

BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİNDE MARMARA DENİZİNDE BİR DALYAN PROJESİ

Bülent BAKAR*

Özet

Osmanlı Devleti'nin son döneminde balık avcılığı ve balıkçılık yatırımları artmıştır. Bu kapsamda 1913 yılı sonlarında bir müteşebbis tarafından Marmara Denizi'nde Tonbalığı dalyanı kurulmak istenmiştir. Marmara Denizi'nde 7 noktada kurulmak istenen dalyanlar hakkında daireler arasında görüş alışverişi gerçekleşmiş ve en sonunda stratejik gerekçelerle dalyan kurma izni verilmemiştir. Makalede, bu süreçte yaşanan gelişmeler değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Bahriye Nezâreti, Marmara Denizi, Dalyan, Tonbalığı, Balık Avcılığı

Tarih boyunca, denizle bağlantısı olan ülkelerde balık avı için değişik metotlar kullanılmıştır. Osmanlı Devleti'nde de çeşitli usullerle balık avcılığı yapılmıştır. Bunlardan birisi de dalyan ile balık avıdır. Dalyan, deniz, göl ya da büyük akarsularda kıyılara yakın ve bağlantılı yerlerde kurulan, kıyı ile aradaki açıklığı bir germe ile kapatılan, kapaklı bir haznesi olan, balığın işleyeceği yeri açılıp kapanabilen, ağdan yapılmış büyük havuzdur¹. Dalyan, sahilden birkaç yüz kulaç uzakta veya göl ve nehirlerin ağızlarında kurulur ve kazık, halat ve

Yrd. Doç. Dr., Marmara Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü; bbakar@marmara.edu.tr

¹ Ali Pasiner, "Dalyanlar", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, İstanbul 1994, II, 544.

demir çapa kullanılarak hazırlanmış çeşitli ağlardan veya ağ gibi düzenlenmiş çitlerden oluşur. Özellikle göçmen balıkların avlanması amacıyla yararlanılırsa da yerli ve gezici balıkların avlanması için de her zaman önemlidirler. Dalyan, balıkların geçit yerine kurulur, aynı zamanda akıntı ve dalgalardan korunmuş olmalıdır ve işletilebilmesi için 15-20 işçiye ihtiyaç vardır. Dalyanlar dikkatli kurulmamışsa sahibini zor durumda bırakabilir, aynı zamanda deneyim ve uzmanlık isteyen bir konudur². İstanbul ve Marmara Denizi'nde de dalyanlar kurulmuştur. Verilen bilgilere göre, bu dalyanlar 6 türe ayrılır. Dalyanların içinde en büyüğü *şıra dalyanı* olarak adlandırılır. Şıra dalyanı 13 direk ve beş çeşit ağdan oluşmaktadır³. Dalyan girişinde gözcü kulesindeki tayfa, balıkların gelişini ve dalyana girişini gözlemek ve çok dikkatli olmak zorundadır⁴. Marmara kıyılarında kurulan büyük şıra dalyanı ile büyük balıklar avlanmaktadır. Kılıçbalığı, tonbalığı gibi balıkları avlamak için bu balıkların geçiş yollarına dalyanlar kurulmaktadır⁵.

Günümüzde giderek modern balıkçılık usullerinin yaygınlaşması, dalyan kurma geleneğini geriletmiştir. Üstelik denizlerdeki kirlilik ve balık türlerindeki azalma da bu tip balıkçılığı menfi yönde etkilemiştir. Halbuki, bundan bir asır önce dalyanla balık avcılığı yaygın bir metottu ve önemli bir sektördü.

Osmanlı Devleti'nde dalyan kurmak ve avcılık yapmak izne tabiydi. Böyle bir düşüncesi olan müteşebbis, hükümetten izin alıp, ruhsat elde ettikten sonra faaliyete geçebilmekteydi. Birinci Dünya Savaşı'ndan yaklaşık bir yıl önce 1913 yılında Marmara denizinde dalyan kurmak için bu kabil bir başvuru olmuştur. 9 Kasım 1913 tarihinde Biga Kazası meclis idaresinin düzenlediği bir mazbatadan bir dalyan tesisi için başvuru olduğu anlaşılmaktadır. Mazbatada, Edib Bey isimli bir şahsın vekili olarak Mösyö Kurupi imzasıyla yapılan

² Karekin Deveciyan, *Türkiye'de Balık ve Balıkçılık*, çev. E. Üyepazarcı, İstanbul 2006, s. 316.

³ K. Deveciyan, *a.g.e.*, s. 318.

⁴ Ahmet Eken, *Kartpostallarda İstanbul*, İstanbul 1992, s. 155, Boğaziçi'nde kurulan dalyanlardaki gözcü kulesi için Bkz. Ek 1.

⁵ K. Deveciyan, *a.g.e.*, s. 320-321, Marmara kıyılarındaki şıra dalyanı krokisi için Bkz. Ek 2.

BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİNDE MARMARA DENİZİNDE BİR DALYAN PROJESİ

başvuruda Biga'nın Bozlar köyü civarında tonbalığı⁶ avlamak için dalyan kurmak istendiği açıklanarak, mahalli hükümetin yaptırdığı keşif sonucunda belirtilen dalyan yerinin Bozlar köyü değil, Güğem alanı⁷ isimli köyün sınırları içinde olduğunun tespit edildiği belirtilmekte, Güğem alanı köyünün Hatab iskelesinin güney doğusundan itibaren adı geçen iskeleye 300 arşın uzaklıktan başlayarak, sahil boyunca güneybatı istikamete doğru 3200 arşın mahalde dalyan tesis edileceği ve söz konusu mevkiye dalyan tesisinin mahzuru olmadığı açıklanmaktaydı⁸. Mahalli yönetimden mazbatanın çıkması üzerine Kal'a-i Sultaniye Duyûn-ı Umumiyye Müdüriyeti'nden⁹ Mutasarrıflığa gönderilen yazıda, Edib Bey ve ortağı Mösyö Makler'in müracaatı üzerine mazbatanın verildiği belirtilip liva tarafından da tasdik edilmesi talep olunmaktaydı¹⁰. Mutasarrıflık, 23 Aralık 1913 tarihinde Kal'a-i Sultaniye Liman Riyaseti'nden görüş istemiş ve yazışmalar neticesinde konunun Bahriye Nezâreti'ne açılması

⁶ Orkinos olarak da bilinir. Bkz. *Ana Britannica*, XVII, İstanbul 2004, s. 176.; *Yeni Rehber Ansiklopedisi*, İstanbul 1994, s. 364.; İstanbul dolaylarında yakalanan tonbalıklarının büyük bölümünün uzunluğu 1,5 metre, ağırlığı ise 300 kilo kadardır. Tonbalığı veya orkinos olarak bilinen bu balıklar her yıl Nisan'dan itibaren Karadeniz'e doğru çıkmaya başlar. Bu göç Eylül'ün başına kadar devam eder, daha sonra hep diğer balıkların peşine takılarak geri dönerler. Bir bölümü Akdeniz'e geçer, diğerleri başka göçmen balıklarla Marmara'da kalırlar. Tonbalığı şiddetli soğuklarda derin sulara indiğinden kışın nadiren avlanır. K. Deveciyan, *age.*, s. 46-47.

⁷ Bugün bu iki köy Bozlar ve Güvemalan isimlerini taşımakta olup Çanakkale ilinin Biga ilçesine bağlıdır. Bkz. Engin Gürsu, *Biga*, Biga 2001, s. 374-379.

⁸ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye Nezâreti İdari Kısım Belgeleri (DH.İD.), 17/65, lef 11.

⁹ 1881 tarihli Muharrem Kararnamesi'nin yayımlanmasından sonra oluşturulan Duyûn-ı Umumiyye İdaresi'ne doğrudan doğruya bırakılan gelirler arasında Sayd-ı mahl (balık avı) resmini de bulunmaktaydı. Duyûn-ı Umumiyye İdaresi, İstanbul ve çevresinde yapılan balık satışlarından belli bir yüzde elde etmekteydi. Ayrıca Duyûn-ı Umumiyye Meclisi Osmanlı hükümeti hesabına bütün imparatorlukta balıkçılığı idare edip, bunun için %5 komisyon almaktaydı; Bkz. Stefanos Yerasimos, *Az Gelişmişlik Sürecinde Türkiye*, çev. Babür Kuzucu, II, İstanbul 1977, s. 982. Duyûn-ı Umumiyye İdaresi kısa sürede imparatorluk çapında teşkilatlanmıştır. Osmanlı Devleti'nin 1888'de yeni bir borçlanmasının karşılığı olarak daha önce İstanbul ve çevresi dışındaki yerlerin av resimleri ve av ruhsatı resimleri de Duyûn-ı Umumiyye idaresine bırakılmıştır; Bkz. A. Du Velay, *Türkiye Mali Tarihi*, der. Maliye Tedkik Kurulu, Ankara 1948, s. 428. Daha fazla balık yakalanması ve balıkçılık yatırımı Duyûn-ı Umumiyye'ye gidecek vergi demektir. Duyûn-ı Umumiyye'nin bu şekildeki yatırımları desteklemesi ve geliştirme çabasında olması kendi menfaati gereği olmaktadır.

¹⁰ BOA, DH.İD., 17/65, lef 13.

ve onun müsaadesiyle izin verilmesinin münasip olacağı fikri ağırlık kazanmıştır¹¹. Esasen 23 Ağustos 1913'de yayınlanan bir talimat sahilde rıhtım, iskele ve dalyan tesisinin söz konusu olması halinde ruhsat verilmeden önce Bahriye Nezâreti'nden görüş alınmasını gerektirmekteydi¹². Mutasarrıflığın bilgi istemesi üzerine Biga Kaymakamlığı 20 Şubat 1914 tarihinde verdiği cevapta, dalyan tesisinin limana giriş ve çıkışta vapur ve yelkenliler için engel teşkil etmeyeceği hususunun Karabiga Liman Riyaseti'nce bildirildiğini yazmıştır¹³.

