

XX. YÜZYILIN BAŞLARINDA NÖBET USULÜ UYGULAMASINA BİR ÖRNEK: FATSA LİMANI

Yrd. Doç. Dr. Tuğrul ÖZCAN

ÖZ

Osmanlı dış ticareti Avrupa devletleriyle yapılan anlaşmalar sayesinde 19. yüzyılda hızla gelişmiştir. Bu durum Osmanlı idaresinde bulunan Karadeniz kıyılarındaki birçok şehir ve kasabayı doğrudan ya da dolaylı olarak etkilemiştir. Bu şehir ve kasabaların neredeyse tamamı, Karadeniz'de hızla gelişen deniz ticaretinin gerektirdiği altyapıdan mahrumdu. Bu yüzden çoğu yerli ve yabancı tüccar bu liman ve iskeleler vasıtasıyla istedikleri düzeyde ticaret gerçekleştirememişlerdir. Bu durum Osmanlı yönetimini, deniz ticaretini canlandırmak ve bu konuda ortaya çıkan aksaklıkları ortadan kaldırmak amacıyla bazı tedbirler almaya ve düzenlemeler yapmaya zorlamıştır. Bahsedilen çerçevede ele alınan makalemizde 20. yüzyılın başlarında nöbet usulünü uygulaması çerçevesinde Fatsa limanının genel durumu tespit edilmeye çalışılmış ve Fatsa limanı örneği üzerinden Karadeniz ticareti konusuna katkı sağlanmak istendi.

Anahtar Kelimeler: Fatsa Limanı, Nöbet Usulü, Fatsa Liman Riyaseti, Kayıkçılar

ABSTRACT

Ottoman foreign trade has rapidly developed in the 19th century through agreements with European states. This case were directly or indirectly affected many cities and towns located on the Black Sea coast in the Ottoman administration. But nearly all of these cities and towns lacked the infrastructure required by the rapidly growing trade in the Black Sea. Therefore, most domestic and foreign traders could not perform at the level which they want to trade through these ports and piers. In this case, the Ottoman government was forced to take some measures to revive the maritime trade and in order to eliminate the deficiencies revealed in this regard. This article is discussed in the framework having tried to determine the general condition of Fatsa harbor in the early 20th century. In addition, it was asked to contribute to the issue of trade through the example of port of Fatsa in the Black Sea.

Keywords: The Harbour of Fatsa, Sentry Procedure, Authority of Fatsa's Port, Bootmen

GİRİŞ

Karadeniz kıyıları, antik çağlardan itibaren meskun bir mahal olarak dikkat çeken bir coğrafya olmuştur. Antik çağın cazibe merkezi olan Akdeniz çevresindeki birçok devlet, Karadeniz sahillerinde bir koloni kurmak amacıyla aralarında sert ve uzun süren mücadeleler vermişlerdir. Nitekim antik dönemde Karadeniz kıyılarında çok sayıda Grek koloni şehirleri kurulmuştur.¹ Ortaçağda ise Karadeniz'de etkin bir güç olan Doğu Roma İmparatorluğu'nun zaafiyetinden yararlanan ve içinde bulunulan dönemin siyasi şartlarını kendi çıkarlarına göre kullanmayı başaran Cenevizliler, Karadeniz kıyılarında koloniler kurarak buradaki ticaretten büyük pay elde etmişlerdir.² Anadolu'nun Karadeniz kıyılarında varlıklarını XIV. yüzyılın sonlarına kadar koruyan Ceneviz kolonileri, Yıldırım Bayezid döneminde Karadeniz kıyılarında Osmanlı egemenliğine alınmaya başlanmıştır. Nitekim 1461'de Trabzon'un fethiyle birlikte Karadeniz'in güney kıyılarının tamamı Osmanlı hâkimiyetine geçmiştir.

¹ John Boardman, *The Greeks Overseas*, Thames and Hudson Press, London, 1988, s. 245.

² DAŞ, Mustafa-Türkmen Törel, "XIV. ve XIX. Yüzyıllarda Batılı Seyyahların Gözüyle Karadeniz Ticareti", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik-Samsun*, Samsun, 2013, s. 843.

Böylece XV. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı Devleti, Boğazlar ve Karadeniz kıyılarının neredeyse tamamında hâkimiyet sağlamayı başarmış ve daha sonraki dönemlerde Avrupa devletleri ile yaptığı ahidnamelerde yer almasına rağmen, yabancı gemilerin Karadeniz’de serbestçe ticaret yapabilmesini öngören maddeleri *kullandırmamış* veya *kullanılmayan* bir hak olarak kalmasını sağlamıştır³.

XV. yüzyıl boyunca yabancı gemilere kapalı olan ve XVII. yüzyılın sonlarına kadar bir Osmanlı iç denizi konumunda olan Karadeniz’de bu yüzyılın sonlarından itibaren devletlerarası gelişmelere bağlı olarak ticari değişimler yaşanmaya başlamıştır. Rus tüccarına, III. Ahmed döneminde 1720’de Osmanlı ticaret gemileri vasıtasıyla Karadeniz’de ticaret yapma hakkı tanınmıştır. I. Mahmud döneminde 1739’da imzalanan Belgrad Antlaşması’yla Karadeniz’de Rus tüccarına Osmanlı bandıralı gemilerle, 1774’te yapılan Küçük Kaynarca Antlaşması’yla da kendi gemileri ile serbestçe ticaret yapma hakkı tanınmıştır.⁴ Rus tüccarına tanınan bu haklar, Avrupa devletlerini ticari menfaatleri doğrultusunda Osmanlı karasularına yöneltmiştir. Nitekim 1784’te Avusturya’ya, 1799’da İngiltere ve 1802’de Fransa’ya Karadeniz’de serbest ticaret yapma hakkı verilmesi bölgedeki siyasî ve iktisadî yapıyı önemli ölçüde etkilemiştir.⁵

Osmanlı Devleti’nin devletlerarası ilişkiler vasıtasıyla deniz ticaretinin geliştirilmesine yönelik çabalarına rağmen XX. yüzyılın başlarına kadar Karadeniz kıyısında bulunan şehir ve kasabaların neredeyse tamamında yüksek tonajlı gemilerin yanaşabileceği kapasitede limanların varlığından bahsetmek neredeyse imkansızdı. Buna rağmen Avrupalı tüccar imkanlar dahilinde, Karadeniz’deki ticari faaliyetlerini sürdürmeye çalışmışlardır.⁶ Osmanlı Devleti, XIX. yüzyılın başlarından itibaren, limanlardaki iskele sayılarını arttırılmasını menfaati açısından gerekli görerek yeni limanlar yapılması konusunda harekete geçmiştir ki bu doğrultuda bazı yabancı inşaat şirketleri, Osmanlı Devleti’nden aldıkları imtiyazlarla bu işin yüklenicisi olmuşlardır.⁷

Karadeniz kıyılarındaki şehir ve kasabalarda yüksek kapasiteli limanların bulunmayışı ve iskelelerin yetersizliği, yük ve yolcu taşımacılığında ara bir hizmet sektörünü ortaya çıkarmıştır. Limanlara giremeyen veya iskelelere yaşamayan büyük

³ Kemal Beydilli, “Karadeniz’in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletlerini ve Mirî Ticaret Teşebbüsü”, *Bellekten*, Cilt: 55, Sayı: 214, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1991, s. 687.

⁴ K. Beydilli, “Karadeniz’in Kapalılığı...”, s. 687; Murat Fidan, “1797-1800 Tarihlerinde Osmanlı-Rusya Arasında Karadeniz Üzerinden Gerçekleşen İhracaat ve İthalat (87/5 Rusya Ahkâm Defterlerine Göre)”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Ankara Üniversitesi Dil Tarih ve Coğrafya Fakültesi Yayınları, Ankara, 2009, s. 64-65.

