

HOCABEY'DEN ODESSA'YA BİR LİMANIN GELİŞİMİ***Mesut KARAKULAK******ÖZET**

II. Bayezid, döneminde (1484)'te Kili ve Akkerman'ın alınmasıyla elde edilen bölgede kalan Hocabey, Osmanlı Devletinin üç asırlık Karadeniz hakimiyeti süresince hem ticari hem de askeri olmak üzere stratejik bir öneme sahipti. Fakat 1768-74 ve 1787-92 Osmanlı-Rus harpleri ile Osmanlı Karadeniz'in Kuzeyindeki hakimiyetini kaybetmiş, Hocabey de Rus topraklarına katılarak yerine Odessa şehri inşa edilmiştir. Böylece Odessa, Hocabey olarak kalmamış, kimliği, nüfusu, limanı değişmiş, tatarların yaşadığı yer Rus-Rum kozmopolit bir şehir haline gelmiştir. Hocabey'den Odessa'ya değişim de tam bu noktada olmuştur.

Anahtar Kelimeler, Osmanlı İmparatorluğu, Rus Çarlığı, Hocabey, Odessa

THE DEVELOPMENT OF A HARBOR FROM HOCABEY TO ODESSA**ABSTRACT**

Hocabey, which is located in an area obtained upon the conquest of *Kili* and *Akkerman* (in 1484) during the reign of Bayezid II, had both mercantile and military strategic importance throughout the three centennial dominance of Ottoman Empire on the Black Sea. Yet, as a result of the warfare between the Ottoman and the Russian in 1768-74 and in 1787-92, the Ottoman lost its hold over the north part of the Black Sea and *Hocabey* was annexed by Russia; and a city called Odessa was founded instead. Thus, Odessa did not remain as *Hocabey*, and its identity, population, and harbor changed; the area where tatars lived became a *Russian-Rum* oriented cosmopolitan city. The change from *Hocabey* to *Odessa* began happening right at this point.

Keywords: the Ottoman Empire, Russian, Hocabey, Odessa

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII.Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** Arş. Gör., Ordu Üniversitesi, mesut.karakulak@hotmail.com

Giriş

Bir bölgede ticaretin gelişip zenginleşmesi belli başlı faktörlerin bir arada olmasına bağlıdır. Öncelikle istikrarlı bir yönetimin hinterlandında üreticileri limana ulaştırabilecek korunaklı bir karayolunun var olması ve denizaşırı ticaret ağlarına ulaşımın sağlanması gereklidir. Ayrıca bozkır ekonomisinin ürünlerini satabilen ve bu piyasaya hakim tüccarların var olması da önemli bir etkidir. Kimmerler, İskitler gibi Bozkır İmparatorlukları döneminde bu koşulların sağlanması ile beraber Grek tacirlerin Akdeniz'den Karadeniz'e doğru hareketleri gözlenmektedir¹. Bunun akabinde Grekler, Exine Denizi, Misafirperver/Mutedil Deniz olarak adlandırdıkları Karadeniz kıyıları boyunca koloniler kurmuşlardır². Bu koloniler Güney Bug Nehri'nin sağ kıyısında bulunan Olbia (Ol'bia), bugün ki Dinyester (Turla) Nehri'nin ağzında bulunan Mykolaiv ve Tiras'dan oluşmaktaydı. Günümüzdeki Odessa körfezi neredeyse bu iki Grek kolonisi arasındadır³.

Grek kolonileri, bu bölgede başta buğday olmak üzere kuzey bozkır ve ormanlarının karakteristik ürünleri olan bal, balmumu, kürk, deri ve köle elde etmekteydiler. Onlar genellikle bu ürünler ile şarap, yağ ve Akdeniz dünyasının lüks ürünlerini değiş-tokuş yapmaktaydılar. Ancak bu bölgede tüccar ve gezginlere büyük kolaylık sağlayan kara ve deniz yollarının güvenliği her dönem aynı biçimde sürdürülememekteydi. Ticaretin yoğun olduğu bölgelerde istikrarlı bir devletin olmayışı korsan ve yağmacıları bu topraklara çekmekteydi. Bu nedenle ticaret dönem dönem kesintiye uğramaktaydı. Nitekim M.S. III. yy.dan itibaren bu bölgelere yerleşmeye başlayan Got, Hun, Avar, Macar gibi kavimlerin bozkır hakimiyeti için yaptıkları savaşlar karayolu güvenliğini ortadan kaldırmaktaydı.

IX. ve XII. yüzyıllar arasında ticaretin gelişmesi için elzem koşullar yeniden oluşmuştur. Kiev Birliğinin sağlanması ve Novgorod'un Kiev Prensiği'nin kontrolü altına girmesi *Greklerle Vikingleri birbirine bağlayan ticaret yolunu* tekrardan canlandırdı. Ancak steplerdeki bu ticari hareketlilik, üretimden ziyade bu bölgenin bir transit/geçiş bölgesi olmasından kaynaklanıyordu. Bozkır/steplerin kıyısındaki Kiev ve diğer kasabalar, güneye doğru gerçekleştirilen ticari seyahat/seferlerin başlıca

¹ Smranda Andrews, *Greek Cities on Western Coasts of the Black Sea: Orgame, Histria, Tomis, and Kallatis (7th to 1st century BCE)*, Iowa State University, 2010, s. 14; Patricia Herlihy, *Odessa a History 1794-1914*, Harvard University Press, 1986, s. 1

²Herlihy, s. 1.

³ Charles King, *Karadeniz*, Çev. Zülal Kılıç, Kitap Yayınevi, İstanbul 208, s. 51;Herlihy, s. 2

konaklama noktalarıydı. Ayrıca bu güzergahta bulunan Dinyeper (Özi) Nehri'nden Karadeniz'e kadar olan bölge halen bozkır kavimlerinin saldırılarına açıktı. XII. yüzyılın başlarında Kumanların bu bölgenin kontrolünü Kiev Ruslarından almasıyla burada devam eden Yunan-Viking ticareti de etkilemiştir. Nitekim Karadeniz ticaretinin canlanabilmesi için Bozkır yönetiminin yeniden istikrarlı bir imparatorluğa geçtiği ve Akdeniz tüccarları ile anlaşmaların yapıldığı XIII. yüzyılı beklemek gerekmiştir. Karadeniz'de kalıcı ticaret kolonileri kuran bu Akdeniz tüccarları, o dönem de önemli bir gelişme gösteren Venedik, Pisa, Cenova ve Amalfi limanlarından gelen İtalyan tüccarlardı. İlk olarak Venedikliler, Antik Yunan Kolonisi Tanais yakınlarında Kırım yarımadasında bir koloni kurmuştur. Bu koloni ilk olarak Tana daha sonraları ise Azov (Azak) olarak adlandırılmıştır. Pisalı tüccarlar kendileri için bugünkü Taganrog şehrinin yakınlarındaki bir bölgeyi tercih etmiştir. İtalyan tüccarlar arasında en aktif olan Cenovalılar ise Karadeniz'deki ticari imparatorluklarının başkenti olan Kırım'daki Kefe şehrini, Antik Teodasia şehrini yakınlarında 1282 yılında kurmuşlardır.

Aynı yıllarda Cengiz Han, Çin'den Doğu Avrupa'ya geniş Avrasya Kıtasını otoritesi altına almaya başlamıştır. Moğolların koruması altında, misyonerler ve tüccarlar (Marco Polo'da bunlardan biri), güvenle bütün Asya boyunca seyahat edebilmişlerdir⁴. Karadeniz'in kuzey kıyıları boyunca, Moğolların imparatorluğu ile İtalyanların ticari imparatorluğu birleşmiştir. Bunun akabinde bu bölgenin tipik ürünleri olan buğday, tuz , deri Akdeniz ülkelerine akmıştır. Fakat hala ihracatta en yoğun aktivite Kafkas, Slav ve Tatar köle ticaretinde yaşanmaktaydı⁵. Köle'nin yanı sıra bu bölgenin diğer önemli ihracat ürünü kalitesiyle ünlenen buğdaydı. XV. yüzyılda Polonya Krallığı'nın buğdayı, Ukrayna nehirleri yoluyla Karadeniz, Akdeniz ve ötesine taşınmaktaydı⁶.

İtalyanlar, gelecekte Odessa'nın kurulacağı, kıyı boyunca gelişen bölgeyi renkli süpürge anlamına gelen *Ginestra* olarak adlandırıyordu. Bölgenin Tatarca ismi

⁴Herlihy, s. 2; Yücel Öztürk, *Osmanlı Hakimiyetinde Kefe*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2000Ü, s. 1.

⁵Bu kölelerden çoğunlukla genç kızlar Batı Avrupa'ya hizmetkar olarak gönderiliyordu. Kölelerin büyük kısmı ise ordu ve yönetim birimini bunlardan sağlayan Memluk Mısırı'na ihraç ediliyordu. *Bknz.*, Herlihy, s. 3

⁶ Mehmet Tezcan, " Türk-Moğol Hakimiyeti Döneminde Karadeniz'de Ticaret, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C XXIV, S. I, Temmuz 2009, s 155-156; Herlihy, s. 3.

ise 1415 yılında kurulan Hocabey/Hacıbey⁷ (Khadzhibei) idi. Moğol imparatorluğunun dağılmaya başlaması ile bölgedeki ticari yolların güvenliği ortadan kalkmış böylece sürdürülebilir ticari yapı da dağılmaya başlamıştır. Veba, savaşlar ve Batı Avrupa'daki ekonomik bunalım, uzun mesafeli ticarete yatırım yapabilen İtalyan tüccarların bölgeye olan ilgilerinin ve sağladıkları kaynakların azalmasına neden olmuştur. 1453 yılında İstanbul'un Osmanlı Devleti tarafından fethi, Boğazlar yoluyla gerçekleşen ticaretin kontrolünün Osmanlı Devletine geçmesini sağlamıştır. Bu dönemde küçük İtalyan kolonileri, genişleyen Osmanlı Devleti'nin gücüne karşı koyabilecek durumda olmadıklarından dolayı, Osmanlı hakimiyeti altında ticari faaliyetlerini sürdürmeye çalışmışlardır. 1475 yılında ise Kefe'nin Osmanlı Devleti hakimiyetine girmesi Karadeniz'de devam eden ticaretin eskisi gibi olmayacağını göstergesi olmuştur⁸. Bu dönemden sonra Karadeniz ticareti Osmanlı iktisat politikasının en önemli ilkelerinden olan *Provizyonizm* (İaşe) sistemine dahil olmuştur. Dolayısıyla, Osmanlı Devleti bu bölgeden iç piyasanın ihtiyaçları doğrultusunda yararlanmışır⁹.

Karadeniz'deki Osmanlı hakimiyeti XV. yüzyılın sonundaki aşamalı fetihlerden, XVIII. yüzyıl sonlarında denizin Avrupa ticaretine açılışına kadar üç asır sürdü¹⁰. Karadeniz'e yabancı gemilerin girişine getirilen sınırlamalardan dolayı "Türk Gölü" olarak da adlandırılmışır¹¹. Osmanlı İmparatorluğu için Karadeniz hayati bir önem taşıyordu. İmparatorluk merkezi İstanbul'un büyük nüfusunu beslemek için kuzeyden deniz yoluyla gelen buğday, yağ, bal, tuz balık ve ete muhtaçtı. Bu ürünler genellikle deniz yoluyla gelmekteydi. Karadeniz'in kuzeyi stratejik bir besin kaynağı olan tahıl ve et üretimiyle Osmanlı Devleti'nin ayrılmaz bir parçası durumundaydı¹².

Osmanlı Devleti bu kadar önemli olan kuzey sınırlarını her zaman kuvvetlendirerek, takviye etme ihtiyacı hissetmekteydi. Böylece Karadeniz'in kuzey sınır hattı boyunca kale inşa etme faaliyetlerine başlandı. II. Bayezid, döneminde

⁷ Evliya Çelebi, Hocabey'den bahsederken, Sultan Bayezid 1484' Akkırman'ı aldığıında, ondan izin alan bir beyin, buraya sağlam bir kale yapıp adını verdiğini söyler; Evliya Çelebi Seyahatnamesi, Haz. Zuhuri Danışman, İstanbul 1970, C. 8, s. 32.

⁸ Herlihy, s. 3

⁹ Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, İstanbul 2000, s. 45-47.

¹⁰ King, s. 135.

¹¹ Cemal Tukin, *Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1947, s. 10.

¹² Halil İnalçık, "Karadeniz'de Kazaklar ve Rusya: İstanbul Boğazı Tehlikede" *Çanakkale Savaşları Tarihi*, I, Değişim Yayınları, İstanbul 2008, s. 62.