Mahallî teşkilât içindeki yazışmalardan sonra Kal'a-i Sultaniye Mutasarrıflığı meseleyi Dahiliye Nezâreti'ne bildirmiştir. 21 Mart 1914 tarihli tahriratta gelişmeler tekrar özetlenmiş, Sadeddinzâde Edib Bey ve ortağı Fransa devleti vatandaşı Mösyö Kurupi'nin¹⁴ başvurusu sonucu dalyan tesisi için Biga Kaymakamlığından mazbata verilmesi üzerine mazbatanın tasdikine dair Kal'a-i Sultaniye Duyûn-ı Umumiyye Müdüriyetinden tezkere alındığı belirtilmiştir. Ayrıca her ne kadar dalyan tesisine bir mahzur gözükme de Kal'a-i Sultaniye Liman Riyaseti'nin de beyan ettiği gibi bu konuda Bahriye Nezâreti'nin de ruhsat vermesi gerektiğinin anlaşıldığı ve dalyan yerlerinin Marmara havzası dahilinde olması hasebiyle dikkatli düşünülmesi gereken bir konu olduğu hatırlatılarak bu konudaki karar merciinin Dahiliye Nezâreti olduğu ifade ediliyordu¹⁵. Bunun üzerine 26 Mart 1914 tarihinde Bahriye Nezâreti'ne konu hakkında bilgi verilmiştir¹⁶.

30 Nisan 1914'te Bahriye Nezâreti'nden Dahiliye Nezâreti'ne verilen cevapta Biga civarında tesis edilmesi düşünülen dalyan meselesine yeni bir boyut katıldığı görülmektedir. Çünkü belgenin içeriğinin belirtildiği özet kısmında "*Marmara havzasında tesis olunacak dalyanlar hakkında*" açıklaması bulunmaktadır. Belgede özetle; Biga kazasının Güğem alanı köyü civarında

¹¹ BOA, DH.ID., 17/65, lef 10.

¹² BOA, DH.ID., 151/14, lef 16.

¹³ BOA, DH.ID., 17/65, lef 8.

¹⁴ Edib Bey'in ortağının Mösyö Kurupi olarak yazılması bir yanlışlığa yol açmıştır. Edib Bey'in ortağı Mösyö Makler'dir. Mösyö Kurupi, Edib Bey'in vekilidir. Bkz. BOA, DH.ID., 17/65, lef 11; "*...Edib Bey vekili Der-saadet'te Galata'da büyük Kamando hanunda on dokuz numarada mukim Mösyö Kurupi imzâsıyla verilen arzuhalde...*".

¹⁵ BOA, DH.ID., 17/65, lef 7.

¹⁶ BOA, DH.ID., 17/65, lef 1/1.

tonbalığı avlamak için dalyan kurulmasına ruhsat verilmesi amacıyla Biga hükümetine müracaat eden Edib Bey ve ortağı Fransa vatandaşı Mösyö Kurupı'nın¹⁷ aynı zamanda Marmara havzası dahilinde 6 yerde daha bunun gibi dalyanlar tesisi için mahalli hükümetlere başvuruda bulduklarının gerek İmralı Liman Reisinin gönderdiği haritanın tetkikiyle gerekse Edib Bey'in ifadesinden ortaya çıktığı, Der-saadet Paket Gümrüğü Muhâsebe Kalemi kâtiplerinden birisi olduğu anlaşılan Edib Bey'in dalyancılığa ait hiçbir bilgisi olmadığını anlaşıldığı, 7 büyük dalyan için gereken 50-60.000 lira sermayeyi bulmasının şüpheli görüldüğü ve bu iş için yabancı bir şirket hesabına hareket etmekte olduğuna ihtimal verildiği belirtilmekteydi. Ayrıca karasularından sayılan ve önemi ortada olan Marmara havzası sahiline yabancıların yerleşmesi için sebep teşkil edecek bu gibi tesislere ruhsat verilmesinin, yabancıların sahilde de bazı binalar yapmalarına yol açacağı düşünüldüğünde mahzurlu olduğu vurgulanıyordu. Bahriye Nezâreti, padişahların eskiden vermiş oldukları bazı müsaadeler dışında Marmara havzası içinde dalyan kurulması hususunda hükümetlerin kimseye ruhsat vermediğini hatırlatıyor ve bu gibi yatırımlar için Duyûn-ı Umumiyye İdaresi tarafından ruhsat verilmesi hakkında teşebbüse ihtimal vermediğini bildiriyordu. Bununla birlikte bu şekilde yatırımların Osmanlı Devleti vatandaşları tarafından gerçekleştirilmesi istenirse ve ruhsat verilmesi hükümetçe uygun görülürse devlet ve memleket menfaatleri açısından önem arz eden hususları içeren bir pusulanın takdim edildiği belirtilmekteydi¹⁸.

¹⁷ Yanlışlık devam etmektedir. Fransız ortak, Mösyö Makler'dir.

