


Kafkasya'da Bir Limanın Yükselişi: Poti Limanı (1856-1914)

Resul Turan* 

Araştırma Makalesi

* Sorumlu Yazar,
Dr. Öğr. Üyesi, Recep Tayyip
Erdoğan Üniversitesi, Fen-
Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü
Rize/TÜRKİYE
resulmetu@gmail.com
ORCID: 0000-0002-7832-0552

Geliş: 20 Eylül 2023
Kabul: 05 Aralık 2023
Yayın: 10 Şubat 2024

Bu çalışma ön inceleme sürecinde
ve yayımlanmadan önce
iThenticate ile taranmıştır.

ÖZ

Poti, Kafkas kıyıları ve iç kesimlerin güvenliği için Osmanlı idaresinde bir set görevi görmüştür. Savunma amaçlı fonksiyonu, Rusya'nın sınırlarını genişletme politikası neticesinde daha fazla ön plana çıkmaya başlamıştır. Kentin 1829'da Rus idaresine girmesi Osmanlı Devleti'nin sınırında yeni bir limanın yükselişini beraberinde getirmiş; özellikle Trabzon-Tebriz kervan ticaretinin Rus topraklarına çekilmesi ve ticari kolaylıklar ile hızlı bir gelişim ve dönüşüm seyri yaşamıştır. Poti, stratejik konumu nedeniyle Kafkasya'nın idari merkezi Tiflis'in ana limanı haline gelmiştir. Bu çalışmanın amacı Rusya'nın kuzeyden güneye doğru genişlemesine paralel olarak yeni limanların ortaya çıkışıyla yaşanan değişim sürecini, diğer bir ifadeyle Poti'nin liman ve kentleşme yönünden gelişim seyri ile Redut Kale, Sohum, Batum ve Trabzon limanlarıyla rekabet sürecini Rus ve Osmanlı kaynakları ışığında incelemektir.

Anahtar Kelimeler: Rusya, Kafkasya, Poti, Faş, Karadeniz

The Rise of a Port in The Caucasia: The Port of Poti (1856-1914)


Research Article

* Responsible Author,
Assist. Prof. Dr., Recep Tayyip
Erdoğan University, Faculty of
Arts and Sciences, Department of
History,
Rize/TURKIYE
resulmetu@gmail.com
ORCID: 0000-0002-7832-0552

Received: 20 September 2023
Accepted: 05 December 2023
Published: 10 February 2024

This paper was checked for
plagiarism using iThenticate
during the preview process and
before publication.

Copyright


This work is licensed under
Creative Commons Attribution
4.0 (CC BY-NC 4.0)
International License



ABSTRACT

Poti, under the Ottoman rule served as a barrier for the security of the Caucasian coasts and inlands. Its defensive function has become more prominent as a result of Russia's policy of expanding its borders. The city's entry into Russian rule in 1829 brought about the rise of a new port on the Ottoman border; It has experienced a rapid development and transformation, especially with the withdrawal of Trabzon-Tabriz trade to Russian territory and the commercial facilities, Poti has become the main port of Tbilisi, the administrative center of the Caucasus. The aim of this study is to analyze the change with the emergence of new ports with Russia's expansion from north to south, in other words, the development of Poti in terms of port and urbanization and its competition process with the ports of Redut Kale, Sukhumi, Batumi and Trabzon in the light of Russian and Ottoman sources.

Keywords: Russia, Caucasus, Poti, Fash, Black Sea

Funding: The author has reported that this study received no financial support.

Conflicts of interest: The author declares that there are no potential conflicts of interest.

Peer Review: External, double-blind

Finansman: Herhangi fon veya maddi destek kullanılmamıştır.

Çıkar Çatışması: Herhangi bir çıkar çatışması beyan edilmemiştir.

Hakem Değerlendirmesi: Bağımsız, çift-kör hakemlik.

Atıf - Cite: Turan, R. Kafkasya'da Bir Limanın Yükselişi: Poti Limanı (1856-1914). *History Studies* 16, no. 1 (2024): 67-91.

Giriş

“Bizim için Karadeniz, ekonomik kalkınmamız için her türlü iyiliği ve yardımı beklediğimiz, Avrupa’ya bizi bağlayan ana denizdir”

Poti Belediye Başkanı
Niko Nikoladze (1894-1912)

Karadeniz, akarsu ağzlarında kurulmuş yüzlerce liman, kasaba ve kentten oluşan bir havzadır. Bu doğal bütünlük, Karadeniz’in Osmanlı klasik çağında *Türk Gölü* haline gelmesiyle siyasi olarak da sağlanmış, ancak XIX. yüzyıldaki Osmanlı-Rus rekabetiyle Rusya’nın lehine olacak şekilde değişmiş ve yüzyıldan kısa bir sürede Kafkas kıyılarındaki Sohum, Redut Kale, Poti, Batum gibi eski Osmanlı kasabaları askeri, ticari yönlerden daha işlevsel Rus limanlarına dönüşmüştür.

Bu çalışmanın konusu olan Poti, günümüzde Batı Gürcistan sınırlarında, Rion (*Phasis*) nehrinin Karadeniz’e döküldüğü yer olan antik ticaret kenti Phasis’in üzerinde kurulmuştur.¹ Bölgeyi kapsayan bir ad olan *Phasis*² zamanla değişerek *Faş*’a dönüşmüştür.³ Kent, Osmanlı döneminde güçlü bir kale haline gelmiş, ancak 1829’da Rusya’nın idaresine girmiştir. Kırım Savaşı sonrası liman ve kent olarak gelişmeye başlamış; Kutais, Tiflis gibi iç kesimlerle ticari ulaşımı sağlayan ana merkez işlevi görmüştür. Bu önemi, 1872’de demir yolu ile Tiflis’e bağlanmasıyla katlanmış; başta Trabzon, Batum olmak üzere Karadeniz liman kentlerine rakip olmuş, Rusya ve Osmanlı’dan göç ve yatırım alan bir merkez haline gelmiştir.

1. Rus Kışkacında Bir Osmanlı Kalesi: Faş

Faş, İstanbul’un fethinin ardından Batı Kafkasya ve Karadeniz’deki seferler neticesinde 1461 yılı itibarıyla Osmanlı idaresine girmiştir. 1578’de Lala Mustafa Paşa’nın Tiflis’i fethini takiben 1579’da Rion nehrinin ağzında ahşap ve toprak malzemeye Faş Kalesi inşa edilmiş; Safevi ve sonraki Rus tehdidine karşı Kafkas kıyısındaki müstahkem kalelerden olmuştur. XVII. yüzyılda saldırılarda zarar görmesi üzerine taş malzemeye yeniden yapılmıştır.⁴ XVIII. yüzyılda Kafkasya’nın savunmasında kalelerin öneminin artmasıyla Faş, Anapa, Soğucak, Gelincik, Sohum, Anagra [Anakliya] ve Ahıska’nın tahkimi başlamıştır.⁵ Faş Kalesi, Tiflis tarafındaki Osmanlı askeri varlığının güçlenmesi ve iç kesimlere ulaşım amacıyla 1724-1729 yılları arasında Rion’un yönü değiştirilerek yeniden inşa edilmiş; 114 metre uzunluğunda, 9 metre yüksekliğinde her türlü beslenme, barınma, ibadet, sağlık, savunma ihtiyacını karşılayabilen bir askeri yapı haline gelmiştir.⁶ Kalenin stratejik önemi, Rusya’nın 1783’te Kırım’ı işgali ve Kafkasya’daki genişleme siyasetiyle artmış, diğer bir ifadeyle Faş Kalesi “Osmanlı Devleti’nin Kafkaslar’ın Karadeniz sahillerinde oluşturduğu güvenlik zincirinin en önemli halkalarından biri olmuştur.”⁷

Kafkasya’daki güç dengeleri, 1783 yılında Rusya’nın hem Kırım’ı işgali hem de Kafkasya’da dostluk amacıyla Gürcistan ile Georgiyevsk Antlaşması’nı imzalamasına dayanan

¹ P.P. Nadejdin, *Kavkazskiy Kray: Priroda i Ludi*. (Tula: Tip. i lit. E.İ. Drujininoy, 1895), 344.

² Murat Arslan, “Kolkhis Bölgesi’nin Tarihi Coğrafyasına İlişkin Bazı Notlar,” *Arkeoloji ve Sanat* 97, (2000): 26-27.

³ Otar Lordkipanidze, *Phasis: The River and City in Colchis*. (Stuttgart: Franz Steiner Verlag, 2000), 11-12.

⁴ Özgür Yılmaz, “Transkafkasya’nın Karadeniz’e Ulaşan Yeni Kapısı: Poti Limanı (1829-1878)” *Transkafkasya Jeopolitiği ve Türkiye içinde*, ed. İsmail Köse vd., (Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi, 2022), 67-68.

⁵ Cengiz Fedakâr, *Kafkasya’da İmparatorluklar Savaşı*. (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yay., 2014), 179-180.

⁶ Mahir Aydın, “Faş Kalesi”, *Osmanlı Araştırmaları VI*, (1986): 71-97.

⁷ Fedakâr, *Kafkasya’da İmparatorluklar Savaşı*, 181.

iki ayaklı siyaseti, ardından Megralya'yı himaye altına alması ile keskin bir şekilde değiştirmiştir. Rus birliklerinin Başkomutanı Pavel Tsitsianov, askeri ve ticari mobilizasyonun sağlanması amacıyla Megrelya ve İmeretya üzerinden Tiflis'i Karadeniz'deki bir limanla bağlayacak yol yapımını planlamış, ancak bu tarihte en kısa güzergâh olan Rion'un denize döküldüğü topraklar, Osmanlı sınırlarında kaldığından liman yeri olarak daha kuzeydeki Hopi nehri ağzındaki Redut Kale [Kulevi] seçilmiş ve 1805'te liman inşası başlamıştır. Ne var ki nehrin ağzında biriken alüvyon gemilerin limana girişini engellemiştir. Çözüm amacıyla General Yermolov dönemindeki çalışmalar sonuçsuz kalması üzerine, daha güneyde, Osmanlı idaresindeki Faş'ta bir liman kurulması tartışmaları başlamıştır.⁸ Bu tercihte Faş'ın üç yıl (1809-1812) Rus işgalinde kalması⁹ ile İmparator I. Aleksandr'ın Faş Kalesi'nin geliştirilmesine dair emri etkili olmuştur.¹⁰ Diğer bir ifadeyle Faş'ın Kafkasya ve Rusya açısından taşıdığı stratejik önem daha net anlaşılmıştır. Bölge, 1812 tarihli Bükreş Antlaşması ile yeniden Osmanlı Devleti'ne iade edilmiş,¹¹ ancak 1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı'nın ardından imzalanan Edirne Antlaşmasıyla Rusya'ya bırakılmıştır.¹²

2. Rus İdaresinde Poti

Poti, Rus idaresi boyunca Gürcistan-İmeretya Guberniyası (1840-1846), ardından Kutais Guberniyası (1846-1918) yönetiminde kalmıştır.¹³ Poti, ilk zamanlar kalesinden ziyade ucuz nakliye imkânları ve Güney Kafkasya'nın merkezi Tiflis'e en yakın mesafedeki liman olması yönünden ön plana çıkmıştır.¹⁴ 18 Kasım 1858 tarihli Çar II. Aleksandr'ın onayladığı kararname ile liman şehri statüsü alarak uluslararası ticarete açılmıştır. Şehrin gelişimine yönelik her türlü resmi teşvik ve düzenleme 35 maddelik bu kararnameyle belirlenmiştir. Şehir başkanı, Kutais valisine bağlı askeri merkez subaylarından seçilmiştir. Bu idareciye bağlı bir polis komiseri ile Türkçe, Gürcüce, Megrelce dillerine hâkim tercüman görev yapmıştır.

Bölgenin en üst yetkilileri olan Kutais valisi ve Şehir başkanı diğer sanayicileri şehre çekmek, yerli ve yabancı ticareti teşvik etmekle görevlendirilmiştir. Özellikle tüccar ve sanayicilerin bölgeye yerleşmesi desteklenmiş, Güney Kafkasya'dan yerleşecek olanların belirli yasal engellere sahip olmamasına özen gösterilmiştir. Şehir sakinlerinin yararına olacak şekilde hem Rus vatandaşları hem de yabancılara ticaret, denizcilik ve balıkçılıkla uğraşma izni verilmiştir. Rusya'nın iç kesimlerinden şehre göç eden tüccarların, daha önce kayıtlı oldukları loncadaki unvan ve haklarının korunması sağlanmış, göç tarihinden itibaren üç yıl içinde kendi hesaplarına ev, dükkân gibi mülk satın almaları veya inşa etmeleri, belirli tüccarların ise gemi almaları yahut belirli miktarda yatırım yapmaları zorunlu tutulmuştur. Ayrıca Rusya'nın iç kesimlerinde başka işlerle meşguliyetleri sınırlandırılmıştır. Diğer tüm yeni yerleşimcilere de, şehir nüfusuna kayıt tarihinden itibaren üç yıl içinde kalıcı bir yerleşime sahip olmak zorunlu tutulmuştur. Yeni yerleşimcilere mesken ve işyeri inşası için bedeli karşılığında arsa tahsisi Kafkasya genel valisinin onayı ile serbestleşmiştir. Benzer şekilde Kutais valisine Kırım Savaşı'nda zarar gören Redut Kale sakinleri için ücretsiz arazi tahsis etme yetkisi verilmiştir.

⁸ N. Şavrov, "O Postroyke Gavan v Poti," *Morskoy Sbornik* 12, (1863): 245-246. (245-266); Fedakâr, *Kafkasya'da İmparatorluklar Savaşı*, 224; Zaza Tsursumia, "Gürcistan'daki Rus 'Yumuşak Gücü'nün Tarihi (XIX-XX. Yüzyıl)," *Türkiye Rusya Araştırmaları Dergisi* 3, (2020), 99.

⁹ Aydın, "Faş Kalesi", 113-123.

¹⁰ *Polnoe Sobranie Zakonov Rossiyskoy İmperii c 1649 goda*. (Sankt Peterburg: Tipografiya II Otdeleniya Sobstvennoy Yego İmperatorskago Veliçestva Kantselerii, 1810-1811), No: 24.076, 22.

