nedeni ise açıktır. Osmanlı bürokrasisinde çalışan memurlar ile Dersaadet'te çalışan orta direk halkın ve aydınların büyük çoğunluğu Üsküdar ve devamındaki Kuzguncuk, Beylerbeyi, Çengelköy, Beykoz gibi muhitlerde oturmaktadır. Bu yüzden onların işe geliş ve gidiş saatlerinde çalışan vapurlarda yer bulmak mümkün değildir. Boğaziçi'nin Rumeli kıyılarında ise Osmanlı tebaasının elit kesimi oturmaktadır.

(81) Karagöz, 2 Aralık 1911, Sayı 362.

(82) Karagöz, 7 Ağustos 1918, Sayı 1090.

(83) Karagöz, 20 Aralık 1913, Sayı 577.

O dönem yolcu vapurlarındaki önemli bir sorunun da gemilerde muvazenenin sağlanmasında yaşandığı ortaya çıkıyor. Özellikle 1870’li yıllarda yandan çarklı gemilerin faaliyette olduğu göz önüne alınırsa, aşırı yolcu taşıyan gemilerin bir tarafa yatmasını önlemek, kaptanın maharetinin yanı sıra, yolcuları “dengeli” bir şekilde vapurun iki yanına dağıtmasına da bağlıydı. Belki de bu yüzden 1873’te yayınlanan yolcu vapurlarıyla ilgili ilk karikatür, “vapurları denk etmek için yapılması gerekeni” gösteriyordu.

İkinci önemli sorun; vapurların hızı, daha doğrusu yavaşlığıdır. Yolcu kayıklarından buharlı gemilerin konforuna yükselen İstanbul halkı, bu konforu gemilerin yavaşlığı sebebiyle doyusya yaşayamaz. Dönem karikatürlerinden öğrendiğimize göre yolcu vapurları, piyade ya da ateş kayıklarından, hatta balıkçı kayıklarından bile yavaştır. İstanbul’da yolcu vapurlarını karikatür konusu yaparak halkın duygularına tercüman olan mizah dergileri aynı zamanda, dönemin Osmanlı yöneticilerini de eleştirmek için bir fırsat olarak kullanırlar. Gerek Şirket-i Hayriye, gerekse Haliç Vapurları Şirketi’nin ortakları arasında hem hanedandan hem de yönetici elitten ortaklar bulunmaktadır. Dolayısıyla dönemin hükümetini eleştirmenin yollarından biri de başta yolcu vapurları ve belediye hizmetleri olmak üzere halkı ilgilendiren kamu hizmetlerindeki aksilikleri öne çıkarmak olur.

Üçüncü önemli konu ise vapur biletlerine yapılan zamlardır. Zamları, İstanbul halkı yakından takip eder. Şirketler, yolcu biletlerine ilk kuruldukları tarihten itibaren sürekli zam yapmak isterler. Bu taleplerinde en önemli gerekçeleri, kömür fiyatlarındaki artıştır. Hükümet ise İstanbulluların tepkisinden çekindiği için bu zamları sürekli ertelemek yanlısıdır ve çoğunlukla da zamma birkaç ay süren pazarlıklar sonrası razı olur.

Diğer taraftan vapur işletmelerinin eksikliklerini şiddetle yeren karikatürlerde bazen günümüz mizah kahramanı Zihni Sinir Projelerini aratmayan projeler öneriliyordu. Özellikle Karagöz’de yayınlanan karikatürlerde, kahramanımız Karagöz, “balonla seyahat”, “kaldıraçla yolcu indirme ve bindirme” ve zamma karşı “çamaşır teknesinden yelkenli yapma” gibi daha pratik ve halk menfaatine öneriler getiriyordu.

Sonuç olarak, İstanbul halkını yakından ilgilendiren bir konu olan deniz ulaşımı, mizah dergileri için verimli bir konuydu. Aynı şekilde mizah dergilerinde yer alan bu karikatürler, eğlence deyip geçilmiyor, hem hükümet yetkilileri, hem de yolcu vapurları şirketleri tarafından yakından takip ediliyordu. Karikatürlerde çıkan eleştiri konularının anında çözüme kavuşturulması, bunun en önemli kanıtıydı. Sözelimi yolcu vapurlarının önemli bir kısmında projektör olmaması gece seferlerinde sorunlara yol açıyordu. Birkaç karikatürle bu konunun gündeme taşınması, Şirket-i Hayriye’nin bu eleştiriye dikkate alıp gemilerin tamamına projektör takması için yeterli olmuştu. Aynı şekilde, vapurlarda kadınlar için güverte ve kış tarafta ayrılan bölümlerin açık olması, kış aylarında kadınların ve onlarla birlikte seyahat eden çocukların hastalanmasına yol açıyordu. Karagöz başta olmak üzere mizah dergileri bu konuyu karikatürlerine konu edince, gemilerin kapalı salonlarında kadınlar için perde ile ayrılmış bölümler oluşturulmuştu.

Her ne kadar çokça eleştiriye konu edilse de, vapur işletmecilerinin tüketici şikâyetleri konusunda hassas oldukları söylenebilir. Bunun göstergelerinden biri de son döneme kadar Şehir Hatları vapurlarında varlıklarını devam ettiren Şikâyet Kutularının o dönem bile vapurlarda bulunmasıdır. Ne var ki, küçük şikâyet kutuları, çok sayıdaki tüketici şikâyetini almakta yetersiz kalır. Ne gam, yılmaz İstanbullu onun da bir çaresini bulur...

İNEBOLU VAPURU FACIASI

TUNA, Pınar*

Giriş

11 Kasım 1935 tarihinde gerçekleşen İnebolu vapuru faciası, Türk denizcilik tarihinin en önemli deniz kazalarından biri olarak tarihe geçmiştir. Can kayıplarının da yaşanmasına neden olan bu facia kamuoyunda geniş yankı uyandırmıştır. Bu çalışmada, İnebolu vapuru faciasına yönelik gelişmeler birinci el kaynaklara dayalı olarak incelenmektedir. Bu çerçevede dönemin ulusal ve yerel basını taranmış ve Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi belgeleri incelenmiştir. Çalışma kapsamında, öncelikle kazanın gerçekleşmesi ve yaşanan kayıplar ele alınmakta, ardından kazaya yönelik kamuoyundaki tepkiler aktarılmaktadır. Son olarak da, kazaya yönelik soruşturma ve mahkeme aşamaları değerlendirilmektedir.

İnebolu Vapurunun Batması ve Yaşanan Kayıplar

İnebolu vapuru, 1892 yılında İngiltere’de yük ve yolcu vapuru olarak yapılmıştır. Vapurun uzunluğu 81, genişliği 11 ve çektiği su ise 5,3 metreydi. 1.080 gros ve 450 net ton hacmindeki bu vapurun 1.500 beygir gücünde buhar makinesi vardı.⁽¹⁾ O dönemde, İnebolu da dâhil olmak üzere Denizyolları İşletmesi İdaresi’ne bağlı olarak 17 vapur çalışmaktaydı ve bunların toplam tonajı 26.272 tondur.⁽²⁾ Bunların arasında yer alan İnebolu vapuru, 1930 yılında satın alınarak Türk deniz filosuna katılmıştır.⁽³⁾ Vapurun satın alınma fiyatına ilişkin farklı bilgiler söz konusudur. Buna göre vapurun fiyatı olarak 43.400 rakamı verildiği gibi⁽⁴⁾ 50.000 liralık bir rakam da aktarılmaktadır.⁽⁵⁾ Vapurun o günkü değeri ise yaklaşık olarak 19-20.000 lira arasındaydı.⁽⁶⁾

Söz konusu bu vapur, İstanbul-Mersin hattında işleyen vapurların en yenilerindendi ve havuzlanıp onarıldıktan sonra 26 Ekim 1935’te muayene sertifikasını almıştı. Dolayısıyla vapurun makine, kazan ve teknesinde hiçbir arıza bulunmamaktaydı. Vapurun kazayı yaptığı seferi ise havuzdan çıktıktan sonraki ilk seferiydi.⁽⁷⁾

İnebolu vapuru, Mersin-İzmir-İstanbul seferini yapmaktayken 11 Kasım 1935 gecesi Urla ile Kilizman arasında batmıştır.⁽⁸⁾ Kaza gerçekleştiği sırada vapurun başlıca yükü pamuk,

* Dr., ptaser80@gmail.com

(1) Eser Tutel, *Seyr-i Sefain Öncesi ve Sonrası*, 3. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul, 2006, s. 180.

(2) *Küçük İstatistik Yıllığı 1937/38*, Devlet Basımevi, [y.y.], 1938, s. 234.

(3) *Son Posta*, 13 İkinci Teşrin 1935, s. 8; *Kurun*, 13 İkinci Teşrin 1935, s. 6.

(4) *Akşam*, 13 Teşrinisani 1935, s. 4.

(5) *Son Posta*, 13 İkinci Teşrin 1935, s. 8.

(6) *Cumhuriyet*, 14 İkinciteşrin 1935, s. 7.

(7) *Cumhuriyet*, 13 İkinciteşrin 1935, s. 7.

(8) *Anadolu*, 12 İkinciteşrin 1935, s. 1; *Cumhuriyet*, 12 İkinciteşrin 1935, s. 1. Kaza için ayrıca bkz.: *Ulusal Birlik*, 12 İkinci Teşrin 1935, s. 1.

pirinç, buğday, keçiyoynuzu, portakal ve manufakturaya yönelik yiyecek ve eşyalardı.⁽⁹⁾ Çeşitli kaynaklara göre bunların ağırlığı 768-780 ton arasındaydı.⁽¹⁰⁾ İnebolu vapurunun batması nedeniyle Denizyolları'nın vapur sayısı 16'ya düşmüştür.⁽¹¹⁾ Bunun üzerine Devlet Denizyolları İdaresi, Mersin hattına İnebolu vapurunun yerine Erzurum vapurunu tahsis etmiştir.⁽¹²⁾ İdarenin Çanakkale ve Anafarta vapurları da yine bu hatta işlemeye devam edecekti. Tamirde olan Konya vapuru da çıktıktan sonra bu hatta tahsis edilecekti.⁽¹³⁾

Facianın hemen ardından kazanın nedenine ilişkin çeşitli değerlendirmelerde bulunulmuştur. Bu çerçevede vapur ambarının su alması nedeniyle kazanın kısa bir süre içerisinde gerçekleştiği öne sürüldüğü gibi⁽¹⁴⁾, vapurun fazla miktarda buğday ve pamukla yüklü olması nedeniyle çıkan fırtına sırasında dengesini kaybederek battığı da iddia edilmiştir.⁽¹⁵⁾ Diğer yandan, facianın ardından ortaya çıkan Denizyolları İşletme İdaresi'nin daha önce hazırladığı raporlara göre İnebolu gibi küçük vapurların Antalya hattına tahsis edilmeleri uygun değildi. Aynı raporlarda bu hatta 2.500-3.000 tonluk vapurların verilmesi gereğine de işaret edilmişti.⁽¹⁶⁾

Faciaya ilişkin ilk resmî açıklama, İzmir Valisi Fazlı Güleç tarafından şu sözlerle yapılmıştır:

“Kaza gece saat tam 11 de oldu. İnebolu vapuru Mersinden İzmir'e geliyordu. Gemi süvarisinin ifadesine göre vapur İzmir limanına girerken büyük bir fırtına ile karşılaşmış, bu fırtına yüzünden kömür ambarında bir delik hasıl olmuş ve buradan su almağa başlamıştır. Vapur biraz sonra batmıştır. Öğrendiğimize göre gemide 190 yolcu bulunmakta idi. Bunlardan 111 i Polo adlı İngiliz vapur ile İstikbal vapuru tarafından kurtarılmışlardır. Diğer yolcuların kurtarılması için limandaki bütün nakil vasıtaları harekete getirilmiştir. Kazazedelerin imdadına koşturulan tahliye sandalları ve diğer vasıtalar henüz bu saate kadar dönmemişlerdir.”⁽¹⁷⁾

Facianın Cumhuriyet Halk Partisi Grubu'na da yansıdığı görülmektedir. Nitekim Ekonomi Bakanı Celâl Bayar, 12 Kasım 1935 tarihinde toplanan Parti Grubu'nda facia hakkında bilgi vermiştir.⁽¹⁸⁾ Diğer yandan, yine Ekonomi Bakanlığı tarafından resmî bir bildiri yayımlanarak facianın gerçekleşmesine ilişkin bilgiler kamuoyuyla paylaşılmıştır.

(9) *Akşam*, 13 Teşrinisani 1935, s. 1.

(10) *Son Posta*, 12 İkinci Teşrin 1935, s. 6; *Son Posta*, 13 İkinci Teşrin 1935, s. 1; *Akşam*, 13 Teşrinisani 1935, s. 1; *Yeni Asır*, 12 Teşrinisani 1935, s. 4; *Halkın Sesi*, 12 İkinci Teşrin 1935, s. 1; *Haber*, 12 Sonteshrin 1935, s. 1.

(11) *Akşam*, 19 Teşrinisani 1935, s. 3.

(12) *Cumhuriyet*, 18 İkinciteşrin 1935, s. 7; *Cumhuriyet*, 19 İkinciteşrin 1935, s. 8.

(13) *Cumhuriyet*, 19 İkinciteşrin 1935, s. 8.

(14) *Cumhuriyet*, 12 İkinciteşrin 1935, s. 1.

(15) *Ulus*, 13 Sonteshrin 1935, s. 2; *Akşam*, 13 Teşrinisani 1935, s. 1.

(16) *Akşam*, 14 Teşrinisani 1935, s. 7.

(17) *Cumhuriyet*, 12 İkinciteşrin 1935, s. 9. İstikbal vapurunun, kurtarma parası olarak 4.500 lira istediği iddia edilmiştir. Bkz.: *Cumhuriyet*, 14 İkinciteşrin 1935, s. 7. Ancak İstikbal vapuru sahibi Sohtorik zade Hüseyin Avni imzasıyla basına gönderilen bir mektupla bu haber yalanlanmıştır. Bkz.: *Cumhuriyet*, 16 İkinciteşrin 1935, s. 9; *Akşam*, 16 Teşrinisani 1935, s. 7.

(18) *Anadolu*, 13 İkinciteşrin 1935, s. 2; *Cumhuriyet*, 13 İkinciteşrin 1935, s. 7; *Akşam*, 13 Teşrinisani 1935, s. 4.

Bu bildiriye göre İnebolu vapuru 11 Kasım gecesi batmıştır. Bildiride İzmir Valiliği'nden alınan en son bilgiye de yer verilmiştir. Buna göre, halen İzmir'de bulunan vapur kaptanı Mehmed Ali Bey olaya ilişkin bir açıklama yapmıştı. Kendisi, İzmir Körfezi'ne girerken Kösten Adası'yla Pelikan Feneri arasında ani olarak çıkan yıldız karayel fırtınası etkisiyle lomboz ve frengilerden vapura su girmeye başladığını, vapurun bir tarafa eğilmesi nedeniyle kömürlüklere hızla suyun dolarak kazan dairesini bastığını ve makinelerin çalışmasına engel olduğunu belirtmiştir. Bu durumdan etkilenen yolcuların da heyecanla bir yöne koşuşturmaları nedeniyle vapur devrilmişti.⁽¹⁹⁾

Vapurun battığı yer ise harita üzerinde tam anlamıyla tespit edilememiş⁽²⁰⁾ ve enkaza, ancak yaklaşık bir ay süren araştırmalardan sonra ulaşılabilmiştir. Bu gecikme, vapurun battığı yerin İngiliz bandıralı Polo vapuru tarafından yanlış gösterilmesinden kaynaklanıyordu.⁽²¹⁾ Ancak yapılan araştırmalar, vapurun enkazının çıkarılmasının mümkün olmadığını da göstermişti. Vapurun battığı yer 25 kulaçtan fazla olduğu için vapur içindeki eşyanın dalgıç aracılığıyla çıkarılması da oldukça zordu.⁽²²⁾

Söz konusu bu facianın kamuoyunda geniş bir yer tuttuğu görülmektedir. Nitekim facia dolayısıyla bütün İzmir genel bir matem içindeydi⁽²³⁾ ve 12 Kasım'da resmî binalar ile limandaki bütün vapurlar bayraklarını yarıya indirmişlerdi. Ayrıca İzmir'deki bütün konsoloslara, Vali Fazlı Güleç'i ziyaret ederek kendisine taziyelerini sunmuşlardı.⁽²⁴⁾ Dönemin Başbakanı İsmet İnönü, İçişleri Bakanı Şükrü Kaya ve İzmir Belediye Başkanı Behçet Uz'un da bu faciayla yakından ilgilendikleri görülmektedir. Başbakan İsmet İnönü, İzmir Valisi'ne bir telgraf çekerek, kurtulanların ve ölenlerin kimliklerinin tespit edilmesini istemiş ve kendisine telgrafla bilgi verilmiştir.⁽²⁵⁾

İçişleri Bakanı Şükrü Kaya ise İzmir Valisi'ni kendi adına kazazedeleri ziyaretle görevlendirmiştir. Vali, kazazedelerin bulundukları Şehir Otel ve Memleket Hastanesi'ne giderek, İçişleri Bakanı adına taziyelerini iletmıştır. Ayrıca Şükrü Kaya, kazazedelere verilmek üzere valiliğe 1.000 lira göndermiştir.⁽²⁶⁾

Facia sırasında Moskova'da bulunan İzmir Belediye Başkanı Behçet Uz da olayı

(19) *Ulus*, 13 Şontesrin 1935, s. 1-2; *Cumhuriyet*, 13 İkinciteşrin 1935, s. 1; *Akşam*, 13 Teşrinisani 1935, s. 1; *Yeni Asır*, 13 Teşrinisani 1935, s. 3; *Anadolu*, 13 İkinciteşrin 1935, s. 1; *Ulusal Birlik*, 13 İkinci Teşrin 1935, s. 2; *Ayın Tarihi*, No: 24, I. Kânun 1935, s. 23.

(20) *Anadolu*, 20 İkinciteşrin 1935, s. 3.

(21) *Cumhuriyet*, 23 Şubat 1936, s. 5.

(22) *Cumhuriyet*, 18 İkincikânun 1936, s. 2. Bu arada İnebolu vapuruna ait olup Urla sahillerine çıkmış olan eşya, Denizyolları İdaresi'nin gönderdiği araçlarla İzmir'e getirilerek, ihracat gümrüğü ambarına konulmuş ve orada sahipleri gelip alıcaya kadar bekletilmiştir. Bkz.: *Anadolu*, 15 İkinciteşrin 1935, s. 4; *Cumhuriyet*, 16 İkinciteşrin 1935, s. 9; *Cumhuriyet*, 17 İkinciteşrin 1935, s. 1.

(23) *Ulus*, 13 Şontesrin 1935, s. 2.

(24) *Anadolu*, 13 İkinciteşrin 1935, s. 1; *Yeni Asır*, 13 Teşrinisani 1935, s. 1.

(25) *Cumhuriyet*, 14 İkinciteşrin 1935, s. 7; *Anadolu*, 14 İkinciteşrin 1935, s. 4.

(26) *Cumhuriyet*, 14 İkinciteşrin 1935, s. 7; *Anadolu*, 14 İkinciteşrin 1935, s. 4; *T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi (BCA)*, Dosya: 997, Fon Kodu: 30.10.0.0, Yer No: 117.818.8, Tarih: 19/11/1935. Kazazedelere yapılan diğer yardımlar için bkz.: *Cumhuriyet*, 13 İkinciteşrin 1935, s. 7; *Ulus*, 15 Şontesrin 1935, s. 3; *Cumhuriyet*, 15 İkinciteşrin 1935, s. 6.

duyunca belediyeye bir telgraf çekmiştir. Bu habere oldukça üzüldüğünü ve felakete uğrayan yurttaşların kederlerini paylaştığını bildirmiştir. Ayrıca İzmir'in matemine Moskovalıların da samimiyetle katıldıklarını belirtmiştir.⁽²⁷⁾

Tüm bu çabalara karşın, facia sonrasında yaşanan kayıplara bakıldığında bu konuda bir belirsizliğin olduğu anlaşılmaktadır. Öncelikle Ekonomi Bakanı Celâl Bayar, facia üzerine bizzat telefon başında olay ve kazazedeler hakkında bilgi almıştır. Diğer yandan da Bakanlık tarafından Mersin, Antalya, Taşucu, Alanya ve Anamur Limanlarına telgraflar çekilerek, vapura binen yolcular ve vapura yüklenen yükler hakkında bilgi istenmiştir.⁽²⁸⁾ Ancak bu çabalara karşın, yolcu sayısı ve kayıplar konusunda kesin rakamlara ulaşmak mümkün olamayacaktır.

Ulusal ve yerel basında yer alan rakamlara göre, facia sırasında İnebolu vapurunda 190 yolcu bulunmaktaydı.⁽²⁹⁾ Faciadan kurtarılanlara yönelik bir haberde, Polo adındaki İngiliz yük vapuruyla İstikbal vapurunun 111 yolcuyu kurtardığı vurgulanmış ve İnebolu vapurunun ikinci kaptanı ile bir kamarot⁽³⁰⁾ ve bir yolcunun ise ölü olarak bulunduğu kaydedilmiştir.⁽³¹⁾ Başka bir habere göre de kurtarılanlar 122 kişiye cesetleri bulunanlar ise 18 kişiydi.⁽³²⁾ Bunun yanı sıra bir kaynağa göre kayıp sayısı 79 kişi olarak öne sürülürken⁽³³⁾, diğer bir kaynağa göre ise 50 kişiydi.⁽³⁴⁾ Soruşturmayı yürüten Fen

(27) *Anadolu*, 17 İkinciteşrin 1935, s. 3. Facia nedeniyle Sovyet Dışişleri Bakanı Litvinof, Türkiye Büyük Elçisi Zekâi Apaydın'a taziyede bulunmuştur. Moskova Belediye Başkanı Bulganin de Moskova'da bulunan İzmir Belediye Başkanı Behçet Uz'a taziyelerini iletmıştır. Bkz.: *Anadolu*, 17 İkinciteşrin 1935, s. 3; *Ulus*, 17 Sontesşrin 1935, s. 2; *Cumhuriyet*, 17 İkinciteşrin 1935, s. 8.

(28) *Cumhuriyet*, 13 İkinciteşrin 1935, s. 7.

(29) *Cumhuriyet*, 12 İkinciteşrin 1935, s. 9; *Son Posta*, 12 İkinci Teşrin 1935, s. 6; *Kurun*, 12 İkinci Teşrin 1935, s. 2; *Ulusal Birlik*, 12 İkinci Teşrin 1935, s. 4; *Yeni Asır*, 12 Teşrinisani 1935, s. 4; *Halkın Sesi*, 12 İkinci Teşrin 1935, s. 1; *Haber*, 12 Sontesşrin 1935, s. 4; *Anadolu*, 13 İkinciteşrin 1935, s. 4; *Akşam*, 13 Teşrinisani 1935, s. 4; *Ayın Tarihi*, No: 24, I. Kânun 1935, s. 5. Bununla birlikte Haber ve Halkın Sesi gazetelerinde daha sonra yer verilen bilgiye göre toplam yolcu sayısı 146'dır. Bkz.: *Haber*, 13 Sontesşrin 1935, s. 9; *Halkın Sesi*, 13 İkinci Teşrin 1935, s. 1. Vapura anneleriyle binen küçük çocuklara bilet kesilmediği için bu kişilerin adları yolcu listesinde yer almıyordu. Bkz.: *Cumhuriyet*, 14 İkinciteşrin 1935, s. 7. Bununla birlikte bu çocukların sayısının 15-20 arasında olduğu da tahmin ediliyordu. Bkz.: *Akşam*, 17 Teşrinisani 1935, s. 4.

(30) Mürettebattan ikinci kaptan Besim Bey ile kamarot Abdullah Bey kazada hayatlarını kaybetmişlerdir. İkinci kaptan yüzerek Urla sahiline gelmiş ve orada karaya çıkınca ölmüştü. Buna karşın Abdullah Bey'in cesedi bulunamamıştı. Bkz.: *Cumhuriyet*, 13 İkinciteşrin 1935, s. 7. Bu süreçte merhum Besim Bey'in eşi Pakize Hanım, maddi anlamda zor durumda kaldığını belirterek, kendisine yardım edilmesini talep eden bir dilekçeyle Başbakan İsmet İnönü'ye başvurmuştur. Buna karşın, ilgili emeklilik kanunu henüz yürürlüğe girmedikinden Besim Bey'in her hizmet yılı için bir maaşlık yardımın Pakize Hanım'a yapılması uygun görülmemiştir. Emeklilik kanunu yürürlüğe girdiğinde bu yardımlar kendisinin hesabından düşülecekti. Bkz.: *BCA*, Dosya: 1709, Fon Kodu: 30.10.0.0, Yer No: 160.121.9, Tarih: 23/12/1935.

(31) *Cumhuriyet*, 12 İkinciteşrin 1935, s. 9. Buna karşın aynı gazetenin o günkü başka bir haberinde, İstikbal vapuru ile İngiliz yük vapurunun yolcularla mürettebattan 125 kişiyi kurtardığı da öne sürülmüştür. Bkz.: *Cumhuriyet*, 12 İkinciteşrin 1935, s. 1. Bu durum da yaşanan belirsizliği açıkça ortaya koymaktadır.

(32) *Anadolu*, 13 İkinciteşrin 1935, s. 4. Faciada hayatını kaybedenler arasından kimlikleri belirlenenler ile kurtarılanların isimleri için bkz.: *Anadolu*, 13 İkinciteşrin 1935, s. 4; *Kurun*, 13 İkinci Teşrin 1935, s. 6.

(33) *Ulusal Birlik*, 12 İkinci Teşrin 1935, s. 4.

(34) *Anadolu*, 13 İkinciteşrin 1935, s. 4.

Heyeti'nin başkanı Zekeriya Bey ise vapurda 101 yolcunun yanı sıra iki kaçak yolcunun ve 38 mürettebatın bulunduğunu belirtmiştir. Bunların içerisinde, ikisi mürettebat olmak üzere 19 kişi boğulurken 122 kişi ise kurtarılmıştır.⁽³⁵⁾

Bu belirsizlik, Ekonomi Bakanlığı tarafından yapılan resmî açıklamalara da yansımaktadır. Bakanlığın facianın hemen ardından aktardığı ilk bilgiye göre, vapurda 43 mürettebat ve 103 yolcu bulunuyordu. Bunlardan 11'i İngiliz bandıralı Polo ve 114'ü İstikbal vapuru tarafından kurtararak İzmir'e getirilmişti. Ancak Polo vapuru tarafından getirilenlerden üç kişi ölmüştü. Ayrıca 9 kişinin daha cesedine ulaşıldığı gibi 12 kişi de kayıptı. Bunların gerçek durumları hakkında araştırmalar sürdürüldüğü gibi kazaya uğrayanların tedavi, iye, iskân ve sevkleri için gereken hazırlıklar da yapılmıştı.⁽³⁶⁾

Ekonomi Bakanlığı, konuya ilişkin 14 Kasım'da yeni bir açıklamada daha bulunmuştur. Buna göre bir önceki açıklamada acentelerden alınan bilgiye dayanarak İnebolu vapurunda 103 yolcu ile 43 mürettebatın bulunduğu belirtilmişti. Ancak Mersin'den 7 kişinin daha vapur içerisinde bilet almak üzere bindiğı polis tarafından bildirildiğı için vapurdaki yolcu sayısının 110 olduğı anlaşılmıştı.⁽³⁷⁾ Bu durumda mürettebatla birlikte toplam yolcu sayısı 153 olmuştur.

Bu sayıdan 127 kişinin sağ olduğı İzmir Valiliğı'nce tespit edilmişti. O ana kadar 10 ceset bulunup törenle defnedildiğıne göre 16 kişinin durumu henüz bilinmemekteydi. Bunlardan Mersin'den bilet almaksızın vapura binmiş olan 7 kişinin İzmir'den önceki herhangi bir iskeleye çıkmış olması da muhtemeldi.⁽³⁸⁾

Ancak zaman içerisinde gelen bilgiler, kazadan kurtulanların yanı sıra ölü ve kayıp sayıları hakkında yaşanan belirsizliğin sürdüğünü göstermektedir. Nitekim bu konudaki bir habere göre kurtulanların sayısı 125 kişiyken⁽³⁹⁾ başka bir habere göre ise 123'dür.⁽⁴⁰⁾ Hayatını kaybedenlerin sayısında da farklılıklar göze çarpmaktadır. Bu konudaki bir bilgiye göre 12 Kasım akşamına kadar toplamda 18 kişi hayatını kaybetmiştir.⁽⁴¹⁾ Başka

(35) *Ulusal Birlik*, 14 İkinci Teşrin 1935, s. 4. Ölü ve kayıp sayıları için ayrıca bkz.: *Son Posta*, 12 İkinci Teşrin 1935, s. 6; *Son Posta*, 13 İkinci Teşrin 1935, s. 1.

(36) *Ulus*, 13 Sontesrin 1935, s. 2; *Cumhuriyet*, 13 İkinciteşrin 1935, s. 7; *Yeni Asır*, 13 Teşrinisani 1935, s. 3; *Ulusal Birlik*, 13 İkinci Teşrin 1935, s. 2; *Ayın Tarihi*, No: 24, I. Kânun 1935, s. 23. Son Posta gazetesine göre vapurda 101 yolcu ve 41 kişi de mürettebat olmak üzere 142 kişi bulunuyordu. Bkz.: *Son Posta*, 13 İkinci Teşrin 1935, s. 1. Ekonomi Bakanı Celâl Bayar, Bakanlığı ve şahsı adına bu "acı hadisede" canlarını kaybetmiş olanların ailelerine taziyelerini iletmıştır. Bunun yanı sıra Polo ve İstikbal vapurlarının kazaya uğrayanları kurtarmak için gösterdiği çabaya da teşekkür etmiştir. Bkz.: *Ulus*, 13 Sontesrin 1935, s. 2; *Cumhuriyet*, 13 İkinciteşrin 1935, s. 7; *Yeni Asır*, 13 Teşrinisani 1935, s. 3; *Ulusal Birlik*, 13 İkinci Teşrin 1935, s. 2; *Ayın Tarihi*, No: 24, I. Kânun 1935, s. 23. Cumhuriyet gazetesi de hayatını kaybeden vatandaşların ailelerine hitaben bir taziye yazısı yayımlamıştır. Bkz.: "Ölen vatandaşların ailelerine", *Cumhuriyet*, 13 İkinciteşrin 1935, s. 1.

(37) *Ulus*, 15 Sontesrin 1935, s. 3; *Cumhuriyet*, 15 İkinciteşrin 1935, s. 1.

(38) *Ulus*, 15 Sontesrin 1935, s. 3; *Cumhuriyet*, 15 İkinciteşrin 1935, s. 1, 6.

(39) *Ulus*, 13 Sontesrin 1935, s. 2. Faciadan kurtulanların isimleri için ayrıca bkz.: *Cumhuriyet*, 13 İkinciteşrin 1935, s. 7.

(40) *Ulus*, 14 Sontesrin 1935, s. 2.

(41) *Anadolu*, 13 İkinciteşrin 1935, s. 1.

kaynaklarda ise bu sayı 9 ⁽⁴²⁾, 10 ⁽⁴³⁾ ve 21 kişi olarak belirtilmektedir. ⁽⁴⁴⁾

Bu süreçte Antalya Liman Başkanlığı'ndan İzmir Valiliği'ne Antalya'dan binenlerin listesi gelmiş ve bu liste vilayetin elindeki listeyle karşılaştırılmıştır. Bunun sonucunda kaybolanların sayısı 12 değil 15 kişi olarak tespit edilmiştir. Bununla birlikte bu sayının artması ihtimali de söz konusuydu. ⁽⁴⁵⁾

Kurtarılan ve ölü sayılarındaki bu belirsizlik devam ederken hayatını kaybeden 9 kişi için İzmir'de bir cenaze töreni düzenlenmiştir. 13 Kasım 1935 tarihinde saat 14.30'da geniş bir katılımı ile gerçekleştirilen bu törenle naaşlar defnedilmiştir. ⁽⁴⁶⁾ Ayrıca faciada hayatını kaybeden bir kişi de Urla'da defnedilmiştir. ⁽⁴⁷⁾

Faciaya Yönelik Eleştiri ve Değerlendirmeler

İnebolu vapuru faciasına yönelik olarak vapur mürettebatı ve yolcularından, dönemin basınındaki çeşitli kalemlere kadar birçok kesim tarafından değerlendirmelerde bulunulmuştur. Bunun yanı sıra Mehmed Ali Kaptan'a yönelik çeşitli iddialar da gündeme getirilmiştir.

Bu çerçevede İnebolu vapuru kaptanı Mehmed Ali Bey, facia hakkında şunları söylemiştir:

“Yükümüz fazla idi. Saat on yedide körfez ağzına geldik. Parolayı vererek girdik. Kilizma önüne geldiğimiz zaman geminin iskele tarafından su almağa başladığını ve tehlike mevcut olduğunu gördüm. Bu dakikaya kadar bana bir şey söylenmemişti!! Evvelâ karaya oturmak üzere fayrab etmek istedim. Fakat sular hücum ediyor, kazan patlamak tehlikesine maruz bulunuyordu.

Bu vaziyet karşısında demir atarak imdat istemeğe başladım. Yıldız fırtınası esiyordu. Vapur süratle su alıyordu. Bu sırada panik de başlamıştı. Karanlık içinde imdat işaretlerimize ilk koşan bir Türk vapuru oldu. Gemiye en sonra ben terkettim.” ⁽⁴⁸⁾

Kaptanın dışında mürettebattan açıklamada bulunanlar arasında vapurun çarkçıbaşı Salim de vardır. Kendisi, kaptanın söylediğinin aksine kazanda patlama olmadığını belirtmiştir. Hatta vapurdan en son kendisi çıktığından kazanın patlamaması için istim

(42) *Ulus*, 13 Senteşrin 1935, s. 2.

(43) *Ulus*, 14 Senteşrin 1935, s. 2.

(44) *Cumhuriyet*, 16 İkinciteşrin 1935, s. 9. Kazazedelerin cesetleri peyderpey bulunuyordu. Ayrıntılı bilgi için bkz.: *Akşam*, 3 Kânunuevvel 1935, s. 2; *Cumhuriyet*, 3 Birincikânun 1935, s. 3; *Halkın Sesi*, 3 Birinci Kânun 1935, s. 4; *Anadolu*, 3 Birincikânun 1935, s. 3; *Haber*, 3 İlkânun 1935, s. 4; *Son Posta*, 5 Birinci Kânun 1935, s. 1; *Cumhuriyet*, 23 Şubat 1936, s. 9; *Cumhuriyet*, 3 Haziran 1936, s. 2.

(45) *Cumhuriyet*, 17 İkinciteşrin 1935, s. 1, 8. Kaybolanların listesi için bkz.: *BCA*, Dosya: 998, Fon Kodu: 30.10.0.0, Yer No: 117.818.9, Tarih: 27/11/1935; *Anadolu*, 17 İkinciteşrin 1935, s. 1; *Cumhuriyet*, 17 İkinciteşrin 1935, s. 8. *Halkın Sesi*, 18 İkinci Teşrin 1935, s. 4.

(46) *Anadolu*, 14 İkinciteşrin 1935, s. 3; *Ulus*, 14 Senteşrin 1935, s. 1-2; *Cumhuriyet*, 14 İkinciteşrin 1935, s. 1, 3; *Ayın Tarihi*, No: 24, I. Kânun 1935, s. 5-6. İnebolu vapuru faciasında ölen 9 kişinin isim ve kimlik bilgileri için bkz.: *Anadolu*, 14 İkinciteşrin 1935, s. 4; *Akşam*, 14 Teşrinisani 1935, s. 4. Kazada hayatını kaybedenler için ayrıntılı bir cenaze töreni programı düzenlenmiştir. Bkz.: *Yeni Asır*, 13 Teşrinisani 1935, s. 2; *Anadolu*, 13 İkinciteşrin 1935, s. 4.

(47) *Haber*, 14 Senteşrin 1935, s. 7.

(48) *Haber*, 13 Senteşrin 1935, s. 9. Ayrıca bkz.: *Cumhuriyet*, 13 İkinciteşrin 1935, s. 7.

musluklarını da açmıştı. Ona göre kazanın nedeni vapurun fazla yüklü olmasıydı.⁽⁴⁹⁾ Aynı şekilde vapurun serdümeni Rizeli Muharrem ile ambar lostromosu Ahmet Lütfü de vapurun fazla yüklü olduğuna işaret etmiş ve vapurun batacağının bir saat öncesinde anlaşıldığını ileri sürmüşlerdi. Onlara göre, bu sırada vapurun bir buçuk mil açığında bulunan Kilizman sahiline doğru gidilerek vapur karaya oturtulsaydı vapurdaki herkes kurtulabilirdi.⁽⁵⁰⁾

Yapılan açıklamalar Mehmed Ali Kaptan'ı suçlu konumuna getirince kendisi yeni bir açıklamada daha bulunarak, suçun kendisinde olmadığını belirtmiş ve mürettebatın vaktinden önce telaşa düşüp görevini iyi yapmadığını ileri sürmüştür. Bu durumda bulunan bir kişinin vapuru karaya oturtamayacağının altını çizmiş ve kendisinin üzerine düşen görevi hakkıyla yaptığını savunmuştur. Vaporda fazla yük olduğu iddiasını da kabul etmeyen kaptan, 1.080 tonluk vapura 950 ton yük koyduklarını ifade etmiştir.⁽⁵¹⁾ Kaptanın bu ifadelerine karşın çarkçıbaşı Salim şunları söylemiştir:

“Vapur demirlediği zaman ocaklar faaliyeteydi. Emir verilseydi karaya oturabilirdik. Vapur demirledikten yarım saat sonra battı. İstikbal vapuru yetişmeseydi bugün hepimizin cenaze merasimimiz yapılacaktı.”⁽⁵²⁾

İnebolu vapuru mürettebatı, 15 Kasım gecesi İzmir'den İstanbul'a gelince Galata rıhtımında mürettebattan bazıları olaya ilişkin çeşitli açıklamalarda bulunmuşlardır. Bunlardan ikinci kamarot Vâhid, vapurun birdenbire yana yatıp su almaya başlaması nedeniyle bir panik yaşandığını ifade etmiştir. Ona göre, vapurun fazla yük alması ve yüklerin de kötü bir şekilde yerleştirilmesi faciaya neden olmuştu. İnebolu'nun kâtabi Murad da şu açıklamada bulunmuştur:

“Mersinden kalktığımız vakit altta pamuk denkleri, üstte de buğday ve sair yükler vardı. Kazanın baş sebeplerinden biri budur. Gemi devrilmek suretile batmıştır. İnebolu sancağa yatınca su almağa başladı ve 4-5 dakika içinde battı. Kaptanın hiçbir kabahati yoktur. Çünkü gemi yatmağa başlamadan evvel hiçbir tehlike görünmüyordu. Maahaza gemi baştankaraya bindirilebilirdi. Bunu kaptanın yapmamasına hayret ederim.”⁽⁵³⁾

Vapur mürettebatının dışında faciaya ilişkin görüş bildirenler arasında, vapur yolcuları da bulunmaktadır. Yolcular olaya ilişkin şu açıklamayı yapmışlardır:

“Felâket Finike önlerinde başladı. Vapur kâh bir tarafa, kâh öbür tarafa yatıyordu. Kaptan bütün mürettebatla birlikte yolcuları da seferber ederek geminin battığı tarafın mukabiline yük taşıyordu. Bu suretle bir taraftan bir tarafa yük taşıyarak muvazeneyi temine çalışıyorduk. Fakat Rodos önlerine geldiğimiz vakit gemi bütün gayretlerimize rağmen sağ tarafa yatmakta ısrar etti ve yolumuza bu şekilde devam ettik. Biraz sonra vapurun kamara deliklerinden içeri su dolmağa başladı. Artık karanlık ta basıyordu. Yolcular arasında korkunc bir telâş başladı. Kadınlar, çocuklar bağırıp ağlaşıyorlardı.

(49) *Cumhuriyet*, 13 İkciteşrin 1935, s. 7; *Anadolu*, 13 İkciteşrin 1935, s. 3; *Haber*, 13 Sontışrin 1935, s. 9.

(50) *Anadolu*, 13 İkciteşrin 1935, s. 3.

(51) *Cumhuriyet*, 14 İkciteşrin 1935, s. 1.

(52) *Cumhuriyet*, 14 İkciteşrin 1935, s. 1. İnebolu vapuru çarkçıbaşı Salim'in benzer açıklaması için ayrıca bkz.: *Anadolu*, 14 İkciteşrin 1935, s. 4; *Kurun*, 14 İkinci Teşrin 1935, s. 1.

(53) *Cumhuriyet*, 16 İkciteşrin 1935, s. 1, 9.

Nihayet liman önlerine vardığımız vakit vapurumuz denize gömülmeğe başladı ve battı.”⁽⁵⁴⁾

Kurtarılanlardan bir başkası, körfeze girerken fırtınanın olduğunu ve vapurun su aldığını belirtmiştir. Sular en fazla yük olan pamukları ıslatıp ağırlaştırmıştı ve bunun sonucunda vapur hızla batmaya başlamıştı. Faciayı son anına kadar takip eden bir yolcu da, karaya bir mil kadar mesafede bulundukları için kaptanın vapuru karaya oturtması olanaklıyken bunu yapmadığını söylemiştir.⁽⁵⁵⁾

Yolculardan bir kısmı olayın ardından İstanbul’a dönmüş ve burada da çeşitli açıklamalarda bulunmuşlardır. Ancak halen olayın şokunu yaşadıklarından ayrıntılı bilgi verememişlerdi. Buna karşın yolculardaki genel kanağe göre olayın nasıl olduğu bilinmiyordu. İzmir’e kadar tehlikeli bir şekilde gelen vapur Urla önlerinde aniden devrilmişti. Ayrıca yolcular ikinci kaptan Besim Bey’in felaket sırasında fedakârca çalışmasını duyulanarak anlatmışlardı. Besim Bey vapurun yana yattığı andan itibaren var gücüyle uğraşmış ve bu sırada başından bilinmeyen bir nedenle yaralanmıştı. Vapur battıktan sonra da denizde yardıma muhtaç olan yolcuları kurtarmaya çalışmış ve en sonunda kendisini kurtarmak için yüzmeye başlarken aldığı yaranın etkisiyle hayatını kaybetmişti.⁽⁵⁶⁾

Faciaya yönelik değerlendirmede bulunanlar arasında İzmir ve İstanbul denizcileri ile denizcilik uzmanları da vardır. Bunlardan İzmir denizcileri kaptanı suçlu bulmuşlardır. Yaptıkları açıklamalarda, geminin karaya bir mil mesafede battığını ve bu nedenle de kaptanın son hızla gemiyi karaya oturtmak üzere sürmesi gerektiğini belirtmişlerdi. Böylece insan zayıflığının da önüne geçilebilirdi.⁽⁵⁷⁾

İstanbul denizcileri ise doğrudan kaptanı suçlamamışlardır. Bu denizciler, vapurun, ilk çıkan haberlerin aksine dalgalardan delinerek battığına ihtimal vermiyorlardı. Vapur, Antalya’dan İzmir’e kadar olan uzun yolu sert bir denizde geçerek İzmir Körfezi’ne girerken batmıştı. Denizin etkisiyle delinip batma söz konusu olsaydı bu facianın daha öncesinde yaşanması gerekirdi. Bu nedenle denizciler, kazanın bir denge işi olduğunu söyleyip fazla yüklü olan bu vapurun devrilme ihtimali üzerinde durmuşlardı.⁽⁵⁸⁾

Türk Deniz Ticaret Filosu bünyesinde yer alan bazı kaptanlar da Mehmed Ali Bey’i savunmuşlardır. Onlara göre Türk Deniz Ticaret Filosu kullanışlı olmayan ve tamamen eski vapurlardan oluşuyordu. Dolayısıyla bu faciadan sadece Mehmed Ali Kaptan’ı sorumlu tutmak doğru bir yaklaşım değildi. Zira kendisinin yerine bir başkası kaptan olsaydı bile mevcut koşullardan dolayı aynı facia gerçekleşebilirdi.⁽⁵⁹⁾

Bazı denizcilik uzmanları ise, 1.080 ton olan İnebolu vapuruna en fazla 650 ton yük yüklenebileceğini ileri sürmüşlerdi. Oysa İnebolu vapurundaki yük, bir söylentiye göre 650 ton, diğer bir söylentiye göre ise 1.082 tondur.⁽⁶⁰⁾ Ayrıca deniz makineleri uzmanı Ali Fethi

(54) *Cumhuriyet*, 13 İkcinceşrin 1935, s. 7. Ayrıca bkz.: *Haber*, 13 Sontesşrin 1935, s. 9.

(55) *Cumhuriyet*, 13 İkcinceşrin 1935, s. 7. Yolcuların diğer açıklamaları için bkz.: *Anadolu*, 13 İkcinceşrin 1935, s. 3; *Kurun*, 13 İkinci Teşrin 1935, s. 6; *Cumhuriyet*, 14 İkcinceşrin 1935, s. 1, 7.

(56) *Cumhuriyet*, 16 İkcinceşrin 1935, s. 1, 9.

(57) *Cumhuriyet*, 13 İkcinceşrin 1935, s. 7.

(58) A.g.y.

(59) *Haber*, 20 Sontesşrin 1935, s. 4.

(60) *Anadolu*, 23 İkcinceşrin 1935, s. 3.

imzasıyla Cumhuriyet gazetesine bir mektup gönderilmiştir. Bu mektupta facia üzerinde durularak, kazadan tüm mürettebatın sorumlu olduğu şu satırlarla ortaya konmuştur:

“Vapurun yükten batması lâzım gelseydi yüklenirken batardı. [...] Geminin yükten batması mümkün değildir. Gemi aldığı suyu yenilemediği için batmıştır. Yüklü gemi kolaylıkla devrilmez. Denizcilik tarihinde bunun vukuu yoktur. [...]

[...] Bu faciadan, en büyüğünden en küçüğüne kadar bütün İnebolu mürettebatı mes’uldürler.”⁽⁶¹⁾

Dönemin yerel ve ulusal basınında da bu faciaya yönelik çeşitli eleştiri ve tespitlerin yapıldığı göze çarpmaktadır. Bu eleştirilerin bir kısmı İnebolu vapurunun eski ve fazla yüklü olmasına ilişkindir. Bu çerçevede kaleme alınan bir yazıda, İnebolu vapuru “köhne” olarak nitelendirildikten sonra dengesiz ve fazla yüklemekten kaynaklanan ihmalin facianın nedeni olduğu belirtilmişti. Bunun dışında kaptanın karaya ulaşmak yerine demir atmaya tercih etmesi ile mürettebatın yolculardan önce kendisini düşünmesi de yaşanan ihmaller arasında yer almaktaydı. Tüm bu ihmaller bir araya gelince İnebolu vapuru faciası gerçekleşmişti. Dolayısıyla doğa şartlarının neden olduğu bir kazadan çok insan ihmalinin neden olduğu bir facia söz konusuydu.⁽⁶²⁾

Vapurun yaşlılığına işaret eden benzer bir eleştiride, öncelikle İzmir sularını “acıklı bir mezar” haline dönüştüren son facianın bütün ülkeyi matem içinde bıraktığı vurgulanmıştır. Olayın ardından bir soruşturma başlatılarak sorumluların cezalandırılacağını düşünen yazar, bu cezaların ölenleri geri getirmeyeceğini öne sürdüğü gibi, gelecekteki vapur facialarını da önleyemeyeceğini savunuyordu. Kendisi bu düşüncesini şu sözlerle ortaya koymuştur:

“[...] Dünyanın işe yaramaz, çürük diye çıkarıp bir tarafa attığı gemileri, biz, bayramlığa kavuşmuş çıplak çocuklar gibi, sevinçle satın alıp sularımızda işletmek mesleğini tuttuktan sonra artık günün birinde böyle kazalar vukua gelmesini beklemeli ve bunu tabii görmeliyiz. Ciddî sigorta şirketlerinin sigortaya almadıkları gemilere ne kadar itimad caiz olacağını kestirmek için uzun uzadıya düşünmeğe hacet var mı?”⁽⁶³⁾

Vapurun eleştiri konusu olduğu başka bir değerlendirmeye göre, diğer ülkelerde on senelik bir zırhlı köhne diye parçalanıp satılırken, Türkiye’de ise otuz beş yıl önce kızaktan denize indirilmiş bir İnebolu vapuruna yüzlerce can emanet ediliyordu. Bu “ihmal” ya da “tevekkül” ise “elim facialara” yol açıyordu. Bu nedenle modern Türk denizciliği bu “muzır zihniyetten” tamamiyle vazgeçmeliydi. Bunun için, ekonomik durum elveriyorsa yeni vapurlar yaptırılmalı ya da “ibadullahın canına kıyılmamalıydı.” Ayrıca eleştiride, 13 yıllık genç bir idare olan Denizyolları İdaresi’ne, kırkar yıllık

(61) *Cumhuriyet*, 18 İkcinceşrin 1935, s. 7.

(62) Şevket Bilgin, “Facia Önünde”, *Yeni Asır*, 13 Teşrinisani 1935, s. 2. Faciaya yönelik başka bir eleştiride de öncelikle vapurun fazla yüklü olması ile yüklerin düzensiz bir şekilde yerleştirilmesi gündeme getirilmiştir. Bunun yanı sıra vapur devrilme işaretleri göstermesine karşın gereken önlemler alınmadığı gibi sahile yanaşma ya da yardım isteme yönünde bir tavır da sergilenememişti. Bkz.: “Şaşılacak Bir Tedbirsizlik!”, *Haber*, 13 Sonteshrin 1935, s. 1. Fazla ve hatalı yüklemeyi öne çıkaran başka bir eleştiri için ayrıca bkz.: “Mes’ul Kim?”, *Kurun*, 13 İkinci Teşrin 1935, s. 1.

(63) Akşamcı, “Son facia”, *Akşam*, 14 Teşrinisani 1935, s. 3. Bununla birlikte yazar yeni vapurların alınacak olmasını umut verici bir gelişme olarak kaydetmektedir. Bkz.: Akşamcı, “Son facia”, *Akşam*, 14 Teşrinisani 1935, s. 3.

“tevekkül tekneleri”nin yakışmadığı da vurgulanmıştır.⁽⁶⁴⁾

Getirilen eleştirilerden biri de yük gemisi içerisinde yolcu taşınmasıdır. Bu eleştiriyi dile getiren yazara göre bu facia yüke insandan daha çok önem verildiğini gösteriyordu. Buna karşılık yazar, yaşanan facianın insana yükten daha çok önem verilmesine yol açmasını temenni ediyordu.⁽⁶⁵⁾

Faciadan yola çıkılarak getirilen başka bir eleştiri cankurtaran simitleri konusundadır. Buna göre İnebolu vapurunda yeterli cankurtaran simidi olsa da yolcular bunları kullanmayı bilmediğinden cankurtaran simitlerinden yeterli ölçüde yararlanılamamıştı. Bu durum halkın bu konuda bilgilendirilmesi gereğini ortaya koymuştu.⁽⁶⁶⁾

Bu eleştirilerin yanı sıra, kazanın sorgulanmasına yönelik değerlendirmeler de kaleme alınmıştır. Bunlardan birinde, bir fırtına olmadığı halde İnebolu vapurunun can kayıplarına neden olarak batmasının bir kaza olarak değerlendirilemeyeceği belirtilmiştir.⁽⁶⁷⁾ Benzer bir yaklaşıma göre de İnebolu vapurunun İzmir Körfezi ağzı gibi dar bir yerde, herhangi bir çarpışma ya da kayaya çarpma olmaksızın devrilip batması akıl almaz bir durumdu. Gelen haberler birbirini tutmadığı için bunlardan bir anlam çıkarmak ve facianın sorumlusunu bulmak mümkün değildi. İnebolu’nun batış şekli de, Türk ticaret denizciliğinin saygınlığına bir “darbe” indirmişti. Bundan dolayı kazanın nedenlerini ve sorumlularını iyi bir şekilde araştırmak gerekiyordu. Ancak vapurun batmasındaki nedenler “esrarengiz” bir şekil almıştı. Bu “esrar perdesi” ciddi ve derin bir soruşturmaya bilimsel bir şekilde çözülmeli, vapurun neden battığı ve bu faciada kimlerin ihmali ve bilgisizliği olduğu ortaya çıkarılmalı, ardından da sorumlular cezalandırılmalıydı. Böylece İnebolu faciası dolayısıyla Türk ticaret denizciliğinin saygınlığına inen darbenin kötü etkileri ortadan kaldırılabilirdi.⁽⁶⁸⁾

Diğer yandan İnebolu vapuruyla birlikte denizin derinliklerine gömülen vatandaşlar “ağır bir gafletin kurbanı” olarak da görülmüşlerdir. Buna göre vapurlarda ağır eşyanın alt, hafif eşyanın ise üst ambar ve güvertelere konulması gerekiyordu. Ancak İnebolu vapurunda pamuk balyaları alt ambarlara, buğday ve pirinç çuvalları ise güvertelere konulmuştu. Oysa ambarlara giren su yüzünden pamuk balyalarının yirmi kat kadar ağırlık alacağı ve bu durumun da dengeyi bozacağı anlaşılmalıydı. Bununla birlikte yazar, kazanın gerçekleşmesinde açık bir gafletin olduğuna inanmak istemediğini de dile getirmiştir.⁽⁶⁹⁾

Bu eleştirel yazılara karşın faciaya yönelik daha soğukkanlı değerlendirmeler de yapılmıştır. Bunlardan birisi olan Yunus Nadi, İnebolu vapuru kazasını bir kazadan çok

(64) Ek - Ta, “Tevekkülün Gemisi..”, *Son Posta*, 16 İkinci Teşrin 1935, s. 3.

(65) Orhan Selim, “Yük ve insan”, *Akşam*, 14 Teşrinisani 1935, s. 5.

(66) S. Kayaçan, “Cankurtaranlar”, *Akşam*, 14 Teşrinisani 1935, s. 3. Başka bir yazıda ise İnebolu faciasında cankurtaran yeleklerinin oynadığı önemli role değinilmiştir. Bkz.: “İnebolu faciasında can yeleklerinin zaferi”, *Deniz*, No: 6, 1 Kânunevvel 1935, s. 5.

(67) S. Gezgin, “Bu bir kaza mı?”, *Kurun*, 13 İkinci Teşrin 1935, s. 3.

(68) “Mes’ul kim?”, *Cumhuriyet*, 15 İkinciteşrin 1935, s. 1, 6. Olaydan sorumlu olanların cezalandırılması gerektiğine, başka bir yazıda şu sözlerle işaret edilmiştir: “Çimdik atmak değil, mes’ul olanın etini kerpedenle koparmak lâzım.” Bkz.: Çimdik, “Son Facia”, *Anadolu*, 17 İkinciteşrin 1935, s. 3.

(69) M.T. Tan, “Rahmetli İnebolu Vapuru”, *Son Posta*, 15 İkinci Teşrin 1935, s. 5.

“facia” olarak tanımlamakla birlikte bu olaydan yola çıkarak Türk ticaret gemiciliğine bir eleştiri getirmemiştir. Ona göre her olay kendi sınırları içerisinde değerlendirilmeliydi. İnebolu kazası bir faciaydı ve bu önemli olay devlet tarafından bütün yönleriyle araştırılıyordu. Bu araştırma sonucunda bütün gerçekler ortaya konulacak ve bundan gerekli dersler çıkarılacaktı. Bununla birlikte bu kötü olay dolayısıyla Türk ticaret denizciliğini “yerin dibine batırmak” doğru değildi.⁽⁷⁰⁾

Kaptan Sait Özege ise basında, facia dolayısıyla kısıtlı olanaklarla büyük başarılar elde eden Türk denizciliğini yok edecek bir şekilde “haksız ve yersiz bazı hücumların” yapılmasını eleştirmiştir. Ona göre “Her hâdise kendi hududu içinde kendi miktar ve mahiyetile ölçülür”dü.⁽⁷¹⁾

Konuya yönelik başka bir değerlendirmede ise İnebolu vapuru faciasından hareketle bir ders çıkarılmıştır. O da “iyi yüzebilme, felâkete karşı soğukkanlı olmak, dalgalarla boğuşabilmek”tir. Bu facia herkese yüzme öğrenmesi gerektiğini göstermiştir. Nitekim kaptan ve tayfalar kurtulurlarken yüzme bilmeyenler ise ölmüştü.⁽⁷²⁾

Bu eleştiri ve değerlendirmelerin yanı sıra yukarıda ifade edildiği gibi Mehmed Ali Kaptan’a yönelik bazı iddialar da ortaya atılmıştır. Bunlardan birinde, olay sırasında kaptan ile ikinci kaptan Besim arasında bir tartışma yaşandığı ve kaptanın, Besim Bey’e tabanca çektiği öne sürülmüştür. Ancak daha sonra bu söylentinin doğru olmadığı anlaşılmıştır.⁽⁷³⁾

Ortaya atılan iddialar arasında vapurun kaptanı Mehmed Ali Bey’in, Bahriye Mektebi’nden mezun olmadığı da bulunmaktadır. Buna göre Mehmed Ali Kaptan öncesinde polisken, sonrasında Seyri Sefain İdaresi’ndeki bir akrabası aracılığıyla idareye girmiş ve bir süre serdümenlik yaptıktan sonra gemi kaptanlığına terfi ettirilmiştir.⁽⁷⁴⁾ Bir diğer söylentiye göre de kendisi Bahriye Mektebi’nin üçüncü sınıfından ayrılmıştı. Haber gazetesi, bu iddiaları araştırmak üzere Denizyolları İşletmesi Müdürlüğü’ne başvurmuş ve bunun sonucunda Mehmed Ali Kaptan’ın 22 senelik denizci olduğu anlaşılmıştır. Kendisi, 8 seneden beri İnebolu vapuru kaptanıydı ve Bahriye Mektebi’nin üçüncü sınıfına kadar okumuştur. Ancak kaptan, yakın sahillerde kaptanlık yapabileceğine dair diplomaya da sahipti.⁽⁷⁵⁾

Faciaya Yönelik Soruşturma ve Mahkeme Süreçleri İdari Soruşturma Aşaması

Denizyolları İşletme İdaresi Genel Merkezi kaza hakkında soruşturma ve inceleme-

(70) Yunus Nadi, “Türk ticaret Gemiciliği hangi Yöntemdedir?”, *Cumhuriyet*, 19 İkinditeşrin 1935, s. 1. Ayrıca Yunus Nadi, gerekli ödeneğin ayrılmasına karşın Denizyolları İdaresi’ne yeni gemilerin niye alınmadığı sorusunu da yöneltmiştir. Kendisi, bu konunun açıklığa kavuşturulmasını Ekonomi Bakanı Celâl Bayar’dan istemiştir. Bkz.: Yunus Nadi, “Türk ticaret Gemiciliği hangi Yöntemdedir?”, *Cumhuriyet*, 19 İkinditeşrin 1935, s. 1, 3.

