

KARADENİZ

İtibaren Karadeniz adıyla anılmaya başlanmış ve bu ad öteki dillere de karanın "siyah" anlamında tercüme edilmesiyle Black Sea (İng.), Mer Noire (Fr.), Schwarze Meer (Alm.), Mare Nero (İt.), Çernoje More (Rusça), Marea Neagra (Rumence) el-Bahrü'l-esved (Ar.) şekillerinde girmiştir. Aslında ismin başındaki kara kelimesi, eski Türk dilinde renklerin aynı zamanda yön ifade etmeleri sebebiyle "kuzey" anlamındadır.

Karadeniz, doğuda Aral gölü ile Hazar denizinden başlayıp batıda Viyana havzasına kadar uzanan eski bir denizin kalıntısıdır ve jeolojik evrimini uzun gelişim aşamaları geçirerek kazanmıştır. Üçüncü zamanın sonlarında parçalanmaya başlayan bu büyük iç deniz Karadeniz ve Hazar olmak üzere ikiye ayrılmış, bu arada Karadeniz'le Akdeniz arasında oluşan ilişki birkaç defa kesintiye uğradıktan sonra günümüzdeki şeklini almıştır. Karadeniz, Azak denizi ve Odesa körfezinin çevreleri dışında kıyıların az girintili çıkıntılı olmasıyla dikkat çeker. Ada bakımından zengin değildir; başlıca adalar arasında Anadolu kıyılarındaki Giresun adası (antik Aretias) ve Kefken adaları adı verilen kaya parçalarıyla Tuna deltası önündeki Yılan (Zmeini) adası zikredilebilir. 90-100 m. derinliğe kadar olan sığ alanlar bütün denizin dörtte birini kaplar. Karaların kıta sahanlığını (self) teşkil eden ve Anadolu önlerinde darlaşan bu sığ alanlar Odesa körfeziyle Azak denizinde geniş yer tutar. Tamamı kıta sahanlığı içinde bulunan Azak denizinin en derin yeri 14 metreyi geçmez.

Az tuzlu bir deniz olan Karadeniz'in yüzey sularının tuzluluk oranı doğu ve orta kesimlerde ‰ 18-19, Odesa körfezinin kuzey kıyılarında ‰ 10 kadardır. Dip suları ise daha tuzlu ve ağır olup tuzluluk oranı 200 metrede ‰ 22'ye ulaşır. Tuzluluk oranındaki değişiklik sonucunda meydana gelen yoğunluk farkı sebebiyle yüzey sularıyla dip suları birbirine karışmadan üst üste iki ayrı tabaka halinde durur. Bu özellik derindeki kısımlara oksijen nüfuzunu engellediğinden aşağılarda kükürtlü oksijen gazı (H₂S) birikir ve bu zehirli sularda sadece bakteriler yaşar. Karadeniz'e özgü balık bolluğu sadece yüzey sularında görülür. Yüzey sularının yaz ortalaması sıcaklığı 20°-26° arasında değişir. Denizin güneyinde sular daha sıcak, kuzeyinde daha serindir ve bu durum kıyının daha da belirginleşir. Özellikle güneydoğu kesimindeki suların sıcaklığı kışın 13° civarında kalırken tuzluluk oranının

da düşük olması sebebiyle Azak denizinin ve Odesa körfezinin, zaman zaman da Kırım kıyılarından Bulgaristan'ın Burgaz Limanı önlerine kadar kuzeybatı kesiminin donduğu görülür. Donma olaylarına Türkiye kıyılarından rastlanmaz. Yalnız 1929 ve 1954 yıllarında görüldüğü gibi Tuna nehrinin donmasıyla oluşan ve kış sonunda parçalanarak akıntıya kapılan buz kütleleri bazan İstanbul Boğazı'na kadar ulaşabilir.

Türkiye balıkçılığının % 84'ü Karadeniz'in balık miktarı açısından zengin olan yüzey sularında yapılır; pek fazla çeşitlilik göstermeyen balıklar arasında en çok avlanan hamsidir ve toplam ürünün yaklaşık üçte ikisini oluşturur.