¹¹ Aydın, "Faş Kalesi", 113-123.

¹² *Kavkazskiy Kalendar na 1879 god*. (Tiflis: Glavnım Upravleniyem Namestnik Kavkazskago, 1878), 254; Şerafettin Turan, "1829 Edirne Antlaşması," *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi* 9, (1951): 143.

¹³ Nadejdin, *Kavkazskiy Kray: Priroda i Ludi*, 216; 1883-1903 yılları arasında Batum ve Artvin bölgeleri de Kutais Guberniyası idaresinde kalmıştır; Resul Turan, *Çarlık İdaresinde Batum, Acara, Artvin 1878-1914*. (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2023), 23-24.

¹⁴ Nadejdin, *Kavkazskiy Kray: Priroda i Ludi*, 293.

Daimi olarak yerleşenler hane ve kelle vergisinden 20 yıl boyunca muaf tutulmuşlardır. Şehrin altyapı masrafları limana gelip giden gemiler ve alkollü ürünlerden alınan vergiden karşılanmıştır.¹⁵

XIX. yüzyılda Rusya'nın Güney Kafkasya'ya yönelik temel ekonomi politikası, Trabzon-Tebriç ticaretini bu topraklara çekmek üzerine bina edilmiştir. Bu amaçla dönemsel olarak değişen daha serbest veya sıkı gümrük tarifeleri uygulanmıştır. 1821'deki gümrük politikasıyla İran-Avrupa arasındaki mal trafiğinin Rus çıkarlarına zarar vermeyeceği düşüncesiyle Güney Kafkasya, serbest transit ticarete açılmış,¹⁶ 1831'de kapatılmış¹⁷ ve 1846'da yeniden açılmıştır.¹⁸ Poti'nin ticarete yükselişi, Kırım Savaşı sonrasında olmuştur. Bunun en net kanıtı döneme ait kanunnameleridir. 29 Ocak 1865 tarihli Avrupa mallarının Güney Kafkasya üzerinden İran'a, Asya mallarının İran'dan Avrupa'ya gümrüksüz transit geçişini düzenleyen kanuna göre mal sevkiyat güzergâhı şu üç şekilde gerçekleşmiştir: a) Poti ve Sohum Kale'den Kutais'e, Rion nehri ve Sohum yoluyla Gori, Tiflis, Erivan, Nahçıvan ve Culfa'ya; b) Poti ve Sohum Kale'den Kutais, Ahıska, Ahılkelek, Alexandropol, Erivan, Nahçıvan ve Culfa'ya; c) Poti ve Sohum Kale'den Kutais, Tiflis, Elizavetpol, Şemahı, Bakü ve denizyoluyla İran'a.¹⁹

1865 tarihli tarife ile Avrupa mallarının geçişi daha serbest hale getirilmiş, bu gelişmeye paralel olarak Tiflis-Julfa arasında bir posta servisi kurulmuştur, ancak ilk olarak 1877'de ithalatta gümrük vergisine denk bir depozitonun da ödenmesi şartıyla tüccarların durumu zorlaştırılmış,²⁰ ardından 1883'te transit ticaret tartışmalı bir şekilde kaldırılmıştır.²¹ Bu değişimin temel nedeni, serbest politikanın Trabzon-İran ticaretini Rus topraklarına kaydırması ile İran ve diğer pazarlardaki Rus mallarının rekabet gücünü azaltması, katı gümrük politikasının ise ticareti Trabzon-İran güzergâhına döndürmesi ve kaçak ticareti artması olmuştur.

3. Tiflis'in Denize Açılan Kapısı: Poti Limanı ve Yükselişi

Kısa sürede kuzeydeki rakip limanlara göre Poti'nin ön plana çıkmasında Sohum Kale karşısındaki stratejik önemi ile Redut Kale'nin Kırım Savaşı'nda zarar görmesi etkili olmuştur.²² Büyük tüccarların ilgisi kısmen tamamlanan altyapı çalışmaları ile ticari kolaylıklar sayesinde artmıştır. Ticaret hacminin her geçen yıl attığı limanda, mallar Guria, Megrelya ve İmereti üzerinden iç kesimlere ulaştırılmıştır. Ticari faaliyetler neticesinde kent nüfusu ve ticari temsilcilik sayısı artmış, yeni dükkân ve mağazalar hizmete girmiştir.²³ Poti, Tiflis'ten Karadeniz'e açılan en kısa yol olmasından dolayı, *Tiflis'in limanı* olarak adlandırılmıştır.²⁴

Poti Limanı, bu adlandırmanın ötesinde, Kutais, Tiflis ve İran güzergâhı için bir ana kapı görevi görmüştür. Bu avantajı nedeniyle limana gelen yolcu ve malların Rion nehri üzerinden iç kesimlere taşınması planlanmıştır. Bu proje, daha önce Tiflis'in Karadeniz ile bağlantısını

¹⁵ *Polnoe Sobranie Zakonov Rossiyskoy İmperii (Sobranie Vtoroe)*. (Sankt Peterburg: Tipografiya II Otdeleniya Sobstvennoy Yego İmperatorskago Veliçestva Kantselerii, 1860), 394-397.

¹⁶ S. Palaşkovskiy, *Zakavkazskiy Transit v Persiyu*. (Sankt Peterburg: Tip. Tov. Obşestva Polza, 1876), 3.

¹⁷ *Polnoe Sobranie Zakonov Rossiyskoy İmperii*. (Sankt Peterburg: Tipografiya II Otdeleniya Sobstvennoy Yego İmperatorskago Veliçestva Kantselerii, 1831) No: 4622, 435.

¹⁸ *Polnoe Sobranie Zakonov Rossiyskoy İmperii*. (Sankt Peterburg: Tipografiya II Otdeleniya Sobstvennoy Yego İmperatorskago Veliçestva Kantselerii, 1846), No: 20699, 643.

¹⁹ *Kavkaz*, "O Tranzite Çerez Zakavkazkiy...", (25 Mart 1865), 129-130.

²⁰ Charles Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route," *International Journal of Middle East Studies* 1/1, (1970): 23.

²¹ *Polnoe Sobranie Zakonov Rossiyskoy İmperii*. (Sankt Peterburg: Tipografiya II Otdeleniya Sobstvennoy Yego İmperatorskago Veliçestva Kantselerii, 1881-1913), No: 1581, 234.

²² N.A. Şavrona, "Yesli Batum Port-Ubejişe, to Poti Port-Mogila," *İzvestiya İmperatorskago Obşestva Dlya Sodeistviya Russkomu Torgovomu Morehodstvu XVII*, (1884): 135-136.

²³ "Vesti Çernomoriya, Poti", *Çernomorskiy Vestnik* 4, 28 Ocak 1899, 4.

²⁴ *A Handbook For Travellers in Russia, Poland, And Finland*. (London: John Murray, 1865), 203-204.

kurma amacıyla 1804 yılında Kafkasya komutanı Prens Tsitsianov girişimiyle, Poti'nin 12 mil kuzeyinde, Hopi [Hobi] nehri kıyısındaki Redut Kale'de uygulanmış, ancak vadilerde yol inşasının zorluğu dolayısıyla, yükler Hopi ve Rion nehirleri arasında bir kanal açılarak su yoluyla taşınmıştır. Böylelikle deniz yoluyla Redut Kale'ye ulaşan mallar, önce kanal, ardından Rion üzerinden iç kesimdeki Orpiri'ye indirilmiş, bu mevkiden itibaren kara yoluyla Tiflis'e taşınmıştır. Bu sistem, Poti'nin Rus idaresine girmesine kadar sürmüştür.²⁵

Poti, daha güneyindeki limanlara göre daha bol yağmur alan bir coğrafyadır. Rion vadisi çevresindeki dağlar kuzey rüzgârlarına karşı koruma sağlar ve buharlaşmayı geciktirir. Bu durum yıl boyunca hava ve toprağın aşırı nemlenmesi ve bataklık oluşumuna neden olur. Bu nedenle Poti ve çevresi Rus kaynaklarında Güney Kafkasya'daki en sağlıksız bataklık alanlar arasında görülmüştür.²⁶ Osmanlı döneminde Türkler, yaz aylarında bölgeden uzaklaşarak kışları geri dönerek hastalıklardan korunmuşlardır. Bu durumun farkında olmayan Ruslar ise birçok sağlık sorunuyla karşılaşmışlardır. Özellikle Rion ile Paliastomi gölü arasındaki nemli hava ve bataklıklar Rus askerler arasında hastalıklara neden olmuştur. Bu olumsuz şartlara rağmen Poti'deki evli Rus askerler için gölden uzanan bir kanal boyunca bir yaşam alanı oluşturma süreci başlamış, 1836'da Samegrelo hükümdarı liman ile kentin inşası için arazi bağışlamış, ancak çalışmalar söz konusu olumsuz iklim şartları ve yetersiz mali destek nedeniyle ertesi yıl durmuştur.²⁷

Kafkasya Genel Valisi Prens M.S. Vorontsov, Poti ve çevresinin kalkınmasına özel bir ehemmiyet göstermek suretiyle bizzat çalışmaları takip etmiştir. Bu durum İngiliz konsolosu Holmes'un raporlarına yansımıştır. 1846 yılı raporuna göre Prens Vorontsov ile Gürcistan'da mukim Fransız girişimci Monsieur de Rosmordue, Poti Limanı'ndan başlayarak Rion nehri üzerinden Kutais'in iç kesimlerine kadar küçük tonajlı vapur taşımacılığının mümkün olduğunu savunmuşlardır. Bunun üzerine nehir güzergâhını kapatan düşmüş ağaçların temizlenmesine başlanmış²⁸, Rion nehrinde bir nakliye şirketi dahi kurulmuştur. Ne var ki dönemin gemi teknolojisi, nehrin hızlı akıntısı ve kıvrımlı yapısı gibi etkenler geniş çaplı taşımacılığa imkân vermemiştir. Bu kez 1858'de Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (ROPİT) yetkilileri, Kafkasya ile Karadeniz ve Azak Denizi'ndeki çeşitli yerler arasındaki ticari ilişkilerin gelişmesi için Rion nehrinin buharlı gemi ulaşımına açılmasını önermişlerdir. Teklifin kabul edilmesiyle İngiltere'den buharlı gemi sipariş edilmiştir. Bu sırada ROPİT merkez ofisinin emriyle, faaliyetlerin hemen başlaması için Dinyester'den *Akkerman* adlı vapur Rion'a getirilmiş ve Poti ile Rion'un bir kolu olan Tskhenis Tskhali (Orpiri) arasındaki ilk sefer başarıyla tamamlanmıştır.²⁹ Orpiri, transit mallar için depo ve güvenlik noktası işlevi görmüştür. Böylelikle her hafta çarşamba ve cumartesi günleri Tskhenis-Tskhale'den, pazartesi ve cuma günleri ise Poti'den sefer yapılmıştır.³⁰

Poti Limanı'na ulaşan mallar, Rion üzerinden farklı noktalara taşınmıştır. Örneğin, limandaki mallar nehirdeki buharlı gemiler aracılığıyla 12 saatte Tskhenis Tskhali'nin ağızında yer alan, Marani'ye, ardından 220 kilometre uzunluğunda 12 gün süren bir yolculuk sonunda Tiflis'e ulaşmıştır. Buradan yük arabaları ve kervanlarla yaklaşık 24 günde İran sınırına, ardından Tebriz'e varmıştır. Böylelikle Poti-Tebriz arası yolculuk süresi en az 50 gün sürmüştür. Bu mesafe Trabzon-Tebriz hattına göre biraz daha uzundur, ancak Rusyadaki

²⁵ D. Jariontov, *Poti ili Suhum?*. (Tiflis: Tiografiya İ.A. Çantseva, 1874), 2-3.

²⁶ Nadejdin, *Kavkazskiy Kray: Priroda i Ludi*, 76, 82, 96.

²⁷ Yılmaz, "Transkafkasya'nın Karadeniz'e Ulaşan Yeni Kapısı: Poti Limanı (1829-1878)," 71-72.

²⁸ Musa Şaşmaz, *İngiliz Belgelerine Göre Trabzon Vilayeti Ticari Raporları 1830-1914*. Cilt I, (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2014), 155.

²⁹ Korniliy Borozdin, "Parahod na Rione," *Kavkaz*, 15 İyonya 1858, 239-240.

³⁰ *Kavkaz*. "Obyevleniya Çastnaya", (15 İyonya 1858), 240.

avantajlı taşıma olanakları ve sigorta sisteminin varlığı bu hattı cazip hale getirmiştir.³¹ Rion üzerindeki taşımacılıkta *Akkerman, Knez Baryatinskiy, Golubçik, Novoselskiy* gibi vapurlardan yararlanılmıştır. Nehirdeki faaliyetler, Poti-Tiflis demir yolunun 1872’de hizmete girmesinin ardından durdurulmuştur.³²

Kırım Savaşı’nın ardından Poti’ye başlayan vapur seferleri ticari yönden kentin gelişiminde tetikleyici rol oynamıştır. Zira XIX. yüzyılın ilk yarısında Avrupa’nın Güney Kafkasya ile olan dış ticaretinde ulaşım açısından Gürcü Askeri Yolu ile Karadeniz ve Hazar Denizi’ndeki birkaç devlete ait vapurun dışında fazla bir alternatif mevcut değildir. Bunun en önemli sebebi ulaşım olanaklarının ve Redut Kale’nin yetersizliğidir. Bu nedenle Poti Limanı savaşın ardından daha iyi bir liman olması nedeniyle seçilmiştir.³³ Aynı tarihte ROPİT’in limana yönelik seferleri Trabzon-Tebriz ticaretinin Tiflis hattına kaymasının önünü açmıştır. Şirket, 1877 yılı itibariyle Kafkas hattında haftada bir Kerç ile Poti arasında, kış aylarında Kerç Boğazı’nın donması durumunda ise Feodosiya ile Poti arasında; Anadolu hattında ise Poti ile İstanbul arasında iki haftada bir seferleri mevcuttur.³⁴ Ertesi yıl Fransız Paquet Kumpanyası iki haftada bir olmak üzere Marsilya, İstanbul ve Poti arasında seferlerine başlamıştır.³⁵

Poti-Tiflis arasında bir demir yolu yapımı, İran transit ticaretini Rus topraklarına çekmek amacıyla ilk kez 1857’de ortaya atılmış, ancak inşa planı 1863’de Poti Limanı’nın yapım kararıyla birlikte alınmış³⁶ ve 1872’de hizmete açılmıştır.³⁷ Günümüzde Gürcü demir yollarının doğuşu olarak kabul edilen hattın toplam uzunluğu 289 verst*, istasyonları ve aralarındaki mesafe şu şekildedir:

Tablo-1) Poti-Tiflis Demir Yolu İstasyonları ve Aralarındaki Mesafeler			
İstasyon	Uzunluk	İstasyon	Uzunluk
Avçalı	10	Legvani	12
Mshetskaya	10	Belogorskaya	7
Ksanka	11	Dzerula	9
Kaspi	14	Kvirilskaya	12
Grakali	12	Rion	28
Gori Şehri	14	Samtredi	29

³¹ Issawi, “The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route”, 22.