(1484), Kili ve Akkerman'ı almasıyla elde edilen bölgede kalan Hocabey'de de bu kalelerden biri (Yeni Dünya kalesi)¹³ yapılmıştır. Bu kale, Bug ve Dinyester Nehirleri'nin ağızları arasında kalan bölgede, 1764 yılında inşa edilmişti¹⁴. Batılı kaynakların birçoğunda Yeni Dünya kalesi olarak geçmesine rağmen bu kalenin Hocabey kalesi olması kuvvetle muhtemeldir. Osmanlı kaynaklarında bu isimle anılan bir kaleye rastlanamamıştır. Ayrıca bu bölgede 1764 yılında İstanbul'un zahire ihtiyacını karşılamak üzere birde iskele yapılmaya başlanmıştır¹⁵

Hocabey Karadeniz kıyılarındaki tüm tatar yerleşimleri gibi küçük bir köydü. Buradaki Tatarlar, sığır, koyun, at ve deve yetiştiriciliği yapmaktaydılar. Tatar halkı ayrıca nehir ağızlarına yakın yerlerde tuz çıkarma, balıkçılık ve taş kesme işleri ile uğraşıyorlardı. Bu bölgedeki Tatarlar ve kaleler esas olarak Rus yayılmasına karşı savunma amaçlıydı¹⁶. Rus Çarı Petro ile başlayan bu yayılcılık, İmparatoriçe II. Katerina (1762-96) ile genişlemiş ve sürekli hale gelmişti. Nitekim Osmanlı Devlet'ine karşı kazanılan savaş (1768-74) neticesinde 1774 yılında yapılan Küçük Kaynarca Antlaşması ile Rus İmparatorluğu Güney Bug ve Dinyeper nehirleri arasındaki Karadeniz kıyılarına tamamıyla yayılmayı garanti altına almıştır. 1783 yılında ise Kırım'ın tamamı üzerinde hakimiyet kurmuştur. Katerina, Petro'nun aksine fethettiği bölgeleri korumayı da başarabilmiştir.

II. Katerina yeni ele geçirilen bölgelerde ticareti yoğun olarak teşvik etmekteydi. Bu sebeple 1778 yılında Dinyeper Nehri'nin ağızında Kerson şehrini kurmuştur. Bu şehri bölgenin ana limanı ve "güneyin St. Petersburg'u" olarak planlamaktaydı. Burada ticareti geliştirmek için bir süre tüm vergiler kaldırıldı ve yerleşimcilere arazi tahsis edildi. Fakat birçok teşvike rağmen Kerson, istenilen seviyeye ulaşamadı.¹⁷ Katerina bu yeni bölgelerde kontrolü sağlamak amacıyla

¹³ Kale büyük olmamakla beraber etrafını 80 ila 104 fit arasında değişen uzunlukta, 28 fit yükseklikte duvarlar çevreliyordu. Kale içerisinde 12 top (mevzisi) ve 300 asker mevcuttu; Frederick William Skinner, *1938 City Planning in Russia : The Development of Odessa, 1789-1893*, Princeton University, 1973, s. 25

¹⁴ *Report on the Commerce of Ports of New Russia, Moldavia and Wallachia*, London 1836, s.2; Herlihy, s. 4.

¹⁵ BOA, C.BLD., 128/6369, Merkez'den bir mimar görevlendirilerek Hocabey iskelesi için gerekli amele ve malzeme nakli gerçekleştirilmiştir. BOA, C.İKTS., 18/856, 16 Temmuz 1764, İstanbul gümrük emini tarafından Hocabey iskelesine gümrük emini görevlendirilerek İstanbul'a gelmesi gerekli olan zahirenin Anadolu'ya kaçırılmaması için tedbirler alınmıştır. BOA, C.İKTS., 18/856.

¹⁶ Skinner, s. 32; Edmund Spencer, *Türkiye,Rusya, Çerkezistan, Çev.*, Dilek Cenkçiler, TTK, Ankara 2014, s. 216

¹⁷ Mose Lofley Harvey's "The Development of Russian Commerce on the Black Sea and Its Significance" (University of California, Berkeley, 1938). s. 49, İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa*

kaleler ve limanlar yapmaya devam etti.¹⁸. Ancak bu yeni yapıların hem kendi hinterlandı bakımından bazı handikapları vardı hem de artan Batı ihracatı karşısında antrepo görevi görememekteydi. Bölgede bulunan Azak denizi ise sığlığından dolayı gemi seyrine uygun değildi. Bu nedenle Azak limanları yalnızca yetenekli ve maceraperest kaptanlar için cazipti. Bir ova üzerine kurulmuş olan Kerson ve Mykolaiv/Nikolayev limanları ise büyük bir potansiyele sahip Karadeniz limanlarıydı fakat sulak alanların genişliği ve şehrin limana yakınlık derecesi sağlık koşullarını kötüleştirmekte, ayrıca hinterlandıyla olan kara bağlantısını da güçleştirmekteydi¹⁹. Kefe ve diğer Kırım limanları da gerekli ihtiyaçları karşılayacak nitelikte değildi. Bu limanlar Kırım'ın içlerinden bir dağ sırasıyla ayrılıyorlardı ve doğal olarak yüzlerini kuzeyin düzlüklerine değil, Anadolu'nun limanlarına çevirmişlerdi. Bu durum kuşkusuz Osmanlı Devletinin ihtiyaçlarına uygundu. Bu bölgede dağların arasından sarp geçitlerden kervanlarla taşınan emtia nakliyatı oldukça zaman almakta ve yüksek meblağlarda yapılmaktaydı. Bu nedenle Ruslar için bu ticaret sorun yaratıyordu. Ayrıca bu limanlar Rusya'nın XVII-XIX. yüzyıllardaki dış politikasının diğer ekonomik ve stratejik unsuru olan Polonya, Tuna ve Balkanlar'a uzaktı ve güneyden gelebilecek olası bir Osmanlı saldırısına açıktı. Bu sebeplerden dolayı 1794 yılında Batı ile yapılan ticarete, stepler ve deniz arasında tatmin edici seviyede bağlantı sağlayacak bir liman yoktu²⁰

Küçük Kaynarca'dan Odessa Limanının İnşa Ve İmar Faaliyetlerine

Osmanlı Devleti ve Rusya arasında 1787-1792 tarihlerinde cereyan eden savaşta Katerina'nın hizmetindeki maceraperestlerden olan İrlanda asıllı asker Don Joseph de Ribas, Hocabey'de ki (Khadzhibei) bulunan kaleye az sayıda askerle baskın gerçekleştirmiştir. Hocabey, Osmanlı donanmasının savaş esnasında su ikmali yaptığı bir yerdi²¹. Osmanlı, Hocabeyi şiddetli fırtına ve imkansızlıklar yüzünden tam

Osmanlı Denizciliği, "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları, İstanbul 2008, 1780-1846" , s. 325-326.

¹⁸ *Report on the Commerce of Ports of New Russia, Moldavia and Wallachia*, s.2; Herlihy, s. 4

¹⁹ Herlihy, s. 6.

²⁰ King, s. 203.

²¹ Ahmet Cevdet Paşa, *Tarih-i Cevdet*, Üçdal Neşriyat, İstanbul 1983, C. 2, s. 964; Herlihy, s. 6-7.

anlamıyla savunamadı²². Bu muharebeden zafer beklenirken Türk donanmasının dağılması ve rüzgarın şiddetli fırtına ile aleyhte olması bir çok zayıflığın verilmesine neden oldu²³. Böylece Ribas'ın hareketi başarılı oldu Osmanlı Donanması için gerekli su ikmal yapılamadı²⁴. Hocabey, 17 Eylül 1789 yılında Kale'nin düşmesiyle Ruslar tarafından ele geçirildi ve elde edilen bu bölge Novarossia (Yeni Rusya)²⁵ eyaletine dahil edildi. Osmanlı-Rus savaşını sona erdiren Yaş Antlaşması ile Karadeniz kıyısının siyasi coğrafyası da yeniden şekillendi. Osmanlı Devleti, Dinyester (Turla) ve Güney Bug arasındaki sahil bölgede Rus hakimiyetini tanıdı²⁶. Böylelikle Rusya çok geniş bir deniz sınırına kavuştu. Rusya bu anlaşmayla beraber güneyde jeopolitik istikrara kavuştu ve daha önceki dönemlerde kendisini rahatsız eden ve doğal coğrafik sınırlara ilerlemek zorunda bırakan imparatorluk sorunlarını çözdü. Bu gelişmelerin akabinde Kuzey Karadeniz'den iktisadi kazanımların sağlanması için çalışmalar başladı. Tarım kültürü alanını genişletmek ve yeni şehirler, limanlar kurulması için harekete geçildi²⁷.

Katerina, Bug Nehri'nin ağzına yakın bir yer olan Özü'de (Ochakiv) yeni bir limanın inşa etmeyi ve burayı Novarossia'nın başkenti haline getirmeyi planlıyordu. Fakat Özü, böyle bir limanı inşa etmeye uygun coğrafi yapıdan mahrumdu. Don Joseph de Ribas ve onun yakın çalışma arkadaşı Hollandalı mühendis Franz de Volland bölgenin ana limanı için Hocabey'i önerdiler²⁸. Hocabey limanının demirleme yeri kötü ve doğu rüzgarlarına açık olduğundan çok da çekici değildi. Fakat kuzeybatı sahilinde tahkim edilmiş en önemli kasabaydı ve Dinyeper halici ile Dinyester ve Tuna ırmakları arasında hakim bir konumu vardı. Ayrıca Rus donanmasının Sivastopol'daki

²² BOA, HAT 145/6127.

²³ Cengiz Fedakar, "1797-1792 Osmanlı-Rus Harplerinde Kılburuni Özi Nehri ve Hocabey Muharebeleri" *KARAM*, S.46, Ankara 2015, s. 131.

²⁴ BOA, HAT 147/6217.

²⁵ 1764 yılında Katerina, imparatorluğunun güneybatısında ele geçirdiği toprakları bir eyalet olarak teşkilatlandırdı ve buraya Novorossia (Yeni Rusya) adını verdi, Bknz, S.F. Oreşlova, "Rusya ve Osmanlı İmparatorluğu Arasındaki Savaşlar: Sebepleri ve Kimi Tarihi Sonuçları" *Düünden Bugüne Türkiye ve Rusya*, Derleyen, Gülten Kazgan, Natalya Ülçenko, İstanbul Üniversitesi Bilgi Yayınları, İstanbul 2003, s. 27-28

²⁶ Kemal Beydilli, "Yaş Antlaşması" *İA*, C. 43, s. 343-344; Herlihy, s. 6-7; Akdes Nimet Kurat, *Rusya Tarihi*, TTK, Ankara 2010, s 291.

²⁷ Oreşlova, s.28.

²⁸ Skalkovskiy A.A., *Pervoye Tridtsatiletiye İstorii Goroda Odessa 1793-1823*, Odessa 1837, s 32; Henry A.S. Dearborn, *A Memoir of the Commerce and Navigation of the Black Sea, and the Trade and Maritime Geography of Turkey and Egypt*, C. I. Boston: Wells and Lilly, 1819, s. 230.

üssüne yakın mesafede idi²⁹. Hocabey, doğal bir liman olmasının yanı sıra ılıman bir iklime sahip olduğundan genellikle buz tutmazdı. Azak Denizi limanlarının aksine derin bir liman olduğundan büyük gemiler tombaz kullanmadan yük alıp bırakabilirlerdi. Ayrıca Rus mallarının çoğu 1768'den beri İstanbul'a Hocabey aracılığıyla gönderiliyordu³⁰. Novorossia'nın genel valisi ve Katerina'nın önemli adamlarından olan Prens Platon Zubov'da burada liman yapılmasını destekliyordu. Ayrıca Zubov, Hocabey limanını hem ithalat hem ihracat için yabancı ve yerli gemilerin rahatlıkla ticaret yapabileceği serbest bir liman olarak düşünüyordu³¹. Karşıt görüşte olanlar ise Kerson ve Nikolayev Limanları varken burada yapılacak olan limanın gereksiz olacağı fikrindeydiler. Buna rağmen Ribas ve Voland, Bug ve Dinyeper belli zamanlarda donduğu için uzun periyotta kullanışsız bir liman haline geleceklerini iddia ediyorlardı. Ayrıca Kerson ve Nikolayev limanları sığ limanlardı³². Nihayet tartışmalar son buldu ve 27 Mayıs 1794 yılında Katerina Hocabey'de bir liman yapılması teklifini kabul etmiştir³³.