BİBLİYOGRAFYA :

Karakin Deveciyan, *Balık ve Balıkçılık*, İstanbul 1331, s. 44; Recai Ermin, "Karadeniz ve Balıkları", *Üniversite Haftası, Trabzon-Rize (14 Ekim 1955-19 Ekim 1955)*, İstanbul 1956, s. 155-164; Sırrı Erinc, "Karadenizin Teşekkülü ve Fiziki Şartları", a.e., s. 80-96; a.mlf., "Karadeniz ve Çevresinin Morfolojik Tekamülü ile Pleistosen İklim Tehavvülleri Arasındaki Münasebetler", *İÜ Coğrafya Enstitüsü Dergisi*, sy. 5-6, İstanbul 1954, s. 46-94; a.mlf., "Karadeniz'in Denizaltı Morfolojisi", a.e., sy. 9 (1958), s. 103-114; a.mlf., "Karadeniz Çanağının Jeomorfolojik ve Yapısal Özellikleri ve Morfometrisi", *Bülten (İÜ Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Yayını)*, sy. 1, İstanbul 1984, s. 15-22; a.mlf., "Karadeniz'de Buzlanma ve Buz Rejimi ile Meteorolojik Parametreler Arasındaki İlişkiler", a.e., sy. 2 (1985), s. 11-15; Hamit İnandık, *Deniz ve Kıyı Coğrafyası*, İstanbul 1971, s. 109-110; a.mlf., "Türkiye Çevresindeki Denizlerin Bazı Özellikleri", *İÜ Coğrafya Enstitüsü Dergisi*, sy. 14 (1964), s. 29-53; Ahmet Ardel, *Hidrografiya, Okyanuslar ve Denizler*, İstanbul 1975, s. 255-269; a.mlf., "Karadeniz'in İdrolojisi", *İÜ Coğrafya Enstitüsü Dergisi*, sy. 5-6 (1954), s. 23-34; a.mlf., "Karadeniz", *İA*, VI, 230-238; Ajun Kurter, *Oceanografiya*, İstanbul 1977, s. 21, 27, 100, 128; İbrahim Atalay, *Denizaltı Jeolojisi ve Jeomorfolojisi*, Erzurum 1981, s. 208-215; Hüseyin Yüce, "Karadeniz Dip Tuzluluğunun Değişimi", *Bülten*, sy. 2 (1985), s. 93-97; a.mlf., "Karadeniz'de Hidrojen Sülfür ve Çözünmüş Oksijen Dağılımı ve Mevsimsel Değişimi", a.e., s. 99-115; Ayhan Uysal, "Doğu Karadeniz (Sinop-Hopa) Bölgesi Mezgit Balığının (Merlangius Merlangus Euxnus) Biyolojisi ve Pاپulasyon Dinamiki", *Bülten*, a.e., sy. 9 (1992), s. 145-173; Necdet Tunçdilek, "Denizler", a.e., s. 230-234.



METİN TUNCCEL

□ TARİH. Bir iç deniz özelliği taşıyan Karadeniz'in kıyı kesimleri tarih boyunca pek çok kavmin yerleştiği, değişik kültürlerin etkili olduğu bir bölge olarak ön plana çıkmıştır. Eskiçağ'larda batı sahillerinde Kimmerioslar, güney sahilleri boyunca Yunan kolonileri yerleşmişler, ku-

zeyde Azak'tan Dobruca'ya kadar olan kesimde (İskit ülkesi) Asya menşeli kavimler etkili olmuşlar, IV. yüzyılda Türk kavimleri bu bölgelere gelmeye başlamışlardır. 370'lerden itibaren Hun Türkleri Kuzey Karadeniz bozkırlarına yerleştiler. VI. yüzyılın sonlarında ise Slavlar Karadeniz kıyılarına ulaştılar. Aynı asırda bu bozkırlarda Avarlar da etkili oldu. Karadeniz'in güney sahilleri Bizans İmparatorluğu'nun idaresi altında iken VI-X. yüzyıllarda Hazarlar, Kırım'dan Kafkasya'ya kadar olan kesimi ellerinde bulundurdular. Bu dönemde Karadeniz, ticarî münasebetler ağı içerisinde Baltık sahilleriyle Akdeniz dünyasını irtibatlandıran önemli bir mevki kazandı. Bir yandan da Asya'dan Avrupa'ya ulaşan yolların ana kavşak noktaları kuzey kıyılarında oluşmaya başladı. Bu ticarî canlılık içinde Bizans İmparatorluğu'nun başşehri olan İstanbul, Karadeniz'in Akdeniz'e açılan kesiminde ana antrepo haline geldi. Kuzey steplerinden ve Avrupa kıyılarından bu şehre yönelik ticarî faaliyetler yoğunlaştı. Hatta İskandinav kavimleri (Vareglar) IX. yüzyılda Boğaz'a kadar inerek yağma ve tahribatta bulunmuşlardı.