⁵ Necmettin Aygün, “Osmanlı Devleti’nin Son Zamanlarında Karadeniz’in Güney Kesiminde İktisadî Faaliyetler”. *Karadeniz Araştırmaları*, Cilt: 6, Sayı: 23. Trabzon, 2009, s. 42; İlhan Ekinci, “19. Yüzyılın İkinci Yarısında Samsun’da Deniz Ulaşımı”, *Geçmişten Geleceğe Samsun Sempozyumu*, (Editör: Cevdet Yılmaz), Samsun Büyükşehir Belediyesi Yayınları, Samsun, 2007, s. 117.

⁶ Abidin Temizer, “Karadeniz Ticaretinde Seyyar İskeleler: Kayıkçılar”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, (Editör: Osman Köse) Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun, 2013, s. 1077.

⁷ BOA, *DH.MKT.*, 2514/40, 09/R/1319.

deniz vasıtalarının yük ve yolcuları, açıktan kıyıya kayıkçılar veya mavnacılar tarafından nöbet usulüne göre taşınmıştır.

A. FATSA LİMANININ FİZİKİ DURUMU

Fatsa koyu ve limanının coğrafik ve fiziki özellikleri ile ilgili birçok eser ve raporda bazı bilgiler mevcuttur. Örneğin 1903 yılına ait Fransız konsolosluğu raporlarında Fatsa koyu ve limanı ile ilgili olarak özetle şu bilgilere yer verilmiştir: *“Fatsa koyu, Karecik ve Yason burnu arasındadır. Karecik burnunun biraz güneyinde bir mil açıktaki, yaklaşık her taraftan 2-3 mil uzaklıkta bir kaya sırası⁸ bulunmaktadır. Bahsedilen kaya sırasından kuzeye doğru az bir mesafe gidildikten sonra 12 ayaklı bir sonda bulunmaktadır. Fatsa'yı denizden çeviren koyun hemen hemen her tarafında denizin derinliği dikkat çekmektedir. Buradaki denizin derinliği 60-90 kulacı geçmekte, sahilde bile bu derinlik 25 kulacı bulmaktadır. Bu durum, deniz vasıtalarının Fatsa limanına girmesini olumsuz etkilemektedir. Coğrafik konumu sebebiyle Fatsa limanı, kuzeydoğu ve kuzey-batıdan esen rüzgârlara açıktır...⁹”*

XX. yüzyıla kadar, Karadeniz kıyısındaki diğer şehir ve kasabalar gibi Fatsa'daki liman ve iskele de yüksek tonajlı gemilerin kolayca girip çıkabileceği bir kapasiteye sahip değildi. Başbakanlık Osmanlı Arşivi belgelerinden elde edilen bilgilere göre 1900'lü yılların başlarında Fatsa limanının girişi oldukça kayalık ve moloz yığınlarıyla doluydu; aynı zamanda limanın içi, gemi manevralarına uygun değildi. Aydınlatma yetersizliği sebebiyle karşılaşılan sorunlar yüzünden gemilerin geceleyin limana yanaşmaları, yolcu indirip bindirmeleri ve yük almaları neredeyse imkânsızdı. Bu durum, doğal olarak gerek yerli ve gerekse ecnebi gemi kaptanlarının ve tüccarının Fatsa limanına olan ilgilerini azaltıyor; şikâyetlerine yol açıyordu.¹⁰ Örneğin Görev icabı her hafta Fatsa iskelesine uğramak zorunda kalan Trabzon hattı postasında görevli vapurların kaptanları, Fatsa limanının yetersizliği ile ilgili şikâyetlerini birçok kez Bahriye Nezareti'ne gönderdikleri yazılarla bildirmişlerdir. Onlar, bu yazılarında yetkililere, limanın gemi manevralarına uygun olmadığını ve bu yüzden Fatsa'ya her gelişlerinde kaza atlattıklarını bildirmişlerdir.¹¹

Fatsa limanının ulaşım elverişsizliği konusunda artan şikâyetler sebebiyle Babıali, bu limanın ıslahını, 1912'de yatırım programına dâhil etmiş ve buradaki

⁸ Bahsedilen kaya sırası, yöre halkı tarafından günümüzde Murçuval adası olarak tesmiye edilmektedir.

⁹ Özgür Yılmaz, “Samsun Limanı Üzerine Denizcilik Raporu (Koy Haritası, Ticaret ve Denizcilik İstatistikleri, Grafikler)”, *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınları, İzmir, 2014, s. 423.

¹⁰ BOA, *DH.İD.*, 75/59, 23/Ra/1330.

¹¹ BOA, *DH.İD.*, 75/43, 27/Ş/1329.

çalışmaların bir yıl içinde başlatılmasını karara bağlamıştır. Ayrıca, liman ıslahının tamamlanmasını müteakip, Osmanlı *Seyr-ü Sefain İdaresi* vapurlarının Trabzon-Samsun seyri sırasında Fatsa'ya düzenli olarak uğramalarının sağlanması da dönemin devlet adamlarının üzerinde durdukları diğer bir konu olmuştur.¹²

Fatsa limanının ıslahına yönelik çalışmalar, Rum ve Ermeni mekteplerinin etrafına başlanan istinat duvarı inşaatı sebebiyle ortaya çıkan tartışmalar yüzünden gecikmiştir. Liman reisinin, bahsedilen duvar inşaatını, limandaki ıslah çalışmalarını gerekçe göstererek kaymakamlık aracılığıyla durdurması, Fatsa'daki Rumları kızdırmıştır. Rum Metropoliti de liman reisinin bu tutumunu kendilerine yönelik bir hakaret olarak değerlendirmiş ve Rumları, mahalli hükümete karşı ayaklanmaya teşvik etmiştir. Bu gelişmeleri yakından izleyen bazı Müslümanlar da galeyana gelerek Rumlarla çatışma noktasına gelmiştir. Eşrafın araya girmesiyle Rumlarla Müslümanlar arasında bu gerginliğin büyümesi önlenmiştir. Ancak Rumlarla yerel yöneticiler arasındaki anlaşmazlıkların uzaması, limandaki ıslah çalışmasının gecikmesini kaçınılmaz kılmıştır.¹³

B. LİMAN İŞÇİLERİ: KAYIKÇILAR, HAMALLAR ve KOMİSYONCULAR

Anadolu kıyılarında şehir ve kasabalara yolcu veya yük taşıyan büyük gemiler, genellikle limanların elverişsizliğinden dolayı açıkta demirlerlerdi. Kıyıda bu gemilere ya da gemilerden kıyıya yük ve yolcu; *sandalcı*, *salapuryacı*, *kayıkçı* ve *mavnacı* denilen esnaf aracılığıyla taşınırdı. Ancak bunlar, liman riyaseti tarafından iskeleye mensup esnaf olarak tescil edilmelerine rağmen düzenli çalışmazlardı. Hava şartlarının kötü olduğu dönemlerde limandaki faaliyetler durur ve kayıkçılar, açıkta bekleyen gemilere yolcu taşımak için günlerce havanın açmasını beklerlerdi.¹⁴ Üstelik kayıkçılar, yükleme-boşaltma işlerini kendilerinden başka birilerinin yapamayacağından emin oldukları için hava şartlarının kötü olmadığı veya gemilerin kıyıda biraz açığa demirledikleri zamanlarda tüccardan tarifenin üzerinde ücret talep ederler; kötü hava şartlarını fırsata dönüştürerek aceleci tüccarın işlerini rüşvet karşılığında yaparlardı. Rüşvet vermek istemeyen kaptanların, mal ve eşyalarını boşaltma / yükleme işlemleri günlerce sürebilirdi. Bu tür durumlardan dolayı uzun bir süre bekletilmesine rağmen gemisine yük ve yolcu alamadan Fatsa İskelesi'nden

¹² BOA, *DH.İD.*, 75/43, 21/R/1332.

