

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, Kerş, 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-Russian 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 başarmıştı. 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 yapabilmesi 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 saldırıları 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 Kaptanlar'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-

lerinin Akdeniz'e açılmasına imkân vermiş, Mısır'ın tahliyesinde yardımcı olan İngiltere'ye ise Karadeniz ticaretine katılabilme hakkının sağlanacağı ifade edilmişti (BA, HH, nr. 15158). Paris barış görüşmelerinde Fransa'nın Karadeniz ticaretine iştirak etmesiyle ilgili ısrarlı talepleri söz konusu olmuş ve bir an önce barışın akdine taraftar olan III. Selim'in emriyle Karadeniz ticaretine ruhsat verilmesi hükmüne bağlanmıştır (25 Haziran 1802, BA, HH, nr. 5118-E, 5619, 5715). Aynı hakkın müttefik sıfatıyla İngiltere'ye de verilmesi kaçınılmaz olduğundan Karadeniz ticareti bu devlete de açılmıştır (BA, HH, nr. 4963). Böylece her iki devletin 1601 ve 1740 ahidnâmeleriyle saklı tutulan haklarına resmen işlerlik kazandırılmış oluyordu.

Büyük devletlerin Karadeniz ticaretine iştirakleri diğer Avrupa devletlerini de harekete geçirdi. İspanya, Sicilyateyn, Hollanda, İsveç, Prusya, Sardunya, Danimarka, hatta Osmanlı himayesindeki Dubrovnik ve Yedi Ada cumhuru kendi bayraklarıyla ticaret yapma hakkını almak için zorlu bir uğraş içine girdiler. Bunların ruhsatlı devletlerin bayraklarıyla, özellikle ticaret filosundaki yetersizliği telâfi etmek için teşvik ve kolaylıklar sağlayan Rus bandırasını mecburen tercih etmiş olarak bu ticarete katılmaları zaman içinde önlenemez bir hal aldığından bunlara birtakım yükümlülükler getirilerek kendi bayraklarıyla dolaşmalarına izin verilmesi, dolaşısıyla Rus bandırasına ihtiyaç göstermelerinin önlenmesi fikri ağırlık kazanmaya başladı. Böylece 24 Aralık 1802 tarihinde İspanyol gemilerine (BA, HH, nr. 51906-B), Şubat 1803'te Sicilyateyn'e mütakabiliyet usulü çerçevesinde Karadeniz ticareti ruhsatı verildi. Aynı haklar Aralık 1802'de Hollanda'ya, 4 Ekim 1805'te İsveç'e, 15 Temmuz 1806'da Prusya'ya, 1823'te Sardunya'ya ve 1825'te Danimarka'ya da tanındı (Beydilli, LV/214 [1991], s. 704-746).

Küçük devletlere verilen bu izinler Avusturya, Rusya, İngiltere ve Fransa'ya bahsedilenler gibi ahidnâme ile "ahden" değil takrir-i âlî ile "akden" verilmiş olduğundan 1806-1812 ve 1828-1829 Osmanlı-Rus savaşları esnasında bu devletlerin Karadeniz ticaretinden istifade etmeleri yasaklanmakta veya belirli ihtiyaçların karşılanması şartıyla özel ruhsatlarla Karadeniz'e çıkmalarına müsaade edilmekteydi. Edirne Antlaşması (14 Eylül 1829) neticesinde Karadeniz'in devletlerarası ticarete kayıtsız olarak açılmasıyla bu tür

kısıtlamalar tamamen ortadan kalkmıştır.

Kırım savaşına kadar devam eden bu durum, savaşı sonuçlandıran 30 Mart 1856 Paris Antlaşması ile önemli değişiklikler geçirdi. Karadeniz'in tarafsızlaştırılması, silâhlardan arındırılması ve yalnızca ticaret gemilerine açık tutulması bu antlaşmayla temin edildi. Bu durum, Rusya kadar Osmanlı Devleti'nin de egemenlik haklarını tahdit eden bir uygulama olarak 1870-1871 Fransız-Alman savaşına kadar devam etti. Fransa'nın büyük yenilgisinin ardından Rusya, Paris Antlaşması'nın Karadeniz'le ilgili hükümlerinin geçersiz olduğunu ilân etti (31 Ekim 1870) ve Londra'da toplanan konferansta 1841 Boğazlar Sözleşmesi hükümlerine dönülerek Boğazlar'ın barışta savaş gemilerine kapalılığı ilkesi kabul edildi. Karadeniz için getirilmiş olan kısıtlamalar ortadan kaldırıldı.