XI. yüzyıldan sonra ve özellikle XII. yüzyılda Karadeniz hem kuzeyden hem güneyden çeşitli Türk kavimlerinin iskânına sahne oldu. Bu durum Karadeniz havzasının siyasî ve etnik görünüşünü oldukça değiştirdi. XI. yüzyılda Karadeniz'in sadece güney sahilleri değil Kırım tarafı ve doğu kıyıları da dahil Bizans İmparatorluğu'nun kontrolü altında bulunmaktaydı. Fakat Malazgirt savaşından sonra Türkler'in Anadolu'ya gelişi güney sahillerinde yeni gelişmelere yol açtı. Öte yandan Kıpçaklar kuzey kesimindeki topraklarda etkili olmaya başladılar. XII. yüzyılda Komnenoslar Trabzon merkezli yeni bir devlet kurmuşlar, 1214'te David Komnenos, İznik İmparatoru Laskaris'i yenmiş ve bu durum Selçuklular'ın müdahalesine yol açmıştı. Bu şekilde Türkler Karadeniz'in Anadolu sahillerine yavaş yavaş yerleşmeye başladılar. İzzeddin Keykâvus 1214'te Sinop'u ele geçirdi. Daha sonraki gelişmeler sonucunda Karadeniz'in Anadolu sahillerinin orta ve batısında Trabzon Rum Devleti dışında yeni Türk beylikleri ortaya çıktı. Selçuklular, I. Alâeddin Keykubad zamanında Kırım'a Sudak'a bir sefer düzenlediler. Akdeniz'in önemli liman şehri Antalya ile Karadeniz'i irtibatlandıran Sinop Limanı vasıtasıyla güney-kuzey ekseninde önemli bir siyasî ve iktisadî avantaj elde etmiş oldu-

lar. Moğol yayılması daha çok kuzey step-lerinde etkili oldu ve batı ile doğu arasındaki ana irtibat bu tarihten sonra yeniden kuruldu. Fransız kralının elçisi Rubruk 1253'te Moğollar'la ilişkileri geliştirmek üzere Karakurum'a gitti. İstanbul'dan Karadeniz'i geçip Sudak'a ulaşan Rubruk bu denizin dikkat çekici bir tasvirini yapar. Ona göre halk bu denize Büyük Deniz diyordu, uzunlamasına 1400 mildi, orta kesiminde kuzey ve güneyde iki burun vasıtasıyla daralmaktaydı. Güney burundaki Sinop Selçuklu sultanı elinde bulunuyordu. Karşı Kırım sahilleriyle burası arasında 300 mil mesafe vardı. Don nehrinin ağzından Tuna'ya kadar olan yerler Moğollar'ın ülkesine aitti. Onlar Selçuklu sultanını da kendilerine bağlamışlardı, ayrıca batı sahillerinde Eflak, Küçük Bulgarya, Makedonya ve Slovenya'ya kadar onlara vergi ödenirdi (*Moğollar'ın Büyük Hanına Seyahat*, s. 27-29). Rubruk ayrıca Kırım bölgesi ve kuzey kesiminde Moğollar'dan önce Kumanlar'ın bulunduğunu da yazar.

