‘Ada Anadolu,’ Bir Denizcilik Tarihi Yaklaşımı

GELINA HARLAFTIS

Bu kitabın editörleri, “Anadolu, tamamen su yolları tarafından çevrelenmiş ve bunlarla iç içe geçmiş bir ada-kıta olarak görülebilir: Güney’de Akdeniz, Kuzey’de Karadeniz, Batı’da Ege ve Marmara denizleri ile Boğazlar, Doğu’da Van Gölü ile Dicle ve Fırat’ın kaynakları yer almakta; ayrıca onun kıtasal kütlesini azaltan birçok nehir, göl ve bataklık barındırmaktadır,” diye belirtmişlerdir.[1] Nitekim, Anadolu, **Şekil 1**’de de görüldüğü üzere, su yollarıyla çevrili bir ada olarak algılanabilir. Peki bu aydınlatıcı kavram bize ne derece fayda sağlayabilir? Anadolu’nun su unsurunu ön plana çıkarmamız, onun suyla olan ilişkisini vurgulayabileceğimiz anlamına geliyor. Su, ister tuzlu ister tatlı olsun, son yirmi yılın tarihyazımında, özellikle mekânsal, denizcilik/okyanusa ilişkin ve çevresel alanlar bakımından yoğun bir biçimde ele alınmıştır. Aslında, Yunanca “*thalassa*” kelimesinden hareketle ‘*thalassology*’(deniz çalışmaları) olarak adlandırılan denizler tarihi, “*potamos*” (nehir) kelimesinden hareketle “*potamology*” olarak adlandırılan nehirler tarihi ve Yunanca “*limni*” (göl) kelimesinden hareketle “*limnology*” olarak adlandırılan göller tarihi bulunmaktadır. Ayrıca, Yunanca “*akti*” (kıyı) kelimesinden türeyen “*aktology*” de bu listeye eklenebilir; bu da kıyı tarihine odaklanan çalışmalar demektir.[2] Elbette, kavramların içinde kaybolmak mümkün, buna yeni kavramlar da dahildir; nitekim, coğrafyayı ve tarih yaklaşımlarını kurgulamak ve yeniden keşfetmek elimizdedir. İster tuzlu ister tatlı olsun, suyun tarihi anlamak adına kullanımı tarihçilere sadece yeni yaklaşımlar değil, aynı zamanda yeni araçlar ve yorumlar da kazandırmıştır. Ne de olsa, tarih araştırmaları geleneksel olarak çoğunlukla kara merkezli bir yaklaşımı temel almıştır.[3] Ancak son yirmi beş yılda, deniz tarihi çeşitli sorunlara rağmen gelişme göstermiştir.[4] Karanın su unsurundan ayrılması, “tarihsel süreçlerin anlaşılmasına katkı sağlamaktan çok, onları gölgede bırakmaktadır.”[5] Akademisyenlerin, insanlığın en büyük su kütlesi denizle olan ilişkisine duyduğu ilginin tohumları, yirminci yüzyılın ortalarında denizi bir araştırma birimi olarak tanıtan Braudel tarafından atılmıştır. Bu araştırma teması, yirmi birinci yüzyılın başından itibaren, özellikle de

1 17. Uluslararası ANAMED Yıllık Sempozyumu “Anadolu’nun Su Dünyaları” (8 Eylül 2023) için bildiri çağrısı.

2 Antonis Hadjikyriacou ve Alexis Wick, “On the Shores of Empire,” *The Cambridge Companion to Ottoman History*, ed. Alexis Wick (Cambridge: Cambridge University Press, 2024); Michael Pearson, “Littoral Society: The Concept and the Problems,” *Journal of World History* 17 (2006): 353–73; John R. Gillis, *The Human Shore: Seacoasts in History* (Chicago: Chicago University Press, 2017); Antonis Hadjikyriacou, *Islands of the Ottoman Empire* (Princeton: Marus Wiener, 2018).

3 Antonis Hadjikyriacou, Χερσαίο Νησί. Η Μεσόγειος και η Κύπρος στην Οθωμανική Εποχή των Επαναστάσεων [*Yarımada Adası: Devrimler Çağı Osmanlısı’nda Kıbrıs ve Akdeniz*] (Atina: Psifides Publications, 2023), 97–98.

4 Akdeniz, Atlas Okyanusu, Hint Okyanusu, Büyük Okyanus, Baltık Denizi, Karadeniz ve Umman Denizi vb. su kütlelerinin tarihleri. Sorun, denizin dinamik bir aktör olarak değil de “dekor” ve mekân olarak kullanılmasıdır. Denizle ilgili yazılmış pek çok tarih, insanın denizle ilişkisinin tarihi değildir: Deniz sadece “dekoratif”tir. Gelina Harlaftis, “Forum Introduction: What is Maritime History?,” *International Journal of Maritime History* 32, no. 2 (2020): 354–63; Gelina Harlaftis, “Maritime History or the History of *thalassa*,” *The New Ways of History*, ed. Gelina Harlaftis, Nikos Karapidakis, Kostas Sbonias ve Vaios Vaiopoulos (Londra: IB Tauris, 2009), 211–38.

5 Hadjikyriacou, Χερσαίο Νησί, 93.

Horden ve Purcell'in 2000 yılında kaleme aldığı Akdeniz'e ait bir sonraki ikonik çalışmayla daha da genişlemiştir.[6] Söz konusu kitap, Amerika'daki tarih çalışmalarında 'mekânsal bir dönemecin' yaşandığı bir dönemde ortaya çıkmıştır ve denizin bir araştırma birimi olarak kullanımı, "*thalassology*" olarak tanımlanmıştır.[7]

Bu makalenin amacı, denizcilik odaklı bir yaklaşım benimsemek adına Anadolu'yu bir ada olarak 'kurgulamaktır.' Söz konusu yaklaşım, insanlığın denizle olan ilişkisine bütüncül ya da kısmi bir bakış açısı sunan 'büyük tasarım' anlayışına dayanır ve disiplinlerarası bir perspektiftir. Bu perspektif sadece denizle olan ilişkimizi değil, nehirler ve göller de dahil olmak üzere genel olarak büyük su kütleleriyle olan ilişkimizi tartışmaya açacak şekilde genişletilebilir. O halde deniz tarihine nasıl yaklaşmalıyız? Denizi, yani suyu, sadece bir ortam ya da coğrafi bir alanın sabit bir parçası olarak değil de dinamik bir etken olarak nasıl ele alabiliriz? Bu kitabın ortaya koymaya çalıştığı su temelli kavram, denizcilik tarihi yaklaşımıyla birçok yönden örtüşmektedir.[8] Denizcilik tarihi insanın denizle olan ilişkisidir ve beş geniş kategoride incelenebilir: İnsanın *denizin üzerinde* yaptıkları (gemiler, denizciler, seyrüsefer, deniz ticareti, savaş ve korsanlık), *denizin çevresinde* yaptıkları (liman kentleri, adalar, deniz toplulukları ve denizcilik işletmeleri), *denizin içinde* yaptıkları (balıkçılık ve deniz kaynakları), *deniz nedeniyle* yaptıkları (deniz taşımacılığı sistemleri ve girişimcilik ağları, deniz imparatorlukları ve uluslararası denizcilik kurum ve politikaları) ve *deniz hakkında* yaptıkları (mitler ve şiirler, denizin sanat üzerindeki etkisi ve deniz kültürü).[9] Sonuçta, deniz tarihinin izini, *denizin üzerinde*, *çevresinde* ve *içinde* gerçekleşen süreklilik ve değişimle sürmek mümkündür. Ayrıca, denizleri ve karaları birbirine bağlayan deniz taşımacılığı sistemleri ile deniz imparatorluklarının içinde veya ötesinde kurulan girişimcilik ağları, *deniz nedeniyle* meydana gelen değişimleri tespit edebilir. *Deniz hakkında* yer alan kültürün izini sürebilir ve insan toplumları üzerindeki etkisini araştırabilir. Üstelik, tüm bunlar belirli bir deniz bölgesi, deniz veya okyanus içinde belirli bir zaman aralığı çerçevesinde yapılabilir. Denizin tarihini yazmak, onun sonsuz hareketi ve sürekliliğiyle nasıl, nerede, ne zaman ve neden insan toplumlarını değiştiren dinamik bir etken olarak hareket ettiğini tespit etmektir.[10]

