

BATUM LİMANI'NDA OSMANLI VAPUR SEFERLERİNİN BAŞLAMASINA DAİR BİR DEĞERLENDİRME*

*An Evaluation of the Introduction of the Ottoman Steamer
Service to the Port of Batumi*

Şeyma DERECİ**

ÖZ: XIX. yüzyılın ilk yarısında Osmanlı sularında buharlı gemiler dönemi başlamıştı. Bu dönemde deniz seferlerinde yaşanan teknik değişimler ve Osmanlı sularında yabancı devletlere ait deniz seferlerinin artması üzerine bu değişime uyum sağlamak ve yabancı vapur şirketlerine karşı rekabet etmek amacıyla, 1840'lı yıllarda devlet eliyle Osmanlı vapur işletmeciliğinin temelleri atılmıştır. Osmanlı'nın diğer sahillerinde olduğu gibi Karadeniz sahillerinde de seyrüsefer yapan yabancı vapur şirketleri Batum Limanı'na düzenli seferler düzenlemeye, yolcu ve yük taşımaya başlamışlardır. Batum'a vapur seferlerinin düzenlenmesi bölgede gerek ekonomik menfaatler gerek egemenlik hakları açısından Osmanlı için endişe vericiydi. Buna karşılık Osmanlı yönetimi, egemenlik haklarını gözetmeye ve korumaya yönelik birtakım tedbirler ve politikalar uygulamıştır. Burada Osmanlı merkezi yönetiminin yabancı vapur şirketleri rekabetine karşı yolcu taşıma ve sahillerinde seyrüsefer yapma koşullarını kendi denetimine almak suretiyle korumacı bir politikaya yönelme çabası ön plana çıkmaktadır. Bu doğrultuda çalışmamızda Osmanlı'nın Batum Limanı'nda vapur seferlerine başlamasında izlediği himayeci ve korumacı politika üzerinde durulacaktır.

Anahtar Kelimeler: Batum Limanı, Osmanlı Devleti, Buharlı gemi

ABSTRACT: The period of steam ships began in the Ottoman waters in the first half of the XIXth century. During this period, due to the technical changes in the sea voyages and the increase of the sea voyages of foreign states on the Ottoman coast, the basics of Ottoman steamer business administration were laid by the state in the early 1840s in order to adapt to this change and to compete against foreign steamer companies. The foreign steamer companies began to carry the passengers and cargos on regular expeditions to the port of Batumi on the Black Sea coast as well as on the other shores of the Ottoman. The organizing of regular steamer trips to Batumi was a concern for the Ottoman both in terms of economic

* Bu makale 2-5 Mayıs 2019 tarihinde Batum'da gerçekleştirilen *International Black Sea Coastline Countries* Sempozyumu'nda "The Introduction of the Ottoman Steamer Service to the Port of Batumi with a Protectionist Approach" başlığıyla sözlü olarak sunulan bildirinin genişletilmiş halidir.

** Dr., Trakya Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, EDİRNE, seyma_drc@hotmail.com, ORCID: 0000-0003-2294-9906

Geliş Tarihi / Received: 06.12.2021

Kabul Tarihi / Accepted: 18.01.2022

Yayın Tarihi / Published: 29.07.2022

interests and sovereign rights. In contrast, the Ottoman administration implemented a number of measures and policies to protect its sovereign rights. Here, by taking control the conditions transferring passengers and to cruise, the Ottoman central administration comes to the fore through efforts to turn towards a protective policy against the competition of foreign steamer companies. In this regard, we will focus on the patronage and protectionist policy pursued by the Ottomans in the steamer service in Batumi Port.

Keywords: The Port of Batumi, The Ottoman State, Steamer

Giriş

XV. yüzyıl sonlarında Osmanlılar tarafından fethinden itibaren 1878 yılına kadar yaklaşık 400 yıl Osmanlı hâkimiyetinde kalan Batum, XIX. yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde Trabzon eyaletinin Lazistan sancağına bağlı bir kazaydı. Bu dönemde liman kentlerinin gelişmesine paralel bir şekilde Batum da Karadeniz’de ön plana çıkan sahil iskelelerinden biri olmuştur. Rus sınırına yakınlığı dolayısıyla, Rusya’nın gerek askeri gerek siyasi tasavvurları bir yana, Karadeniz’in uluslararası ticarete açılması, buhar gücünün denizlerde yaygın bir şekilde kullanılmaya başlanmasıyla deniz seferlerinde yaşanan teknik değişimlerle birlikte ticaretin ivme kazanması neticesinde Batum iskelesinin önemi de gittikçe arttı. Bunda özellikle hinterlandı sahile bağlayan yeni yolların yapılması ve Osmanlı pazarının Batı’ya açılmasıyla ticaretin de iç bölgelerden kıyı kesimlere akmaya başlaması etkili oldu. Küçük bir sahil iskelesi iken, gerek yabancı şirketlerin gerekse Osmanlı’nın sahillerinde buharlı gemi seferleri düzenlemeye başladığı dönemde bölge için önemli bir liman haline geldi. XIX. yüzyılın ortalarından itibaren Batum’un artan önemine binaen Avusturya ve Rusya başta olmak üzere Avrupalı devletler yük, yolcu ve posta taşımak için Batum’a vapur seferleri düzenlemeye başladıkları gibi hemen hemen aynı dönemlerde Osmanlı Devleti’ne ait vapurlar da Batum iskelesinde seyrüsefere başlamışlardı.

Osmanlı yönetiminin genel olarak sahillerinde vapur seferlerine ve limanları arasında yük ve yolcu taşımaya başlamasının arkasında yatan önemli bir unsurun, yabancı şirketlerin kendi limanlarında aktif olarak sefer yapmalarına mukabil, himayeci tavrın bir tezahürü olduğu söylenilebilir. Osmanlı karasularında ilk olarak vapurla yolcu taşımacılığı İstanbul’da Boğaziçi sularında ihtiyacın hâsıl olmasını zamanında değerlendirerek bundan istifade eden ve kârlı kazancın farkına varan yabancı şirketlerin girişimiyle gerçekleşmişti. Yabancı devletlere ait vapur şirketleri yeniden düzenlenen ticaret antlaşmaları ve mevcut kapitülasyonlar sayesinde serbestçe dolaşıyorlar ve faaliyetlerini gittikçe genişletiyorlardı. Fakat Osmanlı sahillerinde gündün güne sayılarının artması ve yolcu taşımaya

ruhsatları olmamasına rağmen bu işe kalkışmaları devletin hukukuna mugayyir görülmesinden dolayı Osmanlı yönetimi, yabancı devletlere ait vapurların boğazda yolcu taşımalarını yasaklamıştı (BOA, A. AMD, 40/91). En azından karasularının kontrolünü elinde tutmaya yönelik çareler aramaya yönelmişti. Yabancı vapur şirketlerine yönelik kısıtlamalar ve korumacı tavır Osmanlı yetkililerin kendi sahillerinde deniz seferleri ve yolcu taşımacılığını tekele almak istemesinden kaynaklanıyordu. Buna rağmen her ne kadar yabancı vapurların seferlerine engel olunmak istense de Osmanlı sahilleri arasında yolcu ve yük taşımaya devam etmekteydiler (Komatsu, 1999: 371-380).