Birçok Arap seyyahın da belirttiği gibi Altın Orda Devleti'nin idaresi altındaki Karadeniz'in kuzey kesimiyle Mısır arasında XIII ve XIV. yüzyıllarda ticarî bağlar oldukça sıkılaşmıştı. 1260'lı yıllardan itibaren Latin tüccarlar, özellikle Cenevizliler Karadeniz'de ön plana çıktılar. Kefken, Amasra, Sinop, Samsun, Fatsa, Trabzon, Balaklava, Kefe ve Suğdak'ta önemli ticaret kolonileri kurdular. Akdeniz ile kuzeyde Baltık denizi arasındaki ticarî faaliyet Karadeniz'deki limanlarda kesişmekteydi. Azak ve Tuna deltasındaki limanlar hayli hareketlenmişti. Cenevizliler Galata'daki kolonileri vasıtasıyla ticarî ağı yönlendiriyordu. Bu dönemlerde her tarafta Türkçe konuşuluyor, anlaşma için bu dil ön plana çıkmış bulunuyordu. Cenevizliler 1306'da Trabzon'dan çıkarıldılar, 1308'de de bir ara Kefe'yi terketmek zorunda kaldılar. Bununla beraber yine de Karadeniz'deki ticarî faaliyetlerini kısmen sürdürdüler. Özellikle Samsun, Fatsa ve Trabzon'da kendilerine ait özel bölgeler bulunuyordu. Venedik, kıyı kesimlerine hâkim Türkmen beylikleriyle ilişkilerini geliştirerek Karadeniz'e yerleşmeye başladı. Karadeniz'deki ticarî önemi büyük limanlar üzerinde Venedik-Ceneviz çekişmesi baş gösterdi. Türkmen beylikleri de bu mücadelede rol oynadı. Aydın Beyi Gazi Umur Bey, Tuna ağzına kadar uzanarak büyük ganimetlerle geri dönmüştü. Bu arada Osmanlılar Karadeniz'in güney sahillerine ulaştılar ve Çelebi Mehmed zamanında Kara-

deniz'in batı sahillerine doğru uzandılar. Karadeniz'in güney sahillerinin doğusunda ise Trabzon Rum Devleti Türkmen boylarının baskısıyla giderek küçülmüş, Giresun'un daha da doğusuna çekilmek mecburiyetinde kalmıştı.

XIV. yüzyılın sonlarında Timur, Altın Orda Devleti'ne son verip Karadeniz'in kuzey kesimlerine hâkim olduğu gibi Osmanlılar'ı da mağlûp ederek Anadolu'nun Türkmen beyliklerini yeniden ihya etti ve Karadeniz sahillerindeki Türk beylerini kendisine tâbi kıldı. Fakat Karadeniz'i yeniden Asya merkezli bir idareye bağlama faaliyeti onun ölümüyle hedefine ulaşamadı. Osmanlılar'ın yükselişi ve İstanbul'un fethi Karadeniz'in bütünüyle bir Türk gölü haline gelişinin başlangıcını oluşturdu ve ona mahallî merkezli bir özellik kazandı. Fâtih Sultan Mehmed, Cenevizliler'in önemli bir limanı durumundaki Amasra'yı, Candaroğulları'na ait Sinop'u aldı. Trabzon Rum Devleti'ne nihayet vererek (865/1461) Karadeniz'in bütün güney sahillerine hâkim oldu. Ardından 1475'te son Ceneviz kolonisi olan Kefe'yi ve Mengub'u da elde etti. Kırım Hanlığı'nı kendisine bağlı hale getirdi. II. Bayezid döneminde Kili ve Akkırman'ın zaptı, Kanûnî Sultan Süleyman zamanındaki Boğdan seferi (945/1538), Kırım'dan itibaren İstanbul'a kadar bütün Batı Karadeniz kıyılarının Osmanlı idaresi altına girmesiyle sonuçlandı. Osmanlılar bugünkü Moldova ve Ukrayna'nın sahil kesimlerinde yeni idarî birimler kurarak Romanya, Polonya hatta Rusya ve ötesindeki bölgelere uzanan ticaret yollarını koruma altına almaya, ayrıca kuzeyden gelebilecek Kazak ve Rus akınlarını önlemeye çalıştılar. Öte yandan kuzey steplerinin hâkimiyeti için 1569'da gerçekleştirilen ve bir bakıma Karadeniz'in kuzey sahillerini Hazar'ın kuzeyi ile irtibatlandırma amacı taşıyan Astarhan seferinde başarısızlığa uğradılar. Bütün alınan tedbirlere rağmen Kazak akınları, gerek İstanbul gerekse Anadolu'nun kuzey sahillerine kadar etkisini gösterdi. Ancak Tuna havzası ve kuzeydeki step bölgeleriyle ticaret kesilmedi. Osmanlı idaresi altında Karadeniz önemli sayılabilecek bir ticarî faaliyete sahne oldu; bu ticarete ana merkez ise İstanbul idi.

