

Makale Geliş | Received: 07.02.2019
Makale Kabul | Accepted: 28.02.2019
DOI: 10.18795/gumusmaviatlas.523859

Özgür YILMAZ

Doç. Dr. | Assoc. Prof. Dr.
Samsun Üniversitesi, İktisadi, İdari ve Sosyal Bilimler Fakültesi, Tarih Bölümü, Samsun-Türkiye
Samsun University, Faculty of Economic, Administrative Social Sciences, Department of History, Samsun -Turkey
ORCID: 0000-0002-1970-2315
ozgur.yilmaz@samsun.edu.tr

Fransız Belgelerine Göre 19. Yüzyılın Başlarında Güney Karadeniz Limanları*

Öz

Fransızlar 1802 Paris Antlaşması ile Güney Karadeniz limanlarında ticaret yapma ve konsolosluk kurma hakkı elde etti. Lakin Fransızlar için yeni bir "Eldorado" olan bu limanlar adeta bilinmeyen yerlerdi. Bundan dolayı bu yayılma döneminde Fransızların en önemli meşgalesi bu limanları ve limanların sunacakları imkânları tespit etmektir. Bu süreçte ilk defa 1797'de Beuchamp'ın sahil boyunca gezerek haritalarını yaptığı bu limanlar daha sonra Fransız elçisi Mareşal Brune'ün ilgilendiği konulardan biriydi. Bunun için Brune, Fransızlar tarafından çok az bilinen Karadeniz limanlarında coğrafi incelemeler yapmak üzere Jouannin'i görevlendirdi. Gerek bu görevliler gerekse de Sinop ve Trabzon'a atanan Fourcade ve Dupré bu limanların yapısı ve ticaret potansiyelleri hakkında raporlar hazırladı. Bu bildiri bir kısmı yayınlanmış bir kısmı da Fransız arşivlerindeki tasniflerde yer alan bu kaynaklar üzerinden uluslararası ticaret ile tanışmaya başlayan Güney Karadeniz limanlarının 19. yüzyılın başlarındaki görüntüsüne dair bazı tespitler yapmayı amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Fransa, Güney Karadeniz Limanları, Beauchamp, Jouannin, Fourcade, Dupré.

Southern Black Sea Ports at the Beginning of the 19th Century According to the French Documents

Abstract

France acquired the right to trade and to create consulates in the Southern Black Sea ports with the Treaty of Paris in 1802. But these ports which offered to the French a new "Eldorado" were almost unknown places. Therefore, during this period of expansion, the most important occupation of French was to observe and determine the possibilities for these ports. This was the first time in 1797 that these ports were visited by Beuchamp who prepared a map of his travel. These ports were also in agenda of French ambassador Marshal Brune. For this purpose, Marshal Brune appointed Jouannin to do geographical surveys in the Black Sea ports that were little known by the French. Based on their journeys, Beauchamp and Jouannin prepared detailed reports on these ports. Besides these reports, correspondences of Fourcade and Dupré from Sinop and Trabzon contain also valuable information on the structure and trade potential of these ports. Based on partly published journey reports and other archival documents, this paper aims to make some determinations about the image of the Southern Black Sea ports in the beginning of the 19th century.

Keywords: Fransa, Güney Karadeniz Limanları, Beauchamp, Jouannin, Fourcade, Dupré.

* Bu çalışma 4-5 Mayıs 2017'de İstanbul'da "Uluslararası 9. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu"nda sunulan bildirinin genişletilmiş şeklidir.

Giriş

Fransızların 19. yüzyılın başlarında Güney Karadeniz limanlarına daha fazla eğilme süreçlerini elbette Osmanlı-Fransız ilişkilerinden ve daha da özel olarak bu iki ülke arasındaki ticari münasebetlerin seyrinden bağımsız olarak incelemek yanlış olur. Bilindiği gibi, Fransa Akdeniz’de Osmanlıların en kadim ticari ortaklarından olarak uzun bir müddet bu havzadaki ticaretin en önemli kısmına sahip olmuştur. Ancak 18. yüzyılın sonlarında kadim rakip olarak İngiltere her ne kadar Osmanlılar ile olan ticari münasebetlere Venedik ve Fransa’dan epey bir zaman sonra başlasa da bu ülkelerin önüne geçmeyi başardı (Kütükoğlu, 1976: 2-3). İngiltere aldığı bu imtiyazlar ile 18. yüzyılın sonlarına kadar Osmanlı ülkesindeki ticarete Fransa’nın en önemli rakibi haline geldi (Carles, 1906: 7). İngiltere’nin rekabeti bir yana, 18. yüzyılda Osmanlı-Fransız ticaret hacmini etkileyen en önemli gelişme ise Fransız İhtilali oldu. 1789’dan itibaren Fransa’nın Osmanlı ülkesine yaptığı ihracatın oranı beşte iki oranında azalma gösterdi (Ubucini, 1853: 404-405; Raccacni, 1980: 342). Asıl ilginç ise, bu döneme kadar Fransa’nın karşısında rakip olarak İngiltere tek iken Avusturya’nın da ticari bir güç haline gelerek Fransızların Osmanlı ülkesindeki pazar paylarını etkilemesi oldu. Avusturya, 1797 Fransa ile imzalanan Compo Formio Antlaşması’yla Venedik Cumhuriyeti’nin sahilindeki eyaletleri ile birleşerek Levant (Yakın Doğu) bölgesinin en önemli ticaret güçlerinden biri haline geldi. Bu ticaret büyük oranda Trieste Limanı vasıtasıyla gerçekleşti (Carles, 1906: 7; Ubucini, 1853: 406). Bu özelliği ile Trieste, Fransa’nın Marsilya Limanı’nın Fransız ticaretindeki fonksiyonuna benzer bir görev ifa etmeye başladı. Avusturya özellikle Osmanlı ülkesine olan yünlü ihracatında zamanla Fransa’nın yerini aldı. 1790’lara kadar Fransa, Levant bölgesine her sene ortalama 70.000-80.000 parça yünlü ihraç ederken; bu miktar 19. yüzyılın ortalarında bu değerini çeyreğine kadar düştü (Yılmaz, 2013: 40-41).

Dahası Fransa’daki yeni rejimin getirdiği yeni sorunlar bir yana 1793’ten sonra İngiliz-Fransız çatışması nedeniyle Fransa’nın Osmanlı ülkesi ile yaptığı ticarete önemli düşüşler görüldü. 1787-1789 yıllarında Fransızların ihracatı 39,9 ve ithalatı 19,5 milyon frank iken bu rakamlar 1797-1799 arasında ise ihracatta 5,2; ithalatta ise 3,8 milyon franka düşmüştür (Levasseur, 1912: 19). Elbette bunu daha da derinleştiren kriz Napolyon’un Mısır seferidir. Mısır’daki Fransız işgali Osmanlı-Fransız diplomatik ilişkilerinde büyük bir krize neden olduğu gibi, asıl etkisini ticari münasebetlerde göstermiş ve Osmanlı-Fransız ticareti durma noktasına gelmiştir. İşte bu manzara altında Fransızların Mısır’ı boşaltmalarından ve 1802 Paris Antlaşması’ndan sonra en önemli meşgalesi Osmanlı-Fransız ticaret hacmini yeniden yükseltmek olacaktır. Bu

süreçte eskiden pek çok kere mevzubahis olan Karadeniz limanlarının da Fransız planları içine dâhil olduğu görülmektedir.

18. yüzyılda Fransızların hazırladıkları pek çok değişik proje arasında İngiltere’ye karşı yeni ticari sahalar oluşturma ve buralardan ucuz hammadde temin etmeye yönelik olanlar vardı. İşte bu projeler için Osmanlı ülkesi ve özellikle de Karadeniz, Fransız ticari beklentilerinin çok yüksek olduğu bir sahaydı. Karadeniz’de ticaret hakkı elde edebilmek için XIV. Louis’den Fransız Devrimi’ne kadar Fransız diplomat, seyyah ve tüccarlar pek çok girişimde bulundu. 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması sonrasında Rusların Karadeniz’de ticaret ve seyir yapma hakkı kazanması da Fransızlara bu yönde umut vadettiği gibi endişeler de yaratmıştı. Özellikle Kırım, devrim öncesi dönemde Fransa-Karadeniz ilişkilerinin odak noktası haline geldi. Bu dönemdeki Kırım merkezli girişimler 19. yüzyılda daha büyük bir ivme kazanan Karadeniz’deki Fransız varlığının da temellerini teşkil etti (Bilici, 1992: 1-137). Rusların Küçük Kaynarca Antlaşması ile Karadeniz’de önemli ticari kazanımlar elde etmesi ve arkasından da bu hakkın 1784 yılında Avusturya’ya verilmesi diğer batılı devletlerin de dikkatini çekti. Bu maksatla önce Saint Priest, arkasından Choiseul-Gouffier aynı hakları elde edebilmek için Fransız hariciyesinden Bâb-ı Âli nezdinde girişimde bulunma konusunda talimatlar almıştı (Duparc, 1969: XXIV-XXV). Fakat Fransa’nın Karadeniz’deki ticari faaliyetleri sadece Kerson ile sınırlı kaldı (Bilici, 1992: 105-137).

Fransız Devrimi ve arkasından Fransa’nın Mısır’ı işgali, Fransa’nın Karadeniz’de ticaret yapabilmek için daha önceki tüm hamlelerini de durdurdu (Turgay, 1983:299). Bunun yanında Rusya, 1792 Yaş Antlaşması ile Karadeniz’deki topraklarını genişletirken Fransa’ya karşı Osmanlı-Rus ittifakı döneminde de Rus gemileri boğazları serbestçe geçme hakkına sahipti. Daha sonra bu hakkın Fransızlara da tanınması Rusların hoşlanmadığı bir gelişme olmuştu. Rusya, Fransa’nın Karadeniz’deki ekonomik ve politik rekabetine şüphe ile yaklaşmaktaydı. Rus Çarı, bir Rus gölü olarak gördüğü Karadeniz’deki Fransız varlığını kendi haklarına karşı bir ihlal olarak algılıyordu. Bu nedenle İstanbul’daki Rus Elçisi Italinski, Karadeniz’e açılmak isteyen Fransız gemilerini ve bu şekilde Güney Karadeniz limanlarına atanan konsolosların görev yerlerine gitmelerini engellemek için elinden geleni yaptı (Bilici, 1992: 58). Nitekim aynı politika Sinop’ta Fourcade’ın (Yılmaz, 2014a:); Trabzon’da da Dupré’nin (Yılmaz, 2016: 106-107) karşısına çıkmakta gecikmeyecektir. Bu iki şehirdeki Rus konsolosları, bir süreliğine de olsa büyük umutlar ile bu limanlara yerleşen Fransız temsilcilerini zor durumda bıraktı. Bu bakımdan Fransızlar bu ilk dönemlerde öncelikle

Karadeniz’de kendinden başka bir güç istemeyen Rusya’nın politikalarını; arkasından da Osmanlı-Fransız ilişkilerindeki dalgalanmaları ve nihayetinde de yerel koşulları dikkate almak durumundaydılar. Ancak bu çalışmanın konusu Fransızların Güney Karadeniz limanlarını tanıma ve bu limanlara yerleşme sürecini incelemeyi hedeflediği için takip eden dönemdeki gelişmeler üzerinde durulmayacaktır.

Bu çalışma Fransızların Güney Karadeniz limanlarına yerleşmeye çalıştıkları 19. yüzyılın başlarında, bu tanıma sürecinin birer neticesi olarak ortaya çıkan kaynaklara dayanmaktadır. Elbette bunlar içinde burada ilk olarak bahsetmemiz gerekenler bizzat bu limanlara yerleşen konsolosların özel raporlarıdır. Bu bakımdan Fourcade ve Dupré’nin gerek görev yerlerine olan seyahatleri, gerekse de daha sonraki raporları bu limanlar açısından en önemli kaynaklardır. Bunların yanında konsolosların yerleşme süreci ile ilgilendikleri bir dönemde Fransa’nın İstanbul Elçiliğine tayin edilen General Brune’ün (Coquelle, 1904: 53-73) tercümanı olarak onunla birlikte İstanbul’a gelen Joseph-Marie Jouannin’in raporu da en önemli kaynaklarımızdandır. Trabzon’a tayin edilen Dupré’yi Trabzon’a getiren Jeune-Tropez adlı bir gemi ile buraya kadar gelen Jouannin’in asıl görevi, Elçi Brune’ün isteği üzerine, halen daha Avrupalılar tarafından yeterince bilinmeyen Karadeniz’in güney sahilleri hakkında coğrafi bilgiler derlemekti (Cordier, 1911: 316). Burada Jouannin’in Amasra, Sinop ve Pulathane Limanı ve çevresi hakkında verdiği bilgiler değerlendirilecektir. Bunların yanında Fransızlar için bu limanların tanıma sürecinde önemli bir yer teşkil eden ve bizzat bu gözlemcilerin de atıf yaptığı, Maskat’a konsolos olarak atanan ve buraya Trabzon-Erzurum güzergâhından gitmek isteyen astronom Beuchamp’ın gözlemleri de oldukça önemlidir (Hitzel, 2006: 66-67). Beuchamp bu seyahati ve bu sırada yaptığı gözlemler sayesinde Karadeniz haritalarındaki pek çok yanlış düzeltmiştir (Cordier, 1911: 317).¹ Bu çalışmada Beuchamp’ın limanlar hakkında verdiği bilgilerden de istifade edilecektir.² Yine aynı dönemlerde bir başka Fransız gözlemcinin kaleminden çıkan bir kaynak olarak, 1805’te Rusya ve İngiltere’ye karşı Fransa-İran anlaşmasını imza etmek üzere İran’a giden Amédée Jaubert’nin seyahatnamesinden de istifade edilecektir. Jaubert, İran’dan yine karayolu ile Trabzon’a ulaşmış ve buradan da deniz yolu ile İstanbul’a

¹ Harita için bkz. Route du Citoyen Beuchamp de Constantinople à Trébizonde et de Trébisonde à Constantinople. La plus grande partie de la Côte a été suivie de près.
<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8494409w/fl.item.r=.zoom>.