(71) Kaptan Sait Özege, “İnebolu vapuru faciası münasebetile”, *Deniz*, No: 6, 1 Kânunevvel 1935, s. 4.

(72) Çimdik, “Son Facia”, *Anadolu*, 17 İkinditeşrin 1935, s. 3.

(73) *Cumhuriyet*, 14 İkinditeşrin 1935, s. 7.

(74) *Cumhuriyet*, 19 İkinditeşrin 1935, s. 8; *Anadolu*, 19 İkinditeşrin 1935, s. 2; *Haber*, 19 Sontesşrin 1935, s. 2.

(75) *Haber*, 19 Sontesşrin 1935, s. 2. Cumhuriyet gazetesi de bu konuda bir araştırma yaparak, söz konusu iddiayı çürütmüştür. Bkz.: *Cumhuriyet*, 20 İkinditeşrin 1935, s. 3.

lerde bulunmak üzere bir Fen Heyeti görevlendirmiştir. Bu heyet, idarenin Ticaret Şefi Zekeriya ve Ticaret Müfettişi Münir Beylerle Ankara vapuru kaptanı Cemal ve emekli personellerden Şevket Beylerden oluşmaktaydı ve 13 Kasım'da İzmir vapuruyla İstanbul'dan İzmir'e gelmişti.⁽⁷⁶⁾ Bu heyet, incelemelerini sadece idare adına yapacaktı ve vapur olayını soruşturarak sonucu bir raporla İşletme Genel Müdürlüğü'ne bildirecekti.⁽⁷⁷⁾

Heyet, 14 Kasım'da cezaevine giderek Mehmed Ali Kaptan'dan kaza hakkında bilgi almıştır. Ardından Ege vapuruyla İstanbul'a gitmiş ve heyetten sadece Münir Bey İzmir'de kalmıştır.⁽⁷⁸⁾ Bu arada Ankara'da bulunan Denizyolları Genel Müdürü Sadettin Bey de 12 Kasım akşamı İstanbul'a gitmiştir.⁽⁷⁹⁾ Sadettin Bey, İstanbul'a gelince vapura fazla yük alındığına yönelik haberler üzerine şu açıklamada bulunmuştur:

“Vapur 1080 tondur. Su ve kömürü dahil olduğu halde 995 ton yük alabilirdi. Vapur dönüş seferini yapıyordu. Onun için su ve kömür mevcudu en fazla 150-200 tondur. Muhtelif iskelelerden de aldığı hamule de 768 tondur. Demek oluyor ki istibardan fazla yük almamıştır.

Aldığı yükün havaleli olduğu, yolda devrilmemek için yüklerin aktarma edildiği ve daha yolda iken gemiyi su bastığı haberlerine gelince, gemi Antalyadan İzmir'e hareket ettikten sonra yolda yapılan telsiz muhaberelelerinde bu noktalara temas eden hiçbir kayıd görülmemiştir.”⁽⁸⁰⁾

Bu arada olayı soruşturmak üzere İzmir'e gitmiş olan Fen Heyeti, Sadettin Bey'e resmî raporunu göndermiştir. Bu rapora göre vapur su alarak değil aşırı eğilme yüzünden batmıştı. Ancak bu denli eğilmesinin nedeni henüz belirlenememişti. Vapurun batacağı anlaşıldıktan sonra, ortaya çıkan eğim nedeniyle karaya ulaşamamıştı. Ayrıca vapurun kapasitesinden 80-100 ton daha az yüklü olduğu da tespit edilmişti.⁽⁸¹⁾

Tüm bunlar olurken önemli bir gelişme yaşanmıştır. Buna göre İnebolu kaptanının üzerinde bir telsiz telgraf kâğıdı çıkmıştı. Bunu veren Devlet Denizyolları İşletme Şefi Zekeriya Bey'di. Telgraf, vapurun Mersin'den hareketinden sonra verilmiş olup bunda bütün iskelelerde ne kadar mal varsa mutlaka vapura yükletilmesi, hatta birinci ve ikinci kamaralardan boş olanlara da eşya alınması bildirilmekteydi. Bu nedenle kaptan fazla yük almakta kendisinin değil Zekeriya Bey'in sorumlu olduğunu söylemişti.⁽⁸²⁾ Buna

(76) *Anadolu*, 14 İkinciteşrin 1935, s. 4. Deniz Ticaret Müdürü Müfid Necdet Bey'in başkanlığındaki başka bir heyet de İzmir'e gönderilmiştir. Bu heyet, İzmir'de İnebolu vapuru kazası soruşturmasıyla meşgul olan Fen Heyeti'nin çalışmalarını denetleyecek ve ayrıca olayla ilgili gerekli incelemelerde bulunacaktı. Bkz.: *Cumhuriyet*, No: 4135, 17 İkinciteşrin 1935, s. 8. Bunun dışında olayla ilgili olarak İzmir'e çeşitli yetkililer de gönderilmiştir. Bkz.: *Cumhuriyet*, 14 İkinciteşrin 1935, s. 7; *Anadolu*, 16 İkinciteşrin 1935, s. 1; *Cumhuriyet*, 16 İkinciteşrin 1935, s. 9.

(77) *Anadolu*, 14 İkinciteşrin 1935, s. 4.

(78) *Anadolu*, 15 İkinciteşrin 1935, s. 4.

(79) *Cumhuriyet*, 13 İkinciteşrin 1935, s. 7.

(80) *Cumhuriyet*, 14 İkinciteşrin 1935, s. 7.

(81) *Cumhuriyet*, 15 İkinciteşrin 1935, s. 6.

(82) *Ulusal Birlik*, 15 İkinci Teşrin 1935, s. 4; *Halkın Sesi*, 16 İkinci Teşrin 1935, s. 4; *Anadolu*, 16 İkinciteşrin 1935, s. 3; *Cumhuriyet*, 16 İkinciteşrin 1935, s. 1; *Akşam*, 16 Teşrinisani 1935, s. 7. Ekonomi Bakanlığı, İnebolu vapuru faciasını dikkate alarak ilgililere sert bir emir vermiş ve bütün vapurların hareketlerinden önce fazla

karşın Denizyolları İşletme Şefi Zekeriya Bey ise şu açıklamada bulunmuştur:

“[...] Gemi muvazenesini kaybettiğinden devrilmiştir. Sonra gemi süvarisine benden aldığı bir telgrafta (iskelelerde ne kadar yük varsa alınız, kamaralara kadar dahi olsa doldurunuz) diye bir emir verildiğini ilk defa sizden işitiyorum. [...] Sonra şunu da ilâve edeyim ki denize dökülmüş bir geminin süvarisinde böyle bir telgraf bulunmasına imkân yoktur. Böyle bir telgraf bulunsan bile idarede vardır ve ben çektiğim telgrafi inkâr edecek bir adam da değilim. Ancak benim tarafımdan bütün gemi süvarilerine çekilmiş bu tarzda yüzlerce telgraf vardır. Tüccarın işlerinin geri bırakılmaması için iskelelerde yük bırakılmamasını her zaman telgrafla gemi süvarilerine bildiririm.”⁽⁸³⁾

Ayrıca Zekeriya Bey, açıklamasının devamında vapurun Mersin’den kalkışından önce kendisine Antalya acentesinden bir telgraf geldiğini belirtmiştir. Bu telgrafta, Antalya’da 250 ton eşyanın beklediği yazılıydı. Bunun üzerine Zekeriya Bey, İnebolu kaptanına bir telgraf çekerek Mersin’den çıkarken ona göre hazırlık yapmasını ve sonucunu da kendisine bildirmesini istemişti. Zekeriya Bey’e göre söz konusu olan telgraf buydu.⁽⁸⁴⁾

Kaptan Mehmed Ali Bey’e böyle bir emir verilip verilmediği Cumhuriyet gazetesi tarafından Denizyolları Genel Müdürü Sadettin Bey’e sorulmuştur. Bunun üzerine Sadettin Bey, bu haberleri tekzip eden bir açıklamada bulunmuştur. Ona göre kaptana bütün yükleri alın tarzında verilmiş bir emir söz konusu değildi. Kaptana takdir yetkisini kullanarak mevcut yükleri mümkünse alması bildirilmişti.⁽⁸⁵⁾

Bu süreçte Zekeriya Bey’in başkanlığındaki Fen Heyeti, İzmir’den İstanbul’a döndükten sonra İnebolu vapuru mürettebatından İstanbul’a gelmiş olanların da ifadelelerini almıştır.⁽⁸⁶⁾ Aynı zamanda heyet, mürettebatın gemiyi yolculardan önce terk ettiği konusunu da araştırmıştır. Soruşturmanın verdiği ilk sonuca göre İstikbal vapuruna gemi mensuplarından oluşan bir kafilé sandalla sığınmıştır. Ancak bunlar kurtarma işinde görevli olmayan aşçı, kâtip, sağlık memuru, ateşçi ve çarkçı gibi kişilerdir ve bunların sayısı da 6’yı geçmemiştir. Sayısı 30’u geçen asıl mürettebatın gemiyi terk etmedikleri ve yolculara yardım ettikleri, hatta birçoğunun da cankurtaran simitlerini bizzat taktıkları söyleniyordu. Terhis edilmiş olan askerlerin naklieleri nedeniyle gemiye mevcudundan fazla cankurtaran yeleği verilmişti ve bu yelekler yolculara dağıtılmıştı. Hatta bazı yolcuların ikişer yelek aldığı da öne sürülmekteydi. Sağ olarak kurtarılan kazazedelerle denizden ölü çıkarılanların hemen hepsinde cankurtaran yeleği bulunmuştu. Buna rağmen boğulanların, korku veya soğuğun etkisiyle ya da yelekleri ters taktıkları için hayatlarını kaybettikleri tespit edilmişti.⁽⁸⁷⁾

O güne kadar yapılan soruşturmanın ortaya çıkardığına göre İnebolu vapuru bir

yük alıp almadıklarının kontrol edilmesini, telsiz ve diğer cihazların da gözden geçirilmesini bildirmiştir. Bkz.: *Anadolu*, 17 İnkinciteşrin 1935, s. 1.

(83) *Cumhuriyet*, 16 İnkinciteşrin 1935, s. 9.

(84) *A.g.y.*

(85) *A.g.y.* Denizyolları Genel Müdürü Sadettin Bey’in benzer ifadesi için ayrıca bkz.: *Anadolu*, 17 İnkinciteşrin 1935, s. 1.

(86) *Akşam*, 16 Teşrinisani 1935, s. 7; *Akşam*, 17 Teşrinisani 1935, s. 1.

(87) *Cumhuriyet*, 19 İnkinciteşrin 1935, s. 8.

yük dengesizliği yüzünden devrilerek su alıp batmıştı. Dolayısıyla bu konuda yürütülen tahminlerin de doğru olduğu görülmüştü. Bu aşamada, Denizyolları İdaresi'nin Mersin ve Antalya acentelerinden istediği listeler de gelmişti. Bunlar üzerinde de incelemelerde bulunularak yük durumunun belirlenmesine çalışılacaktı. Böylece idare, soruşturmayı birkaç güne kadar bitirecek ve sonucu bir raporla Ekonomi Bakanlığı'na bildirecekti.⁽⁸⁸⁾

Soruşturmayı yürüten Fen Heyeti'nin raporu gizli tutulmasına karşın heyetin bir sonuca vardığı anlaşıyordu. Buna göre kömür ve su da dâhil olmak üzere 995 ton ağırlıkta yük yüklenebilecek olan vapura, cinsi ve ağırlığı göz önüne alınmaksızın gereğinden fazla yükseklikte mal yüklenmesi sonucunda yaşanan dengesizlik vapurun batmasına neden olmuştu. Yine rapora göre gemideki eşya üzerinde 250 bin liralık sigorta bulunmaktaydı. Heyetin vardığı diğer bir sonuç gemideki cankurtaran yeleklerinin çok faydası olduğu yönündeydi. Yolcuların hemen hepsi yelek bulmuş ve bu yelekler hiç yüzme bilmeyenleri 3-4 saat su üzerinde tutmuştu.⁽⁸⁹⁾ Bu rapor, 23 Kasım'da Ekonomi Bakanı Celâl Bayar'a sunulmuştu ve kamuoyuna yansıdığı gibi facianın fazla yükten ileri geldiği bilgisini içeriyordu.⁽⁹⁰⁾

Adli Soruşturma ve Mahkeme Aşaması

Kazanın nedenine ilişkin idari soruşturmanın yanı sıra hemen adli bir soruşturma da başlatılmış⁽⁹¹⁾ ve bunu savcı yardımcısı Orhan Köni'nin yürütmesi kararlaştırılmıştır. Kendisi, 12 Kasım'da Deniz Polis Merkezi'nde on civarında kazazede ile İstikbal vapuru kaptanı Mustafa Kaptan ve ikinci kaptan Ömer Kaptan'ın ifadesini almıştır. Bu iki kaptan vapurun, karaya bir mil uzakta olduğu için demir atmadan karaya oturtulabileceğini ve bu şekilde facianın önüne geçmenin mümkün olacağını söylemişlerdir.⁽⁹²⁾

Savcı yardımcısı Orhan Köni, 13 Kasım'da da şahitlerden bazılarını dinledikten sonra saat 14.00'te vapurun birinci kaptanı Mehmed Ali Kaptanı sorguya çekmeye başlamıştır. Mehmed Ali Kaptan'ın sorgusu üç saat sürmüştür. Sonrasında kaptan soruşturma evrakıyla birlikte adliye binasına götürülmüştür. Kaptanın tutuklanıp tutuklanmaması yönünde bir karar verilebilmesi için evrak Sulh Ceza Hâkimliği'ne verilmiştir. Hâkim Kemal Bey, kaptanı sorguladıktan sonra kaptan tutuklanmıştır.⁽⁹³⁾ Bu karar üzerine Mehmed Ali Kaptan şunları söylemiştir:

“Ben vazifemi tamamiyle yaptım. Bütün kabahat mürettebattadır. Gemide karışıklık çıkmıştır. Vapuru karaya oturtamazdım, çünkü gemide hiç bir ârıza yoktu. Fazla yük aldığımız da doğru değildir. 1080 tonluk olan gemiye 950 ton miktarında yük alınmıştır.”⁽⁹⁴⁾

(88) *Cumhuriyet*, 21 İkcinciteşrin 1935, s. 1, 8.

(89) *Cumhuriyet*, 24 İkcinciteşrin 1935, s. 1, 6.

(90) *Anadolu*, 24 İkcinciteşrin 1935, s. 3.

(91) *Ulus*, 13 Sontışrin 1935, s. 1.

(92) *Anadolu*, 13 İkcinciteşrin 1935, s. 3-4.

(93) *Anadolu*, 14 İkcinciteşrin 1935, s. 1. Tutuklama haberi için ayrıca bkz.: *Cumhuriyet*, 14 İkcinciteşrin 1935, s. 1; *Aydın Tarihi*, No: 24, I. Kânun 1935, s. 6.

(94) *Anadolu*, 14 İkcinciteşrin 1935, s. 4. Ayrıca bkz.: *Ulusal Birlik*, 14 İkinci Teşrin 1935, s. 1; *Akşam*, 14 Teşrinisani 1935, s. 1.

Tutuklama kararının ardından kaptan 13 Kasım akşamı cezaevine götürülmüştür.⁽⁹⁵⁾ Ertesi gün de soruşturmaya adliyece devam edilmiştir. Soruşturmayı yapan savcı yardımcısı Orhan Köni, bazı şahitlerin ve özellikle de vapur mürettebatının öncesinde alınmış olan ifadeleri üzerinde çalışmış ve şahitlerle mürettebatı tekrar sorgulayarak bazı ifadeleri aydınlatmıştır.⁽⁹⁶⁾ Bu çerçevede Orhan Köni, mürettebat ve yolculardan 33 kişiyi dinlemiştir. Bunlardan bazıları da kaptanla yüzleştirilmiştir. Kaptan vapur batacağı sırada içinde bulunanlara vapuru terk etme emri verdiğini ancak kargaşalıkta bunun duyulmadığını ifade etmiştir. Buna karşın mürettebat kaptanı şu sözlerle yalanlamıştır: “Biz daimî surette filikaları denize indirmek talimleri yapıyorduk. Emir bekliyorduk. Fakat kaptan vapur batmaz zannederek bu emri bize vermedi.”⁽⁹⁷⁾

Buna karşılık kaptan, vapuru terk etme emri verdiğini söylemekte ısrar ettiği gibi⁽⁹⁸⁾ vapur batarken makinede istim olmadığını da iddia etmiştir. Mürettebat ise istimin olduğunu belirtmiş ve emir verilmesi halinde vapurun karaya oturtulabileceğini öne sürmüştür.⁽⁹⁹⁾ Bu süreçte Savcı Asım Bey ise vapur ve yapılan soruşturma hakkında şu bilgiyi vermiştir:

“Resmî kayıtlara göre vapurda 105 yolcu, 38 mürettebat ve 900-1000 ton hamule vardı. Adliye icab eden tedbirleri almıştır. Hâdiseyi tesbite medar olacak deliller toplanmaktadır. Süvari tevkif edilmiştir. Tahkikat süratle devam etmektedir. İcab ederse bir ehli vukuf heyeti de çalıştırılacaktır.”⁽¹⁰⁰⁾

Bu gelişmelerin ardından, cezaevinde tutuklu bulunan Mehmed Ali Kaptan, İzmir Ticaret Mahkemesi’ne bir dilekçeyle başvurarak kazayı bahri raporunu istemiştir.⁽¹⁰¹⁾ Bu rapor, deniz kazalarında sürekli alınıyordu ve vapurda batan malların sahipleri ya da ölenlerin varisleri tarafından idare aleyhine açılacak zarar ve ziyan davalarına karşılık olmak üzere düzenleniyordu.⁽¹⁰²⁾ Mehmed Ali Kaptanın talebi üzerine, kazayı bahri raporu çıkarılmış ve dolayısıyla İnebolu vapuru olayının nasıl meydana geldiği Ticaret Mahkemesi’nde tespit edilmiştir.⁽¹⁰³⁾ Ayrıca mahkeme, kaptanın kendisiyle birlikte üçüncü kaptanı, çarkçıbaşıyı, vapur serdümenini, ambar lostromosunu, güverte lostromosunu, ikinci çarkçıyı ve gemi mülazım kaptanını dinlemiştir.⁽¹⁰⁴⁾

Bu çerçevede, önce Mehmed Ali Kaptan’ın soruşturmadaki ilk ifadesi okunmuştur. Buna göre Mehmed Ali Bey, Pelikan Feneri’ni dönerek yeni rota alacaklarını ve bu arada

(95) *Anadolu*, 14 İkcinciteşrin 1935, s. 1.

(96) *Anadolu*, 15 İkcinciteşrin 1935, s. 1.

(97) *Cumhuriyet*, 15 İkcinciteşrin 1935, s. 1. Kaptan ve mürettebatın benzer ifadeleri için ayrıca bkz.: *Anadolu*, 15 İkcinciteşrin 1935, s. 1.

(98) *Anadolu*, 15 İkcinciteşrin 1935, s. 1.

(99) *Cumhuriyet*, 15 İkcinciteşrin 1935, s. 1. Kaptan ve mürettebatın benzer ifadeleri için ayrıca bkz.: *Anadolu*, 15 İkcinciteşrin 1935, s. 1, 4.

(100) *Cumhuriyet*, No: 4133, 15 İkcinciteşrin 1935, s. 1. Savcı Asım Bey’in benzer ifadesi için ayrıca bkz.: *Anadolu*, 15 İkcinciteşrin 1935, s. 4.

(101) *Akşam*, 16 Teşrinisani 1935, s. 1; *Anadolu*, 15 İkcinciteşrin 1935, s. 4; *Cumhuriyet*, 16 İkcinciteşrin 1935, s. 1.

(102) *Anadolu*, 15 İkcinciteşrin 1935, s. 4.

(103) *Anadolu*, 16 İkcinciteşrin 1935, s. 1.

(104) *Anadolu*, 16 İkcinciteşrin 1935, s. 1; *Cumhuriyet*, 16 İkcinciteşrin 1935, s. 1.

sancaktan şiddetli bir yıldız rüzgârının başladığını ifade etmiştir. Gemi iskeleye doğru yatmış ve aşağıdaki deliklerden dalgalar içeri girmişti. Kaptan, yolcular panikleyince sükûneti sağlamak ve dalgaları başa almak için demirlediğini belirtmiştir. Bu sırada yolcular iskele tarafındaki yükleri denize atınca vapur doğrulmuştu. Ancak bu defa da sancak tarafına yaslanmıştı. İnebolu vapurunun yanına yaklaşan İstikbal vapuru da iskeleden arkaya çarpınca vapur sancağa kapaklanıp batmıştı.⁽¹⁰⁵⁾

İlk ifadenin okunması bitince hâkimin sorusu üzerine kaptan, birtakım açıklamalarda daha bulunmuştur. Bu çerçevede yolda hiçbir arızanın olmadığını ve yüklerinin taşınabilecek ağırlıkta olduğunu belirtmiştir. Ona göre kazanın nedeni ani rüzgâr çıkması ve denizin şiddetiydi. Vapurun batması eşyanın aktarılmasından değil, rota değiştirirken rüzgârın ve denizin şiddetinden kaynaklanmıştı.⁽¹⁰⁶⁾

Kaptan, vapurun fazla su alması nedeniyle makinenin işlemez bir hale geldiğini de ileri sürmüştü. Demir atmasındaki ve vapuru karaya oturtamamasındaki nedenleri de açıklayan kaptan, İstikbal vapurunun İnebolu vapuru batmadan 5 dakika önce geldiğini ve onların attığı halatı baş tarafta tutacak kimsenin bulunmadığını söylemiştir. Ayrıca İstikbal vapurunun İnebolu vapuruna çarpmaması halinde vapurun 5-10 dakika sonra batacağını da savunmuştur. Bunun yanı sıra vapurun sağlam ve yeni sefere çıkmış olduğunu belirtmiş ve yükünün de fazla olmadığını yinelemiştir. Vapurun batmasından yarım saat önce tayfaların baş tarafta yük aktarmakla meşgul olduklarını ifade eden kaptana göre, sonrasında tayfalar birden bire kaybolmuşlardı.⁽¹⁰⁷⁾

Mahkeme karşısında Üçüncü Kaptan Rami Bey de olayı anlatmış ve Mehmed Ali Bey'i destekleyerek, vapurdaki yükün taşıma kapasitesinin üzerinde olmadığını söylemiştir. Kendisi, vapur su aldıktan sonra Mehmed Ali Bey'in her şeye rağmen felaketin önüne geçeceğini ummaktaydı. Vapuru demirleme görevinin ikinci kaptana ait olduğunu belirten Rami Bey, emri de Mehmed Ali Bey'in vermesi gerektiği için kendisinin bu konuda bir şey söyleyemeyeceğini ifade etmiştir. Ayrıca Rami Bey, İstikbal vapurunun İnebolu vapuruna çarptığını görmediğini de belirtmiştir.⁽¹⁰⁸⁾

Ancak özellikle Mehmed Ali Bey'in savunmasını tekzip eden bazı ifadeler de söz konusudur. Bunlardan birisi olan Çarkçıbaşı Salim, sorgusunda Mehmed Ali Kaptan'ın söylediğinin aksine makinenin hiçbir zaman işlemez bir hale gelmediğini ifade ediyordu. Bu arada kendisinin, vapuru düzeltilmesi için on dakika önce kaptana haber verdiğini ancak bunun gerçekleşmediğini de vurgulamıştı.⁽¹⁰⁹⁾

Güverte lostromosu Kadri oğlu Mehmed de olayı anlatmış ve Mehmed Ali Kaptan'ın vapurda halat atacak kimse olmadığı yönündeki sözlerini tekzip etmiştir. Ona göre kendisi ve diğer çalışanlar halatı tutmalarına karşın, 15 yolcunun atılması nedeniyle bu halatı volta edememişlerdi. Ayrıca kendisi, İstikbal vapurunun kendilerine çarpmadığını ve hatta o vapur

(105) *Cumhuriyet*, 16 İkcinciteşrin 1935, s. 1; *Anadolu*, 16 İkcinciteşrin 1935, s. 4.

(106) *Cumhuriyet*, 16 İkcinciteşrin 1935, s. 1; *Anadolu*, 16 İkcinciteşrin 1935, s. 4.

(107) *Cumhuriyet*, 16 İkcinciteşrin 1935, s. 9; *Anadolu*, 16 İkcinciteşrin 1935, s. 4.

(108) *Cumhuriyet*, 16 İkcinciteşrin 1935, s. 9; *Anadolu*, 16 İkcinciteşrin 1935, s. 4.

(109) *Cumhuriyet*, 16 İkcinciteşrin 1935, s. 9; *Anadolu*, 16 İkcinciteşrin 1935, s. 4.

çalışanlarının halatı bile elle attıklarını söyleyerek kaptanı bir kez daha tekzip etmiştir.⁽¹¹⁰⁾

Kaptanı tekzip edenlerden bir diğeri 17 yaşındaki Serdümen Hasan'dır. Kendisi, ikinci kaptanın, kaptana vapuru karaya oturtma teklifinde bulunmasına karşın kaptanın bu teklife sinirlendiğini ileri sürmüştür. Vapur seyir halindeyken ikinci kaptanın itirazı üzerine kaptan "sen karışma, ben gemi kumandanıyım çekil!" şeklinde bir karşılık vermişti. Serdümen Hasan, İstikbal vapurunun halatını yakalamalarına rağmen yolcular arasında bağlayacak yer bulamadıklarını, hatta bazı yolcuların bu halata yapışarak denize sürüklendiğini de ifade etmiştir.⁽¹¹¹⁾ İkinci çarkçı Ali ise Mehmed Ali Kaptan'ın söylediğinin aksine yükün fazla olduğunu belirttikten sonra İstikbal vapuru halatının bağlanması halinde kopacağını da ileri sürmüştür. Nitekim halata yapışan yolcular denize düşmüşlerdi.⁽¹¹²⁾ Tüm bu sorgulama sonucunda mahkeme bir karara varmıştır.⁽¹¹³⁾ Buna göre vapurun fazla yüklü olmasıyla birlikte kaptanın yaptığı çeşitli hatalar facianın gerçekleşmesine neden olmuştur.⁽¹¹⁴⁾

Kararın verilmesinin ardından savcılık soruşturmasına devam edilerek bütün şahitler dinlenmiştir. Bu arada adliyenin seçeceği bir heyet de soruşturma evrakını inceleyecekti.⁽¹¹⁵⁾ Bunun yanı sıra savcılık, bilirkişi olarak bir Fen Heyeti belirlemiştir. Bu heyet, Uyanık vapuru ikinci kaptanı Bürhaneddin ile güverte zabiti Kemal ve İzmir Tersanesi Müfettişi Sedat Beylerden oluşuyordu. Heyet, hem olay yerinde incelemelerde bulunacak, hem de soruşturma evrakına kaydedilen ifadeleri gözden geçirerek raporu hazırlayıp savcılığa verecekti. Nitekim heyet hemen işe başlamış ve öncelikle tutuklu olan İnebolu kaptanı Mehmed Ali Bey'i dinlemiştir.⁽¹¹⁶⁾ Ardından bu heyet, soruşturma evrakı üzerindeki bazı ifadeleri gözden geçirmiş⁽¹¹⁷⁾ ve araştırmalarını tamamlayarak raporun hazırlanmasıyla uğraşmıştır. Alınan bilgilere göre raporda vapurun batış nedeni ve bundan kimlerin sorumlu oldukları yer alacaktı.⁽¹¹⁸⁾ Nitekim hazırlanan bilirkişi raporu 25 sayfa tutmuş ve içinde vapurun battığı yeri gösteren bir de krokiye yer verilmişti.⁽¹¹⁹⁾

Bu aşamada İzmir'den gelen bilgilere göre orada yapılmakta olan adli soruşturmada kaptanın dışında başka sorumluların da bulunduğu anlaşılmıştı.⁽¹²⁰⁾ Nitekim facia hakkındaki bilirkişi raporu adliye tarafından incelenmişti. Buna göre sorumlu olarak birinci, ikinci ve üçüncü kaptanlar gösterilmişti. Birinci ve üçüncü kaptanlar hakkında kamu hukuku davası açılması için savcılığın 29 Kasım'da talepte bulunması bekleniyordu.⁽¹²¹⁾

(110) *Cumhuriyet*, 16 İkcinciteşrin 1935, s. 9; *Anadolu*, 16 İkcinciteşrin 1935, s. 4.

(111) *Cumhuriyet*, 16 İkcinciteşrin 1935, s. 9; *Anadolu*, 16 İkcinciteşrin 1935, s. 4, 6.

(112) *Cumhuriyet*, 16 İkcinciteşrin 1935, s. 9; *Anadolu*, 16 İkcinciteşrin 1935, s. 6.

(113) *Cumhuriyet*, 16 İkcinciteşrin 1935, s. 9.

(114) *Akşam*, 21 Teşrinisani 1935, s. 11.

(115) *Cumhuriyet*, No: 4134, 16 İkcinciteşrin 1935, s. 9.

(116) *Anadolu*, 16 İkcinciteşrin 1935, s. 1; *Cumhuriyet*, 19 İkcinciteşrin 1935, s. 1.

(117) *Anadolu*, 20 İkcinciteşrin 1935, s. 3; *Cumhuriyet*, 20 İkcinciteşrin 1935, s. 1.

(118) *Anadolu*, 21 İkcinciteşrin 1935, s. 3.

(119) *Halkın Sesi*, 27 Teşrinisani 1935, s. 4.

(120) *Akşam*, 21 Teşrinisani 1935, s. 2; *Cumhuriyet*, 22 İkcinciteşrin 1935, s. 2.

(121) *Cumhuriyet*, 29 İkcinciteşrin 1935, s. 3.

Tüm bu gelişmeleri takiben İnebolu vapuru faciası soruşturması savcılıkça bitirilmiş ve soruşturma evrakı ilk soruşturmanın açılması için Birinci Sorgu Hâkimliği'nce verilmiştir. Savcılık, facianın suçlularını 5 kişi olarak tespit etmiş ve bunlar hakkında kamu hukuku davası açmıştır. Haklarında dava açılanlar birinci kaptan Mehmed Ali ile ikinci kaptan merhum Besim, üçüncü kaptan Rami, birinci çarkçı Salim ve ikinci çarkçı Halid'dir. Birinci ve ikinci kaptanların suçları kaza sırasında düzensizlik ve basiretsizlik göstermeleri ve acemi hareketlerde bulunmalarıdır. Üçüncü kaptanın suçu, vapura fazla yük yüklettiği halde vapurun kamara ve güvertelerine ara vermeden ve iyi istif edilmemiş bir şekilde yük yükleyerek kazaya neden olmaktır. Birinci çarkçı Salim ile ikinci çarkçı Halid'in suçları ise vapurun dengesini sağlayabilmek için su doldurulması gereken safra sarnıçlarını doldurmamaktır. Bu iki çarkçı, vapurda fazla yük olduğu için safra sarnıçlarını doldurmayı tehlikeli bulduklarını söylemişlerdi. Ancak bilirkişi raporunda bu sarnıçların su ile doldurulması vapurun dengede kalması için şart olarak gösterilmişti.⁽¹²²⁾ Bu kişilerin dışında, İşletme Şefi Zekeriya Bey de idari soruşturma sürecinde değinildiği gibi telsiz telgraf konusu nedeniyle sanık sıfatıyla davaya dâhil olmuştur.

Yaşanan gelişmelerin ardından Mehmed Ali, Rami, Halid ve Salim'in Türk Ceza Kanunu'nun 383. maddesinin son fıkrasına, İşletme Şefi Zekeriya Bey'in ise ilgili kanunun 240. maddesine göre İzmir Ağır Ceza Mahkemesi'ne verilmesine karar verilmiştir. Mehmed Ali Kaptan tutuklu olarak, diğerleri ise tutuksuz olarak mahkemeye sevk edilmişlerdir.⁽¹²³⁾

İnebolu vapurunun batmasında sorumluluğu görülenlerin yargılamasına ise 11 Mayıs 1936'da İzmir Ağır Ceza Mahkemesi'nde başlanmıştır. Öncelikle davaya ilişkin kararname ve bu kararnamede büyük bir yer işgal eden bilirkişi raporu okunmuştur. Kararname, bu rapor incelenerek ve gösterilen suç delillerine dayanılarak hazırlanmıştı. Kararnamede, vapurun kaptanı Mehmed Ali Bey'in vapuru demirlemesi büyük bir hata olarak değerlendirilmiş ve bu karar kaptanın "mesleki değerinin" eksik olduğuna yönelik bir kanıt olarak sunulmuştu. Birinci kaptan Mehmed Ali Bey'in yanı sıra vapurun ikinci ve üçüncü kaptanları da çeşitli yönlerden faciadan sorumlu tutulmuşlardı. Vapur kaptanlarına yönelik bu suçlamaların ardından facianın gerçekleşme nedenine değinilmiştir. Buna göre vapura ölçüsüz bir şekilde yolcu ve yük alınmıştı ve bu ağır yükün güverteye yüklenmesi dolayısıyla devrilme olayı yaşanmıştı. Ayrıca facia sırasında hiçbir ihtiyat tedbiri alınmadığı gibi yolcuları da işe karıştırmak suretiyle sancaktan iskeleye sorumsuz bir şekilde nakliyat yapılmıştı.⁽¹²⁴⁾

Mahkemenin bundan sonraki duruşmaları, yeni bilirkişi heyetinin oluşturulmasını ve gerek sanıkların gerekse şahitlerin dinlenmesini içerecek şekilde 1936 - 1938

(122) *Anadolu*, 30 İkciteşrin 1935, s. 3. Ayrıca bkz.: *Halkın Sesi*, 30 Teşrinisani 1935, s. 4.

(123) *Yeni Asır*, 12 Nisan 1936, s. 2; *Anadolu*, 12 Nisan 1936, s. 3. Türk Ceza Kanunu'nun 240. maddesine göre görevlerini suiistimal eden memurlara, derecelerine göre 3 aydan 3 seneye kadar hapis cezası verilecekti. Türk Ceza Kanunu'nun 383. maddesinin son fıkrasına göreyse, deniz kazası da dâhil olmak üzere insanların hayatını tehlikeye atacak kazalara neden olanlara, 6 aydan 5 seneye kadar ağır hapis ve 50 liradan 150 liraya kadar para cezası söz konusuydu. Bkz.: *Resmî Ceride*, No: 320, 13 Mart 1926, s. 1097, 1116.

(124) *Yeni Asır*, 12 Mayıs 1936, s. 1, 6. Bilirkişi raporunda birinci, ikinci ve üçüncü kaptanlar ile çarkçı başı Salim ve ikinci çarkçı Halid'in fazla yük yükledikleri için ilgili kazaya neden oldukları öne sürülüyordu. Bkz.: *Anadolu*, 12 Mayıs 1936, s. 6. İlk duruşma için ayrıca bkz.: *Cumhuriyet*, 12 Mayıs 1936, s. 3.

arasında gerçekleştirilmiştir. Bu süreçte öne çıkan gelişme tutuklu yargılanan birinci kaptan Mehmed Ali Bey'in 500 lira kefaletle tahliye edilmesidir.⁽¹²⁵⁾

Mahkeme kararını 10 Mayıs 1938 tarihinde vermiştir. Buna göre Mehmed Ali Kaptan, vapura alınan yükleri usulsüz bir şekilde yerleştirerek kazaya neden olduğu gibi daha sonra da yapılması gerekenleri yapmamıştı. Tüm bu suçlardan dolayı Mehmed Ali Bey'in 14 ay hapsine ve 116 lira ağır para cezasına mahkûmiyetine karar verilmiştir.⁽¹²⁶⁾

Ancak Mehmed Ali Bey'in, Denizyolları İşletme Şefi'nden telgrafla aldığı talimata uyararak ve görev hissiyle vapura fazla eşya kabul ettiği belirtilmiştir. Ayrıca kaptanın vapuru terk etme emrini vermesine karşın ikinci kaptanın bu emre almadan önce "fırar ettiği" açıklanmıştır. Böylece Mehmed Ali Kaptan'ın 14 ay hapsi uygun görülmesine karşın görev hissiyle hareket etmesi nedeniyle bu 14 aylık cezanın üçte biri indirilerek, 9 ay 10 gün hapsine ve 72 lira para cezasına karar verilmiştir. Ancak Mehmed Ali Kaptan'ın tutuklu kaldığı süre dikkate alınarak hapiste yatmaması ve fazladan yattığı günlerin tazminattan düşürülmesi uygun görülmüştü.⁽¹²⁷⁾

Buna karşılık sanıklardan üçüncü kaptan Rami Bey ile birinci çarkçı Salim ve ikinci çarkçı Halid'in suçla herhangi bir ilgileri bulunmadığından hareketle beraatlarına karar verilmiştir. Aynı şekilde Zekeriya Bey'in de beraatına hükmedilmiştir. Bunun nedeni kendisinin, amirinden aldığı emir üzerine ara iskelelerdeki fazla eşyayı gemiye aldırmasında kötü bir niyetinin olmamasıdır.⁽¹²⁸⁾

Ayrıca Denizbank İdaresi'ni dava eden polis memuru Necmeddin Bey'in, denizde boğulan küçük oğlu Ali için de Denizbank'ın 1.000 lira ölüm tazminatı vermesine karar verilmiştir.⁽¹²⁹⁾ Buna karşın Veysel oğlu Mehmed'in, babasının kazada boğulduğu hakkındaki iddiası kanıtlanamadığından kendisine herhangi bir tazminat ödenmeyecekti. Aynı şekilde mübaşir Ali ile polis memuru Necmeddin Beyler kaza sırasında eşyalarının zarar gördüğüne dair resmî bir belge sunamadıklarından bu konuda da bir tazminat söz konusu değildi. Son olarak, 37 lira tutan mahkeme masrafının 17 lirasının Mehmed Ali Bey'den, 20 lirasının da Denizbank'tan alınmasına temyiz yolu açık olmak üzere karar verilmiştir.⁽¹³⁰⁾

(125) Bu konudaki gelişmeler için bkz.: *Cumhuriyet*, 9 Haziran 1936, s. 1, 4; *Yeni Asır*, 9 Haziran 1936, s. 1, 6; *Anadolu*, 9 Haziran 1936, s. 5; *Cumhuriyet*, 14 Temmuz 1936, s. 3; *Anadolu*, 14 Temmuz 1936, s. 5-6; *Anadolu*, 25 Ağustos 1936, s. 4; *Cumhuriyet*, 25 Ağustos 1936, s. 3; *Anadolu*, 29 Eylül 1936, s. 6; *Anadolu*, 29 Teşrinievvel 1936, s. 4; *Cumhuriyet*, 3 İkinciteşrin 1936, s. 9; *Anadolu*, 1 Kânunuevvel 1936, s. 2; *Anadolu*, 5 Kânunusani 1937, s. 2; *Anadolu*, 9 Şubat 1937, s. 5; *Anadolu*, 16 Mart 1937, s. 6; *Cumhuriyet*, 20 Nisan 1937, s. 3; *Anadolu*, 20 Nisan 1937, s. 4; *Yeni Asır*, 20 Nisan 1937, s. 2; *Anadolu*, 25 Nisan 1937, s. 4; *Yeni Asır*, 25 Nisan 1937, s. 2; *Anadolu*, 1 Haziran 1937, s. 2; *Cumhuriyet*, 21 Temmuz 1937, s. 3; *Ulus*, 24 Temmuz 1937, s. 5; *Cumhuriyet*, 8 Birinciteşrin 1937, s. 4; *Akşam*, 8 Teşrinievvel 1937, s. 6; *Akşam*, 9 Teşrinisani 1937, s. 2; *Akşam*, 17 Kânunuevvel 1937, s. 5; *Anadolu*, 18 Kânunusani 1938, s. 4; *Cumhuriyet*, 1 Mart 1938, s. 3; *Anadolu*, 1 Mart 1938, s. 4, 8; *Yeni Asır*, 1 Mart 1938, s. 7; *Anadolu*, 29 Mart 1938, s. 1, 5; *Yeni Asır*, 29 Mart 1938, s. 4; *Anadolu*, 3 Mayıs 1938, s. 1, 3; *Yeni Asır*, 3 Mayıs 1938, s. 4; *Cumhuriyet*, 6 Mayıs 1938, s. 5.

(126) *Anadolu*, 11 Mayıs 1938, s. 1, 6. Mahkeme kararı için ayrıca bkz.: *Akşam*, 11 Mayıs 1938, s. 2; *Son Posta*, 11 Mayıs 1938, s. 3; *Haber*, 11 Mayıs 1938, s. 4.

(127) *Yeni Asır*, 11 Mayıs 1938, s. 2; *Anadolu*, 11 Mayıs 1938, s. 6.

(128) *Anadolu*, 11 Mayıs 1938, s. 6.

(129) *Cumhuriyet*, 11 Mayıs 1938, s. 3; *Anadolu*, 11 Mayıs 1938, s. 6.

(130) *Anadolu*, 11 Mayıs 1938, s. 6.

Sonuç

1892 yılında İngiltere’de üretilip 1930 yılında satın alınan Devlet Denizyolları İşletme İdaresi’ne bağlı İnebolu vapuru, Mersin-İzmir-İstanbul seferini yapmaktayken 11 Kasım 1935 gecesi Urla ile Kilizman arasında batmıştır. Bu kaza, Türk denizcilik tarihinin en önemli vapur facialarından biridir. Faciaya yönelik hükümet kanadından çeşitli açıklamalar yapıldığı gibi kazazedelere yönelik de yardım çalışmalarında bulunulmuştur.

Facia konusundaki araştırmalar hızlı bir şekilde başlatılmasına karşın bu süreçte çeşitli belirsizlikler ortaya çıkmıştır. Bunların başında yolcu ve can kaybı sayılarının kesin olarak belirlenememesi gelmektedir. Bunun yanı sıra vapurdaki yük miktarında da bir belirsizlik söz konusudur.

Bunun yanı sıra vapur kazası kamuoyunda da geniş yankı bulmuştur. Faciaya yönelik olarak vapur mürettebatı ve yolcularından, dönemin basınındaki çeşitli kalemlere kadar birçok kesim eleştiri ve değerlendirmelerde bulunmuştur. Bu eleştirilerin odak noktasını vapurun yaşlılığı ve fazla yüklü olması oluşturmaktadır. Bununla birlikte olayın daha soğukkanlı bir şekilde değerlendirmesi gerektiğini öne süren ve bu kazadan yola çıkarak tüm Türk deniz ticaret filosunun tartışılmasını uygun bulmayan yaklaşımlar da söz konusudur.

Olayı açığa çıkarabilmek için hemen idari ve adli soruşturmalar başlatılmıştır. Soruşturmaların ardından birinci kaptan Mehmed Ali, üçüncü kaptan Rami, birinci çarkçı Salim, ikinci çarkçı Halid ve Denizyolları İşletme Şefi Zekeriyya Bey’in İzmir Ağır Ceza Mahkemesi’ne verilmesine karar verilmiştir. 11 Mayıs 1936’dan 10 Mayıs 1938 tarihine kadar süren yargılama sonucunda sanıklardan birinci kaptan Mehmed Ali Bey’in, 9 ay 10 gün hapsine ve 72 lira para cezasına karar verilmiştir. Buna karşın diğer sanıklar beraat etmiştir.

Tüm bu gelişmelerden hareketle, İnebolu faciasında birinci kaptan Mehmed Ali Bey’in belirli bir payının olduğunu söylemek mümkündür. Bununla birlikte, kendisinin bir “günah keçisi” olarak gösterilmesi de doğru değildir. Zira başta vapurun yaşlılığı ve kesin yolcu listelerinin belirlenememesi olmak üzere çeşitli yönlerden Denizyolları İdaresi’nin de bir takım eksikliklerinin bulunduğu ve buna bağlı olarak belirli oranda sorumluluk taşıdığı göz ardı edilmemelidir.

1896 YILINDA BALIKPAZARI VE YEMİŞ İSKELESİ: İSTANBUL LİMANI'NIN İKİ MAHALLESİNDE EKONOMİK VE SOSYAL TOPOGRAFYA ÇÖZÜMLEMELERİ

TÜLEK, Murat*

Bu çalışma geçmişte Eminönü sahilinde yer alan, şu anda ise izlerinin büyük bir kısmı silinmiş olan Balıkpazarı ve Yemiş İskelesi mahallelerinin 19. yüzyıl sonundaki durumuna odaklanmaktadır. Bizans döneminden 1950'li yıllara kadar İstanbul'un ve İstanbul Limanı'nın gıda deposu olarak kullanılan ve şehrin gündelik hayatında önemli yer tutan bu bölge İstanbul'u modernleştirme girişimleri sırasında yıkılmıştır. Osmanlı'nın modernleşme çabalarının sürdüğü dönemde birçok projeye konu olan bölgeye mekânsal müdahaleler önerilmiş; ancak bu öneriler uygulama aşamasına geçmemiştir. Cumhuriyet döneminde ise farklı dönemlerde (1930, 1950 ve 1980'li yılların sonlarında) gerçekleşen imar faaliyetleri kapsamında bölge kademeli olarak yıkılmıştır. Gerçekleşen yıkımlar bölgenin mekânsal izleriyle beraber kentsel ve toplumsal bellekteki izlerini de silmiştir.

Bu yıkımların öncesinde İstanbul'un yaşadığı çalkantılı dönemler, radikal demografik değişimler, iktisadi coğrafyanın dönüşümü ve liman faaliyetlerinin yeniden düzenlenme çabaları sonrasında bölgenin profili hızla değişmiştir. Bu bildiride bu değişimin öncesinde -yani 19. yüzyılın sonunda- İstanbul Limanı ile Balıkpazarı ve Yemiş İskelesi sokaklarındaki iktisadi ve toplumsal peyzajın nasıl şekillendiği incelenmiştir.

Öncelikle bu bölgenin İstanbul'un ve İstanbul Limanı'nın neresinde yer aldığı, nasıl bir fonksiyona sahip olduğu, kentin ve limanın modernleştirilmesi istekleri boyunca nasıl projelere konu olduğu ve sonunda nasıl yıkıldığı kısaca özetlenecektir. Son kısımda ise bahsi geçen değişimlerin öncesine, 1896 yılına odaklanılacaktır. Bu yılda İstanbul Limanı'nın iktisadi coğrafyasının sokak düzeyinde nasıl farklılaştığı ve çalışma alanının liman içerisinde nasıl bir profile sahip olduğu incelenecektir. Ardından Balıkpazarı ve Yemiş İskelesi'nin ekonomik ve sosyal topografyasının nasıl oluştuğunu çözümlenecektir.

Balıkpazarı ve Yemiş iskelesi olarak bilinen bu semtlerin kesin sınırları yoktu. Bu çalışmada ise bölge batıda Tarihi Yarımada'nın Galata ve Pera'ya açılan kapısı olarak kullanılan ve önemli bir kamusal alan olan Eminönü Meydanı, doğuda Keresteciler rıhtımı ve güneyde ise sur dokusu ile sınırlanmıştır. (Harita 1)

Çalışma alanı Haliç surlarının dışında, Eminönü ve Unkapanı sahili arasında kalan bir bölge içinde yer almaktadır. Müller-Wiener, 1954'te yapılan sondaj çalışmalarına dayanarak buradaki 150-200 m. genişliğindeki şeridin molozlarla doldurulmuş olduğunu belirtiyor.⁽¹⁾ Zeminin bu özelliği bu bölgenin mekânsal yapısını oluşturan en önemli özelliklerinden biriydi. Bölgedeki bir çok bina iskeleler gibi kazıkların üstüne temellendirilerek yapılmıştı.

Bizans döneminde bölgenin profili hakkında bilgi veren Müller-Wiener (1998) ve Ağır (2009) bu dönemde bölgenin kentin ve limanın gıda deposu, iaşesinin saklandığı

* Ph.D. Adayı, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı, mrt.tulek@gmail.com

(1) Wolfgang Müller-Wiener, İstanbul Limanı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1998, s. 2.



Harita 1: Çalışma alanı sınırları (Altılık Necip Bey haritası)

ve içinde diğer liman özelliklerini barındıran bir yer olduğu belirtiyor. Müller-Wiener, Bizans dönemindeki mekansal özelliklerin geç Osmanlı-erken Cumhuriyet dönemiyle paralellik taşıdığını belirterek, “küçük, aşağı yukarı dikdörtgen bina adaları”nın oluşturduğu bir bina dokusu olduğunu söylüyor.⁽²⁾ Ağır da benzer bir şekilde, iskelelere açılan kapılardan kentin içlerine doğru uzanan yollar ile kıyıya paralel yolların izgara tipi bir plan oluşturduğunu belirtiyor.⁽³⁾

Haliç ile surlar arasında kalan bölge Osmanlı döneminde de İstanbul’un ve İstanbul Limanı’nın gıda deposu olma özelliğini taşımıştır. Eminönü ile Unkapanı arasındaki kıyı şeridi dar sokakları ve sıkışık kentsel dokusuyla şehrin gündelik faaliyetleri için oldukça önemli bir yerdi. İskeleler önünde bulunan yoğun kayık kalabalığı ile iskelenin arka sokaklarında yer alan dükkân ve depolar arasında sıkı bir bağ vardı. Şehre gelen birçok çürüyebilir gıda maddesi bu bölgedeki iskelelere indirilir, burada depolanır ve satılırdı. 16. yüzyılda İstanbul Boğazı hakkında yazan Petrus Gyllus, Porta Piscaria’nın önünde bir balıkpazarı bulunduğunu, biraz ilerisinde ise “her türlü taze ve kurutulmuş meyve ile toprak ürünlerinin satıldığı bir pazar vardır” diyerek bölgeye kısaca değinir.⁽⁴⁾ Balıkpazarı bölgesi Eminönü Meydanı’ndan başlamaktaydı, Balıkpazarı kapısı ve iskelesine ismini veren balıkçı dükkânları bu bölgede bulunmaktaydı. Sur dokusu boyunca uzanan Balıkpazarı Caddesi’ni kesen sokaklarda meyhaneler, fırınlar ve tütün gibi çeşitli zirai ürünler satılmaktaydı. Balıkpazarının biraz daha batısında ise Yemiş İskelesi yer almaktaydı. Balıkpazarı’nda olduğu gibi bu semtin ve sokaklarının ismi de bölgede satılan ürünlerden

(2) Wolfgang Müller-Wiener, İstanbul Limanı, s. 25.

(3) Aygül Ağır, İstanbul’un Eski Venedik Yerleşimi ve Dönüşümü, İstanbul Araştırmaları Enstitüsü Yayınları, İstanbul, 2009, s. 57-64.

(4) Petrus Gyllius, İstanbul Boğazı, Eren Yayıncılık, İstanbul, 2000, s. 62.

gelmekteydi. 18. yüzyılda sur kapıları ve civarlarını anlatan İnciciyan ve Hovhannesyan bölgede satılan ürünlere dair birçok bilgi vermektedir.⁽⁵⁾ 1800'lerin başında hazırlanan bir Bostancıbaşı defteri ise iskeleler, buradaki faaliyetler (kayıkçı ve limon iskeleleri gibi), kahvehaneler ve diğer yapılarla (gümrükler, kolluklar gibi) ilgili önemli bilgiler içermektedir. ⁽⁶⁾ Bölgedeki mekânsal yapıyı gösteren erken tarihli bir kartografik kaynak sayılabilecek II. Beyazid Su Yolları haritasında (1814-15) ise yer ve ticari faaliyetlerin isimleri ile iskele, sokak ve yapılar arasındaki ticari ilişki okunabilmektedir. (Harita 2)



Harita 2: II. Beyazid Su Yolları haritası (Kaynak: M. Kazım Çeçen, II. Bayezid Suyolu Haritaları, İSKİ Yayınları, İstanbul, 1997, s. 36-37.)

19. yüzyılın ilk yarısından itibaren bölge ve İstanbul Limanı'nın çehresi değişmeye başlamıştır. Unkapanı-Azapkapı arasına yapılan köprünün Haliç'in iki yakasını ilk defa birbirine bağladığı 1836 yılından birkaç sene sonra ilan edilen Tanzimat'la beraber birçok alanda olduğu gibi kent mekânının modernleştirilmesi gündeme geldi. Kent yönetimine ilişkin yayınlanan ilk belge olan 1839 tarihli İlmühaber belgesi sonrasında yapılı çevrenin düzenlenmesi ve "güzelleştirilmesi" için birçok nizamname yayınlanırken, bir yandan da kenti bütünsel veya noktasal olarak düşünen modernleştirme projeleri hazırlanıyordu.⁽⁷⁾ Bu projelerin belli bir bölümü ise limanın modernleştirilmesi üzerineydi. 1845 yılında Eminönü-Galata arasına yapılan köprünün üçe ayırdığı liman, genişleyen iş hacmi ve limana giren gemi sayısının artışı karşısında yetersiz kalıyordu. Özellikle Kırım savaşı sonrasında İstanbul Limanı'nın durumu ve bakımsız hali, limanın modernleştirilmesi gerektiğini ortaya çıkardı.

(5) P. Çugios İnciciyan, *18. Asırda İstanbul*, İstanbul Fetih Cemiyeti, İstanbul, 1956, s. 12; Sarkis Sarraf Hovhannesyan, *Payitaht İstanbul'un Tarihçesi*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1996, s. 15-17.

(6) Reşat Ekrem Koçu. "Balıkpazarı İskeleleri ve Sahil Boyu", İstanbul Ansiklopedisi, İstanbul Ansiklopedisi ve Neşriyat Kollektif Şirketi, İstanbul, 1956, s. 2027.

(7) Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1996, s. 84-49.

Liman'ın modernleştirilmesi için gerçekleşen ilk girişimlerden biri, "İstanbul rıhtımlarının modernleştirilmesi işi" 1879 yılında ihaleye çıkarıldı. İmtiyazı alan Mişel Paşa'nın hazırladığı ilk proje Sarayburnu-Unkapanı ve Tophane-Azapkapı arasında sahil boyunca 20 metre genişliğinde ve yaklaşık 3000 metre uzunluğundaki alanın doldurularak rıhtım ve gümrük binaları için gerekli alanın kazanılması öngörüyordu. 1890 yılında gecikmeli olarak başlayan projenin ilk aşamasında 1895 yılında 770 metrelik Galata rıhtımı, 1900 yılında ise 390 metrelik Sirkeci rıhtımı tamamlandı. İkinci aşama olarak planlanan iki köprü arasında yer alacak 1840 metrelik rıhtım ise zemin problemleri, Sirkeci rıhtımının yapım sürecinde büyüyen maliyet, mülkiyet sorunları, iki köprü arasında yer alan atölyeler ve iskelelerdeki yoğunluk gibi nedenlerden ötürü iptal edildi.⁽⁸⁾ Dolayısıyla Balıkpazarı ve Yemiş iskelesini de içeren iki köprü arasındaki kıyılara yapılması planlanan modern rıhtımlar yapılmadı.

19. yüzyılın sonunda İstanbul Limanı Galata ve Sirkeci'ye inşa edilen yeni rıhtımlarla modernleştirilmeye çalışılırken, Balıkpazarı ve Yemiş İskelesi bölgeleri yangın sonrasında yapılan ufak düzenlemeler ve açılan vapur iskeleleri dışında gerçekleşen büyük bir projeye sahne olmadı. Bununla beraber gedik hakkının kaldırılması ve 1864 yılında yayınlanan ve surların yıkılarak arazilerinin satılmasına olanak sağlayan Kule-i Zemin nizamnamesi bölgedeki ticaret yapılarının hızla çoğalmasına sebep oldu.⁽⁹⁾ Bu gelişmeler sonrasında Balıkpazarı ve Yemiş İskelesi 19. yüzyılın sonunda artan ticari faaliyetlerin yoğunluğuyla şehrin en kalabalık ticaret bölgelerinden biriydi.

