

BİLDİRİ ÖZETLERİ

Türk İktisat Tarihi Araştırmaları Platformu'na
teřekkür ederiz.

YAYINA HAZIRLAYAN

Rahmi Deniz ÖZBAY

Murat KORALTÜRK

Fahri SOLAK

REDAKSİYON

Cihan YAPIŞTIRAN

MİZANPAJ

Harun Raşid MEMİŞ



VIII. TÜRK DENİZ TİCARETİ
TARİHİ SEMPOZYUMU

İSTANBUL, 27-28 MAYIS 2016

BİLDİRİ ÖZETLERİ

27-28 Mayıs 2016
MARMARA ÜNİVERSİTESİ

İSTANBUL 2016
RAMADA HOTEL ALTUNİZADE

SEMPOZYUM YÜRÜTÜCÜSÜ

Rahmi Deniz ÖZBAY

Marmara Üniversitesi

SEMPOZYUM BİLİM DANIŞMA KURULU

Kemal ARI

Dokuz Eylül Üniversitesi

Şakir BATMAZ

Erciyes Üniversitesi

İdris BOSTAN

İstanbul Üniversitesi

Güldem CERİT

Dokuz Eylül Üniversitesi

Gülfettin ÇELİK

Medeniyet Üniversitesi

Emre KILIÇARSLAN

Ordu Üniversitesi

Zeynep Sevim KIZILTAN

İstanbul Arkeoloji Müzeleri

Murat KORALTÜRK

Marmara Üniversitesi

Kemalettin KÖROĞLU

Marmara Üniversitesi

Rahmi Deniz ÖZBAY

Marmara Üniversitesi

Erol ÖZVAR

Marmara Üniversitesi

Fahri SOLAK

Marmara Üniversitesi

Ahmet TABAKOĞLU

Marmara Üniversitesi

M. Sait TÜRKHAN

İstanbul Üniversitesi

Yasemin YILMAZ

Düzce Üniversitesi

Tuncay ZORLU

İstanbul Teknik Üniversitesi

SEMPOZYUM DÜZENLEME KURULU

Murat KORALTÜRK
Marmara Üniversitesi

Rahmi Deniz ÖZBAY
Marmara Üniversitesi

Fahri SOLAK
Marmara Üniversitesi

SEMPOZYUM SEKRETERİ

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

Çağrı KOCAKAPLAN
Marmara Üniversitesi

Recep KURT
Marmara Üniversitesi

Dorukhan SELÇUK
Marmara Üniversitesi

İÇİNDEKİLER

Takdim	13
Metro ve Marmaray Arkeolojik Kazıları Işığında İstanbul'un Antik Çağ Deniz Ticareti	15
Amatör/Sportif Denizciliğin Sorunları	17
17. Yüzyılda İstanbul Limanı Ve Marmara Denizi'nde Uluslararası ve Şehirlerarası Ulaşım ve Ticaret	19
19. Yüzyılda Doğu Karadeniz'in Küçük Limanlarındaki ve İskelelerdeki Ticari Faaliyetler	21
II. Dünya Savaşı Ertesinde Bir Yolsuzluk Hikayesi: Zincirkıran Komisyonu ve ABD'den Gemi Satın Alımı	22
Cumhuriyet'in Müslüman-Türk Girişimcileri: Armatörler	24
İdare-i Aziziye'nin Kuruluşu ve Teşkilatlanması Üzerine Yeni Bilgiler	26
21. Yüzyılda Türk Boğazlarını ve Montreux Antlaşması'nı Yeniden Düşünmek: Avantaj ve Dezavantajlar Bağlamında	27
Osmanlı Minyatürlerindeki Gemibaş Figürleri Ceride-i Bahriye Gazetesi'nin Türk Denizcilik Tarihindeki Yeri, Şekil ve İçerik Özellikleri (1895-1899)	29
XVI. Yüzyılda Kostantiniye'den İskenderiye'ye Bir Ticaret Gemisiyle Yolculuk	30
Türk Resminin Gelişiminde Denizciliğin Rolü	31
Kız, Baba, Deniz: Tuhaf Bir Kadın'da Cumhuriyet'in İki Kuşağı ve Halk	33
Hatıralar ve Deniz: Romanda Tarihî Öteki Yüzü	34
Marmaray Kazıları: Yöntem, Deneyim, Kurgu	35
Montrö Sözleşmesi'ne Göre Alınan Geçiş Ücretleri	37
Sürat mi, Buğu mu, Kebir mi, Sagir mi: İlk Buharlı Geminin Adını Belirlemenin Zorluğu	38
Tarihten Günümüze Türk Boğazları'nın Geçiş Rejimi ve 80. Yılında Montrö Boğazlar Sözleşmesi	39
Bir Denizcilik Kitabı: Kavâid-i Bahriye Üzerinde Analitik İncelemeler	41
Yıllık Raporlar Işığında Türk Boğazları'nın Kullanımı Hakkında Bir Analiz Denemesi 1936-2016	43
Türk Denizcilik Tarihi Açısından Seyyar Sergi: Karadeniz Vapuru (1926)	45
Osmanlı Devleti'nde Hacıların Gemilerle Nakledilmesi Sırasında Alınan Önlemler	47

Karadeniz’de Sürekli Barışın Anahtarı: Montreux Sözleşmesi	49
Liman Tarihçiliği, Temsil Sorunları, Yeni Yaklaşımlar	50
Osmanlı’dan Cumhuriyet’e İç Sularda Yapılan Taşımacılık Çalışmaları	52
Lozan-Montreux Antlaşmaları Arasında Türk Boğazları’nın Hukuki Statüsü ve Boğazlar Komisyonu Başkanı Vasıf Temel Paşa	53
Boğazların Emniyeti ve Güvenliği Bağlamında Montrö ve Kılavuzluk	54
Barbaros Kardeşlerin Cezayir’i Fethi (1516-1529)	56
Müze Ressam İşbirliği ile Denizcilik Tarihimizin Tuvallere Yansıtılması	57
Osmanlı Döneminde Sigorta Şirketlerinin Rağbet Ettiği Şehirler	58
İstanbul Ahkâm Defterlerine Göre Gemi Kazaları (1742-1779)	60
Osmanlı’dan Cumhuriyet’e Deniz Ticaret Okullarının Gelişimi (1887-1981)....	61
Türk Denizciliğine Dair Bir Rus Literatür Taraması: Morskoy Sbornik	63
İkinci Meşrutiyet Dönemi Osmanlı Donanma Politikası: Milli Donanmayı Kurma Çabaları	64
İzmid Limanı’ndan Demiryolu ile Muhacir ve Sürgün Taşımacılığı	65
19. Yüzyıl İran Dış Ticaretinde Osmanlı Limanlarının Rolü	67
Osmanlı Devleti’nde Taşra Limanlarının İdare Esasları Üzerine	69
Deniz Ticaret Mahkemelerinin Öncüsü: İstanbul Liman Odası Meclisi	71
Tarihi Marmara Denizi Haritaları ve Portolanları	73
İstanbul’un İaşesinde Deniz Ulaşımının Önemi	74
S/S Millet’in Batışı ve Karadeniz’in Korunaklı Liman Sorunu	75
Geç Osmanlı ve Erken Cumhuriyet Döneminde Bir Sınıf Mücadelesi Alanı Olarak Sosyal Güvenlik Meselesi: Şirket-i Hayriye Me’-mürin ve Müstahdeminine Mahsûs Tekâüd Sandığı ...	77
16. Yüzyılın Ortasında Turgut Reis ve Akdeniz	79
Trabzon Vilayetinde Ticari Gemicilik (1840-1914)	80
Osmanlı Mizahında Şirket-i Hayriye Karikatürlerinin Seyahat ve Şehir Kültürüne Etkileri	82
Türkçe Popüler Müzik ve Deniz	83
1574 Tunus Seferi Üzerine Yeni Bir Bakış	84
Cigalazade Yusuf Sinan Paşa Döneminde Akdeniz Politikası	85
Boğazlar, Türk Boğazları ve Deniz Trafığı ile İlgili Yasal Düzenlemeler ve Uygulamaları	87

İstanbul, Yenikapı Metro ve Marmaray Kazısında	
Ortaya Çıkarılan Theodosius Limanı Hayvan Kalıntıları	89
Osmanlı Devleti'nde Emek İstihdamı: Tersane-i Amire Örneği	91
Halikarnas Balıkçısı ve Deniz:	
Aganta Burina Burinata'da Yaşam/Ölüm Döngüsellliği	93
Eleutherius / Theodosius Liman Dolgusu Altında	
Ortaya Çıkarılan Neolitik Dönem Yerleşmesi	94
Güncel Verilerle Deniz Taşımacılığında	
Navlun Kaybı ve Türk Ekonomisindeki Yeri	96
Birinci Dünya Savaşı Sırasında	
Boğazlarda Türk Taşımacılığında Yaşanan Gelişmeler	98
İnebolu Vapuru Faciası	100
1896 Yılında Balıkpazarı ve Yemiş İskelesi: İstanbul Limanı'nın	
İki Mahallesinde Ekonomik ve Sosyal Topografya Çözümlenmeleri	102
Sultan III. Mehmed ve Kapudan Halil Paşa:	
Reelpolitik ve Saray Arasında Bir Osmanlı Amirali	104
Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Mersin Limanı'nda Pamuk Ticareti	105
Cumhuriyet Döneminde Liman Ticareti ve Lojistik: Umumi Mağazacılık	107
Yenikapı Kazılarında İstanbul'un	
Jeolojik ve Arkeolojik Tarihçesine Yansımalar	109
Fransız Diplomat Boislecomte'un	
Osmanlı Deniz Gücüne Dair Tespitleri (1833)	201
19. Yüzyıl Van Gölü'nde Ulaşımın Bölge Ticaretine Etkileri	113
Osmanlı İmparatorluğu ve Rusya Çarlığı Arasında	
Ticaretin Gelişmesi: 1782-1783 Yılları Örneği	115
Türk Deniz Ticaret Tarihinin Kaynağı Olarak Konsolos Raporları	117
'Marmara Gölü' Kenarındaki Neolitik Köyde	
Gömüt Uygulamaları ve Kültürel Etkileşim	118

Takdim

Son yıllarda Türkiye'nin deniz ticareti tarihi ile ilgili akademik çalışmalar hız kazanmıştır. Bir yandan akademisyenlerin büyük gayretle gerçekleştirdikleri araştırma projeleri ve yürüttükleri yüksek lisans ile doktora tez çalışmaları artmakta, diğer yandan bu etkinlikleriyle ilgili bilimsel toplantılar sıklıkla artmaktadır.

Bu çerçevede, sekizincisi Marmara Üniversitesi İktisat Fakültesi İktisat Bölümü, İktisat Tarihi Anabilim Dalı öğretim elemanlarınınca düzenlenecek "Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu"nu anmak gerekir. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu, arkeologlardan tarihçilere Türkiye deniz ticareti tarihi ile ilgilenen araştırmacı ve akademisyenlerin senede bir kez dahi olsa bir araya geldikleri önemli bir akademik buluşma niteliği taşımaktadır.

Kurulduğundan bugüne, bilimsel faaliyetlere artarak katkı sağlamayı sürdüren ve adını Marmara Denizi'nden alan Üniversitemiz VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu'nu düzenlemekten büyük gurur duymaktadır. Şüphe yok ki bu seneki Sempozyum ile geleneksel hale gelen sempozyum dizisine kalıcı bir katkıda bulunmuş olacağız.

Düzenlediğimiz bu Sempozyum'un geçmiştekilerden bir farkı tasarlanan oturumlar ile bir forum oluşturmak ve bu forum yoluyla Türkiye denizciliğinin bugününü ve geleceğini tartışmak, deniz kültürü, amatör ve sportif denizciliğin geliştirilmesi için fikir alışverişi yapmak olacaktır.

Sempozyum'un ana teması Montrö Antlaşması'nın 80. Yılında Türk Boğazları, Marmara Denizi ve İstanbul olarak belirlenmiştir. Boğazların ve Marmara Denizi'nin tarih boyunca iktisadi önemi, bir deniz kenti olarak İstanbul, bu Sempozyum'da üzerinde tartışacağımız belli başlı konular olacaktır. Bu bağlamda geçmişte deniz ticareti, gemi inşa sanayi, balıkçılık, deniz kültürü gibi konular Sempozyum'da uzmanlarının ele alacağı ve merakla dinleyeceğimiz bildiri konularını teşkil edecektir. Boğazlar ve İstanbul'un denizcilik ekonomisi bağlamında geleceğine dair sunulacak bildiriler de Sempozyum'da dikkat çekecek bilgiler sunacaktır.

Türkiye'de iktisat ve iktisadi bilimler eğitiminin öncüsü olan Üniversitemiz başta olmak üzere, Sempozyum'un destekçileri arasında yer alan; Türk Tarih Kurumu, Deniz Ticaret Odası, İstanbul Ticaret Borsası, Koç Müzesi, Beykoz Belediyesi, Üsküdar Belediyesi, Şehir Hatları, ARKAS Holding, Kırmızı Kedi Yayınevi ve TİTAP denizcilik tarihini aydınlatmaya katkı yapmışlardır. Hepsine teşekkürü bir borç biliyoruz.

Erol Özvar
Prof. Dr., İktisat Tarihi Anabilim Dalı Başkanı

Metro ve Marmaray Arkeolojik Kazıları Işığında İstanbul'un Antik Çağ Deniz Ticareti

15

Asal, Rahmi Arkeolog, İstanbul Arkeoloji Müzeleri Müdürlüğü

Projeler kapsamında gerçekleştirilen arkeolojik kazı çalışmaları, Yenikapı, Sirkeci ve Üsküdar istasyon alanlarında yoğunlaşmıştır. İstanbul'un eski dönemlerinde olduğu gibi bugün de en önemli kent merkezleri olan bu alanlar, aynı zamanda kentin ticari faaliyetlerinin gerçekleştiği liman alanlarıydı.

Yenikapı'da ticari faaliyetler anlamında iki ayrı oluşum süreci net bir şekilde tespit edilmiştir. Bunlardan ilki Yunan ve Roma Dönemleri'nde (MÖ.6-MS.3. yy.) doğal koydaki sistemli olmadığını düşündüğümüz liman faaliyetleri, ikincisi ise, alanın ticari bir liman olarak kullanıldığı dönem olan Geç Roma ve Bizans dönemleridir (MS.4-MS.11yy).

Alanda elde edilen Yunan dönemi buluntu sayısının, kentin bu dönemdeki ticari faaliyetleri ile orantılı olmadığı ortadadır. Örneğin, yine Marmaray Projesi kapsamında, Sirkeci'de antik Prosfhorion Limanı'nın bulunduğu alandaki kazı çalışmaları sırasında, Byzantion'nun diğer kentlerle olan yoğun ticari faaliyetlerini kanıtlayan, başta damgalı amphora kulpları olmak üzere, çok sayıda buluntu elde edilmiştir. Theodosius Limanı'ndaki bu döneme ait buluntu azlığının, bölgenin kent merkezinin dışında olmasından ve yukarıda da belirtildiği gibi sistemli bir liman faaliyetinin olmamasından kaynaklandığı düşünülmektedir.

4-7. yüzyıllar, Theodosius Limanı'nın en faal olarak kullanıldığı dönemdir. Bu dönemde Akdeniz'in tamamında hâkim olan imparatorluk, tüm Akdeniz limanları ve bu limanlara inen diğer bölgelerin mallarının dolaşımından yararlanıyordu. Aynı zamanda, Karadeniz'le de ticari ilişkiler devam etmekteydi.



7. yüzyılda Akdeniz bölgesindeki Arap fetihleri ile o zamana kadar bir Bizans gölü durumunda olan Akdeniz'in özellikle doğusu Bizans hâkimiyetinden çıkmıştır. Doğu eyaletlerinin elden çıkması ile birlikte Bizans'ın Akdeniz'deki lider rolü biter.

9. yüzyılda Konstantinopolis'in İmparatorluğun genel anlamdaki bu ticari dezavantajını ticaretin merkezinin kuzeye kayması ile avantaja çevirdiği kazı alanında elde edilen buluntuların sayısındaki artıştan ve Limanda tespit edilen çoğunluğu bu döneme ait batıklardan anlaşılmaktadır. 9-11. yüzyıldaki buluntu sayısındaki artışa rağmen limanın erken dönemdeki buluntu çeşitliliğini bu dönemde görememekteyiz. Bu duruma sebep olarak ticaret yapılan bölgelerin azalmasını gösterebiliriz.

Bu dönemden sonra, kentin ticari egemenliği, Akdeniz genelinde olduğu gibi Amalfi, Venedik ve Ceneviz gibi İtalyan şehir devletlerine geçer.

Amatör/Sportif Denizciliğin Sorunları

17

Atmaca, Sezar Amatör Denizci / Yazar

Bildiri, amatör/sportif denizcilikle ilgili yeni rota/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 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” ilişkisidir.

Günümüzde denize açılmanın, denizle yaşamının sevildiği, “deniz-tekne-insan” ilişkisinin geliştiği ülkeler aynı zamanda “denizden yararlanma” oranı yüksek ülkelerdir. Denizden yararlananlar genel bir tasnifle denizi kullananlar ve denizde çalışanlar olarak ikiye ayrılabilir. Denizde çalışanların yani gemi adamı, 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 besle-



nemeyeceği/gelişemeyeceği söylenebilir.

Dünyada amatör 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 amatörlüğün özerkleştiği ve bağımsızlaştığı ülkelerdir. Ülkemizdeki duruma bakıldığında “denizde çalışan/denizi kullanan” ayrımının belirginleşmediğini, özellikle bahriye ve ticaret denizciliğinin “iş-meslek” temelli denizcilik algısının kendi mesleki faaliyet alanları dışında da “denizcilik bizden sorulur” anlayışıyla hegemonyasını sürdürdüğü görülür. Deniz-tekne-insan ilişkisini kendi alanı dışında da “iş-meslek” temelinde tanımlayan, diğer denizcilik odaklarını da bu alanın parçası/figüranı/destekçisi... olarak gören anlayışı ve “bürokratik zihniyeti” temsil eden kurum ve kişiler, amatör-sportif denizciliğin gelişmesinin önündeki önemli engellerden biridir. Nitekim kulüp, tekne, sporcu sayısı gibi uluslararası karşılaştırmalı istatistiklere bakıldığında Avusturya, İsviçre gibi kara ülkelerinin bile gerisinde kaldığımız görülür.

Amatör/sportif denizcilik, mevzuat (sportif ve tekne mevzuatı), kurumsal yapı/temsil, devletin düzenleyici kurumları, öne çıkan semboller ve değerler, dünyadaki gelişmiş örnekler gibi başlıklar altında değerlendirildiğinde de mevcut modelin/işleyişin gidişatı değiştirmek, yani yapısal sorunları çözmek için yeterli bilgi/beceri kapasitesine sahip olmadığı söylenebilir.

17. Yüzyılda İstanbul Limanı Ve Marmara Denizi'nde Uluslararası ve Şehirlerarası Ulaşım ve Ticaret

19

Aybet, Gülgün Üçel Dr., Tarihçi/Yazar

17. yüzyılda İstanbul Limanı coğrafi konumunun önemi bakımından mükemmel bir stratejiye sahip olduğu gibi uluslar arası ticaretin ihracat ve ithalatının yapıldığı büyük bir ticaret merkezi idi.

Limanın bağlı bölümleri olan Galata, Karaköy ve Topthane'de Fransız, İngiliz, Hollanda ve Venedik ticaret gemileri Asya'dan kervanlarla İstanbul'a sevk edilen ticarî malları yükler ve Avrupa'nın Akdeniz liman şehirlerine taşır, bu limanlardan yüklenen ticarî malları da İstanbul Limanı'na getirirdi.

Asya'nın büyük ticareti karayolundan kervanlarla İzmit Limanı ve Üsküdar İskelesi'nden İstanbul Limanı'na gemiler ve mavnalarla ulaştırılıyordu.

İstanbul Limanı'ndaki uluslar arası ticaret limanının coğrafi konumu bakımından Avrupa – Asya ticareti ile sınırlı değildi. Limanın deniz ulaşımı geniş kapsamlı olduğundan Doğu Akdeniz'de Mısır, Suriye, Ege Adaları ve Denizi ve Karadeniz kıyılarındaki liman şehirleri ile İstanbul Limanı arasında büyük ve işlek bir ticaret vardı.

Örneğin, Kefe, Kili, Varna, Akkerman, Burgaz kıyı şehirlerinden gemilerle İstanbul Limanına erzak sevk edilirdi. Koron, Modon, Sakız ve Kıbrıs'tan şarap, Yemen'den kahve İskenderiye üzerinden gemilerle İstanbul Limanına getirilirdi.

Bu bildiride öncelikle konuya giriş olarak İstanbul Limanı'nın yapısı, bağlı bölümleri, işlevi ve önemi tanıtıldı.

Bildiride İstanbul Limanı'ndaki büyük ticaretin ve İstanbul Limanı ile Akdeniz, Karadeniz ve Ege kıyılarındaki liman şehirler arasındaki deniz ticareti ve deniz ulaşımının genel durumu incelendi.



İstanbul Limanı'ndaki gümrük, alım-satım vergileri ve şartlarını belirleyen Osmanlı kanunlarından bazı örnekler verildi.

Ayrıca bildirinin son kısmında İstanbul Limanı'nın şehir içi deniz ulaşımı için önemi belirtildi. Çünkü İstanbul Limanı büyük ticaretin yanı sıra şehir içi deniz ulaşımının da merkezi idi. İstanbul denizle çevrili olduğundan bu devirde şehir içi ulaşım deniz yoluyla yapılırdı.

Bildiride Osmanlı kaynakları, belgeler, kanunnâmeler ve bu devir görgü tanıklarının verdiği bilgilere başvuruldu.

19. Yüzyılda Doğu Karadeniz'in Küçük Limanlarındaki ve İskelelerindeki Ticari Faaliyetler

21

Aydın, Yunus Emre

Master adayı, Uludağ Üniversitesi,

Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yakınçağ Bilim Dalı

Doğu Karadeniz bölümü sahil kesimi coğrafi koşullar nedeniyle çok dar ve girintili çıkıntılı bir yapıya sahiptir. Bu coğrafi koşullar bölgede Trabzon, Giresun, Rize gibi büyük limanlardan başka irili ufaklı liman ve iskelelerin de oluşmasına neden olmuştur. Ancak bu liman ve iskelelerin hiçbiri Karadeniz'in iklimi düşünüldüğünde güvenli yerler değildir. Diğer yandan Karadeniz, Fatih Sultan Mehmet ve II. Bayezid dönemlerinde bir iç deniz haline getirilmiş ve yabancı uyruklu gemilerin geçişine yasaklanmasıyla bölgede ticaret sadece Osmanlı gemileriyle yapılabilmektedir. Bu süreç 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'na kadar devam etmiştir. Bu Antlaşmayla birlikte önce Rusya daha sonra da 1802 tarihinde Fransa ve İngiltere, Karadeniz'de ticaret yapabilmek için izin almıştır. Bu büyük Avrupa devletlerinin Karadeniz'e girmesinden sonra da zamanla diğer küçük devletler de Karadeniz'de ticaret yapabilmek için izin almayı başarmışlardır. Bu durum Karadeniz ticaretinde büyük gelişmelere yol açmış ve bölge limanları giderek canlanmıştır. Doğu Karadeniz bölümünde Trabzon, Giresun, Rize gibi limanların yanında Tirebolu, Görele, Akçaabat, Sürmene, Of gibi yerlerde varolan ticarete bir artış meydana getirmiştir.