Osmanlı yönetimi, halkın ihtiyacını karşılamak adına limanları arasında yolcu taşımak amacıyla Boğaziçi'nde deniz taşımacılığı yapmak üzere tersaneden vapur tahsis etmişti (Boğaziçi: Şirket-i Hayriye Tarihçe-Salname, 1914: 2). Böylece 1840'lı yılların başında iki vapurun deniz yolları için kullanıma sunulmasının ardından Osmanlı vapur işletmeciliğinin temelleri devlet eliyle atılmıştır. Önceleri Hazine-i Hassa Vapur İdaresi, daha sonraları Fevâid-i Osmaniye ve ardından İdare-i Mahsusa¹ olarak adlandırılan vapur işletmesi tamamen devlete ait bir girişimdi ve bölgesel ulaşımda kullanıldığı gibi Marmara, Ege, Akdeniz ve Karadeniz kıyılarında da ulaşım için kullanılmakta, hatta sık sık askeri nakiller de yapmaktaydı (Kuran, 1995: 160). Yabancı vapur şirketleriyle rekabet etmenin etkili bir yöntemi olduğu göz önünde bulundurularak Osmanlı sularında buharlı gemi işletilmesi hususunda diğer bir teşebbüs ise, aynı zamanda özel bir girişim mahiyetinde devletin ilk yerli anonim şirketi olan Şirket-i Hayriye'nin kurulmasıydı (Akyıldız, 2010: 201-203). Bir buharlı gemi işletmesi olan şirket, kendi sularında yabancı vapur şirketlerinin seyrüseferine meydan vermemek için Osmanlı yönetiminin onayıyla 1850 yılında kurulmuştur (BOA, İ. DH, 227/13579; Ahmet Cevdet Paşa, 1991: 13, 20; Akyıldız, 2014: 360). Kurulan bu vapur şirketine İstanbul Boğazı sularında yolcu taşımının (Ahmet Cevdet Paşa, 1991: 20) yanı sıra İzmir, Gelibolu, Gemlik, Tekirdağ ve Karadeniz kıyılarında Ahyolu ve Varna'ya sefer düzenlemek ve ticaret yapmak yetkisi verilmişti (BOA, A. AMD, 20-47). Burada Osmanlı merkezi yönetiminin yabancı nüfuzuna karşı yerli bir şirket kurulmasına müsaade ederek yolcu taşıma ve sahillerinde seyrüsefer yapma koşullarını kendi denetimine almak suretiyle kendi kabotaj haklarını himayeci bir politika anlayışıyla hareket

¹ Vapur işletmesi 1864 yılında Fevaid-i Osmaniye, 1876 tarihinden itibaren de İdare-i mahsusa olarak adlandırılmış ve 1911 yılına kadar bu isimle anılmıştır. Devlete ait bir işletme olarak faaliyetlerini yürüten vapur şirketi 1911 yılında Seyr-i Sefain İdaresi olarak Osmanlı'nın sonuna kadar devam etmiştir. Bk. Müller-Wiener, 2003: 100.

ettiği söylenebilir. Bu politika öncelikli olarak Osmanlı'nın merkeze yakın limanlarında görülse de kısa bir süre sonra merkezden uzak, taşrada da aynı teamüllerle vapur seferleri başladığı görülmektedir.

Bu dönem Batı ile bütünleşme dönemiymken Osmanlı Devleti'nin yabancı vapur şirketlerine limanlarını açmak yerine, yani sahillerinde deniz ticareti yapabilme imtiyazı vermek yerine kendi failliğini dayatmak istediği bir süreçtir. Bunun kabotaj denilen sahil deniz ticaretinin yabancılara kapatılıp yerli gemilerin tekeline alınması, uluslararası hukukta bağımsız devletlerin tabii bir hakkı olarak tanınmasından kaynaklanmaktaydı. Dolayısıyla Osmanlı yönetiminin bu tedbirleri ve girişimleri bağımsız bir devlet olarak tabii hakkı olan kabotaj hakkını korumak için elzem gördüğünü söyleyebiliriz. Burada egemen devlet iktisadi hakları yanı sıra egemenlik haklarını da gözetmekteydi.

Avrupalı devletlerin Osmanlı sahillerinde denizcilik faaliyetinde bulunmaları ve buharlı gemi teknolojisinin de gelişmesiyle yük ve yolcu taşımacılığında daha aktif rol oynamaya başlamaları karşısında Osmanlı yönetimi vapur işletmeciliği tekeli önemsemeye başlamıştır. Nitekim merkezîyetçi ve korumacı bir ekonomik anlayışın tezahürü olarak devlet erkânının gündemine yabancı gemiler aleyhine deniz kabotaj tekeli girmeye başlamıştı (Ekinci, 2006a: 100-101). Deniz kabotajı bir ülkenin bir limanından alınan yük ve yolcuların aynı ülkenin diğer bir limanına deniz yoluyla taşınmasına, yani sahil deniz ticaretinin yabancılara kapatılıp yerli gemilerin tekeline alınması olarak anlaşılmaktadır. Osmanlı yönetimi de yabancı bandıralı gemilerin kendi sahillerinde seyrüsefer yapmalarını engellemek suretiyle kabotaj yasağı uygulayarak kendi gemileri için kabotaj tekeli uygulama niyetine girmiştir (Çağa, 1978: 197). Buna karşılık birçok bölge halkının merkezi yönetime ulaştırdıkları, iskelelerinde vapur işletilmesi taleplerinin giderek artmasına binaen ihtiyacın hâsıl olmasından dolayı Osmanlı yönetimi sahillerinde yabancı vapurların deniz seferlerine iştirakine engel olamamıştır. Yani Osmanlı Devleti bir taraftan yabancı vapur şirketlerinin deniz seferlerine engel olmaya ve kontrol altına almaya çalışırken diğer taraftan yolcu, yük ve posta, hatta askeri nakliyat için yabancı vapur şirketleriyle anlaşma yoluna da gidiyordu (Ekinci, 2006a: 101). Osmanlı Devleti açısından bu tutarsızlığın nedeni devletin kendi kaynakları ile söz konusu deniz taşımacılığı faaliyetlerini sunmakta yetersiz kalmasıydı. Bir taraftan kendi karasularındaki taşımacılığı yabancı şirketlere kapamaya çalışırken diğer taraftan yerli taşımacılık şirketlerinin teknik bakımdan yetersiz olması nedeniyle posta ve asker nakli gibi zaruret

gerektiren durumlarda yabancı şirketlerle iş birliği yapmaya mecbur kalmıştır (Ünver, 2018: 177-178).

Devlet bürokrasisi yerli vapur işletmeciliğini geliştirmek için girişimlerde bulunsa da yeterli sonuç elde edememiş, nihayetinde Osmanlı sahillerinde ve Karadeniz'de deniz taşımacılığında yabancı devletlerin seferleri artmaya başlamıştır (Komatsu, 1999: 371). Nitekim Osmanlı Devleti'nin henüz buharlı gemi teknolojisiyle tanışmasından ve kendi sularında vapurla yolcu taşımaya ve vapur işletmeciliğine yönelmesinden daha önce yabancı şirketler mevcut kapitülasyonlar ve antlaşmalara dayanarak Osmanlı sahillerinde posta, yük ve yolcu taşımacılığına girişmişler ve deniz taşımacılığında daha aktif rol oynamaya başlamışlardır (Demir, 2005: 282).

