

sıcaklığı hemen hemen her yerde 24-25° arasındadır. Buna karşılık kışın suyun sıcaklığı güneyde 8-11° iken kuzey kesimlerde 3 dereceye kadar iner ve buradaki daha az tuzlu sularla kaplı olan siğ kıyılar donar. Sıcaklık derine doğru önce hızla azalır ve yüzeyden biraz aşağıdaki bir tabakadan sonra dibe kadar aynı değeri göstererek sabit kalır. Tuzluluk oranı orta kesimlerde binde 13'ü bulur; kuzeye, özellikle Volga ağzına doğru yaklaştıkça bu oran giderek azalır ve binde 10'un altına, hatta daha da aşağıya düşer. Buna karşılık çok şiddetli buharlaşmaya mâruz kalan Karaboğaz Göl lagününün sularında tuzluluk oranı binde 320 gibi çok yüksek bir değere erişir. Hazar suyunun kimyasal bileşimi de normal deniz suyundan farklıdır ve daha yüksek oranda kalsiyum karbonat, magnezyum karbonat, sodyum klorür ve çeşitli sülfatlar ihtiva eder. 700 metreden daha derin sular ise hidrojen sülfür (H₂S) gazı ile zehirlendiğinden normal hayattan yoksun bir ortam oluşturur. Orta ve güney havzalarında genellikle saat ibresi hareketinin ters yönünde ilerleyen bir akıntı sistemi görülür. Batı kıyılarında genel akıntı Volga ağzından güneye, doğu kıyılarında ise kuzeye Mangışlak yarımadasına doğrudur. Bu ana akıntı sistemi içinde daha küçük bazı yerel akıntılar da bulunmaktadır. Ayrıca seviyesi daha alçak olan Karaboğaz Göl lagünü Hazar'dan gelen bir akıntı ile sürekli biçimde beslenir.

Hazar denizi, Ege ve Akdeniz gibi denizlere oranla hayvan ve bitki türleri bakımından fakirdir; ancak sayıları seksen kadar olan balık türlerinin hemen hemen yarısı ekonomik değer taşıdığı için çevresindeki ülkelerin balıkçılığında çok önemli bir yere sahiptir. Havyarı ile ünlü mersin balığı, ringa, turna, tatlı su levreği ve çaç en çok avlanan balıklardır. Fakat son yarım yüzyıl içinde balık ürününde bir azalma görülmekte ve bunda bir yandan sulardaki seviye değişikliklerinin, bir yandan da kirlenme ile su altından petrol çıkarmak için yapılan sondajların etkili olduğu sanılmaktadır. Biyolojik zenginliği dışında Hazar denizi, çevre ve tabanındaki petrol-doğal gaz yatakları sebebiyle de çok büyük bir önem taşır. Apşeron yarımadası ve önündeki siğ deniz alanında işletilen yataklarla kuzey kıyılarıdaki 5-20 milyar ton arasında olduğu sanılan rezervler en değerli yeraltı zenginlikleridir; Karaboğaz Göl'den ise büyük miktarda sodyum sülfat elde edilir. Hazar denizi ulaşım açısından da önemli bir yere

sahiptir ve üzerinde büyük miktarda petrol, kuru yük ve yolcu taşımacılığı yapılmaktadır. Bakü, Mahaçkale, Krasnovodsk ve Benderenzeli en işlek limanlardır.

Hazar denizi, tarih boyunca ticaret ve ulaşım coğrafyası açısından önemli bir rol oynamıştır. Milâttan önce VIII-VI. yüzyıllarda Karadeniz'de ticaret kolonileri kuran Yunanlılar, buradan Rion ve Kura ırmaklarının vadilerini takip ederek Hazar denizine, gemilerle bu denizi aştıktan sonra da Hindistan'a kadar varan yollar sayesinde geniş alanları içine alan ticaret faaliyetinde bulunmuşlardır. Bu yoldan daha kuzeyde de Azak denizi-Maniç ırmağı depresyonu-Hazar denizi güzergâhını takip eden başka bir yol daha vardı. XII. yüzyılda Bizans'ın izniyle Karadeniz'e geçen Venedikliler'le Cenevizler de Hazar denizi yolunu ticaret amacıyla kullandılar.

Osmanlı-Safevî savaşları sırasında Osmanlılar Azak-Don ırmağı-İdil (Volga) ırmağı üzerinden Hazar'a çıkmaya teşebbüs etmiş, savaş dışında da II. Selim zamanında (1566-1574) ticaret amacıyla Karadeniz ile Hazar'ı bir kanalla birleştirme fikrini geliştirmişlerdi. Hazar'ın ulaştırma ve ticaret bakımından taşıdığı önem, Ümitburnu yolunun keşfedilerek Hindistan'a aktarma yapmaya gerek kalmaksızın yalnız denizden gidilmeye başlanması üzerine azalmıştır. Ancak II. Dünya Savaşı sırasında tekrar yoğun nakliyat faaliyetlerinin ortaya çıktığı görülür. Bu durum bölgenin eskiye nazaran daha önemli hale gelmesine yol açtı. Yapılan taşımacılıkta trafik daha çok Bakü ve Krasnovodsk limanları arasında işliyor, batıdan doğuya, yani Kafkasya'dan Orta Asya'ya petrol ürünleriyle kereste, doğudan batıya taş blokları, pamuk ve tuz gönderiliyordu.

BİBLİYOGRAFYA :

İstahrî, *Mesâlik* (de Goeje), s. 218; Mes'ûdî, *et-Tenbih*, s. 60; B. F. Dobrinin, *Fiziçeskaya Geografiye SSSR*, Moskva 1941, s. 48, 114-117; R. F. Flint, *Glacial and Pleistocene Geology*, New York 1957, s. 234, 498; D.-M. Frémy, *Quid*, Paris 1988, s. 95; S. A. Kowalevsky, "Arbeiten über die Geschichte des Kaspî", *Zeitschrift für Gletscherkunde*, XXIII (1935); W. Köppen, "Schwankungen des Kaspischen Meeres", *Annalen der Hydrographie*, LXIV (1936); Sırrı Erinc, "Karadeniz ve Çevresinin Morfolojik Tekâmülü ile Pleistosen İklim Tahavvülleri Arasındaki Münasebet", *İÜ Coğrafya Enstitüsü Dergisi*, II/5-6, İstanbul 1954, s. 56-63; Mirza Bala, "Hazar Denizi", *İA*, V/1, 408-412, 408-412; D. M. Dunlop, "Baħr al-Khazar", *El²* (İng.), I, 931; Xavier de Planhol, "Caspian Sea", *Elr.*, V, 48-61; *EBr²*, II, 923-924.