³² *İstoriya Gruzii*. Tom 2. (Tbilisi: İzdatelstvo Ganatleba, 1973), 35-36; L. Bibileişvili, “Niko Nikoladze Rionşi Naosnobis Şesakheb.” *Niko Nikoladze 170: Saertaşorisso Sametsniro Konperentsiis Şromata Krebuli* içinde, (Tbilisi: Guram Tavartkiladzis Sastsavlo Universiteti, 2013), 26.

³³ *Kavkazskiy Kalendar na 1879 god.* (Tiflis: Glavnım Upravleniyem Namestnik Kavkazskago, 1878), 336.

³⁴ Mesut Karakulak, *Osmanlı Sularında Rus Vapurları: Buharlı Çağında Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (1856-1914)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2020), 51.

³⁵ *Trabzon Vilayeti Salnamesi*. (Trabzon: Trabzon Vilayeti Matbaası, 1286/1869), 81; 1913 yılında şirketin Anadolu hattı Poti-Batum-Rize-Trabzon-Giresun-Ordu-Samsun-Sinop-İnebolu-İstanbul noktalarını kapsamıştır. Karakulak, *Osmanlı Sularında Rus Vapurları: Buharlı Çağında Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (1856-1914)*, 294.

³⁶ Nadejdin, *Kavkazskiy Kray: Priroda i Ludi*, 293.

³⁷ A. Argutinski Dolgorukov, *İstoria Soorujeniya i Eksploitatsii Zakavkazkoy Jeleznoy Dorogi za Dvadsat Pyat let 1871-1896*. (Tiflis: Zakavk. J.D., 1896), 3-9. Tiflis-Poti demir yolunun ve Kafkas hattının yapımıyla yerel halkın tren yolculuğuna olan ilgisi artmıştır, ancak çok fazla biletsiz yolcuyla karşılaşılmaya başlanmıştır. Bu konuda Luigi Villari yolcuların yüzde 30’unun biletsiz olduğunu belirterek trendeki bilet kontrolörü ve yolcu arasındaki şu konuşmayı aktarır: “*Biletiniz var mı?, Hayır, ama büyük bir tabancam ve büyük bir bıçağım var ve erkek kardeşimin büyük bir tabancası ve büyük bir bıçağı var, kuzenlerim ve arkadaşlarımın da var*”. Luigi Villari, *The Fire and Sword in the Caucasus*. (London: Allen-Unvin, 1906), 62.

* 1,0668 kilometreye denk Rus uzunluk ölçü birimidir.

Kareli	17	Novo-Senaki	26
Mihailova (Suram)	24	Çalodidi	21
Suram Köyü	4	Poti Şehri	14
Poni Köyü	6		
Bejatuban Köyü	9	Toplam	289 Verst
Kaynak: <i>Kavkazskiy Kalendar na 1879 god</i> (Tiflis: Tipografiya Glavnogo Upravleniya Namestnika Kavkazskago, 1880), 66.			

Poti, Tiflis'in ardından yaklaşık on yıl sonra Bakü ile demir yoluyla bağlanmış ve Poti-Tebriz arasındaki taşıma maliyeti, demir yolundaki yeni tarifeye Trabzon hattına göre altı kat daha ucuz hale gelmiştir.³⁸ Hat sayesinde Poti üzerinden kuzey ve güney bölgelerine ulaşım mümkün olmuştur.³⁹ Böylelikle Kafkas hattı, Trabzon-Erzurum yoluna göre daha avantajlı ulaşım imkânlarına kavuşmuştur. Dönem itibarıyla Poti'nin karşısında Osmanlı idaresindeki Batum ve Trabzon limanları yer almıştır. Özellikle daha yakın mesafedeki Batum, Poti'nin gelişiminde önemli bir engel olarak görülmüş, gerekirse bölgenin Osmanlı'dan satın alınması dahi savunulmuştur.⁴⁰ Bu tarihte Poti, Bakü petrolünün ihraç edildiği Karadeniz'deki ana liman haline gelmiş, ticari faaliyetleriyle yakın planda Batum ve Trabzon ile rakip olmuştur.

4. Karadeniz Havzasında Liman Rekabeti

4.1. Poti-Trabzon Rekabeti

Poti'nin gelişimi, Karadeniz'deki uluslararası ticaretin merkezi ve en yakın rakibi Trabzon ekonomisine olumsuz yansımıştır. Genel olarak ise 1860'ların sonlarında Trabzon ticareti üç temel nedenden dolayı düşüş yaşamıştır: İran'daki pamuk ve ipek yetiştiriciliğindeki sorunlar, Avrupa para piyasasındaki negatif durum ve Poti-İran transit ticareti. Bu noktada Rus hükümetinin 1831'de Avrupa mallarına uyguladığı vergi politikasının İran ticaretini Trabzon'a yönlmesi ve kaçakçılığı artırması üzerine 1846 ve 1865 yılındaki düzenlemelerle transit geçiş serbest hale getirilmiş, Osmanlı topraklarında ise % 2 gümrük vergisi uygulanmıştır. Bu kolaylıklar bazı tüccarların Rus topraklarına yönelmesini sağlamıştır. Aynı zamanda Poti-İran arası karayolu tamamlanmış, daha önemlisi mallar Poti-Tiflis arasında tren vagonlarında sigortalı bir şekilde taşınmaya başlamıştır. Buna karşın Trabzon-Erzurum-Tebriz hattında malların at sırtında taşınması devam etmiştir. Rusya'da gelişen ulaşım imkânının etkisiyle 1863'te Avrupa-İran arasında transit geçişle taşınan koli sayısı (5.118), 1866'da yaklaşık beş kat (30.374) artmıştır. Poti, 1872'de Trabzon ticaretinden pay almayı sürdürmüştür.⁴¹

Trabzon vilayet idaresi, Rusya'daki ticari imtiyaz ve ulaşım olanaklarının gelişimini oldukça yakından izlemiş, rekabet amacıyla bazı girişimlerde bulunmuş, hatta 1864'te % 2'lik gümrük vergisinin iptali yönünde adımlar atmıştır.⁴² Zira Rus hükümeti risklere karşı tüccarlara mallarını sigortalama imkânı sunmuş, Poti ile İran'ı Tiflis ve Nahçıvan üzerinden birbirine

³⁸ Charles Issawi, "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route", 23.

³⁹ *Kavkazskiy Kalendar na 1879 god*. (Tiflis: Glavnim Upravleniyem Namestnik Kavkazskago, 1878), 67.

⁴⁰ Turan, *Çarlık İdaresinde Batum, Acara, Artvin 1878-1914*, 112.

⁴¹ Özgür Yılmaz, *Tanzimat Döneminde Trabzon*. (İstanbul: Libra Kitapçılık ve Yayıncılık, 2014), 251-253.

⁴² Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA.) Mektubî Kalemi Meclis-i Vâlâ Evrakı (MVL.), 680/8. (28 Temmuz 1864).

bağlayan yolu tamamlayarak yolculuk süresinin 24 saat daha kısalmasını sağlamıştır. Erzurum Rus konsolosunun duyurulan bu avantajlar nedeniyle İran tüccarları arasında Kafkas hattına kayma yönünde meyil oluşmuştur.⁴³

Bu noktada bazı İran tüccarlarının önünde Patika Bağımlılığı (*Path Dependence*) olarak adlandırılabilir, yani geçmişten süregelen davranışların sonraki eylemleri belirlemesi⁴⁴ durumu ortaya çıkmıştır. Zira Rus tarafının güvenlik ve ticari avantajlarına rağmen tüccarların Trabzon yoluna alışkın olmaları, Rusça bilmemeleri güzergâhlarını değiştirmemelerinde etkili olmuştur. Bu bireysel tercihlerin dışında, makro çerçevede ise Poti demir yolunun inşasının başlaması Osmanlı idaresini daha kararlı adımlar atmaya itmiştir. Böylelikle transit geçiş vergisi, önce 1869'da % 2'den % 1'e indirilmiş, ardından 1873'te ise tamamen kaldırılmıştır.⁴⁵ Bu sayede Trabzon hattı canlılığını koruyabilmiş, yine de İran tüccarları değişken vergi avantajlarına göre Trabzon ve Kafkas hattı arasında gidip gelmişlerdir. Nitekim Rus tüccarlara zarar verdiği iddiasıyla 1883'te Kafkasya üzerinden transit ticaretin yasaklanması, Trabzon-Beyazıt hattını yeniden canlandırmış, İran malları için Trabzon'u ana liman haline getirmiştir.⁴⁶ Bununla birlikte XX. yüzyılın başında Rus hükümetinin İran transit ticareti için yürürlüğe koyduğu yeni vergi politikası, Erzurum'un 1912'deki transit ticaret gelirinin 1907'ye göre yaklaşık % 95 oranında azalmasına neden olmuştur.⁴⁷

Türk-Rus tarafındaki makro ticari rekabet, yakın limanlar olan Trabzon-Rize çekişmesini körüklemiştir. Bu bağlamda Rize üzerinden Erzurum'u Karadeniz'e bağlayan bir yol yapımı, Kırım Savaşı'ndan sonra, Trabzon yolu yapımının başladığı günlerde gündem olmuştur. Bu düşüncede ticaretin yanında askeri planlamalar da etkili olmuştur. Hükümet ve Harbiye Nezareti, Erzincan yerine yeni ordu merkezinin Erzurum olması durumunda, Trabzon yerine, Rize'ye daha kısa bir yol yapılması mümkün olacaktı. Erzurum Valisi Arif Paşa'nın da savunduğu bu plan, Rize'nin Rus sınırına yakınlığı nedeniyle kabul görmemiştir.⁴⁸ Rize-Erzurum yolu, 1872'de Poti-Tiflis demir yolunun tamamlanmasıyla yeniden gündeme getirilmiştir. Trabzon başmühendisi Mr. Riva, Trabzon'dan ziyade Rize üzerinden Erzurum'a yol yapımını savunmuş⁴⁹, ancak 93 Harbi'nin başlamasıyla Riva fikirlerini değiştirmiştir. Zira Rusya bu coğrafyaya ilerlerken Rus sınırına bu denli yakın bir yolun yapılması en başta askeri bir risk olarak görülmüştür.⁵⁰ Buna rağmen öteden beri şehrin önde gelenleri Rize'yi bir liman şehrine dönüştürecek olan bu yolun yapımında ısrarcı olmuşlardır.⁵¹ Karşılıksız kalan talepler 1913'te dahi sürmüş, bizzat Erzurum Valisi Sadarete telgrafında 325 kilometre olan Erzurum-Trabzon yoluna karşın Erzurum-Rize yolunun 100 kilometre daha kısa olduğu vurgulamış, Rize güzergâhının askeri ve ticari önemi üzerinde durmuştur.⁵² Ne var ki Rize yolunun yapımı mümkün olmamıştır.

4.2. Poti-Batum Rekabeti

Poti Limanı, kent ve liman altyapısı yönünden görece bayındır hale gelmiş olsa da, Redut Kale'nin Kırım Savaşı'nda zarar görmesine benzer bir şekilde, 93 Harbi'nde ciddi hasar

⁴³ (BOA.) Mektubü Kalemi Meclis-i Vâlâ Evrakı (MVL.), 698/55, (3 Ocak 1865).

⁴⁴ James Mahoney, "Path Dependence in Historical Sociology," *Theory and Society* 29/4 (Aug., 2000): 510.

⁴⁵ (BOA.) Hariciye Nezareti Tercüme Odası Evrakı (HR.TO.), 452/41, (12 Temmuz 1869); (BOA.) Sadaret Mektubü Kalemi Mühimme Evrakı (A.MKT.MHM.), 460/6. (30 Temmuz 1873).

⁴⁶ *Diplomatic and Consular Reports, Turkey, Trade of the Trebizond Vilayet for the Year of 1904.* (London: Harrison and Sons, 1905), 12.

⁴⁷ (BOA.) Dahiliye Nezareti İdare Evrakı (DH.İD.), 25/11, (18 Nisan 1912).

⁴⁸ (BOA.) Sadaret Mektubü Kalemi Nezaret ve Devair Yazışmaları Evrakı (A.MKT.NZD.), 297/7, (30 Kasım 1859).

⁴⁹ (BOA.) Şura-yı Devlet Mülkiye (ŞD.MLK.) 1505/45, (23 Ekim 1879).

⁵⁰ (BOA.) Yıldız Resmi Maruzat (YA.RES.) 10/18, (21 Mart 1881).

⁵¹ (BOA.) Mektubü Kalemi Meclis-i Vâlâ Evrakı (MVL.) 1051/2, (14 Eylül 1865).