Karadeniz ve Batum'a Gemi Seferlerinin Başlaması

Yabancı devletlere ait vapur şirketlerinin Karadeniz sahili iskelelerinde deniz ticaretine ve yolcu seferlerine başlamaları Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasının akabinde mümkün olmuştur. Osmanlı Devleti, XV. yüzyıldan itibaren hemen hemen tamamını sınırlarına dâhil edip ve iç denizi haline getirdiği Karadeniz'e yabancı bandıralı gemilerin girmesine müsaade etmemiş ve Osmanlı-Rus Savaşı'nı sonlandıran Küçük Kaynarca Antlaşması'na kadar da Karadeniz bu statüsünü korumuştur. Bu anlaşma ise Karadeniz ve Boğazları Rus ticaret gemilerinin kullanımına açıyor ve Karadeniz bir Osmanlı gölü olma özelliğini kaybediyordu. Buna karşılık Babiali yönetimi, Karadeniz'de kendi nüfuz alanında kalan limanların ticari kontrolüne önem vererek merkantilist tedbirler uygulamaya çalışmıştır. Nitekim bu dönemde başta Karadeniz'de olmak üzere deniz nakliyatını yerli ve devlet tekelinde bir ticaret filosuyla yönetebilmeyi planladığı anlaşılmaktadır. Bunun gerçekleşebilmesi amacıyla devlet erkânı gemi işletmeciliğine teşvik edilmekte ve gemilerin sayısının artırılmasına çalışılmaktaydı (Beydilli, 1991: 689-690). Osmanlı yönetimi, Rusya'nın Karadeniz'deki faaliyetlerinden endişelenerek ayrıcalıklı statüsüne darbe vurmaya çalışarak, Karadeniz'i yabancı devletlerin gemi seferlerine açmaya başlamıştır. İngiltere ve Fransa gibi büyük devletlerin yanında diğer Avrupa Devletleri de ticaret yapma hakkı elde ederek Karadeniz'de serbest ticarete dâhil olmuşlardır. Karadeniz'e Avrupalı devletlere ait gemilerin girişine izin verilmesi ve ticari birtakım kolaylıkların sağlanmasıyla, Osmanlı yönetimi Karadeniz'de Rus varlığına karşı bir denge oluşturmaya çalışmıştır (Ekinci, 2007: 65). Osmanlı siyasi anlayışında korumacılık ve serbestlik arasında pragmatist bir tercih söz konusu olduğu söylenebilir. Bu sayede Karadeniz birçok devletin ticaret ve deniz seferi gerçekleştirebildiği bir alan haline

gelmiştir. Karadeniz sularının Rusya ve ardından Avrupalı devletlerin gemi seferlerine ve ticaretine açılması ve serbest ticaret hakkı elde etmeleri bu bölgede ekonomik aktivitelerinin ve nüfuzlarının artmasına neden olmuştur (Yılmaz, 2015: 49). Bununla birlikte Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasıyla limanların önemi de artmaya başladığı gibi Avrupalı devletler ve Rusya'nın Osmanlı limanlarında sefer yapımlarıyla yük ve yolcu seferleri yaygınlaşmış ve buharlı gemi taşımacılığının önü açılmıştır.

1830'lu yıllardan itibaren gerek yabancı vapur şirketleri gerek Osmanlı'ya ait vapurlar Karadeniz sularında seferlere başlamışlardır.² İlk olarak Avusturya'ya ait Lloyd vapur şirketi Batum'a kadar uzanan seferlere başladı. Bu dönemde Ruslar da Redutkale-Batum-Trabzon hattı güzergâhında seferlere başladılar (Yılmaz, 2015: 53-54). Batum'da Osmanlı vapur seferlerinin başlaması için ilk girişimler de bu dönemdedir. Osmanlı yönetimi 1851 yılında Batum'a vapur seferlerine başlanması için birtakım girişimlerde bulunduysa da gerek uygun vapur eksikliği gerekse kârlı olmamasından dolayı bu girişim kısa bir süreliğine akamete uğramıştır (BOA, A. AMD, 33/100; A. MKT. MHM, 51/30; A. MKT. NZD, 68/26). Karadeniz'de diğer yabancı vapur şirketlerine oranla geri planda olan İngiltere vapurlarının etkinliği ise Kırım Savaşı'ndan sonra daha da azalmış, buna karşın özellikle Fransa ve Avusturya şirketleri daha aktif hale gelmişti. 1860'lı yıllara gelindiğinde de Doğu Karadeniz sahilinde Batum'a yakın önemli bir liman olan Trabzon Limanı'na sefer düzenleyen yabancı şirketlerin sayısı gittikçe artmıştır. Avusturya Lloyd, Fransız Messageries Maritimes (Uygun, 2015), İtalyan vapur şirketi ve Rus vapur şirketi haftalık olarak veya iki haftada bir Trabzon'a sefer düzenlemekteydiler. Batum Limanı'nda yolcu ve yük taşımacılığının canlanmasına ve bölgede ticari eylemlerin yoğunlaşmasına paralel olarak, bu dönemde bölgeye Rusların ilgisi artmaya ve zamanla Trabzon'un doğusundaki iskelelerde deniz taşımacılığına hâkim olmaya başlamış oldukları anlaşılmaktadır (Yılmaz, 2015: 58). Nitekim 1863 yılından itibaren de Rus vapur şirketi Batum'a haftada bir sefer düzenlemeye başlamıştı (Karakulak, 2020: 79).

² Karadeniz'de 1833'de Rusların Odesa Kumpanyası İstanbul'a ilk seferini düzenlemişti (Ekinci, 2007: 63; Demir, 2005: 4). 1834 yılında Avusturya'nın Tuna Kumpanyası'na ait vapurlar Karadeniz'de faaliyetlerine başlamışlar ve İshakçı-Tulca ve Varna'ya uğramak üzere Kalas'la İstanbul arasında on beş günde bir düzenli seferlere başlamışlardır. 1837'de de İstanbul ile Trabzon arasında da seferler yapmaya başlamıştı. 1840'a gelindiğinde ise Avusturya Lloyd Vapur Şirketi Kalas-İstanbul ve Köstence-İstanbul arasında on beş günde bir; İstanbul-Trabzon arasında ise haftada bir düzenli seferler yapmağa başlamıştır (Ekinci, 2007: 63; Demir, 2005: 4; Kılıçaslan, 2013: 34, 40-41).

Batum Limanı'nda Vapur Seferleri ve Himayeci Yaklaşım

Osmanlı idaresinde vapur şirketlerinin Batum'a ne zaman ve nasıl deniz seferlerine başladığı, Babıali'yi buna yönelten sebeplerin neler olabileceği üzerine inceleme yapıldığında, Osmanlı'nın bölgede XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren gittikçe artmaya başlayan ticari ve ekonomik menfaatlerini yabancı devletlere kaptırmama ve Batum'un Rus sınırına yakınlığı dolayısıyla egemenlik haklarını korumaya yönelik bir anlayışla hareket ettiği görülmektedir. Bu dönemin genel eğilimine bakıldığında da Osmanlı yönetiminin siyasi ve ekonomik bakımdan – Doğu Karadeniz limanları söz konusu olduğunda özellikle Rusya'ya karşı – himayeci bir yaklaşım benimsediğini ve bunun bir tezahürünü de Batum Limanı'ndaki yabancı devletlere ait vapur seferlerinin başlamasına karşılık aldığı tedbirler ve uyguladığı politikalarında görmek mümkündür. Avrupa vapur şirketlerinin Batum'a düzenledikleri seferlerin artması yanında, özellikle Rusya'nın Karadeniz'in Doğu kıyılarındaki nüfuzunun da etkisiyle bu dönemde bölge limanlarında deniz seferlerini arttırma ve denetimi altına alma veya ticaret yollarını kendi sınırlarına çekme gibi bir çabanın içinde olduğu söylenebilir. Osmanlı Devleti de buna karşılık Doğu Karadeniz sahillerinde olduğu gibi Rus sınırına yakın Batum sahillerinde himayeciliğin bir yöntemi olarak birtakım tedbirler almış ve Avrupa ve Rus vapur şirketlerine karşı korumacı yeni teşebbüslere yönelmiştir.