Hocabey'de kurulacak olan şehrin ve limanın yapımını üstlenen Ribas ve yardımcısı Voland, bu limanını hem ticari hem de askeri ihtiyaçlara cevap verebilecek ve dönemin estetik yapısına uygun bir biçimde inşa etmek için işe koyulmuşlardı. 22 Ağustos 1794 yılında askeri birliklerin katılımıyla da şehir ve liman inşa edilmeye başlandı³⁴. Don Joseph de Ribas limanın inşa faaliyetlerinin hızlı bir şekilde devam etmesi için bütçeden Franz de Voland'a 26 bin ruble verdi. Ayrıca Çarlık tarafından, liman inşaatı, askeri kışla ve depo yapılmak üzere 5 yıllığına yaklaşık 2 milyon ruble fon ayrılmıştı³⁵.

Böylece Hocabey limanına bir dış liman (Askeri), bir ticari liman, gemilerin kontrolü için karantina alanı ve ayrıca dış karantina alanı yapılmaya başlandı. Dış karantina ile askeri liman arasında bir asma köprü, bir deniz feneri, dış dalgakıranın

²⁹Constantin Ardeleanu, " The Opening and Development of the Black Sea for International Trade and Shipping (1774-1853)" *Nations, Nation-States, Trade and Politics in the Black Sea*, Euxeinos 2014, Schwiz 2014, s 38; King, s. 204.

³⁰Skinner, s. 35-36.

³¹Vassilis Kardasis, *Diaspora Merchants in the Black Sea*, Lexington Books, Newyork 200, s 45

³²Skinner, s. 38-39.

³³Herlihy, s. 21.

³⁴Anatoliy Gorbatyuk, "Odesskiy Port: Ot Antichnosti Do Nashikh Dney", *İstoriya Krayevedeniye*, S. 38. Odesskiy 2009, s. 6.

³⁵Skinner, s. 58; Dearborn, s. 230

sonunda bir tane daha deniz feneri ve askeri filonun yanaşması için özel iskele yapımı için de harekete geçilmişti³⁶.

Bu yeni yerleşim merkezine Odessa ismi verilmiştir. Bu ismin seçilmesinin nedeni belirsizdir³⁷. Bazı tarihçilere göre bu ismi ilk olarak St. Perersburg'daki akademi önermiştir³⁸. Fakat şüphesiz Katerina birçok danışmanı ile isim konusunda istişarede bulunmuştu. Muhtemelen Odessa ismi de Kerson'da olduğu gibi güçlü Grek/Yunan çağrışımlarına sahipti. Antik Grek yerleşimi Odessos, bu bölgeye çokta uzak değildi. Odessa'nın ilk tarihçilerinden olan A. Orlov'a göre Katerina'nın şehre Odessos ismini vermemesi daha feminem bulunduğu Odessa olmasını isteyişindendi. Katerina bu ismi 6 Ocak 1795 yılında bir baloda ilan etmişti. Katerina belki de bu yeni kente verdiği Grek ismiyle, kentin gelişimi için hayati önemi olan Rum tüccarları ve yerleşimcileri buraya çekmek istemişti³⁹.

1796 yılında Katerina II'nin ölümü,şehrin inşası için sıkıntılı günlerin de başlangıcıydı. Katerina'nın yerine tahta geçen oğlu I.Pavel (1796-1801) annesinin politikalarını benimseliyordu. İlk iş olarak şehrin kuruluşunda önemli bir yeri olan Ribas ve Voland görevden almıştı. Hatta Ribas 1799'da I.Pavel'e suikast komplosuna bile dahil edilmişti⁴⁰. I Pavel'den sonra tahta geçen I. Alexander (1801-1825), yeniden Katerina'nın politikalarına dönerek Karadeniz ticaretini canlandırma yolunda adımlar atmaya başladı. 1803 yılında gümrük vergilerinde %25 oranında indirim uygulanması bunun göstergesiydi⁴¹. Ayrıca aynı yıl I. Alexander tarafından Odessa yöneticisi olarak atanan Armand Emmanuel Richelieu, (1803-1814) bu dönemde şehrin gelişmesinde, büyük katkı sağladı⁴².

1803'de limana denizden 532.5 metre uzaklıkta iki tane dalgakıran yapıldı. Bu durumda liman üç bölüme ayrılmış oldu. Bu yeni yapıyla beraber gemiler limandan

³⁶ Skinners, s.46.

³⁷Herlihy, s. 6-7.

³⁸ Skalkovskiy, s. 42.

³⁹ II Katerina, Karadeniz'in Kuzey hattı boyunca Rumları, sadece ticari politikaları için yerleştirmiyordu. Asıl düşüncesi, ileride Osmanlı'yı ortadan kaldırarak, İstanbul merkez olmak üzere Rusya'nın himayesinde bir *Rum İmparatorluğu* kurma planlarıydı.

⁴⁰ Skinner, s. 48; Herlihy, s. 13. Dearborn, s. 231.

⁴¹Ardeleanu, s 38, Herlihy, s. 18; Gorbatyuk, s. 7.

⁴² Mose Lofley Harvey's "The Development of Russian Commerce on the Black Sea and Its Significance" (University of California, Berkeley, 1938). s. 62

direkt olarak yükleme ve boşaltma işlemi yapabiliyordu. Şehrin ve limanın altyapısı geliştikçe ticarete hızlı bir biçimde artıyordu⁴³

Odessa aracılığı ile 1804'de Tuna Beylikleri ve Orta Avrupa'ya malların serbest geçişine izin verildi. Bu izin 1808'de daha da genişletildi.⁴⁴ Odessa birçok aksaklığa rağmen şüphesiz Çarlık Rusya'sında en hızlı büyüyen şehir olarak önemli bir Doğu Akdeniz ticaret merkezi olma yolundaydı. Odessa limanı konumu itibariyle etkileyici bir amfi tiyatro gibi duruyordu. Şehir limana bakan bir tepe üzerinde inşa edilmişti. Liman oldukça genişti, büyük karantina alanlarına ve bir iskeleye sahipti. Böylece limana yaklaşan gemiler güvenli bir şekilde demirleyebiliyorlardı⁴⁵.

1814 yılında şehrin nüfusu yaklaşık 23 bin, ev sayısı ise 2600 idi. Odessa'nın zamanın önemli ticaret merkezleri (Hamburg, Amsterdam, Paris, Bucharets, İstanbul) ve Rusya'nın ticari merkezleri ile posta bağlantıları vardı. Şehirde birçok ülkenin konsolosu ikamet etmekteydi. Nüfusu hızla artmakta olan Odessa kozmopolit bir nüfusa sahip olmasıyla XIX. yüzyıl Rusya'sının diğer şehirlerinden ayrılıyordu. Hemen hemen yerleşimcilerin %20'si yabancıydı. Şehirde farkı kültür ve geleneklerin bir birine karışması sonucu küçük bir dünya kültürü oluşmuştu. Dönemin gezginlerinin tüm Avrupa şehirlerindeki cazibenin Odessa'da toplandığını söylemesi dikkat çekici bir tespittir⁴⁶.

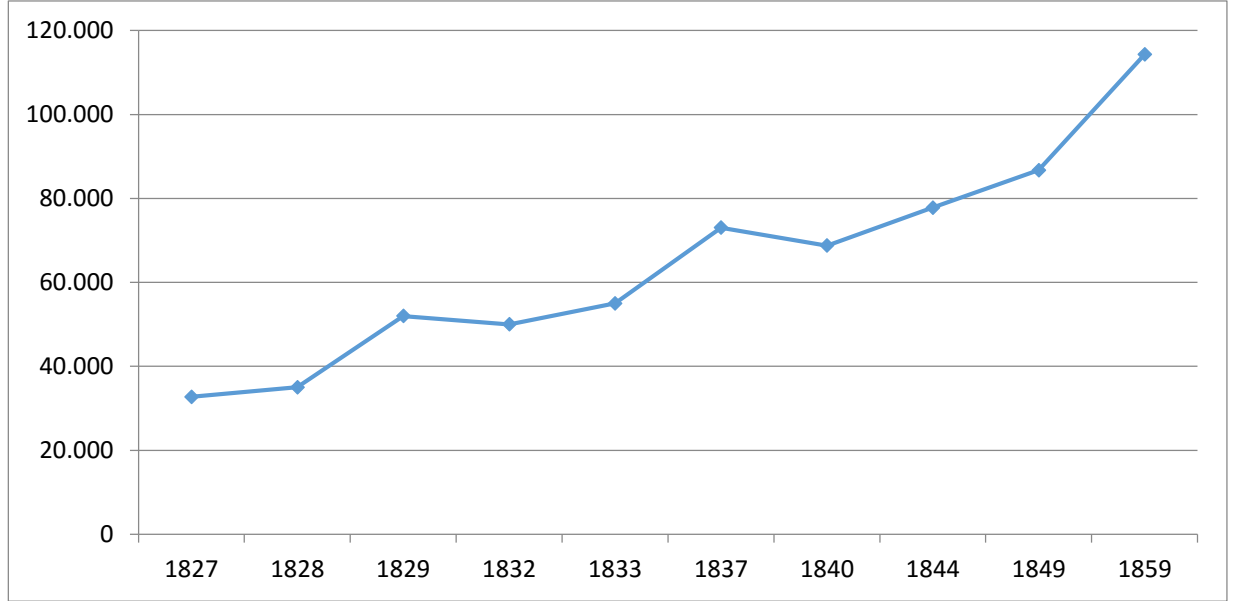
Tablo-1; Odessa'nın 1827-63 Nüfusu

⁴³ Herlihy, s. 18.

⁴⁴ Odessa'nın nüfus artışı tablo-1'de verilmiştir. Harvey's, s. 65.

⁴⁵ Kardasis, s 46.

⁴⁶ Harvey's, s. 67; Kardasis, s 47.



Skinner, s. 167.

Odessa'nın Yükselişi ve Rus-İngiliz Rekabeti

XVIII. yüzyılın başlarında Rusya bir tarım ülkesi olmasına rağmen, ekonomisindeki kapitalist unsurlar gittikçe artmaya başlamıştır. Bu dönemde Rus endüstrisinin üretimi kimi Avrupa ülkelerinin üretimini aşmıştır. Don, Volga, Dinyester nehirleri Rusya içlerinde, bilhassa güneydeki atölyelerde ve tarım bölgelerinde üretilen malların Karadeniz'e sevk edileceği tabii kanallar olarak kullanılmaktaydı⁴⁷.

Osmanlı-Rus savaşı sonucunda imzalanan 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması bir yandan Karadeniz ve Boğazların, Ruslara açılmasının sağlarken diğer yandan Kırım'ın Ruslar tarafından ilhakına zemin hazırladı. Eflak ve Boğdan üzerinde Paris Antlaşmasına kadar Rus hakimiyeti hissedilmeye başlanmıştır. 1792' de imzalan Yaş antlaşması ile de Ruslar Karadeniz'in kuzeyine iyice yerleştiler⁴⁸.

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması, Rusya'nın Batı'yla olan ticaretinin önündeki engelleri de büyük oranda kaldırmıştır⁴⁹. Rusya ve Osmanlı'nın ticari ilişkilerinin düzelmesi Doğu ve Batı Avrupa arasındaki iktisadi ilişkiler kadar Avrupa

⁴⁷ Virginia Paskaleva, "Osmanlı Balkan Eyaletleri'nin Avrupalı Devletlerle Ticaretleri Tarihine Ktkı (1700-1850), *İ.Ü.İ.F.M.*, C.XXVII, S. XXVII, S. 1-2, İstanbul 1968, s. 57

⁴⁸Tukin, s. 50 ; Kezban Acar, *Başlangıçtan 1917 Bolşevik Devrimi'ne Kadar Rusya Tarihi*, Nobel Yay., Ankara 2004, s 162.

⁴⁹ George Vernadsky, *Rusya Tarihi*, Çev., Doğukan Mızrak, Egemen Ç. Mızrak, Selenge Yay., İstanbul 2009, 28.

ve Doğu Akdeniz arasındaki iktisadi ilişkilerin de genişlemesini teşvik etmiştir⁵⁰. Çeyrek yüzyıl içerisinde Karadeniz'deki Rus ticaretinin muamele hacmi artmış ve böylece Karadeniz limanları, nehirlerle ard ülkelere uzanan yolların ve köprübaşlarının önemini arttırarak sosyal ve ekonomik bakımlardan ilerlemeye başlamıştır. Bunlar üzerinden yürütülen ticari politikalarda değişmiştir⁵¹.