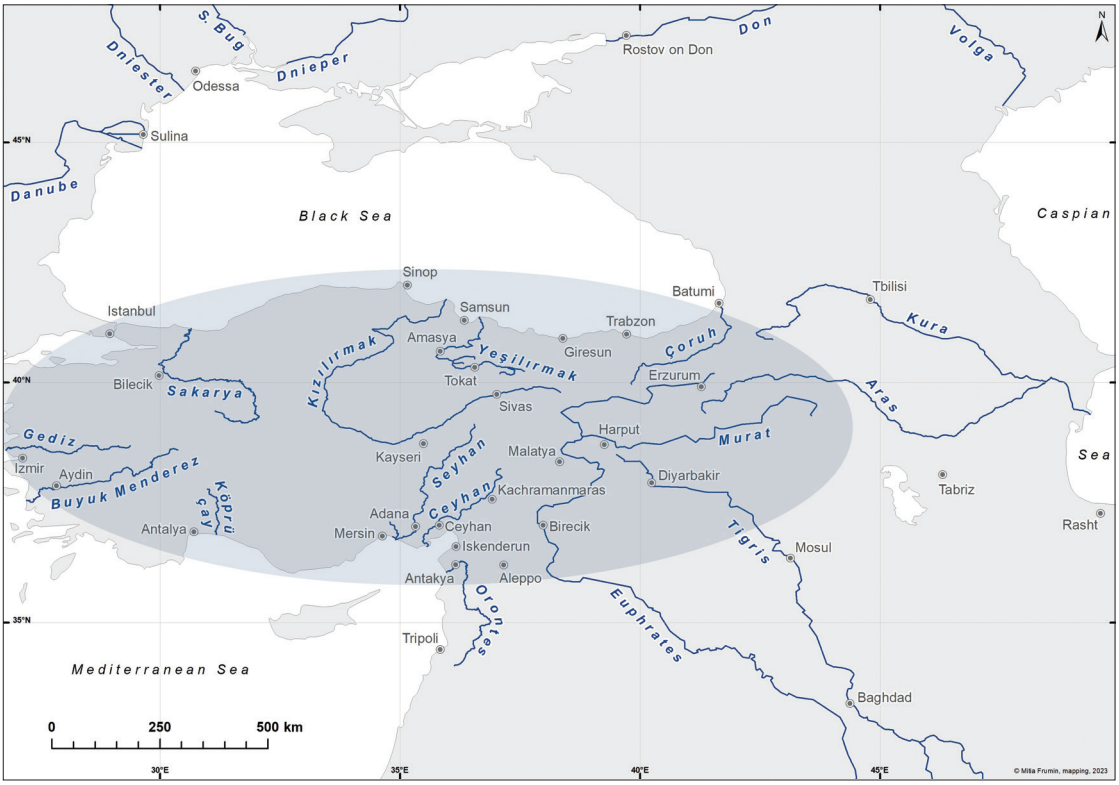
6 Fernand Braudel, *La Méditerranée et le Monde Méditerranéen a l'époque de Philippe II*, 3 cilt (Paris: Armand Colin, 1949; birkaç kez yeniden revize edilip basılmıştır); Peregrine Horden ve Nicholas Purcell, *The Corrupting Sea. A Study of Mediterranean History* (Oxford: Wiley-Blackwell, 2000).

7 '*New thalassology*, küresel tarihin, özellikle de yirmi birinci yüzyıldaki küreselleşme tarihinin ve analitik bir kategori olarak denizin yükselişiyle birlikte 'yelken açmıştır.' Erken Modern ve Modern dönemlerde denizlerin ve okyanusların tarihi büyük ölçüde ABD'li coğrafyacılar, antropologlar ve kültürel tarihçiler tarafından 'keşfedilmiştir.' Bu kişiler '*new thalassology*' ile ilgilenen en önemli akademisyen grubunu oluşturmaktadır. Bu eğilim, bölgesel/alansal çalışmaların/projelerin finansmanındaki krizle ve dünyanın paylaşılma biçimlerinin yeniden düşünülmesini tetikleyen 'küreselciliğin' teşvik edilmesiyle (yani Ulusal Kaynak Merkezleri tarafından finanse edilmesiyle) bağlantılı görünmektedir. Bkz. Gelina Harlaftis, "History of *thalassa*"; Martin W. Lewis ve Kären Wigen, "A Maritime Response to the Crisis in Area Studies," *The Geographical Review* 89, no. 2 (Nisan 1999): 161–68. Mekânsal tarihte ise, mekânın genellikle yeni teknolojiler kullanılarak analitik bir kategori haline geldiği daha genel bir eğilimle devam etmiştir; bkz. Ian Gregory, Don DeBats ve Don Lafreniere, ed., *The Routledge Companion to Spatial History* (Abington/New York: Routledge, 2018).

8 Frank Broeze klasikleşen makalesi ile denizcilik tarihini tanımlarken, Uluslararası Denizcilik Tarihi Derneği de sonradan bu yaklaşımı desteklemiştir: Bkz. Frank Broeze, "From the Periphery to the Mainstream: The Challenge of Australia's Maritime History," *The Great Circle,* cilt 11, no. 1 (1989): 1–14. Ayrıca bkz. Gelina Harlaftis ve Carmel Vassalo, "Maritime History since Braudel," *New Directions in Mediterranean Maritime History,* ed. Gelina Harlaftis ve Carmel Vassalo, Research in Maritime History no. 28 (St. John's, Newfoundland, Kanada: International Maritime Economic History Association, 2004); Sarah Palmer, *Seeing the Sea: The Maritime Dimension of History, an Inaugural Lecture* (Greenwich: The University of Greenwich, 2000).

9 Gelina Harlaftis, "Maritime History: A New Version of the Old Version and the True History of the Sea," *International Journal of Maritime History* 32, no. 2 (2020): 383–402.

10 Gelina Harlaftis, "A New Version of the Old Version."



Şekil 1. Bir ada olarak Anadolu.

Bu kitaptaki bölümler, suyla ilişkili unsurların tamamını—yani nehirleri, gölleri ve sulak alanları—kapsadığından, yukarıda belirtilen kavramlara göre sınıflandırılabilir. İlk kategori, *denizin/suyun üzerinde* olup, su yüzeyindeki insan faaliyetlerini ele almaktadır. Deniz, nehir ve gölün yapısı, bunların keşfi ya da göz ardı edilmesi, üzerlerinde yapılan seyir, seyrüsefer teknolojisi, su güzergâhları, deniz/nehir/göl üzerindeki gemiler, gemiciler ve gemi teknolojisi, yük ticareti ve deniz/su yoluyla yapılan 'insan' taşımacılığı bu kapsamda incelenmektedir.[11]

İkinci kategori olan *denizin/suyun çevresinde,* geçimini denizden/nehirden/gölden sağlayan toplumları ve bunun toplumlar üzerindeki etkilerini içermektedir. Böylelikle deniz toplulukları, liman kentleri, gemicilik işletmeleri, gemi yapımı ve gemicilik işletmelerine yardımcı alanlar ele alınmaktadır. Denizler ve nehirler üzerindeki liman kentleri, denizcilik tarihinin temel unsurlarıdır.[12] Gemi ve yüklerin vardığı, yolculukların başlayıp bittiği, mal ve fikirlerin dört bir tarafa yayıldığı ve dünyanın önde gelen uluslarının jeopolitik gücünün doğduğu yerdir. Bir liman kentinin kimliğini belirleyen sudur.

Üçüncü kategori olan *denizin/suyun içinde*, deniz kaynakları ve deniz ortamıyla ilgilenen insan faaliyetlerini içermektedir. Bunlar arasın-

11 Örneğin, bu kategori Müge Durusu-Tanrıöver'in "Kıyısız? Hitit İmparatorluğu ve Geç Tunç Çağı'nda Akdeniz Ticaret Ağları" ve Faisal Husain'in "Modern Dönem Öncesi Anadolu Tarihinde Dicle ve Fırat Nehirlerinin Görece Önemsizliği" başlıklı bölümlerini kapsayabilir.

12 Frank Broeze, "Introduction," *Brides of the Sea: Port Cities of Asia from the 16th–20th Centuries*, ed. Frank Broeze (Kensington, NSW: New South Wales University Press, 1989), 11, 42.



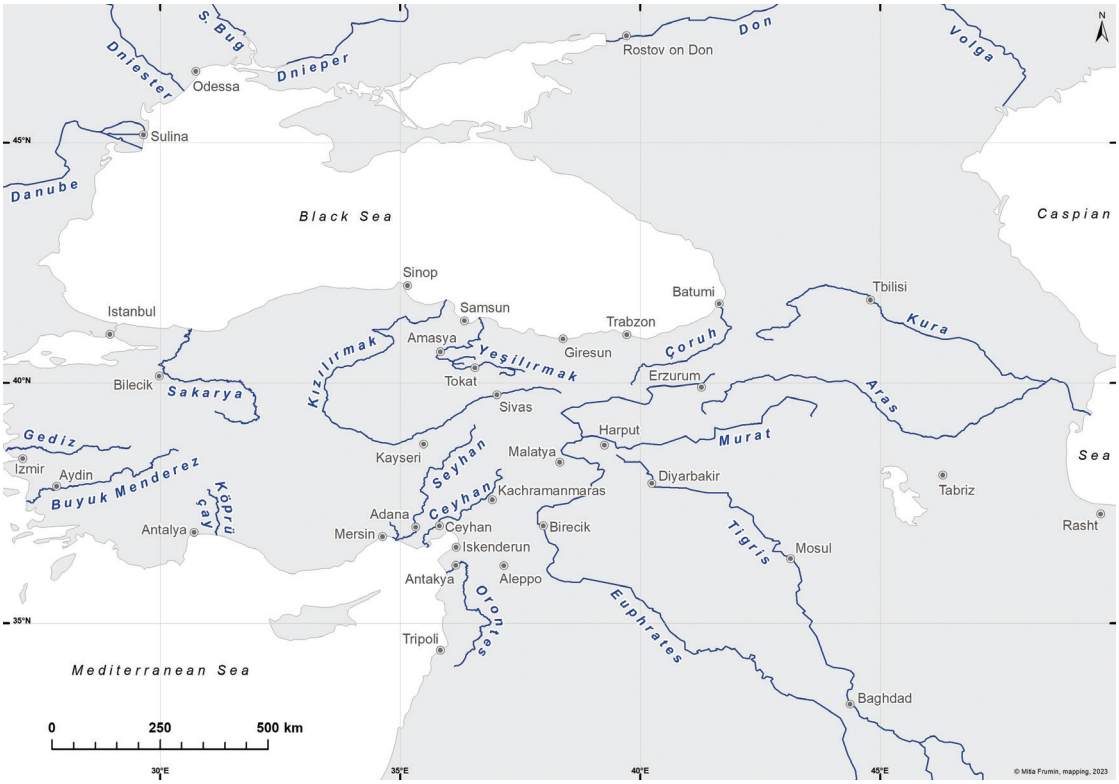
Şekil 2. Anadolu ve hinterlandı.