II. Dünya Savaşı Ertesinde Bir Yolsuzluk Hikayesi: Zincirkıran Komisyonu ve ABD'den Gemi Satın Alımı

Ballı, Ergül

Öğr. Gör. Dr., Gedik Üniversitesi,
Gedik Meslek Yüksek Okulu, Dış Ticaret Program

Lojistik gereksinimlerin en yüksek seviyede etkisini gösterdiği II. Dünya Savaşı, diğer ülkelerde olduğu gibi Türkiye'de de demiryolları ile denizyollarının araç ve malzeme ihtiyacını arttırmış fakat savaş koşulları içinde bu malzemeyi Avrupa ve ABD'den temin etmek güç olmuştu. Savaşın bitmesinin ardından Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanan bir programla savaş yıllarında eskijen ve eksilen ulaştırma araçlarının tamamlanması hatta güçlendirilmesi için harekete geçildi. Devlet Demiryolları ile Devlet Denizyolları İdaresi temsilcilerinden oluşan bir satın alma komisyonu oluşturuldu. Komisyonun başkanlığını dönemin Devlet Demiryolları Umum Müdürü Fuat Zincirkıran üstlendiği için kamuoyunda Zincirkıran Komisyonu olarak bilinen bu komisyonun üyeleri, 1946 yılının başlarında İngiltere ve İsveç'e giderek demiryolları ve denizyolları için satın alımda bulunmuş ardından eski gemi satın almak ve yeni gemi siparişlerinde bulunmak için ABD'ye geçmişti. Komisyon üyeleri, ABD'de uzun süre kalmalarına rağmen rakip ülkelere kıyasla son derece az ve sadece on yedi gemi satın almayı başarmıştı. Öte yandan Zincirkıran Komisyonu'nun Amerika'daki faaliyetlerinin devam ettiği sırada Amerika'daki şantiyelerden komisyon aldığı ve yolsuzluk yaptığı iddialarını içeren ihbar mektuplarının Türk hükümetine ulaşmasıyla yeni bir süreç başlamış oldu. Maliye müfettişleri tarafından açılan ve Amerika'ya kadar uzanan soruşturma konusu, TBMM'nin gündemine taşındı;

komisyon üyeleri hakkında dava açıldı ve tüm bunlar uzun süre Türk basınını ve kamuoyunu meşgul etti.

Bu çalışmanın konusu ABD’de gemi satın alma işlemlerini gerçekleştiren Zincirkıran Komisyonu’nun bu faaliyetleri sırasında ortaya çıkan ve sadece Türkiye değil ABD kamuoyunu da meşgul eden yolsuzluk iddialarıdır. Çalışmanın amacı, Marshall Yardımları ve Demokrat Parti iktidarı öncesinde Türk-Amerikan iktisadi ve siyasi ilişkilerinin gelişim seyrini Türk denizcilik sektörü ve gemi satın alımı üzerinden ortaya koymaktır. Bu bağlamda çalışma Devlet Denizyolları İdaresi özelinde bürokrasinin çalışma prensiplerini ve iş yapabilme kapasitesini açıklamaktadır. Araştırmada, T.C. Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, TBMM Tutanak Dergisi, dönemin en önemli süreli yayınlarından olan Cumhuriyet Gazetesi ile dönemin hatıratından elde edilen veriler esas alınmıştır.



Cumhuriyet'in Müslüman-Türk Girişimcileri: Armatörler

Başaran, Neslişah Leman

Yrd. Doç. Dr., Maltepe Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi,
Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü

Bu makalede Cumhuriyet'in ilk yıllarında Türk-Müslüman sermayedarlarının önemli bir kesimini oluşturan armatör ailelerinin 1920'li yıllardaki ekonomik yükselişi ele alınacaktır. Cumhuriyet'in kuruluş yıllarındaki iki önemli olay Türk-Müslüman armatörlerin zenginleşmesinin önünü açmıştır: 1923 yılında gemilerle gerçekleştirilen Türk-Yunan mübadelesi ve 1926'da kabul edilen Kabotaj Kanunu.

Makalede Sadık Zade, Kır Zade, Yelkenci Zade, Alemdar Zade, Kalkavan Zade gibi armatör ailelerin 1920'lerde deniz ticareti ve taşımacılığı alanında işlerini nasıl geliştirdikleri üzerinde durulacaktır. Özellikle, Türk limanları arasındaki deniz taşımacılığının yalnızca Türk gemileri tarafından yapılmasına izin veren Kabotaj Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle birlikte bu ailelerin Cumhuriyetin ilk yıllarında muazzam bir büyüme kaydettiğini görüyoruz.

1920'lere kadar, ekonominin pek çok sektöründe olduğu gibi, Türkiye karasularındaki deniz ticareti ve taşımacılığında da Rum gemi sahipleri ve yabancı sermaye hakimdir. 1920'lerdeki ulus-devlet inşa süreci ekonomide de kendisini göstermiş, bu yıllarda Türk-Müslüman sermayedarları ve iş çevrelerini gözetken pek çok teşvik, kanun ve uygulama yürürlüğe girmiştir. Bu uygulamalardan en fazla yararlanan kesimlerden biri Türk-Müslüman armatör aileleri olmuştur.

Armatörlerin bir diğer özelliği de, Cumhuriyet tarihinin belki de en istikrarlı sermaye gruplarını oluşturmalarıdır.

1920’li yıllarda zenginleşmiş pek çok şirket ve aile 1929 krizi sonrası fazla bir varlık gösteremezken, yine aynı dönemde büyüyen armatör ailelerin büyük çoğunluğunun 1950’lerde de denizcilik sektöründe aktif olduklarını görebiliyoruz.

Makalede Türk-Müslüman armatörlerinin 1920’lerdeki ekonomik gelişiminin yanı sıra, ailelerin kökenlerine, bu dönemde genel olarak Türkiye ekonomisinde oynadıkları role ve siyasi iktidar ile olan ilişkilerine yer verilecektir.

Makalede kullanılacak olan kaynaklar İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası mecmuası ve Ticaret Odası’na ait raporlar, Türkiye İktisat Mecmuası ve TBMM zabıtlarıdır.



İdare-i Aziziye'nin Kuruluşu ve Teşkilatlanması Üzerine Yeni Bilgiler

Batmaz, Şakir

Prof. Dr., Erciyes Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü

Bugün İdare-i Aziziye üzerinde mufassal bir araştırma yapılmamış olması Başbakanlık Osmanlı Arşivindeki belgelerin sınırlı olması ile alakalıdır. Hâlbuki Deniz Müzesi Arşivi'nde İdare-i Aziziye ile ilgili müteferrik belgeler ve defterlerde önemli bilgilere rastlanmaktadır. Özellikle şirketin kuruluşu, teşkilat yapısı, personeli, vapurları, faaliyetleri, bilet ve navlun ücretleri hakkında Deniz Müzesi Arşivi'nde 15 adet defter bulunmaktadır. Tersaneler Bölümünde 1871- 1878 tarihlerini kapsayan 14 adet defterdeki belgeler, İdare-i Aziziye'nin kuruluşundan başlayarak bu şirketin Bahriye Nezâreti'ne devir ve teslimi sürecini gözler önüne sermektedir. Bahriye Nezâreti'ne devredilen İdare-i Aziziye'nin adının İdare-i Mahsûsa olarak değiştirilmesi ve sonrasına ait belgeler ise Muhasebe Bölümünde bulunan 1876-1882 tarihli defterde bulunmaktadır. Bunun yanında çalışmada kullanılan Deniz Müzesi Arşiv belgeleri ise Muhasebe, Şûrâ-yı Bahriyye ve Mektûbî Bölümlerine aittir. Bir kitap çalışmasının mukaddimesi olan bu bildiriye bahsedilen defterler ve belgeler çerçevesinde Abdülaziz döneminin önemli kurumlarından biri olan İdare-i Aziziye'nin kuruluşu ve merkez-taşra teşkilatlanması hakkında bilgiler verilecektir.

21. Yüzyılda Türk Boğazlarını ve Montreux Antlaşması'nı Yeniden Düşünmek: Avantaj ve Dezavantajlar Bağlamında

27

Berber, Şarika G.

Doç. Dr., Gazi Üniversitesi , Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü

Boğazlar coğrafi konumu sebebiyle çağlar boyu siyasi ve ekonomik cazibe merkezi ve birçok medeniyetin buluşma ve çatışma noktası olmuştur. Boğazların İlkçağlardan beri devam edegelen bu özelliği, Türk hâkimiyetine geçişi ile de değişmemiş aksine, Boğazlar Doğu ve Batı medeniyetleri için ayrıca önem kazanmıştır.

Montreux Boğazlar Sözleşmesi ile Türk Boğazlarındaki Türk hâkimiyeti sağlanmıştır. Buna rağmen Montreux Boğazlar Sözleşmesinin problem teşkil edebilecek tek hükmü, 5 senede bir sözleşmeyi imzalayan üyelerden Sözleşmenin tekrar gözden geçirilmesini istemesi halinde Müzakerenin tekrarlanma şartıdır. Şimdiye kadar Sözleşmeyi imzalayan devletlerden böyle bir istek gelmediği için bir problem yaşanmamıştır. Türkiye'ye önemli siyasi ve stratejik avantajlar sağlayan Montreux Boğazlar Sözleşmesi, zamanın ilerlemesiyle teknik açıdan ömrünü doldurmuş olmasına karşın korunmak zorundadır. Nitekim Boğazlarla ilgili teknik eksiklikler, şimdiye kadar tüzüklerle giderilmeye çalışılmıştır. Türkiye'nin, bundan sonra yapacağı düzenlemeleri, uluslararası hukuku göz ardı etmeden Boğazlardan geçiş rejimini düzenleyen 1936 tarihli Montreux Boğazlar Sözleşmesi'nin ruhuna ve hükümlerine uygun olarak alması, Boğazlarda çıkacak herhangi bir problemi önleyecektir.



Osmanlı Minyatürlerindeki Gemibaş Figürleri

Beydiz, Mustafa Gürbüz

Yrd. Doç. Dr., Karatekin Üniversitesi, Güzel Sanatlar Fakültesi

XVI. yüzyıldan itibaren Osmanlı minyatür sanatındaki gemi tasvirlerine bakıldığında ikonografik açıdan Nuh'un gemisine ait konular olsun veya XVII. ve XVIII. yüzyıldaki diğer Osmanlı gemi tasvirlerinde olsun bazı gemibaş figürleri çizilmiştir. XIX. yüzyıla ait bazı gemi veya kayak örneklerinde de gerçekleri bulunmaktadır, bunlar bugün İstanbul Deniz Müzesi'nde sergilenmektedir.

Bu süsleme geleneğin özellikle antik çağlardan itibaren kullanıldığı ayrıca Osmanlı zamanında Akdeniz'de hüküm sürmeye çalışan yabancı devletler tarafından da gemilerine uygulanarak kültürümüze taşındığı düşünülmektedir.

Gemibaş figürlerinde daha çok zoomorfik figürler görülmektedir. Özellikle aslan, kuş figürleri daha çok tercih edilmiştir. Kalyon tipi büyük gemilerde görülen gemibaş figürleri XIX. Yüzyılda saltanat kayıklarında daha fazla yapılmıştır. Hatta XVIII. yüzyılda inşa edilen bazı gemilere baş figürlerine göre isimler verilmiştir.

Dönem nakkaşlarının gemilerdeki baş figürlerini çizme gayretinde olmaları ilgi çektiklerinin göstergesidir.

Ceride-i Bahriye Gazetesi'nin Türk Denizcilik Tarihindeki Yeri, Şekil ve İçerik Özellikleri (1895-1899)

29

Bozkurt, Mahir; Kuleyin, Barış

Yrd. Doç. Dr., Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi

II. Abdülhamid döneminde yayınlanmaya başlayan (26 Haziran 1889) ve 28 Ekim 1924 tarihine kadar yayını sürdüren Ceride-i Bahriye gazetesinin Türk basın hayatında önemli bir yeri vardır. Bahriye Nezareti'nin çıkardığı gazete, denizcilğe yönelik güncel olayları anlatan yazılarıyla Türk denizciliğinin ilerlemesinde önemli bir görevi üstlenmiştir. Çalışmada Ceride-i Bahriye gazetesinin 1895-1899 yılları arasında yayınlanan sayıları incelenerek gazetelerde yer alan görseller (resim, şekil, tablo vb.) üzerinde inceleme yapılmıştır. Vekayi-i Bahriye-i Dâhiliye başlığı altında donanma için alınan gemilerle ilgili törenler, yapılan konuşmalar, tamir ve bakıma giren-çıkan gemilerle, İstanbul'a gelen donanmaya ait gemilerin isimleri ilan edilmektedir. Bahriye Nezareti ve donanmada neler olup bittiği tarih ve yer belirtilerek açıklanmaktadır. Önsözünde devrin hükümdarı II. Abdülhamid'in destek ve yardımları ile gazetenin çıkarıldığı belirtilmektedir. Gazetenin idaresi ve yazı işleri, Bahriye Nezareti'nde oluşturulan "Fen Komisyonu" tarafından yürütülmektedir. Gazeteler Bahriye Nazırı Müşir Amiral Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa'nın, Padişah nezdindeki girişimleriyle yayın hayatına başlamıştır. Birçok yayına imza atan ve denizcilikle ilgili eserleri bulunan Süleyman Nutku'da Fen Komisyonunda yer almaktadır. Ceride-i Bahriye gazetesi devrin denizciliği ile ilgili pek çok zengin muhtevası ile Türk denizciliğinin tarihine ışık tutmaktadır. Ceride-i Bahriye gazetesi bugün Türk denizciliği namına pek çok alanda yapılacak çalışmalar için araştırmacıların başvurması gereken önemli bir kaynaktır.



XVI. Yüzyılda Kostantiniye'den İskenderiye'ye Bir Ticaret Gemisiyle Yolculuk

Bozkurt, Ömer Prof. Dr.

Geç Rönesans Döneminin hekim, botanist ve gezgini Pierre Belon du Mans'ın 1546-1549 yılları arasında Osmanlı İmparatorluğu topraklarında yaptığı gezilerden biri, muhtemelen Mısırlı tacirler tarafından donatılan bir gemiyle Kostantiniye'den İskenderiye'ye gidişidir.

Bu deniz yolculuğunun anıları, adı geçenin *Le voyage au Levant- les observations du Pierre Belon du Mans de plusieurs singularités & choses mémorable trouvées en Grèce, Turquie, Judée, Egypte, Arabie & autres pays étranges* başlıklı kitabında 1553 yılında yayınlanmıştı.

Belon du Mans bu kitabında on beş gün sürdüğü anlaşılan deniz yolculuğunu, uğradıkları limanları, oldukça ayrıntılı biçimde anlatmakta; o arada kişisel olarak gözlemlediği deniz haydutlarının - onlara korsan adını veriyor - eylem biçimlerini betimlemektedir.

Bu tebliğde Pierre Belon Du Mans'ın eserinden elde edilebilecek bilgiler değerlendirilerek bu deniz yolculuğunun niteliği incelenecektir.

Türk Resminin Gelişiminde Denizciliğin Rolü

Coşkuner, Fatma Özyiğit

Ph.D. adayı, Koç Üniversitesi, Arkeoloji ve Sanat Tarihi

31

Türk resim sanatının Batılı anlamdaki gelişim sürecini üç önemli etmenin oluşturduğu söylenebilir. İki boyutlu çizimden üç boyutlu ve perspektif derinliği olan resimlere geçişte üretilenler ilk zamanlarda hala figüratif betimlemeler içermese de 19. yüzyıldan itibaren tam anlamıyla Batılı resim anlayışının Osmanlı topraklarına girdiğini söylemek yerinde olacaktır. Bu geçişte en önemli kurumun ise askeri okullar olduğunu vurgulamak gerekir.

Bu üç etmeden birincisi genel olarak kabul edildiği gibi, 1795'te Mühendishane-i Berri-i Hümayun'un, ardından 1835'te Mektebi-i Harbiye-i Şahane'nin ders programlarına resim derslerinin konulmasıyla başlayan süreçte, önceleri Mühendishaneli daha sonra da Harbiyeli ressamların oluşturduğu asker ressamlar kuşağı gösterilebilir. Ayrıca hepimizin bildiği üzere Mühendishane-i Bahr-i Hümayun, ilk Osmanlı deniz kuvvetleri okulu, 18. yüzyılın sonlarına doğru (1773 yılında Sultan III. Mustafa) Osmanlı sultanlarının bir dizi reform çalışmalarının sonucu olarak kurulmuştur. Gemi inşa bölümlerinin bu okullarda açılması ile birlikte geometri, haritacılık teknik çizim gibi dersler de öğrencilerin programlarına eklenmiştir. Özellikle belirtmek isterim ki tersanelerde yapılacak gemilerin çizim planları bu okullarda okuyan öğrenciler tarafından hazırlanmış ve teknik resmin perspektif ile birleşmesi ile birlikte gemi resimleri modern Osmanlı resminin ilk örneklerini oluşturmaya başlamıştır. İkinci olarak yeni kurulan rüştiye ve idadilerde resim derslerinin zorunlu hale getirilmesi ve bu derslerin eskiye nazaran daha çok önemsene-



mesi gösterilebilir. Üçüncü etken kuşkusuz gelişim sürecinin en önemli ayağını oluşturan saray koleksiyonudur.

1883 yılında Sanayi-i Nefise Mektebi'nin kurulması ile birlikte Batı tarzı resim anlayışının Osmanlı'ya iyice nüfuz etmiş olduğunu söyleyebiliriz. Ancak bu tarihten yaklaşık 80 yıl kadar önce bu gemi çizimlerinin geleneksel minyatür resminden üç boyutlu perspektif anlayışı olan resimlere geçişin temelini oluşturduğu söylenebilir.

Bu çalışma, bugün Batı tarzında perspektif anlayışlı resmin Osmanlı topraklarına girişinde denizciliğin ve deniz okullarının önemini ortaya koyma amacındadır. 19. yüzyıl ressamlarımızın tamamına yakını askeri okullarda öğrenim görmüş, gene büyük çoğunluğu askeri okullarda resim öğretmeni olmuşlar ya da askeri kurumlarda ressam olarak çalışmışlardır. Bu okullarda yetişen birçok öğrenci denizcilik alanında teknik çizimlerle kariyerine başlamış bir kısmı ise tekniğini sanatıyla birleştirip resmi anlamda bahriye ressamlığı yapmıştır. Bu noktada şunu da eklemek isterim ki Sultan Abdülaziz'in konuya duyduğu kişisel ilgi ve gerek sanata ve gerekse donanmaya gösterdiği hassasiyet bu iki konunun birleşmesine zemin hazırlamış ve yurtdışından getirttiği ressamlar yerli meslektaşlarının önünü açmışlar belki de birer rol model oluşturmuşlardır.

Kız, Baba, Deniz: Tuhaf Bir Kadın’da Cumhuriyet’in İki Kuşağı ve Halk

Çalışkan, Uğur Master adayı, Boğaziçi Üniversitesi, Türk Dili ve Edebiyatı

Denizci bir babanın kızı olan Leylâ Erbil’in edebiyatında deniz ve denizcilikle ilgili imgeler önemli bir yer bulur kendine. Leylâ Erbil’in 1971 tarihli ilk romanı olan Tuhaf Bir Kadın’da da romanın “Kız”, “Baba”, “Ana” ve “Kadın” adlarına sahip dört bölümünden “Baba”nın anlatıcısı hayatı denizde geçmiş, başkarakterin babasıdır. Söz konusu bölümde ölmek üzere olan Baba’nın denizde geçen hayatının sayıklamalarla aktarılan hikâyesi, Mustafa Kemal’den Mustafa Suphi’ye Cumhuriyet’in ilk kuşağına dair de bir portre sunar. Romanın üst anlatıcısı olan Marksist Nermin’le ölmek üzere olan babasının karşılaşmaları romana aynı zamanda bir kuşak çatışması atmosferi sağlarken Nermin’in halkla olan ilişkisi ve Baba’nın halkla olan ilişkisi de romanın diğer çatışma unsuru ve “halk” sorgulamasının merkezi olacaktır. Bu denkleme babanın denizle olan ilişkisi onun halkla ilişkisindeki dirimselliğin, denizci olması ise kontrol ve düzen takıntısı olarak buyurganlığının imgelerine dönüşecektir. Bu bildiriye, Leylâ Erbil’in Tuhaf Bir Kadın romanında deniz ve denizcilik, Cumhuriyet’in iki kuşağının karşılaşmalarını ve ilişkilerini ele veren bir imge olarak yorumlanacaktır.



Hatıralar ve Deniz: Romanda Tarihin Öteki Yüzü

Erkol, Çimen Günay

Yrd. Doç. Dr., Özyeğin Üniversitesi, Sosyal Bilimler Fakültesi

Eleştirmen Semih Gümüş'ün Belki Sonra Başka Şeyler de Konuşuruz adlı ilk romanı, işkence hatıraları ile boğuşan bir adamın kendisini dinlemek için bir sahil kasabasına kaçışını anlatır. Benzer bir kaçış, Oktay Akbal'ın Batık Bir Gemi adlı romanında da bulunur. Akbal, iç sesini duyabilmek için bir sahil kasabasına giden yaşlı bir adamı anlatır. Bu bildiri de, her iki romandaki baş karakterin denizle ve suyla kurduğu ilişki-den yola çıkarak, kişisel tarih inşasının dramatik yönü olan “unutma çabası”nı ele alacağım. Tarih yazımının arka planını çözme çabası, hatırlamak kadar unutmayı da göz önüne almayı gerektirmektedir. Tarih hatırlamaya, edebiyat unutmaya yardımcı olabilir mi? Kişisel tarihlerimizi inşa ederken, hatırlamak istediklerimizden daha çok unutmak istediklerimizle boğuşuyor olabilir miyiz? Bütün bu çerçevede deniz nasıl bir simgesellik kazanmaktadır? Bu sorulara cevap vererek, hem Gümüş'ün hem de Akbal'ın romanda yarattıkları baş karakterlerin modern Türkiye Cumhuriyeti'nin birer metaforu olarak okunabileceğini iddia edeceğim.

Marmaray Kazıları: Yöntem, Deneyim, Kurgu

Çölmekçi, Sırrı Arkeolog, İstanbul Arkeoloji Müzeleri Müdürlüğü

Yaşadığımız kentlerde farklı dönemlere ait katmanlar, birbirleriyle ilişkilenerken günümüzün göz alıcı bütünsel görünümünü oluşturmaktadır. Ancak, Modern Çağın beraberinde getirdiği yenilikler, özellikle de hızlı kentleşme, binlerce yılda oluşan kent dokularının kimi zaman bütünüyle üzerini örterek, kimi zaman derinliklerine işleyerek geçmişin izlerini silmekte, içerdği katmanları yok ederek kentin ve toplumun hafızasına darbeler indirmektedir.

İmparatorlukların, kadim uygarlıkların, mayalanıp serildiği, kentler ve başkentler kurduğu ülkemiz topraklarında, tarihsel derinliği olmayan, kökleri binlerce yıl gerilere gitmeyen bir kent hatta bir kasaba dahi göstermek zordur. İki imparatorluğa başkentlik yapmış İstanbul, son 50 yılda, baş döndürücü bir hızla büyümüş, büyük imar ve bayındırlık hareketlerine sahne olmuştur. Bu faaliyetler son 15 yılda doruğa ulaşmış, kentin her yeri şantiye alanına dönüşmüştür. Bu şantiye alanları içinde Marmaray, Metro, hızlı tren gibi toplu ulaşım köklü müdahaleleri hedefleyen projeler; işlevselliği, yayıldığı alanın boyutları açısından, kentte yaşayan herkesin hayatına dokunan özelliğiyle her aşamasında ilgi odağı olmuş, günümüz kent ulaşımına tartışmasız katkılarının yanı sıra, İstanbul'un arkeolojik ve jeolojik geçmişine eklediği eşsiz bulgularla bilim çevrelerinin dikkatini üzerinde toplamıştır.