SIRRI ERİNÇ

□ TARİH. Müslümanlar İran'ı fethetmeden önce Hazar denizi hakkında pek az şey biliyorlardı; bunda, Eskiçağ'ın büyük medeniyetlerinin uzağında kalmış olması rol oynamıştır. Grekler, Hazar denizinin varlığından Karadeniz kolonilerinde bulunan tüccarlar vasıtasıyla haberdar oldular ve sadece güney kısmını tanıdıkları bu denize, etrafında oturan iki kavmin ülkelerinden dolayı Kaspia veya Hyrkania denizi adını verdiler. Milâttan önce V. yüzyılda Herodot'un, uzunluğuna ilişkin doğru tahmininin (deniz yoluyla on beş gün) yanı sıra genişliği için söylediği abartılı sözler (deniz yoluyla sekiz gün), ancak güney kıyısındaki girinti çıkıntıları takip ederek yapılan bir yolculukla açıklanabilir. Denizin adına Hint-İran kaynaklarında rastlanmakla birlikte, imparatorluk merkezleri İran'ın Mezopotamya'daki kesiminde olan ve Hazar'la aralarında ormanlık dağlar bulunan Ahameniler'in burayı bildiklerini gösteren herhangi bir belge yoktur.

Büyük İskender'in İran kültür havzasına giren bölgeleri fethi sırasında Grekler, İranlılar'dan Hazar denizi üzerine pek fazla yeni bilgi edinemediler. Herodot buradan kapalı bir deniz olarak bahsetmekle birlikte Grekler'in deniz anlayışı genelde bütün denizlerin büyük bir okyanusun parçası olduğu şeklindeydi. Aristo dahi öğrencisi Büyük İskender'e Hazar'ın kapalı bir deniz olduğunu öğretmesine rağmen kendisi bu anlayışı uyarak buranın yer altından Karadeniz'le birleştiği ihtimalini göz önünde tutmuştu. Muhtemelen milâttan önce 324'te, Büyük İskender Hazar'a Heracleides'in gözetiminde bir keşif grubu göndermek istediye de onun âni ölümü bu planın gerçekleşmesini engelledi. Bu arada Grekler Hazar'ın Akdeniz'den daha az tuzlu olduğunu ortaya koydular. Büyük İskender'in keşif projesi kırk yıl sonra I. Seleucos Nicator'un amirali Patrocles'i görevlendirmesiyle tekrar yürürlüğe kondu. Patrocles, batı kıyısının bir kısmını dolaşarak ve muhtemelen Kura'nın ağzına kadar giderek gezisine başladığı noktaya geri döndü; oradan da doğu kıyısına yöneldi ve bugün yeri belirlenemeyen bir noktada durdu. Onun sonuçta, çevresini tamamen dolaşmadığı halde Hazar denizini okyanusun bir körfezi olarak tanımladığı ve bu yanlış kanaatin coğrafyacılar tarafından hiç tartışılmadan Strabon, Pomponius Mela ve Plinius zamanına kadar kabul edildiği bilinmektedir. Yalnız Batlamyus, Hazar'la Aral'ı karıştırmaya

HAZAR DENİZİ

rağmen kuzeyden gelen iki nehrin (Volga ve Ural) varlığını ve buranın okyanusla birleştiğine inanılan bölgesinin üzerinde çeşitli kavimlerin yaşadığı bir kara parçası olduğunu öğrendikten sonra Hazar'ın kapalı deniz olduğu kanaatine vardı. Fakat daha önceki yanlış kanaat Avrupa biliminde XIII. yüzyılın ortalarına kadar kabul görmeye devam etmiş, ancak söz konusu tarihte Rubrucklu William gibi hristiyan misyonerlerin Moğol sarayını ziyaretlerinden sonra değişmiştir.

Önceleri, medeniyetin uzak sınırlarındaki bu az bilinen ve fırtınasından korkulan denizde düzenli bir ticarî trafik olmadığı tahmin edilmektedir. Bununla beraber Sâsânîler döneminde en azından denizin güney kısmında bir ticaret faaliyetinin gerçekleştiği anlaşılmakta ve Theophanes'in V. yüzyılın sonunda, "Pazarlarına ve limanlarına ipek tüccarları uğradı" şeklindeki sözleriyle bu faaliyete işaret ettiği düşünülmektedir (Heyd, I, 4).

Hazar denizinden faydalanma ancak İran'ın müslümanlarca fethinden sonra başladı. İki asır boyunca dağlık bölgelerde yaşayan bazı savaşçı kabilelerle bağımsız prenslikler İslâm medeniyetinin denize ulaşmasını engellediler. Sâsânîler'e hâlef olan müslümanlarla kuzey steplerinde yerleşik hayat süren halk arasındaki ilk ilişki Hazar'ın batısına giden karayolu ile gerçekleşti. Coğrafyacıların bölgeye çok fazla sayıda isim vermelerinden burası hakkındaki bilgilerinin eksik olduğu ortaya çıkmaktadır (otuz yedi ismi kapsayan en uzun liste için bk. Mofakham-Pâyân, s. 14-25). Bunlar genelde denizin etrafındaki ülkelerin, şehirlerin ve ırmak boylarının adlarıdır. Müslüman yazarların verdikleri adlar arasında Âbeskûn (Abeskûn), Esterâbâd, Cürcân, Taberistan, Mâzenderan (VI-XII. yüzyıllar arası; günümüz İran'ında Deryâ-yı Mâzenderân şeklinde yaşamaktadır), Sârî, Deylem, Cîlân (Gîlân), Muğân, Bâb veya Bâbülebvâb (Derbend) ve Şirvan sayılabilir. Hazar ismi, denizin kuzey ve batısında oturan Türk kabileleri için Arap-İslâm kültürünün ortaya çıkmasından itibaren daha çok klasik dönem Arap müellifleri tarafından kullanılmış ve denize de Bahrü'l-Hazar denilmiştir (Far. Deryâ-yı Hazar). Bunun yanında Bahrücebél, Bahrüleâcim gibi yaygın olmayan isimler de mevcuttur. Makdisî kısaca Buhayre (göl) demeyi tercih eder (*el-Bed' ve't-târih*, III, 353). Diğer bazı isimler ise Hazar'a yakın olduğu zannedilen bölgelere izâfeten verilmiştir (meselâ Bahrü'l-Horasânî: Mes'ûdî, *et-Ten-*

bih, s. 90; Bahrü'l-Hârizm: İbnü'l-Fakih, s. 7, Aral gölü ile karıştırma sonucu). Aynı şekilde Türk kabileleri burayı hâlâ İran'da yaşayan Deniz, Akdeniz, Kuzgun denizi, Korzûm (Kunduz) denizi (Şeyhür-rabve ed-Dımaşkı, s. 194-195) ve Oğuz denizi (Bahr-i Guz) gibi birçok adla anmışlardır. Modern Batı dillerinde ise yalnız Grekler'in verdikleri Kaspia denizi adı kullanılmaktadır.