⁵² (BOA.) Bâbiâli Evrak Odası Evrakı (BEO.), 4185/313801, (21 Haziran 1913); İrade Meclis-i Mahsus (İ.MMS.), 168/14. (1 Ağustos 1913).

almıştır. Bu durum bazı tüccarlar ile ROPİT'in faaliyetlerini Batum'a kaydırmasına neden olmuştur. Bununla birlikte Poti'de kalan bir kesim ise büyük yatırım yaptıkları kentin, liman inşaatı tamamlandığında Odessa, Marsilya gibi bir liman haline geleceği yönündeki umutlarını korumuşlardır.⁵³ Ne var ki, Poti'nin Redut Kale'nin yerine geçtiği gibi Batum'un da Poti'nin yerini alacağı düşüncesi ağırlık kazanmaya başlamıştır. Özellikle Batum Limanı gemi kapasitesi, derinliği, sert rüzgârlar ve dalgalara karşı daha korunaklı olması bakımından avantajlı, Poti Limanı ise fırtınalı gün sayısının daha fazla olmasının yük indirme ve bindirme işlerinin aksatması ve bunun maliyetleri artırması bakımından dezavantajlı olarak görülmüştür. Ayrıca Rion nehrinin denize döküldüğü kesimde biriken alüvyonların gemi geçişini zorlaştırması nedeniyle Batum'un büyük tonajlı gemiler için daha uygun doğal bir liman olduğu kabul edilmiş, Poti'nin ise aynı özelliklerine sahip olabilmesi için daha fazla yatırım alması savunulmuştur. Diğer yandan, Bakü petrolünün Poti'ye taşıyan demir yolu liman ihracatının rekor kırmasını sağlamıştır. Petrol 15 buharlı tren 4.050 vagonla limana nakledilmiştir. Liman, kısa süre sonra artan petrol talebini karşılamada yetersiz kalmıştır. Böylelikle, Poti'ye ulaşan hattın Batum'a uzatılması kararlaştırılmıştır.⁵⁴

Poti, Batum karşısındaki lider konumu bir süre daha koruyabilmiştir. İstatistiklere göre 1879'da Poti üzerinden ithal edilen malların değeri Batum'dakinin yaklaşık 23 katı, ihracat edilenler ise yaklaşık 20 katıdır. Poti'nin temel ihraç ürünleri ipek ve mısırdır, ancak 1883'te Batum-Bakü demir yolunun tamamlanması, Batum'u ön plana çıkararak Poti'yi Rusya'nın iç bölgelerine sevkiyat limanı, Batum'u ise ihracat limanı haline getirmiştir. Demir yolu sayesinde Batum'un ticari hacmi 1889'da Poti'nin yaklaşık yarısı, 1909'da ise üç katı olmuştur.⁵⁵ 1890'larda Batum'un askeri önemi nedeniyle petrol rezervuarlarının Poti'ye taşınması gündeme gelmiş, ancak gerçekleşmemiştir.⁵⁶ Sonuç olarak Güney Kafkasya'da ticari merkezler farklı nedenlerle dönemsel olarak değişmiştir. Bu bağlamda Rusya'nın Poti'yi Redut Kale'ye tercihinde Kutais ve Tiflis'e ulaşım kolaylığı varken Batum'u Poti'ye tercihinde ise liman kapasitesi ve uluslararası ticaretteki ulaşım kolaylığı rol oynamıştır.

4.3. İthalat ve İhracat

Poti Limanı'nın geliştirilmesi yönündeki adımların temel amacı Güney Kafkasya ve Türkistan coğrafyasındaki mısır, manganez, pamuk ve diğer ürünlerin denizyoluyla sevki; aynı zamanda bu bölgelerin ihtiyaçları olan ürünlerin Azak ve Karadeniz'deki Rus limanlarından ve yurtdışından temini olmuştur.⁵⁷ Poti, yaklaşık dört yıllık bir sürede olağanüstü bir büyüme kaydetmiştir. Önde gelen yerel üretim olan mısırın ihracatı 1870'e göre 1873'te 40 kat artmıştır. Demir yollarındaki yüksek taşıma tarifesi, limandaki yetersiz yükleme gibi olumsuzluklara karşın Güney Kafkasya mısırı Tuna mısırıyla rekabet gücü kazanmıştır.⁵⁸ Ayrıca Kutaisi Guberniyası'ndaki Tkibuli kömür ocaklarının Poti-Tiflis demir yolu ile bağlanması⁵⁹ ticari faaliyetleri canlandırmıştır.

Poti Limanı, değinildiği üzere 1883 yılına kadar Güney Kafkasya'nın Karadeniz kıyısındaki Avrupa ile ticari ve ekonomik bağlarının ana merkezi konumunu kaybetmemiş; yerel üretimin ana ihraç noktası ve Avrupa mallarının kolaylıkla temin edilebildiği bir liman olma

⁵³ Nadejdin, *Kavkazskiy Kray: Priroda i Ludi*, 293.

⁵⁴ Ayrıntılı bilgi için bkz; Turan, *Çarlık İdaresinde Batum, Acara, Artvin 1878-1914*, 113-114.

⁵⁵ *Kavkazskiy Kalendar na 1881 god (Otdeleniye Vtoroy)*. (Tiflis: Tipografiya Glavnogo Upravleniya Namestnika Kavkazskago, 1880), 41-45.

⁵⁶ Turan, *Çarlık İdaresinde Batum, Acara, Artvin 1878-1914*, 60.

⁵⁷ *Materiali Dlya Opisanie Russkih Portov i İstorii ih Soorujeniya: Potiskiy Port*. Vıpusk XIII (S.-Peterburg: Tipografiya Ministerstva Putey Soobşeniya, 1894), 119-120.

⁵⁸ Jariontov, *Poti ili Suhum?*, 4.

⁵⁹ *Gorniy Jurnal*, Tom IV, (Dekabr, 1886): 464-465; Nadejdin, *Kavkazskiy Kray: Priroda i Ludi*, 282.

pozisyonunu devam ettirmiştir. Bu özelliği sayesinde Asya ve Avrupa arasında bir bağlantı merkezi rolü oynamıştır. 1878’de Batum’un alınması bu durumu kesin bir şekilde değiştirmiştir. Öte yandan Poti, Karadeniz’in doğu kıyılarında Rusya’dan gelen mallar açısından önemli bir merkez haline gelmiştir.

Tablo-2) Limanlara Göre Rusya’dan Gelen Mal Miktarı

Yer	1874	1875	1876
Anapa	200,269	201,307	284,664
Novorossiysk	364,353	449,773	383,003
Tuaps	170,972	109,866	133,267
Daimi Postlar	80,176	94,409	99,279
Gudaut	63,448	41,579	24,004
Suhum	459,970	534,758	608,316
Oçemçıra	96,283	64,981	35,446
Poti	7,426,282	7,807,421	10,262,478
Nikolayevsk	72,517	84,082	103,373
Toplam	8,935,270	9,378,176	11,933,830

Kaynak: *Kavkazskiy Kalendar na 1879 god* (Tiflis: Tipografiya Glavnogo Upravleniya Namestnika Kavkazskago, 1880), 422.

Poti Limanı, Batum karşısında petrol sevkiyatında kaybettiği konumunu maden alanında kısa sürede elde edebilmiştir. Bu başarıda Çiatura’daki manganezin ihracı rol oynamıştır.⁶⁰ Poti, 1890 yılında 12 bin ton manganez ihracıyla dünya liderliğine yükselmiş, 1892’de dünya manganez talebinin %38’ini karşılamıştır.⁶¹ 1905 Rus İhtilali döneminde yaşanan grevler ve olaylar liman ticaretini derinden etkilemiştir.⁶² Sektördeki yeni rakipleri Brezilya ve İngiliz Hindistanı karşısında kısa süre liderliğini kaybetmiş olsa da 1914 öncesinde Kafkasya dünyadaki manganez üretiminin % 40’ını karşılamıştır.⁶³

5. Bir Rus Şehri Olarak Poti

Poti’nin kentleşmesindeki ilk engel, Rion nehri ile Paliastomi gölü arasındaki nemli hava ve bataklıklardan kaynaklı hastalıklar olmuştur. İlk kez 1828’de Poti’yi alan Rus birlikleri arasında yayılan ateşli hastalık 1800 askerin ölümüne neden olmuş⁶⁴ ve ardından bölgeye yerleşen Rus askerleri arasında da tifo salgını görülmüştür.⁶⁵ Poti, 1849 yılında [Kafkas Naibi] Prens M.S. Vorontsov’ın ziyaretinde, bir şehirden ziyade, birkaç düzine ahşap ev olan bir Türk köyü olarak, Türk [Faş] kalesi ise taştan kare şeklinde, dört köşesinde ve kapısının üzerinde kule olan bir

⁶⁰ *Oçerki İstorii Gruzii*. Tom V (Tbilisi: İzdatelstvo Metsniereba, 1990), 348.

⁶¹ Georgii Vladimiroviç Pipiya, *Germanskii İmperializm v Zakavkaze v 1910-1918 gg.* (Moskva: Nauka, 1978), 18-19.

⁶² Turan, *Çarlık İdaresinde Batum, Acara, Artvin 1878-1914*, 181.

⁶³ Pipiya, *Germanskii İmperializm v Zakavkaze v 1910-1918 gg.*, 18-19.

⁶⁴ Djon Baddeli, *Zavoevanie Kavkaza Russkimi 1720-1860*. (Moskva: B.Y., 2010), 155.

⁶⁵ Yılmaz, “Transkafkasya’nın Karadeniz’e Ulaşan Yeni Kapısı: Poti Limanı (1829-1878)”, 71-72.

yapı olarak tasvir edilmiş; kale içinde, Türk yapımı üç adet taş binanın yer aldığı, bunlardan Türk idaresinde kale kumandanının yeri ve daha geniş olanının Rus idaresinde bir çeşit işe deposuna dönüştürüldüğü bilgisi verilmiştir.⁶⁶

Rum nüfus, Poti'ye yerleşerek ticaretin gelişmesi ve altyapı inşasında aktif rol almıştır. İlk gelen Rumlar arasında 1829'da Kefolanya Adası'ndan gelenler yer almıştır. 1836'da Rum George Vartsalov, liman yapılması amacıyla 2240 gümüş ruble değerinde bir arsa başılamıştır.⁶⁷ Kırım Savaşı'nın ardından, Osmanlı Rumları da gerek daimi gerekse geçici olarak Poti'ye yerleşmişlerdir. Bu konuda İngiltere'nin Trabzon konsolosu Stevens, 1857'deki raporunda “*Santa bölgesinden çoğunluğu taş ve duvar ustası, inşaatçı olan yaklaşık 600 Rum ailenin, Trabzon'daki Rus konsolosunun bölgedeki liman ve şehir inşaat faaliyetlerinde iş bulma garantisi verdiği Rusya'nın Karadeniz sahilindeki Poti şehrine gitmeye hazırlandığından*” bahseder.⁶⁸ Osmanlı Rumları, madencilik faaliyetlerinin gelişimiyle Güney Kafkasya'nın “*manganez başkenti*” Çiatura'da işçi ve işveren olarak çalışmışlardır.⁶⁹ Genel olarak ise Rumlar kerestecilik ve balıkçılık alanında faaliyet göstermişlerdir.⁷⁰

Poti, 1860 yılında Poti-Tiflis telgraf hattı ile Kafkasya'nın idari merkezi Tiflis ile haberleşme imkânına kavuşmuştur.⁷¹ 24 Ağustos 1863'te Romanov hanedanı üyeleri tarafından ziyaret edilmiştir.⁷² Bu gelişmelerde Kırım Savaşı sonrası Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması rol oynamış; Poti, ulaşım ve haberleşme imkânlarıyla Rusya ve Avrupa'da konforlu ve güvenli bir güzergâh olarak ön plana çıkmaya başlamıştır. 1865 tarihli seyahat rehberinde Odessa ve İstanbul'dan Poti'ye olan ROPİT vapur seferlerine dair bilgi verilirken, Trabzon ve Erzurum üzerinden İran'a at sırtındaki seyahat edilmesi güzergâhtaki kötü konaklama imkânı ve yetersiz güvenlik önlemleri nedeniyle tavsiye edilmemiştir. Bununla birlikte, bir dezavantaj olarak, ROPİT vapurlarının İstanbul-Poti seferlerinde yolcular Batum'da indirilerek Rion nehri önündeki sığ alanı geçebilen su çekişi daha az olan vapurla Poti'ye taşınmıştır. Eserde Poti ve limanı şöyle tasvir edilmiştir:⁷³

“Karadeniz'in Kafkas kıyısında, antik Phasis olan Rion nehrinin ağzında müstahkem bir liman. Kasaba, ormanla çevrili bir dizi ahşap evden oluşuyor. Gelişiminin başlıca dezavantajı, çoğu geminin nehre girişini engelleyen ve ekseriyetle kıyı ile dışarıdaki nakliye arasındaki tüm iletişimi imkânsız kılacak kadar sert olan Rion'un ağzındaki kum birikintisidir.

Poti'nin iklimi nahoştur, yaz aylarında sıtma hüküm sürer. Yine de 360 verst (veya 240 mil) uzakta olduğu Tiflis'in limanı ve giderek önemi artan bir yerdir.

Poti'den küçük bir vapur haftada iki kez, Rion boyunca 86 verst veya 57 mil uzaklıktaki Maran[i]'a sefer yapıyor...”

Poti, Aşağı Megrelya ile kente kadar olan Rion vadisi bataklıklarının kurutulması suretiyle yaşanabilir bir merkeze dönüştürülmüştür.⁷⁴ 1869'de Poti'yi ziyaret eden Théophile Deyrolle kentin bataklık üzerine inşa edildiğini, 12 yıl önce birkaç ev ve kulübenin dışında bir şeyin olmadığı bölgeye Rusya'nın milyonlarca ruble harcadığını belirtmiştir.⁷⁵ Bu değişime dikkat

⁶⁶ A. Şerbakov, “İz Vospomianiy Proşlago”, *Kavkaz*, 18 Dekabrya 1883, No: 284, s. 2-3.

⁶⁷ A.A. Çiçkin, *Druzya i Vragi za Kavkazskim Hrebtom*. (Moskva: Veçe, 2013), 85.

⁶⁸ Yılmaz, *Tanzimat Döneminde Trabzon*, 131.

⁶⁹ Çiçkin, *Druzya i Vragi za Kavkazskim Hrebtom*, 85.

⁷⁰ *Çernomorskiy Vestnik*, “Vesti Çernomoriya, Poti”, (28 Ocak 1899), 4.

⁷¹ *Kavkazskiy Kalendar na 1879 god*. (Tiflis: Glavnım Upravleniyem Namestnik Kavkazskago, 1878), 269.

⁷² *Kavkazskiy Kalendar na 1879 god*, 271.

⁷³ *A Handbook For Travellers in Russia, Poland, And Finland*. (London: John Murray, 1865), 203-204.

⁷⁴ Jariontsov, *Poti ili Suhum?*, 4.