² Beuchamp’ın bu raporu için bkz. M. Beuchamp, “Relation historique d’un voyage de Constantinople à Trébizonde,” *La Décade égyptienne* 2 (An VIII la République Française):10-24; Bu çalışmada ise James Morier’nin eserinin Fransızca tercümesine eklenen versiyonu kullanılmıştır. «Mémoire géographique et historique du voyage de Constantinople à Trébizonde» içinde James Morier, *Voyage en Perse, en Arménie, en Asie Mineure et à Constantinople* (Paris: A. Nepveu, 1813) : 261-320.

gitmiştir. Bu yolculuğu sırasında önemli limanlardan bahsetmeyi de ihmal etmemiştir (Jaubert, 1860). İncelediğimiz dönemin dışında kalmakla birlikte Tersâne’deki Mühendishâne-i Bahrî-i Hümâyün’da hocalık yapan Fransız mühendislerinden Lafitte-Clavé’in 1784 yılında Karadeniz limanlarındaki incelemeleri sürecinde hazırlanmış olduğu raporunda yer alan Sinop ve Amasra limanlarının haritaları ve verdiği bilgilerden de istifade edilecektir (Lafitte-Clave, 1998).³

Yöntem olarak araştırmada izleyecek olduğumuz yol; sırası ile Amasra, Sinop, Pulathane, Trabzon limanları hakkında kaynaklarda verilen bilgilerin değerlendirilmesi şeklinde olacaktır. Bunların yanında yine kaynaklarımızın verdiği bilgiler oranında diğer küçük limanlar, Karadeniz’de denizcilik ve ticaret potansiyelleri hakkında karşılaşmış olduğumuz bilgiler de değerlendirilecektir. Fakat bu konuya geçmeden önce Fransızların Güney Karadeniz’e açıldıkları bu ilk dönemde en önemli faaliyetlerinden biri olan Karadeniz haritaları konusunda kısaca bilgi vermek gerekmektedir. Bilindiği gibi bu zamana kadar Fransızlar için Karadeniz’in ayrıntılı haritaları yoktu. Hatta eklerde yer alan Beauchamp’ın haritasında da görüleceği gibi mevcut haritaların pek çok yanlış ihtiva ettiği görülmektedir. Yine ekte görüleceği üzere 1774 tarihli Karadeniz haritasında Güney Karadeniz sahillerinin yapısına dair pek çok eksiklik vardı. Trabzon’a hareket etmeden önce yolculuğunu kolaylaştırmak için İstanbul’da iken Karadeniz’e ait haritalar tedarik etmeye çalışan Dupré, bu haritalardaki eksikliği bizzat yolculuğunda müşahede edecekti (AMAE, CADN, APD, Constantinople (Ambassade), Série D, Trébizonde, 1). Konsolosun da belirttiği gibi, deniz haritalarında önemli yanlışlar vardı ve bu haritalara bağlı kalmaları durumunda Trabzon’a varmak yerine doğrudan Faş Nehri’nin ağızına ulaşılabilirdi (Cordier, 1917: 262).

Bu eksikliklerin bilincinde olan Fransız Elçisi General Brune, Fransız hükümetine, elçilik maiyetinde iki kâtip, bir doğa bilimci, antik dönemler hakkında inceleme yapacak bir görevlinin yanında Karadeniz sahillerinin haritalarını düzeltmekle görevli bir coğrafyacı da eklenmesini teklif etmişti. Brune’a göre Karadeniz sahillerine dair haritalar pek çok yanlış ihtiva ediyordu ve bu da bu sahillerde işleyecek Fransız gemilerini tehlikeye sokabilirdi (Bilici, 2003: 56). Aynı tespitleri Sinop’a olan yolculuğunda konsolos Fourcade da yapmaktaydı. Fırtınalı bir havada İstanbul’dan Sinop’a tehlikeli bir yolculuğun arkasından gelen Fourcade, limanlar için gerekli

³ Service historique de la Défense (SHD), (Château de Vincennes), Service Historique de l’Armée de Terre (SHAT), Turquie: Tome 616, (1676-1784).

bilgileri elde edemese de⁴ daha sonraki raporlarında yolculuğu sırasında elinde olan üç Karadeniz haritasında gösterilen yerlerin mühim yanlışlar ihtiva ettiğini ve bu yanlışların bilhassa Baba Burnu, Kerempe Burnu ve Karaburun’un gösterildiği noktalarda olduğunu belirtmekteydi. Bu nedenle Fourcade bizzat Ereğli, Amasra, Kitros, İnebolu, Hefani, Sinop, Gerze, Samsun ve diğer limanlara giderek buralarda araştırma ve incelemeler yaptıktan sonra bu limanların haritalarını yapmak gerektiğini yazıyordu. Konsolosa göre eğer Fransız gemileri bu limanlarda ticaret yapacaksa bu limanların koşullarının bilinmesi gerekiyordu ve gemi kaptanları hangi limana sığınabileceklerini bilmeliydi.⁵

Yukarıda vermiş olduğumuz bu bilgilerden sonra, sırası ile kaynaklarda bu limanlar hakkında verilen bilgileri değerlendirelim.

a. Amasra Limanı

18. yüzyılın başlarında Amasra’ya uğrayan Tournefort’un kasaba ve liman hakkındaki tespitlerinden hareketle daha sonraki dönemlerde de mevcut koşulların çok değişmediği anlaşılmaktadır. Tournefort Amasra limanlarının mükemmel konumuna karşın kumla dolu olmalarından yakınmaktaydı (Tournefort, 1718: 37-40). 1750’li yıllarda Amasra’dan bahseden diğer bir Fransız gözlemci ki 1753’te Kırım’a Fransız konsolosu olarak tayin edilen ve tüm Karadeniz limanlarının ticari potansiyelini seyahatleri ile ortaya koyan Peyssonel de Amasra’nın biri doğuda biri de batıda olmak üzere iki limana sahip olduğunu ve bu limanlardan en iyisinin batıda yer alan liman olduğunu belirtmekteydi. Konsolosa göre bu iki liman her türden ticaret gemilerine uygun olsa da savaş gemileri için uygun değildi. Bu limanlar kış mevsiminde gemilerin sığınması için uygun limanlar olmadıkları için sadece yazları kullanılabilmekteydi (Peyssonel, 1787: 130-131). Ekteki haritadan anlaşılacağı gibi, iki limanı olan Amasra’nın bu limanlarının koşulları çok iyi değildi. Bu konuda incelediğimiz döneme göre biraz daha eski bir kaynak olarak Lafitte-Clavé’in 1784 yılındaki gözlemlerinde önemli bilgiler bulunmaktadır. Kızılırmak ile İstanbul Boğazı arasında limanlar içinde sadece Sinop ve Amasra hakkında incelemeler yapan Lafitte-Clavé’a göre Amasra’daki bu iki liman sadece küçük gemilere hizmet edebilecek bir durumdadır. Bunun yanında, geniş bir demirleme alanına sahip olsa da bu alan da kuzeyden esen rüzgârlara açık bir yapıdadır. Askeri misyonu itibarı ile Amasra’nın savunma olanaklarından bahseden

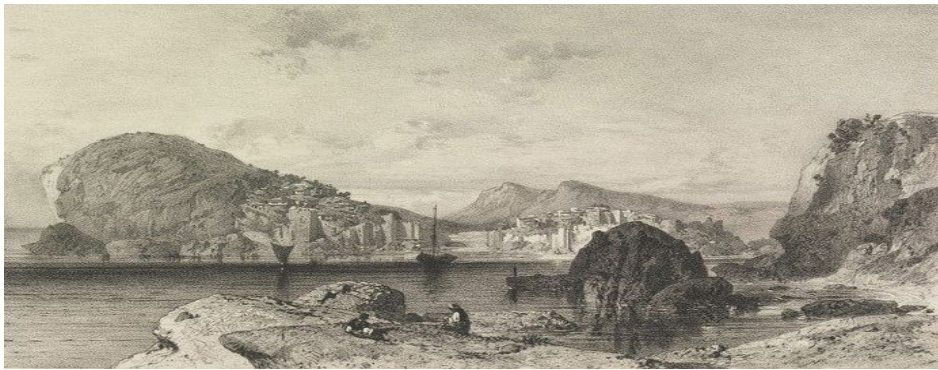
⁴ “*Journal de mon voyage de Constantinople à Sinope*”, AMAE, CADN, APD, Constantinople (Ambassade), Série D, Sinope, I.

⁵ “*Observation sur la navigation de la mer Noire*”, AMAE, CADN, APD, Constantinople (Ambassade), Série D, Sinope, I.

Lafitte-Clavé düşman gemilerinin yaklaşmasını engellemek üzere her iki limana hâkim olabilecek toprakların uygun konumlarda yerleştirilmesi, buraya yerleştirilecek askerler için de lojmanların yapılması gerektiğini belirterek Amasra'nın su kaynakları bakımından zayıf olduğuna da değinip alınması gereken tedbirleri sıralamaktadır.⁶ Diğer bir raporunda ise, Amasra Limanı'nı hakkında ayrıntılı bilgiler veren Lafitte-Clavé, batı tarafta yer alan limanın 160 kulaç genişliğinde ve 100 kulaç uzunluğunda bir girinti yaptığını ve bu haliyle limanın sadece dört kulaçtan daha az derinliğe sahip gemiler tarafından kullanılabilirliğine dikkat çekmektedir. Buraya gelen gemilerin biri kuzeyde biri de doğuda olmak üzere iki taraftan karaya yaklaşabileceğini belirten Lafitte-Clavé bu yerlerin su derinliklerini de vererek hangi tarafın daha uygun olduğuna dair ayrıntıları aktarır.⁷

Doğu'da yer alan liman hakkında ise Lafitte-Clavé bu limanın kuzey-kuzeybatı yönünden güney-güneydoğu istikametinde 400 kulaç ve doğu-batı istikametinde de 200 kulaç olduğunu, su derinliğinin 3-6 kulaç arasında değişmesi nedeniyle bu limanın da batıda yer alan gibi sadece küçük gemiler tarafından kullanılabilir olduğunu belirtmektedir. Ancak bu taraftaki limanda kuzeydoğudan esen rüzgârlara karşı emin bir sığınma yeri ortaya çıkarmaktadır. Bunun dışında bu tarafta yer alan koy her türden gemilerin kullanabileceği bir demirleme alanı ortaya çıkarmaktadır. Her ne kadar 15 kulaç derinliğinde bir demirleme alanı olsa da kuzeydoğu ve kuzeybatıdan esen rüzgârlara karşı güvenilir bir yer değildir. Bunun dışında bu koyun doğu ve güneyinde kalan sahiller gemilerin yaklaşımına uygun değildir.⁸

Gravür 1: Tchihatcheff'e Göre Amasra'nın Batı Limanı



Kaynak: Pierre A. de Tchihatcheff, *Asie Mineure: Description physique, statistique et archéologique de cette contrée*, 1^{re} Partie, (Paris: Gide et J. Baudry 1853).

⁶ “Mémoire sur Amassera”. SHD, SHAT, Turquie: Tome 616, (1676-1784).

⁷ “Notes relatives au mémoire sur Amassera”, SHD, SHAT, Turquie: Tome 616, (1676-1784).

⁸ “Notes relatives au mémoire sur Amassera”, SHD, SHAT, Turquie: Tome 616, (1676-1784).

Sinop’a doğru olan yolculuğunda büyük bir heves ile İstanbul-Sinop arasındaki limanları incelemek isteyen Fourcade havanın uygun olmamasından dolayı limana yaklaşarak gerekli incelemeleri yapma fırsatı bulamadı. Amasra açıklarına gece ulaşan Fourcade’ın gemisi limana yanaşmayı ertesi güne bırakınca gece fırtınalı havadan dolayı Amasra’nın oldukça uzağına sürüklendi ve konsolosun liman hakkında incelemeler yapması mümkün olmadı.⁹ Buna karşın Trabzon’a giden meslektaşı Dupré Amasra’da ayrıntılı incelemeler yapabilecek imkânlarla sahip olmuştu. Trabzon’daki yeni görevine doğru olan yolculuğunda Amasra’ya uğrayan Dupré’nin hesaplamalarına göre Amasra, Boğaz’daki Fener Burnu’ndan 57 fersah uzaklıktadır. Kuzeye doğru küçük bir yarımada şeklinde olan Amasra, doğu-kuzeydoğu istikametinde doğuya doğru hareket eden gemilerin sığındığı küçük bir liman bulunmaktadır; ancak deniz bu limanda da açıkta olduğu gibi dalgalıdır. Burada yüz kulaç uzunluğunda bir mendirek bulunmaktadır; ancak bunun da harabe halinde olduğu görülmektedir. Bir diğer mendirek de batı-kuzeybatı istikametinde yer almakta ve İstanbul’a doğru giden gemilere hizmet etmektedir. Bu iki mendirek arasında yaklaşık yüz kulaç mesafe vardır. Amasra’da iki gün ikamet eden Dupré’nin liman hakkındaki gözlemleri yanında kasabada yer alan antik kalıntılar hakkında da incelemeler yaptığı görülmektedir. Öncelikle karaya çıkarak Cenevizlilerden kalan liman kalıntılarında incelemeler yapan Dupré, burada dalgaların harabe haline getirdiği bir set olduğunu ve bu set buyunca uzanan ve Türklerin halen kullandığı bir su kanalı olduğunu belirtmektedir. Konsolosu bu incelemelerde şaşırta şey ise; Amasra halkının kendilerine karşı gösterdikleri yakınlık ve şehir civarında yer alan kalıntıları kendilerine göstermek için sundukları kolaylıktı (Cordier, 1917: 257).