Sanayileşmiş Avrupa ülkeleri hem kendi ihtiyaçlarını karşılamak hem de Osmanlı ve diğer limanlara satmak için büyük miktarda tarımsal ürüne özellikle de buğdaya ihtiyaçları vardı. Bu ürünler genellikle bir tahıl deposu olan Karadeniz'in güney sahilleri boyunca kurulan limanlardan ihraç ediliyorlardı. Bu limanlardan en önemlisi kuşkusuz Odessa limanıydı⁵². Odessa limanından Avrupa ülkelerine sadece buğday ihraç edilmiyordu, aynı zamanda kereste, keten keneviri, mum yağı ve çeşitli hammadde ile bazı demir ve tekstil ürünleri ticareti de yapılıyordu. Bunlara karşılık genelde şarap meyve, kahve ve şeker ithal ediliyordu. Rusya ile ticari ilişki kuran Batı ülkelerinin başında İngiltere gelmekteydi⁵³. Bunun yanı sıra İngiltere, sanayi inkılabının ile oluşan üretim fazlası ürünleri için Levant pazarının daha çok yararlanılan, daha güvenli ve istikrarlı bir pazar olması için çalışıyordu⁵⁴. İngiltere'nin amacı Osmanlı gibi nüfuz sağlayabildiği ülkelerin pazarlarında kendi ürünlerini satmaktı. Rusların, Karadeniz'e yerleşmesi, İngiltere'nin çıkarlarını tehdit etmiş, bu nedenle, İngiltere, Rusya karşısında menfaatlerini korumak ve bu tehlikeyi engellemek adına Osmanlı topraklarını kendisine siper etmişti⁵⁵.

Karadeniz hakimiyetini Ruslara kaptıran Babıali üzerinde bu denizde rahat bir şekilde ticaret yapmak isteyen Avrupa ülkelerinin de ciddi ticari baskıları vardı. Osmanlı Devleti ilk zamanlarda bu ticari istekleri geri çeviriyordu. Buna karşılık Rusya Fransa'ya kendi bayrağı ile ticaret yapma hakkı vermişti. Bu durum önemli bir miktarda tahıl ihracatı gerçekleştiren İngiltere'nin Karadeniz'e olan ilgisini daha da

⁵⁰ Paskaleva, s. 57.

⁵¹ İlhan Ekinci, "Karadeniz'de Bir Serbest Liman Denemesi Batum: (1878-1886)", *Karadeniz Araştırmaları*, S. 14, s 64.

⁵² Paskaleva, s. 58; Nicholas V. Rıasanovsky, Mark D. Steimberg, *Rusya Tarihi*, Çev. Figen Dereli, İnkılap Yay., İstanbul 2011, s. 358.

⁵³ Nicholas V. Rıasanovsky, Mark D. Steimberg, *Rusya Tarihi*, Çev. Figen Dereli, İnkılap Yay., İstanbul 2011, s. 290

⁵⁴ Halil İnalçık, "Osmanlı'nın Avrupa ile Barışıklığı: Kapitülasyonlar ve Ticaret", *Doğu-Batı Dergisi*, S. 24, 2001, s. 74.

⁵⁵ Masoumeh Daei, "XX. Yüzyılın Başlarında İran Ticaretinde Osmanlı-Rus Rekabeti", *Bellekten*, C. LXXVII. S 278, 2013 Nisan, s. 241.

arttırmış, Karadeniz'in ticari potansiyelini komisyonlar kurarak incelemeye başlamıştır. Ayrıca İngiltere, Rusların güneye iyice hakim olması engellenilmezse bütün gücünü ticaret ve gemiciliğe harcayarak o zamana kadar kimsenin şahit olmadığı bir deniz kuvvetini kurup İstanbul ve Doğu Avrupa'ya hakim olacağını fikrindeydi⁵⁶. Ayrıca Ruslar, İngiltere'nin Orta Asya ve İran ticaretine de engel teşkil ediyordu. Avrupa'dan gelen mallar Odessa limanına ulaşarak buradan gemilere yüklenip Karadeniz yoluyla Tiflis, Erivan ardında da Azerbaycan'a, İran'a ve Osmanlı'nın doğu eyaletlerine ulaşıyordu. İngiltere ise mallarını Trabzon-Tebriz yolu ile İran'a ulaştırıyordu. XIX. yüzyılın başlarında genel olarak Ruslar Avrupa'dan ithal olan malları Rusya'dan geçirmemeye ve böylece Orta Asya ve İran'da ticari hakimiyet kurmaya çalışırken, İngilizler ise Rus mallarını İran pazarlarından çıkarmaya ve Avrupa ticaret yolunu değiştirmeyi amaçlıyordu⁵⁷. Bu süreç akabinde Avrupa devletlerinin de girişimiyle Osmanlı, Karadeniz politikasını değiştirmişti. Rusya'nın Karadeniz'deki bu üstün durumunu sarsabilmek amacıyla bu denizi bütün devletlerin serbest ticaretine açmaya başlamıştı⁵⁸.

Ruslar, Osmanlı toprakları ve Karadeniz'e İngiltere, Fransa gibi ülkelerden ihraç edilen ürünlerin neredeyse beşte biri fiyatına birçok ürünü ihraç edebiliyordu. Rus malları karşısında, İngiliz ve Fransızların rekabet edecek durumu kalmamıştı. Nitekim İngiliz ve Fransızların baskıları neticesinde Osmanlı ile 1838 ve 1839 ticaret antlaşmaları yapılarak gümrük resimleri %12'den %3'e kadar indirildi. Bununla yetinmeyen İngilizler ve Fransız elçiler, Rus ticaret gemilerinin Osmanlı limanlarında 15 günden daha fazla kalmalarını yasaklayan bir ferman bile almışlardı⁵⁹. Karadeniz artık, Avrupalı devletlerinin serbest bir pazarı durumuna gelerek, açık bir ekonomik kuşak durumuna geldi⁶⁰. Bu iki siyasi hareketliliğin bir ucunda Osmanlı ve Ruslar varken diğer ucunda da Avrupa devletleri özellikle İngiltere vardı⁶¹. İngiltere'nin

⁵⁶ Ali İhsan Bağış, "Rusların Karadeniz'de Yayılmaları Karşısında İngiltere'nin Ticari Endişeleri", *Türkiye'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi (1071-1920)*, Ankara 1977, s. 211.

⁵⁷ A.Ü Turgay, "Trabzon" *Doğu Akdeniz Liman Kentleri 1800-1914*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, s. 52; Daei, s. 240-241.

⁵⁸ İlhan Ekinci, *Tuna Nehrinde Diplomasi Oyunları (1856-1883)*, Altın Post Yay., s. 67

⁵⁹ Haydar Kazgan, "Tarih Boyunca Osmanlı-Rus Ticareti ve Sanayi Devrimi Ülkelerinin Ticaret Politikaları" *Dünden Bugüne Türkiye ve Rusya*, Derleyen, Gülten Kazgan, Natalya Ülçenko, İstanbul Üniversitesi Bilgi Yayınları, İstanbul 2003, s. 36-37.

⁶⁰ Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quatert, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Liman Kentleri" *Doğu Akdeniz Liman Kentleri 1800-1914*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994, s. 128-129

⁶¹ İlhan Ekinci, "Karadeniz'de Bir Serbest Liman Denemesi Batum: (1878-1886)" , *Karadeniz Araştırmaları*, S. 14, s. 65.

dünya hakimiyetinin denizlere hakimiyetten geçtiğini çok iyi bildiği şüphesizdir. Nitekim denizlerin serbest, boğazların ve kanalların açık olması, geçit noktalarının elde bulunması her zaman büyük devletlerin menfaatindedir⁶². Öyle ki İngiltere izlemiş olduğu politika ile yalnız Karadeniz'i değil bu denize bakan kıyıları, bunlara açılan nehirleri, limanları ve bu limanlara ulaşan ticaret yollarını serbestleştirerek Avrupa ticaret yollarının bir uzantısı haline getirmek istiyordu. Başta İngiltere olmak üzere Avrupalı devletlerin Karadeniz'e olan bu ilgisi ve Osmanlı ile Rusya arasındaki rekabet serbest limanların ortaya çıkmasını kolaylaştırdı.⁶³

Rusya, Karadeniz ticaretini hakimiyet altına alma amacına yönelik çeşitli tedbirlere başvuruyordu. Öncelikle 1804 yılından Odessa limanının serbest liman olduğu süreye kadar tüccarlara yerel depolarda ürünlerini satana kadar 5 yıl opsiyonlu ücretsiz depolama imkanı verildi⁶⁴. Daha sonra büyük bir havzanın çıkışı olan Tuna boğazlarını kontrol altına alınması hedeflendi. Böylece, Ruslar bu bölgedeki ticareti çeşitli şekillerde engelleyerek ticaret yolunu kuzeye, kendi hakim olduğu topraklar üzerine kaydıracaktı. Rusya bir taraftan Tuna boğazlarında ticareti engellerken, diğer taraftan bu durumu lehine çevirecek şekilde Avrupalı devletlere kendi topraklarında ve limanlarında yeni ticari imkanlar bahşediyordu. Örnek olarak Rusya 1825'te İsmail limanının ve 1839 yılında da Odessa limanının serbest liman olduğunu ve buralardan vergi alınmayacağını ilan etti⁶⁵. Bu durum Rusya'nın ithalat ve ihracat hacminin artmasında büyük rol oynadı. Odessa hem yabancı malların hem de Rus mallarının depolanıp Balkanlara, Karadeniz havzasının tümüne ve Kafkasya üzerinden İran'a dağıtıldığı bir merkez haline geldi⁶⁶.

Rusya, Eflak-Boğdan ürünlerinin de Tuna boğazları aracılığı ile değil, Odessa üzerinden ihraç edilmesi için bu ticaret yolunu daha kuzeye çekmeye çalıştı. Ruslar izledikleri ticari politikayla bölgedeki tüm ticareti elinde tutmayı hedefleniyordu. Rusya'nın Tuna boğazlarını hakimiyeti, bu bölgenin Odessa'ya karşı aktif bir rakip olması için gerekli teşebbüsleri yapma fırsatı verdi. Tuna boğazlarından yararlanılmasını diye ağızların bakımı engellendi ve başta karantina olmak üzere türlü

⁶² Renée Pithon, *Karadeniz ve Boğazlar Meselesi*, (Mütercim: Hüseyin Nur), Transkrip Erdoğan Keleş,, *Tarih Okul*, S. VI. Ocak-Nisan 2010, s. 74.

⁶³Ekinci, "Karadeniz'de Bir Serbest..." s. 65.

⁶⁴ Harvey's s. 65 , Ardeleanu, s. 5.

⁶⁵ Ekinci, "Karadeniz'de Bir Serbest..." s. 66.

⁶⁶Paskaleva, s. 71.

bürokratik engellerle ticareti zorlaştırdı⁶⁷. Rusya aynı zaman da, Tuna boğazlarındaki ticaretin arttırılmasını hedeflemiş olan Tuna Komisyonu'nun kurulmasına Odessa ticaretini tehlikeye düşüreceği endişesiyle en çok karşı çıkan devlet olmuştu⁶⁸

Rusya'nın Odessa'da serbest liman kurması, Tuna boğazlarını köreltmesi, başta Avusturya ve İngiltere olmak üzere Avrupa devletlerin dikkatinden kaçmıyordu. Nitekim Kırım Harbi ile yakalanan fırsatla Avrupa devletleri Tuna'ya uluslararası nehir statüsü kazandırmayı başarmıştı. Böylece serbest liman kavramının daha ötesinde bölgedeki ticareti uluslararası garanti altına almak adına, bu bir anlamda bir serbest bölge denemesiydi⁶⁹. Böylece Avrupalı devletler, bölgede zaten hızla yükselmekte olan Odessa'nın ticari tekel oluşturmaya engel olmaya çalışmışlardı. Tuna boğazlarındaki ticari hareketliliğe bakıldığında, Avrupalı devletlerinin başarılı olduğu görülmektedir. Sonuç olarak, Tuna'ya uluslararası statü verilmesi, Odessa'nın ticaretini olumsuz etkileyerek daha önemli bir yere gelmesine engel olmuştur.

Odessa'da Ticaret

Rusya'daki ticaret ağlarında ve endüstri dallarında görülen gelişme, kentleşmede de artışa sebep oldu. Avrupa Rusya'sında (Polonya ve Finlandiya dışarıda bırakılarak) kentlerde yaşayanların toplam nüfusa oranları, bu dönemde yüzde 6.6' dan yüzde 10' a yükseldi. Moskova, St. Petersburg ve Kiev hızla büyürken, en göze çarpan büyüme, Karadeniz tahıl ticaretinin gelişmesine katkı sağlayan Odessa'da görüldü⁷⁰. Odessa'daki ticaretin hızla artmasının önemli sebeplerinden biride şüphesiz buraya yerleştirilen Yahudi ve İtalyan topluluklardı⁷¹.