Mavcut yasalar çerçevesinde, Marmaray – Metro proje alanlarında, İstanbul Arkeoloji Müzeleri Müdürlüğü tarafından gerçekleştirilen arkeolojik kazı çalışmaları ülkemizde gerçekleştirilen kazılara bir çok açıdan yeni bakış açıları getirmiştir. Yenikapı'daki kazı alanı 58 bin metre karelik alanıyla



Avrupa'nın en büyük kurtarma kazısı olma özelliğini taşımaktadır. Bu dev alanın dolgusunun niteliği nedeniyle, çoğu arkeolojik dolguda bulunması hayal edilemeyecek kalıntıları içermesiyle kamuoyunu heyecanlandırırken, alanda çalışan bizleri, bu kalıntıların nasıl kazılacağı? Nasıl korunacağı? Sorularına sürekli yanıtlamak ve işin uzmanlarıyla süregelen ilişkileri organize etmeyi zorunlu kılmıştır. Bunlarla birlikte bu proje, arkeolojik kazı çalışmalarının organizasyonu ve yöntemleri açısından da önemli kazanımlara ve bilgi birikimine vesile olmuştur. Amerikayı her seferinde yeniden keşfetmek için, elde edilen tüm bu kazanımların geliştirilmesi geleceğe yönelik projeksiyonların yapılması önemli hale gelmiştir. Dünyadaki benzer örneklere de bakılarak gerçekleşecek bu çıkış için Marmaray-Metro kazıları önemli bir basamaktır.

Montrö Sözleşmesi'ne Göre Alınan Geçiş Ücretleri

37

Demir, İsmail Doç. Dr., Ankara Üniversitesi, Hukuk Fakültesi

20 Temmuz 1936 tarihli Montrö Boğazlar Sözleşmesinin 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 değildir. 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.

Sözleşmesi'nin 1. Numaralı Eki, ticaret gemilerinin geçişi sırasında alınacak ücretleri net ton başına ve hizmet türüne göre Altın Frank üzerinden belirlemiştir. Bu Tebliğ ile Sözleşme kapsamında alınması gereken geçiş ücretleri ve mevcut ücret uygulaması üzerinde durulacak, Türkiye'nin Altın Frankı Dolarla sabitlemesiyle maruz kaldığı zararın karşılanması için yapılabilecekler değerlendirilecektir.



Sürat mi, Buğu mu, Kebir mi, Sagir mi: İlk Buharlı Geminin Adını Belirlemenin Zorluğu

Düzcü, Levent

Yrd. Doç. Dr., Abant İzzet Baysal Üniversitesi,
Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü

Bu bildirinin amacı Türk denizcilik tarihinde bu zamana kadar pek tartışılmayan bir konuyu gündeme taşımak; ilk Türk buharlı gemisinin gerçekte isminin ne olup/olmadığı hakkında bir tartışma başlatmaktır. Maalesef konu ile ilgili kaynaklar karşımıza “Sürat” diye bir gemiyi çıkarıyor. Acaba böyle bir gemi gerçekten var oldu mu? Halkın “Buğu” dediği gemi “Sürat” miydi? 1828’de İstanbul’a gelen ve orijinal adı “Swift” olan buharlı gemi hakikaten ilk Osmanlı vapuru mudur? Bu tarihlendirme doğru mudur? İstanbul’a gelen ilk buharlı gemilere devletin verdiği isim ile halkın verdiği isim arasında bir benzerlik/farklılık var mıdır? Bu ve benzeri sorular üzerinden makale, durumun hiçte bilindiği gibi olmadığını altını çizmek istemektedir. Bu bildiri bugüne kadar Türk denizcilik tarihi çalışmalarının, buharlı gemiler noktasından ilk düğmeyi yanlış iliklemiş olduğunu iddia etmektedir. Üstü yukarıdaki sorularla kapalı hale getirilen bu özeti detayları, bildiri sırasında açık ve anlaşılır bir hale getirilmeye çalışılacak, mevcut literatüre bazı itirazlar yapılacaktır.

Tarihten Günümüze Türk Boğazları'nın Geçiş Rejimi ve 80. Yılında Montrö Boğazlar Sözleşmesi

Ece, Nur Jale Dr., T.C. Başbakanlık Özelleştirme İdaresi Başkanlığı

İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan oluşan Türk Boğazlar Bölgesi, Türkiye'nin egemenliği altında olan uluslararası deniz trafiğine açık su yolu olup, Avrupa ve Asya kıtalarını birbirinden ayırması, Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin açık denizlere tek çıkış kapısı olması, Hazar Havzası ve Orta Asya petroleri ile doğal gazının dünya piyasalarına transfer edildiği önemli bir ticaret ve geçiş yolu olması nedeniyle jeostratejik ve jeopolitik önemi haizdir. Türk Boğazları, ülkemiz olduğu kadar Karadeniz'e kıyıdaş ülkelerin de ekonomisi ve askeri güvenliği açısından oldukça önemli olup, insanlık tarihi boyunca büyük devletlerin ilgi odağı ve dünya siyasetinde önemli bir mücadele unsuru olmuştur. Türk Boğazları bitki-hayvan toplulukları açısından hassas çevresel ve ekolojik özellikler ile değerli tarihi ve kültürel özelliklere sahiptir. Türk Boğazları'ndan ticaret ve savaş gemilerinin geçişi 1936 yılından beri yürürlükteki hukuk rejimi Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin ön gördüğü şartlar çerçevesinde düzenlenmiştir.

Çalışmada, Doğu-Batı ve Kuzey-Güney Enerji Koridoru'nun tam merkezinde yer alan Karadeniz'in jeostratejik ve jeopolitik açıdan önemi incelenmiş, Türk Boğazları'nın tamamen Osmanlı Devleti'nin kontrolü altına girerek "kapalılık ilkesi"nin sürekli bir kural haline getirildiği Türk Egemenliği Dönemi'nden Montrö Sözleşmesi'nin imzalanmasına kadar olan İkili Antlaşmalar ve Çok Taraflı Antlaşmalarla Düzenleme Dönemi'ni içeren tarihten günümüze kadar geçiş rejiminin kısa bir özeti verilmiş olup, Montrö Boğazlar Konferansı,



Montrö Boğazlar Sözleşmesi'ndeki ticaret ve savaş gemileri ile uçakların geçişine ilişkin düzenlemeler ile genel hükümler ele alınmış, Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin "Güçlü Yanları" ortaya konulmuş olup, Türk Boğazları'nın deniz ve tanker trafiği ile deniz trafiğine ilişkin düzenlemelere ve özellikle İstanbul Boğazı'nda deniz trafiğinden kaynaklanan risklere kısaca yer verilmiştir. Çalışmanın Sonuç Bölümü'nde ise Karadeniz ve Türk Boğazları'nın önümüzdeki dönemlerde uluslararası ve bölgesel politikadaki dengeler üzerinde daha da etkili olacağı göz önünde bulundurularak yürürlüğe girdiği tarihten bu yana geçen 80 yıllık süreçte ülkemiz, Karadeniz, bölge ve dünya barışına önemli katkıları olan Montrö Boğazlar Sözleşmesi'nin korunmasının gerekliliğine vurgu yapılarak Montrö Boğazlar Sözleşmesi ve Türk Boğazları'nın geleceğine ilişkin değerlendirmeler yapılmıştır.

Bir Denizcilik Kitabı: Kavâid-i Bahriyye Üzerinde Analitik İncelemeler

41

Eliaçık, Muhittin Prof. Dr., Kırıkkale Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi

Kavâid-i Bahriyye, Sultan III.Selim'in isteği üzerine kaleme alınmış olup, donanmanın takviye çabalarının bir ürünüdür ve denizcilik açısından önemli bilgileri içermektedir. Kitabın önsözünde özetle şöyle denilmektedir:

“İlâhî naslar ve Peygamberî sünnetler gereğince, kara ve deniz cihadı ile İslâm'ın ve sonsuza ulaşan yüce devletin takviyesinin işleriyle uğraşmaktan dolayı, padişahımız Sultan Selim Han berren ve bahren dinî işlere ve cihadî maddelere dair bütün hususların en güzel bir şekilde yazılmasına himmet buyurup yeni bir kanun koyarak Tersâne-i Ma'mûre ve Donanma-yı Mansûre'nin de tanzimi işinde yüce ihsanlarını coşturup konuşturdu ve başka devlet donanmalarında uygulanıp galibiyet ve zafer sebebi olan kaidelerin tutanaklarını temin ettirip inceletirdi. Onlardan ve onlara ilaveten birçok faydalı maddeler eklenerek Donanma-yı Humâyûn'un sefer ve hazarda ve özellikle savaş zamanlarında nasıl hareket etmesi gerektiğine dair yeni bir telif olarak yazılmak hususu padişahın buyruğu ile bize iletildi. Ben de bu konuda yüce devletin en mühim işlerinden olan donanma nizâmâtının güçlü şartlar üzerine takviyesi için riayet edilmek üzere konulacak usul ve talimata dair aşağıdaki hususları kaleme aldım” denildikten sonra ilk madde şu şekilde bildirilmiştir: “Sancak kaptanları Donanma-yı Humâyûn'un komutanlarından olduklarına binaen Osmanlı Devletinin adetine daima riayet ve kanun hilafına olan durumlardan kaçınıp kendilerinden aşağı mertebelerdeki bütün subayları ve donanmayı bu mesleğe sevkedip hilafına izin vermekten sakınlalar.” Kitap bu şekilde maddeler



hâlinde devam etmekte olup toplam 125 sayfadır. Kitabın son sayfasında gemilerin bakımına dair şu maddeler yazılmıştır: “Geminin borduralarına sancak ve iskele taraflarına kifâyet miktârı gomente parçaları asalar gemi gemiye sürünüp ve sal ve sandal ve filika gibi şeyler sürünüp gemilerin yanını incitmeye ve iki taraftan dahi sallanın deyre (dire) ve teselerine birer parça balıt koyalar ki anlar dahi gemiyi incitmeye. Her kapudan süvar olduğu geminin taşrasına ve içerisine kendi evi gibi bakıp ve akar yeri varise liman reisi marifetiyle muhkem kalafat ettirile ve anbar ağızlarına ve direk yanlarına muşamma koyup muhafaza edeler.”

En sonda kitabın telif tarihi ve yazarın isteği şöyle yazılmıştır: “Bu Kavâid-i Bahriyye kitabı Sadâret kethüdası katibi halifelerinden Abdurrahman’ın eliyle yazılıp bitti. 2 R 1241.”

Dimezem kim bu hattın noksânı yokdur

Benim gibi serâpâ aybı çokdur

Hudâ rahmet kıla ol cân için

Okuya Fâtiha yazan için”

Bildirimizde, denizcilikle ilgili olan bu eser analitik biçimde incelenip tanıtılacaktır.

Yıllık Raporlar Işığında Türk Boğazları'nın Kullanımı Hakkında Bir Analiz Denemesi 1936-2016

43

Erdaş, Sadık

Dr., Hacettepe Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü

Deniz aşırı ticaretin başlamasından itibaren dünyanın önemli geçiş noktalarından biri ve devletlerarasında siyasi, askeri ve ekonomik açıdan rekabet konusu olan Türk boğazları, bu özelliği nedeniyle Türkiye'nin ve bölge ülkelerinin tarihlerinin şekillenmesinde önemli rol oynamıştır. Türkiye'nin egemenliği altında bulunan bu su yolunun, yabancı askeri ve ticari gemiler tarafından hangi koşullar altında kullanılabilceği konusu, son yüz yıl içerisinde iki defa çok taraflı uluslararası anlaşmalarla belirlenmeye çalışılmıştır.

Hal böyle olmasına rağmen Türk boğazlarının gemi trafiği yükü ve bunların ülkelere göre dağılımı konusunda bir iki istisna dışarıda tutulursa her hangi bir incelemeye rastlanılmamaktadır. Bu nedenledir ki, bu çalışmanın amacı; yıllık raporlar ve rileri ışığında Boğazlardan geçiş yapan ticari ve askeri gemilerin bayrakları, uğraklı/uğraksız geçiş rakamlarını ve tonajları ihtiva eden istatistikî bilgileri inceleyerek Türk boğazlarının kullanımı konusunda bir analiz denemesi yapılmaya çalışılacaktır.

En düşük maliyetli bir taşıma yöntemi olması sebebiyle büyük miktarlarda kuru yük, başta likit ve gaz olmak üzere petrol türevleri ve ham petrol ve konteynırlanabilen her türlü malzemelerin deniz yoluyla taşındığı, bu nedenlerle Dünya ticaretinin yüzde 80'i, Türkiye'nin de ithalat ve ihracat taşımalarının yüzde 90'ının deniz yoluyla yapıldığı dikkate alınırsa deniz ulaşımında önemli ve stratejik bir yer işgal eden Türk Boğazlarının ticari gemi trafiği açısından haiz olduğu önem kendiliğinden ortaya çıkacaktır.



1924- 1936 ve 1936–2016 yılları arasında ticari gemi geçişleri ile ilgili olarak yayımlanan yıllık raporlar incelendiğinde, Türk Boğazları gemi trafiğinin 1929–30 Dünya Ekonomik krizi, II. Dünya Savaşı, 1973 Petrol krizi, Sovyetler Birliğinin dağılması başta olmak üzere ekonomik ve siyasi gelişmelerden olumsuz olarak etkilendiği görülmektedir. Özellikle 1996 sonrası Hazar havzası ve Orta Asya petrollerinin ekonomik kaygılarla Batı pazarına ulaşımında Türk Boğazlarının tercih edilmesi Boğaz trafiğini etkileyen en önemli faktör olmuş, bu tarih öncesinde geçişlerde çoğunluğu ellerinde bulunduran Balkan ülkeleri ve Sovyetler Birliği gibi bölge ülkeleri üstünlüklerini tedricen kaybetmeye başladıkları görülmektedir.

Türk Denizcilik Tarihi Açısından Seyyar Sergi: Karadeniz Vapuru (1926)

Erdem, Ufuk

Yrd. Doç. Dr., Ardahan Üniversitesi,
İnsani Bilimler ve Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü

45

1924-1926 yılları arasında hem yeni kurulmuş Türkiye Cumhuriyeti'ni hem de Türkiye'nin zenginliklerini Avrupa'ya tanıtmak için bir fuar açılması düşünülmüştü. Ancak böylesi bir fuar maliyetinin yüksek, tanıtım noktasında getirisinin az olacağı düşüncesi devlet adamlarını farklı bir projeye yönlendirmişti. Bu proje Türkiye'nin modernleşen yüzünü ve sahip olduğu ticari emtiaları Avrupalıların ayağına götürme düşüncesiydi. Nihayetinde Seyr-i Sefain İdaresine bağlı olarak hizmet veren Karadeniz Vapuru'nun bir fuar gemisi olarak düzenlenmesi kararlaştırıldı ve gemiye dair bir program yayımlandı. Bu düzenlemelere göre hazırlanan Karadeniz Vapuru tadilatla iki kısma ayrıldı. Birinci kısım teşhir ikinci kısım ise satış bölümüydü. Teşhir bölümünde Türkiye Cumhuriyeti'nin tanıtılması için çeşitli ürünler sergilenirken, satış bölümünde bazı ürünlerin ticareti yapılacaktı. Böylelikle Türkiye'de bulunan incir, pamuk, lokum, tütün, el işi ürünler, halı, tiftik, konserve, maden vb. ürünler Avrupa piyasasına tanıtılacaktı.

Satış yapmak isteyen tüccarlar Seyyar Sergi'ye şahsen katılabildiği gibi vekalette verebiliyordu. Vekaleten yapılacak satışları geminin içinde kurulan İş Bankası üstlenmişti.

Gemi içerisinde bulunan tüccarların yabancı devletlerde bulunan tüccarlar ile teması hedeflenmiş bu amaçla vapurda çeşitli dilleri bilen tercümanlarda hazır bulundurulmuştur. Ayrıca Cumhurbaşkanlığı Senfoni Orkestrası da vapurun seyahatine katılmıştır. Gündüz teşhir ve satış yapılırken akşam-



ları gidilen bölgelerdeki devlet erkanına orkestra eşliğinde ziyafetler verilmekteydi.

Seyyar Sergi Vapuru Karadeniz, Haziran 1926'da İstanbul'dan hareket etti. Vapur 12 ülke 16 liman şehrini ziyaret etti. Ziyaret edilen yerler sırasıyla şöyleydi: Bone, Barselona, Le Havre, Londra, Amsterdam, Hamburg, Stockholm, Helsinki, Leningrad, Danzig, Gydnia, Kopenhag, Anvers, Marsilya, Genova, Napoli limanlarına uğradıktan sonra Vapur Eylül 1926'da İstanbul'a döndü. Yolculuk 86 gün sürmüştü. Her limanda 2-4 gün arası kalınarak günlük ortalama 2-3 bin kişinin ziyaret ettiği vapur hem Türkiye'nin tanıtılmasında önemli bir rol oynamış hem de Türk tüccarlarının Avrupa tüccarları ile tanışmasına ve ürün satışı yapmasına vesile olmuştur.

Bu çalışmada yerli ve yabancı kaynaklar kullanılarak Türk Deniz Ticareti açısından müstesna bir örnek olma özelliği taşıyan ve önemli görevler üstlenmiş olan Seyyar Sergi: Karadeniz Vapuru'nun serüveni anlatılacaktır.

Osmanlı Devleti’nde Hacıların Gemilerle Nakledilmesi Sırasında Alınan Önlemler

Geçili, Derya Dr., Niğde Üniversitesi, Atatürk İnkeleri ve İnkılap Tarihi Bölümü

Osmanlı Devleti’nde yaşanan ağır savaşlarla yenilgilere rağmen hac vazifesini yerine getirilebilmek için kara ve deniz yoluyla yolcu taşınmaya devam edilmiştir. Kara yoluyla hacıların naklinin uzun sürmesi ve güç olmasından dolayı özellikle hacıların nakli gemilerle yapılmıştır. Hacıların nakli sırasında başta kaptanlar olmak üzere sihiye idaresine önemli görevler düşüyordu. Kaptanın bu mesuliyeti taşımaya uygun olmadığı görülürse hükümet tarafından geminin limandan hareket etmesine izin verilmiyordu. Gemilerle hacıların nakli sırasında kalabalık ortamlardan kaynaklanan salgın hastalıklar yaşanmıştır. Buna karşı hac yolunda tahaffuzhane ve karantinahaneler kurularak hacıların sağlık kontrolüne dikkat edilmeye çalışılmıştır, ancak ne kadar sağlık kurallarına riayet edilirse edilsin özellikle kolera, tifüs, veba gibi hastalıklara maruz kalınmıştır. Bu çalışmada Osmanlı Devleti’nde hacı adaylarının gemilerle nakli sırasında alınan tedbirler anlatılmaya çalışılacaktır.



Karadeniz’de Sürekli Barışın Anahtarı: Montreux Sözleşmesi

Gürdeniz, Cem Amiral (E), Koç Üniversitesi Denizcilik Forumu

Montreux Sözleşmesi sadece Türk Boğazlarından ticaret ve savaş gemilerinin geçişini düzenleyen bir boğaz rejimi değildir. Aynı zamanda Karadeniz gibi yarı kapalı bir denizde başlı başına bir deniz güvenlik rejiminin de temelini oluşturmaktadır. Dünyada örneği az olan, bir nevi deniz silahlarını kontrol rejimi enstrümanıdır. Dolayısıyla Karadeniz istikrar ve barışı ile Montreux Sözleşmesi birbirini tamamlayan kavramlardır.

Karadeniz’in, soğuk savaş sonrası son 25 yılda küresel ekonomiye entegrasyonu o kadar büyük olmuştur ki, başta ham petrol ve konteyner trafik artışı olmak üzere, dünyanın en hızlı gelişen deniz trafik alanlarından birisine dönüşmüştür. Türkiye, Bulgaristan, Romanya, Moldova, Ukrayna, Rusya Federasyonu ve Gürcistan ile çevrili özel bir coğrafyaya sahip, yarı kapalı bir deniz olan Karadeniz’in açık denizlere tek bağlantısı, olan Türk Boğazları, ülkemiz dâhil yedi devletin hayat damarıdır. Bu durum Karadeniz’de barış, istikrar ve karşılıklı güvenin geliştirilmesinin önemini daha da belirginleştirmiştir.

Montreux Sözleşmesi 80’nci yaşını doldururken geriye baktığımızda her savaştan, her gerilimden ve her krizden başarıyla çıkmış dünyada eşi benzeri görülmeyen bir sözleşme söz konusudur.

Sözleşmenin yarattığı iklim çerçevesinde Türkiye, Karadeniz’e has bölgesel bir kimlik ve buna dayalı KEİ, Black-seafor, Karadeniz Uyum Harekatı, Sahil Güvenlikler arası işbirliği forumu gibi girişimlerle ispatlanan geçmişteki örnek bölgesel iş birliği ortamını, 24 Kasım 2015 uçak düşürme krizine rağmen oluşturmayı sürdürmelidir. Bu suretle Karadeniz

jeopolitik çekişmelerin dışında tutulmalıdır.

Bu süreçte Türkiye, geçmişte olduğu gibi, Montreux Rejiminin muhafazasına son derece önem vermeli, bu yükümlülüğü, sözleşmenin imzalandığı günden bu yana, en gergin dönemler de dâhil olmak üzere, azami hassasiyetle ve tarafsızlıkla yerine getirmeye devam etmelidir.



Liman Tarihçiliği, Temsil Sorunları, Yeni Yaklaşımlar

Güvenç, Murat Prof. Dr., Kadir Has Üniversitesi, İstanbul Çalışmaları Merkezi

Limanlar ekonomik, toplumsal, kurumsal ve teknolojik koşullar altında şekillenmiş, sürdürülebilir türdeş olmayan birliktelikler (heterogenous assemblages) ve teknolojik arayüzler şeklinde kavramsallaştırılabilir. Bu açıdan yaklaşıldığında limanlar bölgesel, ulusal ve uluslararası ilişki kalıbındaki değişmelerin üretim, ulaştırma, iletişim, depolama, finans ve sigortacılık alanındaki teknoloji ve uygulamaları ile yeni toplumsal pratikleri izleme olanağı sunan araştırma laboratuvarları şeklinde değerlendirilebilir.

Tarih içinde deniz-kara bağlantısını kapsamlı bir çerçevede izlemek kavramsallaştırma, araştırma nesnesini tanımlama, evren tanımı, dönemleme ve tipleştirmeye ilgili bir dizi yöntem sorununu çözmeyi gerektirir. Rıhtım inşaatları, tarama yöntemleri, mendirekler, şamandıralar, şatlar, yükleme/boşlatma teknolojileri, yük işleme, depolama, gümrükleme, kılavuz, pilotaj, römorkör ve gemi inşa navigasyonu alanındaki gelişmeleri izleyip aktaran klasik liman tarihçiliği ne yazık ki, liman sınırları dışındaki dinamiklere duyarsız kalır. Limanı bir büyük sanat yapısı, teknik donatı şeklinde ele alan konvansiyonel liman tarihçiliği, küresel ve yerel toplumsal dinamikler konusunda ne yazık ki suskundur.

