

KARADENİZ ARAŞTIRMALARI

BALKAN, KAFKAS, DOĞU AVRUPA VE ANADOLU İNCELEMELERİ DERGİSİ

KaraM
Bahar 2016 • Sayı 49

Karadeniz Araştırmaları
Journal of the Black Sea Studies

Cilt/Volume 13 Sayı/Number 49
Bahar/ Spring 2016 ISSN 1304-6918

Sahibi ve Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Owner and Managing Editor
Bilgehan Atsız GÖKDAĞ

Editörler/Editors
Osman KARATAY - M. Seyfettin EROL

Yazı işleri / Secretariat
Yaşar ŞİMŞEK - Umut ÜREN

Tasarım/ Design
Ali BALCI

Yayın Kurulu / Editorial Board
Prof. Dr. Bernt Brendemoen (Oslo Üni.)
Prof. Dr. Haydar Çakmak (Gazi Üni.)
Prof. Dr. Necati Demir (Gazi Üni.)
Prof. Dr. M. Seyfettin Erol (Gazi Üni.)
Prof. Dr. Peter Golden (Rutgers Uni.)
Prof. Dr. Bilgehan Atsız Gökdağ (Kırkkale Üni.)
Prof. Dr. Sadettin Gömeç (Ankara Üni.)
Prof. Dr. Hakan Kırımlı (Bilkent Üni.)
Dr. Yuri Kochubey (NAS of Ukraine)
Prof. Dr. Mihai Maxim (D.Kantemir Kültür Mrk.)
Prof. Dr. David Mcdonald (Uni. of Wisconsin)
Prof. Dr. Hikmet Öksüz (KTÜ)
Prof. Dr. Mehmet Öz (Hacettepe Üni.)
Prof. Dr. Yücel Öztürk (Sakarya Üni.)
Yrd. Doç. Dr. Erjada Progonati (Hitit Üni.)
Prof. Dr. Dan D.Y. Shapira (Bar-Ilan Üni.)
Doç. Dr. Feridun Tekin (Giresun Üni.)
Prof. Dr. Uli Schamiloglu (Uni. of Wisconsin)
Prof. Dr. Mualla Uydu Yücel (İstanbul Üni.)
Prof. Dr. İliya V. Zaitsev (Moskova Devlet Üni.)

İdare Merkezi / Adress
Hacı Hasan Mah., Kahraman İbad Hüseyinli Sok. No: 2
Gölbaşı - ANKARA
Tel: 0536 760 55 42
www.karam.org.tr
karadenizarastirmalari@gmail.com

Yayın Türü / Types of Periodical
3 aylık, uluslararası / quarterly, international

İçindekiler/ Contents

- 1-16** The EU's Black Sea Initiatives and their Effects on Migration Control and Security Cooperation / *AB'nin Karadeniz Girişimleri ve Bunların Göç Kontrolü ve Güvenlik İşbirliği'ne Etkileri*
Pelin SÖNMEZ
- 17-32** Kosova Ekseninde Yunanistan'ın Batı Balkanlar Politikasında Self-Determinasyonun Yeri / *The Place of Self-Determination in Greece's Western Balkan Policies in Terms of the Kosovo Axis*
Ceren GÜRSELER
- 33-46** Bulgaristan'ın Karadeniz Politikası ve Avrupa Birliği'nin Etkileri / *Bulgaria's Black Sea Policy and the Impact of European Union*
Nuri KORKMAZ
- 47-78** Ukrayna, Başarısız Bir Devlet mi? / *Ukraine: A Failed State?*
Göktürk TÜYSÜZOĞLU
- 79-89** Rus Dış Politikasında Reformların Etkisi ve Sonuçları / *Impacts and Results of Reforms in the Russian Foreign Policy*
Giray Saynur DERMAN
- 91-102** Советско-Турецкие взаимоотношения в контексте международных конференций / *Turco-Soviet Relations in Terms of International Conferences*
Эльмира ЗУЛПЫХАРОВА - Алтынай К. МОЛДАДЮСОВА
- 103-120** İktidar ve İzdivaç: Memlük-Altın Orda-İlhanlı Üçgeninde Siyasi Evlilikler / *Power and Marriage: Political Marriage in the Triangle of Mamlukids, Golden Horde and Ilkhanids*
Fatma AKKUŞ YİĞİT
- 121-130** Moskova'nın Türkçe Kökenli Yer Adları / *Moscow Toponyms of Turkic Origin*
Marina KASUMOVA - Mayagül ERGENEKON - Nigar ÇOBANOĞLU
- 131-140** Container Transportation at the Black Sea: An Evaluation of the Ports in Turkey / *Karadeniz'de Konteyner Taşımacılığı: Türkiye'deki Limanlara Yönelik Bir Değerlendirme*
Güven ŞENGÖNÜL - Soner ESMER
- 141-156** Sustainable Container Terminal Operations: Challenges and Enhancements / *Sürdürülebilir Konteyner Terminal İşlemleri: Sıkıntılar ve Gelişmeler*
Volkan ÇAĞLAR
- 157-187** 19. Yüzyılda Trabzon Limanı: Seferler, Tüccarlar, Mallar / *The Trabzon Port in the 19th Century: Campaigns, Merchants, Goods*
Yasemin NEMLIOĞLU KOCA
- 189-209** Cumhuriyet Türkiye'sinin "Farklı" İşadamı Nuri Demirağ'ın Havacılık Sanayii Ve Karadeniz'den Akdeniz'e Bütünsel Kalkınma Projeleri / *Aviation Industrial and Integrated Development Projects Covering the Black Sea and Mediterranean of Nuri Demirağ, An "Extraordinary" Businessman of Republican Turkey*
Demirhan Fahri ERDEM
- 211-224** Meyhanelerle Mukaddes Mekânlar Arasında Mesafe Tayini: Sultan II. Abdülhamid Devri İstanbul'undan Örnekler / *Leaving Distance between Pubs and Sacred Places: Examples from İstanbul under the Reign of Sultan Abdulhamid II*
Uğur AKBULUT

Kitap Değerlendirme / Book Review

- 225-227** Mehmet Çötür, *Bartın Limanı İnşaat Sonu Raporu*
Yenal ÜNAL
- 228-231** Alper Can, *Eskiçağ Rehberi*
Hüseyin ÜRETEK
- 232-237** Mesut Hakkı Çaşın – Giray Saynur Derman, *Rus Dış Politikasındaki Değişim ve Kremlin Penceresinden Yeni Ufuklar*
Şenol KANTARCI
- 239-246** Yayın İlkeleri/ Editorial Principles

DANIŞMA KURULU / ADVISORY BOARD

Prof. Dr. Ali AKAR	Muğla Üniversitesi
Prof. Dr. Ercan ALKAYA	Fırat Üniversitesi
Prof. Dr. Ali Berat ALPTEKİN	Selçuk Üniversitesi
Doç. Dr. Semra AYYILMAZ	Atatürk Üniversitesi
Prof. Dr. İrfan ÇAĞLAR	Hitit Üniversitesi
Prof. Dr. Özkul ÇOBANOĞLU	Hacettepe Üniversitesi
Prof. Dr. A. Mevhibe COŞAR	Karadeniz Teknik Üniversitesi
Doç. Dr. Tülin DURUKAN	Kırıkkale Üniversitesi
Prof. Dr. Ali DUYMAZ	Balıkesir Üniversitesi
Prof. Dr. A. Bican ERCİLASUN	Gazi Üniversitesi
Doç. Dr. Ruhi ERSOY	Gazi Üniversitesi/TBMM
Prof. Dr. Tuncer GÜLENSOY	Erciyes Üniversitesi
Prof. Dr. Harun GÜNGÖR	Erciyes Üniversitesi
Prof. Dr. Atilla JORMA	University of Turku
Prof. Dr. Şenol KANTARCI	Akdeniz Üniversitesi
Doç. Dr. Barış METİN	Uşak Üniversitesi
Prof. Dr. Nevzat ÖZKAN	Erciyes Üniversitesi
Yrd. Doç. Dr. Mahmut SARIKAYA	Ahi Evran Üniversitesi
Prof. Dr. Seyit SERTÇELİK	Ankara Üniversitesi/TBMM
Prof. Dr. Cemalettin TAŞKIRAN	Gazi Üniversitesi
Prof. Dr. İbrahim TELLİOĞLU	Ondokuz Mayıs Üniversitesi
Prof. Dr. A. Nezih TURAN	Anadolu Üniversitesi
Prof. Dr. Kemal ÜÇÜNCÜ	Karadeniz Teknik Üniversitesi

BU SAYININ HAKEMLERİ / REFEREES OF THIS ISSUE

Doç. Dr. Nail Alkan	Gazi Üniversitesi
Dr. Aidarbek Amirbek	Hoca Ahmet Yesevi Üniversitesi
Dr. Araz Aslanlı	Azerbaycan Devlet İktisat Üniv.
Yrd. Doç. Dr. Alpaslan Ateş	İskenderun Teknik Üniversitesi
Yrd. Doç. Dr. Abdürrahim Aydın	İnönü Üniversitesi
Doç. Dr. Bülent Bayram	Kırklareli Üniversitesi
Doç. Dr. Volkan Çağlar	Dokuz Eylül Üniversitesi
Yrd. Doç. Dr. Nazım Çokişler	Kâtip Çelebi Üniversitesi
Yrd. Doç. Dr. Kürşat Solak	Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi
Yrd. Doç. Dr. Faruk Doğan	Kırklareli Üniversitesi
Prof. Dr. Mehmet Seyfettin Erol	Gazi Üniversitesi
Doç. Dr. Soner Esmer	Dokuz Eylül Üniversitesi
Dr. Meryem Günaydın	Fırat Üniversitesi
Dr. Ceren Gürseler	USGAM
Yrd. Doç. Dr. Necati İyikan	Akdeniz Üniversitesi
Doç. Dr. Osman Karatay	Ege Üniversitesi
Doç. Dr. İlyas Kemaloğlu	Mimar Sinan G. S. Üniversitesi
Dr. Hasan Oktay	KAFKASSAM
Dr. Emre Ozan	Kırklareli Üniversitesi
Doç. Dr. Melek Öksüz	Karadeniz Teknik Üniversitesi
Yrd. Doç. Dr. Yunus Özger	Bozok Üniversitesi
Yrd. Doç. Dr. Erjada Progonati	Hitit Üniversitesi
Dr. Murat Saraçlı	Gazi Üniversitesi
Yrd. Doç. Dr. Metin Saraçoğlu	Gazi Üniversitesi
Yrd. Doç. Dr. İbrahim Şahin	Ege Üniversitesi
Yrd. Doç. Dr. Canan Tanrısever	Kastamonu Üniversitesi
Yrd. Doç. Dr. Yenal Ünal	Bartın Üniversitesi

Dergimizi Tarayan Veritabanları / Scanned by the Databases

ASOS, CEEOL, DOAJ, EBSCO, Index Copernicus, Index Islamicus, MLA International Bibliography, International Medieval Bibliography, ProQuest, Serials Solutions, TÜBİTAK-ULAKBİM, Ulrich's periodicals directory, CNKI, InfoBase

THE EU'S BLACK SEA INITIATIVES AND THEIR EFFECTS ON MIGRATION CONTROL AND SECURITY COOPERATION*

Pelin SÖNMEZ**

ABSTRACT

European Union's (EU) Black Sea Policy aims the promotion of democracy and enhancement of civil society dialogue at its first phase. However the current unresolvable conflicts between Abkhazia and South Ossetia that belongs to Georgia and Russia, Nagorno Karabagh problem between Azerbaijan and Armenia certainly increases terrorism, illegal migration and crime potential of the Black Sea region. This situation directs the EU to develop more strategies and policies on security cooperation and migration control over Black Sea area- as political and economic stability in Black Sea-a neighbor region, has a primary importance for the EU considering its security and migration policies. Therefore three complementary policy and initiatives of EU, namely- European Neighborhood Policy (ENP), Black Sea Synergy (BSS) and Eastern Partnership Initiative (EaP), has been aimed to create a favorable ground for fostering stability, security and prosperity around the Black Sea. This paper specifically examines security and migration cooperation between Black Sea Countries and the EU in the abovementioned initiatives. Such aims and results of these initiatives will be studied in relation with EU's Migration and Security Policy goals.

Keywords: Black Sea Synergy, Eastern Partnership, European Union Migration Policy, Security Control.

ÖZET

Avrupa Birliği Karadeniz Politikası öncelikle demokrasinin geliştirilmesi ve sivil toplum diyalogunun güçlendirilmesini amaçlamaktadır. Fakat Gürcistan ve Rusya'nın dâhil olduğu Abhazya ve Güney Osetya'daki çatışmalar, Azerbeycan ve Ermenistan arasındaki Dağlık Karabağ problemi Karadeniz bölgesindeki terörizm, yasadışı göç ve suç potansiyelini kesin bir şekilde artırmaktadır. Bu durum AB'yi, komşu bir bölgedeki siyasi ve ekonomik istikrar AB'nin gü-

* This Paper has been submitted in International Conference of Black Sea Economic Cooperation and European Union on 4-5 June, 2015- Istanbul Ticaret University.

** Assist. Prof., Nişantaşı University, pelin.sonmez@nisantasi.edu.tr

venlik ve göç politikası nazarında öncelikli önemi olduğu için, Karadeniz havzası üzerinde güvenlik işbirliği ve göç kontrolü hakkında daha fazla stratejiler ve politikalar geliştirmeye yönlendirmektedir. Bu nedenle AB'nin üç tamamlayıcı politika ve girişimi olan Avrupa Komşuluk Politikası, Karadeniz Sinerjisi ve Doğu Ortaklığı Girişimi Karadeniz'deki istikrar, güvenlik ve refah için uygun ortam yaratmayı amaçlamaktadır. Bu makale yukarıda belirtilen girişimler üzerinden özellikle Karadeniz ülkeleriyle AB arasındaki güvenlik ve göç işbirliğini incelemektedir. Söz konusu girişimlerin amaçları ve sonuçları AB'nin Göç ve Güvenliğe dayalı politika amaçları üzerinden incelenecektir.

Anahtar Kelimeler: Karadeniz Sinerjisi, Doğu Ortaklığı Girişimi, Avrupa Birliği Göç Politikası, Güvenlik Kontrolü.

The Black Sea region is a very big and constantly growing market with nearly 400 million people living in the area of 10 states, as Greece, Turkey, Bulgaria, Romania, Moldova, Ukraine, Russia, Georgia, Armenia and Azerbaijan. This is what major interests such as trade, energy and transportation among the countries of Black Sea and with their neighbors like the EU increases its weight every day. In such an atmosphere, countries, both from Black Sea and the EU, would like to cooperate more in order to increase their trade potential, energy efficiency, transportation networks and democracy functionality using bilateral or multilateral measures. However the Region is also known with unresolved frozen conflicts and such conflicts are the major obstacle for further cooperation and development of the Region as a whole. Therefore, issues like border conflicts, frozen conflicts and problems arose from illegal migration and organized crime are urgent problems to be solved in such a booming atmosphere. Where the EU stands in this picture? In James Sherr's words from Defense Academy of the UK, The EU should answer the question, if it wishes to be seen in the Black Sea region in principle as a magnet or as a barrier? (Lange 2007: 2). This paper discusses EU's Black Sea policies and initiatives in terms of migration control and security cooperation as one of the major determinants of cooperation between Black Sea countries and the EU and tries to figure out on which occasions it is a magnet or a barrier in security and migration issues.

Migration and security is one of the major determinants due to its importance with economic and social effects- both in positive and negative manner. Mentioning the negative effects at first sight, refugees and asylum seekers originating from the Black Sea region continue to be a population of concern as they have the potential sources of illegal and uncontrolled migration or human trafficking, or they can have negative effects for the economies of countries where they live. Currently, there are certain countries in the Black Sea region which continue to be countries of origin for refugees mainly due to continued areas of conflict. On the other hand, the role of

remittances in the economic development of the region is an increasingly important issue as remittances are normally positively linked to consumption, social services, and investment. According to the World Bank, in 2007 the countries of the Black Sea received USD 26.7 billion in remittances (or 8.4% of worldwide flows), 1.5 times more than in 2000. Remittances today account for more than ten per cent of GDP in Moldova, Armenia, and Albania (Manoli 2014: 9). Therefore migration is becoming to be a bigger source of income for countries of origin.

It is estimated that there are more than 23 million migrants in the Black Sea region, accounting for 6.8% of its population (Manoli 2014: 8). Explained with statistics in more detail, there were 32.4 million emigrants from the Black Sea Region in 2005. Russia not only has the highest numbers of immigrants, but also the highest total number of emigrants in the region referring to 11.5 million. This is followed by Ukraine at 6.1 million and Turkey at 4.4 million. However in terms of emigrants as a percentage of the total population, the Russian figure represents only 8 per cent of the total population and only 6 per cent for Turkey. Ukraine is slightly higher at 13 per cent but not among the highest in the region. On the other hand, Albania, Armenia and Georgia have the highest numbers of emigrants as a percentage of total population in the region with 27.5 per cent, 26.9 per cent and 22.9 per cent respectively (IOM, Migration in the Black Sea Region: An Overview 2008, 2008: 36). Stock of emigrants as a percentage of the total population in 2010 has a slight difference from 2005 data. In 2010 Ukraine is 14.4 per cent, Armenia is 28.2 per cent and Georgia is 25.1 per cent; however Albania is an exception with a considerable increase in its percentage that counts for 45.4 per cent (Manoli 2014: 9).

Growing numbers of migration as shown by the statistics directs countries to migration management and security control inside their borders, cross border activities or international organizations through cooperation partnerships. Therefore while mentioning international partnerships on migration and security, one can say that the EU is the main partner for Black Sea region that the dialogue between Black Sea countries and the EU is trying to be intensified with many cooperation and initiatives. Therefore, proceeding sections of this paper is allocated to Black Sea region's position in migration and security policies of the EU in line with cooperation activities and EU's initiatives namely Black Sea Synergy, Eastern Partnership and European Neighborhood Policy respectively. The conclusion section questions the position of the EU as a magnet or barrier of migration control and security policy in this regard.

1. What Migration and Security Means for Europe?

Security, in the widest sense, contains transparent and accountable governance, respect for fundamental rights and freedoms, and economic and employment prospects. Migration, in this sense can be a concept under securi-

ty as migration flows increase, in the modern world, reached unprecedented scale as a result of globalization. This phenomenon actually directs countries to take security cautions and management mechanisms for controlling migration. Considering the EU vision, the same inclination is seen towards this concept as well. A view from European citizens approves this situation especially as security is a greater issue for Europeans in 2015 than at any time since a generation ago. The global financial crisis left many people feeling insecure about their own personal situation. War and conflicts on the EU's doorstep raise security challenges for bordering Member States, while the phenomenon of foreign terrorist fighters travelling between the EU and conflict zones has become a key security challenge for the EU. (Special Eurobarometer 432, 2015: 2). According to Special Eurobarometer No. 432, 19% of respondents, all including European Union citizens, view irregular immigration as one of the most important security challenges. In eight Member States, at least a fifth of respondents consider irregular immigration to be one of the most important security challenges. Unsurprisingly, the highest proportions is observed from the countries that are on Mediterranean immigration route such as Malta (46%), Italy (40%) and Greece (33%). (Special Eurobarometer 432, 2015: 21).

Parallel with the citizens' perceptions, EU is trying to perform a common migration policy under Justice and Home Affairs Heading since 1980's. We can see a twofold approach in those policy initiatives and implementations of the Union; it tries to form a secure place inside its borders on the one hand and tries to minimise such threads that increases security pressure from neighboring countries through cooperation activities, financial and administrative aid on the other hand. Hence, the EU's approach can be observed from citizens' opinions too as explained in Special Eurobarometer No. 432. Having identified the main challenges to EU security, respondents were asked to rate how important certain challenges are to the internal security of the EU. Just over four in five respondents (81%) regard management of the EU's external borders to be important: 40% say it is very important, and 41% think it is only fairly important. When the focus of the discussion turns to the potential sources of threats to EU security, %86 of EU 28 respondents agrees that war or political instability in regions outside the EU is a potential source of thread to EU security. (Special Eurobarometer 432, 2015: 29). Those findings directly lead us to the concerns for Black Sea region as it can be a thread for Europe's security for destabilization of regional security- namely regional conflict. In terms of state fragility, especially on bad governance, ineffective judiciary system and low level of economic development makes the Black Sea region explicit to corruption, organized crime and illegal migration to flourish.

Those concerns are reflected in a Joint Communication on the implementation of ENP and it was mentioned that:

“The unstable security situation, coupled with a number of ‘frozen conflicts’ which prevent the EU and its partners from fully reaping the benefits of cooperation under the ENP, underlines the need for the EU to further strengthen its contribution to security in its neighborhood, thereby also enhancing its own security. This is an area of shared interest for the EU and a number of its partners, even those partners which have so far shown little willingness, or capacity, to fully engage with the EU under the renewed ENP. Such action should also foster traditional security capabilities e.g. in the areas of military advice and training, police, justice and border management cooperation, and should assist partners, where possible, with implementing their international obligations on broader security challenges under the relevant treaties.” (Joint Declaration of the Eastern Partnership Summit, Access on 22.05.2015: https://eu2015.lv/images/news/2015_05_22_RigaDeclaration_EaP.pdf).

This section of the paper specifically refers to the dialogue between the EU and Black Sea countries through EU's political attempts towards the conflicts in the Region and cooperation programs and processes under EU's Global Approach for migration.

1.1. EU's Political Attitude Towards the Conflicts in the Black Sea Region

We can basically talk about four frozen conflicts including Ukraine- Crimean Peninsula problem in the Black Sea region; and those are Transnistria in Moldova, Abkhazia and South Ossetia in Georgia, Nagorno-Karabakh in Armenia and Azerbaijan. In each of the conflict, the EU maintained a stance in line with its security principles and as all 5 countries (Ukraine, Georgia, Moldova, Armenia and Azerbaijan) are part of ENP today, the EU uses this sole instrument to support them as resolution of conflicts, building trust and good neighborly relations are essential to economic and social development and cooperation as explained in Riga Summit Declaration on May 2015 (Joint Declaration of the Eastern Partnership Summit, Access on 22.05.2015: https://eu2015.lv/images/news/2015_05_22_RigaDeclaration_EaP.pdf).

Talking first on the annexation of the Crimean peninsula by Russia, it is not recognized by the EU and the international community; the EU suspended fiscal aid to its funded projects in Crimea with the exception of those in support of civil society and citizen-to-citizen contacts. Furthermore, European Council invited the European Commission to re-assess EU-Russia cooperation programs with a view to taking a decision, on a case by case basis, on the suspension of the implementation of EU bilateral and regional cooperation programs in July 2014 (SWD (2015) 6 final, 2015: 1). This conflict actually demonstrated how an uncommitted government, disconnected from the wider sentiment of the population and subject to unacceptable external pressure can provoke great political and social disarray.

The European Commission announced on 5 March 2014 a Support Package for Ukraine, frontloading and reinforcing many of the EaP policies and instruments. As stated by Presidents H. Van Rompuy and J. M. Barroso on 18 March, the European Union does neither recognize the illegal and illegitimate referendum in Crimea nor its outcome (JOIN (2014) 12 final, 2014: 3).

Concerning Transnistria conflict in Moldova, the EU was invited to join together with the USA the mediation process in October 2005. It is the only frozen conflict where the EU is part of the settlement mechanism. Here, a major contribution of the EU is the Border Assistance Mission, functioning since December 2005 on the Moldova-Ukraine border. The other EU mission is a peacekeeping mission that aims equal shares for Russian, Moldovan and Transnistrian troops. However it is not meeting any international standards and not the requirements of the current situation either that requires an alternative mission for the region (Ora 2006: 53).

EU involvement in the resolution of Nagorno-Karabakh conflict is very limited as financial assistance from the European Commission is the most direct form of support for conflict resolution. The EU has adopted a “wait and see” approach to the Nagorno Karabakh conflict, because, there is not any consistent EU strategy for the South Caucasus. It has not been actively involved in the Nagorno Karabakh conflict resolution process. It only provides its support to the Organisation for Security and Co-operation in Europe (OSCE) and the United Nations (UN) in their efforts to solve the frozen conflicts in the region. (Efe 2012: 192)

Concerning Abkhazia and South Osetia, although the EU is the largest donor of (non-military) aid to Abkhazia since 2004 and South Ossetia since 1997, that could not lead to a main role for the EU in conflict resolution process, the EU's formal role was limited to observer status at Joint Control Commission economic meetings only for South Ossetia (Coppieters 2007:7). However the situation changed in 2008 and EU played a major role as a mediator. In two rounds of mediation process, the French presidency of the EU achieved first a cease-fire agreement between Tbilisi and Moscow on 12 August 2008 and caused a withdrawal of Russia which counted as one of the few success of the EU as a major actor in conflict resolution.

EU's political attitude towards the conflicts explained above, actually shows the efficiency of Common Foreign and Security Policy (CFSP) on global scale. However it is argued that the EU's involvement on conflicts in Black Sea region is quite weak, in general, as indicated in Riga Summit Declaration. The Declaration stresses the need for stronger EU engagement to further promoting stability and confidence building and called for EU's strengthened role in conflict resolution and confidence building efforts in the framework or in support of existing agreed formats and processes, including field presence when appropriate (Joint Declaration of the Eastern Partnership Summit, Access on 22.05.2015: https://eu2015.lv/images/news/2015_05_22_RigaDeclaration_EaP.pdf).

1.2. Global Approach to Migration and Security for the Black Sea

Global Approach to Migration and Security which concentrated on countries in the African and Mediterranean region was adopted at the European Council in December 2005 and it generally aimed to "bring together both legal and illegal migration, external relations and development policy to address migration in an integrated, comprehensive and balanced way in partnership with third countries" (COM (2007) 247 final, 2007: 18). In the report of Global Approach for Migration, the Commission stressed lack of a common action on EU Countries' migration recognition information which increases illegal migration and expressed the need for a comprehensive approach for each step of migration including EU countries and third countries as well (Samur, 2008: 6). Practically it means a cooperation with third countries on development assistance, specifically referring to training, advice or support missions for police and military personnel or such grant programs on migration management for third countries.

In its first implementation year, the European Council in its Conclusions called on the Commission "to make proposals on enhanced dialogue and concrete measures" with regard to applying the Global Approach to the Eastern and South Eastern regions neighboring the EU. There were two specific reasons behind this decision. The first reason comes from migration statistics. It says nearly one third of foreign nationals residing in the EU come from that region (COM (2007) 247 final, 2007: 3-4). So there was a reasonable need to involve Eastern and South Eastern including Black Sea region. Second reason behind expanding Global Approach to Migration comes from changes in EU's borders to Eastward enlargement in 2004 and 2007. The sub chapters are devoted to EU's assistance programs on border management towards Black Sea countries and a specific Black Sea Region process namely Prague Process under Global Approach to Migration policy.

1.2.1. Cooperation in Border Management

In terms of minimizing migration threads for its own borders on the one hand and supporting reform of the security institutions of former authoritarian regimes into more transparent, accountable and democratically controlled security sectors on the other hand, the EU involved in several countries in border management, monitoring or advice/support missions in the East. Such important missions for Black Sea region are EU Border Assistance Mission (EUBAM) to Moldova and Ukraine that launched in 2005 and EU Monitoring Mission (EUMM) in Georgia that is deployed in 2008 for a year and extended each year accordingly. €31 million is allocated to EUMM according to Article 14 of the related Act (COUNCIL JOINT ACTION 2008/736/CFSP, 2008). For the years of 2011-2013, EUBAM has a budget of €21 million and a staff of approximately 100 seconded and contracted staff mostly from EU member States, and more than 120 national staff of Moldova and Ukraine on the other hand.

In those Missions, partner countries learn how to facilitate the movement of persons and goods across borders while at the same time maintaining secure borders. They are encouraged to 'reform the security and law enforcement sectors (including the police) and establish democratic control over armed and security forces' as well (JOIN(2014) 12 final: 14). Reform of security and law enforcement sectors was initiated in 2013 for Moldova, and police and border management is a focal sector of EU support in the framework of the European Neighborhood Instrument (ENI) from 2014 onwards.

Border management cooperation is easily observed from EaP implementation reports. The implementation reports subjects are held on platforms as multilateral cooperation components. In platform 1 namely- "Democracy, Good Governance and Stability", asylum, migration and border management issues are being discussed through panels. In addition to the experience of the EaP Police Cooperation Program, a new panel on cooperation in Common Security and Defense Policy (CSDP) was set up under the EaP's 'multilateral track' in 2013. This panel focuses on CSDP matters in order to help eastern partners improve their capacity and their contributions to CSDP missions and operations, and to share information among EaP countries, Member States and EU institutions (JOIN(2014) 12 final: 14). Moreover labor migration and migrants' access to rights, detention, asylum and trafficking in human beings was the work of 2014 panel. An expert meeting on detention was held in Chişinău in March 2014 and EaP countries were keen to continue engaging with the panel. The Panel on integrated border management continued to guide the implementation of the pilot projects under the integrated border management Flagship initiative. 2014 panel also focused on concrete practical case studies where the Military Staff of the European Union (EUMS), international organizations, the EUBAM and the partner countries exchanged best practices in areas such as joint border control, joint transit system or fast lane corridors (SWD (2015) 76 Final: 12).

EU also has some special projects with third countries on border management. A new capacity building project led by Frontex (A European Agency for the Management of Operational Cooperation at the External Borders) began in June 2014 as a follow-up to the three years of EU financed training. The capacity building work in this project predominantly focuses on training curricula in the partner countries, specialized training, the fight against corruption, and human rights aspects (SWD (2015) 76 Final: 16).

1.2.2. Prague Process

The Prague Process, is a political initiative formed in 2009 and its basic purpose is to promote migration partnerships between the states of the European Union/Shengen area, Western Balkans, Eastern Partnership, and Central Asia, as well as Russia and Turkey. The Process is led by Poland,

while the Core Group, comprised of 15 states, the European Commission and International Center for Migration Policy Development (ICMPD), supports the Senior Officials Meetings. The Senior Officials group constitutes the decisive body of the Prague Process. The representatives of the Parties of the Process are gathered through Ministerial conferences, Senior Officials' meetings, workshops, group or study visits.

2 international conferences are important as those shape the Process' road map. In Poznan Conference on November 4, 2011, The parties agreed on the Action Plan and 2012- 2016 as its timeframe for implementation. The Prague Conference, in the same year, adopted a Joint Declaration including six main topics for cooperation in the area of migration. The areas where cooperation should be further strengthened are the following:

- preventing and fighting illegal migration,
- promoting readmission, voluntary return and sustainable reintegration,
- addressing legal migration and mobility with a special emphasis on labor migration,
- promoting integration of legally residing migrants in their host societies,
- making migration and mobility positive forces for development,
- strengthening capacities in the area of asylum and international protection. (2nd Ministerial Conference of the Prague Process- Building Migration Partnerships in Action, 2011, Access on 01.06.2015: <https://www.iom.int/files/live/sites/iom/files/What-We-Do/docs/Action-Plan-2012-2016-en.pdf>)

Border management issue is directly related with the first heading, namely “preventing and fighting illegal migration”. The parties decided to the promotion and development of Integrated Border Management through the development of a comprehensive training strategy on border management, including on mechanisms to ensure access to international protection for those in need, the setting up of an inventory of existing border security technologies and the identification of technological needs under this heading (2nd Ministerial Conference of the Prague Process - Building Migration Partnerships in Action, 2011, Access on 01.06.2015: <https://www.iom.int/files/live/sites/iom/files/What-We-Do/docs/Action-Plan-2012-2016-en.pdf>). It is important to notice that learning about the migration situation in participant countries, ownership of the migration profiles, the necessity of national endorsement, and the updatability of the data is scarce and that leads to slow progress of the Process in general. Hence in the last workshop held on February 12-13, 2015 in Lisbon, the same concern is concluded by the Parties too (Prague Process Quarterly Review, 2015: 4) which questions the efficacy of the Process in the future.

2. The EE Initiatives for Black Sea Region Including Migration Management and Security

The EU aimed to form a solid Union inside its members and tried to create a more open dialogue with its neighbors after its enlargement periods, especially with the enlargements of 2004 and 2007. Due to this fact, it started special initiatives with third countries surrounding the EU. Starting in 2004 with ENP, the EU initiated many policies namely BSS in 2008 and EaP in 2009. This section of the paper will specifically study those Initiatives towards Black Sea, including their scope and functionality.

2.1. Black Sea Synergy as a Stillborn Initiative

With EU membership of Bulgaria and Romania, the prosperity, stability and security of the neighbors around the Black Sea becomes as immediate concern to the EU. However Black Sea region is described as a region with unresolved frozen conflicts, with many environmental problems and insufficient border controls thus encouraging illegal migration and organized crime. Therefore the EU believed that enhanced regional cooperation could generate more mutual confidence and, over time, could help remove some of the obstacles that stand in the way (COM (2007) 160 Final, 2007: 2). In accordance with this purpose, the Council adopted Conclusions on the Commission Communication "Black Sea Synergy – a New Regional Cooperation Initiative in 2007. The BSS Initiative is complementary to the European Neighborhood Policy, the enlargement policy for Turkey and the Strategic Partnership with the Russian Federation and the primary task of BSS was therefore be the development of cooperation within the Black Sea region and also between the region as a whole and the European Union.

The 2007 Communication formulated 10 concrete goals and tasks in BSS and "managing movement and improving security" is one of a main task under the Synergy. Other tasks are formulated as environment; energy; transport; maritime policy and fisheries; research, science and education networks; employment and social affairs; trade; democracy and frozen conflicts. Managing movement and improving security task describes border management improvement and customs cooperation at regional level as security increase that will help to fight organized cross-border crime such as trafficking in human beings, arms and drugs and contributes to preventing and managing irregular migration. According to the Commission, Black Sea regional actors might usefully "*develop best practices, introduce common standards for saving and exchanging information, establish early warning systems relating to trans-national crime and develop training schemes*" (COM (2007) 160 Final, 2007: 4). This could build on the experience and activities of the SECI (South-East European Cooperation Initiative Regional Centre for Combating Trans-border Crime) regional centre and the BBCIC (Black Sea Border Coordination and Information Centre based in Burgas).

After the first year implementation of BSS, the Commission wrote a report explaining Synergy's first year activities. It is mentioned that, the EU decided to establish Cooperation Platform on Migration in the Black Sea region in April 2008, in line with Global Approach to Migration priority actions which is actually founded as EaP in 2009. 2008 report described the platform that would include Member States, EU agencies, countries bordering the Black Sea and regional organizations and will aim to provide focused and strengthened migration dialogue and improving practical cooperation between Member States and the countries in the region. Each Black Sea country is expected to establish national centers that will feed/exchange relevant information to/through the Coordination Center (COM (2008) 391 Final, 2008: 4).

The first year implementation report was criticized by other EU actors such as EU Parliament for leading to dispersion on large number of priority objectives and indicating uneven progress across sectors, with very limited achievements in sectors such as democracy, trade and conflict resolution. (Delcour and Manoli, 2010, p. 4) Hence, parallel with Parliament's criticisms, the latter progress under this field caused failure of BSS and resulted with dead born of this Initiative. For example, holding no other high level political meeting after Kiev Meeting on 2008, contributes to the lack of visibility and policy guidance under the BSS. Moreover, the BSS has been overshadowed by the EaP, the latter benefiting from stronger political support from EU Member States, additional funding, an operational structure, clearer tasks in the form of flagship initiatives, and a more coherent target group of states. Lastly, BSS lacks visible funds. The initiative has the potential to be financed from various instruments, e.g. the European Neighborhood and Partnership Instrument (ENPI) and the Instrument for Pre-Accession (IPA); yet there is no reference in any of the Synergy's documents to the overall BSS funding allotted from these various instruments (Delcour and Manoli 2010: 10,15) Those resulted with booming of EaP and falling of BSS as policy tools over time.

2.2. Eastern Partnership As Part Of European Neighborhood Policy

The ENP was build in 2004 as an EU Communication. The Commission explained ENP as developing a zone of prosperity and a friendly neighborhood- a 'ring of friends' to enjoy close, peaceful and co-operative relations where the main rationale of the ENP is "all but membership" meaning that the dialogue contains everything except membership that is basically defined with involving in EU institutions (Efe, 2012: 193). Its aim is formally described as developing a special relationship between the EU and each of its partner countries, contributing to an area of security, prosperity and good neighborliness. The main messages of this communication was therefore, that the ENP helps to make Europe and its neighborhood a better, safer and more prosperous place, that the ENP improves people's

lives, by contributing to more democratic, open and equal societies, to greater prosperity, and by creating networks between the EU and neighboring countries (JOIN (2014) 12 final, 2014: 6).

The EU launched the Eastern Partnership initiative at its Prague Summit on 7 May, 2009, setting within the framework of its Neighborhood Policy, goal of developing economic and political relations between the EU and six countries of the Black Sea region that are Armenia, Azerbaijan, Belarus, Georgia, Moldova and Ukraine. In the joint declaration 2009 Prague Summit of EaP, the parties declared that *“the Eastern Partnership will seek to support political and socio-economic reforms of the partner countries, facilitating approximation towards the European Union. This serves the shared commitment to stability, security and prosperity of the European Union, the partner countries and indeed the entire European continent”* (Efe, 2012: 194). Therefore it has brought in particular a perspective of new enhanced bilateral framework agreements –Association Agreements– between the EU and its Eastern Neighbors.

EaP as eastern dimension of ENP was formed on bilateral and multilateral tracks. The bilateral dimension aims to foster closer bilateral relations between the EU and each eastern partner country, while the multilateral dimension provides a forum for dialogue and exchange, through thematic platforms and flagship initiatives (SWD (2015) 76 Final, 2015: 2). Current Flagship Initiatives are notably on Integrated Border Management, Small and Medium Enterprises, energy issues, environment and climate change and natural and man-made disasters and Sustainable Municipal Development Flagship Initiative was launched at Riga Summit 2015 as a new Initiative (Joint Declaration of the Eastern Partnership Summit, Access on 22.05.2015: https://eu2015.lv/images/news/2015_05_22_RigaDeclaration_EaP.pdf) Multilateral cooperation component of EaP has 4 thematic platforms as good governance, economic integration and growth, energy security, and contacts between people. Those platforms meet twice a year to review and discuss next steps in the policy dialogue between the EU and EaP countries.

On bilateral dimension, the cooperation is fostered by three phases. The first phase is Association Agreements, including Deep and Comprehensive Free Trade Areas (AA/DCFTAs) which concerns not only the liberalization of trade in goods and services, but also has broad provisions on the approximation of partner countries' legislation with the trade-related EU acquis (SWD (2015) 76 Final, 2015: 3). Sector cooperation is the second phase of bilateral cooperation and the third phase is justice, freedom and security issues on migration and mobility that includes mobility partnerships, readmission agreements and visa liberalization action plans. As concrete progress can easily be seen from yearly implementation reports with EaP countries in terms of signed agreements mentioned above, it can be argued that bilateral dimension of EaP is one of a reason to fostering this

Initiative. As EU believes that the BSS did not work in a holistic perspective; it turned back to micro-regionalism strategies referring divisional and connected strategies (Kurt, 2015: 408). Due to its importance on migration and security cooperation with Black Sea Countries, visa liberalization action plans (VLAP), mobility partnerships and readmission agreements will be studied in sub headings as components of bilateral cooperation on migration and mobility.

2.2.1. Visa Liberalization Action Plans and Mobility Partnerships

Visa liberalization is seen as a priority area by most partner countries of the EU and VLAPs have been important instruments for advancing far-reaching reforms. Objective of a VLAP can be defined as identifying all the measures that need to be adopted and implemented by partner country and to indicate in clear terms the requirements that have to be achieved for visa free travel. Each plan is conducted with special conditions and requirements of a partner country- named as benchmarks and meeting the criteria of the VLAP is the basic determinant for entering Schengen area. The process is monitored by the Commission and report to the Council and the Parliament regularly as progress reports.

EaP, countries started their VLAP process where some of them entered Schengen area with Commission's proposal, the European Parliament's and Council's decision. Moldovan citizens were able to travel visa-free to the Schengen area starting from 28 April 2014 after Moldova met all the criteria under its VLAP. Ukraine made substantial progress by adopting a number of substantial legislative packages to fill the gaps identified, and moved to the second phase of its VLAP. Georgia, on the other hand, adopted important laws in the areas of document security, asylum, data protection and anti discrimination. The October 2014 progress report on Georgia's implementation of its VLAP concluded that the first-phase requirements of the visa dialogue had been met, and as a result the second phase was launched. (SWD (2015) 76 Final: 7). Ukraine and Georgia's completion of the implementation of the 2nd phase VLAPs by the end of 2015 is mentioned in the Joint Declaration of the Riga Summit which means that those can be part of Schengen area in 2016.

Mobility partnership agreements, on the other hand are soft law agreements that are used as a mechanism to enhance cooperation and control migration with third countries. The parties of those agreements are member states of the EU, the European Commission and a third country. Those agreements are generally composed of two sections- first section is a declaration including means of a deeper cooperation and the second one activity list composing integration, human trafficking and borders. EU signed mobility partnerships with Black Sea countries before and after EaP. Moldova, as an example, is the first Black Sea country to sign the Agreement in 2008, before EaP was formed. A Mobility Partnership between the EU

and Georgia was established on 30 November 2009 and EU signed Mobility Partnership Agreement with Armenia in 2011. EU-Azerbaijan Mobility Partnership was formed in December 2013. The last Mobility Partnership is signed with Belarus on February 2015.

2.2.2. Visa Facilitation and Readmission Agreement

Readmission agreements, as their nature, are one of the fundamental measures for the countries of origin that wants to increase the protection wall against migration flow under security concerns. Those agreements are designed for readmission of illegal migrants from signatory parties nationals and third country nationals. The EU aims to control migration flow and impose upon the migration control to third countries with readmission agreements. According to Article 63-3(b) of Amsterdam Treaty, readmission subjects are defined under Community competence and the Union gives power and reinforced the EC to complete readmission agreement (Bouteillet- Paquet, 2003: 369). The new generation readmission agreements run the logic of building economic cooperation and assistance agreement, visa facilitation in line with the implementation of readmission agreement. Therefore while the readmission agreement make compulsions to the parties especially on readmission of the third country nationals, the cumbersome of those agreements are eased with visa facilitation regimes taken by signatory country from the EU as a bargaining element.

Concerning Eastern European partner countries' readmission dialogue with the EU, one can say that the first step of implementing visa facilitation and readmission agreements has been achieved for several countries of Black Sea and visa facilitation agreement in line with readmission agreement are signed with many EaP countries. It means in countries where the Agreement is in force, EU facilitates getting visa to that country's nationals specifically described in the related Agreement and those nationals are defined such as businesspeople, students, academicians, musicians, patients and so on.

Ukraine and Moldova are the first Black Sea countries that signed Visa Facilitation Agreement and Readmission Agreement and those Agreements are entered into force in 2007. A Visa Facilitation Agreement and Readmission Agreement with Georgia has been entered into force in March 2011. EU signed visa facilitation Agreement in December 2012 and the readmission agreement in April 2013 with Armenia. Both agreements entered into force in January 2014. Lastly, EU and Azerbaijan initialed the readmission agreement in July 2013 and signed the visa facilitation agreement in November 2013. Both agreements entered into force in September 2014. Moreover Visa Facilitation Agreement and Readmission Agreement negotiations with Belarus has begun lately that is expected to be finalized in coming years.

CONCLUSION

The EU is extending its security policies on supranational level and boosting the protectionist and eclectic wall against migration since 1980's, however the last decade may be the decade of an obvious growing concern coming from its citizens' on illegal or uncontrolled migration to Union due to political instabilities and frozen conflicts at its Eastern borders- namely countries in the Black Sea region. As it is pointed in the paper, the EU, generally, has not been the main global actor to suspend or solve the conflicts in the Black Sea. Therefore it evolved cooperation policies with Black Sea countries to minimize threads related to migration and security at her doorstep. Such policies are mentioned as BSS and EaP as part of ENP and it is seen that the EU is more successful on implementing micro- level and mainly bilateral migration and security dialogue with Black Sea countries, like the EaP, rather than vast and integrated policies like BSS. Moreover one can claim that the cooperation with third countries forms different levels of migration and security integration with the EU. Here, while EU member states are like the core, having the common Acquis and decision making processes; third countries are articulated to EU's migration and security policies as loose circles and the integration model is differentiated from one country to another- Moldovan citizens were able to travel visa-free to the Schengen area for example; however Belarus only has a mobility partnership Agreement yet. This approach can be derived from EaP explanation in 2009 Prague Summit, that mentions "*facilitating approximation towards the European Union*" on subjects like migration and security policies. Thereby, the EU can be described as a magnet as it tries to embrace a secure and controlled area including different integration models with each Black Sea country.

REFERENCES

- 2nd Ministerial Conference of the Prague Process- Building Migration Partnerships in Action 4 November 2011*, Poznań, Poland Access on 01.06.2015: <https://www.iom.int/files/live/sites/iom/files/What-We-Do/docs/Action-Plan-2012-2016-en.pdf>.
- BOUTEILLET- PAQUET, D., "Passing the Buck: A Critical Analysis of the Re-admission Policy Implemented by the European Union and its Member States", *European Journal of Migration and Law*, Vol. 5, Number 3, 2003, pp. 359- 377.
- COM (2007) 247 final, Commission of the European Communities, Communication "Applying the Global Approach to Migration to the Eastern and South-Eastern Regions Neighboring the European Union", Brussels, May 16, 2007.
- COM (2007) 160 Final, Communication from the Commission to the Council and the European Parliament, *Black Sea Synergy - A New Regional Cooperation Initiative*, Brussels, 11. 4. 2007.

- COM (2008) 391 Final, Communication from the Commission to the Council and the European Parliament, Report on the First Year of Implementation of the Black Sea Synergy, Brussels, 19.6.2008.
- COPPIETERS, B., The EU and Georgia: Time Perspectives in Conflict Resolution, EU Institute for Security Studies, Paris, 2007.
- COUNCIL JOINT ACTION 2008/736/CFSP of 15 September 2008 on the European Union Monitoring Mission in Georgia, EUMM Georgia, 17.9.2008.
- DELCOUR, L., Manoli, P., European Parliament Directorate General for External Policies- Policy Department, "The EU's Black Sea Synergy: Results and Possible Ways Forward", 2010.
- EFE, H., "Foreign Policy of the European Union towards the South Caucasus", International Journal of Business and Social Science, Vol.3, No.17, September 2012, pp. 187- 199.
- IOM International Organization for Migration, *Migration in the Black Sea Region: An Overview 2008*, Geneva, November 2008.
- JOIN(2014) 12 final, Joint Communication to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions, Neighbourhood at the Crossroads: Implementation of the European Neighbourhood Policy in 2013, Brussels, 27.3.2014.
- Joint Declaration of the Eastern Partnership Summit, Riga, 21- 22 May 2015, Access on (22.05.2015): https://eu2015.lv/images/news/2015_05_22_RigaDeclaration_EaP.pdf
- KURT, S., "NATO and EU'S Policies towards Black Sea Region", The Journal of Academic Social Science Studies, International Journal of Social Science, Number: 31, Winter II, 2015, pp. 403-419.
- LANGE N., Konrad-Adenauer-Stiftung Ukraine-AuslandsBüro Ukraine, *Black Sea Synergy: Approaches for a Deeper Cooperation*, November 2007.
- MANOLI, P., *Regional Cooperation in the Black Sea, Report of Black Sea Trade and Development Bank*, May 2014.
- ORA, J., "Frozen Conflicts and the EU- a Search for a Positive Agenda", *Estonian Ministry of Foreign Affairs Yearbook*, 2006.
- Prague Process Quarterly Review*, No.5, January- March 2015.
- SAMUR, H., "AB'de Göçe Yönelik Global Yaklaşım", *Uluslararası İnsan Bilimleri Dergisi*, Vol. 5, No. 2, 2008, pp. 1- 16.
- Special Eurobarometer 432, Europeans' Attitudes towards Security, Report, 2015.
- SWD (2015) 6 final, *European Commission High Representative of the European Union for Foreign Affairs and Security Policy*, Joint Staff Working Document, Black Sea Synergy: review of a regional cooperation initiative, Brussels, 20.1.2015.

KOSOVA EKSENİNDE YUNANİSTAN'IN BATI BALKANLAR POLİTİKASINDA SELF-DETERMİNASYONUN YERİ

Ceren GÜRSELER*

ÖZET

Kosova ekseninde Yunanistan'ın Batı Balkanlar politikasında self-determinasyonun yeri, Yunan dış politikasının ve uluslararası hukukta genelgeçer kabul gören self-determinasyonun farklı noktalarda kesiştiğini göstermektedir. Batı Balkanlar politikası, Sırbistan ile ilişkileri, Avrupa Birliği üyeliği ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ile ilişkileri örnek olarak verilebilir. Atina; bu farklı alanlardaki önceliklerinden hareketle Kosova'nın ayrılık ile self-determinasyonunu kullanmasına karşı çıkmaktadır. Kosova'da self-determinasyon sürecinin başlamasından beri hakkın iç seçeneklerinin uygulanması yönünde politika izlemektedir. Kosova'nın bağımsızlığını ilan etmesi, Kosova'nın ve Sırbistan'ın AB üyeliği süreci içerisinde olması ise Yunanistan'ın Batı Balkanlar'da bölgeselleşme, entegrasyon araçlarını daha sıklıkla kullanmasına neden olmuştur. Batı Balkanlar'da, Kosova'dan hareketle, Yunanistan iç self-determinasyon seçeneklerini bölgeselleşme ve entegrasyon adı altında uygulamayı hedeflemektedir.

Anahtar Kelimeler: Yunanistan, Batı Balkanlar, self-determinasyon, Avrupa Birliği, Kosova.

ABSTRACT

The place of self-determination in Greece's Western Balkan policies in terms of Kosovo's axis, indicates that Greek foreign policy and international law's widely accepted right of self-determination intercept at different points. Greece's Western Balkan politics, her relations with Serbia, her European Union membership and her relations with Greek Cypriot Administration of Southern Cyprus can be given as examples. Athens, based on her priorities in these different domains, has opposed Kosovo's usage of self-determination through secession. Since the beginning of Kosovo's process of self-determination, Greece has implemented policies of applying internal components of self-determination. On the other hand, Kosovo's declaration of independence and Kosovo's and Serbia's process of EU ac-

* Dr., Uluslararası Strateji ve Güvenlik Araştırma Merkezi, cerengurseler@gmail.com

cession cause Greece to use means of regionalism and integration in Western Balkans. With reference to Kosovo, Greece aims to implement internal self-determination under the names of regionalism and integration.

Key Words: Greece, Western Balkans, self-determination, European Union, Kosovo.

Kosova, bağımsızlığını ilan etmesinden ötürü Yunanistan'ın başlıca gündem maddelerinden birisidir. Hem iç siyaseti hem de dış siyaseti için bu durum geçerlidir. Dış siyasetteki farklı unsurların alanların birbirinin içine geçmesi de söz konusudur. Yunanistan ve Kosova ilişkileri; Avrupa Birliği (AB), Batı Balkanlar ve Kıbrıs olmak üzere üç ayrı alanla ilintilidir. Bu tabloda self-determinasyon ise uluslararası hukukun genelgeçer kabul gören hakkı olmasından hareketle makalenin başlıca temel noktası olarak alınmıştır. Böylelikle Atina'nın Kosova politikalarının hukuka mı yoksa siyasete mi bağlı olduğu anlaşılmalı çalışılacaktır.

Atina; genel bir ifadeyle Batı Balkan politikasını, AB politikasını ve kendi dış politikasını self-determinasyonun iç seçeneklerine göre hedeflerken Kosova'nın tek taraflı olarak bağımsızlığını ilan etmesiyle adı geçen öğeleri AB üyesi olmasıyla bölgeselleşme adı altında uygulamaya çalışmaktadır. Diğer bir deyişle Batı Balkanların AB üyesi olması, bölgenin Avrupa entegrasyonu başlıkları altına alınmıştır. Bir nevi self-determinasyonun iç seçenekleri; bölgeselleşmeyle ve entegrasyonla eş değer tutulmuştur.

Yunanistan, Batı Balkan bölgesini önceliği olarak görmektedir. Bu bağlamda sorunların çözümünde de rolü ve sorumluluğu olması gerektiğini kaydetmektedir. Batı'nın kimi sorunlara duyarsız kaldığı ve bu nedenden ötürü Atina'nın bölgede önceliğe ve sorumluluğa sahip olduğu öne sürülmektedir.

Kosova özelinde ise Batı Balkan ve AB siyasetlerinin yanına başka unsurlar da eklenmektedir. Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti (KKTC), Kosova'daki Sırp azınlıklar, Makedonya gibi unsurlarla beraber Atina; Kosova politikasını şekillendirmeye çalışmaktadır. Farklı unsurların değerlendirilmesiyle oluşturulan bu tarz bir siyaset Batı Balkanlarda da görülmektedir. Kosova-Yunanistan, Sırbistan-Yunanistan ilişkilerinin yanı sıra Atina'nın Avrupa Birliği ile ilişkileri de Balkan politikasının ana çerçevelerinden, unsurlarından biridir. Kosova'nın bağımsızlığını tanımadan fakat Priştine'nin Avrupa ile bütünleşmesine de engel olmadan Balkan politikalarını şekillendirmeye çalışmaktadır. Aynı zamanda Batı Balkan ülkelerini de Avrupa Birliği'nin kurumsal şemsiyesi altına sokarak bölge politikalarını yönetmeye ve Kosova-Belgrad-Atina ilişkilerinin olası olumsuz öğelerini gidermeyi hedeflemektedir.

1. Yunanistan'ın Kosova'daki Self-Determinasyon Politikaları:

Kosova ekseninde Yunanistan'ın Batı Balkan politikalarında self-determinasyonun yerini anlayabilmek için Atina'nın Kosova'nın self-determinasyon

sürecindeki siyasetine değinmek gerekmektedir. Dönemlere göre Yunan tutumunun değışiklik gösterdiğini söylemek mümkündür. Yunanistan, Kosova'nın bağımsızlığını kabul etmemekte ve Kosova'yı tanımamaktadır. Kosova'nın ayrılığının uluslararası hukuka aykırı olduğu, diğer benzer hareketler için emsal teşkil edebileceği ve üçüncü olarak da istikrarı tehdit edebileceği gerekçe olarak öne sürülmektedir.

Uluslararası hukukta genelgeçer kabul gören self-determinasyon hakkının başlıca öğelerinden olan sınır kavramının altını çizmektedir: *uti possidetis* mevcut sınırların korunması esastır. Self-determinasyon sürecinde Sırbistan'ın toprak bütünlüğünün korunması yönünde tutum takınmıştır. Zaten Atina'nın Kosova politikasını değerlendirirken Balkanlar'daki sınır değışimi endişesi öne çıkmaktadır. Kosova'nın Büyük Hırvatistan hedefinin önünün açabileceği, bu hedefe destek olarak algılanabileceği kimi kaynaklarca ifade edilmiş (Karamanlis 2000: 10); sınır değışimi gibi revizyonist politikaların devamının gelebileceği öne sürülmüştür. Kosova politikasının Makedonya ile de bağlantısı bulunmaktadır. Makedonya'nın Hırvat azınlığı üzerinde etkiye sahip olacağı kaydedilmektedir (Erol 2007: 252). Bosna'daki Sırların da örneğın Kosova Sırlarının ayrılması durumunda benzer talepleri gündeme getirebileceği iddia edilmektedir (Tziampiris 2005: 287). Şiddetin artmasından ve bölgeye yayılmasından endişe edilmiştir. Atina, kimlik gibi etnik sebeplerden kaynaklanacak sınır değışikliğının bölgede daha fazla istikrarsızlığın çıkmasına neden olacağı görüşündedir. Bölgenin çalkantılı tarihi de hatırlatılmaktadır (Karamanlis 2000: 10). Ayrıca Yunanistan'a gelen yabancı yatırımın, turizmden elde edilen gelirin azalacağı endişesi doğmuştur (Armakolas ve Karabairis: 97).

Dönemin Yunan hükümeti diplomatik unsurları kullanarak Kosova'ya herhangi bir müdahaleye karşı çıkmıştır. Diplomasinin yanında farklı tarafların uygulanacak siyasete dair konsensüse sahip olması da Yunanistan'ın bu bağlamda altını çizdiği noktalardandır (Armakolas ve Karabairis: 112). Balkanların istikrarını etkileyebilecek bir konunun çözümünde konsensüsün aranması gerektiğine dikkat çekmektedir. Başka bir deyişle AB içerisinde Kosova'nın durumuna dair farklı görüşlere göndermede bulunmaktadır.

Atina, Kosova'da ayrılığın yani self-determinasyonun dış seçeneklerinin yerine hakkın iç seçeneklerini gündeme getirmiş ve getirmektedir. Kosova'nın self-determinasyon sürecinin başlangıcında özerkliği öne sürmekteydi. Aynı zamanda gerek Kosovalı Arnavutların gerekse Kosovalı Sırların çeşitli sorunlarının çözümünde insan haklarını öne sürmekteydi. Kosova'nın bağımsızlığını ilan etmesinden sonra tek taraflı ayrılığına karşı dile getirdiği görüşlerle de Yunanistan'ın self-determinasyona dair tutumu anlaşılabilir; iç self-determinasyon başlığı altına alınabilecek ifadeler kullanılmıştır. Yunan Dışişleri Bakanlığı'na göre çözüm; insan haklarının, temel özgürlüklerin, azınlıkların, kültürel ve dini mirasın korunmasına ve hayat standardının yükselmesine odaklanmalıdır. Bahse konu unsurlar Yunanistan'ın Balkanlara dair öncelikleri olarak da sıralanmaktadır (Koso-

vo, Hellenic Republic Ministry of Foreign Affairs, <http://www.mfa.gr/en/blog/greece-bilateral-relations/pristina/>, 24 Ekim 2015 tarihinde erişilmiştir). Aynı şekilde eski başbakan ve dışişleri bakanlarından George A. Papandreou'nun da bölgesel politikanın ana hedefinin Avrupa'ya entegrasyon olduğunu açıklarken tezinin temelini iç self-determinasyona dayandırdığı ifade edilebilir. Papandreou'ya göre insan haklarının ve azınlık haklarının korunması gözetilmektedir. Diğer taraftan Balkanlar'da politika yürütülürken sınırlar, ülkesel bütünlük korunacak ve ayrılıkçı eğilimlere karşı mücadele edilecektir (Papandreou 2000: 76). Bugün de demokratik, siyasi reformlar yoluyla sorunların çözülmesi için çağrıda bulunmaktadır. Ayrıca self-determinasyonla ilintili sorunların bölgesel veya uluslararası işbirliği ile çözülmesi gerektiğini de belirtmektedir.

Atina'nın self-determinasyona dair bir başka eşiği de Kıbrıs sorunudur. Bağımsızlığını tek taraflı ilan etmesi ile Kosova'nın KKTC için emsal teşkil etmesinden endişelenilmiştir (Armakolas ve Karabairis: 115). Aynı endişe Güney Kıbrıs Yönetimi'nde de mevcuttur. Kosova'nın self-determinasyonu çalıştırmamasından hareketle KKTC'nin bağımsızlığından¹ başka bir deyişle KKTC'nin tanınmasından, Kuzey Kıbrıs'a uygulanan uluslararası izolasyonun kalkmasından endişe edilmiştir.

Bu noktada örgütün üyesi olmasından ötürü AB'nin de self-determinasyonla ilişkilendirilen çeşitli görüşlerine yer verilmesi gerektiği düşünülmektedir. Kosova ve hatta Kuzey Kosova örneklerinin gösterdiği üzere self-determinasyonun bugüne kadar en fazla uygulanan ve en fazla ses getiren seçeneği olan ayrılık; Avrupa'nın gündemde olan bir konudur. 2012 yılının rakamlarına göre Avrupa'da 14 tane ayrılıkla ilişkilendiren ve 13 tane de özerkliğe ilişkin sorun bulunmaktadır. Dokuzu Batı Balkanlar'da yer almaktadır (Biermann 2014: 491); üçü ayrılık geri kalan altısı ise özerklik talepleriyle gündemdedir (Biermann 2014: 491).

Mevcut sınırların kabul edilmesi, self-determinasyonun ayrılık yönünde çalıştırılması ve bölgedeki self-determinasyon talepleri gibi hususlara AB bağlamında değinilebilir. AB'ye üye olunması ülkelerin sınırların kabulünü getirmektedir (Obradovic-Wochnik ve Wochnik 2012: 1164). Öte yandan kimi kaynaklar örgütün genişlemeye dair kilit belgelerinde toprak bütünlüğünün korunmasının belirtilmediği ve self-determinasyona dair her durumun ayrı ayrı, kendi özel şartlarıyla ele alındığı görüşündedir (Biermann 2014: 493). Örneğin Brüksel'in Slovenya'nın ve Hırvatistan'ın bağımsızlıklarını tanımalarının aslında sorunlu olduğu ve self-determinasyona dair siyasetini etkilediği düşünülmektedir. Bundan sonra gerçekleşecek olan ayrılıklara AB'nin karşı çıkması durumunda inandırıcı olmayacağı ifade edilerek

¹ KKTC'nin bağımsızlığı ve devlet olarak tanınması bu makalede ele alınmamıştır. Öte yandan Kosova'nın tek taraflı olarak bağımsızlığını ilan etmesinin KKTC için emsal teşkil edebileceği tezi, KKTC'nin resmî belgelere göre ve Yunanistan ile yapılan anlaşmalara dayanarak kurulduğunun Yunan-Rum ve AB görüşlerine uygun olarak gözardı edilmesi şeklinde yorumlanmaktadır.

örgütün mevcut yaklaşımının benimsendiği kaydedilmektedir (Biermann 2014: 493). AB'nin self-determinasyona dair tutumunun tartışmalı olduğu görülmektedir.

Bu denklemden GCRY'nin hem varlığı hem de politikaları Yunan politikalarını anlamada önemlidir. Kosova-Sırbistan anlaşmazlığı süresinde GCRY'nin farklı tavırları olmuştur. Ayrılık gerçekleşene kadar Kosova için çeşitli kuruluşlarla işbirliği içerisinde olmuştur. Örneğin Kosova BM yönetimi altında iken bölgesel ve uluslararası yardım kuruluşlarına çeşitli faaliyetlerle katkıda bulunmuştur. Taraflar arasındaki görüşmeleri desteklemiştir fakat sürecin tek taraflı bağımsızlığa doğru seyretmesiyle tutumu değişiklik göstermiştir. GCRY, Kosova'nın tek taraflı bağımsızlığına karşı çıkmaktadır ve Kosova'yı tanımamaktadır. 2007'den beri iki taraf arasında resmî veya hut gayri resmi ilişkiler bulunmamaktadır (Kentas: 130).

GCRY'nin görüşlerine başvurulacağı bir diğer alan da Uluslararası Adalet Divanı'nın (UAD) Kosova'ya dair kararı ve Rum Yönetimi'nin tutumudur. Yunanistan; UAD'nin kararına ilişkin görüş bildirmemiştir. Öte yandan Yunanistan ve GCRY arasında ilişkiler Atina tarafından mükemmel (Cyprus, Hellenic Republic Ministry of Foreign Affairs, <http://www.mfa.gr/en/blog/greece-bilateral-relations/cyprus/>, 25 Ekim 2015 tarihinde erişilmiştir) olarak değerlendirildiği için bu bağlamda GCRY'nin görüşlerine yer verilecektir. GCRY, Kosova'nın tek taraflı olarak bağımsızlığını ilan etmesini uluslararası hukukta genelgeçer kabul gören self-determinasyon hakkının içeriğine göre yorumlamıştır: Sırbistan'ın ülkesel bütünlüğü ve bağımsızlığı ihlal edilmiştir. BM Antlaşması'nın ve BM Güvenlik Konseyi'nin 1244 sayılı kararının ihlali olarak değerlendirilmiştir (Kentas: 129). Rum Yönetimi'ne göre adı geçen karar, bağımsızlık deklarasyonunun hukuki olmadığını göstermektedir (Doğan 2013: 72). GCRY, Kosova'nın self-determinasyonun dış seçeneğini kullanmaya hakkı olmadığını öne sürmüştür (Clerides 2009: 38). Gereğince olarak mevcut bir devletin parçası olan bir topluluğun self-determinasyon hakkının olmadığı tezini göstermiştir (Clerides 2009: 39). Bu gibi durumlarda tarafların görüşmelerde bulunması gerektiğinin altı çizilmiştir (Clerides 2009: 40). Kosova'nın self-determinasyona başvurmak için gerekli olan halkı oluşturmadığı ifade edilmektedir (Clerides 2009: 35). Kosova'nın tümüyle değil salt Kosovalı Arnavutların ayrılığı talep ettiğine ve Sırbistan'ın toprak bütünlüğünün bozulduğuna dikkat çekilmiştir. Ayrıca ayrılığın kimi zamanlar son seçenek olarak çeşitli sorunların çözümü için kullanıldığını fakat Kosova'da bu durumun geçerli olamayacağını kaydetmiştir. Aksine self-determinasyonun dış seçeneklerinden önce iç seçeneklerinin uygulanması gerektiği vurgulanmıştır (Clerides 2009: 38).

Kosova'nın uluslararası hukukta devlet olma şartına da yerine getiremediğini öne sürmüş ve bağımsızlığı sorgulamıştır. Sırbistan yönetimi altında dahi Kosova'nın sınırlarının değişken olduğunu, son yirmi yılda büyük oranda nüfus hareketliliğinin yaşandığını ifade ederek devlet olarak tanınmanın başat kriterlerinden olan sınırin ve nüfusun Kosova için geçerli ol-

madığını kaydetmiştir (Clerides 2009: 45). Devletin ülkesel bütünlüğü bir başka değinilen konudur; devletin ülkesel bütünlüğü mevzu bahis olduğunda görüşmelerin yapılması gerektiği belirtilmiştir (Doğan 2013: 73). UAD'nin kararının spesifik bir duruma yönelik olduğuna dikkat çekilmiş ve prosedür ile bağlantılı olduğu belirtilmiştir (Doğan 2013: 73). Ayrıca Divan'ın kararında Kıbrıs sorununu Kosova'dan farklı yere koyması da olumlu karşılanmıştır (Kentas 132).

Kosova da Yunanistan'ın tanımama tercihinde GKRY-KKTC sorununun ve emsal sorunsalının etkili olduğunun farkındadır. Bu bağlamda iki olayın birbirinden çok farklı olduğunu öne sürmektedir. Kıbrıs'ta üçüncü tarafın varlığının altını çizmekte ve mevcut yapının Türkiye Cumhuriyeti'nin siyasetinden kaynaklandığı iddia edilmektedir (Armakolas ve Karabairis: 115).

II. Yunanistan'ın Batı Balkan Politikası:

Atina'nın Batı Balkan politikaları tarihine değinmenin gerek Yunan dış politikasını ve AB ile ilişkilerini anlamada gerekse de self-determinasyona dair görüşlerini anlamada önemli olacağı düşünülmektedir. Bu bağlamda, özellikle Birinci Dünya Savaşı'na giden süreç ve sonrasında iki savaş arası dönemde yaşanan gelişmelerin yol açtığı yıkıcı etkiler oldukça önemli bir yere sahiptir (Erol ve Aydın 2006: 641). Soğuk Savaş dönemi, özellikle de 1945 yılından itibaren komünizmin Balkanlara girişi, bölge tarihinde ve Yunanistan'ın yaklaşımında köklü bir yenilik getirmiştir (Erol 2006: 666). Dolayısıyla, Balkan devletlerinin bağımsızlıkları sonrasında yaşanan uluslararası politikadaki önemli kırılmalar bölgenin şekillenmesinde ve istikrarsız bir zemin üzerine inşa edilmesinde oldukça önemli bir yere sahiptir.

Bu noktada, konjonktüre göre Balkanlar politikasında çeşitli unsurların ön plana çıktığı görülmektedir. 1991 gerek Yugoslavya'nın dağılması gerekse de Makedonya'nın bağımsızlığını ilan etmesi sebebiyle önemli bir tarihtir (Erol 2007: 252). 1990'lardan itibaren Atina, Balkan ülkeleri ile olan ilişkilerini geliştirme politikası gütmüştür. 90'lı yılların ortasından itibaren ise "sorunun değil çözümün bir parçası olmak" anlayışı benimsenmiştir (Tsardanidis ve Stavridis 2011: 115). Örneğin NATO'nun Kosova müdahalesinde bölgesel barışçıl aktör olarak kendini tanıtmıştır (Armakolas ve Karabairis: 99; Erol ve Oğuz 2012: 165-166). Yunanistan, bölgede önemli bir aktör olmak istemektedir. Uzun dönemde ise bölgedeki stratejik önemini yeniden kazanmayı hedeflemektedir (Koktsdis, Armakolas, Maksimovic ve Feta 2014: 44). Atina; ilgili siyasetini Kapsamlı Balkan Yaklaşımı olarak adlandırılmaktadır. Sorunların olası nedenlerini önceden görmek, aynı zamanda siyasi ve mali kalkınma için gerekli koşulları yaratmayı içermektedir. Yunan hükümetlerinin bölgeye ilişkin politikaları incelendiğinde yumuşama, gerginliğin azaltılması gibi hedeflerin benimsendiği görülmektedir (Lesser, Larrabee, Zanini ve Vla-chos-Dengler 2001: 68).

Yunanistan'ın Batı Balkanlara verdiği önem ve bölgeyle ilişkisi güvenlikle ilgilidir; "Yunanistan'ın güvenliği Balkanların güvenliğine bağlıdır"

(Larrabee 2005: 405). Bölgesel istikrar hedefi; etnik çatışmanın, yasa dışı göçün, ekonomik ve siyasi sorunların önüne geçilmesi; Yunanistan'ın adı geçen sorunlarla tehdit edilmemesi isteği ile ilişkilendirilebilir. Yolsuzluk, ekonomik kalkınmanın yetersizliği, azınlıkların olumsuz koşulları gibi yapısal sorunların mevcudiyetin altı çizilmekte; istikrarsızlığın olası nedenleri olarak değerlendirilmektedir (Lesser, Larrabee, Zanini ve Vlachos-Dengler 2001: 40).

Kimliğin de Batı Balkan siyasetinin önemli öğelerinden biri olduğu görülmektedir. Balkanlarda Yunanistan'ın kendisini Avrupalı olarak tanımladığına ve Balkan komşularını Avrupalılaştırmayı hedeflediğine dikkat çekilmektedir (Tsardanidis ve Stavridis 2011: 122). Diğer taraftan Brüksel ile olan ilişkisinde ise kendini Balkan ülkesi olarak tanımlamaktadır.

Genel bir ifadeyle Atina; bölgedeki güvensizliği, istikrarsızlığı ve yapısal sorunları ortadan kaldırmak için yumuşama ve işbirliği politikalarını öne çıkarmaktadır. Bu hedef Yunanistan'ın kendine has özelliklerinden ve genel siyasetinden kaynaklanmaktadır. Yunanistan; Batı Balkanlara dair sorunlarına tek başına çözüm getiremeyeceğinin uzun zamandır farkındadır. Bu bağlamda AB bünyesinde kolektif ve reform odaklı siyaset izlemektedir. 2000'li yıllardan itibaren Atina; ancak AB çerçevesine alınırsa Batı Balkanlara istikrar geleceği görüşündedir. AB'nin parçası olması ile Balkan ülkelerinin ekonomisinin düzelmesini ve siyasi reformların ivme kazanmasını hedeflemektedir (Tsardanidis ve Stavridis 2011: 115). Yunanistan'a göre AB odaklı bölgesel işbirliği Balkanların çıkış noktası olacaktır.

Yunanistan'ın birebir ülkelerle olan siyaseti ve Avrupa siyaseti inceleyerek Balkan politikası hakkında çıkarım yapılabileceği düşünülmektedir. Yunanistan'ın 2003 AB dönem başkanlığında Selanik Gündemi benimsenmiştir. Batı Balkanların Birlik'e katılması gündemde ilk kez yerini almış; katılım için resmî çerçevenin çizilmesine odaklanılmıştır. Bölge ülkeleri AB için potansiyel üye olarak ifade edilmiştir (Larrabee 2005: 415). Yine 2003 dönem başkanlığında Atina; Batı Balkanlara dair AB'nin başlıca adımı olarak değerlendirilen İstikrar ve Ortaklık Süreci'nin (*Stabilization and Association Process*) oluşmasında başlıca role sahip olmuştur. AB ile yakın ilişkiler için Balkan devletleri arasında işbirliğinin önkoşul olarak nitelendirilmesi öne çıkmaktadır. 2014 Gündemi (*Agenda 2014*) de bir başka önemli örnek olarak kullanılabilir. 2014 itibarıyla bütün Batı Balkan ülkelerinin AB'ye üye olmalarını ya da müzakerelerde son aşamaya gelinmesini içermekte idi. AB'nin Batı Balkanların entegrasyonuna dair sözünün altının çizilmesi olarak da yorumlanmaktadır (Armakolas ve Karabairis: 113). Sırbistan gibi sorunlu ülkeleri Avrupa entegrasyonu başlığı altına alarak istikrar hedeflenmektedir. Avrupa'nın entegrasyonuna dayanan Balkan İstikrar Paketi de örnek olarak verilebilir. Sonrasında gelen Yunan hükümetlerinin de bölgeye ilişkin politikaları incelendiğinde yumuşama, gerginliğin azaltılması gibi hedeflerin benimsendiği görülmektedir (Lesser, Larrabee, Zanini ve Vlachos-Dengler 2001: 68).

Yukarıdan da anlaşılacağı üzere entegrasyon Atina'nın bölgeye yönelik bir başka politika aracıdır. Kimi durumlarda Brüksel'den çok kendisinin bu hedefe bağlı olduğunu ifade etmektedir. 2014 dönem başkanlığında AB'nin daha fazla genişlemeye karşı ihtiyatlı olduğuna dikkat çekmiştir (Koktsdis, Armakolas, Maksimovic ve Feta 2014: 44). Avrupa'da entegrasyona dair geri çekilmenin devam ettiği fakat Yunanistan'ın ulaşım ve enerji altyapısı ile Batı Balkanlar'da entegrasyonu desteklediği kaydedilmektedir (Koktsdis, Armakolas, Maksimovic ve Feta 2014: 44, dipnot 113). 2014 dönem başkanlığında entegrasyon siyasetinde birebir ilişki neticesinde ve ihtiyaç kapsamında siyaset üreteceğini böylelikle müzakere sürecinin ve başlıklarının ele alınabileceğini ifade etmiştir (Koktsdis, Armakolas, Maksimovic ve Feta 2014: 44).

Diğer aydınlatıcı nokta da Yunanistan'ın Balkan ülkeleriyle artan ekonomik ilişkileridir. Çeşitli yardım programları öne çıkmaktadır. 2002-2011 arasında uygulanan doğrudan ekonomik yardım programı buna örnektir. Bu aynı zamanda Yunanistan'ın Ekonomik İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı'ndaki (*Organization for Economic Cooperation and Development*) sorumluluklarından biridir (Armakolas ve Karabairis: 102). Balkanların Ekonomik Yeniden Yapılandırılması için Yunan Planı da (*Hellenic Plan for the Economic Reconstruction of the Balkans*) yardım listesine eklenebilir.

Self-determinasyonda olduğu gibi AB'nin de Batı Balkanlar siyasetine değinmek Kosova-Atina-Batı Balkanlar ve self-determinasyon ilişkisinin anlaşılmasında etkili olacaktır. 2000 Zagreb ve 2003 Selanik Zirveleri'nde Balkan ülkelerinin AB'ye girebilmelerinde önkoşul olarak kendi aralarındaki sorunları halletmeleri gerektiği belirtilmiştir. Müzakere sürecinde olan Balkan ülkelerinin kendi aralarında sorunlarının bulunması ve bu sorunları çözmelerinden sonra AB, her ülke için özel koşullar getirmektedir (Koktsdis, Armakolas, Maksimovic ve Feta 2014: 52). Bölgenin AB'ye üye olması ve Avrupa entegrasyonu altına alınması örgütün stratejik adımı olarak değerlendirilebilir. Avrupalılaşıma olarak ifade edilebilecek idari ve siyasi adımların atılması, mevzuatın aday ülkelerde değişmesi beklenmeden Balkanlara doğru genişleme gerçekleşmektedir. Avrupalılaşımadan başka hedefler gündemdedir çünkü AB'ye katılım Kopenhag Kriterleri'nin tamamlanması neticesinde gerçekleşmemiştir (Stahl 2013: 47).

Batı tarafından da Yunanistan, Balkanlar'da istikrarın sağlanmasında önemli rol oynayabilecek aktör olarak nitelendirilebilmektedir: hem bir Balkan ülkesidir hem de aynı zamanda AB üyesidir. AB, Güneydoğu Avrupa Yeniden Yapılandırılması Ajansı'nın (*Agency for the Reconstruction of Southeast Europe*) merkezini Selanik'e taşımıştır. Ülkenin Balkanlara verdiği önemi ve bölgenin gelişmesindeki rolünü gösterdiği kaydedilmektedir (Karamanlis 2000: 9). Diğer yandan Yunanistan, bir dönem izlediği Balkan siyaseti yüzünden uluslararası izolasyona maruz kalmıştır (Tsardanidis ve Stavridis 2011: 115).

III. Yunanistan'ın Kosova Politikası:

Yunanistan'ın Kosova politikası ve ilişkilerine de değinilmesi gerekmektedir. AB entegrasyonu, Kosova'nın statüsü, Kosova-Belgrad ilişkileri gibi öğelerle Yunanistan'ın Kosova politikası oluşmaktadır.

Kosova'nın self-determinasyon sürecinden itibaren ikili ilişkilerde ilerlemeler gözlenmektedir. Örneğin Yunanistan'ın Kosova krizi esnasında Balkanlara dair yapılandırma planı ile gelen ilk ülke olduğu kaydedilmektedir (Papandreou 2000: 77). Diğer yandan Papandreou'nun PASOK hükümetinde Kosova'nın BM gözetimi altına konulmasına karşı çıkmıştır. Bölgede istikrarsızlığın önünü açacağı ifade edilmiştir (Michas 2002: 88). AB'den farklı olarak Kosova'da self-determinasyon sürecinin ilerlemesine karşı çıkmış ve bu tutumunu Kosova'nın bağımsızlığı için yol haritası olarak nitelendirilen Ahtisaari Planı'nda da sergilemiştir. Atina; Ahtisaari Planı'nın uluslararası meşruiyetinin ve uluslararası kabulünün olmadığını çünkü Belgrad ve BM Güvenlik Konseyi tarafından kabul edilmediğini ifade etmiştir. Yunanistan'ın yanında İspanya, Güney Kıbrıs Rum Yönetimi, Slovakya ve Romanya da Ahtisaari Planı'na çekince koymuştur (Tzifakis 2013: 45). Aynı ülkeler Kosova'nın tek taraflı ayrılığının tanınmasının da karşısında durmuş ve bu hukuki davranışın bir emsal olarak dünyanın diğer bölgelerinde de istikrarsızlığa neden olabileceğini savunmuştur (Tzifakis 2013: 45). Bu bağlamda 1244 sayılı kararın yürürlükte kalması önermiştir (Tzifakis 2013: 45; Erol ve Oğuz 2012: 166).

Yunan kamuoyu, NATO'nun operasyonuna anketlere göre yüzde 96-98 civarında karşı çıkmıştır (Michas 2002: 79). Benzer tutum dönemin Yunan hükümeti tarafından ise sergilenmemiştir (Armakolas ve Karabairis: 95). İnsani yardımın yapılmasının yanında Kosova'daki uluslararası misyonlara da katılım sağlamıştır. Kosovo Gücü'nde 1.500 Yunan askeri görevlendirilmiştir (Armakolas ve Karabairis: 101). AB dönem başkanlığı gibi gelişmeler neticesinde Atina-Priştine ilişkilerinde ilerleme sağlanabilmiştir. Yunan dışişleri bakanlarının Priştine ziyaretleri bu bağlamda örnek olarak kullanılabilir (Armakolas ve Karabairis: 103).

UAD'nin 2010 tarihli Kosova kararına ilişkin yaklaşımı da önemlidir. Örneğin BM Genel Kurul oylamasında Priştine Meclisi'nin bağımsızlık ilanına dair Divan'dan danışma görüşü alınması önerisine kabul oyu vermiştir fakat sonrasında daha ortada kalan bir tavır takındığı düşünülmektedir. Önceden belirtildiği üzere AB'nin Kosova'yı tanımayan diğer devletlerin aksine duruşmalara katılmamış veya yazılı bir ifadede bulunmamıştır (Armakolas ve Karabairis: 117). Priştine'nin Uluslararası Para Fonu'na ve Dünya Bankası'na üyeliğinde de Yunanistan karşı bir tutum takınmamıştır; neticede Kosova üye olabilmıştır.

Priştine'de Yunanistan'ın diplomatik temsili de bulunmaktadır. İrtibat Bürosu olarak değerlendirilmektedir. Yunan İnsani Yardım Ofisi (*Hellenic Humanitarian Assistance Office*) adı ile Kosova'ya müdahale esnasında kurulmuştur. Kosova'nın BM yönetimine geçmesiyle de İrtibat Bürosu haline

dönüştürülmüştür; 2005'e kadar Sırbistan'ın başkenti Belgrad büyükelçiliğine bağlı kalmıştır. Hem Priştine, Belgrad hem de Brüksel ile ilişkilerini gösterecek bir özelliği de ofisin Sırp Ortodoks Kilisesi'nin dini ve kültürel mirasını koruma görevi olmasıdır (Armakolas ve Karabairis: 103).

Ekonomik ilişkiler de önemlidir. Müdahale öncesinde dahi Yunanistan, Kosova'nın tarım ürünleri ithal edenler listesinin başında gelmekte idi. Sonrasında da hurda metal ithalatında Kosova'nın başlıca alıcıları arasında Atina da bulunmaktadır (Armakolas ve Karabairis: 106). 2003-2008 yılları arasında ise AB ülkeleri kapsamında Kosova'nın ihracat yaptığı üçüncü ülke; Kosova'ya en fazla ihracat yapan ikinci ülke konumundadır (Armakolas ve Karabairis: 106).

Kosova ile olan ilişkilerini geliştirmek hedefine sahiptir. Kimi kaynaklar; Balkanlardaki diğer ülkelerle olduğu kadar Atina'nın Kosova ile ilişkilerini geliştirmeyi istediğini kaydetmiştir (Armakolas ve Karabairis: 93). Atina'da irtibat bürosunun açılması örnek olarak verilmektedir (Koktsdis, Armakolas, Maksimovic ve Feta 2014: 49). Reformların devam etmesi, iyi komşuluk ilişkilerinin sürdürülmesi örnek olarak verilebilir. Öte yandan Kosova ile ilişkilerin Sırbistan ile olan ilişkiler kapsamında ilerlediği söylenebilmektedir. Örneğin resmî Kosovo ziyaretleri gerçekleşmiştir fakat öncesinde Sırbistan'a ziyaretler düzenlenmesi, temaslarda bulunulması dikkat çekicidir (Armakolas ve Karabairis: 104).

Bu tartışmalı fakat aynı zamanda olumlu öğelere sahip olan ilişkiler, Yunanistan'ın Kosova'ya dair ana çerçevesini, ana siyasetini değiştirememiştir. Atina, Kosova'yı tanımamaktadır. Self-determinasyon özelinde AB ile olan farklı tutumu da devam etmektedir. Bu tercihi ile de AB'nin çoğu üyesinden farklı bir tutum sergilemektedir. İç-dış siyaset, KKTC'nin varlığı, Balkanlar siyaseti ve AB ilişkileri neden olarak gösterebilir. Özellikle Kıbrıs sorununa dair self-determinasyonun nasıl talep edileceği ve çalıştırılacağı endişesi gerekçe olarak kabul edilmektedir. Örneğin Yunanistan'ın Kosova'yı tanımamasının KKTC bağlamında emsal teşkil edebileceği kaydedilmektedir. AB'de Kosova'yı tanımayan ülkelerin de bu yönde adım atabileceğinden ve kendine Kosova'nın bağımsızlığını örnek olarak alabilecek self-determinasyon hareketlerinin güçlenmesinden endişe edilmektedir.

Almanya gibi AB'nin kilit ülkeleri ise tersi bir görüşe sahiptir. Kosova'nın tanınmasını Balkanlar'da barış ve istikrarın sağlanması için başat unsur olarak nitelendirilmektedir. Bu noktada; Sırbistan ile iyi ilişkilere sahip, AB üyesi ve Kıbrıs sorununun tarafı olan Yunanistan farklı araçlarla Kosova'yı tanımamasının önüne geçmekte ve bölgesel politikalara odaklanmaktadır. En fazla Avrupa entegrasyonu siyaseti öne çıkmaktadır. Balkan ülkelerinin Avrupa'nın parçası kapsamında kurumsallaşmasıyla ve demokratikleşmesiyle bölgeye barış ve istikrarın gelebileceğini kaydetmektedir. Zaten Kosova'nın statüsü görüşmelerinde Yunanistan'ın çerçevesi tüm Batı Balkanların Avrupa ile entegrasyonun desteklenmesi olmuştur (Armakolas ve Karabairis: 104). Kosova'nın da Yunanistan ile ilişkilerden memnun ol-

duğu ifade edilebilir. Atina, Kosova'yı tanımamaktadır fakat resmî temaslar gibi faaliyetleriyle Kosova'yı uluslararası izolasyona itmemektedir (Armakolas ve Karabairis: 118).

IV. Yunanistan-Sırbistan İlişkileri:

Aynı zamanda Sırp-Yunan ilişkilerine de değinilmesi gerekmektedir. Güvenlik gibi stratejik unsurlar ve kültür gibi kimliksel öğeler ikili ilişkilerde yer etmektedir. Özellikle Makedonya ve Sırbistan; Batı Balkanlarda istikrarın ve güvenliğin sağlanmasında kilit ülkeler olarak gösterilmektedir (Erol 2007: 254). Sırp toplumu ile tarihi ve duygusal bağları da (Lialiouti 2011: 127) Yunan-Sırp ilişkilerinin önemine işaret etmektedir. İki ülkenin tarihten gelen yakın ilişkileri bulunmaktadır. Ortodoks olmaları da yakın ilişki ve işbirliğinin nedenlerinden birisidir. Ekonomi de ikili ilişkilerde öne çıkan alanlardan biridir. Kuzey Kosova gibi Priştine ve Belgrad arasında sorunlu alanlardan biri olan bölgeler de dahi Yunanistan, ekonomik adımların atılması taraftarı olmuştur. 90'lı yılların sonunda Kuzey Kosova'da Yunan yatırımının yapılması için Dışişleri Bakanlığı'nın çağrıda bulunması (Michas 2002: 88) örnek olarak kullanılabilir.

Yunanistan'ın AB üyeliğinin yanında Sırbistan'ın AB'ye katılım sürecinde olması da ikili ilişkileri ve self-determinasyonun yerini anlamak için önemlidir. Sırbistan, 2010'da AB üyeliğine başvurmuştur. 2020'da başvuru sürecinin sona ermesi amaçlanmaktadır. Atina'nın Sırbistan'a atfettiği önem genellikle Batılı ülkeleriyle arasında farklılığın doğmasına sebebiyet vermiştir. Ancak Miloseviç'in yönetimden ayrılmasıyla Sırbistan politikasında Batı ile uyum sağlandığı kaydedilmektedir (Larrabee 2005: 411). Sırbistan'ın demokratikleşmesi ve Avrupa kurumlarına üyeliğinin desteklenmesi bu bağlamda örnek olarak verilebilir (Larrabee 2005: 411). Kimi zaman Sırbistan ile yakın ilişkiler izlemesi Avrupa tarafında izolasyon politikalarının uygulanmasına neden olmuştur (Larrabee 2005: 423).

AB'nin Kosova sorununa dair bir şartlılığı bulunmamaktadır, Sırbistan'a şart getirmemiştir (Obradovic-Wochnik ve Wochnik 2012: 1158). 2003 Selanik Zirvesi sonrasında AB; Sırbistan ile yakınlaşma, üyeliğe alma çalışmalarında bulunmuş, Sırbistan ile diyalog başlatılmıştır. Bu zirve AB-Belgrad ilişkileri açısından da dönüm noktası olarak kabul edilmektedir (Stahl 2013: 455). Öte yandan Eski Yugoslavya Ceza Mahkemesi ile işbirliği gibi unsurlar da İstikrar ve Katılım Süreci'nin yeniden başlatılmasında önemli olmuştur. Hatta 2008 seçimlerinin öncesinde ilgili andlaşmanın imzalanmasının da dönemin hükümetini destekleme amacını taşıdığı kaydedilmektedir (Stahl 2013: 461).

AB'nin Kosova yönelik görüş birliğinde olmaması Belgrad'ın gerek AB gerekse gerekse Kosova siyasetlerinde önemlidir: AB'nin ortak tutum izlememesini kullanabilmektedir (Obradovic-Wochnik ve Wochnik 2012: 1160). Böylelikle Yunanistan da Sırbistan ve self-determinasyon siyasetlerini değiştirmeyebilir. Diğer taraftan Sırbistan iç self-determinasyon ala-

nında adımlar atmaya çalışmaktadır. Sırbistan; Kosova sorununu “Avrupalılaştırarak” AB üyeliği hedefi bünyesinde Kosova ile ilişkilerin normalleştirilmesini ve iyi ilişkilere sahip olmayı hedeflemektedir (Obradovic-Wochnik ve Wochnik 2012: 1162). Bu bağlamda AB üyeliği kapsamında Atina'nın Belgrad'a ilişkin şu çıkarımları olduğu söylenebilir: reformlara devam edilmesi, idari kapasitenin artırılması ve Kosova sorununun Avrupa entegrasyonu çerçevesinde ele alınması (Koktsdis, Armakolas, Maksimovic ve Feta 2014: 47).

SONUÇ

Sonuç olarak Yunanistan'ın Kosova ekseninde Batı Balkanlar politikasında self-determinasyonun yeri; farklı ve çeşitli öğelerin ele alınmasını gerektirmiştir. Bu kapsamlı sorunsal incelendiğinde uluslararası hukukta genel geçer kabule sahip olan self-determinasyon hakkının siyaseten farklı unsurlarla talep edildiği, çalıştırıldığı ve farklı aktörlerce farklı şekillerde algılandığı bir kez daha görülmüştür.

Yunanistan, Kosova'nın self-determinasyon olarak adlandırılacak sürecinin başında Sırbistan'ın toprak bütünlüğünün korunmasını esas almakta idi. Mevcut dönemde bölgedeki azınlıkların haklarının korunması, güvenliğin sağlanması gibi iç self-determinasyon taleplerinin yanı sıra Batı Balkanlar'da bölgeselleşmeyi ve Avrupa entegrasyonu da hedeflemektedir. Başka bir deyişle söz konusu bölgesel hedefler self-determinasyonun iç seçeneklerinin uygulanması isteği olarak yorumlanabilir.

Yunanistan ve GKRY'nin AB üyeliğinin ve Sırbistan'ın olası AB üyeliğinin stratejik olması Atina'nın bugünkü tepkisinin altında yatan unsur olarak değerlendirilebilir. Diğer taraftan katılımların stratejik niteliğe sahip olması, Atina'nın Kosova'da sergilediği self-determinasyonun yaklaşımının değişmesine yani Kosova'nın tanınmasına neden olabilir. Yunanistan her ne kadar Kosova'nın bağımsızlığını tanımasa da AB'nin diğer tanımayan ülkeleri arasında en fazla yapıcı ilişkiye sahip olan ülke olarak nitelendirilmektedir (Armakolas ve Karabairis: 117, dipnot 191). Başka bir deyişle Kosova'nın devlet olarak tanınması karşısında Priştine'den Belgrad lehine taviz vermesini ve AB'ye entegrasyonunu güvence altına almak isteyebilir. Self-determinasyon temel alındığında AB gibi Atina'nın da siyaseti öne çıkarabileceği ifade edilebilir.

Kosova ve hatta Sırbistan'ın katılım müzakereleri ile GKRY'nin AB üyeliği ve Birlik'e kabul edilmesi Avrupa çevrelerinde sorgulanmıştır. Kimi kaynaklar, GKRY'nin gerekli düzenlemeleri ve koşulları yerine getirmeden, eksik altyapıyla üye kabul edildiği görüşündedir. Başka bir deyişle GKRY'nin AB üyeliği stratejik katılım olarak nitelendirilmektedir (Stahl 2013: 462).

Atina; Balkanların ve kendisinin çıkarlarının ortak olduğu görüşündedir. Bölgeselleşmeyi öne çıkarmaktadır. Kendisinin hem Balkan hem de Avrupalı olmak üzere ikili kimliğe sahip olduğunu ve bunun da aslında Bal-

kanların hayrına bir özellik olduğunu öne sürmektedir çünkü Avrupa'nın demokrasi gibi öğelerini benimsemiştir. Yunanistan "sayesinde" hem bölgesel sorunlar çözülecektir hem de Balkan ülkelerinin Avrupa'ya entegrasyonu sağlanmış olacaktır (Papandreou 2000: 75). Atina'nın bölgeselleşmeyi Avrupa entegrasyonuna indirgediği anlaşılmaktadır. Yunanistan'ın dönem dönem entegrasyonun yavaşlamasını eleştirmesi de bu bağlamda değerlendirilebilir. Self-determinasyonun iç seçeneklerle bölgeselleşme adı altında uygulanması hedefinin bir başka göstergesi olarak yorumlanabilir. Böylelikle Batı Balkanlar'da ayrılığın yaşanmasının ve ayrılığı savunan hareketlerin kuvvetlenmesinin önüne geçilebilecektir.

Bu bağlamda bir diğer öne çıkan konu da Atina'nın Kosova'nın bağımsızlığını tanımadan Avrupa entegrasyonu politikasını nasıl sürdüreceğidir. Sırbistan'ın da Avrupa entegrasyonu yönünde adım atmasını bekleyebilir. Sırbistan ve Kosova'nın AB şemsiyesi altında ve entegrasyonun bütüncül politikaları çerçevesinde ilişkilerini geliştirmelerini desteklemek isteyebilir.

Batı Balkanların istikrara dair önemi salt Yunanistan için değil AB için de geçerlidir. Batı Balkanların AB'ye entegrasyonu ile sorunların çözüleceği kimi çevrelerce ifade edilmektedir. Öte yandan AB'nin varlığı ve izlediği politikalar Kosova sorununun çıkışı olarak da değerlendirilebilir. Bu bağlamda sorunun çözümü için AB'nin devreye sokulmak istendiği düşünülmektedir. Kosova sorunu AB için kimi kaynaklarca örgütün bugüne kadar karşılaştığı en tartışmalı ve farklı görüşleri içeren konudur (Obradovic-Wochnik ve Wochnik 2012: 1163).

Batı Balkanlarda istikrar sağlanırsa AB'nin ciddi ve inanılır bir dış politika aktörü olarak tanınabileceği kaydedilmektedir (Stahl 2013: 447). AB'ye katılımın, Avrupa entegrasyonunun Batı Balkanlara ne kadar gerçekçi bir Avrupa transformasyonu sağladığı ise tartışmalıdır. Aslında kimi yazarlar, Avrupalılaşmayı yani Avrupa ile yeniden bütünleşmeyi Balkanlar'da yeniden yapı söküme gitme olarak değerlendirilmektedir (Grigor'ev ve Severin 2007: 128). Bosna-Hersek ve Kosova örneklerinin AB için sürecin aslında zor olduğunu göstermiştir (Douçot-Rubigny 2014: 163); hatta Kosova sorununu Avrupa'ya katılım yaklaşımının çözmediği ve Kosova'nın maruz kaldığı sorunları karmaşıklataştıracağı iddia edilmektedir (Douçot-Rubigny 2014: 163).

AB'nin tutumunu eleştiren benzer durum self-determinasyon hakkında da görülmektedir. Hakka dair anlayış ve kimi zaman uygulama biçimi değişebilmektedir. Badinter Komisyonu'ndan bugüne gelen süreç self-determinasyona dair değişimi gözler önüne sermektedir. Komisyon; Yugoslavya'ya ilişkin self-determinasyon çıkarımlarında bulunmuştur. Yugoslavya'nın parçaları olan devletlerin sınırlarının *uti possidetis* kavramına göre belirlenmesi gerektiğini vurgulamıştır. Böylelikle Eski Yugoslavya'nın federe devletleri mevcut sınırlarını kullanarak bağımsız devlet olmuştur. Komisyon, yeni kurulan devletlerin içerisinde ise birtakım unsurlar tarafından ayrılığın kullanamayacağını altını çizmiştir. Kosova, eski Yugoslavya'nın

parçası olan Sırbistan'dan tek taraflı bağımsızlığını ilan ederek Badinter Komisyonu'nun kabul ettiği uluslararası sınırları değiştirmiştir (Guliyeva 2011: 301). Zaten Kosova'nın bağımsızlığını tek taraflı olarak ilan etmesi ve AB'nin çoğu ülkesi tarafından tanınması Badinter Komisyonu'nun kararlarından bugüne Avrupa'da self-determinasyonun ne ifade ettiğinin; nasıl, hangi gerekçelerle çalıştırılacağına, hangi seçeneklerle uygulanacağına değıştiğini göstermektedir. 1991'de Kosova, tanınmak için başvuruda bulunmuş fakat Komisyon bunu kabul etmemiştir.

Bugün Kosova içerisinde yeniden self-determinasyonun dış seçenekleri ile talep edilmesi ve çalıştırılması gündemdedir. Kuzey Kosova'nın ayrılması bölgedeki istikrarsızlığın giderilmesinde çeşitli kesimlerce dile getirilmektedir. Sırbistan, böylelikle Kosova'nın bağımsızlığını kabul edecektir (Ker-Lindsay 2011: 228). Öte yandan ABD'nin ve AB'nin çoğu üyesi tarafından kabul edilmemektedir (Ker-Lindsay 2011: 228). BM yönetimi ve Kosova Gücü gözetiminde Kosova'da fiili olarak iki toplum arasında ayrılığın gerçekleştiği kaydedilmektedir (Jenne 2009: 282). Kuzey Kosova'nın varlığı; yani Eski Yugoslavya'dan ayrılan Sırbistan'dan tek taraflı olarak ayrılan Kosova'nın içerisinde ayrı siyasi ve idari yapının mevcudiyeti ve self-determinasyon gündemi "Kosova self-determinasyonunun" şimdi özel, şahsına münhasır bir örneğe dönüştüğünü göstermektedir (Rossi 2014: 868).