⁶⁷ Tuna ve boğazları, Samsun, Trabzon, Kırım, Odessa, Eflak, Boğdan, Rumeli, başta olmak üzere çok geniş bir bölgenin giriş ve çıkışını sağlayan bir konumdaydı. Dolayısıyla Avrupa devletlerinin ilgi odağıydı. *Bknz.*, Ekinci, *Tuna Nehrinde Diplomasi Oyunları (1856-1883)*, s. 66.

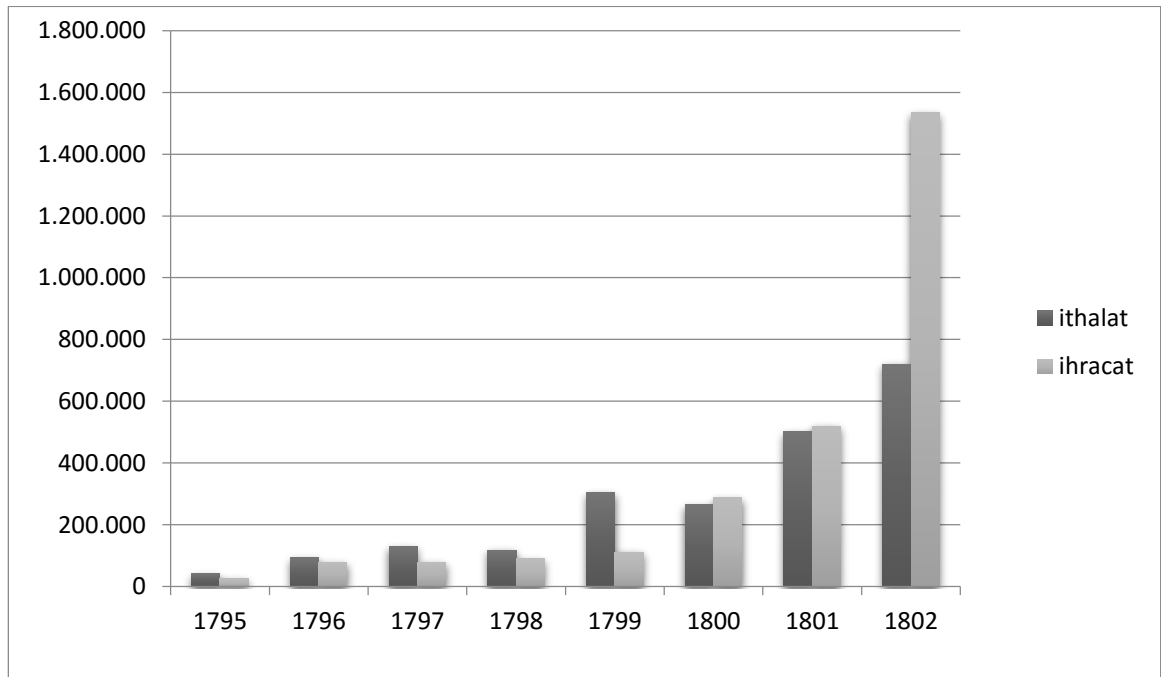
⁶⁸Ekinci, "Karadeniz'de Bir Serbest..." s. 66.

⁶⁹Ekinci, "Karadeniz'de Bir Serbest..." s. 67.

⁷⁰ M.E. Falkus, *Rusya'nın Endüstrileşmesi 1700-1914*, Çev. Alaaddin Şenel, Ankara 1986, s. 47

⁷¹ Kardasis, s. 53.

**Tablo-2: Odessa'nın 1795 ve 1802 yılları arası İthalat ve İhracatı
(Gümüş Ruble)**



Herlihy, s. 19.

Odessa'nın kuruluşunun ilk dönemki ticari faaliyetlerine baktığımızda, tablo-2'de başlangıçta ithalatın, ihracatı aşmış olduğu görülmektedir. Fakat 1801 yılında Odessa'nın dönemin liman standartlarını yakalaması ve ard bölgesinin gelişimiyle beraber ihracat, ithalatı geçmeye başlamıştır. Bu denge sonraki yıllarda da devam etmiştir. Odessa gelişimiyle diğer Karadeniz Limanları arasında önemli bir pozisyona yerleşmiştir⁷². Örneğin, 1798'de Taganrog limanının ithalat değeri 447.657 ruble ihracatı ise 858.705 ruble ile Odessa limanından hayli yüksekti. Fakat 1805 yılına kadar Odessa limanı ile Taganrog limanı arasındaki fark kapanmıştı. Tüm bu artışa rağmen Karadeniz ticaretinin Rusya'nın dış ticaretindeki yeri oldukça azdı. Rusya'nın 1793'ten 1797 yılına kadar tüm limanlarının dış ticareti 76.9 milyon rubleydi. Baltık Denizi 71.3 milyon rublelik gelir ile bu ticarete önemli yer teşkil ediyordu. Beyaz Deniz 3.7 milyon rublelik gelire bu ticarete ikinci sırayı alıyordu. Karadeniz ise sadece 1.9 milyon rublelik gelir elde ederek toplam dış ticaret gelirinin %2.5'lük kısmını oluşturuyordu. Fakat, 1802' yılına kadar Karadeniz limanlarının ticaret hacmi artarak genel toplamdaki payı % 5 dolaylarına kadar yükselmiştir. Ayrıca bu dönemde

⁷² Herlihy, s. 19; Odessa limanının Karadeniz Limanları arasındaki gelişimi için bakınız. Ek-1

Rusya İmparatorluğunun tahıl ihracatının %18'i Karadeniz limanlarından yapılmıştır⁷³. Karadeniz limanlarının özellikle Odessa'nın ticaret hacminin artması, limana giriş çıkış yapan gemi trafiğini de önemli oranda arttırdı. Her geçen gün daha yüksek tonajlı gemiler limana uğramaya başladı. 1831-1853 yılları arasında Karadeniz Limanlarına gelen gemi ve tonajları tablo-3 de verilmiştir.

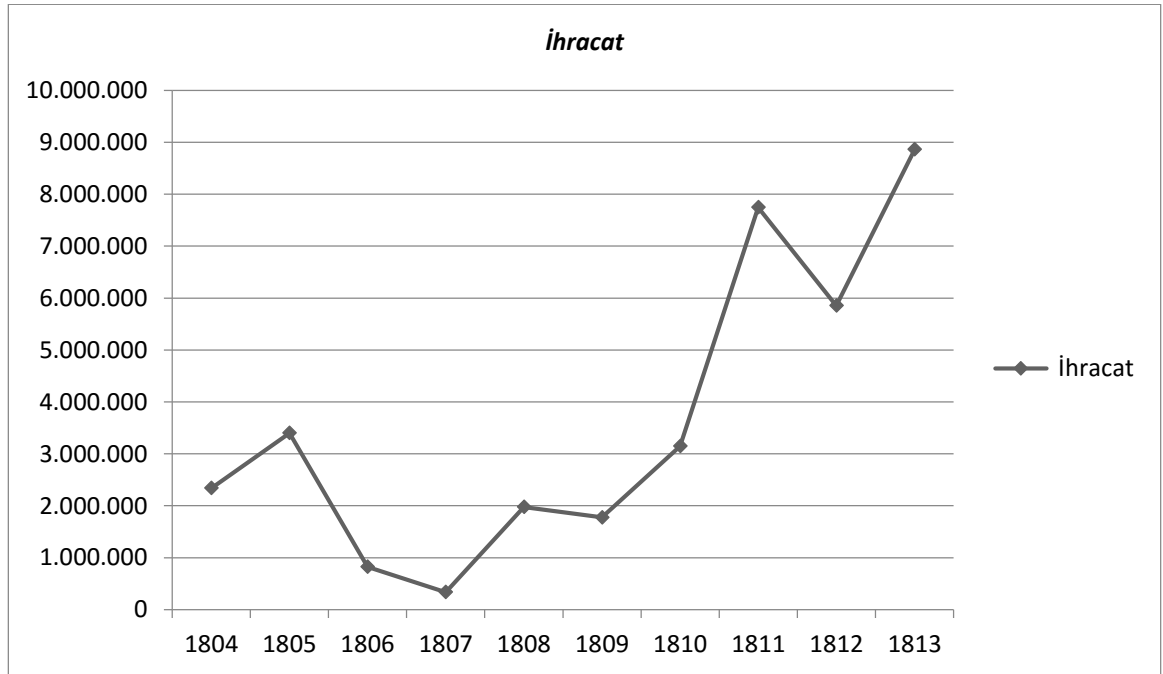
Tablo-3: Rusya Limanlarına Gelen Gemi ve Tonajları

Yıl	Kara&Azak Denizi		Baltık Denizi		Toplam	
	Gemi	1000 Ton	Gemi	1000 Ton	Gemi	1000 Ton
1831-1835	1.064	228	3.225	467	4.677	771
1836-1840	1.744	399	3.091	493	5.252	966
1841-1845	1.670	410	3.008	489	5.113	968
1846-1850	2.830	625	4.037	632	7.477	1.354
1851-1853	3.745	782	3.975	628	8.500	1.522

Harvey's, s. 101.

Tablo-3'te görüldüğü üzere Karadeniz ve Azak Deniz'indeki ticarete sürekli artışı görülmektedir. XIX. yüzyılın ortalarında Baltık Denizindeki ticaret ile karşılaştığımızda da durum neredeyse eşitlenmiştir⁷⁴.

Tablo-4:Odessa'nın 1804-1813 İhracatı (Ruble)



Herlihy, s. 39.

⁷³ Report on the Commerce of Ports of New Russia, Moldavia and Wallachia, London 1836, s.5; Herlihy, s. 19.

⁷⁴Harvey's, s. 110.

Uluslararası politikalarındaki iniş çıkışlar Tablo 4'te görüldüğü gibi ticarete de hemen hissedilmektedir. Savaş ticaretin seyrini her zaman etkilemiştir. Napolyon'un Mısır seferiyle (1796) başlayan Fransız Türk harbi sırasında Boğazların yabancı ticaret gemilerine kapatılması, Karadeniz havzasındaki ticareti sekteye uğrattı⁷⁵. Fakat Napolyon Savaşları süresince Trieste Limanının Fransızlar tarafından 1797-1805-1809 yıllarında üç defa ele geçirilmesi, ve Levant ticaretinin çıkış noktalarından olan bu bölgenin ticari açıdan kısıtlanması, ticaret yollarının rotasının değişmesine sebep verdi. Bu yeni rota ise Avusturya imparatorluğunun sınır bölgesinde olan Brody vasıtasıyla Avusturya, Prusya ve Fransa'yı, Odessa Limanı ile Türkiye, İran ve Mısır'a bağlamıştır⁷⁶. Bu durum Odessa ticaretini hayli canlandırmış ve Avrupa ile Asya arasında İstanbul gibi bir ticaret merkezi olmasının yolu açılmıştı⁷⁷. 1808 yılında genel ticaret düşüş ivmesindeyken Odessa Limanı Doğu ile Batı arasındaki stratejik bir noktada bulunmasından dolayı, bir depo vazifesi görerek gelişmeye devam etmişti⁷⁸. 1806-7 ve 1809-12 Türk-Rus savaşı döneminde ticaret devam etmesine rağmen mutlak rakamlar çok sınırlıydı⁷⁹. Hatta eski bir Odessa'lı tarihçinin yazdığı gibi şu garip manzara ile karşılaşılıyordu. *Türk ve Rus orduları Tuna boylarında şiddetle dövüşür iken, iki düşman ülkenin vatandaşları Karadeniz'in bütün limanlarında sulh içinde ticaret yapmaktaydılar*⁸⁰.

Türk-Rus savaşı sonrası Rus Çarlığı önemli bir hata yaparak Osmanlı'ya tahıl ihracatını yasaklamıştı. Böylece İstanbul'da kıtlık çıkacağı düşünülüyordu. Lakin Osmanlı Devleti Mısır, Kıbrıs, Sicilya ve diğer bölgelerden tahıl ithal ederek bu dengeyi sağlamıştır. Bu durum sonrasında Odessa ticaretinde önemli bir azalma

⁷⁵Paskaleva, s. 58-59.

⁷⁶Herlihy, s.5.

⁷⁷ 1808 yılında 10 milyon ruble değerinden mal Odessa vasıtasıyla transit geçmiştir. Aynı durum Asya mallarının transit geçişi için İzmir yerine Sinop limanının yükselmesine yol açmıştır. Harvey's s. 87.

⁷⁸ Kardasis, s 52.

⁷⁹ Paskaleva, s. 64.