¹³ BOA, *DH.MUL.*, 83/58, 15/R /1328.

¹⁴ İ. Ekinci, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında...", s. 124-125; Süleyman Uygun, *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)*, (Yayımlanmamış doktora tezi), Sakarya Üniversitesi / Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya, 2013, s. 205.

ayrılmak zorunda kalan bir çok kaptan olurdu. Kıyıda yük almayı başaranlar da bir miktar rüşvet vermeyi zaten gözden çıkarırlardı.¹⁵

Fatsa Limanı'na tescilli kayıkçılar¹⁶, kötü hava şartlarında kayıklarını, gümrük ile telgraf daireleri arasındaki bulunan çekek mahallinde muhafaza etmişler, bakım ve onarımı da genelde orada yapmışlardır. Ancak bahsedilen çekek mahalinin 1892'de Fatsa'ya gelen Kafkas muhacirlerine mesken alanı olarak tahsis edilmek istenmesi, kayık sahiplerini rahatsız etmiş ve bu durum yıllarca sürecektir tartışmaları beraberinde getirmiştir.¹⁷ Üstelik, Fatsa kıyılarındaki diğer çekek mahallerinin yerel idareciler tarafından kamu yararı dikkate alınmaksızın 1890'lı yıllarda satışa çıkarılmaları kayıkçıları daha da öfkelenmiştir. Bu durum, XX. yüzyılın başlarında aynı şekilde devam etmiştir. Üstelik 1900'de Hükümet Konağı Caddesi esnafından Mehmed Kamil'in, kayıkçıların çekek mahalli olarak kullandıkları alanda birkaç dükkânlık inşaat ruhsatı için yerel yöneticilerden talepte bulunması kayıkçı esnafını harekete geçirmiştir. Nitekim kayıkçı esnafını temsilen bir heyet, Fatsa kaymakamıyla görüşerek ondan, Mehmed Kamil'in devletten talep ettiği ruhsata izin vermemesini istemiştir. Hatta bu heyet, Babıali'yi durumdan haberdar etmeyi dahi başarmıştır.¹⁸ Kayıkçıların bu çabaları¹⁹, Kasım 1911'de Babıali'nin Bahriye Nezareti aracılığıyla yerel yöneticileri çekek mahallerine bina inşası için ruhsat vermemeleri konusunda uyarmasıyla karşılığını bulmuştur.²⁰

Fatsa limanında kayıkçılar kadar önemli olan diğer bir hizmet ehli de hamallardı. Hamallar; çalıştıkları yerlere göre *gümrük, köşe, sırik ve iskele hamalları* gibi farklı isimler almışlardır. Hamallık yapmak isteyenler, kethüdaya belirli miktarda harç ödemek zorundaydılar. Özellikle gümrük hamalları, kethüdaya günlük kazancının bir kısmını vermeye; ayriyeten aylık ve yıllık olmak üzere harçlar ödemeye mecbur bırakılmışlardır.²¹ Bu sebeptendir ki 1900'ün başlarında Anadolu'da demiryolu nakliyatında artan işçi ihtiyacı, limanlarda düşük ücretle çalışmak zorunda kalan /

¹⁵ Özgür Yılmaz, "XX. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı: Fransız Konsolosu H. de Cortanzenin Raporlarına Göre", *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, (Editör: Osman Köse), Cilt: I, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun, 2013, s. 186-187.

¹⁶ Makale genelinde kullanılan *kayık* tabiri, preme ve mavnaları da ihtiva etmektedir. Bu yüzden kıyı-açık arasındaki nakliyede ara hizmeti gören araçlar, makale boyunca kayık olarak ifade edilmiştir. Kavram karmaşasına sebep vermemek amacıyla böyle bir usul benimsenmiştir.

¹⁷ BOA, *DH.MKT.*, 1927/12, 29/B/1309.

¹⁸ BOA, *DH.MKT.*, 2335/63, 23/Z/1317; 1927/12, 29/B/1309; 2335/63, 23/Z/1317.

¹⁹ Fatsa limanının ıslahı konusunun devlet yatırım programına alınması kayıkçı esnafının çabalarının bir sonucudur.

²⁰ BOA, *DH.HMŞ.*, 19/26, 08/Z/1329.

²¹ Cevdet Kırpık, "Loncadan Cemiyete Osmanlı Hamal Teşkilatlarında Değişim", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 158, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları, İstanbul, 2008, s. 98.

bırakılan hamallar tarafından bir ekmek kapısı olarak görülmüştür.²² Fransız konsolosu Cortanze, 1906 yılında hazırladığı bir raporda, Samsun başta olmak üzere en çok Eylül ve Ekim aylarında aktif olan İnebolu, Ünye ve Fatsa gibi yerlerdeki liman ve iskelelerde kayıkçılardan sonra en aktif çalışanların hamallar olduğunu belirtmiş ve limanda boşaltma ve yükleme işlerinin ekseriyetle Ermeni hamallar tarafından yapıldığını ifade etmiştir. Cortanze'nin *gariban* ve *yeteneksiz* olan nitelendirdiği hamallar, başlarında bulunan kethüdaları tarafından sömürülmüşlerdir. Bu yüzden hamallar, çalıştıkları zamanlarda işlerine gereken özeni göstermemişler ve dolayısıyla tüccarla ciddi sorunlar yaşamışlardır.²³

Kayıkçılar ve hamalların dışında diğer bir liman esnafı da komisyonculardır. Anadolu'nun iç bölgelerindeki üreticiler, Avrupalı tüccarlar ile doğrudan irtibat kurmak yerine komisyoncular vasıtasıyla işlerini sürdürmeyi tercih etmişlerdir. Zaten, komisyoncular, üreticilerin limanlarda yabancı tüccarla doğrudan bağlantı kurmalarını bir şekilde engellemişlerdir. Komisyoncuların kazançları, sadece aracılık yapmalarına rağmen üreticilerden çok yüksekti. Komisyoncular, üreticiden düşük fiyatlara aldıkları ürünleri, Avrupalı tüccara yüksek fiyatlarla satmışlardır. Ancak, dışarıdan gelen ürünler konusunda Babiali daha dikkatli davranmış, komisyoncuların limanlardaki etkinliğini azaltmıştır. Babiali, yabancı bandıralı manifesto²⁴ dâhilindeki gemilerdeki, ürünlerin herhangi bir komisyoncuya gerek kalmadan²⁵ rahatça limana indirilmesini ve buradan da alıcılarına ulaştırılmasını sağlamıştır.²⁶ Buna rağmen Fatsa limanındaki komisyoncular ile ilgili şikayetlerin özellikle 1908-1911 yılları arasında arttığı görülmüştür.²⁷

B. LİMAN İŞLETMECİLİĞİ

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasıyla birlikte Avrupalı şirketlere ait gemiler, Karadeniz'deki Trabzon, Samsun gibi büyük limanlara uğramaya başlamışlardır. Karasularındaki gelişmelere ayak uydurmak isteyen Osmanlı Devleti de kurduğu deniz şirketleri vasıtasıyla Karadeniz kıyılarında ticari faaliyetlerini artırmaya çalışmıştır. Başlangıçta Osmanlı deniz şirketleri de Avrupalı şirketler gibi sadece Trabzon, Samsun, Giresun gibi büyükçe limanlara uğramayı tercih etmiştir.

²² BOA, *DH.MKT.*, 2126/13, 15/C/1316.

²³ Ö. Yılmaz, "XX. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı", s. 187.

²⁴ *Manifesto*, bir gemideki emtianın cinsini ve miktarını gösteren resmi evrak için kullanılan tabirdir.

²⁵ 2 Nisan 1908 tarih ve 26 nolu nolu Bahriye Nezareti'nin tahriratından manifesto dâhilinde olmayan yabancı gemilerin kıyıya ticari yük çıkarması ya da kıyıda yük alması o günkü rayiç bedel üzerinden Liman Riyaseti'ne 30 lira ödemesine bağlıydı.