Rusya 1877'de yeniden savaş ilân ettiğinde Karadeniz'de kayıtsız şartsız hâkimiyet kurmak, bu denizi bir Rus iç denizi haline koymak ve nihayet İstanbul ve Boğazlar'ı ele geçirmek gibi hedefler gözetmekteydi. 13 Temmuz 1878 tarihli Berlin Antlaşması, Rusya'nın Karadeniz cihetinden de kazançlı çıkmasıyla sonuçlandı. Kafkasya ve İran için çok önemli bir geçiş noktası olan Batum serbest bir liman olarak Rusya'ya bırakıldı. Kurulan Bulgar Prensiği'nin 1885'te Doğu Rumeli'yi ilhak etmesiyle de Osmanlı Karadeniz sahilleri Doğu Trakya ve Anadolu kıyılarıyla kısıtlı kaldı.

Siyasî bakımdan Karadeniz'in durumu I. Dünya Savaşı'na kadar değişmedi. Bu savaşta Osmanlı Devleti'nin katılımıyla Ruslar Mart-Nisan 1916'da Rize ve Trabzon'u, daha sonra Bayburt ve Erzincan'ı işgal ettiler. Ancak Rusya'daki 1917 Ekim İhtilâli ve 3 Mart 1918'de imzalanan Brest-Litovsk Antlaşması ile bu işgal sona erdiği gibi "elviye-i selâse" de (Kars, Ardahan ve Batum) geri alınmış oldu. Yine Brest-Litovsk'ta, yeni kurulmuş olan Ukrayna Devleti arasında yapılan anlaşma ile kısa zaman için de olsa Kuzey Karadeniz ve Kırım'la iyi ilişkiler sağlanmışsa da Osmanlı Devleti'nin Mondros Mütarekesi'ni imzalaması üzerine (30 Ekim 1918) İstanbul ve Karadeniz'e İngiliz ve Fransız donanmalarının gelmesi ve Ukrayna'da Bolşevik hâkimiyetinin kurulması yüzünden bu ilişkiler devam etmemiştir.

İstiklâl Savaşı içinde Türkiye ile Sovyet Rusya arasındaki iyi ilişkiler ve bu arada

Moskova'da imzalanan 16 Mart 1921 antlaşması ile Türkiye, Batum livâsına ilişkin topraklarla Batum şehri limanı üzerindeki egemenlik hakkını bazı koşullarla Gürcistan'a bırakarak Sarp köyünü iki ülke arasında sınır olarak kabul etmiştir. Bu antlaşmanın beşinci maddesiyle de Boğazlar'ın bütün ulusların ticaretine açılması ve geçiş özgürlüğünün sağlanması için iki taraf, Karadeniz ve Boğazlar'ın bağlı olacağı rejimin kesin biçimde hazırlanması işinin kıyı devletlerinin temsilcilerinden oluşmak üzere daha sonra yapılacak bir konferansa bırakılmasını uygun buldu. Ancak konferansta alınacak kararların Türkiye'nin hâkimiyetine ve İstanbul'un güvenliğine hiçbir zarar getirmemesi gerekiyordu.

Bundan sonra imzalanan özellikle Lozan Antlaşması (1923) ve daha sonra Montreux Boğazlar sözleşmesi (1936) Karadeniz'den ziyade Boğazlar'dan geçiş rejimini ilgilendirmektedir. Bu son anlaşma, Türkiye'nin güvenliğine ve onun egemenlik haklarına çok daha uygun olduğu gibi savaş gemilerinin geçişi bakımından Karadeniz'de kıyı bulunan Sovyetler Birliği, Romanya, Bulgaristan'ın önceliğe sahip haklarıyla diğer devletlere tanınan sınırlı haklar arasında daha iyi bir denge kurmuştur.

1925 yılında Sovyetler Birliği ile imzalanan yirmi yıl süreli dostluk antlaşmasının bir ön şartı olarak Sovyet hükûmeti, 1945 yazında Türkiye'den toprak ve 1946'da da Boğazlar'ın ortaklaşa savunulması istemlerinde bulununca artık uzun zaman bu konu bir kenara bırakılmış ve iki ülke arasında gergin bir dönem başlamıştır. Gerçi Sovyet hükûmeti, Stalin'in ölümünden sonra, Türk hükûmetine 30 Mayıs 1953'te verdiği bir nota ile Türkiye'den hiçbir toprak istemi olmadığını resmen bildirmiştir. Ancak Türkiye 1952'de NATO'ya katılmış olduğundan artık Karadeniz, Doğu Bloku ile Batı Bloku arasında ve 1989-1990 yıllarına kadar, yani Sovyet rejiminin dağılışına kadar devletlerarası ticaret ve denizcilik bakımından değilse bile siyasî bakımdan sınır teşkil etmiştir.