KAYNAKÇA

- ARMAKOLAS Ioannis -Apostolis Karabairis, "Greece-Kosovo: A Complex Relationship", *Kosovo Calling: International Conference to Launch Position Papers on Kosovo's Relation with EU and Regional Non-recognising Countries*, Kosovo Foundation for Open Society and British Council: 91-119.
- BIERMANN Rafael (2014), "Coercive Europeanization: the EU's Struggle to Contain Secessionism in the Balkans", *European Security*, Vol. 23, No. 4, 484-508
- CLERIDES Petros (2009), *Accordance with International Law of the Unilateral Declaration of Independence by the Provisional Institutions of Self-Government of Kosovo (Request for Advisory Opinion)*: 1-50.
- CONNOLLY Christopher K (2013), "Independence in Europe: Secession, Sovereignty and the European Union", *Duke Journal of Comparative & International Law*, Vol. 24, No. 51: 51-105.
- DOĞAN, Nejat (2013), "Ramifications of the ICJ Kosovo Advisory Opinion for the Turkish Republic of Northern Cyprus", *Ankara Bar Review*, No. 1: 61-79.
- DOUÇOT-RUBIGNY Stanislas (2014), "Western Balkans within the EU Enlargement Perspective and the Kosovo-Bosnia and Herzegovina Cases Issues", *Eurotimes*, Vol. 18:145-166.

- EROL, Mehmet Seyfettin ve AYDIN, Abdurrahim F. (2007), "İki Savaş Arası Dönemde Balkanlar (1919-1939)", in Osman Karatay ve Bilgehan A. Gökdağ (ed.) *Balkanlar El Kitabı*, Cilt I: 641-654.
- EROL, Mehmet Seyfettin (2007), "Soğuk Savaş Döneminde Balkanlar (1945-1989)", in Osman Karatay ve Bilgehan A. Gökdağ (ed.) *Balkanlar El Kitabı*, Cilt I: 666-683.
- EROL, Mehmet Seyfettin (2006), "Makedonya Sorunu'nun Temel Dinamikleri", in Osman Karatay ve Bilgehan A. Gökdağ (ed.) *Balkanlar El Kitabı*, Cilt II: 247-254.
- EROL, Mehmet Seyfettin ve OĞUZ, Şafak (2012), "NATO ve Kriz Yönetimi", in Mehmet Seyfettin Erol (ed.) *"Sıcak Barış"ın Soğuk Örgütü: Yeni NATO*: 147-171.
- GRIGOR'EV Alex N. - Adrian Severin (2007), "Debalkanizing the Balkans: A Strategy for a Sustainable Peace in Kosovo", *IPG*, No.1: 123-139.
- GULIYEVA Gulara (2011), "Chapter 9: Kosova's Independence: Re-Examining the Principles Established by the EC Badinter Commission in Light of the ICJ's Advisory Opinion", in James Summers (ed) *Kosovo: A Precedent?: The Declaration of Independence, the Advisory Opinion and Implications for Statehood, Self-Determination and Minority Rights*, Boston: Martinus Nijhoff Publishers: 279-302.
- JENNE, Erin K (2009), "The Paradox of Ethnic Partition: Lessons from de facto Partition in Bosnia and Kosovo", *Regional and Federal Studies*, Vol. 19 No.2: 273-289.
- KARAMANLIS Kostas (2000), "Greece: The EU's Anchor of Stability in a Troubled Region", *The Washington Quarterly*, Vol. 23, No.2: 5-11.
- KENTAS, Giorgos, "Cyprus: Position Paper on Kosovo", *Kosovo Calling: International Conference to Launch Position Papers on Kosovo's Relation with EU and Regional Non-recognizing Countries*, Kosovo Foundation for Open Society and British Council: 121-136.
- KER-LINDSAY James (2011), "Principles and the Partition of Kosovo", *Peace Review: A Journal of Social Justice*, Vol. 23, No.2: 228-234.
- KOKTSDIS Pavlos – Ioannis Armakolas – Maja Maksimovic – Bledar Feta (2014), "The Western Balkan EU Accession Process and the Greek Presidency 2014", Hellenic Presidency of the Council of the European Union: 1-60.
- LARRABEE F. Stephen (2005), "Greece's Balkan Policy in an New Strategic Era", *Southeast European and Black Sea Studies*, Vol. 5, No. 3: 405-425.
- LESSER Ian O.- F. Stephen Larrabee- Michele Zanini- Katia Vlachos –Dengler (2001), "Chapter 3 Chapter Three: Balkan Security After the Fall of Milosevic: Challenges and Implications for Greece", *Greece's New Geopolitics*, Santa Monica: RAND: 39-72.
- LIALIOUTI Zinovia (2011), "Greek anti-Americanism and the War in Kosovo", *National Identities*, Vol. 13, No. 2: 127-156.

- OBRADOVIC-WOCHNIK Jelena - Alexander Wochnik (2012), "Europeanising the 'Kosovo Question': Serbia's Policies in the Context of EU Integration", *West European Politics*, Vol. 35, No. 5: 1158-1181.
- MICHAS Takis (2002), *Unholy Alliance: Greece and Milošević's Serbia*, Texas: Texas University Press.
- PAPANDREOU George A. (2000), "A Total Balkan Approach", *Seton Hall Journal of Diplomacy and International Relations*, Vol. 1, No. 1: 75-77.
- ROSSI Michael (2014), "Ending the impasse in Kosovo: partition, decentralization, or consociationalism?", *Nationalities Papers*, Vol. 42, No.5: 867-889.
- STAHL Bernhard (2013), "Another 'Strategic Accession'? The EU and the Serbia (2000-2010)", *Nationalities Papers*, Vol. 41, No. 3: 447-468.
- TSARDANIDIS Charalambos - Stelios Stavridis (2011), "Chapter 7: Greece: From Special Case to Limited Europeanization", in Reuben Wong and Christopher Hill (eds.), *National and European Foreign Policy: Towards Europeanization*, Oxon: Routledge, 2011.
- TZIAMPIRIS Aristotle (2005), "Kosovo's Future Sovereignty: A Role for the European Union," *Southeast European and Black Sea Studies*, Vol. 5, No. 2: 285-299.
- TZIFAKIS Nikolaos (2013), "The European Union in Kosovo: Reflecting on the Credibility and Efficiency Deficit", *Problems of Post-Communism*, Vol. 60, No. 1: 43-54.
- Kosovo, Hellenic Republic Ministry of Foreign Affairs, <http://www.mfa.gr/en/blog/greece-bilateral-relations/pristina/>, 24 Ekim 2015 tarihinde erişilmiştir.
- Cyprus, Hellenic Republic Ministry of Foreign Affairs, <http://www.mfa.gr/en/blog/greece-bilateral-relations/cyprus/>, 25 Ekim 2015 tarihinde erişilmiştir.

BULGARİSTAN'IN KARADENİZ POLİTİKASI VE AVRUPA BİRLİĞİ'NİN ETKİLERİ

Nuri KORKMAZ*

ÖZET

Karadeniz'e kıyıdaş ve Rusya ile çok özel bağları olan Bulgaristan'ın Karadeniz politikasını şekillendiren farklı sebepler bulunmaktadır. Tarihsel açıdan Rusların Bulgarlar tarafından dost ve kardeş ülke olarak görülmesi ve bu bakış açısının Bulgaristan'ın yeni üye olduğu NATO ve AB gibi kuruluşlarca ters karşılanması Bulgar dış politikasında ikilemlere neden olmaktadır. Enerji ihtiyacının tamamını Rusya'dan karşılayan Bulgaristan, Karadeniz Havzası ile ilgili konularda daha bağımsız ve Avrupa yanlısı bir tutum sergilemek istemesine rağmen bunu Rusya'ya olan enerji bağımlılığının sınırladığını görmek mümkündür. Bu nedenle son yıllarda Rus gazına alternatif olabilecek farklı enerji kaynakları arayışına yönelen Bulgaristan Nabucco gibi projeleri desteklemeye başlamıştır. Avrupa Birliği'nin Karadeniz Havzası'na yönelik farklı açılımlar benimsemesi karşısında bölgede daha da etkin olmak isteyen Bulgaristan'ın bu amacı sınırlı ekonomik olanaklar nedeniyle bazı engellere takılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Karadeniz Havzası, Bulgar Dış Politikası, Rusya, Avrupa Komşuluk Politikası, Enerji Güvenliği

ABSTRACT

There are different reasons that affect Bulgaria's policy toward Black Sea region as a country which has special relations with Russia and as a Black Sea littoral state. The fact that Russia is historically seen as a brother and a friendly country by Bulgarian citizens and this approach is not shared by both NATO and EU in the same way, causes dilemmas in Bulgarian foreign policy. It is possible to observe that, as a country which is totally dependent on Russia in terms of its energy needs, Bulgaria, tries to follow more independent and pro-European policy toward Black Sea basin, but its dependency on the energy puts the limits. Therefore, Bulgaria that recently began to look for alternative energy sources to the Russian gas began to support the projects such as Nabucco. As a result of European policies launched towards the Black Sea, Bulgaria tried to become

*Yard. Doç. Dr., Bursa Teknik Üniversitesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü Öğretim Üyesi, nuritahir@yahoo.com

more influential actor in the region, however, failed to do so due to its limited economic possibilities.

Keywords: Black Sea Basin, Bulgarian Foreign Policy, Russia, European Neighborhood Policy, Energy Security

Karadeniz'in uluslararası alanda bir bölge olarak kabul edilmesi son yıllarda ortaya çıkmıştır. Önceleri tamamen bir "Osmanlı Gölü" gibi görünen Karadeniz, uzun yıllar Osmanlı içindeki tüccarlar tarafından ticaret yolu olarak da kullanılmıştır. Daha sonra diğer ülkelerin ve yeni sınırların ortaya çıkması bir de kıyıdaş komşuların varlığını meydana getirmiştir. Ticari çeşitliliğin artması buradaki ülkelere daha hızlı ve seri bir şekilde mal ve para sirkülasyonunun farklı alternatiflerinin tartışılmasını da beraberinde getirmiştir. İşte böyle bir ortamda Karadeniz'e kıyıdaş ülkeler ve iç bölgelere kadar uzanan ticaret yolu üzerinde bulunan ülkeler arasında bir işbirliğine gidilmesine yönelik çalışmalar başlatılmıştır. Soğuk savaş sonrası dönemde Karadeniz bir de enerji koridoru olarak ortaya çıkınca kıyıdaş ülkeler sorunları çözmek açısından farklı çözüm yolları benimsemiştir. Fakat bu ülkelerin benimsediği politikaların belirlenme süreci dış dinamiklerden çok bir de iç politikanın ürünü olmuştur. Bulgaristan da Karadeniz'e kıyıdaş ülkeler arasında gerek ülkesinde Türk azınlığın olması ve gerekse Rusya ile tarihsel açıdan yakın ilişkileri bulunması nedeniyle farklı bir perspektife sahiptir.

Bağımsızlığını kazandığı günden bu yana, Bulgaristan'ın bölgesel dış politikası bağımsızlıktan ziyade ittifaklar kurarak daha sağlam bir yer edinmek olmuştur. Birinci Dünya Savaşı sonrası kısmen yaratılan çok kutuplu sistem ışığında, Bulgaristan Karadeniz'i normal bir deniz olarak görmüş ve daha çok ticaret amacıyla kullanmıştır. Ülkenin denize tek çıkış bölgesi olan Karadeniz'deki karasuları da bu bağlamda Bulgaristan'ın Varna ve Burgas şehirlerinde var olan donanmaları ile korunmuştur. II. Dünya Savaşı sonrası da Sovyetler Birliği'nin politikalarına destek veren Bulgaristan, Karadeniz'deki işbirliği olanaklarından yararlanamamıştır. Batılı ülkelerin yanında yer alması ve NATO üyesi olması nedeniyle sürekli eleştirdikleri Türkiye'nin yanısıra Karadeniz'e diğer kıyıdaş ülkeler sadece Doğu Bloku ülkeleri olmuştur. Soğuk Savaş sonrası yeniden başlayan çok yönlü ilişkiler neticesinde Karadeniz'de farklı işbirliği olanaklarının aranmasının yanında ilk defa Karadeniz'in bir bölge olarak yeniden inşa edilmesi gündeme gelmiştir. Bu açıdan Karadeniz'e kıyıdaş ülkeler ve burada ciddi ticari varlık göstermek isteyen ülkeler arasında farklı yapılanmalara gidilmiştir. Karadeniz sadece bir ticaret yolu olarak değil, aynı zamanda Hazar petrolünün de Avrupa'ya taşınmasında kullanılacak bir koridor olarak görülmüştür.

Bölge ülkelerinin NATO ve Avrupa Birliği gibi uluslararası kuruluşlara üye olması diğer küresel güç unsurlarının da bölgede yer alması ile sonuçlanmıştır. Bulgaristan da önce NATO'ya daha sonra da AB'ye üye olmuş bir ülke olarak Karadeniz'e yönelik politikasını çeşitli vesilelerle değiştirmiştir. Bu değişikliklerin sebebi kısmen dış politikadan kaynaklanmış olsa da, iç

politikadaki dalgalanmalar da Bulgaristan'ın Karadeniz politikasında belirleyici olmuştur. Aşağıda farklı olaylar analiz edilerek Bulgaristan'ın Karadeniz stratejisini belirleyen unsurlar incelenecek, Avrupa Birliği ve NATO gibi çok uluslu örgütlerin bölgedeki varlığı değerlendirilecektir.

Bulgaristan'ın Sosyalist Geçmişindeki Karadeniz ve Sovyetler Birliği Etkisi

İkinci Dünya Savaşı sonrası dönemde Bulgaristan Komünist cepheye yer alarak Doğu Bloku'na dâhil olmuştur. Sovyetler Birliği ile olan ilişkileri enerji ve ticaret gibi kilit alanlarda bu ülkeye bağlı olmasına yol açmıştır. Bu bağımlılık neticesinde Rusya Bulgaristan'a düşük ücretle petrol ve doğal gaz sağlarken bir taraftan da Bulgar mallarına Sovyet ülkerinde yeni pazarlar bulma imkanı tanımıştır (Katsikas, 2011: 5). Bulgaristan'ın başarılı bir kalkınma planı izlemesi ve kırsal bölgelerin de bu kalkınmaya dahil edilmesi tarım ürünlerinin ihracına bağlı olmuştur. Diğer tüm Doğu Avrupa ülkeleri gibi Sovyet yanlısı bir politika benimseyen Bulgaristan, Romanya ve Polonya gibi ülkelerden de Soğuk Savaş sırasında Sovyetler Birliği'ne göstermiş olduğu sadakatle ayrılmıştır. Bu sadakatin en önemli nedeni, Rusların Bulgarlar tarafından Osmanlı İmparatorluğu'ndan bağımsızlıklarını almalarına yardımcı olan kurtarıcılar olarak görülmesidir (Demirtaş-Coşkun, 2008: 21). Bulgarların bağımsız olduğu yıllarda Rus yanlısı ve Rus karşıtı siyasetçilerin mücadeleleri Bulgar iç siyasetinin en önemli unsuru olmuştur. Çünkü bu mücadelenin kazananları daha sonra Bulgar dış politikasını belirleme konusunda da söz sahibi olmuşlardır.

Rusların Bulgar tarihinde önemli bir yer edinmelerinin diğer bir nedeni de Ortodoks ve Slav kardeşliğine dayanan yakınlıktır. II. Dünya Savaşı sonrası ülkedeki komünist karşıtlarının ve diğer muhaliflerin temizlenmesi ile birlikte Bulgar Komünist Partisi kurulmuş ve Bulgaristan'ın dış politikası bir uydu devleti olarak Sovyetler Birliği liderliğindeki Doğu Bloku'na entegre edilmiştir. Bunun karşılığında sahip olduğu ayrıcalıklar da Bulgar ekonomisinin gelişmesine yardımcı olmuştur. Bulgaristan'ın en büyük avantajlarından birisi Karadeniz'in batı kıyısında yer alması ve buradaki plajların Sovyetler Birliği ve diğer Doğu Avrupa ülkelerinin vatandaşları arasında çok önemli bir yere sahip olmasıydı. Buralardan elde edilen turizm gelirleri ve balıkçılık Bulgaristan'ın Karadeniz'deki tek aktivitesi olmuştur.

Bulgaristan'daki Türk azınlığının varlığı nedeniyle de Türkiye ile ilişkilerinde zaman zaman problemler yaşayan Bulgaristan, Karadeniz konusunda Türkiye ile görüşmek konusunda isteksiz olmuştur (Tahir, 2015: 566). Soğuk Savaş döneminin yarattığı gerginlik Karadeniz'in arka planda kalmasına ve oluşabilecek potansiyel işbirliğinin aksamasına yol açmıştır. Bulgaristan'a diğer Doğu Avrupa ülkelerine gaz akışını sağlamak üzere karadan borular döşeme yoluna giden Sovyetler Birliği Karadeniz'i bir güzergah olarak kullanmamıştır.

Soğuk Savaş dönemindeki durum daha çok siyasi ideolojiler çerçevesinde şekillendirildiği için, farklılıklara dayalı bir Karadeniz bölgesel işbirliğine gidilmesi gündeme gelmemiştir. Ülkelerin birbirleriyle işbirliği yapabilmeleri bağlı oldukları Doğu veya Batı kutuplarının izin verdiği konularla sınırlanmıştır. Bu tarz bir girişimin tartışılması ancak bazı siyasi değişikliklerin ardından gelmiştir (Ralchev, 2015: 123).

Soğuk Savaş Sonrası Dönemde Bulgaristan'ın Karadeniz Dış Politikasının Şekillenmesi

Bulgaristan'da komünizmin yıkılmasının en önemli nedeni Türklerin isimlerinin değiştirilmesi ve buna yönelik olarak başlatılan protesto hareketleridir (Tahir, 2015: 571). Önceleri kendilerini demokratik bir yönetim olarak niteleyen Bulgar Komünist Partisi otoriter uygulamalarını kontrolündeki basın organları aracılığıyla demokratik bir politika olarak yansıtmaya çalışmıştır. Fakat halkın meydanlara çıkması ve diğer Doğu Avrupa ülkelerindeki komünist yönetimlerin bir bir yıkılması Bulgaristan'da da benzer bir etkiye yol açmıştır.

Soğuk Savaş sonrası dönemde liberal demokratik düzene geçmeye çalışan Doğu Avrupa ülkeleri yönünü Avrupa'ya çevirmiştir. Bulgaristan da gerek AB gerekse NATO gibi kuruluşlara üyelik yönünde ilk adımlarını atmıştır. Bu bağlamda Bulgar Komünist Partisi, demokrasiye geçiş sürecinde Bulgar Sosyalist Partisi (Balgarska Sotsiyalisticheska Partiya) ismini almıştır. Eski komünist üyelerle yeni düzene geçiş yapan Bulgar Sosyalist Partisi yine iktidarı elinde tutmuş ve Bulgar dış politikasını belirleme tekeline sahip olmuştur. Batılı ülkelerle müzakereler yürüten Bulgaristan'ın Rusya ile ilişkileri normal seyrini sürdürmüş ve Bulgar Sosyalist Partisi üyeleri arasında Rusya ile ilişkilerin daha da geliştirilmesi yönünde farklı arayışlara gidilmiştir.

Fakat 1990'ların ilk yarısında Bulgaristan'ın geçirdiği her iki ekonomik krizde Rusya'nın yardım edememesi Bulgaristan'daki iktidarın sağcı Demokratik Güçler Birliği'nin eline geçmesini sağlamıştır (Ralchev, 2015: 125). Demokratik Güçler Birliği'nin politikaları Bulgaristan'ı NATO ve AB'ye yaklaştırırken Rusya'dan uzaklaştırmış, Bulgaristan NATO ve AB üyeliğine başvurmuştur. Enerji açısından tamamen Rusya'ya bağımlı olan Bulgaristan bir yandan da ekonomik olarak Rusya ile işbirliğini arttırmaya çalışmıştır. Bunun en önemli göstergesi de Bulgar Devlet Rafinerisi Neftohim'in tamamının Rus Lukoil'e satılması olmuştur. Siyasi ve ekonomik ilişkilerin belirlenmesindeki bu ikilem Bulgaristan iç politikasındaki siyasi partilerin de farklı bakış açılarını göstermiştir. Sosyalist partinin Moskova'da eğitim alan ve komünist dönemde yönetimde yer alan elit üyeleri AB ve NATO gibi kuruluşlara üyeliğe mesafeli yaklaşırken, diğer sağ ve liberal partiler de Batı ile yakınlaşmaya çalışmışlardır. Bu ikilem Karadeniz'deki ekonomik işbirliği ve enerji transferi konusunda gündeme gelen petrol boru hatları konularında da kendisini göstermiştir.

Türkiye'nin girişimleriyle 1992'de kurulan Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü bölgesel açıdan en geniş katılımlı toplantı platformu olmuştur. Türkiye, Arnavutluk, Azerbaycan, Bulgaristan, Romanya, Rusya, Ukrayna, Ermenistan, Moldova, Gürcistan ve Yunanistan arasında imzalanan anlaşma ile kurulan Karadeniz Ekonomik İşbirliği Örgütü, sadece kıyıdaş ülkeleri değil aynı zamanda yakın çevrede olan ve Karadeniz bölgesi ile ekonomik, kültürel ve siyasi bağları olan diğer ülkeleri de bir çatı altında toplamıştır (<http://www.iris-bg.org/fls/Chernomorskiaregion.pdf> - 10.12.2015). Fakat bu kadar geniş tabanlı bir örgütün Türkiye'nin girişimiyle kurulmuş olması bazı şüphelere yol açmıştır (Erol 2012: 6). Başta Bulgaristan ve Romanya gibi ülkeler bu hamleyi Türkiye'nin bölgedeki gücünü artırma isteği olarak algılamış ve bu durumu AB üyeliği ile dengeleme çabasına gitmiştir. Esasın da Rusya ve Türkiye'nin Karadeniz'deki güç mücadelesinden çekinen Bulgaristan ve Romanya gibi ülkelerin stratejisi Karadeniz'de diğer aktörlerin de varlığıyla kendilerine yeni bir rol belirleme arayışı olmuştur.

Bulgaristan'ın NATO ve Avrupa Birliği Üyeliği ve Yumuşak Gücün Karadeniz'e Girmesi

1990'ların ikinci yarısından itibaren NATO ve Avrupa Birliği üyelikleri Bulgar dış politikasının en önemli hedefi olmuştur. Özellikle Demokratik Güçler Birliği'nin iktidarından sonra belirli bir düzene oturan bu hedefler diğer siyasi partilerin de gerçekleştirmek istediği öncelikler arasına girmiştir. Bölgedeki stratejik amaçlarına bu iki örgütlere üyelikle erişebileceğini düşünen Bulgaristan, Soğuk Savaş sonrası dönemde, askeri güvenliği açısından NATO'ya ve ekonomik gelişimi bakımından da Avrupa Birliği'ne üyeliği siyasi hedef olarak belirlemiştir. Nitekim 2004 yılında NATO üyeliği ve 2007 yılında da Avrupa Birliği üyeliği gerçekleşmiştir. Bu üyeliklerin Karadeniz bölgesi açısından da farklı sonuçları olmuştur.

Bulgaristan ve Romanya'nın NATO'ya üye olması NATO'nun faaliyet alanını Karadeniz'e taşımasını gündeme getirmiştir. Türkiye'nin buna itiraz etmesiyle birlikte, Romanya ve Bulgaristan Amerika Birleşik Devletleri'ne Karadeniz'deki liman şehirlerinde üs açma izni vermişlerdir (Özdamar 2011: 8). Rusya'da kendisinin kuşatıldığı hissi yaratan bu durum kısmen gerginliğe yol açsa da derin bir krize dönüşmemiştir. Fakat NATO üyeliği ile birlikte Bulgaristan'ın Rusya'nın yörüngesinden çıktığı kesinleşmiştir. Amerika'nın NATO'nun Doğu'ya doğru genişlemesini kendi çıkarları için elzem görmesi, bu ülkelerin bölgedeki Amerikan çıkarları için önemini ortaya koymuştur (Erol vd. 2012: 21).

2007 yılındaki Avrupa Birliği üyeliği Bulgaristan'ın Karadeniz stratejisini ciddi bir biçimde etkilemiştir. Bu durum tarihinde ilk defa Karadeniz'e kıyısı olan Avrupa Birliği'nin Karadeniz'e yönelik bakışını da değiştirmiştir. Almanya'nın baskıları sonucu AB Karadeniz'e yönelik yeni bir strateji belirlemiş ve "Karadeniz sinerjisi" isimli programını açıklamıştır (http://eeas.europa.eu/enp/pdf/pdf/com07_160_en.pdf - 11.12.2015). Bu bağlamda çev-

re, ulaşım ve enerji gibi üç başlık altında işbirliği yapmayı öngören AB, bunu komşu ülkelerin demokratikleşme çabalarına destek biçiminde gerçekleştirmeyi tasarlamıştır. Bu alandaki politikaların belirli bir standarda oturulması daha yakın bir işbirliğinin oluşturulmasına katkı sağlayacağı düşünülmüştür.

Avrupa Birliği'nin yine bölge ülkelerine yönelik olarak belirlediği bir diğer strateji de Avrupa Komşuluk Politikası olmuştur. AB üyesi ülkelerle sınırları olan ve AB üyesi olma ihtimali olmayan ülkelere yönelik olarak geliştirilen Avrupa Komşuluk Politikası, AB demokratik ve siyasi değerlerinin diğer ülkeler tarafından da benimsenmesini sağlamak amacıyla oluşturulmuştur. Avrupa Birliği'nin Karadeniz'e doğru genişlemesi, Bulgaristan tarafından kendi bölgesel gücünü artırma sürecinde bir fırsat olarak görülmüştür. Avrupa Birliği'nin prensiplerini bölge ülkelerine yayma ve dolaşısıyla AB üyesi olarak kendi prestijini artırma peşinde olan Bulgaristan, Yunanistan'ın AB üyesi olarak Balkanlar'da takip ettiği türde bir dış politika izleme çabasına girmiştir (Karagiannis 2013: 75). Fakat Avrupa Birliği'nin daha önce elinde olan ekonomik imkanların bu dönemde sınırlı olması Bulgaristan'ın bölgedeki ekonomik açılım planlarını engellemiştir.

Bulgaristan ve Romanya'nın Avrupa Birliği'ne üye olmaları ve AB'nin ilk defa Karadeniz'e doğrudan bir çıkışının olması burayı bir sınır bölgesi haline getirmiştir. Esasında köprü görevi görmesi beklenen Karadeniz'in AB'nin yeni sınırı olarak algılanması bazı siyasi programların ortaya çıkmasına yol açmıştır (Lyubcheva 2010: 6). 2003 yılında oluşturulan Avrupa Komşuluk Politikası, bir yandan Karadeniz'e kıyısı olan ve AB üyesi olması öngörülmeleyen ülkeler için bir strateji belirlerken, bir yandan da bu bölgenin Avrupa'nın yeni sınırlarının güvenliği konusundaki önemini vurgulamıştır. Böylece Azerbaycan, Gürcistan, Ukrayna ve Ermenistan gibi ülkeler AB'nin yeni komşuları olarak görülmüş ve bu ülkelere Avrupa'nın değerlerinin siyasi, kültürel ve ekonomik projeler yoluyla aşılması kararlaştırılmıştır. Meydana gelen bu gelişmeler de Avrupa Birliği'nin "yumuşak güç" olgusunun bölgeye yerleşmesi olarak görülmüştür (Andreev 2008: 98). Özellikle 2007'den sonraki dönemde Almanya'nın da baskılarıyla, Avrupa Birliği'nin Karadeniz politikası daha çok bölge ülkelerini demokratikleştirme ve sınır ötesi işbirliklerine giderek onları siyasi reformlar yapma konusunda teşvik etmek şeklinde olmuştur. Böylece Rusya ile ilişkilerin de gelişmesini sağlayacak bu yaklaşım biçimi Avrupa'nın arzuladığı bölgesel düzenin sağlanması üzerine kurulmuştur.

Fakat NATO ve AB'nin Doğu'ya doğru genişlemesi Rusya'nın da bölge ile ilgili stratejisini önemli ölçüde etkilemiştir. Bu genişlemenin Ukrayna'yı da etkisi altına alabileceğinden endişe eden Rusya, Kırım'daki varlığını baskı unsuru olarak kullanmış (Erol vd. 2015: 269) ve Ukrayna'nın NATO ve AB ile yakın ilişkiler kurmasını engellemiştir. AB'nin Ukrayna ile kurmak istediği yakın ilişkiler Rusya yanlısı iktidarlar ve siyasi partiler tarafından sabote edilmiş ve Ukrayna bölgede yalnızlaşmıştır.

Enerji Güvenliği ve Karadeniz Havzasındaki Uyuşmazlıkların Gündeme Gelmesi

Eski sosyalist ülkelerin birçoğunun kaderini paylaşan Bulgaristan, enerji açısından Rusya'ya %90-%100 oranında bağımlıdır. Bu bağımlılığın inşası Bulgaristan'ın II. Dünya Savaşı sonrası dönemde gerçekleştirdiği modernleşme ve şehirleşme ile olmuştur. O dönemde karayoluyla Ukrayna ve Romanya'dan geçen boru hattı ile Bulgaristan'a Rusya'dan enerji akışı gerçekleştirilmiştir. Fakat Doğu Bloku'nun yıkılması ve Bulgaristan'ın dış politikada NATO ve Avrupa Birliği gibi uluslararası kuruluşlara üye olması Rusya tarafından hoş karşılanmadığı için Bulgaristan enerji ihtiyacını karşılayabileceği farklı kaynak arayışına gitmiştir. Rusya'nın 2004 yılının kış aylarında turuncu devrim sonrası Ukrayna'ya giden gazı kesmesi Bulgaristan ve Romanya'yı da etkilemiştir (<http://www.theguardian.com/world/2006/jan/02/russia.ukraine> 10.12.2015). Karadeniz havzasına yönelik yeni bir strateji belirleme hazırlığı yapan AB, bölgedeki varlığını hissettirme konusunda farklı girişimlerde bulunmuştur.

Uzun bir dönemden sonra enerjinin uluslararası politika açısından önemini kavrayan Avrupa Birliği, alternatif enerji kaynakları arayışına girmiştir. İlk defa 1973'teki Arap-İsrail Savaşı sırasında ortaya çıkan petrol krizi ile tartışılmaya başlanan "enerji güvenliği" kavramı, Rusya-Ukrayna geriliminden sonra Avrupa Birliği'nin de gündemine gelmiştir (Winrow 2007: 219). AB üyesi ülkeler arasında Rusya'ya olan enerji bağımlılığının %90-%100'ü bulması AB'yi harekete geçirmiş ve alternatif enerji kaynakları arayışına gidilmiştir. 2004 krizi sırasında Rus gazının kesilmesi sonucu günlerce soğukta kalan Bulgaristan, AB'nin bir enerji politikası olması konusundaki girişimlerini arttırmıştır. Karadeniz'deki hassas durum ve ülkelerin içinde buldukları konjonktür düşünülerek enerji güvenliği terimi; "vatandaşların ve sanayinin öngürülen bir süre içinde, yeterli miktarda enerjiye kesinti korkusu yaşamadan makul bir fiyatla erişebilmesi" anlamına gelmektedir (Winrow 2007: 219). Biraz dar bir tanım olarak görülse de gerek enerji kaynağı olan ülkelerin gerekse enerjinin geçiş yolu üzerinde bulunan ülkelerin istikrarlı ülkeler olmasına özellikle vurgu yapılmıştır. Bu nedenle gerek satıcı gerekse alıcı olan tarafın karşılıklı iradesiyle belirlenen enerji akışı ve fiyatının istikrarlı oluşu enerji güvenliğinin en önemli unsuru olmuştur.

2007 yılında yayımlanan Karadeniz Sinerjisi isimli belge Karadeniz bölgesindeki çok taraflı işbirliğinin Avrupa Birliği çatısı altında geliştirilmesine yönelik yeni bir strateji belirlemiştir. Dondurulmuş ihtilaflar konusuna vurgu yapılarak bu tür potansiyel çatışma alanlarının AB'nin sınırlarının yanı başında olması, enerji güvenliği açısından yeni önlemlerin alınmasına neden olmuştur (http://eeas.europa.eu/enp/pdf/pdf/com07_160_en.pdf - 10.12.2015). Dahası AB'nin bu tür uyuşmazlıkları sona erdirmek için arabulucu rolü üstlenmesi de kararlaştırılmış ve enerji arzına engel olabilecek olayların önüne geçilmeye çalışılmıştır. Avrupa Komşuluk Politikası çerçevesinde

vesinde başlatılan AB-Rusya Enerji Diyalogu ve Orta asya ülkeleriyle AB arasındaki görüşmeler bu girişimin bir ürünü olmuştur. Orta Asya, Kafkaslar ve hatta Orta Doğu'daki enerji kaynaklarının Avrupa ülkelerine güvenli yoldan ulaştırılması olgusu Avrupa Birliği'nin genişleme stratejisini de ciddi olarak etkilemiştir. Enerji kaynaklarına daha da yakınlaşan AB sınırları, bu kaynakların bulunduğu ülkelerdeki siyasi rejimlere de Avrupa'nın değerlerinin aşılması misyonunu beraberinde getirmiştir. Karadeniz'e sahili olan üye ülkelerden ziyade AB kurumları tarafından yürütülmekte olan bu stratejinin başarısı zamana bağlı olmakla birlikte, hedefinin ne derece doğru berirlendiği tartışılabilir.

Karadeniz'deki Petrol Boru Hatlarının Güzergahının Belirlenmesinde Bulgaristan'ın Tutumu

Soğuk Savaş'ın sona erdiği yıllarda Batı ile Rusya arasındaki buzlar erirken Yunanistan da bölgede AB üyeliğinin kendisine verdiği prestiji kullanarak (Karagiannis 2013: 80) sadece bir enerji koridoru olmayı değil, aynı zamanda da kendi enerji kaynaklarını arttırmaya çalışmıştır. Rusya ve AB, Türk Boğazları'ndan yapılan petrol sevkiyatını azaltmak ve Boğazları devre dışı bırakmak amacıyla farklı boru hattı güzergahı arayışına girmişlerdir. Bu çabanın ilk ürünü de, Yunanistan'ın da ihtiyacını büyük ölçüde karşılayacak Burgaz-Dedeağaç Boru Hattı olmuştur. Projenin ilk ortaya çıktığı 1990'lı yılların başında Bulgar yönetimi konuya olumlu yaklaşmış ve projenin Bulgaristan'ın stratejik önemini arttıracığını düşünmüştür (http://www.mi.government.bg/files/useruploads/files/epsp/22_energy_strategy2020_.pdf - 09.12.2015). 2007 yılında Bulgaristan, Rusya ve Yunanistan başbakanları tarafından imzalanan projede, Rusya %51 pay sahibi olurken geriye kalan %49 da Bulgaristan ve Yunanistan arasında eşit bir şekilde paylaştırılmıştır.

Burgaz-Dedeağaç Boru Hattı'nı Bulgaristan adına Bulgar Sosyalist Partisi lideri ve dönemin başbakanı Sergey Stanishev imzalamıştı. Bulgaristan'da daha o dönemde proje karşıtı gösteriler çevreci gruplar tarafından organize edilmiş fakat Rus yanlısı tavrı ile bilinen BSP bu gösterileri göz ardı etmiştir. Hatta 2009 yılında, boru hattının geçeceği Karadeniz kıyısındaki Pomorie sakinleri %98.97 gibi bir oranla referandumda projeyi reddetmiştir (<http://dnes.dir.bg/news.php?id=4453908> - 10.12.2015). 2009 Temmuz'unda Bulgaristan'da gerçekleşen iktidar değişimi ile Sosyalis Parti dönemi sona ermiş ve muhafazakâr eğilimleriyle bilinen Borisov liderliğindeki GERB iktidara gelmiştir. Boyko Borisov'un liderliğindeki Bulgaristan, giderek kendisini Rusya'dan soyutlamaya çalışmış ve Avrupa'nın isteğiyle bunu enerji alanındaki faaliyetlerine de yansıtmıştır.

Rusya'ya aşırı bağımlı olmaktan çekinen Borisov kabinesi 2009 yılında projeden çekilebileceği sinyallerini vermiş ve 2011 yılında da Bulgaristan'ın Burgaz-Dedeağaç Boru Hattı projesinden ayrıldığını resmen duyurmuştur. Turizm faaliyetlerini engelleme, çevre kirliliği yaratma gibi farklı nedenlere dayandırılan bu vazgeçme eylemi daha sonra da ekonomik sebeplere bağ-

lanmıştır (<http://www.ekathimerini.com/148313/article/ekathimerini/bu-siness/bulgaria-abandons-burgas-alexandroupoli-oil-pipeline-plan> - 09.12.2015). Bulgar makamları boru hattının inşasının çok maliyetli olacağını ve Bulgar ekonomisinin bu maliyeti kaldıramayacağını belirtirken bazıları da projenin gerçekleşmesinin Bulgaristan'a pek fazla gelir getirmeyeceğini açıklamıştır. Siyasi açıdan da bakıldığında, enerji kaynaklarını çeşitlendirmek isteyen Bulgaristan, Burgaz-Dedeağaç projesi ile enerji koridoru görevi görürken bir başka açıdan Rusya'ya bağımlı hale gelmektedir. Bu nedenle bu projenin iptalinin Avrupa Birliği'nin baskısı ile olduğu da tartışılmıştır (<http://www.euractiv.com/sections/energy/borissov-warns-bulgarias-energy-projects-catastrophe-311192> - 10.12.2015).

Burgaz-Dedeağaç projesiyle ilgili tartışmalar devam ederken, 2013 yılında Bulgar Sosyalist Partisi iktidara gelmesi durumunda projeyi gerçekleştireceği sözünü vermiştir. Fakat parlamentodaki çoğunluğu sağlayamaları neticesinde Bulgaristan'ın projeden çekilmesi kesinleşmiş ve taraflar uluslararası tahkime giderek Bulgaristan'ın anlaşmadan çekilmesi nedeniyle ödemesi gereken tazminat miktarının ne olacağını belirleme sürecine girmişlerdir. AB'ye üyelik sürecinde Bulgaristan Belene Adası'nda bulunan Kozluduy nükleer santralının bazı bölümlerini kapatmak zorunda kalmıştır. Daha sonra yeniden modernize edilmesi kararlaştırılan nükleer santralin inşası görevinin Rus şirkete verilmesi AB'yi endişelendirmiştir. Gelen baskılar üzerine Bulgaristan, masraflar ve çevre kirliliği gibi nedenler göstererek Rusya'nın desteklediği nükleer santral projesinden vazgeçtiğini duyurmuştur (Maltby 2015: 822).

Enerji arzının azalması ve Bulgaristan'daki elektrik fiyatlarının artması üzerine Bulgaristan Başbakanı Boyko Borisov AB'ye başvurarak konuyla ilgili bir çözüm bulunmasını talep etmiştir. Tüm bunların üzerine 2014 Aralık ayında Rusya'nın Güney Akımı projesinin rafa kaldırıldığını açıklaması Bulgaristan'daki enerji sektörünün problemlerini arttırmıştır. Enerji ihtiyacının karşılanması sürecinde %90 oranında Rusya'ya bağımlı olan Bulgaristan'ın bu bağımlılığını AB aracılığıyla değiştirmeye çalıştığı görülmektedir.

Rusya ile enerji alanındaki mesafeli durum diğer alternatif enerji yollarının gözden geçirilmesini gerekli kılmıştır. Bu çerçevede de ilk akla gelenler Nabucco ve TANAP olmuştur. Doğu Avrupa'daki enerji arzında var olan Rus tekeline alternatif olabilecek bazı yollar arayan AB, Türkiye ile anlaşma imzalayarak Orta Asya ve İran gazını Avrupa pazarına taşıyacak yeni bir boru hattı projesi geliştirmiştir. Önceleri tedarikçilerinin kimler olacağını belli olmaması nedeniyle eleştirilen Nabucco projesi, Rusya ile gerilen ilişkiler nedeniyle tekrar öncelik haline gelmiştir (Roberts 2006: 217). Bu arada son zamanlarda bir de Azeri gazının Avrupa'ya taşınma projesi olarak gündemde olan TANAP projesi Bulgaristan'ın ilgilendiği diğer bir konu olmuştur. Bulgaristan'ın Rusya'ya olan bağımlılığını ciddi derecede azaltma potansiyeli bulunan TANAP projesi, ülkenin enerji güvenliği bağlamında belirlemiş olduğu stratejik hedeflere de cevap verdiği için Bulgaristan'ın ilgisini

çekmiştir (Maltby 2015: 824). Nabucco ve TANAP Orta Doğu, Orta Asya ve Hazar'daki enerji kaynaklarını Batı'ya taşıyabilecek iki stratejik proje olarak önemini korumaktadır. Son zamanlarda Batı ile İran arasındaki anlaşma da İran'ın Nabucco projesinde kilit tedarikçi ülke olma rolünü üstlenebileceğini göstermiştir.

Karadeniz'deki Çatışmalar ve Bulgaristan'ın Tutumu

Geleneksel olarak Rus yanlısı bir dış politika izleme konusunda tarihsel yatkınlığı olan Bulgaristan'ın AB'ye üyeliği bu durumu değiştirmeye başlamıştır. NATO ve AB üyeliğinin ilk yıllarında Batı ittifaki içindeki "Rus truva atı" olarak adlandırılan Bulgaristan'ın bu tutumu yavaş fakat emin adımlarla değişmektedir. AB'nin ortak dış politika geliştirme çabaları çerçevesinde kendi rolünü arttırmayı ve Karadeniz bölgesinde Avrupa'nın nüfuzundan yararlanmayı planlayan Bulgaristan'ın bu çabaları, 2008 Rusya-Gürcistan savaşı ve 2014 yılında da Rusya'nın Kırım'ı ilhakı sırasında yaşanan gelişmeler neticesinde sekteye uğramıştır. Her iki kriz sırasında da Rusya'ya karşı sert bir tavır takınmaktan kaçan Bulgaristan'ın bu hareketinin arkasında yatan neden enerji ihtiyacı dolayısıyla Rusya'ya olan bağımlılığıdır (Kardaş 2011: 42). AB'nin izlediği stratejiyi benimseyen Bulgaristan, bu kriz sırasında diplomatik açıdan daha etkin bir rol üstlenme fırsatını kaybetmiştir. Geleneksel olarak Rusya ile yakın ilişkileri olan Bulgar diplomatlar, Rus makamları nezdindeki mevkiidatlarıyla iletişime geçmeyerek pasif bir rol izlemiş ve Avrupa Birliği ile Rusya arasında bir köprü görevi görememiştir. 2008 yılındaki savaşın Bulgaristan'a verdiği en önemli uyarı enerji kaynaklarını çeşitlendirme konusundaki girişimlerini arttırması yönünde olmuştur.

2014 yılına kadar birkaç kez Ukrayna'ya giden gazı kesen Rusya, Bulgaristan ve Romanya gibi ülkelerin de gaz kesintisinden etkilenmesine neden olmuştur. Her ne kadar Ukrayna'yı devre dışı bırakacak yeni boru hatları inşasına yönelse de, Rusya Sovyetler Birliği sonrası kaybettiği gücünü enerji yoluyla elde etme çabasına girmiştir. 2014 yılında Rusya'nın Kırım'daki Rus azınlığına kötü muamele edilmesini bahane ederek Kırım'ı ilhak etmesi Avrupa Birliği tarafından kınanmış ve Kırım'ın Rusya ile birleşmesi tanınmamıştır. Bulgaristan da bir AB ülkesi olarak bu birleşmeyi tanımamış ve Kırım'daki Bulgar azınlığın haklarının korunması ile ilgili çekincelerini belirtmiştir (Ukrayna i Balgarskoto Maltsinstvo, Deutche Welle haberi, 15.3.2014). Bir yandan Ukrayna'daki etnik Bulgarlara vatandaşlık veren Bulgaristan, diğer taraftan onların bölgedeki varlığını koruyarak kendisi için Karadeniz bölgesinde bir etki alanı yaratmaya çalışmaktadır.

Gerek Ukrayna gerekse Gürcistan'ın NATO ve AB üyeliğini gerçekleştirme çabalarında pek bir katkısı bulunmayan Bulgaristan bu konuda sadece AB'nin bölgedeki politikalarına güvenmiş ve oldukça edilgen bir tavır takınmıştır. ABD ve Avrupa Birliği ülkeleri hem Kırım hem de Gürcistan

gerginliğinde pasif bir politika izleyerek doğrudan Rusya'yla karşı karşıya gelmemeye çalışmışlardır (Erol 2014: 5). Dolayısıyla, NATO ve AB gibi örgütlere üye olan Bulgaristan da bu çizgiden sapmamış ve Rusya'nın Kırım'ı ilhakını kınamakla yetinmiştir. Bulgaristan'ın ekonomik durumunun kötü olması ülkenin yumuşak bir güç olarak bölgedeki varlığını kuvvetlendirmesini engellemiştir. Buna karşın Rusya'nın çıkarlarını korumak amacıyla güç kullanmaktan çekinmemesi Karadeniz'deki güç dengelerini değiştirmiştir (Biersack ve diğerleri 2014: 251). Avrupa Birliği ve NATO'nun Gürcistan ve Ukrayna konusundaki kararsızlığının bedeli her iki ülkenin de toprak bütünlüğünün Rusya tarafından bozulması olmuştur. Kırım'ın ilhaki sonrası Avrupa Birliği Rusya'ya ekonomik yaptırımlar uygulamaya başlamıştır. Fakat Ağustos 2014'ten beri uygulanan bu yaptırımlar başta eski Doğu Bloku ülkeleri olmak üzere tüm AB üyelerini etkilemektedir (Biersack ve diğerleri 2014: 261). Bulgaristan da Rusya ile yakın ticari ilişkileri olduğu için yaptırımlardan ekonomik açıdan kötü etkilenmektedir. Turizm gibi konularda herhangi bir sıkıntı olmamakla birlikte Ruslar Bulgaristan'ın Karadeniz kıyısındaki şehirlerinde mülk satın alma yarışına girmişlerdir. Ülkenin AB üyesi olması ve emlak fiyatlarının da uygun olması sonucu birçok Rus mülk sahibi olması nedeniyle ikamet izni alarak Bulgaristan'da yaşamaya başlamıştır.

Sonuç

Rusların yardımı ile Osmanlı İmparatorluğu'ndan ayrılan Bulgaristan'ın Rusya ile olan ilişkileri Karadeniz bölgesine yönelik siyasetini de etkilemiştir. Her iki dünya savaşına da Rus karşıtı cepheye giren Bulgaristan, savaşları kaybetse de Ruslar tarafından kötü bir şekilde cezalandırılmamıştır. İkinci Dünya Savaşı sonrası da Bulgaristan'ı Nazi Almanyası'ndan kurtardığına inanılan Rusya, Bulgar halkı tarafından tarihsel olarak müttefik kabul edilmiş ve Ruslar "bratushki" yani "kardeşler" şeklinde adlandırılmıştır. Gerek Slav kardeşliği gerekse Ortodoks olmalarından kaynaklanan bu tarihi bağlar günümüzdeki siyasi retorik tarafından zorlanmaktadır.

Soğuk Savaş sonrası yüzünü NATO ve AB gibi batılı kuruluşlara çeviren Bulgaristan Rusya'dan uzaklaşmış ve bu çerçevede yeni bir dış politika belirleme sürecine girmiştir. Bu dönüşüm sürecinin bir özelliği de Bulgaristan'ın da kıyıdaş olduğu Karadeniz'in jeopolitik açıdan önemini değiştirmesidir. 2004'te NATO'ya, 2007'de de AB'ye üye olan Bulgaristan'ın Rus etkisinden uzaklaşması çok çabuk gerçekleşebilecek bir durum değildir. Tarihsel yakınlık dışındaki diğer neden de Bulgaristan'ın enerji konusunda %90 Rusya'ya bağımlı olmasıdır.

Bulgaristan'ın NATO'ya üye olması Kuzey Atlantik İttifakı'nın Karadeniz'de savaş gemisi bulundurma olasılığını da gündeme getirmiştir. Fakat Rusya ile gerginlikten kaçınan bölge ülkeleri bu konuda temkinli davranmaktadır. Güvenlik konusunda kendini tamamen NATO'ya teslim eden Bulgaristan'ın Karadeniz konusundaki adımlarını da NATO ve AB nezdinde

koordine etmeye çalıştığı görülmektedir. Fakat 2004 Gürcistan, 2014 Ukrayna krizleri her iki örgütün de Rusya karşısında sınırlı etkiye sahip olduğunu ve dolayısıyla bölgede Rusya ile mücadele edemediğini göstermiştir. Dahası NATO ve AB'nin Ukrayna ve Gürcistan konusundaki kararsızlığı her iki örgüte üye ülkeler arasında bazı ikilemlere sebep olmuştur. Bu ikilemlerin oluştuğu sırada da Karadeniz Havzası'ndaki sınırlar yeniden değişmiştir.

Karadeniz'de Rusya'ya karşı daha farklı bir politika izlemek isteyen AB, alternatif enerji yolları arayışına giderek Rusya'nın Avrupa üzerindeki etkisini zayıflatmaya çalışmaktadır. Bu süreçte bölgede yalnızlaşan AB, Türkiye'ye yönelerek Türk toprakları üzerinden geçecek yeni boru hattı projeleri üzerinde yoğunlaşmaktadır. Bulgaristan'ın da ilgilendiği bu projelerin en önemli özelliği Rus gazına karşı Hazar, Orta Asya ve İran enerji kaynaklarının Türkiye üzerinden Avrupa'ya ulaştırılmasıdır. Önceleri Avrupa Birliği'nin ilgisizliğinden yavaş ilerleyen projeler, gerek Gürcistan ve Ukrayna krizleri gerekse Bulgaristan gibi ülkelerin AB nezdinde girişimlerde bulunmaları sonucu hızlandırılmış ve en kısa sürede bitirilmesi planlanmıştır.

AB üyesi Bulgaristan bu üyeliğini prestij olarak kullanma ve bu sayede bölgede etkin bir yer edinme çabasına girse de bunda başarılı olamamış ve AB'nin Karadeniz bölgesine yönelik kararsız politikalarının kurbanı olmuştur. Karadeniz sinerjisi ve Avrupa Komşuluk Politikası gibi farklı araçlarla bölgeye yumuşak güç olarak yerleşmek isteyen AB, bunu bölgede var olan üye ülkeler aracılığıyla değil de Brüksel'den gelen tepeden inme bir yönlemlerle gerçekleştirdiği ve Karadeniz'i iyi tanımadan böyle bir adım attığı için bu uygulamalarında pek de başarılı olamamıştır. Bulgaristan'ın da dış politikası Karadeniz ile ilgili olarak bugüne kadar çok yönlü bir strateji belirleme deneyimine sahip olmadığı için Bulgar dış politikasının etkisi sınırlı kalmıştır. Bununla birlikte Nabucco ve TANAP gibi projelerin gerçekleştirilmesi gerek AB gerekse NATO'nun Karadeniz stratejilerinin gözden geçirileceğinin en önemli işaretidir.

KAYNAKÇA

- ANDREEV Svetlozar A. (2008). "The Future of European Neighbourhood Policy and the Role of Regional Cooperation in the Black Sea Area", *Southeast European and the Black Sea Studies*, 8 (2): 93-108.
- BIERSACK John, SHANNON O'Lear (2014). "The Geopolitics of Russia's Annexation of Crimea: Narratives, Identity Silences, and Energy", *Eurasian Geography and Economics*, 55 (3): 247-269.
- BORISOV Warns: <http://www.euractiv.com/sections/energy/borissov-warns-bulgarias-energy-projects-catastrophe-311192> (10.12.2015).
- BULGARİSTAN Hükümeti, Energiyna Strategiya na Republika Balgariya do 2020: Za Nadejdna, Efektivna i Po-Chista Energetika (Bulgaristan Cumhuriyeti'nin 2020 Enerji Stratejisi: Ümitli, Hızlı ve Daha Temiz bir Enerji):

- http://www.mi.government.bg/files/useruploads/files/epsp/22_energy_strategy2020_.pdf – (09.12.2015).
- Bulgarian abandons... <http://www.ekathimerini.com/148313/article/ekathimerini/business/bulgaria-abandons-burgas-alexandroupoli-oil-pipeline-plan> (09.12.2015).
- Chernomorskiyat Region: Strategicheski Balans i Politiki: <http://www.iris-bg.org/fls/Chernomorskiaregion.pdf> (10.12. 2015).
- Communication – Black Sea Synergy: http://eeas.europa.eu/enp/pdf/pdf/com07_160_en.pdf (10.12.2015).
- DEMİRTAŞ-Coşkun Birgül (2008). "Bulgaria", Mustafa Kibaroğlu (der.) *Turkey's Neighborhood*, Ankara, BRC Matbağacılık, s. 19-47.
- EROL Mehmet Seyfettin ve SERTİF Demir (2012). "Amerika'nın Karadeniz Politikasını Yeniden Değerlendirmek", *Gazi Akademik Bakış*, 6(11): 17-33.
- EROL Mehmet Seyfettin (2012). "Türkiye'nin Orta Asya Politikasına Rusya Federasyonu ve Bölge Ülkelerinden Genel bir Bakış", *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, 12(I): 1-20.
- EROL Mehmet Seyfettin (2014). "Ukrayna-Kırım Krizi ya da İkinci Yalta Süreci", *Karadeniz Araştırmaları*, 41: 1-14.
- EROL Mehmet Seyfettin ve OĞUZ Şafak (2015). "Hybrid Warfare Studies and Russia's Example in Crimea", *Gazi Akademik Bakış*, 9(17): 261-277.
- European Black Sea Synergy: http://eeas.europa.eu/enp/pdf/pdf/com07_160_en.pdf (11.12.2015).
- KARAGIANNIS Emmanuel (2013). "Greek Foreign Policy Toward the Black Sea Region: Combining Hard and Soft Power", *Mediterranean Quarterly*, 24(3): 74-101.
- KARDAŞ Şaban (2011). "Geo-strategic Position as Leverage in EU Accession: the Case of Turkish-EU Negotiations on the Nabucco Pipeline", *Southern European and Black Sea Studies*, 11(1): 35-52.
- KATSIKAS Stefanos (2011). *Negotiating Diplomacy in the New Europe: Foreign Policy in Post-Communist Bulgaria*, London, I.B. Tauris.
- LYUBCHEVA Marusya, The Black Sea Region in EU Policies, www.Library.fes.de/pdf-files/bueros/sofia/07769.pdf (11.12.2015).
- MALTBY Tomas (2015). "Between Amity, Enmity and Europeanization: EU Energy Security Policy and the Example of Bulgaria's Russian Energy Dependence", *Europe-Asia Studies*, 67(5): 809-830.
- ÖZDAMAR Özgür (2011). "The Black Sea Region in the New Turkish Foreign Policy", *Black Sea Discussion Paper Series*, No.2: http://edam.org.tr/document/BSPaper_Series2.pdf (10.12.2015).
- Pomorie "ne" na Burgas-Aleksandrupolis: <http://dnes.dir.bg/news.php?id=4453908> (10.12.2015).
- ROBERTS John M. (2006). "The Black Sea and European Energy Security", *Southeast European and Black Sea Studies*, 6(2): 207-223.

Russia Turns off Supplies to Ukraine... <http://www.theguardian.com/world/2006/jan/02/russia.ukraine> (10.12.2015).

TAHİR Nuri Ali (2015). "Bulgar Komünist Partisi ve Bulgaristan'daki Türklerle Yönelik Asimilasyon Politikası", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi/The Journal of International Social Research*, 8(41): 564-573.

WINROW Gareth (2007). "Geopolitics and Energy Security in the Wider Black Sea Region", *Southeast European and Black Sea Studies*, 7(2): 217-235.

Ukrayna i Balgarskoto Maltsinstvo, Deutsche Welle haberi, 15.3.2014, Kaynak: <http://www.dw.com/bg/> (01.12.2015).

UKRAYNA, BAŞARISIZ BİR DEVLET Mİ?

Göktürk TÜYSÜZOĞLU*

ÖZET

Ukrayna, bağımsızlığından bu yana toplumsal/siyasal meşruiyete haiz bir üst kimlik geliştirme noktasında sorun yaşamaktadır. Bu sorunun esas nedeni, ülke topraklarındaki etno-kültürel ve tarihsel farklılıkların bölgesel/coğrafi referanslar ekseninde karşılık bulması ve bu durumun siyasi işleyişe olan olumsuz yansımalarıdır. Batı (AB/NATO) ile Rusya arasında süregelen Doğu Avrupa merkezli bölgesel hegemonya mücadelesinin bir parçası haline gelen Ukrayna, bu mücadelenin ülke içerisindeki etno-kültürel ve bölgesel ayrımlar çerçevesinde karşılık bulması sonucu iç savaş ve siyasi ayrılıkçılık girişimleri ile karşı karşıya kalmıştır. Ukrayna'nın karşı karşıya kaldığı siyasi/ yönetimsel kriz, genel itibarıyla Batılı bir anlamlandırma bağlamında betimlenen başarısız devlet yaklaşımı ile açıklanabilir. Viktor Yanukovic'in, AB ile imzalanacak ortaklık anlaşmasını iptal etmesi ve Rusya ile anlaşması, ülkenin batısı ve doğusu arasındaki toplumsal ve siyasi bağları koparmıştır. Kırım'ın Rusya tarafından ilhakı ve hükümetin ülkenin doğusu üzerindeki siyasi egemenliğini fiilen yitirmesi, Ukrayna'yı devlet başarısızlığı çerçevesinde incelenebilecek ve Schne-ckener'in deyimiyile çöküş halinde olan bir ülke haline getirmektedir.

Anahtar Sözcükler: AB, Rusya, Donbass, Kırım, Ayrılıkçılık.

ABSTRACT

Ukraine has a trouble at developing an upper identity that relies on societal/political legitimacy since her independence. Root cause of this is the negative political reflections of the ethno-cultural and historical differences within the context of the regional/geographical references. Ukraine, which becomes a part of a struggle between Russia and the West (EU/NATO) concerning the Eastern Europe, is confronted with a civil war and attempts of separatism due to the political reflections of this struggle over the ethno-cultural and regional discrepancies. Political/administrative crisis that Ukraine encounters could be explained by the failed state approach. After Viktor Yanukovich had cancelled the EU Association Agreement and agreed a new

*Yrd. Doç. Dr., Giresun Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü.

deal with Russia, societal/political connections have been broken in Ukraine. Developments like Russia's annexation of the Crimean Peninsula and the Ukrainian government's loss of political legitimacy at the eastern part of the country have been transforming Ukraine into a failed state or by using Schneckener's term "a failing state".

Keywords: EU, Russia, Donbass, Crimea, Separatism.

Ukrayna, sahip olduğu jeostratejik önem nedeniyle AB/ABD (Batı) ile Rusya arasında süregelen sistemsel güç mücadelesinde önemli bir cephe ülkesi haline gelmiştir. Nitekim Ukrayna, Avro-Atlantik Dünyası'nın sistemsel hegemonyasını kırabilmeyi ve çok kutupluluk ekseninde işletilen bir uluslararası sistem yaratabilmeyi hedefleyen Rusya ile bu ülkenin yakın çevresinde yer alan bölgeleri/ülkeleri kendi hegemonyasına eklemleyerek Moskova'yı kendisi ile işbirliği yapmaya yönlendirmeyi hedefleyen Avro-Atlantik İttifakı arasındaki mücadeleden toplumsal, siyasal ve ekonomik anlamda oldukça olumsuz etkilenmiştir. Zira bu mücadelenin Ukrayna özelindeki yansıması etnik/bölgesel kimlikler üzerinden olmuş ve SSCB'nin dağılmasının ardından geçen sürede "Ukraynalılık" ekseninde bir ulusal kimlik geliştirebilme anlamında çok da başarılı olamayan ve alt (etnik/bölgesel) kimliklerin üst (anayasal) kimliğin üzerinde bir meşruiyete sahip olduğu bu ülkede, hükümetler tarafından izlenen politikalar ve alınan kararlar, kimliğe referansla sahiplenilen siyasal/bölgesel ayrımlara, siyasal istikrarsızlığa ve ayrılıkçı girişimlere kaynaklık etmiştir. Ukrayna'daki siyasal istikrarsızlık ve siyasal ayrılıkçılığa referansla beliren ayrılıkçı girişimlerin sesini duyurduğu ilk önemli gelişme Turuncu Devrim (Kasım 2004-Ocak 2005) olmuştur. Aralık 2013'te başlayan ve Şubat 2014'te Viktor Yanukovic'in devrilmesiyle farklı bir boyuta taşınan gelişmeler ise, Ukrayna topraklarının bir bölümünün (Kırım) Rusya tarafından ilhaki ve ülkenin doğusundaki Donetsk ve Luhansk eyaletlerinde etnik/bölgesel kimliğe atıfla benimsenen siyasal ayrılıkçılık girişimlerinin ortaya çıkmasıyla ve Kiev'deki hükümetin siyasal egemenliğinin ülkenin doğusunda karşılık bulamaz hale gelmesiyle açıklanabilir.

Başarısız devlet, egemen bir devletin sahip olması ve yerine getirmesi gereken temel görev ve sorumlulukları yerine getiremeyen ve Weber'in deyimiyile kendi toprakları üzerinde fiziksel gücün meşru kullanımı hususundaki tekeli yitiren devletleri betimlemek için kullanılan bir kavramsal-laştırma dır. Merkezi hükümetin, etnik/dinsel ve bölgesel ayrılıkçılık girişimleri sonucunda ülke topraklarının önemli ya da belli bir bölümü üzerindeki kontrolünü yitirdiği, halkın önemli bir bölümünün yönetimi meşru görmediği, uzun erimli bir siyasal/ekonomik istikrarsızlık süreci içerisinde olan, temel kamu hizmetlerinin yerine getirilemediği, zorunlu göç girişimlerine tanıklık edilen ve devlet aygıtının yolsuzluk ve suç örgütleri ile birlikte anıldığı ülkeler, genel itibarıyla "başarısız devlet" tanımı ile anlamlandırılmaktadır. Ukrayna'da son dönemde yaşanan gelişmelerin sayılan faktörler-

den birçoğu ile uyumlu bir görünüm sergiliyor olması, bu ülkenin “başarısız devlet” tanımı çerçevesinde irdelenebileceğine yönelik bir ön kabul yaratmaktadır.

Çalışma kapsamında öncelikle başarısız devlet kavramı üzerinde durulacaktır. Daha sonrasında ise Ukrayna’da yaşanan toplumsal/siyasal gelişmeler değerlendirilecektir. Son olarak ise Ukrayna’daki gelişmeler başarısız devlet kavramı çerçevesinde anlamlandırılmaya çalışılacak ve “Ukrayna başarısız bir devlet midir?” sorusuna yanıt aranacaktır.

Başarısız Devlet Kavramı

Max Weber’e göre devlet, belli bir toprak parçası üzerinde yasal ve meşru olarak fiziki şiddet kullanma tekeline sahip olan insan topluluğunun oluşturduğu kurumsal bir yapı olarak tanımlanmaktadır (Gerth ve Wright-Mills, 1964: 78). Yani devletin fiziki zorlama (şiddet) uygulamalarına başvurma hakkı, o toprak parçası üzerinde yaşayan insanların rızasıyla gerçekleşmekte ve böylece bu kurumsal yapının toplumsal/siyasal egemenliği meşru bir şekilde teşkilatlandırılmaktadır. Weber’in devlet tanımında en fazla üzerinde durulması gereken hususlar, yalnızca devletin fiziksel güç/kuvvet kullanma hakkına (yasallık) sahip olması ve vatandaşların “rıza”sı ile temsil edilen meşruiyet ilkesidir.

Weber tarafından ortaya konan bu tanımın yanı sıra, *Georg Jellinek* tarafından geliştirilen ve uluslararası hukuk ekseninde değerlendirilebileceğimiz tanıma göre ise, devlet, üç unsur öğretisi (yaklaşımı) bağlamında ele alınmaktadır. Bu üç unsur ise; devletin ülkesi, devlet egemenliği ve vatandaşlar olarak betimlenebilir. Devletin ülkesi, devletin fiziksel güç kullanım hakkını ve meşruiyetini yansıtabildiği coğrafi alanın sınırlarını çizmektedir. Jellinek, devlet egemenliğini iç egemenlik ve dış egemenlik olmak üzere iki ayrı başlık altında değerlendirmektedir. İç egemenlik, devletin siyasal haklarını ve yetkilerini, kısacası egemenliğini sınırları belli bir toprak parçası üzerinde yaşayan halka karşı ileri sürebilmesidir. Dış egemenlik ise, devletlerin uluslararası hukukun kendisine tanıdığı hak ve yetkiler çerçevesinde bağımsız olarak diğer devletlerle anlaşma/sözleşme imzalayabilmesi ve hukuki sonuç doğuracak görüşmeler yapabilmesidir (Vidmar, 2012: 700-701). Vatandaşlar ise sınırları belli toprak parçası üzerinde yaşayan insanlardan oluşmaktadır. Jellinek, tıpkı Weber gibi, devlet egemenliği noktasında meşruiyete önem atfetmesine karşın, onun için esas önemli olan husus, devletin kendisine ait toprak parçası üzerinde sürekli ve etkin bir kontrole sahip olmasıdır. Jellinek’in betimlediği bu üç unsur öğretisi, uluslararası hukuk bağlamında devlet olmanın şartlarını ortaya koyan 1933 tarihli “*Devletlerin Hakları ve Görevleri için Montevideo Konvansiyonu*”nda da yerine getirilmesi gereken bir norm olarak ifadesini bulmaktadır (ILSA, 2015).

Fonksiyonalist (işlevselci) yaklaşım bağlamında değerlendirildiğinde ise, devlet, sahip olduğu araçları ve kurumsal yapısına eklemlenmiş yöntemleri kullanarak toplumun genel çıkarını gerçekleştirebilmeyi hedefle-

mektedir. Yani esas önemli olan toplumun/vatandaşların iyiliği ve başta güvenlik olmak üzere ihtiyaçlarının karşılanmasıdır (Gehring, 1996: 225-253). *Schneckener* ise, devletin üstlenmesi gereken üç temel fonksiyonun varlığından bahseder. Bunlar; güvenlik, refah, siyasal meşruiyet ve hukuk devleti gibi hususlardır (Schneckener, 2006: 23-40). Güvenlik deyince, toprak bütünlüğü ve vatandaşların hayatının garanti altına alınmış olması akla gelmektedir. Refah unsuru ile devletin, başta ekonomi olmak üzere, sağlık, altyapı yatırımları, eğitim gibi birçok konuda vatandaşlarına en iyi hizmeti sunması anlaşılmalıdır. Siyasal meşruiyet ve hukuk devleti vurgusu ise vatandaşların siyasal hakları (düşünce, ifade, toplanma özgürlükleri gibi) ve siyasal katılımlarının (siyasi parti ve seçimler aracılığıyla) sağlıklı bir şekilde işletilebilmesi hususunun altını çizmektedir.

Başarısız devlet, egemen bir devletin yerine getirmesi gereken temel sorumlulukları yerine getiremeyen ya da bu anlamda önemli güçlüklerle karşı karşıya kalan devletler için kullanılan bir terimdir (Brooks, 2005: 1159-1196). Başarısız devlet tanımlaması ile toprak bütünlüğü tartışmalı hale gelmiş, toplumun (vatandaşların) güvenliğini sağlayamayan ve kamu hizmetlerini (eğitim, sağlık, ulaştırma, altyapı yatırımları) ya hiç, ya da genellikle yerine getiremeyen devletler nitelenmektedir. Yani bu devletlerde, sağlıklı, etkin ve kapsayıcı bir kurumsal yapı bulunmamakta ve bu devletlerin vatandaşları da devlet otoritesini tanımama yönünde bir eğilim benimsemektedir. *Michael Ignatieff*, bu durumu, “merkezi hükümetin güç/şiddet kullanma tekeli yitirmesi” olarak tanımlamaktadır (Ignatieff, 2005: 59-76). Ona göre, güç kullanma tekeli, devlet olabilmenin en önemli ögesidir. İnsan hak ve özgürlüklerini korumak ile kamu hizmetlerini etkin bir biçimde sunabilme faktörleri ise Ignatieff tarafından ikincil faktörler olarak görülmektedir. *William Zartman* ise Rousseau tarafından genel çerçevesi çizilen “toplum sözleşmesi” yaklaşımına atıfla başarısız devletleri tanımlamaktadır. Ona göre, devlet başarısızlığı, ancak bu sözleşmenin üzerine temellendirilmiş olan devlet yapısı, güç kullanma meşruiyeti (otorite), hukuk devleti ve siyasal düzen çöküş aşamasında ya da tamamen çökmüşse söz konusudur (Zartman, 2005: 273-295).

Washington merkezli araştırma kuruluşu *Fund For Peace*'e göre topraklarının bir bölümü ya da tamamında kontrolü yitirmek, kolektif karar alma yetisini/meşruiyetini kaybetmek, kamu hizmetlerinin birçoğunu ya da tamamını sunamaz hale gelmek ve uluslararası toplumun muteber bir üyesi olarak, diğer aktörler/devletler ile eşitliğe dayalı ilişkiler geliştirebilme yetisinden mahrum kalmak, başarısız devlete ilişkin olumsuzluklardır (Fund For Peace, 2015). Geniş çaplı siyasal/ekonomik yolsuzluk, suç örgütlerinin/oranlarının yükselişi, derin ve sürekliliğe haiz bir ekonomik kriz ve ülkenin bir bölgesinden diğerine ya da ülke içerisinde dışarıya, gönülsüz de olsa, yoğun göç dalgaları ile karşılaşılması gibi hususlar da başarısız devletlerin nitelikleri arasında görülmektedir. Ne var ki, bir devletin “başarısız devlet” olduğunu ifade etme noktasında ciddi bir kafa karışıklığı olduğunu

görüyoruz. Hatta devletleri, “başarısız” olarak niteleme bağlamında toplumsal ve siyasal gerekçelerin ve özellikle küresel/bölgesel güçlerin politikalarının ve birbirleriyle olan mücadelelerinin büyük bir öneme sahip olduğu söylenebilir.

Bir devletin topraklarının belli ya da büyük bir bölümünün *de facto* olarak terör örgütü/örgütleri ya da paramiliter güçlerin kontrolü altında olması halinde, o devletin başarısız bir devlet olduğu söylenebilir (McAllister, 2002: 122-139). Weber’e göre, bir devletin toprakları üzerinde gerçekten egemen olduğunu gösterebilmesi için, yalnızca fiziksel güç kullanma yetisine sahip olması yetmez. Devletin, aynı zamanda, terör örgütlerinin ya da paramiliter grupların saldırılarına ya da eylemlerine derhal karşılık vererek onlara kendi egemenliğini kabul ettirmesi ya da onları yok etmesi gerekmektedir. Bürokrasinin yetersizliği ve belli kişi ya da grupların kontrolüne girmesi, hukuk sisteminin işlevini yitirmesi, ordunun siyasete sürekli olarak müdahil olması ya da belli kişi ya da grupların devletin kontrolünü tamamen eline geçirip, diğerlerini siyasal işleyişin dışında tutmaya çalışması gibi olumsuzluklar da “başarısız devlet” oluşumuna çeşitli derecelerde etki etmektedir (Newman, 2007: 465-472).

Tüm bu tanımlama girişimlerine karşın, başarısız devlet tanımının tüm düşünürler/yazarlar tarafından kabul edilmiş ortak bir tanımı bulunmaktadır (Huria, 2008: 1). Bazı yazarlar kapasite unsurları ve siyasal/askeri/ekonomik etkinlik üzerinden başarısız devlet tanımı yaparken, Fund for Peace’nin tanımı *demokratik barış teorisine* (Owen, 1997; Doyle, 1997)¹ yapılabilecek bir atıf üzerinden çeşitli kriterler sunmakta ve devletleri bu kriterler üzerinden değerlendirmeye tabi tutmaktadır. Sosyal, ekonomik ve siyasal faktörler alt başlıkları çerçevesinde ifade edilen 12 göstergeden oluşan bu kriterler şunlardır: Yükselen/artan demografik sorunlar, zorla yerinden edilmiş insanlar ve mültecilerin oluşturduğu yoğun iç ve dış göç dalgaları, karşı karşıya kaldıkları katliamlar, zorunlu göç girişimleri ve diğer sorunlar nedeniyle intikam alma hedefi güden toplumsal (etnik/dinsel/bölgesel) gruplar, kronikleşmiş beyin göçü, yetersiz ekonomik gelişim, yoksulluk ve aniden şiddetli bir şekilde kendisini gösteren ekonomik sorunlar, devletin toplumsal/siyasal meşruiyetinin kaybolması, kamu hizmetlerinin giderek kötüleşen bir şekilde verilemez hale gelmesi, insan hakları ve hukuk devleti ilkelerinin sürekli olarak ihlal ediliyor olması, devletin, toplumun önemli bir bölümünü yalnızca güvenlik riski olarak görmeye başlaması ve askeri yöntemlere başvurması, dış güçlerin/aktörlerin sürekli hale gelen müdahaleleri ve toplumsal/siyasal elitlerin ayrımcılığa dayalı bir anlayış

¹ Demokrasiyle yönetilen devletlerin kendi içlerinde ve birbirleriyle savaşma ihtimallerinin olmadığını ya da çok düşük olduğunu ifade etmeye çalışan ve liberal çerçevede değerlendirilmesi gereken bu yaklaşım, demokrasi tanımına ve demokratik uygulamalara ilişkin farklılıklar nedeniyle tek tip bir demokrasi anlayışının kurumsallaştırılmayacağı gerekçesi üzerinden ve demokrasi tanımını yalnızca Batı’nın toplumsal, siyasal ve kültürel değerleri ile eşleyerek betimlediği gerekçesiyle eleştirilmektedir.

çerçevesinde çeşitli toplumsal grupları birbirine düşman/rakip olarak görmesi ve göstermesi (Fund For Peace, 2015). Örgüt, bu göstergeler çerçevesinde her yıl devletleri değerlendirmekte ve başarısız olduğunu düşündüğü devletleri de belirleyip, ilan etmektedir. Örneğin, *Güney Sudan*, bu değerlendirme bağlamında 2014'ün en başarısız devleti ilan edilmiştir (Fund For Peace, 2014).

Charles T. Call, başarısız devlete ilişkin olarak her biri farklı unsurlar/problemler üzerinde duran ve devletlerin tarihsel, coğrafi ve siyasal arka planlarını göz önünde bulundurmayan tanımlamaların ve Fund For Peace'nin, devletleri belirlediği 12 gösterge doğrultusunda notlayarak oluşturduğu listenin, başarısız devlet tanımını analitik bağlamda değerlendirme noktasında yetersiz kaldığını belirterek, gap framework (objektif çerçeve) olarak adlandırılan bir yaklaşım sunmaktadır (Call, 2011: 303-326). Call, başarısız devletlerin üç ilke çerçevesinde değerlendirilmesi gerektiğini ifade etmektedir. Bunlar, devlet örgütlenmesinin, vatandaşların temel mal ve hizmet ihtiyaçlarını karşılaması anlamında değerlendirilmesi gereken kapasite; içeriden ya da dışarıdan gelen silahlı bir saldırıya karşı devletin vatandaşlarını koruması olarak anlamlandırılacak güvenlik ve toplumun, özellikle de farklı toplumsal kesimlere hitap eden elitlerin toplumsal/siyasal anlamda devlete entegre olması, devletin egemenliğini kabul etmesi olarak yorumlanabilecek olan meşruiyet ilkesidir (Call, 2008: 1491-1507).

Ulrich Schneckener, başarısız devlet anlayışını tek bir tanım çerçevesinde ele almaktansa, bir devletin yerine getirmesi gereken üç temel unsurdan (güvenlik, refah, toplumsal/siyasal meşruiyete dayalı hukuk devleti) hareketle dört ayrı devlet tipolojisi oluşturmuştur. Bu tipolojiler, konsolide (consolidating) devlet, zayıf (weak) devlet, çöküş halindeki (failing) devlet ile çökmüş (failed/collapsed) devlet olarak ifadesini bulmaktadır (Wolff, 2015). Konsolide devlet, Schneckener'in ortaya koyduğu üç temel unsura uzun süredir sahip olan devletleri ifade etmektedir. Zayıf devlet ise toplumsal refah düzeyinin düşük olduğu ve toplumsal/siyasal meşruiyete dayalı hukuk devleti anlayışının yeterince gelişmediği ya da aşındığı devletleri ifade etmektedir. Güvenlik anlamında ise devlet tekeli işlevseldir. Çöküş halindeki devletlerde ise devletin şiddet kullanma ve güvenliği sağlama tekeli zayıflamış ve sınırlı bir görünüm kazanmıştır. Toplumsal refah ve meşruiyete dayalı hukuk devleti ilkeleri ise zayıflamış olmakla birlikte belli oranda varlığını sürdürmektedir. Çöküş halindeki devletlerde, devlet belli alanlarda hizmet vermeyi sürdürmekte ve siyasal işleyiş devam ettirilmeye çalışılmaktadır. Ne var ki, bu devletler, devlete bağlı olmayan belli toplumsal/siyasal gruplarla mücadele etmektedir ve topraklarının ya da sınırlarının belli bir bölümü üzerinde etkin bir kontrol sağlayamamaktadır (Geiss, 2009: 129-132). Çökmüş devletler ise Schneckener'in betimlediği üç temel unsurdan hiçbirine sahip değildir. Yani, devlet ortadan kaybolmuş gibidir ve genel itibarıyla belli toplumsal/siyasal grupların ya da özel çıkarların

temsilcileri ülke topraklarının belli bölümlerinde parçalı olarak kontrolü elde tutmaktadır.

Bir devletin, "başarısız" hale gelmesi, hatta çökmesi çok kısa bir süre içerisinde gelişen bir olay değildir ve birçok farklı hususun birbirlerini etkilemesi ya da tetiklemesi devlet başarısızlığına, hatta çöküşüne neden olmaktadır. Yine de, devlet başarısızlığını beraberinde getiren bazı ortak noktaların var olduğu söylenebilir. Bu ortaklıklar ise, yapısal, faktörler, süreç faktörleri ve tetikleyici faktörler olarak adlandırılmaktadır (Schleicher, 2010: 24).

Yapısal faktörler, bir ülkenin kendisine ait sosyo-kültürel, siyasal ve ekonomik özelliklerinden ibarettir. Bu bağlamda, devletin üzerine temellendirildiği siyasal düzlem (emperyalizm, sömürgecilik, vb.), çok etnikli toplumsal görünüm, demografik (nüfusa) dair özellikler, sahip olunan kaynaklar ve kaynak dağılımı, rantiyeci ya da üretime dönük ekonomik yapı, feodal bağlılıklar, toplumun farklı kesimlerini birbirleriyle mücadeleye iten tarihsel nedenler, merkez-çevre anlaşmazlığı ve bölgesel eşitsizlikler gibi unsurların devlet başarısızlığına etki eden yapısal faktörler olduğunu söyleyebiliriz (Schleicher, 2010: 24).

Süreç faktörleri ise, belli bir zaman diliminde (kısa/orta vadede) bir devletin gücünde önemli oranda bir gerilemeye neden olan ve aktör davranışlarına da doğrudan yansıyan unsurlar olarak tanımlanabilir. Bu bağlamda, toplumsal/siyasal elitlerin yaklaşımları, kararları ve kriz anlarında yaptıkları hatalar devlet başarısızlığına ciddi anlamda etki etmektedir (Rotberg, 2013: 6). Aşırı/radikal siyasal akımların güçlenmesi, toplumsal huzursuzlukların siyasal mücadele bağlamında pragmatik bir unsur olarak kullanılması, etnik/dinsel kimliklere dayalı siyasal referansların meşrulaştırılması, toplumun belli kesimlerine karşı izlenen ayrımcı politikalar, katılımcı demokrasinin işlevsizleştirilmesi, devlet otoritesinin belli kişi/grupların özel çıkarlarına uygun olarak kullanılması, bölgesel/yerel düzlemde beliren ayrılıkçılığın meşru hale getirilmesi ve şiddetin tırmandırılması gibi hususlar süreç faktörlerine birer örnektir (Schleicher, 2010: 25).

Devlet başarısızlığına etki eden tetikleyici faktörler, çok kısa bir süre içerisinde (birkaç gün, hafta ya da ay) devletlerin siyasal görünümünde dramatik değişimlere yol açan unsurlar olarak bilinmektedir (Schleicher, 2010: 25). Darbe ve isyan gibi iktidar değişimlerine yol açan gelişmeler, muhalefete yönelik baskının büyük çaplı bir isyana ya da katliama evrilmesi, ekonomik krizin iflasa ve yağmaya dönüşmesi, büyük çaplı salgın hastalıklar, deprem, sel, vb. gibi doğal afetler ve etnik/dinsel ya da bölgesel kimliğe eklenmiş iç savaşlar devlet başarısızlığını tetikleyen en önemli faktörler arasında görülebilir.

Başarısız devlet yaklaşımı, çok farklı nedenlerden dolayı farklı olumsuzluklara ya da sorunlara eklenmiş devletleri aynı çerçevede değerlendirdiği gerekçesiyle Charles T. Call tarafından indirgemeci bir tanımlama olarak görülmektedir. *William Easterly* ve *Laura Freschi*, Batılı devletlerin

dünyanın çeşitli bölgelerindeki ülkelere kendi sistemsel çıkarları doğrultusunda müdahale edebilmek için başarısız devlet tanımlamasını ortaya koyduklarını belirtirken (Easterly ve Freschi, 2010), *Anatol Lieven*, aynı durumu farklı örnekler üzerinden (Pakistan-Hindistan ve Sahra-altı Afrika ülkeleri ile Güney Asya ülkelerini kendi aralarında karşılaştırarak) anlatmaya çalışmakta ve tanımın Batılı karakteri ile Batı'nın çıkarları ile olan bağlantısına vurgu yapmaktadır (Lieven, 2006: 3-12). *Alex Maroya* ise, başarısız devlet tanımının güçlü merkezîyetçiliğe dayalı üniter devlet anlayışına vurgu yaptığını belirterek, tarihsel, sosyo-kültürel ve coğrafi nedenlerle adem-i merkezîyet anlayışına dayalı olarak yapılandırılacak devletlerin, mevcut başarısız devlet tanımı itibarıyla her daim “başarısızlığa mahkum” olarak görülebileceğini ve bunun ciddi bir tanım sorunu yarattığını ifade etmektedir (Maroya, 2003: 267-292). Bu noktada Maroya'nın verdiği örnekler ise, Afrika ve Asya'da, ulus devlet anlayışı ekseninde merkezîyetçi devletler kurmaya çalışan ancak büyük çaplı toplumsal sorunlarla ve etnik/dinsel ya da bölgesel kimliğe dayalı iç savaşlar ile karşılaşan devletler olmaktadır.

Ukrayna'da Siyasal Kriz: Nedenler ve Aktörler

Ukrayna toprakları, Rusya'nın Karadeniz'e açılım noktasında yer alan ve bu ülkenin güneyden çevrelenmek istenmesi halinde kontrol altına alınması gereken bir coğrafyaya işaret etmektedir. Bunun yanı sıra, Ukrayna, SSCB döneminde inşa edilen boru hatları eliyle Rusya ile AB arasındaki enerji aktarımında hayati öneme sahiptir. Aynı zamanda, AB'nin Kafkasya ve Orta Asya'ya açılım stratejisi bağlamında çok kritik bir role sahip olabilecek bir ülke olarak bilinen Ukrayna, AB ile Rusya'nın bölgesel hegemonya rekabetinin çakıştığı bir bölgesel aktör haline gelmiştir (Kappeler, 2014: 107-115; Erol, 2012: 4-6). Hiç kuşkusuz, ABD de bu mücadele ekseninde sistemsel müttefiki AB'ye diplomatik ve siyasal anlamda destek vermekte ve AB'nin Ukrayna stratejisinin oluşumu ve işleyişi bağlamında yönlendirici bir aktör olarak görülmektedir. Rusya'nın, genelde Avrasya anakarasında, özelde ise eski SSCB topraklarında, bölgesel bir hegemonya oluşturarak çok kutuplu bir uluslararası sistem oluşturma stratejisi (Ambrosio, 2001: 45-67), Batı Dünyası'nın sistemsel hegemonyasına doğal olarak zarar verdiği için, bu ittifakın lider ülkesi olan ABD, eski bir Sovyet cumhuriyeti olan Ukrayna'nın da içinde bulunduğu Doğu Avrupa-Karadeniz Havzası'na etki edebilme noktasında AB ile birlikte hareket etmektedir (Erol ve Demir, 2012: 24; Çelikkpala, 2010: 10-12). Bu strateji, NATO ve AB'nin birbiriyle genel anlamda örtüşen genişleme süreçlerine de yansımıştır (Asmus, 2008). Rusya ise, AB ile ABD'nin kendi bölgesel/sistemsel etkinliğini sınırlamaya yönelik hamlelerine, çoğunlukla askeri, ekonomik önlemlerle ve özellikle enerji kozunu kullanarak, yani “sert güç” uygulayarak ya da uygulama tehdidinde bulunarak cevap vermektedir (Mearsheimer, 2014; Greene, 2012; Erol, 2014: 9). Rusya'nın kendi etkinliğine eklenmiş bölgesel ekonomik entegrasyon oluşturabilme amacıyla kurumsallaştırmaya çalıştığı ve uzun

vadede siyasal bir entegrasyona ulaşma hedefi güttüğünden yana pek bir şüphe bulunmayan Avrasya Ekonomik İşbirliği Örgütü ise, Ocak 2015 itibarıyla resmen kurulmuş durumdadır (Dragneva ve Wolczuk, 2012; EEC, 2015). AB'den esinlenerek kurumsallaştırılmaya çalışıldığına yönelik yorumlar da bulunan bu örgüt, Moskova'nın eski Sovyet coğrafyası özelinde ekonomik bütünleşmeyi kendisi üzerinden teşkilatlandırması hedefine odaklanmıştır da denilebilir. Bu örgüt, Moskova'nın hedeflediği "çok kutuplu" uluslararası sistem bağlamında, Rusya'yı küresel bir güç ya da sistemsel bir kutup haline getirme projesinin bir yansımasıdır. Hiç kuşkusuz, krizin odağında yer alan Ukrayna da, Vladimir Putin'in, bu örgüte entegre etmeyi planladığı belki de en önemli ülke konumundadır. Zira Ukrayna'nın, Avrasya Ekonomik İşbirliği Örgütü'ne katılması, örgütün Karadeniz'e sağlıklı bir açılım sağlamasını beraberinde getirmesinin yanı sıra, örgütün Avrupa'yla bağlantısını sağlayacak ve eski Sovyet coğrafyasında bütüncül bir işbirliği (entegrasyon) anlayışının kurgulandığına dair önemli bir mesaj verecektir. Ukrayna'nın Rus ulusçuluğunun doğuşu ve gelişimindeki rolü (Tolz, 1998: 993-1022; Kuzio, 2006: 407-427) ile Rusya'nın çevreleme psikozu bağlamındaki yeri de dikkate alındığında, bu ülkenin Rusya açısından bölgesel/sistemsel anlamda ne denli önemli olduğu daha iyi anlaşılacaktır.

Ukrayna'daki toplumsal/siyasal krizin çıkış noktası, Rusya yanlısı olarak tanınan ve Batı yanlısı bir siyasal değişim hareketi olarak bilinen Turuncu Devrim dönemini (Kasım 2004-Şubat 2010) sonlandıran devlet başkanı Viktor Yanukovic'in (Haran ve Prokopchuk, 2010: 1-6), AB ile imzalanması beklenen ortaklık anlaşmasından vazgeçmesi ve bunun yerine Rusya ile başka bir anlaşma imzalaması olmuştur (EurActiv, 2013).² Yanukovic'in bu kararı, Rusya ile Batı (AB/ABD) arasındaki Ukrayna odaklı mücadeleden de ciddi anlamda etkilenen ve özellikle Turuncu Devrim sonrasında, kendi geleceğini AB/NATO üyeliği ekseninde görenler ya da Rusya'ya yakınlaşmayı tercih edenler olarak toplumsal/siyasal bir kutuplaşmaya eklenen Ukrayna'da ciddi bir tepkinin doğmasına yol açmıştır (Diuk, 2014: 83-89). Ülkede ciddi bir rahatsızlığa yol açan yolsuzluk iddiaları, yaşanan ekonomik kriz sonrasında artan işsizlik ve yoksulluk ile çoğulcu demokrasiye geçiş noktasında karşı karşıya kalınan sorunlar da Yanukovic'in bir halk ayaklanması ile devrilmesinde önemli bir rol oynamıştır. Nitekim Ukrayna toplumunun önemli bir bölümü AB üyeliğinin, ülkenin karşı karşıya kaldığı sorunların çözümü ile eşdeğer bir anlam taşıdığını ifade etmektedir. Bunun yanı sıra, Ukrayna toplumunun büyük bir bölümü, AB ile imzalanacak ortaklık anlaşması ile Ukrayna'nın Avrupalı kimliğinin ve geleceğinin

² Aralık 2013'te Moskova'da imzalanan bu anlaşmaya göre, Rusya, Ukrayna'ya sattığı doğalgazın fiyatını 400 doların üzerindeki seviyesinden 268,5 dolara indirecek ve bunun yanı sıra, Moskova, 15 milyar dolar tutarında Ukrayna devlet tahvili satın alarak ekonomik kriz içerisindeki Kiev'e yardım edecekti. Her iki taraf da kabul etmese de, Putin ile Yanukovic'in bu zirvede Ukrayna'nın Avrasya Ekonomik İşbirliği Örgütü'ne muhtemel katılımını müzakere etmiş olma ihtimalleri de yüksektir.

teyit edilmiş olacağını ve böylece bağımsızlık yıllarından bu yana ülkenin kimliğine ve dış politikasına ilişkin olarak öngörülen belirsizliğin de ortadan kalkmış olacağını düşünmektedir. İşte, böyle bir düzlemde, Yanukovic'in AB ile ortaklık anlaşması imzalamayı reddedip, çoğu Ukraynalıya SSCB yıllarının olumsuzluklarını hatırlatan Rusya ile anlaşma imzalaması, başkent Kiev ve Lviv başta olmak üzere, ülkenin batısında yer alan tüm şehirlerde büyük çaplı sokak gösterilerinin başlamasına neden olmuş (Erol, 2014: 5) ve en sonunda, Şubat 2014 itibarıyla, Viktor Yanukovic'in Kiev'i ve ülkeyi terk etmesiyle iktidar Batı yanlısı grupların/aktörlerin eline geçmiştir (Euronews, 2014; BBC News, 2015).

Ukrayna, demografik anlamda homojen yapıya sahip bir ülke değildir. Ülkenin batısında Ukrayna'nın AB'ye entegre olması gerektiğini düşünen Ukrayna kökenliler ile Polonyalı, Macar ve Rumen kökenliler çoğunluğu oluşturmasına karşın (Kuzio, 2002: 98), ülkenin güneyi (Kırım Yarımadası) ve doğusunda Rus kökenli ya da kendisini Rus dili ve kültürü üzerinden ifade eden vatandaşlar nüfusun yarıya yakın (hatta bazı bölgelerde/şehirlerde daha da fazla) bir bölümünü oluşturmaktadır (CIA, 2014; Kuzio, 2002; Motyl, 2015; BBC News, 2014).³ Rus kökenli ya da Rus dili ve kültürüne eklenmiş olan Ukraynalılar, ülkelerinin Batı'ya entegre olmasından daha çok Rusya ile ekonomik/siyasal işbirliğinin sürmesini ve Ukrayna'nın, Rusya ile bağlarını koparmamasını arzulamaktadır. Ne var ki, Yanukovic'i deviren sokak gösterileri esnasında ve sonrasında meydanlarda toplanan birçok grubun Rusya'ya tepki göstermesi ve aşırı sağcı bir söylem benimseyen bazı grupların Rus kökenlileri tehdit edip, aşağılayarak, onlara saldırması, SSCB'nin dağılması sonrası Ukrayna'da kalan ve bu ülkeye zaten yeterince entegre olamadığı bilinen Kırım ve Doğu Ukrayna'da (özellikle Rusya sınırındaki *Donetsk* ve *Luhansk* eyaletleri) yaşayan Rus kökenlilerin ya da Rusya yanlılarının Kiev'de kontrolü ele alan ve bugün devlet başkanlığı koltuğunda oturan *Petro Poroshenko* ve başbakan *Arseniy Yatsenyuk* tarafından temsil edilen Batı yanlısı yönetimi (Web Portal of Ukrainian Government, 2014) meşru görmeyip, kabul etmemelerine neden olmuştur. Bu girişim, özellikle *Kırım Tatarlarının* itirazlarına karşın, yarımada nüfusunun % 58,5'ini oluşturan Rus kökenlilerin talebi (All Ukrainian Population Census, 2001)⁴ ve *Sivastopol'deki* Rus askerlerinin kontrolünde ve Rusya yanlıları-

³ Etnik Ruslar, Ukrayna'nın genel nüfusunun %17,3'lük bölümünü oluşturmalarına karşın, bu nüfus ülkenin güneyinde Kırım Yarımadası'nda ve doğusunda Donetsk ile Luhansk eyaletlerinde yoğunlaşmıştır. Bunun yanı sıra, Rus kökenli olmayan ancak Rus dili ve kültürüne eklenmiş, Ukrayna'nın Rusya ile çok daha yakın ilişkiler kurmasını isteyen belli bir kesim de özellikle ülkenin doğusunda konumlanmış durumdadır. Ne var ki, iktidarın, Kiev de dâhil olmak üzere ülkenin batısında çoğunluğu oluşturan Rusya karşıtlarının eline geçmiş olması, Kırım, Donetsk ve Luhansk'ta tedirginliğe yol açmıştır. Bu bağlamda, Kırım ve Doğu Ukrayna'da Rusya yanlısı bir toplumsal/siyasal hareketliliğin, hatta ayrılıkçı bir girişimin doğmuş olması anlaşılabilir bir duruma işaret etmektedir.

⁴ Ukrayna'da 2001 yılında yapılan nüfus sayımına göre, Kırım nüfusunun %58,5'i Rus, %24,4'ü Ukrayna kökenli (Ukrain), %12,1'ini de Kırım Tatarları oluşturmaktadır. Ne var ki,

nın güdümünde (Radio Free Europe/Radio Liberty, 2014; Fischer ve Rogoza, 2014)⁵ Kırım Parlamentosu'nun Rusya'dan ayrıldığını ilan etmesini ve daha sonra da Rusya'ya bağlanma kararının alındığı bir referandum sonrasında Mart 2014 itibarıyla, yarımada'nın Rusya tarafından ilhakını beraberinde getirmiştir (Erol ve Oğuz, 2015: 269; Breitbart London, 2014).⁶ Kiev'deki yönetim değişikliği, Doğu Ukrayna diye adlandırabileceğimiz Donetsk ve Luhansk'ta ise, Rusya yanlıları tarafından "de facto" olarak ilan edilen, Moskova reddediyor olmasına karşın (BBC News, 2015; Voice of America, 2015)⁷ Rusya'dan askeri, ekonomik ve lojistik destek aldığı söylenen, Rusya dâhil hiçbir ülkenin resmen tanımadığı iki ayrı halk cumhuriyeti tarafından temsil edilen ve Ukrayna Ordusu ile savaşarak ayrılıkçı taleplerini dillendiren bir anlayışın ortaya çıkmasını da tetiklemiştir (The Week, 2015; Russia Today, 2015).⁸

Ukrayna'da binlerce kişinin hayatını kaybetmesine, yüzbinlercesinin yer değiştirmesine ya da başka ülkelere sığınmasına yol açan toplumsal/siyasal kriz, esas itibarıyla Rusya ile AB/ABD arasında (European Union Newsroom, 2015; BBC News, 2014; Financial Times, 2015),⁹ genelde Avrasya, özelde ise Doğu Avrupa'ya ilişkin hegemonya mücadelesine eklenen ve ülkedeki parçalı etno-kültürel yapının coğrafi/bölgesel konumlanmasına referansla siyasal anlaşmazlığa, iç savaşa ve ayrılıkçılığa evrilen bir mahiyet taşımaktadır. Uluslararası toplum tarafından hemen hiç kabul edilmese de, Rus çoğunluğun oluşturduğu ve Rusya'nın tarihsel anlamda kendisinin do-

geçen süre içerisinde Ukrayna kökenlilerin sayısında bir azalış, Kırım Tatarlarının mevcudunda da bir artış olduğu bilinmektedir.

⁵ Kırım Parlamentosu, *Verkhovna Rada of Crimea* adıyla Ukrayna'ya bağlı "özerk bir cumhuriyet" olan Kırım'ın yasama organı olarak bilinirken ve Ukrayna Devlet Başkanı'ndan izin alınmadan Kırım başbakanı ve yönetimini oluşturmazken, Yanukovic'in devrilmesi ve Batı yanlılarının Kiev'de kontrolü ele almalarının ardından, yarımada'da çoğunluğu oluşturan Rus kökenlilerin ve Rusya yanlılarının, Sivastopol'deki üste görevli Rus askerlerinin de yardımıyla parlamentoyu dağıtması sonrasında, Rusya yanlısı *Sergei Aksyonov*'un başkanlığında Kırım Cumhuriyeti Devlet Konseyi olarak yeniden yapılandırılmış ve öncelikle bağımsızlık, daha sonra da Rusya'ya bağlanmayı öngören referandumu Aksyonov'un liderliğindeki bu yönetsel yapı koordine etmiştir.

⁶ Bu ilhak girişimine karşı BM Genel Kurulu tarafından "bağlayıcı olmayan" bir karar alınmış ve BM üyesi ülkelere Kırım'ın Rusya tarafından ilhakının kabul edilmemesi istenmiştir. Ne var ki, ilhakın hemen ardından, Kazakistan, Kırım'ın ilhakını tanıyan ilk ülke olmuştur.

⁷ Ayrılıkçılara silah ve tank gönderdiği ve Rus Ordusu'nun bazı komutanlarının ve birliklerinin doğrudan ayrılıkçıları koordine ettiği iddiasıyla karşı karşıya olan Rusya, bu iddiaları kesin bir dille reddederken, Ukrayna'daki ayrılıkçılarla birlikte mücadele eden Rusya vatandaşları askerlerin "gönüllü" olduğunu, yani kendisiyle bağlantılı olmadıklarını belirtmektedir.

⁸ Donetsk ve Luhansk'taki ayrılıkçılar ile Ukrayna Ordusu arasındaki silahlı çatışmalar binlerce Ukraynalı'nın hayatını kaybetmesine yol açmıştır (Şubat 2015 itibarıyla 5 bin 400 kişi). Bunun yanı sıra 850 bin kişi ülke içerisinde yer değiştirmek zorunda kalmış ve 600 bin kişi de yurtdışına sığınmıştır. Bu sığınmacılara en az 189 milyon dolar yardım yapılması gerektiği uzmanlarca değerlendirilmektedir. Ölü sayısının açıklanan rakamın çok daha üzerinde olduğunu iddia eden aktörler de mevcuttur.

⁹ Ukrayna'daki krizin tırmandırılmasında rolü olduğu gerekçesiyle Batılı aktörler Rusya'yı ekonomik/ticari ve diplomatik önlemler/kısıtlamalar ile cezalandırmaktadır.