⁸⁰Herlihy, s. 41; Paskaleva, s. 63; Bu algıyı oluşturan en önemli hususlardan birisi Osmanlı tebaası şahısların muhtemelen Rumların, Rusya ile Osmanlı arasındaki kapitülasyon hukukundan faydalanarak, Rus limanlarına gittiklerinde gemilerine Rus bandırası, Osmanlı limanlarına geldiklerinde Osmanlı bandırası takmalarıydı. Bu muğlak durumda *Karadeniz'in bütün limanlarında sulh içinde ticaret yapılıyor*muş algısını yaratmaktadır. Hatta bu muğlaklık Osmanlı arşiv kaynaklarına da yansımıştır. Bandıra değişikliği konusunda oluşacak sıkıntılardan giderilmesi için tedbir alınması şu ifadelerle belirtilmiştir. *Takrir verilip bu maddeye gayet dikkat olunsun zira düvel-i ecnebiye sefaini hiç yok cümlesi bizim reayamız olacak kafirlerdir hangi devlet indimizde hatırı mer'i ise cümle gemiler ona tabi oluyor. Şimdi bütün İngiliz oldular bu nasıl olur yarın bir iki bin gemi iki taraftan dost bandırasıyla vakt-i hazer gibi geleceklerdir her devlet tebaası ve tüccarı her kimler ise sahih asıllu Frenk bilinsün;* BOA. HAT 35-1757.

olmuştur. Fakat Odessa valisi Duc de Richrlie 1811' de Petersburg'a giderek Çar'ı ikna edip, bu durumum düzeltilmesini sağlamıştır⁸¹.

XVIII. yüzyılın sonundan, Viyana kongresine (1815) kadar uzanan dönemde, uluslararası ekonomik konjonktürün Türk ekonomisi üzerinde bazı etkileri oldu. Kıt'a ablukası, Fransız - Türk ticaretinin asgarî seviyeye düşmesine sebep oldu. Bu durumun, Çarlık hükümetinin gösterdiği çabaya rağmen savaş zamanlarında Rus ekonomisi için hayatî bir önemi olan Karadeniz ticaretine ve Türk Rus ticarî ilişkilerine kötü etkileri oldu⁸²

1839'da, Odessa'nın serbest liman olduğunun ve buradan vergi alınmayacağına, ilan edilmesinin Rusya'nın ithalât - ihracat hacminin artmasında çok büyük etkisi olmuştur⁸³. Aynı zamanda, Odessa şehrinin bir kısmı da serbest toprak olarak ilân edilmiştir. Açık liman rejiminin kabulünün sonuçları çok önemli oldu: Odessa, yabancı ve Rus mallarının depolanıp, dağıtıldığı bir antrepo haline geldi⁸⁴.

Tablo-5: 1823-1857 Odessa Ticareti (gümüş ruble)

YIL	İHRACAT	İTHALAT	TOPLAM	Limana Yanaşan Gemiler	TOPLAM TONAJ
1823	4.547.000	2.415.000.	6.962.000		
1824	3.726.000	1.985.000	5.711.000		
1825	5.723.000	1.657.000	7.380.000		
1826	4.203.000	1.680.000	5.883.000		
1827	5.280.000	2.910.000	8.190.000		
1828	357.000	1.639.000	1.996.000		
1829	1.831.000	1.547.000	3.378.000		
1830	8.632.820.	3.001.500	11.634.320	945	226.592
1831	5.732.440	3.536.240	9.258.680	420	110.056
1832	6.438.320	3.667.940	10.106.260	587	154.120
1833	6.094.550	3.732.030	9.826.580	636	162.614
1834	5.101.680	4.121.580	9.223.260	403	89.254
1835	6.578.110	4.079.650	10.657.760	422	102.278
1836	9.142.300	4.493.200	13.635.500	761	193.552
1837	9.676.530	3.036.430	12.712.960	800	211.152
1838	9.865.110	4.922.830	14.787.940	781	206.588

⁸¹Herlihy, s. 41; Harvey's, s. 66.

⁸²Paskaleva, s. 63.

⁸³ Odessa limanı 16 nisan 1817 bildiriyle 30 yıllığına serbest liman İlan edilmiş ancak 9 haziran 1822 ve 12 Ocak 1826 alınan kararlar doğrultusunda limanın bu özelliği kısıtlandırılmıştır. Bknz., *Report on the Commerce of Ports of New Russia, Moldavia and Wallachia*, London 1836, s.73; A.B. Şirokorad, *Osmanlı-Rus Savaşları*, Selenge Yay. İstanbul 2013, s. 316

⁸⁴Paskaleva, s. 71; Kurat, s. 334.

1839	13.013.730	4.956.080	17.969.810	884	227.354
1840	10.659.310	5.133.540	15.792.850	667	173.708
1841	9.380.500	4.530.780	13.911.280	599	152.080
1842	10.289.240	5.170.050	15.459.290	550	149.036
1843	10.338.480	3.828.800	14.167.280	732	195.392
1844	15.430.100	4.288.340	19.718.440	929	256.780
1845	15.549.400	5.971.180	21.520.580	1.208	310.534
1846	18.531.200	5.779.520	24.310.720	1.376	350.948
1847	27.978.750	6.311.430	34.290.180	1.669	460.942
1848	16.404.080	7.812.720	24.216.800	1.056	306.928
1849	15.710.170	8.906.600	24.616.770	873	288.538
1850	13.916.320	7.048.330	20.964.650	717	207.482
1851	10.204.840	6.503.050	16.707.890	799	207.222
1852	19.329.560	7.108.140	26.437.700	1.298	338.032
1853	27.640.250	7.873.420	35.513.670	1.958	492.446
1854	11.490.080	4.614.770	16.104.850	718	201.554
1855	264.00	2.411.000	2.675.000	25	6870
1856	15.700.900	10.751.650	26.452.550	958	349.742
1857	24.196.800	13.438.260	37.635.060	1.184	473.560

Skinner, s. 181-82.

Tablo-5'ü incelediğimizde genel olarak Odessa ticaretinde sürekli bir artış gözlemleyebiliriz. Bu artışı birçok nedene bağlanabilir. Lakin uluslararası faktörler bahsettiğimiz gibi yine en önemli etken durumundadır. 1828-32 dönemindeki ticari durgunluk şüphesiz 1828-29 Osmanlı-Rus savaşı etkisi dahilindedir. Bunu takiben 1829 Edirne Antlaşması ile Rus ticaret gemilerine Boğazlardan geçiş hakkı verilmesi bu dönemdeki ticari canlılığın en büyük sebebidir⁸⁵. 1843-47 aralığında ise 1846'da İngiltere'nin Tahıl Yasaları olarak adlandırılan ve tahıl ithalatına yüksek gümrük vergileri konması ile bilinen korumacılık politikası kalkmış ve bunun sonucunda da bir tahıl ambarı olan Güney Rusya'da hemen etkileri görülmüştür. Fransa ve İtalya'ya yıllık buğday ihracatı hacmi yaklaşık dörtte bir oranında artarken İngiltere'ye ihracat yedi katına çıkmıştı⁸⁶. 1853-57 arasındaki dalgalanmasını sebebi ise Kırım Savaşı idi. Kırım Savaşı döneminde Odessa ticaretinin çok düşük bir seviyeye indiğini görmekteyiz. 1855 yılında limana sadece 25 ticari gemi yanaşmıştır

Uluslararası etkenlerin yanı sıra ticaretin gelişmesinde iç faktörlerinde birçok artışı olmuştur. Liman ve iç bölgeler arasında yeni bağlantı yolları yapılması, güneyin ürünlerinin rahat bir şekilde limana ulaşmasını sağlamıştır. Yollarla beraber tahıl miktarında da artış olmuştur. 1849 yılında Odessa'nın tekrardan serbest liman olması

⁸⁵ Skinner, s. 183-186.

⁸⁶ King, s. 209.

ve 1853'te yenilenmesi ile 1850-77 arası genel gümrük politikaları Karadeniz ve Azak Denizi ticaretini canlandırmıştır. Buharlı gemilerin de gelmesiyle beraber Odessa ve çevresi arasındaki ticaret zaman ve mekansal olarak hızlanmıştır⁸⁷. Odessa'nın ithalat ve ihracat rakamlarına baktığımızda Karadeniz'deki en iyi limanlar arasında olduğu görülmektedir. Fakat Odessa limanının bu yükselişi Kırım savaşı kadar devam edebilmiştir.

SONUÇ

II. Bayezid, döneminde (1484)'te Kili ve Akkerman'ın alınmasıyla elde edilen bölgede kalan Hocabey, Osmanlı Devletinin üç asırlık Karadeniz hakimiyeti süresince hem ticari hem de askeri olmak üzere stratejik bir öneme sahipti. Karadeniz'in Kuzeyi, imparatorluk merkezi olan İstanbul'un iafesinde önemli bir yeri vardı. Bu bölgedeki ürünler genelde deniz yoluyla civardaki iskeleler üzerinden gelmekteydi. Hocabey de bu iskeleler arasındaydı. Ayrıca Hocabey, Karadeniz'in Kuzeyinde Rus ilerlemesine karşı bir set vazifesini de görmüştür. Fakat 1768-74 ve 1787-92 Osmanlı-Rus harpleri ile Osmanlı Karadeniz'in Kuzeyindeki hakimiyetini kaybetmiş, Hocabey'de Rus topraklarına katılmıştır. Bunun akabinde Ruslar Karadeniz'den iktisadi kazanımlar sağlanması için çalışmalara başlamıştır. Böylece yeni şehirler ve limanlar kurulması için harekete geçilmiştir. Kurulan bu yeni şehirler arasında en dikkat çeken şüphesiz Hocabey yakınlarında kurulan Odessaydı. Hocabey Osmanlının, Odessa ise Rusya'nın limanıydı. Fakat bunlar birbirinin devamı gibiydi. Çünkü Osmanlı kaynaklarında ekseriye Odessa yerine Hocabey kullanılmıştır. Fakat Odessa, Hocabey olarak kalmamış, kimliği, nüfusu, limanı değişmiş, tatarların yaşadığı yer Rus-Rum kozmopolit bir şehir haline gelmiştir. Hocabey'den Odessa'ya değişim de tam bu noktada olmuştur. Osmanlı için küçük ticari münasebetlerin ve donanmanın su ikmalı yapıldığı bir bölgeden, Rusya'nın politikası ve hedefleri neticesinde çok önemli bir ticaret merkez haline gelmiştir. Rusya'nın bölgede uyguladığı politikalar neticesinde kısa sürede yükselişe geçen Odessa, 1839'da serbest liman ilan edilmiştir. Böylece Odessa yerli ve yabancı malların depolanıp dağıtıldığı bir antrepo haline gelmiştir. Odessa'nın kısa sürede önemli bir ticaret merkezi olması Avrupalı Devletlerin özellikle de İngiltere'nin dikkatini çekmiştir. Çünkü Ruslar,

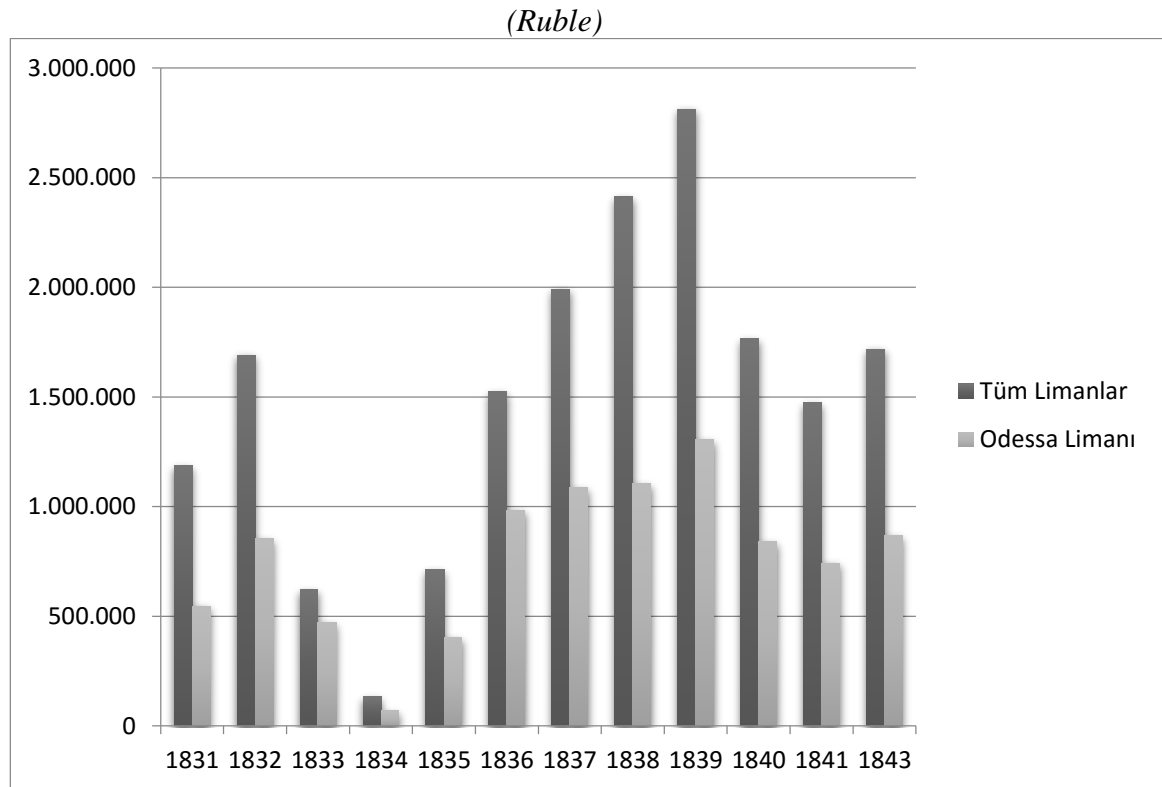
⁸⁷ Skinner, s.183-186; Spencer, s. 218.