⁷⁵ T. Deyrolle, *1869'da Trabzon'dan Erzurum'a*. Çeviren R.E. Koçu, (İstanbul: Çığır Kitabevi, 1938), 45.

çeken Cunynghame ise kentin 1872’de demir yolunun hizmete açılmasının ardından kat ettiği hızlı gelişimi ve yöredeki mülklerin değerlenmesi karşısında şaşkınlığını gizleyememiş; Poti’nin bir limanın taşınması gereken tüm özellikleri taşıdığını ve ileride büyük bir şehir olacağını belirtmiştir.⁷⁶ Ne var ki 93 Harbi, gelişim sürecine darbe vurmuş; önce 1877’de şehir saldırılara karşı tahliyesi, bizzat güvenlik amacıyla yerleştirilen Rus Kazak askerlerince tahrip edilmesi, ardından 1878’de bombalanıp yağmalanması Poti’nin kent kimliğini kaybederek bir kasabaya dönüşmesine neden olmuştur.⁷⁷

Poti’nin kentsel gelişimi, Kafkasya’daki birçok şehirden önce, 1882’de belediye yönetimine geçişiyle yeniden ivme kazanmıştır.⁷⁸ Özellikle Belediye Başkanı Niko Nikoladze döneminde (1894-1912) Poti “*kurbağalar için bir cennet ve bir gezgin için en sefil mola yeri*” olmaktan çıkarak müreffeh bir limana dönüşmüştür.⁷⁹ Şehir idaresine tahsis edilen 5 milyon ruble liman ve kentsel alanların inşasına sarf edilmiştir.⁸⁰ Yeni okulların yanında, özellikle liman şehri olması nedeniyle denizcilik eğitimi verilen bölümler açılmıştır.⁸¹ Kentteki Osmanlı eserleri, Rus İmparatoru II. Aleksandr’ın 1870 yılındaki ziyaretiyle Poti Kalesi’nin dış silüetinin değiştirilmesi ve kale içindeki caminin yıkılmasıyla ortadan kaldırılmaya başlanmıştır. Nikoladze tarafından 1896’da Faş Kalesi’nin bir kulesi restore ettirilerek ofis olarak kullanılmıştır.⁸² Faş Kalesi, bölgedeki Rus hâkimiyetinin bir simgesi haline getirilmiştir.

Poti, Rus şehirciliğinin bir örneği olarak tasarlanmış, cadde ve sokaklarına Rus kimliğini temsil eden asker, devlet adamı, yazar gibi kişilerin adları verilmiş⁸³, şehir merkezinde Ayasofya’nın küçük bir kopyası olan Poti Katedrali inşa edilmiştir. Katedral, 93 Harbi’nde hayatını kaybeden Rus askerlerin anısına Yeşilköy’de inşa edilen San-Stefano Anıtı’nın mimarları A.U. Zelenko ve R.R. Marfeld tarafından 1906-1907 yılları arasında yapılmıştır. Yapının iç kısmında Gürcistan ve Trabzon’daki kiliselere ait işleme ve kabartmalar kullanılmıştır.⁸⁴

Poti nüfusu, 1870’lerde 3.026, 1886’da 4.709, 1897’de 7.666 ve 1900’lerin başında yaklaşık 25.000’e ulaşmıştır. 1897 sayımında nüfusun % 66’sından fazlasını erkekler oluşturmuştur.⁸⁵ Bu dağılım şehrin ticari önemini, dışarıdan gelen işçi nüfusunu göstermesi bakımından dikkate değer bir göstergedir. Bir diğer gösterge ise şehirdeki temsilciliklerdir. Poti’deki ilk konsolos vekilliği 1859’da İngilizler tarafından açılmıştır. İlk konsolos Charles Duncan Cameron, Kırım Savaşı’nda Osmanlı topraklarında görev yapmıştır. 27 Mart 1855’te yerel yüzbaşı rütbesiyle Korgeneral Sir Fenwick Williams’ın kadrosuna atanmış ve Erzurum’da inşa edilen tahkimattan sorumlu tutulmuştur; Kars’ın işgalinin ardından Trabzon’da özel hizmette bulunmuştur. 20 Nisan 1858’de Redut Kale’ye ve 23 Nisan 1859’da ise Poti’ye konsolos yardımcısı olarak atanmıştır.⁸⁶ Konsolosun Kafkasya’daki bu görevi kısa sürmüş, 30 Haziran 1860’ta yeni görev yeri olan Habeşistan’a atanmıştır.⁸⁷ Osmanlı Devleti’nin ilk Poti konsoloslu olarak ise 1863’te

⁷⁶ Arthur Thurlow Cunynghame, *Travels in the Eastern Caucasus: On the Caspian and Black Seas, Especially in Daghestan, and on the Frontiers of Persia and Turkey, During the Summer of 1871.* (London: J. Murray, 1872), 313-314.

⁷⁷ Yılmaz, “Transkafkasya’nın Karadeniz’e Ulaşan Yeni Kapısı: Poti Limanı (1829-1878)”, 98.

⁷⁸ *Oçerki İstorii Gruzii.* Tom V, 242.

⁷⁹ Nikoladze, Gürcü aydınların “ikinci grubunun” lideridir; Donald Rayfield, *Edge of Empires: A History of Georgia.* (London: Eaktion Books, 2012), 306, 310.

⁸⁰ *Oçerki İstorii Gruzii.* Tom V, 348.

⁸¹ *Otçet Popeçitelya Kavkazkogo Uçebnogo Okrugı o Sostoyanii Uçebnih Zavedeniy za 1890 g.* (Tiflis: Tip. Kantselyarii Galvnonaç. Grajd. Çastyu na Kavkaze, 1891), 621.

⁸² Gürcistan Devlet Mütevelli Heyeti Yönetimi, “Poti Kulesi,” erişim tarihi 22 Ağustos 2023, <https://szs.gov.ge/geo/static/228>

⁸³ *Kavkaz.* “Poti”, (20 Dekabrya 1909), 3-4.

⁸⁴ M.İ., Kurilenok, “Postroyka Jelezobetonnogo Kafedralnogo Sobora v. g. Poti,” *İzvestiya Obşestva Grajdanskıh İnşenerov XIV,* (Yanvar 1908): 6-7.

⁸⁵ *Kavkazskiy Kalendar na 1879 god,* 327; *Kavkazskiy Kalendar na 1899 god,* 29; *Çernomorskoe Poberejje Kavkaza.* (Krasnodar: Traditsiya, 2009), 499.

⁸⁶ *Colburn’s United Service Magazine: Naval and Military Journal.* Part II (London: Hurst and Blackett, 1870), 448.

⁸⁷ “Foreign Office, June 30, 1860,” *The London Gazette,* 24 July 1860, 2719.

Lazistan Sancağı'ndan Ermeni kökenli Hüseyin Ağa atanmış; bölgedeki Osmanlı vatandaşlarının ticari, hukuki işlerini yürüterek siyasi ve askeri konulardaki bilgi akışını sağlamıştır.⁸⁸ Böylelikle 1891 yılı itibarıyla şehirdeki temsilcilik sayısı Amerika (James K. Chambers), Fransa (Jacques Barthel), İngiltere (Wilson Sturges), İran (Tigran Vantsiev), Belçika (Garanyon), Almanya (Adolf Behr), Yunanistan (Nikolay Belizarios) ve Osmanlı Devleti (Ömer Lufti Efendi) olmak üzere sekize ulaşmıştır. Ne var ki kısa süre sonra Fransa ve Amerika başta olmak üzere birçok konsolosluk hızla uluslararası deniz ticaretinin merkezi ve Bakü petrol şirketleri ile Batı arasındaki petrol ticaretinde aracı konumuna yükselen Batum'a taşınmıştır. Bu nedenle 1914'te Poti'deki temsilcilik Osmanlı, İtalya ve Yunanistan'a ait olmak üzere üçe düşmüştür.⁸⁹

6. Uzmanlar, Projeler, Açmazlar: Poti Limanı'nın İnşası

Poti Limanı inşasına dair ilk proje, 1830'larda mühendis Çadayev ve Tümgeneral Potie'ye aittir. Projenin ana hedefleri arasında Karadeniz ve Hazar arasında nehir ulaşımını sağlamak yer almıştır. Bu projeye birlikte Redut Kale'deki halk ve resmi kurumların bölgeye taşınma süreci başlamış, liman inşası için ön hazırlıklar yapılmış,⁹⁰ ancak proje hayata geçirilememiştir.⁹¹ Yeniden dikkatlerin yöneldiği Redut Kale ise kısa süre sonra Kırım Savaşı'nda zarar görmüştür. Bunun üzerine Poti Limanı'nın inşaa kararı alınmış, resmi kararname savaşın ardından 1858'de yayınlanmış, uzun süre herhangi bir girişim olmaması üzerine liman yapımının yabancı bir şirkete devri planlanmıştır. Bununla birlikte Poti'yi Kutais üzerinden Tiflis'e bağlayacak 300 km uzunluğunda bir demir yolunun yapımı projelendirilmiştir. Böylelikle Poti'nin idari olarak bağlı olduğu askeri valilik makamı Kutais ile ulaşımının sağlanması, Poti-Kutais arasında karayoluyla 133 km olan mesafenin 100 km'ye düşürülmesi planlanmıştır.⁹² Poti'yi hem Kutais'e hem de Kafkasya'nın yönetim merkezi Tiflis'e bağlayacak olan demir yolunun inşasına 1863'te başlanmıştır.⁹³

6.1. Şavrov'un Projesi

Rus hükümeti, bir yandan Poti-Tiflis hattının yapımına ağırlık verirken, diğer yandan da Poti Limanı'nın inşası amacıyla Albay Şavrov'u görevlendirmiştir. Liman yeri olarak Rion nehrinin kuzey tarafındaki ağzı belirlenmiş, denize doğru iki ahşap mendirek ve bir dalgakıran yapımı projelendirilmiştir. Bu şekilde nehrin kuzey ve güney kollarını kapsayan bir liman alanı planlanmıştır.⁹⁴ 1865'te döküm demirden 60.000 ruble maliyetle bir deniz feneri inşa edilmiştir.⁹⁵ Limanda ahşaptan yapılacak mendireğin dayanıksız olacağı düşünülerek taştan olmasına kararlaştırılmıştır. İnşaat malzemelerinin temini için kereste, briket fabrikası, dökümevi, çimento ve kireç ocağı kurulmuştur. Giderler için ilk aşamada 800 bin ve ardından 1 milyon 200 bin ruble kaynak tahsis edilmiştir. Çimento ve taş malzeme teminindeki sıkıntılar hesaba katılarak liman inşasının iki yıl sonra 1871'de tamamlanacağı öngörülmüştür. Öte yandan, liman yeri konusunda Tiflis valisi ile görevli İngiliz mühendislerin farklı fikirde olduğu ve sıkıntılar yaşandığı anlaşılmaktadır. Limanın tren garına yakın bir konumda yapılması daha

⁸⁸ (BOA.) Hariciye Nezareti Mektubü Kalemi Evrakı (HR.MKT.), 829/77. (23 Nisan 1874).

⁸⁹ Aleksandr Trigub, Ludmila Vovçuk, "İnostranne Konsulı v Gruzinskih Gorodah Priçernomorya (1840-1917 gg.)," *Archeion XIV*, (2017): 50-60.

⁹⁰ *Kavkaz*. "Tiflis", (21 Sentyabr 1890), 2.

⁹¹ S.M. Jitkov, *İstoriçeskiy Obzor Ustroystva i Soderjaniya Vodnih Putey i Portov v Rossii za Stoletniy Period, 1798-1898*. (Sankt-Peterburg: Tipografiya Ministerstva Putey Soobşeniya, 1900), 95.

⁹² Yılmaz, "Transkafkasya'nın Karadeniz'e Ulaşan Yeni Kapısı: Poti Limanı (1829-1878)", 82.

⁹³ *Kavkazskiy Kalendar na 1879 god*, 272; Nadejdin, *Kavkazskiy Kray: Priroda i Ludi*, 293.

⁹⁴ *Materialı Dlya Opisanie Russkih Portov i İstorii ih Soorujeniya: Potiskiy Port*, 26-40; Yılmaz, "Transkafkasya'nın Karadeniz'e Ulaşan Yeni Kapısı: Poti Limanı (1829-1878)", 89-90.

⁹⁵ *Commercial Reports Received At The Foreign Office From Her Majesty's Consuls, Russia*. May (London: 1865), 159.

uygun görülmüş, bunun için nehrin sol yakasını bağlayacak bir demir köprü, yakınında gar inşası ve bu mevki ana demir yoluna bağlantıyı sağlayacak bir hat ihtiyacı ortaya çıkmıştır.

Şavrov'un projesine muhalif İngiliz mühendislerin, hali hazırda devam eden projenin 500 metre ötesinde, bir *İngiliz Mendireği* yapımı projesi onaylanmıştır. Projeye göre mendireğin uzunluğu 861 metre, genişliği 9 metre; ön tarafındaki platform 9,5 metre genişliğinde ve 100 metre uzunluğundadır. Mendirek liman tarafında döşenecek 3-4 kilometre uzunluğundaki bir raylı yolla ana hatta bağlanacak ve Rion'un sağ tarafındaki Poti garına ulaşacaktır. Demir ayaklar üstüne inşa edilecek mendirek üzerinde buharlı bir makine işletilecektir. Mendireğin üzerine döşenecek raylar üzerinde hareket edebilen ve gemideki malların indirilmesini sağlayan bir maçuna çalışacaktır. Ne var ki Eylül 1868'de bitmesi planlanan çalışmaların yavaş ilerlemesi ve özellikle de bir fırtınada inşaatın zarar görmesi inşaatın durmasına neden olmuştur. Bu noktada, yerel denizcilerin rüzgârlı havalarda mendirekten karaya mal çıkarmanın risklerine dair uyarılar üzerine taştan bir mendirek yapımı düşünülmüş, ancak bölgenin taş kaynağı bakımından yetersiz olması çalışmaları çıkmaza sokmuştur. Bu eksiklikler büyük şirketlere ait gemilerin mallarını Batum'da boşaltmasına, yüklerin küçük Rus tekneleriyle Poti'ye nakledilmesine ve maddi kayıplara neden olmuştur.⁹⁶

Resim 1: Belli ve Gabb'ın Projesine Göre 1871 Yılında İnşa Edilen İskele



Kaynak: *Materialı Dlya Opisanie Russkih Portov i İstorii ih Soorujeniya: Potiskiy Port*, Vıpusk XIII, S.-Peterburg 1894, s. 43.