Osmanlı yönetiminin hâlihazırda yabancı vapur şirketlerini sahilleri arasında yük ve yolcu taşımacılığında engellemeye çalışmak dışında, yabancı vapurların uğradığı iskelelere vapur hatları koymak suretiyle deniz seferlerinde inisiyatifi onlara kaptırmamaya çalışması da bu minvalde korumacı teşebbüslereydi. Devlet erkânının vapur hatlarını Batum'a kadar uzatma girişimlerinin arkasında da aynı şekilde korumacı bir anlayışın yattığı söylenebilir. Nitekim 1863 yılında Batum'dan Samsun'a kadar sahil şeridinde bulunan Hopa, Arhavi, Pazar, Rize, Of, Sürmene, Trabzon, Polathane, Vakfıkebir, Görele, Tirebolu, Giresun, Bucak gibi iskelelere uğrayarak daimî olarak iki vapurun işlemeşi faydalı olacağı kanaatiyle bir şirketin kurulması istihhamı Trabzon vilayetinden Babıali'ye iletilmiştir. Üyeleri Trabzon eyaletinin Osmanlı tebaası tüccarı ve servet sahibi kimselerinden oluşmak üzere, yani özel teşebbüsle kurulması öngörülerek Babıali'den bazı taleplerde bulunmuşlardır. Bu vapur şirketinin uğrayacağı limanlarda birer iskele yapılması ve her bir iskelede memur ikameti ve yakıt deposu ihtiyacı için mağazalar kurmak amacıyla bir miktar arsanın devlet tarafından ücretsiz şirkete verilmesi istenmiştir. Bu talebe binaen de Osmanlı yönetimi, "*azâsı cümleten tebâa-i saltanat-ı seniyyeden olmak üzere bir*

kumpanyanın teşkiliyle devlet-i aliyye sancağı altında vapurların ol-havaliye işlettirilmesi mülken ve maddeten birçok fevâid ve muhasenâtı muceb olacağı derkâr olunsa ve böyle tezyîd-i servet-i milliyeyi müstelzem olan esbâbın mekân-ı imkâna ihraç ve isâli zımında devletçe dahi her türlü vesâil-i teshîliyenin dirîğ olunmaması” (BOA, İ. MVL, 497/22477) gerektiğini ve her türlü kolaylığı sağlayacağını ifade etmiştir (BOA, C. İKTS, 3/143). Ayrıca kurulması planlanan şirket ile ilgili taleplerin, söz konusu iskelelerde, yani Doğu Karadeniz sahillerinde işlemekte olan yabancı vapur şirketlerinin menfaatlerine ve ticaretlerine engel teşkil edecek bir imtiyaz ve inhisar hali yaratmayacağı hususunun vurgulanmasının ardından, talep Babıali tarafından olumlu karşılanmış ve şirketin kurulmasına müsaade edilmiştir (BOA, MVL, 659/86; İ. MVL, 497/22477).

Söz konusu şirketin akıbetini Osmanlı kayıtlarından takip etmemiz mümkün olmamıştır. Fakat burada önemli olan husus Osmanlı yönetiminin bu şirkete iskeleler inşası için mirî araziye tahsis etmesi ve miri arazi olmayan yerlerde ise arazi sahibi ikna edilerek satın alınması için ruhsat vermesidir. Ayrıca bu şirketin inşa edeceği iskelelere başka bir vapurun yanaşmasına müsaade edilmeyeceği ve yabancı vapurların ise ancak açıkta durarak yolcu almalarına müsaade edilebileceği belirtilmiştir. Bu koşullar çerçevesinde vapur şirketi teşkiline ruhsat verilmiştir, fakat bu şirketin Osmanlı yönetimi açısından dikkate değer olan, Trabzon tüccarı ve tebaasının bir şirket kurmasına müsaade etmek suretiyle özel teşebbüsü teşvik etmiş olmasıdır.

Osmanlı idaresinin Samsun’dan Batum’a kadar Karadeniz’in doğu sahillerinde özel teşebbüsle kurulacak bir vapur şirketini destekleyerek rekabeti canlı tutma niyetinde olduğu anlaşılmaktadır. Bununla birlikte yabancı vapur şirketlerinin menfaatlerinin korunması hususunun göz önünde bulundurulması, 1863 yılında Batum özelinde olmak üzere Doğu Karadeniz iskelelerinde yolcu ve yük taşımak için yapılan deniz seferlerine yönelik korumacı bir politikanın dışavurumu olmadığı şeklinde yorumlanması mümkündür. Fakat burada Osmanlı Devleti’nin, yabancı gemiler tarafından uluslararası hatlarda işleyen vapurlarla yapılan deniz ticareti ile yabancı gemilerin kendi sahillerinde yaptığı yolcu seferlerini birbirinden ayırdığını göz önünde bulundurmak gerekir. Yani yabancı gemilerin iskelelerine uğramasına engel olmak niyetinde değildi, sadece küçük kabotaja yani sahilleri arasında yolcu ve yük seferleri yapmalarına müsaade edemeyeceğini ileri sürmekteydi. Çünkü Osmanlı yönetiminin kendi karasularında yabancı vapurların yolcu ve yük taşımaya yönelik itirazları,

genelde kendi vapur şirketlerinin nüfuzunu güçlendirmek ve kârını arttırmak için bir çabaydı (Ekinci, 2006a: 108-110). Sahil ticaretinin yabancı ülkelere ait gemilere kapatılıp yerli gemilerin tekelinde olması şeklinde adlandırılan kabotaj, uluslararası hukukta bağımsız devletlerin bir hakkıydı. Dolayısıyla Osmanlı yönetimi de uluslararası hukuktan kaynaklanan haklarına istinaden, kendi sahilleri arasında yabancı gemilerin yolcu ve yük taşımasına taraftar değildi (Komatsu, 1999: 371).

Egemenliği altındaki bölgelerde kabotajın Osmanlı bandıralı gemilere ait olması gerektiğini savunuyordu. Dolayısıyla Batum Limanı söz konusu olduğunda Osmanlı Devleti yolcu ve yük taşıyan vapur hatları hususunda egemenlik haklarını korumak adına oldukça himayeci bir tavır içinde olduğu söylenebilir. Çünkü Batum Limanı'nın Rus sınırına yakın olması, Rusya'nın Batum'a yönelik ekonomik girişimleri Osmanlı Devleti'nin bölgede egemenlik haklarının ihlali açısından önem arz etmekteydi. Dolayısıyla Osmanlı Devleti'ni bölgede en fazla endişelendiren ülke Rusya'ydı. Çünkü Batum'dan, Poti, Redutkale, Sohunkale, Kerç ve Kefe'ye kadar olan hat üzerinde Rus gemilerinin egemenliği söz konusuydu (Karakulak, 2020: 79-80). Zaten 1850'li yıllarda Rus vapur şirketi Batum'da bir acente açarak burayı Kırım-Anadolu-Kafkasya deniz seferleri hattının bir iskelesi haline getirmişti (Bostan, 1992: 210). Bu hat ile şirket vapurları Karadeniz'de Batum'dan başlayarak Rize, Trabzon, Samsun ve Giresun limanlarına uğrayarak İstanbul'a kadar ulaşmaktaydı (Demir, 2005: 6).