da balıkçılık sahaları, deniz ve su kaynakları, oşinografi ve deniz ortamı yer almaktadır. Okyanusların, nehirlerin, göllerin ve sulak alanların gelecekte nasıl yönetilmesi gerekitiğini tartışmak üzere tarihçiler ve doğa bilimciler bir araya gelmiştir. Denizlerin/nehirlerin/göllerin tarihi, bu kaynaklarla ve ortamla bağlantılı insan faaliyetlerinin izi sürülmeden yazılamaz.[13]

Dördüncü kategori, *deniz nedeniyle*, deniz tarihinin gidişatını zorlayan ve nihayetinde değiştiren dinamik aktörleri içerir. Deniz, nehir ve göl tarihinde değişime sebep olan ekonomik, teknolojik, siyasi ve sosyal güçleri yöneten iki dinamik etken vardır.[14] Bunlardan ilki, yirminci yüzyılda yerini uluslararası denizcilik kurumlarına bırakan deniz imparatorluklarıdır. Deniz imparatorlukları nehirler, göller ve denizler üzerinde kendi su politikalarını hayata geçirmiştir. Ticareti düzenleyip denetlemiş ve uzun tartışmalar ve/veya savaşlar sonucunda hâkimiyet bölgelerini belirlemiş; nihayetindeyse denizlerin, nehirlerin ve göllerin kime ait olduğuna karar vermiştir. İkincisi ise deniz bölgelerini ve liman kentlerini dünya ekonomisine entegre eden mekanizmalar şeklinde ifade edebileceğimiz deniz taşımacılığı sistemleridir. De-

13 Elinizdeki ciltte bu konuları ele alan bölümler arasında şu çalışmalara bakınız: Jean-François Pérouse, "İmar, Islah ve Derelerin İnkârı: Yerel Hidrolojik Özellikleri Göz Ardı Ederek Ankara'yı Planlamak/İnşa Etmek (1924-1950)" ve Christina Luke, "Kayıp Cennetin Uzun Süreci (*Longue Durée*): Anadolu'nun Sulak Alanlarının Antroposen Çağı."

14 Bu kategoriye elinizdeki kitapta yer alan üç bölüm dahil edilebilir: Bkz. Akın Sefer, "Denizi Bilmek ya da Bilmemek? On Dokuzuncu Yüzyıl Osmanlı 'Sahil Kazaları'nda Zorunlu Donanma Hizmeti Üzerine Mücadeleler" Antonis Hadjikyriacou, "Karada Kazanıp Denizde Kaybetmek: Yunan Devrimi ve 'Mavi Vatan' Doktrininin Düşünsel Kökenleri" ve Caterina Scaramelli, "Aidiyetin Su Ekolojileri: Delta Alanlarında Sucul Olan Üzerine Etnografik Düşünceler."



Şekil 3. Anadolu'nun nehirleri.

niz ve nehirlerin tümü, birçok deniz bölgesinin (veya genel olarak sucul bölgenin) eklemlenmesiyle şekillenmiştir. Sucul bölgeler ve altbölgeleri (limanlar da dahil) için bağlantısallığın ana mekanizmasını, her bir sucul bölgenin kendi içinde inşa edilen ulaşım sistemi oluşturur.

Ulaşım sistemleri kavramı üzerine biraz daha eğilmek faydalı olabilir. Werner Scheltjens'e göre, "Ulaşım sistemleri, fiziksel özellikler (nehirler, yollar, kanallar, denizler vb.) ile bunları kullanan topluluklardan oluşan komplekslerdir; böylece ticaret ağının farklı noktaları arasında insanların dolaşması, mal ve bilginin alışverişi mümkün olur."[15] Deniz limanları, deniz taşımacılığı sistemlerinin anlaşılmasında temel öneme sahiptir. Ekonomik coğrafyacı B. S. Hoyle'a göre, liman coğrafyasında önemli bir ayrım mevcuttur; bu, kara tarafı, yani art bölge (hinterland) ile ilgili olan unsurlar ve liman kıyı şeridi ile ön bölgeyi (foreland) kapsayan, deniz tarafıyla ilgili olan unsurlar arasında yer alır.[16]

"Art bölge", bir limana ulaşım araçlarıyla bağlanan, organize ve gelişmiş bir kara alanı olarak tanımlanabilir.[17] Bu nedenle karayolu, nehir ve demiryolu bağlantıları, liman ile art bölge arasındaki ilişki için çok önemlidir. Art

15 Werner Scheltjens, *Dutch Deltas. Emergence, Functions and Structure of the Low Countries' Maritime Transport System, ca. 1300–1850* (Leiden/Boston: Brill, 2015), 9.

16 Brian Hoyle, "Maritime Perspectives on Port and Port Systems: the Case of East Africa," *Brides of the Sea. Port Cities of Asia from the 16th–20th Centuries*, ed. Frank Broeze (Kensington New South Wales: New South Wales University Press, 1989).

17 Guido G. Weigend, "Some Elements in the Study of Port Geography," *Geographical Review* 48, no. 2 (Nisan 1958): 185–200.

Tablo 1. Anadolu'daki ana nehirler.

Nehir	Uzunluk (km)	Nehir ağzı/Haliç	Nehir havzasındaki liman kenti/kent
Doğu sınırı			
Çoruh	438	Karadeniz	Batum
Kura	1.515	Hazar Denizi	Tiflis
Aras	1.072	Hazar Denizi	Erzurum
Dicle	1.900	Basra Körfezi	Diyarbakır
Murat	722	Fırat'a bağlanır	Harput
Fırat	2.760	Basra Körfezi	Birecik, Malatya
Kuzey sınırı			
Kızılırmak	1.355	Karadeniz	Sivas
Yeşilirmak	519	Karadeniz	Amasya, Tokat
Sakarya	824	Karadeniz	Bilecik
Güney sınırı			
Seyhan	560	Akdeniz	Kayseri, Adana, Mersin
Ceyhan	509	Akdeniz	Kahramanmaraş, Ceyhan
Batı sınırı			
Gediz	401	Ege Denizi	İzmir
Büyük Menderes	548	Ege Denizi	Aydın

bölge, deniz limanına aktarılacak olan malları imal eden ve sonrasında ihracat kapısı işlevi gören üretken bir alanı kapsar. Mal arzı ve ihracat seviyesi yalnızca üretim seviyesine bağlı değildir; devlet, ekonomi ve jeostratejik politikalarla sınırlandırılabilir veya kontrol edilebilir. Teknoloji de limanların büyüyüp küçülmesinde ve liman sistemlerinin oluşumunda son derece önemli bir rol oynamıştır. Nitekim, yeni ulaşım modları olan buharlı gemi ve demiryolu taşımacılığının ortaya çıkışı, limanları ve Anadolu'daki art bölgelerini büyük ölçüde etkilemiştir. Aynı zamanda Osmanlı'daki nehir seyrüseferini ve ticaretini köklü bir şekilde değiştirmiş ve hatta bu alanda devrim yaratmıştır. Osmanlı dünyasındaki çoğu nehirde seyrüsefer tek yönlüydü: Gemiler, yükleriyle birlikte akıntı yönünde yol alır ve varış noktalarına ulaştıklarında sökülerek kereste karşılığında satılırdı. Quataert'in vurguladığı gibi, "Buhar gücüyle gemiler, hem akış yönünde hem de akış yönünün tersine seyahat ederek Dicle-Fırat havzalarının iç bölgelerini ... büyük ölçüde etkiledi."[18] Art bölgenin aksine, "ön bölge" kavramı, limanın önünde bulunan alanı, yani bir limanın deniz taşımacılığı bağlantılarını ifade eder. Esas olarak limanın deniz tarafında bağlantılı olduğu kara alanlarıyla ilgilidir ve bir limanın deniz yollarıyla bağlı olduğu ve yükün kıyı ya da açık deniz gemileriyle taşındığı veya aktarıldığı diğer limanları kapsar.[19]

Beşinci kategori, *deniz hakkında*, deniz kültürü ve mirasının yanı sıra sanat ve ideolojinin

18 Donald Quataert, *The Ottoman Empire, 1700–1922*, ikinci baskı (Cambridge: Cambridge University Press, 2005), 120.

19 Weigend, "Some Elements in the Study of Port Geography."

ilham kaynağı olan denizi incelemektedir. Denizle iç içe yaşayan insanlar, dünyanın neresinde olursa olsun, kendi topluluklarına özgü bir denizcilik kültürü geliştirmişlerdir. Bu deniz kültürü genellikle o topluluğun dünyayı ve toplumu algılayış biçiminin yanı sıra bununla birlikte oluşan, din ve aile ilişkileri gibi hiyerarşik yapı ve kurallar ile ilişkilidir. Elbette buna dil, toplumsal cinsiyet, maddi kültür ve denizleri ve/veya nehirleri kurgulamanın veya tasavvur etmenin farklı yolları da dahildir.[20]

Bu bölüm, Anadolu'nun bir ada olduğu fikrini tartışmak üzere, ticaret ve ticari deniz/su yolları konularını ele alarak yukarıdaki kategorilerden üçüne odaklanacaktır. *Denizin üzerinde* kategorisinde, aralarında deniz ve nehir taşımacılığını birbirine bağlayan güzergâhların da bulunduğu, seyrüsefer/ticaret güzergâhlarıyla ilişkili olan coğrafyayı analiz edecek; *denizin çevresinde* kategorisi, ana limanları veya ticari merkezleri ve bunların girişimcilik ağlarını ele alacak ve *deniz nedeniyle* kategorisi, art bölgeyi ön bölgeye bağlayan deniz taşımacılığı sistemlerini ortaya koyacaktır.