Eskiçağ'lardan beri Karadeniz bölgesi Ege ve Akdeniz ile yoğun bir ekonomik bütünlük oluşturmuştu. Boğdan (Moldova) ve Kırım kıyı şeridindeki çıkış noktalarıyla denize açık az nüfuslu Kuzey Karadeniz kesimleri önemli miktarda üreti-

len tahıl, et, balık ve diğer hayvanî ürünleri, sık nüfuslu güney kesimine aktaran bir ihracat kapısı özelliği kazanmıştı. Güneyden ise Kefe, Kili, Akkırman gibi kuzey limanlarına büyük miktarda ipek, pamuk, kenevirden mâmul kumaşlar gönderiliyordu. XV ve XVI. yüzyılda kuzey-güney ticareti önemli sayılabilecek boyutlara ulaşmıştı. XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren Avrupa ve Rus menşeli imalatın Türk ve Hint dokumalarına rakip oluşuna kadar Karadeniz bölgesi iç ticaret ve yerli sanayi mâmullerinin önemli bir güzergâhı durumundaydı. Tokat basmaları, Amasya, Kastamonu bezleri, kaba pamukluları, Kuzey ve Batı Kafkasya'dan Balkanlar'da Dobruca yöresine kadarki Bozkır kuşağında ve Kırım'da büyük bir pazar oluşturmuştu.

Karadeniz'in kuzey kesiminde Hârizm ve Azerbaycan'dan Aşağı Volga ve Azak'a uzanan güzergâh 1520'li yıllara kadar oldukça faaldı. Akkırman'dan Lviv'e uzanan Boğdan yolunun faal hale gelmesinden önce doğunun malları, Kefe ve Azak'tan başlayıp Ukrayna bozkırları ve Dinyepr üzerinden Kiev'e ve Kamaniç'a uzanan yoldan taşınıyordu. Kefe-Lviv yolu XV. yüzyıl ikinci yarısından sonra yerini Akkırman-Lviv yoluna bıraktı. Kuzey-güney ticareti denizden Bursa-İstanbul-Kefe veya Akkırman'ı takip ediyor, bu güzergâhta önemli miktarda Türk-müslüman tüccarı faaliyet gösteriyordu. Rus tüccarı ise Fâtih Sultan Mehmed döneminden itibaren Azak ve Kefe gibi limanlara daha yoğun bir şekilde gelip mallarını pazarlamaya başladılar. Ruslar daha sonra serbestçe ticaret yapabilmek için Osmanlılar'dan ahidnâme aldılar. XV ve XVI. yüzyılda Osmanlı ülkesine Karadeniz vasıtasıyla Rus ülkelerinden gelen en değerli mal kürktü. Ayrıca köle ticareti de çok büyük önem kazandı. Osmanlılar XVI. yüzyılın sonlarına doğru Moskova ile ticarete karşı tavır aldılar. Yine bu dönemlerde Leh tüccarının da Karadeniz limanlarında faaliyet gösterdiği bilinmektedir. Kefe, Akkırman gibi bazı Osmanlı limanlarına ait gümrük defteri kayıtları söz konusu ticaretin ve pazarlanan malların mahiyetini ortaya koyar.

Osmanlı döneminde ayrıca Karadeniz sahillerinde birçok resmî gemi inşa tezgâhı bulunuyordu. Bunların içinde en önemlisi Sinop Tersanesi olup Candaroğulları'ndan bu yana kullanılıyordu; XVI-XVII. yüzyıllarda Galata ve Gelibolu'dan sonra üçüncü büyük tersane durumundaydı. Karadeniz'de en fazla gemi inşa

KARADENİZ

edilen ikinci tersane Samsun'daydı, burası XVIII. yüzyılda da faaldı. Kefken'deki tersane ise özellikle İnebahtı yenilgisinin ardından faaliyete geçirilmişti. XVIII. yüzyılın başlarına kadar bütün Karadeniz sahillerinde kırk dört gemi tezgâhı vardı. Bunların başlıcaları Karadeniz'in güney sahillerinden doğu istikametine doğru Şile, Ereğli, Bartın, Amasra, İnebolu, Gerge, Ünye, Giresun, Tirebolu, Rize, Gönnye, Azak, Taman, Kerç, Kefe, Gözleve, Akkırman, Kili, Köstence, Mangalya, Kavarna, Balçık, Varna, Ahyolu, Süzebolu, İneada ve Vize'de bulunuyordu.