Her ne kadar askeri bir misyon ile Amasra’ya gelse de Lafitte-Clavé de Amasra’da bulunan antik kalıntılar hakkında bilgi vermekten kendini alamamıştır. Ancak askeri mühendisin dikkatini çeken Sinop’ta ve civar yerlerde olduğu gibi Amasra’nın da nüfus olarak gerilemesiydi. Bunu terk edilmiş evlere bağlayan Lafitte-Clavé iş olanakları olarak ormancılık, gemi yapımı ve İstanbul’a yönelik olarak yapılan meyve ticareti olarak ifade etmektedir.¹⁰ Aradan geçen yirmi yıla rağmen Dupré de hemen hemen aynı tespitleri yapmaktaydı. Amasra’da ikamet ettiği sürede mesaisinin büyük bir kısmını civarda yer alan antik ve Ceneviz yapılarına ait kalıntıları incelemeye ayıran Dupré 600 kişilik Amasra’nın ticari açısından hemen hemen bir imkân

⁹ “*Journal de mon voyage de Constantinople à Sinope*”, AMAE, CADN, APD, Constantinople (Ambassade), Série D, Sinope, I.

¹⁰ “*Mémoire topographique sur les côtes de la mer Noire*, SHD, SHAT, Turquie: Tome 616, (1676-1784).

sunmadığını; sadece İstanbul’a buradan elma nakledildiğini, zaman zaman yörenin idarecisinin kıyıya yaklaşan gemilerden demir ve diğer malları alıp bunu İstanbul’a sevk ettiğini belirtmektedir. Amasra’nın 41° 46’3” enleminde ve 30° 4’ 45” boylamında yer aldığını tespit eden konsolos ellerindeki haritaya göre kasabanın konumunun 30 dakika daha güneyde konumlandığını belirterek Amasra örneğinde haritaların eksikliklerini bir kez daha ortaya koymaktadır (Cordier, 1917: 260). Amasra’nın konumuna dair aynı değerlendirmeler sadece boylamda beş saniyelik bir farkla Beauchamp tarafından 1797 yılında yapılmıştı. Pek çok yabancı gözlemci gibi Amasra’nın antik kalıntılara daha fazla yer ayıran Beauchamp liman hakkında sadece kayıkların kullandığı kuzeyde yer alan limanın oldukça korunaklı olduğunu belirtmekteydi (Beauchamp, An VIII: 288-290).

Başlıca görevi Karadeniz limanlarını incelemek ve haritalardaki hataları tespit etmek olan Jouannin ise Amasra hakkında en detaylı bilgileri veren uzmanlardan biridir. Daha önce vermiş olduğumuz bilgilere paralel bilgiler veren Jouannin batıda yer alan limanın daha küçük olduğunu ve bu limanın kıyıların antik kalıntılar ile dolu olduğunu yazmaktadır. Diğer örneklerde de gördüğümüz gibi kasabanın görünümü ve Amasra’daki antik kalıntılar hakkında detaylı bilgiler veren Jouannin Amasra’nın bir haritasını da raporuna eklemiştir. Fakat bu haritayı detaylı incelediğimizde, bağlantının sadece bir köprü ile olduğu adayı anakaraya bitişik göstermesi itibarı ile onun da Amasra’nın tam doğru bir haritasını çizemediği görülmektedir (Cordier, 1911: 318-324).

1806’da Trabzon üzerinden İstanbul’a dönen Jaubert’e göre; Amasra’nın iki limanı olsa da bu iki limanın yarıya yakın kısmı kumla doluydu. Jaubert bu limanlardan birisinin neredeyse terk edilmiş olduğunu, diğerinin ise batıdan esen rüzgârlara ve Boğaz’ın akıntılara karşı gemicilere sunduğu koruma ile oldukça avantajlı olduğunu yazmaktadır. Bunun yanında rüzgârların engellemesi ile Amasra’ya çıkmayan Jaubert yine de sahilin sunmuş olduğu düzel manzaraya dair birkaç tasvir yapmıştır (Jaubert, 1960: 355-357).

b. Sinop Limanı

Şüphesiz antik dönemlerden beri Sinop, Güney Karadeniz limanları içinde gerek konumu gerekse de ticari ehemmiyeti bakımından en önemli limandı. Şehrin ve limanın bu özelliği 19. yüzyılın başlarında değişmemişti. Kullanmış olduğumuz eserlerde verilen ayrıntılı bilgiler de bu önemin devam ettiğini göstermekteydi. Ancak öncelikle yukarıda yaptığımız gibi daha önceki kaynakları da dikkate alarak Sinop Limanı’nın

durumunu ortaya koymaya çalışacağız. 18. Yüzyılın başlarında Sinop’a uğrayan Tournefort öncelikle elindeki mevcut Sinop haritalarındaki eksikliklere değinmektedir. Sinop’un Fransız haritalarında yerinin tam olarak belli olmadığı bir kumsalda konumlandırıldığı ve burada Sinop’a dair herhangi bir limana işaret edilmezken, buna karşın Polybe ve Strabon’un eserlerinde bile daha iyi konumlandırıldığından yakınmaktadır. Ona göre bu antik eserlerde bile Sinop’un iki önemli limanı söz konusuydu. Tournefort eserinde Sinop’un tarihi önemine dair uzun ayrıntılar anlatmasına rağmen liman ve buradaki ticaret hakkında başka bilgiler vermez (Tournefort, 1718: 2014).

Bir diğer kaynağımız, Karadeniz’deki ticari rezervi inceleyen Peyssonel ise; Sinop’a uzun bir yer ayırmıştır. Peyssonel’e göre Sinop, dört bini Ermeni ve Rum olmak üzere 16 bin kişilik kalabalık bir nüfusa sahipti. Asıl önemlisi, Sinop Limanı, Karadeniz’deki en iyi limanlardan biriydi. Liman oldukça geniş ve emin bir sığınma yeri olarak çok sayıda ve her türden geminin aynı anda kullanabileceği bir yapıydı. Limanın işlekliliğini de örneklerle açıklayan Peyssonel sahilde işlemek üzere limanda 30-40 küçük gemi, 15 melekse, 20 tek yelkenli (tomdaz) gemi ve 10 büyük kayık olduğunu yazmaktaydı (Peyssonel, 1787: 100). Peyssonel, Sinop’un öneminin sadece limanın konumundan kaynaklanmadığını; bunun yanında imparatorluğun savaş gemilerinin büyük bir kısmının burada imal edildiğini, ziyareti sırasında şehirde 12 geminin inşa halinde olduğu 12 şantiye bulunduğunu belirtmektedir. Hatta gemilerin yapım maliyeti konusunda rakamlar açıklayan konsolos Osmanlı hükümetinin izin vermesi durumunda Fransızların da burada savaş gemileri yapabileceğini de ilave eder. Yine Peyssonel’in Sinop’taki bir diğer liman olarak üzerinde durduğu şehrin batısındaki Akliman’dır. Bu liman melekse, kayık ve orta büyüklükte gemiler için uygun olsa da büyük gemiler için uygun bir liman değildi (Peyssonel, 1787: 116).

Sinop’u ayrıntıları ile inceleyen Lafitte-Clavé ise; öncelikle şehrin konumundan bahsetmektedir. Askeri mühendise göre; Sinop oldukça alçak, Anadolu tarafından dar bir kıstak üzerinde kurulmuştur. Bunun yanında şehrin diğer bir önemli yapısı, çok iyi bir durumda olmayan kalesidir. Kale özellikle deniz tarafından yıkıntılar göstermektedir. Bunun gibi şehrin savunulması için kalenin öneminden bahseden Lafitte-Clavé limanın 160 kulaç uzunluğunda ve 80 kulaç genişliğinde olduğunu belirttikten sonra limanın hemen hemen kumla dolu olduğunu belirtir. Öyle ki limanın en derin yerinde su derinliğinin sadece 12 ayaktı. Eski liman kalıntılarının kolaylıkla kullanılabilir bir hale getirilebileceğini yazan Lafitte-Clavé, limanın büyük gemiler için kullanılabilmesi için su derinliğinin 28-80 ayak olması gerektiğini, burada bir

dalgakıran ve rıhtım yapılması gerektiğini ve Fransa’daki gibi limanda bazı makinelerin kolaylıkla yerleştirilebileceğini ifade eder. Askeri mühendisin bir diğer gözlemi de limanın sınırlı sayıda gemiye hizmet verebilmesine karşın oldukça geniş yapıdaki koy veya demirleme alanının büyük savaş gemilerine hizmet edebilecek bir yapıda olmasıydı. Bunun yanında limanda gerekli düzenlemelerin yapılması durumunda buranın da daha büyük gemiler için kullanılabilir bir hale getirileceğini de belirtmektedir.¹¹ Bunun dışında gemi yapımı ile alakalı olarak Lafitte-Clavé, Sinop’ta devlet adına gemi yapıldığını belirtmenin yanı sıra kalıcı bir havuz, ambar ve diğer gerekli kalıcı yapıların olmadığını ifade etmiştir. Hükümetin Sinop’ta bir gemi yapımını istediği zamanda şehri varoşlarından ayıran yerde bir havuz yapıldığını ve altı fersah uzaklıktaki Karasu ormanlarından kereste talep edilerek bunların Sinop’a getirilip gemi yapımında kullanıldığını yazan Lafitte-Clavé, bunların dışında gerekli olan tüm malzemeler İstanbul’dan Karadeniz’in doğu sahillerine kadar geniş bir alandan tedarik edildiğini belirtmiştir.¹²

Astronom Beauchamp’ın Trabzon’dan İstanbul’a doğru olan yolculuğunda en önemli çabası limanların haritalarındaki yanlışları düzeltmekti. Bunun için haritalarda oldukça yanlış bir şekilde gösterilen Sinop’un konumunu 42° 2’16” olarak hesaplayan Beauchamp Sinop şehri ile ilgili olarak Tournefort’un tariflerine benzer bilgiler verir. Diğer bir ifade ile şehrin yerleşimi, burada yer alan antik kalıntılar Sinop Kalesi, şehrin halkı, bilhassa gemi yapımında istihdam edilen Hristiyan nüfus hakkında bilgiler aktaran Beauchamp Sinop Limanı ve ticari potansiyeli hakkında ayrıntılı bilgiler aktarmaz (Beauchamp, An VIII: 282-286).

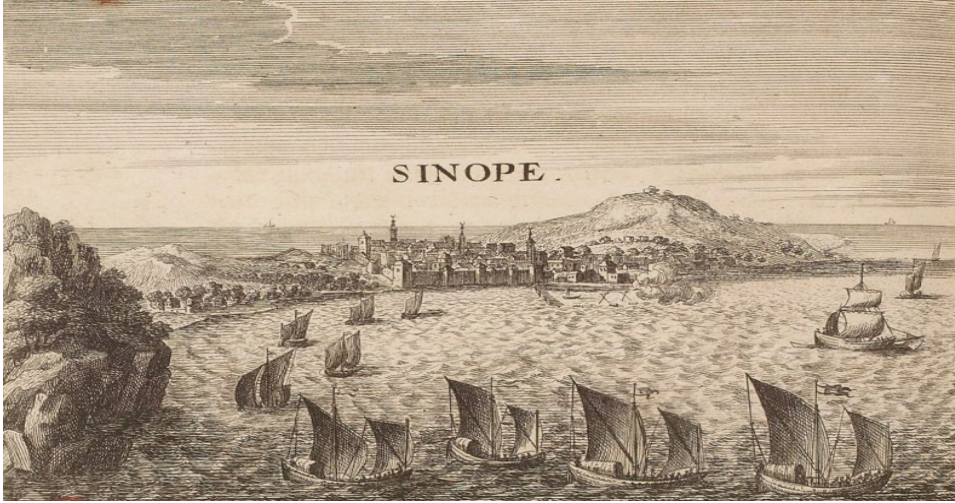
Jouannin ise oldukça kadim bir geçmişe sahip olan Sinop hakkında; Karadeniz’deki önemli konumundan bahsettikten sonra Karadeniz haritalarında Sinop’un konumu hakkındaki yanlışların Beauchamp tarafından düzeltildiğini belirtir. Özellikle d’Anville’in haritalarında şehrin yanlış konumlandırılmasını, aynı şekilde Belin’in ve Rus haritalarında da bu yanlışların devam ettiğini ifade etmektedir. Bu haritalarda Sinop yarımadasının çok büyük gösterildiğini, kuzeydoğu ve güneybatı istikametinde yanlış konumlandırıldığını ve aynı şekilde Gerze, Akliman ve İnceburun için de bu hataların görüldüğünü kaydetmektedir. Bu bağlamda Jouannin bu hataları düzeltmenin denizciler açısından doğuracağı kolaylıklara da işaret eder. Sinop’un sunmuş olduğu manzaraya da değinen Jouannin yarımadaının hemen hemen kurak bir yer olduğunu, sadece limana

¹¹ “*Mémoire sur Sinope*”, SHD, SHAT, Turquie: Tome 616, (1676-1784).