¹⁸ "Biga kazasının Güğem alanı karyesi civârında Tonbalığı sayd etmek üzere dalyan te'sisine ruhsat i'tâsı için Biga hükümetine mürâcaat eden Sadeddinzâde Edib Bey ile şeriki Fransa Devleti tebaasından Mösyö Kurupı'nın aynı zamanda Marmara havzası dâhilinde altı mahallde daha bu kabil dalyanlar te'sisi için mahalli hükümetlerine mürâcaatta buldukları gerek İmralı Liman Reisinin vârid olub leffen ırsâl kılınan haritanın tedkikinden ve gerekse müsted'i Edib Bey'in bi-l'celb vâki' olan ifadesinden anlaşılmıştır. Dersaadet Paket Gümrüğü Muhâsebe Kalemi Ketebesinden olduğu anlaşılan müsted'i mümâ-ileyhin dalyancılığa ait ma'lûmâtın bi-haber olduğu gibi yedi kır'a cesim dalyanın te'sisi için muktezi elli altmış bin lira sermayeyi tedârik edebilmesi meşkûk görünmesine nazaran mümâ-ileyhin bu işde bir şirket-i cenebiyye nâmına hareket etmekte olduğuna ihtimâl verilmektedir..."; BOA, DH.İD., 17/65, leaf 5.

Liman Reisi'nin Bahriye Nezâreti'ne gönderdiği Marmara Denizi haritasında tesis edilmesi düşünülen 7 dalyan ayrıntılı bir şekilde gösterilmektedir. Buna göre dalyanlar ve ayrıntılı açıklamaları şöyleydi¹⁹:

- 1 numaralı dalyan: Bandırma'nın batısında 44 kilometre mesafede
- 2 numaralı dalyan: Bandırma'nın doğusunda 20 kilometre mesafede
- 3 numaralı dalyan: İmralı adasının güney doğusunda
- 4 numaralı dalyan: İmralı adasının kuzey batısında
- 5 numaralı dalyan: Silivri'nin doğusunda 16 kilometre mesafede
- 6 numaralı dalyan: Tekirdağ'ın doğusunda 20 kilometre mesafede
- 7 numaralı dalyan: Mürefte'nin batısında 4 kilometre mesafede

4 Mayıs 1914 tarihinde Dahiliye Nezâreti, Kal'a-i Sultaniye Mutasarrıflığının tahriratına verdiği cevapta Bahriye Nezâretinin açıklamalarına yer vermiştir²⁰.

Bahriye Nezâreti'nin hazırladığı pusulaya göre, Osmanlı vatandaşları tarafından dalyan tesisi için yapılacak başvurularda hükümetçe uygun görülenlere verilecek ruhsata yazılması gerekli görülen hususlar şu şekilde tespit edilmiştir²¹:

- 1- *Te'sis edilecek dalyan hudûdunun sâhildeki nihâyet noktaları ta'yin ve tahdîd edilmeli*
- 2- *Te'sis edilecek dalyan sâhası ta'yin olunmalı*
- 3- *Her bir dalyana bir isim veya numara tahsis olunmalı*
- 4- *Her bir dalyan sâhasının 1/500 mikyâslı, pusulalı ve kulacılı üçer nüsha krokisi tanzim ve mahallî belediye reislerine tasdik ettirildikten sonra bir nüshası âid oldukları liman reisleriyle Bahriyye ve Dâhiliyye Nezâretlerine verilmeli. Muhît ve sâhilin ahvâl-i hâzırası mezkûr haritada gösterilmeli ve sâhilden dalyan*

¹⁹ BOA, DH.ID., 17/65, lef 14., Bkz. Ek 3

²⁰ BOA, DH.ID., 17/65, lef 4/1.

²¹ BOA, DH.ID., 17/65, lef 3.

için tahsis edilecek mevki' irâe edilmeli ve mevki' -yı mezkûrın kime âid olduğu kayd edilmeli ve sahibi irzâ edilmiş bulunmalı

- 5- *Lede-l'icâb hükûmet ve belediye tarafından ne gibi şerâitle fesh-i ruhsat edilebileceğinin takarrür ettirilmesi*
- 6- *Tahdîd edilecek sâhanın hâricinde hiçbir sebep ve bahâne ile iddiâ da bulunamayacağının taahhüd ettirilmesi*
- 7- *Dalyanın sâhilden açıklığı seyr-i sefâine mâni' olamayacak derecede olmalı ve gece ve gündüz için alâmet-i mahsûsası bulunmalı*
- 8- *Müddet-i ruhsat ta'yîn edilmeli*
- 9- *Te'sîs edilecek dalyanlarda sırf civârında öteden beri balıkçılık ile iştigal eden tebaa-i osmâniyyeden tercihen istihdâm edileceğinin taahhüd ettirilmesi*
- 10- *Dalyan te'sîs olunacak mahall hakkında memleket ve limanca bir mahzûr olmadığına dâir hükûmet-i mahallîye ve belediye ve liman reisleri tarafından bir mazbata alınmalı*
- 11- *Bâlâdaki şerâitin ifâsından sonra liman ta'limâtı mu'cibince keyfiyyet Bahriye Nezâreti'nin tedkikine arz edilecek ve bir mahzûr-ı bahrî olmadığı hakkında nezâret-i müşârün-ileyhânın muvâfakatı istihsâl edilecektir.*

Talimat dikkatle incelendiğinde tüm ihtimallerin göz önüne alındığı ve dalyan kurma aşamasının ayrıntılı bir şekilde belirlendiği ortaya çıkmaktadır.