Denizin üzerinde kategorisi, deniz veya su yüzeyindeki insan faaliyetlerini kapsamaktadır; bu analizin amacı doğrultusunda "su"; deniz, nehir veya gölü ifade etmek için birbirinin yerine kullanılacaktır. Anadolu'daki deniz ve nehirlerin yapısı ve coğrafyası; seyahatleri, seyrüseferi, deniz ve nehir güzergâhlarını, gemi ve gemi teknolojilerini ve pratikte de, bölge denizcilerini şekillendirmiştir. Bir denizin/nehrin yapısı, insanların su üzerindeki hareketleriyle doğrudan ilişkilidir ve kıyı bölgelerindeki ve adalardaki insan yerleşimlerini etkiler. Denizde seyretmek, denizin ve onu çevreleyen, içine alan kara parçasının coğrafyası hakkında da bilgi sahibi olmayı gerektirir.

Bu nedenle, söze "ada" Anadolu'nun coğrafyası ile başlayalım (**Şekil 1**). Anadolu'yu bir ada olarak kavramsallaştırmanın faydası nedir? Anadolu coğrafyasını yeniden kurgulamak mümkün müdür? Coğrafyanın tartışılmaz ya da zamana bağlı olarak değişmez bir olgu olarak görülmemesi gerektiği doğrudur. Bu, 'yeniden mekânsallaştırma' mekanizmalarını, yani mekânın yerel, çevresel veya tarihsel süreçler nedeniyle nasıl yeniden kavramsallaştırılabileceğini anlamamıza yardımcı olur.[21] Anadolu bir yarımadadır; ancak, onu bir ada olarak 'yeniden inşa" etmek mümkündür. Nasıl bir ada 'yarımada' olarak kabul edilebiliyorsa, Anadolu gibi bir yarımada da bir ada olarak kabul edilebilir. Antonis Hadjikyriacou son kitabında oldukça yenilikçi bir yaklaşım sergileyerek Kıbrıs'ı bir 'yarımada' adası olarak tanımlamış ve şöyle belirtmiştir: "Bir ada iki şekilde kara olarak görülebilir: (a) Denizle ilişkisi kısıtlı olup bunun sonucu olarak sakinlerinin yüzü daha çok karaya dönük olduğunda ve (b) kendisini çevreleyen kıtasal yapı ile bağlantıları, onu ada ile yarımada arasında kalan bir mekânsal kategoriye yerleştiren hayali bir bağlantı yaratacak kadar yoğun olduğunda."[22] O halde Kıbrıs'ın bir 'yarımada' adası olarak algılanmasının nedeni, halkının açık denizlerde seyahat etme ve kendisini dünyanın geri kalanına bağlayacak uzun mesafe ticareti yapma becerilerini geliştirmemiş olmasıdır. Açık deniz taşımacılığını geliştirenler ve adaya ulaşanlar, Kıbrıs'ın dışındakiler olmuştur.

Bu çalışma, bir 'ada' olarak Anadolu'nun 'sucul' olduğunu çünkü insanlarının denizcilik becerilerini kuzey, batı ve güney kıyıları ile doğu nehir 'kıyı şeridi' olmak üzere, hem deniz hem de nehir kıyılarında geliştirdiğini savunmaktadır (**Şekil 1**). Bir ada su ile çevrili olur; Anadolu'nun ise üç tarafı sularla, bir tarafı da onu art bölgesi ve ön bölgesine bağlayan nehirlerle çevrilidir. Kuzey kıyısında, Karadeniz kıyı şeridi bulunur; Çanakkale ve İstanbul boğazlarının gölgesinde kalmış olmasına rağmen uluslararası ticarete yeterince açıktır. Batısında Ege kıyı şeridi yer alırken, güneyinde güneydoğu

20 Elinizdeki kitapta bu kategoriye girebilecek iki bölüm yer almaktadır: Ahmet Conker, "Su Kaynaklarının Gelişimi Çerçevesinde Kültür, Kimlik ve Güç İlişkisi: Türkiye'den Örnek Olaylar" ve N. İlgi Gerçek, "Su Ayinleri: Hitit Anadolusu'nda Kutsal Peyzajların Oluşumu ve Algılanışı."

21 Hadjikyriacou, Χερσαίο Νησί, 102, 333–34.

22 Hadjikyriacou, Χερσαίο Νησί, 25.

Akdeniz hakimdir. Daha sonra görüleceği gibi, Karadeniz, Ege ve Akdeniz liman kentleri ve sahil kasabalarında, daha küçük kıyı ve balıkçı teknelerinin yanı sıra açık deniz filoları da gelişmiştir. Doğusunda, bir nehir 'kıyı şeridi' uzanır; bu şerit onu denizlere, yani Karadeniz, Hazar Denizi ve Basra Körfezi'ne bağlayan önemli akarsu sistemleriyle öne çıkar. Şekil 1 ve 2 ile Tablo 1'de görüldüğü üzere, Güney Kafkasya'nın kuzeydoğu sınırına Çoruh Nehri (438 km uzunluğunda) ve Kura Nehri (1.575 km uzunluğunda) hâkimdir. Kura, doğuya yönelmekte ve Hazar Denizi'ne dökülmeden önce, kendisinden çok daha büyük olan Aras Nehri ile birleşmektedir. Doğu sınırlarının geri kalanında ise iki ana nehir, yani Dicle (1.900 km) ve Fırat (2.760 km), belirleyici konumdadır. Her iki nehir de güneye doğru akar ve birleşerek Basra Körfezi'ne dökülür. Doğu Fırat olarak da bilinen Murat Nehri (722 km), Fırat Nehri'ne dökülür. Dicle ve Fırat, birkaç yüzyıl boyunca yelkenli teknelerce ticari su yolu olarak kullanılmıştır.[23]

Yukarıda bahsedilen tüm nehirler haliçlerine ya da kıyıları ve havzaları boyunca akarak, büyük kentlerin, limanların veya nehir limanlarının içinden veya yanından geçmektedir. Limanlar veya nehir limanları, kendi art bölgelerinden gelen ürünler için önemli ticaret merkezleri veya kapıları oluşturmaktadır. Bunlar, uzun süredir devam eden ulaşım sistemleri ile birkaç yüzyıl boyunca Asya'yı Avrupa'ya bağlayan ana ticaret yollarını ve pazarlar zincirini oluşturmuştur. Çoruh Nehri, Batum limanının yanından geçmektedir. Yirminci yüzyıla kadar seyrüsefere elverişli olan Kura Nehri de güney Transkafkasya Dağları'nı aşarak Hazar Denizi'ne dökülmeden önce Tiflis nehir limanından geçmektedir. Aras Nehri havzasında, Karadeniz'e ve aralarında Tebriz (İran) ve önemli bir ticaret merkezi niteliğindeki bir liman kenti olan Reşt'in (İran) de bulunduğu, Hazar Denizi'ne uzanan ticaret yollarını birbirine bağlayan Erzurum ili yer almaktadır. Anadolu'nun en büyük nehir limanı ise Dicle Nehri üzerinde yer alan Diyarbakır'dır. Diğer büyük nehir limanları aracılığıyla güneydeki Musul ve Bağdat'a (Irak) ve nihayetinde Basra'ya ve Basra Körfezi'ne bağlanır. Ayrıca, ticaret kenti Harput, Murat Nehri'nin sol kıyısına yaklaşık 14 km uzaklıkta yer alır. Fırat Nehri, küçük bir kolunun kıyısında yer alan Malatya'dan geçerek Birecik nehir limanına ilerler. Fırat Nehri'nin diğer büyük nehir limanlarının Suriye'de bulunduğu unutulmamalıdır.

Anadolu'nun kuzeyinde yer alan Karadeniz kıyısı, en önemlileri Trabzon ve Samsun olmak üzere bir dizi deniz limanına sahiptir. Bölgeyi art bölgesine ve Dicle ve Fırat'ın parçası olduğu akarsu sistemlerine bağlayan birkaç nehir bulunur. En uzun nehri Kızılırmak'tır (1.355 km) ve bu nehrin ana limanı Sivas'tır. Kızılırmak, Kapadokya'nın kuzey kesimini Kayseri'nin yaklaşık 150 km uzağından geçerek, Samsun limanının batısında Karadeniz'e dökülür. Bölgenin bir diğer nehri olan Yeşilırmak'ın (519 km) ana limanları, Tokat ve Amasya'dır. Bu nehir de Samsun limanı yakınlarında Karadeniz'e dökülür. Daha batıda, Sakarya Nehri (824 km) bulunur ve bölgenin en büyük havzalarından birine sahiptir. Birçok kolu vardır ve Adapazarı, Bilecik ve Eskişehir gibi kentler bu kolların ya üzerinde ya da kıyısında yer alır ve genellikle İstanbul'dan güneye giden ana yolu yakından takip eder. Ayrıca aralarında en büyüğü Mustafakemalpaşa Nehri olmak üzere Marmara Denizi'ne dökülen çok sayıda küçük nehir bulunmaktadır.