ğal bir parçası olarak gördüğü Kırım'ın Rusya tarafından ilhak edildiği ve bu bölgenin yönetiminin Rusya'ya geçtiği ortadadır (Council of the European Union, 2014; Smith ve Harari, 2014). Toplumsal/siyasal anlayış ve beklenti açısından ülke adeta Kiev'in doğusu ve batısı olarak ikiye ayrılmış ve Poroşenko liderliğindeki AB yanlısı yeni yönetimin (VOA, 2014; BBC Türkçe, 2014),¹⁰ düzenledikleri referandumlar ile *de facto* olarak bağımsızlıklarını ilan etmiş ve Kasım 2014'te gerçekleştirilen seçimler ile yeni yöneticilerini belirleyen (Grove ve Balmforth, 2014),¹¹ esas hedefleri ise *Yeni Rusya* adı altında federal bir birleşime giderek (Babiak, 2014)¹² Rusya'ya bağlanmak olduğu ifade edilen *Donetsk Halk Cumhuriyeti* ve *Luhansk Halk Cumhuriyeti*'nin toprakları üzerinde herhangi bir kontrolü kalmamıştır (Basora ve Fisher, 2014; Sonne, 2014; Pravda, 2014). Ukrayna hükümeti, bu yapıları ve yöneticilerini "terörist" olarak görmektedir (The Wire, 2014; Haran ve Burkovsky, 2014).

Ukrayna'da binlerce kişinin hayatına mal olan ve 1 milyonu aşkın kişinin de gerek ülke içerisinde yer değiştirmek zorunda kalarak, gerekse de mülteci olarak başka ülkelere sığınarak, evlerinden ayrılmasına neden olan iç savaşı durdurabilmek için ortaya konmuş ilk önemli barış girişimi ise 5 Eylül 2014 itibarıyla *Minsk Protokolü* adını alan inisiyatif olmuştur. *Belarus*'un başkenti *Minsk*'te, *AGİT* gözetiminde, Ukrayna, Rusya ve Donetsk ile Luhansk Halk Cumhuriyetleri temsilcilerinin katıldığı müzakereler neticesinde ülkenin doğusunda ve güneydoğusunda süren silahlı mücadeleyi durdurmak üzere Ukrayna hükümeti ile Doğu Ukrayna'daki ayrılıkçılar (Donetsk ve Luhansk Halk Cumhuriyetleri) arasında bir "ateşkes" ilan edilmiştir (Voice of Sevastopol, 2014).¹³ Çatışmaların devam etmesi üzerine 19

¹⁰ Yanukovic yönetiminin imzalamaktan vazgeçtiği "AB ile Ortaklık Antlaşması", 27 Haziran 2014'te Petro Poroşenko liderliğindeki Ukrayna Hükümeti tarafından imzalanmıştır. Ancak Rusya'nın ciddi anlamda karşı çıktığı "serbest ticarete ilişkin" maddelerin uygulamaya girme-i ise Rusya'nın ayrılıkçılara çok daha fazla destek verebileceği ve dolayısıyla ülkedeki iç savaşın daha da şiddetlenebileceği gerekçesiyle, krizin çözümü hususunda zaman kazanılabilmesi için en azından Aralık 2015'e kadar ertelenmiştir.

¹¹ Ukrayna'nın ve Batı dünyasının kesin bir dille tanımadıklarını açıkladıkları, Rusya'nın ise resmen tanımadığını ancak sonuçlara saygılı olduğunu belirttiği seçimler sonucunda, Donetsk Halk Cumhuriyeti'nde kullanılan oyların %79'unu alan ve ayrılıkçı mücadelede en ön safta yer alan eski bir elektrik teknisyeni 38 yaşındaki Alexander Zakharchenko başkanlık görevini üstlenirken, Luhansk'ta ise kullanılan oyların %63'ünü alan Igor Plotnisky başkan olmuştur.

¹² Bu yöndeki ilk adımı da Mayıs 2014 içerisinde Novorossiya (Yeni Rusya) adıyla konfederal bir yapılanma oluşturduklarını açıklayarak ve "Halk Cumhuriyetleri Birliği" adı altında bir Yüksek Sovyet oluşturarak atmışlardır.

¹³ Bu ateşkes kapsamında AGİT gözlemcilerinin ateşkesin ihlal edilip edilmediğine dair inceleme görevi yürütmesi, Donetsk ve Luhansk başta olmak üzere Rus kökenli ya da Rusya yanlılarının çoğunlukta olduğu Ukrayna'nın doğusu/güneydoğusuna anayasal anlamda siyasal/yönetimsel bir özerklik tanınması, Ukrayna-Rusya sınırında güvenlik bölgeleri ilan edilmesi ve bu bölgelerin sürekli olarak AGİT gözlemcileri tarafından denetlenmesi, zorla yerlerinden edilenlerin evlerine dönmesi ve tutukluların/esir alınanların serbest bırakılması, ulusal diyalogun geliştirilmesi anlamında adım atılması, özellikle Donbass (Donetsk ve Luhansk) bölgesinde insani güvenliğin sağlanması, ülkenin doğusuna/güneydoğusuna tanı-

Eylül 2014'te Minsk'te varılan ateşkesin "geçerli" olduğu AGİT tarafından vurgulanmıştır (OSCE, 2014). Ne var ki, bu ateşkes de silahlı çatışmaları durduramamış ve özellikle Kasım 2014 itibarıyla Donetsk ve Luhansk Halk Cumhuriyetleri'nde düzenlenen ve Ukrayna hükümetinin tanımadığı seçimler sonrasında *Donetsk Havalimanı* ile ülkenin güneydoğusunda Ukrayna Ordusu'nun kontrolü altında bulunan *Mariupol* çevresinde yaşanan ve askerler ile ayrılıkçı milis güçlerinin yanı sıra çok sayıda sivil vatandaşın da hayatını kaybettiği silahlı çatışmalar bağlamında gerginlik yeniden tırmanmıştır (Russia Today, 2015; CNN, 2015; Euronews, 2015). Bu çatışmalara paralel olarak Minsk Protokolü'nün işlevini kaybettiğine ve tanınmayacağına yönelik açıklamalar ve yorumlar da yapılmaya başlanmıştır (The Guardian, 2015; TASS Russian News Agency, 2015; BBC News, 2015). Şubat 2015'te Almanya Şansölyesi *Angela Merkel*, Fransa Devlet Başkanı *François Hollande*, Rusya Devlet Başkanı Vladimir Putin ve Ukrayna lideri Petro Porosenko'nun katılımıyla Belarus'ta yeni bir çözüm zirvesi gerçekleştirilmiştir. Zirvenin sonucunda, tıpkı Eylül 2015'te varılan uzlaşıda olduğu gibi ateşkes ilan edilmiş ve Doğu Ukrayna'nın sınırlarını belirleyecek nitelikte bir ateşkes hattı çizilmiş, ağır silahların çatışma bölgesinden uzaklaştırılması, Rusya-Ukrayna sınırının AGİT gözetiminde yeniden Ukrayna'nın kontrolüne devredilmesi, en kısa sürede gerçekleştirilecek anayasal bir değişiklik ile Ukrayna'nın federal bir yapıya büründürüleceği ve Doğu Ukrayna'nın federal bir çerçevede sunulacak geniş çaplı bir "yerinden yönetim" ilkesi doğrultusunda Ukrayna toprakları içerisinde kalması konusunda uzlaşmaya varılmıştır (European Parliament, 2015; Council on Foreign Relations, 2015). Daha önce Minsk'te ilan edilmiş olan ateşkes kararları ihlal edildiği, Ukrayna'nın nasıl bir dış politika perspektifine sahip olacağı konusunda belirsizlik sürdüğü ve Ukrayna Hükümeti Donbass'daki ayrılıkçılar ile doğrudan görüşmeyi halen reddettiği için (Rusya aracılığıyla temas sağlanıyor) Almanya ve Fransa'nın önemli bir rol oynadığı Şubat 2015 tarihli bu ateşkesin başarısı hususunda ihtiyatlı davranılması gerekmektedir.

Ukrayna'nın doğusundaki silahlı çatışmalar ve iç savaş gerçekliği bir veri iken, özellikle Donbass Havzası'ndaki sanayi altyapısı ile şehirler çok büyük bir zarar görmüş durumdadır. Öyle ki, Donetsk ve Luhansk başta olmak üzere, ülkenin doğusundaki birçok şehirde kontrol ayrılıkçı güçlerin eline geçmiştir. Ne var ki, Halk Cumhuriyetleri olarak kurgulanan bu siyasal yapılar, devam eden silahlı çatışmalar ve ekonomik imkânsızlıklardan dolayı halkın en temel ihtiyaçlarını dahi karşılamakta zorlanmaktadır. Rusya'dan gelen ekonomik destek ile ayakta durmaya çalışan bu yapılar, başta sağlık, ulaşım, iletişim ve çatışmalardan etkilenen insanlara yardım yapılması noktasında çok yetersiz kalmaktadır. Donbass Havzası başta olmak

nacak anayasal özerkliğe paralel olarak Ukrayna'nın tümünde "erken seçimlerin" düzenlenmesi, Donbass'ın çok büyük zarar gören ekonomik altyapısının yeniden ayağa kaldırılması ve milis güçlerinin silahsızlandırılması gibi ilkeler üzerinde anlaşmaya varılmıştır.

üzere, Ukrayna'nın doğusu/güneydoğusunun ülkenin sanayi merkezi olduğu düşünüldüğünde (Kuznetsov, 2014; Havlik ve Astrov, 2014), bu ülkenin ne denli büyük bir ekonomik kayıp yaşadığı açıkça görülebilmektedir. Yaşanan siyasal kriz öncesinde ülkenin ticaretinin %60'ını başta Rusya, Belarus ve Kazakistan olmak üzere eski Sovyet cumhuriyetleri ile yaptığı düşünüldüğünde, Ukrayna'nın Rusya ile yaşadığı sorun ekseninde çok büyük bir ticari zarar gördüğü/göreceği de ortadadır. Ülkenin ulusal para birimi *hryvniyanın* dolar karşısında %20'den fazla değer yitirdiği, buna karşın gaz kullanım ücretlerinin %50 artış gösterdiği, ekonominin %8 oranında küçülmesinin beklendiği ve 2 yıllık borçlarını ödemesi için 35 milyar dolara ihtiyacı olduğunu ifade eden bir hükümete sahip olan Ukrayna, IMF ile 17.1 milyar dolarlık bir borç anlaşmasına imza atmıştır (BBC News, 2014). Yanukovic'in devrilmesi, Aralık 2013'te imzalanan ve Rusya'nın Ukrayna'ya 15 milyar dolar borç vermesinin yanı sıra, doğalgaz fiyatlarında ciddi oranda indirimine gitmesini beraberinde getiren anlaşmanın da iptal olmasına yol açmıştır (BBC News, 2014; Reed ve Arsu, 2015; Russia Today, 2015).¹⁴ Zaten IMF ile yapılan anlaşma da iptal olan Rusya-Ukrayna anlaşmasının ikamesi olarak görülmektedir.

Ukrayna'daki Siyasal Krizin Başarısız Devlet Yaklaşımı Bağlamında Değerlendirilmesi

Ukrayna, bünyesinde barındırdığı toplumların birbirleriyle olan etno-kültürel, tarihsel ve bölgesel farklılıkları nedeniyle "Ukraynalılık" bağlamında duygusal ve toplumsal kapsayıcılığı olan bir ulusal kimlik inşa etme noktasında ciddi sorunlarla karşı karşıya kalmıştır (Kuzio, 2012: 27-46; Bernsand, 2001: 38-47). Ülke topraklarının Rus etnik (ulusal) kimliğinin oluşumunda tarihsel bir role sahip oluşu, ülkenin özellikle doğusu ve Kırım'ın da dahil olduğu güneydoğusunun ağırlıklı olarak Rus kimliği, dili ve kültürü üzerinden kendisini ifade etmeyi tercih eden toplumlardan oluşması, Ukrayna'nın bağımsızlığı sonrası, Kırım'da, Rusya'nın Sivastopol'deki askeri üssünün (Cooley ve Dubovyk, 2008; Kasapoğlu, 2014) de düşünsel/

¹⁴ Rusya ile Ukrayna arasında 2005 yılından bu yana (Turuncu Devrim'den bu yana) devam eden ve Rusya'dan Ukrayna'ya aktarılan gazın fiyatı ve miktarı ile Ukrayna'nın Rusya'ya olan borcunu ilgilendiren bir anlaşma, ihtiyacının %25 kadarını Ukrayna üzerinden gelen Rus doğalgazı ile karşılayan AB'nin de araya girmesiyle Ekim 2014 itibarıyla imzalanmıştır. Buna göre, Ukrayna bin metreküp doğalgaza 2015'in ilk çeyreği için 365 dolar ödeyecektir. Bunun yanı sıra, Ukrayna, Gazprom'a olan borcunun 1,45 milyar dolarlık kısmını hemen, 1.65 milyar dolarını ise 2014 sonuna kadar ödeyecekti. Kiev'in Moskova'ya olan toplam borcu ise 4,6 milyar dolardır. Görüldüğü üzere AB, iki ülke arasında yapılan anlaşmanın garantörü olarak Ukrayna üzerinden kendisine olan gaz akışını devam ettirmeye çalışmaktadır. Ancak Ukrayna'nın içerisinde olduğu kriz düşünüldüğünde, bu anlaşmanın başarıya ulaşma ihtimali çok yüksek değildir. Rusya, Ukrayna'yı by-pass edecek ve farklı bir güzergâhtan Avrupa'ya gaz akışını sağlayacak projeler üzerinde çalışmaktadır. Bu noktada ön plana çıkan partner ise Vladimir Putin'in 2014 sonunda yaptığı ziyarette yaptığı açıklamalardan da anlaşılacağı üzere Türkiye'dir.

siyasal manada konsolide ettiği ayrılıkçılık düşüncesi ve ülkenin batısı ile doğusu arasında etno-kültürel, bölgesel ya da ekonomik farklılıklara referansla beliren farklı siyasal/yönetimsel hedef ve beklentiler, Ukrayna'da ortak bir kimlik ve gelecek ekseninde siyasal bir entegrasyon oluşturabilmeyi oldukça olumsuz yönde etkilemiştir/etkilemektedir.

Weber'e göre devlet, belli bir toprak parçası üzerinde yasal ve meşru olarak fiziki şiddet kullanma tekeline sahip olan insan topluluğunun oluşturduğu kurumsal bir yapı şeklinde tanımlanmaktadır. Kiev'deki hükümetin, Rusya tarafından ilhak edilen Kırım ile ülkenin doğusu/güneydoğusunda yer alan Donetsk ve Luhansk oblastları özelinde "fiziki şiddet kullanma tekelini" yitirdiğini ve bu bölgelerde yaşayan toplumların, mevcut Ukrayna hükümetini kabul etmeyerek ve toplumsal/siyasal meşruiyete sahip de facto yönetimler (Donetsk ve Luhansk Halk Cumhuriyetleri-Novorossiya) oluşturarak, kendileri adına şiddet kullanma tekelini de bu yönetsel birimlere atfettiklerini görüyoruz. Bu bağlamda, de jure anlamda Ukrayna'ya ait olan topraklar üzerinde Ukrayna hükümetinin şiddet kullanma tekelini ortadan kaldıran ve halkın önemli bir bölümünün de siyasal meşruiyet atfettiği farklı yönetsel birimler oluşmuştur. Hiç şüphesiz, bu durum, devlet başarısızlığını yansıtan bir görünüm yaratmaktadır.

Jellinek'in üç unsur öğretisi çerçevesinde Ukrayna'yı değerlendirdiğimizde de devletin fiziksel güç kullanım hakkını ve meşruiyetini yansıtabildiği coğrafyayı ifade eden devletin ülkesi ilkesinin, Kiev'deki Poroşenko hükümetinin, ülkenin belli bölgelerinde toplumsal/siyasal bir meşruiyeti kalmadığı ve fiziksel güç kullanma tekelini yitirdiği gerekçesiyle coğrafi/siyasal kapsam anlamında sınırlandığını görüyoruz. Yani Jellinek'in ifade ettiği iç egemenlik kistası Ukrayna özelinde parçalı bir görünüme evrilmiş ve Kiev ile rekabet/mücadele halinde olan ve de facto olarak ilan ettiği sınırlar ekseninde, kendi egemenliğini düzenlediği seçimler eliyle ve Ukrayna Ordusu ile savaşarak teşkilatlandırmaya çalışan yeni merkezler ortaya çıkmıştır. Dış egemenlik çerçevesinde ele aldığımızda ise Ukrayna hükümetinin, Ukrayna'nın siyasal sınırları ekseninde diğer devletlerce meşru görülen ve diğer devletlerle ilişkiler bağlamında eylemleri hukuki sonuç doğuran tek egemen olduğunu söyleyebiliriz (Ukrainian Government, 2014). Donetsk ve Luhansk Halk Cumhuriyetleri özelinde Kasım 2014'te düzenlenen seçimler ve Ukrayna Ordusu ile yapılan silahlı mücadele esnasında savaşan insanlar eliyle Ukrayna'nın sınırları içerisinde yaratılan yönetsel yapılara ait vatandaşlık inşası da sürmektedir. Yani Ukrayna, sahip olduğu toprakların tamamına egemenliğini etkin bir şekilde yansıtamadığı için, Jellinek'in tanımı itibarıyla da bir devlet olmanın şartlarının tamamına haiz değildir.

Schneckenner'in devlet yaklaşımı Ukrayna'nın neden "başarısız" bir devlet olma yolunda olduğunu gösteren bir başka kuramsal dayanaktır. Zira Kırım'ın Rusya tarafından ilhakı ve Doğu/Güneydoğu Ukrayna'daki ayrılıkçı girişimlerin toplumsal/siyasal etkinlik kazanması sonrası toprak bütünlüğünü yitiren ve yaşanan silahlı çatışmalar nedeniyle sayısı 5 bine yaklaşan

can kayıpları ya da milyonu aşan iç ve dış göçler ile karşılaşan Ukrayna hükümeti vatandaşlarının güvenliğini sağlama konusunda ciddi bir sorun yaşamaktadır. Refah düzeyi zaten iyi olmayan Ukrayna halkı, iç savaşın ve göçün yarattığı işsizlik, temel tüketim maddeleri ihtiyacının karşılanması anlamında yaşanan sorunlar ve ulaştırma ile sağlık sektörlerinin karşı karşıya kaldığı altyapı problemleri nedeniyle ciddi bir insani güvenlik riskiyle de karşı karşıyadır. Yanukovic'in AB yanlılarının gerçekleştirdiği sokak gösterileri sonrası devrilmesi ve yönetim değişikliğini beraberinde getiren bu eylemler esnasında Yanukovic/Rusya yanlısı görüşler ileri süren ya da Rus kökenli olan kişi ya da grupların meydana toplanan belli gruplar tarafından tehdit ya da darp edilerek susturulmaya çalışılması (Sputniknews, 2014; Ghosh, 2014; Jacobsen, 2014),¹⁵ Yanukovic'e destek veren, Rus kökenli ya da Rusya yanlılarının çoğunlukta olduğu Donetsk ve Luhansk ile Kırım'da yaşayanların Ukrayna hükümetini meşru görmekten vazgeçmelerine ve Kiev'deki yeni yönetime siyasal katılım göstererek etki etmek yerine, farklı siyasal tercihlere yönelmelerine neden olmuştur.

Ukrayna vatandaşlarının önemli bir bölümünün, Zartman'ın, güç kullanma meşruiyeti, siyasal düzen ve hukuk devleti gibi ilkelere eklemlenmiş olarak ifade etmeye çalıştığı toplum sözleşmesine dayalı devlet yaklaşımını, etnik/toplumsal kimliğe, kültürel arka plana ve coğrafyaya atıfla Kiev'deki otoriteden farklı düşündüğünü ve farklı bir siyasal gelecek anlayışı tasarladığını belirterek bozmak istediğini söyleyebiliriz.

Fund for Peace'nin devlet başarısızlığına ilişkin yaklaşımı üzerinden bir değerlendirmede bulunduğumuzda da benzer bir sonuca ulaşıyoruz. Zira Ukrayna hükümeti, topraklarının belli bir bölümü üzerindeki güç kullanma tekeli ve siyasal etkinliğini yitirmiştir. Buna bağlı olarak, Kiev'deki merkezi otoritenin toplumsal/siyasal anlamda kolektif kararlar alabilmesi de mümkün olmamaktadır. Fiziksel güç kullanma yetisini elinde bulunduran ve fiili olarak Kiev'den bağımsız hareket eden siyasal yapıların ortaya çıkması, kamu hizmetlerinin sunulması noktasında da farklı otoritelerin gündeme gelmesine yol açmıştır. Ukrayna hükümeti, ülkenin doğusu ve Kırım üzerindeki fiili egemenliğini yitirdiği için bu bölgelerde sağlık, ulaştırma, iletişim gibi hizmetler de ayrılıkçı güçlerin eline geçmiş durumdadır (The Guardian, 2014). Üstelik silahlı çatışmaların yıkıcılığı nedeniyle, özel-

¹⁵ Aynı gruplar Ukrayna polisi ile de çatışmaya girmiş ve bu çatışmalar esnasında çok sayıda kişi hayatını kaybetmiş ya da yaralanmıştır. *Euromaidan* gösterilerinde yönlendirici olarak çok önemli bir rol oynamış, Ukrayna Parlamentosu'nda da temsil edilen ve *Oleg Tyahnybok*'un liderliğini yaptığı *Svoboda (Özgürlük) Partisi*, Yanukovic taraftarları, ayrılıkçı gruplar ve Rusya tarafından faşist (aşırı sağcı) ya da Neo-Nazi karakterli paramiliter uzantılara sahip siyasal bir hareket olarak eleştirilmektedir. Yine Euromaidan gösterileri esnasında polis ile girdikleri mücadele ile tanınmış, Rusya tarafından Neo-Nazi olarak görülen ve Ukrayna milliyetçisi çeşitli sağ grupların bir araya geldiği bir koalisyon olarak bilinen *Sağ Sektör (Right Sector)* de gösterilerde ortaya koyduğu etkinlik sonrası Mart 2014 itibarıyla siyasal bir parti haline gelmiştir. Ne var ki, Sağ Sektör, Euromaidan'da gösterdiği etkinliği seçimlerde gösterememiş ve yalnızca lideri *Dmytro Yarosh*'u parlamentoya (*Verkhovna Rada*) gönderebilmiştir.

likle Donbass Havzası'ndaki hizmet altyapısı çok büyük bir zarar görmüştür. Nitekim hastaneler, kültür merkezleri, sosyal yardım kuruluşları çatışmalar ekseninde hedef haline gelebilmektedir ve ulaştırma ile iletişim altyapısı neredeyse çökmek üzeredir (BBC News, 2015; Reuters, 2015; BBC News, 2015). Aynı zamanda, özellikle çatışmaların çok şiddetli olduğu şehir ve kasabalarda gıda, su ve elektrik ihtiyacı baş göstermektedir (Kyiv Post, 2015; EurActiv, 2015).¹⁶ Yine de Fund For Peace'nin altını çizdiği uluslararası toplumun eşit bir üyesi olma durumunun Ukrayna Hükümeti açısından halen bir geçerliliği olduğu söylenebilir. Zira Rusya dâhil hiçbir BM üyesi ülkenin doğusundaki ayrılıkçı yapıları resmen tanımış değildir ve Kırım'ın ilhaki BM tarafından kabul edilmemiştir (Chernyshova, 2014; United Nations, 2014).

Yolsuzluk, hemen her eski Sovyet cumhuriyetinde olduğu üzere, Ukrayna için de bağımsızlığını ilan ettiği günden bu yana en önemli sorunlardan biridir. Bu durum, Turuncu Devrim sonrası iktidara gelen Batı yanlısı aktörler/hükümetler döneminde de (Parfitt, 2011; Feifer, 2010; Kyiv Post, 2011), Turuncu Devrim'i sonlandıran Viktor Yanukovic döneminde de fazlaca değişmemiştir. Hatta Yanukovic'in halk ayaklanması ile devrilmesini beraberinde getiren sebeplerden biri de kendisi, ailesi ve yakın çevresindeki iş adamları ile ilişkileri üzerinden ortaya atılan yolsuzluk iddiaları olmuştur (Aslund, 2014: 64-73; Ayres, 2014; BBC News, 2013).¹⁷ Ukrayna'daki iç savaş gerçekliği, en çok da ayrılıkçı gruplara silah/mühimmat desteği sunan, insan ve uyuşturucu kaçakçılığı yapan ve merkezi hükümetin kontrolünden çıkan bölgelerde toplumsal düzeni koruduğunu iddia eden, adına savaş lordları (warlords) da denen çetelerin ya da örgütlerin işine yaramaktadır. Başarısız devletlerde sıklıkla rastlanan bu grupların Ukrayna'da da resme dâhil olmaya başlaması (Ackles, 2014; Cage, 2014; Motyl, 2014),¹⁸ bu

¹⁶ Ayrılıkçı milisler ile Ukrayna Ordusu arasındaki silahlı çatışmaların yoğunlaştığı Donetsk Havaalanı çevresi, *Slavyansk*, *Debaltseve*, *Horlivka* ve ülkenin güneydoğusundaki *Novoazovsk* gibi kasabalarda sivil kayıplar artmaktadır. Bunun yanı sıra, bu kasabalarda gıda, su ve enerji ihtiyacı had safhadadır ve hiçbir şekilde kamu hizmeti sunulamamaktadır.

¹⁷ Devrik devlet başkanı Viktor Yanukovic ve oğlu *Aleksandr Yanukovic* hakkında çeşitli yolsuzluk iddiaları ortaya atılmıştır. Bu iddiaların ortak noktası ise Viktor Yanukovic'in ülkedeki milyarlar işadamlarının kendisine verdiği/vereceği ekonomik/siyasal desteğe binaen, onların ekonomi yönetimine ve alınacak kararlara etki etmesine, büyük çaplı ihaleler kazanmalarına ve özellikle *Bölgeler Partisi*'nden seçilecek temsilcileri aracılığıyla Ukrayna Parlamentosu'nda temsil edilmelerine izin verdiğidir. Viktor Yanukovic'in başta *System Capital Management*'in sahibi, Donetsk'li milyarlar iş adamı ve Ukrayna'nın en zengin ismi olan *Rinat Akhmetov* ve doğalgaz ve kimya sektörlerinde büyük yatırımları olan *Dmytro Firtash* ile oldukça yakın olduğuna dair haberler de yayımlanmıştır. Oligark olarak da adlandırılan bu iş adamlarının Ukrayna siyasetinde ne denli etkili olduğunu gösteren bir diğer husus ise mevcut devlet başkanı Petro Poroshenko'nun da "Çikolata Kralı (Chocolate King)" olarak bilinen ve Yanukovic ile anlaşmazlığa düşmüş bir oligark olmasıdır.

¹⁸ Mevcut Ukrayna Hükümeti ve ona destek veren ülkeler, Ukrayna Ordusu ile çatışan ayrılıkçı Donetsk Halk Cumhuriyeti'nin devlet başkanı Aleksandr Zakharchenko, Luhansk Halk Cumhuriyeti Devlet Başkanı Igor Plotnitsky, Luhansk'taki silahlı grupları koordine eden Olegsei

ülkenin başarısız devlet olarak adlandırılabilmesi yönünde önemli bir dayanak noktası sunmaktadır.

Ukrayna Hükümeti, ülkenin neredeyse yarısında güç kullanma tekelini ve siyasal egemenliğini yitirmiş olmasına karşın, Rusya dışında, özellikle de Batı basınında hiçbir şekilde “başarısız devlet” nitelemesi ile ele alınmak istenmemektedir (Andreyev ve Wilson, 2014; Rapoza, 2014). Hatta başta Almanya ve Fransa olmak üzere birçok Batılı ülke lideri, Ukrayna lideri Petro Poroşenko’yu ve Kiev’in toprak bütünlüğü ile siyasal egemenliğini ön plana çıkarmaya çalışan politikalar izlemektedir. Bunun en önemli nedeni, uluslararası sistemin halen Avro-Atlantik hegemonyasının etkisinde olması ve Ukrayna’da Yanukovic’in devrilmesi ile yönetimi devralan siyasal aktörlerin/anlayışın Avro-Atlantik (Batı) yanlısı olması olabilir. Rusya’nın Avrasya genelinde ve Ukrayna özelinde giriştiği eylemler ile ulaşmak istediği esas sonuç bu hegemonyayı ortadan kaldırarak, kendisine “küresel bir güç” olarak alan açmak olarak görülebilir (Sakwa, 2008: 241-267; Trenin, 2014: 6-24). Bu nedenle, mevcut Ukrayna hükümetinin başarısızlığı ya da gerekirse Rusya yanlısı ayrılıkçılar eliyle Ukrayna’da bir “devlet başarısızlığı” inşa edilmesi Rusya açısından önem taşımaktadır (Makarychev, 2014: 181-199).

Poroşenko Hükümeti, ülkenin doğusundaki paramiliter grupları “terörist” olarak adlandırıp (SSU, 2015) onlara karşı silahlı mücadeleye başlamış olsa da, düzenledikleri seçimler ile de facto devlet anlayışını kontrol altında tuttukları bölgelerde yaşayan halklar nezdinde meşrulaştırmaya çalışan Zakharchenko ve Plotnitsky liderliğindeki ayrılıkçılara kendi egemenliğini kabul ettiremediği ya da onları yok edemediği müddetçe, Ukrayna, başarısız devlet tanımıyla aynı cümle içerisinde kullanılacak gibi görünmektedir. Donetsk ve Luhansk’taki ayrılıkçı aktörler, seçimlerle iktidara gelmiş ve siyasal açıdan meşru olan Yanukovic hükümetinin devrilmesi ile kendi toplumsal/siyasal iradelerinin gasp edildiğini, hükümet ile bürokrasinin kontrolünün, AB yanlısı olarak adlandırılan, ancak Euromaidan’da polisle çatışan “faşist (Neo-Nazi)” grupların ve AB ülkeleri ile olan iş bağlantılarını korumak isteyen belli oligarkların (Petro Poroşenko’yu da bunlardan biri olarak görmektedirler) da destek verdiği belli partilerin/aktörlerin kontrolüne girdiğini ve bu aktörlerin esas amacının Rus kökenli ya da Rusya ile daha yakın ilişkiler kurulmasından yana olan kesimleri siyasal işleyişin dışında tutmak olduğunu belirtmektedir (Russia Today, 2014; Williamson, 2014). Ukrayna Ordusu’nun siyasal işleyişe fazlaca müdahil olmaması ve siyaseti kendi vesayeti altına alma yolunda bir adım atmaması ise olumlu bir gelişme olarak görülmelidir. Zira başarısız devletlerde, ordu, genel itibarıyla siyasal işleyişin merkezinde yer alır.

Mozgovoy, Donetsk’teki ayrılıkçı güçler nezdinde oldukça prestijli bir yeri olan Denis Pushilin’i savaş lordu (warlord) olarak adlandırmaktadır. Rusya ise, bu isimleri kendi toplumlarının güvenliğini sağlamak için çalışan ve Ukrayna’daki “meşru olmayan” hükümeti haklı olarak tanımayan toplumsal önderler olarak görmektedir.

Fund for Peace'nin "demokratik barış teorisi" ekseninde ortaya attığı 12 faktör bağlamında değerlendirdiğimizde Ukrayna'da ciddi bir devlet başarısızlığı yaşandığını görebiliriz. Nitekim mevcut konjonktürde Ukrayna'da yaşanan siyasal kriz, etnik/kültürel kimliğe (Ukrain/Rus), yani demografik yapıya referansla meşrulaştırılmaktadır. Bunun yanı sıra, silahlı çatışmaların yaşandığı ülkenin doğusundan Rusya'ya, komşu ülkelere ya da ülkenin silahlı çatışmaların görülmediği diğer bölgelerine ciddi bir göç hareketliliği vardır. Özellikle Debaltseve, Slavyansk, Horlivka ve Novoazovsk gibi kasabaların sakinleri, yaşadıkları yerler cephe hattı haline geldiği için zorla da olsa evlerini terk etmek zorunda kalmaktadır. Ülke ekonomisi ciddi anlamda kriz içerisindedir. Özellikle ülkenin sanayi merkezi olarak bilinen doğusunda Donbass Havzası'nda yaşanan çatışmalar nedeniyle ekonomik altyapı ciddi anlamda zarar görmüş durumdadır. Ülkede yaşanan siyasi kriz ve iç savaş ortamı Ukrayna halkının, gerginliğin başladığı Aralık 2013'e oranla daha da yoksullaşmasına neden olmuştur. Poroşenko hükümetinin ülke topraklarının neredeyse yarısında toplumsal/siyasal bir meşruiyete sahip olmadığı, doğusunda/güneydoğusunda kamu hizmetlerinin verilemediği ya da ayrılıkçı güçler eliyle sunulduğu, mevcut hükümeti meşru olarak görmeyen ve tanımayan kişi ve grupların "terörist" olarak adlandırıldığı, güvenlik riski olarak görüldüğü ve başta Rusya ile Fransa, Almanya ve ABD gibi aktörlerin, siyasal geleceğini belirlemek üzere çeşitli görüşmeler gerçekleştirdikleri Ukrayna, bu görünümüyle, başarısızlığa uğramış bir devlet olarak görülebilir. Ukrayna, Fund For Peace'nin 2014 yılı kırılğan ülkeler sıralamasında 178 ülke içerisinde 113. Sıradadır (Fund For Peace, 2014).

Charles T. Call'ın objektif çerçeve olarak adlandırdığı analiz düzeyine dayalı olarak yapacağımız değerlendirme de Ukrayna özelinde başarısız devlet tanımının altını çizmektedir. Zira Ukrayna Hükümeti, ülkenin doğusunda ve Kırım'da yaşayan ve kendisine bağlı kalmak isteyen vatandaşlarının güvenliğini sağlayamaz durumdadır. Bunun yanı sıra, bağımsızlık sonrası hiçbir dönemde tamamıyla Rusya yanlısı bir toplumsal/siyasal elite sahip olmayan Ukrayna'da (Nechepurenko, 2014; Götz, 2015: 3-10), Yanukovic'in devrilmesi sonrası Rusya'ya eklenmiş yeni bir toplumsal/siyasal elit yaratılmaya çalışıldığı söylenebilir. Ukrayna Hükümeti'nin terörist olarak gördüğü Zakharchenko, Plotnitsky, Pushilin, Mozgovoy gibi isimler bu çerçevede değerlendirilebilir. Ayrıca, daha önce de belirttiğimiz üzere, ülkenin ekonomik kapasitesinde başarısız devletlere özgü dramatik bir azalış gözlenmektedir.

Ukrayna'nın mevcut görünümünün Schneckener'in çöküş halindeki devlet tanımına uygun düştüğünü söyleyebiliriz. Zira Ukrayna Hükümeti, topraklarının belli bir bölümünde fiziksel şiddet kullanma ve toplumun güvenliğini sağlama tekelini yitirmiş ve devletin egemenliği sınırlı bir görünüme evrilmiştir. Siyasal kriz öncesinde zaten derin bir ekonomik kriz içerisinde olan Ukrayna, silahlı çatışmaların da başlaması ile ekonomik anlamda daha da kötüye gitmektedir. Öyle ki, silahlı çatışmaların da yaşandığı

belli bölgelerde insanlar gıda, su, konut ve enerji sıkıntısı yaşar hale gelmiş durumdadır. Bunun yanı sıra, özellikle Doğu Ukrayna'daki (Donbass Havzası) çatışmalar neticesinde şehirlerin altyapısı çökme noktasına gelmiş, toplumun acil ihtiyaçları dahi zorlukla karşılanır durumdadır. Uluslararası kuruluşlar Ukrayna'da çatışma bölgelerinde yaşayan toplumlar için acil yardım çağrılarını yapmaktadır (IRC, 2015; UN Refugee Agency, 2015). Yani Ukrayna Hükümeti, siyasal meşruiyetini ve güç kullanma tekelini yitirmesinin yanı sıra, toplumsal refahı sağlama ya da koruma anlamında da yetersiz kalmaktadır ve kamu hizmetlerini sunabilme anlamında yalnızca belli bölgelerde (başkent Kiev başta olmak üzere ülkenin batısında) işlevsel bir yapıya entegre olup belli oranda bir toplumsal/siyasal istikrar sağlayabilmektedir. Yine de, Schenckener'in analizine göre değerlendirdiğimizde söyleyebiliriz ki, Ukrayna çökmüş bir devlet değildir. Zira devlet egemenliği ülkenin tamamında olmasa da önemli bir bölümünde devam etmektedir.

Devlet başarısızlığını gündeme getiren yapısal faktörler ile Ukrayna'yı ilişkilendirdiğimizde, 1991 yılında elde ettiği bağımsızlığın bu ülke tarihinde bir ilk olduğunu, yani Ukrayna adıyla bağımsız bir devletin ilk kez bundan çeyrek asır önce ortaya çıktığını ve bu durumun Ukrayna'yı her daim bir parçası olarak gören Rusya ve Ukrayna'da yaşayan Ruslar tarafından bir türlü tam anlamıyla kabullenilemediğini söylemeliyiz. Bu durum, devlet başarısızlığına etki eden hem içsel hem de dışsal bir faktör olarak görülebilir. Ukrayna'nın çok etnikli (Ukrain, Rus, Polonyalı, Macar, Tatar, Rumen, vb.) bir toplumsal yapıya sahip olması ve bu demografik yapının coğrafi bir vurgu ekseninde siyasal bir anlamlandırmaya yaslanması da mevcut iç çatışmanın Batı-Doğu ekseninde yaşanmasının esas nedenidir. Ayrıca devlet egemenliğinin neden Doğu Ukrayna ve Kırım'da kabul edilmediğini de açıkça göstermektedir. Nitekim bu bölgelerde etnik/toplumsal altyapıdan de hareketle Rusya yanlısı (Kırım Tatarları dışında) bir siyasal görünüm hâkim unsur iken, ülkenin batısında Ukrainerler başta olmak üzere diğer etnik gruplar kendilerini Avrupalılık şemsiyesi altında değerlendirerek (Pieкло, 2014: 3-9), Rusya yerine AB yanlısı bir siyasal tutuma yaslanmaktadır. Ukrayna'nın sanayi altyapısı, SSCB döneminden bu yana, özellikle demir-çelik (metalurji) sanayi ekseninde (Vouras, 1955: 260-263; Benvenuti, 1993: 57-78; Iwanski, 2014) Donbass Havzası'nda konuşlanmıştır. Bu nedenle, ekonomik gücü ya da kaynakları elinde bulunduran Donbass, ülkenin bağımsızlığından bu yana siyasal gücü/yapıyı da kendi istediği şekilde yapılandırmak istemektedir. Ne var ki, Şubat 2014'ten bu yana, pazar olanakları ve ihracat noktasında Rusya ile çok yakın ilişkiler kurmuş olan Donbass Havzası'nın gerçeklerine aykırı bir dış politikaya/siyasal yönelime sahip olduğu düşünülen grupların iktidarı devralmış olması, bu bölgede beliren siyasal ayrılıkçılığı güçlendiren ve merkez (Kiev)-çevre (Donetsk-Luhansk) anlaşmazlığını gözler önüne sererek Ukrayna'ya ilişkin devlet başarısızlığını gündeme getiren bir ekonomik arka plan sunmaktadır (Solchanyk, 1994: 47-68; Shapovalova, 2014).

Viktor Yanukovic'in AB ile imzalanacak ortaklık anlaşmasından vazgeçmesi ve bu anlaşmanın yerine Rusya ile yeni bir anlaşma imzalaması, etnik/toplumsal ve siyasal nedenlerle zaten yüksek perdeden dillendirilen huzursuzluğun, Turuncu Devrim döneminde olduğu üzere yeniden sokaklara taşınmasına neden olmuştur. Bu durum, devlet başarısızlığına etki eden süreç faktörleri içerisinde yer alan siyasal elitlerin kriz anlarında yaptıkları hatalara bir örnek olarak gösterilebilir. Zira AB ile yapılacak ortaklık anlaşmasının iptaline kadar, toplumsal/siyasal kutuplaşma sürdürülebilir bir görünümdeydi. Anlaşmanın iptali ise Yanukovic'in devrilmesini ve Ukrayna'nın fiilen bir iç savaş gerçekliğine eklenmesini beraberinde getiren bir sonuç doğurmuştur. Bu süreçte, gerek Euromaidan'da gösteri yapan aşırı milliyetçi/ırkçı grupların Rus kökenlilere ya da Rusya yanlılarına karşı yansıttıkları toplumsal nefret/şiddet gösterileri, gerek Donetsk ve Luhansk'ta Ukrayna Ordusu'na karşı silaha sarılan ayrılıkçılar, toplumsal huzursuzluğun pragmatik siyasal çıkarlar doğrultusunda nasıl kullanılabileceğinin ve kimliğe referansla betimlenen siyasal krizin katılımcı demokrasinin yadsınmasına yol açarak, bir devletin nasıl başarısızlığa uğratılabileceğini göstermektedir.

Ukrayna özelinde devlet başarısızlığını tetikleyen faktörlere göz gezdirildiğinde, Viktor Yanukovic yönetiminden duyulan olan hoşnutsuzluğun, AB ile imzalanacak ortaklık anlaşmasını iptal etmesine paralel olarak muhalefeti başkent Kiev'de geniş çaplı sokak/meydan gösterilerine itmesi, çok sayıda insanın hayatını kaybetmesine neden olan ve zaman içerisinde bir isyan görünümünü alan bu eylemler sonrası Yanukovic'in devrilmesi ile iktidarın dramatik bir biçimde el değiştirmesinin önemli bir tetikleyici olduğu söylenebilir.

Büyük çaplı toplumsal/siyasal kutuplaşmaya, dramatik bir görünüme evrilen ekonomik durumuna, merkezi hükümetin Kırım ve Donbass özelinde fiziki güç kullanma tekeli yitirmesine ve bu bölgelerde hiçbir etkinliği/meşruiyeti kalmamasına rağmen Ukrayna'nın Batılı ülkeler tarafından halen "başarısız devlet" ya da Schneckener'in başarısız devlet tanımını genişletirken ele aldığı "çöküş halindeki devlet" olarak görülmemesinin arkasında yatan en önemli neden, Kiev'deki hükümetin Batı (AB, NATO) yanlısı bir pozisyona sahip olması olabilir. Bu durum, Anatol Lieven'in, başarısız devlet tanımının Batılı karakteri üzerine yaptığı yorumu anlamlı kılmaktadır (Lieven, 2006: 3-12).

Sonuç

Ukrayna'da başarısızlıkla sonuçlanan Turuncu Devrim'in ardından, Aralık 2013 itibarıyla bir kez daha meydanlara inen muhalefetin talebiyle, Şubat 2014'te bir iktidar değişikliği yaşamış ve Rusya yanlısı Viktor Yanukovic devrilmiştir. Yanukovic'in AB ile imzalanacak olan ortaklık anlaşmasından vazgeçmesi ve bunun yerine Ukrayna'yı Rusya'ya eklemeyecek bir anlaşmaya imza atması yaşanan iktidar değişiminin görünür sebebi olarak bi-

linmektedir. Ne var ki, değişimin ardında başka nedenler yatmaktadır. Bu nedenlerin en önemlileri ise, Rusya ve Rus kökenli ya da kendisini Rus dili/kültürü üzerinden ifade eden Ukraynalıların önemli bir bölümünün, bu devletin bağımsızlığı fikrini bir türlü kabullenememeleri, etno-kültürel ve ekonomik farklılıkların bölgesel referansla farklı dış politika söylemlerine eklenmesi, Kırım'ın statüsüne ilişkin kafa karışıklığının bir türlü giderilememesi ve Sivastopol'de konuşlanmış Rus askeri üssünün Rus kökenli Ukraynalılar üzerindeki etkisi, geçiş ekonomisi olma niteliğinin de etkisiyle bir türlü çözümlenemeyen ve ekonomik problemler ile yolsuzluk iddiaları ve belki de en önemlisi Ukrayna'nın AB ile Rusya arasında süregelen Doğu Avrupa merkezli bölgesel hegemonya mücadelesinin en açık şekilde ifadesini bulduğu ülke haline gelmiş olmasıdır. Zira bu mücadele, etno-kültürel ve bölgesel farklılıklardan beslenen ülkedeki toplumsal ayrım çizgilerini görünür kılmakta ve etnik/toplumsal kimliğe eklenmiş siyasal bir kutuplaşmayı ve hatta ayrılıkçılığı gündeme getirmektedir.

Topraklarının bir bölümü özelinde fiziki güç kullanma tekeliyle yitiren, Doğu Ukrayna ve Kırım'da yaşayanların büyük çoğunluğu nezdinde siyasal meşruiyete sahip olmayan, bu bölgelerdeki egemenlik yetkisini kullanamayan, yani 1933 tarihli Devletlerin Hakları ve Görevleri için Montevideo Konvansiyonu'nda yer alan normların bir kısmına haiz olmayan Ukrayna, başarısız devlet tanımı çerçevesinde ele alınabilir. Nitekim Ukrayna Hükümeti, Kırım'ın Rusya tarafından ilhakına karşı çıkan Ukrain ve Tatar kökenli Ukrayna vatandaşları ile Doğu Ukrayna'da silahlı çatışmaların ortasında kalmış vatandaşlarının can ve mal güvenliğini sağlayamamakta, onların en temel ihtiyaçlarının ve kamunun üstlenmesi gereken hizmetlerin karşılanması noktasında dahi adım atamamaktadır. Üstelik bu bölgelerde ciddi bir toplumsal/siyasal meşruiyete yaslanan ve seçimler eliyle kendi yönetimini ve hukuk sistemini oluşturan farklı yönetsel yapılanmalar da "devlet" adı altında belirmiştir. Ülke içerisinde ya da Ukrayna'dan başka bir ülkeye yönelik zorunlu göç dalgalarının yoğunlaşması ve suç örgütleri ile savaş lordlarının ülkenin belli bölgelerinde kontrolü ele alması da bu ülkenin başarısız bir devlet olarak adlandırılabilmesi hususunda gerekli veriyi sağlamaktadır. Ukrayna Hükümeti'nin, kendisini kabullenmeyen siyasal ayrılıkçıları "terörist" olarak görüp, güvenlik riski olarak değerlendirerek, yalnızca askeri yöntemlere başvurması, ordu ve ayrılıkçı milisler arasındaki silahlı çatışmaların zaman zaman katliamlara yol açması ve ülkedeki toplumsal/siyasal kriz ve iç savaş ortamının ancak dış güçlerin müdahaleleri ile sonuçlanabileceğinin düşünülmesi, bu ülkenin başarısız olduğuna delalet eden faktörler olarak değerlendirilebilir.

Ukrayna, Schneckener'in başarısız devlet tanımlaması ekseninde değerlendirildiğinde "çöküş halinde olan devlet" olarak nitelenebilir. Zira Ukrayna Hükümeti'nin fiziki güç kullanma tekeli ortadan kalkmış ve ancak sınırlı bir alan içerisinde güvenliği sağlayan bir aktör haline gelmiştir. Devlet, ülkenin batısında meşruiyetini korumakta ve işlevselliğini sürdürmek-

tedir. Üstelik dış egemenlik anlamında da Ukrayna'yı temsil eden tek aktör Petro Poroşenko'nun başında olduğu hükümettir. Ne var ki, Ukrayna'nın çöküş halinde olan başarısız bir devlet olduğu hususu Batılı aktörler tarafından dillendirilmemektedir. Başarısız devlet tanımının, başta Fund For Peace olmak üzere Batı Dünyası'nca gündeme getirilen ve kavramsal içeriği inşa edilen bir yaklaşım olduğu düşünüldüğünde, Ukrayna özelinde görüldüğü üzere, Batı'nın sistemsel çıkarlarını çok yakından ilgilendiren aktörlerin, "başarısız devlet" ya da "çöküş halinde olan devlet" gibi nitelermeler çerçevesinde değerlendirilmesinden kaçınılabilmektedir. Hatta dünyanın başka bölgelerinde devlet başarısızlığı değerlendirmelerine konu olan ve etnik/bölgesel kimliklere eklenmiş geniş çaplı bir adem-i merkeziyet temelinde işletilecek bir siyasal yapı, Şubat 2015 tarihli ateşkes antlaşmasının şartlarından da anlaşılacağı üzere, AB'nin lider ülkelerinin de onayıyla, Ukrayna özelinde yapılandırılmaya çalışılmaktadır. Bu örnek, başarısız devlet tanımının William Easterly, Laura Freschi ve Anatol Lieven tarafından da betimlendiği üzere, Batı'nın sistemsel çıkarlarına hizmet eden bir yaklaşım olduğunu kanıtlar niteliktedir.

KAYNAKÇA

- "50.000 Casualties in Ukraine? German Intel Calls Kiev's 6k Toll Not Credible", *Russia Today*, 8 Şubat 2015, <http://rt.com/news/230363-ukraine-real-losses-german-intelligence>, (12.02.2015).
- "AB Ukrayna'yla Ortaklık Anlaşması İmzaladı", *VOA Amerika'nın Sesi*, 27 Haziran 2014, <http://www.amerikaninsesi.com/content/ab-ukrayna-yla-ortaklik-anlasmasi-imzaladi/1946454.html>, (29.01.2015).
- "About Number and Composition Population of AUTONOMOUS REPUBLIC OF CRIMEA By Data All-Ukrainian Population Census", *All Ukrainian Population Census*, <http://2001.ukrcensus.gov.ua/eng/results/general/nationality/Crimea>, (19.02.2015).
- "Anti-Terrorist Center at the Security Service of Ukraine", http://www.ssu.gov.ua/sbu/control/en/publish/article?art_id=83725&cat_id=83628, (25.02.2015).
- "Arseniy Yatsenyuk Appointed PM of Ukraine", *Web Portal of Ukrainian Government*, 27 Kasım 2014, http://www.kmu.gov.ua/control/en/publish/article?art_id=247779624&cat_id=244314975, (19.02.2015).
- "At Least 30 Killed in Shelling in Ukrainian City of Mariupol, Officials Say", *CNN*, 25 Ocak 2015, <http://edition.cnn.com/2015/01/24/europe/ukraine-crisis>, (24.02.2015).
- "Ceasefire in Ukraine. Minsk Protocol Full Text", *Voice of Sevastopol*, 10 Eylül 2014, <http://en.voicesevas.ru/news/yugo-vostok/2891-ceasefire-in-ukraine-minsk-protocol-full-text.html>, (30.01.2015).

- “CIA World Factbook: Ukraine”, 23 Haziran 2014, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/up.html>, (19.02.2015).
- “Civilians in Eastern Ukraine Need Protection”, *EurActiv*, 3 Şubat 2015, <http://www.euractiv.com/video/civilians-eastern-ukraine-need-protection-311785>, (06.02.2015).
- “Corruption Flourished Under Yushchenko”, *Kyiv Post*, 16 Ekim 2011, <http://www.kyivpost.com/opinion/letters/corruption-flourished-under-yushchenko-115050.html>, (25.12.2014).
- “Donetsk Crowds Protest Ukrainian Elections, Besiege Richest Oligarch’s Mansion”, *Russia Today*, 25 Mayıs 2014, <http://rt.com/news/161428-donetsk-rejects-ukraine-elections>, (25.02.2015).
- “Donetsk Militia Not Going to Storm Mariupol Trades Accusations with Kiev”, *Russia Today*, 24 Ocak 2015, <http://rt.com/news/225955-mariupol-ukraine-shelling-kiev>, (24.02.2015).
- “EU Restrictive Measures in View of the Situation in Eastern Ukraine and the Illegal Annexation of Crimea”, *Council of the European Union*, 29 Temmuz 2014, http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/EN/foraff/144159.pdf, (24.02.2015).
- “EU Sanctions Against Russia Over Ukraine Crisis”, *European Union Newsroom*, http://europa.eu/newsroom/highlights/special-coverage/eu_sanctions/index_en.htm, (19.02.2015).
- “Far Right, Ultranationalists Played Crucial Role in Euromaidan: Analyst”, *Sputniknews*, 13 Kasım 2014, <http://sputniknews.com/analysis/20141112/1014665937.html>, (04.02.2015).
- “Fragile States Index 2014”, *Fund For Peace*, <http://ffp.statesindex.org/rankings-2014>, (17.02.2015).
- “General Assembly Adopts Resolution Calling Upon States Not to Recognize Changes in Status of Crimea Region”, *United Nations*, 27 Mart 2014, <http://www.un.org/press/en/2014/ga11493.doc.htm>, (22.02.2015).
- “Government in Kiev is Legitimate and Has Been Overwhelmingly Endorsed By the Ukrainian Government”, 4 Mart 2014, <https://www.gov.uk/government/speeches/government-in-kiev-is-legitimate-and-has-been-overwhelmingly-endorsed-by-the-ukrainian-parliament>, (25.02.2015).
- “Memorandum of September 19 2014 Outlining the Parameters For the Implementation of Commitments of the Minsk Protocol of 5 September 2014”, *OSCE*, 19 Eylül 2014, <http://www.osce.org/home/123806>, (24.02.2015).
- “Minsk Peace Agreement: Still to be Consolidated on the Ground”, *European Parliament*, 12 Şubat 2015, <http://www.europarl.europa.eu/EPRS/EPRS-Briefing-548991-Minsk-peace-summit-FINAL.pdf>, (24.02.2015).
- “Montevideo Convention on the Rights and Duties of States”, *ILSA*, <https://www.ilsa.org/jessup/jessup15/Montevideo%20Convention.pdf>, (17.02.2015).

- “Package of Measures for the Implementation of the Minsk Agreements”, *Council on Foreign Relations*, 12 Şubat 2015, <http://www.cfr.org/ukraine/package-measures-implementation-minsk-agreements/p36118>, (24.02.2015).
- “Poroshenko: There Are No Separatists Only Terrorists”, *The Wire*, 21 Haziran 2014, <http://www.thewire.com/global/2014/07/poroshenko-ther-e-are-no-separatists-only-terrorists/374772>, (24.02.2015).
- “Pro-Russia Rebels in Eastern Ukraine Use Ambulances to Move Fighters”, *The Guardian*, 5 Ağustos 2014, <http://www.theguardian.com/world/2014/aug/05/pro-russia-rebels-ukraine-expropriate-ambulances-transport-fighters>, (25.02.2015).
- “Putin’den Yanukovic’e AB Anlaşmasını Askıya Alma Ödülü”, *EurActiv*, 17 Aralık 2013, <http://www.euractiv.com.tr/genisleme/article/ukrayna-liderinden-rusyaya-kritik-ziyaret-028876>, (27.01.2015).
- “Russia and Turkey Agree on New Gas Route”, *Russia Today*, 27 Ocak 2015, <http://rt.com/business/226747-turkey-stream-gas-route>, (28.01.2015)
- “Russia Has 9000 Troops in Ukraine-President Poroshenko”, *BBC News*, 21 Ocak 2015, <http://www.bbc.com/news/world-europe-30913027>, (19.02.2015).
- “Russia Respects, But Does Not Recognize Results of Novorossiya Elections”, *Pravda*, 7 Kasım 2014, http://english.pravda.ru/news/russia/07-11-2014/128981-russia_elections_donetsk_luhansk-0, (30.01.2015).
- “Russia Strikes Back At Obama’s State of the Union Comments”, *Voice of America*, 21 Ocak 2015, <http://www.voanews.com/content/russian-reaction-to-state-of-the-union/2607300.html>, (19.02.2015).
- “Russia’s Putin, Crimean Leaders Sign Annexation Treaty”, *Radio Free Europe/Radio Liberty*, 18 Mart 2014, <http://www.rferl.org/content/russia-crimea-ukraine-treaty/25301179.html>, (19.02.2015).
- “Russia-Ukraine Gas Deal Secures EU Winter Supply”, *BBC News*, 31 Ekim 2014, <http://www.bbc.com/news/business-29842505>, (22.01.2015).
- “Security Service of Ukraine Publishes Updated Temporary Procedure for Entering/Leaving Rebel-Controlled Area in Eastern Ukraine”, *Kyiv Post*, 24 Ocak 2015, <http://www.kyivpost.com/content/ukraine/security-service-of-ukraine-publishes-updated-temporary-procedure-for-enteringleaving-rebel-controlled-area-in-eastern-ukraine-378286.html>, (06.02.2015).
- “Shelling Continues Near Ruins of Donetsk Airport Despite Ceasefire”, *Euronews*, 17 Şubat 2015, <http://www.euronews.com/nocomment/2015/02/17/shelling-continues-near-ruins-of-donetsk-airport-despite-ceasefire>, (24.02.2015).
- “Shells Hit Cultural Center and Bus in Donetsk, at Least Six Killed”, *Reuters*, 30 Ocak 2015, <http://www.reuters.com/article/2015/01/30/us-ukraine-crisis-city-idUSKBN0L316V20150130>, (31.01.2015).

- "The Fund For Peace: Country Data and Trends", *FFP*, Aralık 2014, <http://ffp.statesindex.org/2014-ukraine>, (07.02.2015).
- "The Indicators", *Fund For Peace*, <http://ffp.statesindex.org/indicators>, (17.02.2015).
- "The IRC Sends Emergency Team to Ukraine As Crisis Deepens", *International Rescue Committee*, 12 Şubat 2015, <http://www.rescue.org/blog/irc-sends-emergency-team-ukraine-crisis-deepens>, (17.02.2015).
- "The Methodology Behind the Index", *Fund For Peace*, <http://ffp.statesindex.org/methodology>, (17.02.2015).
- "The Treaty on the Eurasian Economic Union is Effective", *Eurasian Economic Commission (EEC)*, 1 Ocak 2015, <http://www.eurasiancommission.org/en/nae/news/Pages/01-01-2015-1.aspx>, (19.02.2015).
- "Ukraine Conflict: Battles Rage in Donetsk and Luhansk", *BBC News*, 19 Ocak 2015, <http://www.bbc.com/news/world-europe-30878406>, (03.02.2015).
- "Ukraine Conflict: Deadly Shell Hits Donetsk Hospital", *BBC News*, 4 Şubat 2015, <http://www.bbc.com/news/world-europe-31129484>, (05.02.2015).
- "Ukraine Crisis: Obama Threatens More Russia Sanctions", *Financial Times*, 25 Ocak 2015, <http://www.ft.com/cms/s/0/1f645c04-a4a5-11e4-b943-00144feab7de.html#axzz3SCmpsw7y>, (19.02.2015).
- "Ukraine Crisis: Peace Talks Begin in Moscow to Prevent Total War", *The Week*, 6 Şubat 2015, <http://www.theweek.co.uk/world-news/62423/ukraine-crisis-peace-talks-begin-in-moscow-to-prevent-total-war>, (06.02.2015).
- "Ukraine Crisis: Russia and Sanctions", *BBC News*, 19 Aralık 2014, <http://www.bbc.com/news/world-europe-26672800>, (19.02.2014).
- "Ukraine Crisis: Yanukovich and Tycoons", *BBC News*, 11 Aralık 2013, <http://www.bbc.com/news/world-europe-25323964>, (24.01.2015).
- "Ukraine Economy: How Bad is the Mess and Can It Be Fixed?", *BBC News*, 1 Mayıs 2014, <http://www.bbc.com/news/world-europe-26767864>, (14.01.2015).
- "Ukraine Ex-Leader Yanukovich Wanted By Interpol", *BBC News*, 12 Ocak 2015, <http://www.bbc.com/news/world-europe-30777844>, (19.02.2015).
- "Ukraine Forces Admit Loss of Donetsk Airport to Rebels", *The Guardian*, 21 Ocak 2015, <http://www.theguardian.com/world/2015/jan/21/russia-ukraine-war-fighting-east>, (30.01.2015).
- "Ukraine President Yanukovich Office Seized By Protesters, Residence Abandoned Whereabouts Unknown", *Euronews*, 22 Şubat 2014, <http://www.euronews.com/2014/02/22/ukraine-president-yanukovich-office-seized-by-protesters-residence-abandoned>, (19.02.2015).
- "Ukraine Rebel Zakharchenko Rejects Truce Talks", *BBC News*, <http://www.bbc.com/news/world-europe-30949527>, (28.01.2015).
- "Ukraine Suffers Considerable Losses-DPR Defense Ministry", *TASS Russian News Agency*, 23 Ocak 2015, <http://itar-tass.com/en/world/773095>, (30.01.2015).

- “Ukrayna-AB Anlaşmasında Rusya Tavizi”, *BBC Türkçe*, 16 Eylül 2014, http://www.bbc.co.uk/turkce/haberler/2014/09/140916_ukrayna_analiz, (29.01.2015).
- “UNHCR Calls For Unimpeded Access in Eastern Ukraine; Concerns Over Government Resolutions Worsening Plight of Displaced”, *The UN Refugee Agency*, 23 Ocak 2015, <http://www.unhcr.org/print/54c22c589.html>, (22.02.2015).
- “Why Crimea is So Dangerous?”, *BBC News*, 11 Mart 2014, <http://www.bbc.com/news/world-europe-26367786>, (19.02.2015).
- Ackles, Devin, “A Guide to the Warlords of Ukraine’s Separatist Republics”, *Hromadske International*, 13 Kasım 2014, <https://medium.com/@Hromadske/a-guide-to-warlords-of-the-ukraine-separatist-republics-2be78dfc7a5e>, (05.02.2015).
- Ambrosio, Thomas, “Russia’s Quest For Multipolarity: A Response to US Foreign Policy in the Post-Cold War Era”, *European Security*, Cilt 10, No. 1, 2001, s. 45-67.
- Andreyev, Oleksander ve Wilson, Andrew, “A New (Failing) State or More of the Same?”, *Open Democracy*, 2 Mayıs 2014, <https://www.opendemocracy.net/od-russia/oleksander-andreyev-andrew-wilson/new-failing-state-or-more-of-same>, (26.02.2015).
- Aslund, Anders, “Oligarchs, Corruption and European Integration”, *Journal of Democracy*, Cilt 25, Sayı 3, Haziran 2014, s. 64-73.
- Asmus, Ronald D., “Europe’s Eastern Promise: Rethinking NATO and EU Enlargement”, *Foreign Affairs*, Cilt 87, No.1, 2008.
- Ayres, Sabra, “Why Are Ukraine’s Protesters So Angry at President Yanukovich’s Family?”, *The Christian Science Monitor*, 6 Şubat 2014, <http://www.csmonitor.com/World/Europe/2014/0206/Why-are-Ukraine-s-protesters-so-angry-at-President-Yanukovich-s-Family-video>, (05.01.2015).
- Babiak, Mat, “Terrorist Organizations Declare New Russian Union of People’s Republics”, *Euromaidanpress*, 24 Haziran 2014, <http://euromaidanpress.com/2014/06/24/terrorist-organizations-declare-new-russian-union-of-peoples-republics>, (27.01.2015).
- Basora, Adrian A. ve Fisher, Aleksandr, “Putin’s Greater Novorossiya-The Dismemberment of Ukraine?”, *Foreign Policy Research Institute*, Nisan 2014, http://www.fpri.org/docs/basora_putins_greater_novorossiya.pdf, (30.01.2015).
- Benvenuti, Francesco, “Industry and Purge in the Donbass, 1936-37”, *Europe-Asia Studies*, Cilt 45, No. 1, 1993, s 57-78.
- Bernsand, Niklas, “Surzhyk and National Identity in Ukrainian Nationalist Language Ideology”, *Berliner Osteuropa Info Forum*, No. 17, 2001.
- Brooks, Rosa Ehrenreich, “Failed States, or the State As Failure?”, *The University of Chicago Law Review*, Cilt 72, No. 4, 2005, s. 1159-1196.

- Cage, Monkey, "Ukraine and the Problem of Local Warlords", *The Washington Post*, 5 Mayıs 2014, <http://www.washingtonpost.com/blogs/monkey-cage/wp/2014/05/05/ukraine-and-the-problem-of-local-warlords/>, (05.02.2015).
- Call, Charles T., "Beyond the Failed State: Toward Conceptual Alternatives", *European Journal of International Relations*, Cilt 17, No. 2, 2011, s. 303-326.
- Call, Charles T., "The Fallacy of the Failed State", *Third World Quarterly*, Cilt 29, No. 8, 2008, s. 1491-1507.
- Chernyshova, Daria, "UN Unlikely to Recognize Donetsk, Luhansk As Democratic Republics Because of US", *Sputniknews*, 13 Mayıs 2014, <http://sputniknews.com/world/20140513/189819555/OPINION-UN-Unlikely-To-Recognize-Donetsk-Luhansk-as-Democratic.html>, (23.02.2015).
- Cooley, Alexander ve Dubovyk, Volodymyr, "Will Sevastopol Survive? The Triangular Politics of Russia's Naval Base in Crimea", *PONARS Eurasia Policy Memo*, No. 47, Aralık 2008.
- Çelikpala, Mitat, "Security in the Black Sea Region", *Commission on the Black Sea Policy Report*, No. 2, 2010.
- Diuk, Nadia, "Finding Ukraine", *Journal of Democracy*, Cilt 25, No. 3, 2014, s. 83-89.
- Doyle, Michael, *Ways of War and Peace: Realism, Liberalism and Socialism*, (New York: W.W.Norton&Company Publishing, 1997).
- Dragneva, Rilka ve Wolczuk, Kataryna, "Russia, the Eurasian Customs Union and the EU: Cooperation, Stagnation or Rivalry?", *Chatham House Russia and Eurasia Programme Briefing Paper*, No. 1, Ağustos 2012.
- Easterly, William ve Freschi, Laura, "Top 5 Reasons Why Failed State is a Failed Concept", *Aidwatch*, 13 Ocak 2010, <http://www.peacepalace.nl/ebooks/files/363212256.pdf>, (18.02.2015).
- Erol, Mehmet Seyfettin ve Demir Sertif, "Amerika'nın Karadeniz Politikasını Yeniden Değerlendirmek", *Gazi Akademik Bakış*, Cilt 6, Sayı 11, Kış 2012, s. 17-33.
- Erol, Mehmet Seyfettin ve Oğuz Şafak, "Hybrid Warfare Studies and Russia's Example in Crimea", *Gazi Akademik Bakış*, Cilt 9, Sayı 17, s. 261-277.
- Erol, Mehmet Seyfettin, ""Ukrayna-Kırım Krizi" ya da "İkinci Yalta Süreci"", *Karadeniz Araştırmaları (KARAM)*, Sayı 41, Bahar 2014, s. 1-14.
- Erol, Mehmet Seyfettin, "Türkiye'nin Orta Asya Politikasına Rusya Federasyonu ve Bölge Ülkelerinden Genel Bir Bakış", *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, XII/1, Yaz 2012, s. 1-20.
- Feifer, Gregory, "Unloved But Unbowed, Ukraine's Viktor Yushchenko Leaves Office", *Radio Free Europe/Radio Liberty*, 24 Şubat 2010, http://www.rferl.org/content/Unloved_But_Unbowed_Ukraines_Viktor_Yushchenko_Leaves_Office/1967436.html, (01.02.2015).

- Fischer, Ewa ve Rogoza, Jadwiga, "A Bottomless Pit: the Costs of Crimea's Annexation By Russia", *OSW*, 1 Ağustos 2014, <http://www.osw.waw.pl/en/publikacje/osw-commentary/2014-08-01/a-bottomless-pit-costs-crimeas-annexation-russia>, (19.02.2015).
- Gehring, Thomas, "Integrating Integration Theory: Neo-Functionalism and International Regimes", *Global Society*, Cilt 10, No. 3, 1996, s. 225-253.
- Geiss, Robin, "Armed Violence in Fragile States", *International Review of the Red Cross*, Cilt 91, No. 873, Mart 2009, s. 127-142.
- Gerth H.H ve Wright-Mills C., *From Max Weber: Essays in Sociology*, (London: Routledge&K. Paul, 1964).
- Ghosh, Palash, "Euromaidan: The Dark Shadows of the Far Right in Ukraine Protests", *International Business Times (Ibtimes)*, 19 Şubat 2014, <http://www.ibtimes.com/euromaidan-dark-shadows-far-right-ukraine-protests-1556654>, (04.02.2015).
- Götz, Elias, "It's Geopolitics, Stupid: Explaining Russia's Ukraine Policy", *Global Affairs*, Cilt 1, No. 1, 2015, s. 3-10.
- Greene, James, "Russian Responses to NATO and EU Enlargement and Outreach", *Chatham House Russia and Eurasia Programme Briefing Paper*, No. 2, Haziran 2012.
- Grove, Thomas ve Balmforth, Richard, "Ukraine Crisis Deepens After Rebel Vote in East", *Reuters*, 3 Kasım 2014, <http://www.reuters.com/article/2014/11/03/us-ukraine-crisis-rebel-election-idUSKBN0IL3AP20141103>, (29.01.2015).
- Haran, Olexiy ve Burkovsky, Petro, "The Poroshenko Phenomenon: Elections and Challenges Ahead", *PONARS Eurasia Policy Memo*, No. 335, Ağustos 2014.
- Haran, Olexiy ve Prokopchuk, Dmytro, "The Drama of Ukraine's 2010 Presidential Election: Opportunities Lost-Does a Potential For Stabilisation Remain?", *PONARS Eurasia Policy Memo*, No. 89, Mart 2010.
- Havlik, Peter ve Astrov, Vasily, "Economic Consequences of the Ukraine Conflict", *The Vienna Institute For International Economic Studies*, Ekim 2014, <file:///C:/Documents%20and%20Settings/gok/Belgelerim/Downloads/economic-consequences-of-the-ukraine-conflict.pdf>, (24.02.2015).
- Huria, Sonali, "Failing and Failed States: the Global Discourse", *Institute of Peace and Conflict Studies Issue Brief*, No. 75, Temmuz 2008.
- Ignatieff, Michael, "Human Rights, Power and the State", *Making States Work: State Failure and the Crisis of Governance*, Simon Chesterman, Michael Ignatieff ve Ramesh Thakur (der.), (New York: United Nations University Press, 2005), s. 59-76.
- Iwanski, Tadeusz, "Ukrainian Economy Overshadowed By War", *OSW Commentary*, No. 148, Ekim 2014.
- Jacobsen, Katherine, "Ukraine's Far Right: Popular or Propaganda?", *Al Jazeera*, 20 Mayıs 2014, <http://www.aljazeera.com/indepth/features/>

- 2014/05/ukraine-far-right-popular-propaganda-2014520121212590213.html, (04.02.2015).
- Kappeler, Andreas, "Ukraine and Russia: Legacies of the Imperial Past and Competing Memories", *Journal of Eurasian Studies*, Cilt 5, No. 2, 2014, s. 107-115.
- Kasapoğlu, Can, "The Crimean Standoff: Implications For Turkey", *EDAM Discussion Paper Series*, No. 2, Mart 2014.
- Kassam, Raheem, "Kazakhstan Government Claims Russian Annexation of Crimea is Free Expression of Republic's Population", *Breitbart London*, 19 Mart 2014, <http://www.breitbart.com/london/2014/03/19/kazakhstan-hedges-as-crimea-annexed>, (19.02.2015).
- Kuzio, Taras, "Competing National Identities and Democratization in Ukraine: The Fifth and Sixth Cycles in Post-Soviet Ukrainian History", *Acta Slavica Iaponica*, Cilt 33, 2012, s. 27-46.
- Kuzio, Taras, "National Identity and History Writing in Ukraine", Cilt 34, No. 4, 2006, s. 407-427.
- Kuzio, Taras, *Ukraine: State and Nation Building*, (Londra: Routledge Publishing, 2002).
- Kuznetsov, Sergei, "To Survive, Donbas Industry Must Stay in Ukraine", *Financial Times*, 25 Eylül 2014, <http://blogs.ft.com/beyond-brics/2014/09/25/to-survive-donbas-industry-must-stay-in-ukraine>, (23.02.2015).
- Lieven, Anatol, "Failing States and US Strategy", *The Stanley Foundation Policy Analysis Brief*, Eylül 2006.
- Makarychev, Andrey, "Russia, Ukraine and the Eastern Partnership: From Common Neighborhood to Spheres of Influence", *Insight Turkey*, Cilt 16, No. 3, 2014, s. 181-199.
- Maroya, Alex, "Rethinking the Nation State from the Frontier", *Millennium Journal of International Studies*, Cilt 32, No. 2, 2003, s. 267-292.
- McAllister, Georgina, "Decentralisation Through the Lens of the Failed State", *Civil Wars*, Cilt 5, No. 2, 2002, s. 122-139.
- Mearsheimer, John J., "Why the Ukraine Crisis is the West's Fault?", *Foreign Affairs*, Cilt 93, No. 5, 2014.
- Motyl, Alexander J., "Putin's Warlords vs. Ukraine's Presidential Ballot", *World Affairs*, 29 Nisan 2014, <http://www.worldaffairsjournal.org/blog/alexander-j-motyl/putin%E2%80%99s-warlords-vs-ukraine%E2%80%99s-presidential-ballot>, (02.02.2015).
- Motyl, Alexander, "Ukraine's Donbas is Like America's Deep South", *Huffington Post*, 5 Ocak 2015, http://www.huffingtonpost.com/alexander-motyl/alexander-motyl_b_6414802.html, (19.02.2015).
- Nechepurenko, Ivan, "How Ukraine Stopped Being Pro-Russian?", *The Moscow Times*, 28 Temmuz 2014, <http://www.themoscowtimes.com/news/article/how-ukraine-stopped-being-pro-russian/504198.html>,

- Newman, Edward, "Weak States, State Failure and Terrorism", *Terrorism and Political Violence*, Cilt 19, No. 4, 2007, s. 463-488.
- Owen, John M., *Liberal Peace, Liberal War*, (Ithaca: Cornell University Press, 1997).
- Parfitt, Tom, "Yulia Tymoshenko Says Corruption Trial Aim is to Destroy Ukraine Opposition", *The Guardian*, 23 Haziran 2011, <http://www.theguardian.com/world/2011/jun/23/yulia-tymoshenko-corruption-trial-ukraine>, (04.02.2015).
- Pieklo, Jan, "Euromaidan: Russia and the European Choice of the Ukrainians", *Cicero Foundation Great Debate Paper*, No. 14/1, Ocak 2014.
- Rapoza, Kenneth, "Is the Breakup of Ukraine Inevitable?", *Forbes*, 11 Aralık 2014, <http://www.forbes.com/sites/kenrapoza/2014/11/12/is-the-breakup-of-ukraine-inevitable>, (26.02.2015).
- Reed, Stanley ve Arsu, Şebnem, "Russia Presses Ahead With Plan for Gas Pipeline to Turkey", *The New York Times*, 21 Ocak 2015, http://www.nytimes.com/2015/01/22/business/international/russia-presses-ahead-with-plan-for-gas-pipeline-to-turkey.html?_r=0, (25.01.2015).
- Rotberg, Robert I., "Failed States, Collapsed States, Weak States: Causes and Indicators", *State Failure and State Weakness in a Time of Terror*, Robert I. Rotberg (der.), (Cambridge: World Peace Foundation, 2013), s. 1-25.
- Sakwa, Richard, "New Cold War or Twenty Years Crisis? Russia and International Politics", *International Affairs*, Cilt 84, No. 2, 2008, s. 241-267.
- Schleicher, Elisabeth, "The International Engagement in Kosovo Achieving Positive Peace?", *Universitat Wien Doctoral Dissertation*, 2010, s. 24, <http://www.peacepalacelibrary.nl/ebooks/files/363212256.pdf>, (18.02.2015).
- Schneckener, Ulrich, "Fragile Statehood, Armed Non-State Actors and Security Governance", *Private Actors and Security Governance*, Alan Bryden ve Marina Caparini (der.), (Münster: LIT Verlag Münster, 2006), s. 23-40.
- Shapovalova, Natalia, "The Politics of Regionalism and Decentralization in Ukraine", *Fride Policy Brief*, No. 183, Temmuz 2014.
- Smith, Ben ve Harari, Daniel, "Ukraine, Crimea and Russia", *House of Commons Library Research Paper*, No. 14/16, Mart 2014.
- Solchanyk, Roman, "The Politics of State Building: Centre-Periphery Relations in Post-Soviet Ukraine", *Europe Asia Studies*, Cilt 46, No. 1, 1994, s. 47-68.
- Sonne, Paul, "With Novorossiy, Putin Plays the Game With Ukraine", *The Wall Street Journal*, 1 Eylül 2014, <http://www.wsj.com/articles/with-novorossiia-putin-plays-the-name-game-with-ukraine-1409588947>, (30.01.2015).
- Tolz, Vera, "Forging the Nation: National Identity and Nation Building in Post-Communist Russia", *Europe-Asia Studies*, Cilt 50, No. 6, 1998, s. 993-1022.

- Trenin, Dmitri, "The Ukraine Crisis and the Resumption of Great Power Rivalry", *Carnegie Moscow Center*, Temmuz 2014.
- Vidmar, Jure, "Territorial Integrity and the Law of Statehood", *The George Washington International Law Review*, Cilt 44, 2012, s. 697-747.
- Vouras, Paul P., "The Soviet Iron and Steel Industry", *The Social Studies*, Cilt 46, No. 7, 1955, s. 260-263.
- Williamson, Niles, "Kiev Deploys Fascist Militias Against Donetsk", *The Greanville Post*, 3 Eylül 2014, <http://www.greanvillepost.com/2014/09/03/kyev-deploys-fascist-militias-against-donetsk>, (25.02.2015).
- Wolff, Stefan, "State Failure in a Regional Context", s. 5, <http://www.stefanwolff.com/files/state-failure.pdf>, (18.02.2015).
- Zartman, William, "Early and Early Late Prevention", *Making States Work: State Failure and the Crisis of Governance*, Simon Chesterman, Michael Ignatieff ve Ramesh Thakur (der.), (New York: United Nations University Press, 2005), s. 273-295.

RUS DIŞ POLİTİKASINDA REFORMLARIN ETKİSİ VE SONUÇLARI

Giray Saynur DERMAN*

ÖZET

Sovyetler Birliği'nin temel yapısında değişimi ve dönüşümü hedefleyen reformlar iç politikada sosyal yapı ve ekonomiyi yeniden yapılandırıcı niteliktedir. İç politikadaki değişiklikler ve yapılandırmalar da dış politika üzerinde etki etmektedir. Bu çalışmanın amacı, SSCB sonrası dönemde Rusya'nın içine girmiş bulunduğu siyasi, ekonomik ve sosyokültürel atmosferin reformlar kapsamında incelenmesi ve bu dönemde Rus düşüncesini yönlendiren ve şekillendiren sürece dair daha derinlemesine bir analiz gerçekleştirilmesidir. Çalışmada Gorbaçov öncesi dönemde Rusya'nın genel durumunu ve Gorbaçov dönemi uygulanan reformların özellikleri ve etkileri analiz edilmiştir. Reformların iç ve dış politikadaki sonuçlarını değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: SSCB, Gorbaçov, Dış Politika, Reform,

ABSTRACT

Reforms targeted to make an alteration and transformation in the basic structure of the Soviet Union are in the quality of reconfiguring the social structure, inner policy and economy. Alterations and configurations in the domestic policy has also an effect on foreign policy . The aim of this study is to analyze the political, economic and socio-cultural atmosphere in the extent of the reforms that the Russia is situated after the USSR period and to realize a thorough analysis of the course directing and figuring the Russian thought in this period. The general condition of Russia in the pre-Gorbachev era and the characteristics and effects of the reforms exercised during the Gorbachev era are analyzed. Consequences of these reforms in the domestic and foreign policy are interpreted.

Key Words: USSR, Gorbachev, Foreign Policy, Reform,

Sovyetler Birliği'nin dağılmasından önce uygulamaya konulan reformların, özünde uzunca bir süreden beri gelen bir altyapıları olduğu kadar, bu reformların ortaya çıkmasını sağlayan bir zemin de bulunmaktadır. Bu açıdan

* Doç. Dr., Sakarya Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü, gsaynur@gmail.com.

bakıldığında Sovyetler Birliği'nin yönetim biçiminin, özellikle ekonomik ve toplumsal bağlamda birtakım reformlar gerektirdiği görülmektedir. Sovyetlerde uygulanan ekonomik sistem, temelini Marx ile Engels'in bir ekonomik sistemin nasıl olması gerektiğinden çok, nasıl olmaması gerektiğini açıklayan kuramlarından alan, kapitalizm eleştirisine dayalı, güdümlü bir ekonomik modeldir.

Genel olarak bakıldığında Sovyet ekonomisinin, bir politik denetim aracı olarak kullanıldığı görülmektedir. Söz konusu ekonomik sistemde üretim-tüketim dengesizliğinin de büyük etkisi ile karaborsa, Sovyetler Birliği'nde yaygınlaşmıştır. Parti ve bürokrasideki yönetim seçkinleri, yönetimde kesin söz sahibi olmuş, Parti içi muhalefete de, gençlerin yönetimde yer almasına da olanak tanımamaktadır. Dış politika bağlamında ABD ile süregelen Soğuk Savaş'ta Sovyetler Birliği artık üstünlüğü ABD'ye kaptırmıştır. Bunda, gerek neden, gerekse sonuç olarak Sovyetlerin Soğuk Savaş için yaptığı harcamaların büyük payı vardır.

Bu süreçte Çernenko'nun ölümünün ardından iktidara gelen Gorbaçov, Sovyetler Birliği'nin içinde bulunduğu ekonomik, politik ve toplumsal çıkmazlara yönelik *glasnost*, *uskronie* ve *perestroykayı* farklı zamanlarda devreye geçirmiştir. Bu reformlar ise Brejnev ve Kruşçev dönemlerinde başlatılan, ancak başarılı olunamayan yenilenme çalışmaları doğrultusundadır. Bunların her ne kadar daha önceki dönemlerde gerçekleştirilmek istense de uygulanamayışlarının nedenini genel konjonktürde aramak yerinde olacaktır.

Gorbaçov'un reformlar yönünde sistemde yapılan değişiklikler sonucu Brejnev Doktrini'ni terk ederek Doğu Avrupa ülkelerine kendi kaderlerini belirleme hakkı tanınması, buralarda şiddet kullanılmasına karşı çıkması, Berlin Duvarı'nın yıkılarak, Birleşik Almanya'nın NATO'ya üyeliğinin ardından Varşova Paktı'nın çöküşü, Sovyet rejimini istemeyen Doğu Avrupa ülkeleri, Kafkas cumhuriyetleri ve diğer özerk cumhuriyetlerin Sovyetler Birliği'nden ayrılmak istemeleri, sonuçta Sovyetler Birliği'nin çöküşüne neden olan sürecin önemli parçalarıdır. Bu süreç, küreselleşmeyi de hızlandırmıştır.

Rus reformlarının uygulanmaları zorunlu olduğu halde sonuçlarının böylesi bir çöküşe yol açmasının nedenini, bunların uygulamakta geç kalınmış reformlar oluşunda aramak da mümkündür.

GORBAÇOV ÖNCESİ DÖNEMDE RUSYA'NIN GENEL DURUMU

Hiç kuşkusuz tüm toplumsal değişim ve dönüşümlerde olduğu gibi Gorbaçov döneminde yapılan reformların da uzunca bir süreden beri gelen bir altyapısı ve bu reformların ortaya çıkmasını sağlayan zemini bulunmaktadır. Bu açıdan bakıldığında Sovyetler Birliği'nin yönetim biçiminin, özellikle ekonomik -ve toplumsal- bağlamda birtakım reformlar gerektirdiği görülmektedir. Şöyle ki; Sovyet sistemi özünde Marx ile Engels'in kuramlarına dayanmaktadır. Ancak bunlar bir ekonomik sistemin nasıl olması gerekti-

ğinden çok, nasıl olmaması gerektiğini açıklamakta; kapitalizme eleştiri getirmektedir. Sovyet ekonomisi ise, bir politik denetim aracı olarak kullanılmıştır. Gerek bir politika aracı, gerekse ekonomik sistem olarak onlarca yıl başarıyla sürmüş olan Sovyet sistemi, her ne kadar rejimin devamlılığının temel dayanağı olsa da (Blaney ve Gfoeller, 1993: 482-483), Gorbaçov öncesi gelinen konjonktürde artık başarısını devam ettirememiştir. Bunda hiç kuşkusuz sistemin kendi zayıflıkları kadar, ABD ile Sovyetler arasındaki Soğuk Savaş'ın da çok büyük etkisi vardır.

Çernenko'nun ölümünden sonra Sovyetler Birliği Komünist Partisi lideri olarak ülke yönetimine gelen, 1988'de yapılan seçimlerde devlet başkanı olarak iktidara geldiği süreç ise özellikle ekonomik reformların ve bunu sağlamak için toplumsal reformların yapılmasını gerektiren bir süreçtir.

Gorbaçov Dönemi ve Reformlar

Gorbaçov'un Çernenko'nun ölümünün (10 Mart 1985) ardından birkaç saat sonra Sovyetler Birliği Komünist Partisi lideri olarak ülke yönetimine geldiği, 1988'de yapılan seçimlerde devlet başkanı olarak iktidara geldiği süreç ise özellikle ekonomik reformların ve bunu sağlamak için toplumsal reformların yapılmasını gerektiren bir süreçtir. Gorbaçov'un yeni düşüncesi doğrultusunda hayata geçirmeyi hedeflediği reformlar, *glasnost* (açıklık), *uskorenje* (hızlanma) ve *perestroyka* (yeniden yapılanma)'dır. Bu reformların gerekliliğinin değerlendirilmesi için bunların sonucunda varılmak istenilen noktanın ortaya konulması gerekmektedir. *Perestroyka* kitabında belirttiği üzere, Sovyet sisteminin aksayan yönlerini ortaya koyan ve bunlara yönelik eleştiriler getiren Gorbaçov'a göre, Komünist Parti, bürokrasi içindeki elit tabakanın yerine, genç ve yetenekli kişilerin yönetici olabilmesini (Sander, 2000: 492), ülkedeki üretim-tüketim dengesinin yeniden kurulmasını, kötü giden ekonominin iyileştirilmesini; bunların sonucunda iç politikada gelişen nokta ile dış politikada birtakım gelişmelerin kaydedilmesini hedeflemekteydi.

Reformların önceki süreçten farklarını ortaya koymak adına, Rusya'nın Stalin dönemi iç ve dış politikasının gözden geçirilmesi gereklidir. Buna göre "(i) Stalin diktası ve kültü, (ii) Siyasi terör, (iii) Komünist Parti tekeli, (iv) Devlet işlerinin her alanında kapalılık, (v) Komünist dünyanın tek parça bütünlüğü" rejimin en belirgin özellikleri idi. Bu doğrultuda Kruşçev döneminde temeli atılan Batı ile ilişkilerin iyileştirilmesi, silahsızlanma, Soğuk Savaş'ta yumuşama gibi değişiklikler (Sander, 2000: 447, 492), Gorbaçov döneminde çok daha görünür ve kökten bir biçimde uygulanmaya başlamıştır.

Gorbaçov, 1985'te reformları uygulamak üzere iktidara gelmesine karşın, ilk başta reformları belirgin bir ifade ile açıklamamış, ancak 1984 Aralık'ında yaptığı konuşmada, demokratikleşme, glasnost ve bireylerin konuşma hakkı üzerinde durmuşsa da; henüz perestroykadan çok açık olarak söz etmemiştir. Özünde reformlar için kavramsal bir şemsiye işlevi bulunan

perestroyka sözü, 1970'lerin sonunda Brejnev tarafından kullanılmıştır. Glasnost ise 1974'te Brejnev tarafından ortaya atılan; ancak başarılı bir biçimde uygulanma fırsatı bulunmayan bir olgudur (Brown, 1997: 123-125).

Kişilerin konuşma hakkı, fikir-eylem birliği ve kurumların bir ölçüde de olsa kişilere enformasyon sağlaması anlamında kullanılan glasnost, perestroykanın uygulanması için de bir önkoşuldur. Öte yandan perestroykanın uygulanmasında basında kurumlarla ilgili daha çok bilginin ve gazetelerde bir ölçüde yorum yazılarının yer almasının öngörülmesi, glasnostun perestroykanın uygulanması için bir tür yaptırım aracı olarak kullanılabilmesine olanak tanımakta idi. Glasnostun ilk geniş çaplı uygulaması ise Çernobil Olayı ile gerçekleşmiştir. Ukrayna'daki Çernobil Nükleer Tesisi'nde gerçekleşen patlamanın ardından Sovyet yetkililerin olayı reddetmesine ve basında olayla ilgili haberlerin yer almamasına karşın; Gorbaçov'un felaketi kabul etmesi (Yergin, Gustafson, 1994: 24-25), olayın ardından da önde gelen yayın organlarının editörlerinin değişmesi (Brown, 1997: 163) ile görülmüştür. Çernobil patlaması, glasnostun gerekliliğini böylelikle pekiştirmiştir.

Gorbaçov, iktidara geldiği 1985'te hızlanma (*uskorenie*) politikasını devreye geçirmiş, bununla hedeflenenin ise Parti'nin ekonomik girişimlere daha geniş çapta bağımsızlık ile güvenilirlik sağlaması olarak açıklamıştır (Battle, 1988: 369). Yine 1985'te Gorbaçov, ülkede ciddi bir problem olan alkolizmle ve ülkedeki yolsuzluklarla mücadele etmeye başlamıştır. Böylelikle sosyal alandaki iyileştirmelerde başarı kazanıldığında, halk tarafından olumlu yönleri görülecek ve reformların benimsenmesi sağlanacaktı.

Gorbaçov'un tüm reformlarını gerçekleştirmek için kullandığı ve bir şemsiye gibi tüm konsepti oluşturan reformu ise yeniden yapılanma anlamına gelen *perestroyka*dır (Brown, 1997: 123). Dolayısıyla gerek glasnost, gerekse demokratikleşme Gorbaçov'un perestroyka için öngördüğü temel koşullardır.

Yine de bu reformların yalnızca Gorbaçov döneminin kavramları olduğunu söylemek yanlış olacaktır. Şöyle ki, uygulanmaya görünür biçimde bu dönemde başlanmış olan bu reformların temeli Stalin sonrası süreçte, özellikle Kruşçev ile Brejnev'in dönemlerinde atılmıştır. Kruşçev bina yapımı programı ile her aileye bir dairede yaşayabilme, bu alan içinde özgür konuşma ve fikir belirtme ortamı sunmaktaydı. Bu anlamda bireysel glasnost olarak tanımlayabileceğimiz bu kavram, Gorbaçov döneminde toplumsal alanda görülecektir. Öte yandan Kruşçev ile Brejnev dönemlerinde ortaya çıkan düşünce grupları ve bu liderlerin kamuoyunun önemini anlaması, Gorbaçov'un henüz 1970'lerde kamuoyuna önem vermesi ile şekillenerek glasnostun kapsamında yer alacaktır (Brown, 1997: 18-19).

Genel olarak baktığımızda, Gorbaçov döneminde yapılan reformların halk tabanından gelen reformlar olmayıp devlet başkanının inisiyatifinde ve birkaç on yıldır gelişmekte olan reformlar oldukları görülmektedir. Benzeri

reformların daha önceki başkanların döneminde de gerçekleştirilmek istense de uygulanamayışlarının nedenini genel konjonktürde aramak yerinde olacaktır. Şöyle ki, Soğuk Savaş sürecinde, iki kutuplu bir dünyada bu gibi reformların yapılması, Doğu Bloku'ndaki ülkeler arasında gerginlik ve ayrışmalar yaratacaktır. Ancak bu dönemde Sovyet ekonomisi iyi durumda olmasa da, henüz gerçek anlamı ile bir çöküş içinde değildir. Silahlanma yarışında üstünlüğü kesin olarak ABD'ye kaptıran Sovyetlerin eski, verimsiz ve çevreyi kirleten fabrikalarda gerçekleştirdiği üretim ile ülke ekonomisinin kurtulamayacağı da açıktır. Dolayısıyla bu reformların uygulanmasını yalnızca Gorbaçov'un liderlik özelliklerinde aramak yerine, Soğuk Savaş'ta gelinen noktayı değerlendirmek gereklidir.

Reformların Özellikleri ve Uygulanması

Sovyetler Birliği'nin temel yapısında değişimi ve dönüşümü hedefleyen reformlar iç politikada sosyal yapı ve ekonomiyi yeniden yapılandırıcı niteliktedir. Dış politikadaki kökten değişim için gerekli olan altyapı değişikliğinin ancak iç politikadaki değişim ile mümkün olacağı düşüncesinden yola çıktığımızda, ülkede askeri harcamaların azaltılması, güdümlü ekonominin özzerleştirilmesi, glasnost ve yeni grupların desteklenmesi, liberal politikaların uygulanması bakımından uluslararası örnek oluşturma, yabancı ülkelerin düşman olarak algılanmaması konuları da iç politikanın dış politikadaki etkileridir (Snyder 1996: 83–85). Soğuk Savaş'ın yumuşama döneminde bile karşıt ideolojiyi zayıflatmayı ve yok etmeyi hedefleyen Sovyetler Birliği için gelinen bu nokta, ülkede çok büyük bir değişimin yaşandığının göstergesidir.

Moskova'nın geleneksel ideolojisi – yumuşama döneminde bile - karşıt ideolojileri zayıflatmak ve yok etmek iken, Batı ile işbirliği ve silahsızlanmayı hedefleyen Gorbaçov, İzlanda'nın Reykjavik kentinde dönemin ABD lideri Reagan ile görüşme yapmış, her ne kadar bu görüşme başarı ile sonuçlanmasa da, 1987'deki INT'nin (*Intermediate Range Nuclear Forces Treaty*) imzalanmasına ortam hazırlamıştır.

Reformların dış politikadaki kökten etkisi, Batı ile Sovyetler arasındaki ilişkilerin iyileştirilmesi ve Doğu-Batı blokları arasında güvenlik bağlamında işbirliği ortamlarının oluşturulması yönündeki öneriler olmuştur. Gorbaçov'un yeni düşüncesinin uluslararası ortamdaki bir diğer yansıması ise, nükleer bir felaketin yalnızca bir ülkeye değil, tüm insanlığa zarar verir nitelikte olduğu ve bu konuda sağduyulu davranılması gerekliliği ile ilgili düşüncesidir. Sağduyu, daha önce hiçbir Sovyet lider tarafından kullanılmamakla birlikte, özünde Marksist-Leninist ideolojiyle de karşıttır (Brown, 1991: 500). Gorbaçov, aynı zamanda insan haklarına gönderme yapan ilk Sovyet liderdir.

Perestroykanın 1986–1987 gelişimi ile sanayinin ve yüksek teknolojinin özzerleştirilmesi öncesi Sovyetler'in uyguladığı güdümlü ekonomi nedeniyle, 5 yıllık planlardaki üretim hedefleri tutturulamamış, hammadde

yetersizliği ve temel tüketim ürünlerinin yeterli oranda üretilememesi ülkede büyük sorunlara neden olmuştur. Öte yandan temel tüketim ürünlerini almak isteyenlerin oluşturduğu uzun kuyruklar (Vozjennikov, 2000: 56) karaborsanın ortaya çıkması ve yaygınlaşması için uygun ortamı oluşturmuştur.

Bu süreçte, Sovyet silah ve ağır sanayi tesisleri verimli ölçüde üretim yapamayan ve çevreyi kirleten tesisler idi. Bununla birlikte ekonomik ve ideolojik sistemin devamlılığı açısından meşrulaştırıcı olarak kullanılmakla birlikte, dış politikadaki aşırı tutum da silahlanma ve silah üretimi sanayisine dayandırılmaktaydı. Bunun nedeninin Sovyetler Birliği'nin Çarlık Rusya'sının yıkılarak üzerine kurulan bir devrim ülkesi olması olduğunu belirten Snyder, devrim ülkelerinin genel özelliklerinin militer yönetime dönüşme olasılığı bulunduğunu, bu gibi ülkelerde dış politikanın küresel çapta ve yüksek bedelli olduğunu, kendilerine karşı olanlara dış düşmanlarla olan sözde bağlantıları nedeniyle baskı uyguladıklarını öne sürmektedir (Snyder, 1996: 82). Bu ölçütlerle değerlendirdiğimizde, Gorbaçov'un bu reformları uyguladığı dönem, özünde bir devrim ülkesi olan Sovyetlerin ekonomik ve toplumsal açıdan gerçek bir çöküşte olduğu; Soğuk Savaş'ta ise üstünlüğü ABD'ye kattığı dönemdir. Dolayısıyla artık sözü edilen meşrulaştırıcı söylem ve uygulamalar ile sistemin devamlılığının mümkün olmadığı açıktır. Gorbaçov'un iktidara gelmesiyle birlikte yeni düşüncesini ve temeli birkaç on yıl öncesinde başlamış olan reform hareketlerini devreye geçirmekten başka bir seçeneğinin olduğunu ileri sürmek zordur.

REFORMLARIN ETKİLERİ VE SONUÇLARI

Stalin sonrası dönemde başlayan (1953) Batı ile görece ılıman ilişkiler, Soğuk Savaş döneminde, iki süper güç arasındaki satranç oyununa benzer bir biçimde ve askeri teknolojinin geliştirilmesi, silahlanma, nükleer enerji ve silah üretimi gibi doğrudan veya karşıt doktrinler ile kuramların üretilmesi, uzay savaşları, spor ve kitle iletişim araçları üzerinden yapılan gizli - ve kara - propaganda gibi dolaylı alanlarda gerçekleşmiştir. Birkaç kere sıcak savaşın eşliğinden dönülerek her iki tarafın da tutumu sonucu sıcak çatışma yaşanmadan atlatılan bu süreç, Sovyetler Birliği ülkelerinden 11'inin 21 Aralık 1991'de, yeni bir federasyon oluşturması sonucu uluslararası hukuk bakımından geçerliliğini yitiren devlet başkanı Mihail Gorbaçov'un 26 Aralık 1991'de istifa etmesi ile sonlanmıştır. Soğuk Savaş'ın bitimi ile Sovyetler Birliği'nin çöküşü aynı düzlemde gerçekleşmiş ve ardından gelen süreç, önceki çift kutuplu dünya düzeninde ve bunun kapsamındaki güvenlik ile uluslararası ilişkiler konjonktüründe kökten değişimlere yol açmıştır

Reformların Dış Politikadaki Etkileri ve Sonuçları

Sovyetler Birliği'ndeki ekonomik gerilemenin 1970'lerin sonlarına doğru başlamış olmasını ve iktidara geldiği süreçte Sovyetler Birliği'nin ABD karşısında ekonomik, askeri ve teknolojik yönlerden gerilemeye başlamış ol-

masını realist teorisyenlerden bazıları, Gorbaçov'un glasnost ile perestroykayı özünde ekonomiyi canlandırmak için hayata geçirdiği şeklinde yorumlamaktadırlar. Bu kimseler Afganistan'daki Kızıl Ordu'nun geri çekilmesinin, NATO ile konvansiyonel ve nükleer silahların kontrolüne yönelik pazarlıkların yapılmasının, SSCB'nin Doğu Avrupa'dan çekilmesinin bu ülkenin Batı'dan alacağı kredileri ve onların gözündeki değerini arttırarak süper güç konumunu korumaya yönelik olduğunu savunmakta, ekonomik sıkıntıların ve teknolojik yarışın gerilediği dönemleri dikkate almamakta; yalnızca sonuca odaklanmaktadırlar (Lebow, 1996: 125-127). Oysa Soğuk Savaş'ın bitimini ve Sovyet reformları ile Sovyetler Birliği'nin çöküşü arasındaki ilişkiyi görmezden gelmek mümkün değildir.