¹² “*Notes relatives au Mémoire sur Sinope, Observation Nautiques*”, SHD, SHAT, Turquie: Tome 616, (1676-1784).

bakan tarafında zeytinliklerin olduğunu yazar. Şehrin kalesini, kale önünde yer alan limanı ve Rum ve Türk mahallelerini tarif eden seyyah, şehirde kale içinde yedi caminin olduğunu; birkaç Ermeni aileye de ev sahipliği yapan Sinop’un yaklaşık olarak 2.600 kişilik bir nüfusa sahip olduğunu belirtmektedir. Sinop’un çok önemli bir yer olmadığını; zira Rum nüfusun peyderpey Rus tarafına göç ettiğini ifade etmektedir. Liman hakkındaki bilgilerine döndüğümüzde; Jouannin’e göre Sinop’un demirleme alanı (rade) Anadolu sahillerinde yılın her mevsiminde gemilerin demir atabileceği ve güvenle sığınabileceği tek limandır. Demirleme alanı sadece doğu ve güneydoğudan esen rüzgârlara açık bir yapıdadır. Liman tabanı ise gayet mükemmeldir. Sahil boyunca 15, 20 ve 30 kulaç mesafelerde zemin çamurludur. Ancak sahile 100-150 kulaç mesafedeki demirleme alanı derinlik 14-48 kulaç arasında değişmektedir ve bu derinlik de her mevsim kullanılabilir bir demirleme alanı ortaya çıkarmaktadır (Cordier, 1911: 329).

Gravür 2: Tournefort’a Göre Sinop Limanı



Kaynak: Tournefort, 1718: 45.

Yine Jouannin’e göre Türk mahallesinin açıklarında yer alan eski limanın genişliği 20-25 kulaç arasında değişmektedir. Burada tamamen su altında olan eski liman kalıntıları görülmektedir. Aynı şekilde bu kalıntılar ilgisizlikten kum ve balçık ile kaplanmış haldedirler. Bu limanın iç kısmında su derinliği 4-8 adım; açıklarında ise 12 adım civarındaydı. Şehrin mevcut durumu hakkında da değerlendirmeler yapan Jouannin, “Etrafındaki yerlerin zenginliğine ve bir zamanlar sahip olduğu konuma karşın şimdi Türklerin kontrolünde olan Sinop terk edilmiş, herhangi bir yapı ve kamu kurumundan mahrum, herhangi bir gücü ve ticareti olmayan bir haldedir” diyerek şehrin

halini özetlemektedir. Bu tespitleri hemen hemen aynı dönem denk gelen Fourcade’ın resmi raporlarındaki veriler ile de teyit etmek mümkündür. 19. Yüzyılın başlarında değişik kaynaklarda Sinop’un nüfusuna dair 2.000-16.000 arasında değişen değişik rakamlar olsa da (Yılmaz, 2014a: 236) Fourcade’ın 27 Mart 1804 tarihli raporuna göre savaşlardan harabe haline gelen ve tüm evlerin kulübe şeklinde olduğu Sinop’ta, sefalet ve fakirlik içinde yaklaşık 2.000 kişi yaşıyordu. Rakamlarda görülen bu azalma eğilimi Fourcade’ın konsolosluk döneminde de devam edecektir. Bundan dolayı Fourcade’ın, Sinop’un ticari potansiyelini değerlendirirken “Sinop bir ticaret yeri olarak hiçbir kaynak sunmamaktadır. Şehir sadece Anadolu ve İran ile yapılacak ticarete bir merkez konumundadır” şeklindeki ifadeleri de Sinop’un öneminin şehrin üretim ve tüketim potansiyelinden değil, özellikle transit bir ticaret mahalli olmasından kaynaklandığını gösteriyordu.¹³

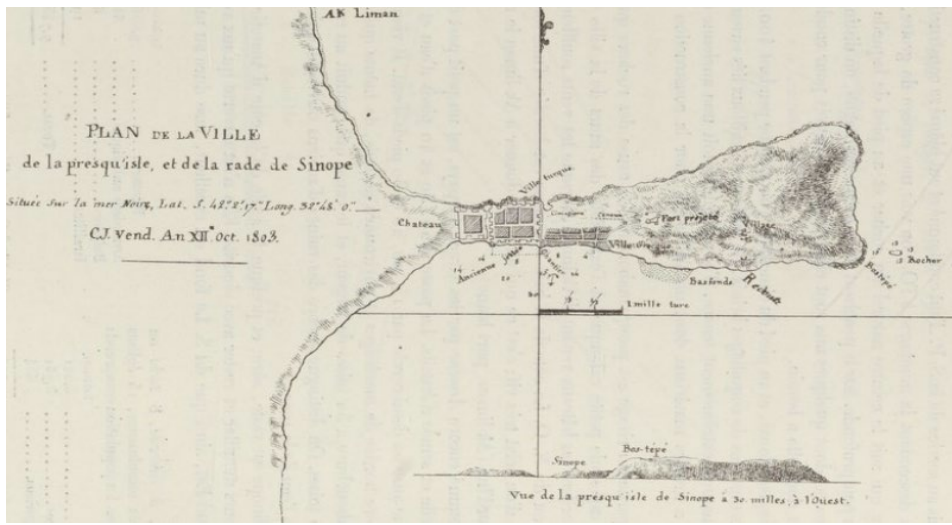
Sinop’un koşullarını aktarmak için daha ayrıntılı bilgiler ilave eden Jouannin şehirdeki 12 gemi şantiyesinin bir tek şantiyeye indirildiğini ve bunun da kalenin doğusunda kalan bataklık alanda bulunduğunu belirtir. Yapılan gemilerin büyüklüklerini önceki dönemler ile mukayese ettiğimizde; Lafitte-Clavé’in en çok 20-24 parça topla mücehhez gemilerinin yerine 19. Yüzyılın başlarında, Jouannin’in ziyareti sırasında Sinop’taki bu tezgâhta 80 topluk gemiler yapılmaktaydı. Jouannin şehrin ticaretine dair detaylar da verir. Ona göre Fransızları burada görmek istemeyen bazıları şehrin ticari olarak sunacağı hiçbir şey olmadığını belirtse de Sinop yerli ürünler, kereste, fındık, meyve, gemi yapımında kullanılan malların ihracatını yapabilecek bir limandı. Sinop’un Rum halkından da bahseden Jouannin, bu halkın papazları ve bilhassa Rus konsolosunun sürekli entrikaları ile karşı karşıya kaldıklarından, özellikle de Rus konsolosunun aynı etkiyi Müslüman ahaliye karşı da kullandığından bahsetmektedir (Cordier, 1911: 329-330). Nitekim Rus konsolosunun bu gücü şehirdeki Fransız konsolosu Fourcade’a uzun bir süre önemli engeller çıkaracaktı (Yılmaz, 2014a: 223-268).

Trabzon’a doğru olan yolculuğunda Sinop’a uğrayan Dupré ise aynı gemide bulunan Jouannin ile benzer bilgileri vermektedir. Öncelikle eski bir Ceneviz yapısı olduğundan bahsettiği Sinop Kalesi’nin konumundan bahsederek izlenimlerini aktaran Dupré, Sinop’un yaklaşık olarak iki fersah uzunluğunda bir çevresi olan yarımadanın giriş kısmında yer aldığını, şehrin ve kalenin surlarının her iki taraftan da deniz tarafından dövüldüğünü ve kara tarafının yarımada ile birleştiği yerde 800 adım

¹³ Fourcade’dan Brune’a, 6 Germinal An 12 /27 Mart 1804, AMAE, CADN, APD, Constantinople (Ambassade), Série D, Sinope, I.

uzunluğunda limanın yer aldığını belirtmektedir. Dupré’ye göre Sinop limanı oldukça iyi ve güvenli bir limandır. Havaaların kötü olmasına rağmen gemilerinin demirledikleri mahalde beş gün kalabildiğini, doğu ve güneydoğu taraflarından esenler hariç limanın rüzgârlara karşı her taraftan kapalı bir liman olduğunu ifade eden Dupré bu özelliği ile Sinop Limanı’nın kışlanabilecek uygun bir liman olduğunu yazar. Sinop ile ilgili haritalara da değinen Dupré, haritalarda Sinop Burnu’nun ön tarafında Boztepe denilen bir adaya işaret edildiğini¹⁴; ancak bunun yanlış olduğunu ve sadece 30 kulaç uzunluğunda kayalıklar olduğunu tespit etmektedir (Cordier, 1917: 261).

Harita 1: Jouannin’e Göre Sinop



Kaynak: Cordier, *Un interprète du général Brune*, 328.

Şehirde Rum mahallesinin hemen bitiminde yer alan gemi şantiyesinden de bahseden Dupré burada yapım sürecinde olan 74 topluk bir geminin Tayyar Mahmud Paşa ile Mustafa Efendi arasındaki sürtüşmeden dolayı çürümeye terk edildiğini ve bu şantiyenin yanında kalenin hemen açığındaki tezgâhlarda da ticaret gemilerinin yapıldığını not etmektedir. Burada konsolosu şaşkırtan hususlardan biri de gemilerin alçak su zemini nedeniyle oldukça yüksek tezgâhlarda yapılmasıydı. Hem Dupré hem de Jouannin, Sinop’un diğer yakasında, yani batı tarafında kalan diğer bir liman, Rumların Armene olarak isimlendirdiği Akliman’dan da bahsetmektedirler. Dupré 200 kulaç uzunluğunda ve 15-16 kulaç genişliğinde olan bu limanın kumlu bir zemine sahip

¹⁴ Burada Dupré, Jouannin’in de belirttiği gibi Fransız denizci Bellin’in 1772 tarihli haritasındaki hataya işaret etmektedir. Harita için bkz. Carte réduite de la Mer Noire dressée pour le service des vaisseaux du roy par ordre de M. de Boynes, secrétaire d'état ayant le département de la marine / par le Sr Bellin; Croisey sculp. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b5962788p/f1.item.zoom>.

olduğunu söyler. Jouannin ise bu limanın giriş kısmında yer alan kayalıklar nedeniyle zar zor kullanıldığını, bunun yanında batıya doğru bu limana akan bir derenin olduğunu belirtir. Özetle her iki görevli de bu limanın çok kullanılabilir bir liman olarak göstermezler. Haritalarda Sinop’un konumunun kuzeydoğu-güneybatı istikametinde gösterildiğini ifade eden Dupré aynı şekilde bunun yanlış olduğunu ve şehrin doğu-batı yönünde uzandığını ifade etmektedir (Cordier, 1917: 261).

Şehrin ticari potansiyeli hakkında ise; şehrin hemen hemen hiç bir şey sunmadığını, birkaç okka sabun, kalay, çeliğin dışında Sinop’ta küçük çaplı malların satışının yapılabileceğini; bunun yanında şehrin ihraç edebilecek önemli bir ürüne sahip olmadığını ifade etmektedir. Nitekim bu tespitlerin doğruluğu acı bir şekilde altı yıldan fazla bir süre Sinop’un ticari olarak gelişmesini bekleyen şehirdeki Fransız konsolosu Fourcade tarafından da tecrübe edilecektir.

Büyük beklentiler içinde Sinop’a yerleşen Fourcade şehrin ticari geleceği açısından büyük planlar yapmaktaydı. Daha önce Fourcade’nin konsolosluğunu inceleyen bir çalışmamızda da göstermiş olduğumuz gibi, konsolos Sinop’a gelmez bölge hakkında bir araştırma faaliyeti içine girmişti. Konsolosluğunu doğrudan etkileyecek olan siyasi gelişmeler, yani Tayyar Mahmud Paşa ve bölgedeki etkinliği ve Rus meslektaşı hakkında raporlar hazırlayarak elçiliğe gönderdi.¹⁵ Bunun yanında ilgilendiği diğer konular Sinop’un tarihi ve arkeolojisi, Sinop şehrinin fiziki yapısı, halkın gelenekleri ve şehrin sunacağı ticari olanaklardı. Konsolos raporlarında daha sonra Sinop yarımadasının planı ve haritası, Akliman’ın haritası ve Sinop’un on mil batısında ve İnceburun’un güneydoğusunda yer alan öteki limanların haritaları ki; bunlar içinde en önemlisinin de şimdiye kadar bir haritası olmayan Akliman olduğunu belirttiği bazı plan ve bilgiler hazırlayacağını belirtse de bu harita ve planlar Fourcade’nin yazışmalarını içeren dosyalarda tespit edilememiştir.¹⁶

Özellikle Sinop hakkında hazırladığı raporda Fourcade, Sinop’un yarımada üzerindeki yerleşimi, kalenin ve surların durumundan bahsetmektedir. Bu rapora göre, yarımada iki körfez ortaya çıkarmakta ve bunlardan sağ tarafta kalan da mükemmel bir demirleme yeri sunmakta ve sol tarafta kalan liman ise burada yer alan kayalıklar ve burada denize dökülen iki akarsu nedeniyle sadece küçük gemiler için uygun bir

¹⁵ Fourcade’dan General Brune’e, 24 Vendémiaire An 12/17 Ekim 1803, AMAE, CADN, APD, Constantinople (Ambassade), Série D, Sinope, I.