19. Yüzyılda şekillenen akademik iş bölümü içerisinde görece özerk bir şekilde kurumsallaşıp gelişen, çok boyutlu ilişki kalıpları yerine tematik uzmanlaşmaya yönelen konvansiyonel kent, deniz ve liman tarihçiliğinin tedricen 'azalan akademik getiriler' açmazına evrildiği söylenebilir. Oysa, bu müzmin temsil sorunu aşılmaz değildir. Liman tarihçiliği kent veya bölge/çevre tarihçiliğine eklenerek heyecan ve

rici bir araştırma programına dönüştürülebilir. Birey ve yapıyı bağlam içerisinde değerlendirmeye elverişli yeni bütüncül bakış açıları ve yeni metodolojiler, kent ve liman tarihçiliğini ‘azalan akademik getiri’ açmazından kurtarabilir. Yeni bir araştırma programının gerekliliği, geçerliliği ve aciliyeti konusunda kolayca uzlaşılabilir. Ne yazık ki kurumsal, metodolojik ve pratik nedenlerle bu gerekliliğin hayata geçirilmesi çoğu kez mümkün olamamaktadır.

Bildiri üç alt bölümden oluşuyor. Limanlar ve liman tarih yazımında temsil sorunlarına ilişkin bir özetin ardından, ikinci bölümde liman tarihçiliği için yeni bakış açıları ve metodolojiler tanıtılıyor. Bildiride kentsel bölge ölçeğindeki liman tarihçiliğinde İlhan Tekeli’nin geliştirdiği ‘mekansal çerçeve’ kavramının, kent ölçeğindeki liman tarihçiliğinde de Limancı Hamdi’nin İstanbul Limanı adlı eserinde vurgulanan ‘liman esas itibarıyla karayı ilgilendirir’ ilkesinin uygulanabilir, genel, esnek, geçerli ve özgün başlangıç noktaları oluşturduğu vurgulanmaktadır. Kent ve bölge ölçeğinde liman tarihi yazımında başvurulabilecek temsil, değerlendirme, sentez ve görselleştirme yöntemleri üçüncü bölümde tanıtılıyor. Yeni bakış açılarının liman uygulama olanakları ve engeller, sonuç bölümünde tartışılıyor.



Osmanlı'dan Cumhuriyet'e İç Sularda Yapılan Taşımacılık Çalışmaları

Güvendir, M. Yıldız Dr.

1879 yılından beri taşımacılık yapılan Van Gölü'nde, 19 Temmuz 1923 tarihinde, Nafia Vekâleti kanalıyla Van Gölü'nde taşımacılık hatları açılması için çalışmalar başlatılmıştır. 9 Ağustos 1925 tarihinden beri Nafia Vekâleti tarafından yönetilmekte olan Van Gölü Seyrisefain İdaresi'nin, Van İli Özel İdaresi'ne devrine ilişkin yasa 24 Mayıs 1928 tarihinde kabul edilmiştir.

Osmanlı Devleti'nde, Van Gölü dışında, İznik Gölü'nde de yük ve yolcu taşımacılığı yapılmaktaydı. İlk defa 17 Aralık 1920 tarihinde, İznik Gölü kıyısındaki köy ve iskeleler arasında, yelkenli gemilerin seyrine engel olmamak koşuluyla, motorlu taşımacılık yapmak için Nafia Nezareti'ne başvuru yapılmıştır. 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 tekrar gündeme gelmiştir. 13 Aralık 1927 tarihinde, bölgede çalışmalar yapan Türk Elektrik Anonim Şirketi de İznik Gölü ve Sakarya Nehri üzerinde taşımacılık imtiyazı için başvurduğu görülmektedir.

Üzerinde taşımacılık yapmak amacıyla başvuru yapılan diğer bir alan ise Eğirdir Gölü'dür. 23 Şubat 1924 tarihinde Aydın Demiryolu Şirketi'nin Eğirdir Gölü üzerindeki taşımacılık imtiyazı kabul edilmiş ve sözleşmeyi imzalamak üzere İsparta Valiliği yetkilendirilmiştir.

Lozan-Montreux Antlaşmaları Arasında Türk Boğazları'nın Hukuki Statüsü ve Boğazlar Komisyonu Başkanı Vasıf Temel Paşa

53

Hergüner, Mustafa Doç. Dr., Okan Üniversitesi

Lozan Antlaşması (24 Temmuz 1923) ile birlikte Türkiye Cumhuriyeti'nin Egemenliği kabul olunmuştur. Ancak Boğazların idaresi için imzacı ülkelerin (İngiltere, Fransa, Yunanistan...) temsilcilerinden oluşan bir komisyon kurulmuştur. Komisyon'un ayrı bir bütçesi ve Milletler Cemiyeti kontrolünde olarak fonksiyonel görevleri olmuştur. Başkanlığına Osmanlı'dan Cumhuriyet'e geçen tek amiral olan Vasıf (TEMEL) Paşa getirilmiştir. Boğazlar Komisyonu bu süre içinde Milletler Cemiyeti'nin kontrolünde olarak görevini tam bir tarafsızlık içinde yapmış geçiş yapan gemilerde herhangi bir olumsuzluğa meydan vermemiştir. Bilindiği gibi Osmanlı İmparatorluğu, Kırım Savaşı (1854) ile birlikte denizlerde pek çok sorumluluğunu yabancı ülkelere imtiyaz olarak vermiş, bu da kıyı denizciliğimizin gelişmesini olumsuz yönde etkilemişti. Lozan Antlaşması imzalandığında Türkiye ne boğazlarını ve ne de denizlerini sahiplenmeye ve kullanmaya yeterli değildi. Nitekim Kabotaj hakkı da Antlaşmadan 3 yıl sonra elde edilmişti. Bu üç yıllık geçiş döneminde Türkiye denizcilikle ilgili pek çok altyapı hazırlığı yapmıştır. Vasıf Paşa Boğazlar Komisyonu Başkanlığını sürdürdüğü 15 yıl boyunca kıyı denizciliğimizin gelişmesinde de büyük hizmetler yapmış ve Türk Boğazları'nı Montreux Sözleşmesine hazırlamıştır.



Boğazların Emniyeti ve Güvenliği Bağlamında Montrö ve Kılavuzluk

İstikbal, Cahit Baş Kılavuz Kaptan, KEGM

Montrö Boğazlar Sözleşmesi; Lozan Boğazlar Sözleşmesine kıyasla Türkiye'ye çok önemli haklar kazandırmıştır. Türk Boğazlarını yeniden Türkiye'nin egemenliğine sokmuştur. Karadeniz ülkelerinin askeri açıdan korunması için çok önemli kurallar getirmiştir. Bugün, kılavuzluk ve römorkörcülük ve geçiş serbestisi konularındaki hükümleri zaman zaman eleştirilmekte ve bu nedenle Türkiye'nin Montrö için yeniden tarafları masaya çağırması gerektiği ileri sürülmektedir. Ekleri hariç 29 maddeden oluşan Montrö Boğazlar Sözleşmesi, beş bölümdür. Birinci bölümü ticari gemileri ilgilendirmekte olup 7 maddeden oluşur. 2. Bölümü ise askeri gemi geçişlerini düzenler ve 15 maddeden oluşur. 29 maddenin 22'si gemi geçişlerini ile ilgilidir. Dolayısıyla, Montrö Sözleşmesi, %70 ağırlıkla askeri gemilerin geçişini düzenlemektedir, denilebilir. Bu da, Sözleşmenin imzaya hazırlandığı 1936 yılında dünyada hakim olan güvenlikle ilgili endişelerin bir yansıması olarak değerlendirilebilir.

Sevr'de ortaya çıkan Lozan'da devam eden Boğazlar Komisyonu Montrö'de kaldırılmış ve yetkileri Türkiye Cumhuriyeti'ne devredilmiştir. Türkiye, 1994 yılında uygulamaya koyduğu Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü'nü Ulusal mevzuat olarak yürürlüğe sokarken bu düzenlemenin Montrö'ye uygun olması bu nedenledir. Ancak Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Tüzüğü, Montrö'deki açık hüküm nedeniyle kılavuzluk ve römorkörcülük konularında bir bağlayıcılığa gitmemiş, tavsiye ile yetinilmiştir.

Günümüzde ticari gemilerin deniz çevresine, can ve mal

emniyeti ve güvenliğine oluşturduğu tehdit, taşıdıkları yüklerin çeşitlenmesi ve geçiş yapan gemilerin sayıları ve boyutlarının onlarca kat artması nedeniyle 1936 yılına oranla kıyaslanamaz ölçüde fazladır. Burada şöyle bir yol ayrımı vardır: artan bu risklerin karşılanması Montrö ile mümkün müdür? Tüm bölge ülkelerinin ortak çıkarının Montrö ile devam edilmesi olduğu ve Montrö için yeniden masaya oturulmasının tercih edilmediği açıktır. Bu bildiride Boğazların emniyet ve güvenlik önlemlerinin Kılavuzluk hizmetleri bağlamında Montrö'nün ilkelerine bağlı kalmak suretiyle nasıl pekiştirilebileceği irdelenecektir.



Barbaros Kardeşlerin Cezayir’i Fethi (1516-1529)

İşipek, Ali Rıza

Deniz tarihçisi, Girne Üniversitesi, Denizcilik Tarihi Araştırma Merkezi Müdürü

Genellikle İspanya’dan kaçan Müslümanların kurdukları bir liman şehri olan Cezayir’de halk doğal olarak geçimlerini temin edebilmek ve özellikle de İspanyollardan intikam alabilmek amacıyla, kalite tarzı gemileriyle İspanya sahillerine seferler düzenliyorlar ve kıyı şehirlerini veya tüccar gemilerini yağmalyorlardı. 1510 yılında İspanyollar Cezayir’i işgal etmiş ve liman önündeki kayalıklar üzerine sahilden 200 metre açıklıkta bir kule inşa ederek limanı kontrol altına almış, şehir ise kuledeki topların ateş menzili içerisinde büyük bir baskı altına alınmıştı. 1516 yılında Cezayir Beyi Selim El Tumi tarafından Oruç Reis’e bir haber gönderilerek kendilerini İspanyollardan kurtarması talep edilir. Oruç Reis bu çağrıya uyarak kaleyi kuşatır ancak daha sonra Cezayir Beyi Selim El Tumi ile aralarında anlaşmazlık çıkar ve kendisini öldürerek şehrin hâkimi olduğunu ilan eder. Oruç Reis Cezayir’in yeni kralı olmuş ancak şehir önündeki kale fethedilemediğinden İspanyol tehdidi 1529 yılına kadar devam etmiştir. Bu bildiri; 1516 yılında Cezayir’in fethedilişi ve Cezayir devletinin kurulması süreci ile 1529 yılında Penon de Alger’in Barbaros Hayrettin tarafından fethedilmesi esnasında geçen olayları arşiv belgelerine dayalı olarak incelemeyi ve Cezayir devletinin kuruluşunda ve Akdeniz’de Osmanlı egemenliğinin yerleşmesinde Barbaros Kardeşlerin rolünü ortaya koymayı amaçlamaktadır.

Müze Ressam İşbirliği ile Denizcilik Tarihimizin Tuvallere Yansıtılması

57

İşipek, Ali Rıza

Deniz tarihçisi, Girne Üniversitesi, Denizcilik Tarihi Araştırma Merkezi Müdürü

Emir Çaka Bey ile başlayan yaklaşık on asırlık bir maziye sahip olan denizcilik tarihimiz maalesef tuvallere yeterince yansıtılmamış, kahraman denizcilerimizin portreleri, şanlı zaferlerimiz, denizlerimizde asırlarca seyrederek insan ve mal taşımış olan ticaret teknelerimiz ve savaş gemilerimizin tasvirleri kitaplarımızda yer alamamıştır.

Türlere özgü olan “ tarihi yapmak, ancak tarihi yazmak” özelliği plastik sanatlarda da maalesef geçerli olmuş, tarihimizin gelecek nesillere aktarılmasında en önemli araç olan resim sanatı birazda İslami yasaklar nedeniyle ihmal edilmiştir. Tarihimizin tuvallere dökülmesi çalışmalarına XIX. yüzyılda asker ressamların öncülüğünde başlanmış ancak bu dönemde de üretilen eserler ihtiyaca cevap verememiştir.

Bu bildiri, denizcilik tarihimizdeki görsel eksikliğini gidermek amacıyla 2007 yılında İstanbul Deniz Müzesi Komutanlığında başlatılan müze – ressam işbirliği çalışmalarının başlamasını, alınan sonuçları ve geleceğe yansımalarını irdelemeyi amaçlamaktadır.



Osmanlı Döneminde Sigorta Şirketlerinin Rağbet Ettiği Şehirler

Kahya, Fatih Tarih Öğretmeni

Risk kavramı insanla birlikte var olmuş ve insanoğlu var olduğu günden beri riski ortadan kaldırma veya en aza indirme çabası içinde varlığını sürdürmüştür. Bu çaba risk yönetiminin ve sigortacılığın ortaya çıkmasına neden olmuştur. Sigortacılık hem dünya genelinde hem de ülkemizde önce deniz nakliye sonra yangın, daha sonra hayat ve diğer branşlarda gelişme göstermiştir.

Osmanlı Devleti'nde 19. yüzyılın ilk yarısında devlet malzemelerinin bir yerden başka bir yere deniz yoluyla naklinde sigorta sözleşmeleri yapılmıştır. Önceleri tüccarlara siguriye akçesi ödeme şeklinde gerçekleştirilen bu uygulama, zamanla yerini modern sigortacılığa bırakmıştır.

Osmanlı Devleti'nde ticaret hacminin artması ve yaşam tarzının değişmesiyle sigortacılık zorunlu hale gelmiştir. Sigortacılığı Osmanlı ülkesine getiren, yaptıkları ticareti daha güvenli hale getirmek isteyen yabancı tüccarlardır.

19. yüzyılın ikinci yarısında sigorta faaliyetleri şirketleşme aşamasına geçmiş ve merkezi yurt dışında olan sigorta şirketleri önce temsilcilikler daha sonra şubeler ve acentelikler açarak Osmanlı topraklarında sigortacılığın kökleşmesinde etkili olmuşlardır.

Sigorta şirketleri şube veya acenteliklerini liman şehirleri ya da ticaret açısından önemli merkezlerde açtılar. Gayrimüslim Osmanlı tebaasının yoğun olarak yaşadığı şehirler de sigorta şirketleri açısından önemliydi. Müslümanların mesafeli yaklaştığı sigortacılığa gayrimüslimlerin rağbeti daha çoktu. Gayrimüslimlerin ticaretle uğraşan ve alım gücü daha yük-

sek kesim olması, tüketim alışkanlıklarının Müslümanlardan önce değişmesi de sigorta şirketlerinin tercihinde etkili oldu.

Sigorta şirketlerinin özellikle yoğunlaştıkları ve şubeler açtıkları liman şehirleri arasında başta İstanbul ve İzmir geliyordu. Daha sonra Trabzon ve Selanik... Akdeniz ve Karadeniz'deki birçok sahil şehrinde de şirketler sigorta yaparak ticaretin daha güvenli yapılmasına katkıda bulunmuşlardır.



İstanbul Ahkâm Defterlerine Göre Gemi Kazaları (1742-1779)

Karaduman, Gökay; Selçuk, Dorukhan

Araş. Gör. Marmara Üniversitesi, İktisat Fakültesi, İktisat Tarihi Anabilim Dalı

18.yüzyıl ortalarından itibaren Osmanlı Devleti askeri, ekonomik, mali ve sosyal sonuçları ağır olan savaşlara girişmiştir. Kaybedilen toprakların yanı sıra savaşların doğurduğu mali baskılar Osmanlı sosyal bünyesinde ağır yaralar açmıştır. Yapılan yeni çalışmaların gösterdiği gibi bu tarihten itibaren bilhassa büyük şehirlere ve İstanbul'a göçler artmıştır. Gittikçe nüfusu artan ve iaşe sıkıntıları dikkat çeken İstanbul halkının ihtiyaçlarının karşılanması merkezi otoriteyi bu dönemde ciddi bir şekilde uğraştırmıştır. Öte yandan Osmanlı ürünlerine olan iç talebin yanı sıra dış talebin de artması, Osmanlı'nın iç denizlerde deniz taşımacılığını daha da önemli hale getirmiştir. Özellikle Ruslarla yapılan savaşların da tesiriyle bu önem stratejik bir mahiyet kazanmıştır.

18.yüzyıl gerek Marmara gerek Karadeniz'deki Osmanlı gemiciliği ile alakalı önemli tarihi kaynaklardan biri de İstanbul Ahkâm Kayıtlarıdır. Bu bildiri de İstanbul Ahkâm Kayıtları'na dayanarak 1742-1779 arasında iç deniz kazalarının lojasyonlar kabaca tespit edilecek ve Osmanlı yönetiminin bu kazalar neticesinde nasıl bir yol izlediği ortaya konulacaktır.

Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Deniz Ticaret Okullarının Gelişimi (1887-1981)

61

Karakaya, Mutlu Ph.D. adayı

Osmanlı İmparatorluğu döneminde 1848'den itibaren takip edilebilen sivil denizcilik eğitimi, 1887'de Mekteb-i Bahriye-i Şahane bünyesinde bir ticari kaptan kısmı açılarak geliştirilmeye çalışılmıştır. Mekteb-i Bahriye-i Hazret-i Şahane ve Leyli Tüccar Kaptan Mektebi olarak öğrencilerini kabul eden bu okul 1909'da mezunlarının iş bulamaması, askeri kısma geçebilmek için gereken sınavların verilememesi gibi nedenlerle kapatılmıştır. Bu doğrultuda okulun ders programı sonraki dönemlerle karşılaştırıldığında mesleki açıdan oldukça yetersiz bir program olduğu tespit edilebilmektedir. Ancak dünya ve ülke şartlarının gelişimi ticari denizciliğin önemini arttırdığından yine bir okula ihtiyaç duyulmuş ve bu defa şahsi bir girişim yapılmıştır. Hamit Naci, Mekteb-i Bahriye'de dersler vermiş, Leyli Tüccar Mektebi'nde müdürlük yapmış, kitaplar çevirmiş, yazmış, kısaca eğitime gönül vermiş asker kökenli bir denizcidir. 1910'da açtığı Milli Ticaret-i Bahriye Kaptan ve Çarkçı Mektebi, gelişmiş bir ders programı ile eğitimine başlamışsa da bir takım bürokratik engeller, okulun umulduğu kadar gelişmemesine ve mezunlarının diploma alamamasına kadar uzanan sonuçlara yol açmıştır. Bundan sonra cumhuriyet dönemiyle beraber Hamit Naci'nin okulunun bulunduğu Ortaköy'de, bu defa devlet tarafından bir ticari denizcilik okulu açılmıştır. 1928'de iki yıllık yüksek eğitim kısmıyla Ticaret-i Bahriye Mekteb-i Âlisi olarak kurulan bu okul çeşitli evrelerden geçerek dört yıllık yüksek eğitim veren bir kuruma dönüşmüştür. Bu dönemde Yüksek Denizcilik Okulu adını alarak 35 yıl Türkiye'nin kap-



tan ve makine mühendisi ihtiyacını karşılamıştır. Mezunlar ve yetkililer okulun akademi olması için çabalamışlarsa da, okul 1980 askeri darbesinden sonra askeriye daha sonra da İTÜ'ye bir fakülte olarak bağlanarak ticari denizcilik eğitimi vermeye devam etmiştir. Bu makalede bütün bu süreç için ana kaynakların incelenmesi sonucu hazırlanan 55 adet ders programı arasından önemli değişiklikleri yansıttığı düşünülen 10 program seçilerek ticari denizcilik eğitiminin gelişimi ders programları üzerinden incelenmiştir.

Türk Denizciliğine Dair Bir Rus Literatür Taraması: Morskoy Sbornik

63

Karakulak, Mesut

Araş. Gör., Ordu Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü

En eski Rus dergisi olan “Морской сборник” [Morskoy Sbornik] imparator I. Nikolay’in emriyle kuruldu. Morskoy Sbornik’in ilk sayısı 25 (15) Mart 1848 yılında basıldı. Derginin kurulması ile ilgili fikri büyük Rus denizcisi, amiral Fyodor Petrovich Litke ortaya attı. O, imparatoru denizcilerin dünyası ve Rus filolarının durumu ve gelişmesi ile ilgili her şeyi öğrenebilecekleri, mesleki bilgilerini iletilebilecekleri, bilimsel makaleleri okuyabilecekleri ve ayrıca denizcilik sorunları konusunda fikir alışverişinde bulunabilecekleri süreli bir yayına ihtiyacı olduğu konusunda ikna etti. Dergide başarılı amirallerin yanında ismi duyulmamış, alt düzeyde subaylar da yayınlar yapmaya başladı. Morskoy Sbornik, 1917 yılına kadar resmi olarak herhangi bir sansüre tabi olmayan tek Rus yayınıydı. Morskoy Sbornik’in muhabirleri, Kırım Savaşından başlayarak, Sinop muharebesi ve Sivastopol, Port-Arthur ve Birinci Dünya Savaşı, Rus İç Savaşı ve İkinci Dünya Savaşı olmak üzere, Rusya’nın dahil olduğu bütün deniz savaşlarında istisnasız bir şekilde bulundular. Neticede sansüre uğramayan çok orijinal metinlerin ortaya çıkmasını sağladılar. Bu orijinal metinler arasında Türk Denizcilik Tarihi ile doğrudan alakalı araştırma ve değerlendirmeler derginin birçok sayısında yayınlandı. Biz de denizcilik konularının tüm yönleriyle işlendiği bu dergide Türk Denizcilik Tarihi ile ilgili yazıların bir dökümünü yaparak, bunlar arasından önemli gördüklerimizin içerikleri hakkında bilgiler vereceğiz.



İkinci Meşrutiyet Dönemi Osmanlı Donanma Politikası: Milli Donanmayı Kurma Çabaları

Karataşer, Büşra

Yrd. Doç. Dr., Namık Kemal Üniversitesi,
İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü

İkinci Abdülhamid Döneminden İkinci Meşrutiyet miras kalan donanmanın yanında yeni meşrutiyet yönetimi donanmayı oluştururken milli bir politika izlemişlerdir. Bu politika ekseninde topluma yönelen politikacılar yeni kurulacak olan donanmanın finansmanında halktan yararlanma yoluna gitmişlerdir. Ayrıca gelecekte çıkması muhtemel savaşlara hazırlık amacı da bu politikanın belirlenmesinde etkili olmuştur. Savaş kaygıları yeni siyasi elitlere yeni finansal kaynak arama ihtiyacı belirlerken, bunu hemen en yakınlarında bulunan halktan karşılamının daha doğru olduğunu düşündüler. Bu yaklaşım kurulacak olan yeni donanmanın milli bir karakter kazanmasını sağladı.

İzmid Limanı'ndan Demiryolu ile Muhacir ve Sürgün Taşımacılığı

Kaynar, İhsan Seddar

Araş. Gör., Hakkari Üniversitesi,
İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü

Liman şehirlerinin, hinterlandlarına ulaşım imkanlarına sahip olması; iktisadi ve sosyal birer merkez olmalarına imkan sağlar. Karayolunun yanında bir de demiryolu bağlantılarına sahip olunması; birer birikim merkezi olabilen bu şehirlerle transfer merkezi özelliği de kazandırır. Demiryolu ile erken bir tarihte tanışan İzmid, 1873'de Haydarpaşa'ya bağlanmış, 1892'den itibaren Eskişehir ve Ankara'ya bağlanmıştır. Birikim ve transfer merkezi olarak İzmid, Marmara Denizi'ne kıyısı olan şehirler arasından öne çıkarak; 19.yy boyunca transit ticaretin yanında, 19. yüzyılın son çeyreğinde göç yolları üzerinde önemli bir transfer merkezi olmuştur.