BİBLİYOGRAFYA :

Ch. Peyssonnel, *Traité sur le commerce de la Mer-noire*, Paris 1820; G. J. Bratianu, *Recherches sur le commerce genois dans la Mer noire au XIII^e siècle*, Paris 1929; P. M. Bijişkyan, *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası: 1818-1819* (trc. H. Andreasyan), İstanbul 1969; *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, Samsun 1988; *İkinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri* (Uluslararası I), Samsun 1990; İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara 1992, s. 25-27; Halil İnalçık, *Sources and Studies on the Ottoman Black Sea, I: The Customs Register of Caffa 1484-1490*, Cambridge 1996; a.mlf., *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, 1300-1600* (trc. Halil Berktaş), İstanbul 2000, I, 327-354; W. von Rubruk, *Moğollar'ın Büyük Hanına Seyahat 1253-1255* (trc. Ergin Ayan), İstanbul 2001, s. 27-29; C. Kortepeter, "Ottoman Emprial Policy and the Economy of Black Sea Region in the Sixteenth Century", *JAOS*, LXXXVI (1966), s. 86-113; A. Fisher, "Sources and Perspectives for the Study of Ottoman-Rusian Relations in the Black Sea Region", *IJTS*, III (1980), s. 77-84; A. Decei, "Karadeniz", *İA*, VI, 238-246; X. de Planhol, "Kara Deniz", *EP* (İng), IV, 575-576.



DİA

XVIII. Yüzyıl ve Sonrası. Karadeniz'in bütün sahilleriyle ele geçirilme zorunluluğu İstanbul'un fethinin ardından kaçınılmaz olarak gündeme gelmiş, bunda ileride büyük bir nüfus barındıracak olan başşehirin iâşesinin rahatça sağlanması yanında, bu istikametten gelebilecek tehlikelerin önlenmesiyle ilgili güvenlik konusu da önemli rol oynamıştı. XVII. yüzyıldaki Kazak saldırılarına kadar belirli bir tehdit unsuruyla karşılaşmayan Osmanlı hâkimiyeti, bu durumu Küçük Kaynarca Antlaşması'na kadar korumayı başarmıştır. II. Mustafa'nın 1703'te Büyük Petro'ya yazdığı bir nâmede dile getirilen, Karadeniz'e yabancı bir kayığın dahi çıkmasına tahammül edilemeyeceğine dair ifadeleri bu denizin özel durumunu açıkça belirtmektedir (BA, *Nâme Defterleri*, nr. VI, s. 8-11; Tukin, s. 33).

XVIII. yüzyılın son çeyreğine kadar yabancı devlet gemilerine kapalı bir Türk gölü olarak kalan ve özel istisnalar dışında yabancı gemilerin çıkmasına izin verilmeyen Karadeniz, Küçük Kaynarca Antlaşması'nın ağır şartları neticesinde ilk defa Rusya'nın kullanımına açılmıştır. Daha önceki devirlerde çeşitli devletlere verilen ahidnâmelerde (1601 İngiltere, 1680 Hollanda, 1740 Fransa) Karadeniz'de de serbestçe ticaret yapabilmeyi öngören maddelerin varlığı söz konusu olmakla beraber bunun kullandırılmayan ve kullanılamayan bir hak olarak saklı kalmış olması dikkat çekicidir. Devletin, ticaret izni vermeyeceğini bilmesine rağmen böyle bir hakka ahidnâmelerde yer vermesi, imparatorluğun sahip olduğu bütün toprak ve denizlerine işaret edilmekle olan bu tür metinlerin tanzim tekniğiyle ilgili bir mesele olmalıdır (Beydilli, LV/214 [1991], s. 687 vd.).

Karadeniz'in yabancılara yasaklanmış kapalı deniz statüsü Karlofça ile sarsılmaya başlamış, Avusturya'nın bu denize açılmamak kaydıyla Osmanlı topraklarında ticaret yapabilme hakkı bu antlaşmayla kabul edilmiş olmakla beraber uygulamada bir gelişme olmamış, 1718 Pasarofo Antlaşması ile teyit bulan bu husus 1739 Belgrad Antlaşması ile geçerlilik kazanmıştır. Ancak Avusturya'nın Karadeniz'e çıkma ve kendi bayrağıyla ticaret yapılabilmesi ancak 24 Şubat 1784 tarihinde verilen müstakil senetle mümkün olabilmektedir.