Bölge ile ilgilerinin artması karşısında, Osmanlı yönetimi 1860'lı yılların başından itibaren Batum'a yönelik Rusların niyetlerinden endişelenmekteydi. Bundan dolayı yabancı devletlere ve özellikle Rusya'ya karşı egemenlik haklarını ve meşruiyetini korumak amacıyla bazı tedbirler dahi aldığı görülmektedir. Bunlar öncelikle Batum'a vapur seferleri koyulması yanı sıra, bölgede nüfuzunu güçlendirecek imar faaliyetleri için girişimlerdi. Osmanlı belgelerine yansıyan mütalaalardan bu dönemde Osmanlı devlet erkânı tarafından Batum'u imar etmek amacıyla bölgenin ehemmiyetine sık sık vurgu yapıldığı anlaşılmaktadır. Nitekim Batum'un Doğu Karadeniz sahilinin önem arz eden bir bölgesi olduğu ve liman alanının tüccar gemilerinin emniyetle demir atabileceği ve barınabileceği bir yer olmasından dolayı ıslah edildiği takdirde önemli bir ticaret merkezi haline geleceği belgelere yansıyan mütalaalardandır (BOA, MVL, 679/60). Hatta Lazistan sancağının idare merkezi olan Batum kasabasının kuzeyine

doğru uzanan bölgede yeni bir şehir inşa edilmesi³ için Babıali'de birtakım öneriler gündeme gelmişti. Batum'a gelip giden yolcuların emniyeti ve ahalinin ulaşım rahatlığının sağlanması adına Batum kıyılarının hinterlandı ile bağlantısını ve iletişimini kolaylaştıracak yolların yapılmasına ve tamine, bataklıkların kurutulması suretiyle bölgenin ıslahına ve imarına önem verilmiştir (BOA, MVL, 656/1). Nitekim imar faaliyetleri bölgenin ticari ve ekonomik bakımdan kalkınmasına imkân tanıyacağı gibi devletin bölgede nüfuzunu ve erkini de arttıracaktır. Bütün bunların yanı sıra egemenlik haklarını korumak ve nüfuzunu güçlendirmek için Osmanlı idaresinin bölgede sembolik temsili de önemliydi. Şöyle ki, 1864 yılında Lazistan mutasarrıfı Rus vapur ve ticaret şirketine ait birkaç vapur ve geminin dinlenme alanı olarak sürekli limanda mevcut olduğunu Babıali'ye bildirerek padişaha ait bir vapurun Batum Limanı'nda bulunmamasının mahzurlarına dikkat çekmişti. Hatta padişahın meşruiyet ve erkinin bir temsiliyeti olarak kabul edebileceğimiz, top atışı yapmak için bile bir top bulunmadığından yakınlarda resmi günlerde ve Ramazan ayında top atışı yapmak için top ve topçu görevlendirilmesini talep etmişti (BOA, İ. MVL, 529/23759). Babıali de bu talebi olumlu karşılayarak Batum'a vapur ve top göndermiştir (BOA, İ. MVL, 529/23759). Dolayısıyla merkezden uzak olan Batum'a Osmanlı yönetiminin önem göstermesi ve bölgeyi imar etmesi nüfuzunu güçlendirmek için bir vasıta oluşturmuştur. Bu şekilde hâlihazırda Osmanlı idaresi ticaret hacmi artan Batum'u imar etmeye çalıştığı gibi yabancı devletlerin nüfuz kurmasına karşı da bir set oluşturabilirdi. Nitekim kısa bir süre sonra Rusya'nın Batum'da bir iskele inşası için izin talep etmesi bölgeye yönelik tasavvurlarının bir kanıtıydı.

Yabancı bir devletin Osmanlı topraklarında bir iskele inşası için talepte bulunması Osmanlı yönetiminin endişelenmesine sebep olacak bir gelişmeydi. Batum'da ikamet eden Rus konsolosu, Batum'un gün geçtikçe mamur bir yer haline geldiği, kısa bir müddet içinde sayılı kasabalardan biri haline geleceği ve Rus vapurlarının uğramasıyla limanın ticaretinin artması vesilesiyle, Rusya'ya ait gemiler için Batum Limanı'nda bir iskelenin inşası lüzumu söz konusu olduğunu belirtmiştir. Ardından Karadeniz'de işlemekte

³ Batum ahali yazın Hopa'ya gidip 3-4 ay kaldıktan sonra kışın tekrar Batum'a dönmekteydi. Bunun sebebi Batum'da havanın rutubetli olmasından kaynaklanmaktaydı. Yeni bir şehrin kurulmasına izin verildiği takdirde rutubetli havanın tesirlerinden uzaklaşacağı ümit edilmekteydi. Batum Limanı burnunda bulunan arazi geniş olup havasının da oldukça iyi olmasından dolayı Trabzon valisi burada yeni bir şehir kurulmasını uygun görmüştür. Osmanlı merkezi idaresi tarafından da ruhsat verilip yeni bir şehir inşasına başlanmıştır. BOA, İ. MVL, 529/23759, 18 Aralık 1864.

olan Rus vapur şirketi tarafından umuma mahsus olmak üzere bir iskele inşasına izin verilmesini Osmanlı yönetiminden talep etmiştir. Ona göre bu sayede şehrin mamuriyeti ve ticareti bir kat daha artacaktır (BOA, İ. MVL, 566/25478). Bununla birlikte, iskele inşa izni kendilerine verilmesi halinde bazı taahhütlerde de bulunmuştur. İstanbul'dan Trabzon'a ve Batum'a, Batum'dan İstanbul'a gidip gelmekte olan Rus şirketi vapurlarına öncelikli olmak üzere, inşa edilen iskeleden sadece Rus vapurları değil, Osmanlı bandıralı gemiler ve diğer yabancı devlet gemilerinin de istifade edebilecekleri ve ilerleyen yıllarda herhangi bir şekilde Batum Limanı'nda mülkiyet iddiasında bulunmayacakları hususunda garanti vermiştir. Rus konsolosunun iskele inşa talebi ve verdiği taahhütler Lazistan mutasarrıflığınca müzakere edilerek Batum Limanı'nın ehemmiyetini arttıracığı için burada bir iskele inşa önerisi münasip görülmüştür (BOA, İ. MVL, 566/25478). Fakat Osmanlı yönetimi Lazistan mutasarrıflığınca da uygun görülen Batum'da iskele inşa edilmesi hususunu kabul etmekle birlikte, Rus vapur şirketi tarafından inşa edilmesini mahzurlu addetmiştir. Şöyle ki iskelenin yabancı bir vapur şirketi tarafından inşa edilmesinden ziyade devlet eliyle veyahut Fevâid-i Osmaniye vapur şirketi tarafından yaptırılmasından yana olmuştur. Hatta bir an önce iskele inşasının başlaması için ne kadar masraf gerektiği, hangi yöntemlerle yapılacağı ve mali boyutunun ne olacağına tahkiki hususuna ve kâr-zarar hesabının yapılmasına dair Lazistan sancağından bir yoklama yapılmasını istemiştir (BOA, İ. MVL, 566/25478; MVL, 721/118). Bu doğrultuda Lazistan sancağı meclisinde yapılan müzakereler neticesinde, iskele inşa olduğu takdirde iskeleyi kullanan gemilerden alınacak vergiden elde edilecek gelirin inşa masrafı için teminat gösterilerek, Batum'da iskele inşasının devlet eliyle veya Fevâid-i Osmaniye vapur şirketi tarafından yapılmasının Osmanlı menfaatleri açısından daha uygun olacağına karar verilmiştir. Fevâid-i Osmaniye şirketi ise Batum Limanı'nda şirketlerine ait işleyen bir vapur olmadığı için iskele inşasına olumlu bir yanıt vermemiştir (BOA, İ. MVL, 566/25478). Bunun üzerine Batum iskelesinin Rus vapur şirketine yaptırılması Batum'un sınır noktasına yakınlığının Doğu Karadeniz sahilinde Rusya'nın ilgisinin tezahürü olacağı, bölge ile alakasını güçlendirebileceği endişesi dolayısıyla bu iskelenin bir Rus şirketince değil, devlet eliyle inşası kararlaştırılmıştı (BOA, İ. MVL, 566/25478). Bununla birlikte Osmanlı yönetimi bu tarihten önce de Batum Limanı'nda gemi seferlerinin artmaya başlaması üzerine 1861 yılında yeni bir ahşap iskele inşa etmişti (BOA, İ. MVL, 460/20679). Ancak Batum Limanı'na uğrayan yabancı vapurların sayısındaki yükseliş ve artan ticaret hacmi mevcut iskelenin gemi tonajını