Tuna'nın orta ve kuzey kolunu eli geçirdikten sonra Tuna boğazlarını kapatarak, tüm ticaret yollarını Odessa'ya kaydırmıştı. Böylece Avrupalı Devletler, Orta Asya ve İran ile ticari münasebet kurmak için Rus tekeliyle karşı karşıya gelmekteydi. Bu noktada Kırım savaşı Rusya'nın bu sahadaki hakimiyetine son verdi ancak bu bölge yeniden Osmanlı egemenliğine bırakılmadı. Avrupalı Devletler uluslararası komisyonlar kurarak, Rusların Odessa'yı tek bırakma politikasına karşı Tuna'yı büyük gemilerin seyri sefer yapabileceği hale gelmesini sağladılar. Böylece, Rusya'nın Odessa'yı önemli bir ticaret merkezi haline dönüştürme amacına kısmen engel oldular. Sonuçta Odessa Rusya'nın güney ticaretinin gelişmesinde önemli bir rol oynamıştır. Fakat bu yükseliş Kırım savaşına kadar devam etmiştir. Artık Odessa'nın kaderini Karadeniz ve çevresindeki yaşanacak olan diğer olaylar çizecektir.

EKLER

EK-1

Karadeniz ve Azak Denizi Tahıl İhracatı 1831-1843

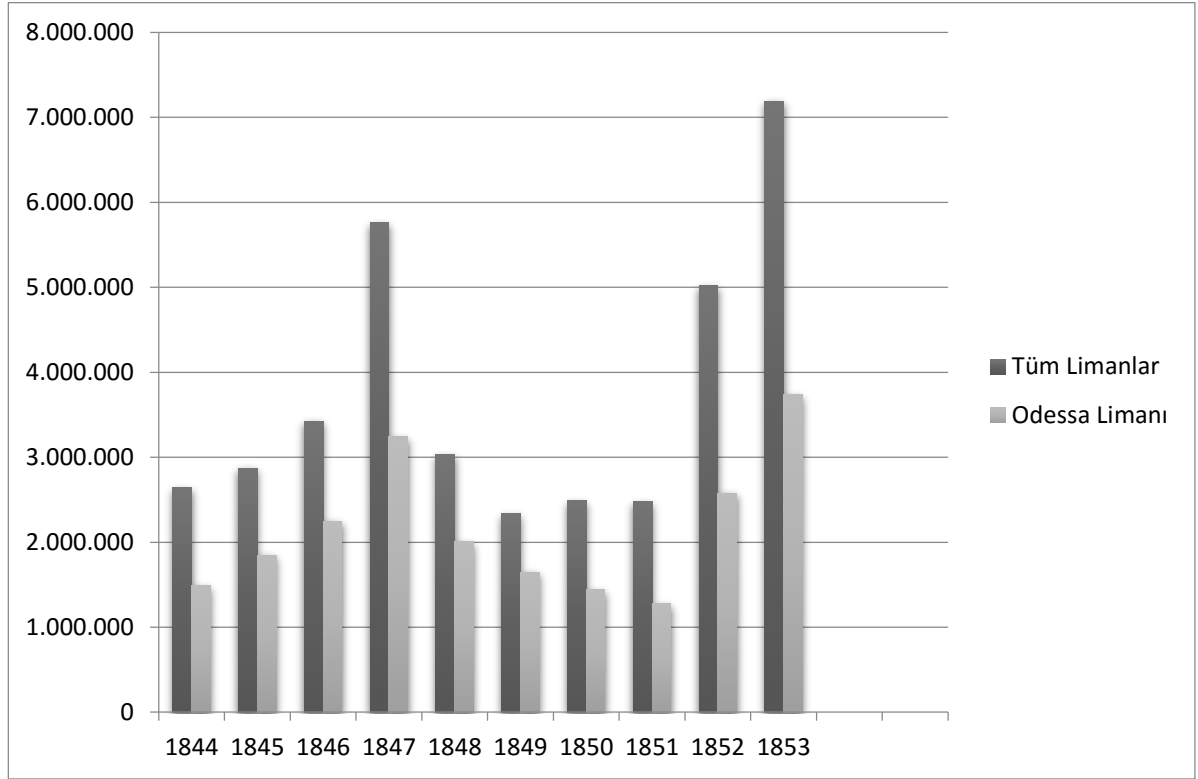


Frederick William Skinner, 1938 City Planning in Russia : The Development of Odessa, 1789-1893, Princeton University, 1973, s. 187

EK-2

Karadeniz ve Azak Denizi Tahıl İhracatı 1831-1843

Tablo-7



Frederick William Skinner, 1938 City Planning in Russia : The Development of Odessa, 1789-1893, Princeton University, 1973, s. 187

EK-3

Rusya'nın Güney Limanlarına Gelen Gemi Sayıları ve Tonajları.

Yıl	Odessa		Nikolayev		Taganrog	
	Gemi	Ton	Gemi	Ton	Gemi	Ton
1830	930	227.900	----	----	408	85.656
1831	420	110.056	----	----	285	59.910
1832	587	154.120	----	----	324	69.260
1833	636	162.654	----	----	206	44.714
1834	403	89.254	----	----	131	30.198
1835	422	102.278	----	----	245	54.096
1836	761	193.552	----	----	186	41.082
1837	800	211.152	----	----	254	56.876
1838	781	206.588	----	----	284	59.226
1839	884	227.354	----	----	420	96.384
1840	677	173.708	----	----	294	67.772
1841	599	152.080	----	----	235	55.326
1842	550	149.036	----	----	321	77.686
1843	732	194.392	----	----	220	53.964
1844	929	256.780	----	----	321	81.622

Mesut KARAKULAK

1845	1.208	310.534	-----	-----	340	85.174
1846	1.376	350.948.	-----	-----	287	71.312
1847	1.669	460.942	84	3.492	794	180.782
1848	1,056	306.928	117	2.340	379	89.050
1849	873	288.538	120	2.644	197	46.576
1850	717	207.482	125	4.140	391	92.540
1851	799	207.222	118	2.652	337	78.964
1852	1,298	338.032	161	3.220	770	184.088
1853	1,958	292.446	77	1.540	746	173.780
1854	718	201.554	-----	-----	105	25.564
1855	25	6.866	-----	-----	-----	-----

Yıl	Mariupol		Berdiansk		Genichesk	
	Gemi	Ton	Gemi	Ton	Gemi	Ton
1830	-----	-----	-----	-----	-----	-----
1831	-----	-----	-----	-----	-----	-----
1832	-----	-----	-----	-----	-----	-----
1833	-----	-----	-----	-----	-----	-----
1834	-----	-----	-----	-----	-----	-----
1835	-----	-----	-----	-----	-----	-----
1836	-----	-----	-----	-----	-----	-----
1837	89	21.420	-----	-----	-----	-----
1838	114	26.780	-----	-----	-----	-----
1839	163	36.840	-----	-----	-----	-----
1840	86	20.578	-----	-----	-----	-----
1841	65	16.758	57	13.776	-----	-----
1842	67	18.746	66	17.268	-----	-----
1843	48	12.814	45	10.564	-----	-----
1844	62	16.284	65	16.338	-----	-----
1845	84	21.636	101	26.682	-----	-----
1846	71	19.600	129	31.488	-----	-----
1847	271	65.756	317	77.494	-----	-----
1848	75	22.148	137	36.296	-----	-----
1849	36	9.476	75	20.870	-----	-----
1850	63	17.376	86	22.366	-----	-----
1851	59	15.012	103	27.134	-----	-----
1852	152	41.248	300	80.626	-----	-----
1853	304	77.598	558	162.860	-----	-----
1854	47	13.004	59	14.620	-----	-----
1855	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Yıl	Evpatoria		Theodosia		Kerch	
	Gemi	Ton	Gemi	Ton	Gemi	Ton
1830	208	36.374	100	17.256	128	26,572
1831	57	9.958	45	7.296	111	24.984
1832	78	18.060	63	12.756	146	32.216
1833	79	14.682	58	11.566	78	17.446
1834	157	24.068	71	12.932	37	7.644

1835	41	5.648	33	4.584	55	11.110
1836	33	4.712	34	5.938	116	27.460
1837	49	8.968	37	7.826	126	27.328
1838	136	26.768	75	14.254	172	43.014
1839	127	23.468	91	15.510	246	59.758
1840	38	7.046	41	6.994	140	34.468
1841	43	8.430	38	6.936	155	41.692
1842	30	5.808	33	4.972	156	40.484
1843	35	6.740	28	4.098	213	51.090
1844	64	12.814	32	6.250	230	60.680
1845	36	6.814	34	6.282	140	38.432
1846	48	12.668	90	20.018	218	63.312
1847	114	33.490	290	70.658	312	100.214
1848	36	7.740	103	21.232	193	49.486
1849	15	2.980	53	12.220	116	29.032
1850	26	4.326	91	21.848	98	23.852
1851	21	2.416	53	12.374	53	15.388
1852	33	6.760	96	23.974	135	36.560
1853	63	19.978	42	10.966	139	57.300
1854	41	11.932	35	11.626	312	87.888
1855	-----	-----	-----	-----	-----	-----

Mose Lofley Harvey's "The Development of Russian Commerce on the Black Sea and Its Significance" (University of California, Berkeley, 1938). s. 425-435.

EK-4

Karadeniz'in Kuzeyindeki Ticaret Yolları



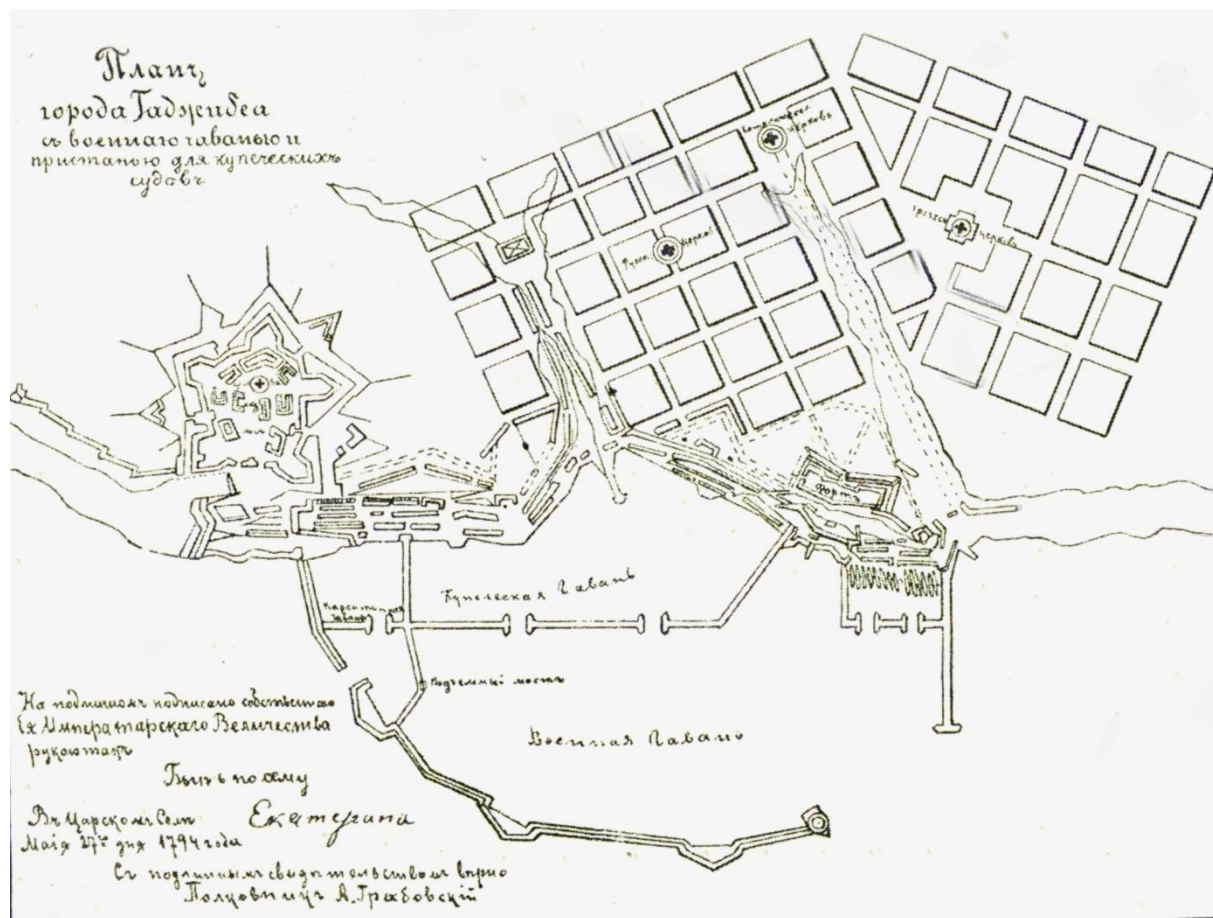
Patricia Herlihy, Odessa a History 1794-1914, Harvard University Press, 1986, s.