Lehistan da Karadeniz ticaretiyle ilgilenmekle beraber sürmekte olan Rus savaşı esnasında bu talebi ilk defa III. Selim'in tahta çıkışıyla gündeme gelen Osmanlı-Prusya, Osmanlı-İsveç ve Lehistan ittifakları aşamasında ortaya çıktı. Lehistan, Osmanlı Devleti ile Rusya'ya karşı girişeceği bir ittifaktan istifade ile Turla (Dinyestr) nehri sahillerindeki bölgelerde yetişen hububatın bu nehir yoluyla Akkırman üzerinden Karadeniz'e çıkarılmasını, Akkırman'da bu amaçla ambarlar inşa edilip bir konsolosluk açılmasını istemekteydi (BA, *HH*, nr. 1478, 7360, 14453, 14978-B; BA, *Cevdet-Hariciye*, nr. 623). Rus cephesindeki sıkışıklıktan ötürü Lehistan'a, Ekim 1790'da Osmanlı bandırası taşımak şartıyla Karadeniz'e açılma ruhsatı verilmiş (BA, *HH*, nr. 14506), ancak iki devlet arasında ittifakın oluşmaması sebebiyle bu karar uygulanma imkânı bulamamıştır.

Rusya'nın 1695 ve 1696'da Aşağı Dinyepr ve Don nehri istikametindeki saldı-

rıları Karadeniz'e açılma hedefini gütmekteydi. 1700 tarihli İstanbul Antlaşması Rusya'ya Azak denizine açılma imkânı vermiş olmakla beraber 1711 Prut barışıyla durum tekrar eski haline getirilmiştir. 1736 Belgrad Antlaşması da Rusya'nın Karadeniz'e çıkma girişimini akim bıraktı. Kalesi yıkılmak kaydıyla Azak'ı elinde tutan Rusya, bu yönenin iki devlet arasında boş ve tarafsız bir bölge durumuna sokulmasına rızâ göstermek, Azak ve Karadeniz'de savaş ve ticaret gemileri bulundurmamak, buralardaki ticareti Osmanlı gemileriyle sürdürmeyi kabul etmek mecburiyetinde kalmıştı. Rusya böylece Karlofça'dan önceki bir duruma düşmekte ve Azak denizinin de bir Osmanlı iç denizi olduğunu teyit etmekteydi.

1768'de başlayan Rus savaşı, Karadeniz'e açılmayı hedefleyen ve bunda başarı kazanan bir girişim olarak Rusya için aynı zamanda bir ticaret savaşı özelliği taşımaktaydı. Rusya'nın bereketli "karatopraklar bölgesi"nde yetişen hububatın, Petersburg veya Reval limanlarına sevk edilebilmesi için 1500-2000 km. yol katedilmesi lâzım gelirken bu ürünün Karadeniz'den ihracı için yalnızca 300-600 km. kadar bir mesafenin yeteceği bu savaşın başından itibaren dile getirilmiştir (Gittermann, II, 268, 270). Savaşı sona erdiren Küçük Kaynarca Antlaşması ile Rus ticaret gemilerinin Karadeniz'e ve bu denizden Akdeniz'e çıkmasına izin verilmesi zorunluluk haline geldi. Kırım'da Yenikale, Azak denizinde Kerç, Azak Kale ve limanlarını da ele geçiren Rusya, 1783'te Kırım'ın da ilhakıyla Kuzey Karadeniz sahillerine tamamen yerleşmekte ve Kabbartaylar'ı da alarak hâkimiyetini Kafkas sahillerine kadar genişletmekteydi. 1792 Yaş Antlaşması ile Aksu (Buğ) ve Turla arasındaki arazi ve Özi Kale ve Limanı'nın da ele geçirilmesiyle Karadeniz sahillerindeki yerleşmeyi sürdürdü. Fetihler akabinde kurulan Kerson ve Odesa gibi liman şehirleri Karadeniz ticaretinin ihraç kapıları vazifesini görmeye başladı. Bu gelişmeler neticesinde Karadeniz'deki Osmanlı hâkimiyeti oldukça zedelendi. Başşehirin askerî yönden güvenlik sorunu, önemli ekonomik kayıplar yanında şehrin iâşesiyle ilgili sıkıntılar gündeme geldi. Rusya'nın Akdeniz'e çıkma siyaseti ise devletlerarası alanda önemli bir yer tutacak olan Boğazlar meselesini ortaya çıkardı.

Fransa'nın Mısır'a saldırmasının (1798) ardından oluşturulan İngiliz ve Rus ittifakları müttefik olarak Rus savaş gemi-