

SIYASİ TARİH ve COĞRAFYA

DOĞU AKDENİZ İLE KARADENİZ'İN SIYASİ COĞRAFYASINA DAİR

Yazan:

Prof. Dr. Hâmit Sadi SELEN

Deniz ve insan. — Yarımada devletleri. — Türkiye'yi çeviren denizler. — Doğu Akdeniz'in üstünlüğü. — Karadeniz'de Osmanlı hâkimiyeti. — Ruslar'ın Karadeniz'e inmesi. — Karadeniz'in imkânları. — Netice.

DENİZ VE İNSAN:

İnsanlar aslında bir kara mahlûkudur, karalar devamlı surette barınma ve hayat izlerini bırakma imkânlarını verir. Fakat medeniyet denizlerde gelişmiştir; denizler insanlar için hudutsuz bir yoldur. Medeniyet tarihini İrmak devri, İç deniz devri ve Okyanus devri diye ayırmak az çok doğru bir görüşün ifadesidir.

Bununla beraber denizden faydalanmak, uzun zaman az sayıda insan topluluklarına nasip olmuştur. Deniz, ilk zamanlarda yalnız bazı kıyı halkını kendine çekmiştir. Bu da, önce balıkçılık, sonra gemicilik ve ticaret, daha sonra da hâkimiyet şeklinde olmuştur. Denizlere hâkim olmanın birçok hususiyetleri vardır.

Kara hâkimiyetleri tabîî engellere, çöllere ve yüksek dağlara rasladıkça duraklar, genişleme tedricî olur. Buna karşı denizin imkânları hudutsuzdur; her teşebbüs, her zafer büyük genişlemelere sebep olur. Deniz hâkimiyetleri, nadiren haritalar üzerinde hudutlandırılır.

YARIMADA DEVLETLERİ:

Yarımadalar, adalar gibi denizciliğe elverişli ülkelerden sayılır. Fakat çok defa, büyüdükçe yarımadaların kenar bölgeleri denize bağlı olduğu halde iç kısımlar ondan habersiz yaşarlar. Anadolu'nun eski tarihi buna güzel bir örnektir. O zamanki nakil vasıtalarına göre denizden uzak yerlerin genişliği, aynı zamanda yarımadanın birçok hükümetlere ayrılmış olması iç kısmın denize bağlılığını gevşetmekte idi.

Yarımadalarda hâkimiyet birliği, denizciliği bir kısım sahil halkının işi olmaktan çıkarır. Kara nakil vasıtalarındaki yenilikler de kıyı şehirlerini kendi başlarına bırakmaz, iç kısımların kapısı haline kor. Hele hükümet merkezinin içeride bulunması bütün memleketi denizci olmağa sevk eder. Bu bakımdan bugünkü coğrafi ve siyasi şartlar Türkiye'yi denizci bir devlet yapacak bir mahiyettir.

Esasen, Türkler bütün tarih boyunca denizciliği sevmişler ve durmadan denizleri dolaşmışlardır. Yaşadıkları ülkelerde dağlara, ovalara olduğu kadar denizlere, körfez ve burunlara verdikleri Türkçe adlar da bunun en güzel delilidir. Anadolu'yu tek bir idare altına toplamağa çalışan Selçuklular gibi, Osmanlılar'ın da siyasi tarihi deniz hâkimiyeti etrafında toplanır.

Selçuklular'ın Akdeniz ve Karadeniz'e çıkış hareketleri, Aydın Oğulları'nın Ege seferi, Osmanlılar'ın Marmara ve Boğazları ele geçirmesi, önce Karadeniz'in çevrenmesi, sonra Ege ve Akdenizdeki ilerlemeler siyasi tarihimizin ana bahislerini teşkil eder. Osmanlı İmparatorluğundaki gerilemeler de deniz hâkimiyetindeki kayıplarla takip edilir.

TÜRKİYE'Yİ ÇEVİREN DENİZLER:

Gerek tarihimizde, gerek bugünkü hayatımızdaki büyük rolüne rağmen ülkemiz etrafını çeviren denizler hakkında bilgimiz azdır. Şimdiye kadar memleket coğrafyasını kıyılarına kadar getirir, orada keserdik. Halbuki memleket ufkunu açacak hareketli saha bundan sonradır. Biz burada denizlerimizin siyasi coğrafya bakımından bazı hususiyetlerini belirtmekle iktifa edeceğiz.

Türkiye'yi çeviren denizlerin biri Karadeniz, diğeri Doğu Akdeniz grubu olarak iki kısımda toplamak kabildir. Karadeniz de, Akdeniz gibi karalar arasına sokulmuş bir iç deniz olup Boğazlarla birbiriyle birleşir. Bundan dolayı eskiden beri Karadeniz Akdeniz'in bir parçası sayılmıştır. Bugün dünya dillerinde Akdeniz için kullanılan "Aradeniz = Mara Mediterranum" sözü Karadenizi de beraberce ifade eder.