Şavrov, Poti çevresinde geçirdiği uzun yıllara ve yerel kuş türlerine kadar varan incelemelerine rağmen⁹⁷ liman projesini tamamlayamamış ve çok fazla kaynak israfına neden olmuştur. Bunun üzerine planlanan yeni liman projesi müteahhit General Falkenhagen'e 2.360.000 ruble bütçeyle verilmiştir. Gelişmeleri takip eden Fransa'nın Trabzon konsolosu Derché'e göre Poti'de kıyı kesiminin sığ olması nedeniyle gemiler açıkta demirlemiş, ancak bu alan güney ve güneybatı rüzgârlarına karşı korunaksız olduğundan fırtınalı havalarda yükleme ve boşaltma işleri durmuştur. Bununla birlikte, ROPİT'in tekeli nedeniyle İstanbul ve Odessa'dan gelen büyük gemiler sadece Batum ve Sohumkale'ye uğramıştır. Bu limanlara gelen mallar, küçük teknelerle Poti'ye taşınmıştır.⁹⁸

⁹⁶ *Materialı Dlya Opisanie Russkih Portov i İstorii ih Soorujeniya: Potiskiy Port*, 26-40; Yılmaz, "Transkafkasya'nın Karadeniz'e Ulaşan Yeni Kapısı: Poti Limanı (1829-1878)," 89-90.

⁹⁷ N.N. Şavrov, "İşçesnuvşee Ptiçie Zimovie v Okrestnostyah Poti", *İzvestiya Kavkazskago Otdela İmp. Russkogo Geografiçeskogo Obşestva* 19-3 (1907): 200-226.

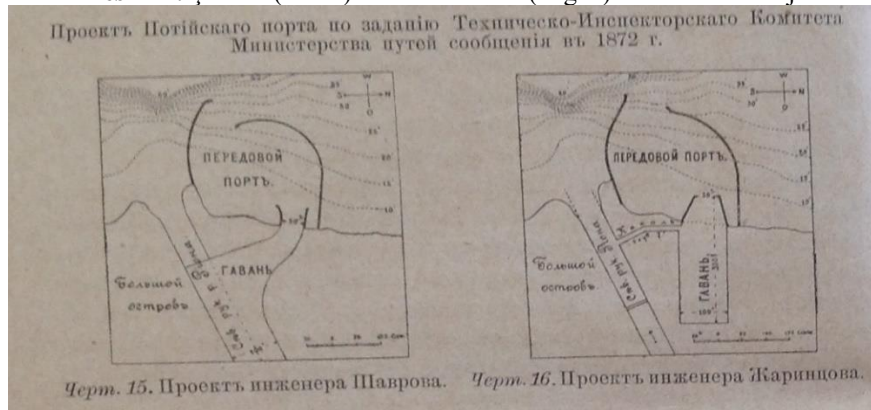
⁹⁸ Yılmaz, "Transkafkasya'nın Karadeniz'e Ulaşan Yeni Kapısı: Poti Limanı (1829-1878)," 93.

6.2. Dimitriy Jarinstov'un Projesi

Şavrov'un projesinin ardından, 1872 yılında Mühendis D. Jarintsov'un liman projesi kabul edilmiş, Savaş Bakanlığı'nın desteğiyle limanın ve iç tarafların inşasına başlanmıştır.⁹⁹ Ne var ki, Şavrov'un yarım kalan projesine ve Poti'ye yapılan yeni yatırımlara dair eleştiriler sürmüştür. Bu nedenle limanın yeniden inşası yerine doğal bir liman olan Sohum'un geliştirilmesine yönelik düşünceler ortaya çıkmıştır. Buna karşın, D. Jarinstov'un 6 Aralık 1874 tarihli *Poti mi Sohum mu?* adlı raporunda Sohum'un iklim olarak daha yaşanabilir bir merkez olmasına rağmen limanın Poti'den Sohum'a taşınmasının birçok olumsuz yönü olacağını savunmuştur. Zira bu durum, öncelikle Tiflis'e olan mesafeyi 100 verst daha uzatmakla birlikte, tüm mallar için pud başına fazladan 5 kopeke kadar ücret ödenmesine veya yılda 500 bin rubleden fazla gereksiz harcama yapılmasına, Poti yakınındaki Guria'nın gelişiminin ve Megrelya'da nehir ulaşımının durmasına neden olacaktır. Böylelikle yaklaşık yüz bin nüfusluk bir bölgenin gelişimi engellenecektir.¹⁰⁰

93 Harbi, Poti'deki kazanımların bir anda kaybına neden olmuş; ilk başta şehir olası bir saldırıya karşı 1877'de boşaltılmış, ancak bölgeye yerleştirilen Kazak milis garnizonu nedeniyle çevre büyük zarar görmüştür. 1878'de şehrin bombalanması ve yağmalanmasıyla Poti, şehir kimliğini kaybedip bir kasabaya dönüşmüştür.¹⁰¹ 1882'de şehrin belediye yönetime geçmesi¹⁰² şehrin ve limanın geliştirilmesinde rol oynamıştır. Sohum ve Batum limanları ticari faaliyetlerin yanında askeri amaçlar için kullanılsa da, Poti süregeldiği üzere ticari bir liman olma özelliğini devam ettirmiştir.¹⁰³ 1889'dan itibaren ilk olarak Poti Liman İşleri Başkanı E. V. Meyer'in ve daha sonra Voznesenskiy'nin projeleri geliştirilse de planlanan hiçbir proje tam olarak hayata geçirilememiştir. Bunda, daha önceki proje sahiplerinin sonraki süreçte de çalışmalara dâhil olmaları gelmiştir. Şavrov, Jarinstov gibi isimler gerek basında gerekse dergilerde çalışmalara yönelik eleştiri yazıları kaleme almışlardır. Bu yazılarda ana odak noktası daha korunaklı, özellikle fırtınalı havalarda gemilerin sığınabileceği bir liman inşası olmuştur.¹⁰⁴

Resim 2: Şavrov (Solda) ve Jarinstov'un (Sağda) Poti Limanı Projeleri



Kaynak: *Materialı Dlya Opisaniye Russkih Portov i İstorii ih Soorujeniya: Potiskiy Port*, Vıpusk XIII, S.- Peterburg 1894, s. 53.

⁹⁹ *Kavkaz*, "Tiflis", 2.

¹⁰⁰ Jarintsov, *Poti ili Suhum?* (Tiflis: Tiografiya İ.A. Çantseva, 1874), 9-10

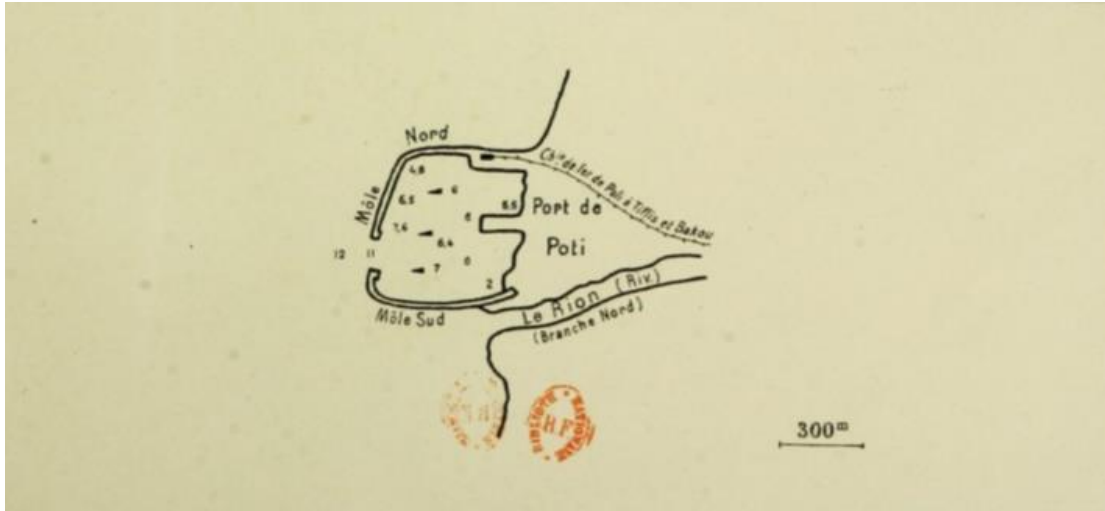
¹⁰¹ Yılmaz, "Transkafkasya'nın Karadeniz'e Ulaşan Yeni Kapısı: Poti Limanı (1829-1878)", 98.

¹⁰² *Oçerki İstorii Gruzii*, Tom V, (Tbilisi: İzdatelstvo Metsniereba, 1990), 242.

¹⁰³ N. Şavrov, "Batum, Poti, Suhum i Znaçenie İh Dlya Rossii", *Kavkaz* (17 Fevralya 1881), 1-2; N. Şavrov, "Batum, Poti, Suhum i Znaçenie İh Dlya Rossii", *Kavkaz* (14 Fevralya 1881) 1-2.

¹⁰⁴ *Materialı Dlya Opisaniye Russkih Portov i İstorii ih Soorujeniya: Potiskiy Port*, 96-97.

Resim-3: Poti Liman Kuzey ve Güney Mendirekleri



Kaynak: Carl Didelot, *La Défense Des Côtes d'Europe: Étude Descriptive Au Double Point De Vue Militaire Et Maritime. Avec Un Atlas De 204 Cartes*, Vol. 1. Berger-Levrault, Paris 1894, s. 168.

Poti, kuzeydeki Rus limanlarına göre özellikle kış aylarında buzlanma görülmemesi yönünden avantajlı, ancak rüzgârlara açık olması bakımından da dezavantajlıdır. Bu durum ciddi kazalara neden olmuş; 11 Mart 1887 tarihinde meydana gelen güçlü fırtına limandaki 10 kişinin hayatını kaybetmiştir.¹⁰⁵ 1 Kasım 1893'te yine fırtına nedeniyle Rion nehri taşmış, inşaat alanları su altında kalmış ve çimento depoları zarar görmüştür.¹⁰⁶

Güney Kafkasya demir yollarının yan hatlarla bağlandığı “Bakü İskelesi”, “Poti İskelesi” ve “Batum İskelesi” istasyonlarındaki yük taşımacılığının geliştirilmesine dair karar 1901 yılında alınmıştır.¹⁰⁷ Liman İşleri Komitesi (*Komiteta po Portovim Delam*), Rus İmparatorluğu'nun tüm limanların geliştirilmesiyle görevlendirilmiştir. Komite toplantısında alınan karar gereği 1902'de Poti Limanı alanındaki bataklıkların ıslahı için 150 bin ruble tahsis edilmiştir. Ayrıca, liman idaresinin liman sınırlarının belirlenmesine dair itirazları da değerlendirilmiştir. 9 Aralık 1902'de şehir yönetiminin Rion ve Ukaparçino nehirleri arasında bir kanal inşa edilmesi, Rion kıyılarının güçlendirilmesi ve liman yolunun düzenlenmesi talebi desteklenmiştir. 13 Ocak 1903'te limanın iç havzasının elektrikle aydınlatılma sorunu çözülmüştür.¹⁰⁸ Rus limanlarına dair 1902 yılına ait rapora göre Poti Limanı'nın mevcut durumu şöyledir:

“Limanın Ulaştırma Bakanlığı'na geçişine kadar düzenlenmiş olan Kuzey mendirek, 441 sajen uzunluğundaydı. Güney mendirek, 282.5 sajen uzunluğunda ve Orta geniş mendireğin uzunluğu ise 120 sajendi. Daha sonra [bunlar kapsamlı bir şekilde onarıldı ve güçlendirildi. Ulaştırma Bakanlığı projelerine ve teknik gözetimine göre, Şehir İdaresi tarafından kıyıya kazılmış iç havuz, 100 sajen genişliğinde, 200 sajen uzunluğunda (250 sajene kadar uzatılmıştır), 26 fut derinliğinde, aynı 26 futluk derinlikte ve 325

¹⁰⁵ *Materialı Dlya Opisanie Russkih Portov i İstorii ih Soorujeniya: Potiskiy Port*, 13-14.

¹⁰⁶ *Materialı Dlya Opisanie Russkih Portov i İstorii ih Soorujeniya: Potiskiy Port*, 113-115.

¹⁰⁷ *Polnoe Sobranie Zakonov Rossiyskoy İmperii, Po Vole Gosudarya İmperatora Nikolaya Pervago (Sobranie Tretie)*. (Sankt Peterburg: Tipografiya II Otdeleniya Sobstvennoy Yego İmperatorskago Veliçestva Kantselerii, 1903), Karar No: 20308, 605-606.

¹⁰⁸ B.V. Zmerzhly, “Deyatelnost Komiteta po Portovim Delam Razvitie Portov v 1901-1913 gg.” *Yuridicheskie Nauki* 27 (66), (2014) 11.

sajen uzunluğunda taş rıhtımlarla düzenlenmiştir. Şimdi 525 sajene kadar uzatılabilir. Bitişik bataklık alan, zeminden çıkarılan topraklarla kaplıdır ve liman bölgesi bu durumdadır...