İzmid ve yakın çevresi, 19.yy boyunca Kafkaslardan ve Balkanlardan Anadolu'ya gelen göçlerin doğrudan iskan edildiği önemli bir bölgedir. 19.yy'ın son çeyreğinde ve 20.yy başlarında, İzmid Limanı'na gelen muhacirler, demiryolu ile Anadolu içlerine ve özellikle demiryolu hattı boyunca Eskişehir-Ankara arasına iskan edilmeye başlanmıştır. 1890lı yılların başında İzmid-Ankara Demiryolu inşaatına başlanılınca, bu güzergaha muhacir iskanının imkanları da araştırılmaya başlanarak, bu konuda raporlar hazırlanmıştır. Daha sonra ise Kafkasyadaki Kuban Vilâyeti'nden gelen Çerkesler ve İstavrapol muhacirleri, Ankara'ya gönderilmek üzere İzmid'e sevk olunmuşlardır. Bulgaristan, Romanya ve Bosna'dan gelen muhacirler de aynı güzergahı izlemiştir. Osmanlı Arşivinde bu güzergahı Ankara'ya zorunlu ikamet ettirilen sür-



günlerinde kullandığına dair belgeler bulunmaktadır. Cebel-i Dürzi'den Anadolu'ya sürgün getirilen Dürzi reisleri ve şeyhleri, İzmid Limanı'ndan Anadolu içlerine sevk edilmişlerdir.

İzmid, sahip olduğu liman ve demiryolu imkanları nedeniyle; 19.yy boyunca doğrudan göç almış ve Anadolu'nun içlerine, özellikle Eskişehir-Ankara demiryolu hattı boyuna yerleştirilmek üzere, önemli bir göç aktarma merkezi olmuştur. Bu çalışma, Osmanlı Arşiv kaynaklarında ulaşılan belgeler yardımıyla, 19.yüzyılın son çeyreğinde ve 20.yy başlarında İzmid Limanına gelen muhacir ve sürgünlerin, Haydarpaşa-Eskişehir-Ankara Demiryolu ile Anadolu'nun içlerine ve özellikle Ankara'ya taşınmasını incelemektedir.

19. Yüzyıl İran Dış Ticaretinde Osmanlı Limanlarının Rolü

Keskin, Turan

Araş. Gör., Yüzüncü Yıl Üniversitesi,
İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İktisat Bölümü

67

Dünya uluslar arası dış ticareti 19. yüzyıl boyunca inanılmaz büyük artışlar gösterdi. Şüphesiz buhar makinelerinin gemilerde kullanılmaya başlanması ve buna bağlı olarak deniz taşımacılığında kapasitelerin artmış olması bu artışı açıklayan en önemli değişkenlerden biridir. Osmanlı Devletine ait limanlarda da bu artışa paralel bir canlanma ve hareketlilik görülmüştür. Aynı şekilde İmparatorluğa ait büyük nehirler ve kara içi sular da ticari taşımacılıkta kullanılmaya başlandı. İran ise coğrafi konumu itibarıyla deniz ticaretinden oldukça kısıtlı ölçülerde faydalanabilmişti. Önemli şehirlerinin deniz kıyılarına uzak olması ve taşımaya elverişli nehirlerinin azlığı sebebiyle İran 19. yüzyılda özellikle Batı Avrupa ile kurduğu ticari ilişkiler için Osmanlı limanlarından faydalanmak durumunda kalmıştı. İran'ın kuzeyindeki şehirler Trabzon limanına, orta ve güney bölgeleri de Basra ve Bağdat limanlarına bağlanan eski kervan yolları vasıtasıyla uluslar arası ticarete eklenmeye çalışıyordu. Tebriz-Trabzon rotası, bir dönem Rusya'nın Karadeniz'de kurduğu limanlar ve bunlara bağlanan kara ve demir yolları ağı sebebiyle ağırlığını yitirse de 20. yüzyılın başına kadar İran dış ticaretinde görece önemini korumuştur. İran transit ticaretini sağlamak üzere İstanbul-Trabzon arasında düzenli gemi seferleri düzenleniyordu. Aynı şekilde, İran güney şehirleri ile Basra Körfezi arasında yüzyıl sonunda başlayan yol yapımı ve Karun Nehrinin 1888'de ticari taşımaya açılması Bağdat limanı için alternatif



oluştursa da Bağdat-Kirmanşah-Tahran hattı aktif olarak kullanılmıştır. Basra limanına getirilen işlenmiş mamuller daha küçük buharlı gemiler vasıtasıyla Dicle Nehri üzerinden Bağdat'a çıkarılıyordu. Burada çeşitli antrepo ve depolarda saklanan mamuller daha sonra kervanlar vasıtasıyla İran'ın içine taşınıyordu. Bu limanları İran şehirlerine bağlayan karayollarının istikrarsızlığı ve taşıma için kullanılan yöntemlerin ilkelliği İran'ın dış ticaret kapasitesini önemli ölçüde sınırlandırıyordu. Bu çalışmada adı geçen Osmanlı limanlarının İran dış ticaretindeki önemi üzerinde durulacaktır.

Osmanlı Devleti’nde Taşra Limanlarının İdare Esasları Üzerine

Kılıç, Halim Araş. Gör., Gazi Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü

Coğrafi şartları uygun olan bir kıyı kentinin ticari potansiyelini gerçekleştirebilmesinin başlıca şartlarından birisi şüphesiz ki düzenli rıhtım ve liman yapılarının mevcudiyetidir. Osmanlı Devleti’nde irili ufaklı iskeleler mevcut olmakla birlikte XIX. Yüzyılın ortalarına değin muntazam limanlara ve bunların mütemmimi ticari yapılara rastlanılmamaktadır. İzmir, Beyrut, Selanik gibi ticaret şehirleri ancak hinterlandlarıyla düzenli ve daha hızlı ulaşımı sağlayan yolların inşasından sonra modern manada limanlara ve liman tesislerine sahip olabilmişlerdir.

Selanik limanının inşasına, İstanbul-Selanik demiryolu ve Selanik-Serez karayolunun yapımının ardından 1867 yılında teşebbüs edilmiş, inşa sürecinde rıhtım ve diğer liman yapıları peyderpey kullanıma açılmış nihayetinde 1903 yılında liman bütünüyle faaliyete başlamıştır. Beyrut Limanı inşasına da Beyrut-Şam yolunun açılmasının akabinde 1888 yılında başlanılmış ve 1893 yılında tamamen hizmete açılmıştır. İzmir Limanı’nın inşa süreci dikkate alındığında da benzer bir süreçle karşılaşılmaktadır. 1857 yılında başlanan İzmir-Aydın demiryolunun yapımı esnasında 1862 yılında İzmir Limanı’nın inşası konusunda ilk girişimler başlamış, 1867 yılında verilen imtiyaz ile bu konuda ilk adım atılmış, nihayetinde 1878 yılında İzmir Limanı faaliyete başlamıştır. Osmanlı Devleti’nin ana ticari merkezi olan Dersaadet Limanı için modernleştirme faaliyeti biraz daha fazla zaman almıştır. 1874 yılından itibaren liman tesislerinin modernleştirilmesi, antrepo inşası gibi konular gündeme getirilmeye başlanmıştır. 1882 yılında Sirkeci-Çatalca ve İstanbul-Yanbolu demiryollarının inşasının ardından



İstanbul için bir liman inşasına ancak 1890'da başlanmış ve Galata Limanının hizmete girebilmesi Eminönü-Sirkeci rıhtımı ile birlikte 1900'leri bulmuştur. Bu modernizasyon projeleri öncelikli olarak artan deniz trafiğini karşılayabilmek, altyapı yetersizliklerinden kaynaklanan kaçakçılığın önüne geçerek gelirleri arttırmak amacıyla matuf olarak değerlendirilmelidir.

Osmanlı merkezi yönetimi, liman/rıhtım inşaa faaliyetinin yanı sıra bu limanlardaki deniz trafiğinin düzenlenmesi, nizamın sağlanması, vergilerin eksiksiz bir şekilde toplanabilmesi için hukuki bir altyapı oluşturma faaliyeti içerisinde de olmuştur. Bu hukuki çerçeve bakımından Dersaadet Limanı ve taşra limanları iki ayrı çizgiye sahip olmuştur. 19. yüzyılda Dersaadet Limanı için ilk düzenleme 1846 yılında yapılmış, çeşitli zeyillerden sonra 1871 yılında Dersaadet Liman Nizamnamesi yayımlanmış daha sonra bu nizamname üzerinde 1874 ve 1878 yıllarında önemli değişiklikler yapılarak yeniden hazırlanmış, sonraki dönemlerde ise ihtiyaçlara binaen zeyiller yapılmıştır. Taşra limanlarının idaresi, taşradaki liman reislerinin görevleri ve limandan alınacak vergiler hususunda Bab-ı Ali öncelikle 1846 yılında Dersaadet Limanı için yapılan düzenlemelerin taşra limanları için de geçerli olduğunu ilan etmiş ancak daha sonra taşra limanlarının farklı ihtiyaçları olduğu değerlendirilerek bu limanlar için farklı düzenlemeler gündeme gelmiştir. Bu minvalde taşra liman reislerinin vazifelerini düzenleyen ilk talimatname 1851'de hazırlanmış bunu müteakip 1874 yılında yeni bir düzenleme yapılmış nihayetinde 1885 yılında "Taşra Liman Reislerine Mahsus Talimat" ilan edilerek ve 1900 yılında revize edilerek taşra limanlarının idaresine dair hukuki çerçeve tamamlanmıştır. Yapılacak olan çalışmada Osmanlı Denizcilik Tarihi literatüründe yeterince aydınlığa kavuşturulmamış olan taşra limanlarının idaresi, yukarıda ifade edilen hukuki çerçeve esas alınarak açıklanmaya çalışılacaktır.

Deniz Ticaret Mahkemelerinin Öncüsü: İstanbul Liman Odası Meclisi

71

Kılıçaslan, M. Emre

Yrd. Doç. Dr., Ordu Üniversitesi, Fatsa Deniz Bilimleri Fakültesi

XIX. yüzyıl, öncesindeki birkaç yüzyıllık düşünsel birikimin sonuçlarının somut olarak görüldüğü bir dönem olarak dikkat çeker. Yeni üretim biçimleri, yeni ekonomik düzeni zorlarken yeni ekonomik düzen de kendisine uyan bir yönetim anlayışı talep etmiştir. Osmanlı dünyası bu düşünsel birikime katkıda bulunan medeniyetlerden biri olmadığı gibi sonuçlarına da direnmek için yoğun çaba göstermiştir. Fakat kuruluşundan itibaren Batı dünyasıyla içerisinde bulunduğu ekonomik, siyasi ve iktisadi ilişkiler/çatışmalar Osmanlı'yı yeni düzene doğru itmiştir/çekmiştir. XVIII. yüzyıldan itibaren Osmanlı geleneğinden uzak bir şekilde kurulmaya başlayan okullarda yetişen, Batı'yla daha doğrudan bir ilişki kuran entelektüel grup idarede etkin olmaya başladığında Osmanlı'da yenileşme hem dışarıdan gelen bir baskı hem de içeriden seslendirilen bir çağrıya dönüştü.

XIX. yüzyıl bilgi üretiminin kendinden önceki yüzyıllara oranla müthiş arttığı bir dönem olarak da göze çarpmaktadır. Bu artışı sadece bilimsel bilgiye indirgemek doğru değildir. Dünyanın tüm devletlerinde kalabalıklaşan bürokrat ordusu, gittikçe karmaşıklaşan mali usuller, ticari dolaşımın artışına ve sınıfsal algının oluşmasına paralel olarak çetrefilleşen iktisadi zihniyet ve tüm bunları ulusal ve uluslararası düzlemlerde hizaya sokmak amacındaki hukuka dair literatür de muazzam ölçüde bilgi artışına sebebiyet vermiştir. Karmaşık ve kalabalık bilgi alanlarının altından kalkılamaz bir hale gelmesi de uzmanlaşma zorunluluğunu getirmiştir.



Osmanlı'da hukukun modernleşmesi, kapitülasyonların baskısıyla ticaret hukuku üzerinden başlamıştır, denilebilir. 1801'de Gümrük Emni başkanlığında, yerli ve yabancı tüccarlardan toplanarak ticari davalara bakan komisyonlar 1847 yılında Ticaret Meclisi'ne dönüşmüştür. Ticaret Meclisi, XIX. yüzyıl eğilimlerine uygun olarak uzmanlaşmak durumunda kalmıştır. Bu minvalde, ofisi Kurşunlu Mahzen'de bulunan bir Liman Odası Meclisi kurularak deniz ticareti davalarına bakması uygun görülmüştür. Zaman içerisinde bu meclis Ticaret Meclislerinin üçüncü dairesine evrilerek Dersaadet Ticaret-i Bahriye Meclisi haline gelmiştir. Gerek Liman Odası bünyesindeki meclis gerekse üçüncü dairenin faaliyetlerine dair bilgilerimiz muğlaktır. Bu araştırma, Liman Odası bünyesinde kurulan meclisin yapısı, işleyişi ve personeli hakkında bilgi vermeyi hedeflemektedir.

Tarihi Marmara Denizi Haritaları ve Portolanları

73

Koca, Yasemin Nemlioğlu

Yrd. Doç. Dr., Kocaeli Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi

Başlangıçta çok basit şekiller ve resimler şeklinde çizilen haritalar, ilerleyen yüzyıllarda ayrıntılı resimler ve yazılarla, toplumların kültürel birikimlerini de aktaran birer kaynak haline gelmiştir. Bir ülkenin kartviziti olan haritalar, dönemlerinin siyasi, ekonomik, askeri ve sosyal değerlerini aktarmalarının yanı sıra estetik, kültürel ve sosyal özelliklerini de yansıtır. Bu kapsamda iki kıtayı birleştiren konumuyla iç denizlerin en önemlilerinden biri olan Marmara Denizi, birçok tarihi haritaya konu olmuştur. Marmara Denizi'nin Karadeniz ve Akdeniz'le birleştiği İstanbul ve Çanakkale Boğazları ise Avrupa-Asya arasında tarih boyunca bir köprü rolü üstlenmiştir. Marmara Denizi'nin kıyılarına antik çağlardan itibaren insanların yerleşmesi ve şehirlerin gelişimi çizilen haritalara da yansımıştır. Bu bağlamda yapılan araştırmada Marmara Denizi'ne ait tarihi nitelikte çok sayıda harita tespit edilmiştir. Çalışmada yaklaşık 1000 yıllık bir süreçte yer alan seçilmiş haritaların künye bilgileri (yapım yılı, haritacı, bulunduğu eser, basım yeri vb.) ve kaynakçaları ayrıntılı olarak verilerken, kısa açıklamaları yer alacak ve kaynaklar arasında ilişki kurularak Marmara Denizi'yle ilgili dönemsel izlenimlerin doğruluk ve geçerliliği araştırılacaktır.



İstanbul'un İaşesinde Deniz Ulaşımının Önemi

Kolay, Arif

Yrd. Doç. Dr., Dumlupınar Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü

Osmanlı Devleti'nin 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 temini de başta padişah olmak üzere devlet yetkililerinin sorumluluğunda idi. Bu durum yetkilileri en fazla meşgul eden konular arasındaydı.

Başkent ve çevresi burada yaşayanların her türlü ihtiyacını karşılamaktan uzak olduğu için başta zahire olmak üzere pek çok ürün dışarıdan getiriliyordu. Başta Rumeli, Eflak-Boğdan ve Batı Anadolu İstanbul'un zahire ambarı vazifesini görüyordu.

Ticari ve iâşi ürünlerin bahsedilen yerlerden İstanbul'a getirilmesi önemli ölçüde Akdeniz ve Karadeniz'deki çeşitli limanlardan deniz yoluyla sağlanıyordu. Hububat, Memleketeyn, Tuna iskeleleri ile Karadeniz'in Anadolu ve Rumeli yakası iskelelerinden; Trakya ve Ege Denizi'nin özellikle Rumeli sahilleriyle Kocaeli, Karesi ve Hüdavendigâr sancaklarından, bilhassa Unkapanı'na bağlı kapan tüccarları tarafından deniz yoluyla taşınıyordu.

Taşımada kullanılan ve farklı kapasitelere sahip olan gemilerin bu işte önemi büyüktü. Dolayısıyla ticaret ve taşımacılık rastgele değil, belli prosedürler ve kurallar çerçevesinde yapılıyordu.

Çalışmada bu sürecin nasıl olduğu konusunda değerlendirmeler yapılacaktır.

S/S Millet'in Batışı ve Karadeniz'in Korunaklı Liman Sorunu

75

Koraltürk, Murat

Yrd. Doç. Dr., Marmara Üniversitesi, İktisat Fakültesi, İktisat Bölümü

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 itibariyle ne filo ne de limanlar gibi alt yapı imkânları açısından bakıldığında ülkenin kendi ihtiyacını kendisinin görmesi veya başka bir ifadeyle yabancı sermayeyi dışarıda tutarak bu hizmetleri görmesi çok zordu. Bu nedenle hem taşıma kapasitesi yani tonaj olarak hem yaş ve teknik donanım itibariyle 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 çıkartıldı. Bunu 1925'te İstanbul, İzmir, Trabzon ve 1927'de Mersin limanlarını işletmek üzere yerli sermayeli şirketlerin kurulması izledi. Ancak bu girişimler ülkenin liman ihtiyacını giderecek alt yapı yatırımlarının hızlandıramadı. Özellikle doğal limanlardan yoksun Karadeniz kıyılarında korunaklı limanların henüz inşa edilmemiş olması kötü hava koşulları yüzünden can ve mal



76

kaybıyla sonuçlanan deniz kazalarının yaşanmasında etkili olmaktadır. Bu bildiride, Karadeniz’de korunaklı liman bulunmamasıyla da ilgili olduğu anlaşılan S/S Millet’in batışı üzerinden bu sorunlara dikkat çekilmeye çalışılacaktır.

Geç Osmanlı ve Erken Cumhuriyet Döneminde Bir Sınıf Mücadelesi Alanı Olarak Sosyal Güvenlik Meselesi: Şirket-i Hayriye Me'mûrin ve Müstahdeminine Mahsûs Tekâüd Sandığı

Koraltürk, Nurşen Gürboğa

Yrd. Doç. Dr., Marmara Üniversitesi, Siyasal Bilimler Fakültesi,
İngilizce Siyaset Bilimi ve Uluslararası İlişkiler Bölümü

Bu çalışma, 1852 ve 1945 yılları arasında Boğaziçi'nde yolcu taşıma hizmeti veren Şirket-i Hayriye'nin daimi memurları ve işçileri için kurduğu emeklilik sandığının gündelik işleyişine odaklanarak, deniz ulaşımı sektöründe çalışan vapur işçilerinin ve ailelerinin sosyal güvenlik alanındaki tarihsel tecrübelerini incelemektedir. Şirket-i Hayriye'nin işçi sicil defterleri ve emeklilik sandığı karar defterleri ve sandık nizamnameleri çalışmanın ana kaynaklarını oluşturmaktadır. Şirket-i Hayriye emekli sandığı, şirketin daimi ve geçici deniz işçilerinin bileşimine dayalı emek rejiminin ayrılmaz bir parçası ve daimi işgücünü disipline etmeyi amaçlayan bir araçtır. Öte yandan sandığın nizamnameleri ve gündelik işleyişi büyük ölçüde işçiler ve şirketin sınıf çıkarları doğrultusunda sürdürdükleri mücadeleler ile şekillenmiştir. Şirket, daimi deniz işçileri ve memurlarına iş disiplinine uyma ve şirkete uzun yıllar sadık kalma karşılığında yaşlılık ve kaza hallerinde belirli bir miktar gelir güvencesi sağlarken, geçici olanlara "hayır" ve "sadaka" kapsamında düzensiz yardımlarda bulunmuştur. Daimi işçiler ise büyük ölçüde ücretlerinden yapılan kesintilerle finanse edilen sandığın işleyişini nizamnamelerin imkanlarından yararlanarak, zaman zaman devletin aracılığına başvurarak, bazen de grev talepleri arasına katarak ken-



di ihtiyaçları doğrultusunda şekillendirmeye çalışmışlardır. Devlet ise yasa koyucu ve sözleşme tarafı olarak şirketle işçiler arasında arabuluculuk yapmasına karşın, etkin bir aktör olamamıştır. En geniş ve en örgütsüz kesimi oluşturan geçici işçiler ise şirketin paternalist dili içinden şirketin sunduğu sınırlı imkanları kullanmaya devam etmiştir. Sandık, kapsam dâhilindeki işçi ve memurların ailelerine de çalışanın ölümü durumunda aylık bağlamasına karşın, kadın ve çocuklardan oluşan aile üyelerinin karmaşık bürokratik işlemleri sürdürme olanaklarındaki kısıtlar nedeni ile güvenceye ulaşmaları hiç de kolay olmamıştır.

16. Yüzyılın Ortasında Turgut Reis ve Akdeniz

79

Kumrular, Özlem (Doç. Dr., Bahçeşehir Üniversitesi, Sosyoloji Bölümü)

Simancas Arşivi'nde Guerra Antigua ve Estado serisinde bulunan bir dizi belge Turgut Reis'in 16. yüzyılın ortasına denk gelen yıllarda Akdeniz'in doğusunda ve batısındaki faaliyetlerini detaylı bir şekilde sunar. Mayorka'dan Sakız adasına kadar uzanan geniş bir hatta farklı insan profillerinden gelen haberlerle bu dönemin saldırıları, askeri hazırlıkları, levazım sorunları, kıtlıkları başta olmak üzere pek çok konu üzerinde bilgi sahibi oluyor ve bu hareketli yılların portresini çıkarabiliyoruz. Çok az bilinen ve başarısız geçen Malta saldırısı da dâhil olmak üzere küçük ve büyük ölçekli çıkarmaların yapıldığı bu dönemde Preveze, Trablusgarp, Tlemsen, Malaga, Cartagena, Ragusa ve daha pek çok noktadan gelen "aviso"lar (haber) Osmanlı-Fransa ittifakının Akdeniz'de ne şekilde etkin olduğunun da farklı perspektiften sunulmuş bir kanıt olduğunu gösterirler. Bu çalışma, istihbaratın en etkin dönemini yaşadığı bu yıllarda Turgut'un Akdeniz'de en büyük korku mekanizması haline geldiğini nedenleriyle birlikte incelemektedir.



Trabzon Vilayetinde Ticari Gemicilik (1840-1914)

Mahmuzlu, Ekin

Ph.D. adayı, Boğaziçi Üniversitesi,
Atatürk İlkeleri ve İnkılâp Tarihi Enstitüsü, Modern Türk Tarihi

Bu sunumda 1840-1914 arasında BOA'dan sened-i bah-riler, İngiliz ve Fransız konsolosluk arşivleri gibi birinci kay-naklar kullanılarak;

- 1- Trabzon vilayetinde uzun mesafeli ticarete kullanılan tahta gemilerin cinsleri ve özellikleri
- 2- Tahta gemi sahipliğinin yapısı
- 3- Tahta gemiciliğın uzun vadede geçirdiğı dönüşümleri
- 4- Trabzon vilayetinde işleyen vapur şirketlerinin tarihçeleri
- 5- Bu vapurların teknik özellikleri incelenmiştir.

Sened-i bahri belgeleri Sadaretten 1830-1860 arasında uzun mesafe deniz ticareti yapan gemilerin Osmanlı bandro-lü almak için başvurdukları dilekçelerden ve mevcut izinler-den oluşur. BOA'daki 1000-1200 arası belgeden 513 tanesini örnek olarak aldım. Bu belgelerden Trabzon Vilayetinde ti-caret yapan gemileri tespitteki asıl sorun sened-i bahrilerde gemilerin uğradığı limalar belirtilmemiştir. Trabzon vilaye-tinde deniz ticaretiyle ilgili olanları tespit için 3 ayrı kategori kullandım. Birinci kategoriye göre tüm gemileri, ikinci için Sinop'un doğusunda inşa edilmiş gemileri ve üçüncüsünde ise sahiplerinden en az birinin, eğer sahiplerinin memleketleri meçhulse de kaptanın memleketinin Trabzon Vilayetinden olanları aldım. Bu kategorilere göre, Trabzon vilayetinde de-niz ticaretindeki hâkim gemi türünün 100 ton hamuleli 16,5 metre boyunda "şethiye brik" olduğu ortaya çıkmaktadır. Bu gemiyle beraber martigo, beşçifte ve çektirme gibi gemi türle-ri bulunur. Buna ilaveten, gemi sahiplerin sadece 5 gayrimüs-

lim ortak dışında tamamının Müslümanıdır, bu durum Kırım Harbinden sonra daha da belirginleşir. Buna ilaveten, çoklu sahipliğin daha yaygın olduğudur.