Koçu, 19. yüzyılın sonundaki Balıkpazarı'nı sahilinde kayık iskeleleri, yüzlerce kayık, salaş dükkânlar, kahvehaneler, sahile bağlanmış erzak ve zahire gemilerinin yer aldığı "son derece renkli, canlı hareketli, pitoresk bir alem" olarak anlatmaktadır.⁽¹⁰⁾ Yemiş İskelesi'yle ilgili ise ailesi bölgede ticaretle uğraşmış Rumların anılarında ayrıntılı tasvirler yer almaktadır. Babası Yemiş İskelesi'nde ticaretle uğraşmış Haris Spataris'in anılarında bölgenin mekansal, iktisadi ve sosyal yapısına dair önemli ipuçlarına rastlanıyor. Spataris, mahallenin Bizans surları dışına kurulduğunu, Limonlukların 200 metrelik kıyısı ve buradan Haliç'e giden vapurların iskelesinin olduğunu, bu iskelenin yanında sürekli çamur kaplı bir meydan, bu meydana çıkan kaldırım taşı döşeli üç dört sokağın olduğunu söylüyor. Dükkân-evin olduğu binalarının taştan yapıldığını, binanın dar ve uzun olduğunu, 6, 4.5 ve (yaklaşık) 2 metre genişliğinde üç cephesinin olduğunu söylüyor. Burada yer alan binaların temellerinin vapur iskeleleri gibi kazıklar üzerine atıldığını, dükkânlarının olduğu binanın ise bir direğinin çöktüğünü ama yıkılmadığını, bu yüzden binanın cephesinin çarpık olduğunu ve kepenklerin açılıp kapatılmasında zorlanıldığını anlatıyor. Dükkânda işlerin nasıl yürütüldüğünü anlatan Spataris, babasının işyerine nasıl geldiğini, dükkânın saat kaçta açıldığını, Boğaz köylerinden "kürekli ticari gemiler"le gelen bakkalların toptan alışveriş yaptığını anlatıyor.⁽¹¹⁾

(8) Namık Erkal, "Bugün liman kara olmuştur: İmparatorluk-Cumhuriyet eşiğinde İstanbul rıhtımlarının dönüşümü", *Osmanlı başkentinden küreselleşen İstanbul'a: Mimarlık ve kent 1910-2010*, Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, İstanbul, 2010, s. 43-44; Zeynep Çelik, *19. Yüzyılda Osmanlı Başkenti: Değişen İstanbul*, s. 65; Zihni Bilge, *İstanbul Rıhtımlarının Tarihçesi*, Devlet Denizyolları ve Limanları Matbaası, İstanbul, 1949, s. 12-13.

(9) Osman Nuri Ergin, *Mecelle-i Umûr-ı Belediye*, İBB Kültür İşleri Daire Başkanlığı Yayınları, İstanbul, 1996, s. 630, 1775-1776.

(10) Reşat Ekrem Koçu, *İstanbul Ansiklopedisi*, s. 2027.

(11) Haris Spataris, *Biz İstanbullular Böyleyiz! 1906-1922*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2011, s. 52-54.



Resim 1: 1900 yılında Balıkpazarı ve Yemiş İskelesi (Kaynak: Jean François Pérouse, Constantinople 1900: Journal photographique de T. Wild, Kallimages Eds., Paris, 2010.)

Spataris dışında zahirecilik yapan dedesi sayesinde bölgeyi iyi tanıyan Nikolaos Apostolidis (1996) özellikle meslek uzmanlaşmasına dair bilgiler veriyor:

Dedem Niğdeliydi. Hasır İskelesi'nde zahireciydi. Dükkânı bütün dükkânlar gibi iki katlıydı. Babamla birlikte dükkânın üst katında kalırdı. O zamanlar Yemiş bölgesi, tuzcular, limoncular, balık pazarı, tütün gümrüğü, Hasır İskelesi ve taşçıları içine alan geniş bir alanı kaplıyor, İstanbul bakkallarına gıda maddeleri tedarik eden bütün toptancı tüccarları barındırıyordu.

....

Geleneklere uygun olarak, bölgelere göre bir meslek uzmanlaşması vardı. Niğde'nin iki köyü olan Yurdanos ve Aravan'da sırasıyla sabuncular ve kuruyemişçiler yetişirdi. Niğde'den gelenler zahircilik ve peynircilik, Kayseri'den gelenler pastırmacılık, Sakız'dan limonculuk, Midilli Adası'ndan zeytinyağcılık, Kapadokya'daki Ürgüp'ün Sinasos köyünden gelenler hayvancılık ve tuzlu balık ticaretiyle uğraşırlardı.⁽¹²⁾

19. yüzyıl sonunda Balıkpazarı ve Yemiş İskelesi gelenekselleşmiş profilini sürdürmeye devam ediyordu. 20. yüzyılın ilk yarısında ise gerçekleşen hızlı siyasi, demografik ve ekonomik değişiklikler sonrasında bölgenin profili hızla değişmişti. Bu değişimle beraber 1930'ların sonunda Eminönü Meydanı'nın genişletilmesi, ardından 1950'lerde gerçekleşen büyük imar operasyonu sonrasında Balıkpazarı bölgesi yıkılmıştır. Bu operasyon hem Balıkpazarı semtinin yıkılmasına, hem bölgenin yüzyıllar boyunca mekânsal karakterini aldığı sur dokusunun yok olmasına, hem de Suriçiyle arasından büyük bir yol geçirilen Yemiş İskelesi'nin bağlamından kopmasına yol açmıştır. 1980'lerde gerçekleşen "sahil temizleme" operasyonlarında ise Yemiş İskelesi'nin son kalan kısmı da yıkılmıştır.

Bildirinin konusu itibarıyla 20. yüzyılda yaşanan bu değişimlere kısaca değinilerek, Balıkpazarı ve Yemiş iskelesi semtlerinin 19. Yüzyıl sonundaki gelenekselleşmiş profiline odaklanılacaktır. Bunun için sırasıyla 1896 yılında İstanbul Limanı çevresindeki sokak peyzajı; liman bölgesi içerisinde Balıkpazarı ve Yemiş İskelesi'nin profili ve Balıkpazarı ve Yemiş İskelesi'nin kendi içerisindeki ekonomik topografyası üretilen haritalarla çözümlenmeye çalışılacaktır. Bu çözümleme için kullanılan ana kaynak 1896 yılında yayınlanmış *Annuaire Oriental* yıllığıdır. Bu yıllıklar 1868 – 1950 yılları arasında Osmanlı İmparatorluğu'nun son ve Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk yıllarında özellikle ticari merkezler ve bu merkezlerde gelişen ticari faaliyetler üzerinde yoğunlaşmış bir tür kent rehberleridir. Bu yıllıkların ilk kısmı devlet erkânına, kurumlara ve konsolosluklara, 2-3 ve 4. kısımları İstanbul'a, son kısmı ise diğer şehirlere ayrılmıştır. 2-3 ve 4. kısımlarında yer alan bilgiler isme, meslek grubuna ve sokaklara göre alfabetik olarak listelenmiştir.

(12) Sula Bozis, İstanbul'un Lezzeti: İstanbullu Rumların Mutfak Kültürü, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2000, s. 23

Bu çalışmada yıllığın sokaklara göre listelenen kısmı kullanılmıştır. Burada İstanbul'un ticari merkezinde hangi sokakta hangi binada ve kapı numarasında kimin hangi mesleği yaptığının bilgileri bulunmaktadır. Yapılı çevrenin nitelikleri, kullanım özellikleri, (örneğin okul, hastane, iş hanı, depo, müstakil ev, apartman gibi) detaylı olarak verilmiştir. Bir sokak üzerindeki tüm arazi kullanımlarının kapı numarası ve katlara göre listelenmesi sayesinde işyerleri ve hane halkları ayırt edilebilmektedir. Böylece, bir yıla ait yıllık verilerinde, o yıla ait toplumsal ve iktisadi yaşama ilişkin tüm özellikler “yer”e ait özellikleri ile verilmektedir. Bir başka deyişle, o yıla ait toplumsal ve iktisadi yaşam mekânsal olarak belgelenmiştir.⁽¹³⁾

Bu rehberlerde yer alan bilgiler dijitalleştirilerek excele geçirilmiş, sonrasında mekansal ve iktisadi özellikleri kodlanarak bir veri tabanı oluşturulmuştur. Mekânsal özellikler döneme ait önemli bir kartografik kaynak olan Goad sigorta haritaları yardımıyla kodlanmıştır. Annuaire Oriental'de tarif edilen ve listelenen tüm sokaklar Goad haritasında bulunmuş, bu sokaklar Coğrafi Bilgi Sistemleri (CBS) programı kullanılarak çizilmiş ve kodlanmıştır. CBS programında verilen sokak kodları veri tabanına işlenerek exceldeki tüm sokaklar coğrafi olarak kodlanmıştır. Veri tabanındaki iktisadi özellikler –yani meslek bilgileri- ise iktisadi faaliyet klasifikasyonu yardımıyla kodlanmıştır.

İstanbul'un ticari merkezinin tamamını içeren bu veri tabanından limanın çevresinde –yani Eminönü ve Galata'da- yer alan sokaklar seçilmiş, seçilen bu verilerin mekânsal ve iktisadi özelliklerinin çapraz tablosu (cross tab) oluşturulmuştur (bkz. Tablo 1).

		ecacode																		
		3117	3119	3140	3222	3240	3312	3319	3320	3521	3699	6111	6112	6113	6118	6119	6121	6122	6126	
nutrcode_	821	1	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	1	
	824	0	2	1	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	
	825	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	
	826	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	827	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	
	828	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	
	829	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	830	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	6	1	0	4	1	0	0	
	831	1	1	0	0	0	0	2	0	0	0	5	33	1	4	9	3	0	0	
	832	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	
	833	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	2	1	0	0	1	0	0	
	834	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	3	1	0	0	
	837	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	
	838	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	2	1	0	0	0	0	0	
	839	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	2	0	0	0	0	
	840	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	5	2	0	6	2	0	0	
	841	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	
	842	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7	1	0	1	0	0	0	0	
	849	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	2	2	3	0	1	0	0	0	
	851	0	3	0	3	19	1	0	1	0	1	3	0	1	0	7	6	1	0	
852	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0		
853	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	1	0	0	1	0	0		
854	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0		
855	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0		
856	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0		
858	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	13	0	0	0	0	0		
859	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0		
860	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0		
861	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	0	0	0	0	0		
862	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	3	1	1	1	0	0		
1086	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0		
1087	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1088	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	20	24	4	1	11	2	0	0		
1089	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	9	0	0	1	0	0	0		
1090	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	17	0	1	1	0	2	0	0		
Total		2	13	1	9	30	5	2	1	1	1	77	97	75	13	55	20	1		

Tablo 1: Çapraz tablonun detayı. Satırlarda sokaklar, sütunlarda iktisadi faaliyet kodları yer alıyor.

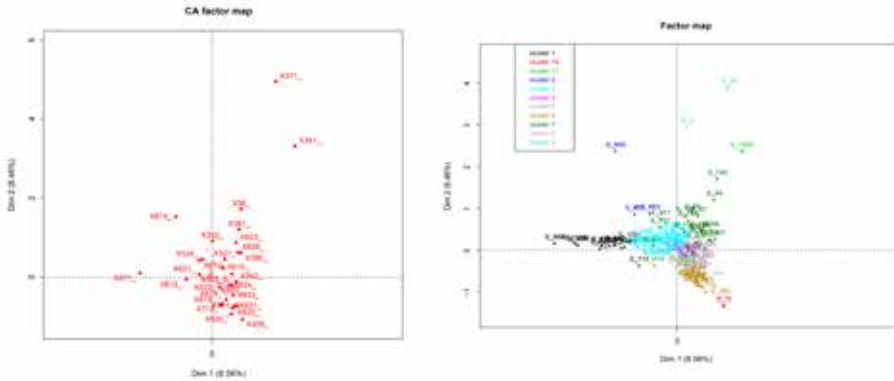
(13) Ayhan Aktar, “Şark Ticaret Yıllıkları’nda ‘sarı sayfalar’: İstanbul’da meslekler ve iktisadi faaliyetler hakkında bazı gözlemler, 1868-1938”, *Toplum ve Bilim*, No. 76, İstanbul, Bahar 1998, s. 105 – 143; Murat Güvenç, *Galata ve Pera’nın Toplumsal Coğrafyasındaki Değişme: 1910 – 1922 Doğu Yıllıkları üzerinde Çözümlemeler*, Yayınlanmamış TÜBİTAK Araştırma Projesi Sonuç Raporu, 2004.

Bu çapraz tablolarda satırlarda sokaklar, sütunlarda ise iktisadi faaliyetler yer almakta; hangi sokakta hangi faaliyetten kaç tane olduğu gösterilmektedir. Bu büyük ve karmaşık çapraz tablolar mütekabileyet (correspondence) ve kümeleme (cluster) analiziyle işlenmiş ve coğrafi olarak temsil edilebilir hale gelmiştir.

Mütekabileyet (correspondence) analizi, karmaşık çapraz tablolarının analiz edilmesine olanak sağlamakta, bu anlamda karmaşık verilerin yorumlanmasında kullanılmaktadır. Bu analiz yöntemi temel olarak çapraz tablolardaki satır ve sütun değişkenleri arasındaki ilişkiyi tanımlayarak, değişkenler arasındaki benzerlik ve karşıtlıkları görünür kılar. Mütekabileyet (correspondence) analizinin kümeleme (cluster) analiziyle birlikte kullanılması ise değişkenler arasındaki anlamlı ilişkilerin, benzerlik ve karşıtlıkların ortaya çıkarılmasına, bununla birlikte benzerliklerin sınıflandırılmasına, karşıtlıkların ise ayrıştırılmasına olanak sağlamaktadır.

Analiz öncelikle İstanbul Limanı çevresinde yer alan sokaklar, sonrasında ise Balık pazarı ve Yemiş İskelesi özelinde yapılmıştır. Liman çevresi için yapılan analiz çıktılarından görselleştiği ilk grafik mütekabileyet analizi sonrasında iktisadi faaliyetlerin birbirleriyle kurdukları benzerlikleri veya zıtlıkları göstermekte, ikinci grafik ise kümeleme analizi sonrasında iktisadi faaliyetler içerisinde sokak profillerinin benzerlik ve zıtlıklarını göstermektedir. (Grafik 1 ve 2) Bu grafikler bir sonraki örnekte daha ayrıntılı anlatılacaktır.

Analiz sonucunda üretilen haritalarda liman çevresinde yer alan sokakların 3 ana grup



Grafik 1 ve 2: Liman çevresindeki sokakların mütekabileyet ve kümeleme analizi sonuçları.

altında şekillendiği görülüyor. İlk grup merkezi iş alanı (MİA) faaliyetlerinin çekirdeği ve bu çekirdeğe eklenen diğer sokak kümelerinin oluşturduğu gruptur (Harita 3). Bu grubun çekirdeğini oluşturan MİA faaliyetleri Karaköy'de Karaköy Meydanı ve Bankalar Caddesi, Eminönü'nde ise Bahçekapı etrafında şekillenmiş sokaklarda temsil edilmektedir. (MİA içerisinde bankacılık, komisyonculuk, sigortacılık ve taşınmazlara ait diğer işler yer almaktadır). MİA faaliyetleriyle beraber bu grubun içerisinde yer alan ikinci sokak grubu ise giyim perakendesi, sağlık hizmetleri (doktor, dişçi, eczane) gibi faaliyetlerin temsil edildiği gruptur. Bu grup Eminönü Meydanı ve çevresi ile Galata'daki MİA çekirdeğinin etrafında yer almaktadır. Üçüncü grup ise gıda perakendeciliği, lokanta ve oteller gibi MİA yardımcı faaliyetlerinin temsil edildiği gruptur. Bu grup diğer iki gruba eklenerek,

çekirdekten etrafa doğru yayılan bir sokak peyzajını şekillendirmektedir. 4. grup ise kamu, eğitim ve eğlence hizmetlerinden oluşmaktadır. Bu grup Bankalar Caddesi ile Galata Kulesi arasında kalan bölgede yer almakta ve Haliç'in karşı yakasında hiç temsil edilmemektedir.

İkinci grupta ise toptancılığın, özellikle gıda, kereste toptancılığının başını çektiği iktisadi faaliyetlerin temsil edildiği sokak grupları yer almaktadır (Harita 4). Bu ana grupta yer alan en önemli faaliyet, çürüyebilir gıda toptancılığı, sur dışında kalan ve Yemiş İskeleyi'nin büyük bir kısmını oluşturan sokaklarda; bu faaliyet grubuna yakın bir faaliyet olan itriyatçılık ise ayrı bir grup olarak Mısır Çarşısı'nda temsil edilmektedir. Keresteciler rıhtımı ve burayı Yemiş İskeleyi'ne bağlayan Yumurtacılar Caddesi'nde kereste toptancılığı ve kundura imalatı, hemen sur içindeki Kutucular sokağında ise kağıt ürünleri imalatı temsil edilmektedir. Bu dört grup da Haliç'in diğer yakasında -yani Galata'da- hiç temsil edilmemektedir.

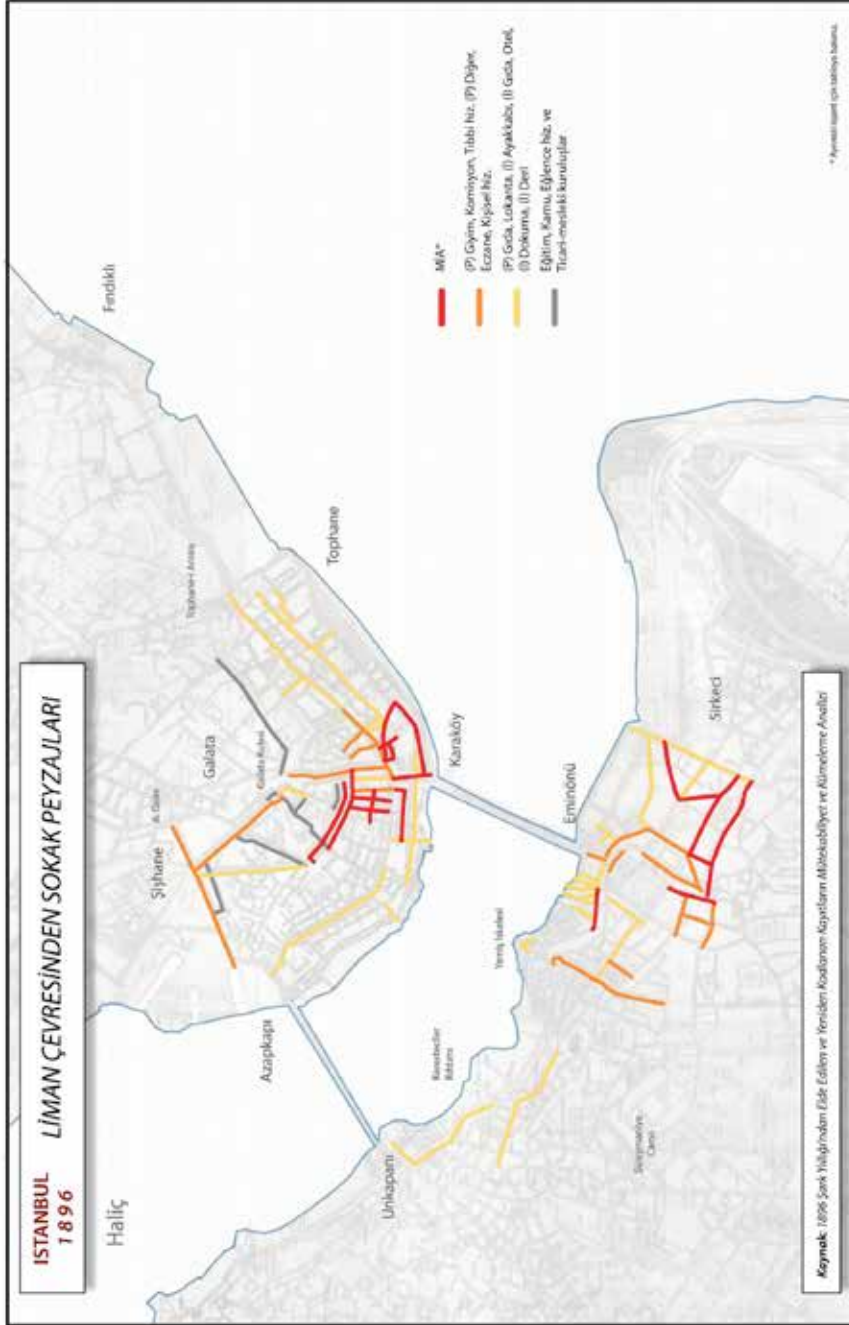
Son büyük grup ise imalatçıların temsiliyet bulduğu sokak gruplarından oluşmaktadır (Harita 5). İmalatçıların temsil edildiği ilk grup Perşembe Pazarı'nın iç kesimlerinde ve Tarihi Yarımada'da "sur içi"nde yer alan sokaklardan oluşmaktadır. Bu sokaklarda bir sonraki gruba göre daha hafif bir sanayi ile ağaç ürünleri perakendeciliği ve kimyevi madde toptancılığı temsil edilmektedir. İkinci imalat grubu ise demir-çelik ve metal sanayiinden oluşmakta ve Haliç tersanesine en yakın bölgede yer alan Kalafat Sokağı'nda temsil edilmektedir.

1896 yılında İstanbul Limanı çevresinde sokak peyzajları üç ana gruba ayrılmaktadır.

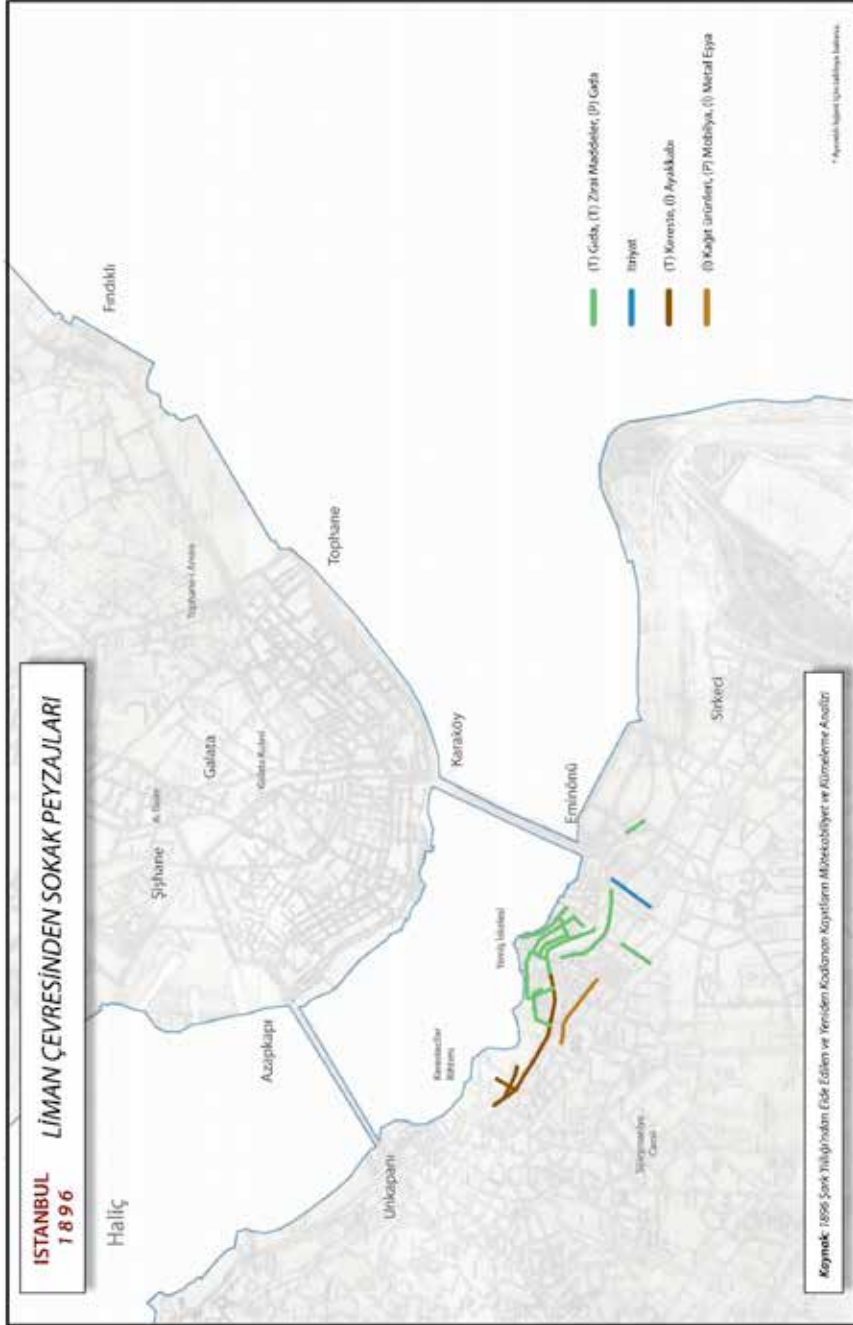
Bu üç ana grubun mekânsal temsiliyetleri özetlenirse: Merkezi iş alanı ve buna eklemelenen diğer faaliyetler Karaköy Meydanı ve Bankalar Caddesi ile Bahçekapı etrafında; toptancılık (gıda ve kereste) faaliyetleri "surdışı" sahil kesiminde yer alan Keresteciler rıhtımı ve Yemiş İskeleyi'nde; imalat ise Perşembe Pazarı ve Kalafatçılar Caddesi ile Eminönü'nün iç sokaklarında temsil edilmektedir. Bu peyzaj içerisinde çalışma alanına dikkat edilirse, Balıkpazarı'nda gıda perakendeciliği ve lokantaların başını çektiği faaliyet grubunun, Yemiş İskeleyi'nde ise çürüyebilir gıda toptancılığının temsil edildiği görülecektir.

İkinci analizde ise Liman bütününden Balıkpazarı ve Yemiş İskeleyi'ne odaklanılmıştır. Liman için yapılan analiz, daha yüksek soyutlama düzeyine sahip 3'lü faaliyet kodlarıyla yapılmışken, bu analiz bölgeyi daha ayrıntılı incelemeye olanak veren 4'lü faaliyet kodlarıyla analiz edilmiştir. (3'lü kodlarda toptancılık gıda toptancılığı, giyim toptancılığı olarak ayrılırken, 4'lü kodlarda gıda toptancılığı zeytinyağı, meyve veya peynir toptancılığı gibi ayrıntı düzeylerine inilebiliyor.) Böylece bu bölgedeki iktisadi faaliyetlerin kendi içerisinde mekânsal dağılımının nasıl olduğu görülebilir hale gelmiştir.

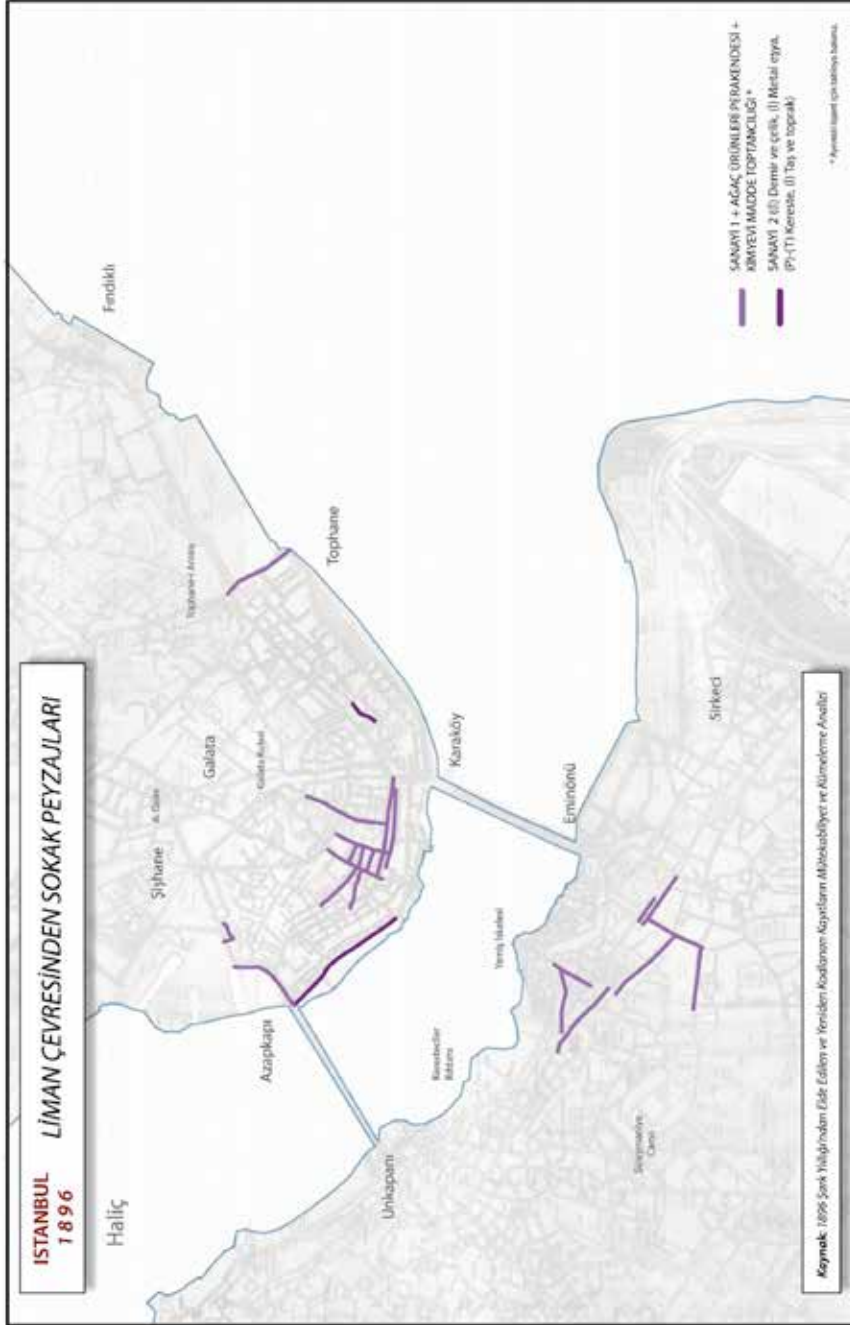
Bölgedeki sokaklar mütekabiliyet (correspondence) analiziyle analiz edildiğinde ortaya çıkan ilk grafikte iktisadi faaliyetlerin yatay ve dikey eksenlerdeki farklılaşmaları görülmektedir. (Grafik 3) Bu farklılaşmada dikkati çeken en ayırt edici faaliyet zeytinyağı toptancılığıdır. Zeytinyağı toptancılığı bölgede yapılan diğer tüm faaliyetlerden büyük ölçüde farklı ve zıt bir yerde durmaktadır. Bu durum, bir sokakta zeytinyağı toptancılığı yapılıyorsa o sokakta büyük ölçüde başka bir faaliyetin yapılmadığına işaret eder. Yatay eksenlerdeki farklılaşmaya bakıldığında ise komisyon, mali kurumlar ve hukuk hizmetleri faaliyetlerinin kereste toptancılığıyla zıt kutuplarda durduğu görülmektedir. Bu durum da bu faaliyetlerin temsil edildiği sokakların birbiriyle oldukça zıt karakterli olduğunu göstermektedir. Basit bir tabirle, bu faaliyetlerin mümkün olduğunca birbiriyle aynı mekânda bir araya gelmemeye çalıştıkları söylenebilir.



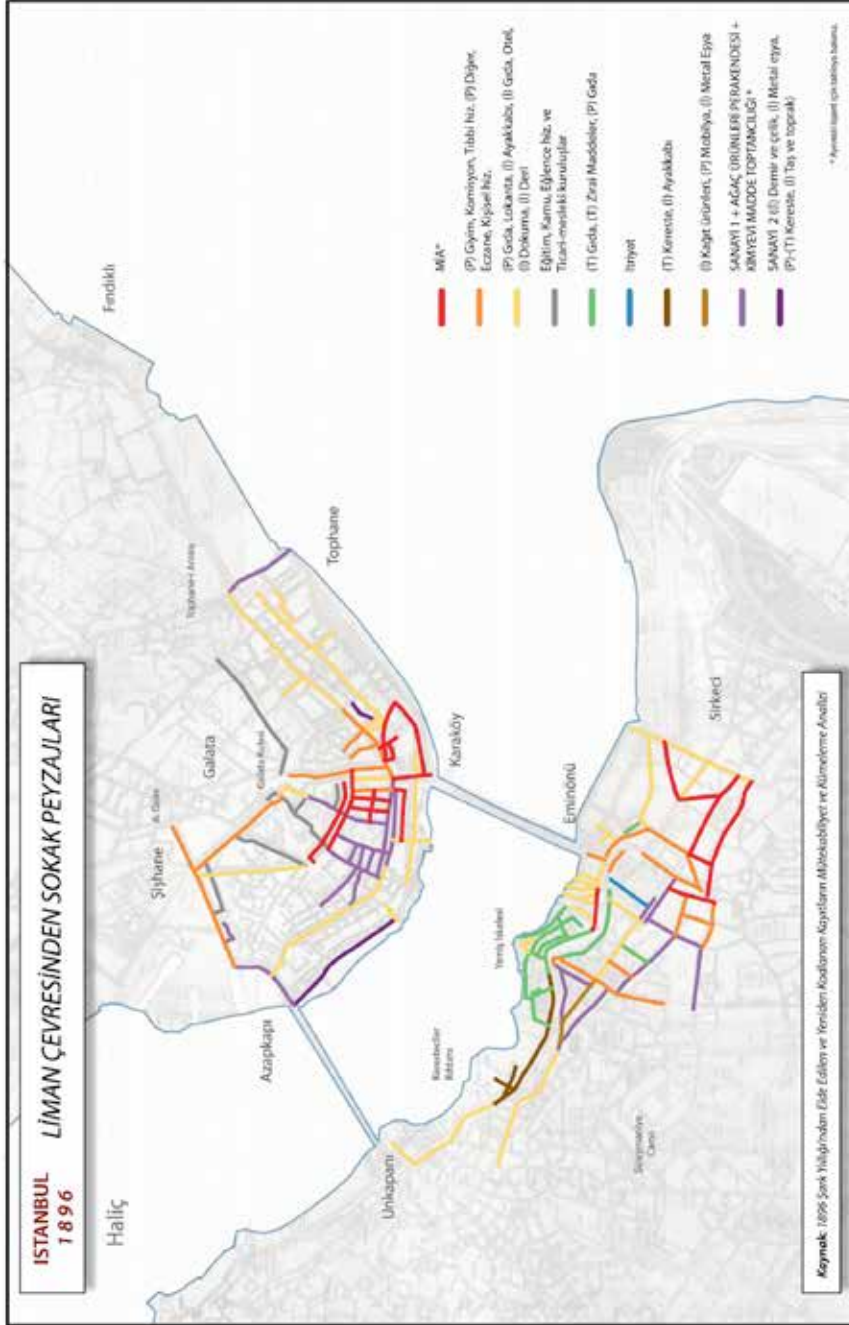
Harita 3: 1896 yılında İstanbul Limanı çevresi - MİA çekirdeği ve ona eklenen sokak grupları.



Harita 4: 1896 yılında İstanbul Limanı çevresi – Toptan gıda ve kereste satışının ağırlıkta olduğu sokak grupları.

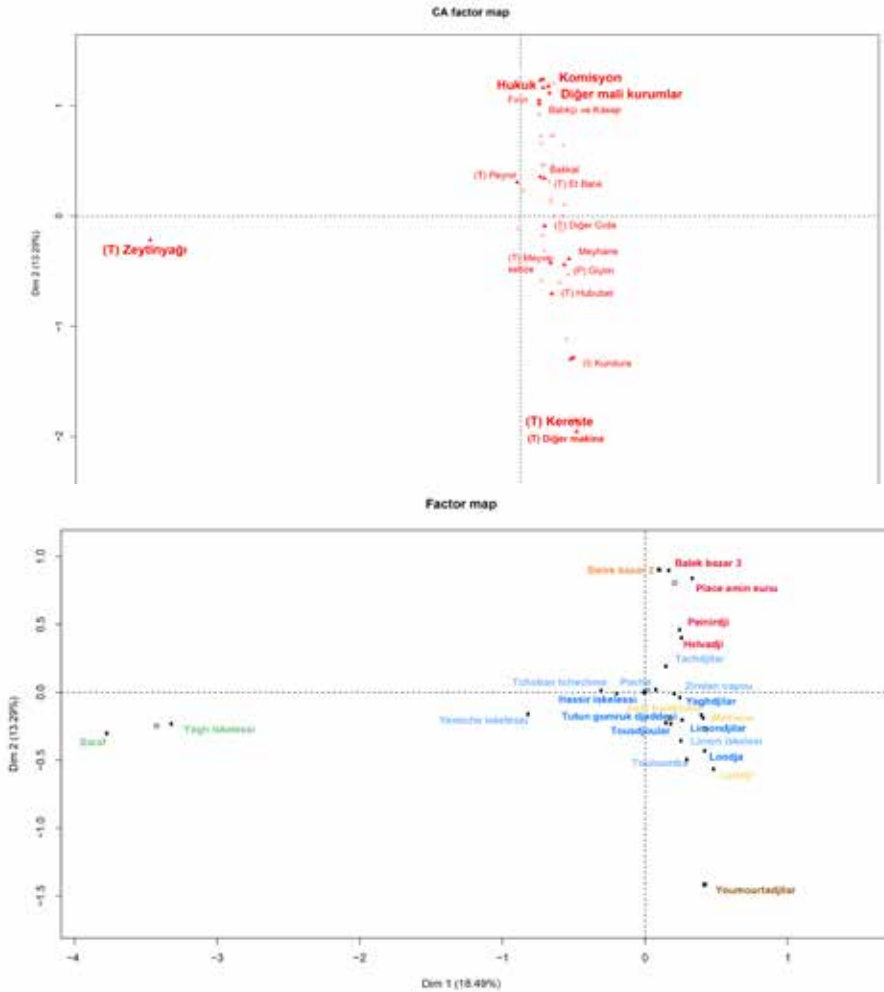


Harita 5: 1896 yılında İstanbul Limanı çevresi – İmalatın ağırlıkta olduğu sokak grupları.



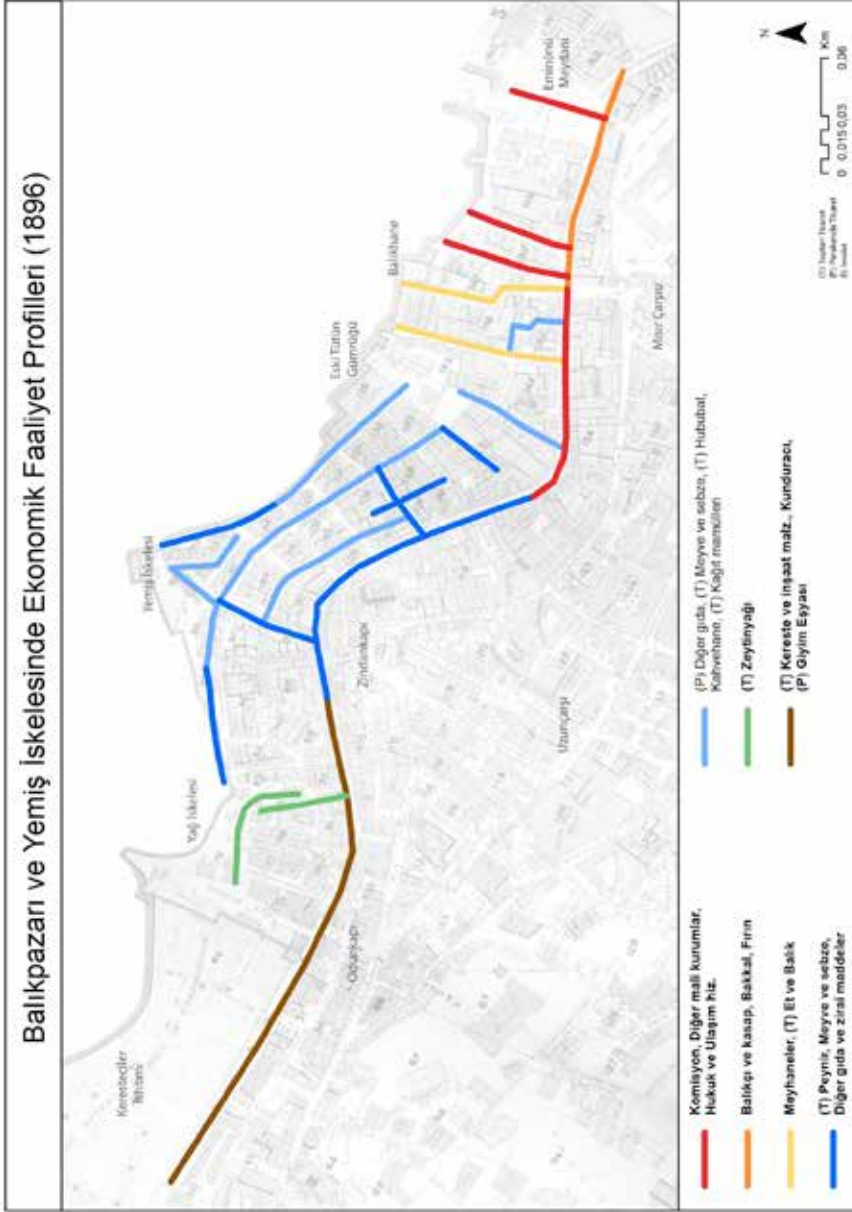
Harita 6: 1896 yılında İstanbul Limanı çevresi

İkinci grafikte ise kümeleme (cluster) analizi sonucunda oluşan sokak grupları yer almaktadır (Grafik 4). Bu grafikte iktisadi faaliyetlere göre sokakların nasıl konumlandıklarını, birbirinden nasıl ayrıldıkları veya birbirine benzedikleri görülmektedir. Bu analiz sonucunda 7 farklı sokak profili ortaya çıkmıştır.



Grafik 3 ve 4: Balıkpazarı ve Yemiş İşkelesi sokaklarındaki faaliyetlerin mütekabiliyet ve kümeleme analizi sonuçları.

Haritalanan analiz sonuçları 1896 yılında Balıkpazarı ve Yemiş İskelesi bölgesinin kademeli olarak değişen sokak peyzajını göstermektedir (Harita 7). Eminönü Meydanı'ndan Keresteciler Rıhtımı'na giderken, sokaklarda temsil edilen iktisadi profilleri MİA'ya yakın faaliyetlerden kereste toptancılığına doğru kademeli olarak değişmektedir. Grafik 3 ve 4'te yatay eksen de görülen farklılaşmanın yukarı kutubundaki MİA'ya yakın faaliyetler (yani komisyonculuk, mali kurumlar, hukuk ve ulaşım hizmetleri) çalışma alanının en doğusunda önemli bir kamusal alan olan Eminönü'nde temsil ediliyorken,



Harita 7: Balıkpazarı ve Yemiş İskelesi'nde Ekonomik Faaliyet Profilleri

diğer kutuptaki kereste toptancılığı ve kundura imalatı ise alanın en batısında Keresteciler Rıhtımı'na giden Yumurtacılar Caddesi'nde temsil edilmektedir. Yani grafikte yatay ekseninde görülen farklılaşma, mekansal olarak doğu-batı ekseninde görülmektedir. Yatay eksenin üst kısmında MİA'ya yakın faaliyetlere eklenilen balıkçı, bakkal ve fırınlar ise Eminönü Meydanı'na çıkan Balıkpazarı Caddesinde temsil edilmektedir. Tablonun merkezinde yer alan faaliyetler ise bölgeye karakterini veren ve sokakların büyük bir kısmında temsil edilen iktisadi faaliyetlerdir: Balıkpazarı Caddesi'ni dik kesen Lüleci ve Balıkthane Sokakları'nda meythane ve toptan et ve balık satışı, daha batıda Eski Tütün Gümrüğü'nden Yemiş İskelesi'nin iç sokaklarında ise çürüyebilir gıda toptancılığı (peynir, meyve, hububat ve diğer gıda maddeleri) temsil edilmektedir. Dikey eksenindeki farklılaşmanın sol kutbunda yer alan zeytinyağı toptancılığı ise Yağ İskelesi civarındaki sokaklarda temsil edilmektedir.

Bölgenin ekonomik profilleri dışında bu yapı içerisinde ticaret yapanların etnik profilleri de analiz edilmiştir. Ham verilere göre bölgede ticaret yapanların %73'ü Rumlardan oluşmaktadır. Analiz sonucunda Rumların bölgedeki yoğunluğuna rağmen iktisadi faaliyetlerde çıkan zıt kutuplar etnik profillerde çıkmamıştır. Yani bir önceki grafiklerde (Grafik 3-4) olduğu gibi bir farklılaşma (yani kerestecilerin temsil edildiği sokaklarda komisyoncular olmadığı gibi Rumların ticaret yaptığı yerde Ermeniler veya Müslümanlar olmaz gibi bir durum) görülmemektedir. Ethem Eldem, Tarihi Yarımada içerisinde yer alan etnik ve dini grupların belli mahalle ve semtlerde yoğunlaşma eğiliminde olduğunu ve bunun tek istinasının ticari işlevin yerine getirilmesi için farklı etnik grupların kaynaşması gereken bölgeler olduğunu, bu durumun örneklerinden birinin “son derece çeşitlilik arz eden bir etnik yapı sergileyen” Eminönü ve Unkapanı arasında kalan bölge olduğunu belirtiyor.⁽¹⁴⁾ Bu bölgenin de benzer bir duruma sahip olduğu söylenebilir. Balıkpazarı ve Yemiş İskelesi semtlerinde Rumlar baskın bir demografik yapı oluştursalar da bölgede farklı etnik grupların bir arada ticaret yapmakta olduğu söylenebilir. Yine de analiz sonuçlarında büyük bir etnik profil farklılaşması görülmemekle beraber Eminönü Meydanı ve çevresinin diğer kısımlara göre daha kozmopolit bir yapı eğiliminde olduğunu söylenebilir.

Günümüzde kentsel ve toplumsal hafızamızdan silinmiş Balıkpazarı ve Yemiş İskelesi semtleri İstanbul Limanı'nın iktisadi coğrafyasında özelleşmiş bir fonksiyona sahipti. Bu bildiride çürüyebilir gıda toptancılığı ve buna bağlı diğer faaliyetlerin özelleştiği bu semtlerin değişim sürecinin hemen öncesindeki gelenekselleşmiş sokak peyzajı çözümlenmeye çalışılmıştır. Üretilen haritalar, limanın farklı kısımlarında farklı faaliyetler üzerine özelleşmiş sokakların, çevresiyle ve şehirle kurdukları mekânsal ve iktisadi ilişkileri üzerine düşünmeye ve Bizans döneminden beri varlığını sürdürmüş bölgenin yıkımla sonuçlanan değişim sürecini anlamaya olanak vermektedir.

(14) Ethem Eldem, “İstanbul: İmparatorluk Payitahtından Periferileşmiş Bir Başkente”, *Doğu İle Batı Arasında Osmanlı Kenti: Halep, İzmir Ve İstanbul*, İstanbul, 2012, s. 184-185.

OSMANLI'DAN CUMHURİYET'E MERSİN LİMANINDA PAMUK TİCARETİ

UĞUZ, Sacit*

Giriş

Sanayi İnkılabı ile birlikte buhar gücünün deniz taşımacılığında kullanılmaya başlanması, şüphesiz küresel ticaretin gelişiminin en önemli dönüm noktalarından biridir. Bu gelişme, devletlerin kendi politikalarını belirlemedeki en belirgin unsur olan ticarî çıkarların önemini bir kat daha artırmış, sanayileşmenin getirdiği emperyalist fikirler, özellikle XIX. yüzyıl ile birlikte ticarete ve dolayısıyla da siyasete yön veren en önemli etken olmuştur. Osmanlı Devleti için ise XIX. yüzyıl, her alanda köklü değişimlerin yaşandığı bir dönemdir. Bu süreçte yaşanan ekonomik gelişmeler, değişimin en önemli ayaklarından birini oluşturmuştur. Yüzyılın başlarında geleneksel yapısını muhafaza eden Osmanlı ekonomisi, Sanayi İnkılabının şekillendirdiği Avrupa ekonomisi karşısında hayli geride kalmış ve kapitalizmin çarkına girmekten kurtulamamıştır⁽¹⁾. Bu kapsamda Avrupalılar, XIX. yüzyıl başlarından itibaren, ticarî potansiyelini keşfettikleri doğu Akdeniz havzasında yer alan Osmanlı liman şehirlerini istila etmeye başlamışlardır.

Yeni enerji kaynaklarının tespiti ve bunların elde edilmesi amacıyla üretilen politikalar ile gemicilik ve deniz taşımacılığındaki gelişmeler, XIX. yüzyılda birçok yeni limanın dünya ticaret ağına entegre olmasını sağladı. Ayrıca bu dönemde üretim ve bölgesel ticarî kontrol merkezleri değişti ve yeni ticaret merkezleri ortaya çıktı. Bu gelişmelere verilebilecek en güzel örneklerden biri, XIX. yüzyılda Çukurova'nın bir iktisadî kontrol merkezi olarak ön plana çıkması ve Adana şehrinin müstakil bir idarî birim hâline gelmesidir⁽²⁾. Çukurova'nın XIX. yüzyılda geçirdiği bu değişim sürecinde Mersin önemli bir liman olarak ortaya çıkmıştır. Bu süreçte Mersin şehri de bu limanın doğurduğu, Çukurova gibi oldukça verimli bir hinterlandı arkasına alarak devamlı büyüyen bir şehir hüviyetini kazanmıştır.

XIX. yüzyılın en önemli ticarî emtiasından biri şüphesiz tekstil sektörünün ham maddesi olan pamuktur. Tekstil endüstrisi alanında başı çeken İngiltere'nin ihtiyacı olan pamuğu temin etmek amacıyla ürettiği politikalar, Çukurova'nın bu dönemde yaşadığı değişimin ana sebeplerindendir. Zira yaşanan iç savaş nedeniyle ihtiyacı olan pamuğu Amerika'dan temin edemeyen İngilizler, yüzyılın ikinci yarısında gözünü Ortadoğu'ya dikmiş ve bu coğrafyada pamuk üretimini teşvik etmiştir. Ortadoğu'nun en önemli ovalarından olan Çukurova da İngilizlerin bu süreçte gözdesi olmuş ve pamuk, bu dönemden sonra Çukurova'nın en önemli tarım ürünü hâline gelmiştir. Üretilen pamuğun Mersin Limanı'ndan yurt dışına pazarlanma serüveni ise bu çalışmanın temel konusunu teşkil etmektedir.

*Yrd. Doç. Dr., Mustafa Kemal Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, 4
sacituguz@gmail.com

(1) Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları Ankara 1997, s. 6; Ahmet Tabakoğlu, *Türk İktisat Tarihi*, Dergâh Yayınları, İstanbul 1994 s. 131.

(2) İlber Ortaylı, *Tanzimat Devrinde Osmanlı Mahallî İdareleri (1840-1880)*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2002, s. 28.

Mersin Limanı'nın Tarihî Arka Planı, Kuruluşu ve Gelişimi

Mersin Limanı ve Mersin Şehri'nin tarihi çok eskilere gitmez. Tarihte Çukurova'nın, antik dönemdeki ismiyle Kilikya'nın, önemli iki kenti Adana ve Tarsus'tur. Tarsus ticaret yollarının kavşağında olması ve sahip olduğu doğal limanı nedeniyle oldukça önemli bir şehirdir. Antik dönemde Tarsus'un güneyinde yer alan ve bir lagün olan Rhegma Gölü'ne gemiler kanallar vasıtasıyla girmekte ve Tarsus şehir merkezine kadar ulaşabilmekteydi. Bu nedenle Tarsus Akdeniz'in Anadolu'ya açılan kapısı niteliğinde olup bölgenin en önemli liman kentiydi. Ancak zamanla nehrin getirdiği alüvyonlar nedeniyle Rhegma Gölünü'nün sığlaşması sonucu Tarsus, liman kenti olma özelliğini yitirmeye başlamıştır. Bizans hâkimiyetinin son devrelerinde ve Anadolu'nun Türkler tarafından fethine rastlayan dönemlerde göl, tamamen alüvyonlarla dolarak bataklık hâlini almıştır⁽³⁾. Bu nedenle giderek önemini yitiren Tarsus Limanı, XIX. yüzyılın başlarında ticarî hareketliliği olmayan, sadece kaçak ticaretin yapıldığı ıssız bir liman hâline gelmiştir. Tarsus'un batısında yer alan Kazanlı ve Mersin İskeleleri ise iki yeni iskele olarak bu dönemde ön plana çıkmıştır. Mersin İskelesi ve çevresinde İbrahim Paşa işgalinin sona ermesi ile bölge bir cazibe merkezi hâline gelmeye başlamış, yeni iş yerleri inşa edilmiş, eski dükkânlar onarılmış ve iskele çevresine yeni yatırımlar yapılmıştır⁽⁴⁾. İbrahim Paşa döneminde (1832-1841) ağırlıklı olarak kullanılan Kazanlı İskelesi, işgalin sona ermesinden sonra, coğrafi şartlarının uygun olamaması nedeniyle çok fazla kullanılmamış ve ticaret tamamen Mersin İskelesine kaymıştır.

Çukurova'da, İbrahim Paşa döneminde tarım alanında yapılan yatırımlar ile başlayan tarımsal kalkınma, XIX. yüzyılın ikinci yarısında hız kazanmıştır. Bu alandaki üretime paralel olarak gerçekleştirilen tarımsal sanayi yatırımları, bölgenin ticaret hacmini artırmış ve bu durum, Mersin Limanı'nı bölgenin dışa açılan en önemli kapısı hâline getirmiştir. Bütün bu gelişmeler Mersin'in diğer şehirlerle irtibatını sağlayan bağlantı yollarında da iyileşmeleri beraberinde getirmiştir. Tarsus-Mersin şosesinin yapımı için 1852 yılında irade-i seniyye çıkmış⁽⁵⁾, bir yıldan uzunca bir sürede tamamlanan çalışmalar neticesinde yol, araba ulaşımına uygun hâle getirilmiştir⁽⁶⁾. Bu tarihten sonra ulaşım da daha çok atlı arabaların kullanıldığı görülmektedir⁽⁷⁾. Mersin-Tarsus-Adana demiryolunun inşaatına ise 1883 yılında başlanmış ve 1886 yılında tamamlanmıştır⁽⁸⁾. Ulaşım alt yapısının tamamlanarak karayolu ve demiryolu yatırımlarının yapılması ile Mersin Limanı XIX. yüzyılın sonlarında, Çukurova'nın da içerisinde bulunduğu Adana Vilayetinin dışarıya açılan tek limanı hâline gelmiş, hatta kısmen Kayseri, Niğde ve Konya Vilayetlerini de kendi hinterlandına dâhil etmiştir.

(3) Sacit Uğuz, *I. Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'in İlk Yıllarına Tarsus (1876-1926)*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum 2011, s. 20.

(4) İbrahim Oğuz, "Tarsus İskelesi'nin Önemi Kaybetmesi ve Mersin Limanı'nın Şehrinin Çıkması", *Mersin Sempozyumu (19-22 Kasım 2008) Bildirileri*, (Ed.: Y. Özdemir), Mersin Üniversitesi Yayınları, Mersin 2008, s. 2212-2213.

(5) BOA (Başbakanlık Osmanlı Arşivi). A.AMD. 39/28.

(6) BOA. A.MKT.NZD 96/71; BOA. HR. MKT. 81/20.

(7) Uğuz, *I. Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'in İlk Yıllarına Tarsus*, s. 342.

(8) Uğuz, *I. Meşrutiyet'ten Cumhuriyet'in İlk Yıllarına Tarsus*, s. 343-35.

Mersin Limanı'nda ilk iskelenin ne zaman yapıldığı ve ticarî faaliyetlerin ne zaman başladığı hakkında kesin veriler bulunmamaktadır. Ancak "Mersin İskelesi" ifadesinin geçtiği ilk belgeler 1832 tarihli olup mevcut iskelenin kuvvetlendirilmesi yönünde alınacak olan tedbirlerle alakalıdır⁽⁹⁾. Yüzyılın ortalarına doğru sürekli artan ticareti ile giderek alternatifsiz bir hâle gelmeye başlayan Mersin Limanı'na 1852 yılında yeni bir iskele yapılmasına karar verilmiştir⁽¹⁰⁾. Yüzyılın ikinci yarısından sonra, Çukurova'nın tarımsal üretim açısından önem kazanması ile Mersin Limanı yavaş yavaş dünya ticaretine açık, uluslararası vapur şirketlerinin uğradığı Akdeniz limanları arasına girdi. Tabi bu gelişmelere paralel olarak, limanın fizikî şartlarının da iyileştirilmesi zorunluluk hâlini aldı. Bu nedenle yetersiz olan iskelelerin sayısının artırılması ve yük bindirme ve boşaltma işlemlerini kolaylaştırma amacını taşıyan çok sayıda düzenleme yapılmıştır. Bu bağlamda 1856 yılında Mersin Limanı'na beş yeni iskele yapılması yönünde çalışmalar başlatılmıştır⁽¹¹⁾. 1872 yılında dört adet iskelenin bulunduğu görülen Mersin Limanı'nda⁽¹²⁾ 1874 yılında Messageries Maritimes şirketi tarafından ilk özel iskele inşa edilmiştir⁽¹³⁾. 1883 yılında Mersin'in önemli tüccarlarından olan Konstantin Mavromati tarafından da bir iskele yaptırıldığı bazı kaynaklarda zikredilmektedir⁽¹⁴⁾. Cumhuriyet'in ilk yıllarında Mersin Limanı'nda genellikle yolcu taşımacılığında kullanılan Gümrük İskelesi, en fazla ihracatın yapıldığı Taş İskele ve Messageries Maritimes şirketi tarafından yaptırılmış olan iskele hizmet vermektedir⁽¹⁵⁾. 1926 yılında dönemin Ticaret Vekili Ali Cenani Bey'in tespitlerine göre Mersin'de bunlara ek olarak bir de 1923 yılında yaptırılan Belediye İskelesi bulunmaktaydı⁽¹⁶⁾. Mevcut iskelelere 1928 yılında betonarme olarak inşa edilen ve Alman İskelesi olarak da bilinen Demiryolları İskelesi de eklenmiştir⁽¹⁷⁾.

XIX. Yüzyılda Dünyada Ve Türkiye'de Pamuk Ticaretinin Seyri

İnsanoğlunun giyim-kuşam kültürünün en önemli unsurlarından biri olan ve çok eskilerden beri kullanılagelen pamuğun dünya ticaretinde ön plana çıkması ve piyasalarda etken olması, Sanayi İnkılabının bir sonucudur. Sanayi İnkılabının itici gücü olan tekstil sektörünün, uluslararası ticaretteki payı XIX. yüzyılın ortalarına değin yüzde ellinin altına düşmemiştir. Bu süreçte tekstil sanayii de hızla gelişmiş ve tamamen buhar gücü ile çalışan

(9) BOA. C.DH. 83/4136; Oğuz, "Tarsus İskelesi'nin Önemi Kaybetmesi ve...", s. 2213.