Anadolu'nun güney kıyıları Seyhan Nehri (560 km) aracılığıyla kuzeye ve doğuya bağlanmaktadır. Kapadokya'dan geçerek Anadolu 'adasının' güneyinde Akdeniz'e ulaşır. Ana nehir limanı, Mersin limanına 35 km uzaklıktaki Adana'dır. Ceyhan Nehri (509 km) hem Kahramanmaraş hem de Ceyhan'dan geçerek İskenderun Körfezi'ne akar. Bugün Ceyhan, Orta Doğu ve Orta Asya'ya ait petrol ve doğal gazın sevkiyat merkezidir. Bu bölge İskenderun, Halep ve Trablus ile birlikte, birkaç yüzyıl boyunca Kafkasya, Hazar bölgesi ve Orta Asya ile bağlantıyı sağlayan uzun mesafe ticaret yollarının odağında yer almıştır. Yalnızca kara yolları olarak görülen bu köklü ticaret yolları tartışılırken, belirtilen odak noktalarını birbirine bağlayan su yollarından nadiren bahsedilir.

23 Faisal Husein, *Rivers of the Sultan: The Tigris and Euphrates in the Ottoman Empire* (New York: Oxford University Press, 2021).

Toros Dağları'yla sınırlanmış, Anadolu'nun batıya bakan yüzü Ege Bölgesi'nde denize paralel akan birkaç nehir bulunur; ancak, aynı zamanda, doğrudan denize dökülen birçok nehir ve kolları da mevcuttur. Bunun en büyük örneği, Batı Anadolu'nun en büyük limanı olan İzmir'e dökülen Gediz Nehri'dir (401 km). Antik çağlardan beri Meander Nehri olarak bilinen Büyükmenderes Nehri, Aydın'dan geçer. Ege kıyıları, çok sayıda irili ufaklı limanıyla (ve sahil kasabasıyla) ve liman tesislerini aktif olarak kullanan çok sayıda kıyı ve balıkçı teknesiyle uluslararası ticarete en açık bölgedir.

Denizin/suyun çevresinde kategorisi, geçimini denizden/nehirden sağlayan insan topluluklarını ve bu durumun toplumları üzerindeki etkilerini tartışmaktadır. Böylelikle, geçimini balıkçılık, gemicilik, gemi yapımı ve hem gemicilik endüstrisine hem de girişimcilik ağlarına yardımcı sektörlerden sağlayan liman kentleri ve deniz toplulukları ele alınmaktadır. Anadolu 'adasını' bir deniz lokasyonu olarak incelemek amacıyla, çalışmanın odağını öncelikle ana limanlarına kayıtlı açık deniz gemi filosu oluşturacaktır. Daha sonra, bölgenin dünya ekonomisiyle bağlantısallığını ve entegrasyonunu anlamak üzere izlenen metodolojiyi göstermek amacıyla art bölgesi ile ön bölgesini geliştiren limanlarını ve liman sistemlerini vurgulamak için Karadeniz kıyısına yoğunlaşılacaktır.

Tablo 2, 1890 yılında Osmanlı filosunun bir parçası olarak, buharlı ve yelkenli gemileri içeren Anadolu filosunu göstermektedir.[24] Beklendiği üzere, Osmanlı filosunun yarısı İstanbul çevresinde yoğunlaşmıştı. Aslında, 1890 yılında yaklaşık 800 gemiden oluşan ve toplam sicile kayıtlı net tonajı (nrt) 180.000 ton olan filo, Rus filosuyla karşılaştırılabilir büyüklükteydi; ancak İngiltere ve Almanya gibi Avrupa'nın önde gelen denizci ülkelerinin filolarına kıyasla oldukça küçüktü..[25] Osmanlı'nın buharlı gemi filosunun neredeyse tamamı İstanbul'da toplanmışken, yelkenli filosunun çoğu Anadolu'nun Karadeniz kıyısı boyunca ve Ege adalarına yayılmıştı. İstanbul'un yanı sıra Çanakkale Boğazı'nda (Gelibolu ve Çanakkale'de), Marmara Denizi'nde (Mürefte ve Pendik'te), İstanbul Boğazı'nda (Unkapanı'nda) ve Kuzey Ege'de (Enos'ta) kayıtlı çok sayıda irili ufaklı kıyı gemisi vardı. Köklü bir denizcilik geleneğine sahip olan Ege adaları Sakız ve Kassos'un yanı sıra Bozcaada, Limni, Midilli, İpsara, Sisam, İkarya, Kastellorizo ve Girit de ana yelkenli gemi filolarının merkezleri arasındadır.[26]

Çoğunlukla Karadeniz kıyılarında yoğunlaşan Anadolu filosu, Osmanlı filosunun %20'sini oluşturuyordu. 1890 yılında bu filo, sahipleri ve kaptanları çoğunlukla Müslüman olan çok sayıda ticaret gemisini barındırıyordu. Osmanlı'ya ait yelkenli gemilerin armatörleri ve kaptanları, on dokuzuncu yüzyılda bölgede deniz ticaretinde yaşanan büyük artıştan önemli ölçüde kazanç sağladı.[27] Aralarında Rize, Trabzon, Tirebolu, Giresun, Ünye, Sinop, Bartın ve

24 Bu veriler, 100 ton ve üzerindeki gemileri içeren *İngiliz Loydu* (*Lloyd's Register of Shipping*) kayıtlarından derlenmiştir, ancak bu liste kesinlikle kapsamlı değildir. Yine de, açık deniz ticaret gemileriyle ilgili sayılar açısından fikir vericidir. Bu da, Anadolu limanlar kompleksi ile Osmanlı egemenliğindeki Ege ve Akdeniz adalarının vazgeçilmez unsurlarından olan birkaç bin yelkenli teknenin büyük ölçüde bu kayıtlara dahil edilmediği anlamına gelmektedir.

25 İlgili yayının Ek 5'ine bakınız: Gelina Harlaftis ve Vassilis Kardasis, "International Bulk Trade and Shipping in the Eastern Mediterranean and the Black Sea," *The Mediterranean Response to Globalization*, ed. Jeffrey Williamson ve Sevket Pamuk (Londra: Routledge, 2000), 233–65.

26 Bölgedeki Osmanlı-Rum denizcileri için, bkz. Gelina Harlaftis ve Sophia Laiou, "Ottoman State Policy in Mediterranean Trade and Shipping, c. 1780–c. 1820: The Rise of the Greek-Owned Ottoman Merchant Fleet," *Networks of Power in Modern Greece*, ed. Mark Mazower (Londra: Hurst, 2008), 1–44; Gelina Harlaftis, "The 'Eastern Invasion.' Greeks in the Mediterranean Trade and Shipping in the Eighteenth and Early Nineteenth Centuries," *Trade and Cultural Exchange in the Early Modern Mediterranean: Braudel's Maritime Legacy*, ed. Maria Fusaro, Colin Heywood ve Mohamed-Salah Omri (Londra: I.B. Tauris, 2010), 223–52. Ayrıca bkz. Gelina Harlaftis, *A History of Greek-Owned Shipping. The Making of an International Tramp Fleet, 1830 to the Present Day* (Londra: Routledge, 1996).

27 Karadeniz liman kentlerinin gelişimi için, bkz. Constantin Ardeleanu ve Andreas Lyberatos, ed., *Port-Cities of the Western Shore of the Black Sea: Economic and Social Development, 18th–Early 20th Centuries,* Black Sea History Working Papers,

Tablo 2. Kayıtlı olduğu limanlara göre Anadolu 'adası'nın deniz filosu, Osmanlı filosu (buharlı ve yelkenli gemiler), 1890. Kaynak: *Lloyd's Register of Shipping, 1890* (şurada yayımlandı: Gelina Harlaftis ve Vassilis Kardasis, "International Bulk Trade and Shipping in the Eastern Mediterranean and the Black Sea," *The Mediterranean Response to Globalization*, ed. Jeffrey Williamson ve Şevket Pamuk [Londra: Routledge, 2000], 233–65.)

Kayıtlı olduğu liman[28]	Gemi sayısı	Tonaj	%
İstanbul	293	86.966	%48
Sakız	60	13.865	%8
Limni	17	2.882	%2
Kasos	16	3.330	%22
Diğer*	234	40.113	%20
Anadolu 'adası' filosu			
Bartın	52	7.482	%4
Ereğli (Karadeniz)	30	7.068	%4
Ünye	28	5.924	%3
Trabzon	16	3.204	%2
Abana	15	2.770	%2
Rize	12	2.283	%1
Tirebolu	12	2.003	%1
Giresun	10	1.681	%1
Diğer†	22	3.360	%2
Toplam Anadolu Filosu	**197**	**35.775**	**%20**
Toplam Osmanlı Filosu	**817**	**182.931**	**%100**

* Diğerleri Çanakkale Boğazı (Gelibolu ve Çanakkale), Marmara Denizi (Mürefte ve Pendik), İstanbul Boğazı (Unkapanı) ve Ege Denizi'ndeki (Enez, Bozcaada, Midilli, Çeşme, İzmir, İpsara, Sisam, İkaria, Kastellorizo ve Girit) bazı kasaba ve kentleri kapsamaktadır.