Karadeniz Ekonomik İşbirliği. Sosyalist rejimin dağılışıyla birlikte Karadeniz etrafında şimdiye kadar teoride var olan, ancak bundan sonra gerçeğe yakın şekilde istiklallerini kazanan birçok ülke sözcüğü olmaya başladı. Bunlar arasında Rusya'nın yanı sıra Gürcistan, Ukrayna,

Romanya ve Bulgaristan'la Türkiye yer almaktadır. Kırım ise Rusya'nın değil 1954'te Stalin'in bir "hediyesi" olarak bırakıldığı Ukrayna'nın elinde kaldı.

Yeni durum Karadeniz'e barıştan ziyade belirsizlik getirdi. Bölgesel ve tarihten gelen ihtilâflar yeniden su yüzüne çıkmaya başladı. Ukrayna ile Rusya arasında Karadeniz'deki eski Sovyet donanması sebebiyle meydana gelen ihtilâf, Moldavya ile Rusya arasındaki anlaşmazlık, Gürcistan'daki iç karışıklıklar, Abhazya ve Çeçenistan meseleleri, Azerbaycan ve Ermenistan arasındaki Yukarı Karabağ sorunu Karadeniz'i bir barış gölü olmaktan çıkardı.

Hızlı kirlenmeyi, ulaşım sorunlarını ve bu arada bölge ülkeleri arasındaki siyasi ihtilâfları ve gelişmekte olan iktisadi ilişkileri göz önüne alan Türkiye Karadeniz'de kıyısı olan ülkeler arasında bir ekonomik iş birliği projesi oluşturdu. Serbest ticarî ilişkiler, bilgi alışverişi, bürokratik engelleri azaltma ve emniyet esasları üzerinde inşa edilen ilk proje, 19-20 Ağustos 1990 tarihinde Ankara'da ilgili ülkelerin katılımıyla tartışmaya açıldı. Daha sonra yapılan çeşitli toplantılarla proje geliştirildi ve genişletildi. 3 Ocak 1992'de Türkiye, Bulgaristan, Romanya, Ukrayna, Rusya Federasyonu, Moldavya, Azerbaycan, Ermenistan ve Gürcistan'dan oluşan dokuz ülkenin dışişleri bakanlarının katılımıyla İstanbul'da proje parafı edildi. Daha sonra Yunanistan ve Arnavutluk da bu projeye alınarak ülke sayısı on bire çıkarıldı. 25 Haziran 1992'de İstanbul'da yapılan bir zirve toplantısında ilgili devlet başkanlarınca Karadeniz Ekonomik İşbirliği Deklarasyonu imzalandı.

Bir blok oluşturma amacı gütmeyen bu deklarasyon, ekonomilerinin tamamlayıcı niteliğini ve coğrafi yakınlıklarını göz önüne alarak, uluslararası ikili ve çok yönlü anlaşmaları hesaba katarak serbest mübâdele prensiplerinden hareketle iktisadi ilişkilerini geliştirmek isteyen ülkelerin bir araya getirmektedir. Bu iş birliği içinde çevre kirlenmesi ve Karadeniz'e sanayi atıklarının atılmaması konusundaki projelerle ticaret ve sanayiye yönelik projeler önemlidir. Finansman temini için bilinen uluslararası para kuruluşları yanında Karadeniz Yatırım ve Ticaret Bankası destek olmaktadır. Dâimî genel sekreterliği İstanbul'da olan birliğe bağlı veya ona paralel olarak 1.159.000 dolar sermayeli bir de Karadeniz Ticaret Anonim Şirketi kurulmuştur.

Karadeniz Ekonomik İşbirliği'nin henüz randımanlı bir şekilde çalıştığını söylemek mümkün değildir. Bu mekanizmanın sağlam bir şekilde çalışabilmesi için kıyı devletlerinin birbirine itimadı olması gerektiği gibi bölgede istikrarın devamlı olması şarttır. Yukarı Karabağ'da, Çeçenistan'da savaş hali, Rusya ile Türkiye arasında Orta Asya petrol boru hatları konusunda ihtilâf varken ve özellikle siyasi bakımdan Rusya ve diğer kıyı ülkelerinin geleceği henüz tam belirli değilken böyle bir iş birliğinin tam olarak gerçekleşmesi beklenemez. Ancak resmî kuruluşlar dışında Karadeniz'de az miktarda da olsa özel ticarî ilişkiler doğmuş yetmiş yıldır kapalı olan sınırlar açılmış, özellikle Doğu Karadeniz açık şekilde iktisadi bir canlılığa kavuşmuştur.