¹⁶ Fourcade’dan General Brune’e, 26 Pluiose An 12/16 Şubat 1804, AMAE, CADN, APD, Constantinople (Ambassade), Série D, Sinope, I.

durumdaydı.¹⁷ Limanda yeni yapılan savaş gemilerinin olduğunu da belirten Fourcade yarımadanın ise beş batarya tarafından muhafaza edildiğini ve Sinop’un emin bir liman olduğunu belirtmektedir.¹⁸ İktisadi durumun iyi olmadığı Sinop’ta buğday ve arpa fiyatları günden güne yükselmekteydi (Bilici, 2003: 62-63).¹⁹ Ticari bir komiser olarak Sinop’a tayin edilen Fourcade her ne kadar Sinop’taki ilk günlerinde şehrin ticari potansiyeline dair ayrıntılı bilgiler elde edemese de Anadolu ve İran’ın en önemli ticari üssü olarak belirttiği Sinop’un geleceğine ilişkin çok ciddi projeleri vardı. Ancak Sinop’un sunduğu ticaretten umutlu olmayan konsolos bölgenin Fransız ticareti için sunacağı imkânları tayin etmek için Tokat, Amasya ve hatta Ankara’nın ticari durumu hakkında bilgiler toplamaya çalışmakta ve Sinop dışına çıkarak incelemeler yapma planları kurmaktaydı.²⁰ Öyle ki Sinop her ne kadar doğal kaynak bakımından zengin olsa da, nüfusu günden güne azalan; buna karşın vergileri sürekli artan bir şehir olarak takası yapılabilecek bir ticari eşya sunmadığı gibi üretim ve endüstrinin de olmadığı bir yerdi. Fourcade, bütün bu olumsuzluklara rağmen “İkinci Bir İskenderiye” olarak nitelediği Sinop’un limanı sayesinde, antik dönemlerde olduğu gibi Anadolu’nun antrepoosu olarak önemli bir ticaret mahalli olabileceğini yazıyordu.²¹ Sinop’un potansiyelini özellikle ifade etmeye çalışan Fourcade bu konuda diğer limanlara da işaret ederek şu değerlendirmeleri yapıyordu:²²

Sinop, Karadeniz’in merkezinde yer almaktadır, limanı mükemmeldir. Burada gemileri daha ucuza ve daha kısa sürede kalafatlamak ve onarmak çok kolaydır. Mallar kolayca gemiye yüklenip boşaltılabilir. Ünye, Samsun ve Trabzon bu avantaja sahip değildir. Bunlar kötü limanlardır. Sinopluların karakteri olan iyilikleri, bunu başka yerde göremeyen tüccarlar ve gemiciler için bir güvenlik garantisidir. Diğer yerlerde ve özellikle de Trabzon Limanı’nda malların yüklenmesi çok zor ve pahalıdır. Bu son yer Erzurum’a Sinop’tan daha yakındır; fakat Tokat’ta da Trabzon’daki gibi iyi piyasası olan ve Erzurum’dan gelen mallara sahip olunabilir. Tokat’tan Kastamonu’ya malların nakliyesi kolaydır. Kastamonu’dan Sinop’a karayolu ile nakledilmeleri de Sinop ile Trabzon arasındaki navlundan daha yüksek değildir. Trabzon yolu malların bozulması, yüklenmelerindeki uzun süre ve diğer başka uygunsuzluklar sunmaktadır. Sinop’un ise bu durumda tercihi hak ettiği görülmektedir.

¹⁷ Fourcade’dan Dışişlerine, 25 Kasım 1806, AMAE, CADC, CCC, Sinope, Nu. 58.

¹⁸ “*De la Situation politique et militaire de Sinope*”, AMAE, CADC, MD, Turquie, Tome 30.

¹⁹ AMAE, CADC, MD, Turquie, Tome 30.

²⁰ Fourcade’dan General Brune’e, 14 Brumaire An 12/6 Kasım 1803, AMAE, CADN, APD, Constantinople (Ambassade), Série D, Sinope, I.

²¹ Fourcade’dan Brune’e, 24 Vendémiaire An 12/17 Ekim 1803, AMAE, CADN, APD, Constantinople (Ambassade), Série D, Sinope, I.

²² Fourcade’dan Brune’e, 6 Germinal An 12 /27 Mart 1804, AMAE, CADN, APD, Constantinople (Ambassade), Série D, Sinope, I.

Bu yüksek beklentilere rağmen Fourcade’ın Sinop’taki planları Fransızlar için neredeyse hiçbir fayda sağlamadı. Her ne kadar Fourcade bölgede yaptığı geziler sayesinde yörenin Fransızlar açısından tanınmasına imkân sağlasa da dönemin siyasi gelişmeleri, Anadolu’daki karışıklıklar ve Fransızların yanlış tercihleri nedeniyle bu konsolosluktan istenilen verim alınamamış ve konsolosluk daha sonra ilga edilmiştir.

Sinop’a dair bir diğer kaynağımız olan Jaubert ise İskenderiye gibi iki limana sahip olan Sinop’un limanlarından sadece balıkçı tekneleri ve barkaların kullandığı batı tarafındaki limanın gündün güne kumla dolduğunu; doğuda yer alan limanın ise Karadeniz’deki en iyi limanlardan biri olarak özellikle doğu taraftan gelen gemilere hizmet ettiğini yazar. Liman hakkındaki bilgileri bununla sınırlı tutan Jaubert, 12.000 kişilik bir nüfusa sahip olan Sinop’un Rum sakinlerinin balıkçılık ve ticaret; Türklerin ise ziraat ve gemi inşaatı ile meşgul olduğunu belirtir. Jaubert’nin Sinop’a vardığını öğrenen Fransız konsolosu Fourcade, Jaubert’e karayolu ile İnebolu’ya kadar seyahat etmeyi teklif etmişti. Ekim 1806’da Sinop’tan yola çıkan Fransız diplomat ve konsolos iki-üç günlük bir yolculuktan sonra İnebolu’ya varmıştı. Ancak yolculuğuna dair ilginç bilgiler aktaran Jaubert bu arada kalan limanlar hakkında çok fazla bilgi vermemiştir. Jaubert bundan sonraki yolculuğuna da İnebolu ayanının kendilerine tahsis ettiği bir yarım gölet ile devam etmiştir (Jaubert, 1860: 347-354).

c. Polathane (Akçaabat) Limanı

Pek çok kaynakta da görüldüğü gibi Sinop’tan sonra Trabzon’a kadar Karadeniz’deki en güvenli liman olarak gösterilen limanlar Vona (Perşembe) ve Polathane limanlarıdır. Bu iki limanın en önemli özelliği Karadeniz’in şiddetli fırtınalarına maruz kalan gemilerin sığınacakları en korunaklı limanlar olmalarıdır. Ancak bu limanlardan Vona Limanı herhangi bir ticari ehemmiyet arz etmediği için sadece kötü havalarda sığınma görevi görmesine rağmen Polathane Limanı, Trabzon gibi tarihin her döneminde önemli bir ticaret mahalli olan bir şehre yakınlığı nedeniyle gemicilerin daha fazla tercih ettiği bir liman olmuştur (Aydın, 2002: 51). Bunun yanında Akçaabat Limanı’nı daha önemli kılan husus ise, Trabzon Limanı’na göre kuzey taraftan çok iyi muhafazalı bir liman olması ve kuzeybatıdan esen sert rüzgârlara karşı emin bir liman olarak gemicilere hizmet etmesiydi. Kullanmış olduğumuz kaynaklar da Polathane Limanı’nın bu özelliğini özellikle vurgulamaktadır. Yukarıda diğer limanlar için ön bilgi olarak kullandığımız Tournefort’un eserinden hareket edecek olursak; Tournefort’un bu liman hakkında verdiği bilgilerin oldukça belirsiz olduğu görülür. Fransız seyyaha göre Trabzon’un gerçek limanı Polathane yani

Akçaabat Limanı’dır. Ne var ki seyyah bu limanı şehrin doğusuna konumlandırmaktadır. Seyyahın bu limanda İmparator Adrien tarafından bazı tamiratlar yapıldığından bahsetmesi burada bir isim karmaşası olduğunu göstermektedir. Öyle ki bu tamiratların şehrin açıklarında yer alan limanlar için yapıldığı bilinmektedir (Tournefort, 1718: 235).

Eserinde Trabzon’un ticari önemi hakkında bilgi vermeden önce limanlar hakkında değerlendirmeler yapan Peyssonel’e göre Trabzon’un iki önemli limanı, biri şehrin hemen bitişiğinde yer alan Çömlekçi, diğeri de şehrin bir fersah uzağındaki Kovata limanlarıydı. Ancak, Fransız konsolosuna göre gemiler bu iki limanda da kışlayabilseler de Trabzon yakınlarına gemilerin en emin bir şekilde kışlayabileceği liman Trabzon’a iki fersah uzaklıktaki Polathane Limanı’dır (Peysonel, 1787: 72). Trabzon’dan yola çıkmak için uygun bir rüzgârın çıkmasını bekleyen Beauchamp da Polathane Limanı’na giderek burada bazı gözlemler yapmıştır. Ona göre Trabzon’a üç fersah uzaklıktaki bu liman büyük gemilerin demirlemesi için uygun bir limandı (Beauchamp, An VIII: 288-290).

Beauchamp’tan sonra Polathane ile ilgili en ayrıntılı tasvirler aynı gemi, St. Tropez ile 11 Ekim 1803’te Polathane’ye varan Jouannin ve Dupré tarafından yapılmıştır. Akçaabat’a çıkan konsolos Dupré, tercümanı Roustan’ı Trabzon Mütesellimi Memiş Ağa’ya göndermiş ve hem yerleşebileceği bir ev hem de resmi kabulü için izin istemişti. Fakat Memiş Ağa, Tayyar Paşa’dan bu konuda gelecek cevabı almadan konsolosu kabul edemeyeceğini belirterek Dupré’ye Akçaabat’ın bir köyünde ikamet edeceği bir ev tahsis etmişti (Yılmaz, 2016: 95). Böylece Tayyar Paşa’nın cevabı gelene kadar Dupré on beş gün kadar burada ikamet etmek zorunda kaldı. Bu sırada St. Tropez ile Trabzon’a gelen tüccar Bridel ve Joannin de Trabzon’a giderek incelemeler yaptı. Fakat hem Dupré Akçaabat’ta, hem de Bridel ve Joannin şehirde yerli halk tarafından iyi bir şekilde karşılanmadı (Yılmaz, 2016: 95-96; Cordier, 1911: 311).

Her ne kadar Fransızlar Akçaabat’ta ve Trabzon’da istemedikleri bir biçimde karşılanmış olsalar da görevleri gereği bölge hakkında önemli bilgiler veren raporlar hazırlamışlardır. Jouannin, Polathane’ye ve limanına dair güzel tasvirler yapmaktadır. Buna göre; Polathane Kasabası sahil boyunca doğu-batı istikametinde 140 kulaç uzunluğunda yerleşmiş bir kasabadır. Kasabanın iki caddesi de iyi kaldırım döşenmiş bir haldedir. Üst katları itibarı ile birbirine benzeyen evlerin zemin katları iyi bir taş işçiliği sergilemektedir. Bunun yanında kasabadaki pek çok çeşme halka iyi içme suları sağlamaktadır. Kasabaya hâkim olan tepe oldukça verimli bir alandır ve ekli arazilerle

doludur. Bu tepenin güneydoğusunda kalan tarafta kasabanın diğer kısmı yer almaktadır (Cordier, 1911: 332-333). Asıl önemlisi Jouannin’in liman hakkında belirttikleridir. Buna göre; Trabzon’un limanı olarak hizmet gören Polathane limanı batı-kuzeybatı istikametinden açık olsa da oldukça geniş bir limandır. Kuzey-kuzeybatı tarafından esen rüzgârlar burada şiddetli olsa da limanın zemini iyidir. Gemiler ve küçük tekneler sahilin iki enkablür, yani 240 kulaç uzağında 8-10 kulaç derinliğindeki suda demirleyebilmekteydi. Biraz daha büyük gemiler bu mesafenin 60 kulaç uzağında demirmek durumundaydı. Bunun yanında çok büyük gemiler ise oldukça uzakta, yaklaşık olarak dört yüz kulaç uzaklıkta 15-25 kulaç arasında değişen bir su derinliğinde demir atmaktaydılar. Bu durumda senenin sonlarına, yani kış mevsiminde kuzey ve batıdan fırtına estiği havalarda gemilerin burada demirlemeleri de riskli bir hale gelmekteydi. Bundan dolayı Polathane halkı, fırtınaların seyrüseferi engellediği fırtınalı zamanlarda gemilerin sığınması için kasabanın doğusunda uygun bir yer kazmıştı. Bu alan gemilerin karaya çekilmesi için kullanılıyordu (Cordier, 1911: 332-333).

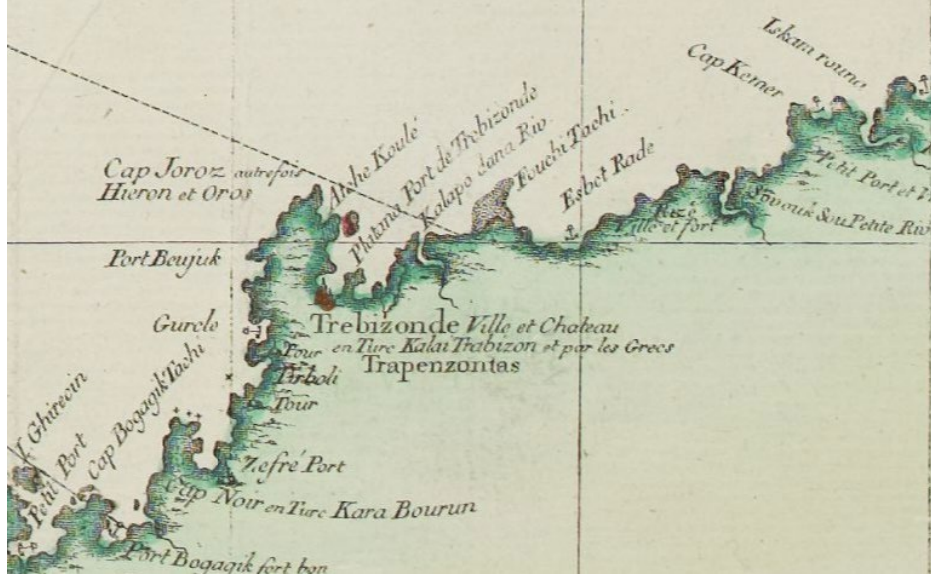
Yaklaşık olarak 15 gün kadar kasabada ikamet etmek zorunda kalan Jouannin bu zorunlu ikameti etrafı en ince ayrıntısı ile incelemek için uygun bir fırsata çevirdi. Sahil boyunca hem doğuya Trabzon’a doğru hem de batıya Eski Kale olarak isimlendirdiği Akçakale’ye kadar giderek incelemeler yaptı. Cordier, Jouannin’in seyahat notlarını değerlendirdiği eserinde onun Polathane Limanı’na dair bir harita da yapmış olduğunu belirtmesine rağmen ne yazık ki bu haritayı eserine ilave etmemiştir (Cordier, 1911: 332-333).