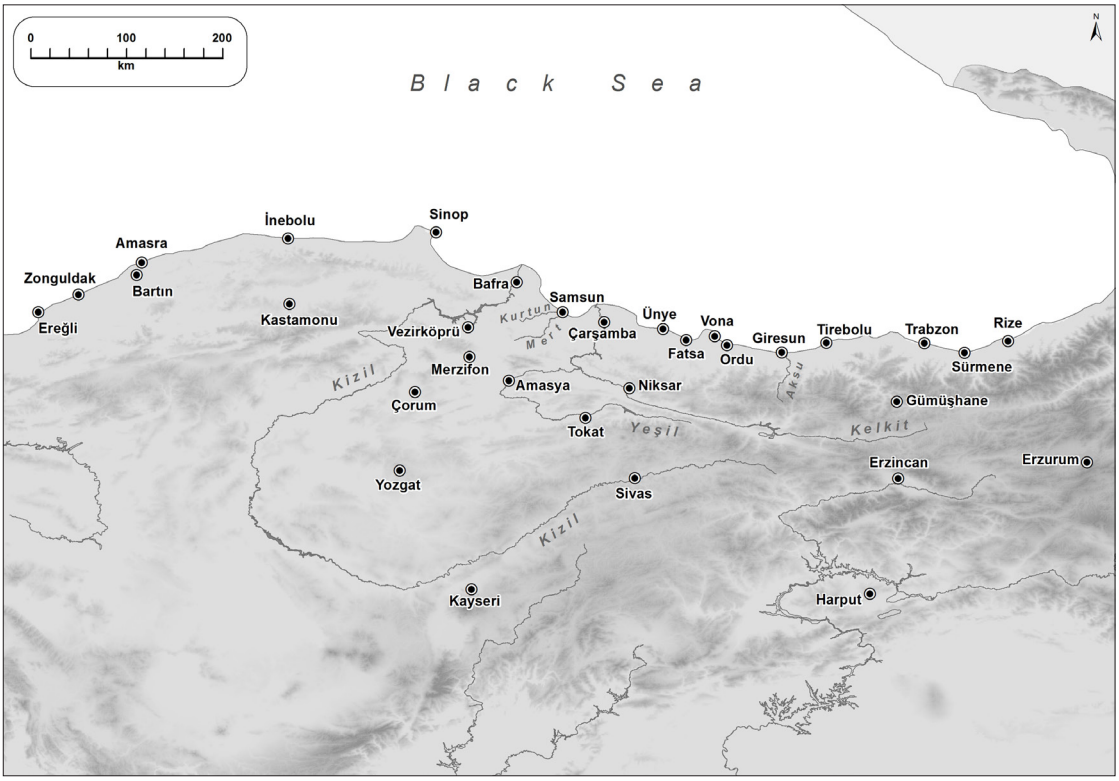
† Diğerleri Sinop, Sürmene, Gülyalı, Abana, Hisarönü, Karasu (Sinop yakınında), Erzurum (Aras), Sakarya, İliç (Fırat), Harput (Murat Nehri üzerinde), Çeşme ve İskenderun'u kapsamaktadır.

Ereğli'nin de bulunduğu bir dizi liman kenti ve kasabasına çok sayıda yelkenli gemi kayıtlıydı (bkz. Tablo 2 ve Şekil 4).

Bu gemilerin en büyük kısmı, yakınlarında yük taşımacılığına ihtiyaç duyan kömür madenlerinin bulunması nedeniyle Bartın ve

cilt 1 (Korfu: Ionian University, 2016), www.blacksea.gr; Evrydiki Sifneos, Oksana Iurkova ve Valentina Shandra, ed., *Port-Cities of the Northern Shore of the Black Sea: Institutional, Economic and Social Development, 18th–Early 20th Centuries,* Black Sea History Working Papers, cilt 2 (Rethymnon: Centre of Maritime History, 2021), www.blacksea.gr; Gelina Harlaftis vd., ed., *Between Grain and Oil from the Azov to Caucasus: The Port-Cities of the Eastern Coast of the Black Sea, Late 18th–Early 20th Centuries,* Black Sea History Working Papers, cilt 3 (Rethymnon: Centre of Maritime History, 2020), www.blacksea.gr; Edhem Eldem, Vangelis Kechriotis ve Sophia Laiou, ed., *The Economic and Social Development of the Port–Cities of the Southern Black Sea Coast, Late 18th–Beginning of the 20th Century,* Black Sea History Working Papers, cilt 5 (Korfu: Ionian University, 2017), www.blacksea.gr; Edhem Eldem ve Sophia Laiou, ed., *Istanbul and the Black Sea Coast: Shipping and Trade, 1770–1920* (İstanbul, The ISIS Press, 2018); Maria Christina Chatziioannou ve Apostolos Delis, ed., *Linkages of the Black Sea with the West. Trade and Immigration,* Black Sea History Working Papers, cilt 7 (Rethymnon: Centre of Maritime History, 2020), www.blacksea.gr; Evrydiki Sifneos, *Imperial Odessa: Peoples, Spaces, Identities* (Leiden, Boston: Brill, 2018).

28 *İngiliz Loydu*'ndaki (*Lloyd's Register* of Shipping) yer adları ya Britanyalı ya da başka ülkelerden yetkililerin fonetik yazımından ya da gerçek yer adları değiştirmiş olmalarından dolayı genellikle anlaşılmazdır. Birkaç örnek vermek gerekirse:



Şekil 4. Anadolu 'adasının' Karadeniz kıyısı.

Ereğli'de yoğunlaşmıştır.[29] Sinop, Karasu (Sinop yakınlarında), Sürmene, Gülyalı ve Hisarönü gibi diğer yerlerdeki limanlara kayıtlı açık deniz gemisi filoları da vardı. Anadolu'nun Karadeniz kıyılarındaki limanlara kayıtlı yelkenli gemi filosu, daha önce Ege ve İyon Denizi'ndeki gemi filolarıyla ilgili olarak varılan sonucu yansıtmaktadır.[30] Deniz girişimciliğini, bölgenin en büyük limanları değil; genellikle küçük ölçekli yerler, hatta çoğu durumda sahil köyleri beslemiştir. Örneğin, on dokuzuncu yüzyılın son üç yılında bölgenin en büyük limanları olan Trabzon ve Samsun'un büyük filoları yoktu, hatta çoğu zaman hiç filosu bulunmuyordu. Bu limanlara, bölgelerindeki ikincil limanlar ve sahil kasabaları hizmet veriyordu.[31]

'Heraclee' Ereğli, 'Abahnah' Abana, 'Tereboloo' Tirebolu, 'Oonia' Ünye, 'Ebbul Hhair' Gülyalı, 'Evranyieh' Abana ve 'Filios' Hisarönü. Analizde, Tenedos için Bozcaada veya Meis için Kastellorizo gibi Ege adalarının günümüzdeki isimleri korunmuştur (Not: Yer isimleri konusundaki yardımları için Edhem Eldem'e teşekkür ederim).

29 Zonguldak madenleri için, bkz. Donald Quataert, *Ottoman Manufacturing in the Age of the Industrial Revolution* (Cambridge: Cambridge University Press, 1993); Evrydiki Sifneos, "Was the Extraction of Coal at Kozlou and Zonguldak Mines Profitable?" *The Economic and Social Development of the Port–Cities of the Southern Black Sea Coast, Late 18th–Beginning of the 20th Century,* ed. Edhem Eldem, Vangelis Kechriotis ve Sophia Laiou, Black Sea History Working Papers, cilt 5 (Korfu: Ionian University, 2017), www.blacksea.gr.

30 Gelina Harlaftis, *A History of Greek-Owned Shipping*.

31 Bu durum, yakınlardaki küçük denizcilik topluluklarının filolarını kullanan ve/veya kendine çeken Cenova, Marsilya ve Pire'de de yaşanmıştır. Örnek olarak bkz. Apostolos Delis vd., ed., *Mediterranean Seafarers in Transition. Maritime Labour, Communities, Shipping and the Challenge of Industrialization 1850s–1920s* (Leiden: Brill, 2022); Marsilya için özellikle bkz.