İlk vapurlar 1840larda Avusturyalı Lloyd ve Osmanlı Şirket-i Hayriye'ye aittir. Filhakika, vapurların asıl girişi Kırım harbiyledir. Mésagerie Maritime, Rus Ulusal şirketi haftalık seferler başlar. Yelkenli gemiler esasen piyasa talebine ve iklim göre sefer yaparken vapurlar düzenli haftalık hizmet sunmaktadır. İkinci dönüşüm ise 1880ler yaşanır; Balkan demiryolunun işlemesiyle Paquet, PanHellenic, Rubittino Florio, Orient Linie ve Osmanlı Courdgi şirketi düzenli sefere başlarlar. Artan rekabetle taşımacılık ücretleri düşerken, uzmanlaşma da başlar. 1890lar öncesi vapurlar hem meta hem yolcu taşırlarken, Courdgi gibi sadece yolcu taşımada uzmanlaşırken, Orient Linie sadece mal taşır. Son dönüşüm ise 1910larda yaşanır; yabancı şirketler limanları terk ederken, yerlerini Yelkencizade kumpanyası gibi yerel şirketler alır. Vapurların teknik özelliklerine gelince; 1840ların ortasında vapurlar ortalama 200 ton taşıyabilirken, yüzyıl boyunca düzenli artarak 1914'e gelindiğinde ortalama hamule 1.600 ton olmuştur.



Osmanlı Mizahında Şirket-i Hayriye Karikatürlerinin Seyahat ve Şehir Kültürüne Etkileri

Memiş, Şefik Dr.

1851 yılında Âli Paşa ile Cevdet Paşa'nın Bursa seyahati sırasında yaptıkları konuşmalar sırasında üretilen bir proje olan Şirket-i Hayriye, sadece İstanbul'un iki yakasını yolcu gemileriyle bir araya getirmekle kalmaz, aynı zamanda Boğaziçi boyunca sıralanan yerleşim yerleriyle Dersaadet arasında bir köprü kurar. Boğaziçi ile Anadolu yakasında oturan memurlar açısından son derece önemli olan bu ulaşım mecrası, Haliç vapurlarıyla da yeni bir boyut kazanır. Bir şehir içi ulaşım projesi olarak Şirket-i Hayriye, şehir kültürü içinde de kısa zamanda bir yer edinir. Sosyal ve kültürel kalıplarıyla birlikte gelen yolcu vapurları, mizah dergilerinin başlıca konuları arasında yer alır ve karikatüristlerin rasat alanından hiç çıkmaz. Osmanlı'da ilk kez Çingiraklı Tatar'da yayınlanan şehir hatları vapurlarıyla ilgili karikatürler, hem eleştirel niteliktedir. Bu karikatürlerde ya gemilerin hızları, ya aşırı kalabalık oluşu ya da eskiliği gündeme taşınır. Her ne olursa olsun, bu karikatürler, 19. Yüzyılın ikinci yarısında ve 20. Yüzyılın başlarında İstanbul'da Şirket-i Hayriye ile simgeleşen, bir seyahat kültürü olduğu söylenebilir.

Türkçe Popüler Müzik ve Deniz

Meriç, Murat Araştırmacı

83

Deniz, birlikte yaşadığımız, sürekli iç içe olduğumuz ama bir türlü tanışamadığımız bir güzellik. Eski zamanlarda daha bir haşır neşirken, ilerleyen zamanda giderek uzaklaşmışız. Bunun izini şarkılar aracılığıyla sürmek mümkün: “Kız sandalı kalbim gibi oynatma dümendenden” dizesini haiz alaturka bestelerden Sadun Boro’nun efsane teknesi Kısmet için yapılmış plaklara, pek çok yerde deniz (içindekiler ve üzerindeki dahil) karşımıza çıkıyor. Zamanla giderek azalıyor bu. Denizin etkisizleştirilmesi şarkılara da yansıyor ve bugün en fazla “8.15 Vapuru” ya da “yandan çarklı ada vapuru” girebiliyor şarkılara –ki onlar da şehrin yaşayan yanı olduğu için gözden kaçmıyor.

Takalar, vapurlar, sandallar ve elbette dalgalar, balıklar, yakamozlar (ve hatta denize vuran ay ışığı) bir dönem şarkıların vazgeçilmezi. Bahriyeliler de öyle. Bugün bunları anmıyor oluşumuz, denizden uzaklaştığımızın nişanesi belki ama tarihi değiştirmek mümkün değil. Ayrılıkları gemi – rıhtım ilişkisiyle simgeleyen, martılardan yengeçlere denizi deniz yapan canlıları gören, Yavuz’dan Ertuğrul’a, Dumlupınar’dan Nusrat’a “meşhur” gemileri anan nice şarkı var.

Bildiri, geçmişten bugüne denizi anlatan şarkıları anarak deniz bahsinde bir külliyatı derleme ya da yapılmış çalışmaları anımsatma amacını taşıyor. Bunu yaparken tür ayrımı yapılmayacak ve alaturkadan popa, türkülerden senfonilere uzanılacak. Kısaca şöyle de diyebiliriz: Deniz üzerinde şarkılı türkülü bir yolculuk bu. Örnekleriyle...



1574 Tunus Seferi Üzerine Yeni Bir Bakış

Naki, Emrah Dr., Bağımsız Araştırmacı

Osmanlı devleti, iktisadi ve stratejik sebeplerle Venedik'e karşı giriştiği Kıbrıs seferini 1 Ağustos 1571'de tamamlayıp Doğu Akdeniz'in tek hâkimi olmayı başardı. Fakat çok geçmeden İspanya Krallığı öncülüğünde Venedik ve Papalık devletlerinin desteğiyle kurulan haçlı donanmasına karşı 7 Ekim 1571'de İnebahtı'da hezimete uğrayarak Akdeniz'deki askeri üstünlüğünü İspanya'ya kaptırdı. Osmanlı donanmasına karşı elde edilen başarıyı daha somut bir zaferle taçlandırmak ve Osmanlıların Batı Akdeniz'le bağlantısını kesmek isteyen Avusturyalı Don Juan komutasındaki İspanyol donanması 11 Ekim 1573'de Tunus'u ele geçirdi. Sicilya boğazının diğer ucunda bulunduğundan, Doğu ile Batı Akdeniz arasında stratejik konumu itibariyle önemi haiz olan Tunus'un geri alınması Osmanlı devleti için zaruriydi. Bununla Osmanlı hem İnebahtı'da kaybettiği itibarını tekrar kazanmış olacak, hem de Doğu ve Batı Akdeniz arasında gemilerini çok daha rahat ve güvenli bir şekilde yüzdürerek en batıdaki topraklar hariç Kuzey Afrika'nın tamamında hâkimiyetini muhafaza edecekti. Bu bağlamda, kanlı bir mücadeleden sonra 13 Eylül 1574'de tekrar Osmanlı hâkimiyetine geçen Tunus'un fethi hakkında kaleme aldığımız çalışmamız, hem Osmanlı ve hem de İspanyol kaynaklarına göre bir muharebenin anatomisini karşılaştırmalı bir şekilde gösterme denemesidir.

Cigalazade Yusuf Sinan Paşa Döneminde Akdeniz Politikası

85

Ocakaçan, Levent Kaya

Ph.D. adayı, Marmara Üniversitesi,
Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat, İktisat Tarihi

16 Yüzyılın son çeyreği Osmanlı devletinin politik ve ekonomik olarak yeniden örgütlendiği bir dönemdi. Bu dönemde eski ve yeni güç elitleri, hizipler üzerinden hem kendi aralarında hem de saray teşkilatıyla ciddi bir mücadele içerisine girdiler. Bu hizipler, yabancı devletler ile de işbirliğine girerek birbirlerini ekarte etmeye çalışıyor ve Osmanlı Hanedanı'nın mutlak politikalarına karşı hareket ediyorlardı. 16 yüzyılın sonlarına doğru Venedik'in yanısıra İngiltere, Ragusa ve Fransa'nın da giderek artan bir biçimde Doğu Akdeniz ticaretinde kendilerine yer bulmaları ve yine Osmanlı Devleti'nin İspanya ile Batı Akdeniz'de mücadele etmesi Osmanlı yönetici elitlerinin bu devletlerin bazılarını arkalarına alarak hem birbirlerine hem de hanedanın merkezileşme hamlelerine karşı kendi pozisyonlarını güçlendirmeleri sonucunu doğurdu.

Bu sunum, 1591-1595 ve 1599-1604 yılları arasında Kapitan-ı Deryalık yapmış olan Yusuf Sinan Paşa'nın Venedik'e karşı hareketlerinin sebeplerini ve Osmanlı Devleti'nin bu dönemde benimsediği Akdeniz politikasında hizipleşmenin ne derecede etkili olduğunu Venedik Devlet Arşivleri'nde bulunan ve daha önce çalışılmamış belgelerin ışığında cevaplamayı amaçlıyor. Bu kaynaklar, Venedik Senatosu'nu Yusuf Sinan Paşa'nın hareketleri hakkında sürekli olarak bilgilendiren Baylos Mektupları (Dispacci), Genel Raporlar (Relazioni), Consiglio di Dieci ve Bailo a Constantinopoli belgelerinden oluşuyor. Bu sunumda bu belgelere dayanarak



Yusuf Sinan Paşa'nın hem Venedik'e karşı olan hareketlerinin sebeplerini, hem de Osmanlı Devleti'nin geçirdiği politik ve ekonomik değişimin bu tutuma olan etkisini Akdeniz'deki yeni güç ilişkileri çerçevesinde göstermeye çalışacağım.

Boğazlar, Türk Boğazları ve Deniz Trafiği ile İlgili Yasal Düzenlemeler ve Uygulamaları

87

Oğuzülgen, Saim

Kaptan, Başkılavuz Kaptan (E), Bahçeşehir Üniversitesi,
Türk Boğazları Uygulama ve Araştırma Merkezi Kurucu Müdürü

Karadeniz'den Ege Denizine kadar uzanan İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndan oluşan su yolu, Osmanlı İmparatorluğu döneminde genellikle "BOĞAZLAR" olarak isimlendirilmiş, Türkiye Cumhuriyeti döneminde önceleri Boğazlar ve bilahare "TÜRK BOĞAZLARI" olarak isimlendirilmiş ve isimlendirilmektedir.

Bu su yolu ve deniz trafiği ile ilgili olarak, Osmanlı İmparatorluğu döneminde ve Türkiye Cumhuriyeti döneminde birçok yasal düzenleme yapılmıştır. Yapılmış olan yasal düzenlemeler, Osmanlı İmparatorluğu döneminde genelde İstanbul Boğazı ile ilgili, Cumhuriyet döneminde ise önceleri İstanbul Boğazı ile ilgili, bilahare Çanakkale Boğazı ile ilgili ve 1994 yılında Türk Boğazları ile ilgili yapılmıştır.

Türk Boğazları ile ilgili ilk uluslararası yasal düzenleme, 24 Temmuz 1923 tarihli, Lozan Barış Sözleşmesi'nin ekinde bulunan, 14 Temmuz 1923 tarihli "Boğazlar Rejimine İlişkin Sözleşme"dir. Bu yasal düzenleme ile o zamanlar Boğazlar olarak isimlendirilen İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazından oluşan su yolu ve deniz trafiği, 1923 yılından 1936 yılına kadar başkanlığını Türkiye temsilcisinin yaptığı uluslararası bir komisyon tarafından yönetilmiştir. 20 Temmuz 1936 tarihinde yürürlüğe giren "Montreux Türk Boğazları Sözleşmesi" ile "Uluslararası Boğazlar Komisyonu" nun tüm yetkileri ve Türk Boğazları'nın hakimiyeti ve yönetimi Türkiye Cumhuriyeti Devleti'ne devredilmiş ve bu günlere gelinmiştir.



Türk Boğazları olarak isimlendirilen İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'nın tamamını kapsayan ilk ulusal yasal düzenleme 1994 senesinde yapılmıştır. 01 Temmuz 1994 tarihinde “Boğazlar ve Marmara Bölgesi Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük” ismi ile yürürlüğe konulan yasal düzenleme, uygulamada karşılaşılan sıkıntılar ve ayrıca Uluslararası Denizcilik Örgütünde (IMO) Tüzüğün ekinde bulunan Deniz Trafik Ayrım düzenleri ve özellikle İstanbul Boğazı deniz trafik ayırım düzenleri ile ilgili yapılan tartışmalar sonrasında bazı değişikliklere uğratılarak 1998 yılında “Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Hakkında Tüzük” ismi ile tadil edilmiştir. Halen yürürlükte bulunmaktadır.

İstanbul, Yenikapı Metro ve Marmaray Kazısında Ortaya Çıkarılan Theodosius Limanı Hayvan Kalıntıları

89

Onar, Vedat

Prof. Dr., İstanbul Üniversitesi,
Osteoarkeoloji Uygulama ve Araştırma Merkezi, Veteriner Fakültesi

Marmaray projesi dahilinde Metro raylı sistem ile Marmaray tüp geçidinin Avrupa yakasındaki en önemli aktarma merkezi olan Yenikapı istasyonu, Bizans dönemine ait çok sayıda arkeolojik buluntusu ile eşsiz bir hazine oluşturmuştur. 2004 yılında başlayıp 2013 yılına kadar devam eden kazı çalışmalarının en büyük getirilerinden biri Konstantinopolis'in Marmara denizi kıyısındaki büyük limanlarından biri olan Theodosius limanının keşfi olmuştur. Marmaray projesi çalışmaları sırasında ortaya çıkarılan Theodosius limanı alanı, ortaya koymuş olduğu özgün bulgularla geçmişteki önemini bizlere hatırlatmakla kalmadı, aynı zamanda İstanbul'un tarihsel sürecine katkı sağlayacak önemli bilgilere de ulaşmamızı sağladı. Öyle ki; elde edilen bulgular arkeolojinin birçok alanına ışık tutacak verileri içermektedir.

Liman alanında yürütülen çalışmalar ile kentin günlük yaşamı, teknolojisi, dini inançları, ekonomisi ve ticareti ile ilişkili detayları yanında bir liman kenti olan Konstantinopolis'in gıda tüketimi ve beslenme alışkanlıkları hakkında önemli bilgilere de ulaşılması mümkün oldu.



Yenikapı Limanı'nın Arkaik ve Klasik Dönem Kullanımı

Öncü, Emre Dr., Arkeolog, İstanbul Arkeoloji Müzeleri Müdürlüğü

2004-2015 yılları arasında gerçekleştirilen Yenikapı Marmaray ve Metro Kazıları kapsamında çalışılan alanların bazılarında, ortaya çıkan Arkaik ve Klasik Dönemlere ait buluntular yer almaktadır. Buluntular M.Ö. 7. yüzyıl ikinci yarısına ait Kıta Yunanistan ve Batı Anadolu üretimi seramikler ile M.Ö. 5 – 4. yüzyıllara ait Khios, Thasos, Samos gibi bazı Ege Adaları üretimi amphoralar ile Atina üretimi olan siyah firnisli kanthoros, tabak gibi farklı formlarda özel üretim kapları içermektedir. Bu döneme ait seramiklerin kazı alanlarındaki buluntu durumları ve genel stratigrafi içerisindeki yerleri, liman tabanındaki Bizans Dönemi buluntularının altında kendi dönemlerine ait bir dolgu içerisinde yer aldıklarını ortaya koymuştur. Bu nedenle Yenikapı Limanı'nın Bizans Dönemi öncesinde, Hellen Dönemi'nde de kullanımı olduğu anlaşılmaktadır. Bu kullanımın bir liman olarak mı, yoksa Arkaik ve Klasik Dönem gemilerinin bir sığınma alanı olarak mı gerçekleştiği bu sunumumuz da, buluntularla birlikte değerlendirilerek tartışmaya açılacaktır.

Osmanlı Devleti'nde Emek İstihdamı: Tersane-i Amire Örneği

Özbay, Rahmi Deniz

Doç. Dr. Marmara Üniversitesi,

İktisat Fakültesi, İktisat Bölümü, İktisat Tarihi Anabilim Dalı

19. Yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı Devleti, ciddi yatırımlarla kurulmuş sınai kompleksleriyle, iktisadi hayatta önemli bir yer ve rol üstlenmişti. Bu sınai tesisler ya da kompleksler, askeri nedenlerle kurulmuşlardı. Başlıcaları Tophane ve Tersane'dir. Bu kuruluşlar öncelikle ordunun ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik olarak tasarlanmışlardı. Bu iktisadi kuruluşların tarihini, Tanzimat'tan önce ve sonra olarak incelemek mümkün gözükmemektedir. Tanzimat sonrası kurulan işletmelerin sayısı çokluğu ve bunların makine kullanan ve fabrika denebilecek türde oluşları bu ayırımı destekler görünmektedir.

Bu tesislerin Osmanlı Devleti'ndeki madenlerin yoğun olarak işletilmeye başlatılmasında da rolü olmuştur. Maden işlerinin yoğunlaşmasında iki ana neden bulunmaktaydı. Bunlardan ilki, 1829'dan itibaren donanmanın buharlıya çevrilmesi ikincisi ise Tophane, Tersane, Darphane ve diğer devlet kuruluşlarının artan yakıt ihtiyaçlarıdır.

Tersane-i Amire'deki gemi onarım ve inşaatlarında gerekli olan işçiler, tamir veya inşaat süresince çalıştırılmak üzere ülkenin çeşitli bölgelerinden getirilmekteydiler. Tanzimat'tan önce, zaman zaman çalışmakla mükellef tutulan işçiler, Tanzimat sonrasında, angarya yöntemi kaldırıldığı için gönül rızalarıyla çalıştırılmaya devam etmişlerdir. Ücret ile çalıştırılacak olmalarına rağmen, yeterli sayıda işçi bulmak her zaman mümkün olmuyordu. Bu nedenle yüzyıl boyunca yüksek düzeyde göç alan Osmanlı Devleti'nde, muhacirler içinde varolan vasıflı elemanların uygun alanlarda istihdamları müm-



kün olmuştur. Tersane-i Amire'de imalat ve inşaatlarında çalıştırılmak üzere Dersaadet'de bulunan vasıflı iş gücüne sahip göçmenler istihdam edilmesi yoluna gidilmekteydi.

Ancak hemen belirtmek gerekir ki 19. yüzyılda Osmanlı ülkesine gelen bu emek gücünün bütünüyle nitelikli olmadığını, ülkedeki iş gücü arzının düşük olmasından dolayı niteliksiz emeğin de ülke topraklarında istihdam imkânını bulduğunun altını çizmek gerekir. Muhacirlerin yanı sıra Osmanlı topraklarına nitelikli emek ihraç eden ülkelerin başında Fransa, İngiltere, Avusturya, Prusya ve Belçika gelmekteydi. Başlıca kullanıldıkları alanlar tersane ve madenler olmuştur. Bu ülkelerden gelen işçiler, istihdam edildikleri yatırım alanlarına göre, düz işçi, kalfa, usta, ustabaşı olabildikleri gibi herhangi zanaat dalında da meslek sahibi olabiliyorlardı.

Osmanlı Devleti'nde askerler, inşaat, maden, tarım ve fabrika işlerinde çalıştırılmışlardır. Kapıkulu Acemi Ocağı askerlerinin ziraat, inşaat, yol-köprü ve küçük atölyelerde çalıştığı bilinmektedir. Bütün bu çalışmalar, devlete ait işyerlerinde gerçekleşmiştir. Özellikle bu işler arasında harp sanayisine dönük olmak üzere, tersane, tophane ve madenler önemli yer tutmaktadır. 19. yüzyılda esnaf grupları, özellikle Tersane ve Topخانه'ye bağlı komplekslerde istihdam edilmek üzere işçi bulmakla yükümlüdür ve bu bir çeşit vergi olarak düşünülebilir. Bunun dışında belki daha dikkat çekici olan, Tersane ve Topخانه'deki işçi ihtiyacı nedeniyle, nitelikli işçilerin esnaf arasından sağlanmasıydı. İstanbul ve civarında esnaf örgütlerine bağlı olarak çalışanlar yetmeyince, İstanbul dışından da işçi getirilmekteydi.

Bu çerçevede olmak üzere çalışmada, 19. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı Devleti'nde, özellikle Tersane'de gelişen sınaî üretim ve gereken iş gücü ihtiyacı, bu iş gücünün istihdam kaynakları, profili ve sorunları da dikkate alınarak değerlendirilecektir.

Halikarnas Balıkçısı ve Deniz: Aganta Burina Burinata’da Yaşam/Ölüm Döngüsellliği

93

Pirencek, Gülşen Çulhaoğlu

Yrd. Doç. Dr., Çankaya Üniversitesi,
Bölüm Dışı Dersler Koordinatörlüğü, Türk Dili Birimi

Roman ve öykülerindeki ana tema, kurgu ve yarattığı karakterlerle genelde tek bir öğeye, “deniz”e bağlı olan Halikarnas Balıkçısı’nın, 1946 yılında yayımlanan ilk romanı Aganta Burina Burinata, ilk bakışta amcası açıklarda boğulduğu için denizcilikten uzaklaştırılan, evlendirilip “karaya bağlanmaya” çalışılan kahramanı Mahmut’un, sonunda denizin çağrısına dayanamayıp kendini enginlere teslim etmesini anlatır. Söz konusu teslimiyet, denizin hem yok ediciliği hem de yaşamın ta kendisi olmasıyla yakından ilişkilidir. Bu bildiride, romanın başkarakteri Mahmut’un denizle kurduğu ilişkiden ve yazarın deniz betimlemelerinden yola çıkarak denizin taşıdığı yaşam/ölüm döngüsellliği, deniz-kara ikiliği bağlamında psikanalitik açıdan incelenecek, bu çerçevede Balıkçı’nın yarattığı deniz imgesinin dişil/eril karşıtlığındaki yeri belirlenmeye çalışılacaktır.



Eleutherius / Theodosius Liman Dolgusu Altında Ortaya Çıkarılan Neolitik Dönem Yerleşmesi

Polat, Mehmet Ali Arkeolog, İstanbul Arkeoloji Müzeleri Müdürlüğü

Yenikapı'da, Marmaray ve Metro İstasyonlarının buluşacağı, 58.000 metrekaarelik alanda, İstanbul Arkeoloji Müzeleri Müdürlüğü başkanlığında, 2004-2015 yılları arasında kesintisiz 11 yıl kazı çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Kazı çalışmalarında Cumhuriyet ve Osmanlı Dönemine ait tabakaların altında tarihi kaynaklardan yeri bilinen Bizans İmparatorluğu'nun en büyük ve en önemli limanlarından olan Eleutherius/ Theodosius Limanına ait kalıntılar açığa çıkartılmıştır. Liman içinde sürdürülen kazılarda, 37 batık gemi, limanı çevreleyen surlar, ahşap ve taş iskeleler, rıhtım kalıntıları ile binlerce küçük buluntu ortaya çıkartılmıştır. Eleutherius/ Theodosius Limanı, Lykos Deresi'nin ağzında bulunan derin doğal koyun, İmparator Büyük Constantin zamanında güney tarafına bir mendirek inşa edilmesiyle oluşturulmuştur. MS 4. yüzyıldan MS 11. yüzyıla kadar aktif olarak kullanılan liman, Lykos Deresi'nin getirdiği mil ve molozlarla dolmaya başlamış, 10. yüzyıldan itibaren küçük gemilerin ve balıkçı teknelerinin uğradığı bir liman olarak 11. yüzyıla kadar kullanılmış, 13. yüzyılda tamamen dolmuş ve işlevini yitirmiştir.