Dupré’nin gözlemlerine döndüğümüzde ise, özel raporlarından görüldüğü gibi Trabzon’a olan yolculuğunda Ünye’ye kadar deniz yolu, buradan sonra da karayolu ile seyahat etme planları yapan konsolosun geçirdiği bir kaza nedeniyle bu planlarını uygulayamadığı görülmektedir.²³ Ancak zorunlu olarak ikamet edeceği Pulathane’ye ilişkin gözlemler yapmıştır. Dupré, Polathane’nin haritalardaki konumundan bahsederek kasabanın ucunda olduğu gösterilen adanın, Bellin’in haritasında gösterilen, gerçekte olmadığı tespitini yapmıştır. Limanın kuzeybatıdan esen rüzgârlara açık olduğunu belirten Dupré, Jouannin’in verdiği mesafelere yakın değerlerde gemilerin burada kışlayabileceğini; ancak burada kışlamanın da bazı riskleri olduğunu ilave eder. Pulathane’ye ilişkin diğer detaylarda konsolos kasabanın üçte biri sahil kesiminde, geri kalanının da sırtlarda olmak üzere 400 haneye sahip olduğunu; sahil kesimi yaklaşık bir mil mesafe boyunca alçak; ancak bu düzlüğün hemen arkasından yüksek dağlar

²³ Dupré’den Bakanlığa, Akçaabat, 20 Vendémiaire An 12/13 Ekim 1803.AMAE, CADC, CCC, Trébizonde, 1.

başladığını belirtmektedir. Konsolosa göre Trabzon’un sahili kayalık ve suları da sığ olduğu için tehlikelidir. Bundan dolayı tüm gemileri kışları Polathane Limanı’nda geçirmek zorundadır. Trabzon açıklarında demirmek sadece havaların iyi olduğu dönemlerde mümkün olmaktadır (Cordier, 1917: 263).

Harita 2: Bellin’e Göre Pulathane ve Trabzon Limanları (1772)



Kaynak: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b5962788p/f1.item.zoom>

Dupré Trabzon’daki konsolosluk döneminde de ticari açıdan Trabzon’un bağımlı olduğu Pulathane Limanı’nın stratejik açıdan önemine de tanık olacağı hadiseler yaşadı. Osmanlı donanmasının Karadeniz’deki seyrüseferinde Pulathane Limanı doğal bir korunma sunmanın yanında 1806-1812 Osmanlı-Rus Savaşı’nda Karadeniz’deki Rus donanmasının en önemli hedeflerinden biri de burası olmuştur (Yılmaz, 2018: 1-14).

d. Çömlekçi (Trabzon) Limanı

Yukarıda da gördüğümüz gibi Trabzon civarındaki en emin liman olarak Polathane Limanı’na işaret edilse de her zaman önemli bir ticaret mahalli olagelen Trabzon’un en eski limanının Roma döneminde, İmparator Hadrian’ın yaptırdığı yapay bir liman olduğu bilinmektedir. Kalenin hemen kuzeyinde yapılan bu liman uzun bir süre şehrin en önemli limanı olarak hizmet etmiştir. Şehrin ticari merkezi olan Çarşı Mahallesi’ne yakınlığı itibarı ile Trabzon’un en eski ticari yapıları olan bedesten, hanların ve daha da önemlisi gümrük binasının burada yer alması Moloz Limanı’nın Trabzon’un en önemli limanı olduğuna işaret etmektedir (Yılmaz, 2015: 215; Aygün,

2005: 131). İmparator Adrian’ın yaptırdığı limana ait dalgakıran kalıntılarının yer aldığı bu liman şehre gelen pek çok seyyahın anlatılarında ve şehir gravürlerinde de yer almaktadır (Yılmaz, 2015: 216). Ne var ki 19. yüzyılın başlarındaki bu anlatılara göre, Moloz Limanı kullanılmayacak durumda kumlu ve sadece küçük teknelere hizmet edebilecek düzeydeydi. Buna karşın şehrin doğusunda yer alan Çömlekçi Limanı ise şehrin ticari merkezine uzaklığı ve de liman ile şehir arasında dik kayalıkların bulunması itibarıyla etkili bir şekilde kullanımdan uzak kalmıştır (Saydam, 2010: 41). Bu nedenle her zaman kullanılmadıkları anlaşılan Moloz Limanı ile Çömlekçi arasında kalan Kanıda/Ganita, Tuzluçeşme, Taşdirek, Kemerkaya ve Mumhaneönü adında başka küçük limanların da gemiciler tarafından kullanıldığı görülmektedir (Bıjışkyan, 1998: 112).

Yukarıda da işaret edildiği gibi Trabzon’un doğusunda Kovata yine önemli bir liman olarak işaret edilmektedir. Aynı şekilde biraz daha doğuda Sürmene limanı gemilerin emin bir şekilde kullanabilecekleri limanlardı. Ancak Vona örneğinde de görüleceği gibi limanların gelişime asıl etki eden coğrafi koşulları değil ticari faaliyetlerin ne derece icra edilebildiği idi. Bu bakımdan Polathane Limanı Trabzon’a yakınlığı itibarı ile en çok zikredilen liman özelliği göstermekteydi. Bunu kaynaklarımızdan da teyit etmek mümkündür. Trabzon hakkında önemli bilgiler veren Beauchamp Trabzon’un konumunu 37° 17’0” boylamında ve 41° 3’12” olarak hesaplamıştır. Diğer bir ifade ile ellerindeki haritaya göre şehrin konumunu 8° 14’ kadar kara tarafına çekildiğini belirterek Trabzon’un daha doğru bir konumlandırması yaptığını ifade etmektedir (Beauchamp, An VIII: 277).

Harita 2: Marius Outrey’e Göre Trabzon (1833)



Kaynak: AMAE, CADN, Constantinople (Ambassade) Série D, Trébizonde, III,

Sinop’taki meslektaşı Fourcade gibi Fransızlar için büyük ticari planlar kurarak Trabzon’a yerleşen Dupré öncelikli olarak raporlarında şehrin koşullarına ilişkin değerlendirmeler yapmayı tercih etti. Konsolos öncelikle şehirde endüstriyel bir nitelik taşıyan iki iş kolu olarak İstanbul’da büyük bir pazarı olan keten bezi üretimine ve büyük oranda ihraç edilen bakır işlemeciliğine değinmektedir. Bunların dışında yerel tüketime zar zor yeten yağ ve mısıra karşın beyaz fasulye, ceviz, fındık ve diğer meyveler İstanbul ve Kırım tarafına kayda değer bir ihracata yapılmasına imkân tanımaktadır. Nardenk denilen yerli şarap Kırım’a ve özellikle de Taganrog’a ihraç edilen bir diğer üründü. Bu ihraç ürünlerine karşılık şehrin 16 bin kişilik nüfusu ile Trabzon’un ithalat açısından önemsiz olduğunu; buna karşın Doğu Anadolu’nun en önemli merkezi Erzurum’u besleyen bir liman görevi gördüğünü, hatta Kırım-Trabzon hattındaki kabotaj ticaretini besleyen en önemli kaynağın Erzurum olduğunu belirtiyordu. Dupré’nin en çok yakındığı konu da bizzat Trabzon’a gelirken şahit olduğu gibi, şehrin ulaşım imkânlarıydı. Dupré 1803 yılındaki raporunda Trabzon’daki limanlar hakkında şunları belirlemekteydi: ²⁴

Üzüntü vericidir ki Trabzon’da küçük gemiler için bile hiçbir liman yoktur. Gemiler geldiklerinde açıkta demirlerler. Trabzon’da iki koy vardır ve bunlardan biri şehrin batısında Platana’dadır. Burası da kuzeybatıdan esen rüzgârlara açık olsa da mevsimin sonlarında ve kışın gemiler demirlemek için buraya gider. Diğer liman ise şehrin ucundaki Çömlekçi Limanı’dır ve burası batı ve kuzeybatıdan esen rüzgârlara açıktır. Gemiler mevsimin müsait olduğu zamanlarda burada demirler.

1805 yılında Trabzon’a gelen Jaubert şehre karayolu ile gelindiğinde sağda kalan (Çömlekçi) limana sadece balıkçı barkalarının, şehrin gerçek limanı olan Pulathane’ye ise ticari emtiayı taşıyan gemilerin yaklaşabildiğini belirtiyordu (Jaubert, 1860: 380-381).²⁵ Bijişkyan ise tasvirlerinde şehirde yer alan limanlar içinde Çömlekçi’yi “şehrin büyük limanı” olarak tarif etmektedir (Bijişkyan, 1998: 112). 1833’te Trabzon hakkında özel bir rapor hazırlayıp bu raporunu bir şehir planı ile süsleyen Outrey’e göre, İmparator Adrien’e atfedilen ve zamanında ticaret gemilerinin barındıran bir dalgakıranın setleri parçalanmış haldeydi ve büyük bir kısmı da suyun altındaydı. Ayrıca buraya yığılan kumlar sadece küçük teknelerin işlemesine müsaade etmekteydi. Outrey’e göre gemilerin sığınabileceği koy şehrin doğusunda yer almakta

²⁴ Dupre’den Talleyrand’a, Trabzon, 2 Nivose 12/24 Aralık 1803, AMAE, CADC, CCC, Trébizonde, I,

²⁵ 1808’de Trabzon’a gelen Tancoigne, Dupré’nin evinde kaldıkları sırada gemileri Pulathane ve Trabzon’da demirlemiş pek çok Fransız ve İtalyan bandıralı geminin kaptanı ile karşılaştığını yazar. (Tancoigne, 1819: 197).

ve burası şimdi liman olarak hizmet vermekteydi. Ne var ki burası da sadece güzel havalarda gemilerin demirlemesine izin vermekte; kışın batıdan esen sert rüzgârların etkisinde kaldığı için gemiler Polathane Limanı'na demirlemek zorundaydılar.²⁶

e. Kovata Limanı

Çömlekçi Limanı'nı gibi Trabzon için önemli olan bir diğer liman da Kovata Limanı'ydı. Diğer limanlar kadar önemli bir işlerliğe ve ticaret hacmine sahip olmadığı anlaşılan bu liman 16. yüzyıldan itibaren Trabzon'un deniz duraklarından biri olarak kayıtlarla geçmiştir. Zira bu doğal liman da yapısı itibarıyla büyük tonajlı gemilere bir sığınma alanı oluşturuyordu (Dursun, 2015: 91). Kovata İskelesi olarak kayıtlarda ifade edilen bu limanın sahili için belirli bir ticari potansiyeli olduğu anlaşılmaktadır. (Dursun, 2016: 22). Limanın bu önemini daha sonraki dönemlerde de muhafaza ettiği görülmektedir. Eserinde Trabzon'un ticari önemi hakkında bilgi vermeden önce limanlar hakkında değerlendirmeler yapan Peyssonel'e göre Trabzon'un iki önemli limanı, biri şehrin hemen bitişiğinde yer alan Çömlekçi, diğeri de şehrin bir fersah uzağındaki Kovata limanlarıydı (Peysonel, 1787: 72). Ticaret gemilerinin demirlemek üzere kullandıkları bu liman Bıjışkyan'a göre yazlık bir limandı (Bıjışkyan, 1998: 115). Fransız kaynaklarında sadece Dupré'nin raporlarında karşılaştığımız bu liman şehrin altı fersah uzağında tarif edilmiştir.²⁷ Dupre bu limanı sadece Rusların 1807 ve 1810'daki Rus saldırıları döneminde Pulathane Limanı'nın yanında Rus donanmasının sığındığı bir diğer liman olarak ifade etmiştir (Yılmaz, 2018: 8). Bu bakımdan bu limanın, 16. Yüzyıldan itibaren, Trabzon'a yakınlığı ve gerek askeri gerekse de ticaret gemilerine doğal bir sığınma sağlaması açısından kullanıldığı görülmektedir.

Trabzon'un yılın her döneminde emniyetli bir limanı olmaması nedeniyle Polathane'ye veya doğudaki Kovata'ya veya daha ilerdeki limanlara olan bağımlılığı devam etmiştir. Mesela 18. yüzyılda şehre nakledilecek askeri mühimmat öncelikle Sürmene (Araklı) Limanı'na ve buradan da melekseler ile Trabzon'a getiriliyordu (Aygün, 2005: 132). 19. Fontanier'ye göre Kovata'nın ötesinde ise Sürmene Limanı gemilerin Güney Karadeniz limanlarını etkileyen kuzeybatı rüzgârlarından korunabileceği emin bir limandı (Yılmaz, 2041: 123). Özetle söylemek gerekirse kaynaklarımızın da gösterdiği gibi 19. Yüzyılın başlarında ticaretin çok büyük bir ivme göstermediği Trabzon'da en önemli liman olarak Polathane Limanı öne çıkmaktadır.