Birçok farklı veya yanlış ismin aynen aktarılması kitaplarda büyük hatalara yol açmıştır. Meselâ XIII. yüzyılda Müstevfî'nin not ettiği birisi Bahrü'l-Kurzûm ile Bahrü'l-Kulzûm'ün (Kızıldeniz) karıştırılmasıdır (*Nüzhetü'l-kulûb*, I, 239; II, 231). Bazı Osmanlı coğrafya kitaplarında ve hatta resmî belgelerinde de Bahr-i Kulzûm adının sık sık Hazar denizi için yazıldığı görülür. Bu isimlerden bir kısmı da bazı değişikliklerle Avrupalı yazarlar tarafından kullanılmıştır; meselâ Vincent de Beauvais: Mare Servanicum (Şirvân), Marco Polo: Gheluchelen veya Ghelachelan denizi (< Gil veya Gîlân), Pedro Teixeira: Derya Ghilani, Odorico de Pordenone: Bascon denizi (< Âbeskûn) gibi (Polo, I, 58-59). Schiltberger de Karadeniz'le arasında paralellik kurarak Akdeniz demiştir (*The Bondage*, s. 45).

IX. yüzyılda İbn Hurdâzbih, Hârizmî, İbn Rüste ve İbnü'l-Fakih, burayı ayrı bir deniz kabul ettiklerine dair bir imada bulunmamışlardır; Ya'kûbî ise (*Kitâbü'l-Büldân*, s. 354) hâlâ bir okyanusla bağlantısı bulunduğu fikrini savunmaktadır. X. yüzyılda *Hudûdü'l-âlem*'in meçhul müellifi de çevresini tasvir etmesine rağmen kapalı bir deniz olma ihtimali konusunda sessiz kalmıştır (s. 53). Daha sonra bu ihtiyatlı tutumun hafiflemeye başladığı görülür. Mes'ûdî (*Mürûcû'z-zeheb*, I, 167), İstahrî (*Mesâlik*, s. 217, 227) ve İbn Havkal (*Şüretü'l-arz*, II, 378) denizin kapallılığını açıkça ifade ederken Mes'ûdî (*Mürûcû'z-zeheb*, I, 164), Volga'nın bir kolu vasıtasıyla Karadeniz'e bağlandığı fikrine meyletmiş, böylece eski görüşleri izaha çalışmıştır. Sonuçta Hazar'ın kapalı bir deniz olduğu gerçeği kabul edilmiş, ancak bütün bunlar iki yüzyıl almıştır. Bu arada daha çok ayrıntıyı kapsayan ve özellikle İbn Havkal tarafından yapılan tasvirler dikkati çekmektedir. Denizin boyutları kesin biçimde bilinmemekle birlikte bazı rakamlar verilmekteydi ve tabii bunlar da abartılıydı. İbn Hurdâzbih'e göre çapı 3.000 km., İbn Rüste'ye göre boyutları 3.500 × 1.200 km., İbnü'l-Fakih'e göre bir yerde 1.800 × 1.800 km.,

bir başka yerde 600 × 600 km., Mes'ûdî'ye göre 1.500 × 1.200 km. idi; o zamanki gerçek boyutlar ise yaklaşık 1.200 × 300 kilometredir (Miquel, II, 531). Hazar, karanlık suları ve bulanık derinlikleriyle son derece korkunç bir deniz (Müstevfî, I, 239; II, 231), ejderha gibi tehlikeli ve ef-sanevi varlıkların bulunduğu bir yer olarak görüldü (Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, I, 109); dalgalarının diğer denizlerinkinden daha yüksek ve tehlikeli olduğuna, gemileri yutan girdaplarının bulunduğu inanıldı (Müstevfî, II, 232).

VIII. yüzyıldan XIII. yüzyıla kadar Hazar denizi müslüman devletlerin kuzey sınırının bir bölümünü oluşturuyordu. Bu dönemde Hazar denizindeki limanlardan gerçekleştirilen ticarî faaliyetlerde büyük bir canlılık yaşandı. Âbeskûn Limanı ipek pazarıydı; Derbend'den ise yakındaki adalarda üretilen keten ve kırmızı kök boya ihraç ediliyor, ayrıca Kafkasya'dan da köle taşımacılığı yapılıyordu (İbn Havkal, II, 332-333, 340, 378). Bakü'den gemilere neft yağı yükleniyordu. Aynı zamanda Gîlân, Deylem ve Âmül limanları arasında sürekli bir ticaret söz konusuydu (Mes'ûdî, *Mürûcû'z-zeheb*, I, 168). Bu arada güney kıyıları ile kuzeydeki limanlar, özellikle de Volga kıyısındaki İtil arasında ticaret gelişti. Hazarlar, kendi ürünleri olan balık tutkalından başka Rusya ve Bulgaristan'dan gelen köle, bal, bal mumu, kunduz derisi ve kürk gibi birçok şeyi ihraç ettiler; bunun karşılığında Cür-can ve Taberistan'dan giyecek malzemesi sağladılar (İbn Havkal, II, 385). Aynı zamanda balıkçılık da çok yaygındı. Balıkçılık, hem Âbeskûn'un yaklaşık 50 fersah kuzeydoğusundaki Dihistan'da bir nüfus yığılmasına sebep oldu, hem de Hazarlar'ın mutfak kültürüne büyük katkıda bulundu (*a.g.e.*, II, 379, 382). XI. yüzyıl başlarında Hazarlar'ın güçlerini kaybedip Kumanlar'ın kuvvetlenmesiyle birlikte, müslüman ülkelerle kuzey stepleri arasında deniz ticareti yavaş yavaş kesilme noktasına geldi. Bununla beraber müslümanların elinde bulunan güney limanlarında bu sektörde bir aksama olduğu söylenemez.