kaldırabilecek kapasitede olmamasından dolayı yeni bir iskelenin inşası zorunlu hale gelmiştir.

Karadeniz sahillerinde seyrüsefer yapan bazı yabancı vapur şirketleri Osmanlı'nın diğer limanlardan olduğu gibi başka bir Osmanlı limanı olan Batum Limanı'ndan da yolcu ve yük almaktaydılar. Her ne kadar Osmanlı resmi kaynaklarında Batum'da sadece Osmanlı Fevâid-i Osmaniye ve Rus vapur şirketlerine ait acenteler mevcut olduğu görünse de (Salname-i Vilayet-i Trabzon: 80-81) Avusturya Lloyd ve Fransız Messageries Maritimes şirketlerinin de bu limanla bağlantısı vardı. Fakat Batum ve Kafkas limanlarına yolcu ve yük nakilleri gibi işlemlerini ve bu limanlarla münasebetlerini Rus vapur şirketi vasıtasıyla yürütmekteydiler (Karakulak, 2020: 79). Söz konusu yabancı vapur şirketlerinin Batum'a uğrayarak ticari menfaat elde ettikleri gerekçesiyle, Osmanlı merkezi idaresi birtakım tedbirler almıştır (BOA, MVL, 736/84). Nitekim Osmanlı merkezi yönetiminde yabancı vapur şirketlerinin kendi limanları arasında yapmış olduğu yolcu ve yük nakline karşı egemenlik haklarını korumaya ve himaye etmeye yönelik bir tavrın söz konusu olduğu anlaşılmaktadır. Keza Babiali yabancı vapur şirketlerine karşı rekabetçi bir tutumu da desteklemiştir. Özellikle Rusya'nın Batum Limanı'ndaki ticari ve ekonomik ilgisine karşı olmak üzere Osmanlı yönetimi Trabzon vilayeti maiyetinde bulunmak ve Trabzon ile Batum arasında işletilmek üzere vapur tahsis kılınmasını kararlaştırmıştı. Bunun gerekçesi de Doğu Karadeniz sahilinde eşya ve yolcu naklini kendilerine hasretmek maksadıyla Rus şirketinin Batum Limanı'na uğrayan vapurlarının sayılarını arttırmasıdır. Rus şirketinin bu girişimine karşılık Trabzon ve Batum Limanı arasında sefer düzenlemek amacıyla bir vapur tayin edilmesi Sultan tarafından vaat edilmiştir. Bu tavırda Osmanlı yönetiminin Doğu Karadeniz sahilleri ve Batum Limanı deniz seferlerinin sayısını artırma ve nüfuz kurmak suretiyle Batum Limanı kabotajını kendi tekeline alma eğilimi gösteren Rusya'ya karşı bir önlem alma niyetinde olduğu söylenebilir. Nitekim 1868 yılında halkın ticaretini ve işlerini kolaylaştırmak için Trabzon'a işlemekte olan Fevâid-i Osmaniye vapurlarının seferlerini Rize'ye ve Batum'a kadar uzatılması emredilmişti. Bu karardan itibaren Fevâid-i Osmaniye vapurları Batum'a seferler gerçekleştirmiştir. Bu seferler de Osmanlı belgelerine yansıdığına göre Trabzon, Rize ve Batum ahalisinin ticari faaliyetlerini kolaylaştırmış ve halkın memnuniyetine vesile olmuştur (BOA, A. MKT. MHM, 428/81).

Osmanlı ve Rus vapur şirketleri arasında Batum iskelesinden yolcu ve yük taşımacılığı hususunda bir rekabetin olduğu görülmektedir. Osmanlı

vapurlarının sefer saatlerinin belirsizliğinden dolayı yöre halkının Rus vapur şirketlerini tercih etmeye mecbur kalacağı endişesi, Osmanlı yönetimini bir an önce inisiyatifi elde etmek için eyleme geçirmiştir. Osmanlı vapurları belirli günlerde İstanbul'dan hareketle Batum'a varmalarına rağmen, özellikle kışın hava muhalefeti nedeniyle sefer günlerinde aksamalar ve gecikmeler meydana gelmekteydi. İstanbul'dan gelen vapurlar ile yapılan seferler neticesinde Batum seferlerinin vaktinde gerçekleşmemesi, Osmanlı vapurlarının hangi vakitte geleceğine dair belirsizlik oluşması tüccar ve ahaliyi eşya ve ticari ürünlerinin nakli için Rus vapurlarını tercih etmeye yöneltmekteydi (BOA, A. MKT. MHM, 428/81). Batum ahali ve tüccarı zaruri olarak Rus vapurlarına ve diğer yabancı vapurlara rağbet gösterecektir. Bu durumda da Fevâid-i Osmaniye vapurları ise kâr ve menfaatten mahrum kalacaktır. Bu nedenle her hafta Rize ve Batum'a gidip gelmek üzere Trabzon'da daimî olarak bulunacak süratli ve büyük bir vapurun seferlere başlamasına müsaade edildiği takdirde hem Fevâid-i Osmaniye şirketinin menfaat ve kârının azalmasına engel olunmuş ve hem de ahalinin Osmanlı vapur işletmesine karşı güveni artmış olacaktır (BOA, A. MKT. MHM, 428/81).

Nihayetinde 1868 yılında daimî olarak Trabzon'da bulunmak ve haftada bir defa Rize ve Batum Limanı'na uğramak üzere bir vapur işlettilmesine Lazistan sancağının talebi doğrultusunda karar verildiği anlaşılmaktadır (BOA, A. MKT. MHM, 424/6; MVL, 740/34). Hatta Fevâid-i Osmaniye şirketinin Trabzon ve çevre limanları için elverişli bir vapuru bulunmamasına rağmen bir an önce çözüm olarak Sultan tarafından satın alınan vapurlardan birinin söz konusu bölgeye tahsis edilmesine karar verilmiştir (BOA, A. MKT. MHM, 428/81). Bunun ardında halkın memnuniyetini ve ticari faaliyetlerini kolaylıkla yerine getirmesine imkân sağlanması gibi bir niyetin olması kadar Osmanlı merkezi yönetiminin kendi limanlarının deniz seferlerinde egemenliğini sağlamlaştırmaya, yabancı vapur şirketlerine karşı meşruiyetini ve sınırlarını korumaya, sınırları içinde ticari ve ekonomik faaliyetleri denetim altında tutmaya yönelik bir tavır takınması olduğu söylenilebilir. Nitekim bu kararın alınmasının ardında yatan gelişmelere bakıldığında korumacı yaklaşımın izlerini görmek mümkündür. Burada önemli olan Osmanlı yönetiminin yabancı vapur şirketlerine karşı yerli vapur şirketi olan ve devlet eliyle idare edilen Fevâid-i Osmaniye şirketinin çıkarlarını korumaya yönelik bir yol izlemesidir. Özellikle ticari nakliyata ve halkın yabancı vapur şirketlerini tercih etmesini engellemeye yönelik çabalar Rus sınırına yakın olan Batum ve çevresinde

Osmanlı idaresinin egemenlik haklarını koruması ve meşruiyetine halel gelmemesine yönelik korumacı bir yaklaşım olduğu söylenilebilir.