67

*Fuarlar ve Kervan Yolları

EK-5

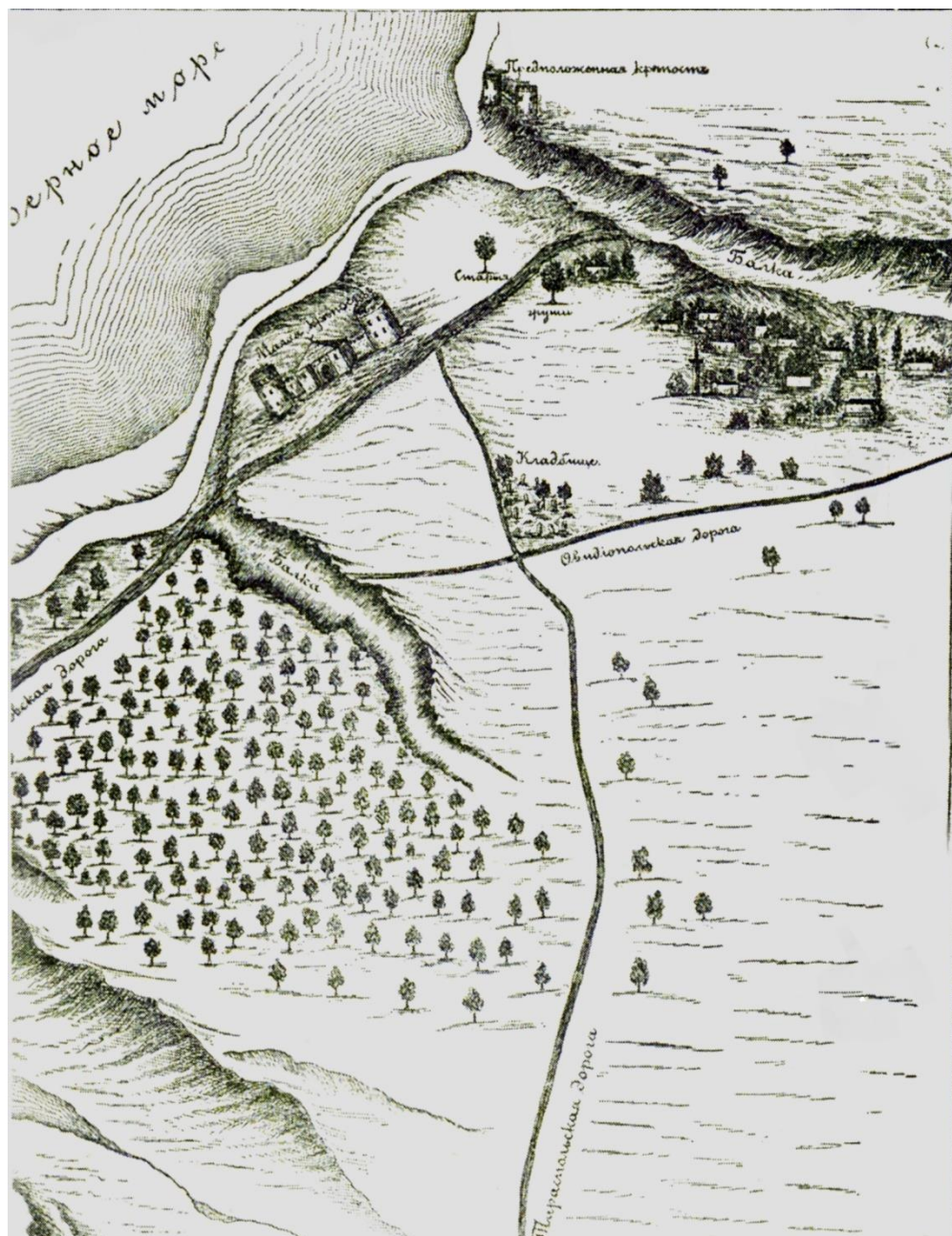
Odessa Şehri ve Limanı yapımı için Voland tarafından verilen ilk plan 1794



I. Fedorov, *Stoletiye Odessy. S Portretami Administrativnykh i Obshchestvennykh Deyateley i S Vidami Odessy*, Odessa 1894, s 17.

EK-6

Hocabey/Hacıbey 1789



I. Fedorov, *Stoletiye Odessy. S Portretami Administrativnykh i Obshchestvennykh Deyateley i S Vidami Odessy*, Odessa 1894, s 13.

KAYNAKÇA

- A.A, Skalkovskiy ., *Pervoye Tridtsatiletiye İstorii Goroda Odessy 1793-1823*, Odessa 1837.
- ACAR, Kezban, *Başlangıçtan 1917 Bolşevik Devrimi'ne Kadar Rusya Tarihi*, Nobel Yay., Ankara 2004.
- AHMET, Cevdet Paşa, *Tarih-i Cevdet*, Üçdal Neşriyat, İstanbul 1983, C. 2.
- ANDREWS, Smranda, *Greek Cities on Western Coats of the Black Sea: Orgame, Histria, Tomis, and Kallatis (7th to 1st century BCE)*, Iowa State University, 2010.
- ARDELEANU, Constantin, " The Opening and Development of the Black Sea for International Trade and Shipping (1774-1853)" *Nations, Nation-States, Trade and Politics in the Black Sea*, Euxeinos 2014, Schwiz 2014.
- BAĞIŞ, Ali İhsan, "Rusların Karadeniz'de Yayılımları Karşısında İngiltere'nin Ticari Endişeleri", *Türkiye'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi (1071-1920)*, Ankara 1977.
- BEYDİLLİ, Kemal "Yaş Antlaşması" *İA*, C. 43.
- BOA, C.BLD., 128/6369.
- BOA, C.İKTS., 18/856
- BOA. HAT 35-1757.
- BOA, HAT 145/6127.
- BOA, HAT 147/6217.
- BOSTAN, İdris, *Beylikten İmpaatorluğa Osmanlı Denizciliği, "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları, 1780-1846"* İstanbul 2008.
- DAEİ, Masoumeh, "XX. Yüzyılın Başlarında İran Ticaretinde Osmanlı-Rus Rekabeti", *Bellekten*, C. LXXVII. S 278, 2013 Nisan.
- DEARBORN, Henry A.S., *A Memoir of the Commerce and Navigation of the Black Sea, and the Trade and Maritime Geography of Turkey and Egypt*, C. I. Boston: Wells and Lilly, 1819.
- EKİNCİ, İlhan *Tuna Nehrinde Diplomasi Oyunları (1856-1883)*, Altın Post Yay.
- EKİNCİ, İlhan, "Karadeniz'de Bir Serbest Liman Denemesi Batum: (1878-1886)" *Karadeniz Araştırmaları*, S. 14.

- Evliya Çelebi Seyahatnamesi, Haz. Zuhuri Danişman, İstanbul 1970, C. 8.
- FALKUS, M.E. *Rusya'nın Endüstrileşmesi 1700-1914*, Çev. Alaaddin Şenel, Ankara 1986.
- Fedakar, Cengiz "1797-1792 Osmanlı-Rus Harplerinde Kılburuni Özi Nehri ve Hocabey Muharebeleri" *KARAM*, S.46, Ankara 2015, ss 119-136.
- FEDOROV, I. *Stoletiye Odessy. S Portretami Administrativnykh i Obshchestvennykh Deyateley i S Vidami Odessy*, Odessa 1894.
- GENÇ, Mehmet *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, İstanbul 2000.
- GORBATYUK, Anatoliy, "Odesskiy Port: Ot Antichnosti Do Nashikh Dney", *İstoriya Krayevedeniye*, S. 38. Odesskiy 2009.
- HARVEY'S, Mose Lofley "The Development of Russian Commerce on the Black Sea and Its Significance" (University of California, Berkeley, 1938).
- HERLİHY, Patricia *Odessa a History 1794-1914*, Harvard University Press, 1986.
- İNALCIK, Halil "Osmanlı'nın Avrupa ile Barışıklığı: Kapitülasyonlar ve Ticaret", *Doğu-Batı Dergisi*, S. 24, 2001.
- İNALCIK, Halil, "Karadeniz'de Kazaklar ve Rusya: İstanbul Boğazı Tehlikede" *Çanakkale Savaşları Tarihi*, I, Değişim Yayınları, İstanbul 2008.
- KARDASİS, Vassilis, *Diaspora Merchants in the Black Sea*, Lexington Booksi, Newyork 2001.
- KAZGAN, Haydar, "Tarih Boyunca Osmanlı-Rus Ticareti ve Sanayi Devrimi Ülkelerinin Ticaret Politikaları" *Dünden Bugüne Türkiye ve Rusya*, Derleyen, Gülten Kazgan, Natalya Ülçenko, İstanbul Üniversitesi Bilgi Yayınları, İstanbul 2003
- KEYDER Çağlar, Y. Eyüp Özveren, Donald Quatert, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Liman Kentleri" *Doğu Akdeniz Liman Kentleri 1800-1914*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1994.
- KİNG, Charles *Karadeniz*, Çev. Zülal Kılıç, Kitap Yayınevi, İstanbul 2008.
- KURAT, Akdes Nimet, *Rusya Tarihi*, TTK, Ankara 2010.
- MUSTAFA, Nuri Paşa, *Netayic'ül-Vukuat*, Sad. Neşet Çağatay, C III-IV, TTK, Ankara 1992.
- OREŞLOVA, S.F., "Rusya ve Osmanlı İmparatorluğu Arasındaki Savaşlar: Sebepleri ve Kimi Tarihi Sonuçları" *Dünden Bugüne Türkiye ve Rusya*, Derleyen,

- Gülten Kazgan, Natalya Ülçenko, İstanbul Üniversitesi Bilgi Yayınları, İstanbul 2003.
- ÖZTÜRK, Yücel *Osmanlı Hakimiyetinde Keefe*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 2000.
- PASKALEVA, Virginia "Osmanlı Balkan Eyaletleri'nin Avrupalı Devletlerle Ticaretleri Tarihine Ktkı (1700-1850), *İ.Ü.İ.F.M.*, C.XXVII, S. XXVII, S. 1-2, İstanbul 1968.
- PİTHON, Renée , *Karadeniz ve Boğazlar Meselesi*, (Mütercim: Hüseyin Nur), Transkrip Erdoğan Keleş,, *Tarih Okul*, S. VI. Ocak-Nisan 2010.
- Report on the Commerce of Ports of New Russia, Moldavia and Wallachia*, London 1836.
- RIASANOVSKY, Nicholas V., Mark D. Steinberg, *Rusya Tarihi*, Çev. Figen Dereli, İnkılap Yay., İstanbul 2011.
- SKINNER, Frederick William, *1938 City Planning in Russia : The Development of Odessa, 1789-1893*, Princeton University, 1973.
- SPENCER, Edmund, *Türkiye,Rusya, Çerkezistan*, Çev., Dilek Cenkçiler, TTK, Ankara 2014.
- ŞİROKORAD, A.B., *Osmanlı-Rus Savaşları*, Selenge Yay. İstanbul 2013.
- TEZCAN, Mehmet, "Türk-Moğol Hakimiyeti Döneminde Karadeniz'de Ticaret, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C XXIV, S. I, Temmuz 2009.
- TUKİN, Cemal, *Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1947.
- TURGAY, A.Ü "Trabzon" *Doğu Akdeniz Liman Kentleri 1800–1914*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul,1994.
- VERNADSKY, George, *Rusya Tarihi*, Çev., Doğukan Mızrak, Egemen Ç. Mızrak, Selenge Yay., İstanbul 2009.