Moğol istilâsı ve Altın Orda Devleti'nin İslâmiyet'i kabul etmesiyle birlikte Hazar bölgesi belli bir süre politik ve kültürel birliğe kavuştu ve deniz ticaretinde önemli bir büyüme yaşanarak Hazar denizi, Avrupa'nın Karadeniz üzerinden Orta Asya'ya ve Hindistan'a giden büyük ticaret hattının önemli bir bağlantısı haline geldi. Moğol istilâsından hemen sonraki yıl-

larda Marco Polo, Cenevizliler'in, Gılân'dan ipek taşıma ile başlayıp daha sonra sahilde üretilen diğer mallarla sürdürdükleri ticaretle Hazar'ı kullandıklarını yazar (*The Book of Ser Marco Polo*, I, 52). 1340'ta İtalyan tüccarı Pegolotti, ürünleri kara yoluyla Tana'ya, oradan da deniz yoluyla İstanbul'a ulaştırılan çok faal bir balık ve tuzlanmış mersin balığı endüstrisinden bahseder (*La pratica della mercatura*, s. 380). 1375 tarihli Carta Catalana'da birçok İtalyanca ismin yer almasından anlaşıldığına göre İtalyan tüccarları Hazar'a iyice âşina olmuşlardı (Bibliothèque Nationale, MS, Espagnol, nr. 30, vr. 3-4). O yıllarda bazı İtalyan kaynaklarında Hazar'a, Altın Orda'nın Aşağı Volga üzerindeki başşehrine atıfla Saray denizi veya Bakü denizi denildiği de görülmektedir.

Timur'un 798'de (1395-96) Astarhan ve Saray'ı ele geçirmesi deniz ticaretine ağır bir darbe vurdu; bu tarihten sonra İtalyan tüccarları ipeği daha çok Sultaniye yoluyla karadan taşıdılar (Clavijo, s. 93). Fakat devam eden faaliyet yine de İtalyan korsanları için çekiciydi. 1374 yılında Kırım'daki Kefe'de (Feodosiya) oturan Cenevizliler'den Luchino Tarigo bu bölgede bir hayli korsanlık yapmıştı (Heyd, II, 376-377); 1428'de ise Derbend hanının davetiyle gelen Giovanni de Valle adlı bir Venedikli denizci Esterâbâd'a giden gemilere el koymaya başlamıştı (*Travels to Tana*, s. 5-6). Buna rağmen XV. yüzyılın sonunda Derbend ve Astarhan arasında daha çok yaz aylarında yapılan belirli bir miktarda ticaret mevcuttu. Contarini'nin 1476'daki gözlemlerine göre denizcilik bir hayli ilkeldi; gemiler hiçbir zaman kıyıda fazla uzaklaşmıyordu (*a.g.e.*, s. 146). Giovanni Maria degli Angiolo'nun 1510 yılına ait raporlarında gemilerin kapasitesinin 800 tona kadar yaklaştığı, ancak Derbend Limanı'na girecek olanların suyun seviyesi bakımından 200 tonu geçemediği belirtilmektedir. Bu gemilere Derbend'de pirinç, ipek ve tekstil yükleniyor, Astarhan'dan kürkle dönülüyordu. Astarhan'a muhtemelen başka yerlerden de ipek geliyordu (*a.g.e.*, s. 147, 151). Yine Contarini'ye göre balık endüstrisi gelişmişti ve yazın Tatarlar adalarda balık avlıyorlar, bu arada avladıkları fokların yağını hem aydınlatmada hem de develeri teskin etmede kullanıyorlardı. Fakat balıkçılık metotları çok ilkeldi ve birçok balık cinsi hiç tutulamıyordu (*a.g.e.*, s. 145-148).

Ruslar, III. (IX.) yüzyıla kadar Hazar denizindeki ticarî hayatta ancak çok küçük

bir rol oynamışlardı. IX-X. yüzyıllarda Viking istilâsı sırasında Rus gemileri, Hazar bozkırlarından nehir yoluyla indikleri denizin güney limanlarına birkaç defa yağma maksadıyla saldırıda bulunmuşlardı. Bunların ilki, Taberistan'da Zeydî Devleti'nin kurucusu Hasan el-Alevî zamanında (864-884), ikinci ve üçüncüsü 910 ve 911 yıllarında, dördüncüsü de 912'den sonra meydana gelmiştir (Mes'ûdî, *Mürücü'z-zeheb*, I, 166-167). Moğol zamanında ve Moğol sonrası dönemde Ruslar'ın denizle ilişkilerinin kalmadığı görülür. 1466 yılında Şirvan Hanlığı'na elçi olarak gönderilen Vasily Papin, Volga nehrinin ağzından üç gemiyle yola çıktığında Astarhan Tatarları tüccar Athanasius'u taşıyan ikinci gemiyi yağmalamışlar ve Moskova'dan dönen büyükelçi ile Athanasius Derbend'e ulaşmak için başka bir gemiye binmek zorunda kalmışlardı; üçüncü gemiye ise Tatarlar tarafından el konulmuştu (*Khokhenie*, s. 8-10).

Ruslar'ın 1557'de Astarhan'ı ele geçip tahkim etmeleri Hazar denizinin tarihinde yeni bir dönem başlatmıştır. Bu bölgede, özellikle de Hıve ve Buhara'ya giden kervanların çıkış noktası olan Mangışlak civarında bazı Rus ticarî firmaları kurulmuştu. İngiliz tüccarları da Hindistan'a doğrudan bir karayolu bulmak amacıyla onların peşinden gitmekte gecikmediler. Anthony Jenkinson, 1558'de Astarhan ve Hazar denizi yoluyla Buhara'ya ve 1562 yılında Astarhan-Derbend yoluyla İran'a yolculuk yapmıştı. 1564'te Rus çarı İngiliz tüccarlarına ticarî ayrıcalıklar verdi. Jenkinson'un da dikkatini çektiği gibi, Hazar denizinin üzerinde çok az sayıda gemi bulunması kaçırılmaması gereken bir fırsattı. İngilizler en büyüğü 30 tonluk küçük gemiler kullanıyorlardı; fakat bölgedeki faaliyetlerini kısa zaman içerisinde organize ettiler ve Gılân'dan ipek, Hindistan'dan değerli taşlarla baharat, İngiltere'den tekstil, barut ve diğer mâ-müllerini getirerek ticaret yapmaya başladılar (*Early Voyages*, s. 98, 228-236, 383, 391-392, 398-399, 405-406).