Karadeniz Akdeniz'in bir parçası olmakla beraber, bugün yalnız coğrafya bakımından değil, siyaset bakımından da daha ağır basan bir deniz halini almıştır. Karadeniz saha itibariyle Akdeniz'den küçüktür. Fakat Nil nehri hariç, havza itibariyle ondan geri kalmaz. Her iki denizin Avrupa ve Asya'daki havzası 4,2 milyon kilometre karedir. Bunun büyük bir kısmı Karadeniz'e düşer (2,7 milyon km²).

Karadeniz'e dökülen ırmakların daha çok sayıda ve seyrüsefere daha elverişli olması, doğrudan doğruya orta kuşakta nispeten serin bir iklimde (41°-45° kuzey enleminde) bulunması, etrafının umumiyetle daha kalabalık memleketlerle çevrilmesi bu denize ayrı bir coğrafi karakter kazandırır. Böylece Karadeniz'in dünyadaki durumu da bugün çok değişmiştir.

Uzun zaman Akdeniz, dünya tarihinin mihveri olmuştu. Bu devirlerde Karadeniz bir kenar denizi olmaktan ileri gitmiyordu. Fakat Akdeniz, bu durumdan çıkarak, dünya tarihinin bir parçası olduktan sonra Karadeniz'in coğrafi hususiyeti daha belli bir şekil aldı.

DOĞU AKDENİZ'İN ÜSTÜNLÜĞÜ:

Akdeniz'de ilk hâkimiyet hareketleri Giritliler, Fenikeliler, Yunanlılar gibi bu denizin herhangi bir adasında veya kıyısında yerleşmiş denizci milletlerde görülür. Mısırlılar ve Hititler gibi kara devletleri bu denizle pek az ilgilenmiştir. Deniz ve kara hâkimiyetini birleştirme kudretini gösteren Büyük İskender İmparatorluğu'ndan sonra Romalı'lar da bütün Akdeniz'e hâkim olmuşlar ve bu hâkimiyeti uzun zaman sürdürmüşlerdir.

İlkçağ sonralarına doğru Roma hâkimiyeti ikiye ayrıldı, sonra bütün Ortaçağ boyunca en kuvvetli denizcilik hareketleri eskiden olduğu gibi, Doğu Akdeniz'de kendi

ni göstermiştir. Bizanslılar'ın, sonra İslâmlar'ın, Ortaçağ sonralarına doğru da İtalya Şehir devletlerinin, Venedik ve Cenevizliler'in denizcilik hareketleri dikkati çeker. Yeniçağdan itibaren Osmanlılar, Akdeniz hâkimiyeti için savaştılar. İlk önce Karadeniz'i elde ettiler, sonra Doğu Akdeniz'den yabancı kuvvetleri kaçırdılar, Kuzey Afrika kıyılarını da ele geçirerek az çok devamlı bir şekilde bu denize hâkim oldular.

Denizcilik hareketlerinin Batı Akdenizde kuvvetlenmeğe başlaması, Akdeniz'in büyük medeniyet hareketlerine saha olmaktan çıktığı zamana raslar. Osmanlılar Batı Akdeniz devletlerinin kendilerine karşı, beraberce hareket etmelerine pek az fırsat vermişlerdir. Amerika'nın keşfi ve Açık deniz yollarının bulunması, Osmanlı denizciliğinin biraz da kendiliğinden çökmesine sebep olmuştur.

Görülüyor ki tarih boyunca Akdenizde en kuvvetli denizcilik hareketleri, dolayısıyla medeniyet gelişmeleri doğuda kendini göstermiştir. Bunu, bu kısmın eski Doğu medeniyetlerine daha yakın bulunmasıyla izah etmek hatıra gelirse de, coğrafi şartların hususiyetiyle aydınlatmak daha doğru olacaktır. Bununla beraber denizcilik bakımından, doğu Akdeniz'in bugün büyük bir değişiklik geçirdiğini de göz önünde bulundurmalıdır.

Karadenizle beraber doğu Akdeniz'in yayılışına baktığımız zaman, bu kısmın Mısır'dan Azak kıyılarına kadar daha geniş bir enlem arasında uzadığını görürüz. Buna karşı batı Akdeniz'de, Karadeniz'in bulunduğu enlemler, dar bir saha halindedir. Umumiyetle doğu Akdeniz kıyıları daha çeşitli mahsuller yetiştiren toprakları ve daha çok memleketleri birleştirir. Bu bakımdan doğu Akdeniz'in daima büyük imkânlar taşıdığı şüphesizdir.