Ulaştırma Bakanlığı'nın, hazine aracılığıyla, limanın kuzey tarafındaki yeni girişin düzeninde yer alan dış yapılarının yeniden düzenlenmesi, Molom'un (dizilerden) girişinden bir çitle, 240 sajen uzunluğuyla ve Kuzey ve Güney mendireklerinin başları arasındaki mevcut batı girişinin kapatılmasıyla başlatılmıştır; 1902 yılının sonuna kadar, 100 pog. sajenden fazla yeni mendirek düzenlenmiştir ve tasarlanan yeni girişin yerine Kuzeydeki sökümü başlamıştır.”¹⁰⁹

Poti Limanı'nın ıslahı, mendirek ve rıhtım inşaatı yaklaşık 50 yıl sonra, Belediye Başkanı N. Nikoladze'nin girişimleriyle 1907'de tamamlanmıştır. Liman, Kafkasya ve Karadeniz'in önemli limanları arasına girmiş, çoğunlukla Rusya'nın iç bölgelerine yapılan sevkiyatta kullanılmıştır. Poti'nin tam teşekküllü liman olma vasfı, 1914'te Midilli kruvazörünün Poti Limanı'nı bombalamasıyla kısmen zarar görmüştür. Liman açıklarından gerçekleşen bu saldırıda limandaki ambarlar, fener kulesi ve iki maçuna tahrip olmuştur.¹¹⁰

15 Mayıs 1918'de Kaiser II. Wilhelm'in birlikleri Alman gemilerinden Poti'ye çıkarılmış, kentte 10 binden fazla topçu birliği konuşlandırılmış; postane, telgrafhane, bankalar, askeri ve mali dairelerin kontrolü ve nihayetinde 10 Haziran'da Tiflis ele geçirilmiştir. Gürcistan hükümetiyle yapılan 12 Temmuz tarihli anlaşmalara göre Reich, Çiatura manganez madenlerinin 30 yıllığına, Poti Limanı'nın 60 yıllığına ve Şorapan-Çiatura-Saçhere demir yolunun 40 yıllığına işletme hakkını almıştır. Almanlar, Mayıs-Eylül 1918 tarihleri arasında ülkeden 31 ton manganez, 360 ton yün, 40.350 parça koyun derisi dâhil olmak üzere 30 milyon marka bakır, tütün, ekmek, çay, meyve, şarap ve diğer ürünleri ihraç etmişlerdir. Almanların çekilmesinin ardından, süreç İngilizlerle sürmüştür.¹¹¹ Savaşın ardından, uzmanların daha önce dikkat çektiği üzere limanın işlevselliği nehrin giriş tarafında olmasından dolayı azalmıştır. Bunu kanıtlar nitelikte, 1922 tarihli coğrafya kitabında Poti ve Batum limanlarına dair “Karadeniz kıyısındaki Batum- Her şeyin ana limanı... Rion'un ağzında, nehrin uygun olmayan girişi nedeniyle neredeyse terk edilmiş olan Poti Limanı...” ifadeleri yer almıştır.¹¹²

Sonuç

Faş Kalesi, Osmanlı Devleti'nin Kafkas kıyıları ve iç kesimlerin güvenliğinin sağlanmasında bir set görevi görmüştür. Bu fonksiyonu, bir liman ve ticaret merkezinden ziyade daha etkili olmuştur. XIX. yüzyılda Kafkas kıyılarındaki liman şehirlerinin ortaya çıkışı, gelişimi veya gerileyişi Rusya'nın genişleme siyaseti ve uluslararası ticareti topraklarına çekme yönünde şekillenmiştir. Rus topraklarının güneye doğru genişlemesine paralel olarak gelişmiş liman statüsü Redut Kale, Sohum, Poti ve Batum şeklinde yer değiştirmiştir.

Poti Limanı, diğer Karadeniz limanlarıyla rekabete dayalı olarak inşa edilmiştir. Başlangıçta Redut Kale'den gümrük ve dış deniz ticareti işlevlerini devralmış, ticaret limanı olma noktasında Sohum'u ve manganez nakliyesi açısından Kobuleti'yi geride bırakmıştır. Batum'un Rus idaresine girmesi Poti'nin önemini kısmen azaltmış, ancak Güney Kafkasya'daki ana ticari limanı olma statüsünü sürdürmüştür. Bu önemini korumasında Poti'nin Karadeniz'in doğu kıyısındaki limanlar karşısında bazı avantajlara sahip olmasından

¹⁰⁹ *Materialı Dlya Opisanıya Russkih Kommerçeskih Portov i İstorii İh Soorujeniya*, 38-39.

¹¹⁰ Mithat Atabay, “Osmanlı İmparatorluğu Hizmetinde Breslau (Midilli) Kruvazörü”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılı* 13/18 (2015): 121.

¹¹¹ V.A. Zaharov, A.G. Araşyev, “Priznanie Yujnoy Osetii i Abhazii: Diplomatiçeskoe Protivoborstvo i Balkanskıe Paraleli,” *Mirovaya Politika: Vzglyad iz Buduşevo, Yujnyy Kavkaz: Proekti i Prognozi Kak İskusstvo Vozmojnovo*, içinde, Redaktor Toma Professor V.V. Degoyev (Moskva: MGİMO, 2009), 81

¹¹² B. Ditmar, *Kratkiy Uçebnik Geografii Rossii: C Prilojeniem Oçerka Okraynnih Gosudarstva*. (Moskva: Gosydarstvennoe İzdatelstvo, 1922), 87.

ileri gelmiştir. Öncelikle Poti, konum olarak Hazar Denizi'ne en yakın Karadeniz limanıydı. Bu durum Avrupa'dan Asya'ya yük trafiği için en kısa ve en ucuz alternatif rota, Kafkasya'nın her iki kıyısını birbirine bağlayan güzergâh olmasını sağlamıştır. Bununla birlikte Rion'un ağzında yer alması, Poti'ye Güney Kafkasya'nın iç bölgelerine malların nehir üzerinden taşınmasını, Karadeniz ve Güney Kafkasya iç ticaretinin gelişiminde rol oynamasını sağlamıştır. Bu avantajlar Tiflis'i Karadeniz'e bağlayacak olan Güney Kafkasya Demiryolunun inşasına Poti'den başlamasında etkili olmuştur. Raylı sistem lojistikte yüksek kargo devri ve aktarım hızı getirmiştir. Bu noktada Poti'nin kaderini değiştiren iki önemli gelişme vardır: İlki 1872'de Poti-Tiflis demir yolunun yapımıyla ticaretin artışı. İkincisi, 1883'te Batum'un doğrudan Bakü'ye bağlanması ve Poti'deki ticaretin Batum'a kaymasıdır. Böylelikle Poti Limanı Sohum, Redut Kale, Kobuleti, Batum gibi birçok rakip liman şehirle karşılaşmış; bazılarına karşı galibiyet, bazılarına karşı ise mağlubiyet görmüştür.

Poti'nin kentleşme süreci, Kırım Savaşı ardından liman şehri yapılmasıyla başlamış; liman inşası ve ticari işletmelerin kurulması çerçevesinde şekillenmiştir. Yörenin nemli iklimi ve bataklıklar bir yaşam merkezi olmasının önündeki engeller olmuştur. 1882 yılında Poti'de sivil bir belediye idaresinin kurulması şehrin ve limanın gelişimindeki en ciddi adım olmuştur. Belediye Başkanı Niko Nikoladze önderliğinde Poti Limanı yeniden inşa edilmiş, kentsel yaşam alanları oluşturulmuştur. Özellikle Osmanlı topraklarından göçen Rum ve Ermeni nüfus üzerinde etki kurulması amacıyla dini ve idari simgeler kamusal alanda ön plana çıkarılmıştır. Kent merkezinde Ayasofya'nın küçük bir kopyası olan Poti Katedrali inşa edilmiş. Rusya'nın sıcak denizlere ve *Çargrad*'a olan ilerleyişinde bir kent daha Osmanlı kimliğinden Rus kimliğine bürünmüştür.

Kaynakça

A. Arşiv Kaynakları

Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

BOA. BEO. (Bâbîâli Evrak Odası Evrakı).

BOA. İ.MMS. (İrade Meclis-i Mahsus).

BOA. HR.MKT. (Hariciye Nezareti Mektubî Kalemi Evrakı).

BOA. A.MKT.NZD. (Sadaret Mektubî Kalemi Nezaret ve Devair Yazışmaları Evrakı).

BOA. DH.İD. (Dahiliye Nezareti İdare Evrakı).

BOA. HR.TO. (Hariciye Nezareti Tercüme Odası Evrakı).

BOA. A.MKT.MHM. (Sadaret Mektubî Kalemi Mühimme Evrakı).

BOA. MVL. (Mektubî Kalemi Meclis-i Vâlâ Evrakı).

BOA. YA.RES. (Yıldız Resmi Maruzat).

B. Süreli Yayınlar

Çernomorskiy Vestnik. “Vesti Çernomoriya, Poti”, (28 Yanvarya 1899),

Kavkaz. “O Tranzite Çerez Zakavkazkiy...” (25 Mart 1865), 129-130.

Kavkaz. “Obyevleniya Çastnaya”, (15 İyunya 1858), 240.

Kavkaz. “Poti”, (20 Dekabrya 1909), 3-4.

Kavkaz. “Tiflis”, (21 Sentyabr 1890), 2.

Korniliy Borozdin, “Parahod na Rione”. *Kavkaz*, (15 İyunya 1858), 239-240.

Şavrov N. “Batım, Poti, Suhım i Znaçenie İh Dlya Rossii”. *Kavkaz*, (14 Fevralya 1881) 1-2.
Şavrov N. “Batım, Poti, Suhım i Znaçenie İh Dlya Rossii”. *Kavkaz*, (17 Fevralya 1881) 1-2.
The London Gazette. “Foreign Office, June 30, 1860,” (24 July 1860), 2719.

C. Araştırma ve İncelemeler

- A Handbook For Travellers in Russia, Poland, And Finland*. London: John Murray, 1865.
- Arslan, Murat. “Kolkhis Bölgesi'nin Tarihi Coğrafyasına İlişkin Bazı Notlar,” *Arkeoloji ve Sanat* 97. (2000): 26-40.
- Atabay, Mithat. “Osmanlı İmparatorluğu Hizmetinde Breslau (Midilli) Kruvazörü.” *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ* 13/18, (2015): 117-130.
- Aydın, Mahir. “Faş Kalesi.” *Osmanlı Araştırmaları* VI. (1986): 71-97.
- B. Ditmar. *Kratkiy Uçebnik Geografii Rossii: C Prilojeniem Oçerka Okraynnih Gosudarstva*. Moskva: Gosydarstvennoe İzdatelstvo, 1922.
- Baddeli, Djon. *Zavoevanie Kavkaza Russkimi 1720-1860*. Moskva: B.Y., 2010.
- Colburn's United Service Magazine: Naval and Military Journal* Part II. London: Hurst and Blackett, 1870.
- Commercial Reports Received At The Foreign Office From Her Majesty's Consuls, Russia*. London: 1865.
- Cunynghame, Arthur Thurlow. *Travels in the Eastern Caucasus: On the Caspian and Black Seas, Especially in Daghestan, and on the Frontiers of Persia and Turkey, During the Summer of 1871*. London: J. Murray, 1872.
- Çernomorskoe Poberejje Kavkaza*. Krasnodar: Traditsiya, 2009.
- Çiçkin, A.A. *Druzya i Vragi za Kavkazskim Hrebtom*. Moskva: Veçe, 2013.
- Deyrolle, T. *1869'da Trabzon'dan Erzurum'a*. Çev. R.E. Koçu. İstanbul: Çığır Kitabevi, 1938.
- Diplomatic and Consular Reports, Turkey, Trade of the Trebizond Vilayet for the Year of 1904*. London: Harrison and Sons, 1905.
- Dolgorukov, A. Argutinski. *İstoria Soorujeniya i Eksplotatsii Zakavkazkoy Jeleznoy Dorogi za Dvadtsat Pyat let 1871-1896*. Tiflis: Zakavk. J.D., 1896.
- Fedakâr, Cengiz. *Kafkasya'da İmparatorluklar Savaşı*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yay., 2014.
- Gürcistan Devlet Mütevelli Heyeti Yönetimi, “Poti Kulesi,” erişim tarihi 22 Ağustos 2023, <https://szs.gov.ge/geo/static/228>.
- Issawi, Charles. “The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route.” *International Journal of Middle East Studies* 1/1, (1970): 18-27.
- İstoriya Gruzii* Tom 2. Tbilisi: İzdatelstvo Ganatleba, 1973.
- Jariontsov, D. *Poti ili Suhım?*, Tiflis: Tiografiya İ.A. Çantseva, 1874.
- Jitkov, S.M. *İstoriçeskiy Obzor Ustroystva i Soderjaniya Vodnih Putey i Portov v Rossii za Stoletniy Period, 1798-1898*. Sankt-Peterburg: Tipografiya Ministerstva Putey Soobşeniya, 1900.
- Karakulak, Mesut. *Osmanlı Sularında Rus Vapurları: Buharlı Çağında Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (1856-1914)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2020.