(10) BOA. A.AMD. 39/28; BOA. İ.MVL. 262/9894; BOA. İ.DH. 262/16148; BOA. İ.DH. 258/15948; BOA. İ.MVL. 242/8720.

(11) BOA. A.MKT.NZD. 194/49; BOA. A.MKT.NZD. 208/17; BOA. A.AMD. 84/29; BOA. İ.MVL. 386/16864.

(12) AVS (Adana Vilayet Salnamesi), 1289, s. 70.

(13) BOA. İ.MMS. 49/2098.

(14) H. Şinasi Develi, *Akdeniz'de İnci Kent Mersin*, Gözde Ofset, Mersin 1998, s. 180.

(15) İbrahim Bozkurt, "II. Dünya Savaşı Yıllarında Mersin Limanı", *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu III (7-8 Nisan 2011) Bildirileri*, (Ed.: F. Demir), Mersin Deniz Ticaret Odası Yayınları, Mersin 2011, s. 312.

(16) Kemal Arı, Cumhuriyet'in İlk Yıllarında Mersin'in Deniz Ticareti Yönünden Ön Plana Çıkmasını Sağlayan Çevresel Etkenler ve Ali Cenani Bey'in Notları, *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu III (7-8 Nisan 2011) Bildirileri*, (Ed.: F. Demir), Mersin Deniz Ticaret Odası Yayınları, Mersin 2011, s. 299.

(17) Bozkurt, "II. Dünya Savaşı Yıllarında Mersin Limanı", s.312.

makineler sayesinde üretim aşırı düzeyde artmıştır. Bu da ham pamuk tüketiminde hızlı bir yükselişe neden olurken, pamuklu ürünlerin fiyatlarını da oldukça düşürmüştür⁽¹⁸⁾.

Sanayi İnkılabının başat ülkesi olan İngiltere, hâliyle tekstil sanayiinin de öncüsü konumundaydı. Özellikle XIX. yüzyılın başlarından itibaren tekstil sanayiinde yaşanan gelişmelere paralel olarak ülkeye yoğun bir pamuk arzı gerekliydi. Ancak iklim özellikleri nedeniyle bu ihtiyacı kendi ülkesi içinden temin etmesi mümkün olmadığından dışarıya yönelmek zorundaydı. 1793 yılında Eli Whitney adındaki Amerikalının pamuğu tohumlarından ayırıştırıcı çırçır makinesini icat etmesi ve köle iş gücünün birleşmesi ile ABD'nin güney eyaletlerinde yoğunlaşan pamuk üretimi, İngiltere'nin bu ihtiyacını karşılamasını sağladı⁽¹⁹⁾. O dönemde dünya pamuk üretimi 10 milyon balya olup en büyük üretici konumunda olan Amerika, bunun 5 milyon balyasını karşılamaktaydı. En büyük pamuk tüketicisi ise yıllık 4 milyon balya ile İngiltere idi ve yıllık ihracat gelirinin %30'unu pamuk ürünleri ihracı oluşturmaktaydı⁽²⁰⁾. Avrupa tekstil sanayiinin ihtiyacı olan arzun ABD'den karşılanması ile sürekli gelişen tekstil sektörü, bu süreçte uluslararası ticareti de hâkimiyeti altına almaya başladı.

İngiltere'nin ABD ile olan ticareti 1861 yılında patlak veren Amerikan iç savaşı nedeniyle sekteye uğradı. Ham madde ihtiyacının büyük bir bölümünü ABD'den karşılayan İngiltere tekstil sanayii de pamuk ihtiyacını karşılamak amacıyla yeni arayışlara girdi. Bu süreç İngiltere'nin 1838 yılında Osmanlı Devleti ile imzaladığı ticaret antlaşması ile teminat altına aldığı Ortadoğu'daki ticarî çıkarlarını ön plana almasına sebep oldu. Şüphesiz Amerikan iç savaşının patlak vermesi İngiltere'nin bu politikasının en büyük nedenlerinden biridir. Amerikan iç savaşı sırasında ABD'nin güneyindeki tarım alanlarından İngiltere'ye pamuk ihracatının önce azalması daha sonra da tamamen durması, İngiltere'yi pamuk tedariki konusunda yeni arayışlara itti. İkliminin müsait olması ve pamuk tarımına uygun alanlarının bulunması Osmanlı topraklarını İngiltere için pamuk üretimi açısından önemli kılıyordu. Bu nedenle İngiltere, Osmanlı hükümetinden pamuk tarımının özendirilmesi ve kalitesinin artırılması için önlemler alınmasını talep etti ve şirketlerini de Türkiye'ye gönderdi⁽²¹⁾. Aslında üç sebepten dolayı İngiltere pamuk tedariki için Osmanlı topraklarına yönelmiştir. Bunlardan ilki; her ne kadar XIX. yüzyılda önemini yitirmiş olsa da Osmanlı Devleti'nin pamuk tarımı konusunda tarihsel bir deneyimi vardı. XVII. ve XVIII. yüzyıllarda özellikle Doğu Avrupa'da önemli bir pazar payına sahipti. İkincisi; Osmanlı topraklarının iklimi pamuk tarımına oldukça elverişli idi. Üçüncü de; Osmanlı ülkesindeki hatırı sayılır iş gücü potansiyeli İngiltere'nin ihtiyacı olan pamuğu sağlamaya yeterliydi⁽²²⁾. Bütün bu gelişmeler, XIX. yüzyıla kadar Osmanlı'da önemli bir ihraç maddesi olan, ancak daha sonra Mısır ve Amerikan pamuğu ile rekabet edemediği için geri planda kalan pamuk üretimi ve ticaretinin tekrar yükselişe

(18) Fatih Damlıbağ, "Batı Anadolu'da İhracat İçin Pamuk Üretimi", *Sosyal Siyaset Konferansları*, sayı 60, 2011/1, s. 435, 436.

(19) Damlıbağ, , "Batı Anadolu'da İhracat İçin Pamuk Üretimi", s. 436.

(20) Tevfik Güran, *19. Yüzyıl Osmanlı Tarımı*, Eren Yayıncılık, İstanbul 1998, s. 51.

(21) Charles Issawi, *The Economic History of Turkey*, The University of Chicago Press, Chicago and London 1980, s. 236.

(22) Damlıbağ, "Batı Anadolu'da İhracat İçin Pamuk Üretimi", s. 437.

geçmesi için yeni bir fırsat doğduğu anlamına gelmekteydi.

İngiltere’de Manchester merkezli kurulan pamuk ticareti şirketleri, Osmanlı pamuğunun üretimini arttırmak ve İngiltere’ye ihracatını sağlamak amacıyla Manchester Pamuk Tedarik Birliği (Manchester Cotton Supply Association) adıyla bir komite oluşturdular. Bu komite, öncelikle İzmir ve İskenderun daha sonra da Adana ve çevresinde yani Çukurova’da pamuk üretimini artırımını sağlamaya ve üretilen pamuğun da İngiltere’ye ihracatını temin etmeye çalışmaktaydı. Bu bağlamda komite; pamuk için gümrük vergisi muafiyeti, pamuk üreticisi için öşür muafiyeti, boş arazilerin pamuk üretimi için tahsis, her alanda pamuk üretiminin teşviki ve pamuk üreticisine her türlü kolaylığın sağlanması gibi birtakım beklentilerini Osmanlı hükümetine bildirdi. Hükümet de 27 Ocak 1862 tarihli bir irade ile öşür muafiyeti, gümrük vergisi muafiyeti, pamuğun nakliyesi için bozuk yolların tamiri, yurt dışından getirilecek makinelerin gümrük vergisinden muaf tutulması, Amerika ve Mısır’dan iyi cins tohum getirilmesi ve halka dağıtılması, pamuk ekimi konusunda halkın bilinçlendirilmesi, iyi pamuk yetiştiricilerinin mükâfatlandırılması gibi hususlarda tedbirler alarak pamuk üretiminin artırılması yönünde gayret gösterdi⁽²³⁾.

Alınan bütün bu tedbirler ve teşvik çabalarının neticesi olarak ülkedeki pamuk üretiminde hatırı sayılır bir artış oldu. Ancak bu iyimser tablo çok uzun sürmemiştir. 1871 yılı ihracat rakamları ülkedeki pamuk üretiminin azaldığını göstermektedir. Yerel yöneticilerin pamuk üretimi ile ilgili gerekli hassasiyeti göstermemeleri ve tohum dağıtımı, sulama tedbirlerinin alınması gibi yapılması gerekenleri ihmal etmelerinin yanı sıra, çiftçilerin pamuk ekimi konusunda gereği kadar bilgilendirilememesi ve bu husustaki birtakım yanlış uygulamaları, bu azalmanın başlıca nedenleridir⁽²⁴⁾. Bu arada Amerikan iç savaşının bitmesinden sonra Avrupa’nın, özellikle de İngiltere’nin Osmanlı pamuğuna olan ihtiyacı da azalmaya başlamıştı. Bu durum pamuk fiyatlarında ciddi bir düşüşe neden oldu. Pamuk üretiminin geliştirilmesi ve ihracatının artırılması amacıyla hükümet tarafından Tanzimat Fermanı’ndan beri uygulanmakta olan bazı teşvik ve uygulamalar da bu süreçte akim kaldı ve üretimdeki gelişme süreci 1870’lerin sonlarına doğru durdu⁽²⁵⁾. Ancak her ne kadar üretimdeki gelişme dursa da bu süreçte Avrupa piyasasında kendine bir yer edinmeyi başaran Türk pamuğu, ilerleyen süreçte az çok talep görmeye devam etmiş ve Türk limanlarının en önemli ihracat kalemlerinden biri olma özelliğini Cumhuriyet yıllarında da sürdürmüştür.

XIX. Yüzyılda Çukurova’da Pamuk Üretiminin Gelişimi Hakkında Kısa Birkaç Not

Mersin Limanı Anadolu’nun en verimli ovalarından biri olan Çukurova’nın dışarıya açılan kapısıdır. Dolayısıyla Mersin Limanı’ndan yapılan ticaretin eğilimini Çukurova’da yetiştirilen tarım ürünleri ile bölgedeki tarımsal sanayi kuruluşlarının ürünleri belirle-

(23) Issawi, *The Economic History of Turkey*, s. 239; Damalıbağ, “Batı Anadolu’da İhracat İçin Pamuk Üretimi”, s. 240, 241.

(24) Issawi, *The Economic History of Turkey*, s. 241.

(25) Meltem Toksöz, *Nomads, Migrants and Cotton in the Eastern Mediterranean, The Making of the Adana-Mersin Region (1850-1908)*, Brill, London 2010, p. 56, 57; Damalıbağ, “Batı Anadolu’da İhracat İçin Pamuk Üretimi”, s. 437.

mekteydi. Çukurova’da XIX. yüzyılda ekonomik değeri en yüksek tarım ürünü pamuktur. Başta tekstil olmakla birlikte yağ sanayiinin de ham maddesi olan pamuk, hem iç hem de dış piyasada önemli bir pazara sahipti. Aslında Çukurova’da çok eskilerden beri pamuk tarımının yapıldığı bilinmektedir. Ancak XIX. yüzyılın ortalarına kadar yapılan üretim genellikle iç piyasaya yönelik olup bölgesel bazda ihtiyaçları karşılamaya yetmekteydi. Üretilen pamuk ilkel yöntemlerle temizlenmekte ve ip hâline getirilerek el tezgâhlarında dokunmak suretiyle kumaş elde edilmekteydi⁽²⁶⁾. 1830’lardan sonra yaşanan birtakım gelişmeler Çukurova’yı pamuk açısından önemli bir merkez hâline getirmiştir. Bunlar; Mısırlı İbrahim Paşa’nın yaklaşık on yıllık işgali döneminde Çukurova tarımını geliştirmek amacıyla yaptığı faaliyetler, 1858 yılında kabul edilen Arazi Kanunnamesi ile Çukurova’da arazilerin kişilerin mülkiyetine kaydedilmesi, 1861 yılında başlayan iç savaş nedeniyle Amerika’dan pamuk tedarik edemeyen İngiltere’nin girişimleriyle Çukurova’da pamuk üretimini geliştirmek amacıyla yapılan çalışmalar ve 1867’de yapılan idarî düzenlemelerle Adana’nın vilayet hâline gelmesidir⁽²⁷⁾.

İbrahim Paşa’nın tarımın geliştirilmesi adına yaptığı faaliyetlerin bir neticesi olarak 1850’li yıllarda Çukurova’da üretilen pamuk miktarı 50.000 balyaya kadar ulaşmıştır. Ancak Çukurova’da pamuğun altın çağı olarak nitelendirilebilecek dönem 1860’lardan sonra başlamıştır. Bu dönemde İngiltere’nin ülkesindeki pamuk talebini karşılayabilmek için yöneldiği Osmanlı topraklarında pamuk üretimini geliştirmek amacıyla başlattığı çalışmaların en önemli ayaklarından biri de Çukurova olmuştur. Bu bağlamda İngilizlerin önerileri üzerine 1862 yılında Osmanlı Hükümeti tarafından alınan tedbirler⁽²⁸⁾ neticesinde Çukurova’da pamuk üretimi yukarı doğru bir ivme kazanmış ve XX. yüzyıla kadar eşî görülmemiş seviyelere ulaşmıştır⁽²⁹⁾. Örneğin; 1864 yılında 283.000 dönümlük bir arazide pamuk üretimi yapılmakta iken bir yıl sonra teşvikler nedeniyle bu miktarın 700.000 dönüme çıktığı görülmektedir⁽³⁰⁾. Ancak bu durum böyle devam etmemiş, iç savaşının bitmesi ve İngiltere’nin pamuk tedariki için tekrar Amerika’ya yönelmesi nedeniyle pamuk talebinde ciddi bir azalma olmuştur. Bu gelişmeler piyasalara da yansımış ve pamuk fiyatlarında ciddi düşüşler yaşanmıştır. Bütün bunlara bağlı olarak Osmanlı Hükümeti de pamuk üretimi ve ticaretinin teşviki konusunda sonraki yirmi beş yıl çok fazla bir tedbir almaması, pamuğun ekonomik değerini giderek kaybetmesine neden

(26) Bülent Varlık, Çukurova’ya Emperyalizmin Girişi, Tüm İktisatçılar Birliği Yay., No: 18, Ankara 1977, s. 50.

(27) Özlem Yaktı, “Amerikan İç Savaşı ve Adana: Pamuk Tarımının Adana’nın Modernleşme Sürecine Etkisi”, *Ankara Üniversitesi Türk İnkılap Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, sayı 54, Bahar 2013, s. 275-277.

(28) Bu tedbirler şu şekilde sıralanabilir: Boş miri arazilerin pamuk üreticisine karşılıksız olarak verilmesi, pamuk üreticisine beş yıllık vergi muafiyeti sağlanması, karşılıksız kaliteli pamuk tohumu tedariki, pamuk ihracatından alına vergilerin azaltılması, pamuk üretiminde ve temizlenmesinde kullanılan araç gereçlerin ithalinden gümrük vergisi alınmaması. Varlık, Çukurova’ya Emperyalizmin Girişi, s. 51; Yaktı, “Amerikan İç Savaşı ve Adana”, s. 278.

(29) Donalt Quataert, *Anadolu’da Osmanlı Reformu Ve Tarım 1876-1908*, (Çev: Nilay Özok Gündoğan, Azat Zana Gündoğan), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2008, s. 229.

(30) *House of Commons Parliamentary Papers (HCPP), Circular to Her Majesty’s Consuls in the Ottoman Dominions Regarding Cotton Cultivation*, London 1865, s. 20.

olmuştur⁽³¹⁾. Ancak bu süreçte her ne kadar İngiltere gibi tekstil sanayiinde başat olan ülkelerin Anadolu pamuğuna olan talebi düşse de sanayisini geliştirmeye başlayan diğer ülkelerin pamuğa olan talebi nedeniyle Çukurova'da pamuk üretimi önemini korumuş ve bölgenin en önemli ticarî ürünlerinden biri olma özelliğini devam ettirmiştir.

Mersin Limanı'nda Pamuk Ticareti

Çukurova'nın pamuk üretiminde önemli bir yere sahip olması şüphesiz üretilen pamuğun kolaylıkla uluslararası piyasalara ulaştırma imkânlarına da sahip olmasıyla alakalıdır. Mersin Limanı bu işlevi üstlenen Çukurova'nın dışarıya açılan kapısı konumunda olmuştur. Zaten tarihi süreçte bakıldığında Mersin Limanı'nın ortaya çıkması ve gelişimi ile Çukurova'da modern tarımın ortaya çıkması ve gelişimi paralellik arz etmektedir. Çukurova ve yakın sahillerinde bulunan Yumurtalık, Karataş ve Silifke iskeleleri de bölge ürünlerinin pazarlandığı diğer limanlar olmakla birlikte, Mersin Limanı'nın yanında oldukça düşük ticaret hacmine sahiptirler⁽³²⁾. Bu iskeleler daha çok yerli gemilerin uğrak yeri olup iç piyasaya yönelik çalışırken, uluslararası ticaret gemileri genellikle Mersin Limanı'na uğramaktaydılar. Bu nedenle bölgede uluslararası ticaretin nabızı Mersin Limanı'nda atmaktaydı.

Mersin Limanı'nın ticareti ile ilgili istatistikî veriler daha çok 1870 yılından sonraya aittir. Bu husustaki en önemli kaynak ise İngiltere'nin bölgede bulunan konsoloslarının yazdığı ticaret raporlarıdır. Bu raporlarda yer alan Adana vilayetine ait istatistikî verilerde, vilayet genelinden ihraç edilen ve Mersin Limanı vasıtasıyla ithal edilen mallar, miktarları ve fiyat olarak kıymetleri ile hangi ülkelere gönderildikleri ve hangi ülkelere ithal edildikleri yer almaktadır. Burada veriler genellikle Mersin Limanı'nda tutulan kayıtlardan elde edilerek raporlaştırılmıştır. Dolayısıyla bu veriler Mersin Limanı'ndan yapılan ticareti hem nitelik hem de nicelik olarak yansıtmaları bakımından önemlidir. Pamuk ise Mersin Limanı'nın ticaret hacmini belirleyici olan en önemli üründür. Dolayısıyla ticaret kalemleri içinde en başta yer alan pamuğun, özellikle 1870 yılından sonraki seyrini de bu raporlardan takip etmek mümkündür.

Mevcut kayıtlarda ihraç edilen pamuğun miktarının balya, okka, kilogram ya da ton olarak kayıtlara geçirildiği görülmektedir. Balya hariç diğer ağırlık birimlerini birbirine dönüştürmek mümkün olabilmektedir. Ancak balyaların ağırlığında farklılıklar görülebileceğinden burada kesin bir miktar belirtmek mümkün olmamaktadır. Ayrıca 1874 yılından itibaren ihraç edilen ürünlerin pound cinsinden değerleri de verilmiştir. Bu da pamuğun piyasasının belirlenmesi açısından önemli bir veri olarak değerlendirilmiştir.

Pamuk ihracatının miktarını ile ilgili 1870 ile 1873 yılları arasına ait kayıtlar sadece balya olarak verilmiştir. Aşağıdaki tabloda bu yıllara ait ihracat miktarları yer almaktadır.

(31) Quataert, *Anadolu'da Osmanlı Reformu Ve Tarım 1876-1908*, s. 230.

(32) HCPP, *Foreign Office 1888 Annual Series*, No: 403, *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey, Report of the Year 1887 on the Trade of the Vilayet of Adana (Aleppo)*, London 1889, s. 2.

Tablo 1: 1870-1873 Yılları arasında Mersin Limanından yapılan pamuk ihracatı (balya)

Yıllar	Ülkeler				Toplam İhracat
	Fransa	Avusturya	İngiltere	Türk Limanları	
1870	-	-	-	-	20.170
1871	10.937	6.240	4.862	16.190	38.270
1872 ¹	25.500	20.360	12.340	-	58.200

1870 yılına bakıldığında Mersin Limanı'ndan yapılan pamuk ihracatı 20.170 balya olduğu görülmektedir. Limandan yapılan toplam ihracatın 25.620 balya olduğu düşünülürse, pamuk ihracatının toplam ihracat içindeki yeri ortaya çıkmaktadır. Bu tarihteki en önemli sorunlardan biri, devletin dış politikada yaşadığı sıkıntılar ve savaş söylentilerinin piyasada oluşturduğu tedirginlik nedeniyle pamuk fiyatlarında yaşanan dalgalanmalardır. Bu nedenle üretilen pamuğun büyük çoğunluğu satılamama riski altındadır⁽³³⁾.

1871 yılında Mersin'den ihraç edilen 38.270 balya pamuğun 22.080 balyası yurt dışına gönderilmiş, geriye kalan 16.190 balyası ise satılması için gemilerle İzmir ve İstanbul limanlarına sevk edilmiştir. İhraç edilen pamukların 20.000 balyası İngiliz ve Amerikan malı makinelerinin kullanıldığı çırçır fabrikalarında temizlenerek balyalanmıştır. Bu tarihte Adana'da bir, Tarsus'ta iki ve Mersin'de de bir adet olmak üzere toplam dört adet pamuk temizleyen çırçır fabrikası bulunmaktadır⁽³⁴⁾. Yapılan balyalar Mersin Limanında hidrolik pres makineleriyle iyice sıkıştırıldıktan sonra gemilere yüklenmekteydi⁽³⁵⁾.

İhracat miktarının sadece balya olarak istatistiklere kaydedildiği bu üç yılda Mersin Limanı'ndan yapılan pamuk ihracatındaki artış göze çarpmaktadır. 1870 yılında balya olarak 20 binler seviyesinde olan ihracat, bir yıl sonra 40 binlere üçüncü yılda da 60 binlere yaklaşmıştır. Bu dönemde sadece üç ülkeye gönderilen Çukurova pamuğunun en büyük alıcısının Fransa olduğu görülmektedir. İngiltere ise Fransa ve Avusturya'dan sonra üçüncü sıradaki pamuk alıcısı konumundadır. Bu durum İngiltere'nin Amerika'da iç savaşın sona ermesinden sonra pamuk tedariki için Çukurova'yı çok fazla tercih etmediği anlamına gelmektedir.

Mersin'den yapılan pamuk ihracatının 1874-1882 yılları arasındaki döneme ait veriler biraz daha ayrıntılıdır. Bu verilerde balya, okka ve pound cinsinden değerler birlikte verilmiştir. Aşağıdaki tabloda bu tarihler arasında hangi ülkeye ne kadar pamuk ihraç edildiği, okka ve kilogram cinsinden olan değerler tona çevrilerek verilmiştir.

(33) HCPP, *Commercial Reports Received at the Foreign Office from Her Majesty's Consuls*, London 1871, s. 1089, 1090.

(34) HCPP, *Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce...*, London 1872, s. 284.

(35) HCPP, *Circular to Her Majesty's Consuls in the Ottoman Dominions...*, s. 19.

Tablo 2: 1874-1882 Yılları arasında Mersin Limanından yapılan pamuk ihracatı (ton)

Yıllar	Ülkeler							Toplam
	İngiltere ve Bağlıları	Fransa	Avusturya	İtalya	İspanya	Yunanistan	Türk Limanları	
1874 ²	-	185	87	49	-	-	-	321
1875 ³	-	1.346	321	-	-	-	1.897	3.564
1876 ⁴	-	1.523	1.841	-	545	-	1.546	5.455
1878 ⁵	?	?	?	?	?	?	?	5.914
1879 ⁶	50	1.220	630	70	-	10	1.150	3.130
1880 ⁷	45	850	540	125	-	-	1.340	2.900
1881 ⁸	40	1.133	408	310	-	75	1.025	2.991
1882 ⁹	25	2.300	650	400	-	40	1.400	4.815

Tabloda da görüldüğü üzere on yıllık döneme ait kayıtlarda 1873 ve 1877 yıllarının verileri bulunmamakta 1878 yılına ait ise sadece toplam ihracat miktarı yer almaktadır. Burada göze çarpan en önemli şey, Fransa'nın o dönemde de Mersin Limanı'ndan en fazla pamuk alan ülke olmasıdır. Önemli bir miktar pamuk ise pazarlanmak üzere diğer Türk limanlarına gönderilmiştir. Özellikle ihracata gidecek pamuğun bir kısmı deniz yoluyla İzmir Limanı'na sevk edilmekte, orada daha iyi kalite pamuk ile karıştırılarak Fransa ve İtalya'ya gönderilmekteydi. Bu dönemde de İngiltere'nin Çukurova pamuğuna ilgi göstermediği anlaşılmaktadır. 1879 yılına kadar Mersin'den hiç pamuk almayan İngiltere ve ona bağlı olan devletlerin 1879'dan itibaren yıllık 50 tonu geçmeyen çok az miktarda alım yaptıkları dikkati çekmektedir. Bunun en büyük sebebi olarak Çukurova pamuğunun kalitesinin düşük olması gösterilmektedir⁽³⁶⁾.

Mersin Limanı'ndan ihraç edilen pamuğun aynı yıllara ait pound cinsinden değerleri aşağıdaki tabloda verilmiştir.

Tablo 3: 1874-1882 Yılları arasında Mersin Limanı'ndan yapılan pamuk ihracatının miktarı (pound) ⁽³⁷⁾

Yıllar	Ülkeler						
	İngiltere ve Bağlıları	Fransa	Avusturya	İtalya	Yunanistan	Türk Limanları	Toplam
1874	-	12.800	7.660	3.240	-	-	23.700
1878	?	?	?	?	?	?	94.870
1879	2.500	61.000	33.500	3.500	500	57.500	158.500
1880	2.140	38.750	25.300	5.625	-	50.300	122.115
1881	2.000	56.650	20.400	15.500	3.750	51.250	149.500
1882	1.100	102.000	29.250	18.000	1.600	55.000	206.905

(36) HCPP, *Reports from Her Majesty's Consuls...*, Part VI, London 1875, s. 1704.

(37) Tablo 2'de kullanılan kaynaklar geçerlidir.

Tablodan aynı 1874 ile 1882 yılları arasında elde bulunan altı yıllık verilere bakıldığında toplam ihracat miktarında genel olarak bir yükselme olduğu göze çarpmaktadır. Pamuk ihracatı 3.564 ile 5.914 ton arasında değişmiştir. Buradan yola çıkarak pamuk fiyatlarının 1870’li yıllardan 1880’li yıllara giden süreçte dalgalı bir seyirle sürekli bir yükseliş hâlinde olduğunu söylemek mümkündür.

1883 yılından sonraki üç yıl için Mersin Limanı’ndan yapılan ticaret ile ilgili herhangi bir kayda ulaşılamamıştır. 1886-1897 yılları arası kayıtlarda ise pamuk ihracatının miktar ve pound cinsinden değerleri yer almaktadır. Bu veriler tablo hâlinde aşağıda sunulmuştur.

Tablo 4: 1886-1897 Yılları arasında Mersin Limanı’ndan yapılan pamuk ihracatı

Yıllar	İhracat Miktarı	
	Ton	Pound
1886 ¹⁰	4.250	170.000
1887 ¹¹	2.956	141.800
1888 ¹²	2.060	84.900
1889 ¹³	1.577	63.000
1890 ¹⁴	3.000	108.000
1891 ¹⁵	6.200	203.000
1892 ¹⁶	8.500	340.000
1893 ¹⁷	5.215	166.000
1894 ¹⁸	5.950	179.250
1895 ¹⁹	-	293.328
1896 ²⁰	4.005	120.160
1897 ²¹	3.623	104.649

Tablodaki veriler incelendiğinde 1890’lı yıllardan sonra pamuk ihracatındaki artış dikkati çekmektedir. Her ne kadar ihracat miktarındaki dalgalanmalar devam etse de iki üç kat artış sağlanmış olması önceki yıllarda yaşanan durgunluğun bir nebze olsa da atlatıldığını göstermektedir. Ancak 1896 ve 1897 yıllarında pamuk ihracatında yine aşağıya doğru bir yönelimin söz konusu olduğu da görülmektedir. Fiyat bazında ise genel olarak miktara bağlı bir artış söz konusu olmakla birlikte, Avrupa pazarındaki dalgalanmalar nedeniyle Çukurova pamuğunun birim değerindeki oynamalar göze çarpmaktadır. Özellikle 1893 yılında yapılan 5.215 tonluk ihracatın 166.000 poundluk bir değerle ihraç edilmiş olması, pamuğun birim fiyatındaki düşüşün bir göstergesidir. Bu yıldaki düşüşün nedeni ise Çukurova pamuğunun Avrupa’daki en önemli pazarlarından olan Marsilya ve Trieste piyasasındaki büyük stok miktarlarıdır⁽³⁸⁾.

Mersin Limanı’ndan yapılan ihracat ile ilgili bundan sonraki yıllara ait verilerde ise sadece pound cinsinden hangi ülkeye ne kadar ihracat yapıldığı yer almaktadır.

(38) HCPP, Foreign Office 1894 Annual Series, Diplomatic and Consular Reports..., s. 10.

Aşağıdaki tablo, bu veriler ışığında oluşturulmuştur.

Tablodan da anlaşıldığına göre Mersin Limanı'ndan yapılan pamuk ihracatında 1900'lü yılların başında önemli miktarda bir artış olduğu görülmektedir. Bunun en önemli nedeni uluslararası piyasalarda pamuk fiyatlarının ortalama %25 seviyelerinde bir artış göstermesidir. Bu durum pamuk ekimini tetiklemiş ve yıllık üretim ikiye üçe katlanmıştır. Ayrıca bu dönemde Almanlar da pamuk pazarına dâhil olmuşlar ve Çukurova'dan pamuk tedarikine başlamışlardır. Bu meyanda 1904 yılında Mersin Limanı'ndan Almanya'ya 6.768 pound değerinde pamuk ihraç edilmiştir. Bütün bunlara ek olarak aynı dönemlerde uluslararası piyasalarda baş gösteren pamuk krizi Çukurova pamuğunu tekrar ön plana çıkarmış ve fiyatların artması ile de pamuk ekimi yeniden canlanmıştır⁽³⁹⁾.

Tablo 5: 1898-1904 Yılları arası Mersin Limanı'ndan yapılan pamuk ticareti (pound)

Yıllar	Ülkeler									Toplam (pound)
	İngiltere	Fransa	Avusturya-Macaristan	Rusya	Yunanistan	İtalya	İspanya	Türkiye Limanları	Diğer	
1898 ²²	1.340	1.575	11.550	525	-	1.200	-	58.325	-	74.515
1899 ²³	2.200	17.280	70.514	2.926	1.480	2.730	-	60.000	-	157.130
1900 ²⁴	-	27.165	90.660	806	216	106.950	-	78.400	255	304.452
1901 ²⁵	3.700	-	-	-	-	-	-	-	-	468.000
1902 ²⁶	12.889	8.421	67.424	6.660	16.683	14.941	10.840	73.150	796	211.804
1903 ²⁷	11.200	9.014	198.500	14.875	62.130	197.500	108.200	397.907	170	999.496
1904 ²⁸	10.800	28.074	29.922	1.587	9.809	97.588	9.940	69.474	6.808	264.002

Bütün bunların bir neticesi olarak ihracatta görülen artış 1903 yılında rekor seviyelere ulaşmış ve yıllık bir milyon pound sınırına dayanmıştır. Avusturya-Macaristan, İtalya ve İspanya'nın yaptıkları yüklü miktardaki alımlar bu artışın en temel nedenidir. Ayrıca yine bu tarihte diğer Türk limanlarına da önemli miktarda pamuk transferi gerçekleştirilmiştir. Dünyanın en büyük pamuk alıcısı olan İngiltere'nin ise Çukurova pamuğuna olan ilgisizliği bu dönemde de devam etmiştir. Her ne kadar aldıkları pamuğun değeri 1902'den sonra on bin pound seviyesinin üstüne çıkmış olsa da bu rakam, diğer ülkelerin aldığı pamuğun değeri yanında oldukça düşük bir miktardır. İngilizler bu dönemde Çukurova pamuğunu çok fazla tercih etmeseler de Mersin Limanı üzerinden İngiltere'ye yapılan ihracat, diğer kalemlerde büyük bir artış göstermiştir⁽⁴⁰⁾.

(39) Yaktı, "Amerikan İç Savaşı ve Adana...", s. 284.

(40) HCPP, *Annual Series, Diplomatic and Consular Reports...*, s. 14.

Mevcut veriler ışığında 1870’li yıllardan itibaren Mersin Limanı’ndan pamuk ihraç edilen ülkelere bakıldığında ise Avusturya-Macaristan başı çekmektedir. İkinci sırada İtalya ve daha sonra da Fransa en fazla pamuk ihraç edilen ülkeler olmuştur.

Mersin Limanı’ndan yapılan pamuk ticaretinin limanın genel ticaret hacmi içerisindeki yerine de göz atmakta fayda vardır. Mersin Limanı 1850’li yıllardan sonra yavaş yavaş uluslararası vapur şirketlerinin uğradığı Doğu Akdeniz limanları arasına dâhil olmuştur. Buraya düzenli sefer başlatan ilk buharlı gemi şirketi Fransız Messageries Maritimes’tir. 1851 yılında başlayan ve her yirmi günde bir yapılan bu seferler, ilerleyen süreçte daha düzenli bir hâle gelmiş, Avusturyalı Lloyd, Rus Navigation, İngiliz Belle’s Asia Minor, 1880’lerden itibaren ise Mısırlı Khedival ve İtalyan Rubattino şirketlerinin de seferlere başlamasıyla Mersin Limanı’nın ticaret hacmi oldukça artmıştır⁽⁴¹⁾. Bu durum şüphesiz Mersin Limanı’ndan yapılan ihracat ve ithalatta meydana gelen artışı ile açıklanabilir. Pamuk ihracatı Mersin Limanı’ndan yapılan ihracat içerisindeki en önemli kalemlerden biri olmuştur. Hatta çoğu zaman ihracat kalemleri içinde en başta yer almıştır. Pamuk ihracatındaki artma ve azalmalar çoğunlukla limanın ticaret hacmi ile genellikle paralellik arz etmektedir. Örneğin; 1880 yılında limandan 562.395 pound değerinde ihracat gerçekleştirilmiştir. Aynı yıl pamuk ihracatı ise 122.115 pound değerinde olmuştur⁽⁴²⁾. 1881 yılında ihracat 692.277 pounda yükselmiş, pamuk ihracatı ise 149.550 pound olarak gerçekleşmiştir⁽⁴³⁾. Bir sonraki yıl ise 851.9215 pound değerinde gerçekleşen ihracat içerisinde pamuk ihracatı 206.905 olarak gerçekleşmiştir⁽⁴⁴⁾. Görüldüğü gibi ticaret hacmindeki artışa paralel olarak pamuk ihracatında da bir artış söz konusudur. Ancak zaman zaman pamuk ihracatındaki dalgalanmalar Mersin Limanı’nın genel ticaret hacmini önemli ölçüde etkilemiştir. Örneğin; 1903 yılında 1.802.394 pound olarak gerçekleşen toplam ihracatın 999.496 poundluk kısmı, yani yarıdan fazlası pamuk ihracatıdır. Bir yıl sonra toplam ihracat 1.378.207 pounda düşmüştür. Bu düşüşün en büyük nedeni ise pamuk ihracatındaki azalmadır. Bu tarihte pamuk ihracatı bir önceki yıla göre $\frac{3}{4}$ oranında azalarak 264.002 pound olarak gerçekleşmiştir⁽⁴⁵⁾.

Bu süreçte Mersin Limanı’ndan ham pamuğun yanında pamuk ipliği ihracatı da gerçekleştirilmiştir. Özellikle XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Çukurova’da tarımsal sanayi alanında önemli gelişmeler meydana gelmiştir. 1880’li yılların sonunda açılan fabrikalarda, bölgede üretilen pamuğun belli bir kısmı iplik hâline getirilerek uluslararası piyasalara sürülmeye başlanmıştır. Pamuk ipliği ihracatı ile ilgili ilk kayıtlar 1889 yılına aittir. Bu tarihte Tarsus’ta üretilen 12.500 pound değerinde pamuk ipliği Mersin Limanı’ndan diğer Türk limanlarına sevk edilmiştir⁽⁴⁶⁾. 1903 yılında rekor kıran ham

(41) Sacit Uğuz, “Mersin Limanında Ticaret (1870-1912), *Mustafa Kemal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Cilt 13, sayı 33, s. 344-347.

(42) HCPP, *Reports from Her Majesty’s Consuls...*, 1881, s. 1267.

(43) HCPP, *Reports from Her Majesty’s Consuls...*, 1882, s. 1137.

(44) HCPP, *Reports from Her Majesty’s Consuls...*, 1883, s. 625.

(45) HCPP, *Annual Series, Diplomatic and Consular Reports...*, s. 6, 12, 13.

(46) HCPP, *Foreign Office 1890 Annual Series, Diplomatic and Consular Reports, Trade of Aleppo*, s. 8.

Tablo 6: Mersin'den yapılan pamuk ihracatı ve toplam ihracata oranı ile ilgili bazı yıllara ait veriler⁽⁴⁷⁾

Yıllar	İhraç Edilen Pamuk (Ton)	İhraç Edilen Pamuğun Değeri (Pound)	Toplam İhracat (Pound)	Pamuk İhracatının Toplam İhracata Parasal Oranı
1875	3.564	225.000	446.312	%50.41
1879	3.130	158.500	734.817	%21.56
1880	2.900	122.115	562.395	%21.71
1882	4.815	206.905	851.915	%24.28
1887	2.956	141.800	404.712	%35.03
1890	3.000	108.000	654.950	%16.48
1892	8.500	340.000	856.050	%39.71
1894	5.975	179.250	609.605	%29.40
1897	3.623	104.649	478.842	%21.85
1900	-	304.452	821.243	%37.08
1902	-	211.804	734.600	%28.83
1903	-	999.496	1.802.394	%55.45
1904	-	264.002	1.378.207	%19.15

pamuk ihracatına rağmen bu tarihte iplik ihracatının oldukça düştüğü görülmektedir. Bu durum bir yıl sonra da devam etmiştir. Uluslararası piyasalarda pamuğun fiyatının oldukça iyi olması nedeniyle, pamuğun ham olarak ihraç edilmiş olması, bu durumu açıklayan en önemli neden olarak gösterilebilir. Aşağıdaki tabloda yıllara göre Mersin Limanı'ndan yapılan pamuk ipliği ihracatı yer almaktadır.

Tablo 7: Mersin Limanı'ndan yapılan pamuk ipliği ihracatının miktar ve değerleri

Yıllar	Ton	Pound
1889	-	12.500
1890	210	15.300
1891	350	25.500
1892	440	35.500
1893	331	22.400
1894	366	20.130
1897	400	20.326
1898	225	12.400
1899	-	24.000

(47) Bu veriler İngiltere konsolosluk raporlarından derlenmiştir. İlgili tarihler ile ilgili daha önce kullanılmış olan atıflar bu tabloda kullanılan veriler için de geçerlidir.

1900	-	39.037
1902	-	27.000
1903	-	1.880
1904	-	1.960

Mersin Limanı'ndan yapılan ithalat kalemlerine bakıldığında ham maddesi pamuğa dayalı ürünlerin önemli bir yer tuttuğu görülür. Bu ürünlerin başında “Manchester goods⁽⁴⁸⁾” olarak kayıtlara yansıyan ve İngiltere'nin Manchester şehrinden gelen ev tekstil ürünleri, yine Manchester kaynaklı pamuklu mamul ürünler⁽⁴⁹⁾, İskoçya'nın Dundee şehrinden gelen pamuklu çuval bezleri ve yine çoğunluğu İngiltere menşeli olan pamuklu hazır giyim ürünleri gelmekteydi. Ayrıca Çukurova bölgesinde bez fabrikalarının tesis edilmesinden sonra Mersin Limanı'ndan pamuk ipliği ithalatının yapıldığı da görülmektedir. İthal edilen pamuklu ürünler ile ihraç edilen ham pamuğun fiyat bakımından kaba bir karşılaştırması yapıldığında, ham olarak satılan pamuktan sağlanan ekonomik girdinin büyük oranda mamul olarak ithal edilen pamuklu ürünlerle geri çıktığı anlaşılmaktadır. Örneğin; 1888 yılında çeşitli ülkelere 2.060 ton ağırlığında ve 84.900 pound değerinde ham pamuk ihraç edilmiştir. Aynı yıl ise sadece İngiltere'den 900 ton ağırlığında ve 60.000 pound değerinde pamuklu ev tekstili ürünü ithal edilmiştir⁽⁵⁰⁾. Yine 1899 yılında Mersin'den yapılan toplam ihracat içerisinde en büyük kalem olarak 157.130 pound değerinde ham pamuk ihracatı yapılmıştır. Aynı yıl 86.300 pound değerinde pamuklu eşya, 4.770 pound değerinde pamuk ipliği ve 4.930 pound değerinde de pamuklu ve ipekli hazır giyim ürünü ithal edilerek sadece bu üç kalemden toplamda 96.045 poundluk bir ithalat rakamına ulaşılmıştır⁽⁵¹⁾. Benzer örnekleri çoğaltmak mümkündür.

Pamuklu ürünler limanın genel ithalat hacmi içerisinde de önemli bir yer tutmakta ve çoğu zaman en büyük kalemi oluşturmaktaydı. Toplam ithalatın seyri ile pamuklu ürün ithalatı arasında ise ihracatta olduğu gibi bir paralellik söz konusu değildir. Örneğin; 1890 yılında Mersin Limanı'ndan toplamda 534.600 pound tutarında bir ithalat gerçekleştirilmiştir. Bu ithalatın 68.000 poundu pamuklu üzerinedir⁽⁵²⁾. 1891 yılında ise toplam ithalat 856.050 pounda çıkmasına rağmen pamuklu ithalatı 35.000 pounda gerilemiştir⁽⁵³⁾. Çünkü pamuklu ithalatının miktarını belirleyen en önemli etken ticaretin genel seyrinden ziyade bölge halkının tarımsal verimliliğe ve ürünlerinin satış piyasasına dayalı olan alım gücü ile ilgiliydi. Genellikle İngiltere'nin Manchester şehrinden

(48) Çarşaf ve havlu gibi keten veya pamuklu ev tekstili ürünleri. Kaynak: <http://dictionary.reverso.net/english-definition/manchester>.

(49) Kayıtlarda “*manufactured goods*” olarak geçen bu eşyaların çoğunluğunu kırsal kesimde tarımla uğraşan halkın tercih ettiği kalın, kaba pamuklu mamul ürünler oluşturmaktaydı. *HCPP, Reports from Her Majesty's Consuls...*, 1873, s. 581.

(50) *HCPP, Foreign Office 1889 Annual Series, Diplomatic and Consular Reports...*, s. 4, 5.

(51) *HCPP, Foreign Office 1891 Annual Series, Diplomatic and Consular Reports*, s. 10-16.

(52) *HCPP, Foreign Office 1890 Annual Series, Diplomatic and Consular Reports*, s. 10.

(53) *HCPP, Foreign Office 1891 Annual Series, Diplomatic and Consular Reports*, s. 16.

gelen kaba pamuklu kumaşlar ve çok da zarif olmayıp ucuzluğu için tercih edilen hazır giyim ürünleri kırsal bölgelerde yaşayan ve çiftçilikle uğraşan halk tarafından tercih edilmekteydi. Çukurova’da pamuğun bereketli, fiyatların da iyi olduğu yıllarda halk tarafından oldukça rağbet gören bu ürünlerin ithalatında patlama yaşanırken diğer zamanlarda halk, işesini temin etme telaşına düştüğünden bu ürünlere pek fazla rağbet göstermemekte, hâliyle de ithalat rakamları gerilemekteydi⁽⁵⁴⁾.

Sonuç

İngiltere’de XVIII. yüzyılın ortalarında başlayan Sanayi İnkılabının Osmanlı Devleti üzerindeki somut etkileri XIX. yüzyılda ortaya çıkmaya başlamıştır. Makineleşmenin Avrupa’ya getirdiği avantajlar karşısında sürekli gerileyen ve pazar kaybeden Osmanlı üretim sektörü alınan tedbirlere rağmen piyasada tutunmada başarısız olmuştur. Osmanlı tekstil üretimi kan kaybeden bu sektörlerin başında gelmektedir. XIX. yüzyılın başlarına kadar uluslararası piyasalarda etkin bir aktör olan Osmanlı tekstil üreticileri, tekstil sanayiinde meydana gelen, özellikle İngiltere menşeli gelişmeler nedeniyle pazarlarını kaybetmişler ve yerel çapta kalmışlardır. Yüzyılın ortalarında yaşanan bir gelişme tekstil sektöründe gözlerin yeniden Osmanlı topraklarına çevrilmesine neden olmuştur. 1861-1865 yılları arasında yaşanan Amerikan iç savaşı nedeniyle ABD’den pamuk tedarik edemeyen İngiltere’nin Osmanlı topraklarından ihtiyacı olan pamuğu tedarik edebilmek amacıyla, pamuk üretimini özendirmek adına yaptığı teşvikler ve girişimler nedeniyle pamuk üretimi yeniden canlanmıştır. Osmanlı topraklarında üretilen pamuk dünya piyasasında boy göstermeye başlamıştır. Ancak bu sefer uluslararası tekstil piyasasında Osmanlı Devleti, mamul ürün satan üretici değil, piyasaya ham pamuk satan tedarikçi konumundadır.

Osmanlı topraklarında en önemli tarım alanlarından biri olan Çukurova ise Mısırlı İbrahim Paşa’nın 1832-1841 yılları arasındaki bölgeyi işgali sürecinde tarımı geliştirmek adına yaptığı çalışmalarla ön plana çıkmaya başlamıştır. Mersin Limanı da aynı dönemde ortaya çıkmış ve sürekli olarak gelişerek yeni bir ticaret şehri, Mersin’i doğurmuştur. Amerikan iç savaşı döneminde Çukurova’da pamuk üretimi altın çağını yaşarken bu süreçte Mersin Limanı da uluslararası ticarete entegre olarak Çukurova’nın dünyaya açılan kapısı olmuştur. Her ne kadar ABD’de yaşanan iç savaşın sona ermesinden sonra İngiltere’nin Çukurova pamuğuna olan rağbeti azalsa, hatta bitme noktasına gelse de bu süreçte Çukurova pamuğu Avrupa piyasasında kendine bir pazar edinmeyi başarmıştır. İngiltere’den sonra tekstil alanında sanayisini geliştiren Fransa ve Avusturya, yüzyılın sonlarına doğru da Rusya, İtalya, İspanya ve Yunanistan piyasaları Çukurova pamuğunun en önemli pazarları dolmuştur. Ayrıca Çukurova pamuğunun önemli bir kısmı da Mersin Limanı’ndan başta İstanbul ve İzmir olmak üzere diğer Türk limanlarına sevk edilmiş ve buradan pazarlanmıştır.

Bu dönemde Çukurova’daki pamuk ekimini ve ihracatını belirleyici unsurlar genellikle dış kaynaklı olmuştur. Yani Çukurova’da üretilen ve Mersin Limanı’ndan ihraç edilen pamuğun miktarı genellikle Avrupa’dan gelen ham pamuk talebine göre şekillenmiştir.

(54) HCPP, *Reports from Her Majesty’s Consuls...* 1872, s. 285.

Bu durum üretim ve ihracat oranlarında düzenli bir yükselişin olmamasına ve devamlı dalgalı bir seyir izlemesine neden olmuştur. Savaş söylentileri, çeşitli spekülasyonlar ve uluslararası ekonomideki dalgalanmalar nedeniyle üretilen pamuğun elde kalması da zaman zaman yaşanan problemlerdendir. Ayrıca yerli tekstil sanayisinin gelişmemiş olması ve dış kaynaklı pamuk talebi nedeniyle, Mersin'den yapılan pamuk ticareti genellikle ihracat yönünde gerçekleşmiştir. Genel olarak dalgalı bir seyir hâlinde kademeli olarak yükseliş gösteren pamuk ihracatında XX. yüzyılın başlarında ise hatırı sayılır bir yükseliş gerçekleşmiştir. Bunda Avusturya-Macaristan, İspanya, İtalya ve piyasada yeni yeni boy göstermeye başlayan Almanya'nın ham pamuğa olan talebi etkili olmuştur. 1890'lı yıllarla birlikte pamuk ipliği ihracatı da Mersin Limanı ihracat kalemleri arasına girmiş ve özellikle diğer Türk limanlarına önemli miktarda iplik sevkiyatı yapılmıştır. Bu da yüzyılın sonlarına doğru bölgede üretilen pamuğun bir kısmının yarı mamul olarak Mersin Limanı'ndan satıldığı anlamına gelmektedir.

Mersin Limanı'ndan bir taraftan Avrupa'ya ham pamuk ihraç edilirken diğer taraftan da İngiltere başta olmak üzere Avrupa ülkelerinden hatırı sayılır miktarda ham maddesi pamuğa dayalı mamul tekstil ürünleri ithal edilmiştir. Bu durum Mersin Limanı'ndan Avrupa ile yapılan karşılıklı ticaretin gelişmeye başladığı şeklinde yorumlanabilir. Ancak genel olarak görülen ham satın mamul alma eğilimi, Osmanlı ekonomisini Avrupa'nın sömürge döngüsünün içinde tutmaya devam etmiştir. Bu süreçte Kapitalizm Çukurova'ya kök salarken, Mersin Limanı da buna aracılık etmiştir denilebilir. I. Dünya Savaşı ve ardından işgal yılları Çukurova'da gerek pamuk üretimini gerekse de ticaretini durma noktasına getirmiştir. Kurtuluş Savaşının ardından ise Çukurova pamuk üretimi açısından, Mersin Limanı da üretilen pamuğun uluslararası piyasaya pazarlanması açısından sahip olduğu büyük potansiyeli Cumhuriyet yıllarına taşımıştır.

CUMHURİYET DÖNEMİ LOJİSTİK: UMUMİ MAĞAZACILIK

VARLI, Arzu*

Giriş

Üretim faaliyetlerinin amacı; ekonomik büyümeyi sağlayıp nüfusun ihtiyacını gidermek ve üretim fazlasını da ticarete konu ederek hem yurtiçi hem de yurtdışı ticareti geliştirmektir. Cumhuriyet'in erken dönemlerinde ticarete konu olan ürünlerin iç ya da /ve dış pazar bulması üreticiler, tüccarlar için en önemli sorunlardan biri olmuştur. Ticaret var olan talebin ihtiyaçlarını karşılamak dışında yeni talepler, pazarlar oluşturma konusu ile de ilgilenmiştir.

Bir emtianın üretim aşaması sonrası da üretebilmek kadar önem arz eder. Üretim sonrası ortaya çıkan en önemli iş; malın sevk ve korunmasıdır. Bu malın alıcıya satılmasından önceki süreci içermektedir. Yine aynı süreçlerin bir parçası olan; malın etiketlenmesi, türlerine göre sınıflandırılması, ambalajlanması gibi diğer önemli aşamalar vardır. Ulaştırma sorunu çözüldüğünde geriye piyasaya gönderilmeyen emtiaların depolanması problemi ortaya çıkar. Depolama tüm üretim pazarlama faaliyetleri arasında stratejik bir öneme sahiptir.

Depolama malın korunması anlamına gelir. Ancak aslında depolama aynı zamanda malların ambalajlanması, temizlenmesi, tasnif edilmesi gibi fiziki olarak kolaylık sağlamanın yanında; piyasadaki arz miktarı, piyasaya sürülecek (potansiyel) arz miktarı, ticarete konu olabilecek mal miktarı, arzın bir anlamda kontrol altına alınması ve talebin de yönetilmesidir. Bu yönetim fiyat mekanizmasının da işleyişini etkiler.

Bu gibi temel ve gelişmiş fonksiyonlarının yanında depolar/antrepolar aynı zamanda finans-kredi işlemleri için de çalışmakta varant ve makbuz senedi gibi araçlarla malın satışı ve tüccarın kredi elde etme imkânlarının çeşitlendirilmesi anlamında önemli roller üstlenmektedirler. Bu amaçlar doğrultusunda depoculuk ve finans ihtiyaçlarını gidermek konusunda ortaya çıkan ilk depolar/antrepolar Umumi Mağazalar olmuştur.

Umumi Mağazalar, depoculuk ve distribütörlükte uzmanlaşmakla olmakla beraber; kredi imkânları, sigorta, satış acentaları ve navlun tarifeleri hakkında müşteriye bilgi verir ve satıcının bir mümessili sıfatıyla, siparişlerin yerine getirilmesi, sipariş alınması, mağazanın bir kısmının mümessil fonksiyonunu yerine getirmek üzere ayrılması gibi sorumluluklarla hareket etmektedir.⁽¹⁾

Umumi Mağazacılık 18. yüzyılda Londra Limanı'nda Kıta Avrupa'sının ihtiyaçlarını (ham madde ve tüketim malları) gidermek için satın alma merkezi haline gelmiştir. Bu satın alma işlemlerinin artması ve ürün çeşitlerinin artması, (hem hammadde hem de tüketim), limana gelen malların sınıflandırılması, işlenmesi ve satışa çıkarılması, stokların limanda tutulması ortaya tüccarın kredi sorunu çıkmıştır.

İngiltere'de durum: İngiltere'de on sekizinci yüzyılda geçerli olan kanuna göre

* Öğr. Gör. Dr., Marmara Üniversitesi, İktisat Fakültesi, İktisat Bölümü, arzu.varli@marmara.edu.tr

(1) Depoculuk Hakkında Etüd ve İstanbul'daki Depolar, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, 1966, İstanbul, s.10

antrepolarında olan eşyaya karşılık alınan adi emtia makbuzları vardı. Ancak bu makbuzlar üzerine yapılan rehin işlemleri için uzun süren ve zor bürokratik işlemleri yapmak gerekiyordu. Bu hem bürokratik bir yük oluşturuyor hem de maliyeti artırıyordu. Tüm süreç sonuç olarak piyasa açısından olumsuz sonuçlara neden olduğundan işlemlerin daha hızlı yapılabilmesi için çözümler düşünülmüştür. İşte bu Recepisse-Warrant ismi verilen emre yazılı senet vermeye yetkili kurumlar böylece ortaya çıkmış oluyordu. Bu kurumlar her çeşit emtiayı depolara kabul ediyor, bu emtiayı ciro yoluyla satmak ve depolamak işlerini yapıyorlardı. İngiltere’de başlayan bu sistem on dokuzuncu yüzyılın ortalarından itibaren diğer Avrupa ülkeleri uygulanmaya başlanmış ve Ticaret Kanunlarına da bu konuda düzenlemeleri eklemiştir.

Umumi mağazacılığın rağbet görmesinin nedenleri:⁽²⁾

- Depolama giderleri azdır
- Kullanılan istif alanı bakımından kendi deposunda sağlayamayacağı esneklikler umumi mağazalarda vardır. Yani, depo edeceği emtia azalınca daha az yer için ücret öder, emtia çok artınca bunları koyabilecek yer umumi mağazalarda her zaman bulabilir. Oysa kendi özel deposunun değişmez giderleri, emtia azalsa da aynı oranda kalacağı için emtia çoğalınca dar gelecek yeri her zaman genişletmek imkânını bulamayacaktır.
- Umumi mağazalar, depoculuk işlerinde uzmanlığı olan kimseleri hizmetlerinde kullandıklarından buralarda saklama işleri uzman ellere düşer. Ve bu kimseler tüm zamanını bu işe verir.
- Umumi mağazacılığın ilerlediği ülkelerde, her şehirde umumi mağaza olduğundan bu şehirlerde şubeler açamayan toptancı ve fabrikatörler umumi mağazaların sağladığı kolaylıklardan faydalanarak geniş bir Pazar alanına yayılmak imkânını elde ederler.
- Umumi mağazalar değerli evrak hükmünde makbuz senedi ve varant verdiklerinden bunlar yardımıyla emtia hem yer değiştirmeden kolaylıkla rehin edilebilir ve emtia üzerine kredi sağlanır, hem de emtia, ciro yoluyla kolayca sahip değiştirebilir. Emtia üzerine kredi alabilme imkânının gerek fabrikatör, gerek her basamaktaki pazarlamacı için çok büyük bir önemi vardır. S.220 Konserveciler belli mevsimlerde yetişen sebze ve meyveleri konserve edip çok artan kredi ihtiyaçlarını, emtialarını rehine koyarak sağlarlar. Yapma gübre fabrikatörleri üretim için çeşitli hammaddeleri bir araya toplarlar; bunun için paraya ihtiyaç vardır. Oysa satışları mevsimlidir. Bunlar da emtia üzerine krediden faydalanırlar. Dinlendirilmesi gereken şarap ve benzeri malların üreticileri de malları umumi mağazada beklerken yine makbuz senedi ve rehin senedi ile gerekli krediyi sağlarlar.
- Birçok hallerde umumi mağazalar modern istifleme araçlarına daha çok sahip olduklarından istifleme giderleri azdır.
- Bu mağazalar ya rıhtımlarda ya da demiryolu istasyonlarına yakın yerlerde ya-

(2) Mehmet Oluç, Pazarlama İlkeleri ve Türkiye’de Uygulamaları, Cilt:1, 1. Fasikül, Gözden Geçirilmiş 2. Basım, İstanbul: Sermet Matbaası, 1970, ss.220-221.

pılmış olup yan yollarla demiryoluna bağlı olduklarından yükleme ve boşaltma işleri daha da ucuza mal olur.

Türkiye’de Umumi Mağazacılık

Hukuki mevzuatta 1926 tarihli 865 sayılı Ticaret Kanunu’nda “Umumi Mağaza” olarak geçen maddede Varant (rehin senedi) ve Resepise hakkında detaylı hükümler bulunmaktadır. Yine 1926 tarihli 655 sayılı Ticaret ve Sanayi Odaları Nizamnamesinin 12. Maddesiyle Ticaret Vekilliği’nin izninin alınması şartıyla antrepo, Umumi Mağaza ve Müzayede salonları kurmak ve işletmek için Sanayi ve Ticaret Odaları’na izin verilmiştir.