Batı Avrupa'da, Akdenizdekenden daha hızlı bir medeniyet hareketi Okyanusları aşarak dünyayı sardıktan sonra, Akdeniz dünya tarihinin mihrini olmaktan çıktı. XVI. ve XVII. yüzyıl boyunca Akdeniz'in batı kısmı İspanyol ve Fransızlar'ın, Karadeniz'le beraber doğu kısmı da Türkler'in hâkimiyeti altında idi. 1869 da Suveyş kanalının açılması Akdeniz'de bir canlılığa sebep oldu. İngilizler buralarda bazı deniz üstleri elde ettiler, Ruslar'da Karadeniz'e indiler. Aynı zamanda doğu Akdeniz'de birçok yeni hükümetler ortaya çıktı.

İtalya devleti de kurulduktan sonra batı Akdeniz'in az çok istikrarlı hayatına mukabil, doğu Akdeniz mütemadi değişmelere ve mücadelelere saha oldu. Buradaki denizcilik hareketlerinin nasıl gelişeceği, bilhassa Karadenizin bundan sonra dünya denizciliğinde alacağı rol uzun uzun incelenmeğe değer.

KARADENİZ'DE OSMANLI HÂKİMİYETİ:

Türkiye'yi çeviren denizlerde uzun zaman süren tek hâkimiyet yerine, bu denizlere sahili olan her milletin hususi menfaatleri yer almağa başladığı, bir devirde bulunuyoruz. Son zamanlar'da Karadeniz'de Sovyetler Birliğinden başka Romanya ve Bulgaristan'da, ayrıca Yunanistan'da az çok canlı denizcilik hareketleri vücut bulmuştur. Bununla beraber Karadeniz ve Marmara'da, hattâ doğu Akdeniz'de denizcilik hareketlerine en elverişli şartlar Türkiye'de toplanmıştır.

Komşularına nazaran sahilleri en uzun memleket Türkiye olduğu gibi, Karadeniz'i Akdeniz'e bağlayan Marmara bölgesi de topraklarımız içindedir. Türkiye kıyıları denizciliği seven ve bu yolda üstün kabiliyetler gösteren bir insan külesiyle meskündür. Türk Milleti, denizciliğin büyük değerini daima anlamış olmakla beraber, son zamanlarda bunun bir millî refah dâvası olduğunu da kavramıştır.

Türkiye'yi çeviren denizler arasında en büyük değişikliği Karadeniz'de görüyoruz. Selçuklular, daha sonra Osmanlılar XV. yüzyıla kadar Samsun civarından Tuna ağzına doğru batı kıyılarına hâkim idiler. 1453 te İstanbul, 1462 de Trabzon alındı. 1475-78 yıllarında Kırım ve Azak kıyıları, 1483 ten sonra da arada kalan Besarabya kıyıları alınarak XVI. yüzyılda Karadeniz bir Osmanlı denizi haline gelmişti.

Osmanlılar Karadeniz'e hâkim olduğu müddetçe burada canlı bir denizcilik hareketi vardı. Çünkü Karadeniz her mânasıyla Akdenizin devamı halinde idi. Aynı zamanda buraya inen büyük ticaret yolları da emniyetle işliyordu. Karadeniz'in inkişafında en büyük tehlike bu denizin Akdeniz'den ayrı bir göl haline gelmesidir.

RUSLAR'IN KARADENİZ'E İNMESİ:

Büyük Petro'dan itibaren Ruslar Karadeniz'e inmek için uğraştılar, mücadele üssü olarak Don nehri ağzını seçtiler. İlk hareket Azak denizine doğru idi, Ancak 1739 da Azak denizine inebildiler. 1783 te Kırım Yarımadası da dâhil olmak üzere bütün Azak kıyıları Ruslar'ın eline geçti.

Ruslar bundan sonra Karadeniz'in kuzey kıyılarına yayıldılar 1792 de Odesa bölgesi, biraz sonra Besarabya'nın bir kısmı alındı. 1804 den itibaren de Kafkas sahillerinde harekete geçildi. 1878 e kadar devam eden uğraşmalarla bugünkü hudutlara varıldı.

1855 ten sonra Karadeniz'de yeni bir rejim kuruldu. Rusya'dan başka önce Romanya, sonra da Bulgaristan denizcilik hareketine girişti. Kırım harbi ve Paris muahedesi Ruslar'ın bu kıyılardaki genişlemesini durdurdu, ve Karadeniz'in tarafsız bir deniz olmasını temin etti.

Rusya'nın hedefi, bütün Karadeniz kıyılarını elde etmek ve burayı kapalı bir deniz haline getirmektir. Anadolu Demiryolları imtiyazı meselelerinde de kuzey Anadolu demiryollarının kendisine verilmesi için uğraşması da bunu göstermektedir. Fakat Rusya'nın bu denize inmesi bile buradaki denizciliğin gelişmesine engel olmuştur.