Bu ilk gelişmeler Osmanlı Türkleri'nin müdahalesiyle kesintiye uğradı. 1569'da Astarhan'a bir sefer düzenleyen Osmanlılar, Volga ve Don nehirleri arasındaki dar kara parçasından kadirgalarını aşırmadılar ve kanal kazmanın imkânsız olduğunu da görünce karadan harekete geçerek şehre vardılar; ancak gereken ağır silâhları ve diğer bazı malzemeleri arkada bıraktıkları ve kış da yaklaştığı için geri dönmek zorunda kaldılar. 1578 İran se-

feri sırasında Osmanlılar ilk defa Hazar kıyılarına ulaştılar ve burada Derbend merkez üzere bir eyalet idaresi kurdular. 1583'ten sonra Derbend eyaleti Çirak, Müskür, Ahı, Kuba, Rustav ve Şaburan sancaklarından meydana geliyor. Ayrıca devletin sınırları güneyde Bakü dahil Lengeran'a kadar uzanıyor. Derbend'in kuzeyinde de Kumuk bölgesi kıyıları Osmanlı nüfuzu altında bulunuyordu. Osmanlılar burada, Derbend'i merkez alarak Venedikli mühtedilerin yardımıyla her biri yirmi sekiz kürekli dokuz kadirgadan oluşan bir filo kurmayı planladılarsa da bunu gerçekleştiremediler (Bennigsen - Berindei, s. 78); ancak daha küçük bir filonun, Hazar'ın doğu kesimindeki Osmanlı mühtefiki Türkmenler'e yardım için mühimmat ve asker taşımakta kullanıldığı bilinmektedir (1580). Bütün bunlar Astarhan ve İran arasındaki ticareti engellemeye yetti ve İngiliz şirketi faaliyetini durdurmak zorunda kaldı. Osmanlılar'ın Özbek Hanlığı'na gönderdikleri elçi (989/1581) ve Özbekler'in mukabil elçisi (995/1587) yolculuklarda Hazar denizinin güneyindeki yahut kuzeyindeki kara yollarını tercih etmişlerdi (*a.g.e.*, s. 72-73).

1624 yılında Çar Alexis Mikhailoviç Astarhan'da tersane inşa edilmesi için bir emirname gönderdi; aynı yıl haritacılık çalışmaları da başlatıldı. Ancak Ruslar bu yüzyıl boyunca yine de fazla bir ilerleme kaydedemediler. İran sarayındaki Danimarka elçiliğinin sekreteri olan Adam Olearius'un 1637 yılındaki gözlemlerine göre denizcilik hâlâ yaz aylarında yapılabiliyordu. "İranlılar, Tatarlar ve Ruslar'ın çok küçük gemileri vardı ... ve ancak kıyı boyunca seyahat edebiliyorlardı" (*Relation du voyage de Moscovie*, s. 232). Büyükelçinin Astarhan'dan kendisini Derbend'e götürmek üzere kiraladığı geminin kaptanı denizcilikten o kadar az anlıyordu ki İranlı bir tüccardan yardım istemek zorunda kalmışlar, ülkelerine de Hazar'ın batı kıyısını takip eden kara yoluyla dönmüşlerdi (*a.g.e.*, s. 214, 232). 1056 (1646) yılında Evliya Çelebi Bakü'de Rus, Çin ve Kalmuk tüccarlarının bulunduğu ve gelişmekte olan ticarete dikkat çekmişti. Ruslar tuz, safran, petrol ve ipek alıp kürk ve deri satıyorlardı. Hazar civarındaki deniz ticareti genellikle müslümanların elindeydi (*Seyahatnâme*, II, 300-302). Hazar denizinde korsanlık daha yaygındı; çünkü gücünün zirvesinde bulunan Osmanlılar'ın mevcudiyeti Karadeniz'de aynı işlerin yapılmasını tehlikeli hale ge-

tirmişti. Stenka Razin yönetimindeki Kazaklar'ın 1667 yılında gerçekleştirdikleri saldırı İran gemilerinin askerî bakımdan ne kadar zayıf olduğunu gösterir (Stepanov, I, 310-370). Bunlar, 1668'de Aşağı Volga'dan 2000 kişilik bir filo ile yola çıkıp Derbend'e, daha sonra Mâzenderan'daki Ferahâbâd'a saldırmışlar, kışı Bakü yakınlarında geçirdikten sonra Muharrem 1080'de (Haziran 1669) aceleyle hazırlanmış 4000 kişilik bir İran filosunu yenilgiye uğratmışlardı. Kazaklar Astarhan'ı almak için geri döndüklerinde ise ancak çarın orduları onları durdurabilmişti. Kazak tehlikesi, İranlılar'ın Hazar'daki denizcilik faaliyetlerinin giderek azalmasına sebep olmuştur. Yine de XVIII. yüzyılın başları na kadar Volga'dan gelen ticaret gemileri Derbend ve Bakü arasında yer alan Nizâbâd'dan daha güneye geçememişlerdir (Hanway, I, 9).

Ruslar'ın Hazar'a asıl girişleri Büyükc (Deli) Petro zamanında olmuştur. 1719'da ilk defa kuzey kesiminin denizcilik haritaları yapıldı, 1720'de de hidrografya servisi sistematik araştırmalarına başladı. 1722'de Astarhan'da yeni bir tersane açıldı ve burada ticarî gemi inşa edilmesine izin verildi. 1722-1735 yılları arasında Derbend, Bakü ve Gılân'ın bir bölümünün işgali, Rus kaptanlarına denizin güney kısımlarını ve İran kıyılarını tanıma fırsatı verdi. Rus ve Ermeni tüccarlarına ait gemiler o tarihten sonra Gılân ile düzenli bir ticarî ilişki içinde oldular. Bütün bu denizcilik faaliyetleri Hazar ticaretine tekrar giren İngilizler tarafından yeterli görülüyordu. Halbuki 1730'ların sonunda Astarhan'da İranlılar'la ticaret yapan 120-200 tonluk otuz sekiz gemi vardı, diğer Rus gemileri faaliyetlerini doğu kıyısındaki Mangışlak körfezinde sürdürüyordu. Artık denizdeki önemli sayılabilecek tek millet Ruslar'dı (a.g.e., I, 106, 133).