Ticaret Kanunu’nda Umumi Mağazalar, Makbuz senedi-Varant verme karşılığında her cins emtia ve zehairi mevduayı depolamak ve satım yapmak amacıyla açılmış kurum olarak tanımlanmaktadır. Kanunda bu şekilde tanımlanan Umumi Mağazaların amacı da bu tanımla ortaya çıkmaktadır.

Umumi mağazalar tarafından verilen bu senetler, eşya üzerindeki mülkiyetin temsil edilebilmesi, devir ve temlik işlerindeki zorlukları ve gereksiz maliyetleri ortadan kaldırmış ve gerek zirai ve hayvani ürünlerin, gerek ticari emtianın hiçbir masraf oluşmasına gerek kalmadan ciro yoluyla elden ele geçmesini veya rehin alınmasını sağlayarak; Bankalardan avans para alınmasını sağlamaya yöneliktir. Ticaret kanunu bu çift senet uygulamasını kabul ederek aslında, mal sahibinin bir taraftan malını rehin (depolamasını) bırakmasını diğer taraftan da malını başkasına satabilme yetkisini koruyabilmesi gibi önemli bir fayda ortaya çıkarmaktadır. Tüccara sağladığı bu fayda doğrudan ticarete de fayda sağlamaktadır. Umumi Mağazaya bırakılan eşya mağazada durduğu halde, eşyaya da kendisini temsil eden ve tesellüm (alım) masraflarını ortadan kaldırması ve hızla temin etmesi bakımından fayda oluşturmaktadır.

Bu iki makbuz senedinden;

- 1) Makbuz Senedi (Resepise): Temsil ettiği malın mülkiyetini ispat etmektedir. Bu senedin ciro edilmesi mal üzerindeki mülkiyetin devredilmesini sağlar.
- 2) Rehin Senedi (Varant): Malın rehin alınması (terhin) sırasında düzenlenir. Bu senedin ciro edilmesi de malın rehin alınmasını düzenler. Bu senet sayesinde rehin işleminin ayrıca notere tescil edilmesi işlemi gereksiz kalmaktadır.

Varant senedini edinen kişi malı rehin hakkıyla kayıt etmiş olur ve böylece bu senet hamilinin hakkını koruma altına alır. Yani, makbuz senedinin sahibi borcun vadesinden önce malını almak istediğinde varant ile temin edilmiş olan borcun ana para ve vadeye kadar olan borcun faizini Umumi Mağazaya yatırmak zorundadır.

Makbuz ve rehin senetleri ciro yoluyla birlikte aynı kişiye devredilebileceği gibi birbirinden ayrılarak başka başka kişilere de devrolunabilir. Vadesi geldiğinde alacağını tahsil edemeyen Varant sahibi, poliçe, hamili gibi, protesto ettikten on gün sonra varantın temsil ettiği malı sattırabilir.

Özetle Umumi Mağazalar şu işleri yapmakla tanımlanmışlardır: Her türlü antrepo işleri, rehin bırakılan eşyanın tamamı ya da bir kısmı için emre yazılı makbuz ve rehin (Varrant) senetleri verme, sigorta işleri, eşyanın işlenmesi, paketlenmesi, eşyadan numune alınması ve numune belge hazırlanması, eşyanın ekspertizi, eşyanın tahmil

tahliye ve sevki işlemleri, bırakılan eşyanın isteğe bağlı satışının gerçekleştirilmesi.

İstanbul Ticaret Sanayi Odası Umumi Mağazacılıkla İlgili Tartışmalar

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası hazırladığı Nizamnameyi yayımladıktan sonra liman ve Gümrük Antrepoları ihtiyacı karşılamadığı için ithalat eşyasının önemli bir kısmı günlerce Mavnada bekletilerek mavnaya istarya yevmiyesi, muşamba kirası, bekçi parası gibi antrepo ardiye ücretleriyle kıyas kabul etmeyecek derecede yüksek bir tutar tutan gereksiz masraflarla maliyetin yükselmesinden dolayı ve bu durumun devamında ise transit işlerinin yavaş yavaş rakip olan limanlara geçmesi riski ortaya çıkaracağından İstanbul'da hemen antrepo ve Umumi Mağaza kurulması için izin verilmesini talep etmişlerdir.

1924 yılında İstanbul Ticaret ve Sanayi Oda'sında İstanbul Komisyonu tarafından Umumi Mağazacılıkla ilgili olarak bir rapor hazırlanmıştır. Rapor hem mevcut rıhtım antrepoları ile ilgili olarak bilgi vermektedir.

Raporda⁽³⁾

- Tüccarın ihtiyacını karşılayacak büyüklükte ve yeterlikte bir antreponun İstanbul'da inşa edilmemiş olması ve özel antrepolarla ilgili sıkıntının buna bağlı olarak devam etmesi,
- Antrepo yönetimi açısından ambar ve antrepoların boşken dışarıda başka antrepoların açılmasına izin verilmesi
- Kontrolün sadece devlet antrepolarında sıkı bir şekilde yapılması dışarıda antrepo verilmesinden dolayı orada kontrollerin sıkı yapılmaması
- Rıhtım Şirketi'nin üzerine düşen antrepoculuk işlerini yerine getirmemesi
- Rıhtım Şirketi ile yapılan anlaşmada Umumi Mağazacılık yapma görevini de kabul ettiği halde henüz tam anlamıyla bu işi yapmaması,
- Umumi Mağazacılığın yapılmaması tüccarları zor durumda bıraktığı, tüccarların getirdikleri eşyayı gümrük resmini bir defada ödemeye ya da bu eşyayı kendisinin kiraladığı mağazalarda saklamaya mecbur kalmaları, talebin yoğun olduğu zamanlarda depoların yetersizliğinden dolayı gerekli miktarda eşya getiremediklerini ve bu yüzden de tüccarların bankalara ait özel depolara bırakmak gibi zorunluluklar yaşadıkları, bankaların kendi depolarını almalarına neden olduğundan bahsedilir.

Bu durumun ortaya çıkardığı sonuç Umumi Mağazacılık işlemlerinden olan rehin, senedi verme işleminin bankalara geçmesidir. Yalnızca depoları olan bankaların depolarına eşya bırakan tüccar rehin senedi kullanarak depo ettiği eşyanın bir kısmını ya da tamamını satma olanağı elde eder. Hâlbuki Umumi Mağazacılık sistemi ile bankalar bankacılık işlemlerini yerine getirecek Mağaza da depoculuk işlevini yerine getirecek ve böylece mübadele ve kredi işlemleri de genişlemiş olacaktır.⁽⁴⁾

Depo açma izninin bankalara da tanınmış olmasının sonuçlarını açıkça gösteren

(3) İstanbul Ticaret Odası, Ticaret ve Sanayi Odasında Müteşekkil İstanbul İktisat Komisyonu Tarafından Tanzim Edilen Rapor 29 Kanun-i Sani 1340-26 Teşrin-i Sani 1340 – 1924, Osmanlıcadan Çeviren: Aynur Karayılmazlar, Sadeleştiren: Ekrem Karayılmazlar, Yayın No: 2006-52, İstanbul, 2006, ss.121-128

(4) İstanbul Ticaret Odası (2006), a.g.e., s.128.

bu rapor İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası tarafından bankalara verilen iznin eleştirildiğini de göstermektedir. Aslında Ticaret ve Sanayi Oda'sının bu raporu önemli bir konuya dokunmaktadır. Çünkü aslında antrepoculuk ve Umumi Mağazacılık aynı işler değildir. Antrepolar limanlara ve gümrük olan yerlere özgü olmakta Umumi Mağazalar ise hükümetin izni ile her yerde özel girişimler şeklinde ve önemli bir nakit kefalet karşılığında açılmaktadır.

1926 yılında Oda tarafından İstanbul Liman işleri için tekrar çalışmalar yapılmış yeni rapor hazırlanmıştır. Ancak rapor incelendiğinde yaşanan sorunların aslında değişmediği anlaşılmaktadır. İstanbul'da antrepoculuk tüccar açısından bir problem olmaya devam etmiştir.

O dönemde İstanbul'da antrepoculuk Rüsumat İdaresi, Rıhtım Şirketi ve özel girişimler tarafından yapılmaktadır. Özel girişimler aslında tam da antrepo değillerdir. Onlar sadece gümrüğü verilmiş malları almaktadırlar. Özel girişimler arasında bankaların da depoları vardır. Buralar daha çok ardiye görevini yerine getirir.

Hazırlanan raporda var olan antrepoların yetersizliği ve Oda'nın bu yönde hükümete yaptığı başvurulardan yola çıkılarak rapor düzenlenmiştir. Raporda;⁽⁵⁾

- Antrepo ihtiyacının giderilmesinden kaynaklı piyasalarda buhran yaşandığı,
- Antrepoculuk hizmetlerinin zayıf ve maliyetli olduğu,
- Antrepolardaki var olan düzenlemelerin düzensizliğe yol açtığı ve tüccarın kimi zamanlarda kendi malını bulmakta zorluk çektiği,
- Antrepoculuk hizmetlerinden olan istif etmenin yapılmadığı konusunda tüccarların şikâyetlerinin olduğu,

gibi konular üzerinde durulmuştur.

Oda tarafından "Ambar ve Antrepo Münasebeti ile" hazırlanan 14 Haziran 1926 tarihli rapor özellikle antrepo sorununu derinlemesine incelemiş; Oda bu konudaki taleplerini örneklerle açıklamıştır.⁽⁶⁾ Londra limanından bahsedilen örnekte orada var olan Umumi Mağazacılık örneği üzerinde durulmuştur. Londra limanı idaresinde büyük bir hizmeti olduğunu anlattıkları Umumi Mağazacılık sisteminde, mağazanın tüccara kefalet ve warrant vererek ticareti ve liman işlerini ve hizmetlerini mükemmel bir biçimde yerine getirdiğini raporda vurgulamışlardır.

Daha sonra yine Oda tarafından 27 Eylül 1926 tarihinde ikinci bir rapor hazırlanmış ve İktisat Vekâlet'ine göndermiştir. Tüccarların mevcut antrepolarda verilen hizmet kalitesinin düşük olmasından olumsuz etkilendiğine, tüccarın izni alınmadan eşyasının başka yerlere çıkarıldığını ve bu durumun İstanbul'un ticaretini ve iktisadi hayatını olumsuz etkilerine değinilen bu raporda Oda çözüm önerileri sunmuş ve İktisat Vekâlet'inin antrepo sorunu ile ilgili çalışmaları hızlandırması gerektiğini söylemiştir.⁽⁷⁾

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası odalar nizamnamesinin 12. Maddesi gereği antrepo açılışına izin verilmesini Ticaret Vekâlet'ine başvurmuştur. Böylece Oda tarafından antrepo

(5) İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası 1926-1927-1928 Seneleri Faaliyet ve Muameleatına Ait Umumi Rapor, Hz. H. Avni, İstanbul: Sinan Matbaası, 1934, ss.310-312.

(6) İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası (1934), a.g.e., s.312.

(7) İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası (1934), a.g.e., s.318.

ve Umumi Mağazaların açılması sürecine ilişkin çalışmalar başlamıştır. Oda, antrepo ve Umumi Mağazaların teşkilat ve muamelatına dair bir “ahkâmî esasiye” hazırlamıştır.⁽⁸⁾

1931 yılında da Oda Kongresi yapılmış ve tüccarın kredi sorunu üzerinde durulmuştu. Tüccarın özellikle kredisizlikten dolayı zorluklar yaşadığı, krediyi kendileri bulmak istediklerinde yaşadıkları zorlukların daha da arttığı kongrede öne çıkmıştır. Ayrıca diğer önemli başlık tüccarın mallarını uygun bir şekilde saklayamadıklarından dolayı ihracat yaparken en ucuz fiyatlara razı geldikleri konusu olmuştur. Bu durum Berlin Ticaret Temsilcisi tarafından 23 Ocak 1931 yılında şöyle rapor edilmiştir:⁽⁹⁾

“İspanya’nın bu seneki fındık rekoltesi geçen senekinin dörtte biri kadardır. İspanya üreticileri fındıklarının 185 şilinden aşağıya satmak istemiyorlar. Mali vaziyetleri müsait olduğundan fındıkların yükselmesine, Türkiye fındıklarının tamamen elden çıkarılmasına intizar eylemektedirler. İspanya fındıkları, elyevm Türkiye ve İspanya’da şevke amade bulunan fındıkların yeni mahsulün idrakine kadar çukulata [çikolata] fabrikalarının bile ihtiyaçlarına tekabül edemeyeceğinden şubat zarfında fiatların [fiyatların] behemehâl artacağını muhakkak görüyorlar. Tacirlerimiz mallarını, her ne pahasına olursa olsun, acilen satmak mecburiyetinden kurtarılmalıdır. Şayet tacirlerimiz ellerindeki mallarını altı, yedi hafta tutabilirlerse bugün alacakları giatlardan mutlaka 50-60 şilin daha fiat bulabileceklerine şüphe yoktur.”

Yukarıda ticaret temsilcisi tarafından iletilen durum, aslında Oda’nın uzunca bir müddet boyunca üzerinde durduğu antrepoculuk ve kredi işlemleri konusuyla yakından ilgilidir. Tüccarın hem en uygun fiyat için malını saklama olanağının olması hem de kolayca kredi bulması ticaretin hem tüccar için hem de ülke için daha karlı bir durumda yapılacağı inanıcını kuvvetlendirmiş bir örnektir. Oda raporunda bu durumda üreticilerin parasızlıktan ve teşkilatsızlıktan dolayı malını, mahsulünü karla satamıyorsa, tüccarlar da aynı nedenlerden dolayı o mal ve mahsulü karla satamıyor ve bundan ya alıcılar, ya da dış pazarın komisyoncuları ve rakip ülkeler kar elde ettiklerini belirtmiştir.⁽¹⁰⁾

Kredi sorununu ve piyasanın verimli hale getirilmesi konusunda Türk satıcısının güçlendirilmesi ihtiyacı özellikle tüm raporlarda olduğu gibi bu raporda da belirtilmiştir. Bunun için öncelikle tüccarın kredi sorunun çözülmesi görülmüştür. Bankaların sermayelerinin piyasanın ihtiyaç duyduğu kredi miktarını tatmin edecek şekilde güçlendirilmesi gerektiğini Oda raporunda belirmiş ve Milli bankalara tasarrufun teşvikiyle ve diğer yollarda tevdiatın artırılmasının en önemli işlerden biri olduğunu belirtmiştir. Bu yönde diğer bir adımın da Umumi Mağaza açma olduğunu da eklemiştir.

Daha sonra 1935 yılında Türkiye Tecim ve Endüstri Odaları’nın düzenlediği Dördüncü Genel Kurultay’da Umumi Mağazacılıkla ilgili bir değerlendirme ve görüşme yapılmıştır. Bu toplantıda başkan Şakir Kesebir tarafından Hakkı Nezihi’ye söz verilip ve Umumi Mağazalar hakkındaki rapor okunur. Raporda hazırlanan istekler özetle şöyledir:⁽¹¹⁾

(8) İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası (1934), a.g.e., ss.753-757.

(9) 1931 Oda Kongresi Kararları, İstanbul Cumhuriyet Matbaası, 1931, ss.50-51.

(10) 1931 Oda Kongresi Kararları, s.51.

(11) Türkiye Tecim ve Endüstri Odaları Dördüncü Genel Kurultayına Ait Kongre Zabıtları 22 Mayıs ve 26 Mayıs, TC Ekonomi Bakanlığı Neşriyatı, Seri:6, No:1, 1935, ss.66-67.

“ * İthalat ve ihracat ticaretlerinin, yerli mallar ve ürünleri içsel tüketime sunanların uzun ve kısa bir zaman mallarını en güvenilir şartlarda en az masrafla saklayabilmeleri, bu saklama ile birlikte gerektiği vakit malların istiflenmesi, tartılması, markalanmaları, sınıflara ayrılması, numune alınması gibi işleri daha uygun ve daha teknik şartlarda yapabilmeleri, malların genel mağazalarda [umumi mağazalar] rehin bırakılmasına karşılık alınacak belgelerle malların satılmasının ve tutulmasının yapılması iş ve eylemlerin yapıldığı genel mağazaların [umumi mağazaların]; yurdun ekonomik yükselmesinde üzerinde durulmaya değer roller yapacağına inanılmasındandolayı Ekonomi bakanlığına teşekkür ederiz.

*.....,banka depolarına malların bırakılması ile elde edilen avansların rehin için konulan kurallardan doğan formaliteler yüzünden zorluğu, yine formaliteden ötürü harçların yüksek olduğu....”

Yine bu kurultayda Umumi Mağazaların nerelerde açılması üzerine yapılan tartışmalar sonucunda, prensip olarak umumi mağazaların başlangıç olarak ana piyasalarda ve toptan ticaret piyasalarında (geniş bir alan ürünlerini dışarıya gönderildiği ve dışarıdan gerekli olan yabancı malların girişinin yapıldığı piyasa) açılmasının doğru bulunduğu ve bu tür piyasalarda varrant işleminin yapılabilmesinin daha kolay olacağı belirtilmiştir.⁽¹²⁾

Ticaret üzerinde önemli bir fonksiyona sahip olduğu bilinen Umumi Mağazacılığın nasıl yönetileceği ve kimlerin yetkili kılınacağı da önemli bir konudur. Devlet ya da hükümet iznine bağlı olan Umumi Mağazaların kimler tarafından yönetileceği idare yapısının nasıl olacağı ayrı bir tartışma konusu olmuştur. Yapılan kurultayda kurulmasında ve yönetilmesinde önceliğin ticaret ve endüstri odalarına verilmesi gerektiğini ancak bütünüyle devletten bağımsız olmaması gerektiği de vurgulanmıştır. Umumi Mağaza açma ve işletme hakkının verilmesi gerekenler özetle şöyle belirtmiştir:

- 1) Ticaret ve endüstri odaları
- 2) Ticaret ve endüstri odalarıyla birlikte ve ortaklaşa bankalar
- 3) Liman yönetimleri
- 4) Devlet demir yolları yönetimi
- 5) Şehir yönetimi
- 6) Bu iş için kurulacak anonim ve limited şirketler

Yukarıda özetle verilmiş kurum ve kuruluşların Umumi Mağaza açarken ana prensiplerinin ticaret ve endüstri odalarının kapital koymak şartıyla ortak olması yönünde Odalar tarafından tavsiyede bulunulmuştur.⁽¹³⁾

Ticaret-sanayi odalarının tüzüğünün 12. Maddesi Umumi Mağazaların kurumu ve işletilmesi hakkını odalara vermiştir. Her nerede Umumi Mağaza açılırsa açılın bu madde gereğince mağazanın işletilmesi hakkının odalarla paylaşılması durumu ortaya çıkmaktadır. Umumi Mağazanın işletilmesi ya da kurulması sürecinde yer alması da odaların ne düşündüğünün sorulması, umumi mağazaların teftiş ve kontrolünü

(12) Türkiye Tecim ve Endüstri Odaları Dördüncü Genel Kurultayına Ait Kongre Zabıtları 22 Mayıs ve 26 Mayıs, s.68.

(13) Türkiye Tecim ve Endüstri Odaları Dördüncü Genel Kurultayına Ait Kongre Zabıtları 22 Mayıs ve 26 Mayıs, s.69.

mağazanın bulunduğu yerdeki odanın bir üyesi tarafından yapılması önerisini de bu madde beraberinde getirmiştir.

Açılacak bölgedeki odaya mutlaka.⁽¹⁴⁾

- 1) Kurulacak yerde mağazaya ihtiyaç olup olmadığı
- 2) Umumi Mağazanın bulunan yerde ikinci bir mağazaya ihtiyaç olup olmadığı
- 3) Genel mağazalarda yer kirası, işleme, boşaltma, girdirme, çıkarma tarifeleri
- 4) Rehin
- 5) Mağazaya kabul edilecek malların niteliği
- 6) Mağazaya kabul edilmişken belli ve yeter bir zaman önce bildirilerek çıkarılan

malların tekrar kabul edilip edilmemeleri

Ticaret ve Endüstri Odalarının görüşü alındıktan sonra son kararın Ekonomi Bakanlığına bırakılması gerektiği yönünde karar alınmıştır.

Aslında bu kurultay Umumi Mağazacılık ve Antrepoculuk işlemleri hakkında Türkiye'nin nasıl bir yol haritasını izlemesi gerektiği yönünde tavsiye niteliğinde kararların alındığı bir kurultay olmuştur. Kurultayın düzenleyicileri Ticaret ve Endüstri Odaları ticaret faaliyetinin aksamaması ve verimli ve nitelikli bir şekilde yapılabilmesi yönünde gayret sergilemiş ve söz konusu ticaret olunca tüccarları ve tüccarların kurumsal kimliğini yansıtan Ticaret ve Endüstri Odaları'nı merkeze alarak bir rapor hazırlamışlardır.

Yine aynı zamanda Ekonomi Bakanlığınca verilen izin doğrultusunda Umumi Mağazacılığı nasıl gerçekleştireceklerine dair planı oluşturmak için görüşmeler yapılmıştır. Hangi tür malların kabul edileceğinden iş planına kadar her türlü detay üzerinde çalışmaların yürütüldüğü yapılan toplantılar, tartışmalar ve sonuçta hazırlanan raporlar üzerinden anlaşılmaktadır.

Ticaret Odasının en çok üzerinde dikkatle durduğu konu Umumi Mağazacılığın en önemli fonksiyonu olan varrant ve makbuz hizmetidir. Antrepoculuk ya da depoculuk dışında malın kolayca para haline getirilmesi fonksiyonun uygulanması gerektiği önemlidir. Piyasanın ve tüccarın finansmanını sağlayacak bu sistem zaten Umumi Mağazacılığın varlık nedeni olmuştur. İşte Oda'da az masrafla tüccarın para bulmasına yardımcı olmak gerektiğini çalışmanın odak noktası yapmıştır.⁽¹⁵⁾

Sonuç

İlk Umumi Mağaza 1928 yılının başlarında Tophane'de eski Tophane Fabrikaları binalarının antrepo haline getirilen büyük bir bölümünde İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası tarafından açılmış ve fakat Şubat 1929'da Oda antrepo ve Umumi Mağaza işletmekten vazgeçmiş ve binayı Ford Kampanyası'na otomobil montaj fabrikası olarak bırakılmıştır.

İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nda Umumi Mağazacılıkla ilgili olarak aslında kuruluş ve yönetim biçimiyle ilgili tartışmalar ve kararlar alınmış olmasına rağmen Oda'nın beklediği yönde gelişmelerin yaşanmaması Oda'nın Umumi Mağazacılık işini

(14) Türkiye Tecim ve Endüstri Odaları Dördüncü Genel Kurultayına Ait Kongre Zabıtları 22 Mayıs ve 26 Mayıs, ss.70-71.

(15) Türkiye Tecim ve Endüstri Odaları Dördüncü Genel Kurultayına Ait Kongre Zabıtları 22 Mayıs ve 26 Mayıs, s.82.

tasfiye etmesiyle sonuçlandırmasını gerekli kılmıştır.

İstanbul Ticaret Odası Umumi Mağazacılık konusunda bürokratik engeller ve özellikle devletin bankalara da depoculuk hizmeti vermeleri konusunda izin vermeleri ile bu işten vazgeçmişlerdir. Sadece Umumi Mağazaların doğal ortakları konumlarını korumuşlardır.

Hazırladıkları raporlar antrepoculuk ve depoculuk konusunda özellikle tüccarın yaşadığı zorlukların anlaşılması konusunda bilgilendirici nitelikte olmakla birlikte çözümler de önermişlerdir. Ancak, karşılarında bulunan bürokratik yapı ve tüccarın devlet karşısındaki belirsiz durumu hareket alanlarını kısıtlayıcı nitelikte bırakmıştır. Umumi Mağaza deneyimi açısından bu çalışma tüccar ve devlet ilişkilerinin belirsizliğini de göstermektedir.

FRANSIZ DİPLOMAT BOISLECOMTE'UN OSMANLI DENİZ GÜCÜNE DAİR TESPİTLERİ (1833)

YALÇINKAYA, Mehmet Alaaddin*

Giriş

Fransa Kralı I. Fransuva'nın 1835'te de La Forêt'yi Sultan Süleyman nezdinde ilk daimi elçi olarak göndermesi ile başlayan Osmanlı-Fransız ilişkileri bir yıl sonra daha da sağlamlaştı. 1536 tarihinde Osmanlı Devleti ile Fransa arasında İmtiyaz/Kapitülasyon (Barış, Dostluk ve Ticaret) Antlaşması yapıldı. İki ülke arasındaki ticari ilişkiler 1569 ve 1740 tarihli imtiyaz antlaşmalarıyla daha da genişledi. Böylece Fransa, Osmanlı ülkesindeki ticarete en önemli pay sahibi ülke konumuna geldiği gibi siyasal ve kültürel nüfuzunu artırarak Yakın Doğu'nun (Levant) en etkin gücü oldu. Hatta Fransız İhtilali'nin çıkması ve yeni cumhuriyet rejimi dönemlerinde bile ilişkilerde gerileme olmasına karşın Fransa ile olan ticaret durmadan devam etti. Bu sırada Osmanlı Devleti, Fransa'daki gelişmeleri Avrupa'nın bir iç meselesi olarak addederek tarafsızlık politikası takip etti ve Fransa'da kurulan yeni cumhuriyeti 1795'te İspanya ve Prusya'nın tanınmasından sonra kabul etti.⁽¹⁾

Osmanlı - Fransız ilişkileri temkinli olarak devam ederken Babiâli 1793 yılında İngiltere'nin başkenti Londra'da ilk ikamet elçiliğini açtıktan 4 yıl sonra 1797 yılı yazında Paris, Viyana ve Berlin'e de birer ikamet elçiliği açtı. Morali Esseyid Ali Efendi ilk Paris ikamet elçisi olarak Temmuz 1797'de görevine başladı. Osmanlı-Fransız ilişkilerindeki asıl sıkıntılı dönem Napolyon'un İngiltere'nin Hindistan'daki ticari çıkarlarına zarar verebilmek ve de ihtilalden sonra Levant bölgesinde yaşadığı ticari kaybı telafi etmek için 1 Temmuz 1798'de Mısır'ı işgal etmesiyle başladı. 1789 İhtilaliyle Fransa'nın Osmanlı ülkesine yaptığı ihracatın oranı beşte iki oranında azalma gösterdi. Napolyon'un Mısır'ı işgali sonucunda Akdeniz havzasında da Fransa ile İngiltere arasında üstünlük mücadelesi başladı. Bu mücadelede İngiltere Akdeniz'in kalbi niteliğindeki Malta Adası'nı kalıcı olarak 1802'de işgal etti. 18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren İngilizlerin Akdeniz ve Uzakdoğu'da sömürgelerini arttırması ve Süveyş ve Kızıldeniz'deki ticaret üzerinde söz sahibi olması Fransa'yı oldukça rahatsız etti. Öte yandan Avrupa'daki en kadim müttefikinden darbe alan III. Selim ittifak arayışlarına girişti ve Aralık 1798'de Rusya ve Ocak 1799'da da İngiltere ile ittifaklar kurdu. Bu gelişmeler sonucunda Mısır ve sonrada Suriye'ye doğru ilerlemeye başlayan Napolyon, Osmanlı ordusu ve İngiliz donanmasının mukavemeti karşısında yenilgiye uğratıldı. Bunun yanında Avrupa'da yaşanan gelişmeler ve koalisyon ordularının Fransızları yenmeleri, 1799'da Napolyon'un Mısır'dan kaçmasına neden oldu ve Fransızlar 1801'e kadar Mısır'da kalsalar da Mısır'ı Osmanlılara terk etmek zorunda kaldılar.⁽²⁾

* Prof. Dr., Karadeniz Teknik Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü,
alaaddin@ktu.edu.tr,

(1) Erken dönem Osmanlı-Fransız ilişkilerinin genel hatları için bkz. İsmail Soysal, *Fransız İhtilâli ve Türk Fransız Diploması Münasebetleri (1789-1802)*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1987, s. 5-141.

(2) M. Alaaddin Yalçinkaya, "III. Selim ve II. Mahmud Dönemleri Osmanlı Dış Politikası", *Türkler*, ed. Kemal

Mısır'ın Fransızlar tarafından tahliyesinden sonra Babiâli, İngiltere ve Rusya'nın Akdeniz'deki siyasi ve askeri faaliyetlerinden kuşkulandığından dolayı tekrar Fransa ile yakınlaşmaya başladı. Her iki ülke karşılıklı olarak siyasi ilişkilerini canlandırmak ve Fransa'nın Karadeniz'de ticaret yapma isteğini müzakere etmek için Murahhas Mehmed Galib Efendi Paris'te; General Sebastiani ise İstanbul'da faaliyetlerde bulundu. Neticede Galip Efendi ile Talleyrand arasında 25 Haziran 1802'de Türk-Fransız Barış Antlaşması imzalandı. Mısır'ın tahliyesi Osmanlıların istediği biçimde sonuçlansa da, işgal ve sonrasındaki gelişmeler Avrupa'nın siyasi dengesi bakımından önemli bir dönüm noktası olmuş ve unutulmaya başlanan Doğu Sorunu'nun tekrar gündeme oturmasını sağlamıştır.⁽³⁾ Bundan sonra Akdeniz havzası büyük güçlerin çatışma sahası haline geldi ve 1815 Viyana Kongresi'nden sonra da çatışma farklı boyutlarda sürmeye başladı. 1821 Yunan İsyanı ise Osmanlı-Fransız ilişkilerinde yeni bir sıkıntılı dönemin başlangıcı oldu. Fransa diğer tüm Avrupa devletleri gibi Yunan İsyanını destekledi.⁽⁴⁾

Mısır Meselesi'nin Çözümünde Fransa'nın Rolü ve Baron Boislecote

Mora'da başlayan isyanı bastırmakta güçlük çeken Babiâli Mısır Valisi Mehmed Ali Paşa'dan yardım istedi. Bunun üzerine Mehmed Ali Paşa'nın oğlu İbrahim Paşa kumandasındaki Mısır kuvvetleri kısa bir sürede Mora İsyanı'nı bastırmayı başardı. Fakat Osmanlıların Yunan isyanını bastırması büyük güçlerin çıkarlarına uygun olmadığından İngiltere, Fransa ve Rusya, Londra'da 6 Temmuz 1827'de bir araya gelerek Yunanistan konusunda bir antlaşma yaptılar ve Babiâli'ye bir ültimatoma verdiler. Babiâli üçlü ittifakın önerisini reddedince koalisyona ait donanma Navarin'deki Osmanlı ve Mısır donanmasını yaktı. Bu hadiseden sonra Mehmed Ali Paşa, Babiâli'ye haber vermeden İngiltere ile anlaşarak donanmasının kalan kısmını Mısır'a geri çekti. Bilahare Osmanlılara yaptığı yardım karşılığı Suriye valiliğinin de kendi idaresine verilmesini istedi. Babiâli'nin bu isteği kabul etmemesi üzerine, tarih sahnesinde giderek zayıflayan Osmanlı Devleti'nden kurtulup, yıllar boyunca mücadele ederek kurduğu Mısır'daki düzenin güvenliğini sağlamak amacıyla Suriye'yi işgale başladı. İbrahim Paşa kumandasındaki Mısır ordusu, 1831-1832 yıllarında Filistin ve Suriye'yi ele geçirip

Çiçek, Cilt 12, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 629-659; Enver Ziya Karal, *Fransa - Mısır ve Osmanlı İmparatorluğu: (1797-1802)*, İstanbul Ün. Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1938; Michelle Raccagni, "The French Economic Interests in the Ottoman Empire", *International Journal of Middle East Studies*, XI/3 (1980), s. 342; Edhem Eldem, *French Trade in Istanbul in the Eighteenth Century*, Brill, Leiden 1999, s. 13-33 ve Kamil Çolak, "Mısır'ın Fransızlar Tarafından İşgali ve Tahliyesi", *Sakarya Üniversitesi Fen Edebiyat Dergisi*, II (2008), s.141-183.

(3) Fransa'nın Mısır'ı tahliye etmesindeki diplomatik faaliyetleri için bkz. Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, Cilt V, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1983; Stanford J. Shaw, *Eski ve Yeni Arasında Sultan III. Selim*, çev. Hür Güldü, Kapı Yayınları, İstanbul 2008, s. 473-474; J.-L. Bacqué-Grammont-S. Kunalalp-F. Hitzel, *Representants Permanents de la France en Turquie (1536-1991) et de la Turquie en France (1797-1991)*, Éditions Isis, İstanbul 1991, s. 48-49 ve Soysal, *Türk Fransız Diplomasi Münasebetleri*, s. 315-327. Eyyub Şimşek, *Osmanlı-Fransız Diplomatik İlişkileri ve Kırım Savaşı (1853-1856)*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi, Trabzon 2013, s. 38.

(4) Mehmet Alaaddin Yalçınkaya, "II. Mahmud Dönemi Osmanlı Diplomasisi/Otoman Diplomacy in the Reign of Mahmud II", *II. Mahmud, Yeniden Yapılanma Sürecinde İstanbul/Istanbul in the Process of Being Rebuilt*, ed. Coşkun Yılmaz, İstanbul 2010, s. 179-190.

21 Aralık 1832'de Konya Muharebesi'nde Osmanlı Ordusunu yendikten sonra 1833 yılı başlarında da Kütahya'yı ele geçirdi. Yunan İsyanı'nı takip eden yıllarda 1826'da Yeniçeri Ocağı'nın ilgası, 1827'de Navarin'de donanmanın yok edilmesi, ülke içinde ayanların neden olduğu çatışmalar ve 1828-1829 Osmanlı-Rus savaşı gibi hadiseler Osmanlıları çaresiz bir vaziyete itmişti. İşte bu durumu fırsata çevirmeyi bilen Mehmed Ali Paşa bu durumdan fazlasıyla istifade ederek İstanbul'un 300 km yakınına kadar ulaşıp Osmanlı Devleti'ni ölüm kalım sürecine soktu.⁽⁵⁾

Yeni şartlar ve ani gelişen hadiseler karşısında II. Mahmud büyük Avrupa güçlerinden müttefik ve yardım arama teşebbüsüne başladı. Bu süreçte İngiltere'den beklenen siyasi ve askeri destek boşa çıktı; zira İngiltere seçim ve siyasi partiler yasası ile Avrupa'daki meselelerle uğraşmaktaydı. 1830'da Fransa'nın Cezayir'i işgal etmesiyle Osmanlı-Fransız ilişkileri bir kere daha bozuldu. Zaten Fransa, Mısır'da Osmanlı idaresinden ziyade kendisiyle gayet iyi ilişkileri bulunan Mehmed Ali Paşa'yı destekliyordu. Fransa'nın gönderdiği askeri danışman ve uzmanlar ile Modern Mısır ordusunun kurulmasında öncülük yapması ve ayrıca onun İngiliz politikalarına sıcak bakmaması bu iki güç arasındaki ilişkileri kuvvetlendiriyordu. İşte bu ortamda II. Mahmud, Rusların uzun zamanlardan beri beklediği fırsatı bir altın tepsi içinde onlara sundu. Son gelişmeler karşısında Rus kuvvetleri de Tuna önlerinde bekliyorlardı. Böylece 9 gemilik bir Rus filosu 20 Şubat 1833'te İstanbul'a geldi ve 14.000 kişilik bir Rus birliği de Büyükdere'ye yerleşti. Mehmed Ali Paşa'nın oğlu İbrahim Paşa'nın kararlılığı ile İngiliz ve Fransız elçilerin tavsiyeleri neticesinde Sultan II. Mahmud, Mehmed Ali Paşa'nın isteklerini kabul etmek zorunda kaldı ve Mehmed Ali Paşa'nın Mısır ve Girid; oğlu İbrahim Paşa'nın da Cidde ve Adana valiliklerini tanıdı. Fakat daha da önemlisi Rus donanmasının İstanbul'a gelişinin İngiltere ve Fransa'da yarattığı endişe ile dâhili bir isyan olan bu meselenin uluslararası bir krize dönüşmesi oldu.⁽⁶⁾

Osmanlı-Rus yakınlaşması ve Rus donanmasının İstanbul önlerinde demirlemesi en çok Fransa'yı rahatsız etti. Bundan dolayı Fransa ve İngiltere, Babiâli ile Mehmed Ali Paşa arasında arabuluculuk yapmak ve esasında kendi çıkarları için tehdit unsuru oluşturan Rus donanmasını İstanbul Boğazı'ndan çıkarmaya çalışmak için girişimlerde bulunacak olan elçileri İstanbul'a gönderdi. Bu doğrultuda Fransa, Babiâli nezdinde enerjik bir elçi olan Amiral Roussin'i, İngiltere de Lord Ponsonby'yi kendilerine verilen görevleri yerine getirmek üzere İstanbul'a gönderdi. Fakat Mehmed Ali Paşa adı geçen devletlerin bu önerilerini kabul etmeyerek, Babiâli'ye, Suriye ve Adana'nın kendisine bırakılması, aksi takdirde İstanbul'a saldıracakları ultiimatını verdi. Fransız elçisi Roussin İstanbul'a gelmez arabuluculuk için işe koyulmuştu; zira Fransızların istediği şekilde Rus donanma-

(5) Mısır Meselesinin doğuşu ve gelişimi hakkında çok sayıda araştırma vardır. Bunlar için bkz. Şinasi Altundağ, *Kavalalı Mehmet Ali Paşa İsyanı ve Mısır Meselesi*, 1. Kısım (1831-1841), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1988; Muhammed H. Kutluoğlu, *The Egyptian Question*, Eren Yayınları, İstanbul 1998; Butrus Abu-Manneh, "Mehmed Ali Paşa and Mahmud II: the genesis of a conflict", *Turkish Historical Review*, 1(2010), s. 9-14; Stanford J. Shaw, Ezel Kuran Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, Cilt II, çev. M. Harmanlı, E Yayınları, İstanbul 1983; Emine Eren, *Kavalalı Mehmet Ali Paşa İsyanı ve Mısır Meselesi*, Eskişehir Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Eskişehir 2008; Ahmet Dönmez, *Osmanlı Modernleşmesinde İngiliz Etkisi (Diplomasi ve Reform (1833-1841))*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2014.

(6) Dönmez, *Osmanlı Modernleşmesi*, s. 109-117; Kutluoğlu, *The Egyptian Question*, s. 83-107.

sının İstanbul'dan uzaklaşması padişah ile Mehmed Ali Paşa'nın anlaşmasına bağlıydı. Ancak Amiral Roussin'in bu zamana kadar gereken uzlaşmayı sağlayamaması Fransızlar için bir başarısızlık olarak algılanmaktaydı. Fransa, Mehmed Ali Paşa'yı durdurma adına bir hamle daha yaptı ve Fransız elçisi Roussin, Mehmed Ali Paşa'ya Akka, Kudüs, Trablusşam ve Nablus sancaklarını vermeyi taahhüt ederek padişah ile barış yapmasını; aksi takdirde Fransa'nın kendisine silahlı bir saldırıda bulunacağını söyledi. Mehmed Ali Paşa ise, bu teklifi kabul etmemekle birlikte, bütün Beytüşşam Eyaleti ile Adana'nın da kendisine bırakılması için Babiâli'ye bir ultiatom daha verdi. Bu ultiatomun kabul edilmemesi halinde, İbrahim Paşa'yı Üsküdar üzerine yürümeyle görevlendireceğini söyledi. Yukarıda da belirttiğimiz gibi bu kriz döneminde Fransa, Mehmed Ali Paşa'nın tarafında yer almış ve Osmanlıların Akdeniz'deki varlığına karşı düşmanca tutumunu ortaya koymuştu. Çünkü Fransa'nın Mısır üzerinde Napolyon'un 1798 seferi ile belirginleşen bir ilgisi vardı. Mehmed Ali Paşa'nın siyaseti, Fransa'nın Mısır'da manevi varlığını da ifade ediyordu. Fransızlar, Mısır'ın padişaha ait olmasından daha çok Mehmed Ali'ye ait olmasını her bakımdan kendi çıkarları için daha elverişli görmekteydi.⁽⁷⁾ Elçi Roussin'in bu beklentilere cevap veremediğini ve Mehmed Ali Paşa ile istenilen antlaşmanın yapılamadığını gören Fransız hariciyesi bu görevi yerine getirecek bir diplomat arayışına girişti. Bu görev için Fransız hükümeti, parlak zekâsı, dışişlerindeki tecrübesi, üslubunda hem yumuşaklığı hem de sertliği aynı anda barındırması gibi yetenekleriyle Mehmed Ali Paşa'yı uzlaşma yoluna çekmekte başarılı olacağına inandığı Baron de Boislecomte'u tercih ederek, onu özel bir misyon ile Mısır Meselesi'nin çözümü için Osmanlı ülkesine gönderdi.⁽⁸⁾

Boislecomte'un diplomatik kariyerine baktığımızda, Fransa'nın beklentilerini yerine getirebilecek bir birikime sahip olduğu görülmektedir. 1796'da doğan Baron 1814 yılında diplomasiye girmişti. Diplomatik kariyerine Haziran 1816'da Viyana'ya üçüncü sekreter atarak başlayan Boislecomte, 3 yıl sonra Ekim 1819'da, Saint-Petersburg'da ikinci sekreterliğe yükselmiştir. Baron buradaki görevi esnasında Troppau ve Verona'da İtalya'da mutlakîyetin kurulmasıyla baş gösteren devrimci hareketlerin tehditkâr zararlarına karşı koymak amacıyla düzenlenmiş olan konferanslara katılımcı sekreter olarak iştirak etti.⁽⁹⁾ 1821-1823 yılları arasında Saint-Petersburg'da maslahatgüzarlık görevine yükselen Baron, ardından 1824-1825 yıllarında Madrid'de birinci sekreter

(7) Kutluoğlu, *The Egyptian Question*, 94-107 ve Dönmez, *Osmanlı Modernleşmesi*, s. 109-117.

(8) Georges Douin, *La mission du Baron de Boislecomte, l'Égypte et la Syrie en 1833*, L'Institut français d'archéologie orientale du Caire, Caire 1927, s. 444; Boislecomte hakkında ülkemizde yapılan çalışmalar için bkz. Özgür Yılmaz-Aslı Şenol Ghebantani, "Fransız Diplomat Boislecomte'a Göre Mehmed Ali Paşa İsyanı Döneminde Osmanlı Ticareti (1833-1834)", *Tarihin Pesinde*, 7/14 (2015), s. 417-457; Aslı Şenol, *Fransız Diplomat Baron de Bois le Comte'un Raporlarına Göre Osmanlı Ekonomisi (1833-1834)*, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Sakarya 2012; Turgut Subaşı-Aslı Şenol, "Baron de Bois le Comte'un Raporlarına Göre II Mahmut Döneminde Osmanlı'da Kadın", *International Journal of Human Sciences*, 9 (2012), s.1032-1048; Ayşe Kayapınar, "Fransız Arşiv Belgelerine Göre XIX. Yüzyılda Aşağı Güney Tuna Havzasında Osmanlı Savunma Sistemi", *XV. Türk Tarih Kongresi, Ankara 11-15 Eylül 2006, Kongreye Sunulan bildiriler*, Cilt IV, Kısım 3, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2010, s. 1631-1638; Ayşe Kayapınar, "Fransız Baronu Boislecomte'un Tuna ve Balkan Sıradağları Cıvarında Osmanlı Savunması Hakkındaki Raporu", *Ege ve Balkan Araştırmaları Dergisi*, 1/2 (2015), s.181-207.

(9) Mark Jarrett, *The Congress of Vienna and Its Legacy: War and Great Power Diplomacy After Napoleon*, I.B. Tauris, New York 2013, s. 322.

ve maslahatgüzar olarak görev yapmış; Eylül 1825'ten itibaren diplomatik kariyerine Fransa Dışişleri Bakanlığı'nın siyasi bürosunda şef yardımcısı olarak devam etti. Boislecomte'un Londra'da Polignac ile tanışması ona yeni fırsatlar doğurdu. Bilhassa Polignac'ın Dışişleri Bakanlığı'na getirilmesi, Boislecomte'un bakanlık bünyesinde yüksek bir göreve, bakanlığın yönetiminin başına atanmasında etkili oldu. Asıl önemlisi Boislecomte'un, Rusların İstanbul'u ciddi olarak tehdit ettikleri 1829 güzünde, Polignac'ın öncülüğünde Osmanlı Devleti'nin paylaşılmasına ve İstanbul'un başkent olacağı bir Yunan Devleti'nin kurulmasına yönelik planların içinde olmasıdır.⁽¹⁰⁾ Buradaki görevine 1830 Temmuz İhtilali nedeniyle geri çekilene kadar devam eden Boislecomte, 1830 yılında tahta çıkan Louis Philippe'in hükümdarlığının ilk yıllarında, Victor de Broglie'nin dışişleri bakanlığına geleceği tarihe kadar dışişlerinden ve görevinden uzak kaldı.. Victor de Broglie'nin dışişleri bakanı olmasının ardından Boislecomte, "Türkiye'nin paylaşılması ve Avrupa'nın yeniden organize edilmesi" projesinin yani "Doğu Misyonu"nun gerçekleştirilmesi ve tamamlanması için yeteneği ve dışişlerindeki hüneryi sayesinde yeniden göreve çağırıldı.⁽¹¹⁾ 8 Nisan 1833 tarihli bir görevlendirme yazısı alan Baron vakit kaybetmeden bu ayın ortalarında Fransa'dan hareket ederek 29 Nisan'da İskenderiye'ye ulaştı ve burada Fransa'nın İskenderiye genel konsolosu olan Mimaut tarafından karşılandı. Boislecomte Doğu Misyununun amacını Broglie tarafından kendisine verilen talimatnamede açıkça belirtilmektedir. Broglie, bu resmi yazıda dönemin siyasi yapısı üzerinde durarak, hâlihazırda Rus filosunun boğaza giriş yaparak demirlediğini, Fransız büyükelçisi Roussin'in, Mehmed Ali Paşa'ya birtakım barış şartları önererek kendisini barışa çağırdığını; ancak Mehmed Ali Paşa'nın barışa yaklaşmadığını belirtmiştir.⁽¹²⁾

Broglie'ye göre, Suriye'nin Mısırlılar tarafından işgal edilmesi bir bakıma bir Avrupa sorunuymuş ve Mehmed Ali Paşa'ya, Suriye'yi terk etme gerekliliği anlatılmalıydı. Buna göre Baron Boislecomte, Mehmed Ali Paşa'yı, Fransa'nın kendisinin menfaatleri için hareket ettiğine, aralarında süren dostluk adına, sonuçları kendisi için felaket olacak olan bu krizin durdurulmasına ikna etmeliydi. Esasen Broglie, Baron'un, Suriye'nin boşaltılması ve böylece Avrupa'nın genel menfaatleriyle ilgili olan bir meseleyi çözmeye çalışmasını istemekteydi. Bu beklentilerde de anlaşılacağı gibi Boislecomte'un Doğu'ya gönderilmesinin en önemli amacı Mısır Meselesinin Fransa'nın lehinde bir çözüme kavuşturulmasıydı. Fakat sonuçlarına baktığımızda Baron'un bu misyonu tam olarak icra ettiğini söylemek zordur. Douin'in de ifade ettiği gibi, Baron'un misyonunun neticelerini yine onun yapmış olduğu yazışmalar ve bunların sonuçları üzerinden dikkatli bir okuma ile anlamak gerekmektedir.⁽¹³⁾

Burada konumuz itibarıyla Boislecomte'un Mısır'daki misyonu üzerinde daha fazla durmayacağız. Öyle ki Baron İskenderiye'de iki aylık bir ikamet ve Mehmed Ali Paşa nezdindeki görevini tamamladıktan sonra Temmuz 1833'te Suriye ve Lübnan'a geçti. Böylece Boislecomte'un görevinin ikinci kısmı da başlamış oldu. Aslında Boislecomte'un

(10) Jérôme Louis, *La question d'Orient sous Louis-Philippe*, Ecole pratique des hautes études – EPHE, Paris 2004, s. 17

(11) Yılmaz-Şenol Ghebantani, *Boislecomte*, s. 444-445.

(12) Yılmaz-Şenol Ghebantani, *Boislecomte*, s. 445-446.

(13) Douin, *La mission du Baron de Boislecomte*, s. LXIII.

bu görevi de Broglie'den almış olduğu talimatlara dayanmaktaydı. Mısır'daki misyonunun dışında, Boislecomte'un Doğu'da yapması gereken işlerden biri de çok akılcıca gözlemler yapmak ve bunları Fransız hariciyesine düzenli olarak rapor etmektir. Bu bakımdan aldığı talimatlar Baron'un İskenderiye'deki görevini bitirir bitirmez İstanbul'a dönmesini, burada şartların elvermesi durumunda görevine devam etmesini, aksi takdirde hemen Fransa'ya dönmesini öngörmekteydi. Yine de Broglie, İstanbul'daki görevi esnasında Boislecomte'un imparatorluğun koşullarını iyi bir şekilde incelemeye hizmet edecek bir Doğu Seyahati'nin de faydalı olacağına dair işaretler de veriyordu. Douin'in de belirttiği gibi, Boislecomte'un görev çerçevesi biraz da kendisinin belirleyeceği bir misyondu. Bu görev kapsamının genişliği özellikle vurgulanırken Boislecomte'un mükemmel gözlem yeteneği ile Doğu'da önemli incelemeler yapması isteniyordu.⁽¹⁴⁾ Daha açık bir ifade ile, Boislecomte'un bu misyonu, Osmanlı İmparatorluğu'nun olası bir yıkılma durumunda Fransa'nın buradaki gelişmelere daha da vakıf olmasının bir aracı olarak görülmekteydi. Baron, misyonu çerçevesinde bu incelemelerine Suriye'deyken başlamıştı. İskenderiye'den Suriye'ye geçen Baron, burada daha uzun bir süre ikamet etmiş ve Mehmed Ali Paşa'nın Suriye'deki hâkimiyeti, Suriye'nin ticari önemi hakkında raporlar hazırlamıştı. Baron Eylül ayına kadar Suriye'de kaldı ve buradan İzmir'e geçti. Daha sonra İzmit üzerinden Ekim ayında İstanbul'a ulaştı.⁽¹⁵⁾

Konumuza kaynaklık eden Osmanlı deniz gücüne dair raporunu İstanbul'daki ikameti sırasında hazırladı. Burada yeri gelmişken kaynaklarımız hakkında kısa bir değerlendirme yapmak yerinde olur. Baron'un bu Doğu Misyonu'na ilişkin yazışmaları Fransa Dışişleri Bakanlığı Arşivi'nin (Archives du ministère des Affaires étrangères, AMAE) Paris'teki merkezinde (Centre des Archives diplomatiques de La Courneuve, CADC) bulunan "Memoires et documents, MD" tasnifinde yer almaktadır. Bu tasnif, Fransız merkezi idaresi hakkındaki belgelerin yanında, Fransa'nın yurtdışındaki görevlilerinin gönderdikleri özel rapor ve belgeleri ihtiva etmektedir. Baron'un yazışmaları "Turquie" adlı alt tasnifte yer almaktadır. Bu tasnifte yer alan 20-27 ve 72-86 numaralı dosyalar Boislecomte'un Doğu misyonu sırasında kaleme aldığı yazışmaları içermektedir. Boislecomte, raporlarını önceleri 1832-1834 arasında Dışişleri Bakanı olan Broglie'ye ve akabinde Broglie'nin yerine göreve gelen Rigny'e hitaben kaleme almıştır. Boislecomte'un yazışmaları imparatorluğun çok geniş bir bölgesine dair önemli tespitler içermektedir. Bu bakımdan 1833 Aralık'ına kadar İstanbul'da kalan Baron buradan Balkanlara geçerek Mayıs ayı sonuna kadar Eflak-Boğdan'da kalmıştır. Balkanlardaki ikametini, Arnavutluk, Rumeli, Sırbistan'a geçerek sürdüren Baron, 1 Ekim 1834 yılına kadar bölgede gözlemler yapmıştır. Bu tarihten Kasım ayının sonuna kadar Yunanistan ve İyonya Adalarında incelemeler yapan Baron, Bulgaristan, Makedonya ve Teselya'da da gözlemler yaparak Osmanlı ülkesindeki "Doğu Misyonu"nu sona erdirmiştir. Boislecomte bu Doğu misyonu sırasında tuttuğu raporlarında ilk olarak dönemin siyasi yapısına ve gelişmelerine paralel olarak Mısır Meselesi'ne değinmiştir. Mısır'dan sonra Suriye üzerinden Anadolu'ya geçen Baron, bu seyahati esnasında gözlemler yapmaya devam etmiştir. Bu gözlemlerinde II. Mahmud tarafından uygulanan yeniliklere, Mehmed Ali Paşa'nın sahip olduğu orduya, imparatorluğun durumuna, imparatorlukta oluşt-

(14) Douin, *La mission du Baron de Boislecomte*, s. XXXVIII.

(15) Yılmaz-Şenol Ghebantani, *Boislecomte*, s. 447.

rulmaya çalışılan yeni orduya ve askeri düzenlemelere değinmiştir. Burada özellikle İstanbul'da açılan askeri, mühendislik, tıp ve cerrahlık okullarına, Osmanlı ordu ve donanmasının durumuna, imparatorluğun doğal limanlarına, denizcilik okullarına, Kaptan Tahir Paşa'nın faaliyetlerine, tersanelerin kaldırılmasına değinmektedir.⁽¹⁶⁾

Konumuz açısından en zengin bilgileri ihtiva eden dosya ise Baron'un İstanbul'a gelişinin ardından yaptığı gözlemler ve tuttuğu raporları içeren 73 numaralı dosyadır. Baron 4 Aralık 1833 tarihli uzun raporlarında, Osmanlı Deniz Gücüne Dair Tespitleri hakkında geniş malumat vermektedir.⁽¹⁷⁾ Baron, Osmanlı Devleti'nin limanları, tersaneleri, bahriye okulu, Kaptanı Derya Tahir Paşa ve deniz kuvvetlerinin mevcut durumu, deniz gücünün temel kaynakları ile Osmanlı deniz gücünün zayıf ve güçlü yanlarını değerlendirmektedir. Bu çalışma, Boislecomte'un bu raporlarından hareketle Osmanlı deniz gücünün alt yapısı ile Osmanlı donanmasında yapılmaya başlanılan yenilikler hakkında değerlendirmeler yapmayı amaçlamaktadır. Bu şekilde kriz döneminde imparatorluğun siyasi ve ticari yapısına dair vermiş olduğu zengin bilgilere rağmen ülkemizde çok az çalışmaya konu olan bir Fransız diplomatın gözünden Osmanlı deniz gücünü ele alarak, döneme farklı bir bakış açısı ile yaklaşmayı hedeflemektedir.

Baron Boislecomte'un Raporlarına Göre Osmanlı Deniz Gücü

Baron Boislecomte'un 4 Aralık 1833'te İstanbul'dan Dışişleri Bakanı Broglie'ye yazdığı rapor "Osmanlı İmparatorluğunun Deniz Gücü ve Bunun Kaynakları" başlığını taşımaktadır. Boislecomte bu raporu neden yazdığını şöyle özetlemektedir:⁽¹⁸⁾

"Sultanın ordusunun durumunu ortaya koymak için mümkün mertebe detaya gireceğim; çünkü bu mesele Türkiye'nin yeniden doğuşu olarak kabul edilmektedir. Donanmadan bahsederken dikkatli tespitler yapacağım; zira donanma ikincil bir öneme sahiptir."

Boislecomte'un raporu II. Mahmud dönemi Osmanlı deniz gücü hakkında bilgiler vermekle birlikte özellikle de 1770 Çeşme Faciasından sonra Osmanlı donanmasında yapılan yenilikler ile III. Selim döneminde inşa edilen modern Avrupalı tarzdaki donanmanın gelişimi üzerine de bilgiler ihtiva etmektedir.⁽¹⁹⁾ Bu bakımdan rapor Osmanlı deniz gücünü ele alırken limanlar, körfezler, demirleme alanları, deniz gücünün maddi kaynağı olan malzeme ve donanmanın ihtiyacı olan personele kadar detaylı bilgiler sunmaktadır. Boislecomte, Osmanlı deniz gücünü farklı alt başlıklar halinde ele almıştır. Bu çalışmada bu başlıklara sadık kalarak raporların verdiği bilgiler değerlendirilecektir.

(16) Yılmaz-Şenol Ghebantani, *Boislecomte*, s. 447-449.

(17) AMAE, CADC, MD, Turquie, 73, "Correspondance d'Orient, Syrie, Asie Mineure- Constantinople, 21 Juillet-4 Décembre 1833", Boislecomte'tan Broglie'ye, Pera, 4 Aralık 1833. Bu rapor 17 varak olup toplamda 33 sayfadır.[Bundan sonraki dipnotlarda "MD, Turquie, 73, Boislecomte'tan Broglie'ye, Pera, 4 Aralık 1833" şeklinde gösterilecektir.]

(18) MD, Turquie, 73, Boislecomte'tan Broglie'ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 242a.

(19) Yenileşme dönemi Osmanlı denizciliği ve denizcilik alanında yapılan ıslahatla hakkında detaylı bilgi için bkz. Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahât Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2001 ve Tuncay Zorlu, *Osmanlı ve Modernleşme: III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*, Timaş Yayınları, İstanbul 2014.