Dahiliye Nezâreti, Bahriye Nezâreti'nin hassasiyetine hak vermiş ve 11 Mayıs 1914 tarihli bir yazı ile bu pusula suretini sahil vilâyetlerine göndermiştir²².

Bahriye Nezâreti, Edîb Bey'in Marmara havzasında tesis edeceği dalyanlar hakkında çekincelerini belirtmişti. Bununla birlikte kesin bir tavır belirlemekten kaçınmış ve dalyan tesisi için ruhsat verilmesi aşamasında dikkate alınmasını talep ettiği 11 maddelik bir pusula tanzim edip bunu Dahiliye Nezâreti'ne göndermişti. Edîb Bey de bu projenin peşini bırakmamıştır. Nitekim 16 Haziran 1914 tarihinde Maliye Nezâreti, Dahiliye Nezâreti'ne

²² BOA, DH.İD., 151/14, lef 23/1.

yazarak Edib Bey ile Duyûn-ı Umumiyye İdaresi arasındaki mukavele'den bahsetmiş ve Marmara havzasında 7 mevkide kurulmak istenen dalyanlar için bir engel olup olmadığını sormuştur²³.

Böylece mesele yeniden hareketlenmiş ve daireler arasında yazışma süreci yine başlamıştır. 18 Haziran 1914'te Dahiliye Nezâreti, Bahriye Nezâreti'ne konuyu arz ederek, Orkinos avı için kurulmak istenen dalyanlar ve av bölgelerini gösteren haritadaki yerler hakkında Maliye Nezâreti'nin ruhsat verilip verilmeyeceğini sorduğunu belirtmiştir²⁴.

Bahriye Nezâreti'nin Dahiliye Nezâreti'ne cevap vermesi uzun sürmüştür. Nihayet 19 Aralık 1914 tarihli yazı ile kesin tavır belirlenmiştir. Bahriye Nezâreti, bahsedilen dalyan mevkileri hakkında yapılan incelemeler sonucunda Bandırma, Celâliye ve Mürefte limanları civarında kurulması düşünülen dalyanların gemilerin hareketini zorlaştıracağını ve Erdek civarındakinin donanma için tesis edilen atış sahasını engelleyeceğini belirtmiştir. Açıklamalara devam edilerek Tekirdağ ile Ereğli limanları civarında tesis edilecek dalyanların bu limanların önemli askeri nakliyat iskeleleri olması dolayısıyla kurulmalarının uygun olmadığı ve esasen Marmara havzasının halen donanmanın talim ve manevra sahası olması sebebiyle ve derin sularda ve sahilden açıkta kurulacak bu dalyanların donanmanın ve özellikle torpido ve filonun hareketini güçleştireceği ifade edilmiştir. Ayrıca keyfiyetin Maliye Nezâreti'ne de yazıldığı, mukavelename ve haritanın iade edildiği belirtilerek ve bundan sonra Marmara havzası dahilinde bu gibi dalyanlar için kimseye imtiyaz ve ruhsat verilmemesi ve bunun ilgili yerlere tebliği istenmiştir²⁵.

Dahiliye Nezâreti de, 20 Aralık 1914 tarihinde Maliye Nezâreti'ne yazarak konu hakkında olumsuz görüş bildirmiştir²⁶.

Böylece bir yıldan fazla süren yazışmalar neticesinde büyük bir dalyan projesi hayata geçirilememiştir. Bu projenin gerçekleşmemiş olmasının nedenleri ve sonuçları üzerinde bir değerlendirme yapmak yerinde olacaktır. Bu cümleden olarak öncelikle projenin reddedilme sebeplerini şöyle sıralayabiliriz:

²³ BOA, DH.ID., 17/76, lef 2.

²⁴ BOA, DH.ID., 17/76, lef 1/1.

²⁵ BOA, DH.ID., 17/76, lef 4., Bkz. Ek 4-5.

²⁶ BOA, DH.ID., 17/76, lef 3/1.

BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİNDE MARMARA DENİZİNDE BİR DALYAN PROJESİ

- 1- Marmara havzasında dalyan tesis etmek için başvuruda bulunan Edib Bey'in dalyancılık bilgisi ve sermaye temini konusunda yetkililere güven vermemesi
- 2- Edib Bey'in yabancı bir şirket tarafından kullanıldığının düşünülmesi ve yabancıların Marmara kıyılarında yerleşmesi ihtimali
- 3- Marmara havzasında kurulacak dalyanların donanmanın ve gemilerin hareketlerini güçleştirecek olması
- 4- En somut sebep Birinci Dünya Savaşı'nın çıkmış olmasıdır. Daha 3 Kasım 1914 tarihinde İtilaf devletleri donanmasının Çanakkale Boğazı'nı bombaladığı düşünüldüğünde, boğazların ve dolayısıyla Marmara denizinin bir savaş alanı olarak tehdit ve tehlike altında olduğu açıkça ortaya çıkmaktadır.