Kazı ilerledikçe liman dolgusunun altında MÖ 6500-5000 yılları arasına tarihlenen Neolitik bir yerleşmeye ait buluntular ortaya çıkartılmıştır. Kazılarda Neolitik Dönem yaşamını yansıtan mimari izler, çeşitli pişmiş toprak, çakmaktaşı, kemik, ahşap buluntular, mezarlar ve kil zemin üzerinde yüzlerce ayak izi ortaya çıkartılmıştır. Ortaya çıkartılan insan ayak izleri, ahşapları korunagelmiş mezarlar, kremasyon tipi mezarlar, dal örgü mimariye ait kalıntılar ile ahşap aletler

Anadolu arkeolojisinde bilinen ilk örnekleri oluşturmaktadır. Kazılar neticesinde yerleşimin kurulduğu dönemde Marmara denizinin henüz oluşmadığı, bugüne göre daha küçük bir alanı kaplayan bir göl durumunda olduğu anlaşılmıştır. Dolayısıyla kıyı şeridi yerleşmeden birkaç kilometre daha güneyde olmalıdır. Yaklaşık olarak MÖ 5000 yıllarından itibaren Marmara'nın su düzleminin giderek yükseldiği, yerleşmeyi kaplayarak terkine neden olduğu, Neolitik Dönem tabakalarını örten denizsel kum katmanından da anlaşılmaktadır. Neolitik dönem yerleşmesinin sular altında kalması sonrasında bu alan doğal bir koy haline gelmiş, MÖ 7. Yüzyıldan MS 4. Yüzyıla kadar Byzantion'un esas limanı olan Haliç'e kuzey rüzgârlarının kuvvetli olduğu dönemlerde giremeyen güneyden gelen gemilerin uğrak yeri olmuştur.



Güncel Verilerle Deniz Taşımacılığında Navlun Kaybı ve Türk Ekonomisindeki Yeri

Şipal, Yusuf Ziya

Öğr. Gör. Dr., Adnan Menderes Üniversitesi, Yenipazar Meslek Yüksekokulu

Antik Yunan döneminden günümüze büyük tonajlı yüklerin taşınmasında en efektif yöntem denizyolu ile taşımacılıktır. İlk büyük tonajlı gemilerin de yine Antik Çağda Yunanlı Arkhias tarafından yapıldığı bilinmektedir. Öyleyse, ticari deniz taşımacılığı, önemi yüzlerce yıl öncesinden kavranmış en etkili taşıma modudur denilebilir. Modern zamanlara gelindiğinde ticaretin küresel bir boyut kazanması ile beraber yükün taşınmasında denizyolu yine öncelikli tercih edilen yöntemdir. Uluslararası ticari deniz taşımacılığı ülkelerin milli gelirlerini yaratan sektörler içinde oldukça önemli yer işgal etmeye başlamıştır. Öyle ki, çağımızda denize kıyısı olmadığı halde ticari deniz filosu olan ve bundan gelir elde eden ülkeler bulunmaktadır. Türk tarihine bakıldığı zaman ise hemen hiçbir dönemde ticari denizciliğin muteber bir konumda olmadığı görülmektedir. Osmanlı döneminde daha çok donanma bazında önemsenen denizcilik daha önceleri, yani Selçuklu döneminde gelişme fırsatı dahi bulamamıştır. Osmanlı'nın büyük limanlarından İstanbul ve İzmir'in o dönem kayıtları incelendiğinde ticaretin daha çok Rus, Venedik, İngiliz ve Fransız gibi yabancı unsurlar tarafından gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır. İhracatın milli gelir üzerinde artırıcı, ithalatın da azaltıcı etkisi bulunmaktadır. Bunun gibi, dış ticaretin taşınmasında da taşımaya ödenen bedelin ülke siciline kayıtlı gemilerle gerçekleştirilip gerçekleştirilmemesinin de yine milli gelir üzerinde benzer bir etkisi bulunmaktadır. Dış ticaretin taşınmasına ödenen bedel, Türkiye özelinde ince-

lendiğinde, enerjiye harcanan dövizden sonra en fazla kaybın yaşandığı rakamları temsil etmektedir. Bu çalışmada, güncel veriler ışığında ticari deniz taşımacılığı için ödediğimiz döviz rakamları ortaya konulmakta ve bunun ülke bütçesindeki yeri tespit edilmektedir. Böylelikle Navlun gelirleri ile giderleri arasında kıyaslama yapmak mümkün olacak, kaybedilen dövizin ülkede kalması durumunda bunun milli gelire ne ölçüde olumlu katkı sağlayacağı tespit edilebilecektir.



Birinci Dünya Savaşı Sırasında Boğazlarda Türk Taşımacılığında Yaşanan Gelişmeler

Şimşek, Derya Çini

Dr., Uzman, Başkent Üniversitesi, Atatürk İlkeleri Uygulama ve Araştırma Merkezi

Birinci Dünya Savaşı, 1914–1918 yılları arasında gerçekleşmiş, hem gelişimi hem de sonuçları bakımından başta Osmanlı Devleti olmak üzere çeşitli kıtalardaki birçok devleti etkilemiş büyük bir savaştır. Birinci Dünya Savaşı çıktığında İtilâf Devletleri, Çanakkale savaşlarında Osmanlı Devleti'ni savaş dışı bırakmak ve İstanbul'u ele geçirmek için Donanma ve Hava Kuvvetleri'nden oluşan filolarıyla İstanbul'u tehdit etmiş ve bombalamışlardır. Boğaziçi'ne rağbetin artmasıyla ulaşımın güvenli ve rahat bir biçimde gerçekleşmesi için yolcu taşımacılığı yapacak bir buharlı gemi işletmesine duyulan gereksinimi gidermek üzere devletin ilk anonim şirketi olarak kurulan Şirket-i Hayriye, Trablusgarp ve Balkan Savaşı'nda olduğu gibi Birinci Dünya Savaşı yıllarında da vapurlarının çoğunu ordunun emrine vermiştir. Savaşın başlaması, Boğaziçi kıyılarının nüfusunda azalmalar meydana getirmiştir. Yeniköy ve Beykoz'dan, Karadeniz'e kadar olan kısım savaş bölgesi ilan edilmiş ve buralara iskân yasaklanmıştır. Bu bölgelerdeki iskeleler savaş boyunca kullanılamamış, yalnızca askeri amaçlarla bu bölgelerle irtibat kurulmuştur. Bu bölgelerde yaşayan vatandaşlar kendilerine yakın olan iskeleye kadar vapurlarla gidip, oradan kendi olanaklarıyla ulaşımını sağlamışlardır. Şirket-i Hayriye bu bölgeye yakın olan iskelelere olan talebi karşılamak için ek seferler koymuştur. Hükümetin elinde hayvan, eşya, mühimmat nakledebilecek türde gemiler bulunmadığından, Çanakkale savaşının patlak vermesi üzerine Şirket-i Hayriye vapurları asker ve mühimmat nak-

liyatında kullanılmak için askeriye'nin hizmetine verilmiş, şirketin birçok vapuru Çanakkale'ye asker ve mühimmat taşımış, bazıları da Boğaziçi'nde askeriye namına nakliyat işleri gerçekleştirmişlerdir. Bu seferler sırasında birçok vapurunu kaybeden Şirket-i Hayriye'nin birçok vapurundan da yararlanılmıştır. Aynı zamanda savaş süresince Şirket-i Hayriye vapurları Hilal-i Ahmer için de hizmet vererek yaralı erleri taşımıştır. Savaşın başlangıcında Şirket-i Hayriye filosu 39 vapurdan oluşurken, savaş sonunda filoda sefer yapabilecek durumda 18 vapur kalmıştır. Sonuç olarak, konu ile ilgili bildiride esas teşkil "Birinci Dünya Savaşı Sırasında Boğazlarda Türk Taşımacılığında Yaşanan Gelişmeler" konusunda I. Dünya Savaşı yıllarında Türk taşımacılık sistemi vapurları ile askeri taşımacılıkta oynadığı rol ve yaptığı faaliyetler ortaya konulmaya çalışılacaktır.



İnebolu Vapuru Faciası

Tuna, Pınar Dr.

Devlet Denizyolları İşletme İdaresi'ne bağlı İnebolu vapuru, Mersin-İstanbul seferini yapmaktayken 11 Kasım 1935 gecesı Urla ile Kilizman arasında batmıştır. Bu kaza, Türk denizcilik tarihinin en önemli vapur facialarından biri olarak tarihe geçmiştir. İnebolu vapuru, 1892 yılında İngiltere'de yük ve yolcu vapuru olarak yapılmış olup 1080 ton büyüklüğündeydi. Bu vapur 1926 yılında satın alınarak Türk deniz filosuna katılmıştı.

Resmi kayıtlara göre sefer sırasında İnebolu vapurunda 38 mürettebat, 105 yolcu ve 900-1000 ton yük bulunmaktaydı. Bununla birlikte vapurda yer alan çocuklara bilet kesilmediğinden kesin yolcu sayısında bir belirsizlik söz konusudur. Nitekim bu belirsizlik, faciada hayatını kaybedenlerin sayısına da yansımış ve bu konuda 18 ila 29 arasında değişen çeşitli rakamlar verilmiştir. Kazanın hemen ardından ilk açıklama İzmir Valisi Fazlı Güleç tarafından yapılmış, Ekonomi Bakanlığı tarafından ise iki resmi bildiri yayımlanarak faciaya ilişkin bilgiler kamuoyuyla paylaşılmıştır. Bunun yanı sıra dönemin Başbakanı İsmet İnönü ile İçişleri Bakanı Şükrü Kaya da faciayla yakından ilgilenmişlerdir. Kazanın gerçekleşmesinin ardından hükümet kanalıyla gerek ulaşım gerekse barınma konularında kazazedelere gereken yardımda bulunulmuştur.

Facia kamuoyunda büyük bir yankı uyandırmış ve dönemin ulusal ve yerel basınında çeşitli değerlendirme ve eleştirilere konu olmuştur. Yaşanan facia üzerine hemen bir soruşturma başlatılmış ve bu kapsamda vapurun birinci kaptanı Mehmed Ali Bey sorguya çekilirken şahitler de dinlenmiştir. Sonrasında Sulh Ceza Hâkimliğinde sorgulanan birinci kap-

tan tutuklanmıştır. Ayrıca bu süreçte savcılık, bilirkişi olmak üzere bir fen heyeti de seçmiştir. Denizyolları İşletme İdaresi Genel Merkezi tarafından da kaza hakkında inceleme ve soruşturma yapmak üzere bir fen heyeti görevlendirilmiştir.

Faciaya yönelik savcılık soruşturmasının tamamlanmasından sonra soruşturma evrakı ilgili sorgu hâkimliğine verilmiştir. Savcılık, ilk aşamada facianın suçlularını 5 kişi olarak tespit etmiş ve bunlar hakkında kamu hukuku davası açmıştır. Haklarında dava açılanlar birinci kaptan Mehmed Ali Bey ile ikinci kaptan merhum Besim, üçüncü kaptan Rami, birinci çarkçı Salim ve ikinci çarkçı Halid Beylerdir. Ancak ikinci kaptan Besim Bey'in kazada hayatını kaybetmesi nedeniyle sanık sayısı dörde düşmüştür. Savcılık bu dört kişinin, görevlerini ihmal ederek kazaya neden oldukları iddiasıyla dava açmıştır. Bu dört sanığın yanı sıra Denizyolları İdaresi İşletme Şefi Zekerriyya Bey de İzmir Ağır Ceza Mahkemesi'ne verilmiştir. Bunun nedeni, kendisinin telsizle verdiği emir üzerine vapurun haddinden fazla mal alarak batması yönündeki iddiadır.

Bu gelişmelerin ardından 11 Mayıs 1936 tarihinde İnebolu vapuru faciasının mahkeme süreci İzmir'de başlamıştır. Yargılama sırasında dava vekillerinin talebi üzerine kaptan Mehmed Ali Bey 500 lira kefaletle tahliye edilmiştir. Ayrıca yine dava vekillerinin bilirkişi raporuna itirazları üzerine incelemelerde bulunmak üzere yeni bir bilirkişi heyeti oluşturulmuştur. Böylece giderek uzayan mahkeme aşaması, ancak 10 Mayıs 1938 tarihinde tamamlanabilmiştir. Mahkeme kararına göre Mehmed Ali Kaptan, 9 ay 10 gün hapse ve 72 lira ağır para cezasına mahkûm olurken diğer sanıklar ise beraat etmişlerdir.



1896 Yılında Balıkpazarı ve Yemiş İskelesi: İstanbul Limanı'nın İki Mahallesinde Ekonomik ve Sosyal Topografya Çözömlmeleri

Tölek, Murat

Ph.D. adayı, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi,
Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Bu çalışma geçmişte Eminönü sahilinde yer alan, şu anda ise izlerinin büyük bir kısmı silinmiş olan Balıkpazarı ve Yemiş İskelesi mahallelerine odaklanmaktadır. Bizans döneminden 1950'li yıllara kadar İstanbul'un ve İstanbul limanının gıda deposu olarak kullanılan ve şehrin gündelik hayatında önemli yer tutan bu bölge İstanbul'un modernleşme girişimleri sırasında yıkılmıştır. Osmanlı'nın modernleşme çabalarının sürdüğü dönemde birçok projeye konu olan bölgeye çoğunlukla radikal mekansal 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 yıkımlarla bölgenin mekansal izleriyle beraber kentsel ve toplumsal bellekteki izleri de silinmiştir.

19. yüzyılın sonunda bu iki mahalle iskele, sur ve sur kapılarının şekillendirdiği sokak dokusu ve Eminönü Meydanı ile Keresteciler Rıhtımı arasında kademeli bir şekilde değişen iktisadi ve toplumsal yapısıyla İstanbul limanının diğer bölgelerinden farklı bir sokak peyzajına sahipti. 19. yüzyılın sonundan 1950'lere gelindiğinde bu peyzaj, İstanbul'un yaşadığı çalkantılı dönemler, radikal demografik değişimler, iktisadi coğrafyanın dönüşümü ve liman faaliyetlerinin yeniden düzenlenmesi istekleri sonrasında hızla değişti.

Çalışmada bölgenin 20. yüzyılın ilk yarısında yaşadığı değişimle çözülecek olan gelenekselleşmiş yapısı incelenmiştir. Öncelikle 1896 yılında İstanbul Limanı'nın ekonomik coğrafyasının sokak düzeyinde nasıl farklılaştığı ve Balıkpazarı ve Yemiş İskelesi mahallelerinin İstanbul Limanı bütünü içinde nasıl bir profile sahip olduğu incelenmiş, sonrasında bölgedeki sokak peyzajının mekansal, ekonomik ve sosyal katmanlarının nasıl oluştuğu çözümlenmeye çalışılmıştır. Ana kaynak olarak 1896 yılında yayınlanan Doğu Yıllığı (Annuaire Oriental) ve döneme ait kartografik kaynaklar kullanılmıştır. Bu kaynaklar liman bütünü ve çalışma alanı özelinde hazırlanarak ekonomik faaliyetler ve etnik kökenler özelinde Mütেকabiliyet (Correspondence) ve Kümeleme (Cluster) analizleri kullanılarak katmanlaştırılmıştır. Bu analizlerden çıkan sonuçlar görselleştirilerek ekonomik faaliyet ve etnik köken haritaları elde edilmiştir. Bu haritalar üzerinden bölgenin 1896 yılındaki gelenekselleşmiş yapısı çözümlenmeye çalışılmıştır.



Sultan III. Mehmed ve Kapudan Halil Paşa: Reelpolitik ve Saray Arasında Bir Osmanlı Amirali

Türkçelik, Evrim

Yrd. Doç. Dr., Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi, Tarih Bölümü

Bu çalışma 16. yüzyılın sonlarında Osmanlı Donanması'nın komutanlığını yapmış olan Halil Paşa'nın üç yıllık kapitan-ı deryalık kariyerini incelemektedir. Çalışmanın amacı, Halil Paşa'nın 1595 yılında kapudan paşa olarak atanması ve 1598 yılında bu görevden alınmasını tarihsel bağlamında değerlendirmektir. Çalışma, Halil Paşa'nın kariyerinin basit bir kronolojik taslağını sunmanın ötesinde bu meseleyi Osmanlı tarihi ve daha geniş Avrupa ve Akdeniz tarihi çerçevesinde ele almayı hedeflemektedir. Osmanlı iç politikası perspektifinden bakıldığında Halil Paşa'nın kapudan paşa pozisyonuna atanması III. Murad'ın saltanatından III. Mehmed'in saltanatına geçişte yaşanan değişikliklerin ortasında yer almaktadır. Aynı zamanda, Macaristan'da devam etmekte olan Osmanlı-Avusturya Savaşı ve Avrupa'nın farklı yerlerinde gerçekleşen diğer önemli mücadeleler Akdeniz politikasına yönelik karar alma süreçlerini etkileyen faktörlerdir. Halil Paşa'nın kariyeri bu bağlamda değerlendirilecek ve Kapudan Paşa makamının 16. yüzyıl sonunda algılanışı üzerinde durulacaktır.

Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Mersin Limanı'nda Pamuk Ticareti

105

Uğuz, Sacit

Yrd. Doç. Dr., Mustafa Kemal Üniversitesi,
Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü

Günümüzde sadece Türkiye limanları içerisinde değil tüm Doğu Akdeniz limanları içerisinde ticaret hacmi bakımından önemli bir yere sahip olan Mersin Limanı'nın tarihi çok eskilere dayanmaz. Osmanlı kaynaklarında Mersin sahilinde cereyan eden ticarî aktiviteler ile ilgili ilk kayıtlar 1830'lu yıllara aittir. Mersin iskelesi bu tarihlerde Kazanlı İskelesi ile birlikte bölgenin en önemli limanı konumundadır. 1832-1841 yılları arasındaki Mısırlı İbrahim Paşa'nın bölgedeki işgalinin sona ermesinin ardından Kazanlı İskelesi çeşitli nedenlerle, özellikle de gemilerin yavaşması için tehlike arz ettiğinden dolayı, hareketliliğini kaybetmeye başlamış ve ticarî üstünlüğü Mersin İskelesi'ne kaptırmıştır. Bu dönemde henüz küçük bir köy olan Mersin bir cazibe merkezi haline gelmeye başlamış, yeni mağazalar inşa edilmiş, mevcut dükkanlar onarılmış, birçok yeni yatırım yapılmıştır. Bu durum iskelenin hareketliliğine yukarı yönde bir ivme kazandırmıştır. Böylelikle iskele ve çevresindeki ticarî hayatın oluşması, ilerleyen süreçte burasını büyük bir liman, Mersin Köyü'nü de önemli bir liman kenti hâline getirmiştir.

Mersin Limanından yapılan ticaretin belkemiğini bu dönemde pamuk oluşturmaktaydı. Özellikle Amerikan iç savaşı nedeniyle İngiltere'nin pamuk hammadde ihtiyacını karşılamak amacıyla Çukurova'ya yönelmesi bölgedeki pamuk üretimini arttırmıştır. Mersin Limanı bu süreçte bölge pamuğun yurt dışına gönderildiği yegâne çıkış noktası olması nedeniyle



oldukça önem kazanmıştır. Messageries Maritimes, Lloyd, Navigation, Belle's Asia Minor, Hidiviye gibi o dönemde Avrupa'nın önde gelen vapur şirketlerinin, Doğu Akdeniz'deki en çok uğradıkları noktalarından biri hâline gelen Mersin Limanı, Cumhuriyet yıllarına bu ticarî potansiyelini muhafaza ederek girmiştir.

Bu çalışmada dünya ticaretinin en önemli kalemlerinden, tekstil sanayinin hammaddesi olan pamuğun, Çukurova'da üretiminin artışına paralel olarak Mersin Limanı üzerinden yapılan pamuk ihracatının seyri üzerinde durulmuştur. Özellikle İngiltere Konsolosluk raporları, Osmanlı Arşivi vesikaları ve diğer kaynaklardan faydalanılmıştır. Mersin Limanı'nın Avrupa ticaretine entegre olmaya başladığı 1850'li yıllardan Cumhuriyet'e kadar olan süreçte, Mersin Limanı vasıtasıyla hangi ülkelere ne kadar pamuk ticareti yapıldığı ve bunun ekonomiye olan katkısı belirlenmeye çalışılmıştır. Ayrıca hangi ülkeden ne kadar hazır konfeksiyon ürünü ithal edildiği ve hammadde olarak satılan pamuğun mamul olarak ithal edilmesinin ekonomik sonuçları üzerinde durulmuştur. Böylelikle Mersin Limanı'nın hinterlandı konumunda olan Çukurova ve civar bölgelerde pamuk üretiminin potansiyeli hakkında da fikir sahibi olunmuştur.

Cumhuriyet Döneminde Liman Ticareti ve Lojistik: Umumi Mağazacılık

107

Varlı, Arzu Öğr. Gör. Dr., Marmara Üniversitesi,
İktisat Fakültesi, İktisat Tarihi Anabilim Dalı

Umumi Mağazalar; 18. yüzyılda Londra Limanı'nda Kıta Avrupa'sının ihtiyaçlarını (ham madde ve tüketim malları) gidermek için kurulmuş satın alma merkezleridir. Bu satın alma işlemlerinin artması ve ürün çeşitlerinin de giderek artmasıyla birlikte (hem hammadde hem de tüketim) limana gelen malların sınıflandırılması, işlenmesi ve satışa çıkarılması, stokların limanda artmasıyla birlikte ortaya kredi sorunu nedeniyle, Reçepisse-Warrant ismi verilen emre yazılı senet vermeye yetkili kurumlar ortaya çıkmıştır. Bu kurumlar her çeşit emtiayı depolara kabul ediyor ve bunları ciro yoluyla satmak ve depolamak işlerini yapıyorlardı. İngiltere'de başlayan bu sistemi, 19. yüzyılın ortalarından itibaren diğer Avrupa ülkeleri de takip etmişler ve Ticaret Kanunlarına bu düzenlemeleri eklemişlerdir.

Bizde ise, 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 Nizamnamesi'nin 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 Mağazaların amaçlarına uygun olarak; Makbuz senedi-Varant verme karşılığında, her cins emtia ve zehairi mevduayı (ticari mallar ve zahireler gibi emanet edilen şeyleri) depolamak ve satış yapmak amacıyla



açılmış kurum olarak tanımlanmaktadır.

İlk Umumi Mağaza 1928 yılının başlarında Tophane'de, eski Tophane Fabrikaları binalarının antrepo haline getirilen büyük bir bölümünde, İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası tarafından açılmıştır. İstanbul Ticaret ve Sanayi Odası'nda Umumi Mağazacılıkla ilgili olarak, aslında kuruluş ve yönetim biçimiyle ilgili tartışmalar ve kararlar alınmış olmasına rağmen, beklenen yönde gelişmelerin yaşanmaması nedeniyle, Umumi Mağazacılık girişimi tasfiye ile sonuçlanmıştır. Şubat 1929'da Oda antrepo ve Umumi Mağaza işletmekten vazgeçmiş ve binayı Ford Kampanyası'na otomobil montaj fabrikası olarak bırakmıştır.