²⁶ “Notice sur Trébizonde”, Trabzon, 1 Haziran 1833, AMAE, CADN, Constantinople, Ambassade, Série D, Trébizonde, III.

²⁷ AMAE, CADN, CCC, Trébizonde, I, Dupré'den Talleyrand'a, Trabzon, 28 Haziran 1807.

Sonuç Yerine

1717’de yayınladığı meşhur seyahatnamesinde Tournefort, Fransa’da bilim ve güzel sanatların ilerlemesi ile ilgili düzenlemeler içinde özellikle coğrafya ile ilgilenilmesi gerektiğini ifade ediyordu. Öyle ki, coğrafyacıların yapmış oldukları hatalar oldukça önemliydi. Bu hatalar seyyahların, kaptanların ve hatta yüksek rütbeli subaylar bile yanlış tedbirler almasına neden oluyordu. Bundan dolayı Tournefort, coğrafyacıların haritalarını yayınlamalarına izin vermeden evvel onlarda kapasitelerini ortaya koyacak bazı niteliklerin aranması gerektiğini; hatta başkalarının seyahatlerine rehberlik etmek istediklerine göre coğrafyacıları bizzat seyahat etmeye zorlamak gerektiğini vurgulamaktaydı. Tournefort’a göre haritalar yapmak hiç zor değildi. Bunun için haritasını yapmak istenilen yeri bizzat gidip dolaşmak ve gerekli aletler ile ölçümler yapmak gerekliydi. Ancak buna karşın Tournefort, Fransız coğrafyacıların bilmedikleri yerlerin haritalarını, eski haritaları kopyalamak ve bunlardan bazı çıkarımlar yaparak ortaya çıkarmaya çalıştıklarını ve bu şekilde tarif edilen yerler ile haritalarının arasında hiçbir benzerliğin ortaya çıkmadığını ifade etmekteydi. Seyyah bunu özellikle İstanbul’dan Sinop’a olan yolculuğunda ve Sinop’taki gözlemleri ile tespit ettiğini ve bundan dolayı da Fransız coğrafyacılar karşı kızgın olduğunu yazmaktaydı (Tournefort, 1718: 2002-203). 18. Yüzyılın başlarındaki bu kızgınlığı her ne kadar incelediğimiz kaynaklar ifade etmemiş olsalar da yaklaşık olarak aradan geçen yüz yıllık zaman diliminde Karadeniz haritaları ile ilgili eksikliklerin giderilemediği görülmektedir. İşte bundan dolayı Güney Karadeniz limanlarına yayılmaya çalışan Fransızların öncelikli amacı genel olarak Karadeniz’in özel olarak da buradaki önemli limanların haritalarını yapmaktı. Bu süreçte özellikle Beauchamp, Jouannin ve Dupré’nin gözlemlerinin bu limanların tanınma sürecine ve doğru haritalarının yapılmasına önemli katkılar sağladığı görülmektedir.

Elbette Fransızların bu limanlar ile ilgileri sadece haritalarının hazırlanması ile sınırlı değildi. Ereğli, Sinop ve Trabzon’a konsolosluk tesis ederek uzun vadeli planlar yapan Fransızlar için limanlar ve denizcilik adına her detay önemliydi. Bundan dolayı her bir görevli Karadeniz’e açıldıkları ilk dönemlerde izlenimlerini ayrıntılı raporlar olarak ilgili birimlere gönderme konusunda zorunlu hissetmişlerdi. Bu konuda tehlikeli bir yolculuktan sonra Sinop’a ulaşan Fourcade’ın önemli tespitleri vardı. Sinoplu Halil Bayraktar’ın gemisi ile yolculuk yapmak zorunda kalan Fourcade gemilerde kılavuz istihdam edilmediğini ve bundan dolayı Karadeniz’de işleyen Türk gemilerine çok güvenilmeyeceğini belirtiyordu. Yaşadığı bu kötü tecrübeden hareketle Fourcade yetersiz bulduğu Türk denizcilerine güven konusunda Fransızların dikkatli olmaları

gerektiğini; Karadeniz’in korkulacak bir deniz olmadığını şu sözlerle ifade etmekteydi: “Karadeniz, Akdeniz’den ve okyanustan daha kara bir deniz değildir; ne var ki buradaki denizcilerin ihmalkârlıkları kötü bir şöhret yapmıştır”.

Karadeniz’deki dalgaların hırçın ve şiddetli olduklarına dair genel kanaatin bir önyargı olduğunu; Sinop’a olan yolculuklarında her türlü hava koşuluna maruz kalmalarına rağmen bu yolculuğun Toulon-İstanbul arasındaki seyahatten daha az tehlikeli olduğunu belirten Fourcade’a göre Karadeniz’de gizli kayalıklar yoktu ve dalga büyüklüğü açısından da Akdeniz’den kötü bir deniz değildi. Karadeniz’de yüksek direkli ve çok yelkenli büyük gemilerin yerine kuzey denizlerinde olduğu gibi alçak, düz, ağır ve az yelkenli gemilerin burada daha kullanışlı olabileceğini belirten konsolos son olarak “limanların tam olarak bilinmesi halinde” diğer denizlere nazaran Karadeniz’de çok sık meydana gelen gemi kazalarının artık duyulmayacağını ve “Karadeniz’in artık küçük çocuklardan yaşlılara kadar hiç kimse için korku verici bir deniz olmaktan çıkacağını” vurgulamaktaydı.²⁸

Fourcade’ın diğer raporlarında çok sık rastladığımız gibi bu raporunda da “iyimser havanın hâkim olduğunu” rahatlıkla söyleyebiliriz. Henüz mevsimin çok kötü olmadığı Ekim 1803’te yapılmış olan bir yolcuktan hareketle konsolosun Karadeniz’e ve buradaki denizciliğin geleceğine dair burada çok iyi bir tablo çizmesi onun Sinop’tan yaptığı, Sinop’un ticari geleceğine dair ümitvar yüzlerce rapor ile uyumlu görünmektedir. Ne var ki konsolos, her şeyin bu kadar parlak olmadığını anlaması için Sinop’ta altı yılını geçirmek zorunda kalacaktı. Aynı şekilde Fransız denizciliğinin Karadeniz’in ne derece tehlikeli bir deniz olduğunu anlaması için epey bir tecrübeye ihtiyacı vardı. Bu tecrübe Kırım Savaşı sürecinde Karadeniz’de operasyon yaparak bu denizin tehlikelerine maruz kalan Fransız donanmasına ait gemilerden (Şimşek 2017: 69-102) savaş sonrasında Karadeniz’de seferlere başlayan ve önemli kayıplar veren Messageries Maritimes şirketine kadar bir süreçte ortaya çıkmıştır.

Çalışmada üzerinde durulmayan ve Karadeniz’de en az bahsetmiş olduklarımız kadar önemli başka limanlar da vardı. Mesela Ereğli Limanı için değerlendirdiğimizde bu limanın Fransızlar tarafından konsolosluk açıp ticari planlar yapmalarına neden olacak kadar önemli bir yer olarak görüldüğünü ifade etmek gerekir. Ancak buraya konsolos olarak atanan Allier, limanın koşullarına dair neredeyse hiçbir çalışma yapmadan çok kısa süre kaldığı Ereğli’den 1803’ün Aralık’ında ilk Rus gemisi ile

²⁸ *Quelques notions ou quelques idées sur la navigation de la mer Noire*, AMAE, CADN, APD, Constantinople (Ambassade), Série D, Sinope, I.

İstanbul’a kaçmış ve Ereğli’deki konsolosluk kapatılmıştır. Bunun dışında kaynakları kaleme alan yazarlarımız diğer limanlara uğrayıp bunların da konumlarına dair tespitler yapsalar da ticari önemlerinden dolayı bu limanların çok fazla dikkat çekmediği anlaşılmaktadır. Bu bağlamda hemen hemen aynı dönem hakkında bilgi veren Tacgoigne gibi başka kaynaklar olsa da bunlar limanlara ve denizciliğe dair çok ayrıntılı bilgiler vermezler. Tacgoigne’i diğer kaynaklardan ayıran husus ise seyyahın Samsun’da karaya çıkarak burada incelemeler yapması ve Sinop’ta da Fourcade tarafından ağırılarak şehre dair uzun ayrıntılar aktarmasıdır (Tancoigne, 1818: 203-219).

Belirtmiş olduğumuz dönem hakkında birkaç liman üzerinden verilen bilgileri değerlendirdiğimizde bu bilgilerden Jouannin ile Dupré’nin vermiş olduğu bilgilerin birbiri ile örtüştüğü görülmektedir. Aslında bu bizzat Dupré’nin Trabzon’dan elçiliğe gönderdiği raporlarında dile getirdiği sıra dışı bir durumdan kaynaklanmıştır. Dupré daha Akçaabat’ta iken bakanlığa gönderdiği raporda, Trabzon’a olan seyahatine dair raporu kendi adına Jouannin’in hazırladığını ifade ediyordu. Dupré, İstanbul’da iken geçirdiği bir kaza nedeniyle Sinop’ta karaya çıkamadığını; şehir ile ilgili gözlemler yapması için Jouannin’i görevlendirdiğini belirtir.²⁹ Bu bakımdan aslında Henri Cordier’nin iki ayrı kalemden çıkmış raporlar olarak değerlendirmeye aldığı ve zaman zaman birbiri ile mukayese ettiği raporlar Jouannin’in raporları olarak kabul edilmelidir. Yine de Dupré bu seyahatler sayesinde Joannin’in bu hazırladığı haritada pek çok yanlış düzelttiğini; daha önce Beuchamp tarafından hazırlanan haritaların ise oldukça doğru tespitler yaptığını ve bu tespitlerin de hükümete faydalı olacağını umduğunu belirtir.

Son olarak kullanmış olduğumuz kaynaklardan hareketle bu limanların denizcilik ve ticaret açısından 19. yüzyılın başlarındaki durumları hakkında şu tespitleri yapmak mümkündür: Limanların en önemli eksikliklerinden ilki liman zeminlerinin sığ olması ve dahası bu zeminlerin de gün geçtikçe kumla dolmaları ile kullanılamaz hale gelmeleri idi. Ayrıca pek azı dışında limanların hepsi büyük oranda kuzey-kuzeybatıdan esen ve özellikle kışın seyrüseferi imkânsız hale getiren rüzgârlara açıktı. Bu limanlar özellikle yakınlarda yer alan akarsular tarafından getirilen alüvyonların sürekli tehdidi altındaydı. Amasra, Trabzon, Sinop, Samsun ve diğer limanlarda görüldüğü gibi akarsuların taşıdığı alüvyonlar limanların zeminini doldurmaktaydı. Kaynaklarda liman “port” ve “rade”, yani liman ve demirleme ayrımlarının yapıldığı görülmektedir.

²⁹ AMAE, CADC, CCC, Trébizonde, I, Akçaabat, 20 Vendémiaire An 12/13 Ekim 1803.

Demirleme alanı olarak uygun görülen pek çok mahal gerçek liman olanaklarından yani gemilerin kıyıya yaklaşmasına imkân tanıyacak olanaklardan yoksundu.

Bunların yanında Karadeniz’de seyrüseferi tehlikeli hale getiren temel etkenlerden diğeri de Türk denizcilerin bilgisizliği ve tedbirsizlikleriydi. Karadeniz’in koşullarına uygun alçak, düz, ağır ve az yelkenli gemilerin kullanılması ile ticaret emniyet içinde gerçekleştirilebilirdi. Karadeniz’de gemi kazalarının önüne geçilip seyrüseferin emniyet içinde yapılması için limanların her açıdan eksiksiz bir biçimde tanınmaları ile mümkün olabilirdi. Karadeniz’deki seyrüseferin güvenliği için Karadeniz’in tehlikeli olduğu Boğaz’ın girişinde fenerlerin yapılması gerekmektedir.

Yukarıda sayılan unsurların yanında bu limanlar Osmanlı-Rus savaşları nedeniyle demografik olarak gerileme içindeydiler. Devlet-ayan ve bizzat ayanlar arasındaki çatışmalar ve bunların neden olduğu anarşi ortamı da limanların ticari potansiyellerini etkilemekteydi. Ayrıca limanlar sadece kendi ticaret potansiyelleri açısından yeterli değillerdir. Limanları asıl önemli kılan iç kısımlardaki bölgeler için sahip oldukları ticari ilişkileridir.

Kaynakça

Arşivler:

1. Archives du ministère des Affaires étrangères (AMAE) (Dışişleri Bakanlığı Arşivi, Fransa)

a) Centre des Archives diplomatiques de La Courneuve (CADC)

Correspondance consulaire et commerciale (CCC): Trébizonde, I (1801-1811), II (1812-1824); Sinop, I (1801-1811).

b) Centre des Archives diplomatiques de Nantes (CADN)

Archives des Postes Diplomatiques (APD): Constantinople (Ambassade), Série D: Trébizonde, I (1803-1814), II (1815-1825); Sinope I (1803-1812).

c) Mémoires et Documents (MD): Turquie, Tome 30.

2. Service historique de la Défense (SHD), (Château de Vincennes), Service Historique de l'Armée de Terre (SHAT),

Turquie: Tome 616, (1676-1784) ;

Diğer Kaynaklar

AYDIN, Mustafa (2002). “XIX. Yüzyılın Başlarındaki Savaşlar Döneminde Polathane (Akçaabat) Limanının Askeri Önemi.” *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi* 37: 51-58.