Osmanlı Deniz Gücünün Doğal Avantajları, Limanlar, Demirleme Yerleri, Körfezler ve Malzemeler

Baron Boislecomte konuya ilk olarak İstanbul'un sahip olduğu coğrafi konumunun ona dünyanın en büyük deniz gücünün merkezi olma özelliği kazandırdığını belirterek giriş yapmaktadır. Osmanlı başkentinin bir tarafta Karadeniz diğer tarafta da Akdeniz'e ulaşım için önemli bir mevkide olduğunu; İstanbul ve Çanakkale Boğazlarının Osmanlılara önemli bir avantaj sağladığını, bu boğazların her bir ülkenin gemilerine hizmet etmekte ve emin demirleme olanağı sağlamakta olduğunu kaydetmektedir. Bundan dolayı Marmara Denizi'nde çok uluslu bir denizciliğin varlığını görmenin mümkün olduğunu; hem Asya hem de Avrupa'da yer alan İstanbul'un bu bölgelerden gelen zenginlikleri ihtiva ettiğini ifade etmektedir. Boislecomte, İstanbul'un Karadeniz'in dışarı açılan tek kapısı olduğunu ve bu yolla Karadeniz'in her tarafından gelen malların ihraç edildiğini kaydederken, İstanbul'un aynı zamanda Tuna, Dinyester, Don, Faş ve Halis üzerinden gelen ürünler için; aynı şekilde Gürcistan ve Kafkasya coğrafyası için de önem arz ettiğini raporunda vurgulamaktadır. Öte yandan Osmanlıların son yıllarda Karadeniz'de Ruslara, Akdeniz'de ise Avrupalı büyük güçlere karşı kayıplarına rağmen hala güçlü bir konuma sahip olduğunu işaret etmektedir.⁽²⁰⁾

Boislecomte, Türkiye'nin bu avantajının dışında başkente yakın bölgelerin büyük bir deniz gücünü ortaya çıkarabilecek materyale sahip olması bakımından da önemli olduğunu özellikle rapor etmektedir. Boislecomte, Osmanlıların bu bakımdan Avrupalılara göre daha şanslı olduğunu; zira Avrupalı denizcilerin günden güne orman kaynaklarının azalmasından muzdarip olduğunu ve gemi inşası için en uzak karalara kadar giderlerken Osmanlıların elindeki imkânların onlara olağanüstü bir bolluk kazandırdığını belirtmektedir. Osmanlıların deniz gücünün temel ihtiyacı olan bol miktardaki malzemelerin nerelerden ve nasıl temin edildiğine dair Boislecomte detaylı bilgiler vermektedir. Osmanlı donanması için gerekli olan meşe ve gürgen ağaçlarının Eflak, Boğdan ve Balkanlardan Karadeniz yoluyla, Bitinya'dan Marmara Denizi vasıtasıyla ve Torosların güney yamaçlarından da Akdeniz ve Çanakkale Boğazı vasıtasıyla getirildiğini yazmaktadır. Moldovya, Kazdağı, Sultaniye ve Sinop'tan ise zift ve katran tedarik edilmektedir. Sırbistan, Moldovya, Makedonya, Ermenistan, Halep Eyaleti ile Karadeniz eyaletlerinden bol miktarda kenevir sağlanmaktadır. Diğer yandan Tokat'tan bakır ve Rumeli'de ise Samakof ve İnada'dan İstanbul'a demir gönderilmekte olduğunu kaydederken, Balkanlardaki demir madenlerinin Türklerin ihmaliyle göz ardı edildiğini özellikle not etmektedir. Boislecomte aynı şekilde Trakya'daki kömür madenlerinin İstanbul'a çok yakın bir mesafede olmasına rağmen işletilememekte olduğunu belirtmektedir.⁽²¹⁾

Türklerin Denizcilik Konusundaki Yetersizlikleri

Boislecomte, Osmanlı coğrafyasının denizlerle iç içe olması ve donanma için bol miktarda ham malzemenin bulunmasının büyük bir öneme sahip olduğunu belirtip, böyle bir mevkide yer alan bir ülkenin büyük bir deniz gücüne sahip olacağı tahmin edilebilir diye not etmektedir. Ancak Türklerin bu avantajı değerlendirmediklerini kaydetmek-

(20) MD, Turquie, 73, Boislecomte'tan Broglie'ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 242a-b.

(21) MD, Turquie, 73, Boislecomte'tan Broglie'ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 242b-243a.

tedir. Bundaki en önemli nedeni Türklerin her zaman denizciliğe karşı büyük bir tiksinti göstermeleri ve karakterlerinin denizciliğe yatkın olmamaları olarak ifade etmektedir. Türkler arasında her zaman denizciliğe karşı bir tutum olduğunu, diğer halkların sahil kesimlerine yığılırken Türklerin imparatorluğun iç kısımlarına çekildiğini, Kilikya ve Karaman sahil kesiminde olduğu gibi kıyıları reayaya terk ettiğini kaydetmektedir. Bu durumun İyonya, Trakya, Makedonya ve Karadeniz’de de aynı olduğunu zikretmektedir. Baron, bu tabiatlarının bir neticesi olarak Türklerin deniz gücünün hiçbir zaman kendi eserleri olmadığını belirtmektedir. Boisilecomte Rusların Çeşme’de Türklerin donanmasını tahrip ettiği 18. yüzyılın ikinci yarısına kadar Türklerin deniz gücünün kara ordularına göre çok daha geride olduğunu; ancak bu olayın Türk donanması için bir yeniden doğuş dönemi olduğunu belirtmektedir. Avrupa’daki gibi yeniden teşkil edilen donanma Baron’a göre “Çeşmenin küllerinden” doğmuştur.⁽²²⁾

Çeşme faciasından sonra, Osmanlıların donanma alanında tersane ve gemi yapımıyla yaptıkları yenilikler hakkında Boisilecomte’nin raporunda ayrıntılı bilgilere ulaşılmaktadır. Boisilecomte Osmanlı donanmasındaki düzenlemelerin büyük oranda III. Selim döneminde tamamlandığını ve özellikle de bu sultanın Fransız gemi yapımcılarını getirerek Avrupa usulüne göre çalışmalarını emrettiğini de rapor etmektedir. Bu emirler doğrultusunda Osmanlı donanması yeniden ve Toulon modeline göre inşa edilip, bilahare Türk ordusu da Fransız modeline göre tanzim edilmiştir. Osmanlılardaki askeri alandaki yenilikleri ve Türklerin bundaki başarılarını da gözlemleyen Boisilecomte, “Türkiye’de gerekli enerji ve çaba olduğu takdirde doğal kaynaklardan istifade ile neler yapılabileceğini göstermiştir. Çok az bir sene içinde yirmi kadar gemi (vaisseaux de ligne) bitirilerek Osmanlı sahillerine indirildi” diye kaydetmektedir.⁽²³⁾

Boisilecomte III. Selim’in tahttan indirilmesinden sonra Osmanlı donanmasının gidişatı hakkında da bazı önemli tespitlerde bulunmuştur. Bu gelişmenin Türk donanmasının kazandığı ilerleme evresini durdurduğunu; ancak sultanı iktidardan düşüren ayakta kalmasının kışkırtıcıları ve askerlerin üniformalarını ortadan kaldırırsa da daha evvel inşa edilen gemileri muhafaza ettiklerini belirtmektedir. Boisilecomte her iki askeri unsuru da mukayese ederken “kara ordusu eski barbarlığına geri dönmüş, gemi yapımı işi ise Avrupa usulüne göre devam etmiştir” diye not düşmektedir.⁽²⁴⁾

Navarin Felaketi Sonrası Osmanlı Deniz Gücündeki Kayıplar ve Türkiye’nin Deniz Gücünün Azalması

Osmanlıların, Yunan İsyanı neticesinde Yunanistan başta olmak üzere Akdeniz ve Ege’deki adaların bir kısmını kaybetmesi, Mısır, Suriye ve Filistin gibi bölgelerin de Mehmed Ali Paşa’nın kontrolüne geçmesi ve Cezayir’in de Fransızlar tarafından işgali Osmanlıların Akdeniz’deki denizcilik gücü ve kaynaklarına büyük bir darbe vurmuştur.⁽²⁵⁾

(22) MD, Turquie, 73, Boisilecomte’tan Broglie’ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 243a-244a.

(23) MD, Turquie, 73, Boisilecomte’tan Broglie’ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 244a-b.

(24) MD, Turquie, 73, Boisilecomte’tan Broglie’ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 244b.

(25) II. Mahmud ve sonrası Osmanlı denizciliğindeki gelişmeler ve yenilikler için bkz. İdris Bostan, “II. Mahmud Devrinde Osmanlı Donanması/The Ottoman Navy in the Era of Mahmud II”, *II. Mahmud, Yeniden Yapılanma Sürecinde İstanbul/İstanbul in the Process of Being Rebuilt*, ed. Coşkun Yılmaz, İstanbul 2010, s. 131-149 ve Levent Düzcü, *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği, 1825-1855*, Gazi Üniversitesi

Boislecomte bu konuda, son senelerde yaşanan hadiselerin Türkiye'nin deniz gücünün azalmasında etkili olduğunu ve Osmanlıların bu bölgeleri kaybetmesinin en iyi faydalarını yitirmesiyle sonuçlandığını da kaydetmektedir. Aynı zamanda İskenderiye, Suriye, Kandiye ve Yunan adalarının ayrılmasıyla beraber Akdeniz'deki en önemli denizcilik noktalarını da kaybettiğini belirtmektedir. Boislecomte bu denizde sadece Osmanlılara Selanik, Casso gibi limanlar kalmasına karşın Asya sahillerine yakın noktalarda Osmanlıların önemli limanları muhafaza ettiğini; bunların Samos, İzmir, Kos, Nakşa ve Satalia olduğunu ifade etmiştir.⁽²⁶⁾

Osmanlıların denizlerdeki gücünün kırılması sadece Akdeniz havzasında değil Karadeniz'de de yaşanan 1828-1829 Osmanlı-Rus savaşı neticesinde büyük kayıplara uğramıştır. Karadeniz ile ilgili gözlemler yapan Boislecomte, Osmanlıların Karadeniz'deki deniz gücü hakkında bilgi vermektedir. Boislecomte Edirne Antlaşması'nın Tuna'nın ağzının Rusların eline geçmesine neden olduğunu, Osmanlıların ise Burgaz körfezini, Boğazları ve Karadeniz'deki en iyi liman olan Sinop'u ellerinde tutmuş olduğunu kaydetmektedir. Boislecomte'un Karadeniz'de bulunan Rus donanması ve Sivastopol Limanı hakkında bilgiler verirken özellikle İstanbul'a iki gün mesafede olan Sivastopol Limanı'nın önemine işaret etmiştir.⁽²⁷⁾

Boislecomte, Mısır Meselesi sebebiyle Osmanlılarla Rusların yaptıkları Hünkâr İskelesi Antlaşması neticesinde Osmanlı-Rus askeri işbirliği hakkında bilgiler verirken bunun nasıl sonuçlar doğurabileceği üzerinde bazı yorumlar yapmaktadır. Boislecomte, Doğu'da kaldığı süre zarfında iki birleşik donanmanın İstanbul'un surlarına yakın bir yerde toplandığını gördüğünü de rapor etti. Boislecomte, Osmanlı ve Rus donanmasından oluşan birleşik donanmaya karşın, bu süre zarfında İngiliz-Fransız donanmalarının Çanakkale Boğazı'ndan geçmesinin muhtemel olabileceği on günlük bir zaman dilimi olduğunu belirtmektedir. Rus varlığına karşın Osmanlılardan ümidini kesmeyen Fransız diplomat her duruma karşı sürekli olarak sultanın talebi doğrultusunda İngiliz ve Fransız donanmasının boğazlardan girme ihtimali olduğunu varsaymaktadır. Buna mukabil bu on günlük süre zarfında diğer tarafta yer alan Rusya'nın ise boğazları geçerek Marmara'ya girme ihtimali olduğunu yani Fransız ve İngiliz donanmasına karşı avantaj yakalayacak bir duruma sahip olduğunu da özellikle rapor etmektedir. Sonuçta Boislecomte bu şartlarda Sultan Mahmud'un hangi tarafın yardımını seçeceğini belirtmenin zor olduğunu yazmaktadır.⁽²⁸⁾

Osmanlıların deniz gücünü etkileyen unsurlar sadece dış güçlerle yapılan savaşlar değildir. Aynı zamanda imparatorluk içerisinde merkezi otoritenin zayıflaması neticesinde bazı eyaletler ile Tunus, Trablusgarb, Eflak ve Boğdan gibi bazı vassalların merkezi otoriteden kopuk hareketleri, taşrada ayanların yükselişi de Osmanlı deniz gücünü etkilemekteydi. Bu durumu gözlemleyen Boislecomte, Türkiye'nin deniz gücünü etkileyen olaylar içinde özellikle bazı eyaletler, vassallar ve tebaa ile olan ilişkileri saymak gerektiğini raporunda belirtmektedir. Boislecomte, Osmanlıların deniz gücünün insan gücü kaybı hakkında önemli bilgiler serdetmektedir. Ona göre Türkiye'nin gerçekte deniz tüccarı yoktur ve bunun neticesi olarak tayfa yetiştiren Ege Adaları şimdi bağımsız bir devletin parçasıdır. Bu kaybın

Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı Doktora Tezi, Ankara 2012.

(26) MD, Turquie, 73, Boislecomte'tan Broglie'ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 244b-245a.

(27) MD, Turquie, 73, Boislecomte'tan Broglie'ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 245a.

(28) MD, Turquie, 73, Boislecomte'tan Broglie'ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 245a-b.

boyutlarını ortaya koymak için 1826'da sadece Hidra, Speria ve İpsara adasında 65 gemi ve 4396 tayfalı ve 929 topla mücehhez 13 ateşli gemiyi besleyen kaynağın kaybını örnek vermektedir. Boisilecomte aynı dönemde Berberi sahillerinin niyabetinin Babiâli'ye verildiğini daha önce de olduğu gibi burada denizci toplama imkânının elinde kaldığını özellikle not etmektedir. Cezayir'in 7 gemi, Trablus'un 4 ve Tunus'un ise 4 gemi gönderdiğini; ancak Cezayir'in kaybının Babiâli için her zaman sadece buradan değil Tunus ve Trablus'tan gelen yardımları da engellediği tahmininde bulunmaktadır. Berberi sahilleri ile Yunan kıyılarının en iyi tayfaları sağlama konusunda yarış içinde olduklarını; fakat 1827'de son olarak sultanın bu bölgelerden istifade edebildiğini ve buraların nihai olarak ayrılmasının Osmanlı deniz gücüne büyük bir kayıp olarak yansıdığını yazmıştır. Öte yandan Mısır sadece bir savaş gemisi göndermişti ve bu gemi ile kaptan paşanın donanması 25 savaş gemisinden, 10 ateş gemisinden ve 13 cephane taşıyan gemiden oluştuğunu rapor etmektedir.⁽²⁹⁾

Boisilecomte'a göre Osmanlı-Mısır donanması Yunan İsyanı sırasında önemli bir işlev görmüştü. Navarin Muharebesi sırasında bu donanmanın üç müttefik gücün ortaya çıkardığı donanmadan daha etkili olduğunu kaydetmektedir. Bu savaşta müttefiklerin 1.200 topa Müslümanların ise 114 savaş gemisinde 220 topa sahip olduğunu not etmektedir. Boisilecomte, bu donanmanın hemen hemen hepsinin 20 Ekim 1827'de tahrip edildiğini de raporunda belirtmektedir.⁽³⁰⁾

II. Mahmud'un Navarin Faciasından sonra modern anlamda Osmanlı donanması oluşturma gayretleri de Boisilecomte'un raporuna yansımıştır. Boisilecomte 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı'na rağmen donanmadaki kayıpların telafi edilebildiğini belirtmektedir. Ruslar, Osmanlı-Rus Savaşı sırasında Karadeniz'de büyük üstünlük gösterip özellikle de Varna ve Burgaz'da hakimiyet kurmuşlardı. Bunun için müttefik donanmasının Osmanlı donanmasına verdiği kayıpların Rusların işine geldiğine dair bir kanaatin hâsıl olduğunu belirtiyordu.⁽³¹⁾ Öte taraftan, Boisilecomte, Tahir Paşa'nın Tuna'ya çekilen ince donanması hariç ne 1829 ne de 1831'deki savaşın sultanın donanmasındaki kayıpları ortaya koymadığını belirtip bilahare ise Mısır ve Osmanlı donanmalarının bir araya gelmekten kaçındıklarını da rapor etmektedir. Bundan sonra ise Osmanlı-Mısır arasında güven kalmadığını, özellikle de Mehmed Ali Paşa kendi lehine olmadığı bir durumda donanma göndermeye yanaşmadığını da kaybetmektedir. Boisilecomte, bunun neticesi olarak takip eden sene sultanın Mehmed Ali'ye serbestçe dolaşabileceği denizler bıraktığını belirtmektedir. Boisilecomte Osmanlı-Mısır barışının imzalanmasından sonra Boğaz'a çekilen Osmanlı donanmasının 616 topluk 7 gemi; 404 topluk 8 firkateyn; 200 topluk diğer sekiz gemi, yani toplamda 1.220 topluk 23 savaş gemisinden oluştuğunu belirtiyordu.⁽³²⁾

Osmanlı Donanmasının Hâlihazırdaki Durumu

Boisilecomte, Navarin faciasından sonra II. Mahmud'un Osmanlı deniz gücünü

(29) MD, Turquie, 73, Boisilecomte'tan Broglie'ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 245b-246a.

(30) MD, Turquie, 73, Boisilecomte'tan Broglie'ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 246a.

(31) Baron bunu da Amiral Rigny'nin Amiral Codrington'a söylediği "Sayın Amiral bu işte sadece İmparator Nikola için çalıştığımızdan endişeleniyorum" şeklindeki sözlerini belirterek ifade etmiştir. MD, Turquie, 73, Boisilecomte'tan Broglie'ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 246a-b.

(32) MD, Turquie, 73, Boisilecomte'tan Broglie'ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 246b.

geliştirmesi, yeni tersane ve gemi inşaları, bahriye okulu ve özellikle de Kaptanıderya Tahir Paşa'nın donanmanın modernleşmesindeki rolü üzerinde raporunda teferruatlı bilgiler vermektedir. Verdiği bilgilerin bir kısmının kaynağı bizzat İstanbul'da bulunduğu sıradaki müşahedeleridir. Ayrıca kendi gözlemleriyle Fransız elçilik ve konsolosluklarından gelen bilgilerden de istifade etmiştir.

Boislecomte, Osmanlı donanmasında bulunan savaş gemi türlerine, onların ne kadar topa sahip olduklarına ve onlara ait top sayılarına dair ayrıntılı şekilde bilgiler vermektedir. Özellikle de bu gemileri, kendi içinde mücehhez ve kullanımda olan gemiler, yeni ancak silahsız gemiler, yapım aşamasındaki gemiler, değişik amaçlarla kullanılan gemiler ve terk edilmiş ve kullanılmayan gemiler olarak tasnif etmiştir. Boislecomte raporunda, İstanbul'a gelişinden bu yana Osmanlı donanmasının ayrıntılı durumunu araştırmaya çalıştığını belirtir ve bunun neticelerini aşağıdaki gibi özetlemektedir:⁽³³⁾

Mücehhez ve Kullanımda Olan Gemiler		Yeni Ancak Silahsız Gemiler	
8 gemi (vaisseaux de ligne)	730 top	1 gemi	110 top
10 firkateyn	482 top	1 firkateyn	54 top
11 korvet	282 top	2 korvet	50 top
4 brik	56 top	2 kotra	20 top
5 gölette (uskuna)	50 top	Toplam 6 gemi	244 top
14 kotra	140 top		
2 buharlı	-		
Toplam 54 gemi	1740 top		
Bunların dışında kalan 49 gemi ve 1.984 top.			

Yapım Aşamasındaki Gemiler		Değişik Amaçlarla Kullanılan Gemiler		Terk edilmiş ve kullanılmayan gemiler	
1 gemi	110 top	1 hastahane olarak kullanılan gemi	74 top	2 gemi -74 gemiden biri batmış toplam 2 gemi-	148 top
2 firkateyn	128 top	1 hastahane olarak kullanılan firkateyn	54top	1 firkateyn	54 top
		1 halatlama için kullanılan firkateyn	54 top	6 korvet	150 top
Toplam 3 gemi	238 top	Toplam 3 gemi	182 top	Toplam 9 gemi	352 top

Boislecomte'un Osmanlı donanmasında bulunan gemilerin güncel durumu ve bu gemilerdeki top sayısı ile hangi türde oldukları hakkındaki bilgileri bize Navarin sonrası Osmanlı deniz gücünü ortaya koyması bakımından önemlidir. Bu verilerden Osmanlıların

(33) MD, Turquie, 73, Boislecomte'tan Broglie'ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 247b.

toplamda 75 savaş ve 2756 parça topa sahip olduğu görülmektedir. Diğer bir ifade ile 1740 parça top taşıyan kullanımda olan 54 gemi; bunun yanında yapım aşamasında silahlanmamış ve 1.016 top konulacak 21 gemi olduğunu raporunda zikretmektedir.⁽³⁴⁾

Osmanlı donanması hakkında bilgi verdikten sonra Boisilecomte, Fransa dışişleri bakanına gönderdiği daha önceki raporlarında Mehmed Ali Paşa'nın 7 firkateyn ve değişik kullanımlarda 36 gemi ve yapım aşamasında 4 gemisinin (vaisseaux de ligne); toplamda 1.613 topunun olduğunu yazdığını bildirmektedir. Bu iki donanmanın birleşimi ile İngiltere, Fransa ve Rusya'dan sonra dünyanın üçüncü büyük deniz gücünün ortaya çıkmakta olduğunu özellikle belirtip, bunun rapora eklediği tabloda görüleceğini de not etmektedir.⁽³⁵⁾

Boisilecomte'a göre Osmanlı donanma gücünü tüm ayrıntıları ile ortaya koymak gereklidir. Çünkü Osmanlıların, Rusların yardımına başvuracağı bir savaş ihtimaline karşı ortaya çıkacak güce veya Rusların sayısına dair değerlendirmeler yapmak önemliydi. Boisilecomte böylesi bir donanma yani Rum tayfalarının hizmet ettiği Rus donanmasının önemli bir güç ortaya çıkaracağını belirtmektedir. Buna rağmen Rusya'nın Karadeniz'deki donanma gücünün ne olduğunu bilemediğini, ancak 1829'da Rusların gücünün 26 gemiden; 15 vaisseaux de ligne ve 6 firkateynden oluştuğunu ve bunların da 1.666 topla mücehhez olduğunu bildirmektedir. Öte yandan Rusya'nın toplam deniz gücünün 310 gemi ve 6.000 topa sahip bulunduğunu kaydederken geçen Temmuz ayında Boğaz'daki Rus donanmasının 12 gemi (vaisseaux de ligne) ve 7 firkateyn ve 3 brikten müteşekkil olduğunu da kaydetmektedir.⁽³⁶⁾

Boisilecomte raporunda, Fransa ve İngiltere'nin İzmir'de bir araya getirdiği müttefik donanma hakkında da bilgi vermektedir. Özellikle Rus ve Osmanlı gemilerinin bir araya gelmesiyle oluşacak bir donanmayı gözetleyecek bir filo ortaya çıkarmanın zorluğunu da belirtmektedir. Boisilecomte kendi dezavantajlarını bildirirken Rus ve Türk ittifakının da bazı handikaplarına işaret eder. Raporunda en azından Rus birliklerinin Türk gemilerini kullanmasından çok fayda elde edilemeyeceğini, her zaman Türk donanmasının manevra kabiliyetsizliğinin bilindiğini ve son hadiselerin de bunu ortaya koymuş olduğunu yazmaktadır. Bir blokaj durumunda Türk donanması kış için dinlenmeye çekilen bir donanmayı andırır diye nitelemektedir. Boisilecomte, Türk donanmasında son zamanlara kadar yapılan düzenlemelerin büyük oranda gemi yapımı üzerinde odaklanmış olmasına karşın donanma hizmetlerinin hemen hemen eski halinde bırakılmış olduğunu rapor etmektedir.⁽³⁷⁾

Boisilecomte raporunda, Osmanlı donanmasında bulunan asker sayısı, maaşları, giyecek ve beslenmeleri hakkında bazı bilgiler vermektedir. Osmanlı donanmasının 8-10 bin askere ulaştığını ve askerin ayda 40 kuruş/10 frank maaş aldığını, iase ve ibatelerinin iyi olmadığını rapor etmektedir. Türk gemilerinde genellikle tuzlu et olmadığını; zira gemilerin sık sık karaya çıkıp ihtiyaçlarının burada paşalar tarafından karşılandığını da not etmektedir. Bu eksiklikten dolayı gemilerde yeterli su saklanmaz. Mürettebatın yeteneksizliğinden ve kötü donanımdan ötürü gemilerin uzun zaman de-

(34) MD, Turquie, 73, Boisilecomte'tan Broglie'ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 247b.

(35) MD, Turquie, 73, Boisilecomte'tan Broglie'ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 247b-248a.

(36) MD, Turquie, 73, Boisilecomte'tan Broglie'ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 248a-248b.

(37) MD, Turquie, 73, Boisilecomte'tan Broglie'ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 248b.

nizlerde kalamadığını ve karaya yaklaşmaya mecbur olduklarını da kaydetmektedir.⁽³⁸⁾

Boislecomte'un raporunda gemilerdeki subaylar, askerler, kaptanlar ve tayfalar hakkında önemli bilgiler mevcuttur. Raporunda deniz subaylarının askerler gibi deniz konusunda çok bilgili olmadıklarını ve geminin hareketlerini kaptana bıraktıklarını belirtip, kaptanı gerçekte gemiye komuta eden kişi olarak kaydetmektedir. Boislecomte'un raporunda, bu önemli görevin önceden Rumlara verildiğini şimdilerde ise bir Frank, İtalyan ve İspanyol'a verilmekte olduğunu özellikle not etmektedir. Donanmanın limandan ayrılması sırasında Osmanlıların karşılaştıkları güçlükler üzerinde de bilgiler vermektedir. Raporunda donanmayı çıkarmak için Türk görevlilerin denizci toplamak amacıyla sahil kesimine ve limanlara yayılıp bulduklarını donanmaya aldıklarını not etmektedir. Üç direkli bir gemide 1.500 kişi ve iki direkli gemide de 1.100 kişi olana kadar denizci toplanmaktadır. Tayfalar bu "yüzen hapisanede" 23 Nisan'da (Rumi/Jülyen takvimine göre) ilk rüzgâr ile yola çıkar ve 26 Ekim'de bu askerler silahsız bir şekilde geri gönderilir. Baron'a göre bu şekilde bu denizcilerden profesyonel denizciler yapılması beklenmez.⁽³⁹⁾

Boislecomte, Rum geleneklerine göre planlanan bu düzenin Osmanlı donanmasında uygulanmaya devam etmekte olduğunu, hatta Türk donanmasının İngiliz ve Rus donanmasının Levant bölgesinde tehlike oluşturmaya başladığı zamanda bile silahsız bir halde beklediğini de kaydetmektedir. Ancak Tahir Paşa'nın tayfaları evlerine göndermek yerine çok sayıda tayfa aldığı ve bunları silahsız gemilere yerleştirdiği ve bu şekilde gemilerin daha kısa sürede silahlanabildiği ve tayfaların daha tecrübeli olduklarını raporunda zikretmektedir. Boislecomte eğer bu uygulama devam ettirilirse Osmanlı donanması açısından büyük bir ilerleme olacağını da özellikle belirtmektedir. Baron, son seferde Osmanlı donanmasında bir araya getirilen tayfaların sayısının 12-14 bin civarında olduğunu ve bu sayı içinde 1.200-1.400 Arap ve 1.800-2.000 Rum, Slav, İlyonyalı ve Maltalı tayfanın yer almakta olduğunu da kaydetmektedir.⁽⁴⁰⁾

Bahriye Okulu

Osmanlıların donanma alanında yaptığı yeniliklerin temel taşlarından birisi gemi yapımı diğeri de donanma için uzman denizci yetiştirilmesiydi.⁽⁴¹⁾ Boislecomte, Osmanlıların denizcilik alanındaki gelişmeleri ve özellikle de Mühendishane-i Bahri Hümayun (Ecoles de Marine) hakkında bilgiler vermektedir. Raporda, I. Abdülhamid'in saltanatından beri Baron de Tott'un tersanede bir denizcilik okulu açtığını ve bu okulun o dönemden itibaren muhafaza edildiğini belirtmektedir. Boislecomte bu okulun Osmanlı donanmasının subaylarının bir kısmını yetiştirdiğini; ancak kendi gözlemlerine göre çok da büyüülecek bir okul olmadığını vurgulamaktadır. Raporda bu okula yaptığı ziyarette Avrupalılardan ne kadar hoşlanılmadığına dair hemen bir kanaat elde ettiğini; ancak

(38) MD, Turquie, 73, Boislecomte'tan Broglie'ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 248b-249a.

(39) MD, Turquie, 73, Boislecomte'tan Broglie'ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 249a-249b. Gencer'de Osmanlı donanmasının her sene Mayıs (Hızır) ayında Tersaneden çıktığını ve Sonbaharda (Kasım) Tersaneye geri geldiğini not etmektedir. Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri*, s. 118.

(40) MD, Turquie, 73, Boislecomte'tan Broglie'ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 249b-250a.

(41) Osmanlılarda modern askeri eğitim kurumunun kuruluşu ve gelişim hakkında bkz. Çağatay Uluçay ve Enver Karatekin, *Yüksek Mühendis Okulu*, Berksoy Matbaası, İstanbul 1958 ve Fevzi Kurtoglu, *Deniz Mektepleri Tarihçesi*, Deniz Matbaası, İstanbul 1941.

fikirleri, gelenekleri ve niyetlerini tam olarak anlayamadığını da zikretmektedir. Baron okulun Fransızca konuşan müdürü tarafından iyi karşılanmış ve aralarında okul ile ilgili bir görüşme yapılmıştır. Ancak Baron ilk izlenimini şöyle yazmıştır:⁽⁴²⁾

“Bana bakmak için gözlerini bile kaldırmadı. Karşısına oturduğumda bana, “geldiğiniz zaman kalkmalı ve gideceğiniz zaman sizi geçirmeliyim”; ancak benim öğrencilerim bunu yapmış olduğumu görseydi “görüyor musunuz, hocamız bir Hristiyan’a saygı gösteriyor” derlerdi. Bundan dolayı içinde olduğum durumu görüyorsunuz ve kabalığımı için beni başışlayın”.

Boisilecomte Bahriye okulundaki öğrenci mevcudiyeti, ders saatleri ve ders programı hakkında bilgiler vermektedir. Bu bahriye okulunda 150 öğrencinin olduğu ve müdürlerinin verdiği bilgilere göre bunların çok çalışkan ve gönüllü olmadıklarını belirtmektedir. Kendi evlerinde kalan bu öğrencilerin her gün 6-7 saatliğine tersaneye geldiklerini bu şekilde onlara bazı eğitimler verilse de onların kanaatlerini ve fikirlerini harekete geçirmenin mümkün olmadığını rapor etmektedir. Boisilecomte diğer taraftan denizcilik konusundaki özel bilgiler için bu öğrencilere Fransızca öğretilmekte ve öğrenmelerinin tavsiye edilmekte olduğunu belirtip geniş bir eğitimden sonra öğrencilerin son senelerini savaş gemilerinin güvertesinde geçirdiklerini ve teoride o zamana kadar öğrendiklerini pratiğe döktüklerini kaydetmektedir.⁽⁴³⁾

Kaptanıderya Tâhir Paşa

Boisilecomte, Kaptanıderya Tahir Paşa ve onun zamanında donanmada yapılan yenilikler hakkında teferruatlı bilgiler vermektedir. Boisilecomte, Bahriye okulunu ziyaret ettiğinde Tahir Paşa’nın kendisini görmeye geldiğini, onunla kahve içtiğini ve Tahir Paşa tarafından çok sıcak bir şekilde ağırlandığını not etmektedir. Bu görüşmede Tahir Paşa’nın kendi lehine Avrupalılara yakın olması gerektiğini düşündüğünü; ancak sadece kendi candan ifadelerinde aşırılık yaptığını müşahade etmiştir. Boisilecomte raporunda, Tahir Paşa’nın Avrupalılara karşı olan mesafesine dair bilgiler de vermektedir. Tahir Paşa’nın Avrupalılardan uzak durmasının nedenlerinden birinin kendi kariyerinde yattığını; zira halk arasında dolaşan söylentilere göre Tahir Paşa’nın korsanlığa başladıktan sonra Lizbon’da inşa edilen bir gemiye satıldığını ve Mehmed Ali Paşa’nın onu almakla görevlendirildiğini kaydetmektedir. Boisilecomte, Tahir Paşa’nın yükselmesinde doğrudan II. Mahmud’un rolünün büyük olduğunu “Sultanın merhameti ile Tahir Paşa Navarin’de harap edilen Osmanlı donanmasının başına getirildi” diye beyan etmektedir. Hatta buradaki başarısızlığa ve 1828’de Tuna’daki küçük donanmayı kaybetmesine rağmen 1831’de Kaptan paşalığa getirildiğini de zikretmektedir. Diğer yandan Boisilecomte raporunda denizciliğin saygı-değer bir kariyer olmadığını ve her zaman Tahir Paşa’nın kendisini donanmaya adanmış olduğunu ve Tahir Paşa gibi kendisini işine veren kişilerin bu ülkelerde nadiren görüldüğünü de kaydetmektedir. Tahir Paşa’nın ileriye dönük projeler geliştirdiğini, bir kaç aydan beri donanmada yeni bir başlangıç yapıp kendince gerekli gördüğü yenilikleri uygulamaya koyup donanmada ekonomik ve aktif bir düzen getirdiğini de not etmektedir.⁽⁴⁴⁾

(42) MD, Turquie, 73, Boisilecomte’tan Broglie’ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 250a-b.

(43) MD, Turquie, 73, Boisilecomte’tan Broglie’ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 250b.

(44) MD, Turquie, 73, Boisilecomte’tan Broglie’ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 251a-b. Kaptanıderya Çengelzade Mehmed Tahir Paşa ve Osmanlı Donanmasındaki yenileşme faaliyetleri hakkında bkz. Gencer,

Tahir Paşa'nın Yaptığı Yenilikler, Tersane, İaşe ve Tersane Eminliğinin İlgası

Boislecomte, İstanbul'da bulunduğu sırada bahriye okulunu inceledikten sonra bu okulun da içinde yer aldığı tersaneyi ziyaret etmiştir. Tersanenin gelişmiş ve uygun bir mevkide bulunduğunu belirtmiştir. Haliç'te bulunan tersaneyi “beş mil kadar içeri girmekte ve İstanbul'u 600 metre genişliğinde ve 20 metre derinliğinde bir su ile Tophane, Galata, Pera, Kasımpaşa ve Hasköy'den ayırmaktadır” diye tasvir etmektedir. Bunun her iki tarafında büyük gemiler demirleyebilmekte olup Karadeniz'den Marmara'ya doğru olan akıntı Sarayburnu noktasından limanı temizlemektedir diye not etmektedir. Alibeyköy (Cydaris) ve Kâğıthane (Barbyses) derelerinin buraya, gemilerin sürekli olarak saplandığı safra-çamur getirmekte olduğunu ve Türklerin ihmalkârlığından kaynaklanan diğer bir durumu da her tür atığın Haliç'e atılması diye tenkit etmektedir. Boislecomte aynı durumun tersanenin bulunduğu liman için de geçerli olduğunu ve bunun da tersanenin burada olmasını zorlaştırmakta olduğunu belirtmektedir.⁽⁴⁵⁾

Boislecomte, Tersanenin iki tamir havuzu, bir direk yapma makinesi, bir dökümhane, bir halat yapım yeri ve iki kışla ihtiva ettiğini not etmektedir. Kışın sık sık görülen yağmurlar, yazın aşırı sıcaklar nedeniyle buranın üzerinin kapalı olmamasını eksiklik olarak görüp halat yapılan yerin kötü durumda olduğunu rapor etmektedir. Boislecomte, sandalların iyi yapıldığını ve savaş gemilerinin de iyi bir model alınarak yapılmakta olmalarına karşın detaylara çok fazla dikkat edilmemekte olduğunu belirtmektedir.⁽⁴⁶⁾

Osmanlılar 18. yüzyıldan itibaren Avrupalı askeri uzman ve teknisyenleri hem kara ordusunda hem de donanmada istihdam etmiştir. Bunların başını Fransız, İngiliz ve İsveçliler çekmekteyken 19. yüzyılda bunlara yenileri eklenmiştir.⁽⁴⁷⁾ Boislecomte da raporunda yaklaşık yarım yüzyıldan beri Türk gemi yapımının Avrupa tekniğine yönelmiş olduğunu, tersanenin idaresinin her zaman Avrupalı uzmanlar tarafından sağlanmakta olduğunu kaydetmektedir. Boislecomte tersanede Amerikalı bir mühendis olan Mr. Rhades'in (Forster Rhodes) görevlendirildiğini ve onun yönetiminde kendi ulusundan pek çok görevli ile üç Türk görevlinin de gemilerin yapılması için çalışmakta olduğunu raporunda not etmektedir. Raporunda Rhades'in tersanede 74 topluk bir firkateyn yaptığını bunun 210 ayak uzunluğunda yani şimdiye kadar yapılan üç direkli en büyük gemiden altı ayak daha uzun olduğunu da kaydetmektedir. Boislecomte bu Amerikalı mühendisin bu geminin bir firkateynin hafifliğinde ve 74 topluk bir geminin karma

Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri*, s. 131-132.

(45) MD, Turquie, 73, Boislecomte'tan Broglie'ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 251b-252a.

(46) MD, Turquie, 73, Boislecomte'tan Broglie'ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 252-a-b.

(47) Osmanlıların hem kara hem de donanmada farklı Avrupalı ülkelerden istihdam ettiği askeri uzman ve teknisyenler için bkz. Mehmet Alaaddin Yalçınkaya, “Recruitment of European Experts For Service in the Ottoman Empire (1732-1808)”, ed. Michael Hüttler-Hans Ernst Weidinger, *Ottoman Empire and European Theatre II: The Time of Joseph Haydn: From Sultan Mahmud I to Mahmud II (r.1730–1839)*, Hollitzer, Wien 2014, s. 33-57 ve “Osmanlı Devleti'nin Modernleşme Sürecinde Avrupalıların İstihdam Edilmesi (1774-1807)”, *Erken Klasik Dönemden XVIII. Yüzyıl Sonuna Kadar Osmanlılar ve Avrupa: Seyahat, Karşılaşma ve Etkileşim*, ed. Seyfi Kenan, İstanbul 2010, s. 421-448; İdris Bostan, “Osmanlı Bahriyesi'nin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü”, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi, 35 (1994) s. 177-192.

özelliklerine sahip olduğunu belirttiğini yazmaktadır.⁽⁴⁸⁾

II. Mahmud Osmanlı ordusunda topyekûn bir reforma gittiğinde Osmanlıların deniz gücünün de her anlamda modern dünyaya ayak uydurması gerektiğini biliyordu. Bu bakımdan Boislecomte, sultanın kendinden önceki dönemlerde donanmada başlatılan reformları artırarak sürdürdüğünü belirtmektedir. II. Mahmud'un buhar gücünden de tersanede istifade etmek istediğini ve açıkçası sultanın bu teknolojinin alınması için gerekli olan tüm kişisel çabayı gösterip Kaptanpaşanın da onun bu çabasını desteklediğini raporunda vurgulamaktadır. Bunun neticesi olarak Kelly adlı bir İngilizin II. Mahmud tarafından üç buhar makinesi getirmekle görevlendirildiğini kaydetmektedir. Kelly'nin tersanede buhar gücü ile çalışan ve 40 adım uzunluğunda kalaslar yapabilen bir bıçkı makinesini kurduğunu; ancak Tahir Paşa'nın şimdiye kadar bu makinenin kullanılmasına karşı çıktığını not etmektedir. Bunun üzerine sultanın da bu makinenin özel bir amaçla kullanılmasını istediğini ve Kelly'nin bu bıçkı makinesini kurduğu zaman makinenin çalıştırılması için tatlı suya ihtiyaç duyduğunu, bunu yapması durumunda makinenin daha fazla dayanacağını yetkililerden istediğini belirtmektedir. Boislecomte Kelly'nin Türk yetkiliden aldığı cevabı şu şekilde aktarmaktadır.⁽⁴⁹⁾

“... bu makinenin ne kadar çalışacağını zannediyorsun. Bu soruya Kelly “eğer tatlı su olursa 15 yıl ancak eğer tuzlu su olursa sadece 10 sene “ diye karşılık verdi. Buna karşılık olarak da “ Allah büyüktür, kim on sene yaşayacak? Sen deniz suyu kullanıver”.

Boislecomte raporunda Kelly'nin anlattığı ayrıntılardan Türkiye'nin modernize edilmesinde görevli olan kimselerin karşılaştığı zorlukları vurgulamıştır. Boislecomte, II. Mahmud'un reformlarına karşın devlet adamlarının beceriksiz veya kıt anlayışa sahip olduklarını birkaç örnekle vermektedir. Buna örnek olarak da tersanede birinin isteği ile buhar makinesinin kurulamamasını gösterilebildiği gibi burada gerekli malzemeleri tahrip ederek veya çalarak Kelly'nin çalışmalarını engellemek için bazı bahanelerin ortaya konulmakta olduğunu, hatta Tahir Paşa'nın sultana “bu İngiliz paranızı yiyor ve aptallık ediyor. Bu şekilde devam etmemeli ve bunu onunla konuşmak lazım” dediğini nakletmektedir. II. Mahmud'un bu tepkilere aldırış etmeyerek programından şaşmadığını ve ayda iki defa tersaneyi ziyaret etmeyi sürdürdüğünü belirtmektedir.⁽⁵⁰⁾

Boislecomte'un tersanede 12, 6 ve 20 beygir gücünde üç buhar makinesi bulunduğunu ve üçünün de bir yıl içinde alındığını kaydetmektedir. Bu makinelerin ilki kalas biçimde, diğeri bakırı düzleştirmede ve sonuncusu da topların yapımında kullanılmaktadır. Boislecomte, Türklerin Tokat'tan gelen bakırı top dökümünde bronz için ve gemileri güçlendirmek için kullandıklarını; ancak gemileri katmerlemek için yapılan

(48) MD, Turquie, 73, Boislecomte'tan Broglie'ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 252b. Osmanlı Bahriyesinde istihdam edilen Amerikalı Mühendisler ve Mühendis Rhodes'in İstanbul tersanelerindeki gemi inşası faaliyetleri hakkında bkz. Gencer, Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri*, s. 124-132 ve Ali İhsan Gencer, “XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Denizciliği ve Amerika”, *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*, İstanbul 1986, s. 33-47.

(49) MD, Turquie, 73, Boislecomte'tan Broglie'ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 252b-253a. Kelly'nin Osmanlı donanmasındaki hizmetleri ve faaliyetleri için bkz. Nurcan Bal, *XIX. Yüzyılda Osmanlı Bahriyesinde Gemi İnşaat Teknolojisinde Değişim: Buharlı Gemiler Dönemi*, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2010 ve Gencer, Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islâhât Hareketleri*, s. 116.

(50) MD, Turquie, 73, Boislecomte'tan Broglie'ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 253a-b.

ikinci işlemde kullanılan demir çivinin deniz suyundan etkilenmekte olduğunu rapor etmektedir. Bu yanlış uygulamanın gemiye zarar verdiğini ve bundan dolayı Türklerin bu yanlış tekniği görmeleri gerektiğini belirtmektedir.⁽⁵¹⁾

Boislecomte, tersanede çalışanlara sıklıkla ödeme yapılıp Avrupalıların iyi bir ücret aldıklarını ve Kelly'nin buhar makinesini idare ettiği için senede 12,000 frank ücret aldığını kaydetmektedir. Tersanede çalışanların sayısı 1500-2000 arasındadır. Bu sayının yarısı kadar işçi de İskenderiye tersanesinde çalışmaktadır. Bu işçilerden 300 Türk marangoz, 250 Rum yelkenli gemi ustası, 250 Ermeni kablo ve halat işinde çalışmakta olup bunlara bir kuruş altmış para verilmektedir. Esnafın da tersaneye 300-400 hamal sağladığı ve bunların da çoğunun Ermeni olduklarını belirtmektedir. Diğer taraftan zorla veya gönüllü olarak burada işe alınanlar içinde 200-300 kadar Türk forsa, 100-150 Rum, Ermeni ve Frank vardır. Bunların bazıları zincirli, bazıları da ayaklarından bağlıdır. Çalışmaktan yorulmayan bu kimseler burada sersefil ve beş paraya muhtaç bir haldedirler. Tersanede yer alan bir cami ve bir kilise bunlar için bir teselli kaynağı olmaktadır.⁽⁵²⁾

Boislecomte, tersanede kullanılan malzemelere dair bilgiler de vermektedir. Misket ve güller İstanbul ve Samakof'ta yapılmaktadır. Çapa demiri İstanbul, halat yurtdışından, barut İstanbul yakınlarından, büyük halatlar tersaneden, ince halat ve yelken de Rusya'dan gelmektedir. Tersanede senelik malzeme kullanımına bakıldığında ise 15.000 kental demir Osmanlı ülkesi, İngiltere ve Rusya'dan gelmektedir. (6.000 kental Samakof'tan; 6.000 kental Rusya ve 3.000 kental İngiltere) Diğer malzemeleri ise Baron, 10.000 kental bakır, 24.000 kental halat ve 6.000 parça yelken olarak belirtmektedir.⁽⁵³⁾

Boislecomte tüm bu malzemenin kaptanpaşadan bağımsız Tersane emini denilen özel bir nazırlığa tahsis edilmekte olduğunu, Tersane emini görevinin de her zaman kişisel serveti tüccarlar için güvence teşkil edecek varlıklı birine verilmiş olduğunu yazmaktadır. Son Tersane emininin her zaman donanmanın ihtiyacı olduğu malzemeleri almasına karşın bu alım-satım esnasında zenginleştiğini ve haksız kazançlar elde ettiğini ve neticede Tahir Paşa'nın bu yolsuzluğu ortaya çıkardıktan sonra Tersane eminliğini ilga ederek bu kurumda yeni düzenlemeler yaptığını da anlatmaktadır.⁽⁵⁴⁾

Boislecomte'un raporunun son kısmında ise İstanbul tersanesinden bağımsız olarak Türklerin değişik noktalarda Bodrum, Rodos, Midilli, Sakız, İzmit, Kazdağı, Sinop ve Selanik'te gemi yapım şantiyelerinin bulunduğunu belirtmektedir. Bunun yanında bazı paşaların kendi adlarına savaş gemileri yaptırdıklarını da nakletmektedir. Boislecomte, bu şantiyelerin Osmanlıların Anadolu ve Avrupa sahillerinde yer aldığını belirtep, tersanelerin büyüklüğü, imalat malzemelerinin bolluğu, savaş malzemelerinin imalatı bir araya getirildiğinde Osmanlıların zor durumda olsalar da etkili bir deniz gücüne sahip olduklarını belirtmektedir.⁽⁵⁵⁾ Boislecomte raporuna 46 Numaralı Rapora Ek olarak verdiği üç belgenin birincisinde, 1830 yılı Türkiye'si ile başlıca Hristiyan güçlerin

(51) MD, Turquie, 73, Boislecomte'tan Broglie'ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 254a.

(52) MD, Turquie, 73, Boislecomte'tan Broglie'ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 254a-b.

(53) MD, Turquie, 73, Boislecomte'tan Broglie'ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 255a.

(54) MD, Turquie, 73, Boislecomte'tan Broglie'ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 255a-256a.

(55) MD, Turquie, 73, Boislecomte'tan Broglie'ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 256a-b.

deniz güçlerinin mukayesesi, ikincisinde ise 1 Aralık 1833 itibarıyla Tersane’de bulunan malzemeler ve üçüncüsünde ise Türk Eyaletlerinde 1833 itibarıyla yapım aşamasında olan gemiler hakkında bilgiler vermektedir.⁽⁵⁶⁾

Sonuç

Fransız İhtilali’nden sonra Osmanlı coğrafyasındaki siyasi ve ticari potansiyelini kaybetmeye başlayan Fransa, eski kazanımlarını yeniden elde etmek için Babiâli’ye yaklaştığı gibi, Mısır Meselesi’nden de istifade etmeye çalışmıştı. Osmanlı-Rus yakınlaşmasından Doğu’daki menfaatleri açısından oldukça rahatsız olan Fransa, Mehmed Ali Paşa’nın yanında yer alarak bu sorunun kendi lehine çözülmesi için İstanbul’daki Fransız elçisi vasıtasıyla hamleler yaptığı gibi bizzat Mehmed Ali Paşa’ya özel görevliler de gönderdi. Bu bağlamda Mısır’a gönderilen Boislecomte, Fransız hariciyesinin beklentilerini tam olarak karşılayamadı. Öyle ki Osmanlı-Rus yakınlaşmasını zirveye çıkaran Hünkâr İskelesi Antlaşması ne Fransa’nın ne de İngiltere’nin memnun olduğu bir antlaşmaydı. Fakat Boislecomte görevinin ikinci ayağında iyi bir siyasi gözlemci olarak bir seyahat programı altında imparatorluğu çok geniş bir çerçeveden inceleme görevini icra etti. Boislecomte İskenderiye’ye varışından itibaren yapmış olduğu hamleleri ve gözlemlerini düzenli olarak Fransız hariciyesine bildirdi. Bu raporlar Mısır Meselesi sürecinde Fransa’nın politikalarını anlamanın yanında imparatorluğun o dönemdeki koşullarını bir Fransız diplomatın gözünden izlemek açısından da ilginçtir.

Beklentilerin aksine Boislecomte Mısır Meselesi’ne dair Mısır Misyonu’nun başarısız olması nedeniyle çok ayrıntılı raporlar hazırlayamadı. Ne var ki Boislecomte iyi bir gözlemci olarak aldığı talimatlar doğrultusunda İstanbul’da bulunduğu sırada hem imparatorluğun idari, askeri, ekonomik ve ticari koşullarına hem de misyonu doğrultusunda incelemeler yaptığı bölgeler hakkında ayrıntılı raporlar kaleme aldı ve önemli raporlar hazırladı. Bu bakımdan Osmanlı askeri gücü konusunda hazırladığı raporları Baronun en ayrıntılı yazışmaları arasında yer almaktadır. Yukarıda da gördüğümüz gibi bizzat kendi müşahedeleri ile Osmanlı deniz gücünü ortaya koymaya çalışmıştır. Baron’un bu tespitleri çok kez karşılaşmış olduğumuz Batılı bir uzmanın geri kalmış doğuya yönelik eleştirel bakış açısının örneklerini ortaya koysa da asıl önemli olan bu tespitlerin mahiyeti ve ne şekilde faydalı olabilecekleridir. Mısır Meselesi nedeniyle Avrupa diplomasisinin yaşadığı hareketlilik sürecinde Osmanlıların Ruslar ile anlaşarak Rus donanmasının İstanbul’a gelmesinin Batı’da yarattığı travma bilinmektedir. İşte Boislecomte’nin sadece Osmanlı deniz gücünü tek başına düşünmemesi ve Rusya ile yeniden ittifak yapabilme ihtimali olan bir deniz gücü olarak Osmanlıları değerlendirmesi oldukça manidardır. Bu bakımdan asıl önemli olan Osmanlı donanmasının büyük bir yıkım yaşadığı bu dönemde bizzat Boislecomte’un ifadeleri ile “küllerinden doğması” ve Osmanlı coğrafyasının imkânları ile hala dünyanın en önemli deniz güçlerinden birini oluşturmaya devam etmesidir.

Diğer bir açıdan bakıldığında Boislecomte’un Doğu misyonunu, genelde Doğu Sorunu ve özelde Osmanlı-Fransız ilişkileri açısından değerlendirdiğimizde, Fransa’nın Osmanlı politikasındaki değişimini de görmek mümkündür. Avrupalı devletlerin, imparatorluğa çok uzun bir ömür biçmediği bu kriz ortamında Fransa da imparatorluğun

(56) MD, Turquie, 73, Boislecomte’tan Broglie’ye, Pera, 4 Aralık 1833, varak 256b-258a.

olası bir dağılma ihtimaline karşı önlem almak, ortaya çıkabilecek siyasi ortama yönelik politikalar geliştirmek amacındaydı. Bu da ülkenin koşullarının değişik açılardan iyi bir şekilde tahlil edilmesine bağlıydı. Boislecomte'un, imparatorluğu gelir-giderlerine, sahip olduğu zenginliklerine, bunların değerlerine, imparatorluğun askeri gücüne ilişkin yaptığı tespitleri de bu açıdan değerlendirmek gerekmektedir.

Ekler

Ek 1.Türkiye ile Başlıca Hristiyan Güçlerin Deniz Güçlerinin Mukayesesi (1830)

Ülke	Top Sayısı	Ülke	Top Sayısı
İngiltere	22.920	Hollanda	2.440
Fransa	7.240	Danimarka	910
Rusya	6.000	Avusturya	900
Türkiye ve Mısır	4.369	Portekiz	650
Birleşik Devletler	2.500	Sardunya	523
İsveç ve Norveç	2.247	Napoli	468
İspanya	1.920	Yunanistan	200
Prusya	10		

Ek 2. Tersanede Bulunan Malzemeler (1 Aralık 1833 İtibarıyla)

Malzemenin Cinsi	Miktar	Malın Kaynağı	Değer
Bakır	300-400 kental metrik	-	8-900.000 frank
Demir	15.000 kental metrik	İngiltere, Rusya, Samakof ve Rumeli	---
Halat	1.200 kental metrik	Rusya,	
Halat	100 kental metrik	Tahir Paşa'nın Tersane'de yaptığı	
Kenevir	4.000 kental metrik	Osmanlı Ülkesi	
Yelken	1.500-2.000 parça	Rusya	
Bez	150-200 parça	Tahir Paşa'nın Tersane'de yaptığı	
Kereste	2.000 kental		
Reçine, zift ve katran	500 kental		
Kökner Kerestesi	400 parça	Tuna ve Karadeniz'in diğer limanları	
Kalas	25.000 parça	Rumeli ve Asya limanları	
Gemi Karkas Malzemesi		ABD	
Top ve mermi, gülle, misket, bomba, ve diğer gerekli eşyalar			
Gemi çapası		İstanbul	
Bronz ve demir kullanılmayan top			
Yağ, pirinç, fasulye ve mercimek (Dört aylık)			
Peksimet ve galeta (6-8 aylık)			
İçyağı ve diğer fiçılar (4-6 aylık)		Rusya	

Ek 3. Türk Eyaletlerinde Yapım Aşamasındaki Gemiler (1833 itibarıyla)

Şantiye	Top sayısı	Uzunluk (Adım)	Toplam Gemi sayısı
Sinop ve Paflagonya	84	140	Toplam 4 Vaisseau de ligne (üç direkli)
Gemlik	80	138	
Bodrum	80	137	
Ereğli (Trakya-Marmara)	50	135	
Limni	50	120	
Rodos	48	117	10 Firkateyn
Ghidros	48	116	
Midilli	48	107	
Farra	46	108	
Samsun	46	107	
Bartir (Marmara)			
Amasra	46	107	
Akçâşehr (Akchi-Schehr)	46	107	
İzmit	46	107	
		764 Top	

19. YÜZYIL VAN GÖLÜ'NDE ULAŞIMIN BÖLGE TİCARETİNE ETKİLERİ

Cihan YAPIŞTIRAN*

Giriş

Bu çalışma ile 19. yüzyılda Van Gölü'nün ulaşım olanaklarının yeterince değerlendirilmesi, karayollarına bir alternatif olarak dikkate alınması, Göl etrafındaki yerleşim yerlerine bağlantı yollarıyla entegrasyonu ve bunun sonucunda bölge ticareti üzerindeki etkilerine ulaşmak hedeflenmiştir. Bölgeden kastedilen mekân; Van Gölü ve çevre yerleşim alanlarıdır. Özellikle Osmanlı Devleti'nin deniz ticareti ve iç sulardaki ticarettten maksimum verim elde etmek için uyguladığı politikalarının Van Gölü eksenini, Başbakanlık Osmanlı Arşivi belgeleri, bölgeye dair seyahatnameler ve konuyla ilişkili literatür incelenmiştir.

Çalışmanın ana çerçevesini, Van Gölü üzerinde yapılan ulaşımın ve havzasındaki yerleşim alanlarına sağladığı avantajlar oluşturmaktadır. Tarihi arka planına kısaca değinmekle beraber odak nokta, 19. yüzyıl sonu Göl üzeri ulaşım için Osmanlı merkezi yönetiminin politikaları, özel teşebbüsün girişimleri ve dönemin sosyal-siyasal gelişmelerinin bölge iktisadi hayatına etkileri olacaktır.

İncelenen literatüre göre, Van Gölü'nde ulaşımın tarihsel gelişiminde öncelikle Göl ulaşımı yoğun olarak kullanılıyor. Daha sonra özellikle Göl'ün kuzey kıyısında yolların daha kullanışlı hale gelmesiyle Göl ulaşımı daha stabil bir dönem yaşıyor. 19. yüzyılda ise iklimsel koşulların karayollarında yarattığı olumsuzluklar ve bölge ticaret hacminin artmasıyla yeni iskelelerin ve vapurların ihtiyacı da daha görünür oluyor.

Orhan Kılıç'ın arşiv belgelerinden aktardığı bilgiler sayesinde, 16. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Van'da bulunan tersanelerde askeri ve ticari amaçlı gemilerin yapıldığı görülmektedir. Osmanlı devleti başlarda kendi tekelinde tuttuğu gemi üretimi sanayi politikasını, daha sonra Göl'de artan ticari aktivitelere göre değiştirmiş ve özel kesimin de gemi yapımına izin vermiştir.⁽¹⁾

Van Gölü'nün güney kıyılarında yer alan yüksek ve kıyıya paralel dağlar ile Rahva Ovasının kış mevsimlerindeki zor şartları yüzünden, Göl'ün kuzey kıyıları yerleşime daha çok alan bulmuştur.⁽²⁾ Göl'ün güneyinde yer alan Bitlis-Tatvan-Van hattına ulaşım alternatifi ise, Tatvan-Van arası yük taşımacılığında Van Gölü üzerinden gemiler ile olmuştur.⁽³⁾

* Arş. Gör., Marmara Üniversitesi, İktisat Fakültesi, İktisat Bölümü, cihan.yapistiran@marmara.edu.tr

(1) Orhan Kılıç, "Van Sancağı (1548-1648)", (Yayımlanmamış Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi SBE, 1994), s. 368.