1734 yılında Çariçe Anna Ivanovna'nın verdiği izinle İngilizler Hazar'da yeniden deniz ticaretini ihya etmek için teşebbüse geçtiler ve Gılân'da kurdukları şirket vasıtasıyla 1741'de aktif ticarete başladılar. Fakat ertesi yıl ortaklarıyla anlaşmazlığa düşen İngiliz tüccarlarından John Elton Nâdir Şah'ın hizmetine girdi ve bir filo meydana getirme görevini üstlendi; bu hamle, İranlılar tarafından Hazar'da bir deniz gücü kurmak için yapılan son ciddi teşebbüstü. Rusya'dan kaçanların da yardımıyla Elton biri yirmi üç topla donatılmış birkaç gemi inşa etti; aynı zamanda kendisi gibi İngiliz olan kaptan Woodroffe ile de Hazar'ın güneydoğusu

üzerine bir haritacılık çalışması yaptı (a.g.e., I, 109 vd., 124). Bu faaliyetler Moskova'da huzursuzluğa yol açtı ve 1746'da Ruslar İngilizler'in Hazar'daki ticarî faaliyetlerini yasakladılar. Bunun üzerine Gılân'da bulunan İngiliz tüccarları bu işten tamamen çekildiler. 1747'de Nâdir Şah'ın ölümü ve Elton'un 1751 isyanında öldürülmesiyle de İranlılar'ın Hazar'daki beklentileri sona erdi. Böylece Ruslar rakipsiz kaldılar ve üstünlükleri özellikle Kafkasya'nın işgali üzerine iyice pekişti. Gülistan (1813) ve Türkmençay (1828) antlaşmaları ile de Hazar'da savaş gemisi bulundurma hakkı sadece Rusya'ya tanındı.

Rus hâkimiyetiyle birlikte Astarhan'dan Kafkas ülkelerine düzenli denizcilik hizmetleri vermeye başlandı. 1840'lı yıllarda yaklaşık 240 yelkenli nakliye gemisi bu kıyılarda hâlâ sefer yapıyordu. 1844'te Volga buharlı gemisi deney için Kura'ya kadar gitti ve 1846'da buharlı gemi posta servisi, 1858'de kargo ve Bakü-Krasnovodsk arasında düzenli yolcu taşıma servisleri kuruldu. 1850'li yılların sonunda Azerbaycan petrolünün Hazar üzerinden taşınmaya başlanmasıyla bu bölge ile Rusya arasında yavaş yavaş sabit bir ticaret gelişti. 1859'da Bakü liman tesisleri yapıldı; 1860'ların başında en büyük ticarî kuruluş olan Kafkas ve Mercury Şirketi on beşi pervaneli, yedisi yandan çarklı yirmi iki buharlı gemi işletiyordu. Böylece ara durakları Azerbaycan limanları olmak üzere İran ile Astarhan arasında düzenli bir ticarî trafik oluştu; belli başlı ticaret maddeleri petrol, kereste ve çeşitli inşaat malzemeleriydi.

Ticarî gemiciliğin gelişmesiyle Hazar teknolojik yenilikler için önemli bir uygulama alanı haline geldi. Önceleri ahşap filikalarla taşınan petrol ve fuel-oil artık metalden yapılan gemilerle taşınmaya başlandı. 1878'de Stettin tersanelerinde inşa edilen 250 tonluk ilk buharlı tanker, 1882'de Hazar ticaretinde kullanılmak üzere Finlandiya'da inşa ettirilen bir ikincisi, 1897'de bölgedeki ilk çift motorlu gemi, 1903'te içten yanmalı motora sahip ilk nehir gemisi-tanker ve ardından onunun 1000 tonluk gelişmiş bir modeli ve 1909'da dizel motorlu ilk deniz taşıtları olan her biri 4600 ton kapasiteli iki tanker hizmete sokuldu. Bütün bu ilerlemeler, Rus ekonomik hayatında petrol ticaretinin giderek artan önemli rolü ile açıklanabilir. XIX. yüzyılın sonlarında deniz yoluyla yapılan ticaretin hacmi, üretilen petrolün % 80'ine tekabül eden 6 milyon

tona ulaşmış, geri kalan % 20 ise demiryolu ile taşınmıştı. 1899 yılında denizde petrol taşımacılığı yapan 345 gemi vardı ve bunların 133'ü buharlı idi. 1904'te çıkarılan bir kanunla ahşap gemilerin madenilerle değiştirilmesi istendi ve 1907 yılında tanker filosu 142.000 ton toplam kapasiteyle, 136 buharlı ve buna ilâveten toplam 50.000 ton kapasiteli 160 yelkenli gemiye ulaştı. 1912'de on üçü dizel olmak üzere 212 motorlu gemi vardı; filonun kapasitesi 1934'te 260.000 tona ulaştı; 1936'dan sonra da büyük yolcu gemileri hizmete girdi.

Ruslar, Hazar'ın güney kıyıları da dahil olmak üzere balıkçılığın hemen hemen tamamını ele geçirdiler. XVII. yüzyılda ticarî balıkçılık sadece İranlılar tarafından yapılıyordu. Olearius'a göre 1637'de Eylül'den nisana kadar Şah II. Abbas nehir boylarındaki balıkçılık haklarını kiraya verdi; yılın geri kalan bölümünde ise serbest bıraktı. Kaçarlar'dan Muhammed Şah devrinde (1834-1848) bütün kıyılardaki balıkçılık hakları Abdal isminde muhtemelen Azerbaycanlı bir Rus vatandaşının elindeydi; her şubat'ta iki Rus şilebi Sefidrûd ağzına gelip çok miktarda balık, özellikle de mersin balığı yükleniyordu ve bütün kıyılarda Rus balıkçıları görülüyordu (Aucher-Eloy, s. 411). Dinî faktörler de Ruslar'ın işini kolaylaştırmıştı. Çünkü Safevî döneminde İranlılar'ın yüzgeçleri bulunmadığı için haram kabul ettikleri mersin balığına ilgileri giderek azalmıştı. Ruslar'ın ticarî balıkçılıktaki üstünlükleri, aynı zamanda Hazar denizinin bütünü üzerindeki hâkimiyetlerinin de bir göstergesiydi. XIX. yüzyıl boyunca ve XX. yüzyılda I. Dünya Savaşı'nın başlamasına kadar balıkçılık yapma hakkı sürekli biçimde Rus vatandaşlarına veriliyordu. 1928'de bir Sovyet-İran ortak şirketi kuruldu ve nihayet 1953'te İran sularındaki balıkçılık hakları İran hükûmetine iade edildi (Bazin, II, 129-130).