²⁶ BOA, *DH.MKT.*, 1234/46, 15/M/1326.

²⁷ BOA, *DH.MKT.*, 939/84; 915/15, 10/L/13; *ŞD.*, 14/21, 05/C/1326.

Ancak gemilerinin eski olması, tonajlarının düşük olması gibi nedenlerle Osmanlı acenaları, yabancı bandralı gemi acentalarından daha az kar elde etmesine neden olmuştur. Osmanlı gemi acentaları bu açığı kapatmak için zamanla yabancı acentaların düzenli olarak uğramadıkları küçük limanları kendilerine uğrak yeri olarak seçmişlerdir. Bu durum Karadeniz kıyısında bulunan küçük kasaba ve şehirlerin gelişmesini ve ticaret hacimlerinin arttırmasını sağlamıştır.²⁸

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Kardeniz’de ticaret hacminin artmasıyla limanlarda oluşan yoğunluk, nakliye konusunda nöbet usulünü zaruren ortaya çıkarmıştır. Arşiv belgelerinden elde edilen belgelerden XX. yüzyılın başlarında Fatsa’da nöbet usulü²⁹ doğrultusunda kıyıda açığa açıktan kıyıya yapılan nakliye işlerinin kesintili olarak yürütüldüğü anlaşılmaktadır. Arşiv belgelerine yansıdığı şekliyle bu usuldeki esas amaç, nakliye işlerini düzene sokarak kayıkçı esnafı arasında adaleti sağlamaktır. XX. yüzyılın başında geçici bir süre kaldırılan bu usul, Fatsa limanına kayıtlı 100 ton taşıma kapasiteli gemi sahiplerinin talepleri üzerine Belediye Heyeti tarafından yeniden uygulamaya konulmuştur. Ancak, liman esnafından Sürmeneli Ali Reis, şahsi menfaatine zarar verdiği gerekçesiyle bu usule karşı çıkmış ve etrafına topladığı adamlarla nöbet usulüne sabotaj etmeye kalkışmıştır.³⁰

Nöbet usulünün yeniden uygulanmasına tepki olarak Sürmeneli Ali Reis’in ardından bu kez de Şatırzade Abdullah, kıyı nakliyesini illegal yollarla kendi mavnalarına ihale ettiğini düşündüğü Fatsa Liman Reisi Emin Efendi’yi öne sürerek harekete geçmiştir. Şatırzade Abdullah’a göre Emin Efendi, kamu görevini kendi çıkarları doğrultusunda kullanarak devleti zarara uğratmış ve aynı zamanda da geçimlerini güçlüklerle sağlayan kayıkçı esnafının da *sızlanmasına* yol açmıştır.³¹ Dâhiliye Nezareti’ne hitaben yazdığı 6 Aralık 1904 tarihli bir dilekçesiyle Fatsa Liman Reisi Emin Efendi’den şikâyetçi olan Şatırzade Abidin’e göre özetle; Fatsa liman reisi, limandaki nakliye işlerini kayıkları taşımacılığa elverişli olmayan bazı yakınlarına ihale etmiştir. Bu yüzden nakliye sırasında birçok iş kazası yaşanmış ve bu kazalar sonucunda çoğu tüccar, ciddi boyutlarda maddi zararlara uğramıştır. Diğer taraftan reis bey, kaymakamın huzurunda nöbet usulüne karşı çıkanları öldürmekle tehdit etme

²⁸ Mehmet Murat Baskıcı, *1800–1914 Yıllarında Anadolu’da İktisadi Değişim*, Turhan Kitabevi, Ankara, 2005, s. 72.

²⁹ Nöbet usulü ile ilgili geniş bilgi için bkz.; Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıkçılar*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2001, s. 40.

³⁰ BOA, *DH.MKT.*, 915/15, 4/N/1322.

³¹ BOA, *BEO*, 2460/184493, 05/L /1322.

cüretini dahi göstermiş, kayıkçı esnafından birçoğunu da adamlarına dövdürerek aleyhinde oluşan muhalefeti kırmaya çalışmıştır.³²

Fatsa’da nöbet usulünün uygulanmasıyla ilgili tartışmaların zamanla adli ve idari boyutlarda vakalara dönüşmesi üzerine Babıali, Fatsa’nın yerel idarecilerden mahallinde bir rapor hazırlamalarını talep ederek gelişmelerin içyüzünü öğrenmek istemiştir. Bu talep üzerine hazırlanan raporda, kıyı nakliyesinin nöbet usulüne göre yapılmasının doğru ve yararlı bir uygulama olduğu; fakat esnaftan bazılarının Sürmeneli Ali Reis’in öncülüğünde uygulamaya karşı çıktığı ve bu durumun da Fatsa’da gerginliğe yol açtığı bilgilerine yer verilmiştir.³³ Bunun üzerine Babıali, 1904 yılının son aylarında Fatsa’da nöbet uygulamasından kaynaklanan anlaşmazlıkları ortadan kaldırmak üzere tedbir mahiyetinde yerel idari ve askerî yetkililerden şu hususlara dikkat etmelerini istemiştir: Esnaf içerisinde güvenilir birini iskele kethüdası³⁴ seçerek nöbet uygulamasıyla ilgili iş takibini onun uhdesine vermeleri; deniz nakil araçlarının sayısına göre bir tarife-nâme hazırlamaları; nöbet usulünün uygulanmasını sabote edenleri *ukubetle* cezalandırmaları.³⁵

19 Şubat 1908 tarihli bir arşiv belgesinden anlaşıldığı üzere, Fatsa limanında komisyonculuk yapan *menfaatperest bir kısım Rum ve Ermeni tüccarının* telkiniyle Fatsa kaymakam vekili, nöbet usulünü yeniden yürürlükten kaldırmıştır. Bu yüzden limandaki müslüman esnaf, kaymakam vekiline büyük tepki göstermiştir. Bu durumu provoke etmek için bir fırsat olarak gören *Mirkor* adlı bir Ermeni, Müslüman ahali ile gayrimüslim ahaliyi karşı karşıya getirerek yeniden Fatsa’da asayişin bozulmasına yol açmıştır.³⁶ 27 Şubat 1908 tarihli bir yazıdan anlaşıldığı üzere Fatsa’da müslim-gayrimüslim ahali arasında çıkan olaylar sırasında, limana kayıtlı kayıkçı esnafı tarafından liman çavuşu darp edilmiştir. Hem Fatsa kaymakamı hem de kolluk kuvvetleri “*me’ûriyet-i devlet-i mu’âmelât-ı resmîyyenin hîn-i ifâsı lâzımeden iken*” çıkan olaylara temkinli yaklaşmışlar, bu olayları tarafları ikna ederek yatıştırmak istemişlerdir.³⁷ 24 Mart 1908 tarihli bir tezkire ekinde ifade edildiği üzere Fatsa’da bir kısım Rum ve Ermeni komisyoncu, emtiasını yalnızca Kayıkçı Mevko adlı bir

³² BOA, *DH.MKT.*, 915/15, 4/N /1322.

³³ BOA, *DH.MKT.*, 915/15, 10/L /1322.

³⁴ Bunlar, mensup oldukları iskelelerin idari, hukuki ve sosyal açılardan bütün meselelerinde tek sorumlu olarak addedilmişlerdir. Kayıkçılarla ilgili bütün problemlerde her iskelenin kethüdasının görüşü alınmaktaydı. Kayıkçılar, istek ve şikâyetlerini mensubu oldukları iskelenin kethüdası aracılığıyla ilgili makamlara bildirmekteydi. Kethüdalık, 7 Mayıs 1912’de İttihad ve Terakki Fırkası döneminde esnaf gruplarının başına birer kahya atanmasına başlanmasıyla ortadan kalmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz.; N. Ertuğ, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı...*, s. 12, 18.