Gorbaçov'un reformlarının dış politikadaki uygulamaları olarak somut bir biçimde karşımıza çıkan başlıca olayları şöyle sıralamak mümkündür: 1987'deki INF antlaşması ile AGİK zirvesindeki yapıcı tutumu, 1989'da Federal Almanya'ya gitmesi ve 30 yıl sonra Pekin'e giden ilk lider olması, yine 1989'da Bush ile Malta'da zirve yaparak Avrupa'da kalıcı bir işbirliğinin sağlanması, Brejnev Doktrini'ni terk ederek Doğu Avrupa ülkelerine kendi kaderlerini belirleme hakkı tanınması, burada şiddet kullanılmasına karşı çıkması, (Snyder, 1996: 84-86; Sander, 2009: 492-496). Polonya seçimlerini desteklemesi, 1989'da Sovyetleri ve dahası tüm dünyayı ilgilendiren en önemli gelişme ise, Berlin Duvarı'nın yıkılmasıdır. Duvarın yıkılmasının ardından iki Almanya'nın birleşerek NATO'ya üye olmasına Sovyetlerin müdahale etmemesi; bunun yanı sıra Soğuk Savaş'ın karşılıklı silahlanma ile dehşet dengesine dayalı düzeninin ortadan kalkması üzerine Varşova Paketi'nin de çöküşü reformların dış politikadaki etkileri arasında yer almaktadır (Herman, 1996: 304).

Soğuk Savaş'ın bitimi, uluslararası ilişkiler ve güvenlik anlayışı bakımından da bir başlangıç noktasıdır. Bu süreç sonrası ortaya çıkan eleştirel güvenlik anlayışına göre, büyük savaşların çıkma riski çok düşük olduğundan bu dönemde artık uluslararası işbirliğinin artırılması, hukukun üstünlüğü, insan haklarına saygı, demokratikleşmenin desteklenmesi, güvenliği artırmanın, güvenliği sağlamanın ve korumanın özü olduğu üzerine çalışmalar başlamıştır (Tanrıseven, 2007: 108-110, 118). Gorbaçov'un reformları belki de özünde çökmekte olan Sovyetler Birliği'nin çöküşünü hızlandırmış olmasına karşın, reform ile hedeflenen dönüşümün, ülke içinde olmasa da uluslararası ortamda etkili olduğu görülmektedir.

Reformların İç Politikadaki Etkileri ve Sonuçları

İç politikadaki etkilerine baktığımızda, glasnost ve perestroyka ile hedeflenen çok değişik bir noktaya varıldığı açıktır. Bu reformların temelinde hedeflenen ülke ekonomisinin kalkınması, toplumsal yapının iyi yönde dönüşümü olmasına karşın, perestroykayı desteklemek için hayata geçirilen glasnost ile demokratikleşme, sonuçta Sovyetler Birliği'ne bağlı Kafkas ül-

kelerinde ayaklanmaya, Sovyet ülkelerinin ve Balkan devletlerinin bağımsızlık istemesine yol açmıştır (McGrwire,1991:182).

Perestroyka gerçek anlamıyla hayat bulduğunda (1987), Gorbaçov, yeniden yapılanan sistemde işçilere politikanın oluşturulması ve uygulanmasında daha etkin rol oynayacakları, ekonomik karar alma süreçlerinde kontrollerinin bulunacağı, vardiya sisteminin ve işçi haklarının iyileştirileceği, kendilerine lüks tüketim ürünlerine daha çok sahip olma hakkı verileceği konularında vaatte bulunmuştur (Battle, 1988: 380). Ancak ekonomide çizilen hedeflere ulaşılamamasının yanı sıra, glasnost ile başlayan demokratikleşme uygulamaları nedeniyle güçlenen milliyetçilik hareketleri sonucu Azerbaycan, Ermenistan, Gürcistan ve Türkistan'da maden işçileri greve başlamışlardır.

Toplumsal dönüşümler, her ne kadar liderler tarafından yukarıdan aşağıya doğru uygulansa da, halkın desteği olmadan sistemle bütünleştirilmeleri yakın bir olasılık değildir (Arbatov, 1994: 26) Sovyet reformları da bu şekilde uygulandığı için ülke içinde beklenen gelişmeyi göstermek yerine çözümlere yol açmıştır. Bunun nedenini, halkın bir şekilde Sovyet sistemini benimsemiş olmasında ve aksaklıklarına karşın böylesi bir kökten değişimi arzulamamasında aramak yerinde olacaktır. Şöyle ki, Sovyetler Birliği'nin ideolojisi ve sistemi, halklar arasında ortak bir inanç ve tutumun gelişmesinin de temelinde yatmaktadır. Öte yandan Sovyetlerde Batılı anlamda bir demokrasi olmasa da halkın büyük bir bölümü, yöneten ile yönetilen arasında minimal yaşam koşullarının ve iş olanağının sağlanması açısından sistemi destekler durumda idi (Cox, 2009: 167-168). Böylesi bir ortamda, Sovyetler Birliği'ni oluşturan ulusların, söz konusu sistem ile birbirine bağlı oldukları açıktır. Her ne kadar genel durum değişimi gerektirmekteyse de, özünde birbirinden çok ayrı ülkeleri bir çatı altında toplayan sistemin gerekli toplumsal altyapı oluşturulmadan, bürokratik ve politik bağlamda hayata geçirilmesi, Sovyetler Birliği'nin çözülmesine neden olmuştur.

Değerlendirme ve Sonuç

Soğuk Savaş'ın neden olduğu ekonomik yük ve sistemin kendisinden kaynaklanan ekonomik, politik ve toplumsal yapıdaki sorunlar nedeniyle Sovyetler Birliği'nin içinde bulunduğu durumun düzeltilmesini zorunlu hale getirmiştir. Gorbaçov ise henüz iktidara geldiğinde çok belirgin olmasa da, bu reformları hayata geçireceğini belirtmiştir. Bunlar özünde daha önceki dönemlerde de uygulanmak istenen; ancak uygun koşullar olmadığından uygulanmaları söz konusu olmayan reformlardır. Bu reformların uygulanmasının ardından gelişen süreçte Sovyetler Birliği'nin dağılmasına yol açacak hareketler ortaya çıkmıştır.

Yeni düşünce ile perestroykayı her şeyden önce tarihin küresel mücadelesine verilen bir yanıt olarak nitelendiren Gorbaçov, bunların yalnızca Rusya için değil küresel bir dönüşüm için de bir ateşleyici olduğunu belirt-

mektedir (*Checkel*, 1993: 278). Reformların hayata geçirilmesinde geç kalındığını kabul ettiğini açıklayan Gorbaçov, reformların uygulanmasında ise kendisinin geç kalmasından öte, gerek Birlik'teki, gerekse Parti'deki değişim için özünde geç kalındığını, yeni düşüncenin Sovyetler Birliği'nin çıkarlarından öte, ekonomi, güvenlik ve çevre alanlarında tüm dünyanın yararına olduğunu savunmaktadır. Özeleştirici olarak ise, reformlar uygulandığında Sovyetlerin gerçek bir federasyon yapısından çok, bir yönetim biçimine dönüşmüş olduğu; bu süreçte Sovyet ülkelerinde yönetim seçkinlerinin (*intelligentia*) yetiştiği, eğer daha önce özerklik verilmiş olsa idi, bu ülkelerin dağılmak istemeyecekleri (NPQ (<https://nonprofitquarterly.org>), 2005) görüşünü bildirmektedir. Bu, aynı zamanda geç kalınan reformların, konjonktürel bağlamda devreye konulduğunun da kabul edilmesi anlamına gelmektedir. Simgesi olan Berlin Duvarı'nın yıkılarak, Birleşik Almanya'nın NATO'ya üyeliğinin ardından Varşova Paktı'nın çöküşü, Gorbaçov'a yapılan darbe girişimi, Sovyetler Birliği'ne bağlı 11 ülkenin Aralık 1991'de, yeni bir federasyon oluşturması ve böylece uluslararası hukuk bakımından geçerliliğini yitiren Sovyetler Birliği'nin devlet başkanı Mihail Gorbaçov'un 26 Aralık 1991'de istifa etmesi üzerine, Soğuk Savaş sonlanmıştır. Bu, iki kutuplu dünya düzeninin de sonu olduğundan, ortaya çıkan sistem uluslararası ilişkiler ve güvenlik alanlarında da kökten değişimleri beraberinde getirmiştir. Örneğin Weaver, güvenlik ile barışın birbirine çok yakın kavramlar olduğunu; ancak Soğuk Savaş döneminde güvenliğin, Batılı ulusların sloganı olduğunu; barışın ise bunun politik ve akademik alanlardaki eleştirisi olduğunu söylemektedir; Soğuk Savaş'tan sonra ise, barış ile güvenliği, güvenlik bilimleri alanında bir bütünün iki bileşeni (CASE, 2006: 461-462) olarak tanımlamaktadır.

Öte yandan Yeltsin dönemi, Sovyet sisteminin çöktüğü ve yeni Rus liberal bürokratik sistemine geçiş sürecinde, Rusya için adeta zamansızlık (*bezzvremenie*) dönemi olarak değerlendirilmektedir. Putin'e kadar geçen süreçte, glasnost ile devreye girmeye başlayan kamuoyu, 1990'larda medyanın görece yaygınlaşması sonucu yeni kurulmakta olan düzen ile ilgili korku ve umutlar da medya araçlarında yer almaya başlamıştır (Primakov, 1999: 77). Reformların hayata geçirildiği dönem güçlü bir liderin çıkıp özünün bozulmuş olduğu Marksist-Leninist ideoloji yerine, geçiş yapılacak olan modern ekonomik sisteme dair abartılı korku ve umutların yer aldığı dönem olmuştur. Bu açıdan bakıldığında, Yeltsin dönemindeki Atlantikçi uygulamalar, ani değişimin getirdiği kaotik durum sonrası Putin döneminde uygulanmaya başlanan politika ve ekonomik uygulamalar ile Gorbaçov dönemi reformlarının aynı doğrultuda gerçekleştiği de günümüz Rusya'sında kullanılan bir söylemdir (Meyer, 1986:142).

Her geçiş döneminin kendine özgü sıkıntıları ve kaosu olduğu gibi Rus reformları sonrasında da bunların bir özümseme süreci yaşanmıştır. Genel açıdan bakıldığında Gorbaçov'un yeni düşünce ile uygulamaya koyduğu glasnost ve perestroyka, daha önce gerekliliği hissedilen ve Kruşçev ile

Brejnev dönemlerinde uygulanmak istenilen reformlardır. Dolayısıyla bu reformların uygulanmasını değerlendirirken, Gorbaçov'un liderlik özelliklerinden çok, günün gerekliliklerinin ve oluşan durumun ön planda olduğunun görülmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda, reformların sonunda Sovyetler Birliği'nin çöküşünü Gorbaçov ile özdeşleştirmemek gerekir. Soğuk Savaş'ın politik ve ekonomik yükleri, Sovyetler Birliği'nde ideolojinin uygulanma ortamının da oluşturulduğu güdümlü ekonominin, yenilenmeyen üretim araçlarının, bu süreçte ortaya çıkan üretim-tüketim dengesizliğinin yanı sıra, Sovyet rejimini istemeyen Doğu Avrupa ülkelerinin ve Kafkas cumhuriyetleri ile diğer özerk cumhuriyetlerin Sovyetler Birliği'nden ayrılmayı istemeleri de bunda rol oynamıştır. Üstelik ayrılmak isteyen cumhuriyetlerde milliyetçi tutumun gelişmesinde ve buralarda ülkeyi yönetebilecek bir seçkinler sınıfının ortaya çıkmasında, reformlar uygulanınca kadar Sovyetler Birliği yönetince bu ülkelere kendi içişlerinde yeterince söz hakkı verilmemesinin de büyük payı olduğu açıktır.

Son olarak Gorbaçov'un uygulamaya koyduğu reformların, özünde uygun olmalarına karşın, uygulanmalarından çok daha önce eksiklikleri hissedildiğinden, bu anlamda, geç kalınmış reformlar olarak da değerlendirilmeleri mümkündür.

KAYNAKÇA

- Arbatov, Alexei G.(1994), "Russian Foreign Policy Priorities for the 1990's", Teresa P. Johnson (der.), *Russian Security After the Gulf War*, Washington: Prasseys, ss.25-26
- Battle, J. M., (1988), "Uskorenie, Glasnost' and Perestroika", *Soviet Studies*, Cilt. 40, Sayı 3, ss.367-388, <http://www.jstor.org/pss/151659>, 07.06.2011 tarihinde erişilmiştir.
- Baylis, John (2008), " Uluslararası İlişkilerde Güvenlik Kavramı", *Uluslararası İlişkiler*, Cilt 5, Sayı 18 (Yaz), ss. 69-85.
- Blaney ve Gfoeller, (1993), "Lessons From the Failure of Perestroika", *Political Science Quarterly*, Cilt. 108, Sayı 3, ss.481-496, <http://www.jstor.org/pss/2151700>, 10.05.2011 tarihinde erişilmiştir.
- Brown, Archie, (1997), *The Gorbachev Factor*, New York: Oxford University Press.
- Brown, Archie, (1991), *The Rise and Fall of Communism*, HarperCollins e-books.
- Bunce, Valerie (1991), "The Soviet Union Under Gorbachev: Ending Stalinism and Ending the Cold War" ,*International Journal* 46 (spring), ss.: 220-41.
- C.A.S.E Collective, (2006), Critical Approaches to Security in Europe: A Networked Manifesto, *Security Dialogue* Cilt.37: 443-487, <http://sdi.sagepub.com/content/37/4/443>, 29.10.2010 tarihinde erişilmiştir.
- Checkel, Jeff, (1993), "Ideas, Institutions, and the Gorbachev Foreign Policy Revolution", *World Politics*, 45(2) (January), ss. 271-300.

- Cox, M., (2009), "Why did We Get the End of the Cold War Wrong?", *The British Journal of Politics & International Relations*, Cilt. 11, Sayı. 2, ss. 161-176, <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1467-856X.2008.00358.x/full>, 12.05.2011 tarihinde erişilmiştir.
- Herman, Robert G. (1996), "Identity, Norms, and National Security:The Soviet Foreign Policy Revolution and the End of the Cold War", Peter J.Katzenstein (der.), *The Culture of National Security: Norms and Identity in World Politics* (New York:Columbia University Press, ss.271-316.
- Lebow Richard Ned (1999),"The Search for Accommodation: Gorbachev in Comparative Perspective", *International Relations Theory and the End of the Cold War*, Richard Ned Lebow and Thomas Risse-Kappen, editors New York Columbia University Press, ss.125-137
- Meyer, Stephen M (1986), "The Sources and Prospects of Gorbachev's New Political Thinking on Security", *International Security*, Cilt 13, Sayı 2 (Sonbahar), ss. 142-145.
- McGwire, Michael (1991), *Perestroika and Soviet National Security*, Washington D.C: The Brookings Institution.
- Primakov, Yevgeni (1999), *Godı Bolsoy Politike*, (Большой политике), Moskova: Soversenno Sekretno.
- Sander, Oral (2000), *Siyasi Tarih-2*.Cilt (1918-1994), Ankara.
- Snyder, Jack (1996), "Myths, Modernization, and the Post-Gorbachev World International Relations Theory and the End of the Cold War", in *International Relations Theory and the End of the Cold War*, Richard Ned Lebow and Thomas Risse-Kappen, editors New York Columbia University Press, ss.82-94
- Tanrısever, Oktay F. , "Güvenlik" (der. Atilla Eralp), *Devlet ve Ötesi*,(içinde) İletişim Yayınları, 2007, ss.108-118.
- Vozjennikov, Alexander V. (2000), *Paradigma Natsionalnoy Bezopastnosti Reformiruyuseysya Rossii, Парадигма Национальной Безопасности Реформируется*, Moskova: ZAO Edas Pak,
- Yergin, Daniel & Gustafson Thane (1994), *Russia 2010: And What it Means for the World*, Published by Nicholas Brealey Publishing.

СОВЕТСКО-ТУРЕЦКИЕ ВЗАИМООТНОШЕНИЯ В КОНТЕКСТЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ КОНФЕРЕНЦИЙ

Эльмира ЗУЛПЫХАРОВА*
Алтынай К. МОЛДАДОСОВА**

АННОТАЦИЯ

В данной статье на основании данных периодической печати, советской и турецкой, материалов Архива Внешней политики Российской Федерации будут рассмотрены особенности советско-турецких взаимоотношений в контексте международных конференций. Будут проанализированы Аданская, Тегеранская и Каирская конференции, где руководители антигитлеровской коалиции обсуждали турецкий вопрос, предложение Черчилля об открытии второго фронта на территории Турции.

Ключевые слова: Турция, СССР, конференция, взаимоотношения.

ÖZET

Bu yazıda Sovyet ve Türk basın verilerine ve Rusya Federasyonu Dış Politika Arşiv belgelerine dayanarak uluslararası konferanslar bağlamında Sovyet-Türk ilişkilerinin gelişme özellikleri ele alınacaktır. Hitler karşıtı koalisyon liderlerinin Türk sorunu ve Churchill'in Türkiye topraklarında ikinci bir cephe açma önerisi konusundaki Adana, Tahran ve Kahire konferansları değerlendirilecektir.

Anahtar Kelimeler: Türkiye, SSCB, konferans, ilişkiler

ABSTRACT

In this article, based on the data of the periodical press, the Soviet and Turkish materials Archive of Foreign Policy of the Russian Federation will be the features of the Soviet-Turkish relations in the context of international conferences. Will be analyzed Adana, Tehran and Cairo, where anti-Hitler coalition leaders discussed Turkish question, Churchill's proposal to open a second front in Turkey.

Keywords: Turkey, USSR, conference, relationships.

После Сталинградской битвы заметно активизировались контакты Турции со страннами антифашистской коалиции. 30-31 января 1943 г,

* Доцент, МКТУ им. Х.А.Ясави к.и.н.

** PhD докторант МКТУ им. Х.А.Ясави, altinay-ru@mail.ru

в г.Адана (Южная Турция) состоялась встреча руководящих деятелей Турции и Англии. Согласно договоренности, достигнутой Черчиллем и Рузвельтом на конференции в Касабланке (14—23 января 1943 г.), английский премьер-министр провел переговоры с президентом Турции И. Инёню в турецком городе Адане. Согласно заявления Черчилля в палате общин, Англия не выдвигала на этом совещании каких-либо особых требований к Турции, кроме одного: обеспечить рациональное использование англо-американского вооружения, поступавшего в страну с целью оснащения "храброй турецкой пехоты". В действительности же в Адане Черчилль выяснял возможности использования Турции на случай союзнической атаки против государств "оси" с юга, через Балканы.

На встрече в Адане было достигнуто соглашение об оказании Англией и США помощи в укреплении безопасности Турции. После аданских переговоров между Турцией и Англией заметно усилился обмен военными миссиями. Возросли поставки вооружения из Англии, а также из Соединенных Штатов, которые еще с декабря 1941 г. распространили на Турцию действие закона о ленд-лизе. Всего по ленд-лизу американцы поставили Турции товаров на 95 млн. долл. Стало возрастать число английских инструкторов, работающих в турецких вооруженных силах и учреждениях.

Велась большая дипломатическая работа среди членов антигитлеровской коалиции. Можно отметить встречу английских и турецких представителей в Адане 30-31 января 1943 г., где Черчилль изложил свои соображения по поводу позиции Турции в войне и ее будущей политике в меморандуме, который он подготовил для передачи турецкому президенту И. Инёню. «В пути я подготовил заявление, адресованное туркам и написанное с учетом их психологии, - вспоминает Черчилль. - Я решил, что это должно быть уговаривающее письмо, содержащее предложение о платонической женитьбе, исходящей, как от меня, так и от президента» [Черчилль 1991:610]. Черчилль сообщил турецкому правительству, что Рузвельт и он хотят, чтобы Турция стала сильной и была тесно связана с Англией и США [Израэлян 1985: 139].

Сразу же после ее окончания, британский премьер в послании главе Советского правительства писал, что в ходе переговоров с турками он выразил надежду, что они со временем путем «широкого толкования нейтралитета» разрешат воспользоваться их аэродромами для заправки британских и американских самолетов. Черчилль 2 февраля 1943 г. писал Сталину: «Благодарю Вас за Вашу телеграмму о Турции. Я встретился со всеми главными турками в Адане 30 января и имел с ними длительные и самые дружеские беседы. Нет сомнений в том, что они значительно пошли нам обоим навстречу, а также в том, что их собственная информация из Германии убеждает их в плохом

положении там. Первая задача состоит в том, чтобы снабдить их современным оружием, которого мы пока могли выделить лишь небольшое количество. Я сделал все возможное, чтобы отправлять все, что они могут перевезти по Таврской железной дороге, которая является единственной подходящей дорогой, а также дать им займы несколько пароходов для перевозки более значительного количества снабжения из Египта. Я даю им также некоторое количество германского вооружения, захваченного нами в пустыне. Мы создаем в Анкаре смешанную англо-турецкую военную комиссию для того, чтобы улучшить коммуникации для перевозки военных материалов. Мы составляем совместные планы оказания им помощи, если они подвергнутся нападению со стороны Германии или Болгарии» [Черчилль 1991:612].

6 февраля 1943 года Сталин ответил Черчиллю: «2 и 3 февраля я получил Ваши послания по турецкому вопросу. Благодарю Вас за информацию, которую Вы дали по вопросу о переговорах с турецкими руководителями в Адане.

1. По поводу Вашего заявления о том, что турки откликнулись бы на любой дружеский жест со стороны Советского Союза, я считаю уместным напомнить, что с нашей стороны по отношению к Турции как за несколько месяцев до начала советско-германской войны, так и после начала этой войны был сделан ряд заявлений, дружественный характер которых известен Британскому Правительству. Турки не реагировали на эти шаги, опасаясь, видимо, разгневать немцев. Можно предположить, что предлагаемый Вами жест встретит со стороны турок такой же прием.

Международное положение Турции остается довольно щекотливым. С одной стороны, Турция связана с СССР договором о дружбе и нейтралитете и с Великобританией — договором о взаимопомощи для сопротивления агрессии, а с другой стороны, она связана с Германией договором о дружбе, заключенным за три дня до нападения Германии на СССР. Мне не известно, как Турция думает в теперешних условиях совместить выполнение своих обязательств перед СССР и Великобританией с ее обязательствами перед Германией. Впрочем, если турки хотят сделать свои отношения с СССР более дружественными и тесными, пусть заявят об этом. Советский Союз в этом случае готов пойти навстречу туркам.

2. С моей стороны, разумеется, не будет возражений против Вашего заявления, что по вопросу об англо-турецкой встрече я получал от Вас информацию, хотя я не могу ее назвать полной...» [Переписка, 1989: 108-109].

Советские историки, называли это послание Черчилля очередным обманом Советского правительства. Протокол встречи в Адане свидетельствует о том, что речь шла совсем о другом. Черчилль говорил,

что Россия «будет в конце концов очень сильной» и она может иметь империалистические цели. И в случае конфликта с Россией «мы создадим максимальную возможную комбинацию против нее». При этом британский премьер-министра сделал также и несколько объективных заявлений о СССР. Иненю высказал просьбу, чтобы состоявшаяся дискуссия о России «сохранялась в тайне и никогда не упоминалась вне пределов помещения этой конференции». В Аданских переговорах Черчилль грубо нарушил свои союзные обязательства по отношению к СССР. Сохранить в тайне содержание аданских переговоров их участникам не удалось. Как видно из германских и болгарских архивов, правительства этих стран были обстоятельно информированы о их содержании [Сиполс, 1985: 173-175].

Осенью 1943 г. Черчилль продолжил свои попытки заставить Турцию вступить в войну. В его инструкциях для Идена, возглавлявшего английскую

делегацию на конференции министров иностранных дел в Москве, были четкие указания заручиться поддержкой СССР в этом вопросе. При этом премьер отметил, что «русские заинтересованы в юго-восточном театре военных действий». 11-16 сентября 1944 г. на англо-американской конференции в Квебеке западные союзники рассмотрели план своих дальнейших военных действий в Европе до конца года. Он предусматривал преодоление «линии Зигфрида» на западной границе Германии, захват плацдармов на Рейне и создание тем самым условий для вторжения в собственно Германию. Однако намеченный в Квебеке план не был реализован союзниками [Черчилль, 1991: 610].

Турецкий историк Х.Гюрсель в своей работе по истории турецко-русских отношений, удостоенный в 1967 г. первой премией на конкурсе под названием «Влияние России на исторические судьбы Турции» отмечает то, что после того, как немцы проиграли два крупных сражения (под Москвой и Сталинградом), союзники начали выработать планы окончательного разгрома Германии», в которых определенное место отводилось Турции. Поэтому после ноября 1942 г. на смену германскому давлению пришло давление союзников [Gürsel, 1968: 217-218].

Ряд других турецких авторов (д-р А.Юльман, проф. Дж.Ючок, А.Халил и др.) пишут более конкретно. Так, А.Х.Юлман, например, отмечает, что в тот период именно «Англия являлась страной, которая очень желала вступления Турции в войну», поскольку она стремилась упрочить свое влияние в Восточном Средиземноморье [Ulman, 1961: 37].

Что касается США, то они, исходя из своих собственных далеко идущих расчетов, основанных на «политике открытых дверей» по отношению к Турции, стремились расстроить замыслы главы бри-

танского правительства. Они учитывали при этом не только советскую точку зрения, но и то, что Черчилль тогда не имел полной поддержки своих планов со стороны остальных членов его кабинета.

28 ноября - 1 декабря 1943 г. состоялась Тегеранская конференция руководителей трех союзных государств: СССР, США и Великобритании. Турецкий вопрос был обсужден на Тегеранской конференции между Молотовом, Иденом и Гопкинсом.

На конференции обсуждались вопросы, связанные с открытием второго фронта. И хотя было принято согласованное решение о его открытии в Западной Европе, британская дипломатия не оставляла надежд использовать Турцию в своих собственных планах на Балканах. "Важным вопросом, - заявил Черчилль уже на первом пленарном заседании конференции, - является вопрос о том, чтобы убедить Турцию вступить в войну». «... от имени британского правительства я могу сказать, что оно готово предупредить Турцию о том, что если Турция не примет наше предложение о вступлении в войну, то это может иметь серьезные последствия для Турции и отразиться на ее правах в отношении Босфора и Дарданелл..." Далее Черчилль заявил «...но проблема Турции - это скорее политическая, чем военная проблема» [Тегеранская, 1978: 127].

В целом Сталин отметил, что советская сторона важным делом как выделение сил для помощи Турции, так и поддержку партизан Югославии. Он не отрицает также значения операций, которые предлагается провести в районе Средиземного моря, хотя эти операции являются «только диверсиями». Однако «мы все же не считаем главными ни вопрос о вступлении Турции в войну, ни помощь партизанам, ни даже занятие Рима. Если мы здесь призваны обсудить военные вопросы, то основным и решающим вопросом мы считаем операцию «Оверлорд». И я бы хотел, чтобы наше внимание не отвлекалось от этого главного вопроса второстепенными вопросами» [Тегеранская, 1978: 127-128]. 30 ноября 1943 г. Иден заявил: «Я думаю, что мы должны обратиться к Турции с совместным призывом о вступлении в войну, объяснив Турции последствия, которые ее ожидают в случае отказа в выполнить это требование. Конечно, вопрос о вступлении Турции в войну касается больше Англии как союзницы Турции. Я думаю, что, если с этим согласятся маршал Сталин и Рузвельт, можно было бы вызвать Инёню в Каир, где с ним могли бы встретиться Черчилль и Рузвельт. Возможно, конечно, что Инёню не пожелает приехать. Он может сослаться на Конституцию. Если Инёню не приедет в Каир, то к нему можно было бы отправить посланца с нашими требованиями» [Тегеранская, 1978: 145]. На что Молотов ответил, что «...маршал Сталин не верит, что Турция вступит в войну, но он считает, что нужно попробовать этого добиться. После переговоров Идена с Нуманом и ответа турок, который мы считаем неблагоприят-

ным, мы стали смотреть на это дело менее оптимистично» [Тегеранская, 1978:146]. Тогда Гопкинс заявил, что инициатива в вопросе о привлечении Турции в войну принадлежала советскому правительству. А теперь он убежден, что «Россия не имеет сильного желания вовлечь Турцию в войну. Во всяком случае, маршал Сталин несколько раз повторял, что мы не сможем вовлечь Турцию в войну, и ни разу не указал на необходимость участия Турции в войне». Он отметил, что союзники должны принять на себя некоторые обязательства. По его мнению, надо дожидаться вступления Турции в войну, даже если это затормозит начало операции «Оверлорд». В.Молотов сообщил, что если вступление Турции в войну вызовет задержку операции «Оверлорд», то маршал Сталин был бы против вовлечения Турции в войну [Тегеранская, 1978:147].

Участники Тегеранской конференции сошлись на том, чтобы организовать встречу Рузвельта и Черчилля с Инёню. Сталин спросил: «Не захворает ли Инёню?» Черчилль ответил: «Легко может захворать. Если Инёню не согласится поехать в Каир для встречи со мной и президентом, то я готов поехать к нему на крейсере в Адану. Инёню приедет туда, и я нарисую ему неприятную картину, которая предстанет перед турками в том случае, если они не согласятся вступить в войну, и приятную картину в противоположном случае» [Тегеранская, 1978:154]. В Тегеране, затронув турецкий вопрос, И.В.Сталин назвал его и военным, и политическим. Отметил, что Турция – союзник Великобритании и находится в дружеских отношениях с СССР и США. Но нужно, чтобы она «больше не играла между нами и Германией». На этой конференции У.Черчиллю понадобилось выяснить отношение СССР к Турции в случае, если она вступит в войну, а также уточнить еще ряд вопросов. Например, если Турция объявит войну Германии, то подвергнется нападению со стороны Болгарии. В таком случае будет ли СССР считать Болгарию своим врагом? И Сталин ответил утвердительно на этот вопрос. Поэтому в решениях конференции была отмечена чрезвычайная важность вступления Турции в войну до конца 1943 года. Приняв во внимание заявление И.Сталина, союзники пришли к заключению, что если Турция объявит войну или нападет на нее, то Советский Союз немедленно должен отказаться в состоянии войны с Болгарией [Тегеранская, 1978:154]. По поводу Проливов на Тегеранской конференции Черчилль заявил «я думаю, что режим проливов следует подвергнуть пересмотру, хотя бы по той причине, что участниками конвенции в монтре являются японцы». Рузвельт отметил «я думаю вне зависимости от того, вступит или не вступит Турция в войну, Дарданеллы должны быть свободны для прохода военных и торговых судов всех наций. Они должны быть поставлены под контроль держав, осуществляющих полицейские функции» [Тегеранская, 1978:157]. Можно отметить то, что в течение почти всего

1943 г., Черчилль настойчиво добивался изменения точки зрения правительства США по этому вопросу. Он понимал, что время работало не в его пользу. По инициативе Черчилля вопрос о Турции был предметом переговоров с Рузвельтом на конференции в Касабланке, с президентом Турции Исметом Инёню, вновь с Рузвельтом – на конференциях в Вашингтоне и в Квебеке. Наконец, британская делегация поставила этот вопрос и на Московский конференции министров иностранных дел СССР, США и Англии, на который Советскому правительству впервые официально стало известно о подобных планах Черчилля в отношении Турции.

Небезынтересно отметить при этом одну, казалось бы, незначительную деталь. Когда на Московской конференции советская сторона впервые поддержала тезис «о немедленном вступлении Турции в войну», британская делегация начала маневрировать. Англичане заявили, в частности, что немедленное вступление Турции в войну могло бы привести к «раздроблению сил союзников», которые начали тогда свою кампанию в Италии, и внесли предложение попытаться добиться от Анкары разрешения на проход через проливы английских кораблей и подводных лодок, а также на использование союзниками воздушных баз на территории Турции.

Не удивительно поэтому, что и на Тегеранской конференции именно Черчилль на первом пленарном заседании завел разговор о Турции. «Следующим важным вопросом, - заявил он, - является вопрос о том, чтобы убедить Турцию вступить в войну. Это дало бы возможность открыть коммуникации через Дарданеллы и Босфор, и мы могли бы использовать турецкие аэродромы для борьбы против врага». Замечание И.В.Сталина о том, что четыре конвоя отправленные Англией в северные порты Советского Союза, «прошли без потерь, не встретив на своем пути врага», было, как бы, не услышано Черчиллем. В ходе дальнейших переговоров в Тегеране выяснилось, что Черчилль пытался подменить кардинальный вопрос о втором фронте на севере Франции менее эффективным с точки зрения быстрейшего разгрома Германии, но более выгодным для Великобритании балканским вариантом второго фронта с привлечением на свою сторону Турции [Еремеев, 2005:36].

Глава советской делегации И.В.Сталин, исходя из научного обоснованных оценок реального положения вещей (в чем, кстати, сказался высокий класс работы советских экспертов по проблемам Ближнего Востока, и в частности Турции), на этом заседании заявил: «Что же касается Турции, то я сомневаюсь, что Турция хочет вступить войну. Она не вступит войну, какое бы давление мы на нее не оказывали». В ходе обсуждений представители советский и американский делегаций не поддержали английскую идею о представлении помощи Турции. Они считали, что выделение такой помощи задержит подготовку

операции «Оверлорд» и открытие второго фронта. И Сталин четко и последовательно придерживался своей концепции ведения войны и не позволял увести обсуждение от главного предмета. Вот, например, подтверждение сказанному: «Сталин: Что касается двух дивизий, которые господин Черчилль хочет выделить для помощи Турции и партизанам в Югославии, то у нас нет разногласий в этом вопросе. Ассигнование двух дивизий и помощь партизанам мы считаем важным делом, но мы все же считаем главными вопросами ни вопрос о вступлении Турции в войну, ни помощь партизанам, ни даже не занятие Рима. Если мы здесь призваны обсудить военные вопросы, то основным и решающим вопросом мы считаем операцию «Оверлорд». И я хотел бы, чтобы наше внимание не отвлекалось от этого главного вопроса второстепенными вопросами». Таким образом, напомним, что в 1943 году Сталин отнес вступление Турции в войну к второстепенным вопросам. Когда вынесли на обсуждение вопрос открытие второго фронта, Сталин изначально поддержал идею «Оверлорд», а Рузвельт справедливо заметил, что, конечно, он за то, чтобы заставить Турцию включиться в войну, однако, если бы он был президентом Турции, не вступил бы в войну, пока не получит основную часть обещанной помощи и оружия [Гасанлы, 2008:128].

Вторая Каирская конференция (продолжение первой-22-26 ноября) состоялась 2-7 декабря 1943 г., в ней приняли участие Рузвельт, Черчилль, президент Турции И. Иненю. Главной целью конференции было дальнейшее обсуждение вопроса о втором фронте: операции «Оверлод» и «Энвил» на европейском театре военных действий; придание стратегического приоритета бомбардировочному наступлению на Германию; решение о сокращении операции в Бенгальском заливе и на Дальнем Востоке (с целью переброски десантных средств на европейский театр военных действий). Вопрос о вступлении в войну Турции не был решен [Михалев, 2003: 19]. Советский Союз в этих переговорах представлял посол в Анкаре С.Виноградов. В соответствии с решениями конференции Черчилль заявил о необходимости Турции участвовать в войне и о прибытии в Турцию англо-американской авиации 15 февраля 1944 года. В противном случае Черчилль пригрозил разрывом отношений с Турцией. Исмет Инёню, в принципе, согласился с доводами союзников, но попытался уяснить ряд моментов. Например, Инёню попытался объяснить, что если «союзная» Красная Армия попадет на Балканы, то она уже никогда оттуда не выйдет. Турецкие государственные деятели теперь боялись не германского, а советского вторжения. В ответ на эти опасения Турции У. Черчилль сообщил, что будущая международная организация примет действенные меры, чтобы удалить русских подальше от Турции [Ганусец, 1978: 156].

Вот как в своих мемуарах У. Черчилль встречу в Каире: «Одной из главных целей нашего совещания в Каире было возобновление переговоров с турецким руководителями. 1 декабря я телеграфировал из Тегерана президенту Иненю, предложив ему встретиться с президентом и со мной в Каире. Было решено, что Вышинский также будет присутствовать. Эти переговоры начались как результат обмена взглядами между Иденом и турецким министром иностранных дел в Каире в начале ноября во время возвращения Идена из Москвы в Англию. Турки прибыли снова в Каир 4 декабря, и на следующий день я дал обед в честь турецкого президента. Мой гость проявил большую осторожность, и при последующих встречах ясно обнаружилось, какое большое впечатление все еще производит на его советников германская военная машина. Я употребил все свое влияние, чтобы добиться осуществления нашего плана. С выходом Италии из войны преимущества вступления в войну Турции явно возросли, а риск для нее уменьшился» ...»[Черчилль 1991:612].

Ценным источником по изучению истории взаимоотношений Турции с тремя великими державами – Советским Союзом, Соединенными Штатами Америки и Англией, является периодическая печать. Вот как освещалась внешняя политика Турции газетой «Акшам» от 11 декабря 1943 г. «Двумя большими событиями прошлой недели как с точки зрения мирового масштаба, так с точки зрения Турции являются тегеранская и каирская конференции. Интересующая Турцию каирская конференция была событием, вызвавшим любопытство и волнение не только в общественных кругах нашей страны, но и всего мира. В связи с очень любезным приглашением президента дружественной Америки и премьера союзного государства Исмет Иненю поехал в Каир и это поездка при сегодняшних условиях сама по себе считалась важным приковывающим внимание событием. Однако турецкий народ, питающий безграничную веру и доверие своему национальному вождю в этом дружественном приглашении и в этой охотной поездке видела проявление нового успеха турецкой внешней политики, фактор укрепления правильных и тесных уз между двумя союзными великими государствами, и она не обманулась в этом [АВ-ПРФ]. Газета «Акшам» от 12 декабря 1943 г. писала: «Министр иностранных дел принявший вчера журналистов оси, отвечая на вопрос немецкого журналиста о степени отношений между Турцией и Советской Россией заявил: «Эти отношения до такой степени сильны и сердечны, как и наши отношения с Англией ». Далее журналист газеты «Акшам» делает выводы: «..каирская конференция была поводом по прояснению отношений между Турцией и Советской Россией и возникновению атмосферы искренней дружбы между Турцией и Советской Россией и возникновению атмосферы искренней дружбы между двумя странами. Нуман Менеменджоглу открыто говорит об этом и

заявляет: «В рамках внешней политики Турции также усилились отношения Турции с советским союзом, потому что Турция не имела никакого конфликта с Советами» [Газета «Ақсам», 12.12.1943].

Газеты писали «...наша политика остаться за пределами войны, выдержавшая в течение пяти лет столько испытаний обеспечившая взаимные интересы нашему союзнику и нашим друзьям, как об этом начали писать снова также английские и американские газеты, завоевала новую победу крупной помощью которую она оказывает до сегодняшнего дня делу союзников» [АВПРФ].

В газете «Танин» от 12 декабря 1943 г. отмечалось, что министр иностранных дел Нуман Менемджиоглу заявил «наш союз с Англией после этой конференции усилился еще больше» и он говорит правильности нашей внешней политики, об искренности и о силе питаемой турецкой нацией делу крупных демократических государств и что у наших союзников и друзей также в этом имеется полное убеждение [АВПРФ]. Английские источники говорят еще более определенно. По заявлению специального корреспондента агентства Рейтер в Каире также обсуждался вопрос об урегулировании отношений между Турцией и Советским Союзом и были определены интересы этих двух стран в районе Дуная. В случае подтверждения этого сообщения агентства Рейтер нет никакого сомнения о том, что турецкое общественное мнение почувствует особое удовлетворение. Потому что одним из основных намерений во внешней политике Турции является жить в условиях прочной дружбы в атмосфере взаимного доверия со своим великим соседом. С этой точки зрения являются очень ценными сведения агентства Рейтер о том, что было вынесено решение об урегулировании турецко-русских отношений и о том, что принято решение об уважении турецких прав и интересов на Балканах [АВПРФ].

Газета «Ватан» от 12 декабря 1943 г. отмечала: «Мост взаимного доверия, созданный между советским союзом и англо-саксонцами? После Московской встречи на этот раз укрепился в Каире и обе стороны приняли еще более уверенную, еще более радостную форму. Мы как страна являющаяся первым другом советского Союза и имеющая общие жизненные интересы чувствуем радость больше чем кто-либо в связи с этим развитием». Примечательно то, что писала газета о главном событии, а именно о вопросе вступления Турции в войну:

«Людам, которые среди сообщений относительно встречи в Каире ищут ответа на вопрос «Вступим ли мы в войну?» мы можем ответить следующее: не было вчера, нет сегодня и не будет завтра такой проблемы, чтобы Турция вслепую вступила в войну. С этой точки зрения в нашей политике нельзя ожидать изменения, потому что эта политика опирается на принципы, с другой стороны, опирается на события и на возможности. Однако на последнем этапе войны мы Тур-

цию не можем считать нейтральной. Турция является союзной страной, которая до требования событий останется за пределами войны» [АВПРФ].

Издание «Ени Сабах» от 12 декабря 1943 г. анализируя политическое положение Турции писало: «...эти последовавшие одна за другой встречи и политические переговоры считались доказательством того, что Турция примет еще большую и активную позицию» [АВПРФ].

Таким образом, в ходе конференции в Каире Черчилль просил Иненю принять 15 февраля американские и английские воздушные силы, а Иненю информировал о слабости Турции и требовал вооружений. В Каире Иненю вновь напомнил, что турецкая армия не готова к войне из-за нехватки оружия. Турция нуждается в широкомасштабной помощи. Иненю сообщил о возможности дальнейшего обсуждения этой проблемы между начальниками генштабов, на что главы союзных держав ответили согласием.

В опубликованном 8 декабря в Каире коммюнике было отмечено: «Тождественность интересов и взглядов великих американской и английской демократии со взглядами и интересами Советского Союза, так же, как и традиционные отношения дружбы, существующие между этими державами и Турцией, вновь получили подтверждение на конференции в Каире» [Комсомольская правда, 09.12.1943].

Так, хотя в официальном коммюнике говорилось о силе союза, объединяющую Англию и Турцию, а также о тесной дружбе, существующей между народами США и СССР, вернувшийся из Каира министр иностранных дел Менеменджиоглу заявил журналистам, что внешняя политика Турции не изменилась.

ЛИТЕРАТУРА

ULMAN Haluk. (1961). *İkinci cihan savaşının başından Truman Doktrinine kadar Türk-Amerikan diplomatik münasabetleri (1939-1947)*. Ankara Söğüt Matbaası.

GÜRSEL H.F. (1968). *Tarih boyunca Turk-Rus ilişkileri*. Istanbul.

ГАНУСЕЦ А.И. (1978). *Турецкий вопрос на Тегеранской конференции// Проблемы истории Турции (сборник статей)*. Москва: Главная редакция Восточной литературы.

Архив Внешней Политики Российской Федерации. Фонд 194. Опись 86. П.93. Д.36. Л.10-11.

АВПРФ Фонд 194. Опись 86. П.93. Д.36. Л.12.

АВПРФ Фонд 194. Опись 86. П.93. Д.36. Л.14.

АВПРФ Фонд 194. Опись 86. П.93. Д.36. Л.3-4.

АВПРФ Фонд 194. Опись 86. П.93. Д.36. Л.5.

Встреча Рузвельта, Черчилля и Иненю в Каире// Комсомольская правда 9 декабря 1943 г. .

Газета «Акшам» от 12 декабря 1943 г. с.4-5

Газета «Ватан» от 12 декабря 1943 г. с.3.

ЕРЕМЕЕВ Д.Е. (2005). *Турция в годы Второй мировой и «холодной» войн (1939-1990)*. Москва: Академия гуманитарных исследований.

ГАСАНЛЫ Дж. (2008). *СССР-ТУРЦИЯ: от нейтралитета к холодной войне (1939-1953)*. Москва: «Центр пропаганды».

ИСРАЭЛЯН В. Л. (1985) *Дипломатия в годы войны 1941-1945 гг.*, Москва: Международные отношения.

Переписка Председателя Совета Министров СССР с Президентами США и Премьер-Министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941-1945 гг. (1989). В 2-х томах: Том I. Переписка с У. Черчиллем и К. Эттли (июль 1941 г. — ноябрь 1945 г.). - Москва: Госполитиздат.

МИХАЛЕВ С.Н. (2003). *Военная стратегия: Подготовка и ведение войн нового и новейшего времени / Вступ. статья и ред. В.А. Золотарева.* -Москва: Жуковский, Кучково поле.

СИПОЛС В.Я. (1985). *На пути к Великой Победе: советская дипломатия в 1941-1945гг.* Москва: Политиздат.

Тегеранская конференция руководителей трех союзных держав – СССР, США и Великобритании (28 ноября – 1 декабря 1943 г.). (1978). Моск-ва: Издательство политической литературы.

ЧЕРЧИЛЛЬ Уинстон (1991). *Вторая мировая война. В 3-х книгах. Кн.2. т.3-4. Сокр. Пер. с англ.* –Москва: Воениздат.

İKTİDAR VE İZDİVAÇ: MEMLÛK-ALTIN ORDA-İLHANLI ÜÇGENİNDE SİYASİ EVLİLİKLER*

Fatma AKKUŞ YİĞİT**

ÖZET

Tarih boyunca devletlerarası ittifaklar tesis etmek ve dostane münâsebetler kurmak için siyasi evlilikler yapılagelmiştir. Bu neviden olmak üzere Memlûk Devleti sultanlarının gerçekleştirdikleri evliliklere bakıldığında, büyük bir kısmının Bahri/Türk Memlûkleri zamanında yakın irtibat halinde oldukları Altın Orda Hanlığı ve İlhanlılarla yapıldığı görülmektedir. Memlûk-Moğol siyasi evlilikleri, devletlerarası siyasi evlilikler (han sülalesine mensup kadınlarla yapılan evlilikler) ve vâfidinin (Memlûk Devleti'ne iltica eden Moğollar) kızları ile yapılan siyasi evlilikler olmak üzere iki gruba ayrılır. İlk gruptakiler Altın Orda Hanlığı ile yapılmış olup genel kabulle iki örneğe sahiptir. Bunlardan ilki Sultan Baybars'ın Sultan Berke Han'ın adı zikredilmeyen kızı ile yaptığı evliliğidir ki kaynaklarda yer almakla birlikte, bu kişinin Sultan Berke Han'ın kızı olduğu şüphelidir. Kesin olan diğer evlilik ise Sultan en-Nâsır Muhammed'in Özbek Han'ın yeğeni (kardeşi Togay'ın kızı) Tulunbiye Hatun ile evliliğidir. İkinci gruptakiler sayıca daha fazladır. Bunlardan bazıları Sultan Baybars'ın, vâfidinin kızlarıyla yaptığı evlilikler ile Sultan Kalavun'un Aşlun Hatun ve oğulları Ali, Halil ve Muhammed'in Mengübek ve Ertekin Hatun ile evlilikleridir. Bu çalışmada söz konusu evlilikler hakkında ayrıntılı bilgi verilecek ve kadınların siyasi hayattaki rollerine değinilecektir.

Anahtar Kelimeler: Memlûk Devleti, Altın Orda Hanlığı, İlhanlılar, Moğol, Vâfidin (Mülteci), Kadın, Siyasi Evlilik.

ABSTRACT

Throughout the history, political marriages have been arranged to strengthen the alliances and friendships between the states. By this way, in the time of the Bahriyya Mamluks, the sultans of the Mamluk State implemented such political marriages. The political marriages of the

* Bu makalenin hazırlanmasında tarafımızca yürütülen İzmir Kâtip Çelebi Üniversitesi, 2014-GAP-SBBF-0016 numaralı "Memlûk Devleti'nde Kadının Siyasi ve Sosyal Hayattaki Rolü" başlıklı Bilimsel Araştırma Projesi'nden destek sağlanmıştır. Ayrıca meslektaşım Doç. Dr. Altay Tayfun Özcan'a çalışmayla ilgili değerli yorum ve katkıları için teşekkür ederim.

** Yrd. Doç. Dr., İzmir Kâtip Çelebi Üniversitesi, Sosyal ve Beşeri Bilimler Fakültesi, Tarih Bölümü, fatma.akkus.yigit@ikc.edu.tr

Mamluks to the Mongolians were carried out with the elites of the Golden Hords and the Ilkhanids. The political marriages of the Mamluks and the Mongolians, were of two types: the first type includes the political marriages between the states (that was, political marriages with the female members of the Khan's dynasty); and the other contains the political marriages with the females of the Wafidiyah, the Mongolian commanders taking refuge in the Mamluks. The first type of marriages allegedly consisting of the marriage-based alliances with the Golden Horde has two examples. One of the marriage alliances is the marriage between the Sultan Baybars and the daughter of Sultan Berke Khan whose name is not mentioned in the sources. It is doubtful that this person is the Sultan Berke's daughter. The other marriage is certainly between the Sultan en-Nasır Muhammed and Tulunbiye Khatun, of Chingiz Khan's dynasty. The number of marriages in the above-mentioned second type is higher than those in the first one. The Sultan Baybars married several daughters of the wafadiyah and the Sultan Qalawun got married to Aslun Khatun. Besides of these, the sons of Qalawuns Ali, Halil and Muhammed, got also married to Mengubek and Ertekin. This study thus provides detailed information about these marriages and women's role in political life.

Keywords: Mamluk State, Golden Horde, Ilkhanids, Mongols, Wafidiyah (Refugee), Women, Political Marriage.

Moğolların siyasî ve askerî münâsebetler kurdukları devletler arasında kuşkusuz ki Memlûkler ayrı bir yere sahiptir. Zira Memlûk Devleti, yenilemez olarak addedilen Moğolları gerçek manada durdurabilen tek siyasi teşekkül olmuştur. Sultan Kutuz devrinde Memlûk ordusunun zaferi ile neticelenen Ayn Calut Savaşı'nı (1260) takip eden yaklaşık elli yıllık dönemde, Memlûk Devleti ile İlhanlılar arasında daimi bir mücadele yaşanmıştır. Bununla birlikte iki devlet arasındaki bu savaş hali, Memlûk-Moğol münâsebetlerinin sadece bir yönünü teşkil etmektedir. Nitekim Memlûk Devleti, İlhanlıların rakibi ve düşmanı, Moğol kökenli diğer bir hanlık olan Altın Orda'nın dostu ve müttefiki idiler. Memlûk Devleti'nin İlhanlılarla mücadeleleri ve Altın Orda Hanlığı ile ittifakı hususunda pek çok şey söylenmiştir (Zakirov 1966; Amitai 2004; Spuler 1987; Yakubovskiy 1992; Kafalı 1976; Kamalov 2003; Amitai 1987; Gökbilgin 1972: 1-52; Saray 1989: II, 538-540; Erdem 2001: 35-48; Kanat 2001: 31-45; Uyar 2012: 205-213; Bal 2005: 295-310). Bununla birlikte ilişkilerin bir diğer yönü, şimdiye kadar üzerinde pek fazla durulmamış Memlûk sultanları ile Moğollar arasındaki evlilik ilişkileridir.

Memlûk-Moğol devletleri arasındaki siyasi evlilikler, *han sülalesine mensup kadınlarla yapılan evlilikler ve Memlûk Devleti'ne iltica eden Moğol*

komutanlarının kızlarıyla yapılan evlilikler şeklinde tasnif edilebilir. Ayn Calut Savaşı'nda Moğolları durdurmayı başaran Memlûkler büyük bir şöret kazanmış ve ülkeleri, Moğolların önünden kaçan insanlar için bir sığınak haline gelmiştir. Bu durum Memlûk Devleti'ni yüzyıllarca göç alan bir devlet haline getirmiştir. Kaynaklarda Memlûk Devleti'ne iltica eden veya göç eden bu insanlara "dışarıdan gelen göçmenler" anlamında *Vâfidûn/Vâfidiye* ve "güvenlik, korunma arayanlar" anlamında *Müste'minûn/Müste'mine* denilmiştir (İbn Abdizzâhir 1976: 37, 178; Ayalon 1951: 95; Amitai 2008: 119; Kanat, 2000: 105)¹. Bunlardan Memlûk Devleti üst yönetim mensupları ile evlilik bağı olanlar daha ziyade İlhanlılarla savaşıyor ve yollarını ayıran Moğol vâfididir.

Gerek Memlûk kaynaklarında gerekse modern tarih yazımında Memlûk Devleti ile Altın Orda Hanlığı arasında yapılan ilk devletlerarası evliliğin Sultan Baybars ile Sultan Berke Han'ın kızının izdivacı olduğu zikredilir. Bu bilgi, genel kabul görmeye birlikte, gerçekten doğru mudur?

Sultan Baybars ve Berke Han'ın Kızının Evliliği Meselesi

Sultan Baybars'ın Altın Orda hanı Berke'nin kızı ile evliliği meselesine geçmeden evvel iki sultan dönemindeki münâsebetlerin seyrine kısaca değinmek faydalı olacaktır.

Ayn Calut Savaşı'nın ardından Memlûk Sultanı Kutuz'u öldürerek sultanlık makamına oturan Baybars; esmer, uzun boylu, ve mavi gözlü bir Kıpçak Türkü² idi. 1223 yılı civarında Deşt-i Kıpçak'ta doğan Baybars, bir yağmadan sonra tacirler tarafından satın alınarak Mısır'a getirildi. Cesareti ve kabiliyetiyle dikkat çekerek, Eyyûbî Sultanı el-Melik es-Salih'in özel birliği olan *Bahri Memlûkler* arasına katıldı (Khowaiter 1978: 6-7; Şeşen 2009: 9-11; Zakirov 1966: 36-37; Köprülü 1979: 361).

Memlûk-Altın Orda münâsebetleri Sultan Baybars'ın cülusundan hemen sonra 1261 yılı başlarında Altın Orda Hanı Berke'ye elçi göndermesiyle başladı. Bu elçilik heyetinin en önemli vazifesi, Kafkasya'daki anlaşmazlıktan dolayı İlhanlılarla ilişkileri gerilen Altın Orda Hanı'nı Hülegü'ye karşı bir ittifak kurmaya razı etmektir. Sultan Baybars, 1262 yılı Kasım ayında ikinci bir elçilik heyetini hediyeler ve yeni halife el-Hâkim'in soy şeceresi eşliğinde Altın Orda'ya gönderdi. Aynı yılın Eylül/Ekim aylarında İlhanlılardan kaçarak Memlûklere iltica eden Berke Han'ın iki komutanı da bu heyette yer alıyordu. İskenderiye'den deniz yoluyla Konstantinopolis'e, buradan da Altın Orda Hanlığı'nın başkenti Saray'a giden heyet, görevini tamamladıktan

¹ Vâfidinin özellikle Memlûk askeri hiyerarşisindeki yeri ve istatistik bilgisi için bkz. David Ayalon, "The Wafidiya in the Mamluk Kingdom", *Islamic Culture*, S. XXV, Jubilee Number, I, Hyderabad-Deccan, 1951, s. 89-104 ve Nakamachi Nobutaka, "The Rank and Status of Military Refugees in the Mamluk Army: A Reconsideration of the Wafidiyah", *Mamluk Studies Review*, Vol. X, No. I, 2006, s. 55-81.

² Kıpçaklar hakkında ayrıca bkz. Mehmet Çoğ, "Ortaçağ'da Kafkasya Havzasında Kıpçaklar", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 2015, (19), s. 57-74.

sonra 21 Mayıs 1263'te yanlarında Berke Han'ın cevabî mektubunu taşıyan ilk Altın Orda elçilik heyetiyle birlikte yine deniz yoluyla Kahire'ye döndü (Baybars ed-Devadar 2001: 114; İbn Abdizzâhir 1976: 88-89; Tiesenhausen 1941: 113-116, 159-162; Khowaiter 1978: 44-45; Şeşen 2009: 162).

Berke Han mektubunda; memleketinde çok sayıda Moğol kumandanı ve askerinin Müslüman olduğunu, 13 Ocak 1263'te kazandığı Terek Zafe-rî'ne (Reşîdüddin Fazlullah 2013: 69-70; Boyle 1968: 353, 354; Kamalov 2003: 58, 59) gönderme yaparak, Cengiz Yasası'na uymayıp sadece kan döken Hülegü'yü mağlup ettiğini bildirmekte ve Baybars'tan ona karşı Fırat hududuna asker göndermesini istemektedir (Baybars ed-Devadar 2001: 112-114; Tiesenhausen 1941: 123; Khowaiter 1978: 46-47; Şeşen 2009: 163). Sultan Baybars'ın nezdinde bu cevabın ne derecede büyük memnuniyetle karşılandığı, uzunca bir süre Kahire'de kalacak olan elçilik heyetine gösterilen izzet-i ikramdan anlaşılmaktadır. Dahası Baybars, 7 Temmuz 1263'te Cuma namazında kendi adına okunan hutbeye Berke Han'ın adını da eklemiştir ki bu tutum Baybars ile Berke arasındaki münâsebetlerin bir bakıma İslam temelinde görüldüğü veya bu şekilde gösterilmeye çalışıldığı hususunda değerlendirilebilir.

Berke Han'ın elçilik heyeti 25 Temmuz 1263'te beraberlerinde Memlûk elçilik heyeti ve Hanlarına sunulmak üzere Baybars tarafından kendilerine teslim edilen kıymetli hediyelerle birlikte deniz yoluyla Kahire'den hareket etti. Konstantinopolis'e vardıklarında Hülegü'nün müttefiki ve Berke Han'ın düşmanı Bizans İmparatoru VIII. Mihail tarafından alıkonuldular. Sultan Baybars ve Berke Han'ın baskısı sonucunda serbest bırakılan heyet, Saray'a giderek Berke Han'ın huzuruna çıktı. Heyet görevini tamamladıktan sonra Berke Han'ın elçileri ve cevabî mektubuyla Altın Orda topraklarından ayrı-larak 3 Eylül 1264'te Mısır'a dönebildi (Baybars ed-Devadar 2001: 114; Tiesenhausen 1941: 134, 239; Şeşen 2009: 163). 1265 yılında Sultan Bay-bars'ın yeni bir elçilik heyetini Altın Orda'ya gönderdiği, heyet Konstanti-nopolis'e vardığında Berke Han'ın ölüm haberi üzerine, mektup ve hediye-leri yeni hükümdar Mengütemir'e takdim ettiği bilinir (Şeşen, 2009: 163-164). Bundan sonra da elçi teatileri kesintilerle de olsa devam etmiştir (İbn Şeddad 2000: 7; Broadbridge, 2001: 95-105).

Memlûk kaynaklarında Sultan Baybars'ın Berke Han'ın kızıyla evlendi-ği bildirilmesine rağmen, hiçbir elçilik teatisinde veya başka bir sebeple bu evlilikten bahsedildiği görülmemektedir. Kaynaklarda verilen benzer bilgi-lerde ayrıntılara yer verilmesine karşı, aynı kaynaklarda Cengiz Han soyuna mensup bir hanımla yapılan böylesi önemli bir evliliğe dair hiçbir ayrıntı verilmemesi dikkat çekici ve şüphe uyandıran bir durumdur. Dahası Baybars'ın Moğol emirlerinin kızlarıyla yaptığı diğer evliliklerin dahi kay-naklarda daha fazla yer bulmuş olması bu şüpheyi kuvvetlendirmektedir. Bu noktada Baybars'ın bu hanımı, gerçekten Berke Han'ın kızı mıdır yoksa başka birisi midir sorusu mutlak surette akla gelmektedir.

Bu hususta kanımızca iki teori üretilebilir. Bunlardan ilki, her iki hükümdarın tahta çıkmadan önce söz konusu evliliğin gerçekleşmiş olması ihtimalidir. Zira Baybars'ın bu evlilikten doğan oğlu, Kahire yakınındaki Uş'ta 1260 yılı Ocak veya Şubat ayında dünyaya gelmiştir (İbn Şeddad 2000: 116; İbn Tagrıbirdî 1992: C. VII, 159, 223; en-Nüveyrî 2004: C. XXX, 235; Mufaddal b. Ebî'l-Fadâil: 455). Baybars bu oğluna Berke adını vermiştir. Adını, anne tarafından dedesi Berke'den alan torun Berke, babasından sonra tahta çıkmıştır. Altın Orda hükümdarı Berke Han, 1240'ların başında Müslüman olmuş, 1257'de Altın Orda tahtına oturmuştu. Berke'nin Harizmşah ülkesinde, Baybars'ın da Suriye'de iken birbirleriyle irtibat kurmuş olabilecekleri varsayılsa da bu oldukça zayıf bir ihtimal olarak görülmektedir. Ayrıca Altın Orda hükümdarı Berke Han'ın soy şeceresine bakıldığında evlat sahibi olmadığı görülmektedir (Rashiduddin Fazlullah 1999: 353; Barthold 1979: 555; Konukçu 1992: 506). Gerçi bu soy şecerelerinde her zaman kız çocuklarının isimleri verilmemekle birlikte, ilerleyen yıllarda Memlûk kaynaklarında bu kızın Memlûk emirleri arasına giren erkek kardeşinden söz edildiğini görmekteyiz. Hal böyle iken bu evliliğin Berke Han'ın kızıyla yapılmış olması ihtimali oldukça zayıflamaktadır.

Diğer teori ise adı geçen kişinin Altın Orda hükümdarı Berke Han değil, Harizmşah komutanlarından Emir Hüsameddin Berke Han olması ihtimalidir. Söz konusu evliliğin gerçekleştiği dönemde Harizm asıllı komutanların Memlûkler arasında varlığı malumdur. Zira Harizmlî Türk emirlerinin en güçlülerinden Hüsameddin Berke Han'ın, Eyyûbî hükümdarı Necmeddin Eyyûb zamanında Hanberdî, Saruhan ve Küşlühan/Güçlühan ile birlikte 1244 (h. 642) yılında on bin Harizmlî savaşı ile Fırat'ı geçerek Eyyûbîlere sığındığı kayıtlıdır (el-Makrîzî 1997: C. I, 419; Gül 2006: 113). Bu ihtimal kuvvetli olmakla birlikte, bir komutanının niçin han unvanını kullandığı önemli ancak cevaplanamayan bir sorudur.

Berke Han'ın ismi bilinmeyen kızının Baybars'ın sultanlığı süresince ne derecede etkin olduğu hususu kaynaklara yansımamıştır. Bununla birlikte söz konusu hanımın devlet içerisinde önemli bir etkisinin olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim Sultan Baybars'ın 1277 yılında Dımaşk'ta vefat etmesinden sonra Baybars'ın ölüm haberini Dımaşk'tan Kahire'ye, Mısır Atabeki olarak baş vezirlik görevini yürüten Bilik el-Hazinedar'a gizlice ulaştırmasına ve böylece tahtın sessiz sedasız el değiştirmesini sağlamış olmasına bakacak olursak, Berke Han'ın kızı tamamen siyasetten tecrit edilmiş bir hayat yaşamıyor, aksine devlet kademesinden bazı kimselerle yakın ilişkiler tesis etmiş bulunuyordu. Bunun yanı sıra ölüm haberinin ulaştırıldığı Emir Bilik'in birkaç hafta geçmeden ölmesi, Berke Han'ın kızı etrafında bir şayanın dolaşmasına neden oldu. Nitekim Mufaddal b. Ebî'l-Fadâil, Emir Bilik'in ölümünde Berke Han'ın kızının parmağı olduğunu ve onu zehirleyerek öldürdüğünü ileri sürer (Mufaddal b. Ebî'l-Fadâil: 455). Bu iddianın ne derecede doğru olduğu veya doğru ise Emir Bilik'in öldürülmesinin gerçek nedeni bilinmemektedir (Mufaddal b. Ebî'l-Fadâil: 453-454). Ancak asıl olan

husus, Berke Han'ın kızının, Baybars'tan olma oğlu Berke'yi tahta geçirebilecek bir zemini sağladığıdır.

Ne var ki tahta çıkan oğul Berke'nin takip ettiği siyaset, ileri gelen emirlerle arasının açılmasına yol açtı. Belki bunda Mufaddal b. Ebî'l-Fadâil'in anlattığı gibi büyük emirlere karşı tavır alan sultanın annesinin de payı vardı. Bu durumu gören Sultan Berke'nin dayısı, kız kardeşiyle görüşerek bu yanlıştan dönülmesi için kendisini ikaz etti. Kardeşinin telkiniyle annesi, Sultan Berke'yi emirlerle anlaşması konusunda ikna etti. Hatta kendisi Şemseddin Karasungur ile birlikte arabuluculuk yapmak üzere isyan eden emirlerle görüştü (Mufaddal b. Ebî'l-Fadâil: 455). Bu görüşmeler neticesinde tutuklu emirler hapisten çıkarılarak tekrar eski görevlerine getirildiler (el-Makrîzî 1957: C. I/II, 645-646). Ancak müverrih el-Makrîzî'nin dediği gibi artık kalplerde düşmanlık yer etmişti. Zira daha sonra Sultan Berke'nin büyük emirlerle arası tekrar açıldı ve tahttan feragat etmek zorunda kalarak Kerek'e sürgün edildi (17 Ağustos 1279). Burada kardeşi Hızır ile birlikte isyana kalkıştırsa da başarılı olamadılar. Çok kısa bir süre sonra 14 Mart 1280 tarihinde Berke'nin Kerek'te bir oyun esnasında atından düşerek öldüğü haberi geldi. Mute'de Cafer b. Ebi Talib'in yanına defnedilen Berke'nin cenazesi daha sonra annesi tarafından Dimaşk'a getirildi ve 1280/1281 (h. 680) yılında babası Sultan Baybars'ın yaptırdığı Zahiriy Medresesi'ne nakledildi (İbn Abdizzâhir 1961: 297; eş-Şâfiî 1997: 43; Ebû'l-Fidâ, 1997: C. II, 345). Bu ölüm aynı zamanda Sultan Berke'nin annesinin de siyasetten çekilmesi anlamına geliyordu. Nitekim bundan sonra kendisiyle ilgili herhangi bir kayıt bulunmamaktadır.

Sultan Baybars'ın Vâfidinin Kızlarıyla Evlilikleri

Sultan Baybars'ın Moğol asıllı kadınlarla evliliği Berke Han'ın kızı ile sınırlı değildir. 22 Ekim 1262 tarihinde Altın Orda-İlhanlı savaşı sırasında veya hemen sonrasında İlhanlı hizmetindeki Altın Orda birliklerinden bin üç yüz atlı olduğu bilinen büyük bir grup Memlûklere sığındı. Bunlar Altın Orda hükümdarı Berke Han'ın komutanları ve askerleriydi. Berke Han, rivayete göre daha önce onlara yazdığı bir mektubunda Hülegü'nün yanından ayrılıp huzuruna gelmelerini, bir sıkıntı ile karşı karşıya kalmaları durumunda ise Mısır'a Memlûk Sultanı Baybars'a sığınmalarını bildirmişti (Baybars ed-Devadar 2001: 115; en-Nüveyrî 2004: C. XXX, 55; Tiesenhausen 1941: 292). Bu grubun Memlûklere sığınmak üzere geldiklerini haber alan Sultan Baybars, Suriye'deki naiblerine mektuplar göndererek gelen vâfidine iyi davranmalarını, hayvan yemi, koyun vesair ne ihtiyaçları varsa giderilmesini emretti. 1262 yılı sonlarında Kahire'ye ulaşan Kermun, Nogay ve daha pek çok önde gelenin olduğu bu vâfidin grubunu büyük bir hüsnü kabulle karşılayan Baybars, onlara ihsan ve ikramlarda bulundu (Baybars ed-Devadar 2001: 115; İbn Abdizzâhir 1976: 137; en-Nüveyrî, 2004: C. XXX, 55).

Aynı yıl Berke Han'ın Saraghan Ağa ismindeki komutanı da iki yüz atlısıyla Memlûklere sığındı (Baybars ed-Devadar 2001: 115; en-Nüveyrî 2004:

C. XXX, 55; Nobutaka 2006: 65). Saraghan Ağa'ya yüzler emirliği, Kermun ve yanındakilere de tablhaneye emirliği rütbesi ve iktaları verildi. Diğerlerine de daha küçük emirlikler verilerek hepsi lütuflandırıldı (Baybars ed-Devadar 2001: 115; Nobutaka 2006: 65).

Vâfidinin önde gelenlerinden Kermun Ağa'nın üç kızı olup, bu kızlardan biri ile 1265/1266 (h. 664) yılında o sırada Emir rütbesinde ve tıpkı Baybars gibi bir Kıpçak Türkü olan geleceğin sultanı Kalavun evlendi. Kalavun'un bu evlilikten ileride kendisine halef ilan edeceği oğlu Ali dünyaya geldi (Baybars el-Mansurî 1993: 30, 86; Baybars el-Mansurî 1987: 56; el-Makrîzî 1957: C. I/II, 542). Kermun Ağa'nın diğer kızı yine kendi gibi vâfidinden biri ile evlendi. Üçüncü kızı ise Kermun Ağa 6 Ağustos 1266 tarihinde öldükten sonra (el-Makrîzî 1957: C. I/II, 549; en-Nüveyrî 2004: C. XXX, 85) Sultan Baybars ile evlendi. Ancak çiftin anlaşamayarak bir süre sonra boşandığı bu hanımla Nâibü's-Saltana Konduk'un evlendiği kayıtlıdır (Baybars el-Mansurî 1987: 87; Baybars el-Mansurî 1993: 66; Baybars ed-Devadar 2001: 164).

Sultan Baybars'ın ölüm haberini veren kaynaklardan Baybars'ın başka vâfidin kızlarıyla da evlendiği anlaşılmaktadır. Bunlar; Emir Seyfeddin Nogay et-Tatari, Emir Seyfeddin Giray et-Tatari ve Emir Seyfeddin Tammacı'nın kızlarıdır (İbn Şeddad 2000: 116; el-Makrîzî 1957: C. I/II, 640-641; en-Nüveyrî 2004: C. XXX, 235; İbn Tagrıbirdî 1992: C. VII, 160). Bu tarihlerde Baybars'ın Berke Han'ın kızı ile evliliği de devam etmekteydi. Bu kayıttan hareketle, Baybars'ın Sultan olmadan önce Gazze'de evlenip kısa sürede boşandığı Şehrizoriyyeli bir hanım haricinde Sultanlığı zamanında evlendiği kadınların tamamının Moğol asıllı oldukları anlaşılmaktadır.

Sultan Kalavun - Aşlun Hatun Evliliği

Aşlun Hatun, Moğol komutanlarından Emir Suknay (Sunkay/Sögedey?) b. Karaca b. Cengay/Cengan'ın kızıdır (el-Makrîzî 1997: C. III, 301; İbn Tagrıbirdî 1992: C. IX, 123; en-Nüveyrî tarihsiz: C. XXXI, 168; Ebû'l-Fidâ 1997: C. II, 356). Emir Suknay, Sultan Baybars'ın Anadolu üzerine yaptığı Elbistan Savaşı'ndan sonra kardeşi Karamiş (Karamşi/Kurumşi/Kurmuş?) ile birlikte Sancar er-Rumi eşliğinde 1275 yılında Sultan Baybars zamanında Kahire'ye gelmişti (Ebû'l-Fidâ 1997: C. II, 356; el-Makrîzî 1997: C. III, 301; İbn Tagrıbirdî 1992: C. IX, 123). Bu kişi, Sultan Baybars'ın emirlerinden Bicar er-Rumi'nin yakın arkadaşıydı. Suknay ve kardeşi, Sultan Baybars tarafından çok güzel karşılanmış, izzet-i ikram görmüştü (İbn Dokmak 1999: 79). Kendisinden önce Mısır'a gelen vâfidinin çeşitli emirliklere getirilmesine karşın onun bir göreve getirilmemiş olması Mısır'a gelmesinden kısa bir süre sonra hayatını kaybetmesiyle ilgili olmalıdır.

Memlûk kaynaklarında Suknay'ın kızı Aşlun ile ilgili güzel ahlaklı ve üstün vasıflara sahip bir hanım olduğu bilgisi verilir. Kalavun, tahta oturduktan sonra 1282 yılında dikkatini çeken Aşlun'u babasının ölümünün ardından amcası Karamiş'den isteterek nişanlandı. Aynı yıl gösterişli bir düğünle

evlendi (İbn Dokmak 1999: 79; İbn Dokmak tarihsiz: 299; Baybars el-Manşurî 1987: 107; el-Makrîzî 1997: C. III, 301). Sultan Kalavun'un Aşlun Hatun ile evlendiği gün, oğlu Ali de yine vâfidinden Emir Nogay'ın kızı ile evlendi.

Memlûk Sarayı'nda Sultan Kalavun ile yaşamaya başlayan Aşlun Hatun, Memlûk tarihinin adından en çok bahsettiren sultanlarından en-Nâsır Muhammed'in annesidir.

Aşlun Hatun, eşi Sultan Kalavun'un ölümünden sonra (10 Kasım 1290) hayatını, oğlu en-Nâsır Muhammed'e adadı. Dahası o, en-Nâsır Muhammed küçük yaşta tahta çıktığında ötürü devlet işlerinde söz sahibi oldu (en-Nüveyrî tarihsiz: C. XXXI, 168; el-Makrîzî 1957, C. I/III, 793; İbn Tagrıbirdî 1992: C. VII, 93). Üç defa tahta çıkan en-Nâsır Muhammed'in ilk taht tecrübesi, 1293-1294 yılları arasında olmuştu. Tahta çıkan yeni sultan henüz dokuz yaşında olduğundan yönetim, büyük emirlerin elinde idi. Bu nüfûzlu emirlerden Nâibü's-Saltana Zeyneddin Ketboğa ile Vezir Alededdin Sencer eş-Şucâî arasında sürtüşme başlayıp Ketboğa taraftarları, Kalatü'l-Cebel'de bulunan eş-Şucâî'yi muhasara altına aldıklarında Aşlun Hatun, kalenin suruna çıkıp oğlunun tahta oturmasında katkısı olan eş-Şucâî'den ne istediklerini soracak derecede hadiseler müdahil olabilmiş ve bu karmaşa döneminde onlarla istişare ederek oğluna zarar gelmeyeceğine ikna olup onların tarafına geçerek eş-Şucâî'nin Saray'daki çıkış kapısı olan Kulle Kapısı'nı kapatırmaya muvaffak olmuştur (Koprıman 2005: 111).

Sultanlık makamını Ketboğa'ya kaptırmasına karşın oğlunun hayatını korumayı başaran Aşlun Hatun, bundan sonraki birkaç yılını oğlu ile birlikte Kerek'te sürgün olarak geçirmişse de Nâibü's-Saltana Hüsameddin Laçın'ın 1299'daki ölümünden sonra oğlunun tahta yeniden oturmasında etkili olarak adından söz ettirmeyi başarmıştır. Nitekim önde gelen emirlerin, Kerek'te sürgünde bulunan en-Nâsır Muhammed'i tahta davet etmek üzere gönderdikleri Emir Seyfeddin el-Hac Âl-i Melik Cevkender ve Emir Alededdin Sancar el-Cavlı isimli elçiler, Kerek naibi Akkuş el-Efram ile görüştükten sonra nâibin bu haberi Muhammed'e değil de sultanın annesi Aşlun Hatun'a iletmesi, Muhammed'in etrafındaki siyasi atmosferde hâlâ Aşlun Hatun'un ne derecede etkili olduğunu göstermektedir. Bunu Aşlun Hatun'un söz konusu davete ikna olarak oğluyla birlikte Kahire'ye dönmesi ve emirler tarafından hürmetle karşılanan en-Nâsır Muhammed'in, on beş yaşında ikinci defa tahta oturması takip etti (el-Makrîzî 1957, C. I/III, 872; İbn Tagrıbirdî, 1992: C. VII, 93; Koprıman 2005: 113).

Aşlun Hatun'dan son kez en-Nâsır Muhammed'in ikinci dönem saltanatında bahsedilmekte, üçüncü dönem saltanatında (1310-1341) onunla ilgili herhangi bir hadise veya bilgiye rastlanılmamaktadır.

Sultan Kalavun'un oğlu el-Melik es-Salih Alaaddin Ali ve Mengübek Hatun Evliliği

Babası Sultan Kalavun'un Aşlun Hatun ile evlendiği aynı günde, oğlu el-Melik es-Salih Alaaddin Ali de vâfidinden Emir Nogay'ın kızı *Mengübek* ile

evlendi. Bu evliliğin hikâyesi diğerlerinden farklıdır. Zira, Mengübek, Emir Zeyneddin Ketboğa ile evliydi. el-Melik es-Salih Alaaddin Ali onu, bir düğün esnasında görmüş ve çok beğenmişti. Bundan sonra hadiseler Emir Ketboğa'nın karısını boşamasına, Sultan Kalavun'un Mengübek'in babası Nogay'ı İskenderiye Hapishanesi'nden çıkararak Kahire'ye getirmesi ve ihsanda bulunmasına ve ardından da beş bin dinar mehirle Mengübek ile el-Melik es-Salih Alaaddin Ali'nin nikâhlarının kıyılmasına kadar uzandı (Ebû'l-Fidâ 1997: C. II, 349; Baybars el-Mansurî 1987: 107; el-Makrîzî 1957: C. I/III, 709-710).

Müverrih Baybars ed-Devadarî'nin kaydına göre, Sultan Kalavun'un karısı Aşlun Hatun'un bu evlilikte rolü olmuştu. Zira Nogay ile Aşlun Hatun aynı ırktan ve vâfidin idiler (Baybars ed-Devadar, 2001: 138).

el-Melik es-Salih Alaaddin Ali'nin Mengübek ile izdivacından Musa adında bir oğlu oldu. Ne var ki Kalavun'un çok sevdiği ve kendisinden sonra tahta geçmesi için veliaht tayin ettiği oğlu Ali, bir hastalık sonucunda 15 Ağustos 1288 tarihinde henüz otuz yaşına gelmeden öldü (Baybars el-Mansurî 1993: 86; İbn Abdizzâhir 1961: 288-289; İbn Dokmak tarihsiz: 301; el-Makrîzî 1957: C. I/III, 744, 746).

Sultan el-Melik el-Eşref Halil ve Sultan en-Nâsır Muhammed'in Ertekin Hatun ile Evlilikleri

Sultan Kalavun oğlu Ali'nin ölümünden sonra yerine veliaht tayin ettiği diğer oğlu el-Melik el-Eşref Halil de Emir Nogay'ın kızlarından *Ertekin* ile nikâhlanmıştı (Baybars el-Mansurî 1987: 108; Baybars ed-Devâdâr 2001: 249; İbn Abdizzâhir 1961: 44; İbn Habib 1976: C. I, 72; el-Makrîzî 1957: C. I/III, 717; en-Nüveyrî tarihsiz: C. XXXI, 66; İbn Hacer tarihsiz: C. I, 347). el-Melik el-Eşref Halil'in 13 Aralık 1293 tarihindeki ölümünden sonra Ertekin Hatun, 1300/1301 (h. 700) senesinde, Türklerdeki levirat³ usulüne uygun şekilde kocasının kardeşi Sultan en-Nâsır Muhammed ile evlendi. Büyük bir düğün yapılarak, emirlere hil'atlar ve pek çok hediyeler bahşedildi (el-Makrîzî 1957, C. I/III, 917; İbn Hacer tarihsiz: C. I, 347).

Ertekin Hatun'un Sultan en-Nâsır Muhammed'ten 1304 yılının Mayıs ayında bir oğlu oldu. Bebeğe, genç yaşta vefat eden amcasının adı, Ali verildi. Ne var ki Ali, 4 Aralık 1310 tarihinde altı yaşında vefat etti (el-Makrîzî 1997, C. II, 458; İbn Hacer tarihsiz: C. I, 347).

Sultan en-Nâsır Muhammed'in 1317-18 yılında (h. 717) Ertekin Hatun'dan boşandığı görülmektedir. Boşanma haberi, Sultan en-Nâsır'ın mücevherlerinin pek çoğuna el koyduktan sonra onu Memlûk sarayından Kahire'ye indirdiği tarih olan 1319/1320 yılında (h. 719) duyuldu. Boşanmanın ardından Ertekin Hatun'a maaş bağlandı ve bütün ihtiyaçları karşılandı.

³ Genel olarak erkeğin, ölen kardeşinin dul eşi ile evlenmesi şeklinde gerçekleşen bu evlilik türü hakkında bkz. Musa Şamil Yüksel, "Türk Kültüründe Levirat ve Timurlularda Uygulanışı", *Turkish Studies*, C. V/III, Yaz 2010, s. 2027-2058.

Kahire'de bulunan Hare Züveyle'de ikamet ettiği ev için her sene beş bin dirhemin üzerinde para veriliyordu. Bunun yanında et, meyve, şeker, tatlı ve diğer yiyeceklerden de bol miktarda gönderiliyordu (el-Makrîzî 1997: C. II, 527-C. III, 17; İbn Hacer tarihsiz: C. I, 347; en-Nüveyrî 2004: C. XXXII, 51).

Ertekin Hatun, 21 Ocak 1324 tarihinde Kahire'de vefat etti. Ardında zengin bir miras bıraktığı hatta mirasının erkek kardeşi Emir Cemaleddin Hızır b. Nogay ile Sultan en-Nâsır Muhammed arasında ihtilafa sebep olduğu bilinmektedir.

Sultan en-Nâsır Muhammed ve Tulunbiye Hatun Evliliği

1313 yılında Altın Orda tahtına çıkan Özbek Han (1313-1341) çok güçlü ve dirayetli bir hükümdardı. Onun zamanında iki devlet arasında güçlü ticari, diplomatik ve kültürel bağlar artarak devam etti. Özbek Han, seleflerinden Berke Han gibi Hanlığının İslamlaşması politikasını takip ediyordu. Çağdaş Memlûk Sultanı en-Nâsır Muhammed'e gönderdiği mektuplarda Altın Orda'da pek az kâfir kaldığını bildiriyordu. Meşhur seyyah İbn Battuta, 1330'lu yıllarda ziyaret ettiği Altın Orda Hanlığı'nın başkenti Saray'ın zenginliğinden, Özbek Han'ın emriyle burada yapılan camiler, medreseler, türbeler ve saraylardan bahsetmektedir (İbn Battuta 2004: 238, 247; Yakubovskiy 1992: 101).

Sultan en-Nâsır Muhammed, Özbek Han'ı tahta çıkışı dolayısıyla tebrik etmek ve bunun yanında Cengiz Han soyuna mensup bir Altın Orda hatunu ile evlenmek arzusunu bildirmek için bir elçilik heyetini, 1314 yılında Saray'a gönderdi. İki hükümdar ailesi arasında uzun süre devam eden elçi ve hediye teatilerinin ardından Sultan en-Nâsır Muhammed, Altın Orda Saray'ında Memlûk sultanının elçisi olarak çalışan Alaaddin Aydoğdu el-Harizmî'nin de katkısıyla Cengiz Han soyundan Tulunbiye Hatun (Dolunbiye /Tolunbay/Tolunbeg) ile nişanlandı (en-Nüveyrî 2004: C. XXXII, 250; Tiesenhausen 1941: 302).

Tulunbiye Hatun'un Özbek Han'ın kızı mı yoksa yeğeni mi olduğu ile ilgili Memlûk kaynaklarında ihtilaf vardır. el-Makrîzî, Mufaddal b. Ebî'l-Fadâil ve İbn ed-Devâdârî ve İbn Hacer'de Tulunbiye Hatun'un Özbek Han'ın erkek kardeşi Togay'ın kızı olduğu kayıtlıdır (el-Makrîzî 1997: C. III, s. 25; Mufaddal b. Ebî'l-Fadâil: 456; İbn ed-Devâdârî 1960: C. IX, 302; İbn Hacer tarihsiz: C. II, 228). Buna karşılık İbn Dokmak (İbn Dokmak tarihsiz: 353), İbn Tagrıbirdî (İbn Tagrıbirdî 1994: C. X, 38), eş-Şucâî'de (eş-Şucâî 1978: 120, 159) ise Tulunbiye Hatun'un Özbek Han'ın kızı olduğu bilgisi yer almaktadır. en-Nüveyrî'de ise yalnız Cengiz Han soyundan geldiği yazar (en-Nüveyrî 2004: C. XXXII, 250).

Özbek Han, nikâh öncesinde Tulunbiye Hatun için yüksek miktarda mehir isteyince Memlûk elçisi Emir Seyfeddin Otacı yirmi bin dinar mehir verdikten başka düğün eğlencesi için Deşt-i Kıpçak'ta bulunan tacirlerden yedi bin dinar da borç para almıştır (el-Makrîzî 1997: C. III, 25; en-Nüveyrî 2004: C. XXXII, 251; Yakubovskiy 1992: 52). Burada yapılan eğlenceden son-

ra Tulunbiye Hatun, elçilik heyeti ile yüz elli emir, altmış cariye ve başkent Saray kadısından oluşan kalabalık bir düğün alayıyla (el-Makrîzî 1997: C. III, 25)⁴ 17 Ekim 1319 tarihinde Deşt-i Kıpçak'tan Kahire'ye deniz yoluyla hareket etti. Düğün alayı, Konstantinopolis'te bir süre kaldı ve burada Bizans İmparatoru Laskaris tarafından nezaketle karşılandı. Mayıs 1320'de İskenderiye'ye ulaşan Tulunbiye Hatun ve yanındakiler üst düzeyde protokol ile karşılandı ve her tür ihtiyaçları giderildi. Gemiden indirilen Tulunbiye Hatun, altın işlemeli *harkâha*⁵ bindirildi. Hizmetine hüccâblar ve düğün alayını Nil Nehri üzerinden karşı tarafa geçirmek için on sekiz *harrâka*⁶ verildi. Tulunbiye Hatun, altın yaldızlı büyük bir saltanat kayığına, yanındakiler ise diğer kayıklara bindirilerek taşındı. Burada Emir Akboğa Abdulvahid ve pek çok üst düzey emir tarafından karşılanan Tulunbiye Hatun, kayıktan mahfeye bindirilerek omuzlar üzerinde Dehliz Meydanı'na kadar taşındı. Meydanda sultanlara uygulanan protokol gibi, kendisi için hazırlanan atlas ve ipekten yapılmış çadıra getirildi. Günlerce ziyafetler verildi. Üç gün sonra damat Sultan en-Nâsır Muhammed, yanında bulunan Altın Orda, Gürcü ve Bizans elçileriyle birlikte meydana geldi. Müverrih el-Makrîzî, düğün alayıyla birlikte gelen Altın Orda baş elçisi Bayıncar'ın, burada Özbek Han'dan gelen mektubu okuduğunu ve mektupta Özbek Han'ın eğer beğenmezse melikeyi geri gönderebileceği sözlerine Sultan en-Nâsır Muhammed'in "*Biz güzellik aramıyoruz, soylu bir aile ve kardeşimle (Özbek Han) yakınlaşmak istiyoruz ki biz ve o bir parça olana dek*" cevabını verdiğini nakleder (el-Makrîzî 1997: C. III, 25; İbn Hacer tarihsiz: C. I, 471-472). el-Makrîzî'de geçmeyen fakat en-Nüveyrî ve İbn ed-Devâdârî'de zikredilen bir diğer bilgiye göre ise Sultanın, kendine yakın emirlerinden Emir Ergun ve Emir Bektemür es-Sâki'yi gelinin bulunduğu yere göndererek onu görmelelerini emrettiği kayıtlıdır (en-Nüveyrî 2004: C. XXXII, 251; İbn ed-Devâdârî 1960: C. IX, 302).

Neticede büyük muhabbet ve törenlerle karşılanan Tulunbiye Hatun ile Sultan en-Nâsır Muhammed, 13 Mayıs 1320'de otuz bin dinar olarak belirlenen mehir üzere, Kadı el-Kudat Bedreddin Muhammed b. İbrahim tarafından kıyılan nikâhla evlendiler ve nikâh, Kâtibüssır Alaaddin Ali b. el-Esir tarafından kaleme alındı. (en-Nüveyrî 2004: C. XXXII, 251; el-Makrîzî 1997: C. III, 26; İbn Dokmak 1999: 126; İbn ed-Devâdârî 1960: C. IX, 303; Kortantamer 1993: 39; Kafalı 2007: 108). Nikâh günü emirlere beş yüz hil'at ve hanımlarına da hediyeler dağıtıldı, bol bol inamlar verildi. Bunlar dışında en-Nüveyrî'nin Tulunbiye Hatun için hazırlanan odanın güzelliğini anlat-

⁴ en-Nüveyrî'de rakam vermeden elçilik heyetinin yanında birkaç kadın ve Saray Kadısı olarak kayıtlıdır (a.g.e., C. XXXII, s. 251). İbn ed-Devâdârî'de ise iki bin dört yüz kişi olduğu ve yolda dört yüz kişinin öldüğü kayıtlıdır. (a.g.e, C. IX, 302).

⁵ Ahşaptan yapılan ve üzeri ince pamuklu kumaşla kapatılan bir çeşit binek. Bkz. Said Abdulfettah Âşur, *el-Asru'l-Memâlik fî Mısır ve ş-Şam*, Kahire, 1976, s. 434.

⁶ Bir çeşit saltanat kayığı. Ayrıntılı bilgi için bkz. Burak Gani Erol, *Memlûk Deniz Kuvveti*, Gazi Üniversitesi, SBE, Ankara, 2012 (basılmamış doktora tezi), s. 52.

mak için “Hiçbir İslam memleketinde bu oda gibi bir oda hazırlanmadığı” (en-Nüveyrî 2004: C. XXXII, 252) ifadeleri de onun için ne kadar özenildiği hakkında ilginç ve ayrıntılı bilgilerdendir ki bu Memlûk Devleti’nin Altın Orda Hanlığı ile ilişkilerine ne denli kıymet verdiğinin göstergesidir.

Tulunbiye Hatun ile birlikte gelen heyet, her tür ihtiyaçları karşılandıktan ve Özbek Han ve yanındakiler için hazırlanan hediyeleri aldıktan sonra 1321’de Mısır’dan ayrıldılar (en-Nüveyrî 2004: C. XXXII, 252).

Memlûk Devleti hakkında kıymetli bilgiler veren müverrih İbn ed-Devâdârî, bu evlilikten bahsederken gelinin ailesinin Tatarların en büyük soyu olan Batu soyundan geldiğini, hatta meşhur Sultan Baybars’ın bile böyle bir mutluluğa erişmediğini kaydeder. “Özbek Han’ın kızının sultanımızın istetmesi üzerine gelmesi ve onların sultanımıza yakın olmak için karşılık vermeleri sultanın en büyük saadetlerindedir” diyerek böyle bir şeyin Mısır hükümdarlarından hiç birisine nasip olmadığını belirtir (İbn ed-Devâdârî 1960: C. IX, 303-304; Kortantamer 1993: 39).

Yine kaynaklarda *es-Sitr er-Refi* unvanıyla yüceltilen ve *Hond el-Kübra* makamına gelen Tulunbiye Hatun’un 1326 yılının Ağustos/Eylül ayında Sultanın kızı ve oğlu Ebu Bekir ile birlikte Naibü’s-Saltana Emir Ergun’un refakatinde Hicaz’a gittiği ve hac vazifesini ifa ettikten sonra Kahire’ye döndüğü kayıtlıdır (en-Nüveyrî 2004: C. XXXII, 165; el-Makrîzî 1997: C. III, 48).

Özbek Han 1320/1321 yılında (h. 720) Memlûklerle kuvvetli münâsebetlerine dayanarak düşmanı İlhanlı hükümdarı Ebu Said Bahadır Han’a (712-732) karşı onlardan yardım istemiş ve Sultan en-Nâsır Muhammed onun bu isteğini hemen kabul etmişti. Memlûkler ve İlhanlılar arasında uzun süredir devam eden düşmanca münâsebet, 1320 yılından sonra düzelmiş ve iki devlet arasında barış yapılmıştı. Değişen bu durumla birlikte Sultan en-Nâsır Muhammed, İlhanlı hükümdarı Ebu Said’e karşı Özbek Han’a yardım etmekten vazgeçti. Bunun üzerine Memlûk Devleti ve Altın Orda Hanlığı arasında soğuk rüzgarlar esmeye başladı.

Sultan en-Nâsır Muhammed’in Tulunbiye Hatun ile evliliği, tamamen siyasi bir evlilik olduğu için bu yeni durumdan etkilendi. Zira bu evlilik, İlhanlılara karşı Altın Orda ile dostluk ilişkisine dayanıyordu. İlhanlılarla düşmanlık sona erince en-Nâsır, zevcesi Tulunbiye Hatun’u sekiz yıl sonra 1328’de boşadı. Boşanmanın hemen ardından 9 Temmuz 1328’de Bilad-ı Özbek’ten yani Altın Orda’dan gelen Emir Mengliboğa es-Silahdar ile evlendirildi (eş-Şucâî 1978: 120; el-Makrîzî 1997: C. III, 109-110). Emir Mengliboğa’nın ölümünün ardından da 1334/1335 yılında (h. 735) Altın Orda’dan Tulunbiye Hatun’un düğün alayı ile birlikte gelen ve en-Nâsır Muhammed’in en yakın emirlerinden olan Emir Kosun’un kardeşi Emir Susun ile ve ondan sonra da Nâib Emir Ömer b. Ergun ile evlendirildi (eş-Şucâî 1978: 120; el-Makrîzî 1997: C. III, 184).

Sultanın kendisini boşayarak başka emirlerle evlendirdiği Tulunbiye Hatun’un durumundan haberdar olan Özbek Han, 1334/1335 yılında (h. 735) Kahire’ye sert bir mektup göndererek Tulunbiye Hatun’u geri götür-

mek istediğini bildirdi. Ancak elçiye, Tulunbiye Hatun'un öldüğü söylenerek hediyelerle uğurlandı (el-Makrîzî 1997: C. III, 184). Hâlbuki eş-Şucâî'de Tulunbiye Hatun'un, 8 Eylül 1340 tarihinde öldüğü kayıtlıdır (eş-Şucâî 1978: 120) ki bu Özbek Han'ın mektubunun Mısır'a ulaştığı sırada Tulunbiye Hatun'un hayatta olduğuna işaret eder. Sultan en-Nâsır Muhammed'in niçin böyle bir tutum takındığı bilinmemektedir. Bununla birlikte herhalde onun bu tutumu, Altın Orda Hanlığı ile ilişkilerinden bağımsız değildi.

Memlûk Devleti ile Altın Orda Hanlığı arasındaki bu hadiseden sonra taraflar arasındaki ilişkiler kesilmemiş, elçi teatileri devam etmiştir. Bunlardan 1338 yılı sonunda Kahire'ye gelen Altın Orda elçisinin farklı bir isteği vardır. Özbek Han'a gönderilmiş olan Memlûk elçisi Emir Sertaktay ile birlikte Özbek Han'ın elçilik heyeti 28 Aralık 1338'de Kahire'ye geldi. Özbek Han, üç köle (memalik) ve çok sayıda sincabın da içinde bulunduğu pek kıymetli hediyeler göndermişti. Gelen elçilik heyeti gayet iyi bir şekilde uğurlandı. 11 Ocak 1339 tarihinde Sultanın huzuruna çıkan elçi, bu defa Özbek Han'ın Sultan en-Nâsır'ın kızlarından birini gelin olarak istediğini bildiriyordu (el-Makrîzî 1997: C. III, 251). Sultan en-Nâsır Muhammed, Özbek Han'ın niyetinin evlilik yoluyla bağları güçlendirmek değil, Tulunbiye Hatun'a yapılanlara karşılık vermek olduğunu anladı. Bu sebeple kızlarının yaşlarının küçük olduğunu, en büyüğünün bile henüz altı yaşına vardığını ancak evlilik çağına geldiğinde onu hazırlayıp göndereceğini söyleyerek siyasi bir manevrayla bu ricayı kibarca reddetti (el-Yûsufî 1986: 452). Hâlbuki onun evlenecek çağda kızlarının olduğu, bu tarihten çok kısa bir zaman sonra Dımaşk naibi Tengiz'in oğulları ile iki kızını nişanlamasından anlaşılmaktadır (Akkuş Yiğit 2014: 136).

Altın Orda Hanlığı ile yapılan bu yıldız evlilikten sonra, İlhanlı hükümdarı Ebu Said Bahadır Han'ın elçisinin 1323 yılı Haziran ayında Kahire'ye geldiği görülmektedir. İlhanlı hükümdarı, elçisi marifetiyle gönderdiği mektubunda Sultandan kızlarından birini, Nâibü'l-Meliki olan Emir Çoban'ın oğlu için istemektedir. Ancak Memlûk Sultanı, kızının henüz beş yaşında olduğunu, evlenme çağına geldiğinde bu isteğine cevap vereceğini söyleyerek teklifi reddetti. İlhanlı elçisi, Moğol asıllı Memlûk Emiri Aytmış eşliğinde Gazze'ye kadar uğurlanarak yolcu edildi (en-Nüveyrî 2004: C. XXXII, 49). Bu tarihten üç yıl sonra 1326'da Emir Çoban, sûfi ileri gelenlerinden üç kişi ile birlikte gönderdiği elçilik heyeti vasıtasıyla oğlu için Sultanın kızlarından birisini tekrar istemişse de olumlu bir netice alamamıştır (en-Nüveyrî 2004: C. XXXII, 189).

Yine 30 Nisan 1329 tarihinde Ebu Said Bahadır Han'ın Timurboğa isimli elçisi, yanında çok değerli on iki at ve diğer bir kısım kıymetli hediyelerle Kahire'ye gelerek Ebu Said'in kendisiyle akrabalık ilişkisi kurmak istediğini ve kızlarından biri ile evlenmek arzusunda olduğunu bildirdi. Bunun üzerine Sultan bir kez daha kızının küçük olduğunu ancak üç sene sonra bu isteğinin yerine getirebileceğini söyleyerek yine ret cevabı verdi (el-Makrîzî 1997: C. III, 118; İbn Dokmak 1999: 130; İbn Dokmak tarihsiz: 358; Ebû'l-

Fidâ 1997: C. II, 450). Netice itibariyle İlhanlılar, dostluk ilişkilerini kuvvetlendirmek amacıyla Memlûk sultanı ile akrabalık bağı kurmak istemişler ancak Sultan en-Nâsır Muhammed ısrarlara rağmen bu isteklerini sürekli geri çevirmiştir.

Sultan en-Nâsır Muhammed'in çok sayıda cariyesinin olduğu bilinmektedir. Bunlardan *Urdu* adında Tatar asıllı cariyesi dikkat çekmektedir. Zira Urdu, Sultan en-Nâsır Muhammed'den sonra tahta oturan oğlu Küçük'ün annesidir (İbn Hacer tarihsiz: C. I, 348; Kortantamer 1993: 51). en-Nâsır Muhammed'in güzelliği ile dillere destan olan nikahlı hanımı ve oğlu Anuk'un annesi Hond Togay da Moğol asıllı hanımlarından biri olup, en-Nâsır Muhammed üzerinde oldukça etkili olmuştur (İbn Hacer, ed-Dürer, C. II, s. 322; Akkuş Yiğit 2015b: 47, dpn. 7).