Ayrıca akla gelen bir başka soru söz konusudur. Eğer Marmara havzasındaki dalyan tesisi projesi yetkililere güven veren ve ikna edebilen bir müteşebbis tarafından gündeme getirilseydi veya beraber çalışılacak şirket yabancı bir şirket değil, *milli şirket* olsaydı acaba hayata geçirilebilir miydi? Çünkü dönemin iktisadî politikasında Türk müteşebbislerin ve milli şirketlerin önü açılmaya çalışılmış ve desteklenmişlerdir. Bahriye Nezâreti hatırlanacağı gibi yazışmaların ilk aşamasında çekincelerine rağmen dalyan tesisine hemen karşı çıkmamış, ruhsat verilmesi söz konusu olursa ruhsatnamede belirtilmesi gereken şartları Dahiliye Nezâreti'ne yazmıştır. 11 maddelik pusulanın 9. maddesinde dalyanlarda tercihen Osmanlı vatandaşlarının çalıştırılacağına dalyan sahibince taahhüd edileceği hususu yer almaktaydı. Bu bakımdan Bahriye Nezâreti'nin yabancı yatırımlara karşı mesafeli olduğunu düşünmek mümkündür. Tabii olayı güvenlik açısından da ele almış olmalıdır. Mesele ile direkt alakalı olmasa da tezi destekleyen bir belgeden bahsetmek yerinde olacaktır. 4 Ocak 1914'te Harbiye Nazırı Enver imzasıyla Dahiliye Nezâreti'ne gönderilen yazıda, Mudanya iskelelerine yabancı acentalara bağlı vapurların yanaştırıldığının haber alındığından bahsedilerek, sadece Mudanya'daki iskelelere değil, Marmara havzasındaki hiçbir iskeleye yabancı vapur yanaştırılmaması, ve bunun yerine Osmanlı vapurları ile çalışılması, Osmanlı vapurlarının ticari olarak gözetilmesi ve himaye edilmesi talep edilmiştir²⁷.

²⁷ BOA, DH.ID., 193/5, lef 6.

Projenin gerçekleştirilememesinin doğal olarak bazı sonuçları olmuştur. Bu sonuçlar da şöyledir:

- 1- Öncelikle bir dalyanda 15-20 arası işçiye ihtiyaç duyulduğu hesabından hareketle ve Tonbalığı dalyanının en büyük dalyan olması gerektiği göz önüne alındığında projede 7 dalyan söz konusu olduğundan tahminen 150 kişilik bir istihdam kaybına yol açmıştır.
- 2- Yakalanan tonbalıklarının bir kısmı taze olarak tüketilirken, önemli bir kısmı tuzlanarak yurt dışına ihraç edilmekteydi²⁸. Savaş dolayısıyla küçülen ekonomiye katkıda bulunma fırsatı kaçırılmıştır. Gerçi savaş esnasında ve ortamında istikrarlı ihracat ve avlanma gerçekleşmeyebilirdi. Bu da ayrı bir sorundur.
- 3- Osmanlı Devleti'nin savaşa girmesi ve kısa süre sonra Çanakkale Savaşı'nın başlaması Tonbalığı avcılığını direkt etkilemiş olmalıdır. Çünkü göçmen balıkların en büyüklerinden olan Tonbalığı, Marmara denizine girişi Çanakkale Boğazı'ndan yapmaktaydı. Nitekim İstanbul Balıkhanesi'nde²⁹ satılan deniz balıkları hakkında bir istatistik bu fikri destekler niteliktedir³⁰;

²⁸ Koca hayvanın başı ve kuyruğu kesildikten sonra gövdesi her biri 5 ile 6 kilo gelecek şekilde parçalar halinde kesilir. Karın bölgesindeki etlerin dışında kalan bütün parçalar kılıçklarından temizlenir ve kanlı kanlı bahğin ağırlığının üçte birine eşit ağırlıkta tuzla birlikte fiçılara basılır. Bu tuzlu tonbalığı Türkiye'de tüketilmez. Büyük kısmı İtalya'ya gönderilir; geri kalanı ise Aynaroz Dağı'ndaki manastırlara gider; Bkz. K. Deveciyan, *a.g.e.*, s. 49.

²⁹ Osmanlı Devleti'nin önemli bir balık araştırmacısı diye kısaca tanımlayabileceğimiz Karekin Deveciyan, genç yaşta Duyûn-ı Umumiyye İdaresi'ne girerek çalışmaya başlamış ve 1910 yılında İstanbul Balıkhanesi Merkez Müdürlüğü'ne, 1917'de de Balık İşleri Baş Müfettişliğine getirilmiştir. Balık türleri ve avlanma usüllerini anlattığı 1915 yılında yayınlanan "*Balık ve Balıkçılık*" adlı eseri geniş yankı uyandırmıştır. Daha sonra bu eserini genişleterek kitabın sonuna ekler koymuştur. Hayatını Türkiye'deki balıkçılığın gelişimine adan Karakin Deveciyan'ın bu eseri günümüzde dahi alanında eşsizdir. Bkz. Ali Pasiner, "Karekin Deveciyan", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, İstanbul 1993, III, 43-44.; Karekin Efendi incelemelerine Birinci Dünya Savaşı yıllarında da ara vermemiştir. 7 Ekim 1918 tarihli bir belgeden Karekin Efendi'nin Marmara havzasında inceleme için izin talep ettiği anlaşılmaktadır. Bkz. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Dahiliye Nezâreti Emniyet-i Umumiye Müdüriyeti Seyr ü Sefer Kalemi (DH.EUM.SSM), 33/32-A, leaf 2.