³⁵ (BOA, *DH.MKT.*, 915/15, 4/N /1322.

³⁶ BOA, *DH.MKT.*, 1234/46, 16/M/1326.

³⁷ BOA, *DH.MKT.*, 1234/46, 24/M /1326.

gayrimüslime taşıtmak konusunda ısrarcı bir tutum sergilemiştir.³⁸ Onlar bu tutumlarıyla bir nevi liman idaresini protesto etmişlerdir. Arşiv belgelerine bu gelişmeler, Fatsa kaymakamının yetersizliği ve ihmali yüzünden uzadığı şeklinde yansımıştır. Nitekim olaylar, ancak Nisan ayı başlarında tam olarak kontrol altına alınabilmiştir.³⁹

Nöbet usulünün kaldırılmasından dolayı meydana gelen olaylarla ilgili olarak Babîali'ye bir mektup gönderen liman reisi, Fatsa iskelesinde uygulanan nöbet usulünden tamamen vazgeçilmesini istemiştir. Ona göre, nöbet uygulaması hem *hazine-i celîle hâsılâtını sekte-dâr etmiş* hem de hem de Fatsa'da ciddi asayiş problemlerine sebep olmuştur.⁴⁰ Ancak Babîali'ye göre nöbet usulünün kaldırılması tüccarla kayıkçılar arasında ciddi boyutlarda kavgalara sebep olabilir ve kayıkçılıktan geçimini sağlayan esnafın da şikâyetine yol açabilirdi⁴¹. Bu durum, arşiv belgelerine: “*kayıkçı esnâfın mâ'îşetlerini te'mîn ve inzîbât- nokta nazarından dâhi kavâ'id-i 'azîme istilzam ideceği*” şeklinde yansımıştır.⁴²

Osmanlı deniz acentası olan Fevaid-i Osmaniye şirketine ait gemiler, 1900 yılında Ordu ve Fatsa'ya düzenli olarak uğramaya devam etmiştir. 1900'lü yılların başında her hafta Perşembe günü İstanbul'dan hareket eden İdare-i Mahsusa acentasına ait gemiler Fatsa ve Ordu'ya geldikten sonra Giresun, Tirebolu'ya uğrayarak Çarşamba günü sabahleyin Trabzon'a ulaşmıştır. Perşembe günü yine Trabzon'dan hareket eden gemiler, Karadeniz'deki diğer limanlarla birlikte Ordu limanına uğrayarak tekrar İstanbul'a dönmüşlerdir. 15 günde bir olmak üzere her cuma günü Odesa'dan hareket eden Rus deniz şirketine ait gemiler, İstanbul üzerinden Ordu limanına uğrayarak Trabzon'a geçmişlerdir. Bu gemiler, Trabzon'dan dönüşlerinde de Ordu ile birlikte diğer kasabalara uğramayı ihmal etmemişlerdir.⁴³

Tablo 1'den de anlaşıldığı gibi bir yıl içinde 100'den daha fazla yabancı bandralı geminin uğradığı Fatsa limanında nöbet usulünün yerel yöneticiler tarafından yanlış uygulanması, bazen Babîali ile yabancı kosloloslukları karşı karşıya getirmiştir. Yabancı konsololar, uygulama yanlışlığı sebebiyle karşılaşılan sorunları tazminat

³⁸ BOA, *DH.MKT.*, 1234/46, 15/M/1326.

³⁹ BOA, *DH.TMK-M.*, 270/70, 5/Ça/1326.

⁴⁰ BOA, *DH.MKT.*, 1234/46, 16/M/1326.

⁴¹ Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nden elde edilen belgelerden Fatsa'da kıyı kayıkçılığında, iskeleye kayıtlı *rüsum-ı şehriyeye* tabi küçük deniz vasıtalarıyla iskele ile vapurlar arasındaki kayıkların ticari nakliye işlerini kapsayan nöbet usulünün 1900-1911 yılları arasında kesintili bir şekilde yapıldığı anlaşılmaktadır.

⁴² (BOA, *DH.MKT.*, 1234/46, 15/M/1326; 939/84; 915/15, 10/L/13.

⁴³ Trabzon Vilayet Salnamesi, 1318, s. 170.

konusuna dönüştürerek her fırsatta Osmanlı Devleti'ne hukuki ve diplomatik manada rahatsızlık vermişlerdir.⁴⁴ Batılı tüccar ya da şirketler, Anadolu'daki ticari faaliyetlerini açtıkları acenteler aracılığıyla yürütmüşlerdir. Bu acenteler, merkezden aldıkları emir ve talimatlar doğrultusunda hareket etmişlerdir. Karadeniz'de faaliyet gösteren yabancı şirketler ticari konuda karşılaştıkları sorunları, özellikle Trabzon'daki konsolosluklar aracılığıyla halletmeye çalışmışlardır. Örneğin Fransız Mesageri şirketi ile bir kısım Rus tüccarının Fatsa limanındaki ticari faaliyetleri, Öksüzyan Artin ile Oskan adlı Osmanlı tebaasından iki gayrimislim tarafından takip edilmiştir.⁴⁵

Fransa Konsoloslu Cortanze'ye göre 1903'te Fatsa-Samsun arasında yoğun⁴⁶ bir deniz trafiği mevcuttu. Bu yoğunluğa rağmen konsoloslar, limanlara giriş-çıkış yapan yabancı gemilerin kayıtları düzenli olarak tutmaya çalışmışlardır.⁴⁷ 1904 yılına ait Trabzon Vilayet Salnamesi'ne göre Fatsa iskelesine giriş-çıkış tescili yapılan Osmanlı ve Batılı tüccara ait vapur ve yeklenlilerin bandıra, adet ve tonajlarına dair ayrıntılar aşağıdaki tabloda verilmiştir:⁴⁸

1322 Trabzon Vilayet Salnamesine Göre					Konsolosluk Raporuna Göre
Bandırası ve Tescili	Vapurlar		Yelkenliler		Vapur/ Yelkenli Adedi
	Adedi	Tonajı	Adedi	Tonajı	
Osmanlı	62	66.154	904	3.171	72
Fransız	39	42.387	---	---	43
Avusturya	6	7.325	---	---	9
Alman	1	1.349	---	---	4
Yunan	1	868	---	---	2
İtalyan	---	---	---	---	3
İngiliz	---	---	---	---	3
Toplam	109	118.033	904	3.171	136

Tablo 1: 1903 Yılında Fatsa'ya Uğrayan Deviz vasıtalarına Dair İstatistik

Bahriye Nezâreti'ne gönderilen 24 Mart 1908 tarihli bir takiriden anlaşıldığı üzere Fatsa liman reisi, nöbet usulüne aykırı olduğu düşüncesiyle Fatsa'ya gelen yabancı vapurların limana doğrudan emtia indirmesine ve yüklemesine izin vermemiştir. Bu durum, Canik mutasarrıfı ile Trabzon Fransız konsolosunu karşı karşıya getirmiştir. Fransız konsoloslu, sahillerde bulunan iskele ve limanlarda

⁴⁴ BOA, *DH.MKT.*, 1234/46, 15/M /1326.

⁴⁵ BOA, *BEO*, 2772/207837, 07/M /1324.

⁴⁶ Cortanze, Samsun-Fatsa arasında denizdeki trafik yoğunluğunu belirleyen asıl unsurların bölgenin mahsül rekoltesi, salgın hastalıklar, siyasi ve diplomatik gelişmeler olduğunu belirtir; Ö. Yılmaz, "XX. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı...", s. 190-191.

⁴⁷ Ö. Yılmaz, "XX. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı...", s. 190-191.