Memlûk tarihine bakıldığında, Sultanların komşu ve dost devletlerin kızlarıyla evlendikleri ancak kızları için böyle bir durumun söz konusu olmadığı görülür. Memlûk Devleti'ne en ihtişamlı zamanlarını yaşatan Sultan en-Nâsır Muhammed'in on bir kızı olduğu ve hepsini kendi emirleriyle evlendirdiği bilinmektedir (Akkuş Yiğit 2015a: 334).

Sonuç

Memlûk sultanlarının Moğollarla yaptıkları evlilikleri, Cengiz Han soyu ile bağ kurma çabası olarak da değerlendirebiliriz. Zira İlhanlı hükümdarı Abaka'nın elçisi aracılığıyla Sultan Baybars'a "*Sen bir kölesin (memlûk) ve Sivas'ta satın alındın; dünyanın meliklerine nasıl özenirsin?*" (İbn ed-Devâdârî 1971: C. VIII, 140) sözü o dönemin telakkisini açıkça ortaya koymaktadır. Memlûk sultanları, Baybars gibi çok başarılı ve hatta Moğolların ilerleyişine son veren bir sultan dahi olsa kölelikten geldikleri için tıpkı Timur gibi, soylu bir aileyle bağ kurma ihtiyacı hissetmişlerdir. Memlûk tarihçisi İbn ed-Devâdârî'nin de dediği gibi, Cengiz Han soyuna mensup bir kadınla evlenmek önemli bir iftihar vesilesidir.

Memlûklerin, İlhanlılara karşı önemli başarılar kazanmalarında Altın Orda Hanlığı ile dost ve müttefik kalmalarının önemi büyüktür. Elbette bunda onlarla yaptıkları evliliklerin payı göz ardı edilemez. Memlûkler, İlhanlılardan kaçarak kendilerine sığınan Moğol komutan ve askerlerini büyük hüsnü kabulle karşıladıkları, ihsanda bulunarak emirlikler verdikleri gibi onların kızlarıyla evlenerek Moğollarla bağlarını güçlendirdiler. Bu kadınlar, Memlûk Sarayı'nda *Hond el-Kübra* gibi üst düzey makamlara gelerek nüfuz sahibi ve geleceğin valide sultanları oldular.

Türk ve Moğol toplumunda ve yönetiminde kadının yeri önemlidir. 1330'lu yıllarda Deşt-i Kıpçak'tan geçen meşhur seyyah İbn Battuta'nın "*Bu ülkede kadınlara karşı şaşılacak kadar büyük bir saygı gördüm. Onlar erkeklerden çok saygı görürler*" (İbn Battuta 2004: 246) ifadeleri ve İbn Fazlullah el-Ömerî'nin "*Kıpçak halkı halifenin yaptığı kanunlara göre hareket etmez. Kadınlar erkeklerle birlikte yönetime katılırlar. Verilen emirler han ve hatunlardan hatta daha çok hatunlardan çıkar*" (İbn Fazlullah el-Ömerî 1986:

121) sözlerinden de anlaşıldığı gibi Memlûk sarayındaki kadınlar da muhakkak ki özgüvenleri ile sarayda temayüz etmiş, saygı duyulan kadınlardı.

Memlûk-Moğol evliliklerinin hikâyeleri, Memlûk aile hayatının özelliklerini ortaya koyması bakımından da önemlidir. Memlûklerde eşi ölen kadının, kocasının erkek kardeşiyle evlenmesi (levirat) pek tabii karşılanırdı. Ertekin Hatun'un, el-Melik eş-Eşref Halil'in ölümünden sonra kayınbiraderi en-Nâsır Muhammed ile evlendirilmesi örneğinde olduğu gibi. Bu eski bir Türk âdetidir. Bunun yanında Memlûk tarihinde boşanan veya kocası vefat eden kadınların çok sayıda evlilik yaptıklarına dair de sayısız örnek vardır. Keza Tulunbiye Hatun, en-Nâsır Muhammed'ten sonra üç evlilik daha yapmıştır. Ancak burada farklı olan Sultan en-Nâsır'ın Tulunbiye Hatun'dan boşanma sebebinin, siyaset gereği olmasıdır. Yine de Tulunbiye Hatun'un anlaşılabilirliği için Moğol asıllı emirlerle evlendirilmesine özen gösterilmiştir.

Bütün bunların yanında Sultan Baybars'ın Altın Orda Hanı Berke'nin kızıyla yaptığı sanılan evliliğin, esasen zamanında Eyyûbî Devleti'ne iltica eden Harizmlî komutan Hüsameddin Berke Han'ın kızıyla yapılmış olduğu ve bu yanlıştın tamamen isim benzerliğinden kaynaklandığı sonucu oldukça kuvvetli bir ihtimal olarak görülmektedir.

KAYNAKÇA

- AKKUŞ YİĞİT, Fatma (2014), "Emir ve Devlet: Dımaşk Nâibi Emir Tengiz'in Hayatı", *Gazi Türkiyat*, XIV, Ankara: 127-144.
- AKKUŞ YİĞİT, Fatma (2015a), "Memlûk Tarihinde Kadın Şarkıcı ve Müzisyenler", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXX/1, İzmir: 45-62.
- AKKUŞ YİĞİT, Fatma (2015b), "Memlûkler'de Evlilik Hazırlıkları", *Türkiyat Mecmuası*, C. XV Bahar, İstanbul: 331-351.
- ÂŞUR, Said Abdulfettah (1976), *el-Asru'l-Memâlik fî Mısır ve's-Şam*, Kahire.
- AMITAI, R. (1987), "Mongol Raids into Palestine (AD. 1260 and 1300)", *Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland*, No.2: 236-255.
- AMITAI, R. (2004), *Mongols and Mamluks: The Mamluk-Ilkhanid War 1260-1281*, Cambridge University Press.
- AMITAI, R. (2008), "Mamluks of Mongol Origin and Their Role in Early Mamluk Political Life", *Mamluk Studies Review*, XII-1, Cambridge: 119-137.
- AYALON, David (1951), "The Wafidiya in the Mamluk Kingdom", *Islamic Culture*, S. XXV, Jubilee Number, I, Hyderabad-Deccan: 89-104.
- BAL, M. S. (2005), "Türkiye Selçukluları, Mısır Memlûkleri ve Altın Orda Devleti'nin İlhanlılara Karşı Kurduğu İttifak", *Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, C. XVII: 295-310.
- BARTHOLD, W. (1979), "Berke", *İA (MEB)*, C. II, İstanbul: 553-555.

- BAYBARS ed-DEVADÂR (2001), *Zübdetü'l-Fikre fî Tarihi'l-Hicre*, (tah. Zübeyde Muhammed Ata), C. IX, yer yok.
- BAYBARS el-MANSÛRÎ (1987), *Kitâb et-Tuhfetu'l-Mulûkiyye fî Devleti't-Türkiyye, Tarih Devlet el-Memâlik el-Bahriyye fî Fetre min 648-711 h.*, (tah. Abdulhamid Salih Hamdân), Kahire.
- BAYBARS el-MANSÛRÎ (1993), *Muhtâru'l-Ahbâr Tarih ed-Devlet el-Eyyûbîyye ve Devlet el-Memâlik el-Bahriyye hattâ sene 702 el-Hicriyye*, (tah. Abdulhamid Salih Hamdân), Kahire.
- BAYBARS TARİHÎ (2000), *Al-Melik Al-Zahir (Baypars) Hakkındaki Tarihin İkinci Cildi*, (Türkçeye çev. Ord. Prof. M. Şerefüddin Yaltkaya), Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- BOYLE, J. A. (1968), "Dynastic and Political History of the Ilkhans", *The Cambridge History of Iran*, Vol. V, ed. J.A. Boyle, Cambridge University Press: 303-421.
- BROADBRIDGE, A. F. (2001), "Mamluk Legitimacy and the Mongols: The Reigns of Baibars and Qalavun", *Mamluk Studies Review*, Vol. V: 95-118.
- ÇOĞ, Mehmet (2015), "Ortaçağ'da Kafkasya Havzasında Kıpçaklar", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 19, 57-74.
- EBÛ'L-FİDÂ (1997), *Tarih Ebî Fidâ, el-Musemma el-Muhtasar fî Ahbâri'l-Beşer*, C. II, (tah. Mahmud Deyyûb), Lübnan.
- ERDEM, İlhan (2001), "Olcaytu Han'ın Ölümüne Kadar İlhanlılarda Yaşanan Siyasal-Kültürel Gelişmeler ve Yakın Doğu'ya Etkileri", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, S. 31: 35-48.
- EROL, Burak Gani (2012), *Memlûk Deniz Kuvveti*, Gazi Üniversitesi, SBE, Ankara (basılmamış doktora tezi).
- GÖKBİLGİN, Özalp (1972), "1313-1357 Yılları Arasında Altınordu Devleti", *Atatürk Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Araştırma Dergisi*, II/4, Ankara: 1-52.
- GÜL, Muammer (2006), "Harezmlî Türklerin Anadolu ve Yakındoğu'daki Roller ve Tesirleri", *Belleten*, C. LXX, S. 257, Ankara: 95-118.
- LEVANONI, Amalia (1995), *A Turning Point in Mamluk History: The Thirth Point Reign of al-Nasır Muhammed Ibn Qalawun 1310-1341*, Leiden-New York-Köln.
- İBN ABDİZZÂHİR (1961), *Teşrifü'l-Eyyâm ve'l-Usûr fî Sireti el-Melik el-Mansûr*, (tah. Dr. Murad Kamil-M. Ali el-Neccâr).
- İBN ABDİZZÂHİR (1976), *er-Ravzü'z-Zâhir fî Sireti el-Melik ez-Zâhir*, (tah. Abdulaziz Huveytir), Riyad.
- İBN BATTUTA (2004), *Büyük Dünya Seyahatnamesi, Tuhfetu'n-Nüzzâr fî Garâibi'l-Emsar ve'l-Acâibi'l-Esfâr*, (çev. Sait Aykut), Ankara.
- İBN ed-DEVÂDÂRÎ (1960), *Kenzü'd-Dürer ve Câmi' el-Ğurer*, C. IX, (tah. Hans Robert Roemer), Kahire.
- İBN ed-DEVÂDÂRÎ (1971), *Kenzü'd-Dürer ve Câmi' el-Ğurer*, C. VIII, (tah. Ulrich Haarmann), Kahire.

- İBN DOKMAK (1999), *en-Nefhatü'l-Mıskiyye fî ed-Devleti't-Türkiyye, min el-Cevheri's-Semîn fî Siyeri'l-Hulefâ ve'l-Mülûk ve's-Selâtin (min sene 637 hattâ sene 805)*, (tah. Ömer Abdüsselâm Tedmurî), Beyrut.
- İBN DOKMAK (tarihsiz), *el-Cevherü's-Semîn fî Siyeri'l-Hulefâ ve'l-Memlûk ve's-Selâtin*, (tah. S. A. Âşûr).
- İBN FAZLULLAH el-ÖMERÎ (1986), *Mesâlikü'l-Ebsâr fî Memâliki'l-Emsâr Devletü'l-Memâliki'l-Ûlâ*, (nşr. Dorothea Krawulsky), Beyrut.
- İBN HABİB (1976), *Tezkiretü'n-Nebîh fî Eyyâmi'l-Mansûr ve Benîh*, C. I, (tah. M. M. Emin-Dr. S. A. Âşûr), Kahire.
- İBN HACER EL-ASKALÂNÎ (tarihsiz), *ed-Dürerü'l-Kâmine fî A'yani'l-Mi'e es-Sâmine*, C. II.
- İBN TAGRİBİRDÎ (1992), *en- Nücümü'z-Zâhire fî Mülûk Mısır ve'l- Kâhire*, C. VII, (tah. Muhammed Hüseyin Şemseddin), Lübnan.
- KAFALI, Mustafa (1976), *Altın Orda Hanlığının Kuruluş ve Yükseliş Devirleri*, İstanbul.
- KAFALI, Mustafa (2007), "Özbek Han", *TDVİA*, C. XXXIV, İstanbul: 107-109.
- KAMALOV, İlyas (2003), *Moğolların Kafkasya Politikası*, İstanbul.
- KANAT, Cüneyt (2000), "Gazan Han Zamanında Memlûk Devleti'ne İltica Eden Uyratlar", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, S. XV, İzmir: 105-120.
- KANAT, Cüneyt (2001), "Baybars Zamanında Memlûk-İlhanlı Münasebetleri (1260-1277)", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C. XVI, İzmir: 31-45.
- KHOWAITER, Abdulaziz (1978), *Baibars the First: His Endeavours and Achievements*, London.
- KONUĞÇU, Enver (1992), "Berke Han", *TDVİA*, C. V, İstanbul: 506-507.
- KOPRAMAN, K. Y. (2005), "Mısır Memlûkleri (1250-1517)", *Prof. Dr. Kâzım Yaşar Koprman Makaleler*, Ankara: 81-159.
- KORTANTAMER, S. (1993), *Bahrî Memlûklar'da Üst Yönetim Mensupları ve Aralarındaki İlişkiler*, İzmir.
- KÖPRÜLÜ, Fuad (1979), "Baybars I", *İslam Ansiklopedisi (MEB)*, C. II, İstanbul: 357-363.
- el-MAKRÎZÎ (1957), *Kitâbu's-Sülûk li Ma'rifeti Düveli'l-Mülûk*, C. I/II, (tah. Muhammed Mustafa Ziyâde), Kahire.
- el-MAKRÎZÎ (1997), *Kitâbu's-Sülûk li Ma'rifeti Düveli'l-Mülûk*, C. I-III, (tah. Muhammed Abdulkadir Ata), Lübnan.
- MUFADDAL B. EBÎ'L-FADÂİL, *Nehcü's-Sedîd ve ed-Durr el-Ferîd fî mâ ba'd Tarih İbn el-Amid*, (nşr. S. Kortantamer).
- en-NÜVEYRÎ (2004), *Nihâyetü'l-Ereb fî Fünûni'l-Edeb*, C. XXX, (tah. Necib Mustafa Fevvâz, Hikmet Küşlü Fevvâz), Beyrut.
- en-NÜVEYRÎ (tarihsiz), *Nihâyetü'l-Ereb fî Fünûni'l-Edeb*, C. XXXI, (tah. Necib Mustafa Fevvâz-Hikmet Küşlü Fevvâz), Beyrut.
- NOBUTAKA, Nakamachi (2006), "The Rank and Status of Military Refugees in the Mamluk Army: A Reconsideration of the Wafidiyah", *Mamluk Studies Review*, Vol. X, No. I: 55-81.

- RASHIDUDDIN FAZLULLAH (1999), *Jami'u't-Tawarikh: Compendium of Chronicles, A History of the Mongols*, Part Two, English Translation and Annotation by W. M. Thackston, ed. Ş. Tekin, G. A. Tekin, Harvard University Department of Near Eastern Languages and Civilization.
- REŞİDÜDDİN FAZLULLAH (2013), *Câmiu't-Tevârih (İlhanlılar Kısım)*, çev. İ. Aka, M. Ersan, A. H. Khelejani, TTK, Ankara.
- SARAY, Mehmet (1989), "Altın Orda Hanlığı", *TDVİA*, C. II, İstanbul: 538-540.
- SPULER, Bertold (1987), *İran Moğolları (Siyaset, İdare ve Kültür İlhanlılar Devri 1220-1350)*, (çev. C. Köprülü), Ankara.
- eş-ŞÂFİÎ (1997), *Kitabü'd-Düvel el-İslâm eş-Şerife el-Behiyye ve Zikr mâ Zahara lî men Hikemillah el-Hafîyye fî Celb Tâife el-Etrak ilâ Diyar el-Mısriyye*, (tah. Subhî Lebib-Ulrich Harman), Beyrut.
- ŞEŞEN, Ramazan (2009), *Sultan Baybars ve Devri (1260-1277)*, İstanbul.
- eş-ŞUCÂÎ, (1978), *Tarih el-Melik en-Nâsır Muhammed b. Kalavun es-Sâlihî ve Evlâduhu*, (tah. Barbara Schäfer), Wiesbaden.
- TIESENHAUSEN, W. De (1941), *Altınordu Devleti Tarihine Ait Metinler*, (Türkçe çev. İsmail Hakkı İzmirli), İstanbul, 1941.
- UYAR, Mustafa (2012), "İlhanlı-Memlûk Mücadelesi ve Suriye: Ekolojik Yaklaşımlar", *Beşinci Uluslararası Ortadoğu Semineri (el-Maşrık el-Arabî ve el-Anadol fî el-Usûr el-İslâmiyye)*, 2-4 Kasım 2010, Şam-Suriye, Bildiriler, Elazığ: 205-213.
- YAKUBOVSKİY, A.Yu. (1992), *Altın Ordu ve Çöküşü*, çev. H. Eren, TTK.
- el-YÛSUFÎ (1986), *Nüzhetü'n-Nâzır fî Sireti'l-Melik en-Nâsır*, (tah. Ahmed Huteyt), Beyrut.
- YÜKSEL, M. Şamil, "Türk Kültüründe Levirat ve Timurlularda Uygulanışı", *Turkish Studies*, C. V/III, Yaz 2010, s. 2027-2058.
- ZAKIROV, S. (1966), *Diplomaticheskie Otnişeniya Zolotoy Ordi s Egiptom (XIII-XIV vv)*, Izdatel'stvo Nauka, Moskova.

MOSKOVA'NIN TÜRKÇE KÖKENLİ YER ADLARI*

Marina KASUMOVA**
Mayagül ERGENEKON***
Nigar ÇOBANOĞLU****

ÖZET

Bu makalede Moskova ve çevresinde kullanılan Doğu, özellikle Türk kökenli yer isimleri incelenmektedir. Türkçe yer adları Rusya'nın ana toponomik tabakalarından biridir. Türkçe kökenli yer adların geniş yayılım alanı ve karmaşık yapısı dilbilim açısından araştırılması gereken bir konudur. Bunlar zengin kelime hazinesine ve evrensel tipolojiye sahiptir. Bu durum uzun bir süre boyunca farklı etnik ve kültürel faktörlerin etkisi altında gelişmiştir. Rusya'nın Türkçe kökenli yer adlarının oluşumunda coğrafi ve etnik-dilsel faktörler dışında diğer Türk soylu halklarla temasların etkisini de görmek mümkündür.

Anahtar Kelimeler: Rusça, Moskova, yer adları, Türkçe kökenli yer adları, alıntılar.

ABSTRACT

This essay deals with place names of Oriental, especially Turkish origin in and around Moscow. Place names with Turkish origins constitute one of the main toponymic layers in Russia. They are widespread and have complex linguistic structures, thus necessitating a special scholarly interest. They have a rich vocabulary and universal tipologies. This phenomenon has developed under various ethnic and cultural influences in a long period. It is possible to observe influence of contacts with Turkish speaking peoples, as well as geographical and ethno-linguistic factors in making of the Turkish-originated place names in Russia.

Keywords: Russian, Moscow, Toponymy, Turkish place names, loan-words.

Farklı diller arasındaki sözlüksel düzeyde etkileşim ulusal dillerin sözvarlığı tarihinde özel bir yere sahiptir. Bu etkileşimin bir sonucu olarak kelime

* Bu çalışma, Fatih Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Fonu tarafından P51171402_B proje numarası ile desteklenmiştir.

** Doç. Dr. Mütercim -Tercümanlık Rusça Ana Bilim Dalı, İstanbul Aydın Üniversitesi, kasumova@mail.ru

*** Mütercim -Tercümanlık Rusça Ana Bilim Dalı, Okan Üniversitesi, İstanbul, mayagul.ergenekon@okan.edu.tr

**** Mütercim -Tercümanlık Rusça Ana Bilim Dalı, Okan Üniversitesi, İstanbul, nigar.cobanoglu@okan.edu.tr

ödünçlemeleri sorunu, Rus dilinin varlığı süresince "farklı tarihsel aşamalarından söz ettiğimiz dilin gelişiminde önemli yönlerden biridir" (Birjakova, Voynova, Kutina 1972: 9). Antik dönemde başlayan ve XVII. yüzyıla kadar süren Rusça sözcük varlığının evriminde, Türk dilli halklarla ilişkiler ve Doğu dillerinden alıntılar önemli bir yer tutmaktadır. "Kiev Knezliği'nin kuruluşundan çok önce Doğu Slavları çeşitli Doğu ve Türk kabileleri ile yan yana yaşıyordu. Bu bağlantılar ve ilişkiler insan kökeninde ve kültüründe, mimarisinde ve süslemesinde, ev eşyaları kullanımında, yaşam tarzlarında ve geleneklerinde, hatta sözcük varlığında izler bırakmıştır. Başta Türkçe kaynaklılar olmak üzere, birçok Doğu kökenli alıntı Slav vakayinamelerinde, *Igor Destanı*'nda ve diğer yazılı yapıtlarda, hayvancılık (özellikle atçılık ve küçükbaş hayvancılık) ve kuşçuluk terimlerinde, soyadlarında ve takma adlarda, yer adlarında, akarsu adlarında vs. görülmektedir" (Kononov 1982: 2).

Rusçada Doğu dillerinden gelen alıntıların (Oryantalizm) araştırılma tarihi eskidir. Doğu sözcük kadrosu farklı açılardan araştırılmıştır: Etimolojide (A. S. Lvov, A. N. Kononov, İ. G. Dobrodomov, K. P. Galiullin, P. G. Ahmetiyanov), tematik olarak (F. Jarimbetov, D. S. Setarov, R. A. Yunaleeva, R. G. Gataulina, A. G. Sagitova, Y. Kerami), Rus edebi eserlerinin araştırmasında (A. S. Lvov, İ. G. Dobrodomov, İ. İ. Nazarov, V. D. Arakin, V. İ. Filonenko, A. S. Mahmutova), edebiyatta (G. S. Amirov, R. İ. Bigayev, G. N. Aslanov), söz kaynaklarında (G. Y. Romanova, G. N. Karimullina), çağdaş edebi dilde (K. P. Babayev, R. Z. Kiyasbeyli), lehçelerde (G. N. Aslanov, L. L. Ayupova, L. A. Kubanova, B. A. Moiseev) vd.

Bu konunun gelişmesinde bazı araştırmalar büyük rol oynamıştır: Rus edebi dilinin tarihi üzerine klasik ve çağdaş çalışmalar (V. V. Vinogradov, B. A. Larina, V. V. Kolesova, F. P. Filina, A. İ. Gorşkova), ses bilgisi, sözlüksel türetme ve biçim bilimi üzerine çalışmalar (V. M. Markova, E. A. Balalikhina, G. A. Nikolayeva, A. A. Aminova, Z. P. Danilova, Y. S. Azarh, İ. V. Yerofeyeva, E. M. Şeptuhina, V. V. Kolesov, V. İ. Postovalova, M. A. Pilgun), tarihsel sözcük bilgisi ve anlambilimde (M. M. Pokrovskiy, V. V. Vinogradov, F. P. Filin, O. N. Trubaçov, D. N. Şmelyov, E. S. Koporskaya, O. S. Mjelskiy, T. M. Nikolayeva, F. P. Sorokoletov, G. V. Sudakov) vd.

XX. yüzyılın 40-50'li yıllarında Rusya'da Oryantalizm araştırmaları önem kazanmıştır. XV-XVII yüzyıllarda (Moskova Rusyası dönemi) büyük Rus ulusunun yaratılması ile milli Rus edebi dilinin şekillenmeye ve gelişmeye başladığı dönemde kullanılan Rusçanın tanımı, Rus edebi dilinin sözlüksel sisteminin evrim süreci ve Doğu dillerinden alıntılardan oluşan katmanın incelenmesi büyük bir önem taşımıştır. Birçok araştırmacı bu konuya ilgi göstermiştir. Örneğin S. E. Malov eski Rusçadaki bir dizi Türkçe kökenli kelimeyi etimolojik açıdan incelemiştir. A. D. Efendieva çalışmalarında Oryantalizmin Ortaçağ sonu etimolojik-kronolojik betimlemesi üzerinde çalışmaktadır.

Bunun dışında dilsel ve kültürel literatürde Rus kültürünün ve geçmiş yüzyılların ideolojisinin Avrupa yönelimli olması nedeniyle, Doğu dillerinin Rus dil sistemine ve Rus dilli dünya görüşü üzerine etkisi sürekli azalmıştır. Rus dil sistemine uyum sağlamış Doğu söz birimleri ise Rus dilinin ve kültürünün kendi göstergibilimsel işaretleri olarak algılanmıştır. Bu yönde tasviri araştırmaların olmaması Rusçadaki Türkçe yer adların incelenmesine yönelik çalışmaların gündemde olmasını açıklamaktadır.

Belirtmemiz gerekiyor ki, bazı araştırmacılar Arap, Fars, Moğol ve diğer yabancı kökenli kelimeleri Türkçe kökenli kelimeler olarak nitelendirirken, aynı zamanda bu kavrama farklı yaklaşmak gerektiğini açıkça belirtmekte. Şöyle ki, V. D. Arakin, Türkçe kökenli kelimelerin sınırlarını daha iyi tanımlamak için Türkçeden alınmış sözcüklerin iki gruba ayrılmasını öngörür:

1) Türk dili ailesine ait olan ezeli Türkçe kökenli kelimeler (алтын, чалый, тьма).

2) Türk dili ailesine ait olmayan, yani Türkçeye başka dillerden (Fars, Arap, Moğol vs.) gelmiş sözcükler (Arakin 1974: 113).

A.D. Efendiyeva Türkçe kökenli kelimelerin kadrosunu şöyle sınıflar:

1) Ezeli Türkçe olanlar, Türk kökenli ve Türk dilli halklarla temas sonucunda Arapçadan, Farsçadan, Moğolcadan geçen kelimeler,

2) Kökleri klasik antik dillere dayanan, fakat Türk dilleri aracılığıyla Rusçaya geçenler,

3) Batı Avrupa veya Slav dillerinden Rusçaya geçenler (Efendiyeva 1975: 13).

Prof. Dr. N. K. Dmitriyev'e göre ezeli Türkçe kökenli kelimeler ezeli Türk kökenli ve alıntı sözcükler olarak ikiye ayrılıyor. Bütün bu unsurlar Türkoloji çalışmalarında dikkate alınır. Fakat Türk-Slav alanındaki araştırmalarda benzer sınıflandırmalar gereksiz bulunuyor; çünkü Rusçanın dağarcığındaki bütün Türkçe kökenli kelimeler, tarihleri ne olursa olsun, Türk dillerinden geçmiştir (Dmitriyev 1962: 515).

"Doğu Dilleri" teriminin bir dizi farklı sisteme ait dilleri bir araya getirdiği biliniyor. Bunların arasında Türk, Moğol, Arap, Fars dilleri yer almaktadır. Araştırılan dönemde Türk dili ailesine Çuvaş, Başkurt, Tatar (Volga bölgesi Tatar Dilli, Kasimov bölgesi Tatar dilli), Kırım Tatar dilli, Sibirya Tatar dilli, Nogay Türkçesi, Karakalpak Türkçesi, Karaim Türkçesi, Kumuk Türkçesi, Karaçay-Balkar Türkçesi, Türkmen Türkçesi, Özbek Türkçesi, Uygur Türkçesi, Türkiye Türkçesi, Azerbaycan Türkçesi, Yakut Türkçesi, Altay Türkçesi dâhildir (Efendiyeva 1975; Baskakov 2006).

Türk dillerinde Doğu kökenli sözcüklerin sayısı bir hayli çoktur. Bunlardan çoğu dini ve bilimsel terminolojiyi içeren Arapça kökenli kelimeler ve Fars dilinden alınmış sözcüklerdir. Türk dilinde Arap ve Fars alıntı sözcükler N. K. Dmitriyev (Dmitriev 1962), A. Меметов (Меметов 1985), E. N. Födorova (E. N. Födorova 2003) vs. bilginlerin çalışmalarında incelenmiştir.

Arap, Fars ve Türk dillerine dayanan Doğu kökenli sözlüksel birikimin araştırılması Kafkas dilleri özelinde, bölgesel kültürel bir fenomen olarak Tarlanov tarafından yapılmıştır (Tarlanov 2005). Bu şekilde Oryantalizmler, Doğu kökenli alıntılar, sözcükler, sözlüksel unsurlar, Rusçaya Doğu dillerinden veya bu diller aracılığıyla geçmiş sözcüklerdir. Yani bu sözcüklerin tarihçelerinde Doğu dönemi yaşanmıştır (Karimulina 2007).

"Alıntı" terimini biz geleneksel olarak algılıyor ve verici dile ait belirli bir dil ögesinin alıcı dil üzerindeki asimilasyon süreci olarak gösteriyoruz.

Doğu kökenli söz unsurlarının köklerinin saptanması kendine has özelliklere sahiptir. Rusların (ondan önce de Doğu Slavların) bütün tarihleri boyunca Türk ve diğer muhtelif milletlerle sosyal ilişkide olmaları ve sözcük alışverişinde bulunmaları, Rusçanın sözvarlığının sadece tek bir kaynaktan değil, çeşitli kaynaklardan beslendiğini gösteriyor.

Araştırılan dönemde sosyal ilişkilerin geniş olması tipik bir durumdur. Doğu kökenli alıntılar, Oryantalizm gibi terimlerin anlam bakımından kapsamlı olması, araştırmacılar tarafından Doğu kökenli olmadığı düşünülen söz birimlerini ayrıntılı şekilde araştırmamıza izin veriyor. Örneğin книга, корабль, терем vb. Çalışmalarında alıntı sözcüklerin kaynaklarını araştırırken dilsel göstergenin her iki tarafını (biçim ve anlam) göz önünde bulunduran bilim adamlarına katılıyoruz (Y. S. Sorokin, Y. E. Birjakova, L. A. Voynova, L. L. Kutina, V. M. Aristonova vs.).

Kaynak dil dediğimizde kastımız kelimenin bu dil soylu olmasıdır. Bu makaledeki örnekleri belirlerken aşağıdaki kaynaklar kullanılmıştır:

1) *Rusçanın Etimoloji Sözlüğü*, M. Fasmer ve *Rus Diyalektleri Etimoloji Sözlüğü*, A. Y. Anikina.

2) Tarihsel etimoloji araştırmaları: P. Melioranskiy, F. Y. Korş, N. K. Dimitriev, B. A. Larin, V. İ. Abaev, N. A. Baskakov, İ. G. Dobrodomov, G. F. Odintsov, İ. İ. Nazarov, R. A. Yunaleeva, vd'nin.

3) Rusça-Türkçe, Türkçe-Rusça ve diğer iki dilli sözlükler.

4) Türk dillerinin sözvarlığını ve lehçelerini, onların kökenini inceleyen sözlük çalışmaları: *Türk Lehçeleri Sözlüğü*, V. V. Radlov, *Sibirya Tatar Lehçeleri Sözlüğü*, D. G. Tumaşeva, *Türk Dillerinin Etimolojik Sözlüğü*, E. V. Seortyan vb.).

Bunun dışında kaynak dilin tarihi yapıtları da dikkate alınmıştır. Bu yapıtların önemi hakkında İ. İ. Ogiyenko, alıntılarının kaynağını belirlerken karşılaştırmak için her iki kelimenin ilk önce modern değil, en eski biçimini almak gerektiğini yazmıştır (Ogiyenko 1915: 24).

Alıntılarının kaynağının açıklığa kavuşturulması için eski Türk yazılı yapıtlarına bakılabilir:

1) Eski Türk diline ait çalışmalar: Kaşgarlı Mahmut, *Divanü Lügati't-Türk*.

2) Filoloji eserleri: *Türk dilinin gramer cevherleri* (Gramer tezi, XIV yy., Arapça).

3) Bir veya birkaç yapıtın sözvarlığını yansıtan yayınlar: *Orta Asya'da Bulunmuş Kur'an Tefsirinin sözvarlığı*, A. K.Borovkov, *Eski Özbek Dili. XIV Yüzyıl Harezmi Eserleri* (2 cilt), E. İ. Fazılov vs.

Herhangi bir ulusun köken tarihi araştırılırken yeradbilimin bir kaynak olarak büyük önem taşıdığı açıktır. Her bölgedeki akarsu, göl, dağ vs'nin adı ulusların tarihi hakkında bilgi vermesinin yanında, oradaki halkın günlük hayatını yansıtır ve anadile kök salarak yüzyıllarca varlığını sürdürür. Bu adların varlığı ulusun yerleştiği tarihi alanı belirler ve öz-bilincin en önemli göstergesi haline gelir.

Bir ulusun kültürel geleneklerinin tarih boyunca korunması, milli yer adların korunması ile bağlantılıdır. Ayrıca yeradbilimi devletin ulusal ideoloji sisteminin önemli bir bölümüdür. Yer adları doğru ve hedefe yönelik kullanıldığında, bir ulusun birliğini korumasında etkili bir araç haline gelmektedir. Bu süreçte bu sözcüklerin, ulusun bilincinde farklı bölgelere yerleşmeye hak kazandıklarına, bu bölgeyi koruma altına almalarına ve kendi haklarını savunmalarına dair bir görüş oluşturmaktadır.

Moskova'daki birçok yer adının Türkçe kökenli isimlerden, açık, doğrudan veya dolaylı şekilde yansıtılan çeşitli olaylardan esinlendiği görülmektedir. Birçok sarayın, köyün ve "Sloboda" dediğimiz yerleşimlerin isimleri yer adları grubuna girmektedir. Bunun sebebi Moskova'nın Müslüman ülkelerden gelen göçmenlere, vaftiz olanlar da dâhil olmak üzere, ev sahipliği yapmasıdır.

Bilim adamlarına göre Türk-Müslüman nüfusla ilgili olmayan eski yer adları arasında Çin Mahallesi, Arbat Caddesi ve Moskova Kremlinini yer almaktadır.

Taganka: Taganskaya Sloboda, modern Taganskaya sokağı, meydan, metro istasyonu ve çıkmaz sokak. XVI yy'dan beri bilinmektedir. Taganka kelimesi Tatar Türkçesindeki *tagan* kelimesinden gelir. Dal'in sözlüğüne göre *tagan* "altında ateşi yakılan yuvarlak veya uzun saplı demir çember; uçayaklı sehpa"; *Türkiye Türkçesi Ağızları Sözlüğü*'ne bakıldığında ise "saplı yağ tavası" anlamına gelmektedir. Göçebe halkların arasında *tağan* "ısıtıcı, soba" olarak kullanılmaktaydı.

Bolvanovka: Taganskaya sloboda yerleşimi Bolvanovka denen yerde bulunmaktadır. Bu ismi XIV-XV yy'dan Yukarı Bolvanovka ve Nikolo-Bolvanovsky sokak isimlerinde görmek mümkündür.

Bir rivayete göre Bolvanovka yer adının kökeni *bolvan* (Altınorda balbalları veya Altınorda hanlarının resimleri anlamına gelir) kelimesinden gelmektedir. B. Tülpakov'a göre Bolvanovka kelimesi Baltık kökenli *bolvas* "hediye, haraç, rüşvet" kelimesinden gelmektedir. Zamoskvoreçye yerleşiminde aynı adı taşıyan bir yerleşim vardır.

Krutitsy alanı: Bugün Krutitsy Val, Krutitskaya sokağı, rıhtım ve diğer sokaklar. Altınorda ile yakından ilgilidir. Burası XIII. yüzyılın sonlarında Saray başpiskoposlarının kaldığı yer olarak düzenlenmiştir. XV. yüzyılın ortasında Saray denilen yerden Podonskaya ve Sarskaya piskoposlukları

buraya taşındı ve taşındıktan sonra Podonskaya ve Krutitskaya olarak ad aldılar. Krutitskoye yerleşimin etrafında hala bunun izlerini taşıyan yer adlarına rastlanılabilir. Örneğin Sara, Moskova nehrinin sol kolu (şimdi Sarinskiy geçişi), Podonskiy uçurumu, Arbatetskaya sokağının güneyinde Moskova nehrinin Podon kolu (o zamanlarda Podonskiy geçidi).

Mius (Miuskaya alanı): Moskova'nın en gizemli isimlerinden biri ve şehrin merkezinde, kuzeybatı kesiminde, "Novoslobodskaya" metro istasyonuna yakın bir yerde bulunmaktadır. Bu yer adının kökeni hakkında çeşitli teoriler vardır. Bunlardan biri Türkçe *mius* "köşe" kelimesinden geldiğidir.

XVII. yüzyıldan itibaren **Basmannaya Sloboda** (şimdi Basmannaya çıkması) olarak biliniyor. O bölgede metal işleriyle uğraşan ustalar yaşardı ve onlara "basmaniki" deniliyordu ve bu bölgenin adı öylece Basmanaya olarak anılmaya başlamıştı. Eski Türkçede *basma* kelimesi "baskı" anlamına gelir.

Barashevskaya yerleşiminde (şimdi Barashevskiy geçidi) "baraş" denilen insanların yaşadığı yer, etimolojik ve semantik anlamda Moskova ve Altınorda'nın işbirliğinden doğan bir üründür. "Baraş" denilen insanların görevi hükümdar ve şehzadelerin dinlenmesi için tasarlanmış çadırları kurmaktı. Barashevskaya ve Basman yerleşimlerinin arasında Romodanovskaya yerleşimi bulunuyordu.

Kolpaçnaya yerleşiminde (bugün Kolpaçniy geçidi), kapak (*kap*, Tatar kökenli bir kelime) üreten ustalar yaşardı.

XVII. yüzyıldan itibaren **Kazeyevo** adına rastlanıyor (şimdi Kuzey Bulvarı ve Yurlovskiy geçidi olarak biliniyor) ve Türk kökenli bir kelime olup, benzer kelimelere genellikle Tatar dilinde sık rastlanmaktadır.

Moskova Çevresinde Bulunan Türk-Müslüman Yerleşimlerle Bağlantılı Yer Adları

XV. yüzyılda kurulmuş olan **Izmaylovo** köyünün adını Han sülalesinden Altınordalı cengâver Şay'ın torunu ve Izmaylov soyunun kurucusu olan İzmayıl Prokopyeviç isminden aldığı sanılmaktadır. Soylu ailelerin arma kitabında ("Obşiy Gerbovik dvoryanskiy rodov") XIV. yüzyılda hanın boyundan Büyük Kinyaz Ryazanskiy'nin yanına dürüst ve cesur olan Şay adlı bir erin geldiği kaydedilmiştir.

Izmaylov yer adı eski bir Arap özel adından türemiştir. İsmail ismi İslam'ın hâkim olduğu ülkelerde hayli meşhurdur ve "Allah'ı işitmek" anlamına gelir. Izmaylov köyünün etrafında orayı kuran göçmenlerin izlerini taşıyan eski yerleşimler bulunmaktadır: XVII. yüzyılın başında kurulan Alamovka, Kalganovskaya Sloboda ve diğerleri.

XVI yüzyıldan beri var olan **Gireyev** köyü adını bir rivayete göre Kırım hanedan soyu Gireylerden almıştır. Bu köyün yanında XIX. yüzyılda Novogireevo adını taşıyan yeni bir köy daha kurulmuştur.

İzmailovo'nun kuzeybatısındaki **Çerkizovo** köyü (Serkizovo) XIV. yüzyılın ortasında Dimitry Donskoy yönetiminde Moskova'ya giden Serkiz adındaki Büyük Orda prensi onuruna adlandırılmıştır. Kendisi soylu Starkov sülalesinin kurucusu olarak biliniyor. Prens Serkiz Moskova çevresinde, Çerkizovo köyü de dâhil olmak üzere, birkaç köye sahipti. Şu an eskiden bir köy olan Molzhaninovskiy semtinden geçen Leningrad karayolu bulunmaktadır.

Bolşoy Cherkizovskiy sokağının kuzeyinde, daha önce **Alimovo** denilen, Bogorodskoe semti bulunmaktadır. Alimovo, Tatar adı Alım'dan (Âlim) gelmektedir. Tahmini olarak bu yer adı XIV. yüzyılın Altınorda yerlileri ile ilişkilidir. XVII. yüzyılın sonunda burada bir şapel inşa edildi ve bu bölge Bogorodskoe olarak adlandırılmaya başladı, ama hala Alimova sokağı ve geçidi varlığını sürdürmektedir.

Tatarovskaya Poyma ve Krlatskoye'de bulunan **Tatarovo** bölgesinin 1417 yılına ait bir manevi tasdiknameye (Büyük Prens Vasiliy Dmitriyeviç Diploması olarak biliniyor) Kırım asıllı Tatarlara ait olduğu düşünülüyor.

XV. yüzyılın başında Moskova'ya gelen ve ilk sahibi olan Tatar Karamışın'ın adını taşıyan **Karamışevo** köyü aynı yüzyılda kurulmuştur.

Moskova'nın güneybatısında yer alan **Aminyevo** köyünün (şimdi Aminevskoe karayolu) kurucuları soylu Aminyev ailesidir. Altınorda'nın büyükelçisi Amin (1348) bu ailenin üyelerinden biriydi.

Tepliy Stani XIV. yüzyıldan beri bilinen ve adı Altınorda'yla bağlantılı olan bir yerdir. Bu adın burada Moskova'ya girmeden önce Altınorda askerlerinin veya habercilerinin durakladığından ya da Altınorda'ya giden yolun hizmetinde bulunan insanların yerleşme yeri olduğundan kaynaklandığı düşünülüyor. Daha önce bu yer Voztsy olarak biliniyordu.

Kanıtlara göre Mişar Tatarların yaşadığı Nijniy Novgorod bölgesinde aynı isimde (Tepliy Stani) bir köy daha bulunuyordu. O bölgede (şimdi Seçenovovo olarak biliniyor) Altınorda devletine ait altın sikke ile birçok hazineler bulunmuştur.

Zamoskvoreçye bölgesi yer adları açısından araştırma için birçok kaynağa sahiptir. Zamoskvoreçye bölgesinde Türk-Müslüman mirasının yer adları ve topografyaya yansımalarını görmek mümkündür.

O zamanda mevcut olan Tatar sokak ve geçitlerine, Tatar yerleşimin yanında bulunan Bolşaya ve Malaya Ordinka gibi, Altınorda yolunun anısına adlar verilmiştir. Bu yol Moskova nehri boyunca ilerleyip, Tatarca *balçık* (balçık, kil, ıslak çamur) kelimesinden gelen Balçuga bölgesinin yakınlarından geçiyordu. Ordinka'nın her iki tarafında iki yer vardı: **Tolmaçi** veya **Tolmatskaya Sloboda** (şimdi **Bolşoy** ve **Malıy Tolmaçyevskiy pereulok**) ve **Starıye Tolmaçi** (günümüzde **Starıy Tolmaçyevskiy pereulok**).

Kadashevo köyü Zamoskvoreçye bölgesinde bulunuyordu ve iki farklı rivayete göre bu yer adının kökeninde Türkler vardır.

Ordinskaya (Orda) yolu boyunca **Ordıntısı** olarak adlandırılan iki alan vardı. Şu an biri **Ordınskiye** geçidi, diğeri ise **Ordınskiy** çıkmazı olarak adlandırılıyor.

Bolşaya Tatarskaya (Büyük Tatar Caddesi) Tatar mahallesinin ana caddesiydi ve 1917 Şubat Devrimi'nden önce Tatarskaya olarak biliniyordu.

Malıy Tatarskiy geçidi XVII-XVIII. yüzyıllarda Tatar yerleşiminin güney sınırını oluşturuyor ve Şubat Devrimi'nden önce Tatarskiy olarak adlandırılıyordu.

Tatarskaya (Şubat Devrimi'nden önce **Malaya Tatarskaya**) ve **Bolşaya Tatarskaya** sokakları Ordinskaya yolunun bir kısmını oluşturuyordu ve daha sonra Nogayskiy Dvor, Tatarskaya Sloboda yolun bir uzantısı haline geldi.

Belgelere göre bir yer adı olarak **Bolşoy Tatarskiy** geçidi (Büyük Tatar geçidi) XVIII. yüzyıldan itibaren Tatar hamamlarıyla biliniyordu. Günümüzdeki tarihçilerin verilerine göre bu hamamlar Moskova nehri üzerindeydi ve tarihsel verileri karşılaştırsak, o zamanlarda Vodootvodniy kanalına doğru, Bolşaya Tatarskaya sokağı ve Bolşoy Tatarskiy geçidinin köşesinde bulduklarını söyleyebiliriz.

Çoğu Zamoskvoreçye bölgesinde bulunan zanaat yerleşimleri olan **Monetchiki** (sikke ustaları), **Kojevnik** (debbağlar), **Konühi** (seyisler), **Kuznetsı** (demirciler), **Ovchinniki** (dericiler) ve diğeri Türk-Müslüman nüfus ile ilgiliydi.

Ordinskaya Yolu Boyunca Bulunan Yer Adları

Bugün Sadovoye Koltso etrafında bulunan alan eskiden Ordinskaya yoluydu. Bu yol boyunca XVII. yüzyıl öncesinde çıkan bazı isimler Türkçe kelimelerden gelir. Ancak, Moskova yer adlarını araştıran birçok modern bilim adamı diğeri görüşleri tercih etmektedir. O zamanlarda Moskova'nın siyasi ve sosyal hayatında Orda yolu çok önemli bir rol oynardı. Bu yüzden bu yer adlarının oluşumunda Türklerin rolü dikkatle incelenmelidir.

Nogatino (Nogatino) yer adının kökeni bilinmemektedir. Bir varsayıma göre *nogat* kelimesinden geldiği tahmin ediliyor. Eski Rusya'da *nogat* kelimesi parça parça kesilmiş Arap gümüş dirhemi için kullanılıyordu (Arapça *nukud* 'para'). Diğeri varsayıma göre ise takma adı Nogata olan birinden ortaya çıkmıştır.

Ayrıca, **Nagaev** veya **Nagaeva** yakası gibi yer adlarıyla bir analogi çizersek ve bu kelimenin Nogaylardan geldiğini düşünürsek, bu yer adının da Türk kökenli olduğunu varsayabiliriz. Bu varsayımı güçlü kılan şey, 1270-1299 yıllarında Altınorda'da büyük bir nüfuz kazanmış olan Berke Han'ın başkomutanı Nogay Han adında bir komutanın olması ve onun Kırım'ın batısında Aksu ile Özü nehirleri arasındaki sahada Kıpçakların önderi olarak tarihe geçmesidir.

Saburovo bögesi: Saburov soyadından geldiği sanılmaktadır. Ancak bu konu ile ilgili bir belge bulunamamıştır. Bu kelimenin Tatarca kökenli olduğu tahmin ediliyor.

Chertanovka (bölge ve nehir): Tatarca *çurtan* (çortan) kelimesinden gelmektedir ve turna balığı anlamına gelir. Rus dilbilimci ve toponomist G. Smolitskaya bu yer adının yabancı bir dilden geldiğini doğrulamaktadır.

Biryulyovo: Eski Tatarca *birelyay*, şimdiki *birelgen* kelimesinden gelmektedir ve "verilen, vermek" olarak çevirilir.

Moskova TEM otoyolunun bitiminde Tariçevo, Bulatnikovo, Izmaylovo ve diğer yerleşimler bulunmaktadır. Bu alandaki yerleşimler resmi tamamlamaktadır.

Araştırılan kaynaklar Doğu kökenli alıntıların Ortaçağ Rus diline, gramerine uyum sağlaması ile ilgili ilginç sonuçlar ortaya koymuştur. Yabancı alıntıların eski Rus sözcüklerin gramer göstergelerini (cins kategorisi, sayı kategorisi, adların hallere göre değişmesi, vs.) belli bir düzen içinde kabul ettiği görülüyor.

XV-XVII. yüzyıllara ait farklı türdeki yazılı yapıtların sözcük varlığının araştırılması sonucunda Doğu kökenli alıntıların sözcük türetmedeki çeşitli olasılıkları detaylı olarak incelenmiştir. Oryantalizmlerin sözcük türetme aktivitesinin farklı derecelerde olması, alıntı söz biriminin özgünlüğüyle ve alıcı dille uyumluluğuyla bağlantılıdır ve bu husus araştırmada özellikle dikkate alınmıştır.

Yapılan araştırma sonucunda iki veya üç eklemenden oluşan söz birim türetme kümelerinin geniş bir sözsöz alana ve biçimbilim çeşitliğine sahip olduğu görülmektedir. Rus dilinde uzun bir geçmişe sahip olan, nesne, olgu ve gerçekleri adlandıran ve Rus halkının yaşamında farklı alanlarda ayrılmaz öznellik kazanan alıntılar (elmas, altın, kap, braga, harç, vs.) söz birim türetme kümelerinin bir zirvesidir. Ancak, bu araştırmada sunulan söz birim türetme kümelerinin çoğu mikro türetme kümeleridir ve iki sözcükten oluşmaktadır. Alıntı sözcükten oluşan iki veya üç eklemeli söz birim türetme kümelerinin ayırt edici özelliği, birçok söz birimi kendi kümesinde bulundurmasıdır. Bu türetme kümelerinin çeşitleri on ikiye kadar ulaşmaktadır.

XV-XVII. yüzyıllara ait çeşitli edebi türlerdeki Rusça yazılı eserlerin araştırılması ve ayrıntılı incelemesi Doğu kökenli alıntıların işleyişinin oldukça karmaşık olduğunu ve zengin bir tablo oluşturduğunu göstermektedir. Bu durumda fonksiyonel aktivitenin objektif düzeyi ve Doğu kökenli kelimelerin çeşitli edebi türlerdeki Rusça yapıtlara nüfuz derecesi arasında net bir düzenlilik vardır.

Doğu kökenli alıntıların XV-XVII. yüzyıllara ait çeşitli edebi türlerdeki Rus yazılı yapıtlarında işleyiş özellikleri verilmiş ve hem fonksiyonel aktif, hem de fonksiyonel sınırlı olan alıntı söz birimlerinin belirli bir alanı belirlenmiştir.

XV-XVII. yüzyıllar Rus dilinin gelişmesinde çok önemli bir dönemdi ve bu dönemde Doğu kökenli sözcüklerin ediniminin gözlenmesinde sistematik bir yaklaşımın verimliliği gözlenmektedir. Araştırılan malzemenin eşzamanlı ve art zamanlı açıklamaları bağlantılı yapılmalıdır.

Bu araştırma, Rus dilinde belirli bir döneme ait dil temaslarının sonucu olarak yabancı dilden gelen yeni türemelerin kaynak dilin söz dağarcığını zenginleştirdiğini ve özellikle Moskova Devleti dönemine ait dil temasları konusunda metodolojik konuların daha da geliştirilmesine ihtiyaç duyulduğunu açıkça göstermiştir. Maalesef, Rus edebi dilinin gelişiminde en önemli aşamalarından biri olan Moskova Devleti dönemine ait belgelerin yeterince araştırılmamış olması, yeradbilimi açısından önemli bir eksiklik tir.

KAYNAKÇA

- AKHMETYANOV, R. G. (1982), Rets. na: R.A.Yunaleyeva. "Opyt issledovaniya zaimstvovaniy (tyurkizmy v russkom yazyke sravnitelno s drugimi slavyanskimi yazykami)" - Kazan: İzd-vo Kazan. un-ta, - 120 s. // № 2.- s.83-84.
- ARAKIN, V. D. (1974), "Tyurkskiye leksicheskiye elementy v pamyatnikakh russkogo yazyka mongol'skogo perioda", *TVSYA*, s.112-148.
- BASKAKOV, N. A. (1985), *Tyurkskaya leksika v «Slove o polku Igoreve»*, Moskva: Nauka.
- DMITRIYEV, N. K. (1962), "O tyurkskikh elementakh russkogo slovarya", *Stroy tyurkskikh yazykov*, Moskva: Izd-vo vost.lit-ry, s.503-569.
- DOBROMODOV, I.G. (1970) Tyurkskiye leksicheskiye elementy v vostochnykh i zapadnykh slavyanskikh yazykakh, № 3.- S.131-134.
- DOBRODOMOV, I. G. (1976), "Voprosy khronologii tyurkskikh zaimstvovaniy v slavyanskikh yazykakh", *Sovetskaya Tyurkologiya*, № 6, s.24-37.
- EFENDIYEVA, A. D. (1974), *Teoreticheskiye osnovy problemy zaimstvovaniya primenitel'no k oriyentalizmam v srednevekovom russkom yazyke*, Uchen. zap. Azerb. ped. in-ta yazykov, Seriya 12, № 3, s.15-22.
- KONONOV, A. N. (1972) Istoriya izucheniya tyurkskikh yazykov v Rossii: Dooktyabr'skiy period.- L.: Nauka.- 271 s.
- KOZYREV, I. S. (1974), "K voprosu ob izuchenii tyurkizmov v russkom yazyke", *TVSYA*, s.9-25.
- NIKONOV, V. A. (1966), *Kratkiy toponimicheskiy slovar'*, Moskva.
- NIKONOV, V. A. (1974), "Problemy onomasticheskikh arealov", *Problemy kartografirovaniya v yazykoznanii i etnografii*, Leningrad: Nauka, s.284-289.
- SEVORTYAN, E. V. (1962), "O tyurkskikh elementakh v "Russkom etimologicheskom slovare" M. Fasmera", *Leksikograficheskiy sbornik*, Vyp. 5, s.11-29.
- SEVORTYAN, E. V. (1974), *Etimologicheskiy slovar' tyurkskikh yazykov. Obshchetyurkskiye i mezhtyurkskiye osnovy na bukvu "B"*, Moskva: Nauka.
- SHIPOVA, Ye.N. (1976), *Slovar' tyurkizmov v russkom yazyke*, Alma-Ata: Nauka.

CONTAINER TRANSPORTATION AT THE BLACK SEA: AN EVALUATION OF THE PORTS IN TURKEY

Güven ŞENGÖNÜL*
Soner ESMER**

ABSTRACT

Ports as one of the most important transport infrastructure serve many types of goods. The density of the cargo at the ports is an important indicator of trade, and hence logistics related activities in the hinterland of the port. According to the intensity of container handling in the Eastern Black Sea region in Turkey is not in the expected level of other regions of Turkey gives ideas about the level of infrastructure, trade and logistic. Within the scope of this study, the current situation of the container port in the Black Sea Region, the container ship lines operating in the region and what cargoes transported in containers are considered. In addition, the container handling volume is estimated for 2035. Reviews including not only Central and Western Black Sea Region in Turkey, but also encompasses the container terminals in other countries bordering the Black Sea. Thus, the Eastern Black Sea Region is highlighted in the geography of the Black Sea.

Keywords: Black Sea, Container, Port, Logistics, Maritime.

ÖZET

Limanlar en önemli ulaştırma alt yapılarından birisi olarak birçok yük türüne hizmet vermektedir. Limanlardaki yükün yoğunluğu, liman hinterlandındaki ticaret ve dolayısıyla lojistik ile ilgili faaliyetlerin önemli bir göstergesidir. TR90 Bölgesi olarak adlandırılan Doğu Karadeniz Bölgesi'ndeki konteyner elleçleme yoğunluğunun Türkiye'nin diğer bölgelerine göre beklenen seviyelerde olmaması, bölge ekonomisi, ticareti ve lojistik alt yapısının düzeyi hakkında fikirler vermektedir. Bu araştırma kapsamında Karadeniz Bölgesinde faaliyet gösteren ve konteyner elleçleyen limanların mevcut durumları, bölgede faaliyet gösteren konteyner gemi hatları ve konteynerlerde taşınan yükün neler olduğu değerlendirilmektedir. Ayrıca yapılacak talep tahmini ile bölge limanlarında elleçlenen konteynerin 2035 yılına yönelik yük potansiyeli öngörülmektedir. Değerlen-

* Lecturer., Dokuz Eylül University, Maritime Faculty, guvensengonul@gmail.com.

** Assoc.Prof.Dr., Dokuz Eylül University, Maritime Faculty, soneresmer@gmail.com.

dirmeler Orta ve Batı Karadeniz, ayrıca Karadeniz’de kıyısı olan diğer ülkelerdeki konteyner terminallerini de kapsamakta, bu sayede Karadeniz coğrafyasında Doğu Karadeniz Bölgesinin yeri vurgulanmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Karadeniz, Konteyner, Liman, Lojistik, Denizcilik.

Black Sea Reservoir encompasses extensive and different geographies like The Balkans, Eurasia and Caucasia with its economic, commercial and political characteristics. Considering 6 countries (Russia, Ukraine, Romania, Bulgaria and Georgia) including Turkey that have coast to Black Sea; this region is constituted by 300 million people (United Nations, 2013) who lives in 18.8 kilometers square with total 3.4 trillion dollars Gross National Product -GNP- (as per purchasing parity). Black Sea’s commercial and transportation geography encompasses a more extensive area and more countries when Central and East Europe via Balkans and Ukraine, and Central Asia via Khazar and Caucasia included. Turkey’s the Black Sea coastal length alone; nearly 1.700km; is longer than many countries' coastal lengths. Turkey barely reflected this massive commercial potential coming from the geography it is in or the coastal length it has to the cargo volume of the Turkish harbours that are in business at Black Sea (Esmer and Oral, 2012).

The most economic and commonly used way of transportation in the world is maritime lines. Countries create a difference with the substructure and superstructure of their ports and legal legislations along with their geographical position. Ports that are closer to, or have a strong liaison with industrial zones come into prominence. In the competition among different countries that offer service in the same region; the economic potential, import and export cargo capacity, agreements with neighbour countries, hinterland connections of the ports, technological sub and superstructures of the countries forms the facts that bring them to the forefront.

At present, the Turkish ports at the Black Sea mostly offer territorial cargo volume like copper, coal, fertilizer, construction products and lumber. However ports at the Black Sea has an important potential for territorial container handling from Eastern Anatolia Region, Southeast Anatolian Region, GAP and Iran with recently started projects like Ovit Tunnel and Freight Villages.

The aim of this research is to evaluate the current situation, container maritime lines and Cargo types of ports that are in business and handling containers within Black Sea Region. This study primarily evaluates the developments of container ports in Black Sea countries and secondarily analyses the current situation of the Turkish ports at Black Sea coasts. Lastly, the cargo demand estimation of container loading and the cargo potential of container handling in the ports of the region are projected for the year 2035.

Developments in Container Ports at Black Sea Countries

The maritime trade worth to a level of 113.5 billion dollars in the Black Sea (Helbing, 2014). When it is studied within the specifics of container ports, it is known that all countries that have coast to the Black Sea are in container terminal business.

In 2013 Black Sea Countries; excluding Turkey; handled 2.7 million TEU containers. 1.8 million TEU (66%) of the containers that are handled were loaded containers (Matteo, 2014). In 2009, with the effect of the global economic crisis, the container handling have significantly dropped but started to recover in 2011 (Figure 1).

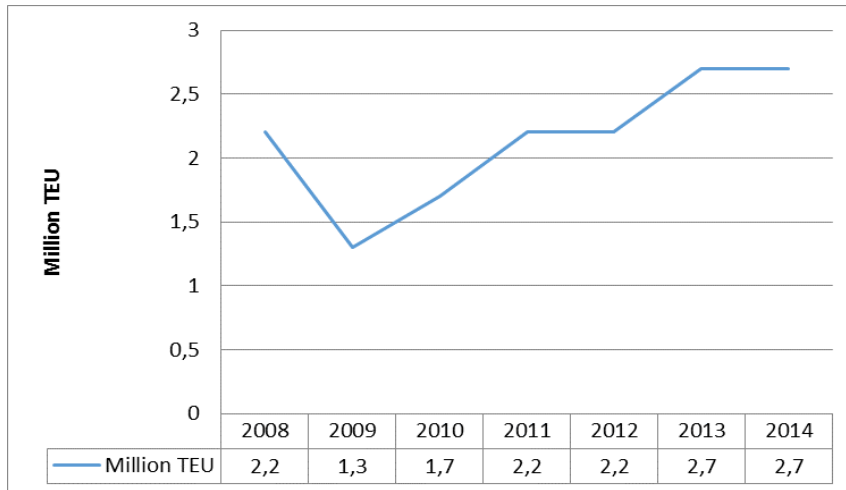


Figure 1. Development of Container Handling at Black Sea (Soy, 2014)



Figure 2. The Ports at Black Sea (Erciyas, 2014 and formed by the author.)

The ports on the Black Sea are presented in Scheme 2. According to 2013 data; Novorossiysk (Russia, 722,716 TEU), Constanza (Romania, 661,124 TEU), Odessa (Ukraine, 505,640 TEU), Poti (Georgis, 331,324 TEU) and Illchyevs (Ukraine, 273,343 TEU) are the top cargo handling ports in terms of cargo handling figures (Containerisation International, 2014). When container handling statistics are analysed by country, we get Figure 3.

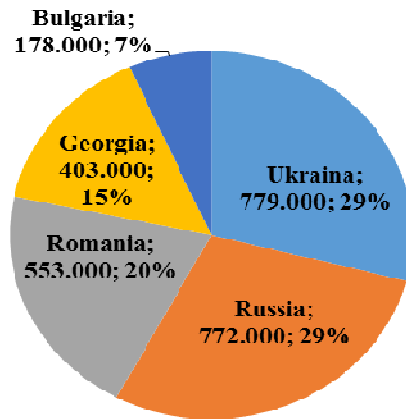


Figure 3. Container Handling Figures and Allocations in Black Sea Countries (2013, TEU, %) (Matteo, 2014)

While Ukraine, Odessa and Illchyevsk ports have the highest portion of 29% at the Black Sea with total handling figures; Russia, Romania, Georgia and Bulgaria follows them. The shares of container ship operators that are in business in 2013 at the Black Sea are reflected in Figure 4.

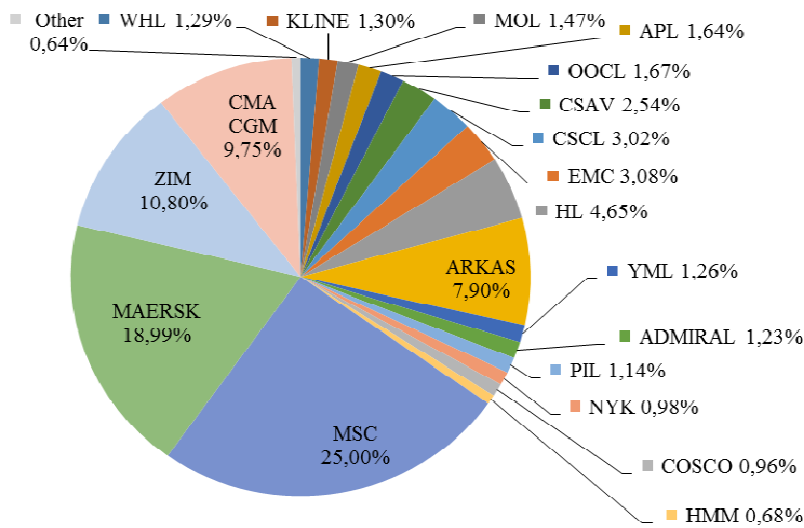


Figure 4. Container Ship Operators at Black Sea (Uğurlu, 2014)

While MSC is the most effective container ship operator with 25% share; Maersk follows it with 19% share. With over 5% share; MSC, Maersk, ZIM, CMA,CGM and Arkas lines fulfil 72% of total Black Sea container transportation (Scheme: 4).

Other current developments in container transportation and port operations at Black Sea countries are listed below (Uğurlu, 2014, Matteo, 2014):

- Modernisation practices continue and many important port investments are planned in most of the ports that are operating at the Black Sea.
- Among these ports Odessa and Ilichyevsk of Ukraine, Taman and Novorossiysk of Russia, Samsun, Hopa and Filyos (tender phase with Built Operate Transfer – BOT- model) and Constanza of Romania can be named.
- Global port operators are running Black Sea ports (Hamburg HPA/HPC, CMA CGM, DP World, APM Terminals) and their interest is increasing.
- Important global ship operators started direct services to Black Sea (to COSCO-Varna and Burgaz ports)
- Taman port is becoming one of the most important port of Russia with 1.8 billion dollars investment value.
- At Ilichyevsk (Ukraine) port an important enlargement project has started which is believed to be completed in 2019 and at Odessa port, a new container terminal with 700,000 TEU capacity is planned.
- Constanza port is in the process to extend their storage handling capacities.
- Feeder ship services dominate the Black Sea and these ships usually use Turkish ports as a hub. However, mergers such as Grand Alliance that consist of many container ship operators does weekly container cruises directly from Asia to Constanza and Odessa ports.
- CMA CGM, one of the most important ship operators in the world, has direct services between Asia-Black Sea to Constanza, Ilichyevsk and Odessa ports.

In container transportation, it is an important factor for a container ship operator to include a container terminal to their itinerary. By this, regional cargo can reach the global market more easily and it accelerates the regional commercial development. In this sense, the developments in the Black Sea and interests of globally important container ship and port operators are one of the most important indicators of the regional potential.

Developments in Container Ports Situated At Black Sea Costs

In 2014, cargo movements at ports that handle containers increased 5,3% and reached 8.4 million TEU compared to previous year. Because of the recession in Turkey's economy in 2014, this increase was low compared to previous years (2012: 10.7%, 2013: 9.3%).

Table 1. Container Handling in Turkey (TEU)

PORTS	2012	2013	2014	REGIONS
Marport	1.583.888	1.705.929	1.757.864	Marmara Region
Kumport	1.087.984	1.295.569	1.414.303	
Mardaş	425.592	376.916	315.473	
TDI Tekirdağ	1.627	1.602	784	
Yılport	230.402	305.135	354.410	
Haydarpaşa	161.817	142.744	127.791	
Evyap	400.190	457.537	522.970	
Derince	1.014	1.442	8.358	
Limaş	6.845	46.709	25.694	
Borusan	189.099	218.401	227.064	
Gemport	374.914	331.430	388.589	
Rodaport	130.224	123.713	101.919	
Çelebi Bandırma	9.748	23.547	25.163	
İzmir	705.097	697.026	680.972	
Nemport	279.853	258.275	256.554	
Ege Gübre	149.429	219.469	283.516	
Petkim	257	61	0	
MIP	1.253.803	1.366.823	1.482.774	Mediterranean Region
İskenderun	203	31.189	79.364	
Assan Port	83.400	118.044	106.692	
Port Akdeniz	186.463	217.384	189.337	
Port Bartın	2.245	3	7	Black Sea Region
Port İnebolu	0	678	800	
Trabzon	26.032	20.105	18.039	
Samsunport	27.734	36.671	47.906	
Rize	604	0	0	
Hopa	124	0	0	
Turkey Total	7.318.588	7.996.402	8.416.343	

(Türklım, 2015, UDH Ministry, 2015 and TCDD, 2015.)

In Turkey during 2013, Marmara was the most container handled region with 63% share, followed by Mediterranean Region with 22% and Aegean Region with 15%. Although the amount of containers that were handled in Black Sea Region significantly increased (16%) when compared to previous years, the share of Black Sea Region was 1% with 67

thousand TEU within total containers (Table 1). Meanwhile the main container handling ports at the Black Sea are Samsun Port and Trabzon Alport, the West Black Sea Ports İnebolu and Bartın also performed container handling even if just a little. The fact that the ports in this region mainly handle local cargos and serve limited transit transportation concludes in these ports (Samsun Port and Alport) to be rated low within handling figures among other countries at the Black Sea.

Estimated Cargo Demand for Container Ports at the Black Sea

In this study, regression method was used which analyses relationship among cargo estimations of container handling ports at the Black Sea, past cargo movements of ports in this region and socioeconomic indicators of its hinterland.

Regression analysis estimation method of port traffic is a method that is used to determine the ideal traffic estimation with regression analysis using port traffic statistic data from the past to present in addressed regions.

The primary data that is used for port-related cargo demand estimations are population, Gross Domestic Product, wholesale or consumer price index, personal consumption expenditures, rate of capacity utilisation, feedstock, transportation volume of semi-manufactured and manufactured products, volume and target import and export and regional consumption of basic products (JICA, 1998). While this data is frequently used as independent variables in causal methods, the development history of the cargo is used as dependent variable.

In the regression equation used for estimations within the scope of this study ($y=a+bx_1+cx_2\dots$), the dependent variable (y) is regional cargo traffic, whereas independent variable (x) is socio-economic data like GDP and population of port hinterland (Table 2).

Container handling figures that are taken as dependent variables are obtained from total handling figures of all ports that handle containers in the region. However because of the fact that the handling figures in West Black Sea are very low, results will be intended for Central and East Black Sea Regions. According to regression analysis results, the coefficient of determination value (r^2) and Adjusted R^2 are calculated as 0,96 and 0,92 respectively. It is clear that all data fit in the regression model (ANOVA F: 23,1 sig: ,000).

Cargo demand estimation made in this research targeted the year 2035 and interval estimation was made, not point estimation. Because of this, estimations are expressed as pessimistic, average and optimistic. In the determination of these pessimistic, average and optimistic estimations; the prudential average, low or high-level improvement estimations of socio-economic indicators that Ministry of Development and World Bank determined became effective.

Table 2. Variables Used for Cargo Demand Estimation

	Dep. Variable	Independent Variable				
Years	Black Sea Region Container Handling (TEU)	Turkey Container Handling (TEU)	Turkey GDP (prices of 1998 - TL)	Turkey's Import (in USD *000)	Turkey's Export (in USD)	Population (000)
2004	2.765	3.088.813	83.485.590.611	97.539.766	63.167.153	67.599
2005	4.551	3.304.586	90.499.730.897	116.774.151	73.476.408	68.435
2006	5.442	3.822.727	96.738.320.212	139.576.174	85.534.676	69.295
2007	10.345	4.699.529	101.254.625.465	170.062.715	107.271.750	70.158
2008	22.141	5.228.154	101.921.729.924	201.963.574	132.027.196	71.052
2009	21.057	4.520.786	97.003.114.411	140.928.421	102.142.613	72.039
2010	28.892	5.866.585	105.885.643.938	185.544.332	113.883.219	73.142
2011	44.156	6.613.035	115.174.724.189	240.841.676	134.906.869	74.224
2012	56.739	7.320.105	117.625.021.083	236.545.141	152.461.737	75.176
2013	57.457	7.995.185	122.388.466.377	251.649.892	151.786.976	76.055

(TUIK (www.tuik.gov.tr), and Türklim, 2015.)

Research Findings

Results of regression analysis of container estimation data are shown as graphic in Figure 5 and as figures in Table 3.

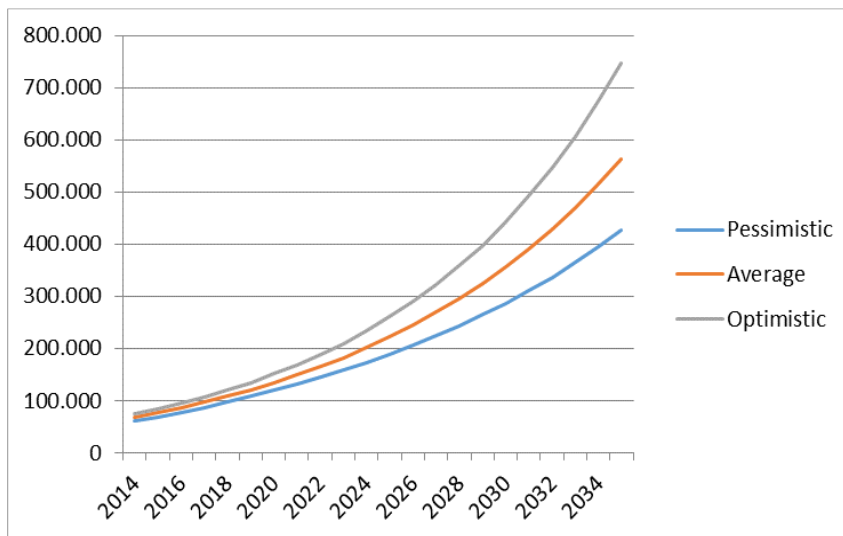


Figure 5. Estimated Container Handling at Black Sea Region (TEU)

By results of demand estimations, with average estimation, the current container handling level of 60 TEU at Black Sea Region in Turkey is predicted to reach 134 thousand in 2020, 221 thousand in 2025 and 356 thousand TEU in 2030. It is foreseen that handling numbers will exceed 500 thousand TEU only after the year 2030's. This development is only possible by gaining share from current transit cargo handled by ports of other countries at the Black Sea and by improving infrastructures of transportation and logistics in posterior areas of the ports at East and Central Black Sea.

Table 3. Estimated Container Handling at Black Sea Region (TEU)

Years	Pessimistic	Average	Optimistic
2020	119.178	134.521	150.784
2025	188.723	221.972	260.154
2030	286.747	356.251	442.595
2035	425.891	563.518	747.664

Conclusion

Ports that reserve an important place in coastal usage demand effects not only the coastal area they are in but also an extensive area formed in their hinterland in a social and economical way. Ports are logistic centers where cargo transportation modes are changed for important transport infrastructure and transshipment is done. In this sense, the cargos that are transported from hinterland are transmitted to world countries. Briefly, the effective and productive operation of the ports influence not only the port but also the economy of the country in broad terms. Considering this, besides Turkish ports at Black Sea coasts are under performing in the means of cargo handling, with future projects and infrastructural investments (road, tunnel, freight village, manufacturing plant etc.) there is a potential to convert the unutilised capacity of the ports to advantage.

On the other hand, when developments in Black Sea countries (container ship and port operators, port and infrastructure investments etc.) are evaluated, an increase in cargo transportation at the Black Sea can be predicted. For Turkish ports to gain high share from these developments, their efficiency in the region must be enhanced. To do so, planning must be done especially in the field of logistics master planning, strategic advantage of the ports such as Samsun (railway connection and port infrastructure), Trabzon and Hopa (location and project cargo potentials) must be evaluated thoroughly. Eastern Black Sea ports' potential to play an active part in transit transportation to Caucasia, Central Asia and the Middle East must be considered.

Turkey's trade with Central Asia and Caucasia is expected to be improved by finalizing current Baku – Tbilisi - Kars Project and implementing Hopa – Batumi Railway Project which is in the planning phase. This study can be supported with another study which analyses the estimated increase

in trade by above mentioned railway projects and the role of Black Sea ports to this increase.

BIBLIOGRAPHY

- ERCIYAS, F. (2014) Turkey as a Ro-Ro Shipping Hub, Latest Trends and Developments in the Black Sea
- ESMER, S. ve ORAL, E.Z. (2012) Samsun Limanının Pazar Payını Arttırma Koşullarının İncelenmesi. Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları IX. Ulusal Kongresi. 14-17 Kasım 2012, Antakya.
- HELBING, J. (2014) Increasing ports capacity in Turkey and the Black Sea region – will the container throughput continue to rise too? 3rd BLACK SEA Ports and Shipping 2014, 3-4 September 2014. İstanbul.
- JICA (1998). Container Terminal Planning. Port and Harbour Engineering II. Training Course: Japan.
- MATTEO, G.D. (2014) Container Shipping Line's Perspectives in the Meditarreanean and Black Sea Region. 3rd BLACK SEA Ports and Shipping 2014, 3-4 September 2014. İstanbul.
- SOY, Ö. 2014. Handling Turkey's growing container traffic in the Black Sea Region Kumport's perspective. 3rd BLACK SEA Ports and Shipping 2014, 3-4 September 2014. İstanbul.
- TCDD, 2015. www.tcdd.gov.tr, 14.02.2015
- TÜRKLİM (2007) Türk Limancılık Sektör Raporu – Vizyon 2023.
- TÜRKLİM, 2015. Türkiye Liman İşletmecileri Derneği.
- UDH Bakanlığı, 2015. Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistikleri, https://atlantis.udhb.gov.tr/istatistik/istatistik_konteyner.aspx, 14.02.2015.
- UĞURLU, U. (2014) Outlook On Container Activities In The Black Sea Region & The Impact On Ports Activities. 3rd BLACK SEA Ports and Shipping 2014, 3-4 Eylül 2014. İstanbul.
- UNITED NATIONS, 2013, "GDP and its break down at current prices in US Dollars". United Nations Statistics Division. December 2014. Retrieved 6 January 2015.
- www.tuik.gov.tr, 14.02.2015.

SUSTAINABLE CONTAINER TERMINAL OPERATIONS: CHALLENGES AND ENHANCEMENTS

Volkan ÇAĞLAR*

ABSTRACT

Maritime transportation has the largest share of all other transportation modes with its cost effectiveness. Regarding growth in container traffic, ports business has grown into a much more challenging environment. One of the biggest issues to rise in port business in twenty-first century has been 'sustainability'. Due to harsh competition in port business, it is not easy to talk about triple bottom line in efficient and sustainable port operations. Most of the upgrades in container terminals are technology dependent. While this is pushing the financial limits, adding environmental, social, efficient and productive measures into the equation opens up multidisciplinary research field of study. Researchers embraced performance measuring techniques extensively in earlier studies. It is not so easy to find a study on enhancing performance sustainability. There are commonly known temporary techniques for productivity increase in port business but during the literature reviews around sustainable operations of seaport – supply chain integration, there came across no studies explaining all aspects of the subject. This study aims to clarify the path to sustainable advancements and challenges in efficient and sustainable container terminal operations.

Keywords: Container Terminal, Terminal Operations, Terminal Performance, Sustainability, Performance Enhancement.

ÖZET

Deniz nakliyesi, maliyet etkinliği ile tüm diğer ulaşım modları arasında en büyük paya sahiptir. Konteyner trafiğindeki büyümeye ile beraber limancılık işi de çok daha zorlayıcı bir hale bürünmüştür. Yirmi birinci yüzyılda limancılık işletmelerinde gözlenen en büyük sorunlardan biri 'sürdürülebilirlik' olmuştur. Limancılık işindeki yoğun rekabetçi ortam nedeniyle etkin ve sürdürülebilir limanlardan bahsetmek pek de kolay olmamaktadır. Konteyner terminallerindeki gelişmelerin çoğu teknolojiye bağlıdır. Bu durum finansal sınırları zorlarken, denklemin içine,

* Asst. Prof., Dokuz Eylül University, Maritime Faculty, vcaglar@gmail.com

çevresel, sosyal, etkin ve verimli tedbirlerin eklenmesi çalışmanın çok disiplinli araştırmalar alanına açılmasını sağlamaktadır. Araştırmacılar önceki çalışmalarda performans ölçüm tekniklerini yaygın bir şekilde işlemişlerdir. Performansın sürdürülebilir bir şekilde artırılması hakkında bir çalışma bulmak o kadar kolay değildir. Limancılık işinde verimliliğin artırılması için kullanılan kısa süreli yöntemlerin olduğu bilinmektedir, ancak liman - tedarik zinciri entegrasyonu alanı ile ilgili yapılan literatür araştırmalar sırasında konuyu tam anlamı ile kapsayan bir çalışmaya rastlanamamıştır. Bu çalışma, etkin ve sürdürülebilir konteyner terminal operasyonlarına giden sürdürülebilir gelişmelere giden yolu aydınlatmayı amaçlamaktadır.

Anahtar Kelimeler: Konteyner Terminali, Terminal Operasyonları, Terminal Performansı, Sürdürülebilirlik, Performans Geliştirme

The concept of sustainability for the first time in 1982, described by the International Union for Conservation of Nature (IUCN) in World Charter for Nature as “mankind is a part of nature and life depends on the uninterrupted functioning of natural systems” (The History of Sustainable Development in the United Nations, n.d.). The concept of sustainability today as we use have been mentioned as the term “sustainable development” rose to significance after it was used by the Brundtland Commission in its 1987 report Our Common Future. In the report, the commission coined what has become the most often-quoted definition of sustainable development: “development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs (Sustainable Development, n.d.).

In the root of welfare increase of nations, productivity and efficiency play a major role. Especially in recent years in all developed and developing countries, as well as nationally at the company level, sustainable performance growth is emerging as an important goal. With the increase in business’ productivity and efficiency, the national income and gross national product revenue is increasing rapidly. This along brings an increase in disposable income and standard of living. Today, it wouldn’t be wrong to say that efficiency and productivity are the actual resources of real economic development, social progress and rise in standards of living (Prokopenko, 1987, Usta, 1991, Gurak, 2003).

Ensuring the level of efficiency and productivity at the enterprise level will not only raise prosperity of the country but will also increase the competitiveness of products of that enterprise. If the same goods – producing enterprises compared, the decline in the performance would lead to a decline in the competitive power. Together with the drop in performance cost per unit will rise as well. Directly reflecting the increase in production costs

to the prices would cause the customers to look for the enterprises that provide goods or services more cheaply. Not reflecting the high costs to the prices would cause in fall in profits.

There is a strong relationship between transport infrastructure and economic development for countries. Ports, in addition to services such like loading / unloading, towing and storage are in close relationship with shippers, exporters, importers, logistics corporations, state authorities, banks, insurance companies and many more corporations. With such legal / commercial transferring and coordinating features, seaports are making significant contributions to the national economy.

Seaports also have very important contributions to competitiveness of the national economies. Cullinane and Song (2002) and Sanchez et al (2003) stated that seaports are a critical link in supply chain, highlighting the level of performance and productivity of the ports is very important at a rate that emphasizes affect the competitiveness of countries. Development of low-performance levels in seaports, low cargo handling costs, obtaining the presence of integrated port services and other elements of a global distribution network is considered as highly important nowadays. With the globalization of national economies, demand is rapidly increasing transport between continents. This condition states that port services are considered in terms of economic superiority (Anderson et. al., 2008)

Ports investments are expensive, risky and long term investments. Instead of improving physical capacity, ports should quest for efficient and productive operations with existing resources. Taken as a whole, seaport efficiency and productivity have so many parameters from organizational structure to port infrastructure, equipment to freight throughput. As being the hub of many transportation modes, seaport productivity and efficiency improvement studies are much more difficult and complex than many other sectors because seaport is not in product but rather in industrial services business.

Methodology

“Sustainable container terminal operations” is a challenging subject to be covered with all its aspects. Although there are studies in the literature about sustainability, port operations, efficiency and productivity in different fields of study, it is hard to find a resource revealing it all together. This study originates with a comprehensive multidisciplinary literature review in port performance. The study continues with a series of interviews investigating areas to look for in sustainable operations both in Turkey. Following, a questionnaire have been in light of the interviews and applied to port managers in Turkey. For an extensive research on enhancing sustainable container operations in container ports, a thorough literature review has been completed followed by port visits and interviews in the USA.

Factors Effecting Sustainable Container Terminal Operations

Besides quantitative operational performance analysis in container terminals, there are many non-computational performance indexes enforcing the operations in seaports. These are not highly mentioned in port literature but immensely important in terms of sustainability in port operations. As it is hard to observe and detect such constraints, a series of predetermined interviews and following questionnaire have been pursued with 14 port managers from major seaports in Turkey. Interview sample list is as shown in Table 1.

Table 1. Sample of Port Managers Interviewed in Turkey

Port Name	Contact	Duty	Date
Evyap	Ali Keskin	Operations Manager	29.06.2012
Yılport	Fahris Tunç	Operations Manager	29.06.2012
Mardaş	Gökhan Bekircan	Port Manager	28.06.2012
Marport	Sait Fazıl Kar	Operations Manager	28.06.2012
Roda Port	Y. Ahmet Yavuz	Deputy Man. Dir.	27.06.2012
Borusan	Arzu Çevik	Business Dev. Man.	27.06.2012
Gemport	Özgür Tangut	Operations Manager	27.06.2012
Kumport	Cenk Kabacaoğlu	Port Director	28.06.2012
Kroman	Cengiz Ergüsel	Port Manager	29.06.2012
Poliport	Erdoğan Akdeniz	Operations Manager	29.06.2012
Solventaş	Mustafa K.Selçuk	Port Manager	29.06.2012
Izmir Als.	Confidential	Confidential	06.07.2012
Nemport	Confidential	Confidential	09.07.2012
Limaş	Oğuz Tümiş	Port Manager	11.07.2012

The questionnaire, derived from the results of interviews, is assembled around 18 questions evaluated with a Likert scale of 5. These 18 questions are e-mailed back at the same managers and the results of answers are presented in Table 2.

Table 2. Questionnaire Statements and Results

STATEMENTS		Med.	Std.Dev
1	Simultaneous operation of multiple cranes on the same vessel reduces the number of moves per crane hour.	4,14	0,77
2	Existence of pre-gate cargo areas improves affects port activities.	4,71	0,61
3	Existence of parking lot for trucks improves port activities.	4,86	0,36
4	High % freight alongside ship cargo adversely affects capacity.	4,36	0,63
5	Lack of logistics facilities supporting the port may adversely affect port operations	4,29	0,91
6	EDI Systems increase operational efficiency in port operations.	4,93	0,26
7	Insufficient no. of working tug boats decreases port capacity	4,73	0,59

8	There is a difference between shifts in realized handling capacity.	4,79	0,43
9	Customs procedures adversely affect port ops.	4,67	0,49
10	Traffic congestion in port exit negatively affects operations.	4,87	0,35
11	Busy gate operations negatively affect port operations	4,80	0,41
12	Inadequate lighting affects the harbor port efficiency negatively.	4,33	0,82
13	Operational organizational structure affects the port efficiency.	4,80	0,41
14	Decision-making process in management affects port activities.	4,80	0,41
15	Negative physical aspects of yard adversely affect efficiency.	5,00	0,00
16	Inadequate training of workforce adversely affects port operations	4,40	0,65
17	Missing incoming information from agencies negatively affect port efficiency.	4,93	0,26
18	Vessel-sourced delay negatively affects the port capacity.	3,53	0,85

There are many internal and external factors affecting port operations. Some of the external factors can be seen, but not limited to, in Table 2. There are other external factors already been detected earlier than this study. The results of interviews and literature review on internal and external factors affecting port operations are aggregated in Table 3.

Table 3. Factors Effecting Sustainable Container Terminal Operations

Internal Factors	External Factors
<ul style="list-style-type: none"> • Equipment Choice and Investments • Infrastructure Investments • Port Gate Logistics • Port Traffic • Operator Skills • Scheduling • Equipment and Operator • Allocation • Port Automation and IT Level • Port Lighting Deficiency • Crane Conflict • Load Acceptance and Delivery Area • Truck Parking Areas • Organizational Structure • Ship Handling Time • Additional Time Permits • Storage Area • Costs 	<ul style="list-style-type: none"> • Customs Regulations • Insufficient Data from Ship • Agents • Tugboat Amount • Freight Alongside Ship • Intermodality Investments • Road Traffic Outside of Ports • Load / Unload Amount Per • Vessel • Seasonality (Peak Factor) • Ship Interarrival Distribution • Dwell Time • Geographical Location

It is possible for port operators to control internal factors but external factors are somewhat unalterable. Both internal and external factors are affecting container terminal operations. All these stand as a challenge towards sustainability and as the terminal is a system forming out of many parts, none is more or less important than the other.

Performance Enhancements in Container Ports

There are thousands of studies about port performance and thousands of studies about sustainability. But it is fairly hard to find sustainable port performance enhancement studies in the literature. In quest of sustainable port performance enhancement studies hundreds of publications have been viewed and 57 of them have been chosen for primary research resources as shown in Appendix 1. The studies on the subject are not limited to these 57 but a new researcher would not do wrong to start reviewing these publications first. Following a thorough literature review on performance enhancements in container ports, six container ports are visited in USA and interviews are conducted with various personnel. Name of ports visited in USA are as seen in Table 4.

Ports Interviewed
Port of Miami
Port of Savannah
Port of New York / New Jersey
Port of Seattle
Port of Charleston
Port of Tampa

There are three main sections in container seaports suitable for efficiency and productivity advancements. Insignificantly, these are Quay Side, Yard and Supply Chain Integration zones like gates and railroads. According to studies conducted, these are the main areas creating challenges in sustainable container terminal operations. Advancements in these zones would make the greatest effect in efficiency and productivity increase in container seaports.

In this respect, increasing efficiency and productivity in these sections has some sort of similarities. One major similarity is that all sections in seaports have two main ways of performance increase, technology based and operational based as seen in Figure 1.

Enhancing performance in terminals, without any question, requires multidisciplinary studies between technological fields like computer and communication sciences, operations research and operations management. Neither field solely would have a marginal benefit on seaport performance.

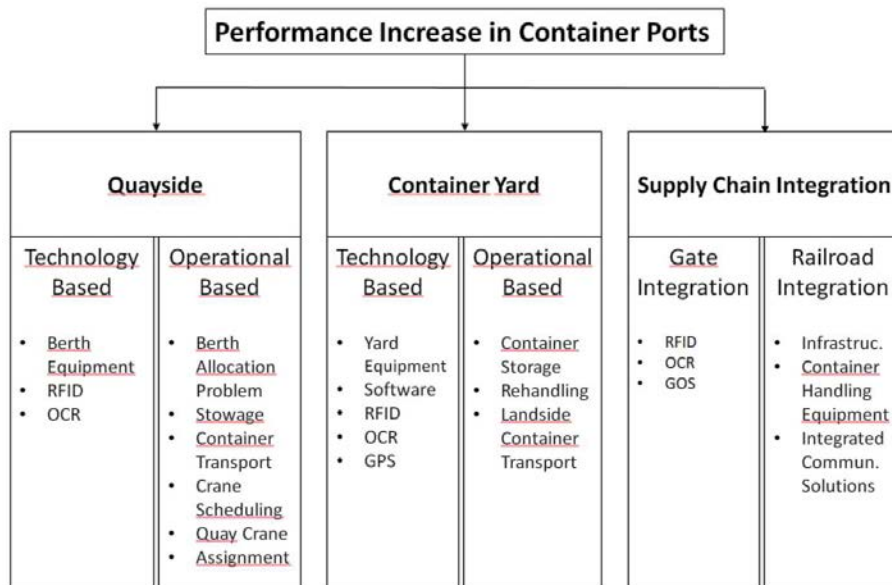


Figure 1. Performance Increase in Container Ports

Discussion and Results

With the increase in global maritime transportation, sustainable terminal operations gain importance. Yet this concept solidified its position in literature, container terminal industry needs researchers working on up to date studies to enhance the knowledge base both for operational and technological developments.

Technology developers have advanced a long way in container terminal equipment. As shown in figure 1. These technologies operate on every part of a terminal and most importantly they are creating an integrated solution to port operational difficulties. Figure 1 also shows the fields of studies mostly operational research enthusiasts would be interested in. There are many optimization algorithms existing in the literature for seaports. At first sight these may look enough but with developing technology the need of new researches would be obvious. Figure 1 mostly gives an overall insight about research fields for interested academics. Still, there is couple of important subjects to be mentioned.

Cloud computing is one of the main issues to be discussed. Cloud based computers are in use years now but the advanced cloud architecture supporting large – scale parallel computing power is a fairly new concept. Such a powerful processor infrastructure can run enormous amounts of algorithms with big-data infrastructure and may come up with ideas that would take days, weeks, months and even years with a single computer. With appropriately designed cloud architecture, a complex system can be resolved much faster than a simple computer because cloud can turn on hundreds of

computers upon an automatic request and turn them off when the job is done. As an example, if a stand-alone computer can solve a very complex allocation algorithm in 30 minutes, theoretically the power of 30 computers processors (turned on in cloud upon request) might solve it in 1 minute. Since the terminal will not be processing so much data for 24 hours, costs will be very low in contrast to owning such a strong server.

Cloud technology also opens up new horizons for decision support systems in container terminals. Since cloud could also and most commonly used for data storage and sharing, it is quite possible to share and store logistics data of inter terminal operations and third party logistic information in cloud. This data could also be processed in cloud environment and by automatically turning on and off processors important decision support information may be produced in seconds with very low costs.

Thinking about large container terminals with numerous berths, yard, types of containers, equipment and all that decisions to be made every minute, it is quite impossible to assume that optimization priorities would be stayed faithful. As no algorithm or system is perfect, every decision should go through a manager and every manager needs information to support their decision making process. Recent technology listed in figure 1 and cloud computing architecture provides opportunities for real time decision support systems. A real time decision support system would probably become the most collective technological development in container terminals as well as a very big leap in technological developments. This might even open up for doors to studies on artificial intelligence in logistics.

A recent technology that terminal operators can benefit greatly is Discrete Event Simulations (DES). DES is simply a computer program that models the operation of a system as a discrete sequence of events in time (Robinson, 2004). Once the system is formed, it mainly stays as is and created jobs can be simulated fast in time. A container terminal is not so hard to simulate with today's technology and once the terminal is simulated as a complete system, terminal operators can even use the simulation for their incoming jobs. They can test their approaches and choose an optimum scenario for future scheduling in every aspect of their operations.

Today, container ports in USA are investing in yard, gate and quay equipment that is integrated with up-to-date IT technology. But according to face to face interviews, technological developments alone are not enough for sustainability in container terminal business. Ports are international gateways and most importantly they need connectivity for competitive superiority.

Majorly every idea that has been discussed through this study can be related to connectivity. From railroads and gate technologies to approach channel depth and even customs regulations have influence on connectivity of seaports. Every possible problem stated in table 2 and research area in figure 1 is an important field of study in terms of sustainable container ter-

minal operations. These subjects shouldn't appear to a researcher as problems but effective areas to work on for increasing performance and enhancing sustainability in container terminal operations.

BIBLIOGRAPHY

- AK, A. (2008). *Berth and quay crane scheduling: problems, models and solution methods*. Michigan: ProQuest LLC.
- AVRIEL, M., PENN, M., SHPIRER, N. & WITTEBOON, S. (1998). Stowage planning for container ships to reduce the number of shifts. *Annals of Operations Research*, 76, pp. 55-71.
- AVRIEL, M., PENN, M., SHPIRER, N. & WITTEBOON, S. (1998). Stowage planning for container ships to reduce the number of shifts. *Annals of Operations Research*, 76, pp. 55-71.
- BHIMANI, A. K., SISSON, M. A. & MORRIS, C. A. (2004). Reducing the Environmental Impact of Quayside Cranes on Neighboring Communities. *Bridges*, 10 (40727), pp. 108.
- BICHICH, S. P., TOMPERI, B. & ERICKSON, B. (2004). Intermodal Yard Development-Pierce County Terminal. *Bridges*, 10 (40727), pp. 73.
- BISH, E. K., LEONG, T. Y., LI, C. L., NG, J. W. & SIMCHI-LEVI, D. (2001). Analysis of a new vehicle scheduling and location problem. *Naval Research Logistics (NRL)*, 48 (5), pp. 363-385.
- BONTEMPI, G., GAMBARDELLA, L. M. & RIZZOLI, A. E. (1997). Simulation and optimisation for management of intermodal terminals. *ESM*, 97, pp. 1-4.
- CULLINANE, K., SONG, D.W. & GRAY, R. (2002). A Stochastic Frontier Model of the Efficiency of Major Container Terminals in Asia: Assessing the Influence of Administrative and Ownership Structures. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 36 (8), pp. 743-762.
- DAGANZO, C. F. (1989). The crane scheduling problem. *Transportation Research Part B: Methodological*, 23 (3), pp. 159-175.
- DONG, Y., YANG, C., TONG, S. & SHI, L. (2010). Berth Allocation Based on Improved Memetic Algorithm in Container Terminal. *ICLEM 2010*, pp. 1606-1612.
- DORNDORF, U. & SCHNEIDER, F. (2010). Scheduling automated triple crossover stacking cranes in a container yard. *OR Spectrum*, 32 (3), pp. 617-632.
- FAN, X. (2010). Progress on RFID Technology Application in Logistics Industry. *ICLEM 2010*, pp. 2372-2378.
- GADEYNE, B. & VERHAMME, P. (2011). Optimizing maritime container terminal operations. Ghent University, Ghent, Belgium.
- GAMBARDELLA, L. M. & RIZZOLI, A. E. (2000). The role of simulation and optimisation in intermodal container terminals. *12th European Simulation Symposium and Exhibition (ESS 2000)*, Hamburg, Germany.

- GBOLOGAH, F. E. (2010). *Development of a multimodal port freight transportation model for estimating container throughput*. Atlanta: Georgia Institute of Technology Smart Tech (<http://hdl.handle.net/1853/34817>).
- GKOLIAS, M. D. (2007). *The discrete and continuous berth allocation problem: Models and algorithms*. Michigan: ProQuest LLC.
- GUAN, L., YANG, C., WANG, N. & WU, L. (2010). Dynamic Berth Scheduling Optimization Based on Rolling Window in Container Terminal. *ICLEM 2010*, pp. 3472-3478.
- GURAK, H. (2003). Küreselleşme Nereye Götürüyor? Doğrudan Yabancı Yatırımlar, Verimlilik ve Gelir Dağılımı. *Milli Prodüktivite Merkezi Verimlilik Dergisi*, 2003 (2), pp. 1-21.
- HARRISON, R., FIGLIOZZI, M. A. & WALTON, C. M. (2000). Mega-containerships and mega-containerports in the gulf of Mexico: A literature review and annotated bibliography. Austin, TX: The University of Texas at Austin (http://www.utexas.edu/research/ctr/pdf_reports/1833_1.pdf).
- HEADLAND, J. R., ELLIS, W., THOMPSON, L. & BREEMAN, P. (2004). Balancing port planning: Demand, capacity, land, cost, environment, and uncertainty. *Ports 2004*, pp. 1-10.
- HENESEY, L.E. (2006). *Multi-agent systems for container terminal management*. PhD Thesis, Blekinge Institute of Technology, Sweden.
- HOWARD, J. M., BASILOTTO, J. P. & HARBOTTLE, H. (1997). Megaports and Load Centers of the Future with the Port of Houston as the Baseline Port. Texas: A & M University. (<http://d2dtl5nnlpfr0r.cloudfront.net/swutc.tamu.edu/publications/technicalreports/467404-1.pdf>).
- IMAI, A., NAGAIWA, K. I. & TAT, C. W. (1997). Efficient planning of berth allocation for container terminals in Asia. *Journal of Advanced Transportation*, 31 (1), pp. 75-94.
- IMAI, A., NISHIMURA, E. & PAPADIMITRIOU, S. (2001). The dynamic berth allocation problem for a container port. *Transportation Research Part B: Methodological*, 35 (4), pp. 401-417.
- JOHNSON, D. J. & KATS, J. (2013). Comparison of Approaches to Automated Terminals: USA vs. Europe. *In Ports' 13: 13th Triennial International Conference*, pp. 361-370.
- KIM, K. H. & BAE, J. W. (1998). Re-marshaling export containers in port container terminals. *Computers & Industrial Engineering*, 35 (3), pp. 655-658.
- KIM, K. H., PARK, Y. M. & RYU, K. R. (2000). Deriving decision rules to locate export containers in container yards. *European Journal of Operational Research*, 124 (1), pp. 89-101.
- KOZAN, E. & PRESTON, P. (1999). Genetic algorithms to schedule container transfers at multimodal terminals. *International Transactions in Operational Research*, 6 (3), pp. 311-329.