Elbette İngiliz Loydu üzerine yapılan incelemeden çıkan en ilginç sonuç, 100 tonun üzerindeki büyük gemilerin nehir limanlarında ya da genel olarak nehirlerde kayıtlı olmasıdır. Örneğin, Sakarya Nehri'nde bir adet, Aras Nehri havzasındaki Erzurum'da ise birden fazla yelkenli gemi kayıtlıydı. Diğer birkaç geminin kaydı ise Fırat Nehri yakınlarındaki İliç'te ve Murat Nehri üzerindeki Harput'ta bulunmaktaydı. Anadolu'da, ister yelkenli ister buharlı olsun, nehir gemileri kayıtları üzerine yeterlince araştırma yapılmamıştır. Bu nedenle, Osmanlı arşivlerindeki nehir gemilerine yönelik çalışmalara kesinlikle ihtiyaç vardır. Son olarak, İngiliz Loydu'na göre, Anadolu'nun Ege kıyılarının tamamında, 100 tonun üzerinde yelkenli gemiler yalnızca İzmir'e hizmet veren Çeşme ile İskenderun'da kayıtlıdır; ancak, daha önce de belirtildiği gibi, bu tablo bölgedeki yelkenli gemilerin kapsamlı bir temsili değildir. Akdeniz'deki (aynı zamanda Kuzey Avrupa'daki) yelkenli gemi döneminde, filolarının genellikle büyük kentlerde değil de küçük yerleşimlerde kayıtlı olması ilginçtir.[32]

On dokuzuncu yüzyılda Anadolu 'adasının' başlıca limanları; Karadeniz'de Trabzon ve Samsun, Ege Denizi'nde İzmir, Akdeniz'de İskenderun ve Dicle Nehri üzerinde yer alan Diyarbakır'dır. Bu incelemenin odaklanacağı başlıca Karadeniz limanları ise Trabzon ve Samsun'dur. Bölgenin en tanınmış liman kenti olan Trabzon, aynı zamanda İran ticaretine açılan uluslararası bir kapıydı; art bölgesi doğuda Hazar Denizi'ne ulaşan kara, nehir ve deniz yollarına uzanıyordu. Ön bölgesi, yani bağlı olduğu limanlar da uluslararası nitelikteydi (yani Avrupa limanlarıydı). Revaçta olan mallar—örneğin; Asya'dan gelen afyon, kurutulmuş boya bitkileri, yonca, çay ve kilim gibi 'Doğu' malları—yelkenli ve buharlı gemiler aracılığıyla Batı'ya taşınıyordu. Samsun ise, bölgenin diğer ana limanıydı; Orta Anadolu'ya açılan ana kapı niteliğinde olduğundan, on dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısında en aktif dönemini yaşamıştır.[33] Ancak, 1840'lara kadar Trabzon'un bir uydu limanı gibi işlev görmüştür ve bu durum, 1850'lerden itibaren değişmiştir. Tütün ihracatının yanı sıra, güneydeki art bölge de dahil olmak üzere tüm bölgenin tarım ürünlerinde görülen artış, Anadolu'nun çok geniş bir alanını ve de güneyde Basra Körfezi'ne kadar uzanan bağlantılarını kapsamaya başladı. Mallar, bir yönde yapılan taşıma için Harput ve Diyarbakır'a, diğer yönde yapılan taşıma için Kayseri ve Malatya'ya ulaşmayı sağlayan ana nehir limanları kullanılarak Kızılırmak ve Yeşilırmak boyunca art bölgeye kolayca dağıtılıyor ve art bölgeden kolayca toplanıyordu. Nehir taşımacılığındaki teknolojik gelişme (örneğin, daha önce de belirtildiği üzere, buharlı gemilerin icadı), bölge ve yörelerin birbirleriyle bağlantısını arttırırken, Anadolu Demiryolu'nun 1890'lardaki inşasını takiben eski güzergâhları da yeniden yapılandırmıştır.[34] Samsun'dan ihraç edilen başlıca ürünler tütün, meyve ve fındık gibi çeşitli tarımsal ürünler ve Sivas vilayetinin iç kesimlerindeki yerleşimlerden çıkartılıp işlenen gümüş ve bakırdı. Karadeniz'in İstanbul'dan Rize'nin doğusuna kadar uzanan kıyı şeridi, 20. yüzyılın başlarına kadar, Müslümanların yanı sıra başta

Kalliopi Vasilaki, "The Port of La Ciotat and Its Maritime Community towards Industrialisation (1836–1916)"; Cenova için bkz. Leonardo Scavino, "Camogli as a Maritime Community in the Age of Transition (1850s–1914)" ve Pire için bkz. Katerina Galani, "From Traditional Maritime Communities to Maritime Centres. Urbanization, Social Hierarchies, and the Labour Market in the Age of Steam. The Case Study of Galaxidi, 1850s–1910s."

32 Gelina Harlaftis, "Shipping," *The Routledge Companion to the Makers of Global Business*, ed. Teresa da Silva Lopes, Christina Lubinski ve Heidi Tworek (Abingdon, Oxon/New York: Routledge, 2019), 438–54; Gelina Harlaftis, *Creating Global Shipping: Aristotle Onassis, the Vagliano Brothers and the Business of Shipping, c. 1820–1970* (Cambridge: Cambridge University Press, 2019), bölüm 1.

33 Ekin Mahmuzlu, "The Transformation of the Mercantile Shipping in Eastern Anatolian Black Sea Ports between 1834 and 1914," *The Economic and Social Development of the Port–Cities of the Southern Black Sea Coast, Late 18th–Beginning of the 20th century,* ed. Edhem Eldem, Vangelis Kechriotis ve Sophia Laiou, Black Sea History Working Papers, cilt 5 (Korfu: Ionian University, 2017), www.blacksea.gr.

34 Ekin Mahmuzlu, *Agricultural, Commercial and Maritime Change in the Southeastern Black Sea Region: Production, Ecology, and Institutions (1830s–1910s)* (Leiden: Brill, 2025), bölüm 2.

Rumlar ve Ermeniler olmak üzere, hem liman kentlerinde hem de art bölgede yaşayan önemli sayıda gayrimüslimi de barındırıyordu.[35]

On dokuzuncu yüzyılda, Anadolu kıyı şeridindeki tüm limanlarda önemli bir büyüme görülmüştür. **Şekil 5**, hem Trabzon hem de Samsun'a gelen gemi sayısındaki artışı ifade etmektedir. Trabzon'a İran ve Hindistan'dan Asya mallarının gelmesi, bu limanın İstanbul'la doğrudan ihracat bağlantıları kurmasını da sağlamıştır. 1914 yılında Trabzon limanına gelen yükler 1,2 milyon tona ulaşmıştır; böylece, 1908 yılında gemi tonajı 1,6 milyon tona çıkan en yakın rakibi Batum ile Asya ticaretinde güçlü bir rekabet içine girmiştir. Samsun da hızla büyüyerek 1870'lerde Trabzon'u geçmiş ve büyümesini yirminci yüzyıla kadar sürdürmüştür. Karşılaştırmalı bir bakış açısı sunmak gerekirse, 1890'ların başında Trabzon ve Samsun limanlarında toplam yaklaşık 500.000 gemi tonajı bulunurken, Anadolu'nun en büyük limanı olan İzmir'de 1,4 milyon nrt ve İskenderun'da 300.000 nrt seviyesindeydi.[36]

Trabzon ve Samsun'un yanı sıra, güzergâh boyunca bir dizi ikincil liman da gelişmiştir.[37] Anadolu'nun Karadeniz kıyı bölgesi daha çok yerel ve çevresel Karadeniz ticaretiyle ilgilenirken, uluslararası bağlantıları esas olarak İstanbul üzerinden gelişmiştir.[38] **Şekil 6**, 1900 yılında güney kıyısı boyunca yer alan on üç limana uğrayan gemilerin tonajlarını göstermektedir. Trabzon ve Samsun'a gelen gemi tonajı, o yıl için yaklaşık 600.000'dir ve bunları 400.000 ile 650.000 ton arasında değişen hacimlerle, Giresun ve İnebolu takip etmektedir. Ordu, Ereğli, Sinop, Rize ve Ünye olmak üzere orta büyüklükteki beş limanın gemi tonajı 100.000 ile 300.000 ton arasında değişiyordu ve yıllık gemi tonajı 20.000-30.000 tondan daha az olan, Zonguldak, Platana, Bartın ve Amasra olmak üzere dört küçük liman daha bulunuyordu. Anadolu'nun Karadeniz kıyısı, Osmanlı İmparatorluğu'nu Ege'deki geleneksel denizci Hıristiyan nüfusunun büyük bir bölümünden mahrum bırakan 1820'lerdeki Yunan Devrimi'nin ardından, Müslüman armatörler ve denizcilerin toplandığı bir bölge olarak gelişmiş ve burada, geleneksel Sinop tersanelerinde olduğu gibi, önemli gemi inşa faaliyetleri gerçekleştirilmiştir.[39] Ünye, on dokuzuncu yüzyıl boyunca, özellikle 50-200 ton arasındaki brik ve gemilerin inşasına yönelik olarak ticari denizcilik açısından önemli bir gemi yapım yeri haline gelmiştir. Bu gemi inşa faaliyetini Rize, Tirebolu ve Giresun da takip etmiştir.[40] Osmanlı'nın Karadeniz kıyı yerleşimlerindeki Müslümanlara ait gemileri esas olarak bölgesel ve çevresel ticaretle uğraşırken, Osmanlı'nın Hıristiyanlarca idare edilen gemileri (çoğunlukla Rumlardan oluşuyordu) uluslararası ticaret ile meşguldü.[41]

35 Eldem, Kechriotis ve Laiou, ed., *The Economic and Social Development of the Port–Cities of the Southern Black Sea Coast*.

36 Gelina Harlaftis, "Maritime Transport Systems in Southeastern Mediterranean," *The Economic Development of Southeastern Europe in the 19th Century*, ed. Edhem Eldem ve Socrates Petmezas (Atina: Historical Archives Alpha Bank, 2011), 397–446.