⁴⁸ Trabzon Vilayet Salnamesi, 1322, s. 451-452; Ö. Yılmaz, "Samsun Limanı Üzerine Denizcilik Raporu...", s. 431.

manifesto dâhilindeki vapurlarda bulunan emtianın kıyıya çıkarılmasının nöbet usulüne tâbi olmadığını iddia etmiştir. Bu yüzden konsolos, yabancı gemilere için yapılan uygulamanın doğru olmadığını ve dolayısıyla yabancı tüccarın zarara uğratıldığını ileri sürmüştür. Trabzon'daki Fransız konsolosunun desteğini alan yabancı tüccar, bu gelişmeleri gerekçe göstererek Fatsa Liman Reisi'nden şikâyetçi olmuş ve Sadaret'e gönderdikleri dilekçelerle Osmanlı Devleti'nden tazminat talep etmiştir. Trabzon Bahriye Tahsîl Memurluğu'nun ifadelerinden Fatsa Liman Riyaseti tarafından talep edilen meblağın gerçekten haksız olduğunu anlaşılmaktadır.⁴⁹

Trabzon Rus konsolosu vilayet dâhilindeki sahillerde bulunan liman ve iskeleleri teftiş eden Liman Dairesi müfettişlerinden Kolağası Ömer Sıdkı Efendi'den şikâyetçi olmuştur. Rus konsolosu, mahalli hükümete yazdığı bir protesto mektubu ile Ömer Sıdkı Efendi'yi, Trabzon'dan gelip Fatsa limanına uğradıktan sonra Samsun'a gidecek olan Rus bandıralı bir gemiyi Giresun'da keyfi olarak oyaladığı iddiasıyla şikâyet etmiştir. Aynı konuda birçok yabancı kaptan ve tüccardan gelen şikâyetler sebebiyle Trabzon valisi, Ömer Sıdkı Efendi'nin azledilmesi yönünde Bahriye Nezareti'ne görüş bildirmiştir.⁵⁰ Gerek konsolosların gerekse yabancı tüccarın artan şikâyetleri üzerine 2 Nisan 1908'de Fatsa kaymakamlığına bir emirname gönderilmiştir. Bu emirname ile Fatsa kaymakamından, yabancı bandıralı vapurlarla nakl olunan emtianın nöbet usulüne tabi tutulmaması, manifesto dâhilindeki gemilerin kaptanlarından talep edilen 30 liradan vazgeçilmesi, liman reisinin keyfi uygulamalarının önünün alınması ve şikâyetlere yol açan uygulamalardan kaçınılması hususlarına dikkat etmesi istenmiştir.⁵¹

Fatsa iskelesinde nöbet usulüne tabi olmadıkları halde kendilerine yönelik uygulamalardan rahatsız olan Rusya ve Fransa konsoloslarıyla yabancı tüccarın şikâyetleri Haziran 1908'de de devam etmiştir. Babıali bu yüzden, Fatsa'da nöbet usulünden kaynaklanan tartışmaları durdurmak amacıyla 20 Haziran 1908 tarihli ikinci bir emirname çıkarmıştır. Babıali bu emirle, yerel yöneticilerden Fatsa iskelesinde faal kayıkçı esnafının hukukunu korumalarını ve nöbet usulünü eskiden olduğu gibi uygulamalarını istemiştir.⁵² Ancak Trabzon vilayetinin Bahriye Nezareti ve Dersaadet

⁴⁹ BOA, *DH.MKT.*, 1234/46, 15/M/1326.

⁵⁰ BOA, *DH.MKT.*, 1234/46, 3/Ra/1326.

⁵¹ BOA, *DH.MKT.*, 1234/46, 15/M/1326.

⁵² BOA, *BEO*, 3297/247246, 20/Ra/1326; *DH.TMK-M.*, 270/70, 5/Ca/1326.

Liman Riyaseti'yle yaptığı yazışmalardan konuyla ilgili tartışma ve anlaşmazlıkların Kasım 1911'de de devam ettiği anlaşılmaktadır.⁵³

Maritim Kumpanyası'nın 1901-1913 yılları arasında Fatsa Limanı üzerinden elde ettiği yıllık gelirler Tablo: 2'de⁵⁴, 1901-1913 yılları arasında konsolosluk raporlarına göre Fatsa limanından ihraç edilen mahsulatın miktarları ve gelirleri de Tablo 3'te belirtilmiştir.⁵⁵

Gelir Türü (Frank)	Gelirlerin Yıllara Göre Dağılımı										
	1901	1902	1903	1904	1905	1908	1909	1910	1911	1912	1913
Yolcu	---	199	73	615	444	784	1.647	2.699	2.443	2.443	4.312
Emtia	24.636	14.521	14.946	23.020	23.826	---	---	26.683	55.586	55.686	59.629
Toplam	---	14.720	15.019	23.635	24.270	---	---	29.382	58.029	58.129	63.941

Tablo 2: Maritim Kumpanyası'nın 1904-1909 yılları arasında Fatsa'da Yolcu ve Emtia Gelirleri

Mahsul Türü (Ton)	Almanya'ya (Ton)	İngiltere'ye (Ton)	Avusturya'ya (Ton)	Belçika'ya (Ton)	Mısır'a (Ton)	Fransa'ya (Ton)	İtalya'ya (Ton)	Türkiye'ye (Ton)	Diğerlerine (Ton)	Toplam (Ton)
Yulaf	---	400	---	---	---	---	---	---	---	400
Un	---	400	---	---	---	---	---	200	---	600
Kenevir	120	---	20	80	---	100	---	50	100	470
Y.Tohumlar	---	---	---	---	---	50	350	-	10	410
Fasulye	---	---	---	---	---	250	30	400	---	680
Mısır	---	1.900	---	---	---	-	800	3.000	---	5.700
Kırlm. Ceviz	---	---	---	---	---	50	---	---	---	50
Yumurta	---	---	---	---	---	300	---	50	---	350
Arpa	---	100	---	---	---	-	---	20	---	120
Deri	---	---	---	---	---	5	---	-	---	5
Elma	---	---	---	---	---	200	---	100	---	300
Diğer	---	---	20	---	40	40	---	20	---	120
TOPLAM	120	2.800	40	80	40	995	1.180	3.840	110	9.205
Mahsul Türü	Almanya'ya (Fiyat)	İngiltere'ye (Fiyat)	Avusturya'ya (Fiyat)	Belçika'ya (Fiyat)	Mısır'a (Fiyat)	Fransa'ya (Fiyat)	İtalya'ya (Fiyat)	Türkiye'ye (Fiyat)	Diğerlerine (Fiyat)	Toplam ⁵⁶ (Fiyat)
Yulaf	---	35.000	---	---	---	---	---	---	---	35.000
Un	---	46.000	---	---	---	---	---	23.000	---	69.000

⁵³ BOA, DH.HMŞ., 19/26, 08/Z /1329.

⁵⁴ S. Uygun, *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı...*, s. 221.

⁵⁵ Ö. Yılmaz, "Samsun Limanı Üzerine Denizcilik Raporu...", s. 431.

⁵⁶ Ö. Yılmaz, "Samsun Limanı Üzerine Denizcilik Raporu...", s. 431'de verilen istatistiklerde mahsullerden elde edilen gelirlerin toplamı ile genel toplam arasında bir farklılık söz konusudur. Bu yüzden genel toplam, yeniden değerlendirilerek hesaplanmıştır.