Ezici Rus hâkimiyetinin tesiriyle İranlılar'ın Hazar'a olan ilgilerini yitirmelerine rağmen güney kıyılarında bir Türkmen denizcilik kültürü gelişti. Orta Asyalı Türkler'in burayı ve zenginliğini Ortaçağ'dan beri yakından tanımaları sebebiyle bu kültür bir hayli derin ve yoğundu. Daha X. yüzyılda Mangışlak yarımadasında denizcilikle uğraşılıyordu (İbn Havkal, II, 379). 1558'de Ural nehrinin ağzı yakınlarında Jenkinson, hayatlarını yağmacılık yaparak kazanmaya çalışan otuz sürgün Türkmen'den oluşan mürettebatıyla bir korsan gemisi görmüştü (*Early Voyages*,

s. 62); XVIII. yüzyılda ise bu korsanların faaliyetleri âzami boyutlardaydı (Hanway, I, 109-110, 112-116, 139, 277). XIX. yüzyılın başlarında Ruslar nihayet Türkmen korsanlığını durdurdular. Bundan sonra Türkmenler giderek daha barışçı bir denizcilik faaliyetine yöneldiler; 1835 yılından itibaren balık ürünlerini ve deniz kuşlarından elde ettikleri tüyleri Ruslar'a satmaya başladılar (Aucher-Eloy, s. 355); kısa süre içerisinde de İran kıyılarında yapılan ticaretin tekeli ele geçirmeyi başardılar (Bazin - Bromberger, s. 90-93). Türkmen kıyı ticareti XX. yüzyılda zirveye ulaştı. O zamanların önemli limanları, 1920'de hâlâ yaklaşık kırk geminin barındığı Kumîşân ve Benderîşah idi. Kıyı ticareti Türkmen çölünden gelen tuz ve pamuk yağının Anzalı'da pirinç, kereste ve kenevirle değiştirilmesi suretiyle yapılıyordu. Türkmenler, Rusya'dan petrol ve şeker ithal edip Gilân'dan pirinç ve odun kömürü ihraç ederek derin sulara girmekten de sakınmıyorlardı.

Hazar çevresindeki İranlı kavimlerin denizcilğe ilgi duymalarına karşılık Türkmenler'in tam tersi bir tutum sergilemeleri, Christian Bromberger tarafından da açıkça belirtildiği üzere (a.g.e., s. 92), ilginç bir kültürel problem olarak ortaya çıkmaktadır. Bu hadise, muhtemelen Türkmenler'in kendilerine has demografik ve sosyal yapılarını yansıtmaktadır. Özellikle de sınırlı kaynaklara sahip kurak çevre birçok fakir insanı harekete geçirmiş ve göçebe hayatını bırakmış olanlar karanın kendilerine pek fırsat vermediğini görüp denize yönelmişlerdir. Türkmen toplumu içinde kırsal malların el değiştirmesi, yüksek başlık parası, mirasın tamamının son erkek çocuğa bırakılması gibi töreler de bu eğilimi güçlendirmiş olmalıdır.

BİBLİYOGRAFYA :

Muhammed b. Mûsâ el-Hârizmî, *Kitâbü Şûretü'l-arz* (nşr. Hans von Mîzik), Leipzig 1926 → Frankfurt 1992, s. 80-81; İbnü'l-Fakih, *Muhtaşaru Kitâbi'l-Büldân* (nşr. M.J. de Goeje), Leiden 1886, s. 7-8; Ya'kûbî, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 354; İbn Hurdâzbiḥ, *el-Mesâlik ve'l-memâlik*, s. 134; İbn Rûste, *el-A'lâku'n-nefise*, s. 86; Mes'ûdî, *et-Tenbîh*, s. 60-66, 90; a.mlf., *Mürûcü'z-zeheb* (nşr. Ch. Pellat), Beyrut 1962-69, I, 109, 164, 166-168; İstahrî, *Mesâlik* (de Goeje), s. 217, 227; Makdisî, *el-Bed' ve'l-târîḥ*, III, 353; İbn Havkal, *Şûretü'l-arz*, II, 332-333, 340, 378, 379, 382-385; *Hudûdü'l-'âlem* (Minorsky), s. 53, 60; Şeyhürrebve ed-Dîmaşkî, *Nuḥbetü'd-dehr fi 'acâ'ibi'l-beḥr* (nşr. A. F. Mehren), Copenhagen 1874 → Frankfurt 1994, s. 194-195; Marco Polo, *The Book of Ser Marco Polo* (trc. ve nşr. H. Yule - H. Cordier), London 1921, I, 52, 58-59; Müstevfî, *Nüzhetu'l-kulûb*

(Strange), I, 239; II, 231-232; G. M. Angiolo, *A Narrative of Italian Travels in Persia in the Fifteenth and Sixteenth Centuries* (ed. C. Grey), London 1873; Evliya Çelebi, *Seyahatnâme*, II, 300-302; A. Olearius, *Relation du voyage de Moscovie, de Tartarie et de Perse*, Paris 1656, s. 214, 232; J. Hanway, *An Historical Account of the British Trade Over the Caspian Sea with a Journal of Travels*, Dublin 1754, I, 9, 17, 106, 109-110, 112-116, 124, 133, 139, 277; II, 433-436, 456; J. B. Fraser, *Travels and Adventures in the Persian Provinces on the Southern Banks of the Caspian Sea*, London 1826; *Recueil de voyages et mémoires publiés par la Société de Géographie IV* (ed. F. Michel - T. Wright), Paris 1839, s. 265; P. M. R. Aucher-Eloy, *Relations de voyages en Orient de 1830 à 1837*, Paris 1843, s. 355, 411; R. G. de Clavijo, *Narrative of the Embassy of Ruy Gonzalez de Clavijo to the Court of Timour at Samarcand, A.D. 1403-6* (ed. C. R. Markham), London 1859, s. 93; *Travels to Tana and Persia by Josafa Barbaro and Ambrogio Contarini*, London 1873, s. 5-6, 145, 146, 147, 151; J. B. Paquier, *De Caspiana atque Aralica regione Asiae veteres geographos cum recentioribus susceptit*, Paris 1876; J. Schiltberger, *The Bondage and Travels of Johann Schiltberger* (trc. J. B. Telfer), London 1879, s. 45; *Early Voyages and Travels to Russia and Persia by Anthony Jenkinson and Other Englishmen* (ed. E. D. Morgan - C. H. Coote), London 1886, s. 62, 98, 228-236, 383, 391-392, 398-399, 405-406; G. N. Curzon, *Russia in Central Asia*, London 1889; a.mlf., *Persia and the Persian Question*, London 1892, II, 390-392; P. C. d'Almeida, *De Caspio mari apud veteres*, Cadomie [Caen] 1893, s. 16-17, 23 vd.; J. Marquart, *Erñsahr nach der Geographie des Ps. Moses Xorenaç'i*, Göttingen 1901, s. 105-107; H. Brunnhofer, *Arische Urzeit*, Bern 1910, s. 39-42; H. L. Rabino, *Les provinces caspiennes de la Perse*, *Le Gilân*, Paris 1915-16, s. 32; W. Heyd, *Histoire du commerce du Levant au moyen-âge*, Leipzig 1923, I, 4; II, 376-377; F. B. Pegolotti, *La pratica della mercatura* (ed. A. Evans), Cambridge 1936, s. 380; W. V. Tarn, *The Greeks in Bactria and India*, Cambridge 1938, s. 112-113; I. V. Stepanov, *Kristyanskaya vojna pod predvoditelstvom S.T. Razina*, Moskva 1957, I, 310-370; *Hohenie za tri morya Afanasiya Nikitina 1466-1472 g.g.* (ed. S. N. Kunkes), Moscow 1960, s. 8-10; I. Rostami, *Biologie et exploitation des esturgeons (acipensérédés) caspiens*, Bar-le Duc 1961; V. D. Vladykov, *Inland Fisheries Resources of Iran Especially of the Caspian Sea, with Special Reference to Sturgeon, Report to the Government of Iran* [baskı yeri yok] 1964; F. Bartz, *Die grossen Fischereiräume der Welt II*, Wiesbaden 1965, s. 505-526; A. Nimet Kurat, *Türkiye ve İdil Boyu*, Ankara 1966, bk. İndeks; A. Miquel, *La géographie humaine du monde musulman*, Paris-The Hague 1967, II, 531; III, 342; P. Somerville-Large, *Caviar Coast*, London 1968, s. 41-50; E. Herzfeld, *The Persian Empire, Studies in Geography and Ethnography of the Ancient Near East*, Wiesbaden 1968, s. 196; L. Mofakham-Pâyân, *Etude géographique de la mer Caspienne*, Meşhed 1347 hş. /1969, s. 14-25; E. Ehlers, *Südkaspisches Tiefland (Nordiran) und Kaspisches Meer*, Tübingen 1971; a.mlf., "Die historischen Spiegel-schwankungen des Kaspischen Meeres und