³⁰ K. Deveciyan, *a.g.e.*, s. 48.

BİRİNCİ DÜNYA SAVAŞI ÖNCESİNDE MARMARA DENİZİNDE BİR DALYAN PROJESİ

Sene	Balık cinsi	Kg
1913-14	Orkinos	537.455
1914-15	“	204.375
1915-16	“	135.027
1916-17	“	44.242

- 4- Edib Bey'in müracaatının olumsuz sonuçlanmasının kötü bir örnek teşkil ettiği ve Marmara havzasında dalyan kurmayı düşünen müteşebbislerin hiç değilse bir süre planlarını ertelemek durumunda kaldıkları kuvvetli bir varsayımdır.

Marmara denizinde dalyan kurma müracaatı Birinci Dünya Savaşı öncesinde 1913 yılı sonunda gerçekleşmiş, uzun süren yazışma ve incelemelerden sonra 1914 yılında kesin karara varılarak proje reddedilmiştir. Sonuç olarak, önemli bir balıkçılık yatırımı fırsatının değerlendirilememesi söz konusu olmuştur.

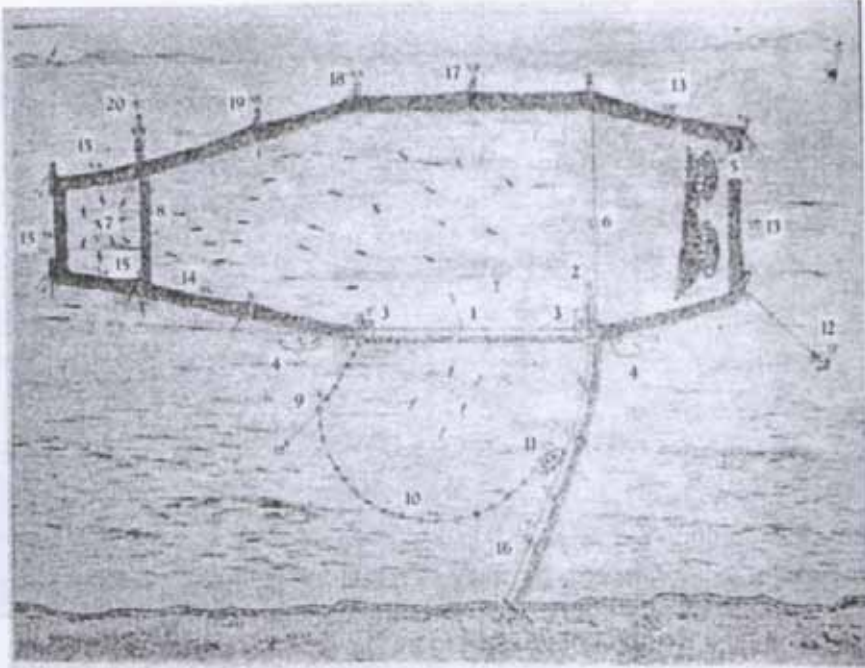
Abstract

A FISH TRAP PROJECT AT MARMARA SEA BEFORE THE FIRST WORLD WAR

At the last period of Ottoman Empire fishing investments increased. In this scope an entrepreneur wanted to set up a tuna fish trap at Marmara Sea. This project discussed between the departments of government. At last, with strategic reasons the project didn't materialized. This study evaluates the developments in this process.

Keywords: The Ministry of Navy, The Marmara Sea, Fish Trap, Tuna Fish, Fishing.