Kenevir	7.200	---	11.500	52.000	---	60.000		35.000	60.000	225.900
Y.Tohumlar	---	---	---	---	---	12.000	80.000		3.500	95.500
Fasulye	---	---	---	---	---	42.500	5.000	68.000	---	115.500
Mısır	---	184.000	---	---	---	---	85.000	291.000	---	560.000
Kırlm. Ceviz	---	---	---	---	---	50.000	---	---	---	50.000
Yumurta	---	---	---	---	---	180.000	---	30.000	---	210.000
Arpa	---	9.000	---	---	---	---	---	2.000	---	11.000
Deri	---	---	---	---	---	18.000	---	---	---	18.000
Elma	---	---	---	---	---	40.000	---	24.000	---	64.000
Diğer	---	---	2.500	---	5.000	4.800	---	2.500	---	14.800
TOPLAM	7.200	274.000	14.000	52.000	5.000	407.300	170.000	475.500	63.500	1.468.200

Tablo 3: 1903 Konsolosluk Raporlarına Göre Fatsa Limanı'ndan İhraç Edilen Mahsulatın Miktarları

Tablo 2'den anlaşıldığı üzere Maritim Kumpanyası'nın 1901-1910 yılları arasında Fatsa'da acentası vasıtasıyla elde ettiği yıllık gelirlere kaydeder bir artış ya da azalma söz konusu değildir. Fakat 1911-1913 arası kapsayan dönemin gelirleri, bir önceki döneme göre bir artış göstermiştir.

C. KAÇAKÇILIK

1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nın Anadolu ahalisi üzerinde meydana getirdiği sosyal ve ekonomik yükler, Ermeni komitacılarının Anadolu'da yürüttüğü faaliyetler, sahiller boyunca liman ve iskeleleri kontrol edecek deniz araçlarının yetersizliği, tütün reji idarelerinin üreticiler üzerinde olumsuz etkileri gibi nedenlerle XIX. yüzyılın sonlarına doğru Karadeniz sahillerinde kaçakçılık olayları kaçınılmaz bir hal almıştır.⁵⁷ 1877-1878 Osmanlı Rus Savaşı'ndan sonra imzalanan Berlin Antlaşması'yla birlikte Anadolu'daki bir kısım Ermeni, Osmanlı Devleti'ne karşı harekete geçmiştir. Anadolu'nun diğer yerlerinde olduğu gibi Karadeniz kıyılarındaki şehir ve kasabalar da doğal olarak bu durumdan etkilenmişlerdir. Çünkü Ermeni komitacılarının ihtiyaç duyduğu silah ve mühimmat, büyük oranda deniz vasıtasıyla bu kıyı kasabalarındaki liman ve iskeleler üzerinden kaçakçılık yoluyla tedarik edilmeye çalışılmıştır.⁵⁸

Babıali, Osmanlı devlet adamları XIX. yüzyılın sonlarına doğru artan kaçakçılığın önünü almak amacıyla 1885'te bir emirname yayımlamıştır. Bu emirname ile vapur veya gemilerle gelen emtianın, tescili yapılmak üzere doğrudan

⁵⁷ Özlem Yıldız, *Osmanlı Devleti'nde Deniz Ticareti (1908-1914)*, Tarihçi Kitabevi, İstanbul, 2014, s. 173.

⁵⁸ Tuğrul Özcan, *II. Abdülhamid Döneminde Orta ve Doğu Karadeniz'de Ermeni Olayları*, Akis Yayınları, İstanbul, 2007, s. 89-112.

gümrük noktalarına getirilmesi zorunlu kılınmıştır. Bu hususa riayet etmeyenler emirnameye göre kaçakçı sayılacak ve haklarında cezai işlem başlatılacaktı. Ayrıca bu emirnameyle kaçakçılığa konu olan emtianın da devlet görevlileri tarafından müsadere edilmesi hükme bağlanmıştır.⁵⁹

Alınan tüm önlemlere rağmen Babıali, kaçakçılığın önüne geçemiyordu. 30 Haziran 1903 tarihli bir arşiv belgesinde belirtildiği gibi Sivas'ın Arabgir ve Karahisar-1 Şarki kazalarından bir kısım reaya, Fatsa iskelesi üzerinden Sivas ve Tokat civarında faaliyet gösteren Ermeni komitacıları için silah ve mühimmat teminine çalıştığı iddiasıyla güvenlik güçleri tarafından ele geçirildi.⁶⁰ Benzer durumların artması üzerine Babıali tarafından, limanlarda güvenlik tedbirleri artırıldı; gemi giriş-çıkışları sırasında limanlarda jandarma ve polis görevlendirilmeye başlandı.⁶¹ Bu durumu teyit eden Cortanze'ye göre Ermeni hadiselerinden dolayı Babıali, liman ve iskelelere pasaport kontrolü yapmak üzere birçok zaptiye görevlendirmiş; ancak bunlar görevlerini çoğu zaman ihmal etmişlerdir.⁶²

3 Haziran 1908 tarihinde de sandalcı ve kayıkçı esnafının mensubu oldukları iskelelerde tescil edilmeleri ile zararlı ya da yasaklanmış emtia taşıyan vasıtaların sahiplerinin cezalandırılmaları hususunda mevcut ceza kanununa yeni madde eklenmiştir.⁶³ Bahsedildiği şekilde bir duruma sebebiyet verenler, *sakıncalı* olarak görüldüklerinden limandaki nöbet uygulamasından da mahrum bırakılmışlardır. 3 Kasım 1908 tarihli bir belgeden karantina idareleri tarafından sahillerin sıhhi açıdan kontrol altına alınması için görevlendirilen gözetleme filikaları, aynı zamanda kaçakçılığa hizmet eden kayıkların seyr ü seferden men edilmesinde de görevlendirilmişlerdir.⁶⁴ 22 Ağustos 1909 tarihi itibarıyla da *Meclis-i Âli-yi Tanzimât* tarafından hazırlanan talimatla vapur veya gemilerle limana getirilen emtianın, tescili yapılmak üzere doğrudan gümrük noktalarına götürülmesi, buna riayet etmeyenlerin kaçakçı sayılması, kaçakçılığa konu olan emtia bedelinin iki katının gemi

⁵⁹ BOA, ŞD., 573/4, 10/Ş/1302.

⁶⁰ BOA, DH.TMİK.M., 147/32, 04/R/1321.

⁶¹ BOA, İ.DH., 1384, 04/Ra/1319; MKT., 2514/40, 09/R/1319.

⁶² Ö. Yılmaz, "XX. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı...", s. 185-186.

⁶³ Ö. Yıldız, *Osmanlı Devleti'nde ...*, s. 173.

⁶⁴ BOA, DH.MKT., 2621/16, 07/N/1346.

sahiplerinden nakdi ceza olarak talep edilmesi gibi hususlar yabancı sefaretlere bildirilmiştir.⁶⁵

XX. yüzyılın başlarında Babıali tarafından alınan güvenlik tedbirleri, faydalarının yanı sıra Anadolu'daki birçok liman ve iskeledeki işlem hacmini de olumsuz etkilemiştir. Çünkü Rusya'dan buharlı gemilerle gelen Ermeni komitacılarının, liman işçilerini ve bölge ahalisini dağıttıkları broşürler vasıtasıyla Osmanlı Devleti'ne karşı ayaklandırdıklarını düşünen Babıali, gün batımından şafak vaktine kadar Karadeniz sahilindeki bazı liman ve iskelelerde her türlü indi-bindi faaliyetini yasaklamıştır. Buna rağmen yabancı bazı nakliye şirketleri, iş ve işlemlerinin Samsun limanı yerine Ünye ve Fatsa iskeleleri üzerinden yürütmüşlerdir. Yabancı bir şirket raporunda Ünye ve Fatsa iskelelerinde gece boyunca nakliye işlerinin yapılmasının serbest olduğuna işaret edilmiştir.⁶⁶

SONUÇ ve DEĞERLENDİRME

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması ve buharlı gemilerin Osmanlı karasularında işlemeye başlaması Osmanlı Devleti'nin Karadeniz kıyılarındaki ticari faaliyetlerini artırmıştır. Bu ticaretten başlangıçta en büyük payı Trabzon ve Samsun gibi büyük liman şehirleri almıştır. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Karadeniz kıyısındaki diğer küçük liman şehirleri de deniz ticaretinden paylarını almaya başlamışlardır. Bu durum, bir yandan Anadolu'nun Karadeniz kıyısındaki bazı küçük kasabaların gelişmesine ve ticaret hacimlerini artırmalarına imkan sağlamış diğer yandan da buralarda bulunan liman ve iskelelerin yükünü arttırmıştır.