(2) Kılıç, s. 370. Van Gölü'nün kuzey kıyılarında Erciş-Adilcevaz-Ahlat-Bitlis-Siirt yolu kullanılarak Van-Diyarbakır arası ulaşım bu güzergahtan sağlanıyordu.

(3) Kılıç, s. 371. Van'ın İran sınırında olması, sürekli bir tekayyuz halinde bulunması, savaş zamanı lojistik merkez olması gibi etkenler nedeniyle, bölgedeki hububat üretiminin bu taleplere yetişemediği zamanlar olmuştur. O.Kılıç'ın Arşivin 4390 nolu bir Maliyeden Müdevver defterinden yaptığı aktarıma göre, 1633-1634 yıllarında Mardin, Urfa ve Nusaybin'den gönderilen zahirenin Tatvan iskelesine getirilerek Tatvan Voyvodası Hasan Bey'e teslim edildiği ve buradan da gemiler ile Van'a ulaştırıldığı belirtilmiştir.

Van Gölü Coğrafyası

Van Gölü havzasında yer almış medeniyetler Göl'e birçok isim vermişlerdi. Özellikle seyahatnamelerde⁽⁴⁾ bu isimlere rastlanabilmektedir. Ancak 19. yüzyılda Cuinet'in vermiş olduğu bilgilerden Van Denizi, Akdamar Denizi veya Arzen Denizi gibi büyüklüğünü anlatan adlandırmalar da görülebilmektedir.⁽⁵⁾ Denizi andıran görüntüsüne örnek; kıyısında bulunan körfez, koy, burun, yarımadalar ve içinde bulunan adalar verilebilmektedir.⁽⁶⁾

Van Gölü havzasında Göl'ün doğu yakasında bulunan Bitlis Çayı Vadisi de tarihi önemi olan bir yerdir. Bu Vadi, El-Cezire Düzlükleri ve Van Gölü arasında bölgenin ticari ve ulaşım tarihinin de stratejik bir yerinde bulunmaktadır.⁽⁷⁾ Göl'ün Van ve Bitlis tarafı, mevcut konumlarının ticaret yolları üzerinde yer almasıyla uzak mesafelere yapılan ürün transferinde merkezi noktalar olarak, işlevselliklerini yerine getiriyordu.

Doğu Anadolu Bölgesi, dağlık alanların ve yükseltinin fazla olduğu geniş bir alanı kapsamaktadır. Van Gölü de bu alan içerisinde 3,690 km²'lik bir yüzölçümüne sahiptir. Seyyahların bölge gezilerinde uğradıkları yerlerden bir tanesi de İran ve burada bulunan Urmiye Gölü'dür. Van Gölü'nün Urmiye Gölü'nden daha küçük olmasına rağmen, daha derin bir yapıya sahip olduğu belirtilmiştir.⁽⁸⁾ Yaklaşık 1.650 metre deniz seviyesi yükseltisi vardır. Göl'ün ortalama derinliği 171 metre, en derin yeri ise 451 metre olarak ölçülmüştür. Göl etrafı karadan 430 km.'dir ve bunun 245 km'si Bitlis ili sınırları içindedir. Van Gölü, dünyanın en büyük sodalı gölüdür ve aynı zamanda bu Göl'de inci kefali olarak da bilinen tek bir balık türü yaşamaktadır.⁽⁹⁾

Van Gölü İskelelerinin Ticari Fonksiyonları

Van Gölü havzasının fiziki ve doğal şartlarının baskılamasının da etkisiyle Göl ulaşımının kullanılmaya başlanması, gemilerin yapımını teşvik ettiği gibi iskelelerin de işlevsel hale getirilmesini sağlamıştır. Her ne kadar 20. yüzyıl başlarında feribot güzergâhları (Harita:2-Van Gölü İskeleleri) haritada sunulmuşsa da, 19. yüzyılda da yüksek olasılıkla aynı güzergâhların kullanıldığı söylenebilir.⁽¹⁰⁾

(4) Strabon, Lake of Martiana ve Blue Lake Kinneir seyahatinde tespit ettiği isimlerdir. John Macdonald Kinneir, "Journey Through Asia Minor, Armenia and Koordistan In The Year 1813 and 1814", John Murray, London, 1818, s. 384; Yunan Coğrafyacılar da Arsene Arsissa ve Thospitis diye tanımlarken bazı Oryantalist yazarlar ise Vastan Gölü demişlerdir. J. Saint-Martin, "Historical and Geographical Memoirs of Armenia", Paris, 1818, Volume I, pages 54-55. Aktaran: Jean Chesneau, Le Voyage de Monsieur d'Araman, Ambassadeur pour le Roi en Levant, Edité par Ernest Leroux, Paris, 1887, s. 79.

(5) Vital Cuinet, "La Turquie D'Asie, Géographie Administrative Statistique Descriptive et Raisonnée De Chaque Province De L'Asie Mineure", Tome Deuxième, Ernest Leroux Editeur, Paris, 1891, s. 668.

(6) Xavier Hommaire de Hell, Voyage en Turquie et en Perse, Tome Second, Première Partie, P. Bertrand Libraire Editeur, Paris, 1856, s. 505.

(7) Oktay Belli, "Urartular Çağında Van Bölgesi Yol Şebekesi", (Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi SBE, 1977), ss. 124-127. Bitlis Vadisi Çayı, tarihi olarak Urartu-Asur Yolu, Ticaret-Maden Yolu veya Bend-i Mahi Yolu olarak da tanınır.

(8) Elisée Reclus, Nouvelle Géographie Universelle, La Terre et les Hommes, Tome IX L'Asie Antérieure, Libraire Hachette, Paris, 1884, s. 329.

(9) Hamdy Bey-Marie de Launay, "Les Costumes Populaire de la Turquie en 1873", Constantinople, 1873, s. 213.

(10) Orhan Deniz ve Hakkı Yazıcı, "Van Gölü'nde Ulaşım", Türk Coğrafya Dergisi, Sayı: 40, İstanbul, 2003,

1. güzergah; Gemiler, Tatvan'dan yola çıkarak, Ahlat, Adilcevaz, Erciş güzergahından Van'a ulaşırdı. Dönüş yolu ise, Göl'ün güneyinde bulunan iskelelere uğrayarak Edremit, Gevaş, Reşadiye iskelesinden Tatvan'a dönmek üzerineydi.

2. güzergah; Diğer gemi de Tatvan'dan yola çıkarak güney kıyılarından Reşadiye, Gevaş ve Edremit iskelelerine uğrayarak Van'a ulaşır, Dönüşü ise kuzey kıyılarından Erciş, Adilcevaz, Ahlat iskeleleri üzerinden Tatvan'a dönmek üzerineydi.

3. güzergah; Gemiler, Tatvan'dan doğrudan Van'a geçer, dönüşte ise kuzey kıyılardaki iskeleleri kullanırdı.

Ayrıca Göl ulaşımında ön planda olan odun ve zahirenin transferleri konusunda, Tatvan ve Reşadiye iskelelerinden odun; Edremit, Erciş, Adilcevaz ve Ahlat'tan da sebze ve meyve nakliyesi şeklinde olup, ihtiyacı olan yerleşim alanlarına ulaştırılıyordu.⁽¹¹⁾ 20. yüzyıl ortalarına kadar kullanılan en önemli iskeleler; Van, Tatvan, Erciş, Ahlat, Adilcevaz, Gevaş, Reşadiye ve Edremit iskeleleridir. Göl sularının yükselmesiyle ve zamanla artık günümüzde çoğunun yerlerinin bile kaybolduğu görülmektedir. Bu iskelelerden Van ve Tatvan haricindekiler ortadan kaybolmuştur.

Van Gölü'nün Ulaşım Kapasitesi

17. ve 18. yüzyıllarda Göl'ün kıyısındaki sancakların birbirleriyle ulaşımını, Göl'ün ortasında yer alan Ahtamar adasının karayla bağlantısını sağlayan, odun ticaretinde ve askeri amaçlarla kullanılan yaklaşık 50 adet geminin varlığından söz edilmektedir.⁽¹²⁾ Kara ulaşımıyla yapılan ticari faaliyetlerin ve hayatın olağan akışının iklim şartlarının değişkenliğine göre sekteye uğraması, Göl üzerindeki ulaşımaya yatırım yapılması sonucunu doğurmuştur. Nitekim 19. yüzyıla gelindiğinde gelişen odun ve zahire taşımacılığının da etkisiyle gemi sayısının arttığı görülebilmektedir.

Cuinet'in Van Gölü'nde yelkenli sayısı, kapasiteleri ve personel durumunu gösteren tablosu önemli veriler sunmaktadır. Her ne kadar gemi sayısı ve ticari hacim artmışsa da göl havzası nüfus yoğunluğuna mukabil tam kapasitesini kullanamamıştır.⁽¹³⁾ Arşiv yazışmalarında Van Gölü'nde yükselen ticari hacmin bölge ekonomisine katkısından dolayı da, gemi kullanımında eğitimli ve donanımlı personellerin zaman zaman merkezden gönderildikleri görülmektedir.

Tablo 1-Van Gölü'nde Yelkenli, Kapasite ve Personel Durumu			
Bağlı İskeleler	Yelkenli Gemi Sayısı	Toplam Ortalama Kapasite	Personel Sayısı
Van Yakınlarında İskele Köy	60	720	240
Gevaş	25	300	100
Adilcevaz	2	24	8
Toplam	87	1044	348

s. 23. Harita feribotların izlediği güzergâhları göstermekle beraber, kullanılan iskeleleri de göstermektedir.

(11) Cuinet, s. 670.

(12) BOA, Mühimme 47, 180/425. Akt. Kılıç, s. 369.

(13) Cuinet, ss. 670, 690. 19. yüzyıl sonuna doğru Van sancağının nüfusu 130.000 ve yine Bitlis vilayet salnamesine göre Bitlis sancağının toplam nüfusu 77.008 kişidir, bu bağlamda buradaki nüfus büyüklüğü ve ticari yoğunluğa rağmen Göl ulaşımı yeterince rantabl kullanılamamıştır. Bkz. Bitlis Vilayet Salnamesi, H. 1310 (M. 1892), s. 159.

Kaynak: Vital Cuinet, "La Turquie D'Asie, Géographie Administrative Statistique Descriptive et Raisonnée De Chaque Province De L'Asie Mineure", Tome Deuxième, Ernest Leroux Editeur, Paris, 1891, s. 670.

Cuinet'in vermiş olduğu gemi, kapasite ve personel istatistikleri ile bağlı iskelelerin bilgilerinin sadece Göl'ün doğu yakasına ait oldukları görülmektedir. Özellikle Tatvan iskelesine bağlı kapasitenin verilerinin olmaması tabloyu değerlendirmede gerçek sonuçlara ulaştırma konusunda yeterli olmamaktadır.

Tablo 2 - 19. Yüzyıl Sonu 87 Yelkenli ile Yapılan Taşımacılık Miktarı	
Van için yakacak odun	4.948 ton
Odun kömürü	231 ton
Van'dan Bitlis'e giden İran keteni	65 ton
Toplam	5.244 ton

Kaynak: Cuinet, Vol.2, 1891, s. 670.

Tablo 2'de yer alan istatistikler, bölge için hacimli ve tonajlı malların transferinde yelkenli gemilerin fonksiyonlarının önemini ortaya koymuştur. Yakacak odunun ve kömürün miktarı bölgenin iklimsel koşullarının sertliğini de göstermektedir. Dolayısıyla nakliyatın önemli bir kısmını odun ve kömür oluşturmaktadır. 19. yüzyılın sonuna doğru planlanan vapur işletmeciliği ve buna dair yatırımlar için kömür madenlerinin işletilmesi de vapur yakıtı için önem arz etmiştir.⁽¹⁴⁾

19. yüzyılın sonu, 20. yüzyılın başlarında gelişen sanayi teknolojisiyle, buharlı taşımacılığın yanında artık petrolle çalışan motorlu gemiler de Van Gölü sularında yer almaya başlamıştır. Amerika'dan sipariş üzerine getirtilen motorun parçalarının Trabzon limanı üzerinden Van'a ulaştırıldığı görülmektedir.⁽¹⁵⁾ Elisée Reclus de, Amerikalı misyonerlerin 1879 yılında İstanbul'dan Trabzon limanı güzergâhından, gemi parçalarının develerin sırtlarına yüklenilmesi şeklinde Van Gölü'ne ulaştırılarak montajı yapılan bir geminin faaliyete başladığını aktarmaktadır.⁽¹⁶⁾ Cuinet ise, Reji idaresi ve Amerikalı misyonerlerin kendilerine ait olan birer buharlı gemilerinin bulunduğunu belirtmiştir.⁽¹⁷⁾

17. yüzyılda da güherçile ve kükürt madenlerinden elde edilen hammaddelerin barut imalatında kullanılmak üzere tahsis edilen bir gemi vasıtasıyla Erciş, Adilcevaz ve Ahtamar adasına ulaştırıldığı görülmektedir.⁽¹⁸⁾ 18. yüzyılın başlarında da Tebriz seferi için orduya gerekli olan zahirenin deve ve katırların yanı sıra gemiler ile de sevkini yapılmasına dair kayıtlar da mevcuttur.⁽¹⁹⁾ Seyyah Burnaby, Van Gölü gözlemlerini anlatırken, görülebilen büyük teknelerin odun yüklü oldukları ve bu yükleri kıyı köylere yakacak olarak naklettiklerini belirtir.⁽²⁰⁾

19. yüzyılın sonuna doğru Amerikalı misyonerlerin raporlarından da anlaşılacağı

(14) BOA, ŞD., Dosya No: 1190, Gömlek No: 35, 18 Ş 1311 (1894). Kömür ve demir madenlerinin keşfi için merkezden heyetler de gönderilmiştir; BOA, İ..OM., Dosya No: 4, Gömlek No:14, 20 C 1314 (1894).

(15) BOA, BEO, Dosya No: 3242, Gömlek No: 243109, 01 M 1326 (1910).

(16) Reclus, s. 333. Aynı zamanda bu misyonerlerin kurdukları şirketin başarılı olamadığını belirtir.

(17) Cuinet, s. 670.

(18) Kılıç, ss. 361, 368.

(19) BOA, Cevdet Askeriye, Dosya No: 1049, Gömlek No: 46106, 14 Ca 1137, (1925).

(20) Fred Burnaby, "At Sirtında Anadolu", (çev.) Fatma Taşkent, 1. Baskı, İstanbul: İletişim, 1999, s. 337.

üzere, misyonerlerin Van'da iplik eğirme makinaları ve dokuma tezgâhlarına yaptıkları yatırımlar neticesinde kaliteli iplik üretimi ile istihdam yaratmak hususunda belli bir seviyede ekonomik faaliyetleri görülebilmektedir.⁽²¹⁾ Üretimi yapılan mallar, genellikle Göl'ün karşı kıyısına satılmakta bunun için öncelikle denkle içerisinde, eşekler veya öküzler ile Göl'e kadar nakledilerek sonrasında botlar vasıtasıyla Göl'ün karşı yakasına götürülmektedir. Yine aynı şekilde Göl'ün diğer kısmında da botlardan indirilen mallar, atlara yüklenerek Muş ve Sason'a ulaştırılmaktaydı.⁽²²⁾ Van Gölü'nün bölgenin iktisadi yapısında transfer mekanizmasının önemli bir diğlisi olarak değerlendirilmesi daha birçok yazışmada da görülebilmektedir.

Osmanlı'nın Van Gölü Ulaşımına Dair İktisadi Politikaları

Van'ın stratejik konumunun kendisine yarattığı avantajlar vardır; kervan yollarının üzerinde olması, iyi bir ticari pazarın ortasında olması, sınıra yakın olması gibi faktörler ve İran'dan getirilen hammaddelerin işlenerek mamul mala dönüştürüldüğü bir merkez halini almasıdır.⁽²³⁾

İncelenen dönemde bölgenin konumu ve sosyo-politik olguların bazı yatırım politikalarını uygulamada belirleyici olduğu bir realiteydi. Osmanlı Devleti'nin Van Gölü için yapmak istediği yatırımların, mekânsal getirisine dair fizibilite çalışmaları yaparak bölge yöneticilerinden raporlar aldıkları ve bunların Göl havzasının çevresinde bulunan önemli ticari merkezlerle entegrasyonunu da amaçlayan bir planlama yaptığı görülmektedir. Bu bağlamda merkez ve yerel yöneticiler arasında uzun süreli yazışmalar yapılmıştır.⁽²⁴⁾ 20. yüzyılın başında Göl'de vapur işletilmesine dönük artan ilgiyle beraber daha önce de Göl ile entegre şekilde kullanılan Diyarbakır-Bitlis ve Erzurum-Kiğı yollarının ikmal ve inşası için Nafia müdürlüğünün çalışmaları artmıştır.⁽²⁵⁾ Bu çabalar, bölgenin zor coğrafik koşullarında ticari bağlantı merkezlerinin birbirlerine ulaşımını kolaylamak ve mevcut iktisadi yapıyı canlandırmak üzerine hedeflenmiştir.

Merkezi politikaların planlanmasında yerel grupların ve yerel yöneticilerin raporları da önemli etkenlerden biri olmuştur. Nitekim buna dair birçok yazışma olmuştur. Tersane inşası öncelikli talep olarak ön plana çıkmış, bunun mevcut maliyetleri etkileyeceği hesaplanmıştır.⁽²⁶⁾ Göl havzasında yer alan madenlerin işletilmesiyle ve bunların

(21) Dilşen İnce Erdoğan, "1890'lı Yıllarda Van'da Ekonomik Hayat ve Amerikalı Misyonerlerin İktisadi Faaliyetleri", *Birinci İktisat Tarihi Kongresi Tebliğleri-2*, Yayın No: 2010-67, İto Yayınları, İstanbul, 2010, s. 38.

(22) İnce Erdoğan, s. 39.

(23) "The Van Armenian Industrial Relief Breau, July Breau, July 1st-October 15th, 1895", ABCFM Arşivi, 16.9.7., Eastern Turkey Mission 1890-1899, Reel: 694, ss. 1-7. Akt. Dilşen İnce Erdoğan, s. 39.

(24) BOA, BEO, Dosya:4145, Gömlek:310850, 12 Ra 1331 (1915). Van Gölü'nde işletilecek olan iki vapurun üretim sürecindeki masraflarının karşılanmasına dair yazışma; BOA, BEO, Dosya:3492, Gömlek:261879, 23 M 1327 (1911). Raporlara dair inceleme sonrası yapılacak işler belirlenmiştir.

(25) BOA, BEO, Dosya:4187, Gömlek No:314011, 20 R 1331 (1915). Erzurum'un vilayet sınırından Harput'a kadar olan kısmında tarikin inşa edilmesine yönelik çalışmalar da vardır; BOA, BEO, Dosya: 4181, Gömlek: 313519 04 B 1331 (1915). Osmanlı Seyr ü Sefain İdaresi'nin imtiyazın özel teşebbüsten alınıp, merkeze verildikten sonra yaptığı vapur alımlarında Van Gölü için de iki vapur siparişini verdiği anlaşılmaktadır.

(26) BOA, İ. BH.. Dosya No: 2, Gömlek No: 29, 20 Ca 1314 (1896);BOA, İ. HUS. Dosya No: 49, Gömlek No: 132, 26 R 1314 (1896).

çevredeki yerleşim yerleri ile Göl üzerinde bulunan adalara transferi için, Göl ulaşımından faydalandığı görülmüştür.⁽²⁷⁾

Özel teşebbüsün vapur işletmesine yönelik girişimleri de olmuştur. Özellikle Ermeni halkının 19. yüzyılın başlarında İstanbul'daki tersanelerde çalıştıkları ve edindikleri tecrübeler ile yeterli seviyede olmasa da Van Gölü'nde çeşitli gemilerin yapımına giriştikleri anlaşılmaktadır.⁽²⁸⁾ 19. yüzyılın başında Osmanlı'nın gemi sanayi teknolojisi olumsuz hava şartlarına dayanıklı gemiler yapmak için yeterli değildi. Vapur işletmeciliği için ilk girişim 1879 yılında Sarrafyan Artin ve Haffafyan Abraham Efendi tarafından yapılmıştır.⁽²⁹⁾ 1879 yılında Meclisi Mahsusa'daki dilekçeleri kabul edilerek imtiyaz verilmiştir. Yolcu taşımak, eşya nakliyatı, mavna çekmek ve iskelelerin inşa edilmesi konularını içeren bir sözleşme yapılmıştır.⁽³⁰⁾

Sarrafyan ve Abraham Efendilerin vapur işletme imtiyazları belli bir dönem sonra ellerinden alınmıştır. 1887 yılında Van Valisi İbrahim Halil Efendi'nin Dâhiliye Nezaretine bir yazı yazarak toplumsal ve askeri menfaatin vapurların devlet tarafından işletilmesinde olduğunu belirterek gereğinin yapılmasını tavsiye etmiştir.⁽³¹⁾ Siyasi gelişmelere paralel olarak devlet, Göl'deki işletmeciliği üstlenmek adına bir şirketin kurulması, vapurların siparişi ve hisse senetlerinin hazırlanması sürecini başlatmıştır.⁽³²⁾ Bazı şartları da göze alarak tazminatlar ödemek mukabilince devletin kendisi Göl'deki vapur işletmeciliğini üstlenmiştir.⁽³³⁾

İklimsel şartların karayolu ticareti üzerindeki olumsuz etkileri mevcut iktisadi üretim faaliyetlerinin yönünü de etkilemekteydi. Bölgenin iktisadi değerlerinden; kömür, demir ve daha sonra Bargiri'de (Muradiye) çıkarılmaya başlanan petrol işletilmesi, işletilen madenlerin ürünlerinin pazara sunulması, vergilendirilmesi gibi hususlarda ulaşım olanaklarının varlığı; İktisadi hayatın canlı tutulmasına ve merkez için önemli olan bu tip gelir kaynaklarının değerlendirilmesini kaçınılmaz kılmıştır.⁽³⁴⁾ Bu durumlarda maliyetleri aşmanın alternatifi olarak, Göl ulaşımı daha da ön plana çıkmıştır.

İktisadi sürdürülebilirliğin sağlanması için bu alandaki karayolu ve göl ulaşımının entegrasyonu için yolların tadilatı, köprülerin inşası ve daha dayanıklı vapurların

(27) BOA, Y.EE., Dosya No: 81, Gömlek No: 43, 15 L 1315 (1898). Göl üzerindeki ticaretin devamlılığı ve aynı zamanda güvenliğinin de sağlanması için Van Gölü üzerinde iki yolcu ve dört yük gemisinin temin edilerek etrafındaki madenlerin nakledilmesine ehemmiyet gösterilmiştir.

(28) Amédée Jaubert, "Voyage en Arménie et en Perse Fait Dans Les Années 1805 et 1806, Libraire Pelicier, Paris, 1821, s. 120.

(29) BOA, İ. MMS., Dosya: 63, Gömlek: 2967, 16 Ş 1296 (1879). Vapur işletmek için kırk senelik imtiyaz almışlardır. Bu belgede isimleri Kavafyan Abraham ile Artin Tarakyan olarak geçmektedir.

(30) BOA, DVN.MKL., Dosya: 17, Gömlek:11, 27 Za 1296 (1879). Sözleşme detayı ve ilgili şartname ile ilk özel girişim olmasına rağmen aşılamaayan sorunlar nedeniyle 1317 yılında sözleşme tazminat gündemli feshedilmiştir.

(31) Abdülvâsi Çetkin, "Van Gölü'nde Osmanlı Şirketinin Vapur İşletmeciliği Teşebbüsleri", Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi SBE, Erzurum, 2000, s. 42.

(32) BOA, Y. MTV., Dosya No: 68, Gömlek No: 128, 21 Ra 1310 (1894).

(33) BOA, Y.A..RES., Dosya No: 103, Gömlek No: 60, 03 C 1317 (1899). İmtiyazın onaylanması sürecinde nizamname Şurayı Devlette bir süre bekletilmiş ve bu durum işletmeciler açısından bazı zararlara da neden olmuştur.

(34) BOA, BEO, Dosya No: 1378, Gömlek No: 103332, 24 Ca 1317 (1899).

yapılmasına dönük politikaların öncellendiği yapılan yazışmalardan anlaşılmaktadır.⁽³⁵⁾ Güvenliğin sağlanması, tarımsal üretimin arttırılması ve buna bağlı olarak artık ürünün ticari pazara akıtılması için, bölgenin ticari merkezi konumundaki Van havzasının kuzey-güney hattı olan Erzurum-Van-Başkale yolunun kısaltılması için, Göl üzerinde seyyar köprü yapılması ve vapur işletilmesi planlanmıştır.⁽³⁶⁾

Osmanlı Devleti'nin bölgeye yatırım politikalarındaki temel saiklerinin iktisadi olduğu kadar güvenlik eksensli olduğu da görülebilmektedir. 19. yüzyılın son çeyreğinde bölge halkları arasında artan hoşnutsuzluk, merkez açısından Van Gölü ulaşımının daha fazla denetim altına alınması zorunluluğunu doğurmuştur.⁽³⁷⁾

Sonuç

Tarih boyunca ticaret yolları üzerinde yer alan mekânlar bu durumun hem avantajlarından faydalanmış, hem de dezavantajlarına maruz kalmıştır. Van Gölü de bu bağlamda doğu-batı ve kuzey-güney ticaret güzergâhlarının üzerinde bulunmasıyla bölge halkı ve Osmanlı merkezi yönetimi için önemli bir fonksiyon icra etmekteydi. Göl'ün kuzey hattı yerleşime daha müsait olduğundan, buradan yürütülen kara taşımacılığı iklimsel olumsuzluklar olduğunda, sekteye uğrayabilmekteydi. Bu nedenle alternatif bir taşımacılık sistemi olarak Göl üzerinde yelkenliler ve küçük botlarla başlayan ulaşım ağı, zaman geçtikçe daha verimli bir şekilde kullanılabilmiştir.

Her ne kadar belli bir süre Göl ulaşımı stabil bir hal alıyorsa da, teknolojik gelişimin etkisiyle 19. yüzyılın sonuna doğru daha profesyonel bir taşımacılık sisteminin kurulmaya çalışıldığı görülmüştür. Özel teşebbüsün girişimleri, yerel yöneticilerin raporları, merkezin eğilimi uzun süreli-düzenli bir ulaşım ağının kurulmasına neden olmuştur.

Bölgenin coğrafik ve iklimsel koşulları bölge ticaretini etkilemekle beraber, Göl'ün bu ticarete transfer bağlamında belirgin katkıları olduğu yazışmalardan görülebilmektedir. Özellikle yakacak odun, sebze-meyve ve işletilen diğer madenlerin iskeleleri dolaşarak kıyıdaki ve hinterlandındaki yerleşim birimlerine aktarımında Göl ulaşımının katkıları görülebilmektedir.

Merkeze ve deniz limanlarına uzaklık, dağlık coğrafi koşullar, iyi-büyük tersanelerin inşasını, haliyle iyi-büyük gemilerin yapılmasını da engellemiştir. Her ne kadar Trabzon limanından parçaları sökülerek, deve sırtlarından Van Gölü'ne indirilen bir gemi söz konusuysa da 19. yüzyıl sürecinde uzun vadede büyük sistemli bir üretim-montaj tersanesi yapılamamıştır. Bu durum var olan maksimum iktisadi kapasitenin kullanımını nispeten engellemiştir.

Merkez, bölgeye yönelik iktisadi politikaların belirlenmesinde yerel sermayenin sınırsız desteklenmesine ihtiyatlı yaklaşarak, maliyetlerin dikkate alınmasının dışında vapur işletmeciliğini kendisi üstlenmek istemiştir. Bununla beraber Göl ulaşımının zahire ve yakacak transferi ile periferisindeki ticarete katkıları belirli bir seviyede olmasına rağmen ve Tebriz-Erzurum-Trabzon ticari güzergâhının Rus limanlarına

(35) BOA, A. MKT. MHM. Dosya No: 721, Gömlek No: 17, 20 Za 1313 (1896).

(36) BOA, Y. EE., Dosya No: 132, Gömlek No: 21, 23 Ş 1316 (1898). Devletin amaçları arasında güvenliğin sağlanmasının yanında, var olan iktisadi kaynaklardan maksimum faydalanmak da söz konusudur.

(37) BOA, DH. ŞFR., Dosya No: 225, Gömlek No: 29, 1314 (1897).

TÜRK DENİZ TİCARET TARİHİNİN KAYNAĞI OLARAK KONSOLOS RAPORLARI

Özgür YILMAZ*

Giriş

Osmanlı-Avrupa ilişkileri açısından bakıldığında bu ilişkilerin bir ürünü olarak imparatorluk coğrafyasında tesis edilen en eski kurumlardan birinin de konsolosluklar olduğu görülür. Temelde ticaret ile ilgili faaliyetlerde bulunup görev bölgelerinin sunduğu imkânları tespit etmek gibi bir misyonu olan konsoloslar, zamanla sosyal, politik ve askeri gelişmeleri de izleyen diplomatik görevliler haline geldi. Bu çerçevede konsoloslar sadece iktisadi konuları değil kendi konsolosluk bölgelerindeki her türlü siyasi, iktisadi ve sosyal gelişmeyi gözlemleyerek bu konularda raporlar hazırlamıştır. Bu bakımdan sayıları ve nitelikleri Osmanlı-Avrupa ilişkileri bağlamında gittikçe artan konsoloslukların bırakmış oldukları arşivler, Osmanlı tarihi için farklı bir kaynak oluşturarak Osmanlı tarih yazımında önemli bir boşluğu doldurmaktadır. Özellikle de iktisadi konularda başvurulabilecek en temel kaynaklardan biri de konsolosluk kaynaklarıdır.⁽¹⁾

Diplomasinin bir ayağını teşkil eden konsolosluk kurumu hakkında Türkiye'deki çalışmaların geçmişinin çok eskilere gitmediği ve Osmanlı ülkesindeki yabancı konsolosluklara ilişkin çalışmaların yeni bir araştırma alanı olarak ortaya çıktığı söylenebilir.⁽²⁾ Bunda yerli tarihçilerin Osmanlı coğrafyasına ilişkin yurtdışı arşiv malzemesi ile yakın bir zamanda tanışmaya başlamalarının ve bu alanda yeni çalışmaların icra edilmesinin de müspet bir etkisi oldu. Temelde mahalli tarih araştırmaları ile bir ivme kazanan bu yeni kaynak kullanımı konsolosluk arşivleri,⁽³⁾ konsolosların faaliyetleri,⁽⁴⁾ konsolosların

* Yrd. Doç. Dr., Gümüşhane Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü

(1) Mübahat S. Kütükoğlu, "Osmanlı İktisad Tarihi Bakımından Konsolosluk Raporlarının Ehemmiyet ve Kıymeti", İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi, 11-12 (1983), s. 151-166; Ali İbrahim Savaş, "Konsolos", Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi, c. XXVI, Türkiye Diyanet Vakfı Yay., Ankara 2002, s. 178-180.

(2) Bu konudaki en önemli çalışma için bkz. Uygur Kocabaşoğlu, Majestelerinin Konsolosları İngiliz Belgelerine Göre Osmanlı İmparatorluğu'ndaki İngiliz Konsoloslukları (1580-1900), İletişim Yayınları, İstanbul 2004.

(3) Özgür Yılmaz, "Şehir Tarihinin Yabancı Kaynakları Olarak Konsolosluk Arşivleri: 19. Yüzyıl Trabzon Örneği", III. Milletlerarası Şehir Tarihi Yazarları Kongresi, Bildiriler, ed. M. Doğan, Türkiye Yazarlar Birliği, Ankara 2015, s. 415-430.

(4) Ayşe Bayraktutan, Erzurum İngiliz Konsolosluğu ve Faaliyetleri, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Erzurum 2010; Funda Adıtat, İzmir İngiliz Konsolosluğu ve Siyasi Faaliyetler (1878-1914) İngiliz Konsolosluk Raporlarından, Dokuz Eylül Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir 2011; Özgür Yılmaz, "Victor Fontanier'in Trabzon Konsolosluğu (1830-1832)", OTAM, 35 (2014), s. 153-196. Funda Adıtat, "İzmir İngiliz Başkonsolosluğunun Askeri İstihbarat Faaliyetleri (1878-1914)", Tarih İncelemeleri Dergisi, XXVI/1 (2011), s. 1-34; Özgür Yılmaz, "Erzurum Fransız Konsolosu Challaye'nin Kırım Savaşı Döneminde Askeri İstihbarat Faaliyetleri (1853-1854)", History Studies, 7/4 (2015), s. 157-174.

özel raporları,⁽⁵⁾ bu raporların yerel tarih araştırmalarında kullanımları,⁽⁶⁾ iktisadi önemleri⁽⁷⁾ yanında konsolosların yapmış olduğu gezilerin ortaya çıkardığı özel raporlarına⁽⁸⁾ yönelik araştırmalar ile karşımıza çıkmaktadır.

Tarihsel olarak bakıldığında, konsolosluklar ilk olarak antik Yunan'da karşımıza çıkmaktadır. Temelde ticaret ile geçinen Yunan sitelerinin kendi aralarındaki ve diğer siteler ile olan ticari münasebetlerinde kendi tüccarlarının haklarını korumak üzere tesis edilen proksenos adlı görevli konsolosluğun ilk şekli olarak kabul edilir.⁽⁹⁾ Konsolosluk kurumu Roma döneminde tam net bir şekilde takip edilmemekle birlikte daha kesin olarak bilinen husus Roma'nın yıkılışı sonrasında ortaya çıkan kargaşanın, Avrupa'nın Akdeniz'den uzaklaşmasına ve kendi içine çekilmesine ve bunun da ticari münasebetlerde durgunluğa neden olduğudur. Her ne kadar Roma sonrasında bir müddet daha Akdeniz, istilacı krallıklar tarafından Mare nostrum olarak görülmeye devam etse de 7. yüzyıldan itibaren Avrupa'nın Akdeniz'le olan bağlantısında Müslümanların genişlemesi neticesinde önemli değişimler gözlenecektir.⁽¹⁰⁾ Bu süreçte ana iktisadi faaliyeti ticaret olan ve Batı Avrupa'daki tarım ekonomisinin aksine ticarete muhtaç olan İtalyan şehir devletleri yüzünü doğuya çevirerek Bizans dünyası ile ticari münasebetlerini devam ettirmişti.⁽¹¹⁾ İşte bu ticari hareketlilik sürecinde konsolosluk kurumunun yeniden ortaya çıkmasında İtalyan şehir devletlerinin ticaret kolonilerindeki temsilcileri önemli bir noktada yer almaktadır. Baglio veya bizdeki tabirle balyos olarak adlandırılan bu görevli kısa zaman sonra yerini consul'e bırakmıştır. Böylece konsolosluk kurumu İtalyan şehir devletlerinin deniz aşırı faaliyetleri ve özellikle de Haçlı Seferleri sonrasında daha kurumsal bir karaktere bürünmüştür.⁽¹²⁾ 13. yüzyıldan sonra İtalyan şehir devletlerinin arkasından İspanya'da da görülmeye başlanmış ve tüccarların ülke içinde ve dışında ticari münasebetlerini korumak üzere ortaya çıkan

(5) Musa Şaşmaz, "İngiliz Konsolosu Stewart'ın Konya Vilayetine Dair Genel Raporu (1879)", *Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 12 (2002), s. 57-97; Musa Şaşmaz, "İngiliz Yüzbaşı Stewart'ın Konya Konsolosluğu ve Adli Yönetime Dair Raporu (1879-1882)", *Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 11 (2002), s. 223-238; Uygur Kocabaşoğlu, *Kayseri sancağı Hakkında Teğmen Bennet Tarafından Hazırlanan Genel Rapor (1880)*, Kayseri Ticaret Odası, Kayseri 1996.

(6) Özgür Yılmaz, "Samsun'da Fransız Konsolosluğunun Kurulması ve Fransız Arşiv Belgelerine Göre Şehrin Durumu", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 16 (2014), s. 57-87;

(7) İsmail Arslan, "İngiliz Konsolos Raporları Işığında XIX. Yüzyıl Ortalarında Drama Sancağı'nda Tütün Yetiştiriciliği ve Ticareti", *Turkish Studies*, 4/3 (2009), s. 154-178;

(8) Özgür Yılmaz, "Özgür Yılmaz, "Sinop Fransız Konsolosu Pascal Fourcade'in 1806 Yılı Amasya, Lâdik ve Vezirköprü Seyahatleri", III. Uluslararası Geçmişten Günümüze Merzifon ve Amasya Yöresi Araştırmaları Sempozyumunu Bildiri Kitabı, ed. A. Çoban-H. Babacan-M. Çolak-I. Serbestoğlu-A. Sağlam, Edge Akademi Yayıncılık, Ankara 2015, s. 149-166.

(9) Onur Kınılı, *19.Yüzyıl'da Amerika Birleşik Devletleri'nin İzmir'deki Konsolosluk Faaliyetleri*, Ege Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İzmir 2009, s. 13.

(10) Henri Pirenne, *Ortaçağ Avrupası'nın Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, çev. Uygur Kocabaşoğlu, İletişim Yayınları İstanbul 2005, s. 10-11.

(11) Pirenne, *Ortaçağ Avrupası*, s. 26-27.

(12) Bu konuda bkz. Georges Salles, *L'institution des consulats: son origine, son développement au moyen-âge, chez les différents peuples*, E. Leroux, Paris 1898.

bir müessese olmuştur.⁽¹³⁾ Elbette deniz ticaretinin bir müessesesi olması itibarıyla bu dönemde consul de mer olarak bilinen konsoloslar sadece bir ticaret görevlisi değil deniz ticaret hukuku ile ilgili geniş bir anlam da kazanmıştır.⁽¹⁴⁾

Osmanlı coğrafyasına bakıldığında, konsoloslukların açılmasında kurumunun temelini oluşturan ikili ticaret anlaşmalarının, diğer bir ifade ile kapitülasyonların en önemli vasıta olduğu görülür. Osmanlıların İtalyan şehir devletleri ve arkasından Avrupalı devletlere tanışmış olduğu imtiyazlar ticaret hacminde önemli bir artışa neden olmuş ve bu ticaretin uygulayıcıları ve koruyucuları olarak konsoloslara önemli görevler yüklemiştir. Bu doğrultuda konsolosların görevleri gittikçe genişlediği gibi imparatorluk coğrafyasındaki konsolosluk ağı da genişlemiştir. İlk olarak 1536'da Fransa krallığının temsilcisi olan Jean de La Foret'ye verilen kapitülasyonların 3. maddesi ile Fransızlara İstanbul ve İskenderiye'nin dışında diğer yerlerde konsolosluk kurma hakkı verilmiştir.⁽¹⁵⁾ Bu hakka binaen Osmanlı ülkesindeki ilk resmi konsolos İskenderiye'deki Fransız konsolosluğu oldu. Bunu ise 1557'de Halep takip etti.⁽¹⁶⁾ 1580'de imzalanan Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması sonrasında İngiliz elçisi William Harborne İskenderiye, Trablusşam, Tunus, Cezayir ve Trablusgarp gibi başlıca ticari merkezlere konsolos tayin etti.⁽¹⁷⁾ Zamanla Avusturya, Hollanda ve Rusya'nın da konsolosluk açma hakkı kazanmalarıyla beraber imparatorluk içindeki konsoloslukların sayısında önemli bir artış oldu. Bu kurumların bilhassa Yakındoğu ile Avrupa arasındaki ticarete çok önemli bir fonksiyonu vardı.⁽¹⁸⁾ Ancak konsolosluklar Osmanlı coğrafyasında Avrupalı devletlerarasındaki rekabetin yansıdığı bir alan oluşturmaya başladılar.

16. yüzyıldan itibaren Avrupa'da coğrafi keşiflerle monarşilerin güçlenmesi, şehirlerin gelişimi, ticaretin ve üretimin artması konsolosluk kurumunu bu yeni düzen içinde daha önemli hale getirmiştir. Konsolosluk kurumunun gelişiminde, 18. yüzyılda başlayan ve 19. yüzyılda en üst düzeye çıkan uluslararası ekonomik rekabetin de mühim bir etkisi oldu. Özellikle 19. yüzyılın ilk yarısında ekonomik anlamda İngiliz-Fransız rekabetinin büyümesi ve 1838 Balta Limanı Antlaşması'yla İngiltere'nin ekonomik ve ticari üstünlüğü Osmanlı İmparatorluğu'ndaki konsolosluk ağının da güçlenmesine neden oldu. Bunun yanında Yunanistan'ın bağımsızlığı, Kavalalı Mehmed Ali Paşa Hadisesi, Rusya'nın Osmanlı aleyhine genişleme siyaseti İngiltere ve Fransa'nın imparatorluk üzerindeki çıkarları açısından

(13) Robert Sidney Smith, *The Spanish Guild Merchant: A History of the Consulado, 1250-1700*, Duke University Press, Durham 1940, s. 4.

(14) Kınlı, İzmir'deki Konsolosluk Faaliyetleri, s. 20-27.

(15) Ignace de Testa, *Recueil des traités de la Porte Ottomane avec les puissances étrangères depuis le premier traité conclu, en 1536, entre Suléyman I et François I, jusqu'à nos jours*, Tome 1, Paris, 1864, s. 16 ; Comte de Saint-Priest, *Mémoires sur l'ambassade de France en Turquie et sur le commerce des Français dans le Levant*, E. Leroux, Paris 1877, s. 278-281.

(16) Hussein El-Mudarris-Olivier Salmon, *Le Consulat de France à Alep au XVIIe siècle : journal de Louis Gedoy, vie de François Picquet, mémoires de Laurent d'Arvieux*, Ray Publishing and Science, Halep 2009, s. 9-10.

(17) Mübahat Küçüköğlu, *Balta Limanı'na Giden Yol Osmanlı - İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1850)*, TTK, Ankara 2013, s. 56; Savaş, *Konsolos*, s. 179; Kocabaşoğlu, *Majestelerinin Konsolosları*, s. 26.

(18) Gérard Le Bouëdec- Jörg Ulbert, *La fonction consulaire à l'époque moderne: L'affirmation d'une institution économique et politique (1500-1800)*, PU, Rennes 2006, s. 11-13.

önemli dönüm noktaları oldu.⁽¹⁹⁾ Bu bağlamda bu ülkeler siyasi, askeri ve ticari çıkarlarının bekçileri olarak imparatorluk coğrafyasında çok geniş bir konsolosluk ağı tesis etmeye başladılar. Böylece klasik dönemde temel misyonu ticaret ve ticaret ile ilgili meseleler olan konsoloslar temsilcisi olduğu ülkenin politikalarının da takipçisi haline gelerek siyasi, ticari ve adli olmak üzere üç alanda hizmet eden bir memuriyet hüviyeti kazandı.⁽²⁰⁾

Temelde bir deniz ticaret kurumu olan konsoloslukların yer seçiminde büyük oranda limanların tercih edildiği görülmektedir. Bu bakımdan Osmanlıların Avrupalı devletlere verdiği konsolosluk kurma hakkı bu ülkelerin Doğu Akdeniz’de (Levant Bölgesi) yabancı oldukları bir uygulama değildi. Daha 13. yüzyılın başlarında Fransız kralları Memluklerle ilişki kurarak Trablusşam ve İskenderiye’de konsolos bulundurmak üzere Memluklerle anlaşma yapmışlardı. Osmanlı Devleti Akdeniz ve Karadeniz’de kontrolü sağlayıp doğu-batı ticareti üzerinde hâkimiyet kurunca daha önce bu belli başlı ticaret iskele ve şehirlerindeki bu konsoloslar ile temasa geçmek durumunda kaldı. Ahidnâmelerde belirtilen şartlara uygun olarak bu konsolosların Osmanlı idaresi altında görev yapmalarının hukuki dayanağı da ortaya konulmuş oldu.⁽²¹⁾

Yabancı bir ticaret şehri veya iskelesinde devletin ticarî menfaatlerini, vatandaşlarının ve tacirlerinin haklarını koruyan, ticaret gemilerine nezaret eden ve idarî ve ticarî vazifeleri bulunan⁽²²⁾ konsolosun tayin edilebilmesi ve konsolosluğun açılması için her şeyden önce iki ülke arasında diplomatik ve ticari bir ilişkinin oluşması gerekliydi. Diğer bir ifadeyle, yabancı bir devlet Osmanlı Devleti ile diplomatik bir ilişki tesis edip İstanbul’da daimi elçi bulundurmaya başladıktan sonra gerekli gördüğü yerlerde de konsolosluklar açma yetkisine sahip olabiliyordu. Bu konsolosluklar sayesinde ilgili ülkenin Osmanlı topraklarındaki ticareti gelişme imkânı bulmakta; yabancı tüccarlar önemli ticaret merkezlerinde kendi haklarını savunacak görevli bulmakta ve ticaret mallarını teslim edecekleri araçlara da sahip olmaktaydılar.⁽²³⁾ Ancak kurumun devamlılığı açısından iki ülke arasındaki siyasi ilişkilerin durumu konsoloslukları da doğrudan etkilemekteydi. Geç bir dönem olsa da, 19. yüzyılın başlarında Fransa’nın Karadeniz’de yeni konsolosluklar açması için Napolyon’un Mısır’ı işgalinin yarattığı diplomatik kriz dönemini sona erdiren 1802 Paris Antlaşması’nı beklemek gerekmişti.⁽²⁴⁾ Aynı şekilde Osmanlı ülkesinde Amerikan konsolosluk ağının tesis edilmesi 1830 Osmanlı-Amerikan Ticaret Antlaşması sayesinde olmuştu. Bu antlaşma ile ilk olarak İzmir’de, daha sonra İstanbul, Selanik, İstanköy, Bozcaada, İskenderiye, Beyrut, Kudüs, Bursa ve Çanakkale gibi yerlerde Amerikan konsoloslukları kuruldu.⁽²⁵⁾

(19) Uygur Kocabaşoğlu, “XIX. Yüzyılın İkinci Yarısında İngiliz Konsoloslarının Siyasal Etkinlikleri”, Çağdaş Türk Diplomasisi 200 Yıllık Süreç, TTK, Ankara 1999, s. 181.

(20) M. Tayyib Gökbilgin, “Konsolos”, İA, c. VI, MEB, İstanbul 1985, s. 836-840; Kınlı, İzmir’deki Konsolosluk Faaliyetleri, s. 12-63.

(21) Mübahat S. Kütükoğlu, “Ahidname”, DİA, c. I, İstanbul 1988, s. 536-539.

(22) Gökbilgin, Konsolos, s. 836.

(23) Bülent Arı, “Early Ottoman-Dutch Political and Commercial Relations after 1612 Capitulations”, Bulgarian Historical Review, 3-4 (2004), s. 133.

(24) Les Affaires étrangères et le corps diplomatique français, de l’Ancien Régime au Second Empire, Tome I, Editions du C.N.R.S., Paris 1984, s. 398-399.

(25) Çağrı Erhan, “Osmanlı-ABD ilişkileri”, Osmanlı, c. II, Yeni Türkiye Yay. Ankara 1999, s. 238; Kınlı, İz-

Konsolosluğu ortaya çıkaran ana etken deniz ticareti olduğu için konsolosluğun kurulacağı yerler haliyle Levant Bölgesi'ndeki önemli iskeleler (échelles) olmaktadır. Burada karşımıza çıkan İskenderiye, Ege adaları, İzmir, Selanik ve Beyrut gibi limanlar çıkmaktadır. Ancak genel olarak Fransız örneğinde bakıldığında, konsolosluk teşkilatlanması açısından Fransızlar konsolosluk açacakları yerin seçiminde, başkonsolosluk ve konsolosluklar için valilerin yerleşik olduğu vilayet merkezlerini tercih etmekteydiler. Bununla birlikte konsolosluklar bölge ticaretinin ve siyasetinin gerekleri doğrultusunda esnek bir yapıda idare ediliyor ve bazen vilayet merkezinin uzağına da taşınabiliyordu. Mesela Fransa'nın Kahire'deki genel konsolosluğu ülkedeki karışıklıklar nedeniyle 1777'de İskenderiye'ye; 1741'de Bağdat'ta kurulan konsolosluğun merkezi 1781'de Basra'ya taşınmıştı.⁽²⁶⁾ İmparatorluktaki en etkili konsolosluk ağlarından birini tesis eden Ruslar açısından bakıldığında; Küçük Kaynarca Antlaşması'nın 11. Maddesine istinaden Ruslar hızlı bir şekilde önemli gördükleri noktalarda iyi işleyen bir konsolosluk ağı tesis etmişlerdi. Bu dönemde Ruslar ticari öneminden dolayı ilk konsolosluğu 1774'ün sonunda İzmir'de açmışlardı. Bir yıl sonra Selanik ve daha sonra da Halep'e konsoloslar tayin edildi. Çok geçmeden bu konsolosluklara Kıbrıs, Rodos, Girid, Sakız, Sisam, Boğazhisarları, Trablusşam, Mora, İskenderiye, Sayda, Arnavutluk, Eğriboz Adası, Santeron, Nakşa, Eflak ve Boğdan konsoloslukları da eklendi.⁽²⁷⁾

Genel konsolosluklar veya konsolosluklar konsolosluk teşkilatının yayılması için bir başlangıç noktası özelliği gösteriyordu. Mesela Güney Karadeniz limanlarında Ruslardan sonra ilk Avrupalı temsilcilikleri açan Fransızlar Sinop'u genel bir komiserlik (genel konsolosluk); buraya bağlı Ereğli ve Trabzon'u da birer alt komiserlik (konsolos yardımcılığı) olarak organize etmişlerdi.⁽²⁸⁾ İskenderiye'de açılan Amerikan konsolosluğuna bağlı olarak Kahire, Luxor, Reşid ve Asyut gibi şehirlere konsolosluk memurları tayin edilmişti.⁽²⁹⁾ Kuzeydoğu Anadolu'da İngiliz konsolosluk ağının mimarı olan James Brant 1830'da Trabzon'da İngiliz konsolosluğunu kurmuştu. Brant Trabzon'da konsolosluğu kurduktan sonra İngiliz konsolosluk ağını ve ticaretini genişletmek için uzun çalışmalar yapmıştı. Bu çalışmaları sonunda Erzurum'da da İngiliz konsolosluğunun açılmasını sağlamış ve 1836'da buraya konsolos olarak tayin edilmişti.⁽³⁰⁾ Bu atama ile bölgedeki konsolosluk ağının merkezi Erzurum olmuş ve Trabzon'daki konsolosluk yardımcı statüsüne indirilmişti. Kısa bir süre sonra Kayseri, Batum ve Samsun'da da İngiliz konsolosluk birimleri kuruldu.

mir'deki Konsolosluk Faaliyetleri, s. 116-132.

(26) Amaury Faivre d'Arcier, *Les oubliés de la liberté. Négociants, consuls et missionnaires français au Levant pendant la Révolution (1784-1798)*, Peter Lang, Paris-Bruxelles 2007, s. 64.

(27) Osman Köse, 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması, TTK, Ankara 2006, s. 189-198; Osman Köse, "Balkanlar-da Rus Konsolosluklarının Kuruluşu ve Faaliyetleri", *Turkish Studies*, 1/2 (2006), s. 141-155.

(28) Faruk Bilici, "La France et la mer Noire sous le Consulat et l'Empire: la porte du harem ouverte", *Méditerranée, Moyen-Orient: deux siècles de relations internationales, recherches en hommages à Jacques Thobie* (dir. W. Arbid, S. Kançal, J.-D. Mizrahi, S. Saul), Paris 2003, s. 55-68; Özgür Yılmaz, "19. Yüzyılda Trabzon'da Fransız Ticareti ve Yatırımları", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 8/15 (2013), s. 42-46.

(29) Vivian Cassandra, *Americans in Egypt, 1770-1915: Explorers, Consuls, Travelers, Soldiers, Missionaries, Writers and Scientists*, McFarland, New York 2012, s. 98.

(30) Meir Vereté, "Why Was a British Consulate Established in Jerusalem?", *English Historical Review*, LXXXV/335 (1970), s. 332-333.

Elçilerin olduğu gibi konsolosların da faaliyet alanını belirleyen talimatlar vardı. Diploması tarihinde özellikle elçilere verilenlerle öne çıkan ve elçilerin misyonlarını ifade eden talimatlar diğer diplomatik temsilcilikler için de hazırlanmaktaydı. Bu bakımdan her konsolosun atandığı bölgenin koşullarına, dönemin siyasi ve iktisadi şartlarına göre değişen bir misyonu vardı. Mesela İskenderiye'deki ilk Amerikan konsolos olan Gliddon'un görevi Mısır'daki tarımsal faaliyetlerden Amerika'ya bir kazanç sağlamak, Amerikan endüstri ürünlerini Mısır'da tanıtmak ve Mısır'daki ticaret hakkında Amerikalı tüccarlar için faydalı olabilecek bilgileri sağlamaktı.⁽³¹⁾ Örneklerle belirlemek gerekirse, 1803 yılında Trabzon'daki ilk Fransız konsolosluğunu Dupré'nin görevi, Fransız vatandaşlarını ve ticaretini korumak, yerli yetkililerle iyi ilişkiler kurmak; konsolosluk bölgesinin iktisadi ve ticari yapısı, bölgedeki diplomatik ve siyasi gelişmeler hakkında bilgiler toplamaktı.⁽³²⁾ Sinop'taki meslektaş Fourcade ise Fransız ticaretini geliştirmek için Fransız malları için yeni pazarlar elde etmek, Anadolu'daki hammaddeleri almak, Trabzon, Samsun ve Sinop'ta Anadolu ve İran'dan gelecek olan mallar için antrepolar kurmak için gerekli tüm çabaları ortaya koymaya çalışacaktı.⁽³³⁾

16. yüzyıl kapitülasyonlar çerçevesinde Osmanlı ülkesinin konsoloslar ile tanıştığı bir dönem olmakla birlikte asıl gelişme 17. yüzyılda yaşanmaya başlayacaktır. Venedik, Fransa, Dubrovnik (Ragusa) ve İngiltere gibi devletlerden sonra 1606 Zıttorok Antlaşması ile Avusturya'ya da Akdeniz iskelelerinde konsolosluk bulundurma hakkı verildi. Bunu, 1612 Osmanlı-Hollanda antlaşmasından sonra bu ülkeye verilen ahidnameler doğrultusunda 1613'te Halep'te bir Hollanda konsolosluğunun açılması izledi.⁽³⁴⁾ Bu örneklerde de görüldüğü gibi ilk dönemlerde konsolosların temel görevi kendi ülkelerinin ticaretini korumak ve geliştirmektir. Hatta İngiliz konsolosluk sistemi açısından bakıldığında, 1592'de kurulan The Levant Company hem İngiliz ticaretini geliştirmek hem de Osmanlı ülkesindeki diplomatik ve konsolosluk temsilcilerini atayan bir şirket olarak İngiltere Krallığı'nın adında hareket etme yetkisini kazanmıştı.⁽³⁵⁾ Benzer bir örnek yapılanma da Hollanda tarafından uygulandı. 1625'te Amsterdam'da kurulan The Levant Directorate Akdeniz'de Hollanda ticaretinin temsilcisi olarak Osmanlılar ile olan denizcilik ve ticareti yönetmekteydi. Görevleri arasında İstanbul'daki Hollanda elçileri ve değişik limanlarda yer alan konsoloslar ile yazışmak yer almakta, diğer bir ifade ile bu kurum Hollanda hükümeti ile Akdeniz'deki Hollanda tüccarı arasında bir köprü görevi görmekteydi.⁽³⁶⁾

(31) Cassandra, *Americans in Egypt*, s. 100.

(32) Faruk Bilici, "La France et la mer Noire sous le Consulat et l'Empire : "la porte du harem ouverte " ; Méditerranée, Moyen-Orient: deux siècles de relations internationales, recherches en hommages à Jacques Thobie (dir. W. Arbid, S. Kaçal, J.-D. Mizrahi, S. Saul), L'Harmattan, Paris 2003, s. 58-59.

(33) Özgür Yılmaz, "Güney Karadeniz'de Yeni Fransız Politikası: Pascal Fourcade ve Sinop Konsolosluğu (1803-1809)", *Cahiers balkaniques*, 42 (2014), s. 235-238.

(34) Mehmet Bulut, "The Role of the Ottomans and Dutch in the Commercial Integration between the Levant and Atlantic in the Seventeenth Century", *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 45/2 (2002), s. 202-206.

(35) Alfred C. Wood, *A History of the Levant Company*, Oxford University Press, 1964, s. 25-39.

(36) Bulut, *Ottomans and Dutch in the Commercial Integration*, s. 209.

I. Örnek Arşivler ve Çalışmalar

Gelişim sürecini bu şekilde inceledikten ve konsolosların da ilk dönemlerde önemli Doğu Akdeniz limanlarında tesis edildiğini gördükten sonra bunların yazışmalarının Osmanlı deniz ticareti ve tarihi açısından sahip oldukları öneme dair bazı tespitler yapılabilir. Bilindiği gibi İstanbul'un fethinden itibaren Osmanlı-Venedik münasebetleri, Bizans döneminden itibaren şehre yerleşmiş olan balyos denilen ve Venedik topluluğunun en yetkili kişisi vasıtasıyla yürütülüyordu. Aynı zamanda balyoslar Venedik'in Levante bölgesinde kurmuş olduğu konsolosluk ağı ile sürekli temas halinde olmuşlar ve bu birimlerden gelen yazışmalardan özel bir arşiv ortaya çıkarmışlardır. Archivio di Stato di Venezia (ASVe)-Venedik Devlet Arşivi'nde yer alan Bailo a Costantinopoli tasnifi içinde Carte Turche Osmanlıca yazışmalardan müteşekkil tasnifler de bulunmaktadır. Bunların içinde Levant bölgesinde yer alan konsolosluklarla yapılan yazışmalar da yer almaktadır. ⁽³⁷⁾ Büyük oranda Osmanlı topraklarında deniz ticareti yapmak için yerleşmiş olan Venediklilerin bu yazışmaları, yapılan çalışmalarda da görüldüğü üzere deniz ticareti de dâhil olmak üzere her bakımdan Osmanlı tarihi açısından zengin bilgiler ihtiva etmektedir. Bunun gibi Modena⁽³⁸⁾, Floransa ve Ceneviz gibi diğer İtalyan kent devletlerinin arşivlerindeki belgelerin de Osmanlı deniz ticaret tarihi açısından önemli olduğunu belirtmek gerekir.