Ek-2
Marmara Kıyılarındaki Şıra Dalyanı Kroki

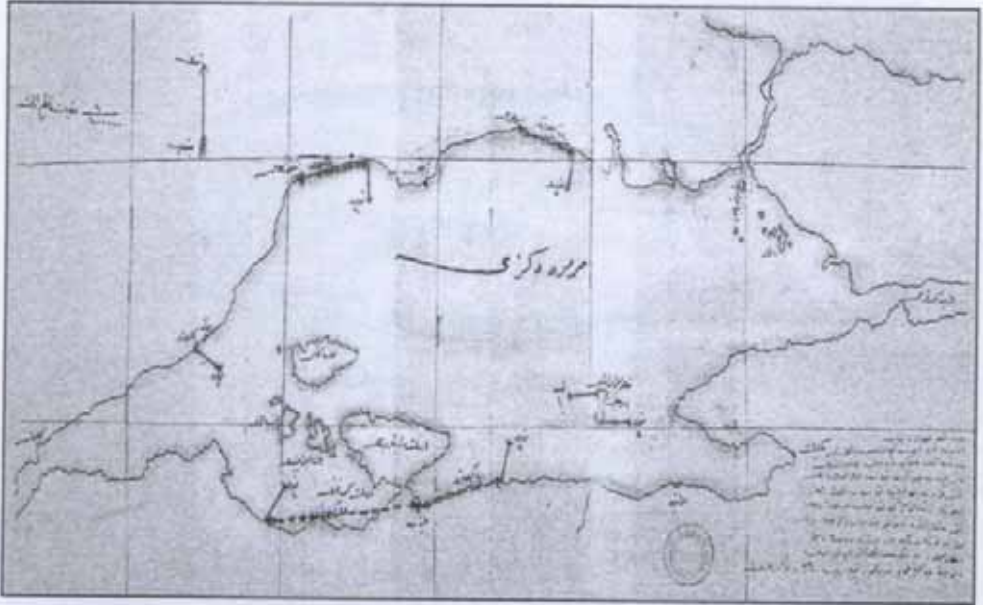


Şekil 168- Marmara kıyılarındaki kullanılan büyük şıra dalyanı

1. 30 ile 33 kulaç genişliğinde dalyan girişi su derinliği 16 kulaçtır. Bu açıklığı çapraz yönlerde bir halde getirir.
2. Reis veya yardımcıının nöbet tuttuğu göçtü çanağı. Karıştırdaki doruğa zıpa demir.
3. Girişi kapatan ağların indirilip kalktırılmasına yarayan makaralar.
4. Mürettebatın içinde bulunduğu mevnelerin yerleştiği yerler.
5. Balıklar dalyanın içine girip dalyan kapatıldığında, mavnalar 5 noktasına gelirler; taytalar ağlara manevra yaptırılır ve balıkları bahineye döşerler.
6. Yanlamasına getirilmi 30 kulaçlık halat.
7. Hazinenin dibini (13 kulaç erinde ve 12 kulaç boyundadır); on kefaloma denilir.
8. Kapak ağı, 14 kulaç erindedir.
9. Hazinenin ağı 18 kulaç genişliğinde kolç ağı el besiber denir ağı bağlıdır (10).
10. El besiber ağı. Balıklar dalyanın girişine gelip de içeri girmeye karar vermedikçe bu ağı çekilmez.
11. El besiber ağına atmak için kullanılan sandal.
12. Direkleri desteklemek için kullanılan demir çapalardan biri.
13. Asla kefaloma ağı (20 kulaç erindedir).
14. Girişle hazine arasındaki alan; 30 kulaçtır.
15. 12 kulaçlık olan.
16. Kırı germesi.
17. Zıpa aralığı su derinliği 18 ile 20 kulaçtır.
18. Zeytin aralığı. 3 ile 4 aralığına kısmı ilgilidir, ağır zeytin aralığı denilir.
19. Kapak aralığı, kırı kapak aralığına simetrik konumda.
20. Kapak: Kırı kapakla ilgili kısım.

Bu dalyanın kurulması 400 ile 500 altın lira ya mal olur.

Ek-3
Marmara Havzasında Kurulması Düşünülen Dalyanların Mevkileri



Ek-5

Bahriye Nezâreti'nin, Dalyan Kurulmasını Uygun Bulmadığını Belirten Belgenin
Çeviri Yazısı
Dâhiliye Nezâret-i Cefilesine

Dersâdet, 6 Kânûn-ı evvel 330

Hulâsa

Marmara havzasında ihdâs olunacak orkinos dalyanları hakkında
Devletlü Efendim Hazretleri,

İdâre-i Umûmiyye-i Dâhiliyye Müdiriyyeti ifâdesiyle vârid olan 5 Haziran 330 târih ve 91801/56 numaralı tezkere-i âliyye-i nezâretpenâhîlerinin cevâbıdır. Orkinos balığı sayd olunmak üzere Marmara havzasının yedi mevki'inde te'sis edilmek istenilen dalyanlar hakkında tahkikat ve tedkikat-ı lâzime bi'l-icrâ bunlardan Bandırma, Celâliye ve Mürefte limanları civârında te'sis olunacak dalyanların seyr-i sefâini işkâl ve Erdek civârındakinin ise donanma-yı hümâyûn için te'sis edilen endâht sâhasını işgâl edecekleri anlaşılmasından ve Tekfurdağı ile Ereğli limanları civârında te'sis edilecek dalyanların da zikr olunan limanların mühim nakliyyât-ı askeriyeye iskeleleri olmasından dolayı te'sislerine müsâade i'tâsı muvâfik görülememiş ve esâsen Marmara havzası hâlen donanma-yı hümâyûnun ta'lim ve manevra sâhası bulunması hasebiyle derin sularda ve nisbeten sâhilden açıkda te'sis olunacak mezkûr dalyanların donanmanın ve hâssaten torpido ve filosunun harekâtını tas'ib edeceği tabîî olup keyfiyyet-i istifsâr vâki' üzerine bu kere Mâliyye Nezâret-i Cefilesine de bildirilmiş ve mevrûd mukavele-nâme ile harîta sûreti leffen îade kılınmış olmağla havza-yı mezkûre de hudûd ve ahvâl-i mesrûde dâhilinde bu gibi dalyanların te'sisi için hâlen kimseye imtiyâz veya ruhsat i'tâ edilmemesinin icâb edenlere tebliğ buyurulması bâbında emr ü fermân hazret-i men-leh-ül-emrindir.

Bahriye Nâzırı Nâmına
Erkân-ı Harbiyye Reisi