- KU, L. P., LEE, L. H., CHEW, E. P. & TAN, K. C. (2010). An optimisation framework for yard planning in a container terminal: case with automated rail-mounted gantry cranes. *OR Spectrum*, 32 (3), pp. 519-541.
- LAINE, J. (2005). Redesign of transfer capabilities: studies in container shipping services. Helsinki School of Economics: HeSe Print.
- LI, W., LI, B. & ZHANG, Y. (2008). Container terminal scheduling and decision-making using simulation based optimization and business intelligence. *Mechatronics and Automation, 2008. ICMA 2008. IEEE International Conference*, pp. 1053-1058.
- LIU, C. I., JULA, H. & IOANNOU, P. A. (2002). Design, simulation, and evaluation of automated container terminals. *Intelligent Transportation Systems, IEEE Transactions*, 3 (1), pp. 12-26.
- LU, Y. (2010). Forecast of Seaport Cargo Volume Based on Artificial Neural Network Model. *ICLEM 2010*, pp. 3577-3583.
- MADIGAN, D., MITTAL, S. & ROBERTS, F. (2011). Efficient sequential decision-making algorithms for container inspection operations. *Naval Research Logistics (NRL)*, 58 (7), pp. 637-654.
- MURTY, K. G., LIU, J., WAN, Y. W. & LINN, R. (2005). A decision support system for operations in a container terminal. *Decision Support Systems*, 39 (3), pp. 309-332.
- NAMBOOTHIRI, R. (2006). *Planning container drayage operations at congested seaports*. Doctoral dissertation, Georgia Institute of Technology, Atlanta, GA, USA.
- NISHIMURA, E., IMAI, A. & PAPADIMITRIOU, S. (2001). Berth allocation planning in the public berth system by genetic algorithms. *European Journal of Operational Research*, 131 (2), pp. 282-292.
- NYE, L. W., JOHNSON, R. K., MCCOLLOUGH, T. J., DAVIDSON, F. & ERICKSON, B. P. (2004). Transforming Pierce County Terminal from a General Cargo Terminal to a Modern Intermodal Container Terminal. *Bridges*, 10 (40727), pp. 74.
- OZGUVEN, E. E., ALTINEL, I. K., GULLU, R. & OTAY, E. (2012). Quay length optimization using a stochastic knapsack model. *Journal of Waterway, Port, Coastal, and Ocean Engineering*, 139 (5), pp. 424-435.
- PANAYIDES, P. M. & SONG, D. W. (2008). Evaluating the integration of seaport container terminals in supply chains. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 38 (7), pp. 562-584.
- PROKOPENKO, J. (1987). *Verimlilik Yönetimi, Uygulamalı El Kitabı*. Çeviri (2003): Baykal, O. ve diğerleri. Ankara: MPM Yayınları.
- SAANEN Y.A. (2004). *An approach for designing robotized marine container terminals*. PhD Thesis, Delft University of Technology, Delft, Netherlands.
- SHEN, F. & SUI, M. (2010). Improved Modern Logistics System Based on the Integration of GPS, GIS, and RFID Technology. *ICLEM 2010*, pp. 2353-2359.

- SHI, X., TAO, D. & VOß, S. (2011). RFID technology and its application to port-based container logistics. *Journal of Organizational Computing and Electronic Commerce*, 21 (4), pp. 332-347.
- SISSON, M. (2013). Deltaport Intermodal Railyard Capacity Study. *Ports' 13: 13th Triennial International Conference*, pp. 1736-1742.
- ROBINSON, S. (2004). *Simulation: The practice of model development and use*. New Jersey: John Wiley & Sons.
- TWRDY, E. & BEŠKOVNIK, B. (2012). Planning and decision-making to increase productivity on a maritime container terminal. *PROMET-Traffic&Transportation*, 20 (5), pp. 335-341.
- USTA, P. (1991). Verimlilik, Verimlilik Arttırıcı Tekniklerin Daha Yaygın ve Etken Kullanılması İçin Alınması Gerekli Tedbirler. *I. Verimlilik Kongresi Milli Produktivite Merkezi Yayınları*, 454, pp. 678-686.
- UNITED NATIONS CONFERENCE ON SUSTAINABLE DEVELOPMENT. (2015). The History of Sustainable Development in the United Nations. Retrieved from <http://www.uncsd2012.org/history.html>
- VACCA, I., SALANI, M. & BIERLAIRE, M. (2011). Container terminal management: integrated models and large-scale optimization algorithms. *Seminar series* (No. EPFL-TALK-167465), Università degli Studi di Roma "Tor Vergata", Rome, Italy.
- VAN HEE, K. M. & WIJBRANDS, R. J. (1988). Decision support system for container terminal planning. *European Journal of Operational Research*, 34 (3), pp. 262-272.
- VICKERMAN, M. J. & MCDONNELL, M. E. (2004). Terminal Equipment and Operating Improvements to the Conley Massport Container Terminal: Capacity Improvement Strategy for Increasing the Conley Terminal Throughput Capacity. *Bridges*, 10 (40727), pp. 81.
- VIS, I. F. & DE KOSTER, R. (2003). Transshipment of containers at a container terminal: An overview. *European journal of operational research*, 147 (1), pp. 1-16.
- WANG, X., AN, Y. & ZHANG, Y. (2010). Research on RFID-Based Intelligent Tracking System of Cold Chain Logistics for Agricultural Products. *ICLEM 2010*, pp. 1459-1465.
- WIKIPEDIA. (2015). Sustainable Development. Retrieved from http://en.wikipedia.org/wiki/Sustainable_development
- XI, L., LI, J., LI, D. & GU, Z. (2010). An Efficient Supply Chain Management Model and Application Based on RFID. *ICLEM 2010*, pp. 4269-4275.
- XINJIA, J. (2012). *Space-sharing Strategies for Storage Yard Management in a Transshipment Hub Port*. Doctoral dissertation, National University of Singapore, Singapore.
- YU, Y. & DU, W. (2007). Green Supply Chain Management of Manufacturing Based on System Dynamics. *International Conference on Transportation Engineering*, 2007, pp. 2500-2505.

- YU, Y. & LIU, Y. (2010). Model and Algorithm for the Network System of Distributing Traffic in Port. *ICLEM 2010*, pp. 2782-2789.
- ZENG, Q. & YANG, Z. (2009). Integrating simulation and optimization to schedule loading operations in container terminals. *Computers & Operations Research*, 36 (6), pp. 1935-1944.
- ZHANG, C., LIU, J., WAN, Y. W., MURTY, K. G. & LINN, R. J. (2003). Storage space allocation in container terminals. *Transportation Research Part B: Methodological*, 37 (10), pp. 883-903.
- ZHANG, C., WAN, Y. W., LIU, J. & LINN, R. J. (2002). Dynamic crane deployment in container storage yards. *Transportation Research Part B: Methodological*, 36 (6), pp. 537-555.
- ZHENG, H., LI, L. & REN, S. (2010). Study on Container Terminal and Production Resources Model. *ICLEM 2010*, 2, pp. 1562-1567.
- ZHENG, H., LI, L. & WANG, Y. (2010). Study on the Production Optimization Simulation Platform for the Container Terminal Yard's Operation System. *ICLEM 2010*, pp. 1568-1573.

Appendix 1. Literature on Sustainable Performance Enhancements in Container Ports

Name of Publication	Author(s)	Year
Decision Support System for Container Terminal Planning	K.M. Van HEE, R.J. Wijbrands	1988
The Crane Scheduling Problem	Carlos F. Daganzo	1989
Efficient Planning of Berth Allocation for Container Terminals in Asia	Akio Imai, Ken 'Ichiro Nagaiwa, Chan Weng Tat	1997
Mega Ports and Load Centers of the Future With The Port of Houston as the Baseline Port	Arthur P. James, John P. Basilotto, Heather Harbottle	1997
Simulation and Optimization for Management of Intermodal Terminals	Gianluca Bontempi, Luca Maria Gambardella, Andrea Emilio Rizolli	1997
Re-Marshaling Export Containers in Port Container Terminals	Kap Hwan Kim, Jong Wook Bae	1998
Stowage Planning for Container Ships to Reduce the Number of Shifts	Mordecai Avriel, Mchal Penn, Naomi Shpirer, Smadar Witteboon	1998
Genetic Algorithms to Schedule Container Transfers at Multimodal Terminals	Erhan Kozan, Peter Preston	1999
Deriving Decision Rules to Locate Export Containers in Container Yards	Kap Hwan Kim, Young Man Park, Kwang - Ryul Ryu	2000

Mega-Containerships and Mega-Containerports in the Gulf of Mexico: A Literature review and Annotated Bibliography	Robert Harrison, Miguel A. Figliozzi, C. Michael Walton	2000
The Role of Simulation and Optimization in Intermodal Container Terminals	Luca Maria Gambardella, Andrea E. Rizolli	2000
Analysis of a New Vehicle Scheduling and Location Problem	Ebru K. Bsih, Thin-Yin Leong, Chung-Lun Li, Jonathan W.C. Ng, David Simchi-Levi	2001
Berth Allocation Planning in the Public Berth System by Genetic Algorithms	Etsuko Nishimura, Akio Imai, Stratos Papadimitriou	2001
The Dynamic Berth Allocation Problem for a Container Port	Akio Imai, Etsuko Nishimura, Stratos Papadimitriou	2001
Design, Simulation and Evaluation of Automated Container Terminals	Chin-I. Liu, Hossein Jula, Petros A. Ioannou	2002
Dynamic Crane Deployment in Container Storage Yards	Chuqian Zhang, Yat-Wah Wan, Jiyin Liu, Richard J. Linn	2002
Storage Space Allocation in Container Terminals	Chuqian Zhang, Jinyin Liu, Yat-Wah Wan, Katta G. Murty, Richard J. Linn	2003
Transshipment of Containers at a Container Terminal: An Overview	Iris F.A. Vis, Rene de Koster	2003
An Approach for Designing Robotized Marine Container Terminals	Y.A. Saanen	2004
Balancing Port Planning: Demand, Capacity, Land, Cost, Environment and Uncertainty	John R. Headland, P.E., William Ellis, Lloy Thompson, Paul Breeman	2004
Intermodal Yard Development - Pierce County Terminal	Steven P. Bichich, Bryan Tomperi, Brad Erickson	2004
Reducing the Environmental Impact of Quayside Cranes on Neighboring Communities	Arun K. Bhiman Mark A. Sisson, Catherine A. Morris	2004
Terminal Equipment and Operating Improvements to the Conley Massport Container Terminal: Capacity Improvement Strategy for Increasing the Conley Terminal Throughput Capacity	M. John Vickermann, Mary E. Mc Donnell	2004
Transforming Pierce County Terminal from a General Cargo Terminal to a Modern Intermodal Container Terminal	Larry W. Nye, Richard K. Johnson, Thomas J. McCollough, Frank Davidson, Bradley P. Erickson	2004

Sustainable Container Terminal Operations

A Decision Support System for Operations in a Container Terminal	Katta g. Murty, Jiyin Liu, Tat-Wah Wan, Richard Linn	2005
Redesign of Transfer Capabilities - Studies in Container Shipping Services	Jouni Laine	2005
Multi-Agent Systems for Container Terminal Management	Lawrence Edward Henesey	2006
Planning Container Drayage Operations at Congested Seaports	Rajeev Namboothiri	2006
Green Supply Chain Management of Manufacturing Based on System Dynamics	YU Wang, DU Wen	2007
Planning and Decision-Making to Increase Productivity on a Maritime Container Terminal	Elen Twrdy, Bojan Beskovnik	2007
The Discrete and Continuous Berth Allocation Problem: Models and Algorithms	Michael D. Gkolas	2007
Berth and Quay Crane Scheduling: Problems, Models and Solution Methods	Aykagan Ak	2008
Container Terminal Scheduling and Decision-Making Using Simulation Based Optimization and Business Intelligence	Wenfeng Li, Bin Li, Yu Zhang	2008
Evaluating the Integration of Seaport Container Terminals in Supply Chains	Photis M. Panayides	2008
Integrating Simulation and Optimization to Schedule Loading Operations in Container Terminals	Qingcheng Zeng, ZhongzhenYang	2009
An Efficient Supply Chain Management Model and Application Based on RFID	Liman XI, Jingrong LI, Dongyang LI, Zhengrong GU	2010
An Optimization Framework for Yard Planning in a Container Terminal: Case with Automated Rail Mounted Gantry Cranes	Liang Ping Ku, Loo Hay Lee, Ek Peng Chew, Kok Choon Tan	2010
Berth Allocation Based on Improved Memetic Algorithm in Container Terminal	Yongxiang Dong, Chunxia Yang, Shiqi Tong, Lei Shi	2010
Development of a Multimodal Port Freight Transportation Model for Estimating Container Throughput	Franklin E Gbologah	2010
Dynamic Berth Scheduling Optimization Based on Rolling Window in Container Terminal	Lei Guan, Chunxia Yang, Nuo Wang, Lijie Wu	2010
Forecast of Seaport Cargo Volume Based on Artificial Neural Network Model	Yubo LU	2010

Improved Modern Logistics Systems Based on the Integration of GPS, GIS and RFID Technology	Fei Shen, Mingming Sui	2010
Model and Algorithm for the Network System of Distributing Traffic in Port	Ying Yu, Yuanyun Liu	2010
Progress on RFID Technology Application in Logistics Industry	Xiqiu Fan	2010
Research on RFID-based Intelligent Tracking System of Cold Chain Logistics for Agricultural Products	Xiaoping Wang, Yufa An, Yaoli Zhang	2010
Scheduling Automated Triple Cross-Over Stacking Cranes in a Container Yard	Ulrich Dorndorf, Frank Schneider	2010
Study on Container Terminal and Production Resources Model	Hongxing Zheng, Lili Li, Shuang Ren	2010
Study on Production Optimization Simulation Platform for the Container Terminal Yard's Operation System	Hongxing Zheng, Lili Li, Yang Wang	2010
Container Terminal Management: Integrated Models and Large - Scale Optimization Algorithms	Ilara VACCA	2011
Efficient Sequential Decision - Making Algorithms for Container Inspection Operations	David Madigan, Sushil Mittal, Fred Roberts	2011
Optimizing Maritime Container Terminal Operations	Bart Gadeyne, Pieeter Verhamme	2011
RFID Technology and its Application to Port-Based Container Logistics	Xiaoning Shi, Dongkai Tao, Stefan Voss	2011
Space-Sharing Strategies for Storage Yard Management in a Transshipment Hub Port	Jiang Xinjia	2012
Comparison of Approaches to Automated Terminals: USA vs Europe	Daniel J. Johnson, Jeroen Kats	2013
Deltaport Intermodal Railyard Capacity Study	Mark Sisson	2013
Quay Length Optimization Using a Stochastic Knapsack Model	Eren Erman Ozguven, İ. Kuban Altinel, Emre Otay	2013

19. YÜZYILDA TRABZON LİMANI: SEFERLER, TÜCCARLAR, MALLAR

Yasemin NEMLİOĞLU KOCA*

ÖZET

Dünyanın en önemli iç denizlerinden biri olan Karadeniz, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'yla Akdeniz'e; Tuna, Dinyeper-Dinyester Nehirleri'yle Avrupa'nın içlerine, Kafkaslar yoluyla ise Asya'ya ulaşır. Stratejik ve coğrafi konumuyla Asya ve Avrupa arasındaki deniz-kara ticaretini en kısa mesafede birbirine bağlar. Trabzon ise, her dönemde Karadeniz'in en önemli limanı oldu ve en parlak dönemlerini ticaretin yoğunlaştığı zamanlarda yaşadı. Osmanlı Devleti'nde önemli bir transit limanı olan Trabzon, 18.yy. itibarıyla Karadeniz'in uluslararası deniz ticaretine açılması ve yabancı tüccarların bölgeye gelmesiyle Doğu'yla ticaretin merkezi haline geldi. Doğu, Trabzon-Erzurum-Tebriz yoluyla Avrupa'da gelişen sanayiye hammadde sağlamaktaydı. 19. yy. itibarıyla ise limanın ticaret hacminin artmasıyla, Trabzon çok kısa sürede açılan elçilikler, gemi acenteleri ve tüccarlarıyla Karadeniz'in en işlek limanı haline geldi. Bu dönemde sirke, şarap, zeytin, sabun, pamuk, dokuma ürünleri, kahve, buğday, demir, balık, et, kürk olmak üzere her türlü mal, yabancı, gayrimüslüm ve Türk tüccarlar tarafından alınıp, satılmakta ve diğer bölgelere taşınmaktaydı. Bu çalışmada tüccarlar, gemi seferleri ve mallara arşiv belgeleriyle örnekler verilirken 19. yy.'da Trabzon limanında ticari faaliyetler açıklanacaktır.

Anahtar Kelimeler: Deniz Ticareti, Karadeniz, Trabzon, Jeopolitik

ABSTRACT

One of the most important inner seas of world, the Black Sea reaches to Mediterranean Sea by Istanbul and the Çanakkale Straits; to the interior of Europe by the Danube, Dnieper and Dniester Rivers; to Asia by Caucasus. It connects sea and land trade in the shortest distance between Asia and Europe by its strategic and geographic location. Trabzon was the most important ports of the Black Sea and lived the brightest periods in when trade was condensed. Trabzon, a major transit port in the Ottoman Empire, has become a trade center to East by the 18th century

* Yrd. Doç. Dr., Kocaeli Üniversitesi, Barbaros Denizcilik Yüksek Okulu,
y.nemlioglukoca@kocaeli.edu.tr

with the opening of the Black Sea to international maritime trade and arrival of the foreign merchants. The East was to provide raw materials to the burgeoning industry in Europe by Trabzon-Erzurum-Tabriz Road. In 19th century, Trabzon became the busiest port of Black Sea in a very short time with the increasing volume of trade, opening embassies, the shipping agents and merchants. During this period, vinegar, wine, olives, soap, cotton, textiles, coffee, wheat, iron ore, fish, meat, fur and etc. were bought, sold and transported to other regions by non-Muslim, Turkish and foreign merchants. In this study, an attempt has been made to explain to merchants, campaigns, merchants, goods and commercial activities in the port of Trabzon in the 19th century by archive documents.

Keywords: Maritime Trade, Black Sea, Trabzon, Geopolitics

Dünyanın en önemli iç denizlerinden biri olan Karadeniz, Avrupa ve Asya arasındaki konumuyla çok eski çağlardan bu yana Doğu-Batı arasındaki deniz ticaretine olanak sağlamıştır. Devletler, Karadeniz'i egemenlikleri altında tutarak, Avrupa ve Asya arasındaki en kısa ulaşım yolunu dolayısıyla bölge ticaretini ve siyasetini kontrol etmeyi amaçlamışlardır. Trabzon ise, İç-Doğu Anadolu ve Kafkasya'ya olan karayolu bağlantıları, çevresindeki verimli tarım alanları ve siyasi etkinliğiyle her dönemde Karadeniz'in en önemli limanı oldu. *"Daha ilk çağda Trabzon'un ticari ve jeopolitik önemini anlayan Roma İmparatoru Hadrianus, 130-131 yıllarında şehrin doğusunda liman yaptırdı."* (Bryer vd. 1985:18-60). Sonraki dönemlerde ise İstanbul'dan Doğu'ya ulaşımında deniz yolu, hem daha güvenli hem de daha kısa olduğu için Trabzon limanı daha fazla kullanılır oldu. Haçlı Seferleri sonrasında Bizans Devleti'yle ticaret anlaşmaları yapan ve Karadeniz'de ticari üsler elde eden Ceneviz ve Venedikliler, 12-15. yy.lar arasında deniz ticaretinde söz sahibi oldular.¹ Bu dönemde İpek Yolu'nun bir kolu olan Kefe-Trabzon-Tebriz ticaret yolu önem kazandı. Trabzon ana aktarma limanıydı; ayrıca Sinop, Amasra, Samsun, Tana, Akkerman önemli limanlardı. 13. yy. itibarıyla Karadeniz'in güney kıyılarını ele geçiren Anadolu Selçuklu Devleti, İtalyan tüccarları ticarete teşvik ederek ve kontrol altında tutarak Karadeniz ticaretinden yararlandı. Osmanlılar ise, Boğazlar'ın alınmasından kısa bir süre sonra Karadeniz'e yönelerek çevre bölgeleri fethedip, 15. yy.da Karadeniz'i bir Türk gölü haline getirdi. Karadeniz limanlarında Osmanlı uyruklarının, ticareti İtalyanlar'ın elinden almasıyla Karadeniz dış ticarete kapandı ve bir iç deniz haline geldi. Karadeniz'in dış ticarete kapalı olduğu 15-16-17.yy.da deniz ticareti kuzey-güney yönünde yoğunlaştı. 18. yy.da askeri ve siyasi olduğu kadar, ticari ve ekonomik olarak da denizlere açıl-

¹ Bizans Devleti 1261'de Cenevizler'le Nymphion Antlaşması'nı ve 1268'de Venedikliler'le ittifak antlaşmasını imzaladılar.

mak isteyen ve bu amaçla deniz gücü oluşturan Rusya'nın Karadeniz'deki baskısı arttı. 1739 yılında imzalanan Belgrad Antlaşması'yla, Rus tüccarlar Osmanlı gemileriyle Karadeniz'de ticaret yapabilme hakkını elde ettiler.² 1768-1774 Osmanlı-Rusya Savaşı'nda İngilizler'in desteğiyle galip gelen Rusya, Osmanlı Devleti'yle 1774 yılında Küçük Kaynarca Antlaşması'nı imzaladı. Kırım'ın kaybedilmesinin yanı sıra; Rusya, Karadeniz ve Akdeniz'de kendi ticaret gemileriyle ticaret ve Boğazlar'dan geçiş hakkı kazandı.³ İlk olarak Rusya'nın Karadeniz'de elde etmiş olduğu bu hakkı, 1784 yılında Avusturya, 1802 yılında İngiltere ve Fransa, 1806 yılında Prusya, 1827'de Norveç, İsveç ve İspanya, 1830'da A.B.D., 1833'te Toskana, 1838'de Belçika ve daha sonra küçük Avrupa devletleri elde ettiler.

Böylece 300 yıl boyunca bir Türk gölü olan Karadeniz uluslararası ticarete açılmış oldu. Antlaşma sonrasında Karadeniz'de dış ticaret canlandı. Kalas, Potikali, Özi, Kerson, Odessa, Azak ve Taygan, Trabzon, Samsun limanları gelişti. Karadeniz, Avrupa mallarının -özellikle Fransız ve İngiliz malları- Doğu'ya ve Doğu'nun hammaddesinin- özellikle Hindistan, Çin ve İran malları-Avrupa'ya ulaşımında en kısa yol haline geldi. Tuna-İstanbul-Trabzon-Tebriz yolunun kullanılmasıyla çok kısa sürede Trabzon, açılan denizcilik şirketleri, elçilikler ve gemi acenteleriyle Karadeniz'in en işlek limanı oldu.

19. yy'da Trabzon Sancağı ve Limanı

Karadeniz'in en önemli şehri ve limanı olan Trabzon, 15 Ağustos 1461 tarihinde Fatih Sultan Mehmed tarafından alındı ve sancak haline getirildi. Beylerbeylik olmadan önce *"1514 yılında Erzincan-Bayburd Vilayeti'ne, 1517 yılında Anadolu Vilayeti'ne, 1520 yılında Vilayet-i Rum-u Hadis'e, 1535 yılında Erzurum Beylerbeyliği'ne bağlandı. 1583 yılında ise Batum Sancağı'nın eklenmesiyle Trabzon Eyaleti kuruldu ve Trabzon eyalet merkezi oldu."*

² "Ticaret hususu sulh ve salahın neticesi olup devletler reayası ve bereayasının menfaatine olup Devlet-i Aliye tüccarı Moskof devletinde, diğer devletleri tüccarına tanıdığı ve o miktar vergi ile serbest ticaretlerini icra ederler. Bunun karşılığında Moskof devletine tabi olan tüccarlar dahi Osmanlı Devleti tarafından bu misillü serbestiye ile ticaretlerini yaparlar. Karadeniz'de vaki Ruslar'ın ticareti Osmanlı Devleti reayası gemileriyle ola." (Muahedat Mecmuası, 2008:244).

³ "İki taraf gemileri tüm denizlerde ticari amaçla serbestçe dolaşabilecekler; Rusya ticari gemileri Akdeniz-Karadeniz arasında, kıyılar, limanlar ve boğazlarda ticari faaliyette bulunabileceklerdir. Rus tüccarına İngiltere ve Fransa tüccarı gibi davranılacak, karalarda ve Tuna Nehri'nde serbestçe ticaret yapabileceklerdir. Diğer devletlerin verdiği vergileri veren Rus tüccarları her türlü ticaret malını nakil ve ihraç amacıyla Karadeniz'de ve diğer denizlerin kıyı ve limanları ile İstanbul'da satabileceklerdir. Tüccarlar, ticaretleri süresince iki devlette ikamet edebileceklerdir. Diğer devletlere gösterilen serbestlik Rus tüccarlarına da gösterilecek ve Rusya, Osmanlı Devleti sınırları içerisinde elçi ve vekiller tayin edebilecektir. Elçi ve vekillerinin beratlı tercümanları, diğer tercümanların yararlandığı haklardan yararlanacaklardır. Rusya vergilerini ödeyen Osmanlı tüccarlarına diğer devletlere verdiği gibi imtiyaz ruhsatı verecektir. Kazaya uğrayan gemilere her iki taraf yardım edecek ve gerekli olan eşyalar "narh-cari" ile verilecektir." (Köse, 2006).

(Baykara, 1988:96-99). 1860 yılında Trabzon Eyaleti Trabzon merkez, Lazistan, Giresun, Gümüşhane, Karahisar ve Ordu Sancakları'ndan oluşuyordu (Kılıç, 2000:179). 1870 yılında ise Trabzon Vilayeti merkez, Giresun, Rize, Tirebolu, Of ve Ordu kazalarından oluşmaktaydı (Trabzon Vilayet Salnamesi 1870, 1993:79-87). Trabzon merkez nüfusuna bakıldığında fetih öncesinde 5.000; sonrasında ise 1486 yılında 7.574; 1583 yılında 10.984; 17-18.yy.larda 15.000; "ilk nüfus sayımının yapıldığı 1831 yılında 31.500; 1844 yılında 55.000; 1856 yılında 70.000; 1860 yılında 55.800; 1870 yılında 47.925; 1871 yılında 49.010; 1881 yılında 51.915; 1891 yılında 45.315 kişi olduğu" bilinmektedir (Bostan, 1997:113-171). Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasıyla ticaretin arttığı Trabzon'da 19. yy.da, diğer şehirlerden ve kazalardan merkeze göçlerle nüfusun arttığı görülmektedir. Özellikle 1830'lu yıllar itibarıyla transit ticaretin canlanmasıyla Trabzon'a yerleşen elçi ve yabancı tüccarların şehrin doğu kısmında limana yakın Çömlekçi, Kemerkaya ve Boztepe mahallelerinde oturduğu bilinmektedir. Ayrıca Ruslar'ın Kuzey Karadeniz kıyılarını ele geçirmesiyle başlayan ve 19. yy.da büyük miktarlara ulaşan Anadolu'ya Türk göçlerinde, Trabzon ana liman olarak kullanıldı. Kayıtlarda Trabzon'dan Varna ve Köstence'ye (Dz.K.K.1864) Sohumkale'den Trabzon'a göçmen taşındığı, Osmanlı Devleti'nin bu göçlerde denizyolunu kullandığı, bu göçlerle Trabzon'un nüfusunun arttığı görülmektedir. Başka bir kayıta ise taşınacak göçmenler için kiralanacak buharlı gemi navlununa verilmek üzere dönemin Osmanlı Bankası kurucularından banker Mösyö Zarifi'den⁴ borç olarak para alındığı yer almaktadır (Dz.K.K. 1877).



Resim 1; Trabzon Vilayeti Haritası 1872, BOA. Hrt. 0622

⁴ Yorgo Zarifi öncülüğünde ticaret, bankacılık, sanayi alanlarında yatırımlar yapan Zarifi Ailesi'nin Duyun-u Umumi kapsamında devlete borç verdiği ve Zafiro&Zarifi vapur kumpanyası şirketiyle armatörlük yaptığı bilinmektedir.

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması, Osmanlı-İran ticaret yolları üzerinde etkili olmuştur. 19. yy.da denizyolu taşımacılık maliyetinin karayoluna göre oldukça düşük olması, İstanbul-Trabzon-Tebriz ticaretinin yoğunluğunu artırmış ve Doğu ticareti Trabzon'a doğru yön değiştirmişti. Şehrin bu dönemde yapılaşmasında ve gelişmesinde; çarşı, pazar, dükkân, han ve bedestenlerin yapımında ve işleyişinde; Trabzon-Tebriz karayolunun yoğunluğunun, dolayısıyla deniz ticareti ve limanın etkisi görülmektedir. 1850 tarihli öşür defteri, Trabzon şehrinin bir liman şehri olduğunu göstermektedir ki, liman şehirlerinin en önemli özelliklerinden biri de sürekli göç almaları ve yoğun nüfus hareketlerine açık olmalarıdır. Tarım alanlarının sınırlı olması nedeniyle dükkan, han ve depo gibi şehre ve limana ait ticari alanlar, özellikle Çömlekçi limanının yakınında bulunuyordu ve tüccarlara hizmet veren çok sayıda yapı şehrin ana ticaret merkezini oluşturmaktaydı. Şehrin doğu kesiminde ise Ermeni mahallesinde yer alan ve "Gavur Meydanı" olarak adlandırılan alan, Trabzon-Tebriz yolunun başlangıcı ve bitişi olması nedeniyle ticaretin merkezi konumundaydı. 19. yy.da şehre gelen çok sayıda gezgin, eserlerinde limanın genel yapısından söz etmektedir ki, bu bilgilerden deniz ticaretinin yoğunluğuna rağmen kıyı şeridinin fiziksel yapısının uygunsuzluğu nedeniyle, iyi ve sağlam bir iskele ve liman olmadığı tespit edilmektedir. Trabzon'un merkez limanının rüzgara açık ve deniz dibinin kumlu olması nedeniyle gemiler demirleyememekte bu nedenle batıda Pulathane(Akçaabat), doğuda ise Sürmene limanının kullanıldığı görülmektedir. Merkez limanda Çömlekçi, Moloz ve Mumhane iskeleleri ise büyük gemilerin yükleme ve boşaltmasına uygun değildi. Büyük gemilerle gelen yük ve yolcular limandan kiralanan mavnaya veya kayıklarla karaya çıkarılmaktaydı. 1860'lı yıllarda ise buharlı gemi seferlerinin artması nedeniyle iskeleler yetersiz kalmaya başladı ve gümrükteki büro ve antrepoların genişletilmesi sorunu ortaya çıktı. Trabzonlu rahip Minas Bzhshkian, "Pontos Tarihi" adını verdiği ve 1819 yılında tamamladığı seyahatnamesinde, Trabzon limanını oldukça ayrıntılı aktarır. Trabzon'un Romalılar'dan önce de bir limanı ve çok eski bir ticaret merkezi olduğunu belirtir. "*En büyük iskelesinin sığ olması nedeniyle yazlık liman olarak kullanılan Çömlekçi olduğunu; Ganita, Tuzluçeşme, Taşdirek, Kemerkaya, Mumhane ve Moloz iskelelerinin de işlek olduğunu belirtir. Yoros Burnu'nun Trabzon'un Akçakale ve Platana(Pulathane-Akçaabat) limanlarını çok tehlikeli batı rüzgârlarına karşı koruduğunu ve gemilerin buraya demirlediğini*" yazar (Bzhshkian, 1819: 39-61). Fransız tarihçi ve arkeolog Charles Felix Marie Texier, Trabzon limanı hakkında en önemli bilgileri "Description de L'Asie Mineure" adlı eserinde aktarır. 1849 yılında tamamladığı eserinde Texier, özellikle Xenophon'a atıf yaparak Doğu Karadeniz'de kıyının yavaşılacak durumdaki tek yeri olarak Trabzon'u verir. "*Vulkanik kayadan oluşan taşların 6. yy.da bir dalgakıran görevi gördüyse de bugün yıkıldığını, bu kayalarla kıyı arasındaki girintinin eski liman olduğunu ve o sırada kum dolduğunu, gemilerin Platana (Pulathane-Akçaabat) koyuna girerek batı ve kuzeybatı rüzgarlarından ko-*

runduğunu, Trabzon kayıkçularının gemilerini burada karaya çektiğini, Trabzon'un İran transit ticaretinin limanı olduğunu” bildirir (Texier, 1849:32). 1843 yılında şehre gelen Alman gezgin Karl Heinrich Emil Koch “*şehre bir Avusturya buharlı gemisiyle geldiklerini, limanın doğrudan tehlikeli kuzey rüzgarlarına açık olduğunu ve bu yüzden büyük gemilerin limana giremediklerini ve açıkta demirlediklerini*” belirtmektedir (Koch, 1846:53). 1856 yılında şehre gelen Humphry Sandwith ise, “*Trabzon'un yapay bir limanının olmadığını, gemilerin demirlemesinden hemen sonra bir kayık sürüsünün kendilerine doğru yarış edercesine geldiklerini ve onlara binerek karaya çıktıklarını*” belirtmektedir (Sandwith 1856:16-17). Şakir Şevket 1877 yılında yayımladığı “*Trabzon Tarihi*” adlı eserinde “*Trabzon'un şiddetle iyi bir limana ve iskeleye ihtiyacı olduğunu ve deniz ticaretinin ancak bu limanın yapılmasıyla artacağını belirtirken, Trabzon'da zengin tüccarların bulunmayışının nedeniyle limanın iç bölgelere iyi bir karayoluyla bağlanamaması olarak*” açıklamaktadır (Şakir, 2001:55-56). 1869 yılında Trabzon'a gelen Fransız gezgin Téophile Deyrolle 1878 yılında yayınlanan “*Voyage Dans Le Lazistan Et L'Arménie*” adlı eserinde Trabzon limanından söz eder ve “*kıyıda derinliğin az olması nedeniyle, büyük buharlı gemilerin açıkta demirlediğini, gemilerden kayıkla karaya çıkıldığını, limanda taş ve kazıklarla yapılmış küçük bir iskele bulunduğunu, askeri tersane boyunca bozuk bir yoldan, Erzurum yolunun başladığı Gavur Meydanı'na varıldığını*” belirtir (Deyrolle, 1876:7-15). Görülmektedir ki, Trabzon limanı her ne kadar Doğu Karadeniz'in transit limanı olsa da, hem kıyının fiziksel şartlarının, hem de iskelelerinin büyük gemilere elverişsizliği nedeniyle yanaşma, yükleme ve boşaltmada yetersiz kalmaktadır. Deniz ticaretinin artmasıyla bu soruna çözüm yaratmak isteyen Osmanlı Devleti, liman yapımı ve gemilere yardımcı hizmetler için çalışmaları geç de olsa başlattı. Kırım Savaşı'nın ardından toplanan 1856 Paris Kongresi'nde Osmanlı limanlarının yetersizliği de gündeme gelmiştir. Kırım Savaşı'nda Fransız gemisinde kaptan olan Marius Micheal (Mişel Paşa) 1857 yılında Fenerler İdaresi Umum Müdürlüğü'ne getirilerek limanların ve fenerlerin yapımından sorumlu olur. Öncelikle fenerlerin, sonrasında ise ana limanların iskele ve rıhtımlarının yapımına başlanır. 1886 yılında Trabzon limanına konulan fener (Dz.K.K.1886) yetersiz kalınca, 1887 yılında Yoros Burnu'na (Dz.K.K.1887) ve 1896 yılında merkez limana yakın kayalıklar üzerine (Dz.K.K.1896) bir fener daha konulmasına karar verilir. Trabzon Limanı'nın inşaat planı (TSMK.No:9435) ve projesine (Dz.K.K.1870) ait kayıtlardan liman inşaatının çalışmalarına 1870 yılı öncesinde başlandığı anlaşılmaktadır. Dalgakıran projesine ise 1877 yılında başlanır, ancak 1891 yılında henüz bitirilmemiştir. “*Limanın inşaatı için Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa, 1879 yılında Başvekalet'e sunduğu raporunda 434.782,60 lira bedel belirlemişti.*” (Dinçer, 1972:184-185). 1877-78 Osmanlı Devleti-Rusya Savaşları nedeniyle proje gecikir, “*limanın yapımı Hasan Fehmi Paşa tarafından başlatılır ve Vali Mazhar Paşa tarafından 1903 yılında bir kısmı tamamlansa da, daha sonraki yıllarda da çalışmalar devam edecektir.*” (Baytal,

2013:21-35). Bununla birlikte İran transit ticareti için büyük önem taşıyan ve Trabzon limanının kara ayağını oluşturan Trabzon-Erzurum-Tebriz ker- van yolunun araç yoluna dönüştürülmesi gerekmektedir. "1846 yılında pro- jelendirilse de savaşlar nedeniyle yolun yapımı 1869 yılında başlatıldı ve 1872 yılında bitirildi."(Kaleli, 2003:22). Bunun yanı sıra aynı dönemde Trabzon Eyaleti içerisindeki diğer yolların onarımlarının yapıldığı, bu onarımlarda askerlerin kullanıldığı, Trabzon merkezden çok sayıda askerin deniz yoluyla inşaat alanına taşındığı ve navlun karşılığının vilayet gelirinden karşılan- dığı kayıtlardan anlaşılmaktadır (Dz.K.K.1875).⁵



Resim 2: Trabzon Limanı, Charles Felix Marie Texier, Description de L'Asie Mineure, Paris, 1849.

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasıyla Trabzon için yaşanan en büyük gelişme, buharlı gemilerin hizmete girmesi oldu. 19. yy. başlarına kadar Trabzon'a deniz ulaşımında yelkenli gemiler kullanılmakta ve Avrupa'yla bağlantı sınırlı sayıda gemiyle sürdürülmekteydi. 1830'lu yıllardan itibaren İstanbul-Trabzon arasında buharlı gemilerin seferlere başlamasıyla, Trabzon zamanla Avrupa'ya doğrudan seferlerin yapıldığı ana liman haline geldi. Trabzon'u transit bir ticaret merkezi olarak öne çıkaran gelişme, İngilizler'in 1830'lu yıllardan itibaren İran ve Doğu ticareti için, Rusya'nın denetiminde olan Kafkasya dışında kalan Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunu tercih etmeleri oldu. İngiltere sanayi devrimi sonrasında kendine yeni pazarlar arıyordu ve Osmanlı piyasasından sonra İran'a da girmek için taşıma masraflarının düşük olduğu güzergâhlar arıyordu. Kısa bir sürede İngilizler'in başlattığı seferlere Fransız ve Rus şirketlerine ait gemiler de katıldı ve Trabzon'a gelen Avrupa gemilerinin sayısı artmaya başladı. "Buharlı gemile-

⁵ Lazistan Sancağı'ndaki Livana (Artvin) yolunun onarımı için Trabzon'dan alınan askerlerin taşınmasına ayrılan Asar-ı Nusrat Vapuru'nun navlun ücreti olan 1.332.080 kuruşun vilayet gelirinden karşılanması emri.

rin hizmete girmesiyle Trabzon'a gelen gemilerin tonajı 1830-1880 yılları arasında yaklaşık 8 kat artarken, ticaret hacmi de 2,5 kat arttı." (Quataert, 1999:115, 169, 177). 1830'lu yıllara kadar henüz tam olarak hissedilmeyen denizyolu ticaretinin etkisi, bu yıllardan itibaren her yıl sürekli artış gösteren toplam ticaret hacminde etkili olmaya başladı. 1838 yılında imzalanan Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması sonrasında İngilizler'in Karadeniz'e yönelik ilgileri artınca Trabzon limanının kullanımında Fransa-Avusturya-İngiltere rekabeti ortaya çıktı.

Tablo 1; 1831-1900 Yılları Arasında Trabzon'da İngiliz Gemilerinin Sayı ve Tonajları

Yıllar	İngiliz Gemileri	Tonaj	Diğer Gemiler	Tonaj	Toplam Gemi	Toplam Tonaj	İngiliz Gemileri(%)
1831-35	52	6.325	483	69.798	535	76.123	9,72
1836-40	94	15.200	607	107.585	701	122.785	13,41
1841-45	50	12.409	100	140.416	150	152.825	33,33
1846-50	182	99.140	359	118.412	541	217.552	33,64
1851-55	130	74.540	533	233.782	663	308.322	19,61
1856-60	121	51.409	1.357	433.946	1.478	485.355	8,19
1861-65	31	9.105	1.517	615.885	1.548	624.990	2,00
1866-70	26	13.065	1.747	807.905	1.773	820.970	1,47
1871-75	27	16.506	1.542	872.799	1.569	889.305	1,72
1876-80	42	23.330	1.434	1.165.130	1.476	1.188.460	2,85
1881-85	31	23.739	1.958	1.903.836	1.989	1.927.575	1,56
1886-90	117	128.406	2.392	2.390.211	2.509	2.518.617	4,66
1891-95	71	68.076	2.129	2.350.586	2.200	2.418.662	3,23
1896-1900	5	5.983	2.504	2.884.822	2.509	2.890.805	0,20

Kaynak: A&P 1900:22.

Tablo 2; 1830-1900 Yılları Arasında Trabzon Limanı Ticaret Hacmi (Pound)⁶

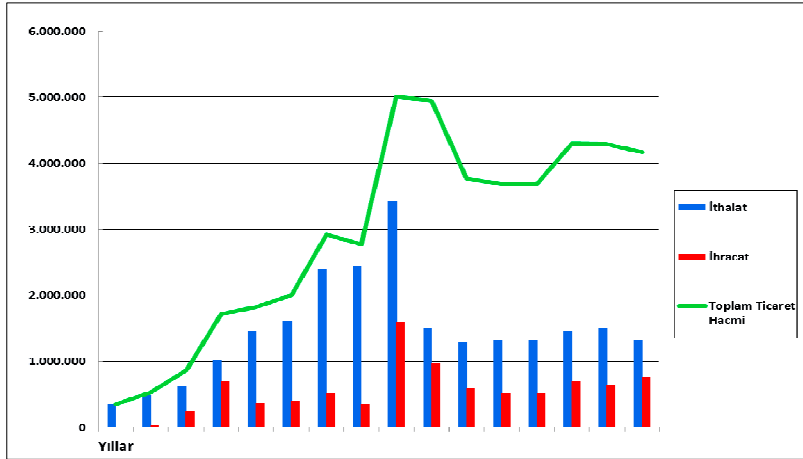
Yıllar	Anadolu İthalatı	İran İthalatı	Toplam İthalat	Anadolu İhracatı	İran İhracatı	Toplam İhracat	Toplam Ticaret Hacmi
1830			350.000				350.000
1832			492.000			39.000	531.000
1834			615.000			245.000	860.000
1835			1.021.000			691.000	1.712.000
1840			1.452.000			366.000	1.818.000
1845			1.610.000			396.000	2.006.000
1850			2.402.000			518.000	2.920.000
1855			2.432.000			342.000	2.774.000

⁶ 19. yy. başlarında 1,05 pound=23 Osmanlı kuruşuydu (Pamuk, 1984:54).

19. Yüzyılda Trabzon Limanı

1860			3.417.000			1.590.000	5.007.000 ⁷
1869	647.000	857.000	1.504.000	319.000	648.000	967.000	4.942.000
1875	389.000	895.000	1.284.000	323.000	275.000	598.000	3.764.000
1880	644.000	684.000	1.328.000	296.000	220.000	516.000	3.688.000
1885	644.000	684.000	1.328.000	296.000	220.000	516.000	3.688.000
1890	788.000	666.000	1.454.000	384.000	311.000	695.000	4.298.000
1895	822.000	683.000	1.505.000	429.000	211.000	640.000	4.290.000
1900	919.000	405.000	1.324.000	536.000	225.000	761.000	4.170.000

Kaynak: A&P 1855-1901:63-64,100-115.



Şekil 1: 1830-1900 Yılları Arasında Trabzon Limanı Ticaret Hacmi

1830-1900 yılları arasında Trabzon Limanı ticaret hacmini gösteren Şekil 1'de yer alan grafiğe bakıldığında 1830-1900 yılları arasında toplam ithalat 10 kat, ihracat ise 40 kat artmıştır. 1860-1900 yılları arasında ise hem ithalatta, hem de ihracatta yaklaşık 2 kat azalma yaşanmıştır. İhracat ithalata göre daha dalgalı bir seyir izlemiştir ki bunun ana nedeni ihracatın tarım ürünlerine dayanmasıdır. Buradan da anlaşılacağı üzere Trabzon limanı için 2 dönem söz konusudur: 1800-1860 yılları arası "altın çağ" ve 1860-1900 yılları arası "gerileme çağı". Bununla birlikte Trabzon limanındaki ticaret, ithalat ağırlıklıdır ve tüm yıllarda ihracat ithalatı karşılayamamaktaydı. 1830-1850 yılları arasında İran ticareti Trabzon'un toplam ticaret hacminin çoğunluğunu oluşturuyordu 1850-1860 yılları arasında ise savaşlar nedeniyle gerilemeye başlayan Karadeniz ticaretindeki İran payı, 1870'li yıllar-

⁷ A.B.D.'nin İstanbul Büyükelçisi Eugene Schyler, Başkanlığa sunduğu 1877 yılına ait raporda, Trabzon limanının 1860 yılındaki ticaret hacmini yaklaşık 17.082.000 \$, 1875 yılında ise 5.845.000 \$ olarak bildirmektedir. Mr. Schuyler to Mr. Hunter, Possibilities of Trade with Persia, Consulate General of US, Constantinople, 28 October 1877, s.147.; Papers Relating to Foreign Relations of US 1877-78, Government Printing Office, Washington, 1878.

dan itibaren Tiflis-Batum demiryolunun kullanılması nedeniyle sürekli azaldı.

Tablo 3; Trabzon'da Deniz Ticaret Hacmi (1833 ve 1836 Yılları)

Yıllar	1833					
	Gelen			Giden		
Bayrak Devleti	Gemiler	Tonaj	Değeri(Pound)	Gemiler	Tonaj	Değeri(Pound)
İngiliz	12	1.617	45.290	12	1.617	24.750
Rus	5	511	29.194	5	511	910
Osmanlı	77	9.606	411.200	62	7.732	8.500
Diğer	8	1.088	74.325	8	1.088	10.468
Toplam	102	12.822	560.009	87	10.948	44.628
Yıllar	1836					
	Gelen			Giden		
Bayrak Devleti	Gemiler	Tonaj	Değeri(Pound)	Gemiler	Tonaj	Değeri(Pound)
İngiliz	27	2.591	326.304	28	3.658	69.876
Rus	13	1.829	178.085	15	2.205	19.292
Osmanlı	119	18.621	724.949	107	16.803	759.942
Diğer	13	2.607	204.455	13	2.607	10.263
Toplam	172	25.648	1.433.793	163	25.273	859.373

Kaynak: Turgay 1994:53.

Tablo 3'te gösterilen 1833-1836 yılları arasında Trabzon limanına gelen ve giden gemilerin dağılımına bakıldığında bu dönemde Osmanlı Devleti'nin Karadeniz ticaretinde egemen olduğu ve diğer devletlerin henüz pazara girmedikleri görölmektedir. Bununla birlikte 3 yıl gibi çok kısa bir sürede Karadeniz pazarının canlandığı, ticaret hacminin tonaj bazında 2 kat, değer bazında ise 3 kat arttığı ve bu artışın Osmanlı gemileriyle karşılandığı izlenmektedir. Özellikle Trabzon limanından Karadeniz limanlarına ve Avrupa'ya giden malların değerinde yaklaşık 20 kat artış olduğu görölmektedir ki, bunun çevre illerden sağlanan değerli maden cevherleri ve İran ipeğinden kaynaklandığı düşünölmektedir. Burada Osmanlı Devleti'nin bu dönemde Karadeniz'de yelkenli gemiler yerine buharlı gemileri kullanmaya başlamasının açık etkisi görölmektedir. Ancak bir süre sonra özellikle İngiliz ve Avusturyalı şirketlerin pazara girmesiyle Osmanlı Devleti Karadeniz ticaretindeki ve deniz taşımacılığındaki bu üstünlüğünü kaybetmiştir.

Alman seyyah ve araştırmacı Mordmann'ın Trabzon hakkında verdiği bilgilerden yararlanılarak oluşturulan Tablo 4'e göre 1858 yılında Trabzon'a çeşitli ölkelerden gemiler gelmekle birlikte, gemilerin çoğunluğunu Türk, Avusturya ve Fransız buharlı gemileri oluşturmaktadır. Avusturya ve Türk gemilerinin tonajlarının yüksek olması nedeniyle yük taşıma kapasiteleri de yüksekti. Osmanlı Devleti Karadeniz'deki buharlı gemi trafiğinde yaşanan canlılığa ayak uydurmak için yeni buharlı gemiler satın almış ve Avusturya şirketleri karşısında buharlı gemi şirketi kurmak isteyen Türklere bazı kolaylıklar getirmişti. Bununla birlikte, "Osmanlı limanlarında İngi-

lizler'in yoğun ticari faaliyetleri görülse de, limanlara gelen malların %65-70'ini Avusturya gemileri taşımaktaydı" (Turgay, 1994:55). Bu dönemde limana gelen ve giden malın toplam miktarlarına bakıldığında gemilerin tonajları aynı olmasına rağmen, Avrupa'dan gelen malların değerinin Trabzon'dan giden malların değerinin yaklaşık 3 katı olduğu görülmektedir. Bunun nedeni ise giden malların değeri düşük işlenmemiş hammadde, gelen malların ise Avrupa'nın kaliteli sanayi ürünleri olmasıdır. Bu durum Karadeniz ticaretinin karlılığını bir kez daha ortaya koymaktadır ki, "tüm Karadeniz ticareti içerisinde İngiltere %80'lik kısmı elinde tutmaktaydı." (Schuyler vd., 1877:147).

Tablo 4; 1858 Yılında Trabzon'da Deniz Taşımacılığı ve Ticaretin Ülkelere Göre Dağılımı

Bayrak Devleti	Gelen	Tonaj	Değer (kuruş) ⁸	Gi-den	Tonaj	Değer (kuruş)
İngiliz	8 Buharlı 11 Yelkenli	8.798	77.175.000	19	8.798	2.760.000
Fransız	51 Buharlı	15.740	102.150.000	50	15.380	39.450.000
Avusturya	44 Buharlı 4 Yelkenli	30.920	174.000.000	48	30.920	52.800.000
Rus	16 Buharlı 47 Yelkenli	10.675	3.600.000	63	10.675	7.000.000
Türk	40 Buharlı 49 Yelkenli	27.030	156.000.000	80	25.620	72.300.000
Mısır	14 Buharlı	5.242	30.500.000	14	5.242	9.200.000
Yunan	34 Yelkenli	6.034	5.250.000	34	6.034	800.000
Toplam	173 Buharlı 145 Yelkenli	104.439	548.675.000	308	102.669	184.310.000

Kaynak: Mordmann 1925:412-415.

Düzenli gemi seferlerinin başlaması ve stratejik konumu Trabzon limanını, İngiliz ve diğer Avrupa devletlerinin başlıca ticaret merkezi haline getirdi. Daha önce Erzurum, İzmir ve İstanbul'a karayoluyla ulaşan İran mallarının büyük bir kısmı, Trabzon üzerinden deniz yoluyla gönderilmeye başladı. Avrupa malları Trabzon üzerinden İran ve Doğu Anadolu'ya taşınırken, Doğu ve Güneydoğu Anadolu gibi iç bölgelerden elde edilen ürünler de Trabzon üzerinden Avrupa'ya gönderiliyordu. Deniz ticareti o kadar büyümüştü ki, ortaya çıkan personel ihtiyacını gidermek amacıyla şehirde bir deniz mektebi açılmasına yönelik Bahriye Meclisi'nde görüşmeler yapıldı (Dz.K.K. 1871). Bununla birlikte 1853-1856 yılları arasında süren Osmanlı-Rus Savaşı sırasında deniz ticareti azaldı, Osmanlı Devleti özellikle Ruslar'ın Karadeniz'deki ticaretini sınırlandırma yoluna gitti (Dz.K.K. 1853). 1853 yılının sonlarında verilen emirlerde Rus gemilerinin Trabzon'u terk etmele-

⁸ 19.yy.başlarında 1 kuruş=120 akçe. Ayrıca İngiltere elçisi William Gifford Palgrave 1869 yılına ait raporunda, Osmanlı Lirası=113 kuruş, İngiliz Poundu=123 kuruş, Rus Altını=101 kuruş, Fransız Frangı=99 kuruş, Amerikan Doları=25 kuruş olarak Trabzon'da işlem gördüğünü belirtmektedir (Palgrave 1869).

ri isteniyordu (Dz.K.K.1853). Savaş sonrasında Trabzon'un İran ticaretindeki önemini anlayan Ruslar, İngiliz mallarının Kafkasya ve İran'daki pazar üstünlüğünü kırmak ve bu bölgedeki ticarete egemen olmak için, İran'a ihracatı serbest bırakıp ithalatı yasaklamak, yeni yollar açmak, düşük vergi almak ve karantina sürelerini kısaltmak gibi uygulamalarda bulunurken, Trabzon-Tebriz hattına alternatif olarak Sohum (Suhumkale)-Tiflis hattını da devreye soktu. "Özellikle 1872 yılında limanın ve 1874 yılında Tiflis demiryolunun yapılmasıyla Poti limanı, Trabzon limanına rakip hale geldi." (Kaleli, 2003:22). Bununla birlikte yayılmacı siyasetini devam ettiren Rusya, batıda Balkanlar'dan ve doğuda Kafkaslar'dan Osmanlı Devleti'ni zorlamaya başladı. Nitekim 1878-1879 yıllarında Rusya'yla yapılan savaşlar sonunda Batum'un Ruslar'a geçmesiyle, İran transit ticareti sayesinde büyük gelişme gösteren Trabzon Limanı belirgin bir gerileme yaşadı. Ruslar'ın İran demiryolunu açmaları ve Trabzon-Erzurum-Tebriz bağlantı yollarının yetersiz kalması, Trabzon'un Karadeniz ticaretindeki yerini Samsun ve Batum limanlarına kaptırmasına neden oldu.

Seferler, Tüccarlar, Mallar

Avrupa için Karadeniz ticaretinin önemi daha 18.yy.da anlaşılmaya başlamıştı. Özellikle İngiltere'nin Hindistan ve diğer Asya sömürgelerine ulaşımında ve sanayi ürünlerine yeni pazarlar arayışında Karadeniz kısa ve ucuz ulaşımıyla öne çıkmaktaydı. 1762-1765 yılları arasında İstanbul büyükelçisi olan Henry Grenville 1765 yılında hükümetine yazdığı bir raporda "Türkler Karadeniz'i başka herhangi bir devletle paylaşmazlar ve bütün yabancılar bu denizden çıkarılmıştır. Karadeniz, İstanbul'u besleyen bir annedir ve onun buğday, hububat, arpa ve değişik uluslar gibi tüm ihtiyaçlarını ve zahireyi karşılar. Karadeniz ticareti öylesine kazançlı ki, 3 gemisinden sadece bir tanesi sağ salim dönen tüccar bile kayba uğramaz..." (Grenville, 1965:10) ifadesiyle Karadeniz'in önemini ortaya koymaktaydı. Yine "1812 yılında İngiltere İstanbul büyükelçisi Sir Gore Ouseley, İran ipeğinin Buşir limanı yerine Trabzon'dan gemiye yüklenmesi halinde kara nakliyesinin %2,5'den %1'e düşeceğini ve Trabzon-İngiltere arasındaki navlunun Buşir-İngiltere arasındaki maliyetten daha az olacağını bildirerek, Trabzon-Tebriz yoluna dikkat çekmişti." (Issawi, 1970:18-19). Karadeniz'e Avrupalı devletlerin ilgisinin artmasıyla, aynı zamanda ticareti de yönlendiren Avrupalı elçiler 19. yy. ilk yıllarında Trabzon'da görülmeye başladı. "1796 yılında Trabzon'a gelen Fransız heyeti içinde bulunan Beauchamp, hem Trabzon'da hem de Sinop'ta bir Rus elçi olduğundan bahseder. Daha sonra 1806 yılında Ragusalı (Dubrovnik) Roubaut'un birkaç ay Rusya elçisi olarak Trabzon'da bulunduğu bilinmektedir." (Yerasimos, 1994:247). 1820 yılında 35 tayfasıyla kaybolan Rus gemisinin bulunması hakkında Rus elçisi tarafından yapılan müracaat kaydından Rusya'nın Trabzon'da daimi elçi bulundurduğu ve Rusya liman-

larından seferler düzenlendiği anlaşılmaktadır (BOA.CT.98,1820).⁹ Fransızlar ise Trabzon'un İran ticaretindeki önemini ilk olarak Napolyon döneminde anlarlar ve elçilik açarlar. "1803 yılında Trabzon'un ilk Fransa elçisi olan Pierre Jérôme Dupré ticaret gemileri inşa eden bir kereste şirketine sahip olan ve Doğu'dan kereste satın alan bir tüccardı." (Meeker, 2005:204-205) 1830 yılında ise Trabzon'un ilk İngiltere elçisi olan ve İzmir ve İstanbul'daki İngiliz tüccarlarla bağlantıları bulunan James Brant, kiraladığı gemileri İngiliz mallarıyla dolu olarak Trabzon'a getirdi. Trabzon yolunun bu canlılığını gören İngilizler, İstanbul-Trabzon arasında 1836 yılından itibaren buharlı gemi seferlerini başlattılar. "1836 yılında bir İngiliz şirketine ait "Essex" ve ardından "Crescent" adlı buharlı gemiler İstanbul-Samsun-Trabzon arasında, 15 günlük seferlere başladı. Bu şirketi 1837 yılında Avusturya'nın Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft¹⁰ firmasının "Fernando" adlı gemiyle seferlere başlaması izledi." (Issawi, 1970:55). Buharlı gemilerle birlikte seferler zamanla düzenli bir şekil aldı, gemi şirketlerinin sayısı arttı ve dolayısıyla devletlerin rekabeti de arttı. 1857 yılında Russian Steam Navigation şirketi, Kırım'dan başlayarak Azak Denizi, Potikale, Batum, Trabzon ve Samsun bağlantılı düzenli seferler başlattı. Fransızlar'ın Messageries Maritimes 1856 yılında, Paquet şirketi ise 1879 yılında Trabzon'a seferlere başladı. "Osmanlı Fevaid-i Osmaniye (sonradan İdare-i Mahsusa) şirketi ise Trabzon'a 1840'lı yıllarda sefere başlamıştı." (Kuran, 1995:159-163). 1840 yılında Trabzon'a gelen Alman tarihçi ve gezgin Jacop Philipp Fallmerayer ve Moritz Wagner, İstanbul'dan Trabzon'a giderken bindiği, "Austrian Lloyd şirketine ait "İstanbul" adlı geminin çok güzel ve lüks bir donanıma sahip olduğunu" söylemektedir (Fallmerayer, 1845:73,195-196). 1842 yılında Trabzon'a gelen Robert Curzon ise İstanbul'dan "Trabzon'a giden buharlı gemilerin sürekli olarak malla yüklü olduğunu, ek seferlerin yapılması durumunda daha fazlasının gönderilebileceğini, bu eksiklik nedeniyle İngilizler'in elinde olan İran ticaretinin Rum tüccarların eline geçtiğini" yazmaktadır (Curzon, 1854: 24). "Nitekim 1842 yılında Trabzon Limanı'na Tebriz'e gönderilmek üzere indirilen balya ve sandık sayısının yılda 32.000'i bulunduğu bilinmektedir." (Goloğlu, 1975:167-169). 1848 yılında Trabzon'a gelen Austen Henry Layard ise "Güney Karadeniz kıyılarında bundan 12 yıl önce yabancı gemilerin çok ender görüldüğünü, şimdi ise belirli limanlara her hafta seferler düzenlendiğini" yazmaktadır (Layard, 1853:6).

1870'de Trabzon'daki Yabancı Elçiler: Rusya büyükelçisi Mösyö Maşnin (General A. N. Moshnin); Belçika elçisi Mösyö Ropol; İran karpedazi (elçisi) Mirza Ali Ekber Han; İngiltere elçisi Mösyö Palgraf (William Gifford Palgrave); Fransa elçisi Mösyö Derşe; Avusturya-Macaristan elçisi Mösyö Martiret; Müttefik Almanya elçisi Mösyö Budmer; İtalya elçisi Mösyö

⁹ Arşiv belgesi Rus elçisi tarafından yapılan müracaat üzerine Trabzon Valisi'nin yanıtını içermektedir.

¹⁰ 1844'te Donau şirketi Austrian Lloyd tarafından satın alındı.

Dogresti; Nedirland elçisi Mösyö Todor İspatar; Canik kazasındaki Rusya elçisi Mösyö Kakacı; Lazistan kazasındaki Rusya elçisi Mösyö Cudici (Trabzon Vilayet Salnamesi 1870:129).¹¹



Resim 3: Trabzon Limanı, J.Laurens, 115x223 mm.,
L'illustration, 1854, C.23, Paris, Fransa.



Resim 4: Denizden Trabzon, 1856, Ivan Konstantinovich Aivazovsky, 271x411 mm,
Saratovskiy Gosudarstvennyy Khudozhestvennyy Muzey, Saratov, Rusya Federasyonu.

19.yy.da zaman zaman tonajı ve sayısı değişen gemilerle Trabzon'a seferler düzenleyen şirket ve acentelerin faaliyetleri şu şekilde sıralanabilir (Trabzon Vilayet Salnamesi 1870:157,159):

¹¹ Yabancılar a ait adlar salnamede yazıldığı gibi aktarılmıştır.

Fevaid-i Osmaniye Kumpanyası; Şirkete ait buharlı gemiler her çarşamba Dersaadet'ten (İstanbul) hareketle Ereğli, Amasra, İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye, Ordu ve Giresun'a uğrayarak pazar günü Trabzon'a gelir, yolcu ve yükünü boşalttıktan sonra Rize iskelesine uğrayarak Batum'a ulaşır. Çarşamba sabahı Batum'dan Trabzon'a hareket eder ve Trabzon'dan yük ve yolcuları alarak aynı iskelelere uğrayıp Dersaadet'e (İstanbul) döner. Trabzon merkez acentesi Andon Efendi, Giresun acentesi Haçador Efendi, Ordu acentesi Kadri Efendi'ydi. Bahriye Nezareti tarafından 1889 yılında Dnz. Bnb. Süleyman Nutki Bey tarafından çıkarılmaya başlayan Ceride-i Bahriye dergisinin ilk sayısında yer alan İdare-i Mahsusa'nın gemilerine ait programda, her hafta Salı günleri İstanbul'dan hareketle Ereğli, İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye, Ordu, Giresun, Tirebolu ve son olarak Trabzon'a giden ve her pazartesi Trabzon'dan hareketle Cuma günü İstanbul'a ulaşan seferler duyurulmuştur (Ceride-i Bahriye, 25 Haziran 1889). Şirketin Trabzon'a işleyen gemilerinin arasında Eser-i Hayr, Hüma Pervaz, Medar-ı Tevfik, Asar-ı Nusrat, Eser-i Cedid, Tair-i Bahri, Ereğli, Kars, Girit ve Üsküdar Vapurları bulunmaktaydı. Şirketin gemilerinde kaza ya da arıza çıktığında seferlerde Avusturya gemileri kiralanarak kullanılıyordu. 1832 yılında Trabzon'a giden Üsküdar Vapuru'nun kaza yapması nedeniyle yerine Tair-i Bahri Vapuru seferlerde görev aldı (BOA.CT.0927;1832). 1842 yılında ise Trabzon'a işlemekte olan Ereğli Vapuru'nun tamirine kadar yalnız Üsküdar Vapuru işleyeceğinden tüccarların zorluk çekmemesi için Üsküdar Vapuru yükü aldıktan sonra kalan yolcu ve eşyanın Avusturya vapurlarına yüklenmesine engel olunmaması Trabzon Valisi'nden istenmekteydi (BOA.CT.1440;1842). 1847'de ise Trabzon'dan ticari yüklerin taşınmasında Avusturya şirketinin sorun çıkarması nedeniyle tersaneden Eser-i Cedid Vapuru'nun görevlendirildiği bildirilmekteydi (BOA.CT.1374;1847). 1856'da İngiltere'de yapılan 1020 tonluk "Kars" adlı gemi Trabzon hattında çalışmaktaydı ve 1874'te hizmet dışı kalana dek Fevaid-i Osmaniye İdaresi'ne bağlı olarak Trabzon'a yük ve yolcu taşıdı. Karadeniz'de işleyen Osmanlı posta gemileri Ereğli'ye uğrayıp kömür ve posta alırdı. Nisan 1875'te bu uygulamanın dışına çıkan Medar-ı Tevfik Vapuru Trabzon'dan gelip Ereğli limanından kömür almış ancak postaları almadan limandan ayrılmıştı. Sonraki yıllarda İdare-i Mahsusa'ya çevrilen şirket kötü yönetim nedeniyle eski gücünü kaybetti ve 1899'da Trabzon hattı iptal edildi.

Rusya Kumpanyası: Rus denizcilik şirketi Compagnie de Navigation et de Commerce'in 1836 yılında Karadeniz'de 12 gemisi çalışırken, 1873 yılında Karadeniz hatlarında Trabzon uğraklı 27 gemisi çalışmaktaydı. Şirketin İstanbul acentesi Korostovtzev idi. Rus postaları 1857 yılından itibaren Russian Steam Navigation şirketi tarafından taşınıyordu. Şirkete ait buharlı gemiler her cumartesi Dersaadet'ten (İstanbul) hareketle İnebolu, Samsun, Ordu ve Giresun'a uğrayarak salı günü Trabzon'a gelir, yolcu ve yükünü boşalttıktan sonra çarşamba günü Batum'a ulaşır. Her pazar Batum'dan hareketle aynı iskelelere uğrayıp Dersaadet'e (İstanbul) döner. Trabzon

merkez acentesi aynı zamanda Rusya elçisi olan Mösyö Maşnin (General A. N. Moshnin), Giresun acentesi Mösyö Çerbiv, Ordu acentesi Mösyö Karabet Ağa'ydı.

Fransız Kumpanyası: 1835 yılında kurulan Fransız denizcilik şirketi Compaigne Des Messageries Maritimes'in İstanbul'daki acentesi Fransız asıllı Charles Dechaud'du. Şirketin Marsilya çıkışlı ve dönüşlü olmak üzere İstanbul-Trabzon seferleri bulunmaktaydı. Özellikle 1835-1839 yılları arasında Trabzon hattının karlı bir hat olduğu şirket kayıtlarından anlaşılmaktadır. 1857 yılının sonlarında doğru Karadeniz'in değişik yerlerinde acenteliklerin kurulmasıyla, 1858 yılından itibaren düzenli seferlere başladı. Şirkete ait buharlı gemiler her pazartesi Dersaadet'ten (İstanbul) hareketle İnebolu, Samsun, Ordu ve Giresun'a uğrayarak perşembe günü Trabzon'a gelir, her cumartesi Trabzon'dan hareketle aynı iskelelere uğrayıp Dersaadet'e (İstanbul) döner. Trabzon merkez acentesi Mösyö Ropok, Giresun acentesi Mösyö Çıkorski, Ordu acentesi Mösyö Kalya'ydı. 1874'te Karadeniz seferlerine başlayan Fransız denizcilik şirketi Compaigne de Navigation Armenienne et Marocaine 9 gemisiyle Trabzon-İstanbul seferlerini yapmaktaydı. İstanbul acentesi Laurent Reboul idi. Fransız asıllı Rebouller 1820 yılında İzmir'e, daha sonra ise Trabzon'a geldiler. Trabzon'da Laurent Reboul, kendi adını taşıyan vapur acentesi şirketini kurarak ticarete başladı. "*Fransız denizcilik şirketleri Compaigne Des Messageries Maritimes ve La Compaigne Paquet'in Trabzon'daki acenteliklerini yaptı. Trabzon'dan İspanya ve Fransa'ya başta yumurta olmak üzere çeşitli gıda malzemeleri ihraç etmekteydi.*"(Öndeş, 2013:247).

Avusturya Kumpanyası: Şirkete ait buharlı gemiler her cuma Dersaadet'ten (İstanbul) hareketle İnebolu, Samsun, Ordu, Giresun ve Tirebolu'ya uğrayarak pazartesi günü Trabzon'a gelir, her perşembe Trabzon'dan hareketle aynı iskelelere uğrayıp Dersaadet'e (İstanbul) döner. Trabzon merkez acentesi Mösyö Radliya, Giresun acentesi Mösyö Sumutcan'dı. 1836 yılında kurulan Avusturya-Macaristan denizcilik şirketi Lloyd Austriaco-Triestino, Trieste çıkışlı İstanbul-Samsun-Trabzon tarifeli seferler yapmaktaydı. İstanbul'daki acentesi Acentesi Donizetti&Brazzafolli idi (Trabzon Vilayet Salnamesi, 1870:157,159).

Yüzyılın son 20 yılında Trabzon'la ve Trabzon aracılığıyla ticaret yapan ülkelerin sayısı arttıkça, kurulan yeni hatlar ve seferler de arttı. Osmanlı Devleti özellikle yabancı gemi şirketlerinin faaliyetlerini denetlemek için çeşitli düzenlemeler getirdi. Bu bağlamda "*şirketlerin İstanbul ve diğer önemli limanlarda şube açmaları veya acente görevlendirmeleri Ticaret Nezareti'nden alınan izinle yapılmaktaydı.*"(Kazgan, 1991:161)¹² Yine bu dönemde posta taşımacılığı da deniz ticaretinin önemli bir koluydu. Trabzon'a

¹² Bu izin 1871 yılında çıkarılan "Memaliki Ecnebiye'de teşkil eden şirketlerinin Memaliki Devleti Aliye'de icra-i muamelat için küşat veya tayin edecekleri acenteler hakkında nizamname" ile verilmekteydi.

posta taşımacılığı ve aynı zamanda deniz taşımacılığı da yapan gemi acenteleri ise şunlardı:(Rowe, 1996)

Tablo 5; 1870'de Trabzon'da Deniz Taşımacılığı Yapan Şirketler ve Vapur Seferleri

İskeleler	Fevaid-i Osmaniye Kumpanyası	Rusya Kumpanyası	Fransız Kumpanyası	Avusturya Kumpanyası
Dersaadet (İstanbul)	Çıkış: Her Çarşamba	Çıkış: Her Cumartesi	Çıkış: Her Pazartesi	Çıkış: Her Cuma
Ereğli	Kömür alımı			
Amasra	X			
İnebolu	X	X	X	X
Sinop	X			
Samsun	X	X	X	X
Ünye	X			
Ordu	X	X	X	X
Giresun	X	X	X	X
Tirebolu				X
Trabzon	Varış: Her Pazar	Varış: Her Salı	Varış: Her Perşembe Çıkış: Her Çarşamba	Varış: Her Pazartesi Çıkış: Her Perşembe
Rize	X			
Batum	Çıkış: Her Çarşamba	Çıkış: Her Pazar		

Kaynak: Trabzon Vilayet Salnamesi 1870:159.

Hochstrasser&Co, P.E. Schilizzi; 1852 yılında Trabzon'da İsviçre asıllı Hans Hochstrasser tarafından kurulan şirket, hat acenteliği ve transit taşımacılık yapmaktaydı. İran'dan kuru yemiş, ipek, halı gibi transit yükler Trabzon'a gelir, buradan Avrupa'ya gönderilirdi. Hochstrasser özellikle İspanya'ya fındık ve yumurta ihraç ederdi.

Wilson&Co Line; 1822'de kurulan İngiliz denizcilik şirketinin 1870 yılından itibaren başta Trabzon olmak üzere Karadeniz limanları arasında ring seferleri bulunmaktaydı. İstanbul'daki acentesi F.Heald&Rizzo idi.

Deutsche Levante Linie; 1889 yılında kurulan Alman denizcilik şirketi Almanya limanlarıyla Trabzon başta olmak üzere Karadeniz limanları arasında düzenli hat seferleri yapmaktaydı. Gemilerinin birçoğuna Anatolia, Angora, Stamboul gibi Türk şehirlerinin adları verilmişti. İstanbul'daki acentesi İtalyan asıllı Agelasto, Sfezzo&Co idi.

Peninsular&Oriental Steam Navigation Company; 1815'te kurulan İngiliz denizcilik şirketinin, 1851 yılında Trabzon limanı başta olmak üzere Karadeniz hattında 6 gemisi çalışmaktaydı. İstanbul'daki acentesi W. Seager'di.

T.B.Morton&Co.; 1855 yılında İstanbul'da kurulan denizcilik şirketi İstanbul-Trabzon arasında düzenli seferlerle posta, paket ve yük taşımaktaydı.

Cie De Navigation A Vapeur Panhellenique; Şirkete ait "Thraki" adlı gemi kaptan D. Calamides yönetiminde 26 Temmuz 1890'da Pire limanından hareketle Samsun-Trabzon-Batum seferini yapmıştı.

La Societe Unie des Bateaux a Vapeur; Odessa-Trabzon uğraklı seferleri olan şirketin İstanbul acentesi C.J.Reppen&Cie idi.

Tablo 6; 1896-1897 Yıllarında Trabzon'a Düzenli Sefer Yapan Gemi Şirketleri ve Temsilcileri

Şirket	Acenta
Deutsche-Levant Line	Hochstrasse şirketi
The Danoise	M. Khidichian
The Ege	Phostiropoulos
Austrian Lloyd	A. Sassi
Messageries Maritimes	Boyaighi
General Italian Navigation	A. Mahokian
Pan-Hellenic Company	N. D. Constantinoff
Paquet Company	M. Missir
Russian Navigation Co.	E. Serafimow
Russian Black Sea Company	Phostiropoulos

Kaynak: Turgay 1994:59.

Deniz ticaretinde bir diğer sorun ise sigorta işlemleriydi. Yüzyılın başlarında henüz sigorta acenteleri olmadığından kaçakçılık veya zararlar sonucunda oluşan tazminat bedelleri devlet tarafından karşılanıyordu. 1801 yılında Rus Todori kaptanın gemisine yüklenerek Trabzon'dan Yafa'ya gönderilen tahılın eksik çıktığı belirlenmiş, eksik çıkan miktarın tazmin edilmesi Trabzon Valiliği'nden istenmişti (BOA.CT.6886;1801). Yine 1804 yılında Rumeli iskelelerine götürülmek üzere bir Rus tüccarın kiraladığı Rizeli Köroğlu Mehmed Reis'in gemisiyle Kefe'den yüklediği kuru balık ve havyarı, kayıtlı yere götürmeyip Trabzon'da satmış olduğu Rus elçiliğinden bildirilerek malın bedelinin tahsili istenmişti (BOA. CT.6886;1801). İlerleyen yıllarda ise acentelerin açılmasıyla sigorta işlemleri yapılmaya başladı. 1873 yılında Trabzon'da Helvetia, Lloyd Suisse ve Lyonnaise şirketleri deniz sigortası, Gironde ise genel sigorta işlemleri yapıyordu. 1884 yılında ise Trabzon'da Reliance, Manheimer ve La Fonciere şirketlerinin temsilcilikleri vardı. 1894 yılında şehirde sayıları 16'yı bulan Marine Insurance Company, La Fonciere, Helvetia, Manheimer, Campagne Generale de Dresde, Assicurazioni Generali di Trieste, British Lloyds, North British Mercantile and Northern Company, The Gresham, The Patriotic, The New York, Ottoman Insurance Company, Lloyd Suisse, La Badoise, La Maritime Belge ve La Compagnie Francoise şirketleri sigorta işlemleri yapıyordu (A&P, 1873:1632; 1884:1984; 1894:5).

19. yy.da deniz ticaretinin hacminde yaşanan artış Karadeniz limanlarında önemli bir tüccar kesimin ortaya çıkmasını sağladı. İstanbul, Varna, Samsun, Trabzon ve Rize'de oturan bu tüccarlar çoğunlukla Rum kökenli

gayrimüslüm denizcilerdi. Uluslararası ticaretten yararlanan gayrimüslim Osmanlı tüccarları, Avrupalı tüccarlar gibi himaye edilmeye ve vergilerde indirim-ayrıcalık tanıyan beratlardan yararlanmaya başladılar. Osmanlı Devleti'yle Avrupa arasındaki ticarete aracı olan, yabancıların himayesine giren ve sonuçta zenginleşen "beratlı" denilen özellikle Rum ve Ermeni tüccarlar bir süre sonra Batılı tüccarların da yerlerini almaya başladı. Frederick Walpole 1850 yılında geldiği Trabzon'a ait gözlemlerini anlattığı "The Ansayrii and the Assassins.." adlı eserinde "*Yerli tüccarlar yavaş yavaş İngilizler'in ve yabancıların elinden aldıkları ticaretin büyük kısmını idare etmektedirler. Tüccarlar Liverpool, Manchester ve Avrupa'da diğer ülkelerde acentelere sahiptirler ve bu yolla ticareti daha ucuza getirmektedirler*" diyerek özellikle gayrimüslim Osmanlı tüccarlarının uluslararası ticarete geldikleri noktayı açıkça ifade etmektedir (Walpole, 1851:219-221). Bununla birlikte 19. yy.da gelişen Trabzon-Tebriz yolunda ticaret yapan yabancı tüccarlar Trabzon'a yerleşerek ticarethaneler açmıştı. Özellikle 1826 yılında Tebrizli Ermeni bir tüccar olan Sittik (Sıddık) Han, İngiltere bağlantılarıyla Trabzon limanına taşımacılık yapmıştır. İstanbul, Trabzon, Erzurum ve Tebriz'de acenteleri olan Sittik Han, Erzurum ve İran'ın kuzeyinde satılmak üzere İngiliz pamuklu ürünlerini ithal etmekteydi. Yine diğer bir Ermeni tüccar olan Sadi Han, 1831 yılında İngiliz malları yüklü gemilerle Trabzon'a gelmiştir. "*İngiliz elçisi James Brant'in kurduğu Trabzon'un ilk yabancı ticarethanesinin İranlı tüccarları Hafız Ağa, Seyyid Murtaza, Rahim Ağa'ydı.*" (Issawi, 1970:18-19). Bu ticarethane İran ve Kuzeydoğu Anadolu'nun ürünlerinin, özellikle yünün İstanbul üzerinden ihracatını yapmaktaydı. Trabzon'daki ilk Fransız tüccarlar ise 1845 yılında Marsilyalı bir ticarethaneye bağlı olan Arnaud ve Querin idi. Tebriz ve Sohum'da (Suhumkale) acenteleri olan bu ticarethane Lazistan, Gürcistan ve İran'a Fransız mallarını, özellikle alkollü içkiler, şeker, parfümeri ve ipekliiler satmaktaydı. Bununla birlikte 1846 yılında Marcopoly Belçika elçisi Charnaud ile bir şirket kurdu. 1848 yılında ise Avusturyalı tüccar Pryantz, Trabzon'da Avusturya ticarethanesini açtı. "*1851 yılında tüccar Ricard'ın yönetiminde yeni bir Fransız ticarethanesi daha açıldı. Aynı zamanda acente işletmesi olan P.E. Schilizzi ve Ermeni bir tüccar olan Mısıryan Ohannes ticarethaneleri açıldı.*" (Yılmaz, 2013:39-76). Bu dönemde Osmanlı Devleti çıkardığı emirlerle ticareti ve tüccarları denetim altında tutmaya çalışmaktaydı (BOA.CT.1783; Haziran/Temmuz 1839).¹³

¹³ Arşiv belgesi Hayriye ve Acem tüccarının malı olarak Trabzon'a gidecek olan vapurun bağlı olacağı kurallara dair bilgi içermektedir.

Tablo 7; Trabzon'da 19.yy.ın Sonlarına Doğru Gemi Acenteliği ve Deniz Ticareti Yapanlar

Mimbıyıkzade Hacı Hüseyin	Rum Gavran oğlu Yanika ve Yorgi Efendiler
Çakırzade Mehmet	Rum Hacı ¹⁴ Dumanoğlu İlyâ Ağa
Kırzade Ali İsmail	Hacı Agosyan İstefan Ağa
Hacı Ali Hafızzade Hasan Rıza Bey	Mısıryan Ohannes Efendi
Sadık Efendizade Vehbi Efendi	Merküryan Agop Ağa
Nemlizade Hacı Ahmet Efendi (Aynı zamanda taşımacılık kolektif şirketi başkanı)	Bargüzak oğlu Simyon Ağa
Üçüncüzadeler	Rum Boduroğlu Yanika Ağa
Yelkencizade Ömer	Rum Kısırlı Hacı Yani Ağa
Yunuszade Ali Şefik	Puluroğlu Nicola Ağa
Hacı Alizade Mustafa Efendi	Sargancıoğlu Nikola Ağa
Sandalcızade Hüseyin ve Temel Efendi- ler	Mazlumyan Artin Ağa
Arnavudzade Ahmet Efendi (Aynı zamanda Trabzon merkez posta- nesi müdürü)	Temezreli Hadiş oğlu Karabet Ağa
Hans Hochstrasser	Carlo Fonzi
Laurent Reboul	M. Ballassarian
D. J. Konstantinoff	M. Dernerseşian
Hacı Mirza Baba	Hacı Cevad
Hacı Mehmed Hasan	Hochstrasser and Co. (Lloyd's ve Osmanlı Bankası acentası)
A. Triandafilides (La Fonciere Insurance Company acentası)	Khedechian ve Khoubesserian (New York Reliance Insurance Company acentası)
A. Makhokhian	B.O. Marimian (Manheimer Insurance Company acentası)
İnebeyoğlu Biraderler	A.C. Efremides

Kaynak: Trabzon Vilayet Salnamesi 1870:161, BOA.Y.PRK.UM.2/40;1880, Trabzon Vıla-
yeti Valisi Sırrı Paşa'nın Mabeyn-i Hümayun Başkitabet-i Celilesine gönderdiği raporlar,
A&P 1884:1984.

Her ne kadar Trabzon'da deniz ticaretiyle yabancılar ve gayrimüslümler etkin olsa da yerli Türkler'in de denizcilikle uğraştıkları görölmektedir. Çok eski tarihlerden beri gemicilik ve denizcilikle uğraşan Trabzonlu Türk aile-
ler, 19.yy.da gemi sahibi olarak armatörlük, taşımacılık yaparak tüccarlık
veya gemilere hizmet vererek acentelik ve gemilerde kaptanlık yaparak
deniz ticaretinde yer almaktaydı. Bu ailelerden Yelkencizadeler ilk kez 1855
yılında denizciliğe başlamışlardı. Gemileri "Anadolu"nun eski ismi "Live-
pold" idi ve 1896 İngiltere yapımı 348 ton ağırlığında bir yük gemisiydi.
Yelkencizade ve mehdumları kara deniz postalarına ait bir ilanda şöyle bir
duyuru vardı: "*Yelkencizade Biraderler'in Raif Bey Kaptan'ın süvarisi olduğu*

¹⁴ Osmanlı Devleti'nde ithalat ve ihracat yapan tüccarlara "hacı" veya "hacegi" gibi ünvanlar
verilmiştir ki, devlet bu şekilde gayrimüslimleri ticarete özendirmiştir (Ergenç, 1988:501).

Fransız bandıralı "Anadolu" Vapuru teşri-i evvel 22 pazar günü sabahı saat 10.00'da Sirkeci rıhtımından Karadeniz'e hareketle yolcu ve ticari eşya alarak İnebolu, Samsun, Giresun'a uğramak suretiyle Trabzon'a gidecektir." (Türk Deniz Ticareti, 1999:183). Kırzade ve Kalkavanzadeler ise vapur kumpanyası ve posta vapuru işletmekteydiler. Şirkete ait 1871 İngiltere yapımı 300 ton ağırlığında yük gemisi olan "Sulh" vapurunun eski adı "Turedlanco" idi. Şirkete ait bir sefer duyurusu şöyleydi: *"İsmail Kaptan'ın süvarisi olduğu 1. Sınıf kamaraları havi, yüksek sürat yapan ve güverte yolcularının her türlü istirahatini sağlayan Sulh Vapuru teşrin-i sani 7 çarşamba günü saat 16.00'da Sirkeci rıhtımından hareketle Zonguldak, İnebolu ve Samsun'a uğrayarak Trabzon'a gidecektir.*" (Aksi Seda ve Levand Herald Gazeteleri). Abdullah Çakır vapur acenteliği ise Çakırzade Mehmet tarafından 19. yy. ortalarında kurulmuştu ve Çömlekçi limanında mavnalarla tahliye işlemleri yapıyordu. *"1934 yılında 104 yaşında ölen Çakırzade Mehmet 1880'li yıllarda 1 ton yükün tahliye ücretinin 40 kuruş olduğunu belirtmekteydi.*" (Öndeş, 2013:269). Sadıkzadeler Karadeniz ve Rusya limanları arasında yük taşımacılığı yapıyorlardı. *"Cafer, Ruşen, Fehmi, Rıza, Arslan, Hüseyin ve Nazım Beyler aynı zamanda kaptanlardı ve çeşitli gemilerde kaptanlık da yapıyorlardı. "Arslan" adında 1880 yılı İngiltere yapımı 366 ton ağırlığında yük gemileri vardı.*" (Türk Deniz Ticareti, 1999:187). 19. yy.da Trabzon'da yabancı ve gayrimüslümler kadar büyük ticaret hacmine sahip en önemli aile Nemlizadeler'di. Nemlizadeler temelde tütün ve fındık ticaretine dayanan ve Mısır, Rusya, İran, İspanya ve Arabistan'a kadar ithalat ve ihracat yapan bir aileydi. Nemlizade Mustafa Efendi Avrupa, Hindistan ve İran'a yönelik ticaret yapmak için 1857 yılında devletten berat alan hayriye tüccarlarındandı. 1869 yılında ise Nemlizade Hacı Ahmet Efendi tarafından kurulan şirket, Osmanlı tarihindeki ilk anonim şirket olarak kayıtlarda yer almaktadır (BOA.CT.143;Aralık 1863-Ocak 1864 ve Trabzon Vilayet Salnamesi 1870: 161).¹⁵ Şirketin Trabzon'daki merkezi Moloz iskelesindeydi ve ayrıca Batum, Samsun, Erzurum ve İstanbul'da ticarethaneleri bulunmaktaydı.¹⁶ Ticaretin yanı sıra, denizyolu ve posta taşımacılığı, maden işletmeciliği yapan aile, bankacılık, pamuk, tütün, fındık, ipek, maden, halı ve kereste ihracatı yapmaktaydı. 1859 yılına ait Mısır Valiliği'ne gönderilen bir emirde şirketi Hayriye tüccarlarından Nemlizade Mustafa Efendi'ye ait gemideki ipek yükünün Arabistan-Cidde limanına ulaştırılması için gereken iznin verilmesi (BOA. A.MKT.UM.402/35;1859), 1892 yılına ait bir kayıta ise Nemlizade

¹⁵ Arşiv belgesi Trabzon tüccar ve ileri gelenlerinden Nemlizadeler tarafından kurulacak anonim şirketine ait Vekiller Meclisi Adli İşler kararına dair bilgi içermektedir.

¹⁶ İstanbul-Kadıköy ve Sirkeci'de bulunan Nemlizade Han halen kullanılmaktadır. Babaannem İffet Nemlioğlu (1923-2013) büyük dedem Tahsin Nemlioğlu'nun ayda bir Erzurum'daki ticarethaneye gittiğini, malların ve postaların taşınmasını denetlediğini belirtmiştir. Ayrıca aileye ait buharlı gemilerle Rusya'ya halı, fındık ve tütün gönderildiğini, Ruslar'ın Trabzon'u işgalinde gemilerinin batırıldığını, dedem Tahsin Nemlioğlu'nun aileyi İstanbul'a taşıdığını ve savaştan sonra geri döndüklerini belirtmiştir.

Mahdumları şirketi tarafından Köstence ve İstanbul'a tütün gönderildiği yer almaktadır (BOA.YT.MTV.77/18;1892). Nemlizadeler özellikle, ticaret yaptıkları karayolları ve demiryollarında önemli yatırımlar ve onarımlar yapmışlardı. Devlet tarafından bu çalışmaları nedeniyle nişan, rütbe ve takdirle ödüllendirilmişti. Aynı dönemde Trabzonlu tüccar ailelerin yanı sıra bireysel olarak denizcilikle uğraşanlar da bulunuyordu. 1800 yılına ait bir kayıтта tüccar gemi kaptanlarından Trabzonlu Memiş Reis'in Rusya'dan Trabzon'a ve İstanbul'a tahıl taşımasına izin verildiği yer almaktadır (BOA. CT.477; 1800). 1822 yılında Trabzonlu Hasan Reis'in gemisine yüklenen 25.000 okka¹⁷ şarabın alkollü içki vergisi alınarak İstanbul'dan Trabzon'a gitmek üzere Karadeniz'e çıkması için izin verilmişti (BOA. CT.8042;1822). 1826 yılında Trabzonlu İzmiroğlu Mustafa Reis'in yönetimindeki, Bandırma'da yapılmış 1500 kilelik¹⁸, 18 zira¹⁹ boyunda, yelkenli gemiye Kaptan Paşa Vekili Hacı Said tarafından verilen sened-i bahriyle Yelkenci Mustafa ve Celladbaşı Mehmed'in sahipleri olduğu mallar taşınmıştı (BOA. CT.8131; 1826). 1831 yılında Pulathaneli (Akaabatlı) Mehmed ve Mustafa'nın sahip oldukları sefine-i biriki kaptanının ayrılması zerine İstanbullu Osman adına yeni sened-i bahri verilmişti (BOA. CT.10979;1831). Yine 1831 yılında Trabzonlu Kaymak Hüseyin ve Rizeli Kaba Osman'ın birlikte satın aldıkları şahtiye birik gemi için sened-i bahri verilmişti (BOA. C.T.497;1831).

Osmanlı Devleti'nde liman gümrükleri ithalat ve ihracatın denize çıkış bölgeleri olması nedeniyle malların miktar ve değerlerinin kayıt altına alındığı kurumlardı. Gerek ithalat gerekse ihracatın iyi yürütülmesi için kurulan ana gümrük merkezleri İstanbul, İzmir, Antalya, Selanik, Beyrut ve Trabzon'daydı (BOA.CT.18641). Gümrüklerde alınan vergiler %3-5 arasındaydı. 1802 yılında Rus, İngiliz ve Avusturyalı tüccarların Osmanlı Devleti'ne ithal ve ihraç ettikleri mallardan %3 gümrük vergisi alınacağına dair tarife belirlenerek şehirlerin kadılıklarına bildirilmişti (BOA.CT.1826; 1802).²⁰ İ gümrüklerde alınan %12'lik vergi ise 1861 yılında %8'e indirilmiş, 1874 yılında ise tamamen kaldırılarak dış ticarete yabancılara kolaylık sağlanmıştı. Ancak 1885 yılında Avrupa limanlarında olduğu gibi limanlara gelen insan, hayvan ve mallardan rüsum-i sıhhiye (Sağlık Vergisi) ve ayakbaşı parası alınması kararı çıkarıldı. Gümrüklerde alınan önlemlere ve tutulan kayıtlara rağmen karışıklık ve kaçakçılık olayları görülmekteydi. 1804 yılında bir Fransız tüccarının Trabzon'a getirdiği mallardan Trabzon gmrksnn anlaşmaya aykırı olarak vergi aldığı ve alınan fazlalığın iade edilmesi bildirilmekteydi (BOA.CT.1646;1804). Yine Trabzon'a giden Ruslar'a Trabzon Valisi Süleyman Paşa ve gmrk tarafından kötü muamele yapıldığının öğrenilmesi üzerine valilik ve gümrük yetkilileri uyarılmıştı (BOA.CT.

¹⁷ 1 okka=1,282945 kg.

¹⁸ 1 kile=20 okka=25,6589 kg.

¹⁹ 1 zira=1arşın=0,757738 mt.

²⁰ Arşiv belgesi Rus, İngiliz ve Avusturyalı tüccarların ithal ve ihraç ettikleri mallardan %3 gümrük vergisi alınacağına dair Trabzon kadılığına gönderilen emri içermektedir.

2204;1817) Tüm bu sorunların önlenmesi amacıyla 1857 yılında Mahreç Nizamnamesi yayımlandı ve bu düzenlemeyle malların gümrük vergileri çıktıkları iskelede değil vardıkları iskelede alınmaya başladı. Diğer liman şehirlerinde olduğu gibi Trabzon şehrinin gelirlerinin büyük bir kısmını iskele gelirleri oluşturuyordu. 16.yy. başlarında Trabzon iskelesi gelirinin senelik 476.666 akçe, 1545-1546 yıllarında 453.333 akçe, 1622-23 yıllarında 500.000 akçe, 1700'de 700.000 akçe (TŞS.1866:68a), 1750'de 848.000 akçe (TŞS.1917:12a), 1804'te 946.485 akçe (BOA.CT.MAD.876) 1807'de 1.800.000 akçe ve 1809'da ise 3.600.000 akçe (BOA.CT.MAD.22123) idi.

Tablo 8; 1869-1870 Yılı Arasında Trabzon Gümrüğünden Çıkan Mallar ve Değerleri

İskeleler	Müskirat ²¹ (Alkollü İçkiler)	Tuz Miktar (Kıyye) ²² Değeri (Kuruş)		Duhan (Tütün) İhracat İçTüketim		Gümrük Vergisi
Trabzon Merkez	14.315	897.505	650.691	102.890	15.278	2.009.112
Rize	150	349.902	263.859	-	-	226.370
Of	-	22.870	30.494	-	70	65.410
Sürmene	177	239.749	174.378	-	5	129.085
Polathane (Akçaabat)	667	304.550	223.004	753.832	614	56.431
Maçka	1167	-	-	-	2058	-
Toplam	16476	1.814.576	1.342.426	856.722	18.025	2.486.408

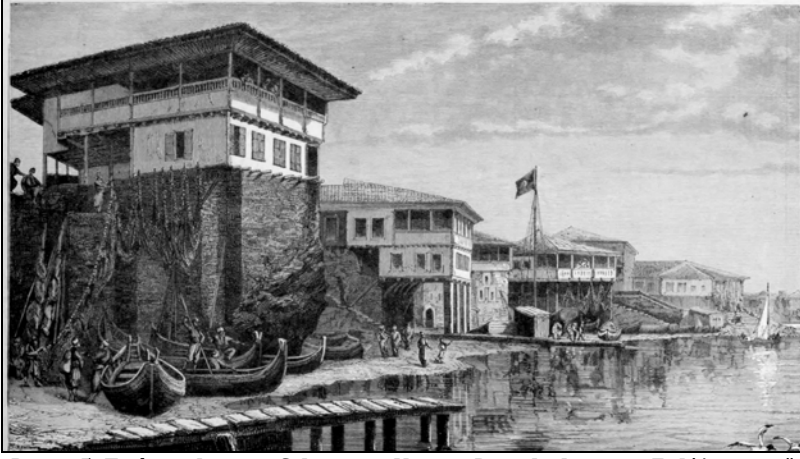
Kaynak: Trabzon Vilayet Salnamesi 1870:201.



Resim 5: Trabzon Rüsumat Dairesi-Gümrük Binası

²¹ Özellikle 17-18.yy.'da boyunca Trabzon'un ana ihraç mallarından biri şaraptı. Üretilen şaraplar hem Avrupa'ya hem de Rusya'ya gönderilmekteydi. 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan sonra şarap ihracatı azalsa da 19.yy.da da devam ettiği görülmektedir.

²² 1 kıyye=1,282 kg.



Resim 5: Trabzon Limanı, C. Lapante, Voyage Dans Le Lazistan Et L'Armenie",
Le Tour Du Monde, Libraire Hachette, Paris, 1876.

Trabzon, Avrupa'yla Orta Asya arasındaki ticaret yolları üzerinde önemli bir geçiş noktası olup, İstanbul, Rumeli ve Karadeniz limanlarına tütün, fındık, mısır, keten, kenevir, balmumu, fasulye, balık, şap (tuz), gümüş, bakır, kereste ve gemi direkleri gibi bölgesel ürünlerin yanı sıra, İran malları ve Rus demirini gönderirken; İstanbul, Kırım limanları, Eflak ve Boğdan'dan pamuklu kumaş, madeni eşya, kâğıt, tahıl, işlenmiş madde ve gıda maddeleri Trabzon'a getiriliyordu. İngiliz gezgin ve elçi John MacDonald Kinneir 1818 yılında yayınlanan *"Journey Through Asia Minor, Armenia, and Koordistan"* adlı kitabında 1813 yılında geldiği Trabzon'da başlıca malların "arpa, keten ve şarap olduğunu, ihraç ürünün iç bölgelerde üretilen ipek ve pamuklu dokumalar, ithal ürünlerinin ise İstanbul'dan şeker, kahve ve yünlü kıyafetler, Kırım ve Mingrelya'dan ise mısır, tuz ve demir olduğunu" belirtmektedir (Kinneir, 1818:341). Minas Bzhshkian "İstanbul ve Rusya'ya kenevirin yanında şarap, tütün ve fındık gönderildiğini, Platana (Akçaabat) çevresinde yetiştirilen kaliteli tütünün en önemli ihraç ürünü olduğunu" belirtmektedir (Bzhshkian, 1819:39-61). İngiliz gezgin William John Hamilton, 1842'de yayınladığı "Researches in Asia Minor, Pontus and Armenia..." adlı eserinde 1838 yılında geldiği Trabzon'a ait izlenimlerini ve yorumlarında "Trabzon çarşısında İngiliz mallarının satıldığını, İran'a mal gönderildiğini, mısır, fasulye ve bakırın yanında keten ve kenevirin de bu bölgede bulunduğunu, Trabzon paşasının bu ürünlerin önemli bir kısmını İstanbul'a gönderdiğini" aktarmaktadır (Hamilton, 1842:242-247). Jacop Philipp Fallmerayer ise "şarap, zeytinyağı, tütün ve mısırın oldukça fazla yetiştirildiğini, kenevir-ketenin ve ipeğin önemli olduğunu, Trabzon bezi olarak bilinen malın sadece İstanbul, Selanik, Bursa ve İzmir'de değil Halep, Kahire ve Bağdat'ta ününü duyurmuş bir ürün olduğunu" belirtmektedir (Fallmerayer, 1845: 173). Frederick Walpole ise "Trabzon'a sürekli kervanların gidip geldiğini, limana gemilere yüklenmek üzere İran'an tombak, ipek, safran, Erzurum'dan

tiftik ve iç bölgedeki madenlerden şap ve bakır getirildiğini; gemilerden de iç bölgelere gönderilmek üzere İngiliz demiri ve kalayı, Belçika ve İsviçre pamuklu kumaşları, bira ve şampanya, Alman çeliği, cam ve hırdavat indirildiğini” söylemektedir (Walpole, 1851:219-221). Téophile Deyrolle “Trabzon’da çoğunlukla Türkler’in denizcilik ve ticaretle uğraştığını, özellikle Avrupa ve Rusya’ya deniz yoluyla fındık ve tütün gönderildiğini, 4 vapur kumpanyasının Trabzon’a haftada bir sefer düzenlediğini, Trabzon çarşısında her türlü malın satıldığını” bildirmektedir (Deyrolle, 1876:7-15).