Yenikapı Kazılarında İstanbul'un Jeolojik ve Arkeolojik Tarihçesine Yansımalar

109

Yalçın, M. Namık Prof. Dr., İstanbul Üniversitesi, Jeoloji Mühendisliği Bölümü

Yenikapı kazıları, sadece İstanbul'un değil, tüm insanlığın kültür mirasına yaptığı ve başlatılmış olan çok disiplinli çalışmaların tamamlanması sonucunda yapacağı çok önemli katkılar nedeniyle, çok özel bir öneme sahiptir. Bu kazılar arkeologların yanı sıra bir başka bilim dalının, Jeolojinin mensuplarına da önemli kapılar açtı. Bir yanda İstanbul'un jeolojik anlamda çok yakın olan geçmişinin ayrıntılarına ulaşılırken, diğer yanda jeoloji ve arkeolojinin bu kadar iç içe oluşu yepyeni bir sinerjinin ortaya çıkmasına neden olmuştur.

Yenikapı kazılarında açığa çıkartılan istifin en üstünde kalınlığı bir metreyi geçebilen bitkisel toprak ve özellikle Osmanlı dönemi yapay dolguları bulunur. Bunu kalınlığı iki metreyi bulabilen bir akarsu istifi izler. Üçüncü sırada yer yer yine antropojenik katkılar içeren bir sığ denizel istif dört metreyi aşan kalınlıklar sunar. Denizel istif sahanın belirli bir kesiminde genellikle koyu renkli killerden oluşan ve kalınlığı 0-9 m'ler arasında değişen Holosen yaşlı bir diğer birimi üzerler.

Yenikapı istifinin Holosene ait kesiminde açığa çıkartılan arkeolojik buluntuların başında sayısı 36'yı bulmuş olan gemi batıkları gelir. M.S. 5. Yüzyıldan 11. Yüzyıla kadar tarihlenen batıkların denizel Holosen istifinin litolojik ve sedimentolojik özellikleriyle birlikte değerlendirilmesi, bir grup geminin limanı da etkilemiş büyük bir fırtınada battıklarını göstermiştir. Tartışmalı olmakla birlikte denizel istifin orta kesimlerinde bulunan kaotik istif bir tsunami çökeli; olağan liman faaliyetleri dolgusu veya büyük bir sel sonucu karadan denize taşınan bir sel çökeli olarak değerlendirilmiştir. Bunların yanı sıra istifte



saptanmış olan hendekler ve dolguları limanda derinleştirme veya daha farklı amaçlar için yapılan çalışmaların göstergesi olarak yorumlanmıştır. Çok sayıda iskele kazığının dendrokronolojisi ile kazıkların çakılması sırasında meydana gelmiş olan deformasyonların analizi sonucunda, hem iskelelerin yapım ve onarım tarihleri belirlenebilmiş, hem de istifin çok yüksek çözünlüklü olarak tarihlendirilmesi mümkün olmuştur.

Marmaray kazıları sırasında Yenikapı'da Theodosius Limanında gün ışığına çıkartılan ve MÖ 6000 yılına tarihlenen Neolitik dönem gömüleri İstanbul halkında yeni bir kentlilik duygusunun ortaya çıkmasına neden olmuştur. İstanbullular o güne kadar bilinenden çok daha eski olduklarını biraz da gururla kaydettiler ve belki de yeni bir hemşerilik bilinciyle tanıştılar. Neolitik dönem yerleşmesinin yakınlarındaki küçük bir sulak alanda ve indirgen ortam koşullarında çökelmiş koyu gri-siyah renkli kil birimi çeşitli düzeylerinde korunmuş olan arkeolojik buluntular Neolitik dönem hakkında çok önemli yeni bilgilere ulaşılmasını sağlamıştır. Ayrıca istifin jeokimya ve moleküler organik jeokimya yöntemleriyle incelenmesi sonucu o dönemin ortam ve çevre koşullarının saptanması mümkün olmuştur. Neolitik dönem insanların ayak izlerinin mükemmel bir şekilde korunmuş oluşu da bu çökeltme ortamının özelliklerinin bir sonucudur.

Fransız Diplomat Boislecomte'un Osmanlı Deniz Gücüne Dair Tespitleri (1833)

111

Yalçınkaya, Mehmet Alaaddin

Prof. Dr., Karadeniz Teknik Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü

Osmanlı Devleti'nin en kadim Avrupalı müttefiki olan Fransa'nın arşivleri Osmanlı tarihi açısından her açıdan en önemli kaynaklar arasındadır. Fransız arşivleri bilhassa “Doğu Sorunu”nun ortaya çıktığı 19. Yüzyılın ilk yarısından itibaren Osmanlı coğrafyasına dair diplomat, konsolos, askeri uzaman ve özel görevliler tarafından hazırlanan çok daha fazla yazışmayı ihtiva etmeye başlamaktadır. Bu çalışmaya konu olan yazışmalar ise Mısır Meselesi'ni Fransa lehine bir çözüme kavuşturmak için 1833'te Mehmet Ali Paşa'ya gönderilen Fransız Diplomat Boislecomte'un “Doğu Misyonu” sonucu ortaya çıkmıştır. Bu Doğu misyonunun ortaya çıkış sürecine baktığımızda; Fransa'nın amacı Mısır Meselesi'ni kendi lehine çözüme kavuşturmak ve Osmanlı ülkesindeki çıkarlarını tehdit eden Rusya'nın boğazları terk etmesini sağlamaktır. Öyle ki Victor de Broglie'nin dışişleri bakanlığında daha fazla dillendirilen “Türkiye'nin paylaşılması ve Avrupa'nın yeniden organize edilmesi” projesi çerçevesinde Boislecomte tecrübelerinden istifade edilmek istenilen bir diplomattı. Bu bağlamda Fransız hariciyesi Baronu Nisan 1833'te Mısır'a gönderdi. Baron'un misyonu Avrupa'yı endişelendiren bu meselede Mehmet Ali Paşa'yı ikna ederek, Avrupa'nın barışını ve dengesini tehdit eden iddialarından vazgeçirmektir. Ancak Baron İskenderiye'deki iki aylık ikametine rağmen kendisinden beklenen misyonu yerine getiremedi. Fakat Broglie'den almış olduğu “Doğu'da akılcıca gözlemler yapmak ve bunları Fransız hariciyesine düzenli olarak rapor etmek” talimatına uygun



olarak görevli olduğu Mısır'ın yanında seyahatler incelemeler yaptığı Suriye, Eflak-Boğdan, Arnavutluk, Rumeli, Sırbistan, Yunanistan ve Ege Adaları, Bulgaristan, Makedonya ve Teselya'da da gözlemler yaparak bu gözlemlerini Fransız makamlarına göndermiştir. İstanbul'da kaldığı sürede ise imparatorluğun idari yapısı, II. Mahmud'un yaptığı reformlar, finans sistemi ve ticaret, Osmanlı ordusu, orduda yapılan yenilikler, Mehmed Ali Paşa'nın sahip olduğu ordu, İstanbul'da açılan askeri, mühendislik, tıp ve cerrahlık okullarının yanında Osmanlı deniz gücüne dair tespitler de yapmıştır. Bu tespitlerde Baron, Osmanlı donanmasının durumuna, Türklerin denizcilik ile ilgili eksikliklerine, imparatorluğun denizcilik açısından konumuna, denizcilik okullarına, Kaptan-ı Derya Tahir Paşa'nın faaliyetlerine, tersanelerin kaldırılmasına ve rakamsal olarak Osmanlı deniz gücü ve bu gücün diğer Avrupalı devletler ile mukayesesine dair tespitler yapmaktadır. Bu çalışma Fransız Dışışleri Bakanlığı Arşivi'nin Paris'teki (La Courneuve) merkezinin "Mémoires et Documents: Turquie" kataloğunda yer alan Baron Boisilecomte'un yazışmalarından hareketle her bakımdan "kriz dönemi" olarak nitelendirilebilecek Mısır Meselesi sürecinde Osmanlı deniz gücüne dair tespitler yapmayı amaçlamaktadır.

19. Yüzyıl Van Gölü’nde Ulaşımın Bölge Ticaretine Etkileri

113

Yapıştırıcı,

Araş. Gör., Marmara Üniversitesi, İktisat Fakültesi, İktisat Tarihi Anabilim Dalı

Bu tebliğde, 19.yüzyıl boyunca Doğu Anadolu Bölgesi’nin ulaşım olanaklarının kısıtlı olduğu zorlu doğa koşullarında, Van Gölü’nün alternatif bir ulaşım ve nakliye güzergâhı olarak bölgenin ticareti üzerindeki etkileri ele alınacaktır.

Van Gölü, Osmanlı sınırlarına katıldıktan sonra Rusya ve İran ile beraber bu üçgenin tam merkezinde, stratejik bir noktada yer almaktadır. Bağdat-Musul-Halep-Diyarbakır-Bitlis-Erzurum-Trabzon limanının kuzey-güney ve İran-Tebriz-Erzurum-Trabzon limanının doğu-batı ticaret yollarının merkezi kavşağında bulunmaktadır. Bu ticaret yollarının üzerinde bulunmasının yanı sıra bölge ticareti açısından da Van Gölü havzasındaki yerleşim yerlerine de dolaylı iktisadi etkileri söz konusudur.

İklimin yağışlı ve sert özellikleri ile coğrafi şartlarının dezavantajlarından dolayı, Van Gölü’nün her iki yakasında yer alan Van ve Bitlis arasındaki iktisadi hayat da, mekânsal bağımlılığın realitesinden etkilenmiştir. Odun kömürü, İran keteni ve yakacak odunun transferinin göl taşımacılığında yelkenliler ile yapıldığı kayıtlardan da anlaşılmaktadır.

Van Gölü’nü besleyen su kaynakları tatlıdır ancak Göl’ün suyu sodalıdır. Suyun bu özelliği çevresinde yapılan tarımın gelişmesine katkı sağlayamamakta, diğer tarafta kıyılarında bulunan hammaddeden sabun yapılabilir. Van Gölü’nü besleyen su kaynakları tatlıdır ancak Göl’ün suyu sodalıdır. Suyun bu özelliği çevresinde yapılan tarımın gelişmesine katkı sağlayamamakta, diğer tarafta kıyılarında bulunan hammaddeden sabun yapılabilir.

Van gölünün bir içdeniz büyüklüğünde olması ve stratejik konumu, Osmanlı Devlet yönetiminin de çeşitli girişimlerde bulunarak ticari taşımacılık noktasında projeler geliştirmesine neden olmuştur. İskelelerin yapılması, tersane inşası, va-



pur işletmesi gibi girişimler ile çeşitli imtiyazların verilmesine karşılık, beklenen sonuçları getirmemiş ve sistemli-uzun vadedeli bir taşımacılık söz konusu olamamıştır.

Dünyadaki iktisadi-siyasi gelişmelere paralel olarak bölge ticari hayatı da 19. yüzyıl sonuna doğru değişikliklere uğramış ve eski stratejik önemi azalmıştır. 19. yüzyılda Asia Minor'un doğusunda, doğu-batı transit ticaret ağlarının üzerinde yer alan bu bölge, seyyahların da durak noktalarından birisi olmuştur. Bu bağlamda tebliğde genel olarak yararlanılacak kaynaklar; Başbakanlık Osmanlı Arşiv belgeleri ve bu seyyahların seyahatnameleri olacaktır.

Osmanlı İmparatorluğu ve Rusya Çarlığı Arasında Ticaretin Gelişmesi: 1782-1783 Yılları Örneği

115

Yılmaz, Fehmi

Doç. Dr., Medeniyet Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi,
Tarih Bölümü, Osmanlı Müesseseleri ve Medeniyeti Tarihi

Osmanlıların Karadeniz ile tanışmaları, Marmara bölgesinde Bizans sınırlarına yapılan akınlarla başladı. Sultan Bayezid döneminde İstanbul boğazının Anadolu yakasına bir hisar inşası, Osmanlıların Karadeniz'in geleceğine ilişkin düşüncelerinin önemli bir göstergesi idi. İstanbul'un fethi, 1461 yılında Trabzon bölgesinin, 1475'te Kırım sahillerinin, II. Bayezid devrinde ise Kili ve Akkerman'ın alınmasıyla Karadeniz kıyılarının tamamı Osmanlı kontrolü altına girmişti. Bu durum, Osmanlıları tarihte Karadeniz'in bütün kıyılarına sahip tek devlet olma özelliğini de kazandırmıştı. İstanbul fetihinden bir asır sonra, iki yüz binlik nüfusa ulaşmıştı. Bu nüfusu beslemek için Karadeniz'e tam bir hakimiyet gerektiriyordu. Bu nedenle 16. yüzyılın ortalarından itibaren yabancı ülke gemilerinin Karadeniz'e girmeleri yasaklanmaya başladı. Bu yasak 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması ile birlikte değişti. Ruslar bu tarihten itibaren kendi bandıraları altında Karadeniz'de ticaret yapabilme hakkı kazandılar. Bu çalışmada 1782-1783 tarihlerine ait Rusya arşivlerinden elde edilen bir yıllık verilere dayanarak Rusya'dan İstanbul'a getirilen, İstanbul'dan da Rusya'ya götürülen malları çeşitli açılardan değerlendirmektedir.



Türk Deniz Ticaret Tarihinin Kaynağı Olarak Konsolos Raporları

Yılmaz, Özgür

(Yrd. Doç. Dr., Gümüşhane Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü)

Konsolosluk raporlarının Osmanlı ticaret tarihi açısından sahip oldukları değer bu kaynaklara dayanan çalışmaların son zamanlarda belirgin bir artış göstermesinden de anlaşılabilir. Bilindiği gibi konsoloslar her şeyden önce temsilcisi oldukları ülkelerin iktisadi alandaki yayılmaları bağlamında birer ticaret görevlisi oldukları için özellikle iktisadi ve ticari meseleleri gerek elçiliklerine gerekse de dışişleri bakanlıklarının ilgili kısımlarına düzenli olarak rapor etmişlerdir. Bunların dışında konsoloslar her yılın sonunda veya takip eden yılın ilk aylarında o seneye ilişkin ticaret ve denizcilik raporları hazırlamaktaydılar. Elbette bu raporların en detaylı olanları ticaretin büyük oranda deniz yolu ile gerçekleştiği İstanbul, İzmir, Selanik ve Trabzon gibi önemli liman şehirleri için hazırlanmış olanlarıydı. İçerik açısından bakıldığında bu raporlar gemi hareketleri, gemilerin bandıraları, buharlı ve yelkenli sayıları, geldiği ve gittiği liman, yük, tonaj, ithal ve ihraç mallarının cinsi ve değerlerine (kuruş, frank veya sterling) dair ayrıntılar ihtiva etmektedir. Ayrıca transit ticaretin ağır bastığı Trabzon gibi merkezler için iç-dış ticarete dair bilgiler, limanın yapısı ve bunun ticarete etkisi, liman çalışanları ve bölge ticaretini etkileyen üretim sektörü, ticaret hacmini etkileyen iç ve dış gelişmelere dair ayrıntıların da olduğu görülmektedir. Bu kaynaklardan Osmanlı sularındaki deniz ticaretinin niteliğinde görülen değişimleri de takip etmek mümkündür. Özellikle yelkenli denizciliği ifade eden “Kervan Denizciliği” döneminden buharlı gemilerin Osmanlı sularında görülmesi ve deniz ticaretinde hâkim olmaları süre-

cini bu kaynaklardan izleyebilmek de mümkündür.

Osmanlı coğrafyasındaki deniz ticareti batılı devletler açısından bir rekabet konusu olduğu için bu devletlerin dış ticareti ile ilgili birimler Osmanlı limanlarındaki ticaretini yakından takip etmiştir. Bu bağlamda yurtdışı arşivlerde Türk deniz ticaretine dair zengin arşiv kaynakları bulunmaktadır. Daha sonraları, ilgili devletler kendi konsolosluk birimlerinden gelen ticaret raporlarını düzenli seriler halinde yayınlamaya başlamıştır. Bu bakımdan İngiliz hükümetinin yayınladığı “House of Commons Parliamentary Papers” başlığı altında “Accounts and Papers” adlı kısımda Osmanlı limanlarına dair önemli ticaret ve denizcilik raporları vardır. Aynı şekilde Fransız Ticaret Bakanlığı tarafından düzenli yayınlanan “Annales du Commerce Extérieur” gibi raporlarda ilgili ülkenin ticareti ağırlıkta olmak üzere Osmanlı limanlarındaki deniz ticaretine dair zengin bilgiler ihtiva etmektedir. 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 ehemmiyet anlaşılabilir. Bu çalışma bu konuda yapılan çalışmalara değinerek Fransız ve İngiliz arşivlerinde yer alan ve bir kısmı neşredilmiş olan deniz ticaret raporlarının hazırlanışı, içeriği ve bu konuda yapılacak araştırmalar açısından önemi üzerinde durulmaya çalışılacaktır.



'Marmara Gölü' Kenarındaki Neolitik Köyde Gömüt Uygulamaları ve Kültürel Etkileşim

Yılmaz, Yasemin

(Yrd. Doç. Dr., Düzce Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Arkeoloji Bölümü)

Kentlerin geçmişi, üzerinde koşturduğumuz toprağın altındaki kültürel dolgularda, yüzdüğümüz deniz diplerinde ki kalıntılarda keşfedilmeyi bekler. İstanbul, uzak geçmişimizdeki insanların da yerleşim için tercih ettiği önemli alanlardandır. Ancak, 15 milyonluk nüfusuyla, yoğun bir yerleşim birimi olması, kentin arkeolojik geçmişini açığa çıkarmayı zorlaştırmaktadır. Bayındırlık projeleri, İstanbul gibi, toprağı 'altın' olan, devasa kentlerin geçmiş kültürlerinin keşfedilebilmesi için neredeyse geriye kalan tek olanaktır. Marmaray, Metro ve hızlı tren projeleri sırasında İstanbul Arkeoloji Müzeleri Müdürlüğü tarafından yürütülen kazılarda açığa çıkarılan bulgular, bayındırlık projelerinin, iyi planlama ve eşgüdümlü çalışmalarla yürütüldüğü durumlarda, kentin arkeolojisinin açığa çıkarılması ve eşsiz bulguların ortaya konabilmesi açısından ne denli önemli olduğunu tartışmasız biçimde ortaya koymuştur. Yenikapı ve Sirkeci'de, tabakalanmış dolgularda bulunmuş olan eski 'İstanbullulara' ait kalıntıların, arkeolojik kazılarla açığa çıkarılması ve titizlikle incelenmesi sonucunda, kentin önemli bir kesitini yansıtan arkeolojik miras günümüze taşınmış, İstanbul her daim İstanbul'du sözünü söyletmiştir. Tarihi Yarımada da, ilk kez, ilk köylere ait izlerin, günümüz deniz seviyesinden 6m. aşağısında bulunmuş olması, arkeolojik yerleşimlerin alüvyol dolgular altında 'kitli' kaldığına dair hipotezlerin ne denli haklı olduğunu netlikle ortaya koymuştur. Yenikapı'da yapılan kazılarda, Marmara henüz göl halindeyken, kenarına kurulan Neolitik

köyde açığa çıkarılan gömütler sunumun odaklandığı konudur. Günümüzden yaklaşık 8 binyıl önceye tarihlenen köy sakinlerine ait ölü gömme gelenekleri şaşırtıcıdır. Toprağa açılan çukurlara gömülen ölümler için, ahşapla oluşturulan her bir iskelete özgü mezar düzenlemesi, 'bireye has' kullanımı düşündürmektedir. Toprak gömütlerle aynı seviyelerde ve yakın mesafelerde bulunan kremasyonlar, aynı yerleşimde iki farklı kültürün göstergesi olarak yorumlanabilir niteliktedir. Kremasyonlar, ölü gömme geleneği olarak, Anadolu Neolitik Dönem arkeolojisine yabancı bir olgu olmasıyla, Yenikapı'nın önemli keşifleri arasında yerini almıştır. Ölü Gömme gelenekleri, İzotop ve Antik DNA analizleriyle desteklenecek veriler önümüzdeki süreçte, Neolitik Kültürlerin Anadolu'dan Avrupa'ya yayılımında önemli geçiş noktalarından birisi olma niteliğini taşıyan Yenikapı'nın kültür tarihindeki yeri netleşecektir.

KATILIMCI LİSTESİ

*Alfabetik Üniversite adına göre

Abant İzzet Baysal Üniversitesi

Levent Düzcü

Adnan Menderes Üniversitesi

Yusuf Ziya Şipal

Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi

Evrım Türkçelik

Ankara Üniversitesi

İsmail Demir

Ardahan Üniversitesi

Ufuk Erdem

Bahçeşehir Üniversitesi

Oğuz Saim Ülgen

Başkent Üniversitesi

Derya ÇİNI ŞİMŞEK

Boğaziçi Üniversitesi

Ekin Mahmuzlu

Uğur Çalışkan

Çankaya Üniversitesi

Gülşen Çulhaoğlu Pirencek

Mahir Bozkurt

Dokuz Eylül Üniversitesi

Barış Kuleyin

Dumlupınar Üniversitesi

Arif Kolay

Düzce Üniversitesi

Yasemin Yılmaz

Erciyes Üniversitesi

Şakir Batmaz

Gazi Üniversitesi

Şarika Berber

Halim Kılıç

Gedik Üniversitesi

Ergül Ballı

Girne Üniversitesi

Ali Rıza İşipek

Gümüşhane Üniversitesi

Özgür Yılmaz

Hacettepe Üniversitesi

Sadık Erdaş

Hakkari Üniversitesi

İhsan Seddar Kaynar

İstanbul Arkeoloji Müzeleri

Müdürlüğü

Emre Öncü

Mehmet Ali Polat

Rahmi Asal

Sırrı Çömlekçi

İstanbul Üniversitesi

Mutlu Karakaya

Mehmet Namık Yalçın

Vedat Onar

Kadir Has Üniversitesi

Murat Güvenç

Karadeniz Teknik Üniversitesi

Mehmet Alaaddin Yalçınkaya

Beydz Karatekin Üniversitesi

Mustafa Gürbüz

Kırıkkale Üniversitesi

Muhittin Eliaçık

Kocaeli Üniversitesi

Yasemin Nemlioğlu

Koç Üniversitesi

Fatma Özyiğit Coşkuner

Cem Gürdeniz

Maltepe Üniversitesi

Neslişah Leman Başaran

Marmara Üniversitesi

Arzu Varlı

Cihan Yapıştırın

Gökay Karaduman

Dorukhan Selçuk

Levent Kaya Ocakaçan

Murat Koraltürk

Nurşen Gürboğa Koraltürk

Rahmi Deniz Özbaş

Medeniyet Üniversitesi

Fehmi Yılmaz

Milli Eğitim Bakanlığı

Fatih Kahya

Mimar Sinan

Güzel Sanatlar Üniversitesi

Murat Tülek

Mustafa Kemal Üniversitesi

Sacit Uğuz

Müzik Eleştirmeni

Murat Meriç

Namık Kemal Üniversitesi

Büşra Karataşer

Niğde Üniversitesi

Derya Geçili

Okan Üniversitesi

Mustafa Hergüner

Ordu Üniversitesi

M. Emre Kılıçaslan

Mesut Karakulak

Özyeğin Üniversitesi

Çimen Günay Erkol

Ph.D.

Emrah Naki

Gülgün Üçel-Aybet

Pınar Tuna

Şefik Memiş

M. Yıldız Güvendiren

T.C. Başbakanlık

Özelleştirme İdaresi

Nur Jale Ece

Emekli Öğretim Üyesi

Ömer Bozkurt TODAİE

Uludağ Üniversitesi

Yunus Emre Aydın

Yüzüncü Yıl Üniversitesi

Turan Keskin

Amatör Denizci

Sezar Atmaca

Bahçeşehir Üniversitesi

Özlem Kumrular