Batum Limanı'na yönelik Osmanlı yönetiminin himayeci bir yaklaşım izlemesinin ardında, Tanzimat dönemi merkezîyetçilik anlayışını, merkezden uzak bölgelerinde denetimi arttırmak istemesinin bir sonucunu görmek mümkündür. Çünkü Osmanlı limanları arasındaki ulaşımda yabancı vapur şirketlerinin önemli bir nüfuzu söz konusuydu. Dolayısıyla bu tesire istinaden de ulaşımın önemli bir aracı haline gelen buharlı gemilerin Osmanlı topraklarının veya sahillerinin birbirlerinden ziyade yabancı vapur şirketinin bağlı olduğu ülke limanları ile bağını güçlendirmekteydi (Ekinci, 2006b: 76). Buna karşın Osmanlı yönetimi buna tepkisiz kalmamış ve Tanzimat'ın merkezîyetçiliğine aksi bir politika vapur seferleri hususunda uygulanmamıştır. Özellikle 1860'lı yıllardan itibaren Osmanlı yönetiminin kendi limanlarında vapur seferleri hususunda uluslararası sistemin baskısı ve nüfuzuna karşı himayeci ve korumacı bir ekonomik siyaset tarzına yöneldiğini söylersek hatalı sayılmayız (Gücüm, 2015: 263). Hatta birçok Osmanlı limanında bu anlayışa uygun bir politik tavır alındığı görülmektedir.

Osmanlı yönetimi her ne kadar Batum için kendi meşruiyet ve egemenlik haklarını koruyucu bir politika izlese de hatta Rusya'nın Batum Limanı'nı kendi sınırlarına dâhil etme niyetinin olduğuna dair Osmanlı merkezine istihbarat ulaşsa da neticeye bakıldığında devletin aldığı önlemlerin yetersiz olduğu ve Batum Limanı'nın elden çıkmasına engel olunamadığı görülmektedir. Nihayetinde Osmanlı ve Rusya arasında 1877-78 yıllarında cereyan eden savaş sonunda imzalanan Berlin Antlaşması ile Batum'a serbest liman statüsü verilerek Rusya'ya bırakılmış ve Rusya sınırları içerisinde bulunan limanın bu statüsü 1886 yılına kadar devam etmiştir (BOA, Y.A. HUS, 193/89). Batum Limanı için esas büyük gelişme ise Bakü'de petrol üretimine başlanması ve petrolün dünya pazarlarına ihracı sürecinde gerçekleşti. Bu da 1883 yılında Batum'da bir petrol üretim tesisi kurulması ve Karadeniz'e uzanan, Bakü-Tiflis-Batum demiryolu inşası ile petrol ihraç edilen bir liman haline gelmesiyle oldu (FO, No. 36, 1882: 1091, 1094; FO, No. 19, 1884: 530) ve nihayetinde Batum 1880'li yılların sonuna doğru petrol ihracı yapan önemli bir liman olarak ön plana çıktı. Kısa bir süre sonra da Bakü-Batum petrol boru hattı döşenmesiyle Kafkasya'da Rusya'nın en önemli ticari iskelesi haline geldi (Sarı, 2013: 924-927; Bay, 2016: 73-76).

Sonuç

Deniz seferlerinde yaşanan teknik değişimler ve Osmanlı sularına yönelik yapılan yabancı devletlere ait deniz seferlerinin artması üzerine bu değişime uyum sağlamak ve yabancı vapur şirketlerine karşı rekabet etmek amacıyla 1840'lı yılların başında devlet eliyle Osmanlı vapur işletmeciliğinin temelleri atılmıştı. Osmanlı yönetimi tarafından gerek tamamen devlete ait, gerek özel teşebbüs vasıtasıyla kurulan vapur şirketlerine Osmanlı kıyılarında sefer düzenleme, yolcu ve yük taşıma yetkisi verilmişti. Burada Osmanlı merkezi yönetiminin yabancı vapur şirketleri rekabetine karşı yolcu taşıma ve sahillerinde seyrüsefer yapma koşullarını kendi denetimine almak suretiyle korumacı bir politikaya yöneldiği görülmektedir. Bu tavır öncelikle Osmanlı'nın merkeze yakın sahillerinde görülse de daha sonra merkezden daha uzak bölgelerinde de kendini göstermiştir. Nitekim XIX. yüzyılın ikinci yarısında Batum'un ticari potansiyelinin gittikçe artmaya başlaması Avrupa devletlerinin ilgisini çekmiş, hatta Karadeniz sahillerinde seyrüsefer yapan Rus ve Fransız vapur şirketleri Batum Limanı'na düzenli seferler düzenlemeye yolcu ve yük taşımaya başlamışlardı. Söz konusu yabancı şirketlerin Batum Limanı'na sefer düzenlemek suretiyle ticari menfaat elde ettikleri gerekçesiyle, Osmanlı yönetimi Trabzon'a uğrayan kendi vapurlarının Batum'a da sefer düzenleyerek buradan yolcu ve yük almaları için yetki vermiştir. Batum Limanı'na yabancı devletlerin düzenli seferler düzenlemesi bölgede gerek ekonomik menfaatler gerek egemenlik hakları açısından Osmanlı için endişe vericiydi ve bu Osmanlı Devleti'nin Batum'da vapur seferlerine başlamasının önemli bir nedeni olmuştu. Yani Karadeniz limanlarında yabancı rekabetinin her geçen gün artıyor olması Osmanlı yönetiminin himayeci tavrının önemli bir unsurunu teşkil etmişti.

Bir taraftan yabancı vapur şirketlerinin Batum'da deniz seferlerine başlaması yabancı nüfuzunun artması ile sonuçlanabileceği gibi diğer taraftan Osmanlı'nın vapur seferleri düzenlemesiyle de bölgenin merkeze daha yakınlaşmasına ve dolayısıyla merkezîyetçiliğin sağlamlaşmasına zemin hazırlayacaktı. Burada dikkati çeken devlet erkânını dönemin şartlarına göre popüler olan bir ulaşım ağının Batum'da faaliyete geçmesini teşvik eden dürtülerinin Osmanlı'nın siyasi egemenlik haklarını korumaya yönelik bir tavır olduğu söylenebilir. Sadece iktisadi bir anlayışla himayeci bir tavır değil, özellikle Rus sınırına yakın olan Batum söz konusu olduğunda Osmanlı yönetimi açısından siyasi egemenliğin daha ön planda olduğu görülmektedir. Buna istinaden Osmanlı yönetimi de Batum'un siyasi ve ekonomik bakımdan merkeze bağlılığını güçlendirmek amacıyla Batum Limanı'na himayeci bir yaklaşımla vapur seferlerini başlatmıştır. Osmanlı

yönetimi açısından Batum'un yolcu ve yük taşımacılığında önemli bir liman haline gelmesinden dolayı vapur seferlerine başlaması bir yana, yabancı vapur şirketlerinin limanlarında yapmış oldukları yolcu ve yük nakline karşı egemenlik haklarını korumaya ve himaye etmeye yönelik bir tavrın söz konusu olduğu anlaşılmaktadır.