Karadeniz kıyılarında bulunan birçok şehir ve kasabada büyük gemilerin yanaşabilecekleri iskeleler, XX. yüzyıl başlarına kadar mevcut olmadığından iskele görevini, doğal olarak kayıkçı esnafı üstlenmiştir. Kayıkçılar, açıkta demirleyen kayıklardan karaya ya da karadan gemilere emtia ve yolcu taşıma işini, nöbet usulüyle yapmışlarsa da bu uygulama, çoğu zaman beklentileri karşılayamamıştır. Bu durum, Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde bile deniz ticareti ve liman kapasiteleri bakımından istenilen düzeyde olmadığını açıkça göstermiştir.

⁶⁵ BOA, *DH.MKT.*, 2906/84, 05/Ş/1327.

⁶⁶ S. Uygun, *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı...*, s. 218, 221.

Berlin Antlaşması'nı müteakip Ermeni komitacılarının Anadolu'nun kıyılarındaki liman ve iskeleleri sık sık kaçakçılık amacıyla kullanmaları, XX. yüzyılın başlarında da devam etmiştir. Bu durum, çalışanlarının çoğunluğunu Ermenilerin oluşturduğu limanları, olumsuz etkilemiştir. Çünkü, diğerlerinde de olduğu gibi Fatsa limanının komitacıların propaganda merkezine dönüştürülerek silah kaçakçılığında bir üs gibi kullanılması, ileride buranın bir isyan merkezi olma ihtimalini artırmıştır. Dolayısıyla, bu ihtimale karşı Babıali'nin aldığı tedbirler, Fatsa limanındaki nakliye ve indi-bindi işlerinin uzamasına yol açmıştır.

Merkez ile taşra arasında yapılan yazışmalardan yola çıkarak bu araştırma sayesinde, XX. yüzyılın başlarında birçok Osmanlı devlet adamının Karadeniz sahilinde yer alan şehir ve kasabalarda deniz ticareti ve güvenliği, liman altyapıları ve iskelelerin ıslahı gibi konularda etkili proje ya da programa sahip olmadığı sonucuna varmaktayız. 1900'lü yılların başında devlet adamları, genel karşılaşılan sorunları çoğu zaman bürokrasi üzerinden yazışmalar yoluyla çözmeyi tercih etmişlerdir. Yine bu araştırma sayesinde, ağır işleyen bir Osmanlı bürokrasinin ticari sektörler üzerinde olumsuz etkilerini salgın hastalıklarla mücadele ve karantina uygulamaları örnekleriyle Fatsa örneği üzerinden açıkça göstermiştir. Hatta bahsedilen durum yüzünden Osmanlı Devleti çoğu zaman konsoloslukların yoğun şikâyetlerine ve de tazminat talebi tehditlerine maruz kalmıştır.

KAYNAKÇA

A. ARŞİV KAYNAKLARI

1. Başbakanlık Osmanlı Arşivi Vesikaları (BOA)

BEO, 2460/184493, 05/L /1322; 3297/247246, 20/Ra/1326).

DH.İD., 75/43, 27/Ş/1329.

DH.MKT., 915/15, 4/N /1322); 915/15, 10/L /1322; 939/84; 915/15, 10/L /13; 1050/70, 23/Z/1323; 1234/46, 03/Ra/1326); 1234/46, 15/M /1326; 1234/46, 16/M /1326; 1234/46, 24/M /1326; 1927/12, 29/B/1309; 2335/63, 23/Z/1317; 2514/40, 09/R/1319; 2621/16, 07/N/1346; 2906/84, 05/Ş/1327.

DH.TMK.M., 270/70, 5/Ca/1326; 147/32, 04/R/1321).

DH.HMŞ., 19/26, 08/Z /1329.

DH.MUI., 33-1/34, 29/L /1327; 83/58, 15/R /1328.

İ.DH., 1384, 04/Ra/1319.

ŞD., 573/4, 10/Ş/1302; 14/21, 05/C/1326.

2. Salnameler

Trabzon Vilayet Salnamesi, [1318 (1900)]; [1322 (1904)].

B. TETKİK ESERLER

- AYGÜN, Necmettin “Osmanlı Devleti’nin Son Zamanlarında Karadeniz’in Güney Kesiminde İktisadî Faaliyetler”. *Karadeniz Araştırmaları*, Cilt: 6, Sayı: 23. Trabzon, 2009, s. 41-76.
- BASKICI, Mehmet Murat *1800–1914 Yıllarında Anadolu’da İktisadi Değişim*, Turhan Kitabevi, Ankara, 2005, s. 72.
- BEYDİLLİ, Kemal, “Karadeniz’in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletlerini ve Mirî Ticaret Teşebbüsü”, *Belleten*, Cilt: 55, Sayı: 214, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1991, s. 687-756.
- BOARDMAN, John, *The Greeks Overseas*, Thames and Hudson Press, London, 1988.
- BOSTAN, İdris, “Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)”, *Belleten*, Cilt: LIX, Sayı: 225, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1995, s. 353-392.
- DAŞ, Mustafa- Türkmen Törelî, “XIV. ve XIX. Yüzyıllarda Batılı Seyyahların Gözüyle Karadeniz Ticareti”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik-Samsun*, Samsun, 2013, s. 843-848.
- EKİNCİ, İlhan, “19. Yüzyılın İkinci Yarısında Samsun’da Deniz Ulaşımı”, *Geçmişten Geleceğe Samsun Sempozyumu*, (Editör: Cevdet Yılmaz), Samsun Büyükşehir Belediyesi Yayınları, Samsun, 2007, s. 113-141.
- ERTUĞ, Nejdî, *Osmanlı Döneminde İstanbul Deniz Ulaşımı ve Kayıkçılar*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 2001.
- FİDAN, Murat, “1797-1800 Tarihlerinde Osmanlı-Rusya Arasında Karadeniz Üzerinden Gerçekleşen İhracaat ve İthalat (87/5 Rusya Ahkâm Defterlerine Göre)”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, Ankara Üniversitesi Dil Tarih ve Coğrafya Fakültesi Yayınları, Ankara, 2009, s. 63-84.
- KIRPIK, Cevdet, “Loncadan Cemiyete Osmanlı Hamal Teşkilatlarında Değişim”, *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, Sayı: 158, Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları, İstanbul, 2008, s. 95-108.
- NUTKİ, Süleyman - Mustafa Pultar, *Kamûs-ı Bahrî (Deniz Sözlüğü)*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul, 2011.
- ÖZCAN, Tuğrul, *II. Abdülhamid Döneminde Orta ve Doğu Karadeniz’de Ermeni Olayları*, Akis Yayınları, İstanbul, 2007.
- TEMİZER, Abidin, “Karadeniz Ticaretinde Seyyar İskeleler: Kayıkçılar”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, (Editör: Osman Köse) Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun, 2013, s. 1077-1084.
- TUKİN, Cemal, *Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Boğazlar Meselesi*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1947.
- UYGUN, Süleyman, *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti’nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)*, (Yayımlanmamış doktora tezi), Sakarya Üniversitesi / Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sakarya, 2013.
- YILDIZ, Özlem, *Osmanlı Devleti’nde Deniz Ticareti (1908-1914)*, Tarihçi Kitabevi, İstanbul, 2014.
- YILMAZ, Özgür, “XX. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı: Fransız Konsolosu H. de Cortanzenin Raporlarına Göre”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, (Editör: Osman Köse), Cilt: I, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, Samsun, 2013, s. 181-195.
- _____, “Samsun Limanı Üzerine Denizcilik Raporu (Koy Haritası, Ticaret ve Denizcilik İstatistikleri, Grafikler)”, *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, Dokuz Eylül Üniversitesi Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Enstitüsü Yayınları, İzmir, 2014, s. 397-434.