AYGÜN, Necmettin (2005). *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon’da Ticaret*. İstanbul: Serander Yayınları.

BEAUCHAMP, M. (An VIII). “Relation historique d’un voyage de Constantinople à Trébizonde.” *La Décade égyptienne*, 2: 10-24.

BIJIŞKYAN, Minas (1998). *Pontos Tarihi*. çev. Hrand D. Andreasyan, İstanbul: Çiviyazıları.

BİLİCİ, Faruk (2003). “La France et la mer Noire sous le Consulat et l’Empire : « la porte du harem ouverte », içinde *Méditerranée, Moyen-Orient: deux siècles de relations internationales, recherches en hommages à Jacques Thobie*, Dir. W. Arbid ve diğ., ss. 55-92. Paris: L’Harmattan.

_____ (1992), *La politique française en mer Noire (1747-1789): vicissitudes d’une implantation*. İstanbul: Isis Pres.

CARLES, Georges (1906). *La Turquie Economique*. Paris : Libraire Chevalier et Rivière.

Carte réduite de la Mer Noire dressée pour le service des vaisseaux du roy par ordre de M. de Boynes, secrétaire d’état ayant le département de la marine / par le Sr Bellin ; Croisey sculp. <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b5962788p/f1.item.zoom>.

COQUELLE, P. (1904). “L’ambassade du maréchal Brune à Constantinople (1803-1805).” *Revue d’histoire diplomatique* XVIII/1: 53-73.

CORDIER, Henri (1917). “Voyage de Pierre Dupré de Constantinople à Trébizonde, 1803.” *Bulletin de la Section de Géographie* 32: 256-264.

_____ (1911) “Un interprète du général Brune et la fin de l’École des Jeunes de langues.” *Mémoires de l’Institut national de France* 38/2: 267-350.

DUPARC, Pierre (1969). *Le Recueil des instructions données aux ambassadeurs et ministres de France, Turquie*, Tome XXIX, Paris: Centre National de la Recherche Scientifique.

DURSUN, Yücel (2016). “XV. Yüzyıldan XX. Yüzyıla Üç Merkezli Bir Nahiye: Yomra Nahiyesi Örneği”, *Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi (KAREN)*, 2/2 (17-41).

_____(2015). *Trabzon Eyaleti'nde Kırsal Yerleşim: Yomra Nahiyesi Örneği (1461-1682)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Trabzon.

HITZEL, Frédéric (2008). “Pierre-Joseph Beauchamp.” *Dictionnaire des orientalistes de langue française*, Ed. François Pouillon, ss. 66-67. Paris: Karthala Editions,

JAUBERT, Pierre Amédée (1860). *Voyage en Arménie et en Perse, précédé d'une notice sur l'auteur par M. Sédillot*. Paris : E. Ducrocq,

KÜTÜKOĞLU, Mübahat S. (1976). *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri II (1838-1850)*. İstanbul: Edebiyat Fakültesi Basımevi.

LAFITTE-CLAVE, Jean (1998). *Journal d'un voyage sur les côtes de la mer Noire du 28 avril au 18 septembre 1784*. Yay. Dimitris Anoyatis-Pele, İstanbul : Isis Pres.

LEVASSEUR, Emile (1912). *Histoire du commerce de la France*, Paris : Aarthur Rousseau.

MORIER, James (1813). *Voyage en Perse, en Arménie, en Asie Mineure et à Constantinople*. Paris : A. Nepveu.

PEYSSONEL, Claude Charles de (1787). *Traité sur le commerce de la Mer Noire*, Tome 2, Paris : Cuchet.

RACCAGNI, Michelle (1980). “The French Economic Interets in the Ottoman Empire.” *International Journal of Middle East Studies* 11/3 : 339-376.

Route du Citoyen Beauchamp de Constantinople à Trébizonde et de Trébisonde à Constantinople. La plus grande partie de la Côte a été suivie de près.
<http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b8494409w/fl.item.r=.zoom>

SAYDAM, Abdullah (2010). “XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Trabzon Şehri.” *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, Bayram Kodaman'a Armağan Özel Sayısı*, 28-45.

ŞİMŞEK, Eyyub (2017), “Sinop Baskınının Fransız Kamuoyuna Yansımaları ve Fransız Filosunun Karadeniz’e Girişi (1853-1854)”, *KAREN, Karadeniz Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 3/3: 69-102.

TANCOIGNE, J. M. (1819). *Lettres sur la Perse et la Turquie d’Asie*. Tome II, Paris: Nepveu.

TCHIHATCHEF, Pierre A. de (1853). *Asie Mineure: Description physique, statistique et archéologique de cette contrée*. 1^{re} Partie, Paris: Gide et J. Baudry.

TOURNEFORT, Joseph Pitton de (1718). *Relation d’un voyage du Levant fait par ordre du roy*. Paris : Aux dépens de La Compagnie.

TURGAY, A. Üner (1983). “Ottoman-British Trade Through Southeastern Black Sea Ports During the Nineteenth Century.” *Economie et Sociétés dans L’empire Ottoman (fin du XVIIIe- début du XXe siècle)*, der. J. Bacqué, P. Dumont, 297-315. Paris: CNRS.

UBUCINI, M. A. (1853). *Lettres sur la Turquie*. Paris: Librairie de J. Dumaine.

YILMAZ, Özgür (2013). “19. Yüzyılda Trabzon’da Fransız Ticareti ve Yatırımları.” *Karadeniz İncelemeleri Dergisi* 15: 39-76.

_____ (2018). “Fransız Konsolosu Pierre Dupré’ye Göre 1806-1812 Osmanlı-Rus Savaşı’nda Rusların Akçaabat Saldırıları”, *Uluslararası Dünden Bugüne Akçaabat Sempozyumu*, 12-14 Ekim Akçaabat.

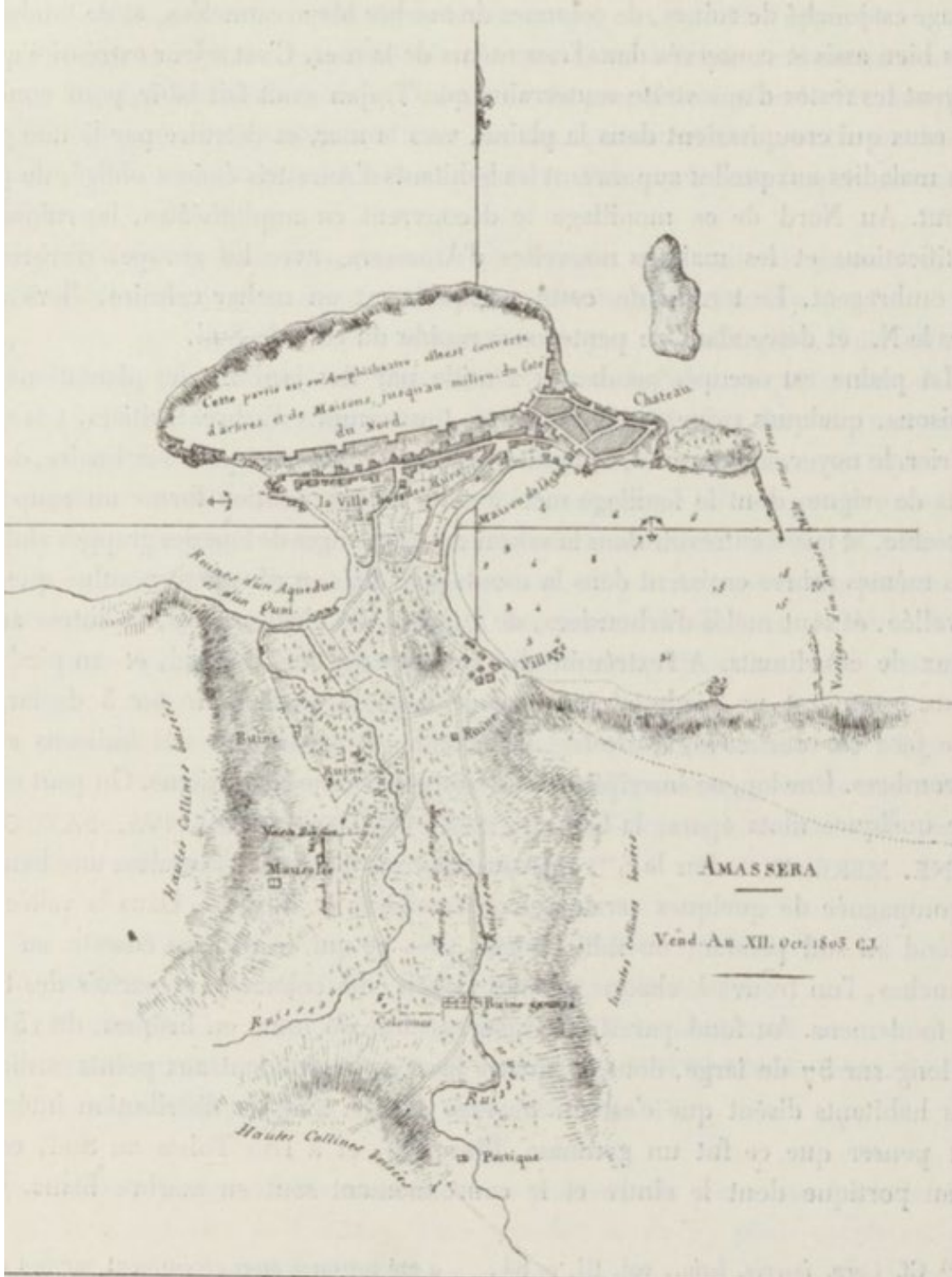
_____ (2015). “Dussaud Biraderler’in Trabzon Limanı İnşa Projesi (1870).” *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 18:213-244.

_____ (2014a). “Güney Karadeniz’de Yeni Fransız Politikası: Pascal Fourcade ve Sinop Konsolosluğu (1803-1809).” *Cahiers balkaniques*, 42: 223-268.

_____ (2016). “Trabzon’da Fransız Varlığının İlk Dönemleri: Pierre Jarôme Dupré’nin Trabzon Konsolosluğu (1803-1820).” *Karadeniz İncelemeleri Dergisi* 21: 87-120.

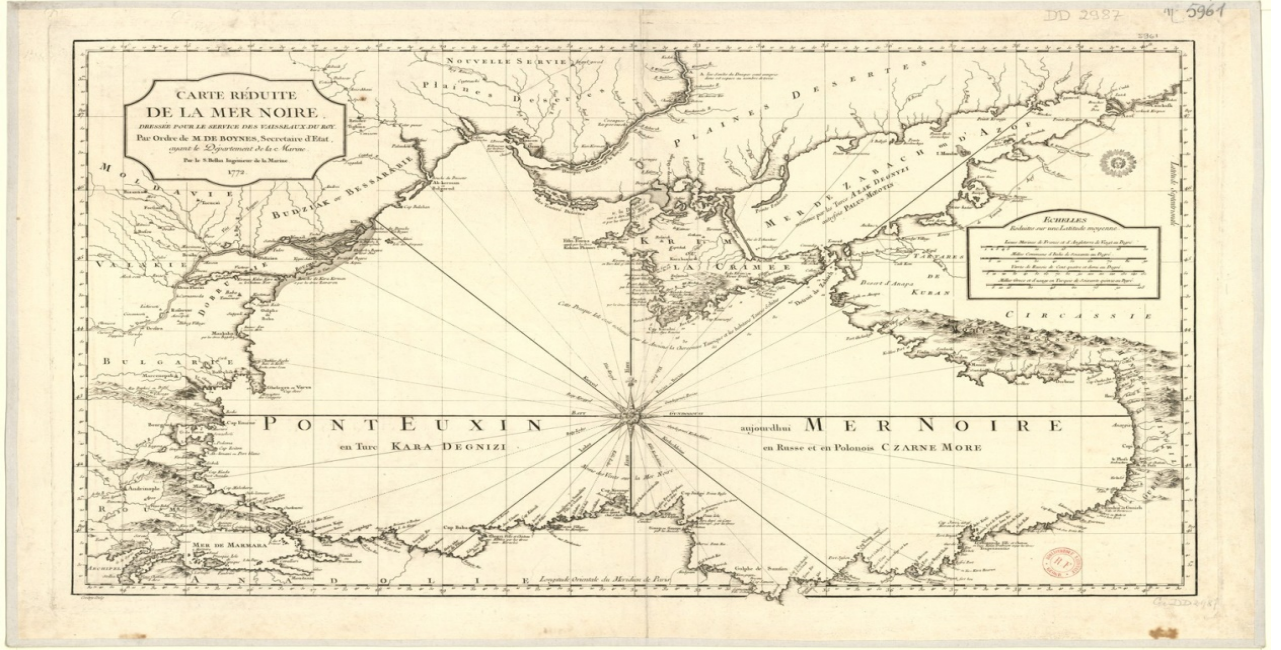
_____ (2014). “Victor Fontanier’nin 1831’de Trabzon’dan Batum’a Seyahati.” *Mavi Atlas*, 2: 118-134.

EK1: Jouannin’in Amasra Haritası



Kaynak: Cordier, 1911: 319.

EK 2: Bellin’in 1772 Tarihli Karadeniz Haritası



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Kaynak: <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b5962788p>

EK 3: d’Anville’in Anadolu Haritası (1794)



Kaynak: <https://www.raremaps.com/gallery/detail/49109/a-new-map-of-turkey-in-asia-by-monsr-danville-first-geogra-laurie-whittle>