Türkiye, coğrafi durumu icabı Karadeniz'le Akdeniz'in tek bir deniz gibi kalmasını ve birbirine daima bağlı olmasını ister ki, Karadenizin ve kıyılarındaki şehirlerin gelişmesi de ancak bu şekilde kabildir.

KARADENİZ'İN İMKÂNLARI:

Tuna, Dniepr ve Don gibi büyük nehirlerin döküldüğü bu deniz orta ve doğu Avrupa'nın büyük bir kısmını kendine bağladığı gibi, Kafkasya üzerinden Hazer havzasıyla, doğu Anadolu üzerinden İran ve Irak ile, Boğazlarla da bütün Akdeniz havzasıyla birleşir. Bu coğrafi durum ona büyük bir istikbal vadedmektedir. Fakat Karadeniz bugün mevcut imkânlardan pek az faydalanan bir deniz halindedir.

Karadenizin kuzey kıyıları geniş Art ülkeleriyle Sovyetler Birliği'nin en zengin bir parçasını teşkil eder. Siyasi merkezin daha kuzeyde bulunması, halkın mahsullerine ve kazançlarına istediği gibi sahip olamaması dolayısıyla burada tabiatın verimliliği nispetinde bir refah ve umran kendini gösterememektedir. Güney Rusya'da siyasi istiklâl dâvasının hiçbir zaman eksik olmayışının bir sebebinin de bu noktada aramalıdır.

Anadolu kıyıları da dahil olmak üzere Karadeniz'in dağlık kenarları bilhassa ormancılık ve meyvacılık bakımından çok verimli, madence zengin topraklar olma

beraber bu bölgeleri kıyıya bağliyan yollar ve demiryolları ancak son zamanlarda yapılmaya başlanmıştır. Hele liman ve sair tesisler bugün de çok eksiktir.

Fakat burada asıl mühim nokta siyasi emniyet meselesidir. Eğer Sovyetler Birliğinin istediği gibi, Karadeniz kapalı bir deniz olacak olursa Romanya, Bulgaristan, Macaristan ve hattâ Türkiye'nin büyük bir kısmı, doğrudan doğruya Sovyetler Birliği otarşisi içinde kalmıya mahkûmdur. Bundan dolayı boğazların emniyeti Karadeniz'in inkişafında daima birinci meseleyi teşkil eder.

NETİCE:

Bu umumî görüşlerden sonra Karadeniz'de denizciliği harekete getirecek âmilleri şu şekilde sıralıyabiliriz:

1 — Balıkçılığın gelişmesi; balık serveti bakımından çok zengin olan bu denizde balıkçılığın yeni bir şekilde tanzimi denizciliği de harekete getirecektir. — —

2 — Tuna nehrinde ve güney Rusya nehirlerinde seyrüseferin çoğalması; zengin ve kalabalık memleketlerle çevrili olan bu nehirler üzerindeki faaliyetlerin Karadenizde de tesirini göstermesi pek tabiidir.

3 — Sovyetler Birliği limanlarının dünya ticaretine açılması; yalnız güney Rusya'nın değil, Kafkasya limanlarının, dolayısıyla oldukça geniş bir sahanın dünya mübadelesine açılması denizcilikte büyük bir gelişmeye sebep olacaktır.

4 — Anadolu'dan geçen İran, Irak yollarının işlek bir hale gelmesi; Karadeniz havzasındaki memleketleri kısa yoldan güney Asya'ya bağliyacık olan bu yollar da buradaki faaliyeti arttıracaktır.

5 — Karadenizi Akdenize dolayısıyla açık denizlere bağliyan boğazların tam bir emniyet altında bulunması;

Bütün bunlar, büyük bir istikbal bekliyen Karadeniz'de denizciliğın gelişmesi için başlıca âmillerdir. Türkiye Karadeniz'deki gelişmenin gecikmesinde büyük mesuliyeti olan, aynı zamanda büyük hizmetler görececek vaziyette bulunan bir ülkedir.

BİBLİYOGRAFYA

Vidal de la Blache, Principes de Géographie Humaine, Paris 1916. *A. Philippson* Das Mittelmeergebiet Leipzig 1907. *E. Oberhammer*, Die Türken und das Osmanische Reich, Leipzig 1917. *H. Jansky*, Das Meer in Geschichte und kultur des İslams, Wien, 1929. *H. S. Selen*, Ticaret Tarihi, Ankara 1928. *B. S. Baykal*, XIX uncu asra kadar Akdeniz'de hâkimiyet dâvası, Ankara 1938.