1879-1880 Yıllarında Trabzon’dan İhracatı Yapılan Malların Değerleri (Pound)

Mallar	1879	1880
Bakliyat	23.379	23.327
Şimşir Ağacı	1.161	51
Meyve-Sebze	26.952	10.146
Deri	21.616	29.191
Mısır	46.225	7.075
Keten	15.720	10.220
Fındık-Ceviz	27.156	47.104
Makine	99.136	66.956
Tiftik	7.950	15.970
Tütün	49.272	57.993
Ceviz Ağacı	29.956	11.938
Toplam	348.523	279.971

Kaynak: A&P 1881: 87.

Kaynaklardan da anlaşıldığı üzere 19. yy.da Trabzon’un en önemli ihraç ürünü tütündü. Gerçekten de yazarın bulunduğu dönemde bölgede yetiştirilmeye başlanan tütün, diğer ürünlerin önüne geçerek, deniz ticaretinin en önemli malı olmuştu. Bölge tütünü, denizyoluyla İstanbul, Tuna ve Rusya havzasına aktarılmaktaydı. Nemlizadelere ait İstanbul-Üsküdar’daki tütün deposu bir Trabzonlu ailenin dahi tütün ticaretinden aldığı payı ve Karadeniz tütün ticaretinin yoğunluğunu gösterecek niteliktedir.²³ Yine Trabzon’da yer alan Tütüncü Çarşısı çevre illerden gelen tütünlerin depolandığı ve limana aktarıldığı dönemin en yoğun ticaret bölgelerinden biridir. Trabzon limanının en büyük ihraç ürünlerinden bir diğeri ise bakır ve gümüş madenleriydi. Gümüşhane’den çıkarılan gümüş ve bakırın İstanbul’a, hatta İran, Irak ve Hindistan’a yollandığı kayıtlardan anlaşılmaktadır. Bu dönemde Gümüşhane madenlerinden çıkarılan cevher Trabzon’a gönderiliyor ve burada kalhanelerde ayrıştırılarak külçe²⁴ haline getiriliyordu. Madenler Trabzon’da depolanıp ihtiyaç oldukça, özellikle Espiye, Tirebolu ve Polathane (Akçaabat) iskelelerinden İstanbul’a gönderiliyordu (BOA. CT.DD. 1963, 2328, 2345). Bakır özellikle donanma kalyonlarının gövdelerinin

²³ Üsküdar Paşalimanı’nda bulunan Şark Tütün Deposu olarak da tanınan yapı Nemlizadeler tarafından ticarethane olarak da kullanılmıştır. Günümüzde Ciner Grubu’na aittir.

²⁴ 1 külçe bakır= 33 kg.

kaplanmasında, silah ve top yapımında kullanılmaktaydı. Çevre madenlerinin taşınması işi, denizyolunun daha ucuz olması dolayısıyla genellikle Trabzon üzerinden gemi kiralama yoluyla gerçekleştiriliyordu. Trabzon'da depolanan madenler bahar mevsimiyle birlikte gemilere yüklenerek İstanbul'a gönderiliyordu. Gemi sahiplerine, taşıtılacak yük oranında belirli miktarlarda ödeme yapılmaktaydı ki, bakır madeni için 5 kantar karşılığında 1 kuruş olarak belirlenmişti (BOA.CT.DD.190). Dokuma hammaddeleri olan keten, kenevir ve ipek de önemli bir ihrac ürünüydü. 19. yy. ilk yarısında Trabzon ve çevresinde keten bezi üretiminin arttığı ve özellikle Rize bezlerinin Avrupa'da çok tutulduğu, aynı zamanda hafifliği nedeniyle Mısır, Yemen, Arabistan ve İran'da da satıldığı, 40.000 top gömleklik ince keten bezi üretildiği ve ihrac edildiği görülmektedir.²⁵ Trabzon ibrişimi İstanbul'a, köylerde yetiştirilen keten de şehirde dokuma haline getirilerek diğer şehirlere gönderilmekteydi. Nitekim 19. yy. başlarına kadar Halep, Şam, Bağdat ve Hindistan'a kadar yapılan ihracat özellikle kenevire dayalı idi. Aynı zamanda Trabzon limanından bölgede yetiştirilen ipeğin ve Doğu'dan getirilen ipek kumaşların ithalat ve ihracatı yapılmaktaydı. "*Kırım Türk Büyükelçiliği arşivlerindeki 1884 yılına ait bir raporda Meghavorian Kardeşler ile Yani Kapanı'nın Trabzon'a gönderdiği mallar arasında ipekliler bulunduğu görülmektedir.*" (Ortaylı, 1997:279-280). Şap(tuz) hem halkın ihtiyacı olarak hem de balıkçılık, dericilik ve zeytincilikte kullanılmaktaydı. Tuz Trabzon'a özellikle Kırım, İstanbul ve İç Anadolu'dan gelmekte, Trabzon gümrüğünde toplanan tuz buradan diğer bölgelere denizyoluyla gönderilmekteydi. "*19. yy.da Giresun, Trabzon ve Ordu'da yetiştirilen fındık Trabzon'da işlenerek İngiltere ve Rusya'ya gönderiliyordu ve bu ülkelere yapılan toplam ihracatın ¾'ünü fındık ve ceviz oluşturmaktaydı.*" (Ortaylı, 1997:262-280). Yine bu dönemde Sürmene'de silah ve gemilerin kalafatlanmasında kullanılmak üzere balıkyağı üretildiği, İstanbul ve Rumeli'ye gönderildiği; Ordu kazasında gürgen ağacından kürek üretildiği ve Rusya'ya ihrac edildiği; Gümüşhane'de tiftik, deri, ayakkabı, kilim üretildiği ve Trabzon üzerinden İstanbul'a gönderildiği görülmektedir (Trabzon Vilayet Salnamesi 1870:19-231-243). 19. yy.da Trabzon'da üretilen ürünlerden biri de mısırdı. Mısır, hem şehir içinde Kapan-ı Dakik'te satılarak bölgede tüketilmekte, hem de tüccarlar tarafından İstanbul'a sevk edilmekteydi. Ayrıca eyalet sınırları içinden gelen balmumu, mumhanede işlenerek İstanbul'a gönderilmekteydi. Trabzon, Doğu Karadeniz ve Kafkasya köle ticaretinin de merkeziydi. "*1857'de Afrika'dan sağlanan zenci köle ticareti yasaklansa da Karadeniz'den özellikle Kafkaslar'dan ve Kırım'dan İstanbul ve Rumeli'ye beyaz köle (daha çok cariye) gönderilmekteydi*" (Toledano, 1994:125-144). Trabzon İskelesi, 19. yy.da askeri açıdan da önemliydi. Bu dönemde Trabzon limanı, savaş bölgesine askeri mühimmat, erzak ve asker gönderilmesinde kullanılmıştır. Ayrıca silah kaçakçılığının önlenmesi amacıyla Trabzon ve çevre bölgelerde

²⁵ 1855'te düzenlenen Paris Dünya Fuarı'nda Rize dokumaları 1.lık ödülü almıştı.

çeşitli önlemler alınmaktaydı. 1894 yılına ait bir kayıтта Giresun'da Pisani Biraderler'in ve Adolf Vays Vener'in (Adolf Weiss Wiener), Rize'de Papadol'in (Nico Papadopoulos) Avusturya vapuruyla Ermeniler'e silah gönderdikleri (BOA.BD.376/28186; 1894) ve 1893 yılına ait bir kayıтта "Mesud" ve "Trabzon" adlı gemilerle denizde devriye yapılarak Ermeni kaçakçılarını engellendiği (BOA.BD.284/21237; 1893) yer almaktadır.

Sonuç

Doğu Karadeniz'in tek doğal limanı olan Trabzon, öncelikle bir liman şehri olarak önem kazanmış ve liman etkinliklerinin yoğun olduğu 19. yy.da altın çağını yaşamıştır. Trabzon Limanı'nın İran'la bağlantıları ve transit limanı olarak öne çıkması şehrin hızla gelişmesini sağlamıştır. Ancak limanın ticaret potansiyeli özellikle Karadeniz'deki savaşlar ve taşıma hatlarının değişimi nedeniyle dalgalı bir seyir izlemiştir. 19. yy.da Trabzon Limanı'nın ticaret hareketlerine bakıldığında 1830-1960 yılları arasında toplam ithalat 10 kat, ihracat ise 40 kat artmıştır. 1860-1900 yılları arasında ise yaklaşık hem ithalatta hem de ihracatta 2 kat azalma yaşanmıştır. Buradan da anlaşılacağı üzere Trabzon limanı için 2 dönem söz konusudur: 1800-1860 yılları arası "altın çağ" ve 1860-1900 yılları arası "gerileme çağı". Altın çağında deniz ticaretinin hacminde yaşanan artış Trabzon'da önemli bir tüccar kesimin ortaya çıkmasını sağladı. Bu tüccarlar çoğunlukla Rum kökenli gayrimüslüm denizcilerdi. Bununla birlikte Trabzon, Avrupalı devletlerin yoğun ilgisi altında elçilikler, gemi acenteleri ve tüccarlarıyla Karadeniz'in en işlek limanıydı. Limandaki ticaret, tüm yüzyıl içinde ithalat ağırlıklıydı ve ihracat ithalatı karşılayamamaktaydı. Trabzon'dan İstanbul, Rumeli ve Karadeniz limanlarına tütün, fındık, mısır, keten, kenevir, balmumu, fasulye, balık, şap(tuz), gümüş, bakır, kereste ve gemi direkleri gibi bölgesel ürünlerin yanı sıra, İran malları ve Rus demiri gönderilirken; İstanbul, Kırım limanları, Eflak ve Boğdan'dan pamuklu kumaş, madeni eşya, kağıt, tahıl, işlenmiş madde ve gıda maddeleri getiriliyordu. 1830-1850 yılları arasında İran ticareti Trabzon'un toplam ticaret hacminin çoğunluğunu oluşturuyordu. 1850-1860 yılları arasında ise savaşlar ve Tiflis-Batum demiryolunun kullanılması nedeniyle gerilemeye başlayan Karadeniz ticaretinde Trabzon limanının önemini de azaltmıştır. Bu durum, sanayileri gelişen Avrupalı devletlerle rekabet etmekte zorlanan Osmanlı Devleti'nin, ortak sınırları olan ve doğrudan ticaret yaptığı Doğu devletleri karşısındaki avantajını da kaybetmekte olduğunu göstermektedir.

KAYNAKÇA

- Aksi Seda ve Levand Herald Gazeteleri.
- BAYKARA Tuncer (1988), *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyasına Giriş I*, Ankara, s.96-99.
- BAYTAL Yaşar (June 2013), "Trabzon Limanı İnşası", *History Studies*, Vol:5, Iss:3, s.21-35.
- BOSTAN Hanefi (1997), "15-17. yy.larda Trabzon Şehrinde Nüfus Hareketleri ve Yerleşim Yerleri", *Bir Tutkudur Trabzon*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, s.113-171.
- BRYER Anthony-WINFİELD David (1985), *The Byzantine Monuments and Topography of The Pontos*, Dumbarton Oaks Studies, Washington, s.18-60.
- BZHSKİAN Minas (1819), *Batmut'iwn Pontosi vor ē Seaw Tsov*, St. Lazarus Monastery, Venice; *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası* (1969), Çev: Hrand D. Andreasyan, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, s.39-61.
- CURZON Robert (1854), *Armenia; A Year at Erzurum and on the Frontiers of Russia, Turkey and Persia*, London, s.24.
- DEYROLLE Théophile (1876), "Voyage Dans Le Lazistan Et L'Armenie", Le Tour Du Monde, Libraire Hachette, Paris; *1869'da Trabzon'dan Erzurum'a Seyahat* (1939), Çev: Ekrem Koçu, Çığır Kitabevi, İstanbul, s.7-15.
- DİNÇER Celal (1972), *Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha*, TTK Yayınları, Cilt: V-VIII, Sayı: 9-12, Ankara, s.184-185.
- KURAN Ercüment (1995), "19.yy.da Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşımı: İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faaliyeti", *Çağını Yakalayan Osmanlı*, Yayına Hazırlayan: Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, IRCICA, İstanbul, s.159-163.
- FALLMERAYER Jakob Philip (1845), *Fragmente Aus Dem Orient*, Stuttgart; *Doğu'dan Fragmanlar* (2002), Çev: Hüseyin Salihoğlu, Ankara.
- GOLOĞLU Mahmut (1975), *Fetihten Kurtuluşa Kadar Trabzon Tarihi*, Ankara, Kalite Matbaası, s.167-169.
- GRENVILLE Henry (1965), *Observations Sur L'etat Actuel De L'Empire Ottoman*, Ed: Andrew S. Ehrenkreutz, The University of Michigan Press, p.110.
- HAMILTON William John (1842), *Researches in Asia Minor, Pontus and Armenia with Some Account of Their Antiquites and Geology*, London; *Küçük Asya* (2013), Çev: Kasım Toraman, Midas Kitap, Ankara, s.242-247.
- ISSAWI Charles (1970), "The Tabrız-Trabzon Trade 1830-1900: Rise and Decline of a Route", *International Journal of Middle East Studies*, Vol:1, Cambridge, s.18-19.

- KALELİ Hüseyin (Aralık 2003), "19. Yy.da İnan Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilgiler Dergisi*, Sayı: 9, s. 22.
- Kazgan Haydar (1991), *Galata Bankerleri*, Türk Ekonomi Bankası Yayını İstanbul, s.161.
- KILIÇ Orhan (2000), "18.yy. İlk Yarısında Trabzon Eyaleti'nin İdari Taksimatı ve Tevcihati", *Uluslararası Trabzon Tarihi Toplantısı Bildirileri (6-8 Kasım 1998)*, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, No: 81, 2. Baskı, Trabzon, s.179.
- KINNEIR John MacDonald (1818), *Journey Through Asia Minor, Armenia, and Koordistan in the Years 1813 and 1814*, Pub: John Murray, London, s.341.
- KOCH Karl Heinrich Emil (1846), *Wanderungen im Oriente, während der Jahre 1843 und 1844: Reise längs der Donau nach Konstantinopel und nach Trebisond*, Weimar, s.53.
- KÖSE Osman (2006), *1774 Küçük Kaynarca Antlaşması*, TTK Yayınları, Ankara.
- LAYARD Austen Henry (1853), *Discoveries in The Ruins of Nineveh and Babylon; with Travels in Armenia, Kurdistan and the Desert*, London, s.6.
- MEEKER Michael E. (2005), *İmparatorluktan Gelen Bir Ulus, Türk Modernitesi ve Doğu Karadeniz'de Osmanlı Mirası*, Çev: Tutku Vardağlı, Bilgi Üniv. Yayınları, İstanbul, s.204-205.
- MR. SCHUYLER TO MR. HUNTER, *Possibilities of Trade with Persia*, Consulate General of US, Constantinople, 28 October 1877, s.147.; *Papers Relating to Foreign Relations of US 1877-78*, Government Printing Office, Washington, 1878.
- Muahedat Mecmuası*, Cilt: III, TTK Yayınları, Ankara, 2008, s.244.
- Ortaylı İlber (1997), "19. yy.da Trabzon Vilayeti ve Giresun Üzerine Gözlemler", *Bir Tutkudur Trabzon*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, s. 262-280.
- ÖNDEŞ Osman (2013), *Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi*, İMEAK Yayınları, İstanbul, s.247.
- PAMUK Şevket (1984), *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi*, Yurt Yayınları, Ankara, s.54.
- Parliamentary Papers, Accounts and Papers (1855-1914)*, Commercial Reports from Consular Offices in Turkey (Türkiye'deki Elilerden Londra'ya Gönderilen Ticaret Raporlarının İstanbul, İzmir, Trabzon Eliliklerine Ait Ciltleri). Baskıcı Murat (2008), "Osmanlı Anadolu'sunda Sigorta Piyasası:1860-1918", *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, Sayı:54/4, s.1-33.
- QUATAERT Donald (1999), *Osmanlı İmalat Sektörü*, Çev: Tansel Güney, İletişim Yayınları, İstanbul, s.115, 169, 177.
- ROWE Kenneth (1996), *The Postal History and Markings of the Forwarding Shipping Agents*, Pub: Leonard Hartmann, Louisville.

- SANDWITH Humphry (1856), *A Narrative of the Siege of Kars and of the Six Months Resistance by the Turkish Garrison Under General Williams to the Russian Army*, London, s.16-17.
- ŞAKİR Şevket (2001), *Trabzon Tarihi*, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, Trabzon, s.55-56
- TEXİER Charles Felix Marie (1849), *Description de L'Asie Mineure*, Paris; *Küçük Asya (2002)*, Çev: Ali Suat, Enf.ve Dok.Hiz.Vak.Yay., Ankara, s.32.
- TOLEDANO Ehud R. (1994), *Osmanlı Köle Ticareti(1840-1890)*, Çev: Y.Hakan Erdem, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, s.125-144.
- TURGAY A. Üner (1994), "Trabzon Limanı", *Doğu Akdeniz'de Kent Limanları*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s.55.
- Türk Deniz Ticareti* (1999),Yayına Hazırlayan: Şükrü Yaman, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Yayınları, İstanbul, s.183.
- WALPOLE Frederick (1851), *The Ansayrii and the Assassins: With Travels in the Further East in 1850 to 1851, Including a Visit to Nineveh*, London, s.219-221.
- YERASİMOS Stéphane (1994), "La Communauté Grecque de Trabzon au XIX e Siècle", *CIEPO VII. Sempozyum Bildirileri*, Ankara, s.247.
- YILMAZ Özgür (Güz 2013), "19. yy.da Trabzon'da Fransız Ticareti ve Yatırımları", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, Yıl 8, Sayı 15, s.39-76.
- TSMK. No:9435 E-Trabzon Limanı'nın inşaat planı.
- Ceride-i Bahriye, H.26 Şevval 1306/R.13 Haziran 1305/M.25 Haziran 1889 Salı
- BOA. A.MKT.UM. No:402/35; H.16 Cemazeyilevvel 1276/M. 11 Aralık 1859.
- BOA.Cevdet Tasnifi MAD. No: 22123.
- BOA.Cevdet Tasnifi MAD. No: 876.
- BOA.Cevdet Tasnifi No:10927; M.1832.
- BOA.Cevdet Tasnifi No:10979; H.23 Muharrem 1247/M.4 Temmuz 1831.
- BOA.Cevdet Tasnifi No:1374; H.18 Muharrem 1263/M.6 Ocak 1847.
- BOA.Cevdet Tasnifi No:143; H.Recep1280/M.Aralık 1863-Ocak 1864
- BOA.Cevdet Tasnifi No:1646; H. Zilhicce 1218/M. Mart-Nisan 1804.
- BOA.Cevdet Tasnifi No:1783; H. Rebiyülahir 1255-M. Haziran/Temmuz 1839.
- BOA.Cevdet Tasnifi No:1826; H.2 Zilhicce 1216/M.5 Nisan 1802.
- BOA.Cevdet Tasnifi No:18641.
- BOA.Cevdet Tasnifi No:2204; H.4 Zilhicce 1232/M.15 Ekim 1817.
- BOA.Cevdet Tasnifi No:477; H. Şevval 1214/M. Şubat-Mart 1800.
- BOA.Cevdet Tasnifi No:497; H.17 Muharrem 1247/M.28 Haziran 1831.
- BOA.Cevdet Tasnifi No:5211; H.29 Recep 1219/M.3 Kasım 1804.
- BOA.Cevdet Tasnifi No:6886; H. Ramazan 1215/M. Ocak-Şubat 1801.
- BOA.Cevdet Tasnifi No:8042; H. Ramazan 1237/M. Mayıs-Haziran 1822.
- BOA.Cevdet Tasnifi No:8131; H.14 Muharrem 1242/M.18 Ağustos 1826.
- BOA.Cevdet Tasnifi No:98; H.12 Cemaziyülevvel 1235/M.26 Şubat 1820.
- BOA.Cevdet Tasnifi, Darphane Defterleri No: 190.

BOA.Cevdet Tasnifi, Darphane Defterleri No: 1963, 2328, 2345.
BOA.Yıldız Tasnifi MTV No:77/18; H.11 Cemazeyilevvel 1310/M. 31 Aralık 1892.
Dz.K.K. Arşivi Defter No:1026/110- M.2 Mayıs 1896.
Dz.K.K. Arşivi Defter No:118/45-M.17 Mayıs 1870.
Dz.K.K. Arşivi Defter No:14/204A; H.20 Cemaziyülevvel 1269/M.1 Mart 1853.
Dz.K.K. Arşivi Defter No:140/19-R.14 Nisan 1280/M.26 Nisan 1864.
Dz.K.K. Arşivi Defter No:24/18-21; H.3 Safer 1270/M.5 Kasım 1853.
Dz.K.K. Arşivi Defter No:25/40-41; H.29 Safer 1270/M.1 Aralık 1853.
Dz.K.K. Arşivi Defter No:280/55A-M.15 Eylül 1887.
Dz.K.K. Arşivi Defter No:496/99-M.28 Şubat 1886.
Dz.K.K. Arşivi Defter No:63/312A; H.22 Şaban 1288/M.6 Kasım 1871.
Dz.K.K. Arşivi Defter No:661/18-R.5 Haziran 1291/M.17 Haziran 1875.
Dz.K.K. Arşivi Defter No:690/35-R.28 Teşrinisani 1293/M.10 Aralık 1877.
Trabzon Şeriyye Sicilleri, No: 1866, Vr.68a.
Trabzon Şeriyye Sicilleri, No:1917, Vr.12a.
Trabzon Şeriyye Sicilleri, No:1931, Vr. 6a.
Trabzon Vilayet Salnamesi H.1287/M.1870, Yayına Hazırlayan: Kudret Emiroğlu, Trabzon İli ve İlçeleri Eğt. Kül. Sos. Yrd. Vakfı Yayınları, Ankara, 1993, s.79-87.

CUMHURİYET TÜRKİYESİ'NİN “FARKLI” İŞADAMI NURİ DEMİRAĞ'IN HAVACILIK SANAYİ VE KARADENİZ'DEN AKDENİZ'E BÜTÜNSEL KALKINMA PROJELERİ

Demirhan Fahri ERDEM*

ÖZET

Bir işadami olarak Nuri Demirağ, hem Türk özel havacılık sanayinde gerçekleştirdikleri, hem de gerçekleştiremediği bütünsel kalkınmaya yönelik projeleriyle, döneminin işadamlarından farklı bir profile sahiptir. Demirağ, Türk ekonomik ve siyasi hayatında çeşitli illere imza atmıştır. Çok partili hayata geçiş sürecinde, ilk muhalefet partisini kurarak siyasi alanda bir ilki gerçekleştirmiştir. Ancak ekonomik alanda, ilk özel yerli demiryolu hattını döşemesi, Türk özel havacılık sanayiinde seri üretime yönelik ilk yerli uçakları ve yerli paraşütleri üretmesi çok daha dikkat çekici olmuştur. Ayrıca 1930'larda devletin yapmaya başladığı kalkınma ve sanayi planlarından kendisi de yaptırmış, ama hükümetten destek görmediği için uygulamaya geçirememiştir. Türkiye'nin 1920'ler ve 1930'lardaki iktisat politikaları göz önünde tutulursa, Demirağ döneminin diğer işadamları gibi sermaye birikim sürecinden yararlanmış. Ancak belli bir noktadan sonra, havacılık sanayi gibi o dönem Türkiye için zorlu ve riskli bir alana yönelerek, devlet koruması altında garanti ve kolay kârları tercih eden döneminin işadamlarından ayrılmıştır. Demirağ'ın bu girişiminin altında, sadece havacılık sanayin gelecek ve büyük kârlar vaat etmesi değil, bu sektörü ülkenin sanayileşme hamlesinde önemli bir unsur olarak görmesi de yatmaktadır. Ancak onun havacılık sanayindeki girişimleri ve ülkenin sanayileşmesi, bütünsel kalkınması yönündeki projeleri devletçe desteklenmemiş, hatta engellenmiştir. Bunun nedeni de Demirağ'ın, dönemin yöneticilerinin özel sektöre biçtikleri rolün ötesine geçmesi olmalıdır. Demirağ girişimlerinin engellenmesinin nedeni olarak, dönemin devletçi iktisat politikalarını görmüştür. Oysa onun yaptıkları ve yapmayı istedikleri, devletçi iktisat politikalarının amaçlarına ters düşmemektedir. Onun engellenmesinin nedeni, dönemin yöneticilerinin zihniyetinde aranmalıdır.

*Yard. Doç. Dr., Gazi Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Siyaset Bilimi ve Kamu Yönetimi Bölümü. demirhan@gazi.edu.tr

Anahtar Kelimeler: Nuri Demirağ, İktisat Politikaları, Siyasal Zihniyet, Havacılık Sanayi, Kalkınma Projeleri.

ABSTRACT

Nuri Demirağ as a businessman had a distinctive profile among his peers with projects performed by him in Turkish Aviation Industry as well as integrated development projects that haven't been performed yet. Demirağ has broken some grounds in Turkish economic and political life. During transition to multi-party system in Turkey, he has broken a new ground by establishing first opponent party to compete against single-party system. However, what was more remarkable than all these was his success in construction of first private domestic railway line and production of first domestic mass production planes and parachutes in Turkish Private Aviation Industry. He also had development and industrial project plans done which were first initiated by government in 1930s but he was not able to put them into practice due to lack of support of government. When considering economic policies of Turkish government in 1920s and 1930s, it is obvious that Demirağ took advantage of capital accumulation process like other businessmen of his period. From a certain point, unlike these businessmen, who preferred guaranteed and quick profits under government control, he was distinguished among his peers with desire to invest in aviation industry, in such a challenging and risky area in Turkey. What lies behind Demirağ's attempt was not only that aviation industry promised for future and huge profits but also he regarded this sector as an important factor in the efforts of industrialization process of his country. But efforts of Demirağ in aviation industry and projects designed for industrialization and integrated development of the country were not supported and even precluded, by the government. This must have been because of the fact that Demirağ went beyond the role of private sector determined by the administrators in this period. According to Demirağ, the reason for the barriers to his attempts was government economic policies. However, projects that he produced and would produce were not contrary to the official economic policies. When one seeks the reason for prevention of his investments and efforts, political mentality of these administrators must be taken into account.

Keywords: Nuri Demirağ, Economic Policies, Political Mentality, Aviation Industry, Development Projects.

Nuri Demirağ, Türk kamuoyunda 1930'lu yıllardan itibaren saygın ve ünlü bir işadamı ve 1945'de çok partili yaşama geçiş kararıyla beraber de siyasetçi olarak tanınan önemli bir kişiliktir. Demirağ'ın iş hayatının, 1945'te atıldığı siyasal hayatına oranla çok daha parlak olduğu söylenebilir. Türki-

ye'nin ekonomik hayatında, siyasi hayatına oranla daha kalıcı izler bırakan Demirağ; çok partili siyasal hayata geçiş sürecinde, Cumhuriyet Halk Partisi (CHP) karşısında ilk muhalefet partisini kurarak bir ilke imza atmış, ancak siyasal yelpazede ağırlığını hissettirememiştir.

Nuri Demirağ'a odaklanan bu makale, bir takım savlardan yola çıkmaktadır. Bunlardan ilki; işadamı Demirağ'ın, 1930'larda sanayileşme hamlesine girişmiş olan Türkiye'de alışlageldik bir işadamı olmanın ötesine taşıdığı, idealist bir işadamı, bir dava adamı niteliği taşıdığı savıdır. Başlı başına bu özelliğin Demirağ'a, Türk ekonomik hayatında önemli ve renkli bir kişilik kazandırdığı söylenebilir. Bir başka sav da; Demirağ'ın milli iktisat politikalarıyla başlayıp, devletçi iktisat politikalarıyla devam eden sürecin yarattığı uygun konjonktürle sermaye birikimini sağladığı; ancak bu konjonktürde dönemin hâkim siyasal seçkinlerinin özel sektöre uygun gördüğü rolün ötesine geçtiği için hükümetle ters düştüğüdür. İleri sürülen diğer bir sav ise; Demirağ'ın havacılık sanayindeki faaliyetlerinin, dönemin hükümeti tarafından desteklenmemesinin, aslında Demirağ'a yönelik bilinçli bir baltalama stratejisi olduğudur. Ancak bu durum, hükümetin fazlaca sivrilmiş bir işadamını öngörüsüz biçimde hizaya getirme girişiminin ötesinde, Türk özel havacılık sanayinin de büyük kaybı anlamına gelmiştir. Son olarak da, sanayileşme ve kalkınma yönündeki tüm girişimlerinin ilgi görmemesi ya da engellenmesinin altında devletçiliği gören Demirağ'ın bu görüşünün yanlış olduğu, sorunun temelinde devletçi iktisat politikalarının değil, dönemin yöneticilerinin siyasal zihniyetinin yattığı ileri sürülmüştür. Bu savlar, Demirağ'ın iş hayatı ve çeşitli özellikleri ele alınırken çözümlenecektir.

Temelde Nuri Demirağ'ın iş hayatı üzerine yoğunlaşan bu makale, iki ana bölümden oluşmaktadır. İlk ana bölümde, Demirağ'ı döneminin en zengin işadamı haline getiren süreç üzerinde durulacaktır. Bu süreç, belli bir noktadan sonra O'nu, döneminin riske girmeden, en garanti yollarla sermaye birikimi yapan işadamlarından ayrık kılan Türk özel havacılık sektöründeki yatırımlarını da kapsamaktadır. İkinci ana bölümde ise, Demirağ'ın, çalışmalarını başlattığı, ancak hükümetten ilgi görmediği için hayata geçiremediği bütünsel kalkınmaya yönelik önemli projeleri ele alınacaktır. Makalenin yazımında, yazında konuya ilişkin metinlerden yararlanılmıştır. Özellikle Demirağ'ın yaşadığı dönemde yazılmış ve hayatını anlatan, görüşlerini sunan kitaplara dayanılmış; çeşitli zamanlarda yaptığı konuşma, beyanat ve röportajlara bakılmış, ayrıca kendisinin yayınlattığı, kamuoyunun ilgisine sunulan açık mektuplar, fabrikalarının talimatnameleri, parti programları, beyanname ve broşürler incelenmiştir.

I- İDEALİST İŞADAMI NURİ DEMİRAĞ'IN İŞ HAYATI VE HAVACILIK SANAYİNE YATIRIMLARI

Sivas'ın Divriği ilçesine bağlı aynı adlı kasabada 1886 yılında doğan, Mühürdarzade ailesinden Mehmet Nuri; özel sektörde kendi işini kurana kadar Sivas'tan başlayıp İstanbul'a uzanan hayat kesitinde, önce başarılı bir

öğrencilik, ardından da başarılı bir memuriyet kariyerine sahip olmuştur (Şakir 1947). Ancak Mehmet Nuri Bey'i özel sektörde kendi işini kurmaya iten ve kısa bir süre sonra kendisini Türkiye'nin en zengin işadamı haline getirecek olan süreç, memuriyetten istifa etmesiyle başlamıştır.

Memuriyetten istifa eden Mehmet Nuri Bey, kırtasiyecilik ve sigara kâğıdı üretme işine girmeye karar vermiştir. Aslında özel sektörde girişimcilik yapmak için büyük bir sermayesi yoktur. Tüm birikmiş sermayesi 56 altındır. Bu 56 altınını kâğıt paraya çevirmiş ve bu da 252 lira yapmıştır. Daha sonra İstanbul Ketenciler'de kırtasiyecilik ve sigara kâğıdı üretimi için bir dükkâna yerleşmiştir. Üretimine başladığı sigara kâğıdının markasını "Türk Zaferi Sigara Kağıdı" olarak belirlemiştir (Şakir 1947: 40,42). Mehmet Nuri Bey, 1919 yılında başladığı bu ticaret ve üretim girişimiyle, Türkiye'de sigara kâğıdı üretimine para yatıran ilk Türk olma niteliğini kazanmıştır (Sakaoğlu 2000: 70). Mehmet Nuri Bey'in memuriyetten ticari hayata yönelişi, yani girişimciliği; milli iktisat anlayışı doğrultusunda İttihat ve Terakki (İT)'nin yerli girişimciliği desteklediği uygun bir ortama denk gelmiştir.

Büyük olasılıkla, toprakları işgal edilmiş bir ülkede "Türk Zaferi" markasını taşıyan bu ürünün vatandaşlara sempatik gelmesi ve onların gururlarını okşaması, alternatif olabilecek diğer ürünlerinse yıkıcı faaliyetlerde bulunan azınlık vakıflarınca üretilip satılması nedeniyle, Mehmet Nuri Bey'in ürettiği bu sigara kâğıtlarına vatandaşların ilgisi büyük olmuştur. Mehmet Nuri Bey'in iş hacmi artmış ve İstanbul'dan sonra bu sigara kâğıtları Anadolu'ya da dağıtılmıştır. Hatta "Türk Zaferi Sigara Kâğıdı" markalı sigara kâğıtları işgal altındaki Bursa ve çevresinde Yunan işgal kuvvetlerince koli koli yakılmış, sonrasında yakılanlar yerine tekrar yeni parti sigara kâğıtları gönderilmiştir. Bu iş sayesinde Mehmet Nuri Bey sermayesini oldukça artırmıştır. Ticarete 252 lira sermaye ile başlayan Mehmet Nuri Bey, sigara kâğıdı üretimi işi ile üç buçuk yılda 84.000 liralık bir servete ulaşmıştır. Ancak, devletin sigara kâğıdı üretimi işini tekeline alması üzerine, Mehmet Nuri Bey yeni iş sahaları arayışı içerisine girmiştir. Mehmet Nuri Bey'in iş hayatının ikinci aşaması kantariye ithalat ve ihracat işine girişiyle başlamıştır. Bu alanda da ticari faaliyetlerini oldukça büyütmüş ve hatırı sayılır miktarda kazanç elde etmiştir. Ancak Mehmet Nuri Bey kantariye işinde uzun süre kalmamıştır. Ulusal bağımsızlığın kazanılmasından sonra ülkenin imar edilmesi ve sanayileşmesi süreci içerisinde faaliyet göstermeye karar vermiştir (Deliorman 1957: 10,11). Ulusal kurtuluş savaşından harap bir halde çıkan, imar bekleyen ve sanayileşme yönünde hızlı adımlar atmak zorunda olan Türkiye'de, Mehmet Nuri Bey yine büyük kazançlar sağlayabileceği doğru alana yönelmiş görünmektedir.

Cumhuriyet rejimi, kurulduğu ilk günlerden itibaren ekonomiyi devletin varlığını ilgilendiren bir konu olarak ele almıştır. Mustafa Kemal'in bakış açısına göre, Osmanlı İmparatorluğu ekonomik nedenlerle çökmüştür. Dolayısıyla onun yerine kurulan Cumhuriyet, varlığını sürdürebilmek için bir 'ekonomi devleti' olmalıdır. Diğer bir deyişle Cumhuriyetin kurucularının

gözünde, ekonominin, “devletin bekası” nı ilgilendiren yönü, her şeyden önce gelmiştir. Bu doğrultuda Cumhuriyet'in siyasal seçkinlerinin temel amaçlarından biri “milli” olacak bir ekonomik alanın kurulması olmuştur (İnsel 1983: 419). Israrla vurgulanan milli iktisat, Cumhuriyet'in ilk yıllarında devleti ile özel kesimi birbirine bağlayan temel kavram olmuştur. 1920'lerin iktisat politikasındaki esas anlayış, milli 'özel' girişimciliğin desteklenmesidir. Milli olan özel girişim içinse, milli iktisat politikası, ekonomiden daha büyük pay almak anlamına gelmiştir. Sermaye kazançlarının, milli olmayan unsurlardan, milli unsurlara aktarılması, milli girişimcilerin yaratılması demektir. Sermayenin yerli özel kesim elinde birikebilmesi için, bu kesimin örgütlenebilmesi ve kendisini temsil eder hale gelmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda adımlar atılmıştır. Ayrıca yerli sermayenin somut biçimde devletçe desteklenmesi gerektiğinden, 1927 yılında Teşvik-i Sanayi Kanunu kabul edilmiştir (Kuruç 1988b: 46,47).

Bu dönemde giriştiği müteahhitlik işleriyle Mehmet Nuri Bey Ankara'daki bakanlık binalarını, Ulus'taki Büyük Millet Meclisi binasını, Bursa Sümerbank Merinos, İzmit Selüloz (SEKA), Sivas Çimento, Karabük Demir-Çelik fabrikalarını, Kadıköy hal binasını, bunların yanı sıra birçok kamu binasını, liman ve rıhtımları inşa etmiş, Eceabad-Havza şosesini yapmıştır. Mehmet Nuri Bey müteahhitliğini üstlendiği tüm bu yapıların önünde ya da yakın çevresinde sayısı 48'i aşan hayrat çeşmeleri de yapmıştır (Sakaoğlu 2000: 70; Şakir 1947: 50).

Buraya kadarki yaptıklarıyla Mehmet Nuri Bey, döneminin sermaye birikim, servet edinme süreci içerisindeki diğer işadamlarıyla benzer bir görünüm sergilemektedir. Ancak Mehmet Nuri Bey'i ayrıksı kılan bir noktaya değinmek gerekecektir. O, 40 yaşına bastığı 1925 yılında vasiyetini yazmıştır. Bu vasiyete göre Mehmet Nuri Bey'in servetinin büyük bölümünü milletine vakfettiği görülmektedir. Hazırladığı vakıfnamesinde şunlar yazmaktaydı: “Mevcut ve ömrümün sonuna kadar mesaimden hâsıl olacak serveti şahsiyemden aile ve evlâtlarımın orta halde maişetlerine kifayet edecek ve yavrularımın yüksek tahsil masraflarını temin eyliyecek miktar çıkarıldıktan sonra, hali hayatımda yapmaya muvaffak olamayacağım hayırlı müesseseler vücade getirilmek ve idame ettirilmek şartı ile, serveti zatiyemi vakfettim.” (Deliorman 1957: 11). Bu vasiyetname, Mehmet Nuri Bey'in kişiliğini ve iş yaşamına bakışını anlamak açısından birtakım ipuçları vermektedir. Mehmet Nuri Bey bu vasiyetnamesiyle, (sonraki satırlarda değinilecek olan, havacılık sanayindeki faaliyetleri de göz önünde tutulursa) henüz kapitalistleşme sürecini tamamlamamış bir ülkede, bireysel sermaye birikimini öncelikli kılan ve bu birikimi de kutsal mülkiyet anlayışı doğrultusunda ardıllarına bırakmayı düşünen alışlageldik bir sermayedardan farklı bir profil çizmiştir. Bu noktada Dervişoğlu'nun da belirttiği gibi; Mehmet Nuri Bey'i kendi kuşağının işadamlarından farklı kılan özelliği, servetini kullanma şeklinden kaynaklanmıştır. İlerleyen satırlarda daha ayrıntılı değinileceği üzere; O servet sahibi olduktan sonra “(...) giriştiği yatırım alanları,

sosyal ve siyasi tercihleriyle iktidarla uyum içinde olma gereğini hisseden işadamlarından farklı bir yol takip etmiştir.” (2014: 17). Dolayısıyla karşımıza toplumcu yönü kuvvetli, büyük projelerde döneminin iş adamlarından beklenmeyecek kadar öncü, çalışma enerjisini ve servetini belli bir dava doğrultusunda seferber eden idealist bir işadamı portresi çıkmaktadır. Mehmet “Nuri Bey’i dava adamı yapan para kazanması değil, ülkenin menfaatine yatırım yapma erdemliliğini göstermesidir.” (Yalçın 2009: 750). Böylesine büyük ekonomik varlığa sahip bir işadamının, servetini ölümünden sonra ailesine değil de, belli amaçlar doğrultusunda kullanılmak üzere vakfa bırakması istisnai bir durum olsa gerektir. Mehmet Nuri Bey’in toplumdan kazandığı serveti, toplum yararına; ülkenin kalkınması için zorunlu olduğunu düşündüğü işlerde kullanmak doğrultusunda bir anlayışa sahip olduğu anlaşılmaktadır.

Tek parti yönetimi 1920’ler boyunca, ülkede sermaye birikiminin yetersiz olduğunu düşünmüş, “Milli İktisat” politikası doğrultusunda ulusal bir burjuvazinin oluşturulması ve güçlendirilmesi yönünde bir politika izlemiştir (Erdem 2014: 65). Ancak 1930’a gelindiğinde, 1929 Dünya Büyük Ekonomik Krizi’nin olumsuz etkileri de ortaya çıkınca, milli burjuvazi ile sanayileşmenin ve hızlı bir ekonomik kalkınmanın gerçekleştirilemeyeceği anlaşılmıştır. Böylece devletçi ekonomi politikalarına geçme kararı alınmıştır. Cumhuriyet Halk Fırkası (CHF)’nin 1931’de yapılan üçüncü kurultayında partinin temel nitelikleri arasına devletçilik, programda şöyle açıklanmıştır: “Ferdî mesai ve faaliyeti esas tutmakla beraber mümkün olduğu kadar az zaman içinde milleti refaha ve memleketi mamuriyete erdirmek için milletin umumî ve yüksek menfaatlerinin icap ettirdiği işlerde -bilhassa iktisadî sahada- Devleti fiilen alâkadar etmek mühim esaslarımızdandır.” (Cumhuriyet Halk Fırkası Programı 1931: 5). Devletçi iktisat politikasıyla, toplumsal yarar ve ülke çıkarları için ekonomik alanda devletin önemli bir rol oynayacağı kabul edilmiş, ancak bireysel çalışma ve girişimin esas tutulduğu da vurgulanmıştır. Yani mülkiyet hakkı ve ilişkilerinin tanındığı belirtilerek, bireysel girişimlere ket vurulmayacağı da açıkça ortaya konulmuştur. Gerçekten de, devletçi iktisat politikasında, özel mülkiyet ve bireysel ekonomik girişim hakkı tanındığı gibi; özel işletmelerle, devletin yapacakları arasında kesin bir sınırlama da konulmamıştır (Afetinan 1972: 25). Ayrıca devletçiliğin özel sermayeyi tanımanın çok daha ötesinde; onu korumak, geliştirmek işlevini üstlendiği de açıkça ileri sürülebilir. 1930’larda devletçilik iktisat politikasının eksenine yerleştirildiğinde, yerli özel sermaye bu eksenin dışında tutulmamış; bu yeni politika yerli sermaye ile uzlaşmalarla yerleştirilmeye çalışılmıştır (Kuruç 1988a: LI). Öyleyse devletçiliğin, Cumhuriyet Türkiye’sinde kapitalist sermaye birikiminin özel bir yolu olarak ortaya çıktığı söylenebilir. “İktisat politikalarında liberalizmden devletçiliğe yönelik, 1923’ten sonra Türk burjuvazisinin sermaye birikiminin ve kapitalist gelişmenin en ‘kolay’, en ‘elverişli’ yollarını arayışının hikâyesidir.” (Boratav 1983: 412). Öyle ki, döneme tanıklık yapmış bir yazar devletçiliğin uygu-

lanmaya başladığı 1930'lu yıllarda, özel sermayenin, milli sermaye sıfatıyla yaptığı üstünkörü üretimi ve gümrük duvarlarının koruması altında elde edilen büyük kârları etkileyici biçimde anlatmıştır:

“Gümrük duvarları arkasında son senelerde yer yer türeyen iptidai bir sanayi var: işte demir telleri keserek çivi yapan, çiviye dış piyasa fiyatının on misline satan, milli sanayi olduğu için demir telleri de hammadde diye gümrüksüz sokan şu çivi fabrikası, eski bir medresenin yıkık duvarları arkasına kurulmuştur. İşte şu, yine dışardan hammadde diye gümrüksüz getirdiği, telleri sadece galvanize edip mamul halde yine on misline satan meşhur fabrika (!) Galata'daki bir arsa aralığındaki salaşın altındadır. İşte şu bakır mamulâtı fabrikası mahallemizin köşesinde, eski bir taş evde kurulmuştur. Fabrikanın saçtan yapılmış bacasından her gün bütün mahalleye yayılan kurum, halka pencereleri açmağa bile müsaade etmez. Mahallenin şikayete hakkı yok!. Bunlar vatanın selameti için çalışıyorlar. Her birinin vakıa sahipleri şu, bu vesaire ama, başlarında Türkler gözüküyor. Bunlar ekseriya fabrikaya bile uğramazlar; fakat sanayici efendilerimizdir, velinimetimizdirler!” (Başar 1981: 90,91).

Kısacası Türkiye'de devletçi iktisat politikasıyla; ulusal bir kapitalizm oluşturmak hedefine yönelik olarak, kapitalist sermaye birikimini sağlamak amaçlanmıştır.

Bu korumacı konjonktür içerisinde Mehmet Nuri Bey 1930'lu yılların başlarında demiryolu yapım işine girişmiştir. Bu dönemde Samsun-Sivas demiryolu hattının yapımı bir Fransız şirketine verilmişken, söz konusu ihale hükümet tarafından iptal edilmiştir. Samsun-Sivas demiryolu hattının Türk müteahhit, mühendis ve işçisine yapılması kararı alınmıştır. Mehmet Nuri Bey bu projeyi üstlenmek istemiştir. İlk olarak, tapu dairesinde mühendislik yapan kardeşi Abdurrahman Naci Bey'i istifa ettirerek yanına çağırarak Mehmet Nuri Bey, kardeşiyle bu işin teknik yönü üzerinde uzun uzun tartışmış, araştırmalar yapmıştır. Mehmet Nuri ve Abdurrahman Naci kardeşler, deneme amaçlı olacak Samsun-Sivas demiryolunun ilk 7 kilometrelik bölümü için yüzde birlik bir kazançla 210.000 lira teklif vermiş ve ihaleyi almıştır (Deliorman 1957: 15). Yüzde 1'lik kâr oranıyla yapılan bu ilk deneme başarıyla sonuçlanmış, hem hükümet hem de iki kardeş oldukça memnun olmuştur. Sonrasında Sivas-Erzurum demiryolu hattının tamamını 12.000.000 lira gibi inanılması güç bir indirimle üstlenmişlerdir. Mehmet Nuri Bey'i bu özveriye iten neden, demiryolu hattını kendi memleketi olan Divrik'ten geçirmek olmuştur (Sakaoğlu 2000: 70). Bu konuyla ilgili olarak, Mehmet Nuri Bey “Sivas-Erzurum hattında kazandığı milyonlarla değil, ecnebi şirketlerin teklif ettikleri fiyatlardan kıldığı ve devlete kazandırdığı milyonlarla övünmektedir.” şeklindeki anlatım, yukarıdaki satırlarda değinilen Mehmet Nuri Bey'in “idealist işadamı, toplumcu işadamı, dava adamı” olduğu yönündeki görüşü destekler niteliktedir (Deliorman 1957: 26). Bu

hattın ardından, Fevzipaşa-Diyarbakır, Afyon-Antalya, Irmak-Filyos hatlarını da yapan her iki kardeş toplam 1012.5 km. demiryolu hattı döşemişlerdir (Şakir 1947: 52). 1934 yılında Türkiye’de soyadı kanununun kabul edilmesine kadar, “Mühürdarzâde Nuri Bey” olarak ünlenen Mehmet Nuri Bey; o dönem kardeşiyle birlikte demiryolu müteahhitliği yaptıkları, ülkenin demir ağlarla örülmesi işiyle uğraştıkları için, Atatürk’ün emriyle “Demirağ” soyadını almıştır (Sakaoğlu 2000: 69).

Devletçi ekonomi politikalarının uygulandığı 1930’larda da, 1920’lerde olduğu gibi yerli sermayedarlar desteklenmiştir. Gerçekten de devletin planladığı çeşitli alt yapı projelerinin müteahhitlik işleri dönemin işadamlarına verilerek, devletçi ekonomi politikaları altında yerli sermayenin birikimine yardımcı olunmuştur. Dönemin diğer işadamları gibi, Demirağ da, çeşitli bina ve fabrika gibi tesislerin yanı sıra, demiryollarının yapımından hatırı sayılır miktarda para kazanmıştır. Ancak hemen belirtilmelidir ki, Demirağ’ı dönemin diğer işadamlarından ayıran özellik; girişimini devletin yaptığı projeler altında sermaye birikiminin sınırları ve güvencesi altında kalmayarak, havacılık sanayi gibi, geri kalmış ülkeler açısından henüz gerçekleştirilmesi zor olan bir sektörde öncülük yapmaya girişmesidir.

Tren yolu, şose ve fabrika binalarının yapımı ile bir milletin yeterli oranda kalkınamayacağını düşünen Mehmet Nuri Bey, daha 1932 yılından itibaren Türk yapımı uçakların üretilmesi ile ilgili planlar yapmaya başlamıştır. Sonrasında pek çok kereler tekrar edeceği şu sözleri o dönemde söylemiştir: “Göklerine hâkim olamıyan milletlerin akibeti felâket olacağına kat’iyyen kaniim. Bunun içindir ki, göklerine hâkim olamıyan milletler yerlerde sürünmeye, yerin dibinde çürümeye mahkûmdur.” O, bu sözlerini kendisine bir ilke olarak kabul ettiğini belirtmiştir (Deliorman 1957: 18,19). O’na göre havacılık sanayinde dışa bağımlı olmamak için, uçaklar yabancı ülkelere satın alınmamalı, Türk yapımı uçaklarla göklere hâkim olunmalıdır (Yalçın 2009: 752).

Bu doğrultuda Nuri Demirağ, 1936 yılında tayyare (uçak) üretimi yapmaya girişmiştir. Bu büyük girişimde Demirağ, ilk başlarda devletin çeşitli kademelerinden cesaretini arttırıcı manevi destek de görmüştür. Örneğin, o dönemde Türk Silahlı Kuvvetleri’nin en yetkili kişisi olan Mareşal Fevzi Çakmak, bu girişiminde Demirağ’ı cesaretlendirmiş ve kendisini destekleyeceklerini belirtmiştir. Demirağ da bu vaatten güç alarak havacılık sektöründe girişimini başlattığını dile getirmiştir. Ayrıca ilk zamanlar için Türk Hava Kurumu (THK) da, yerli uçak üretimi için bu girişime destek olmuş, prototip üretiminin zorluklarını göz önünde bulundurarak gerekli esnekliği sağlamış görünmektedir (Demirağ 1941: 4). Ancak uçak üretimi işine girişmek, 1930’lar Türkiye’si için oldukça zor bir iştir. Çünkü Demirağ bu işe atıldığında, henüz Türkiye’de havacılık sanayinde kullanılacak yetişmiş insan gücü yoktur. Ayakları üzerinde durabilen bir havacılık sanayi için, sadece makine ve hammaddeye değil, bu alanla ilgili bilgiye ve insan gücüne de ihtiyaç duyulmaktadır. Demirağ bu alandaki eksikliği gidermek amacıyla,

kendi servetini harcayarak hem yurt içinde, hem de yurt dışında gerekli niteliklere sahip eleman yetiştirtmiştir. Havacılık sektörü için yurtiçinde ve yurtdışında yetiştirttiği mühendis ve teknisyenlerin sayısı birkaç yüz kadardır. Türkiye'de uçak üretimi yapabilmek için, Demirağ farklı alanlarda uzmanlaşmış mühendisleri ile beraber Avrupa'ya seyahatler yapmış, havacılık sanayinde üretim yapan çeşitli fabrikaları ziyaret ederek üretim aşamalarını incelemiştir. O'nun havacılık sektörü için yaptığı tüm masraflar 10.0000.000 lirayı aşmıştır (Deliorman 1957: 19,21).

Nuri Demirağ 1936 yılında üretime geçmek yönünde adımlar atmış ve ilk olarak 10 yıllık bir plan hazırlamıştır. Sonrasında İstanbul Beşiktaş Hayrettin İskelesi'nde özel Türk uçak yapımıcılığının temelini atacak olan bir bina yaptırmaya karar vermiştir. Hazırladığı programa göre Beşiktaş'taki bu bina bir etüt atölyesi olacak, asıl büyük fabrika ve havacılık alanında eğitim verecek olan "Gök Okulu", memleketi olan Divrik'te kurulacaktı. Beşiktaş'taki etüt atölyesi'nin yapımına 17 Eylül 1936 da başlanmıştır. Bu atölyede prototip uçaklar üretilip denenecek, Divrik deki ana fabrikada ise, uçakların motorları üretilerek, onların seri üretimi yapılacaktı (Şakir 1947: 55,57). O'nun uçakların seri üretimi için İç Anadolu'daki kırsal bir kenti seçmesi; devletçi ekonomi politikalarının uygulandığı bir dönemde, ilk beş yıllık kalkınma planında da gözlemlendiği üzere, devletin çeşitli sanayi dallarını ülkenin farklı bölgelerine yayma siyasetiyle uyumlu görünmektedir.

Nuri Demirağ Türkiye'de uçak üretimine giriştiğinde basit bir montaj sanayinin çok daha ötesinde, karmaşık bir bütün halinde bu sanayinin kurulmasını planlamıştır. Bu plan doğrultusunda Divrik'in 120.000 nüfuslu bir sanayi kenti haline getirilmesi hedeflenmiştir. 3.5 yıl boyunca yapılan çalışmalar sonucunda Divrik kent planı hazırlanmıştır. Bu plana göre Divrik'te bir gök okulu, uçak, tank, motorlu top ve askeri kamyon fabrikaları kurulacaktı. Bu ürünlerin üretiminde Divrik'in doğal ve yer altı zenginliklerinden faydalanılacaktı (Şakir 1947: 58,59, 61). Türkiye'de sivil havacılık sanayinin kurucusu kabul edilebilecek olan Demirağ, havacılık sektörü üzerine konuşmalar yapıp, planlarını ortaya koyarken, kurulacak olan büyük tesisler sayesinde tank, askeri kamyon ve benzeri araçların da yapılabileceğini açıklamıştır. Bu yöndeki görüşleri akla yatkın görünmektedir. Uçak gibi çok karmaşık bir aracı üretme gücüne erişen bir ulus, otomobil ya da benzeri birçok araçları da üretebilme sürecini başlatabilirdi (Deliorman 1957: 44).

Nuri Demirağ'ın uçak üretimi için kurduğu tesisler yolcu, avcı, antrenman, bombardıman, mektep (eğitim) uçakları, planörler ve yerli paraşüt üretebilecek kapasitede kurulmuş olan tesislerdi (Deliorman 1957: 21,22). Kurulan etüt atölyesinin "dâhili talimatnamesi"nin maksat ve kuruluş adlı ilk bölümün 1. maddesinde şu ifadeler yer verilmiştir: "... Türk yurdunun ve Ulusunun refah ve emniyeti maksadile Yurda gereken her türlü hava vasıtalarının ve yedek parçalarının kendi topraklarımızda, kendi enerjimiz ile temin etmek ve Türk İşçisinin sarsılmaz kudretinin tezahürüne vesile

olmak maksadile 1 Şubat 1937 senesinde Bay Demirağ tarafından kurulmuştur. Atelyede Türk ordusu ve bütün Türkiyedeki Millî ve hususî Teşekkül ve Müesseseler için her türlü Deniz, Kara, Spor, Mektep, Yük, Yolcu Posta ve Harp tayareleri ile muhtelif hava nakil vasıtaları imâl edilir” (Demirağ 1938: 3) denilerek, tesisin hangi amaçla kurulduğu belirtilmiştir.

Nuri Demirağ'ın uçak üretim tesisleri ile THK Başkanlığı arasında, 22 Ocak 1937 tarihinde 10 adet prototip okul uçağının belli niteliklere göre üretimi için anlaşma imzalanmıştır. Ayrıca 65 tane de planör siparişi verilmiştir (Demirağ 1941: 6). 1937-1938 yıllarında THK'nun sipariş ettiği 10 eğitim uçağı ve 65 planörün üretimine devam edilirken, diğer bir taraftan da, yeni bir prototip uçak üretilmiştir. Bu yeni uçak, üretimi sürdürülen eğitim uçaklarından farklı olarak, “Nu. D. 38” olarak adlandırılan altı kişilik, çift motorlu bir yolcu uçağı idi. Tüm bu planlamalar ve uçak yapım çalışmalarının başladığı sıralarda, Demirağ 1938 yılında İstanbul Yeşilköy'de 1559 dönüm büyüklüğündeki Elmas Paşa Çiftliği'ni satın almış ve burayı düzelttirerek “Gök Stadyumu” adıyla ilk sivil havacılık meydanını kurmuştur. Bu alanda çeşitli hangarlar, atölyeler, pilot yetiştirmek için kurulmuş bir “Gök Okulu” ve bir de bir tank tamirhanesi yaptırılmıştır. İnşa edilen Gök Stadyumu'ndaki pist, üretilen uçakların uçurulması için yapılmıştır (Şakir 1947: 62,63; Sakaoğlu 2000: 71).

Nuri Demirağ'ın Türkiye'de havacılık sanayinin kurulması için, bütünsel bir sistem oluşturduğuna önceki satırlarda değinildi. Bu işadammın Türkiye'de havacılık sanayinin kurulmasını, kendisi açısından nasıl bir ulusal dava haline getirmiş olduğunu görmek açısından, devlet okullarında bir uçak bölümünün açılması için girişimde bulunduğunu da belirtmek gerekmektedir. 1939 yılının sonlarında, Demirağ uçak mühendisi yetiştirilmesi amacıyla, Yüksek Mühendis Mektebi'nde uçak şubesi açılması için girişimde bulunmuştur. Demirağ, Yüksek Mühendis Mektebi'nin yönetici ve öğretim üyeleriyle bir araya gelmiş, açılması halinde uçak bölümünde okutulması için Almanya'daki bir yüksek okulun uçak bölümünden getirttiği ders programını öğretim üyelerine sunmuş, uçak bölümünde eğitim görecekt olan öğrencilerin kendisine ait olan tesislerin tüm imkânlarından faydalanarak staj yapmalarını sağlayacağını vaat etmiştir (Şakir 1947: 67,68).

1940 yılında, Nuri Demirağ'ın havacılık tesislerinde gençler için uçuş kursları düzenlenmiştir. 17 Ağustos 1941 tarihinde, havacılıkla ilgili tüm tesisler tam anlamıyla uyumlu hale getirilmiştir ve bu tesisler için görkemli bir açılış töreni yapılarak, ilk “Havacılık Bayramı” kutlanmıştır. 1942 yılında ise Demirağ'ın tesislerinde Bursa ipeğinden ilk yerli paraşüt üretimi yapılmıştır. Bu üretimin yapılması için Demirağ, Üsküdar'daki Hüseyin Avni Paşa korusunu satın almış, burada paraşüt kumaşı üretimi için dut yetiştirmiş ve ipek böcekçiliği yapmıştır (Sakaoğlu 2000: 71; Şakir 1947: 70-101).

Nuri Demirağ'ın Türkiye'de ticari açıdan riskli olduğunu bilerek, havacılığın farklı alanlarına dört bir koldan sarılması, bu sektörün büyük kazanç potansiyeline sahip olmasının yanı sıra, havacılık sanayini ulusal bir dava

olarak gördüğünün göstergesidir. Demirağ tarafından söylenen “Göklerine hâkim olamıyan milletlerin âkıbeti felâket olacağına kat'ıyyen kaniim. Bunu içindir ki, göklerine hâkim olamıyan milletler yerlerde sürünmeye, yerin dibinde çürümeye mahkûmdur” ya da Demirağ hakkında söylenen “Onun nazarında tayyarecilik, Türk Milleti'nin ölüm kalım dâvasıdır. Bütün orta mektep mezunları tayyare kullanabilmeli; üniversite mezunları ise, bomba tayyaresine bile hâkim olmalıdır” (Deliorman 1957: 28) yönündeki sözler, abartılı ifadeler de olsa, bu idealizmin dile getirilişi olarak görülmelidir. Gerçekten Demirağ'ın havacılık sanayine yatırımı, sadece kazanç sağlamak amacının ötesinde bir anlam taşımaktaydı. Havacılık O'nun için bir tutkuydu. Bu sanayiye bütünüyle girerek, sektörü dünyadaki seviyenin üzerine çıkarmak için sanki zamanla yarışıyor gibiydi. Uçak sanayi, o dönemlerde tüm dünyada henüz emekleme aşamasında sayılabilirdi. Dolayısıyla Demirağ'ın Türkiye'de uçak üretim sanayine yatırım yaptığı dönem, siyasi ve ekonomik koşullar itibarıyla dünyadaki emsallerine ulaşabilmek için en uygun dönemdi (Derişoğlu 2014: 18). Anlaşılacağı üzere Demirağ'ın bu tutkusu sadece sözde kalmamış, bu tutkunun, davanın gerçekleşmesi yönünde katlandığı maddi külfet (10.000.000 Lira) de büyük olmuştur.

Türkiye'de 1936 yılında Nuri Demirağ'ın havacılık sanayinde başlatmış olduğu bu atılım, 1939 yılında zora girmeye başlamıştır. Çünkü THK 24 Mart 1939 tarihinde, Demirağ'ın tesislerine sipariş ettiği uçakları, anlaşmadaki teknik şartlara uymadıkları gerekçesiyle almayacağını ve anlaşmayı feshettiğini bildirmiştir (Demirağ 1941: 5). Aslında anlaşma çerçevesi içerisinde yer alan 65 planör üretilerek THK'na teslim edilmiş, ancak bu siparişlerin sonrasında devamı gelmemiştir. Asıl sorun, sipariş edilen 10 eğitim uçağının alınmaması olmuştur. Uçakların kabul edilmemesiyle sonuçlanan süreç, şanssız bir kazayla başlamıştır. Sipariş edilen uçakların üretiminde önemli rol oynayan mühendis Selahattin Alan, uçakların testlerinin yapılacağı Eskişehir'e giderken, bir tarlaya inmeye çalışmış, iniş sırasında kaza yapmış ve hayatını kaybetmiştir. Bu kazada uçağın teknik bir hatası yoktur. Hava Kuvvetlerinin yüksek uçak mühendislerinden oluşan bir komisyon, üretilen bu yerli uçaklar üzerinde aylar süren teknik ve performans denemeleri yapmış, söz konusu uçakların normal okul uçakları olduğunu THK'na bildirmiş ve uçuş izni vermiştir. Ancak THK Türkiye'deki tek yetkili olan bu fen komisyonunun kararını dikkate almayarak uçakları kabul etmekten çekinmiş; kaza nedeniyle ortaya çıkan gecikmeyi göz önünde bulundurmamıştır. Bunlara ek olarak THK anlaşmaya ilişkin teminat mektubunda yer alan 14.000 lirayı gelir kaydetmiş ve avans verdikleri 40.000 lirayı geri almıştır (Deliorman 1957: 35, 36).

1930'larda takip edilen iktisat politikası uyarınca, özel sektörde havacılık sanayin kurulabilmesi için, Türkiye'de henüz emekleme aşamasındaki bu alana devletin destek olması beklenirdi. O dönemde uçakların tek alıcısı devlet olduğuna göre, devletin özel sektördeki uçak üreticilerine desteği, bu uçakların devlet tarafından alınması şeklinde kendini gösterebilirdi. Ancak

Demirağ'a yeni siparişler verilmesi bir yana, verilmiş olan siparişler kabul edilmemiştir. Bu durum karşısında Demirağ her taraftan takdirlerin, tebriklerin yağdığını, ancak hiçbir yerden destek gelmediğini söylemektedir. Sonuç itibarıyla Demirağ, giriştiği davaya inanan ve bu yolda çalışan, maddi tüm imkânlarını seferber eden bir kişi olarak yalnız kalmıştır (Şakir 1947: 114). Demirağ düştüğü zor durumu anlatmak üzere, Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'ye ilki 1939 da, diğeri 1940 yılında olmak üzere iki ayrı mektup göndermiş, ancak bu mektuplara herhangi bir yanıt gelmemiştir. Böylece Demirağ'ın içine düşmüş olduğu sıkıntılı durum çözülememiş, askıda kalmıştır (Deliorman 1957: 33,34 , 42,43). Aslında İsmet İnönü'ye gönderilen bu mektuplar, sadece yardım istenebilecek en yüksek makamda İnönü'nün bulunduğunu değil, Türkiye'de özel uçak sanayinin kurulması girişiminde yaşanan şanssız sürece kimin ya da hangi zihniyetin göz yumduğunu, izin verdiğini de gösteriyordu.

Söz konusu dönemde özel sektörde Türk havacılık sanayi Nuri Demirağ'ın teşebbüsleri dışında yaşama geçmemiştir. Dolayısıyla Demirağ'ın kurduğu tesisler dışında gençleri havacılığa yöneltecek herhangi bir özendirici unsur da yoktu. O dönemde okullarını başarıyla bitiren gençler, yol yapımı, demiryolları gibi bölümlerde eğitim görmek istiyorlardı. Çünkü bu alanlarda hem istihdam edilme olanağı daha yüksekti, hem de daha iyi gelir elde etme olanağı vardı. Oysa havacılık sanayin istihdam alanı, Demirağ'ın tesisleri dışında yaygın değildi. Ayrıca havacılık sanayi ile ilgili eğitim, zor bir eğitimdi ve bu alanda çalışanların gelirleri de yüksek değildi (Şakir 1947: 110).

Tüm bu olumsuz koşullara rağmen Nuri Demirağ, gönül verdiği havacılık sanayi ile ilgili çalışmalarını sürdürmeye devam etmiştir. 1942 yılında Yeşilköy'deki Gök Okulu'nda 250 pilot adayı yetiştirmekteydi. 1943 yılı içerisinde paraşütle atlama çalışmaları yapılmaktaydı. Bu havacılık alanındaki çalışmalar İstanbul ili ile sınırlı kalmamış, İzmir, Bursa, Ankara, Konya, Sivas gibi kentlerde de ilgi uyandırmıştır. Demirağ'ın teşvik ettiği bu faaliyetler toplumun ilgisini çekmiş, kamuoyunca olumlu karşılanmıştır. Kamuoyuna hâkim olan görüş, Demirağ'ın tesislerinin ülkenin uçak ihtiyacını karşılayacağı yönünde olmuştur (Şakir 1947: 114,115).

1943 yılı içerisinde herkes Nuri Demirağ'ın teşvik göreceğini düşünürken, Demirağ'ın THK aleyhine dava açtığı haberleri ile basın organlarında yer almıştır. Demirağ, davada şartnamenin kendisi tarafından değil THK tarafından çiğnendiğini ileri sürmüş ve zararlarının tazminini istemiştir (Şakir 1947: 118).

Aslında bu davaya bir alacak verecek meselesinin dışında, Türk havacılık sanayin geleceği ile ilgili bir dava olarak bakmak mümkündür. Nuri Demirağ'ın tesislerinde üretilen uçakların alınmaması sonucunda, işçiler ve fabrika personeli işsiz kalmıştır. Bu çalışanlar istihdam edilecekleri bir alan da bulamamışlardır. Demirağ havacılık sanayin yaşatılması için yeni siparişlerin verilmesini Milli Savunma Bakanlığı'ndan istemiş ama bu isteğine her

hangi bir yanıt alamamıştır (Şakir 1947: 161). Kısacası, THK'nun sipariş ettiği uçakların bedellerini ödememesi, Demirağ'ın kurduğu tesislerde üretilen 160 beygir gücünde, çift motorlu, 6 kişilik yolcu uçağına da Türk Hava Yolları'nın ilgi göstermemesi sonucunda doğan bunalımlar ve Demirağ'ın açtığı davanın yıllarca sürmesi (Sakaoğlu 2000: 72), sonrasında ise Ankara Ticaret Mahkemesi'nin dava hakkında olumsuz karar alması, o dönem Türk özel havacılık sanayin başlama macerasına noktayı koymuştur. Daha sonrasında ise, Demirağ'ın Yeşilköy'deki alanı işgal edilmiş ve böylece havacılık tesisleri işlemez hale gelmiştir (Şakir 1947: 172).

Nuri Demirağ'ın ulusal bir dava olarak gördüğü havacılık sanayindeki çabalarının, tesislerinin ve üretiminin hüznü sonu, Türkiye'nin kalkınma çabaları içerisinde kaybedilmiş ya da boğulmuş bir atılım olarak değerlendirilebilir. Demirağ'ı konu edinen eserlerin çoğunda, bu iş adamının havacılık sanayindeki yatırımlarının devletin bilinçli politikalarıyla başarısızlığa uğratıldığını dile getirilir. Bu açıklama tarzına göre; Demirağ'ın uçak üretmeye başladığı dönemde iktidarda bulunan tek parti yönetimi, şahısların sivrilmesini kendi varlığına yönelik bir tehdit olarak algıladığı için, Demirağ'ın girişimlerini baltalamıştır. Demirağ, milli olduğunu düşündüğü bir dava uğruna hiçbir garantisi olmaksızın tüm servetini uçak üretimi işine yatırmıştı. Böyle büyük bir iş, devletin alıcılığı ve desteği olmaksızın yürütemeyeceğine göre, onu yıkmak için bu yol kullanılabilirdi (Deliorman 1957: 31). Bu tür bir açıklama, Demirağ lehine bir propaganda olarak görülebilir. Ancak olaya dönemin devletçi iktisat politikası açısından bakıldığında da ortaya çelişki çıkmaktadır. Sanayileşme hamlesinin devletin önderliğinde gerçekleştirilmeye çalışıldığı, özel sektörün gelişmesinde bir sakınca görülmediği, hatta desteklendiği bir dönemde; kuruluş aşamasında kârlılığı riskli olan, ancak ileri teknoloji gerektiren ve ulusal kalkınmada önem taşıyan havacılık sanayinde Demirağ'ın bu ayrık girişimi, devletten gerekli ilgiyi görmemiştir. Devletin bu tutumu, Demirağ'ın girişimleri destekten mahrum ederek başarısızlığa mahkûm etmekle kalmamış, aynı zamanda doğrudan Türk özel havacılık sanayini çelmelemesi anlamına gelmiştir.

Havacılık sanayindeki faaliyetlerinin sekteye uğramasının ardından, Nuri Demirağ siyasete atılmıştır. Havacılık sanayinde olduğu gibi, siyasi alanda da bir ilke imza atmıştır. Cumhuriyet yönetiminin çok partili yaşama geçiş kararını aldığı dönemde, dört kurucusundan biri ve parti başkanı olduğu Milli Kalkınma Partisi'ni (MKP) kurarak, CHP karşısında ilk muhalefet partisini Türk siyasal hayatına sokmuştur. MKP, Demokrat Parti (DP) gibi CHP karşısında rakip olabilecek bir parti olmayı başaramamıştır.

1951 yılında gazetelerde Nuri Demirağ'ın ticari kuruluşlarının reklâm-ları çıkmaya başlamıştır. Bu Demirağ'ın iş hayatına yeniden döndüğünü düşündürmüştür. Aslında Demirağ, ne havacılık davasından, ne de siyasetten kopmadığını, servetinin dörtte üçünü havacılık davasında harcadığını ve siyaset yapmak için ise paraya ihtiyacı olduğunu söylemiştir. 1952 yılında Almanya'dan gelişmiş bir matbaa getireceğini, bu matbaa aracılığıyla "Kal-

kınma” adlı bir gazete çıkararak görüşlerini halka açıklayacağını ve siyaset alanında faaliyetlerine devam edeceğini anlatmıştır. Bu planını “Evvelâ para, sonra gazete, sonra siyaset... Üçünü birbirine bağlamak lâzım.” diyerek formüle etmiştir (Fenik 1952: 4;7). Gerçekten de Demirağ siyaseti bırakmamıştır. MKP içerisindeki bir takım anlaşmazlıklar sonucunda bir süre için genel başkanlıktan çekilse de, 1954 genel seçimlerine DP listesinden bağımsız aday olarak katılmış ve Sivas’tan milletvekili seçilmiştir. Ancak meclise girdikten bir süre sonra, kendisine verilen sözlerin tutulmadığını görmüş ve muhalefet etmeye başlamıştır. Milletvekilliği 27 Ekim 1957 tarihinde sona ermiş ve Demirağ 13 Kasım 1957 tarihinde şeker hastalığından ölmüştür (Sakaoğlu 2000: 73; Deliorman 1957: 78,79).

II- İŞADAMI NURİ DEMİRAĞ’IN KARADENİZ’DEN AKDENİZE BÜTÜNSEL KALKINMA PROJELERİ

Kalkınmaya yönelik işlevsel ve bütünsel projeler geliştirmek işadamı Nuri Demirağ’ın en belirgin özelliklerindedir. İş hayatında ve özellikle gönül verdiği davalara yönelik çalışmalarında Demirağ’ın projeci yönü, önceki bölüm içerisinde ele alınmıştır. Bu bölüme Demirağ’ın projeci yönüne vurgu yapan bir başlığın konulmasının nedeni, O’nun iş ve siyaset hayatı içerisinde gerçekleştiremediği, sadece proje düzeyinde kalmış olan girişimlerinin ele alınacak olmasıdır.

Nuri Demirağ’ın bu türden girişimleri arasında belki de en bilinenlerinden biri, kendi memleketi olan Divrik’i her bakımdan Batı’daki örneklerine benzer bir sanayi kenti haline getirme projesidir. Demirağ uçak üretimine İstanbul’daki tesislerinde başlasa da, asıl amacı daha önce belirtildiği gibi ana fabrikanın memleketi olan Sivas Divrik’te kurulması idi. Divrik’te kurulacak olan fabrikada uçak, tank, motorlu top, askeri kamyon üretimi yapılacaktı. Bu üretimin yapılabilmesi için gerekli olan hammaddeler, demir ve demirin işlenmesinde kullanılacak kömür, Divrik ve çevresinde bulunmaktaydı. Dolayısıyla hammadde üretimi için bir demir-çelik fabrikası kurulması durumunda Divrik kasabası, Avrupa ve Amerika’daki ağır sanayi merkezlerine benzeyebilirdi. Bölgede çeşitli maden kaynaklarının varlığı, su kaynaklarının elektrik enerjisi elde etmeye uygun olması; fabrikaların kurulacağı ve uçak pistlerinin yapılacağı bu bölgenin olası bir düşman saldırısı karşısında ülkenin doğal yönden korunaklı bir kesiminde bulunması, sanayi kenti olmasını kolaylaştıran unsurlardandı. Tüm bu unsurları hesaplayan Demirağ, Divrik’e mühendisler göndermiş, bu yönde büyük paralar harcamıştır. Mühendisler ve kent planlamacıları, üç buçuk yıllık bir çalışmanın ardından 1560 hektarlık arazi üzerinde asgari 120.000 kişilik bir sanayi kenti planı oluşturmuşlardır. Bu plan Nafia Vekâletine (Bayındırlık ve İskân Bakanlığı) onaylatılmıştır (Şakir 1947: 58,61). Ancak, Demirağ’ın sadece kendi memleketi Divrik’e yönelik değil, Türkiye’nin kalkınmasına yönelik çok daha geniş alanları kapsayan ve bütünsel sanayi planları da hazırladığı belirtilmelidir.

Nuri Demirağ MKP'nin 1953 yılındaki kongresinde yaptığı konuşmada; 1950 sonrasında Cumhurbaşkanı Celal Bayar'ın da desteğiyle Türkiye'nin ekonomik kalkınması için, büyük maddi külfetlere katlanarak bir başka plan daha hazırlattığını anlatmıştır. Bu plana göre, Fırat nehri üzerine bir baraj yapılacak, bu barajdan sağlanacak büyük miktardaki elektrik enerjisi ile Divrik ve Keban civarında bulunan 30 çeşit madenin haddehaneler ve dökümhanelerde işlenmesi sağlanacaktır. Ayrıca İskenderun ve Giresun arasında, etrafında modern köy ve kasabaların kurulacağı 600 kilometrelik bir yol açılarak, bu köy ve kasabalardan İskenderun ve Giresun'da kurulacak limanlara, kamyonlarla madenlerin taşınması gerçekleştirilecektir. İskenderun Körfezi'nde Yumurtalık Limanı'nda modern bir tersane ve Fırat Nehri kenarında ağır sanayi merkezleri kurulması, Akdeniz ve Karadeniz bölgelerini birbirine bağlamak suretiyle, ülkenin, özellikle de geri kalmış doğu bölgelerinin kalkındırılması planlanmıştır. Karadeniz ve Akdeniz'i birbirine bağlayarak Türkiye'nin askeri, ekonomik ve sanayi alanlarında kalkınmasını ve geri kalmış Doğu bölgelerinin geliştirilmesini amaçlayan bu proje, değerlendirilmesi için ilgili makamlara verilse de, bu proje hakkında olumlu veya olumsuz her hangi bir cevap verilmemiştir (Nuri Demirağ'ın 31 Mayıs 1953 te Millî Kalkınma Partisi Kongresindeki Beyanatu 1953: 9,10).

Nuri Demirağ sanayi kenti planının yanı sıra; köy evi modelleri ve köy planları da yaptırmıştır. O'nun amaçladıklarından biri de, o dönemlerde hala ilkçağ konutlarını andıran Anadolu köylerini ortadan kaldırmak, köylülerin ve işçilerin modern hayat şartlarına uygun yaşayabilecekleri çiftçi ve işçi köyleri kurmaktır. Divrik'in bir sanayi kenti haline gelmesine koşut olarak, Divrik çevresindeki köylerde de daha iyi ve modern yaşam koşulları sağlayacak değişikliklerin yapılması amacıyla planlar hazırlanmıştır. Bu doğrultuda iki ana tip köy planı ortaya çıkarılmıştır: Ziraat köyleri planı ile sanayi ve maden köyleri planı. Ancak bu köy planları da, Divrik kent planında olduğu gibi, Divrik'te ana uçak fabrikasının açılmaması sonucu hayata geçirilememiştir (Şakir 1947: 181). Anlaşılacağı üzere Demirağ'ın ürettiği projeler ve girişimleri, bütünsel kalkınmayı amaçlayan ve birbirlerini bütünleyen projelerdir.

Nuri Demirağ'ın köyde yaşam koşullarını düzeltme konusunda bir girişimi de, kömür sobası üretimi ve yaygınlaştırılması planı olmuştur. O dönemlerde köylerde yakacak olarak tezek kullanılmaktaydı. Tezeğin yanması sırasında bıraktığı gazlar, hem ateş üzerinde yemek pişirilmesi durumunda, hem de ısınma sırasında oda içerisindeki havanın solunması durumunda insanların sağlığına zararlı olmaktaydı. Demirağ köylerde tezek yerine kömürün yakılması durumunda bu zararların önüne geçilebileceğini ve aynı zamanda ülkenin kömür zenginliğinin de halkın yararına kullanıma açılacağını savunmuştur. Bunun içinde köylülerin kolayca sahip olabilecekleri nitelikte, 3 çeşit kömür sobası üretilebileceğini düşünmüştür (Deliorman 1957: 45,48-49; Şakir 1947: 188). Ayrıca köylülerin kullanabilecekleri kö-

mürün sağlanabilmesi için Anadolu'nun çeşitli yerlerinde araştırmalar yaptırmıştır.

Nuri Demirağ'ın projesini hazırlamasına rağmen, devlet kademelerinin işi zora sokmaları nedeniyle hayata geçiremediği bir diğer projesi de; İstanbul'da her iki kıtayı birbirine bağlayacak bir asma köprü yapma projesidir. Bu köprünün projesi uzmanlara hazırlanmıştır. Buna göre köprünün ortasında bir tren yolu olacak, tren yolunun her iki tarafından kamyonların, otobüslerin, otomobillerin, tramvayların kullanacağı yollar geçecek ve köprünün iki tarafında yaya yolları bulunacaktı. Köprünün 8 ayağı karada, 10 ayağı denizde, 960 metresi karada, 1600 metresi denizde olacaktı. Köprü toplam 2560 metre uzunluğunda, 20 metre 73 santimetre genişliğinde ve deniz seviyesinden 53 metre 34 santimetre yükseklikte yapılacaktı. Köprünün 701 metresi asma olacaktı. Bu proje Demirağ tarafından 1931 yılında yaptırılmıştır. Etüdü ise 4 yıl sürmüştür. Hatta Amerika Birleşik Devletleri (ABD)'ndeki ünlü bir çelik şirketiyle bu projenin gerçekleştirilmesi için prensip anlaşması da yapılmıştır (Demirağ 1950; 4,5). Ancak bürokratik bir takım engeller sonucunda bu proje ne yazık ki o dönem hayata geçirilememiş, İstanbul'un iki yakasını birbirine bağlayacak olan ilk köprünün yapılması için 1970'li yıllara kadar beklemek gerekmiştir.

İstanbul Boğazı'nın her iki yakasını birbirine bağlayacak olan projenin gerçekleşmemesi konusu üzerine eğilmek gerekmektedir. Çünkü bu süreç içerisinde yaşananlar, Demirağ'ın daha ileride yerli uçak üretme girişiminde başına geleceklerin ipuçlarını içermektedir. Demirağ'ın anlattığına göre; uzun uğraşlardan sonra hazırlanan köprü projesi, 1935 yılında Salih Bozok aracılığıyla Mustafa Kemal Atatürk'e gönderilmiştir. Atatürk projeyi oldukça beğenmiş ve hükümete havale etmiştir. Bunun üzerine Demirağ da Ankara'ya giderek, dönemin Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya ile görüşmüştür. Ancak Çetinkaya'nın proje ile ilgili olumsuz görüş bildirmesi üzerine ikili arasında bir tartışma yaşanmıştır. Demirağ'ın, projesinin yararları ve İstanbul'a kazandıracakları konusunda Bakanı ikna edememesi üzerine tartışma giderek uzamış, sonunda tartışmanın çığırından çıkmaya başlayacağı anlaşıncaya Demirağ bakanlıktan ayrılmıştır. "Ayrılırken: Bu iş olacaktır. İstanbul buna muhtaçtır. Ben yapamazsam, evlâdıma bırakırım, o yapar amma, vasiyet edeceğim, üstüne (bu köprüden İnönü de, Çetinkaya da geçemez) diye levha assın" demiştir. Çünkü Demirağ'a göre başbakanın düşüncesi ve emri olmaksızın, Ali Çetinkaya, böyle bir projeyi reddetmezdi (Demirağ 1950: 5). Bu olay CHP'nin merkezîyetçi ve otoriter kanadını temsil eden İsmet İnönü'nün iktidarda bulunduğu bir dönemde, Demirağ'ın henüz servetinin dörtte üçünü uçak sanayinde kaybetmesi öncesinde, yüksek kademe devlet yöneticileriyle yaşadığı ilk büyük sürtüşmedir. Yerli özel sermayenin devlet kanatları altında palazlanmaya çalıştığı bir dönemde, iş adamı olarak giderek sivrilen Demirağ'ın, genelde devletten üstlenmesi beklenen projeleri, kendisinin yapmaya talip olması ve bu konudaki ısrarı dönemin yöneticilerini rahatsız etmiş olmalıdır.

Demirağ'ın büyük oranda siyasi tercihleri doğrultusunda geliştirdiği ve gerçekleştirmek için çaba harcadığı bir diğer projesi de, İstanbul'da bir "Teknik ve Ahlak Üniversitesi"nin kurulmasıydı. Bu üniversitenin, Demirağ'a ait olan Üsküdar-Paşa Limanı sırtlarındaki korulukta kurulması planlanmıştı. Demirağ'ın kurmayı düşündüğü bu üniversite, 22 farklı bransa ait çeşitli şube ve fakültelerden oluşacaktı. Üniversitenin tüm idareci kadrosu ve öğrencilerinde aranacak tek özellik, içki içmekten, kumardan, namussuzluktan, eğrilikten, tembellikten, zulüm etmekten sakınmak yönündeki Demirağ'ın 6 temel ahlaki ilkesine uygun davranmaları olacaktı (Nuri Demirağ'ın 31 Mayıs 1953 te Millî Kalkınma Partisi Kongresindeki Beyanâtı 1953: 8). İslami yayın organlarına verdiği demeçlerde kurmayı planladığı üniversiteden "İslam Üniversitesi" olarak bahseden Demirağ, bu amaca yönelik projelerini hazırlamıştır. Bu doğrultuda üniversiteye 10.000 öğrenci alınacak, bunların 3442 tanesi yatılı kalabilecekti. Yapı Klasik Türk Mimarisine uygun biçimde yapılacaktı. Bina 5 katlı bir yapı olarak planlanmıştı. Profesörlere ait olan konutlarda aynı alan içerisinde yer alacaktı. İslam dünyasının her tarafından, tüm Müslüman milletlerden gelecek olan öğrenciler burada eğitim alacak, tüm Doğu dillerini öğrenecekti (Edib 1951: 15; E. 1951: 16,17). Ancak bu proje de hayata geçirilememiştir.

Nuri Demirağ'ın hazırladığı pek çok projenin hükümetten ilgi görmemesi nedeniyle düştüğü bu durumu; "Vatanın umranı için yaptığım hamleler: 'şahısların muvaffakiyeti hükümetin başına bir gaile açmak ihtimali olduğu için, teşebbüslerin baltalanması, körletilmesi lâzımdır.' şeklinde karşılandı" (Demirağ 1946) diyerek anlatmıştır. Hükümetin ve dolayısıyla bürokrasinin, Demirağ'ın girişimlerine destek olmaması, hatta engellemesi, bu işadammın söz konusu durumdan devletçi iktisat politikalarını sorumlu tutmasına neden olmuştur.

Nuri Demirağ, kendi görüşlerini kamuoyuna anlatan ve girişimlerini engelleyen zihniyeti eleştiren bir takım kitapçık ve broşürler yayınlamıştır. Bu kitapçık ve broşürler arasında dönemin Cumhurbaşkanı İsmet İnönü'ye 1949 ve 1950 yıllarında yazılmış iki açık mektup da bulunmaktadır. CHP içerisinde devletçi ve otoriter kanadı temsil etmiş olan İsmet İnönü'ye yazılan bu açık mektuplara değinmekte yarar vardır. Zira bu mektuplardaki sitem; Demirağ'ın Türkiye'nin kalkınması yönündeki proje ve çabalarının baltalanmasının temelinde, devletçi ekonomi politikalarının mı, yoksa tek parti dönemi kimi yöneticilerinin zihniyetinin mi yattığının anlaşılması bakımından önemlidir. Demirağ 25 Eylül 1949 tarihli ilk açık mektubunda; "... Vicdanınız muhtarip mi idi, müsterih mi idi?... Bir an mazi ile; baltadığınızı zannettiğiniz yetiştirdiğim kahraman Türk pilotlarının hayalleri gözümün önünden geçti" demiştir. Kendisinden yerli uçak üretme sürecinde esirgenen anlayışa göndermede bulunarak, Batı'da devlet yöneticilerinin benzer durumlarda nasıl davrandıklarına örnek vermiştir. Almanya'dan verilen ilk örnekte; Krupp Fabrikası'nın Alman milli savunmasından başlangıçta 18.000.000 Reichmarklık top siparişi ve 15.000.000 Reichmark da

avans aldığına değinmiştir. Deneme ve kontrol komisyonu bu topları reddetmiştir. Onurlu bir işadamı olan Krupp, borcunu ödeyebilmek için fabrikası dışındaki tüm varlığını satışa çıkarmıştır. Bu durumu haber alan Kaiser II. Wilhelm, Krupp'u yanına çağırması ve özel kalem müdürüne emir vererek, Reichbank'a Krupp hesabına bir çek vermiştir. Kaiser, Krupp'a da dökümleri fırına atıp yeni toplar yapmasını, bu denemede de başarılı olamazsa tekrar yanına gelmesini söylemiştir. Oysa Türkiye'de çeşitli akrobasilerle 25.000 uçuş yapan, yüksek eğitilmiş Türk mühendislerinin yaptığı Demirağ'ın eğitim uçakları haksız yere reddedilmiştir. İngiltere'den verilen bir diğer örnekte ise; İngiliz milletinin bunalımlar yaşamasına, mahrumiyetlere katlanmasına ve parasının değerini düşürmek zorunda kalmasına rağmen, uçakları için hiçbir fedakârlıktan kaçınmadığı belirtilmiştir. Çünkü İngilizler egemen ve bağımsız yaşamak azmindedirler. Oysa Türkiye'de Genel Kurmay'ın teşvik ve takdiriyle oluşturulan uçak tesislerini, İsmet İnönü yönetimi çalışamaz hale getirmiştir. Demirağ'a göre, İsmet İnönü yönetimi, başkasının yardımına güvenerek ülkeyi silahsızlandırmaya yönelmiştir (1949: 2-3, 5). Demirağ'ın 1 Mayıs 1950 tarihli ikinci açık mektubu ise şu sözlerle başlamıştı: "Asma Köprü macerası münasebetiyle: Memleket hayrına ve millet menfaatına her faydalı teşebbüs tarafınızdan ve taraftarlarınızdan sadır olmayınca onu çürütmeyi, baltalamayı değişmez bir prensip olarak 30 seneden beri itiyat etmeniz; ilk zamanlarda doğurduğu ve doğuracağı faciaları millet nazarında elle tutulur, gözle görülür bir halde belirmemişti." (1950: 3). Demirağ'ın her iki açık mektubu da şu sözlerle son buluyordu: "Mademki Türk varlığına ve Türk kudretine itimadınız yoktur, ileriye görmek hassasında da mahrumsunuz, o halde devlet reisliğinden hemen çekilmenizi, bu işi milletin ehline tevdi etmesine müsaadenizi tekrar talep ve teklif ediyorum." (1950: 16; 1949: 15). Bu açık mektuplar dışında, Demirağ çeşitli gazetelere verdiği röportajlarda da, uçak sanayindeki girişimlerinin İsmet İnönü'nün gayretleriyle baltalandığını açıkça belirtmiştir. O, İsmet İnönü'yle arasındaki olumsuzluğu şu şekilde ifade etmiştir: "İsmet İnönü benim olanca hüsnüniyetimle bu memlekete faydalı olmaktan başka bir şey düşünmeyerek yaptığım bütün hamlelerime, hareketlerime sistemli bir inadla darbeler vurduğu için kazmayı omzumdan, çekici elimden yüzüne fırlatmış, (senin zamanında taş üstüne taş koymayacağım!). demiştim." (Kandemir 1952: 9,13). Demirağ'ın özellikle İsmet İnönü'nün yönetim anlayışıyla uyum sağlamadığı ve bundan zarar gördüğü açıktır. Anlaşılan odur ki, Demirağ'ın zihninde İsmet İnönü'nün yönetim anlayışı ve otoritarizmi, devletçi ekonomi politikalarıyla özdeşleşmiştir. Hâlbuki devletçi ekonomi politikalarının uygulandığı dönemde, belli bir noktaya kadar O da dönemin diğer işadamları gibi bir takım devlet projelerinin yapımında çeşitli işlevler üstlenerek sermaye birikim sürecinden yararlanmıştı. Ayrıca O'nun ürettiği yerli uçaklara sahip çıkılmayarak, girişimlerinin baltalanması ve sorunun çözümünün sürüncemede kalması, devletçi iktisat politikalarının artık uygulanmadığı 1940 yılından itibaren gerçekleşmiştir. Dolayısıyla, devletçi

iktisat politikaları ile genelde tek parti yönetiminin yöneticilerinin, özelde de İsmet İnönü'nün siyasal yönetim zihniyetini özdeşleştirmek, geçerli bir yaklaşım sayılmamalıdır.

SONUÇ

İş hayatına memuriyetle başlayan Demirağ, kişisel yetenekleri ve girişimciliğiyle atıldığı ticaret alanında başarılı olmuş, kısa sürede hatırı sayılır bir servet edinerek, Türkiye'nin en zengin işadamı haline gelmiştir. Bu süreçte Demirağ, Türkiye'nin sanayileşme hamleleri içerisinde, basit yöntemlerle kalitesiz üretim yaparak, devlet koruması altında en yüksek karları sağlamaya çalışan, kazancı garanti olmayan yeni alanlara yatırım yapmaktan çekinen alışlageldik bir işadamı gibi görünmemektedir. Demirağ'ın işadamlığı, idealist kişiliğinden ayrılamaz. Elimizde Demirağ'ı, çevre kapitalizminde konumlanmış az gelişmiş bir ülkede bulunan alışlageldik bir girişimci-den daha farklı bir işadamı saymaya yetecek kadar veri mevcuttur. Öncelikle servetini kendisi hayatta iken gerçekleştiremediği işlerin yapılması için vakfetmesi, O'nun bu özelliğini gösteren önemli verilerden biridir. Benzer biçimde O'nun, döneminin diğer iş adamlarının aksine hiçbir garantisi olmaksızın havacılık sektörüne, uçak sanayisine yaptığı yatırımlar da onun farklı profil çizen idealist bir iş adamı sayılmasına yetmektedir. Türkiye'de henüz havacılık sanayin kurulmamış olduğu bir dönemde, Türkiye'nin kalkınması ve dünya havacılık sanayinde belli bir yere sahip olması ideali doğrultusunda, ürettiği uçakların tek alıcısının devlet olduğunu bildiği halde, servetini bu alana yatırması Demirağ'ın idealist kişiliğinin önemli göstergelerinden biridir. Demirağ, gerçekten uçak sanayine gönül vermiştir. Ayrıca genellikle devlet tarafından yapılması beklenen, ancak hayata geçirilememiş olsa da kendisi tarafından yaptırılan, büyük çaplı sanayi planları ve projeler, idealist, öncü ve girişimci kişiliğinin kanıtı sayılmalıdır.

1930'lu yıllarda, demiryollarının Türk mühendis, müteahhit ve işçilerince yapılması kararı alındığında, ihaleyi alan Demirağ bu alanda bir ilki gerçekleştirdiğinden hükümetçe desteklenmiş, bu destek sayesinde ki, sonrasında birçok demiryolu hattı, resmi bina, fabrika binaları, şoseler, rıhtım ve limanlar yapmıştır. Milli iktisat ve sonrasında da bunun devamı sayılabilecek devletçi iktisat politikalarının izlendiği bu dönemlerde, Demirağ da, dönemin diğer iş adamları gibi devlet desteğinin sağlandığı uygun koşullardan yararlanarak ve devlet projelerinde rol üstlenerek ciddi bir sermaye birimi sağlayabilmiştir. Ancak Demirağ'ın inşaat ve demiryolu yapım işine giriştiğinde gördüğü bu destek, havacılık sanayinde üretim yapmaya başladıktan sonra gösterilmemiştir. Demirağ'a THK tarafından verilen uçak siparişlerinin iptal edilmesinde, bu uçakların alınmasından vazgeçilmesinde ve dolayısıyla henüz yeni filizlenmekte olan Türk özel havacılık sanayine darbe indirilmesinde, dönemin hükümetinin ihmalkârlığının da ötesinde, bilinçli çabasının olduğu söylenebilir.

Nuri Demirağ, yerli uçak üretme girişiminde olduğu gibi, Türkiye'nin sanayileşmesi ve kalkınması yönündeki pek çok projesinin hükümetten ilgi görmemesinin nedenini devletçiliğe bağlamış ve bu çalışmada değinilmeyen siyasi hayatında da devletçilikle mücadele etmiştir. Ancak belirtmelidir ki, O'nun sanayileşme yönündeki tutkusu ve girişimleri, 1930'lu yılların devletçi iktisat politikasının amaçlarına ters düşmemektedir. Dolayısıyla O'nun bu girişimlerinin ve projelerinin hükümetçe desteklenmemesi, hatta engellenmesinin altında, devletçi iktisat politikasının uygulanmasının dışında bir neden aranmalıdır. Çünkü devletçi iktisat politikası bireysel girişimi esas almıştır ve onun gelişmesi için devlet yatırımlarından yararlanmasının da önünü açmıştır. Nitekim Demirağ da bu süreçten kazanç sağlayanlar arasındadır. Bu politikada devlet, ülkenin sanayileşmesi ve kalkınması için özel sermayenin yatırım yapmaktan çekindiği alanlarda yatırım yapmaya yönelmiştir. Ayrıca kamu yararı söz konusu olduğunda, devlet özel sektörün yatırım yaptığı alanda da yatırım yapmıştır. 1930'larda özel sektörün yatırım giderlerinin büyüklüğü ve riski dolayısıyla hiç girmediği havacılık sektörüne, özellikle de uçak üretim sanayine ayrıksı biçimde Demirağ'ın girmesi, devletçi iktisat politikasıyla amaçlanan Türkiye'nin sanayileşmesi yönünde önemli bir adım olmuştur. Dolayısıyla devletçi iktisat politikası nedeniyle, Demirağ'ın girişiminin zora sokulması mantık dışıdır. Demirağ'ın girişimlerinin hüzünlü sonunun nedeni, dönemin yöneticilerinin siyasal zihniyetinde, Osmanlı İmparatorluğu'nun yönetim anlayışından miras kalan bir takım kalıntıların bulunması olabilir. Yani merkezi otorite dışında, toplumda sivrilerek ona rakip olabilecek, onun işlevlerini üstlenebilecek herhangi bir güç odağının ortaya çıkmasının engellenmesi düşüncesi... Anlaşılan odur ki, Demirağ'ın sanayileşme-kalkınma yönündeki tutkusu ve bu yöndeki bütünsel proje ve girişimleri, tek parti döneminin otoriter ve merkezîyetçi siyasal seçkinlerinin özel sektöre biçmiş oldukları rolün ötesine geçmiş, devletin yapılması beklenen girişimleri O'nun üstlenmeye çalışması, sürtüşmelere yol açmış ve tehdit olarak görülmüş olmalıdır.

KAYNAKÇA

- AFETİNAN (1972). *Devletçilik İlkesi ve Türkiye Cumhuriyetinin Birinci Sanayi Planı 1933*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- BAŞAR Ahmet Hamdi (1981). *Atatürk'le Üç Ay ve 1930'dan Sonra Türkiye* (2. Baskı). Ankara: Ankara İktisadi ve Ticari İlimler Akademisi Yayınları.
- BORATAV Korkut (1983). "Türkiye'de Devletçilik", *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, 2: 412-418.
- Cumhuriyet Halk Fırkası Programı* (1931). Ankara: T.B.M.M. Matbaası.
- DELİORMAN Necmettin M. (1957). *Nuri Demirağ'ın Hayat ve Mücadeleleri*, İstanbul: Nu.D. Matbaası.
- DEMİRAĞ Nuri (1949). *C.H.P. Genel Başkanı İ. İnönü'ye Açık Mektup*, (2. Baskı). İstanbul: İktisadi Yürüyüş Matbaası.