Burada Hollanda arşivlerini de mutlaka zikretmek gerekir. Zira 17. yüzyılın başlarında Akdeniz'de görülmeye başlayan Hollandalılar kısa bir sürede bu denizdeki diğer rakiplerini geride bırakarak önemli bir ticari güç haline gelmişlerdi. Yukarıda da değindiğimiz gibi, 1625'te kurulan The Levant Directorate yani Akdeniz'deki Levant Ticaret ve Ulaşım Direktörlüğü'nün (Directie der Levantse Handel en Navigatie in de Middellandse Zee) görevi Hollanda'nın Akdeniz ticaretini düzenlemek ve Bab-ı Ali ile Akdeniz'deki konsoloslukları arasında muhaberat ve koordinasyonu sağlamaktı. Hollanda'nın Akdeniz ticareti ile ilgili yazışmalar bu direktörlüğün arşivinde toplanıyordu. ⁽³⁹⁾ İngiliz ve Fransız örneklerinde de olduğu gibi, Akdeniz'deki Hollanda deniz ticaret tarihi için bu arşiv 18. yüzyılın sonuna kadar en önemli arşiv konumundadır. Bu bakımdan başta Levant Direktörlüğü Arşivi olmak üzere Hollanda İstanbul Büyükelçilik Arşivi, Amsterdam, Leiden, Rotterdam gibi önemli denizci şehirlerin arşivleri de Türk denizcilik tarihi açısından oldukça önemlidir. ⁽⁴⁰⁾

Bu erken dönem için geçerli olmak üzere İngiliz örneğinden devam edecek olursak; The Levant Company Osmanlı coğrafyasına gönderilen tüm elçi ve konsolosların

(37) Serap Mumcu, Venedik Baylosu'nun Defterleri The Venetian Baylo's Registers (1589-1684), Edizioni Ca'Foscari, Venezia, 2014, s. 17-18; Mustafa Öztürk-Ahmet Aksın, "Venedik Devlet Arşivindeki Bailo Defterlerine Göre Osmanlı Devleti'nin Venedik'e Zahire ve Asker Yardımı (1624-1631)", OTAM, 32 (2012), s. 141-170.

(38) Nevin Özkan, Modena Devlet Arşivi'ndeki Osmanlı Devleti'ne İlişkin Belgeler (1485-1791), Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2004.

(39) Bülent Arı, "Hollanda Arşivlerinde Akdeniz Tarihine Ait Belgeler", Avrupa Arşivlerinde Osmanlı İmparatorluğu, Koç Üniversitesi VEKAM, Ankara 2015, s. 87-103.

(40) İsmail Hakkı Kadı, "Osmanlı-Hollanda Deniz Ticaret Tarihinin Hollanda Kaynakları", Osmanlı Denizcilik Tarihini Yazmak, Sorun-Kaynak-Yöntem, Atölye Çalışması 28-29 Nisan 2014, İstanbul. (Yayınlanmamış Tebliği)

belirlenmesi, bunların maaşlarının belirlenmesinden sorumlu bir şirketti. Böylece şirket hem diplomaside hem de ticarete en etkin kurum olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu yapı Levant Company'nin lağvedildiği 1825 yılında kadar devam etti ve bu tarihten itibaren elçilik ve konsolosluklar doğrudan İngiliz Dışişleri'ne bağlandı. Konumuz açısından asıl önemlisi ise böylesine uzun soluklu bir sistemin ortaya çıkardığı kaynakların Türk denizcilik tarihi açısından önemidir. Elçi ve konsolosların diplomatik yazışmaları dışında elçi, konsolos ve İngiliz ticarethanelerinin şirkete olan sorumluluklarının bir gereği olarak yapmış olduğu yazışmalar Osmanlı deniz ticaret tarihi açısından da oldukça önemlidir.⁽⁴¹⁾ Bu bakımdan 1852'den itibaren Public Record Office (PRO) adı ile hizmet vermeye başlayan ve daha sonra The National Archive (TNA) adını alan İngiliz Milli Arşivi Osmanlı coğrafyasında uzun bir süre iktisadi alanda hâkimiyet kuran İngilizlerin olduğu kadar Osmanlı sularındaki deniz ticareti açısından da kıymetlidir. Bilhassa Kütükoğlu'nun çalışmalarında da görüldüğü gibi Foreign Office (FO) 78, yani Hariciye Nezareti ve Board of Trade (BT), Ticaret Nezareti'nin 1-463 numaralı tasnifleri Osmanlı-İngiliz ticareti açısından zengin kaynaklardır.⁽⁴²⁾

Fransız arşivleri açısından bakıldığında ise durum biraz daha karmaşıktır. Çünkü İngiliz arşivleri gibi tek bir arşiv merkezinden bahsetmek zordur. Bilindiği gibi Fransızların İngilizlere göre Akdeniz'de çok daha eskiye giden bir ticari geçmişleri vardı ve Osmanlı öncesinde bile İskenderiye gibi önemli limanlarda konsolosluklara sahiptiler. Hatta bu konsolosluk ağı Osmanlı sularında ticaret yapmak isteyen İngiliz ve Hollanda tüccarlarına da ilk dönemlerde himaye ve hizmet vermiş; ancak Fransızlar rakip devletlerin Osmanlı limanlarına yerleşmelerine bir müddet direnmişlerdir.⁽⁴³⁾ Yine de Fransa özellikle 18. yüzyılda Osmanlı coğrafyasındaki diplomatik temsilciliklerini yeni tayin ettiği konsolos ve konsolos yardımcılar ile en etkili şekilde geliştiren ülke olmuştur. Bu bakımdan Osmanlı deniz ticaretinin geçmişine dair en zengin arşivleri barındıran ülkedir. Lakin bu zenginlik birden çok arşiv merkezinde bulunmaktadır. Bilindiği gibi Fransa'nın Levant bölgesindeki ticaret ve konsolosluk ağı Denizcilik Bakanlığı'na ve Marsilya Ticaret Odası'na bağlıydı. Fakat 18. yüzyılın ortalarında Marsilya Ticaret Odası bu diplomatik temsilcilikler üzerindeki yetkisini büyük oranda kaybetmişti. 1781'de çıkarılan bir yönetmelik ile Fransız konsoloslukları Marsilya Ticaret Odası'ndan kesin çizgilerle ayrıldı ve doğrudan kralın denetimindeki memurluklara dönüştürüldü.⁽⁴⁴⁾ Bu yeni düzenlemeye göre ticari yetkileri elinden alınan konsoloslar Dışişleri Bakanlığı'nın ticaret birimine her yıl ticaret veya denizcilik hakkında raporlar sunmak zorundaydılar.⁽⁴⁵⁾ İşte bu değişiklik Fransa'nın temsilciliklerinin yazmış oldukları raporların yönünü de değiştirdi. 1793'e kadar konsolosluk ve ticari yazışmalar Archives Nationales'e

(41) Metin Ünver, "Son Dönem Osmanlı Tarih Araştırmaları İçin İngiliz Milli Arşivi ve Arşiv Belgelerinin Önemi", Avrupa Arşivlerinde Osmanlı İmparatorluğu, Koç Üniversitesi VEKAM, Ankara 2015, s. 107-116.

(42) Kütükoğlu, Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri, s. 280.

(43) Kütükoğlu, Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri, s. 56-66.

(44) Anne Mézin, Les consuls de France au siècle des lumières (1715-1792), Ministère des affaires étrangères. Direction des archives et de la documentation, Paris 1997, s. 18.

(45) René Millet, « Consuls », Nouveau Dictionnaire D'Economie Politique, der. L. Say- M. J. Chailley, Paris 1890, s. 547-558.

gelmeye devam etse de bu tarihten sonra yazışmalar Fransız Dışişleri Bakanlığı ile olmaya başlamıştır. Dolayısıyla 19. yüzyıl için araştırmacıların bakması gereken yegâne arşiv Fransız Dışişleri Bakanlığı Arşivleri'dir.⁽⁴⁶⁾ Ancak dana önceki dönemler için Archives Nationales, yani Fransız Ulusal Arşivi ve Archives historiques de la Chambre de commerce de Marseille, Marsilya Ticaret Odası Arşivi en önemli arşivler olduğunu belirtmek gerekir.

Yukarıda vermiş olduğumuz bu örnek arşivlerin de gösterdiği gibi bu kurumların açılması, yerleşmesi ve ilgili devletin ticareti açısından önemli bir görev icra etmeleri açısından en önemli dönemin 18. yüzyıl olduğu rahatlıkla söylenebilir. Bunu bu yabancı arşivlere dayalı çalışmalarda da görebilmek mümkündür. Burada çalışmanın kapsamının dışında kalan, daha çok 18. yüzyıla ilişkin, temelde konsolosluk yazışmaları üzerine hazırlanan örnek çalışmalardan hareketle bazı değerlendirmeler yapılacaktır.

Az evvel de değindiğimiz gibi ihtilal dönemine kadar Akdeniz'deki en önemli deniz ticaret gücünün Fransa olduğu bilinmektedir. Bunu ortaya çıkaran güç Fransız konsolosluk ağının genişliği kadar Akdeniz'deki deniz ticaretinde Avrupalı gemilerin daha aktif olmasıdır.⁽⁴⁷⁾ Bu bakımdan 18. yüzyılın en fazla üzerinde durulan dönem olduğu görülmektedir. Fransız arşivleri üzerinden devam edecek olursak özellikle Daniel Panzac'ın 18. yüzyıl Osmanlı deniz ticaretine dair pek çok çalışması bu alanda zikredilmesi gereken yayınlar arasındadır.⁽⁴⁸⁾ Panzac'ın çalışmaları büyük oranda Fransız konsolosların Osmanlı limanlarında tutmuş oldukları ticari kayıtlardan hareketle hazırlanmıştır. Ancak tüm bu çalışmaların bir toplamı niteliğinde sayabileceğimiz eserinde ise Panzac Venedik, Malta, Trieste ve Ragusa arşivlerindeki verileri de kullanmış, İngiliz ve Hollandalı gemilere nazaran Fransız gemilerinin Akdeniz ticaretindeki hâkimiyetini değişik limanlarda tutulan kayıtlarla ortaya koymuştur.⁽⁴⁹⁾ Bunun gibi Edhem Eldem'in 18. yüzyılda İstanbul'da Fransız ticaretini incelediği eserin kaynağı Osmanlı vesikalarının yanında Fransız konsolosların ortaya çıkarmış olduğu ve Fransa Milli Arşivi ve Marsilya Ticaret Odası Arşivi'nde yer alan belgelerdir.⁽⁵⁰⁾

İstanbul dışında önemli limanlar hakkında yapılan çalışmalarda da konsolosluk yazışmalarının en önemli kaynaklar olduğu görülebilir. Bu konuda üzerinde en çok

(46) Özgür Yılmaz, "Osmanlı-Fransız İlişkilerinde Pek Az Bilinen Bir Arşiv: Nantes Diplomatik Arşivi-Fransa", Diplomasi ve Dış Politika Araştırmalarında Arşivlerin Rolü Uluslararası Sempozyumu, İstanbul, 7-9 Nisan 2016. (Yayınlanmamış Sempozyum Tebliği)

(47) Daniel Panzac, "Les échanges maritimes dans l'Empire ottoman au XVIIIe siècle", Revue de l'Occident musulman et de la Méditerranée, 39/1 (1985), s. 177.

(48) Panzac'ın bazı örnek çalışmaları için : «Activité et diversité d'un grand port ottoman : Smyrne dans la première moitié du XVIIIe siècle», Mémorial Ömer Lütfi Barkan, Paris 1980, s. 159-164 ; "Affréteurs ottomans et capitaines français à Alexandrie : la caravane maritime en Méditerranée au milieu du XVIIIe siècle", Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée, 34 (1982), s. 23-38 ; "Négociants ottomans et activité maritime à Istanbul à la fin du XVIIIe siècle", Mélanges Professeur Robert Mantran, Zaghouan (Tunisie), 1988, s. 187-199 ; "International and Domestic Maritime Trade in the Ottoman Empire during the 18th century", International Journal of Middle East Studies, 24 (1992), s. 189-206.

(49) Daniel Panzac, La caravane maritime. Marins européens et marchands ottomans en Méditerranée (1680-1830), CNRS, Paris 2004

(50) Edhem Eldem, French Trade in Istanbul in the Eighteenth Century, Brill, Leiden 1999.

araştırma yapılan şehirler arasında Osmanlı deniz ticaretinin önemli bir kısmını gerçekleştiren İzmir başta gelmektedir.⁽⁵¹⁾ İzmir hakkında yapılan çalışmalarda özellikle değişik ülkelere ait arşiv kaynaklarının kullanıldığı görülebilir. Mesela Ülker, Osmanlı arşiv kaynakları yanında İngiliz ve Fransız arşivlerinden de istifade etmiştir.⁽⁵²⁾ Frangakis-Syrett'in 1700-1820 yılları arasında İzmir ticaretini incelediği çalışması İngiliz, Fransız ve İtalyan arşivlerinin kullanıldığı örnek çalışmalardan biridir.⁽⁵³⁾ Yine İzmir'in de konu edildiği Kadı'nın Osmanlı-Hollanda ticaretine dair çalışması burada örnek verilebilir. Kadı, Osmanlı arşivlerinin yanı sıra Marsilya Ticaret Odası ve Hollanda Milli Arşivi'nden de istifade ederek Ankara, İzmir ve Amsterdam üzerinden 18. yüzyıl Osmanlı-Hollanda ticaretine eğilmektedir.⁽⁵⁴⁾ Temelde konsoloslar tarafından ortaya çıkan bu kaynaklar sadece İngiliz, Fransız ve Hollanda arşivleri ile sınırlı değildir. Rusya açısından bakıldığında, Osmanlı sularında Rus ticaretinin yayılmasını izleyebileceğimiz kaynaklar da yine Rusların Küçük Kaynarca Antlaşması doğrultusunda açtıkları konsoloslukların yazışmalarıdır. Moskova'da bulunan Archive of Foreign Policy of the Russian Empire (AVPRI), Rusya'nın Karadeniz ve Doğu Akdeniz limanlarında tesis ettiği konsoloslukların yazışmalarını ihtiva etmekte ve Osmanlı sularındaki uluslararası ticaretin niteliğini anlamada katkılar yapmaktadır.⁽⁵⁵⁾

Hangi ulusa ait olursa olsun Osmanlı Devleti'nin önemli limanlarında meskûn olan konsolosların büyük oranda denizcilik faaliyetleri ve buna ilişkin meseleler ile ilgilendiği bilinmektedir. Daha ayrıntılı bakıldığında; konsolosların tutmuş oldukları kayıtlarında limana giren yabancı gemilerin sayıları ve isimleri, bandıraları, gemilerin kaptanlarının ve denizcilerin adları, gemilerin tipleri ve hamuleleri, taşıdıkları toplam emtia, gemilerin geldikleri ve gittikleri limanlara ilişkin bilgiler en sık rastlanılan bilgi türleridir. Bunların yanında konsolosların tuttuğu kayıtlarda yerel ticaret, liman olanakları, iktisadi durum, ticari gelecek ve bunun gibi önemli bilgilerin de yer aldığı görülmektedir.⁽⁵⁶⁾ Panzac'ın çalışmalarında da gösterdiği gibi Osmanlı tüccarı tarafından kiralanan Avrupa gemilerinin niteliğine dair bu gemilerin taşıdıkları hamulenin ithalat ve ihracat açısından değeri, limanın hangi liman ile daha fazla bağlantılı olduğunu açıklayan verilere de ulaşmak mümkündür. Osmanlı tüccarı ile Avrupalı gemi kaptanları arasında yapılan sözleşmelerde ise her iki tarafa ilişkin ayrıntılı bilgilerin bulunabileceği gibi gemilerin kiralama ücretleri, güzergâhları, hamuleleri ve gümrük vergilerine dair ayrıntılar bu-

(51) Mehmet Alaaddin Yalçinkaya, "İngiliz Kaynaklarına Göre Batı Anadolu Limanlarındaki Siyasi ve Ticari Faaliyetler, 1790-1810", Celal Bayar Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, 1 (1997), s. 186.

(52) Necmi Ülker, *The Rise of İzmir 1688-1740*, University of Michigan, 1974.

(53) Elena Frangakis-Syrett, *The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century (1700-1820)*, Centre for Asia Minor Studies, Atina 1992. İsmail Hakkı Kadı, *Ottoman and Dutch Merchants in the Eighteenth Century*, Brill, Leiden 2012.

(54) İsmail Hakkı Kadı, *Ottoman and Dutch Merchants in the Eighteenth Century*, Brill, Leiden 2012.

(55) Theophilus C. Prousis, "Risky Business: Russian Trade in the Ottoman Empire in the Early Nineteenth Century", *Mediterranean Historical Review*, 20 (2005), s. 201-226; Ayrıca bkz. Theophilus C. Prousis, "A Guide to AVPRI Materials on Russian Consuls and Commerce in the Near East," *Modern Greek Studies Yearbook*, 16/17 (2000/2001), s. 513-536.

(56) Prousis, *Risky Business*, s. 203.

lunabilmektedir.⁽⁵⁷⁾ Mevcut çalışmaların da gösterdiği gibi 18. yüzyıla dair verdiğimiz bu örnekleri 19. yüzyılın ilk dönemlerine kadar getirmek mümkündür. Şüphesiz konsolosların deniz ticaretine dair hazırlamış olduğu raporların veya kayıtların niteliğini değiştiren en önemli değişim Osmanlı-Avrupa ticari ilişkilerinin kazandığı hacim ve buharlı gemilerin Osmanlı limanlarında da görülmeye başlanması olmuştur.

II. Buharlı Gemiler Dönemi

Bilindiği gibi buharlı gemilerin Osmanlı sularına girişi Avrupa'nın Osmanlı coğrafyasındaki iktisadi yayılışını hızlandıran en önemli vasıtalandı.⁽⁵⁸⁾ Osmanlı sularında "buharlı gemi çağı" olarak nitelendirebileceğimiz dönem 1827'de İngiltere'den satın alınan ilk buharlı gemi ile başlasa da deniz ticaretinde bu yeni ve etkili gücün kullanılmaya başlanması Avusturya ve Rus şirketleri tarafından 1833'ten itibaren gerçekleştirilmiş ve bu rekabet sürecine kısa zaman sonra Osmanlı gemileri de ortak olmuştur.⁽⁵⁹⁾ Konumuz açısından asıl önemli olan ise bu vasıtanın Türk deniz ticaret tarihi açısından konsolosluk raporlarında nasıl bir değişime neden olduğudur. Hizmete girmelerinden kısa bir zaman sonra buharlı gemilerle tanışan Trabzon örneğinden hareketle bu etkiyi tahlil etmek mümkündür. 1803'ten itibaren Fransa'nın başını çektiği Avrupalı konsolosluklara ev sahipliği yapan Trabzon için var olan konsolosluk yazışmalarında buharlı gemiler ve öncesine dair önemli farklılıklar görmek mümkündür.⁽⁶⁰⁾

Trabzon'daki Fransız konsolosları en erken dönemden itibaren limandaki hareketliliği takip etmiş ve Fransız makamlarını bilgilendirmeye çalışmıştı. Elbette şehrin ticari yükselişi ile Avrupalı gemilerin limana gelmeye başlaması konsolosların dikkatini daha fazla çekmeye başlamıştır. Çünkü elçilikten gelen genelgeler ile konsolosların 1827'den itibaren limana dair denizcilik raporları hazırlamaları gerektiği bildirilmişti. Bu doğrultuda özellikle Avrupalı gemilerin hareketlerine yönelik raporlar oluşturulmaya başlandı. 2 Şubat 1831 tarihli raporunda Fransız Konsolos vekili Victor Fontanier 1830 yılına kadar 10'dan fazla Avrupalı geminin ziyaret etmediği Trabzon limanına bu sene 26 geminin geldiğini belirtiyordu. Hazırlamış olduğu tabloda Fransız konsolosu gemilerin tipini (gölet, brik, palaka, üç direkli vb), bandırası, geminin ve kaptanın adı ve hamulesini de göstermekteydi.⁽⁶¹⁾ Ancak gemi sayılarındaki artış ile beraber konsoloslar limandaki denizcilik faaliyetlerini gemilerin geldiği ve gittiği limanlar, bandıra, sayı ve tonajı gösteren tablolar halinde vermeye başlamışlardır. Limandaki tüm deniz ticare-

(57) Panzac, *Les échanges maritimes*, s. 181-187.

(58) İlhan Ekinci, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXI (2006), s. 36-40.

(59) Donalt Quataert, "19. Yüzyıla Genel Bir Bakış, Islahatlar Devri 1812-1914", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1600-1914*, c. II, çev. Süphan Andıç, ed. Halil İnalçık, Donald Quataert, Eren Yayınları, İstanbul 2004, s. 920.

(60) Özgür Yılmaz, "Buharlı Gemi Çağı'nda Karadeniz'de Avrupa Denizciliği", *Karadeniz (Black Sea-Çerno-ye More) Sosyal Bilimler Dergisi*, 25 (2014), s. 47-48.

(61) Konsolosun hazırladığı tabloya bakıldığında, gelen gemilerin 11 Avusturya; 3 Rus; 2 Sardunya; 3 Toskana; 2 Lyon adaları; 3 Napoli; 1 Yunan ve 1 İngiliz gemisi olduğu görülür. Yılmaz, Fontanier'nin Trabzon Konsolosluğu, s. 178-179.

tinin yelkenli gemiler ile gerçekleştirildiği bu dönemde Fransız konsolosları denizcilik tablolarını “Navigation de Caravane de Trébizonde” yani kervan denizciliği şeklinde ifade etmişlerdir.⁽⁶²⁾ Ancak burada bu denizciliğin Ubicini’nin⁽⁶³⁾ ifade ettiği gibi bir çeşit kabotajdan daha geniş olduğunu, Londra, Trieste ve Liverpool gibi önemli Avrupa limanlarından gelen gemileri de kapsadığını belirtmek gerekir. Fransız konsolosları limanın ticaret hacminin artışına paralel olarak senelik ticaret raporlarının dışında limandaki trafiği daha ayrıntılı ortaya koymak için üçer aylık dönemlere ayrılan tablolar hazırlayarak gemilerin bandıra, sayı, tonaj ve geldiği ve gittiği limanları yine kervan denizciliği başlığı altında göstermeye başlamışlardır. Asıl önemlisi bu tabloların önce İngiliz, arkasından da Avusturya buharlı gemilerinin Karadeniz’de seferler yapmaya başlamasıyla 1838 yılının dördüncü çeyreğinden itibaren bu tanımlamanı “Navigation de Trébizonde”, yani Trabzon’da denizcilik şekline dönüşmesidir. Zamanla Trabzon ve diğer önemli limanlardaki konsolosların her yıl hazırlamış oldukları bu senelik raporlar daha ayrıntılı bir şekilde denizcilğe tahsis edilmiş kısımlara yer vermeye başlamışlardır. Bu bakımdan konsolosların hazırladığı senelik ticaret ve denizcilik raporları Avrupa ticaretinin durumu kadar Osmanlı limanlarındaki denizciliğin nitelik olarak dönüşümünü de yansıtmaktadır.⁽⁶⁴⁾

19. yüzyılda en üst seviyeye çıkan uluslararası rekabet ortamında elbette ticari hâkimiyet en önemli kaygılardan biriydi. Diğer bir ifade ile sanayi devrimi ile Batı Avrupa ülkeleri hızlı ve ucuz üretim teknikleri ile beraber hızlı bir pazar arayışına girdiği gibi endüstrileri için ucuz ve bol hammadde sağlamaya da çalışmaktaydılar. Her iki açıdan da dışa bağımlı olan bu ekonomik düzen uluslararası ticaretin o zamana kadar görüşmemiş bir derecede gelişmesine neden oldu. Bu bakımdan hem tüketici bir pazar hem de önemli bir hammadde kaynağı olarak Osmanlı ülkesi de bu gelişmeden nasibini alarak 19. yüzyılın başlarından itibaren uluslararası piyasalar ile bütünleşmeye başladı.⁽⁶⁵⁾ İşte bu bütünleşmenin en kolay yolu deniz ulaşımıydı. Nitekim buharlı gemilerin hizmete girmesinden sonra ise karada demiryolunun yaptığı etkiyi denizlerde bu hızlı yeni ulaşım vasıtası oynamaya başlamıştır. Bu bakımdan önceki dönemlerde şirketler üzerinde yürütülmeye çalışılan denizaşırı ticaret doğrudan devletin himayesi ve idaresine alınmış ve konsolosluklar da bunun hamisi rolüne bürünmüşlerdir. Konsolosların hazırlamış oldukları ticaret ve denizcilik raporların gittikçe daha detaylı olması, bunların kendi ülkelerinin pazar payına yönelik rehber niteliğinde olması kadar Osmanlı ülkesinde artan uluslararası ticari rekabeti de göstermektedir. Bu konuda İngilizlerin başı çektiğini söylemek mümkündür.

Bilindiği gibi İngiliz Hükümeti’nin ilişkide bulunduğu ülkeler hakkındaki bilgi kaynağı bu ülkelerdeki konsoloslar ve resmi görevli olarak bulunan görevlilerdi. The Levant Company tarafından atanan ve ücretleri ödenen tüccar-konsoloslar 1824 yılında çı-

(62) Yılmaz, Karadeniz’de Avrupa Denizciliği, s. 48.

(63) M. A. Ubicini, Osmanlı’da Modernleşme Sancısı, çev. Cemal Aydın, Timaş Yayınları, İstanbul 1998, s. 289-292.

(64) Yılmaz, Karadeniz’de Avrupa Denizciliği, s. 48.

(65) Şevket Pamuk, Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme (1820-1913), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 1994, s. 3.

karılan bir yasa ile sivil memur statüsü kazandı ve bundan sonra İngiliz hükümeti ile daha düzenli bir yazışma sistemi gerçekleştirildi. Bir sene sonra da Levant Company ilga edilerek konsolosluklar İngiliz hariciyesine bağlandı. İngiliz konsolos ve diğer resmi görevlilerin yazışmaları 1854'ten itibaren "Parliamentary Papers, Accounts and Papers" başlığı altında yayınlanmaya başlandı. Osmanlı coğrafyası için bu raporlar 1914 yılında kesildi. Aynı şekilde konsoloslukların ve elçiliklerin İngiliz Dışişlerine gönderdiği ve kronolojik olarak 1860'ların ortalarından I. Dünya Savaşı'na kadar süren "Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance" adlı raporlar ülkelere göre yayınlanmış, ülkeler ise önemli ticaret merkezleri üzerinden hazırlanmıştır. Bu raporlar İstanbul, İzmir ve Trabzon gibi önemli konsolosluk merkezlerindeki ticari gelişmeler hakkında en önemli kaynaklar arasında yer almaktadır.⁽⁶⁶⁾ Aynı şekilde Fransa örneğinde bakıldığında ise yukarıda da ifade ettiğimiz gibi konsoloslukların 1793'te Marsilya Ticaret Odası'ndan alınarak Dışişleri Bakanlığı'na bağlanması ticaretin de devletin kontrolüne alınması anlamına geliyordu. Bu bakımdan 1843'ten itibaren Fransız Ticaret Bakanlığı tarafından ülkelere göre ayrı basılmaya başlanan "Annales du commerce extérieur", Fransız konsolosluk birimlerinden gelen ticari raporlardan oluşmakta ve Osmanlı limanlarındaki denizcilik açısından önemli kaynaklar arasında yer almaktadır. Lakin Fransız dış ticaretindeki artışa paralel olarak bu raporlar 1877'den itibaren bazı değişikliklere uğramıştır. Fransa'daki ve ülke dışındaki ticari hususlara yönelik bir yayın olan "Annales du commerce" adlı yayınlarının yerine diplomatik ve konsolosluk temsilciliklerinden gelen ticari bilgilerden derlenen ve İtalya, Belçika'nın (Royaume de Belgique Recueil Consulaire) ve özellikle de İngiltere örneğinden esinlenerek "Bulletin consulaire" adlı raporların hazırlanmasına karar verildi.⁽⁶⁷⁾ Tüm bu saydığımız yayınlanmış ticaret ve denizcilik istatistikleri veya yayınlanmamış ve deniz ticareti ile alakalı konsolosluk kaynakları Osmanlı deniz ticareti için önemli bir boşluğu doldurmaktadır. Özellikle ticaret ve denizciliğe ilişkin resmi Osmanlı istatistiklerinin 19. yüzyılın son çeyreğinden itibaren düzenli olarak tutulmaya ve yayınlanmaya başladığı göz önüne alındığında konsolosların gerek kendi araştırmaları gerekse de Osmanlı gümrüklerinden elde ettiği bilgilerle hazırladıkları ticaret raporlarının önceki dönemler açısından sahip oldukları önemiyet anlaşılabilir.

Son zamanlarda bu kaynaklara dayalı çalışmalarda görülen artışın da bu kaynakların önemini ortaya koyduğunu belirtmek gerekir. Özellikle "Accounts & Papers" belgelerine dayalı çalışmaların ülkemizde artmasında Gündüz Ökçün'ün önemli bir katkısı vardır. Ökçün, Osmanlı coğrafyası ile ilgili olanları 21 cilt halinde derlemiştir. Bu derlemeler içinde İstanbul, İzmir, Selanik, Trabzon ve Beyrut gibi önemli limanlara tahsis edilmiş olanlar da yer almaktadır.⁽⁶⁸⁾ Bu kaynaklar üzerine hazırlanan bazı örnek çalışmaları örnek vermek gerekirse Baskıcı'nın Osmanlı ticaret, sanayi ve tarım sektörünü incelediği

(66) Mehmet Murat Baskıcı, 1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim, Turhan Kitabevi, Ankara 2005, s. VII-VIII.

(67) Bulletin consulaire français : recueil des rapports commerciaux adressés au Ministère des affaires étrangères par les agents diplomatiques de France à l'étranger, Ministère du commerce, Paris 1877, s. V-VIII.

(68) Kocabaşoğlu, Majestelerinin Konsolosları, s. 200.

eseri ve bu eser doğrultusundaki diğer çalışmaları örnek gösterilebilir.⁽⁶⁹⁾ Bu çalışmalarda da görüleceği gibi incelenen alan genelde liman şehirleridir.⁽⁷⁰⁾ Yine örneklerden hareketle, Yıldız'ın Osmanlı deniz ticaretini incelediği eserindeki ana kaynaklardan biri ve Selanik, Trabzon ve Rodos ile ilgili çalışmalarının temel kaynağı İngiliz konsolosluk raporlarıdır.⁽⁷¹⁾ Bu çalışmalarda liman trafiği, liman işleyen gemi şirketleri ve ticaret konu olan mallar hakkında değerlendirmeler yapılmaktadır. Bunların yanında bu ticaret istatistiklerinin şehir ve bölgelere ilişkin monografilerde yardımcı kaynak olarak kullanıldığı gibi⁽⁷²⁾ belli bir liman için olanlarının derlenmesi suretiyle yayınların da ortaya çıktığı görülmektedir. Bu konuda Şaşmaz'ın Trabzon için yaptığı derleme çalışması oldukça ayrıntılıdır ve diğer limanlar veya bu tür ticaret raporlarına sahip şehirler için örnek olabilecek niteliktedir.⁽⁷³⁾ Öndeş'in İskenderun ve Mersin limanları hakkındaki çalışması bu kaynakların temel alındığı çalışmaların devam edeceğini göstermektedir.⁽⁷⁴⁾

Yukarıda da ifade ettiğimiz gibi konsoloslar en erken dönemden itibaren birer ticaret görevlisi olarak ortaya çıkmıştır. Bu bakımdan temsilcisi oldukları ülkelerin iktisadi alandaki yayılmaları bağlamında birer ticaret görevlisi oldukları için konsolosların en önemli görevi ticaret ve denizcilik ile ilgili hizmetlerin yerine getirilmesiydi. Bu bakımdan Kocabaşoğlu'nun İngiliz konsoloslar için ortaya koyduğu görev çerçevesinin diğer uluslar için de geçerli olduğunu belirtmek gerekir. Bu görevler gemicilik ve ticaret ile ilgili olanlara baktığımızda liman harçlarının toplanması, liman ve gümrük yetkilileri ile ilişkilerin düzenlenmesi, karantina hizmetleri, noterlik ve tercüme hizmetleri, konsolosun himayesinde olan tüccar ile Osmanlı makamları arasındaki anlaşmazlıklara aracılık, ticari istihbarat, tüccar ve yatırımcılara tavsiyeler⁽⁷⁵⁾ gibi başlıklar altında toplanabilir.⁽⁷⁶⁾

Evvela bu kaynakların konsoloslar tarafından ne zaman hazırlandıkları hususunda

(69) Mehmet Murat Baskıcı, 1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim, Turhan Kitabevi, Ankara 2005, s. VII-VIII; M. Murat Baskıcı, "XIX. Yüzyılda Samsun: İktisadi Değişim ve Yükseliş", Samsun Sempozyumu, 13-16 Ekim 2011, c. III, ed. M. Aydın-B. Şişman-S. Özyurt-H. Atsız, Samsun 2012, s. 489-502; M. Murat Baskıcı, "XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş", Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, 67/3 (2012), s. 33-56.

(70) Trabzon üzerine iki örnek için bkz. İlber Ortaylı, "19.Yüzyılda Trabzon Vilayeti ve Giresun Üzerine Gözlemler", Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi ve Sosyal Değişim, Makaleler, C. I, Ankara, 2004. s. 121-138; Mehmet Okur, "Amerikan Konsolos Raporlarına Göre XX. Yüzyıl Başlarında Trabzon'un Ticari Durumu ve ABD'nin Ticaret Odası Açma Girişimleri", Karadeniz İncelemeleri Dergisi, 10/19 (2015), s. 119-138.

(71) Özlem Yıldız, Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914), Tarihçi Kitabevi, İstanbul 2014; Özlem Yıldız, "20. Yüzyıl Başlarında Selanik Limanında Deniz Ticareti", Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi, XII/24, (2012), s.27-46; Özlem Yıldız, 20. Yüzyılın Başlarında Rodos Adasında Deniz Ticareti", Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi, XIII/26 (2013), s. 31-53.

(72) İngiliz ve Fransız konsolosluk raporlarının ithalat-ihracat verileri için kullanıldığı bir çalışma için bkz. Özgür Yılmaz, Tanzimat Döneminde Trabzon, Libra Kitapçılık ve Yayıncılık, İstanbul 2014.

(73) Musa Şaşmaz, İngiliz Belgelerine Göre Trabzon Vilayeti Ticari Raporları, Cilt: 1-2-3, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2014.

(74) Osman Öndeş, İngiliz Konsolosluk Belgelerinde Mersin ve İskenderun Limanları-Limanlar, Denizcilik, Ticaret, Mersin Deniz Ticaret Odası Yayınları, Mersin 2014.

(75) Bu konuda özellikle bkz. Murat Baskıcı, "Osmanlı Piyasasında Ticaret: Yabancı Tüccarların Dikkat Etmesi Gereken Hususlar (1870-1920)", Ankara Üniversitesi SBF Dergisi, 64/1 (2009), s. 39-55.

(76) Kocabaşoğlu, Majestelerinin Konsolosları, s. 197-201.

bazı açıklamalar yapmak gerekmektedir. Yukarıda değindiğimiz gibi üç aylık dönem için hazırlanan denizcilik istatistikleri bu üç aylık dönemin sonunda hazırlanmaktaydı. Senelik raporlar söz konusu olduğunda ise konsolosun raporu hazırlamak için gerekli bilgileri ne zaman elde edebildiğine göre ya ilgili senenin son ayında veya takip eden yılın ilk aylarında hazırlanabilmekteydi. Ancak konsoloslar özellikle bu istatistiki raporları hazırlamak için bilgi derlemekte ilk dönemlerde zorluklarla karşılaşmaktaydılar. Trabzon Fransız konsolosu Outrey 1834 yılına ait ticaret ve denizcilik raporunda Türk gemilerinin kaptanlarından ve gümrük otoritelerinden gerekli bilgileri almakta zorlandığını ve başka kaynaklara başvurarak bu eksikliği gidermeye çalıştığını belirtiyordu.⁽⁷⁷⁾ Buna karşın aynı yıla ait İngiliz konsolosunun hazırladığı rapor Fransız meslektaşınıninkine göre limana giren gemiler, geliş tarihleri, tonaj, mürettebat, geldiği ve gittiği limanları ve toplam kargo değerini göstermesi açısından daha ayrıntılıydı. Elbette bunda Trabzon limanına gelen gemilerin içinde İngiliz gemilerinin olması ve ticari emtianın da büyük oranda İran'a transit gidecek İngiliz mamul mallardan oluşması etkiliydi.⁽⁷⁸⁾ Bunun yanında bazen Erzurum gibi iç kısımlarda kalan yerlerde malların gümrük işleri İstanbul'da yapıldığı için konsoloslar gümrük idaresinden ayrıntılı bilgiler alamıyorlardı.⁽⁷⁹⁾

Genel olarak bakıldığında ticaret ve denizcilik raporlarında ilk olarak ithalat ve ihracat rakamları verilmekte ve bir önceki sene ile mukayese edilerek görülen değişimlerin nedenleri açıklanmaktadır. Ayrıca bu ticareti oluşturan ürünler üzerinde de durulduğu görülmektedir. Elbette ticaret oranlarını etkileyen gelişmelerin de üzerinde özellikle durulmaktadır. Deniz ticareti açısından bakıldığında limanın ticaret potansiyelini ortaya koymak için konsoloslar limandaki gemi trafiğini gösteren ayrıntılı tablolar eklemişlerdir. Bu genel olarak toplam gemi sayısı ve toplam tonajın işaret edilmesi şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Örnek olarak, 1835'te Trabzon liman trafiği şu şekildedir:

Tablo 1. 1835'te Trabzon Liman Trafiği

Limana Gelen					Limandan Giden			
Bandıra	Gemi Adedi	Tonaj	Mürettebat	Kargo Değeri (£)	Gemi Adedi	Tonaj	Mürettebat	Kargo Değeri (£)
İngiliz	18	1.915	135	155.260	17	1.851	128	30.167
Türk	113	16.644	1.660	619.336	102	15.212	1.520	602.854
Rus	16	2.651	161	157.439	14	2.275	141	34.084
Avusturya	11	3.329	142	64.612	11	3.329	142	2.315
Yunan	6	912	74	3.141	6	912	74	1.723
Sardunya	5	881	53	4.164	5	881	53	22.873
Samos	1	112	9	16.580	1	112	9	19.777
Toplam	170	26.444	2.234	1.020.532	156	24.572	2.067	690.920

Kaynak: TNA, FO 195/101, Suter'den Ponsoby'e, Trabzon 31 Aralık 1835.

(77) AMAEF, CADN, Ambassade, Constantinople, Série D, Trébizonde, Tome 3, Outrey'den Baron Roussin'e 12 Ocak 1835.

(78) TNA, FO 195/101, Suter'den Ponsoby'e, Trabzon, 31 Aralık 1834.

(79) Kütükoğlu, Konsolosluk Raporları, s. 153.

Bu bilgilerin 19. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı limanlarına işleyen yabancı gemi şirketlerinin sayısının artışına paralel olarak daha da genişlediğini ve her bir konsolosun kendi ulusunun denizcilik potansiyelini ortaya koyma adına daha ayrıntılı istatistikler hazırladığı görülmektedir. Öncelikle konsoloslar kendi uluslarına dair denizcilik bilgilerini ayrıntılarıyla verdikten sonra diğer ulusların limanın ticaret hacmindeki payını da ortaya koymuşlardır. Yine Trabzon üzerinden bir örnek vermek gerekirse;

Tablo 2: 1858'de Trabzon Limanı'nda Buharlı ve Yelkenli Hareketliliği

Bandıra	Limana Gelen	Tonaj	Kargo Değeri (£)	Limandan Çıkan	Tonaj	Kargo Değeri (£)
İngiliz	8 Buharlı, 11 Yelkenli	8,798	514.492	19	8,798	18.418
Fransız	51 Buharlı	15,740	681.080	50	15,380	263.271
Avusturya	44 Buharlı 4 Yelkenli	30,920	1.168.839	48	30,920	352.161
Rus	16 Buharlı 47 Yelkenli	10,675	23.728	63	10,675	46.039
Türk	40 Buharlı 49 Yelkenli	27,030	1.049.703	80	25,620	482.126
Mısır	14 Buharlı	5,242	201.412	14	5,242	61.561
Yunan	34 Yelkenli	6,034	35.212	34	6,034	5.018
Hollanda	2 Yelkenli	736	60.301	2	736	200
Prusya	1 Yelkenli	555	21.390	1	555	
Eflak	3 Yelkenli	340	3.372	3	340	
Toplam	324 Gemi	106.070	3.750.529	313	104.310	1.228.749

Kaynak: TNA, FO 195/597, Stevens'tan Bowler'a, 22 Ocak 1859.

Denizcilikle ilgili bu istatistiksel verilerden hareketle konsoloslar şirketlerin iş hacimlerini, hizmetlerini, sefer sıklıklarını, tonajlarını, sefer güzergâhlarını ve aralarındaki rekabeti ortaya koyarak, varsa kendi denizcilik şirketlerine rehber olmaya çalışmaktadırlar. Konsolosların veya konsolosluk görevlilerinin buharlı gemilerin acenteliğini yaptığı durumlarda ise bu bilgiler daha ayrıntılı olmaktadır. Denizcilikle ilgili bilgilerden sonra bu deniz ticaretine konu olan mallara dair ayrıntılara yer verilmiştir. Bu ayrıntılarda ithalat ve ihracat verileri içinde hangi malın ne kadar değerinde olduğu, ithalat ve ihracat oranında yaşanan değişimler üzerinde durulmakta ve malların hangi ülkeden geldikleri belirtilmektedir. Diğer bir deyişle hangi ülkenin hangi kalemlerde piyasaya hâkim olduğu bu şekilde ortaya konulmaya çalışılmaktadır. Trabzon hakkında İngiliz ve Fransız konsolosların raporları arasında bir mukayese yapıldığında konsolosların daha çok kendi ticari beklentilerine yönelik mallar hakkında değerlendirmeler yaptığı görülmektedir. Bu tercih denizcilik ve limana işleyen (giriş-çıkış) gemiler üzerinde de

görülebilir. Bazı ticari merkezlerde ticaret hem yerel hem de transit olmak üzere iki kısımdan oluşuyordu ve transit ticarete dair veriler ayrı tablolar halinde gösteriliyordu. Genellikle ilgili ülkenin para birimine göre hazırlanan bu veriler üzerinden limandaki transit ticaretin toplam ticaret içindeki payını ortaya koymak mümkündür. Trabzon için hazırlanan ticaret ve denizcilik raporlarında İran transit ticareti ayrı veriler şeklinde gösterilmiştir.

Tablo 3: Trabzon'un İhracatında İran Mallarının Oranı (1837-1852)

Yıllar	İran'dan Yapılan İthalat	Trabzon'un Toplam İhracatı	Yıllar	İran'dan Yapılan İthalat	Trabzon'un Toplam İhracatı
1837	11.202.400	35 133, 200	1845	5.046.480	42.514.790
1838	8.206.200	35.498.900	1846	6.577.605	45.973.745
1839	7.642.500	32.813.600	1847	4.805.509	37.41.006
1840	10.309.100	43.824.300	1848	2.470.037	42.138.535
1841	-----	49.716.000	1849	8.927.700	58.913.044
1842	5.354.055	35.112.180	1850	9.647.400	66.512.599
1843	6.406.630	36.812.109	1851	9.255.000	59.782.000
1844	7.218.125	41.195.570	1852	10.260.365	53.313.935

Kaynak: Yılmaz, Tanzimat Döneminde Trabzon, s. 310.

İstatistiklerde yer alan verilerdeki yükseliş ve düşüşlerin nedenini anlamamız açısından da konsolos raporları ipuçları vermektedir. İthalat ve ihracat oranlarındaki ani değişimlerin nedenleri araştırıldığında ticarete yansıyan bu durgunluğun genellikle tabiat olaylarından kaynaklanan rekolte azalmaları, savaş, karışıklık veya salgın hastalıklardan kaynaklandığı anlaşılır. Mesela Rusların Kırım Savaşı döneminde Karadeniz'in doğusundaki limanlarda uyguladığı blokaj ilginç bir şekilde savaş dönemi olsa da Trabzon limanının ticaret hacmini hissedilir bir şekilde arttırmıştı.⁽⁸⁰⁾ Yine Trabzon örneğinden hareket edecek olursak ticaretin önemli bir kısmının İran'a yönelik transit özelliği gösterdiği Trabzon'da İran'daki siyasi karışıklıkların doğrudan Trabzon'un ticaret hacmine yansıdığı görülmüştür.⁽⁸¹⁾ Diğer bir etken de salgın hastalıklardı. 1847'de Gürcistan üzerinde Trabzon'a ulaşan kolera salgını ve 1848'de eyalet genelinde yaşanan kuraklık Trabzon'un ihracat oranlarının keskin düşüşler göstermesine neden olmuştu. Bunun gibi ithalat oranları açısından uluslararası piyasalarda görülen dalgalanmalar Osmanlı limanlarında da hissediliyordu. Amerikan İç Savaşı döneminde İngiliz tekstil endüstrisinin hammadde sıkıntısı yaşaması Osmanlı ülkesindeki pamuklu ithalat oranını da hissedilir oranda düşürmüştü.⁽⁸²⁾

Yukarıda da değindiğimiz gibi her yıla ilişkin ithalat-ihracat verileri mukayeseli bir

(80) Yılmaz, Tanzimat Döneminde Trabzon, s. 293.

(81) Yılmaz, Tanzimat Döneminde Trabzon, s. 245-255.

(82) Kütükoğlu, Konsolosluk Raporları, s. 159.

şekilde bir önceki senenin rakamları ile karşılaştırılmaktaydı. Mesela Trabzon'daki Fransız konsolosları senelik ticaret ve denizcilik raporlarında ithalat ve ihracat rakamlarını verdikten sonra bir önceki seneki rakamlara atıfla azalma veya yükselmenin hangi ticari kalemlerde olduğunu ve neden kaynaklandığını incelemişlerdir. Aynı şekilde bu kaynaklarda bir önceki sene ile mukayese edilen liman trafiği açısından da acıklamalara ulaşmak mümkündür. Mesela Fransız konsolosu, 1861 yılında Trabzon limanına gelen gemilerin sayı ve tonajında görülen yedide bir oranındaki düşüşte Avusturya hükümetinin Lloyd firmasına verdiği sübvansiyonu kaldırması, Türk buharlıların karşılaştığı kömür tedarik sıkıntısı, Fransız Messageries şirketinin iki buharlısının batması, Rus şirketinin Odesa'daki buzlanma nedeniyle seferlerini kesmesi ve buharlı gemi şirketlerine zarar ettiren navlun rekabeti olarak sıralamaktaydı.⁽⁸³⁾

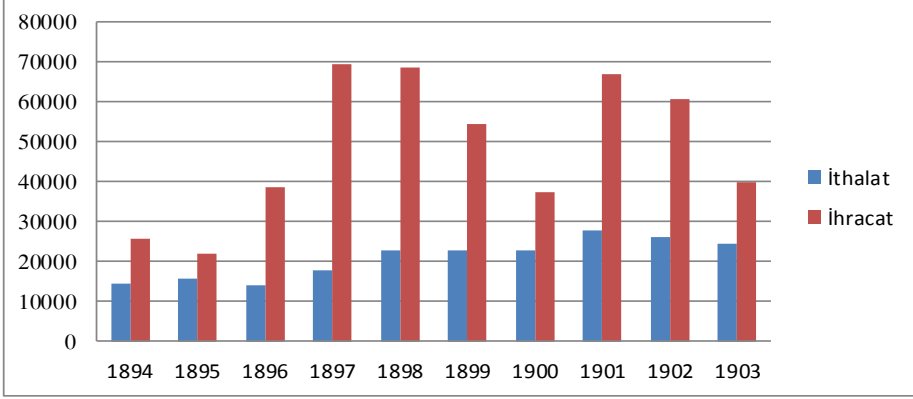
Doğrudan deniz ticaretini etkilemesi bakımından liman olanaklarının da konsolosların raporlarında özellikle üzerinde durdukları hususlardan biri olduğu görülmektedir. Limanın açıklığı, yılın her döneminde kullanılıp kullanılmadığı, demirleme olanakları gibi hususlar elbette konsolosların takip ettiği noktalardı. Bunun yanında liman olanaklarında yapılan iyileştirmeler ve bunun için atılan adımlar da konsolosların dikkat ettiği gelişmelerdi.⁽⁸⁴⁾ Bunun yanında Samsun gibi bazı limanlarda Rapport Commercial, Rapport Agricole ve Rapport Financier gibi ticari, zirai ve finansal raporların yanında yalnızca denizcilğe tahsis edilen Rapport Maritime, yani denizcilik raporlarının da olduğu görülmektedir. Samsun limanı hakkında daha ayrıntılı bir örnek verecek olursak; Samsun'daki konsolosluk görevlisi olan Cortanze yalnızca liman üzerine 1903 yılında ayrıntılı bir çalışma hazırladı. Konumuz açısından konsolosluk raporlarının zenginliğini bu uzun rapor üzerinden değerlendirmek mümkündür. Samsun limanı hakkında Fransız denizciliği için bir rehber özelliği gösteren bu rapor limandaki görevlilerden, altyapıya ve ticarete kadar değişik alanlarda açıklayıcı bilgiler vermektedir. Öncelikle limanın coğrafi konumu, genişliği, yapısına dair önemli bilgiler verir. Diğer örneklerde karşılaşmadığımız bir detay da Cortanze'nin Samsun liman derinliğinde görülen değişimleri yapılan sondaj verileri ile göstermesidir. Bunun limandaki seyrüsefer açısından doğurduğu neticeleri küçük ve büyük gemiler için ortaya koyar. Limandaki altyapı unsurları olarak karantina ve gümrük binaları, iskeleler ve kapasiteleri, kıyı ile bağlantıyı sağlayan mavnalar ve bunlardan kaynaklanan sorunları ayrıntıları ile ifade eder. Limana işleyen buharlı gemi şirketleri, güzergâhları ve tarifeleri, limandaki ithalat ve ihracat, Fransa'nın buradaki payı ve navlunlara ilişkin bilgiler vermektedir. Cortanze kendi konsolosluk dönemine dair istatistikler de hazırlamış ve limanın ticaret potansiyelini ortaya koymuştur.⁽⁸⁵⁾

(83) Yılmaz, Karadeniz'de Avrupa Denizciliği, s. 58.

(84) Örnek bir çalışma için bkz. Özgür Yılmaz, "Dussaud Biraderler'in Trabzon Limanı İnşa Projesi (1870)", Karadeniz İncelemeleri Dergisi, 18 (2015), s. 213-244.

(85) H. de Cortanze, "Samsun Limanı Üzerine Denizcilik Raporu, Koy Haritası, Ticaret ve Denizcilik İstatistikleri, Grafikler vs.", Çev. Özgür Yılmaz, Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi, 29 (2014), s. 397-434.

Tablo 4: 1894-1903 Yılları Arası Samsun'un İthalat ve İhracatının Mukayeseli Tablosu



Kaynak: Cortanze, Samsun Limanı, s. 418.

Bunların yanında Cortanze örneğinde limandaki komisyoncu, simsar, sigorta şirketleri, gemi kazaları, gemilerin ihtiyaçları gibi konularda bilgilere ulaşıldığı gibi yelkenli gemiciliğin buharlılar karşısındaki durumu ve kabotaj hakkında da ayrıntılara rastlamak mümkündür. Yine Cortanze örneğinden hareket edecek olursak onun Messageries Şirketi'nin Samsun'daki acentesi olduğundan hareketle bu şirketlerin kendi arşivlerinin de Türk deniz ticaret tarihi açısından sahip oldukları önem anlaşılabilir. Bu konuda Uygun'un Messageries Maritimes Şirketi'nin Osmanlı sularındaki faaliyetlerine dair hazırladığı çalışma büyük oranda şirketin yıllık toplantı tutanakları ve liman şehirlerindeki acentelerin raporlarından ortaya çıkan arşiv kayıtlarından hazırlanmıştır. Bu çalışma şirketin Osmanlı limanlarındaki faaliyetlerini ortaya koyduğu gibi yabancı arşiv kaynakların Osmanlı deniz ticareti açısından önemini de göstermektedir.⁽⁸⁶⁾ Yine Kılıçarslan'ın Avusturya'nın Lloyd Şirketi hakkındaki çalışması yabancı buharlı gemi şirketleri üzerinden Osmanlı limanlarındaki denizciliğin tarihine dair katkı yapan bir diğer eserdir.⁽⁸⁷⁾

Genel Değerlendirme

Yukarıda erken dönemden itibaren konsolosluk kurumunun ortaya çıkışı ve gelişmesi, Osmanlı limanlarında yayılması süreci ve bu kurumun kaynaklarının Türk denizcilik tarihi açısından sahip olduğu önem hakkında yapılan çalışmalardan hareketle bazı tespitler ortaya konulmuştur. Bu örneklerin de gösterdiği gibi kurulduğu ve genişlediği coğrafi alan itibarı ile Osmanlı İmparatorluğu'nun tarihi yerli olduğu kadar yabancı kaynağa sahiptir. Oldukça erken bir dönemde Osmanlıların Akdeniz dünyasındaki Avrupalı devletler ile münasebet kurdukları göz önüne alındığında bu ikili ilişkilerin

(86) Süleyman Uygun, Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritim Vapur Kumpanyası (1851-1914), Kitap Yayınevi, İstanbul 2015; Paquet şirketi için bkz. Süleyman Uygun, "Karadeniz Sularında Fransız Paquet Vapur Kumpanyası (1878-1914), Karadeniz İncelemeleri Dergisi, 20 (2016), s. 137-172.

(87) M. Emre Kılıçarslan, Avusturya Lloyd Vapur Kumpanyası'nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri, Ondo-kuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Samsun 2013.

tarihine dair kaynakların da epey eskiye gittiği söylenebilir. Osmanlı-Avrupa arasındaki etkileşim ilk dönemlerde ticari gerekçelerle ortaya çıkmış ve zamanla siyasi ve askeri bir boyut kazanmıştır. Ancak ticari ve iktisadi niteliğini hiçbir zaman kaybetmemiştir. Bu itibarla bu karşılıklı münasebetin ortaya çıkardığı tarihsel malzeme bu uzun soluklu ticari-iktisadi münasebetler için elbette daha zengindir. Burada sadece deniz ticareti üzerinden vermeye çalıştığımız örneklerin de gösterdiği gibi bu etkileşimin ortaya çıkardığı kaynaklar her iki tarafın tarihi açısından da kıymetlidir. Lakin konsolosluk müessesesi açısından bakıldığında, bu müessesenin oldukça erken bir dönemde Osmanlı limanlarında görüldüğü, yaygınlaştığı ve uluslararası rekabetin bir vasıtası haline gelmesi itibarıyla ortaya çıkardıkları yazışmaların Osmanlı tarafına göre daha zengin olduğunu söylemek aşırı bir iddia olmaz. Konsolosların yazışmaları her ne kadar kendi ulusları açısından bir seçicilik gösterse de Osmanlı limanlarındaki ticarete dair her türlü bilgiyi ihtiva etmeleri itibarı ile Osmanlı denizcilik tarihi açısından da önemlidirler. Konsolosların uluslararası ticari rekabetteki önemi kurumun zaman içindeki yapısal değişikliğinde de görüldüğü gibi hazırlamış oldukları ticaret raporlarının, temsilcisi oldukları ulusun milli çıkarları açısından icra ettikleri görev bu raporların düzenli seriler halinde yayınlanmaya başlaması ve ilgili ülkenin müteşebbisleri için birer rehber haline getirilmelerinden anlaşılabılır.

Bu değişim sürecini raporlar üzerinden de tayin etmek mümkündür. Önceleri yayınlanmadan kalan ve ülkelerin ilgili ticaret birimlerine gönderilen ticaret ve denizcilik raporları bahsettiğimiz bu rekabet ve yayılma sürecinde muhteva açısından da zenginleştirilmiştir. Önceleri sadece ticaret ve denizciliğe konu olan hususlar üzerinde durulduğunu gördüğümüz bu raporlar zamanla bölgeden ticarete konu olabilecek doğal kaynaklar, nüfus, yönetim, ticari ve mali mevzuat, ölçü ve tartı birimleri, para birimi ve kurlara ilişkin ayrıntılı bilgileri de ihtiva etmeye başlamıştır. Yukarıda Samsun örneğinde gösterdiğimiz bu çeşitliliği diğer limanlar üzerinde de tespit etmek mümkündür. Sonuç olarak, bu alanda her geçen gün yapılan araştırmalarda da görüldüğü gibi, önceleri konsolosların elde edebildikleri bilgilerle kendi çabaları ile ortaya çıkan, zamanla Osmanlı resmi istatistiklerinin yayınlanması ile zenginleşen bu kaynakların genel olarak Osmanlı ticaret tarihi, özel olarak da bu ticaretin büyük bir kısmının yapıldığı deniz ticareti tarihi açısından sahip oldukları kıymet ortadadır.



ŞEHİR
HATLARI