Osmanlı vapur şirketlerinin kurulması ve Doğu Karadeniz'de seyrüsefere başlaması, bu güzergâhta sefer sayılarının, yolcu ve yük taşımacılığının artması ve yaygınlaşması bu limanları merkeze daha yakınlaştırma çabalarıydı. Yani Osmanlı yönetimi merkezden uzak olan taşrada bulunan limanlarının kendi merkezi ile bütünleşmesini sağlamak, Avrupa ülkeleri ve Rusya'nın ekonomik ve ticari nüfuzu altında kalmalarına engel olmak suretiyle bu ülkelerin ticari ve ekonomik nüfuzuna karşı bir hamle geliştirmeye çalışmıştır. Ayrıca yabancı vapur şirketlerinin ve buna paralel olarak Osmanlı vapur şirketlerinin Batum'a seferler düzenlemeleri ve gündün güne yolcu ve yük naklinin artması ticari ve ekonomik ilişkilerin canlanmasına vesile olmuştur. Buna bağlı olarak Osmanlı limanlarına seferlerini arttıran yabancı veya Osmanlı vapur şirketleri faaliyet ağlarını genişlettikleri Batum Limanı'nın uluslararası ticarete açılmasını sağladıkları gibi Batum'un imparatorluğun diğer limanları ve Osmanlı'nın merkezi İstanbul'un Batum ile bütünleşmesini ve ticari ve ekonomik ilişki ağlarını genişletmelerini sağlamışlardır. Buna rağmen Osmanlı yönetimi himayeci bir politika izlese de Rusya'nın Batum'da nüfuzuna engel olamamış ve Batum 1877-78 Osmanlı-Rus Harbi sonunda Osmanlı hâkimiyetinden çıkmıştır.

KAYNAKÇA

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı (BOA)

Cevdet-İktisat (C. İKTS), 3/143.

Sadâret Amedi Kalemî Evrakı (A. AMD), 20-47; 33/100; 40/91.

Sadâret Mektubî Kalemî Mühimme Kalemî Evrakı (A. MKT. MHM), 51/30; 424/6; 428/81.

Sadâret Mektubî Kalemî Nezâret ve Devâir Evrakı (A.MKT. NZD), 68/26.

İrâde - Dahiliye (İ. DH), 227/13579.

İrâde - Meclis-i Valâ (İ. MVL), 460/20679; 497/22477; 529/23759; 566/25478.

Meclis-i Valâ Riyâseti Belgeleri (MVL), 740/34; 721/118; 656/1; 659/86; 679/60; 736/84.

Yıldız Sadâret Hususî Maruzât Evrakı (Y.A. HUS), 736/84.

Yayımlanmış Arşiv Kaynakları

Foreign Office (FO), (1882), Commercial No. 36, Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce - c., of Their Consular Districts. Part XIII, Harrison and Sons, London.

Foreign Office (FO), (1884), Commercial No. 19, Reports from Her Majesty's Consuls on the Manufactures, Commerce - c., of Their Consular Districts, Part IV, Harrison and Sons, London.

Sürelî Yayınlar

Boğaziçi Şirket-i Hayriye Tarihçe-Salname, (1330/1914), Ahmet İhsan ve Şürekâsı, İstanbul.

Salname-i Vilayet-i Trabzon, (1289/1872).

Telif ve Tetkik Eserler

Ahmed Cevdet Paşa (1991), *Tezâkir 1-12*, Yay. Haz. Cavit Baysun, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

AKYILDIZ, A. (2014), “Şirket-i Hayriye Hakkında Bazı Değerlendirmeler”, *Osmanlı İstanbulu, I. Uluslararası Osmanlı İstanbulu Sempozyumu Bildirileri*, Ed. Feridun M. EMECEN, Emrah Safa GÜRKAN, 29 Mayıs Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 355-360.

AKYILDIZ, A. (2010), “Şirket-i Hayriye”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, XXXIX, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul, 201-203.

BAY, A. (2016), “Limanı Olan Bir Kasabadan Liman Kentine: Batum Şehri (1830-1905)”, *Türkiyat Mecmuası*, XXVI/1, 61-80.

BEYDİLLİ, K. (1991), “Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve 'Miri' Ticaret Teşebbüsü”, *Belleten*, LV/214'ten ayrıbasım, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 687-755.

BOSTAN, İ. (1992), “Batum”, *TDV İslam Ansiklopedisi*, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, İstanbul, 210-211.

ÇAĞA, T. (1978), “Türkiye’de Deniz kabotajı Tekeli”, *Lozan'ın 50. Yılına Armağan*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, İstanbul, 197-223.

DEMİR, T. (2005), “Osmanlı İmparatorluğu’nda Deniz Posta Taşımacılığı ve Vapur Kumpanyaları”, *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi OTAM*, 17, 281-298.

- GÜCÜM, K. (2015), *İmparatorluğun 'Liberal' Yılları (1856-1870)*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- EKİNCİ, İ. (2006a), “Osmanlı Devleti’nde Marmara’da Kabotaj Tartışmaları”, *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, VIII.1, 99-121.
- EKİNCİ, İ. (2006a), “Osmanlı’da Yabancı Vapur Kumpanyaları ve İmajları Hakkında”, *Kebikeç: İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi*, 21, 73-96.
- EKİNCİ, İ. (2007), “Karadeniz’de Bir Serbest Liman Denemesi: Batum (1878-1886)”, *Karadeniz Araştırmaları: Balkan, Kafkas, Doğu Avrupa ve Anadolu İncelemeleri Dergisi*, 14, 63-77.
- KARAKULAK, M. (2020), *Osmanlı Sularında Rus Vapurları: Buharlı Çağında Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (1856-1914)*, TTK Yayınları, Ankara.
- KILIÇASLAN, M. E. (2013), *Avusturya Lloyd Vapur Kumpanyası’nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri*, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Samsun.
- KOMATSU, K. (1999), “XIX. Yüzyıl Osmanlı-İngiliz Deniz Ticareti Münasebetlerinde ‘Kabotaj’ Meselesi”, *Osmanlı III*, Ed: Güler EREN, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 371-380.
- KURAN, E. (1995), “XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti’nde Deniz Ulaşımı: ‘İdare-i Mahsusa’nın Kuruluşu ve Faaliyetleri”, *Çağını Yakalayan Osmanlı*, Yay. Haz. Ekmeleddin İHSANOĞLU-Mustafa KAÇAR, IRCICA Yayınları, İstanbul.
- MULLER-WIENER, W. (2003), *Bizans’tan Osmanlı’ya İstanbul Limanı*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- SARI, M. (2013), “Batum’un Karadeniz Ticaretine Katkısı”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik-Samsun II*, Ed. Osman KÖSE, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun, 923-947.
- UYGUN, S. (2015), *Osmanlı Sularında Rekabet Mesajeri Maritim Kumpanyası (1851-1914)*, Kitap Yayınevi, İstanbul.
- ÜNVER, M. (2018), “Courtgi (Gürcü) Bahr-i Sefid (L’egée) Vapur Kumpanyası 1883-1911”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yıllığı*, 24, 175-210.
- YILMAZ, Ö. (2015), “Buharlı Gemi Çağı’nda Karadeniz’de Avrupa Denizciliği”, *Karadeniz*, 25, Sage Yayıncılık, Ankara, 46-65.