- DEMİR AĞ Nuri (1950). *C.H.P. Genel Başkanı İsmet İnönü'ye İkinci Açık Mektup*, Yayıneri Yok: Berksoy Matbaası.
- DEMİR AĞ Nuri (1946). *Milli Kalkınma Partisi Açılış Nutku*, Yayıneri Yok: Doğanlar Basımevi.
- DEMİR AĞ Nuri (1938). *Tayyare Atelyesi Dahili Talimatnamesi*, İstanbul: Ülkü Basımevi.
- DEMİR AĞ Nuri (1941). *Tayyare İşleri*, İstanbul: Kenan Basımevi ve Klîşe Fabrikası.
- DERVİŞOĞLU Fatih M. (2014). *Nuri Demirağ Türkiye'nin Havacılık Efsânesi*, İstanbul: Ötüken.
- EDİB Eşref (1951). İslâm Birliği-Şark Federasyonu Sultantepe'de Nuri Demirağ'ın Teknik ve Ahlâk Üniversitesi. H. Sim (der.), *Nuri Demirağ'ın (Millet Hayrına, Memleket Menfaatına) Amerika Seyahatı İntibaları ve Türk Milletine Beyannamesi* içinde (9-15) İstanbul: Şaka Matbaası.
- E. M.R. (1951). Nuri Demirağ Teknik ve Ahlâk Üniversitesi Kurmak İstiyor. H. Sim (der.), *Nuri Demirağ'ın (Millet Hayrına, Memleket Menfaatına) Amerika Seyahatı İntibaları ve Türk Milletine Beyannamesi* içinde (16-18) İstanbul: Şaka Matbaası.
- ERDEM Çiğdem (2014). *Kemalist Kameralizm, Kameralizmin Türkiye'de Tek Parti Dönemine Yansımaları (1930-1939)*, Ankara: Savaş Yayınevi.
- FENİK Faruk (1952). Siyaset İçin Ticarete Başlayan Nuri Demirağ ile Mülâkat. H. Sim (der.), *Nuri Demirağ'ın Memleket Dâvalarından:"5" inci Broşür Kalkınma Davaları* içinde (3-7) Yayıneri Yok: Yayınevi Yok.
- İNSEL Ahmet (1983). "Devletçiliğin Anatomisi", *Cumhuriyet Dönemi Türkiye Ansiklopedisi*, 2: 419-425.
- KANDEMİR (1952). Nuri Demirağ Bir Şark Federasyonu Kuracak. H. Sim (der.), *Nuri Demirağ'ın Memleket Dâvalarından:"5" inci Broşür Kalkınma Davaları* içinde (8-14) Yayıneri Yok: Yayınevi Yok.
- KURUÇ Bilsay (1988a). *Belgelerle Türkiye İktisat Politikası Cilt I*, Ankara: Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları.
- KURUÇ Bilsay (1988b). *Mustafa Kemal Döneminde Ekonomi*, Ankara: Bilgi Yayınevi.
- Nuri Demirağ'ın 31 Mayıs 1953 te Milli Kalkınma Partisi Kongresindeki Beyanâtı*, (1953). İstanbul: Şaka Matbaası.
- SAKAOĞLU Necdet (2000). "Büyük Kalpli Vatandaş: Nuri Demirağ", *Popüler Tarih*, (2): 68-73.
- ŞAKİR Ziya (1947). *Nuri Demirağ Kimdir?..*, İstanbul: Kenan Matbaası.
- YALÇIN Osman (2009). "Mühürdarzade Nuri Bey'in (Demirağ) Hayatı ve Çalışmaları (1886-1957)", *Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü Atatürk Yolu Dergisi*, (44): 743-769.

MEYHANELERLE MUKADDES MEKÂNLAR ARASINDA MESAFE TAYİNİ: SULTAN II. ABDÜLHAMİD DEVRİ İSTANBUL'UNDAN ÖRNEKLER

Uğur AKBULUT*

ÖZET

Sümerlerden beri bilinen ve tüketilen içki, bazı dinler tarafından kabul görüp hoş karşılanmış olmakla birlikte İslam dini tarafından yasaklanmıştı. Bu yasak çerçevesinde Osmanlı Devleti, Müslümanların içki içmesine, satmasına ve meyhane açmasına müsaade etmemişti. Ancak Osmanlı toplumu sadece Müslümanlardan oluşmuyordu. Bu nedenle gayrimüslimlere içki içmek ve meyhane açmak hususunda bazı özel şartlar dâhilinde izin verilmişti. Buna göre gayrimüslim mahallerinde ve Müslümanlar tarafından kutsal kabul edilen mekânlara uzak yerlerde meyhane açmak mümkündü. Cami, medrese, mezarlık ve türbe gibi yerlere yakın meyhane açılmasına izin verilmiyordu. Bunun için belirli bir mesafe (100 arşın) tayin edilmiş ve bu mesafe çerçevesinde taleplere ruhsat verilmiş veya reddedilmiştir. Buna rağmen yeteri kadar araştırma yapılmadığı için bazı kutsal mekânlara yakın yerlerde de meyhanelerin açıldığı görülmüştür. Bu türden meyhanelere verilen ruhsatlar sonradan iptal edildiğinde itirazlara neden olmuş ve birtakım sorunlar yaşanmıştı. Bu makalede çeşitli örneklerle, meyhane açmak için en önemli şart olan mesafe meselesi üzerinde durulmuş ve bunun neden olduğu sorunlara değinilmiştir.

Anahtar kelimeler: Meyhane, İçki, Cami, Mukaddes Me-kân, Kahvehane, İstanbul.

ABSTRACT

Alcohol, known since the Sumerians, was well accepted and welcomed by some religions but forbidden by Islam. Due to this prohibition Ottoman Empire did not allow Muslims to either consume or sell alcohol nor open a pub. But Ottoman society did not consist of only Muslims. Therefore non-Muslims within certain conditions were allowed to consume alcohol or open a pub. Accordingly, it was possi-

* Yrd. Doç. Dr. Erzurum Teknik Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Erzurum.
uakbulut@erzurum.edu.tr

ble to open a pub in non-Muslim neighborhood and away from places considered sacred by Muslims. It was forbidden to open a pub near Mosque, madrasah, cemetery, and shrines. A certain distance (100 Turkish yards) has been appointed for this and license applications was accepted or denied based on this distance frame. Nevertheless, due to lack of close examination some pubs were observed in near sacred places. Such licenses were cancelled later but these practices led to objections and there had been some problems. This article focuses on the distance issue which was the most important requirement to open a pub and addressed the resulting problems with several examples.

Keywords: Pub, Alcohol, Mosque, Sacred Place, Coffeehouse, Istanbul.

Toplumumuzda genel olarak “içki” diye adlandırılan “alkollü içecekler”, eski çağlardan beri bilinmektedir. Sümerlerden itibaren Mezopotamya kavimleri şarap ve bira türü içkileri biliyor ve tüketiyorlardı. Nitekim Sümerlerden kalma bazı şiirlerde, içki sunan kadın sakiler bunun en önemli delilidir (Kramer 1995: 253-254). Zaman içinde içki içenlerin gittikleri mekânlar, yani meyhaneler ortaya çıkınca başta Hammurabi olmak üzere kanun yapıcılar, hazırladıkları kanun maddeleri arasına içki içme ve meyhanecilik hususlarını da koymak zorunda kalmışlardı (Tosun vd 1975: 195). Bu dönemlerde bilhassa şarap ve bira başta olmak üzere içki üretimi ve tüketimi dünyanın hemen her yerinde yapılıyordu. Nitekim Eski Mısır’da evlerde dahi bira türünden içkiler yapıldığı bilinmektedir (Bozkurt 2011: 455).

Dinlerin içkiye bakışı birbirinden önemli ölçüde farklılık göstermektedir. Çoğu pagan kökenli dinlerde bir vecd aracı olarak görülen içkinin dini bir mahiyeti bulunmaktadır. Bununla beraber Budizm’de sarhoş edici şeyler içmemek beş temel emirden biri olarak kabul edilirken Zerdüştlük ılımlı ölçüde içkiyi serbest bırakmıştır. Nitekim Zerdüştlükte sarhoş edecek dereceye ulaşmamak şartıyla şarap içilmesi öğütlenmektedir. Zira onlara göre şarap içen erkek ailesine daha düşkün, daha zeki, sağlıklı ve güçlü olur. Yahudilikte ise sarhoşluk olumsuz karşılanmakla birlikte içki tamamıyla yasaklanmamıştır. Hatta ona adeta Tanrı’nın bir ihsanı gözüyle bakılmaktadır. Benzer bir durum Hıristiyanlık için de geçerlidir. Mormonlar ve Kuakerler gibi bazı marjinal gruplar dışında içki içme adeti oldukça yaygındır (Demirci 2011: 456-458).

İslam dini, diğer dinlerin aksine alkollü içecekleri tamamıyla yasaklamıştır. Bu durum İslam dininin ana kaynağı olan Kur’an-ı Kerim’de açıkça ifade edilmiştir. Kur’an, hitap ettiği toplumun o günkü alışkanlık ve bağımlılıklarını dikkate alarak kademeli olarak içkiyi yasaklamış ve en nihayet Maide Suresi’nin 90 ve 91. ayetleri ile içki tamamen yasak kapsamına girmiştir (Yıldırım 2001: 32; Baktır 2011: 458). Yasak sonrası Müslümanlar içkiyi terk etmiş ve bu tarihten itibaren Müslüman toplumlarda içki, yasaklar arasında ilk sıralarda yer almıştır.

Osmanlı Devleti'nde, daha önceki İslam devletlerinde olduğu gibi Müslümanların içki içmesi, üretmesi ve ticaretini yapması yasaktı. Ancak Osmanlı ülkesi sadece Müslümanların yaşadığı bir yer olmayıp Hıristiyanlar, Yahudiler vesair din ve mezheplere mensup kimselerin yaşadığı bir ülke olduğu için ister istemez farklı uygulamalara rastlanmaktadır. Nitekim Müslüman olmayanlar için içki, "rızık" cinsinden sayıldığından üretim, tüketim, nakliye ve ticareti belirli şartlar dâhilinde serbest bırakılmıştı (Köse 2007: 116).

Fetihten sonra Osmanlı Devleti'ne başkentlik yapan İstanbul, eskiden beri dünyaca ünlü meyhanelere sahipti. Dolayısıyla şehir fethedildikten sonra da bu meyhanelerin önemli bir kısmı varlığını sürdürmüştü (Zat 1994: 434). İstanbul'da meyhaneler sadece gayrimüslimlerin yoğun olarak yaşadığı Galata ve Beyoğlu taraflarında değil hemen hemen her semte dağılmış durumdaydı (Ortaylı 2005: 200). Fakat meyhane denilince ilk akla gelen yer kuşkusuz Galata'ydı. Bu durumu Evliya Çelebi, "Galata demek meyhane demektir" diyerek izah etmiş ve "Allah korusun sanki Malta ve Alakorna kâfiristanıdır" şeklinde benzetmede bulunmuştur (Evliya Çelebi 2013: 1/420). İstanbul'un en büyük meyhaneleri genellikle Rumların yaşadığı mahallelerde bulunurdu ve bu meyhaneleri Anadolu'dan gelen Rumlar işletirdi (Paspatis 2014: 30). Bu nedenle Galata'dan başka Samatya, Unkapanı, Ayakapısı, Kumkapı, Fener, Balat, Balıkpazarı, Ortaköy, Kuruçeşme, Arnavutköy, Yeniköy, Tarabya, Kuzguncuk, Kadıköy ve Büyükdere gibi yerlerde de çok sayıda meyhane vardı. Meyhanelerde sakilik görevini, çoğunluğu Sakız Adası'ndan olmak üzere Rum ve Ermeni gençler yapardı. Bazı meyhanelerde seyrek de olsa gayrimüslim kadınların sakilik yaptıkları görülürdü. Çoğu meyhanede güzel yüzlü erkek çocukları arasından seçilen rakkaslar olurdu. Bunlar meşkhanelerde müzik ve raks eğitimi alırlardı. Bunlara ilaveten meyhanelerde sazandeler, çalgıcılar, hanendeler ve köçekler bulunur, fasıllar geçilirdi (Zat 1994: 435; Abdülaziz Bey 1995: 309).

Seyahatnâmesinde esnaflara geniş yer ayıran Evliya Çelebi, meyhaneci esnafından da söz etmiş ve bunlara karşı aşağılayıcı bir tavır sergilemiştir. İstanbul'da düzenlenen esnaf alayları sırasında geçiş yapan esnaf gruplarından bahsederken çeşitli nitelendirmelerde bulunan Evliya Çelebi, kantarcılardan kazanç ehli, makasçılardan marifet ehli, helvacılardan tatlı dilli şirin işli diye söz ederken meyhaneci esnafını "mel'un, uğursuz, yerilmiş esnaf" şeklinde tarif etmiştir. Esnaf alayları sırasında esnaflar, geçiş sırasında meslekleriyle ilgili şeyler yaparlardı. Mesela kahveci esnafı, içerisinde kahve takımlarının bulunduğu bir arabada kahve pişirerek geçerdi. Meyhaneciler ise içki malzemelerini alenen meydana çıkaramadıklarından herhangi bir marifet sergileyemez bunun yerine haykırarak ahenksiz şarkılar söyler, sendeleye sendeleye, düşe kalka geçerlerdi (Evliya Çelebi 2013: 1/420-421).

İstanbul'un fethinden sonra meyhane açılması hususunda hangi tür kıstaslara göre hareket edildiği kesin olmamakla birlikte en azından "Hiris-

tiyan unsurların varlığı” aranan ilk koşullardan biriydi. Kontrolünün kolaylığı nedeniyle merkezden çok uzak olmaması yanında camilere ve Müslüman mahallerine yakın olmaması da aranan bir başka şart olmuştur (Yılmaz 2005: 31). İçki haram olduğu için, Müslümanlar meyhane işletemiyor, hatta meyhaneye gidemiyordu. Ancak uygulama boyutuna bakıldığında buna çok da riayet edilmediği, bazı Müslümanların meyhanelere giderek içki içtiği bilinmektedir. Oysa benzer şekilde haram sayılan domuzdan uzak durulmuş, Müslüman mahallesine domuz eti veya yağı kesinlikle sokulmamıştır (Ortaylı 2005: 200).

İçki içilmesine dair kuralların en çok ihlal edildiği zamanlar, padişahlar tarafından düzenlenen şenlik dönemleridir. Bu dönemde Müslüman olup olmadığına bakılmadan herkes bilhassa Galata meyhanelerine gider ve eğlenirdi. Öte yandan sair zamanlarda bırakın Müslümanları, gayrimüslimlerin dahi her yerde ve alenen içki içmesine izin verilmezdi (Faroqhi 1998: 197, 235). Üstelik belirli dönemlerde alınan kararlarla meyhanelerin toptan kapatılması yoluna gidilirdi. Nitekim Sultan II. Selim (1566-1574) döneminde, İstanbul ve Galata’da bulunan bütün meyhane ve kahvehanelere yönelik sert tedbirler alınmış, özellikle de ahalisi Müslüman olan mahallerdeki meyhaneler bütünüyle kapatılmıştı. Meyhane olan yerlerde, Müslümanlara yönelik hakaret ve tacizler artınca bu hususta yeni bir düzenlemeye gidilmişti. Buna göre meyhaneler, Müslümanların yaşamadığı mahallerde ve تنها yerlerde açılacak, gayrimüslim mahalleri dışında kesinlikle meyhane açılmasına izin verilmeyecekti (Ahmet Refik 1935: 142-143). Esasında meyhanelerden kaynaklanan sorunlardan gayrimüslimler de rahatsızdı. 1555 yılında Beşiktaş’ta bulunan meyhaneler, camiye yakın olduğu gerekçesiyle Müslümanların talebiyle kapatıldığında bu karara, meyhanelerin yakınlarında oturan Hıristiyanlar da destek olmuştu (Yılmaz 2005: 34).

Meyhane yasaklarından biri de Sultan III. Murad döneminde uygulanmıştı. Avusturya elçisi David Ungnad’ın beraberindeki heyetle birlikte İstanbul’a gelen Stephan Gerlach bu yasağa şahitlik etmişti. O tarihe kadar yasağın sadece Ramazan ayında ve iki bayram arasında geçerli olduğunu belirten Gerlach, yasağın sebebi olarak Sultan Murad’ın tanık olduğu uygunsuzluğu göstermektedir. Buna göre Sultan, arabasıyla yanlarından geçerken bir Rum meyhanesinde içki içen bazı acemi oğlanlar kadehlerini kaldırıp “bu kadehi Sultan Murad’ın sağlığına içiyoruz” diye seslenmişlerdi. Bu olay üzerine bir hayli öfkelenen Sultan III. Murad, içkiyi yasakladığı gibi içki içerken yakalanan sipahilerin hapsedilmesini de emretmişti (Gerlach 2007a: 682).¹ Bu tarihten itibaren meyhanelere yönelik sert tedbirler de-

¹ Stephan Gerlach, şarabın Türklere (Müslüman değil Türk şeklinde ifade ediyor) yasaklanmasını şu şekilde açıklıyor: *Muhammed günün birinde bir meyhanenin önünden geçiyormuş. İçerideki insanların neşeli, keyifli bir biçimde sohbet etmekte olduklarını görmüş. Bir süre sonra geri döndüğünde, aynı yerden geçerken, o insanların birbirleriyle kavga ettiklerine, dövüşüklerine, birbirlerini yaraladıklarına ve hatta öldürdüklerine tanık olmuş. İnsanlarda kısa sürede*

vam etmiştir. Nitekim 1595 yılında meyhaneler bütünüyle kapatılmış ve ele geçirilen şaraplar dökülmüştü (Selânikî Mustafa Efendi 1999: 597). Meyhanelere yönelik en sert uygulamalar Sultan IV. Murad devrinde yaşanmıştır. Fitne ve fesadın çıkış yeri olarak kabul edilen meyhaneler, aynı zamanda yangınların da temel sebebi olarak görülmüş ve 1634 senesinde tütün ve kahvehanelerle birlikte meyhaneler de yasaklanmıştı. Yasak sonrası tüm meyhaneler yıkılmış ve içki içenlere yönelik sert tedbirler alınmıştı (Naîmâ Mustafa Efendi 2002: 756, 792). Yine takip eden dönemde benzer bazı kararlar alınmış ve 1697 yılında halkın isteği doğrultusunda bir fermanla Beşiktaş'ta bulunan meyhaneler kapatılmıştı (Albayrak 1997: 82).

Meyhane ve içki yasağı konusunda sert tedbirlere başvurulması gerektiğine inanan padişahlardan birisi de Sultan III. Selim olmuştur. Osmanlı Devleti'nin hem Rusya hem de Avusturya ile savaş yaptığı zor günlerde tahta çıkan III. Selim, askerin çeşitli cephelerde düşmanla çarpıştığı bir dönemde, bir kısım halkın İstanbul'da içki ve fuhuşla vakit geçirmesine tahammül edemiyordu. Bu sıralarda sarhoş yabancı gemicilerin geceleri, yüksek sesle şarkılar söyleyerek sarayın önünden geçmeleri de padişahı bir hayli öfkelenmişti. Bu hususta Kaymakam Paşa'yı sert bir dille uyan III. Selim (Özkaya 1990: 337), özellikle Müslümanların içki içmemesi için sert tedbirler düşünmüş ve İstanbul'un birçok semtinde meyhaneleri kapattırmıştı. Padişahın emrinden sonra meyhaneler kapatılarak mühürlenmişse de çeşitli suistimaller nedeniyle içki temin etmenin veya içki içmenin önüne geçilememişti. Bu sıralarda kusuru bulunan birçok görevli azledilmiş ve çeşitli yerlere sürgüne gönderilmişti. İstanbul'da bazı kolluk ve yasakçıların masrafları meyhanelerden tahsil edilen paralarla ödendiği için, masraflarını bu yolla temin eden kurumlar ve geçimlerini meyhanelerden sağlayan reaya yasak sonrası zor duruma düşmüştü (Köse 2007: 117-118). Bu nedenle Sultan III. Selim'in uygulamaya çalıştığı meyhane yasağı istenen neticeyi vermemiş ve meyhaneler bir süre sonra eskisi gibi çalışmaya devam etmiştir.

Tanzimat ve Islahat Fermanlarının ilan edilmesi ile oluşan ortam, toplu meyhane kapatma kararlarının da sonunu getirmiştir. Bu dönemde hazırlanan nizamnâmeler çerçevesinde nerelerde meyhane açılacağına nerelerde açılmayacağına açıklık getirilmiştir. Dolayısıyla insanlar, tespit edilen kıstaslar çerçevesinde meyhane açabilme imkânına kavuşmuştur.

1859 tarihli "Sokaklara Dair Nizamnâme", meyhane, kahvehane vesair yerlerde içki satabilmek için Belediye Meclisinden ruhsat alınması gerektiği gibi hususlara açıklık getirmişse de (Sokaklara Dair Nizamnâme 1289: 488) meyhaneler konusunda esas düzenleme 1865 yılında yapılmıştı. Dersaadet ve Bilad-ı Selase ile taşralarda kadeh ve kıyye ile müskirat satışına dair çıkarılan nizamnâme ile nerelerde meyhane açılacağı meselesi başta ol-

oluşan bu değişikliğin nedenini sorunca, onların şarabı fazla kaçırdıklarını söylemişler. Bunun üzerine Muhammed, kendisine inanlara şarap içmeyi yasaklamış (Gerlach 2007b: 682).

mak üzere birçok hususta düzenlemeler yapılmıştır (Dersaadet ve Bilad-ı Selase... 1289: 712-720). Nizamnâmenin birinci maddesine göre içki satışı yapabilmenin ilk şartı ruhsat almaktır. İster Osmanlı tebaası isterse yabancı olsun herhangi bir suçtan dolayı ceza alan kimselere ruhsat verilmemesi de esaslardan diğeridir. Bunun yanında nizâmnamenin ikinci maddesine göre cami, tekke, medrese ve türbelere 100 arşından² yakın yerlerde, karakolların yanında ve sadece Müslümanların yaşadığı mahallelerde içki satışı yasaktı. Yine aynı maddeye göre, ilgili mahallin adetleri çerçevesinde sakıncalı görünen yerlerle, zabıta tarafından uygun bulunmayan yerlerde içki satışına izin verilmemektedir. Öte yandan meyhane, birahane vesair içki satan yerlerle kiraathane, kahvehane ve çayhaneler hakkında çıkarılmış olan nizamnâmede de benzer hususlara değinilmiştir (BOA. DH. EUM. MTK. 80/65).

İçki satışı hususunda yaşanan en büyük sorun mesafe ile ilgilidir. Başta cami olmak üzere her türden kutsal yapılara 100 arşından daha yakın olan meyhane vesair yerlere ruhsat verilmemesi itirazlara neden olduğu gibi, bazı uygulamalar da zaman zaman karışıklıklara yol açmıştır. Nizâmnameye göre, içki satışı yapılacak dükkân ile cami, tekke, medrese ve türbe gibi mekânların dış duvarı arasında en az 100 arşın mesafe bulunması gerekmektedir. Yine karakolların yanında, İslam mahallelerinde, okul yakınlarında ve umumhanelerin bulunduğu yerlerde içki satışı yasaklanmıştı. Öte yandan nizâmname, Müslim ve gayrimüslimlerin birlikte yaşadığı yerlerdeki içki satışına da açıklık getirmiştir. Buna göre gayrimüslimler, toplam nüfus içerisinde yüzde beş ve daha az sayıdaysa içki satışı yapmak yasaklanmıştır. Bu karar, meyhane tarzı yerlerin Müslümanları içki içmeye alıştırmaları ihtimaline karşı alınmış bir tedbirdir (BOA. DH. EUM. MTK. 80/65).

Meyhaneler başta olmak üzere içki satışı yapılan mekânların, kutsal yapılarla mesafesi hususu ilgili nizamnâmelerde tespit edilmiş olmasına rağmen, gerek İstanbul'da ve gerekse vilayetlerde ortaya çıkan sorunlar sık sık Dâhiliye Nezaretine aksettirilmişti. Nitekim bu hususta Kastamonu Vilayeti'nden istenen bilgi üzerine, 1899 yılında Nezaret, "cami, mescit, tekke ve türbelere 100 arşından yakın mesafede dükkân açılarak içki satılmasına müsaade edilmemesi" gerektiği cevabını vermişti. Bu yazıda, mesafenin ne şekilde tespit edileceğine dair de izahatta bulunulmuştur. Buna göre içki satılacak dükkân ve mağazaların en yakın camilerin avlu duvarına, avlusu bulunmayan cami, tekke, türbelerin ise bina duvarına kadar ölçümünün yapılması uyarısında bulunulmuştur. Bu ölçüm sonucunda mesafe 100 arşının üzerindeyse gerekli ruhsatın verilmesi, şayet mesafe 100 arşının altındaysa reddedilmesi istenmiştir (BOA. DH. MKT. 2157/41). Aydın Vilayeti'nden Dâhiliye Nezaretine gönderilen bir tahrirat ile benzer bir açıklama

² İki tür arşın kullanılırdı. Çarşı ve mimar arşını. Çarşı arşını, çarşı ve pazarlarda kumaş ölçümünde kullanılmakta olup 68,578 cm uzunluğundaydı. Mimar arşını ise 75,8 cm uzunluğunda idi (Ünal 2011: 49).

istendiğinde, gönderilen cevapta, cami ve mescit gibi dini yapılarla meyhane ve buna benzer yapılar arasında mesafe tespitinde uyulması gereken kaideler bir kez daha tekrarlanmıştı (BOA. DH. MKT. 1252/14).

Meyhane ruhsatı hususunda her ne kadar belirlenen kıstaslar açık olsa da bazı ilgi çekici ayrıntılar dikkat çekmektedir. Dâhiliye Nezaretinin 7 Ekim 1911 (24 Eylül 1327) tarihli tebliğinde, meyhane ruhsatı verilirken, içerisinde ibadet edilmeyen camiler, eğitim verilmeyen medrese ve tekkelelerin dikkate alınmaması gerektiği bildirilmişti. Ancak bu gibi durumlarda, ilgili yapıların ileride ihya edilmesi halinde verilen ruhsatların iptal edilerek meyhanelerin kapatılacağı belirtilmektedir. Bu arada ruhsatlı olsa bile yakınlarında tarihi bir şahsiyetin mezarı tespit edilen meyhanelerin ruhsatlarının iptal edileceği ifade edildiği gibi kabristan mahalli olup henüz cenaze defnedilmemiş yerlerin yakınlarında da meyhane açılmasına izni verilmemesi istenmiştir (BOA. DH. MB. HPS. M. 2/44).³ Bu dönemde biri Aksaray'da Laleli Camii yakınında ve diğeri de Şehzadebaşı'nda İslam mahallesinde olmak üzere iki meyhanenin açılmasına müsaade edilmemişti (BOA. DH. MKT. 2459/84; BOA. DH. MKT. 2440/130).

Cami ve mescitlerle meyhaneler arasındaki mesafeye ilişkin 15 Kasım 1911 tarihli bir Şûrâ-yı Devlet kararında ilgili mesafe 100 arşın yerine yanlışlıkla 100 metre olarak gösterilince yeni bir karışıklık ortaya çıkmıştı. Bunun üzerine Dâhiliye Nezareti, bilgi isteyen makamlara gerekli izahatı yapmak zorunda kalmıştı. Nitekim açıklama isteyen Edirne Vilayeti'ne gönderilen izahatta, mesafe tayini konusunda herhangi bir değişikliğin olmadığı, meselenin yapılan hatadan ibaret olduğu belirtilmişti (BOA. DH. HMŞ. 26/40).

Müslüman mahallerinde içki satışı ve buna dair düzenleme sadece idari makamların kararı ve takibi ile sınırlı değildi. Durumdan rahatsız olan Müslümanların, ilgili mercileri haberdar etmesiyle de birtakım uygulamalar hayata geçirilebiliyordu. Yoğun bir Müslüman nüfusa sahip olan Aksaray'da, Şerife Emine isimli bir Müslüman hanımın tasarrufunda bulunan kahvehaneyi kiralamış olan Kostantin adlı Rum, herhangi bir ruhsat almadan dükkânda içki satışına başlayınca, bu durum mahalle sakinlerinin şikâyetine

³ 1909 yılında Bursa'da cami yakınında bulunan kahvehanelerde içki satmak isteyen Ermenilere, Hüdavendigâr Vilayet Meclisi gerekli izni vermemişti. Bu kişiler yıkıntı halinde olan camide ibadet edilmediğini gerekçe göstererek kararın yeniden gözden geçirilmesi için bu kez Şûrâ-yı Devlet'e müracaat etmişlerdi. Bu tarihte içerisinde ibadet edilmeyen camilere yönelik bir karar olmadığı için ilgili dilekçe Şûrâ-yı Devlet tarafından yeniden Hüdavendigâr Vilayeti'ne havale edilmişti. Bunun üzerine konu tekrar Hüdavendigâr Vilayet Meclisinde görüşülerek yeniden olumsuz yanıt verilmiştir. Buna göre Ermenilerin kahvehane dediği iki dükkândan birisi kahvehane, diğeri berber dükkânı olarak kayıtlı iken, bunlar sonradan gazino olarak kayda geçirilmiştir. Üstelik meyhane olarak işletilmek istenen bu dükkânlardan biri camiye 43 diğeri 10 arşın mesafededir. Öte yandan bazı kimseler topladıkları 3.000 kuruşla caminin tamirine başlamış olup, cami kısmen ibadete açılmıştı. Dolayısıyla bu şartlar altında, mevcut nizamnâme hükümlerine göre Ermeni cemaati üyelerine ruhsat verilmemiştir (BOA. BEO. 4288/321545).

konu olmuş ve Kostantin kahvehaneden çıkarılmıştı (BOA. A. MKT. NZD. 294/84).

Meyhaneye ilişkin bir başka dilekçe Rum meyhaneci Spiro'dan gelmiştir. Tavukpazarı Caddesi'nde meyhanesi olan Spiro, ruhsatlı olmasına rağmen dükkânının kapatılmasından şikâyetçi olup yapılan hatanın düzeltilmesini istemişti. Yapılan inceleme sonrası meyhaneci Spiro'nun talebi reddedilmiştir Zira meyhanenin yakınında bulunan cami, meyhanenin yeniden açılmasına engel teşkil etmiştir (BOA. DH. MKT. 1400/101). Burada üzerinde durulması gereken husus, nasıl olmuş da bu meyhane zamanında ruhsat alabilmiştir? Belgede, caminin, ruhsatın verilmesinden sonra inşa edildiğine dair bir bilgiye de rastlanılmamaktadır. Ancak bu ve buna benzer başka vakalarda kullanılan "*her nasılsa ruhsat almış olan meyhane*" ifadesi meseleyi anlamaya yardımcı olmaktadır. Yani, ruhsat almaması gerekirken, yeterli inceleme yapılmadan verilen ruhsatlar sonradan iptal edildiğinde haklı olarak meyhaneciler tarafından şikâyetlere konu olmaktadır.

İçki ve meyhanelere karşı takındığı tavırla dikkat çeken Sultan II. Abdülhamid, kahvehane ve meyhane gibi umumi yerlerde alenen içki içilmesini yasaklamıştı. Bu yasak bir süre sonra karşılık bulmuş ve işlenen cinayetlerde belirgin bir azalma olmuştu. Öte yandan padişah, İslam mahallelerinde ve cami yakınlarında meyhaneler açılmasına tepki gösteriyor, bu hususlarda gerekli tedbirlerin alınması için özel çaba sarf ediyordu (Engin 2001: 62-65). Padişahın iradesi ile İslam mahallelerinde veya mukaddes mekânlar yakınında bulunan meyhaneler kapatılmasına rağmen çok geçmeden yeniden açılıyorlardı. Nitekim Kapan-ı Dakik Caddesi'nde olup etrafı Müslüman evleriyle çevrili olan ve yanı başındaki camiden sadece 80 adım uzaklıkta bulunan meyhane ile Tavukpazarı'nda Nuruosmaniye Camii ve Medresesi'ne yakın olan bir başka meyhane ve yine benzer şekilde Topkapı ve Tahtakale'de de birer meyhane önce kapatılmış ancak çok geçmeden yeniden açılmışlardı. Kapatılan meyhanelerin sahipleri, kendilerine haksızlık yapıldığını iddia ederek meseleyi Şûrâ-yı Devlet'e götürdüğünde buradan çoğunlukla lehlerine karar çıkıyordu (BOA. Y. PRK. SGE. 4/18).

Tanzimat sonrası dönemde meyhane kapatmak kolay değildi. Bazı durumlarda ne padişah iradesi ne de yürürlükte olan nizamname yeterli olmuyordu. Halkın şikâyetlerine de konu olan bu durum genellikle "gedikli" diye tarif edilen dükkânlardan kaynaklanıyordu. Gedik, esnaf ve zanaatkâr loncalarına tanınan tekel hakkı olup, belirli bir yerde kararlaştırılan dükkân sayısının dondurulmasıdır (Nazır 2011: 41-42). Gedik sayesinde, mal ve hizmetlerin satın alınması, üretilmesi ve satılması hakkı belirlenen şahsa veriliyor ve ölene kadar bu hakkı kullanması sağlanıyordu. Gedikten doğan haklar, devletin esnaf birliklerine tanıdığı en gelişmiş hukuki ve iktisadî haklar arasındadır (Kal'a 1990: 185-187; Akgündüz 1987: 159-160). Bu nedenle gedikli bir esnafın dükkânının kapatılması, padişahın arzusu bu yönde tecelli etse dahi mümkün olmuyordu. Gedik, her ne kadar dükkân sayısını kesin olarak tespit etse de zaman içerisinde bu kuralın dışına çıkıl-

miş ve yeni dükkânlar açılmıştı. Bu yönden bakılırsa gedikli meyhanelerin dışında sayısız meyhane açılabilmişti. İşte bu sonradan açılmış olan meyhaneleri nizamnâmeler çerçevesinde kapatmak pek sorun olmuyordu. Ancak yukarıda belirtildiği gibi iş gedikli meyhanelere gelince padişahlar bile çaresiz kalabiliyordu. Mesih Ali Paşa Camii yakınında bulunan bir meyhane 1894 yılında halkın şikâyetlerine sebep olmuştu. Camiye sadece 40 adım mesafede bulunan bu Rum meyhanesi, gedikli meyhane sınıfında olup kapatılması kolay değildi. Bu nedenle öncelikle, ilgili meyhanenin gedik hakkının satın alınması sonra da kapatılması yoluna gidilmişti (Engin 2001: 62-63).

Gedikli meyhanelere ilişkin bir diğer örnek olay Unkapanı'nda yaşanmıştı. Unkapanı Fenar Caddesi'nde karakola yakın olan kahvehanelerin meyhaneye dönüştürülmesi için kahvehane sahipleri Zaptiye Nezaretine dilekçeler vermişti. Karakol civarında olan bu kahvehanelerin meyhaneye dönüştürülmesine izin verilmediği gibi o civarda bulunan meyhanelerin de ruhsatları yenilenmemişti. Zira mevcut nizamnâmeler, cami, mescit ve karakol yakınlarında meyhane açılmasına müsaade etmiyordu. İşte bu ruhsat iptali meselesinden bazı gedikli meyhaneler de etkilenmişti. Dolayısıyla mesele Şûrâ-yı Devlet'e taşınmıştı. Buna göre her ne kadar nizamnâmenin ikinci maddesi cami, mescit yakınları ve karakol civarında meyhane açılmasını yasaklasa da, bu maddenin kastettiği meyhaneler sonradan açılmış olanlardır denilmiş ve dolayısıyla gedikli meyhanelerin ruhsatlarının yenilenerek mevcut şekilde bırakılması kararı alınmıştı (BOA. DH. EUM. THR. 52/12).

Doğru veya yanlış her ne olursa olsun meyhanelere yönelik belirli kaideler vardı ve bir şekilde bunlar uygulanıyordu. Ancak içkiyle ilgili bir başka sorun kapalı şişelerle yapılan satışla ilgilidir. Zira sayıları görece az olan meyhaneler belirli kıstaslar çerçevesinde ruhsat alıyor ve işliyordu. Ancak hemen her mahalle arasında bulunan bakkal ve attar⁴ dükkânlarında kapalı şişelerde içki satılması büyük bir sorun teşkil ediyordu. Bu durumda Müslüman Mahallesi olsun olmasın hemen her yerde içki almak ve satmak mümkün oluyordu. Bu mesele ile ilgili olarak meyhane benzeri bir karar alınarak hayata geçirilmiştir. Buna göre öteden beri uygulanagelen cami ve mescitlere yakınlığı bulunan mahallerle, sırf İslam mahallerinde olan bakkal ve attar dükkânlarında içki satılamayacak, sair mahallerde önceden olduğu gibi şişede içki satılabilecekti (BOA. DH. EUM. THR. 52/12).

Nizamnâmeler çerçevesinde kapatılması gereken bir kısım meyhane Balıkpazarı'nda Yeni Camii yakınlarında açılmıştı. Caminin hemen yakınında bulunan Locacı, Meyhaneci ve Lonca Sokaklarında bulunan 14 meyhane, camiden 100 arşın uzaklıkta değillerdi. Dolayısıyla zaptiye memurları meyhaneleri kapatmıştı. Bunun üzerine dükkânları mühürlenmiş esnaf bir araya gelerek dilekçe vermiş ve 30 yıldır içki sattıkları meyhanelerinin tekrar

⁴ Attar, eskiden ot ve kök ilaçlarla, güzel kokular satanlara denilirdi. Günümüzde baharat ve şifalı otlar satan esnaf, aktar da denir (Yılmaz 2010: 44; Ünal 2011: 62).

açılmasını talep etmişlerdi (BOA. DH. MKT. 1492/103). Bu meselede ilk akla gelen husus, mevcut düzenlemelere rağmen, kalabalık bir cemaati bulunan Yeni Camii'nin hemen yanında bu kadar çok meyhanenin nasıl açılmış olduğudur. Üstelik 30 yıl boyunca dükkânlarını işletebilmişlerdi.

Yeni Cami etrafındaki meyhaneci esnafının verdiği dilekçe sonrası mesele Şûrâ-yı Devlet'in gündemine gelmişti. Yapılan değerlendirme sürecinde Şehremaneti ve Zaptiye Nezareti ile gerekli yazışmalar yapılmış ve bir karara varılmıştı. Buna göre, meyhanelerin camiye uzaklığı, bilhassa Balıkpazarı tarafındaki dış kapıdan itibaren ölçüldüğünde, nizamnâmenin tayin ettiği mesafeden daha kısa olduğu anlaşılmıştır. Yani meyhaneler camiye 100 arşından daha yakın bir mesafede bulunuyordu (BOA. MV. 29/20). Bu durumda kapatma kararı doğrulanmış olduğundan dilekçelerin reddi gerekmektedir. Oysa Şûrâ-yı Devlet, nizama uymak yerine meseleye farklı bir yorum getirmiş ve meyhanelerin yeniden açılmasına hükmetmiştir. Buna göre, caminin dış avlusu, eskiden beri birbirinden farklı dükkânlar nedeniyle caminin bir parçası olmaktan çıkarak adeta bir çarşıya dönüşmüştü. Bundan dolayı caminin dış duvarından itibaren başlaması gereken ölçme işleminin cami duvarından itibaren başlanması gerektiği belirtilerek meyhanelerin kapatılma kararı iptal edilmiş olmuştur.⁵

Nizamnâmelere aykırı da olsa meyhanelerin kapatılması kolay değildi. Üstelik bu meyhaneleri örnek alarak yeni meyhaneler açılmak istendiğinde mesele içinden çıkılmaz bir hal alıyordu. Beyoğlu'nda Ağa Camii yakınlarında daha önceden açılmış olan meyhane ve mağazaların olduğu kısma Rus asıllı Ligor Mirabof adlı kişi bir meyhane açmak istemişti. Mevcut dükkânlar camiye yakınlığı dolayısıyla rahatsızlık uyandırdığından bunların ıslahı noktasında hazırlık yapılırken bir de bunların yanına yeni bir meyhane açılması uygun bulunmamıştı. Çünkü bu sırada, "geçmişte bir şekilde verilmiş" olan ruhsatların süresi doldukça yenilenmemesi esası kabul edilmişti. Bu durumda Mirabof'a yeni bir meyhane açma izni verilmesi beklenemezdi. Üstelik bu bölgede sadece Ağa Camii değil, meyhane açılmasına engel teşkil edecek Müslüman mezarlığı ve karakol gibi başka yapılar da vardı. Ancak Ligor Mirabof, ne cami ne karakol ne de mezarlıkla ilgilenmiyor, o sadece mevcut örnekleri dikkate alıyordu. Mirabof, talebini Rus Konsolosluğu aracılığıyla tekrarlamış ve yine mevcut mağaza ve meyhanelere vurgu yaptıktan sonra, engel olarak gösterilen karakolun tahliye edilmeye başlandığı bilgisine yer vererek ruhsat talebini yenilemişti. Üstelik Ruslar, ileride yapılacak düzenleme ne şekilde olursa ona tâbi olacaklarını ifade ederek yumuşak başlılıkla istedikleri izni almaya çalışmışlardı. Ancak ne Beyoğlu Mutasarrıflığı ne de Şehremaneti, bölgede yeni bir meyhane açılmasına rıza gös-

⁵ Şûrâ-yı Devlet, verilen kararın mevcut nizama aykırılık oluşturmaması için bazı değişikliklere gidilmesine karar vermişti. Buna göre caminin Balıkpazarı kapısı tarafı, yapılacak bir düzenlemeyle Hamidiye Caddesi'ne katıldığında mesele kendiliğinden ortadan kalkmış olacaktı (BOA. DH. MKT. 1492/103; BOA. MV. 29/20).

termiyordu. 9 Aralık 1909 tarihinde Şehremini imzasıyla Dâhiliye Nezaretine gönderilen tahrirat, talep edilen meyhane için olası sakıncaları ortaya koyması bakımından önemlidir. Burada dikkat çekilen bir başka sorun, ileride meyhanelerin kapatılması kararlaştırıldığında Ligor Mirabof'un yabancı ülke vatandaşı olması hasebiyle uygulama dışında kalabileceği tehlikesidir. Zira yabancılara tanınan ayrıcalıklar zaman zaman devletin elini kolunu bağlıyor ve yöneticileri çaresiz bırakıyordu. Bu nedenle ısrarlara rağmen ne Ligor Mirabof'a ne de Rus Konsolosluğuna olumlu yanıt verilmemişti (BOA. DH. MÜİ. 45/17).

Meyhanelerin kutsal mekânlara olan yakınlığından kaynaklanan sorunların temel nedeni görevlilerin sorumluluklarını tam olarak yerine getirmemesiydi. Nitekim Kahveci Ohannes'in dilekçesi takip edildiğinde bu mesele daha iyi anlaşılmaktadır. Ortaköy'de Yalı Sokağı'nda bulunan kahvehanesinde bira satmak isteyen Ohannes, 26 Haziran 1909 tarihinde Sekizinci Daire-i Belediyeye ve 3 Temmuz 1909 tarihinde de Şehremaneti'ne dilekçe vererek ruhsat talebinde bulunmuştu (BOA. ZB. 378/54; BOA. ZB. 378/59).

Ohannes'in dilekçesi sonrası Sekizinci Daire-i Belediye müfettişleri gerekli incelemelerde bulunmuş ve adı geçen yerde bira satışında herhangi bir sakınca olmadığına karar vermişlerdi. Ancak Sekizinci Daire, talep edilen ruhsatı vermek üzere Şehremaneti, yeniden inceleme yapılması için dilekçeyi Zaptiye Nezaretine havale etmişti. Zaptiye Nezareti, ayrıntılı bir inceleme yapmak üzere Beyoğlu Mutasarrıflığı ve Beşiktaş Serkomiserliğini görevlendirmişti. Beyoğlu Mutasarrıflığı memurları, ilgili kahvehane civarında herhangi bir mukaddes mekân bulunmamakla birlikte gerek İslam hanelerine ve gerekse sultan saraylarına yakınlığı dolayısıyla kadehle içki satışının sakıncalı olduğu yönünde 22 Temmuz 1909 tarihli yeni bir karar vermişti.

Zaptiye Nezareti tarafından görüş istenen ikinci birim Beşiktaş Serkomiserliği idi. Serkomiserlik, kahvehanenin bulunduğu bölgeden sorumlu Ortaköy Komiserliğini tahkikat için görevlendirmişti. Bu aşamada oldukça ayrıntılı bir inceleme yapılmış ve gerekli cevap verilmişti. Buna göre adı geçen Yalı Sokağı'nda, emsal teşkil edebilecek, içki satışı yapılan gazino, meyhane, kahvehane veya başka bir dükkân bulunmamaktaydı. Buna karşın kahvehaneden sadece 40 adım uzaklıkta Sultan V. Murad'ın kızı Fehime Sultan'ın yalısı, biraz ötede Sultan I. Abdülhamid'in kızı Esmâ Sultan'ın oğullarının ikamet ettiği yalı, bazı devlet adamlarının konakları ve ünlü Boyacıyan ailesinin köşkleri bulunuyordu. Üstelik ilgili kahvehane Ortaköy Camii'ne sadece 110 adım mesafedeydi. Bu arada tahkikat sırasında mahalle halkından rastgele seçilen kişilerle görüşme yapılarak Ohannes'in kahvehanesinde kadehle içki satılmasının kendileri için sakınca oluşturup oluşturmadığı hususu da sorulmuş ve mahalleli, sadece bira satılmasının kendileri için bir sakınca doğurmayacağı cevabını vermişlerdi. Nihayetinde elde edilen verileri değerlendiren Ortaköy Komiserliği talebin reddedilmesi yönünde görüş beyan etmiş ve bunun sonrasında Ohannes'e kahvehanesinde

içki satışı için istenen ruhsat verilmemişti (BOA. ZB. 378/54; BOA. ZB. 378/59).

Bu son örnek, belgelere yansıyan “*her nasılsa ruhsat almış*” ifadesini anlamaya yardımcı olmaktadır. Zira yeterli inceleme yapılmadan açılan dükkânlar, daha sonra dikkatli bir incelemeye tabi tutulduğunda kapatılıyordu. Burada Sekizinci Daire-i Belediye müfettişlerinin görüşleri dikkate alınarak Ohannes’e ruhsat verilseydi, sadece 110 adım ötede bulunan cami dolayısıyla şikâyetler söz konusu olacak ve ruhsat iptal edilecekti. Yani Spiro’nun başına gelenler Ohannes’in de başına gelmiş olacaktı.

Sonuç

Osmanlı Devleti, farklı din ve mezheplere mensup topluluklardan oluşmuştu. Bu nedenle gayrimüslim unsurlara Müslümanlardan farklı hukuk kaide-leri uygulanıyordu. Bu farklılıklardan birisi de içkiyle ilgilidir. İslam dini, içkiyi kesin olarak haram kıldığı için Müslümanların içki içmesi, satması, meyhane açması ve meyhaneye gitmesi devlet tarafından da yasaklanmıştı. Müslümanlara yasak olan içki, gayrimüslimlere yasak değildi. Dolayısıyla gayrimüslimler içki içebilir, meyhane açıp işletebilir ve rahatlıkla meyhaneye gidebilirdi. Ancak meyhane açmanın belirli şartları vardı. Kimse istediği yere meyhane açamazdı. Bunun için temel kaide meyhane açılacak yerde en az % 5 oranında gayrimüslim nüfus olmasıydı. Yani Müslümanlardan oluşan bir mahallede meyhane açılmasına izin verilmiyordu.

Meyhane açabilmenin bir diğer önemli şartı, Müslümanlar tarafından saygı gösterilen veya kutsal kabul edilen yapılara belli bir mesafede olmasıydı. Bunun için tespit edilen mesafe 100 arşındır. Buna göre cami, mescit, medrese, türbe, tekke, mezarlık gibi yapılara 100 arşından daha yakın olan yerlere meyhane ruhsatı verilmiyordu. Şayet bir şekilde ruhsat alınmışsa da sonradan yapılan incelemelerle ruhsatlar iptal ediliyordu. Anlaşılan o ki, pek çok kez ruhsat vermeden önce yeterli araştırma yapılmadığından 100 arşından daha yakın yerlere meyhaneler açılmış ve bu da çeşitli davalara konu olmuştu.

Osmanlı yönetimi, toplumsal kaideleri tespit ederken sadece Müslümanları değil tüm unsurları dikkate almıştı. İçki Müslümana haram denilip herkes için yasak kapsamına alınmamış, onun yerine gayrimüslim unsurlar da dikkate alınarak yasağın kapsamı tespit edilmiştir. Buna göre gayrimüslimler için “rızık” olarak kabul edilen içkiye ulaşmanın yolları açık tutulmuştur. Müslümanın inancına saygı gösterilmiş ancak öte yandan gayrimüslimlerin sosyal hayatına da müdahale edilmemiştir. Osmanlı hukuku, meyhaneleri başta camiler olmak üzere diğer bütün kutsal yapılardan en az 100 arşın uzağa açtırırken başka birtakım yapıları da dikkate almıştır. Hanedana mensup kimselerin oturduğu konaklar, saraylar; üst düzey kamu görevlilerinin konakları ve hatta saygın ailelerin konaklarının dahi hesaba katıldığı görülmüştür. Böylece bu kesimlerin itibarına zarar verebilecek olası kargaşaya en başından engel olunmaya çalışılmıştır.

KAYNAKÇA

Arşiv belgeleri

- Başbakanlık Osmanlı Arşivi* (BOA). Belge numaraları metin içerisinde verilmiştir.
- Sadaret Mektubî Kalemî Nezâret ve Devâir Yazışmalarına Ait Belgeler (A. MKT. NZD.)
- Bâb-ı Âli Evrak Odası Evrakı (BEO.)
- Dâhiliye Mektubi Kalemî Evrakı (DH. MKT.)
- Dâhiliye Nezâreti Muhaberât ve Tensikât Müdüriyeti Evrakı (DH. EUM. MTK.)
- Dâhiliye Nezâreti Emniyet-i Umûmiye Tahrirat Kalemî Evrakı (DH. EUM. THR).
- Dâhiliye Nezâreti Hukuk Müşavirliği Evrakı (DH. HMS.)
- Dâhiliye Nezâreti Muhaberât-ı Umûmiye İdaresi Evrakı (DH. MUİ.)
- Dâhiliye Nezâreti Mebani-i Emiriye-Hapishaneler Müdürlüğü Müteferrik Evrakı (DH. MB. HPS. M.)
- Meclis-i Vükela Mazbataları (MV.)
- Yıldız Tasnifi Perakende Evrakı Mabeyn Erkânı ve Saray Görevlileri Arizaları (Y. PRK. SGE.)
- Zaptiye Nezâreti Evrakı (ZB.)

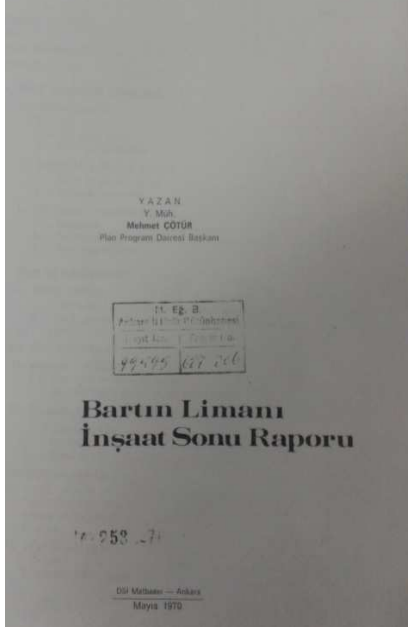
Kitap ve makaleler

- Abdülaziz Bey (1995). *Osmanlı Âdet, Merasim ve Tabirleri*, Birinci Kitap, (haz. Kâzım Arısan, Duygu Arısan Günay), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Ahmet Refik (1935). *On Altıncı Asırda İstanbul Hayatı (1553-1591)*, İstanbul: Devlet Basımevi.
- AKGÜNDÜZ Ahmet (1987). "Osmanlı Hukukunda Gedik Hakkının Menşei ve Gedik Hakkıyla İlgili Ebussuud'un Bir Risalesi", *Türk Dünyası Araştırmaları*, 46:149-162.
- ALBAYRAK Sadık (1997). *42 Orijinal Belge Işığında Eski İstanbul'da Sosyal Hayat ve Çevre*, İstanbul: İGDAŞ.
- BAKTİR Mustafa (2011). "İçki, İslam'da", *DİA*, 21: 458-462.
- BOZKURT Nebi (2011). "İçki", *DİA*, 21: 455-464.
- DEMİRCİ Kürşat (2011). "İçki, İslam Öncesi Dinlerde", *DİA*, 21: 456-458.
- Dersaadet ve Bilad-ı Selase ile Taşralarda Kadeh ve Kıyye ile Müskirat Furuht Edenlerden İşbu 1283 Senesi Teşrin-i Evvel-i Rûmînin On İkinci Gününden İtibaren Alınacak Resm-i Bey'iyeye Dair Olub Ahkâm-ı Mundericesi Gerek Devlet-i Aliyye Gerek Devlet-i Ecnebiyye Teb'ası Hakkında Bilâ-İstisna Meriyyü'l-İcrâ Nizamnâmedir (1289). *Düstûr*, Cüz-i Sâni, İstanbul: Matbaa-i Amire.
- ENGİN Vahdettin (2001). *Sultan Abdülhamid ve İstanbul'u*, İstanbul: Simurg Yayınları.

- Evliya Çelebi (2013). *Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, 1, 1-6. Kitaplar, (haz. Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- FAROQHI Suraiya (1998). *Osmanlı Kültürü ve Gündelik Yaşam Ortaçağdan Yirminci Yüzyıla*, (çev. Elif Kılıç), İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- GERLACH Stephan (2007). *Türkiye Günlüğü 1573-1576*, I, (ed. Kemal Beydilli), (çev. Türkis Noyan), İstanbul: Kitap Yayınevi.
- GERLACH Stephan (2007). *Türkiye Günlüğü 1577-1578*, II, (ed. Kemal Beydilli), (çev. Türkis Noyan), İstanbul: Kitap Yayınevi.
- KAL'A Ahmet (1990). "Gediklilerin Doğuşu ve Gedikli Esnafı", *Türk Dünyası Araştırmaları*, 67: 181-187.
- KÖSE Osman (2007). "XVIII. Yüzyıl Sonları Rus ve Avusturya Savaşları Esnasında Osmanlı Devletinde Bir Uygulama: İstanbul'da İçki ve Fuhuş Yasağı", *Turkish Studies*, 2/1: 104-123.
- KRAMER, S. N. (1995). *Tarih Sumer'de Başlar*, (çev. Muazzez İlmiye Çığ), Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Naîmâ Mustafa Efendi (2002). *Târih-i Na'îmâ*, II, (haz. Mehmet İpşirli), Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- NAZIR Bayram (2011). *Dersaadet'te Ticaret*, İstanbul: İstanbul Ticaret Odası.
- ORTAYLI İlber (2005). *İstanbul'dan Sayfalar*, İstanbul: İletişim Yayınları.
- ÖZKAYA Yücel (1990). "III. Selim'in İmparatorluk Hakkındaki Bazı Hatt-ı Hümayunları-II" *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*, 1/1: 333-354.
- PASPATIS Aleksandros (2014). *Balıkli Rum Hastanesi Kayıtlarına Göre İstanbul'un Ortodoks Esnafı 1833-1860*, (çev. Marianna Yerasimos), İstanbul: Kitap Yayınevi.
- Selânikî Mustafa Efendi (1999). *Tarih-i Selânikî (1002-1008/1595-1600)*, II, (haz. Mehmet İpşirli), Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Sokaklara Dair Nizamnâme (1289). *Düstûr*, Cüz-i Sâni, İstanbul: Matbaa-i Amire.
- TOSUN, Mebrure-Kadriye Yalvaç (1975). *Sumer, Babil, Assur Kanunları ve Ammi-Şaduqa Fermanı*, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- ÜNAL Mehmet Ali (2011). *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, İstanbul: Paradigma Yayınları.
- YILDIRIM Mustafa (2001). "İslam Hukukunda İçki İçme Suçu ve Cezası", *Dokuz Eylül Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, XIII-XIV: 31-52.
- YILMAZ Fehmi (2010). *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, İstanbul: Gökkuşbu Yayınları.
- YILMAZ Fikret (2005). "Boş Vaktiniz Var mı? Veya 16. Yüzyılda Anadolu'da Şarap, Eğlence ve Suç", *Tarih ve Toplum Yeni Yaklaşımlar*, I: 11-49.
- ZAT Vefa (1994). "Meyhaneler", *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi*, 5, İstanbul: Kültür Bakanlığı-Tarih Vakfı: 434-443.

Mehmet Çötür, **Bartın Limanı İnşaat Sonu Raporu**, 71 sayfa, Bayındırlık Bakanlığı, Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği Devlet Su İşleri Matbaası, Ankara, 1970.

Yenal ÜNAL*



Günümüzde bilimsel amaçlar doğrultusunda yayın yapan dergilerde bilgi paylaşımının önem kazanmasına paralel olarak bilim adamları yeni çıkan yayınlar hakkında meslektaşlarını bilgilendirmek ya da haberdar etmek amacıyla kimi zaman 10 sayfayı dahi aşan yazılar kaleme almaktadırlar. Kitap tanıtımı, kitap tahlili, kitap eleştirisi ya da kitabiyat serlevhaları altında sunulan ve genellikle dergilerin yayımlanan sayılarının en alt kısmında bulunan bu bölümlerin hacmince hemen hemen bütün dergilerde giderek daha fazla yer kapladığını görmekteyiz. Nitekim bilimde meydana gelen yeni gelişmelerin nabzının attığı bilimsel dergilerde, bu alanın kendini geliştirmesi Türk tarihçiliği adına önemli bir gelişmedir. Çünkü bilimsel dergilerde bu alanda ço-

ğunlukla yeni çıkmış yayınların tanıtılması ya da eleştiriye tabi tutulması sayesinde diğer araştırmacılar bibliyografya bilgilerini daha fazla genişletme imkânı yakalamaktadırlar. Hiç kuşkusuz ifade edilmelidir ki bir bilim adamı, ne kadar çalışkan ve girişimci bir kişiliğe sahip olursa olsun yeni yayımlanan her kitabı takip edemez ve buna paralel olarak bütün kitaplara hâkim olamaz. O nedenle bilimsel dergilerde yer alan bu alanların, gerek yeni yayınları tanıtması gerek bu yayınların ön plana çıkan yanlarıyla eksik tarafları üzerinde çeşitli mütalaalarda bulunması hasebiyle belirli bir değere sahip olduğu kanaatindeyiz.

Günümüzde dünyada olduğu gibi Türkiye’de de tarih biliminde hızlı bir tekâmül yaşanmakta ve doğal olarak yeni yayınlar, yeni bilgiler içerdiğinden bilim çevrelerince dikkatle takip edilmektedir. Çünkü her yeni yayın, üzerinde durduğu konu hakkında farklı yorumlar ya da bilim adamlarına ufuk açıcı başka perspektifler kazandırmak için vücut bulur. Bununla birlikte geçmiş dönemlerde kaleme alınmış ve özellikle yerel tarih alanında hâlâ

* Yrd. Doç. Dr., Bartın Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, yenalunal@yahoo.com.

önemini muhafaza eden, unutulmaya yüz tutmuş, Türkiye'nin belli başlı ancak birkaç kütüphanesinde bulunabilen ya da müzayedelerden temin edilebilen kitapların da unutulmaması için nasıl bir politika takip edilmelidir? Dergilerde kitap tanıtım bölümlerinde sadece yeni yayınlara mı yer verilmeli yoksa bu bölümlerde bugün için hâlâ önemini muhafaza eden, yeni baskısı olmayan ancak kimi zaman şiddetle ihtiyaç duyulan mühim eserler üzerine de kitap tahlili ya da kitap tanıtma yazıları kaleme alınabilir mi?

Kanaatimizce bu çeşit eserleri yeniden gün yüzüne çıkarmak, yeniden yayımlanması gerekiyorsa ilgili yayınevlerini ya da resmî kurumları harekete geçirmek, genç araştırmacıları bu yayınlardan haberdar etmek ve yavaş yavaş tozlu raflarda eriyen ancak erirken içindeki mühim birçok bilgiyi de beraberinde götüren bu eserleri yeniden gündeme taşımak için kitap tanıtım yazıları pekâlâ kaleme alınabilir. Ancak bu çeşit yazılar için ayrı bir bölüm açmak yerine mevcut kitap tanıtım alanları kullanılmalıdır. Çünkü maksat, yeni çıkan yayınlar için olduğu gibi eskiden üretilmiş ve değerini koruyan eserler hakkında da araştırmacılara bilgi vermektir ki bu maksat özellikle yerel tarih araştırmacılığında hayati bir öneme sahiptir. Buradan hareketle, sadece Bartın yöresi için değil, sahip olduğu ekonomik potansiyelle çevre yöreler ile ülke ekonomisi için de büyük bir önem taşıyan ve yapılan yatırımlarla önemini her geçen gün arttıran Bartın Limanı'nın hafızasının yok olmaması için kaleme almış olduğumuz "Kuruluşunun 50. Yıl Dönümünde Bartın Limanı Tarihi" adlı eserimizle ilgili çeşitli araştırmalar yaptığımız sırada oldukça önemli bir eserle karşılaştık ve eseri irdeleyerek konu üzerinde kalem oynatmanın araştırmacılara faydalı olacağını düşündük.

Söz konusu eser Mehmet Çötür tarafından kaleme alınan "Bartın Limanı İnşaat Sonu Raporu" adlı çalışmadır. Cumhuriyet devri iktisadi yapılarına örnek bir kurum olan Bartın Limanı, 1960-1965 yılları arasında kurulmuş ve bugün de oldukça büyük öneme sahip bir kuruluştur. Bir NATO limanı olarak ortaya çıkan daha sonradan ticari bir kimlik kazanan bu limanın 50. yaşına varırken tarihçesiyle ilgili en temel kaynak eser Bayındırlık Bakanlığı, Demiryollar ve Limanlar İnşaat Reisliği, Bartın Liman İnşaatı Bölge Müdürü Mehmet Çötür tarafından kaleme alınmıştır. "Bartın Limanı İnşaat Sonu Raporu" adıyla yayımlanan bu eser 71 sayfadan müteşekkildir ve 1970 yılının Mayıs ayında Ankara'da Devlet Su İşleri matbaasında basılmıştır. Eserin kaç adet basıldığı konusunda malumatımız bulunmamakla birlikte; yapmış olduğumuz tetkikler neticesinde bu eserin bugün için Bartın İl Halk Kütüphanesi kayıtlarında bulunmasına rağmen kayıp olduğu, Bartın Belediyesi'nin, ne arşivinde ne de şu an koli kutularına hapsedildiğini öğrendiğimiz kütüphanesinde olmadığı bilgisine ulaştık. Bununla birlikte eserin yerel araştırmacı Çetin Asma'nın koleksiyonunda bulunduğu bilgisine ulaşmamızı müteakip ilgili araştırmacıyla irtibata geçmemize rağmen söz konusu kitaba ulaşmamız mümkün olmadı. Bartın'da faaliyet gösteren bazı yerel araştırmacılar da esere ancak müzayedelerden erişebileceğimiz hususunda bizi bilgilendirdiler.

Türkiye genelinde kütüphane kataloglarını taradığımızda Bartın İl Halk Kütüphanesi dışında yalnızca Adnan Ötüken İl Halk Kütüphanesi'nde eserin bulunduğunu öğrendik. İçinde Bartın ve bu ilin hayati öneme sahip müesseselerinden biri hakkında paha biçilemeyecek derece önemli bilgileri ihtiva eden, Bartın Limanı'yla ilgili yegâne orijinal kaynak olma özelliğine sahip olan bu esere bütün incelemelerimize rağmen Bartın'da tesadüf edemeyişimiz, Türkiye'de özellikle yerel tarih araştırmacılığında hâlâ çok önemli adımlar atılması gerektiği göstermektedir.

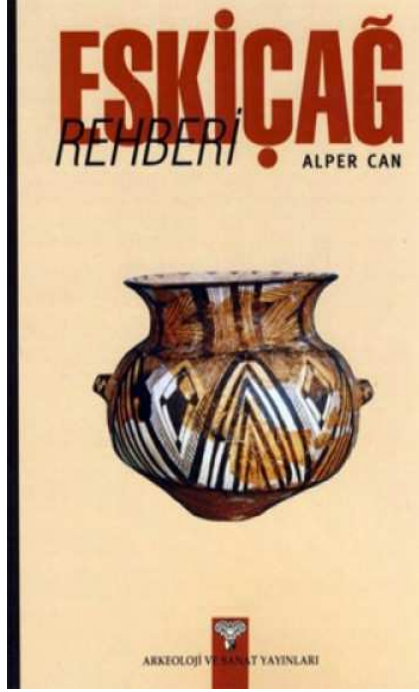
Bugün Bartın yerel tarihine ilgi duyan ancak bu kaynaktan haberdar olmayan araştırmacılar ne derece orijinal bilgi ve belgelerden mahrum kaldıklarını belki de bilmiyorlar. Hâlbuki eserde ağırlıklı olarak limanın geçmişi anlatılmakla birlikte Bartın adının kökeni ile hiç de küçümsenemeyecek orijinallikte bilgileri ihtiva eden bir Bartın tarihçesi kısmı bulunmaktadır. Bugün Bartın tarihi yazmaya çalışan ve hiçbir surette bu eseri tanımayan tarih meraklıları eserin yeni baskısının olmaması hasebiyle birçok mühim bilgiden habersiz durumdadırlar. Eserden haberdar olmama hususunda en büyük eksiklik araştırmacılarda olmakla birlikte, böyle bir eserin varlığından haberdar olup da diğer araştırmacıları bilgilendirmeyen tarihçilerin ve sosyal bilimcilerin de eksikliklerinin bulduklarını belirtmek durumundayız. Özellikle ilde faaliyet gösteren resmi ve özel kurumların konuya ilgisiz kalması ve bundan 45 yıl önce yayımlanmış bu mühim eserin yeni baskısını gerçekleştirmek hususunda herhangi bir adım atmamaları da eserin bilinirliğinin azalmasında etkin bir unsurdur.

Dolayısıyla, başa dönersek, böyle bir eserin tesadüfi olarak ancak Ankara'da bulunabilmesi, fotokopiden kaçınılarak satın alma seçeneğine gidildiğinde esere ancak müzayedelerde erişilebilmesi Türkiye genelinde kültürel alanda yapılması gereken daha birçok işin bulunduğunu göstermektedir. Bir şehre kimlik kazandıran birçok etken vardır. İnsan en önemli etkidir. Plan bir etkidir. Karakteri yerli yerine oturmuş müesseselerin tesisi yine başka bir etkidir. Karakteri oturmuş bu kurumların da hakiki manada terakki gösterebilmeleri ve şehirlerin ruhunun oluşmasında ciddi bir fonksiyon üstlenebilmeleri için iyi bir idari yapıyla yönetilmeleri, sistemli bir arşive sahip olmaları ve geçmişlerinin iyi bilinmesi gerekmektedir.

Bartın şehrinin de yarına güvenle bakabilmesi için ekonomik hayatın nabzının attığı en önemli kurumlardan biri olan Bartın Limanı'nın geçmişinin unutulmaması mümkün merteye bütün ayrıntılarıyla bilinmesi gerekmektedir. Bunun için de bu alanda yayımlanmış ve fakat unutulmaya yüz tutmuş "Bartın Limanı İnşaat Sonu Raporu" gibi eserlerin gün yüzüne çıkarılması, yeniden baskılarının yapılması ve tanıtılması faydalı olacaktır. Bu eserden mülhem olarak ülkenin bütün coğrafyalarında hangi konu ve başlık üzerine hazırlanmış olursa olsun bu çeşit bihakkın tetebbu mahsulü eserlerin yeniden keşfedilip bilim dünyasına kazandırılması ve halkın istifadesine sunulması kültürel hayata mühim katkılar sağlayacaktır.

Alper CAN, **Eskiçağ Rehberi**, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul 2011, 633 sayfa, ISBN: 978-605-396-136-9.

Hüseyin ÜRETEN*



Alper CAN tarafından kaleme alınan "*Eskiçağ Rehberi*" adlı eser, yazarın da "*Çalışma Hakkında*" adlı kısımda belirttiği üzere, zaman olarak MÖ. 4. bin yılın sonlarında yazının bulunuşundan MS. 313'te yayınlanan Milano Fermanı'na kadar geçen süreyi kapsar. Bu sürenin dışında kalmasına rağmen Anadolu'daki bazı önemli tarihöncesi yerleşimler de (*Acemhöyük*, s.11; *Alacahöyük*, s.29; *Çatalhöyük*, s.144...vb.) esere dâhil edilmiştir. Kapsama giren coğrafik bölgeleri bir çırpıda söylemek gerekirse kısaca Akdeniz Dünyası denebilir. Ancak antik çağdaki Akdeniz dünyasının ırmaklar vasıtasıyla erişilebilen karaların iç kısımlarını da kapsadığını akılda tutmak gerek. Yani sınırlar Akdeniz kıyılarından güneyde ve kuzeyde biraz daha içerilere uzanır. Ayrıca ilk kentlerin, ilk devletlerin kurulduğu bölge olan Mezopotamya'nın

böyle bir eserde kapsam dışı kalması düşünülemez. Böylelikle İber Yarımadası ile Hazar Denizi arasında kalan bölge yani Kuzey Afrika da dâhil edilecek şekilde çizilecek elips coğrafik kapsamı oluşturmaktadır. Doğu sınırını ise Hazar Denizi ile Basra Körfezi arasında çizilen çizgi oluşturuyor. Bu yüzden Part Krallığı ve Baktria ile ilgili maddeler kapsam dışında bırakılmıştır. Ayrıca birçok eksikler barındırsa da konuyla ilgili coğrafi adlar (*nehir* [*Euphrates*, s.187; *Maiandros*, s.343...vb], *dağı* [*Latmos*, s.322; *Tmolos*, s.580...vb]) da esere dâhil edilmiştir.

Okuma bütünlüğünün bozulmaması amacıyla eserin maddeleri arasında ağırlık Eskiçağ ile ilgili kişiler (*Arnuwanda I, II, III*, s.87; *Drakon*, s.166...vb), kentler (*Aleksandreia ad Issum*, s.32; *Magnesia ad Meandrum*, s.342...vb), savaşlar (*Kadeş Savaşı*, s.267; *Peloponnesos Savaşları*, s.426-428...vb) ve tanrı(ça)lara (*Osiris*, s.410; *Zeus*, s.612...vb) verilmiş, konu ile

* Doç. Dr., Adnan Menderes Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü Eskiçağ Tarihi Ana Bilim Dalı Başkanı – Aydın. hureten@adu.edu.tr

ilgili arkeolojik terimler (*akropol*, s.28; *höyük*, s.246...vb), siyasi (*Dört Yüzler Meclisi*, s.166...vb), sosyal (*Deme*, s.151...vb) ve dinsel (*Panionion Birliği*, s.417...vb) hayata ilişkin kuruluşlar da kısa maddeler şeklinde verilmiştir.

Yine yazarın belirttiği üzere, eserde madde adlarının yazımında Türkçe yazım kurallarına dikkat edilmiş, Sayın Prof. Dr. Bülent İplikçioğlu'nun salık verdiği kurallar uygulanmaya çalışılmıştır. Kişi ve kent isimlerinin ait oldukları eski dillerdeki yazımları esas alınmıştır. Örneğin Hippokrat yerine Hippokrates (s.240-241) kullanılmış. Alfabemizde olmayan X (khi) harfi -ks sesleri ile karşılanmış. Dilimizde yerleşmiş bazı isimler ise bu halleri ile alınmıştır. Örneğin Ephesos yerine Efes (s.170-171), Aleksandreia yerine İskenderiye (s.262) gibi. Aynı şekilde yazılan kişi adlarında ise sıralama zaman dizimine göre yapılmış. Ve kelime başlarına konulan yıldız (*) işareti, o kelimenin eser içinde kendi adıyla ayrı madde ile açıklandığını gösterir. Aynı yazılışa sahip maddelerde sıralama zaman dizimine göre yapılmıştır. Eserde kullanılan kısaltmalar da s. 7'de verilmiştir.

Şekil, Düzen ve Kuruluş:

Değerlendirmeye çalıştığımız eser şu bölümlerden oluşmaktadır:

Çalışma Hakkında (s.5-6),

Eserde Kullanılan Kısaltmalar ile Referans Kaynaklara İlişkin Kısaltmalar (s.7-8),

Maddeler (A-Z) (s.9-613),

Ekler

Ek 1: Dönemlere Göre Zaman Dizini (s.616-617),

Ek 2: Yıllara Göre Zaman Dizini (s.618-620),

Kaynakça (s.621-633).

İçerik ve Kapsam:

Alper CAN tarafından kaleme alınan "*Eskiçağ Rehberi*" adlı eser, yukarıda da belirttiğimiz gibi, zamansal olarak MÖ. 4. bin yılın sonlarından yazının bulunuşundan MS. 313'te yayınlanan Milano Fermanı'na kadar geçen süreyi; mekânsal olarak da coğrafik bölgeleri bir çırpıda söylemek gerekirse Akdeniz Dünyası'nı kapsamaktadır.

Bildiğimiz üzere tarihin çağlara ayrılmasında müracaat edilen mevcut üçlü sistem, tarih biliminin en önemli paradigmalarından ya da ön kabullerinden biri olmuştur. Gerek akademik gerekse amatör tarih çevreleri bu ön kabullerinden hareket ederek tarihi süreci Eskiçağ, Ortaçağ ve Yeniçağ şeklinde dönemlere ayırmaktadırlar. Dolayısıyla tarih alanında mesleki ihtisaslaşma ve ilgili çalışmalar da yine buna göre yapılmaktadır. Bu durumda, insanlık tarihinin ortak bir paydası haline gelen bu üçlü sistem, esas itibarıyla, kalıcı etkileri öncelikle yazının bulunması, kent uygarlığının oluşması, devlet kavramı ve teşkilatının gelişmesi ve güçlü bir zihinsel kültürün ortaya çıkması gibi noktalar üzerine yoğunlaşan Eskiçağ tarihi ile başlamaktadır.

Eskibatu (Eski Hellen ve Roma) araştırmaları alanındaki tüm temel disiplinleri değerlendiren ve genel nitelikte bir giriş kitabı olan "*Eskibatu Ta-*

rihi I: Giriş, Kaynaklar, Bibliyografya kitabının yazarı olan Sayın Prof. Dr. Bülent İplikçioğlu'ndan alıntı yaparsak; "3.500 yıllık bir süre ile Eskiçağ tarihi, 5.000 yıllık insanlık tarihinin üçte ikisinden fazla bir bölümünü kapsamaktadır. Bu uzun süre içinde oluşmuş Eskiçağ kültürleri ise nitelikleri gereği olarak genellikle iki gruba ayrılmaktadırlar: Bunlardan kronolojik bakımdan esas itibarıyla daha eski olan ve genel olarak "Eskidoğu" diye adlandırılan grupta Eski Önasya (Mezopotamya, Suriye-Filistin, İnan ve Anadolu) ve Eski Mısır kültürleri; genel olarak "Eskibati" diye adlandırılan ikinci grupta ise Ege-Hellen kültürleri, Büyük İskender'in açtığı Hellenizm devri kültürü ve İtalya-Roma kültürleri yer almaktadırlar". (1997: 12)

Bu bağlamda incelemesini yaptığımız "Eskiçağ Rehberi" adlı eser, Eskiçağ tarihi alanında "rehber kitap" yazmanın da ne denli zor olduğunu açıkça göstermektedir. Gerçekten bu türde bir kitap, bilindiği gibi, en başta geniş kapsamlı ve güncel nitelikte kaynak taraması gerektirmektedir.

Evet, yazarın da belirttiği gibi, batı dillerinde Eskiçağ'a dair yayımlanmış pek çok telif eser, ansiklopedi ve sözlük olmasına karşın ne yazık ki Türkçede henüz bu tip eserler az sayıdadır. Ve bu eksiklik de söz konusu rehber eserin vücuda getirilmesinde en büyük sebep olabilir. Ancak eser her ne kadar değişik alanlardan araştırmacıların birkaç farklı kaynaktan ulaşabilecekleri bilgileri tek bir eserde bulabilecekleri nitelikte olsa da, ne yazık ki, bana göre yazarın belirttiği gibi Real-Encyclopadie'nin Türkçedeki benzerinin öncülü olabilecek kadar nitelikli bir eser değildir.

Bilindiği üzere, yayınlarda RE olarak kısaltılan ve kısaca Pauly-Wissowa diye anılan Real-Encyclopadie der Classischen Altertumswissenschaft (Stuttgart [daha sonra München] 1893 vd) tüm Eskiçağ'ın en seçkin ve en kapsamlı ansiklopedisidir. August Pauly tarafından kurularak, George Wissowa tarafından yeni biçimiyle yayımlanmaya başlayan, daha sonra Wilhelm Kroll, Karl Mittelhaus ve Konrat Ziegler tarafından sürdürülen RE, geçirilen iki dünya savaşına rağmen planladığı şekilde yürütülmüş ve 1980 yılında 84. cildin yayımlanması ile amacına hemen hemen ulaşmış olan anıtsal bir başarıdır. Eski ciltlerindeki bilgiler kısmen eskimiş olmakla birlikte, modern Eskiçağ bilgilerinin belkemiğini oluşturmakta, değişik ülkelerden Eskiçağ bilimcilerinin çalışkanlık ve özenini yansıtan, bazıları ayrı birer kitap olabilecek derecede geniş tutulmuş olan maddeler, tüm önemli kaynak ve modern literatür bilgilerini içermektedir.

İşte, bu bakımdan pek çok eksiklikler barındıran, zaman ve coğrafya olarak bu denli geniş çaplı bir çemberi kapsamayı amaçlayan "Eskiçağ Rehberi" ne yazık ki, Eskiçağ Dilleri ve Kültürleri Bölümü -Latin Dili ve Edebiyatı Ana Bilim Dalı- mezunu bir Eskiçağ (Eskibati) Tarihi doçenti olarak bana göre Real-Encyclopadie der Classischen Altertumswissenschaft'ın Türkçedeki benzerinin öncülü olamaz. Nitekim eser, esas uzmanlık alanı Dış Hekimliği olan Arkeoloji Ana Bilim Dalı'nda lisansüstü eğitime devam eden bir doktora öğrencisi tarafından yazılmıştır. Bu bakımdan da söz konusu eser pek çok eksikliği bünyesinde barındırmaktadır.

Sonuç

Yukarıda da belirttiğimiz gibi, eser ağırlıklı Eskiçağ ile ilgili kişiler, kentler, savaşlar ve tanrı(ça)lara verilmiş maddeler üzerine kurulmuştur. Ayrıca konuyla ilgili arkeolojik terimler, siyasi, sosyal ve dinsel hayata ilişkin kuruluşlar da, okuma bütünlüğünün bozulmaması amacıyla kısa maddeler şeklinde verilmiştir. Böylece “Eskidoğu” ve “Eskibatı” tarihi alanlarında araştırma yapmak isteyenlere deyim yerindeyse bir tür rehberlik hizmeti verilmek istenmiştir.

Eserde maddeleri daha sonra “Ek 1: Dönemlere Göre Zaman Dizini (s.616-617) ve Ek 2: Yıllara Göre Zaman Dizini (s.618-620)” adı altında kronolojik listelerden oluşan EKLER (s.616-620) izlemekte. Nihayet Kaynakça (s.621-633) bölümünde, öncelikle Antik Kaynaklar başlığında esas itibarıyla nedense sadece Eskibatı tarihinin filolojik kaynak türüne ilişkin sınırlı kapsamda bibliyografik bilgiler verilmiştir. Daha sonra da Yabancı Dildeki Kaynaklar ve Türkçe Kaynaklar başlıkları altında, yabancı dillerde ve Türk dilinde kaleme alınmış olan genel nitelikli ya da değişik konu ya da problemlere ilişkin “seçme” (!) modern literatür yine nedense yazar soyadına göre alfabetik düzen içinde değil de alışık olmadığımız bir şekilde numaralandırılarak eser adlarına göre gelişigüzel bir sıra ile çok dar bir kapsamda verilmiştir.

Sonuç olarak, bu türde bir kitaba Türk dilinde çok az rastlanıyor olması nedeniyle, Alper CAN’ın kaleme aldığı “Eskiçağ Rehberi” adlı eser, bünyesinde pek çok eksikliği barındırmasına rağmen Eskiçağ tarihi araştırmacı ve öğrencilerinin yanı sıra tarihi coğrafyacı, klasik arkeolog gibi Eskiçağ bilimcilerinin ve öğrencilerinin yararlanabilecekleri bir eserdir.

Bundan sonra başka yazarlar tarafından Türk dilinde kaleme alınacak, aynı türden eserlerin de bu çalışmanın deneyiminden yararlanarak çok daha iyi hazırlanabilecekleri kanısındayım.

Yararlı olması dileğiyle...

Mesut Hakkı CAŞIN – Giray Saynur DERMAN, **Rus Dış Politikasındaki Değişim ve Kremlin Penceresinden Yeni Ufuklar**, İstanbul: SRT Yayınları, 2015, 534 sayfa, Kaynaklar, ISBN: 978-605-65606-2-1.

Şenol KANTARCI*



Rusya üzerine yaptıkları çalışmalar ile ön plana çıkan iki değerli akademisyen tarafından bilim dünyasına kazandırılan '*Rus Dış Politikasındaki Değişim ve Kremlin Penceresinden Yeni ufuklar*' isimli kitap çalışması, Türkiye'de oldukça az sayıda yayının yapıldığı Rusya çalışmaları alanında, önemli bir boşluğu doldurmuştur.

İkisi de birbirinden değerli yazarlardan ilki Mesut Hakkı Caşın'ın Rusya konusu üzerine daha önce de yapmış olduğu çalışmaları ile konuya ve bu alandaki literatüre olan hâkimiyeti, eserdeki zengin kaynak kullanımı ve derin analizlerde kendisini hemen göstermiştir. Ayrıca Caşın'ın uluslararası hukuk, güvenlik stratejileri ve uluslararası terörizm konularındaki uzmanlığı bu yeni çalışmaya çok yönlü bakışını yansıtması açısından da önemli olmuştur. Aynı şekilde bu değerli çalışmanın bir diğer yazarı olan Giray Saynur Derman'ın hem Rusya Federasyonu (RF) öncesi Sovyet coğrafyasına hem de Soğuk Savaş sonrası RF'nin etki alanları üzerine uzman olması, RF'nin yanı sıra Kafkasya ve Orta Asya konularında hatırı sayılır düzeyde çalışma yürütmüş olması, Sayın Caşın ile birlikte Rus dış politikasını mercek altına aldıkları eserdeki geniş bir yelpazeden bakış açısını bilimsel bir şekilde ortaya koyması eseri değerli kılmıştır.

Yukarıda da ifade edildiği üzere eser, Sovyetler Birliği dönemini ve bu dönemin bitişini simgeleyen Soğuk Savaş sonrası Rus dış politikasının evrim sürecini ve bu süreçteki değişimini teorik yapısı ile analiz ederek okuyucuya sunmuştur.

* Prof. Dr., Akdeniz Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, Uluslararası İlişkiler Bölümü, Antalya. skantarci@hotmail.com

Eserin Birinci Bölümüne dış politika kavramı ve teorik yaklaşımlarla başlanmış ve SSCB dönemi Rusya'sının iç ve dış dinamikleri Sovyet döneminin kırılma noktası ve Sovyet sonrası Rus dış politikasındaki değişimin teorik analizi yapılmıştır. Bu yapılırken, Lenin sonrasında uzunca bir süre iktidarı elinde tutan Stalin'in yönetim anlayışından farklı olarak Kruşçev döneminde yeni bir eğilimin kabaca 'Cenevre Ruhü' adıyla bir Doktrin olarak ortaya çıktığı ve Batı'ya kapalı duran Stalinist dış politika çizgisinin bundan sonra terk edildiği anlatılmıştır. Öyle ki bu yeni dönemde Kruşçev, Doğu-Batı ilişkilerindeki mevcut gerginliğin sonlandırılmasında rol oynadığı gibi, artık işbirliğine dayalı yeni bir Sovyet dış politikasını yürürlüğe sokmaya çalıştığı yazarlar tarafından bu bölümde izah edilmiştir. Yazarlar bu ilk bölümde, Kruşçev'in yeni politika anlayışının başarıyla sonuçlandığını özellikle aynı dönemde 'detente' kartını Sovyet çıkarlarına uygun gelecek tarzda iyi oynayarak, Brejnev'e dış politikada prestijinin ve imajının yükseldiği bir SSCB'nin devredildiğine dikkat çekmişlerdir. Ayrıca yine bu bölümde Brejnev sonrası Gorbaçov'un Sovyetlere hakim olan siyasal düşünce ve reformları değerlendirildiği gibi Gorbaçov'dan Yeltsin'e devredilen yönetim, Realist Okul, Liberal Okul, Sosyal Demokrat Okul, Komünist Okul gibi yaklaşımlar içerisinde yazarlar tarafından analiz edilmiştir. Sonuç olarak bu ilk bölümde, Rus dış politikasının karar alma mekanizmaları yazarlar tarafından hukuken, sosyalist kampın lideri konumundaki SSCB'nin ardıl devleti sıfatı ile RF'nin uluslararası kapitalist sisteme eklemlenme sürecindeki reformları teorik düzlemde bilimsel bir anlayışla tartışılmıştır.

İkinci Bölümde, Rus karar alıcılarının Çarlık döneminden, SSCB dönemine ve daha sonra RF'ye uzanan süreci anlatılmıştır. 'Rus Siyasal Eliti' başlığıyla verilen bu bölümde Rus elitlerinin Rus iç ve dış politikasında oynadığı roller izah edilmiştir. 1547'de IV. Ivan'ın Çar unvanı almasıyla başlayan ve bazı kaynaklara göre 1721 yılında Çar I. Petro'nun devleti imparatorluğa yükseltmesiyle giderek büyüyen Çarlık Rusya'sının bir taraftan modernleşmeyi başarması, Rus ekonomisinin büyümesi ve devlet bürokrasisindeki gelişimi aynı zamanda Rus politik elitinin de genişlemesine ve daha da karmaşık hale gelmesine sebep olduğu anlatılmıştır. Çarlık sonrası Lenin'le başlayan Sovyet dönemi, Lenin, baskıcı bir yönetim ve Batı ile ilişkileri sınırlı tutan Stalin ve daha sonra 'Barış içinde bir arada yaşama' yaklaşımıyla Kruşçev ve O'nu takip eden Brejnev ve Gorbaçov dönemi elitleri ve bunların Sovyet iç ve dış politikasında oynadığı roller analiz edilmiştir. Sovyet sisteminin çöküşü sonrası kurulan RF, dönemde Yeltsin'in oldukça zor bir görev üstlendiği Sovyet sonrası yeni Rusya'nın inşasında birçok iç ve dış sorunla mücadele ettiği ve Yeltsin'in ikinci dönemini, kendisine bir veliaht aramakla geçirdiği ve bu veliahtın Putin olduğu anlatılmış ve yazarlar bu bölümün son başlığını Vladimir Putin'e ayırmışlardır. Putin'le birlikte RF'de yeni bir dönemin başladığı vurgusu bu bölümün inceleme konusunu oluşturmuştur. Genel olarak değerlendirildiğinde bu bölümde Süper Güç statüsündeki Sovyet siyasal eliti, mantık dahilinde dönemsel olarak tartışmaya

açılmış, Lenin ve Stalin ile başlayan ideolojik yapılanmanın, Gorbaçov, Yeltsin, Medvedev ve nihayet Putin ile geçiş sürecinde RF'nin yaşadığı reform sürecine yön verenler ile yeni Rus siyasal eliti arasındaki paradigma değişimi, yazarlar tarafından incelenmiştir.

Üçüncü Bölüm başlığını 'Ulus-Devlet, Ulusal Çıkar ve Dış Politika Kavramlarının Ulusal Kimlikle İlişkisi' oluşturmuştur. Bu bölümde yazarlar, Rus kimliğinin Rus dış politikası üzerindeki etkilerini çok yönlü olarak tartışmaya açmışlar ve bu bağlamda III. Roma teorisinden hareketle daha önce dünya hâkimiyetinin merkezinin Roma olduğu, sonra bunu, Yeni Roma'nın (Bizans) aldığını ve sonuçta her iki Roma'nın da düştüğünü Moskova'nın artık Üçüncü Roma olduğunu, Hristiyanlıktaki 'teslis-üçleme' gereğince Dördüncü Roma'nın olmayacağı noktasındaki -Rus düşüncesi yaklaşımından- hareketle Rus devlet inşasının oluşumu, tarihsel alt planla yazarlar tarafından anlatılmış ve yeni Rus ulus devlet modelinin belirlenmesindeki arayışlar, din faktörü, Ortodoksluk ve ulusal kimlik inşasının dış politika stratejilerine yansımalarına etkileri çerçevesinde mercek altına almışlardır. Bunu yaparken geleneksel Sovyet insanı modelinden, dünya düzeninde yerini alması beklenen yeni demokratik ve insan haklarına saygılı yeni Rus vatandaşlık kimliğinin taşıdığı pasaportun vitrinindeki aile yapısının aşamaları, bu bölümde incelenmiştir.

Dördüncü bölümde, Rus dış politikasına yön veren düşünsel akımlar ile Yakın Çevre Doktrini'nin arka planı analiz edilmiştir. Rusya'nın geleceğine yönelik çeşitli tartışmaların analiz edildiği bu bölümde Rusya'da bir tarafta bir kesimin tarihsel alt yapısını Rus modernleşmesinin sembolü olan Çar Petro'ya atıfla Batı'ya yakınlaşmayı savunan ve Rusya'nın ekonomik olarak Batılı ülkelerle işbirliği içerisinde kalkınmasını savunan Batıcılar/Atlantikçilerin varlığı, diğer tarafta ise, Rusya'nın asıl kalkınmasının kendi otantik gelenekleri ile komünal sosyal örgütlenmelerini koruması gereğine inanan Slavofiller/Pansliavistlerin oluşturduğu belirtilmiştir. Bu kısa bölümde Bolşevizm/Komünizm ile Klasik Avrasyacılar/Yeni Avrasyacılar başlıkları verilmiş olsa da ana temanın Batıcı/Atlantikçiler ile milliyetçi Yeni Avrasyacıların görüşleri karşılaştırmalı analiz tekniğiyle tartışılmıştır. Bu bölümün son konusunu Yakın Çevre Doktrini ve Bağımsız Devletler Topluluğu'nun oluşum süreci oluşturmuştur.

Beşinci Bölümde, genel itibarıyla Sovyet döneminden RF dönemine Rus devlet mekanizması anlatılmıştır. Detaylara inildiğinde yeni Rus anayasal rejiminin getirdiği siyasal düzen ve devlet bürokrasisinin idari ve hukuki yapısı incelenmiştir. Bu noktada yeni Rus Başkanlık sistemi siyasal partiler, temel hak ve hürriyetleri, devlet başkanının yetkilerinin federal devlet bürokrasisi içindeki hiyerarşik esasları anlatılmıştır. Bu yapılırken Rus siyasal kültürü yazarlar tarafından tarihsel olarak mercek altına alınmış, Çarlık döneminden SSCB'nin kuruluşuna, SSCB'nin anayasal düzeni ve siyasal kurumlarının yapısı, SSCB Devlet yönetimindeki kuvvetler birliği ilkesi ve siyasal kurumların hiyerarşik yapısı, Yüksek Sovyet yani SSCB Parlamentosu,

Yüksek Sovyet Pezidyumu, Sovyet Bakanlar Kurulu teknik olarak açıklanmıştır. Ayrıca Gorbaçov reformları sonrasında SSCB'nin yıkılışı ve RF'nin kuruluşu süreci ve bu yeni süreçte RF Anayasası ve bu anayasadaki temel hak ve hürriyetler, yürütme erki, RF Devlet Başkanının seçilme süreci, yetkileri, yasama gücünün kullanımı ve Rus Federal yapısı anlatılmıştır.

Altıncı Bölümde, Soğuk Savaş sonrasında Rusya'nın yeni güvenlik algısı, askerî modernizasyon politikasının geleceğe yönelik açılımları anlatılmıştır. Bu bölümde yeni Rus askeri doktrini tartışılmış ayrıca askeri reformla ve ordunun silah sistemlerinin modernizasyon projeleri, silah sanayindeki gelişmeler hakkında bilgi verilmiştir. Silah üreten Rusya'nın bu silahların satışı noktasında kendisine müşteri bulmakta sıkıntı yaşamadığı, özellikle İran ve Suriye'ye yaptığı silah satışlarından hem yüksek meblağlarda kazanç elde ettiği hem de bu ülkeleri silahlandırarak Batı cephesine karşı güçlü müttefikler edindiği yazarlar tarafından ortaya konulmuştur.

Yedinci Bölümde, RF dış politikası mercek altına alınmıştır. Sovyetler Birliği'nin dağılmasını müteakip Rusya'nın 1991-93 yıllarında izlediği dış politika ile Rusya'nın geçmişten gelen dış politika önceliklerinin ve devletin yaşamsal prensiplerinin değiştiği şeklinde yorumlandığı, Sovyet Döneminin son lideri Gorbaçov ile RF döneminin ilk lideri Yeltsin iktidarının ilk dönemleri tecrit politikası ile açıklansa da durumun tam tersi olduğu, Rusya'nın bu belirtilen iktidarlar döneminde kademeli olarak dış dünyaya kapılarını açtığı yazarlar tarafından ifade edilmiştir. Batı ile sıkı işbirliği içerisine girildiği bu dönemde uygulanan politikaların bir sonuç vermediğini halkın durumunun daha da kötüye gitti anlaşılmış ve neticede 1994 yılından itibaren Batı ile ortaklık fikrinin yerini jeopolitik konuları da içerisine alan 'milli çıkarlar' fikrinin olduğu yazarlar tarafından ifade edilmiştir. Bu bölümde tabii, 1993 sonrası RF'nin izlediği dış politika konsepti, Yakın Çevre Doktrini ve BDT'nin oluşumu, 1994-98 arası RF dış politikası, 1998 Ekonomik krizinin Rus dış politikasına etkileri anlatılmıştır. Yine bu bölümde Putin dönemi yeni Rus Askerî Doktrini, Beslan Katliamı, 2007 Münih Güvenlik Konferansı ve bu konferansın etkileri, akabinde patlak veren Kosova sorunu gibi konular analiz edilmiştir. Yedinci Bölümün son konu başlığı kitabı değerli kılan BDT ülkelerine yönelik, BDT'ye üye devletler içerisindeki gelişmeler ışığında, BDT üzerine 4 pozitif ve 4 negatif senaryonun verilmiş olmasıdır. Bu bölümde özetle, hem 1991 sonrası dış politika ve askeri savunma politikalarının merkez-çevre ilişkileri tartışılmıştır hem de geniş bir şekilde Putin sonrası dış politikadaki değişim süreçleri, farklı senaryolar dâhilinde incelenmiştir.

Sekizinci Bölümde, NATO-Rusya ilişkileri mercek altına alınarak incelenmiştir. Bu bölümün ilk başlığını 'NATO'nun siyasi ve ideolojik dönüşümü' oluşturmuştur. NATO'nun gelişim yollarındaki en önemli siyasi kararların alınmasını içeren siyasi dönüşümü ve bu siyasi dönüşüme paralel olarak NATO'nun siyasi öngörülerinin sürekli olarak geliştirilmekte olduğu ve bu örgütün hedeflerine ulaşmasında yeni inisiyatifler öne sürüldüğü tezi ya-

zarlar tarafından vurgulanmıştır. NATO faaliyetlerinin ideolojik oryantasyonunun bu örgütü destekleyen büyük çaplı uluslararası şirketlerin çıkarları ekseninde kademeli bir şekilde değişmekte olduğu ve bu şirketlerin siyasi görüşlerine özel bir öncelik kazandırdığı ifade edilmiştir. RF'nin NATO üyeliğinin tartışıldığı bu bölümde 1990'lı yıllarda RF ile NATO arasındaki ilişkilerin iki taraf için de siyaset ve ideoloji geliştirme noktası ekseninde olduğu analizi yapılmıştır. Bu bölümün son önemli konusunu, NATO'nun genişlemesine yönelik Moskova tepkisi oluştururken, 2008 Gürcistan Savaşı, Ukrayna krizi sonrası yaşanan gerginliklerin çatışma boyutları tahlil edilmiştir.

Dokuzuncu Bölümde, Rusya-AB arasında enerji diplomasisi ve Güney Akım projesindeki yeni senaryolar değerlendirildiği bu bölümde, ilk olarak AB enerji politikaları ve bu politikalara RF'nin yaklaşımının yanı sıra müstakil olarak ayrıca Moskova'nın enerji politikaları izaz edilmiştir. 'Yamal-Avrupa Boru Hattı', 'Kuzey Akım (Nord Stream) Boru Hattı Projesi', 'Güney Akım (South Stream) Boru Hattı Projesi', 'Nabucco projesi' ve 'TANAP (TAP) Projesi' gibi projeler hakkında bilgi verilmiştir.

Onuncu Bölümü, RF-ABD ilişkileri oluşturmuştur. Moskova-Washington ilişkilerinin tarihsel alt yapısı ile başlanan bu bölümde gerek Soğuk Savaş öncesi, sonrası ve sonrası dönem gelecekteki boyutları ile tartışılmıştır. İkili ilişkilerde zaman zaman işbirliğinin ön plana çıktığı, terörizmle mücadele, Afganistan, nükleer silahların yayılmasının önlenmesi, korsanlıkla mücadele gibi alanlarda ön plana çıktığı ve bundan sonra da yoğunlaşacağı analizleri yapılmıştır.

On birinci Bölümde, ilk ana başlık konusunu 'Rusya-Çin Enerji İlişkisi' oluşturmuştur. Çin'in enerji sektöründeki yeri, Çin'in doğalgaz ve petrol yerleşimi, Çin içerisindeki enerji kaynakları, Pekin yönetiminin yabancı enerji kaynaklarına bağımlılığı anlatılmıştır. Ancak bu bölümde asıl ağırlık noktası Moskova-Pekin arasındaki enerji ilişkileri gerek Putin'in birinci ve ikinci başkanlık dönemleri ve ara dönem olarak Medvedev dönemi oluşturmuş ve yine son olarak yeni Putin dönemi ikili ilişkiler analiz edilmiştir. Yine ayrıca bu bölümde Batı-ABD ile Ukrayna krizi nedeni ile gerginlik yaşayan Rusya'nın Çin açılımının arka planındaki dış politika ve enerji işbirliği projelerinin karşılıklı ekonomik yatırımlar ve dış politika yansımaları değerlendirilmiştir.

On ikinci ve son bölümü Ankara-Moskova ilişkilerindeki güncel gelişmeler oluşturmuştur. Suriye krizi ekseninde Rus savaş uçaklarının Türk hava sahası ihlallerinin perde arkasının irdelendiği bu bölümde, ABD ve NATO'nun bu ihlallere olan tepkisi anlatılmıştır. Ankara- Moskova hattında büyük çaplı bir gerginliğe yol açan Rus savaş uçağının düşürülmesi olayının oldukça detaylı bir şekilde bütün yönleriyle analiz edildiği bu bölümün son ana başlığını bu krizin Türkiye'ye yönelik olası etkileri üzerine öngörüler oluşturmuştur.

Türkiye’de oldukça az sayıda yayının yapıldığı Rusya araştırmaları konusunda, bu alanda otorite sahibi iki önemli akademisyenin büyük emekleri sonrası yayın hayatına kazandırdıkları bu eser, konu üzerine araştırma yapanlara önemli katkı sağlayacaktır. Bölgesel ve küresel olarak bundan sonraki gelişmeler dikkate alındığında bu değerli eserin sonraki baskılarında genişleyerek okuyucular karşısına çıkacağı öngörülebilir.