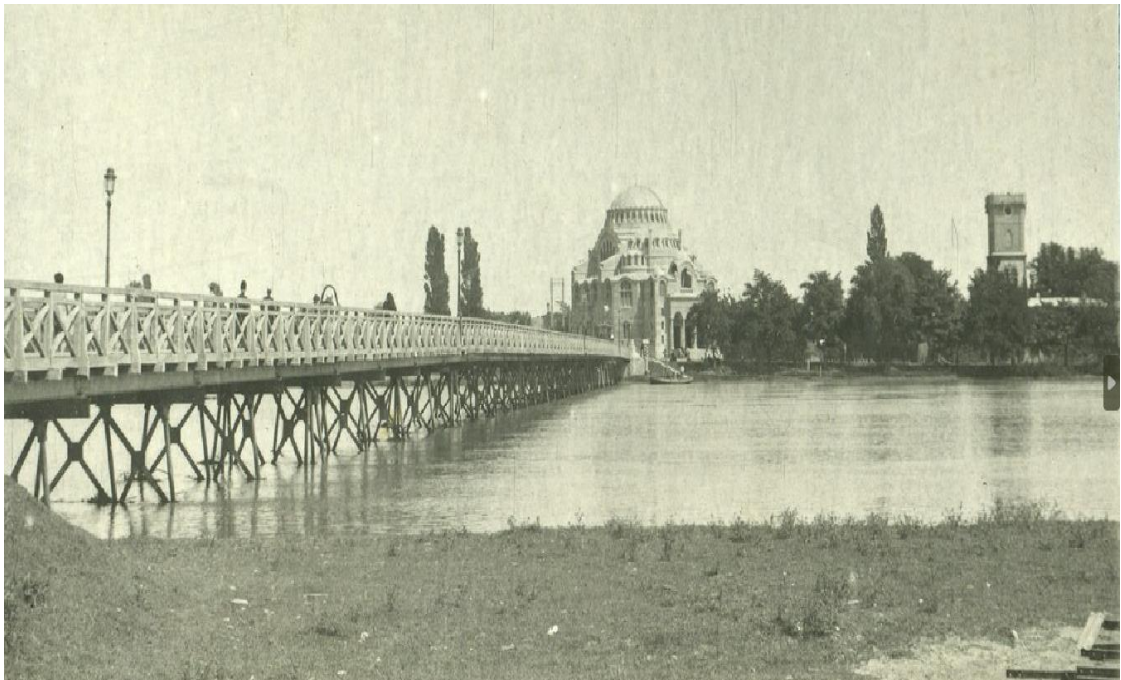
- Kavkazskiy Kalendar na 1879 god.* Tiflis: Tipografiya Glavnogo Upravleniya Namestnika Kavkazskago, 1878.
- Kavkazskiy Kalendar na 1881 god (Otdeleniye Vtoroy).* Tiflis: Tipografiya Glavnogo Upravleniya Namestnika Kavkazskago, 1880.
- Kurilenok, M.İ. "Postroyka Jelezobetonno Kafedralno Sobora v. g. Poti." *İzvestiya Obşestva Grajdanskih İnjenerov XIV*, (Yanvar 1908): 6-52.
- L. Bibileişvili, "Niko Nikoladze Rionşi Naosnobis Şesakheb." *Niko Nikoladze 170: Saertaşoriso Sametsniro Konperentsiis Şromata Krebuli* içinde, 25-31. Tbilisi: Guram Tavartkiladzis Sastsavlo Universiteti, 2013.
- Lordkipanidze, Otar. *Phasis: The River and City in Colchis*. Stuttgart: Franz Steiner Verlag, 2000.
- Mahoney, James. "Path Dependence in Historical Sociology." *Theory and Society* 29/4, (Aug., 2000): 507-548.
- Materialı Dlya Opisanie Russkih Portov i İstorii ih Soorujeniya: Potiskiy Port* Vıpusk XIII. S.-Peterburg: Tipografiya Ministerstva Putey Soobşeniya, 1894.
- Nadejdin, P.P. *Kavkazskiy Kray: Priroda i Ludi*. Tula: Tip. i lit. E.İ. Drujininoy, 1895.
- Otçet Popeçitelya Kavkazkogo Uçebnogo Okrugı o Sostoyanii Uçebnih Zavedeniy za 1890 g.* Tiflis: Tip. Kantselyarii Galvnonaç. Grajd. Çastyu na Kavkaze, 1891.
- Palaşkovskiy, S. *Zakavkazskiy Transit v Persiyu*. Sankt Peterburg: Tip. Tov. Obşestva Polza, 1876.
- Polnoe Sobranie Zakonov Rossiyskoy İmperii (Sobranie Vtoroe)*. Sankt Peterburg: Tipografiya II Otdeleniya Sobstvennoy Yego İmperatorskago Veliçestva Kantselerii, 1860.
- Polnoe Sobranie Zakonov Rossiyskoy İmperii c 1649 goda*. Sankt Peterburg: Tipografiya II Otdeleniya Sobstvennoy Yego İmperatorskago Veliçestva Kantselerii, 1810-1811.
- Polnoe Sobranie Zakonov Rossiyskoy İmperii, Po Vole Gosudarya İmperatora Nikolaya Pervago (Sobranie Tretie)*. Sankt Peterburg: Tipografiya II Otdeleniya Sobstvennoy Yego İmperatorskago Veliçestva Kantselerii, 1903.
- Polnoe Sobranie Zakonov Rossiyskoy İmperii*. Sankt Peterburg: Tipografiya II Otdeleniya Sobstvennoy Yego İmperatorskago Veliçestva Kantselerii, 1831.
- Polnoe Sobranie Zakonov Rossiyskoy İmperii*. Sankt Peterburg: Tipografiya II Otdeleniya Sobstvennoy Yego İmperatorskago Veliçestva Kantselerii, 1846.
- Polnoe Sobranie Zakonov Rossiyskoy İmperii*. Sankt Peterburg: Tipografiya II Otdeleniya Sobstvennoy Yego İmperatorskago Veliçestva Kantselerii, 1913.
- Rayfield, Donald. *Edge of Empires: A History of Georgia*. London: Eaktion Books, 2012.
- Şaşmaz, Musa. *İngiliz Belgelerine Göre Trabzon Vilayeti Ticari Raporları 1830-1914 Cilt I*. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2014.
- Şavrov, N. "O Postroyke Gavan v Poti," *Morskoy Sbornik* 12, (1863): 245-266.
- Şavrov, N.A. "Yesli Batum Port-Ubejişe, to Poti Port-Mogila," *İzvestiya İmperatorskago Obşestva Dlya Sodeistviya Russkomu Torgovomu Morehodstvu XVII*, (1884): 109-155.
- Şavrov, N.N. "İşçesnuvşee Ptıçie Zimovie v Okrestnostyah Poti", *İzvestiya Kavkazskago Otdela İmp. Russkogo Geografiçeskogo Obşestva* 19-3 (1907): 200-226.
- Trabzon Vilayeti Salnamesi*. Trabzon: Trabzon Vilayeti Matbaası, 1286/1869.

- Trigub, Aleksandr ve Ludmila Vovçuk, “İnostrannie Konsulı v Gruziinskih Gorodah Priçernomorya (1840-1917 gg.)” *Archeion* XIV, (2017): 50-60.
- Tsurtsunia, Zaza. “Gürcistan'daki Rus ‘Yumuşak Gücü’nün Tarihi (XIX-XX. Yüzyıl).” *Türkiye Rusya Araştırmaları Dergisi* 3, (2020), 94-115.
- Turan, Resul. *Çarlık İdaresinde Batum, Acara, Artvin 1878-1914*. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2023.
- Turan, Şerafettin. “1829 Edirne Antlaşması.” *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi* 9, (1951): 111-151.
- Villari, Luigi. *The Fire and Sword in the Caucasus*. London: Allen-Unvin, 1906.
- Vladimiroviç Pipiya, Georgii. *Germanskii İmperializm v Zakavkaze v 1910-1918 gg*. Moskva: Nauka, 1978.
- Yılmaz, Özgür. “Transkafkasya'nın Karadeniz'e Ulaşan Yeni Kapısı: Poti Limanı (1829-1878).” *Transkafkasya Jeopolitiği ve Türkiye içinde*, Editörler: İsmail Köse vd., 65-108. Trabzon: Karadeniz Teknik Üniversitesi, 2022.
- Yılmaz, Özgür. *Tanzimat Döneminde Trabzon*. İstanbul: Libra Kitapçılık ve Yayıncılık, 2014.
- Zaharov, V.A. ve A.G. Araşyev. “Priznanie Yujnoy Osetii i Abhazii: Diplomaticheskoe Protivoborstvo i Balkanskije Paraleli.” *Mirovaya Politika: Vzglyad iz Buduşevo, Yujny Kavkaz: Proekt i Prognozi Kak İskusstvo Vozmojnovo*, içinde, Redaktor Toma Professor V.V. Degoyev. Moskva: MGİMO, 2009.
- Zmerzlyy, B.V. “Deyatelnost Komiteta po Portovim Delam Razvitie Portov v 1901-1913 gg.” *Yuridicheskije Nauki* 27 (66), (2014): 3-18.

Ekler



Ek I: Niko Nikoladze ve Poti Limanı (Gürcistan Parlamento Millî Kütüphanesi Fotoğraf Arşivi (NPLG))



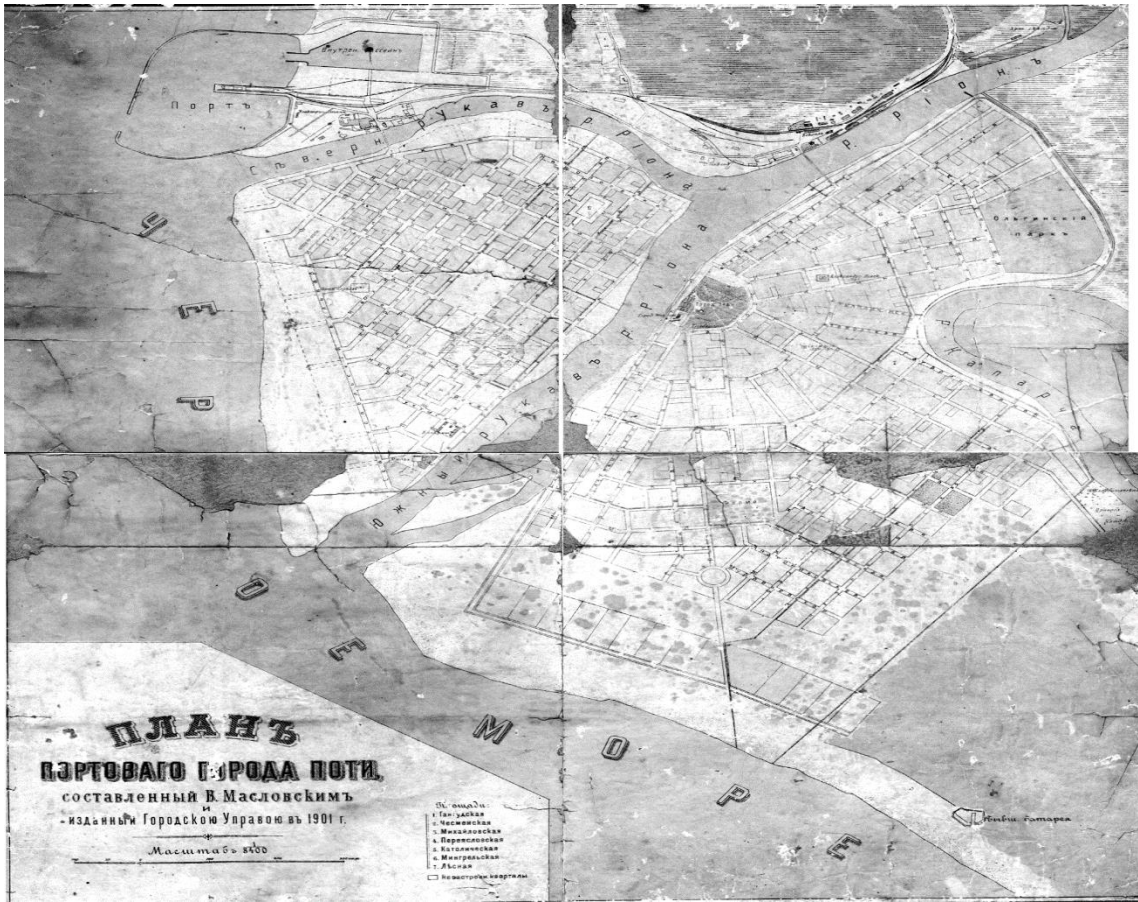
Ek II: Poti Katedrali İzvestiya Obşestva Grajdanskih İnjenerov XIV, (Yanvar 1908).



Ek III: Niko Nikoladze (en sağda) ve Poti Kulesi Gürcistan Parlamento Millî Kütüphanesi Fotoğraf Arşivi (NPLG)



Ek IV: Faş Kalesi'nin Yer Aldığı Poti Şehir Arması
Gürcistan Parlamento Millî Kütüphanesi Fotoğraf Arşivi (NPLG)



Ek V: Poti Şehir Planı Gürcistan Parlamento Milli Kütüphanesi Fotoğraf Arşivi (NPLG)

Summary

The town Poti, called Faş/Fash by Turks, was conquered by the Ottoman Empire in 1578. The town was heavily fortified became one of strongest Caucasian outposts, served as a barrier for the Ottoman Empire to ensure the security of the Caucasian coast and inland regions. However, Poti, as a result of the Russo-Turkish War, according to the Treaty of Adrianople signed in 1829, annexed to Russia, and administrated by the Governorate of Kutais and took the status of a port town in 1858. The construction of Poti seaport lasted between 1863 and 1907. In 1872, the town became the terminus of the Caucasian railway, had a railway connection directly to Tbilisi.

In the 19th century, the emergence, development or decline of the port cities on the Caucasus coast were shaped by Russia's expansion policy and attracting international trade to its territory. In parallel with the expansion of Russian borders from north to south, the status of the most developed ports changed in order of Redut Kale, Sukhumi, Poti and Batumi. Poti Port was built in competition with other Black Sea ports. Initially, from Redut Kale took over the customs and foreign maritime trade functions from leaving Sukhumi behind as a trade port and Kobuleti in terms of manganese transportation. Batumi's entry into Russian rule partially reduced the importance of Poti, but it maintained its status as the main commercial port in the South Caucasus. The reason why Poti maintained this importance is that it has some advantages over the ports on the eastern coast of the Black Sea. First of all, Poti was the closest Black Sea port to the Caspian Sea. This has made it the shortest and cheapest alternative route for freight traffic from Europe to Asia, the route connecting both coasts of the Caucasus. However, its location at the mouth of the Rion enabled Poti to transport goods to the inner regions of the South Caucasus via the river and to play a role in the development of the internal trade of the Black Sea and the South Caucasus. These advantages were effective in starting the construction of the South Caucasus Railway, which will connect Tbilisi to the Black Sea, from Poti. The rail system has brought high cargo turnover and transfer speed in logistics. At this point, there are two important developments that changed the fate of Poti: The first was the increase in trade with the construction of the Poti-Tbilisi railway in 1872. The second is that Batumi was directly connected to Baku in 1883 and the trade in Poti shifted to Batumi. Thus, Poti encountered many rival port cities such as Sukhumi, Redut Kale, Kobuleti and Batum.

Poti's urbanization process started with its construction as a port city after the Crimean War. It was shaped within the framework of port construction and the establishment of commercial enterprises. The historical part of the town is spread on both banks of the Rioni river. The humid climate and swamps of the region were obstacles to it becoming a living center. For this reason, port projects of many experts, enginners such as Shavrov and Jaristov were implemented, but sufficient results were not achieved until 1907.

The establishment of a civil municipal administration in 1882 was the most serious step in the development of the Poti city and the port. Under the leadership of Mayor Niko Nikoladze, Poti Seaport was rebuilt and urban living spaces were created. Religious and administrative symbols were brought to the fore in the public sphere, especially in order to have an impact on the Greek and Armenian population migrating from the Ottoman lands. With this base in the background, Poti Cathedral, a small copy of Hagia Sophia, was built in the center of the city. Another symbolic city in Russia's progress towards the warm seas and *Tsargrad* has changed from its Ottoman identity to Russian identity.