BİBLİYOGRAFYA :

BA, HH, nr. 1478, 4963, 5118-E, 5619, 5715, 7360, 14453, 14506, 14596, 14978-B, 15158, 51906-B; BA, Cevdet-Hariciye, nr. 623; BA, Nâme Defterleri, nr. VI, s. 8-11; P. H. Mischeff, *La Mer noire et les détroits de Constantinople*, Paris 1899; Cemal Tukin, *Osmanlı İmparatorluğu Devrinde Boğazlar Meselesi*, İstanbul 1947, tür.yer.; Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, IV/1-2, s. 199; V. Gittermann, *Geschichte Russlands*, Frankfurt 1965, II, 268, 270; A. W. Fisher, *The Russian Annexation of the Crimea (1772-1783)*, Cambridge 1970, tür.yer.; Akdes Nimet Kurat, *Türkiye ve Rusya*, Ankara 1990, tür.yer.; Faruk Bilici, "Tentatives d'implantation française en Mer noire au XVIII^e siècle", *Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, Samsun 1990, s. 681-693; a.m.f., "Navigation et commerce en Mer noire pendant la guerre ottomano-russe de 1787-1792: les navires ottomans saisis par les russes", *Anatolie Moderna / Yeni Anadolu*, sy. 3, Paris 1992, s. 261-277; a.m.f., "La réalisation concrete avant la lettre: la coopération en Mer noire orientale", *CEMOTI*, XV (1995), s. 169-183; "La zone de coopération économique des pays rivaux de la Mer noire", a.e., XV (1995); G. Veinstein, "Les tatars de Crimée et la seconde élection de Stanislas Leszcynski", *Cahiers du monde russe et soviétique*, XI, Paris 1970, s. 24-92; Kemal Beydilli, "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve 'Miri Ticaret' Teşebbüsü", *TTK Belleten*, LV/214 (1991), s. 687-755; İdris Bostan, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)", a.e., LIX/225 (1995), s. 353-394.



FARUK BİLİCİ

KARADENİZ, M. Ekrem Hulûsi (1904-1981)

Türk müzikisi nazariyatçısı
ve besteci.

14 Şubat 1904 tarihinde Rize'de doğdu. Babası avukat ve sahaf Mustafa Hulûsi Bey, annesi Zehra Hanım'dır. Rize'deki öğreniminin ardından girdiği İstan-

bul Erkek Lisesi'nden mezun olduktan sonra 19 Ağustos 1934'te İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi'ni bitirdi. Bu arada 1 Kasım 1927'de Tütün İhissarı Muhasebesi'nde başladığı memuriyeti müfettişlik görevine kadar devam etti. Vazifedekeyken geçirdiği bir kaza sonucu görme yeteneğini büyük ölçüde kaybettiğinden 17 Şubat 1944'te mâlûlen emekliye ayrıldı. Hayatının bundan sonraki kısmını Beyazıt'ta Sahafkar Çarşısı'ndaki dükkânında sahaflık yaparak ve bir ara kanun dersleri vererek sürdürdü. 17 Ekim 1981'de İstanbul'da vefat etti ve Merkezefendi Kozlu Mezarlığı'na defnedildi.

Türk müzikisinin son dönem nazariyatçıları arasında önemli bir yeri olan Ekrem Karadeniz ilk müzik bilgilerini, on-on bir yaşlarında iken ud dersleri aldığı Sotiri adlı bir hocadan edindi. Daha sonra kanun ve keman dersleri aldıysa da kanunu tercih etti. 1930 yılında İbnülemin Mahmud Kemal'in evinde tanıştığı müzikşinas Abdülkadir Töre ile başlayan hocalığa ilişkin ilişkisi hocasının 1946 yılında vefatına kadar sürdü. Bu arada Abdülkadir Töre tarafından Cerrahpaşa'da açılan Gülşen-i Müsiki adlı okula giderek kendini yetistirdi. 1941'de Şehzadebaşı'ndaki Letâfet apartmanında çalışmalarına başlayan Türk Müzikisini Koruma Cemiyeti'nin kurucuları arasında yer aldı. Karadeniz müzikideki esas ününü hocası ile devam ettirdiği nazariyat çalışmalarıyla elde etmiştir.

Türk müzikisi nazariyatı konusunda Abdülkadir Töre ile beraber hazırlamaya başladıkları "Esâsât-ı Müsikiyye ve Türk Müzikisinde Terakkî ve Tekâmül" adlı eser üzerindeki çalışma Töre'nin vefatı üzerine Karadeniz tarafından sürdürülerek 1965 yılında tamamlandı. Arel - Ezgi sisteminin farklı, kırk bir aralıklı bir dizi temelini dayanan Töre'nin ses sistemi çerçevesinde şekillenen bu eser *Türk Müzikisinin Nazariye ve Esasları* adıyla yayımlandı.



M. Ekrem
Hulûsi
Karadeniz