Probleme ihrer Deutung", *Erdkunde*, XXV, Bonn 1971, s. 241-249; Yu. Yu. Marti v.dğr., *Biologičeskaya produktivnost Kaspıyskogo Morya*, Moscow 1974; W. Irons, "The Yomut Turkmen", *A Study of Social Organization Among a Central Asian Turkic-speaking Population*, Michigan 1975; B. A. Nagdaliev, "Istoriya razvitiya morskogo sudohodstva na Kaspıi", *Kompleksniye isledovaniya Kaspıyskogo Morya* (ed. E. G. Maev), Moscow 1976, s. 274-278; A. Berf-mânî, *Deryâ-yı Mâzenderân*, Tahran 1976; P. Goukowsky, *Essai sur les origines du mythe d'Alexandre*, Nancy 1978-81, I, 156, 347, 348; M. Bazin, *Le Tâlech*, Paris 1980, II, 129-139; a.mlf. - C. Bromberger, *Gilân et Azarbâjân oriental, cartes et documents ethnographiques*, Paris 1982, s. 90-93; D. S. Guseynova, *Rabotçie-moryaki Kaspıya (90-e godi XIX B.-1907)*, Bakü 1981; E. N. Kazançeev, *Ribi Kaspıyskogo Morya*, Moscow 1981; A. D. Dobrovolskiy - B. S. Zalogiy, *Morya SSSR*, Moscow 1982, s. 18-31; I. V. Nikolskiy v.dğr., *Geografiya vodnogo transporta SSSR*, Moscow 1983, s. 102-111; G. K. Voytolovskiy, *Geografiya morskikh putey i promıshlennogo ribolovstva*, Moscow 1984, s. 126-129; C. Bromberger, "Identité alimentaire et altérité culturelle dans le nord de l'Iran. Le froid, le chaud, le sexe, et le reste", *Identité alimentaire et altérité culturelle. Actes du colloque de Neuchatel (12-13 novembre 1984)*, Neuchatel 1985; S. I. Varuşçenko v.dğr., *İzmenenie rejima Kaspıyskogo Morya i bestoçnih vodimov v paleoçremeni*, Moscow 1987; A. G. Kasimov, *Kaspıyskoe More*, Leningrad 1987, s. 20, 121; *Kaspıyskoye More, İhtiofauna i promıslouye resursi* (ed. V. H. Belyaeva v.dğr.), Moscow 1989; C. A. Trézel, "Notice géographique et statistique sur le Ghilan et le Mazanderan, province de l'empire perse", *Journal des sciences militaires*, II (1826), s. 110-123, 512-526; A. Chodzko, "Le Ghilan on les mara is Caspiens", *Nouvelles annales des voyages et des sciences géographiques*, III (1850), s. 68-93; K. J. Naumann, "Die Fahrt des Patrokles auf dem Kaspischen Meer", *Hermes*, XIX, Stuttgart 1884, s. 165-185; P. Herzog, "La producción de caviar en el Eran", *Lagena*, IX, Sucre 1966, s. 33-41; P. Vieille - I. Nabavi, "Les pêcheries de la Caspienne et les migrations saisonnières de Khalkhal", *Revue de géographie*, XLV, Lyon 1970, s. 139-162; A. von Brandt, "Die iranische Störfischerei im Kaspischen Meer", *Protokolle zur Fischereitechnik*, XII/56, Hamburg 1972, s. 171-203; G. E. Hollis, "The Falling Levels of the Caspian and Aral Seas", *GJ*, CXLIV (1978), s. 62-80; F. Carré, "Les pêches en mer Caspienne", *Annales de géographie*, LXXXVII, Paris 1978, s. 1-39; A. Bennigsen - M. Berindei, "Astrakhan et la politique des steppes nordpontiques", *Harvard Ukrainian Studies*, sy. 3-4, Cambridge 1979-80, s. 71-91; Mahmut Ak, "Osmanlı Coğrafyasında İki Yer Adı (Bahr-i Kulzüm / Kurzüm) Üzerine", *İlmî Araştırmalar*, sy. 2, İstanbul 1996, s. 7-12; Xavier de Planhol, "Caspian", *Elr*, V, 50-61.



XAVIER DE PLANHOL

Hazar Gaz ve Petrolleri. Hazar bölgesi, dünyanın önemli petrol ve doğalgaz rezervlerine sahip bölgelerinden biridir. XIX. yüzyılda Amerika Birleşik Devletleri'nde petrolün ilk olarak çıkarılışından