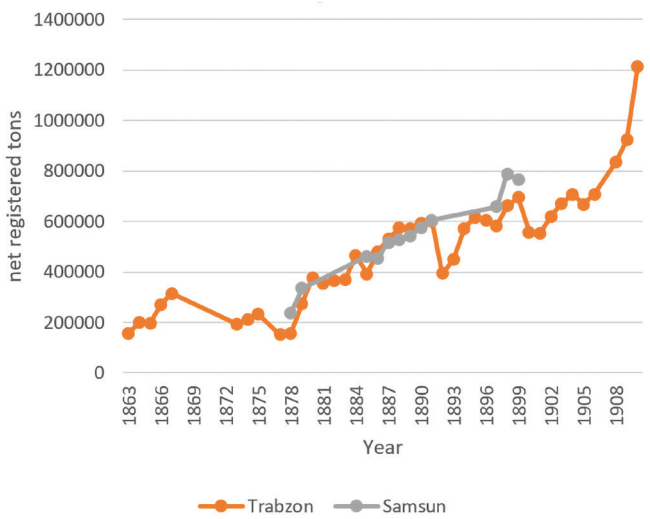
37 Edhem Eldem, "Scanning the Ottoman Black Sea in 1900 through the *Revue commerciale du Levant*," *The Economic and Social Development of the Port–Cities of the Southern Black Sea Coast, Late 18th–Beginning of the 20th Century*, ed. Edhem Eldem, Vangelis Kechriotis ve Sophia Laiou, Black Sea History Working Papers, cilt 5 (Korfu: Black Sea History Working papers, 2017); Gelina Harlaftis ve Vassilis Kardasis, "International Bulk Trade and Shipping in the Eastern Mediterranean and the Black Sea," *The Mediterranean Response to Globalization,* ed. Jeffrey Williamson ve Şevket Pamuk (Routledge: Londra, 2000).

38 Sophia Laiou, "The Ottoman State and the Black Sea Trade, End of the Eighteenth–Beginning of the Nineteenth Century," *The Economic and Social Development of the Port–Cities of the Southern Black Sea Coast, Late 18th–Beginning of the 20th century*, Edhem Eldem, Vangelis Kechriotis ve Sophia Laiou, ed., Black Sea History Working Papers, cilt 5 (Korfu, 2017), www.blacksea.gr.

39 Tuncay Zorlu, *Innovation and Empire in Turkey: Sultan Selim III and the Modernization of the Ottoman Navy* (Londra: IB Tauris, 2011).

40 Mahmuzlu, "The Transformation of the Mercantile Shipping."

41 Christos Hadziiossif, "Parallel Lives: Greek Shipping and the Port of Istanbul," *The Economic and Social Development of the Port–Cities of the Southern Black Sea Coast, Late 18th–Beginning of the 20th Century,* ed. Edhem Eldem, Vangelis Kechrio-



Şekil 5. Güney Karadeniz kıyılarındaki liman kentlerine gelen gemiler (sicile kayıtlı tonaj). Kaynak: Socrates Petmezas ve Alexandra Papadopoulou, ed., *Black Sea Historical Statistics, 1812–1914*, Black Sea History Working Papers, cilt 8 (Rethymnon: Black Sea History Working papers, yayım aşamasında), www.blacksea.gr.

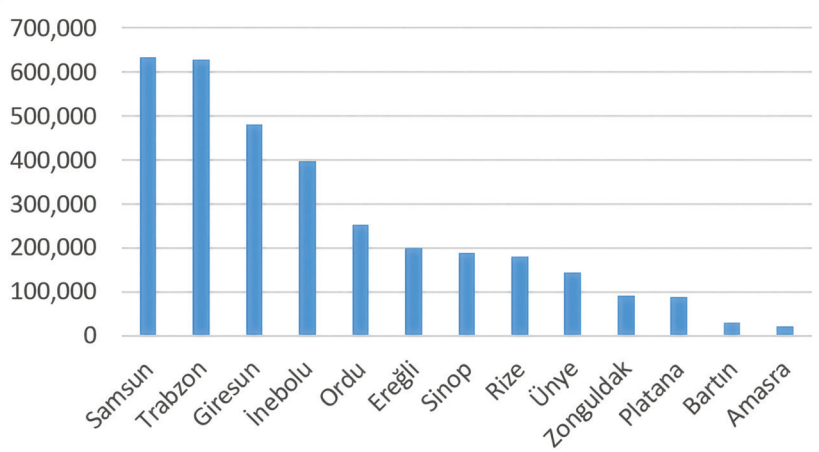
Üçüncü ve son kategori ise *deniz nedeniyle* kategorisidir; denizler ve nehirler tarihinin coğrafyalarına meydan okuyan ve nihayetinde bunların süregelmesini veya dönüşmesini sağlayan dinamik aktörleri içermektedir. Buradaki analiz, deniz tarihine değişim getiren ekonomik, teknolojik, siyasi ve toplumsal kuvvetlerin iki dinamik aktör tarafından koordine edildiğini ileri sürmektedir. Bunlardan birincisi deniz taşımacılığı sistemleri, ikincisi ise—yirminci yüzyıla kadar—deniz imparatorluklarıdır.

Analizde deniz/nehir bölgeleri seçilmiştir. Örneğin; Anadolu için bu bölgeler Karadeniz, Ege Denizi, Akdeniz ve nehir kıyısındaki Doğu bölgeleridir. Her bir bölgedeki su yolu taşımacılığı sistemlerinin oluşumunu anlamak için göz önünde bulundurulması gereken dört husus vardır. İlk olarak, her bir deniz/nehir bölgesinde, küçük, orta ve büyük ölçekli liman kentleri/kasabaları, kıyı bölgesinin liman sistemini oluşturan *yük* aktarma yerleriydi. İkinci olarak, her bir deniz/nehir bölgesinde, malların kara, nehir ve deniz taşımacılığı yoluyla kıyıdaki ihracat/ithalat yükleme bölgesine getirildiği bir art bölge bulunmaktadır. Üçüncü olarak, her bir deniz/nehir bölgesinde, filoları inşa ederek veya filolaların buraya gelmesini sağlayarak denizcilik/nehircilik merkezi olarak işlev gören deniz/nehir toplulukları vardır. Dördüncü olarak, küçük, orta ve büyük *ölçekli* denizcilik/nehircilik merkezleri, yerel pazarları entegre eden ve denizcilik bölgesinin ön bölgeyle bağlantısını kuran bir denizcilik bölgesi oluşturmuştur.

Deniz/nehir taşımacılığı sistemi, art bölgeden gelen yük veya ürünlerin kıyıdaki ithalat-ihracat bölgesine taşınmasını mümkün kılarak, buradan da bu yük veya ürünlerin ön bölgeyle bağlantısını sağlayan denizcilik/nehircilik merkezlerine aktarılmasına aracılık etmiştir.[42] Limanın art bölge ile bağlantısı için karayolu, nehir ve daha sonra demiryolu bağlantıları son derece önemliydi. Art bölgenin aksine 'ön bölge' kavramı, bir limanın önünde uzanan, ona ait sevkiyat bağlantılarıdır. Her bir deniz/nehir bölgesi bitişindekiyle ilişki içindedir ve böylelikle, bütün bir bölgenin deniz taşımacılığını art bölge/ön bölge eksenine ve oradan da küresel ekonomiye entegre eder. Yükün, geminin ve ticaret yaptığı alanın türü, bir geminin faaliyet gösterdiği denizcilik pazarını belirler. On doku-

tis ve Sophia Laiou, Black Sea History Working Papers, cilt 5 (Korfu: Black Sea History Working papers, 2017)), www.blacksea.gr; Mahmuzlu, "The Transformation of the Mercantile Shipping." Ayrıca bkz. Harlaftis, *A History of Greek-Owned Shipping*, bölüm 3.

42 Weigend, "Some Elements in the Study of Port Geography."



Şekil 6. Anadolu'nun Karadeniz kıyılarındaki deniz taşımacılığı hacmi, 1900. Kaynak: Edhem Eldem, "Scanning the Ottoman Black Sea," tablo VI, 92, www.blacksea.gr.

zuncu yüzyılın son birkaç onyılında buhar teknolojisinin kullanılmaya başlanması, su yoluyla yapılan ticaretin organizasyonunda ciddi bir değişikliğe yol açmıştır.

Su yolu taşımacılığı sistemleri, deniz bölgelerini ve liman kentlerini dünya ekonomisine entegre eden mekanizmalardır. Dolayısıyla bu gelişim, birçok deniz bölgesinin birbirine eklemlenmesine bağlıdır. Deniz bölgeleri, alt bölgeler ve limanlar arasındaki bağlantının temel mekanizması, her bir deniz bölgesinin oluşturduğu deniz taşımacılığı sistemidir. Her bir deniz bölgesindeki ulaşım sistemi, bölgeyi hem kendi içindeki pazarlara hem de diğer deniz bölgelerine entegre eden üretken bir sistemin oluşumunda en ön sırada yer almaktadır. Su yolu taşımacılığı sisteminin temel özelliği, ön bölgenin deniz yollarının art bölgenin kara/su yollarına bağlanarak yoğun bir etkileşim ve ulaşım zinciri oluşturduğu bağlantısallık durumudur. Anadolu 'adasının' dört kıyısındaki su yolu taşımacılığı sistemleri, doğudaki nehir taşımacılığı sistemi, kuzeydeki Karadeniz taşımacılık sistemi ve batı ile güneyde bulunan Ege/Akdeniz taşımacılık sistemleridir. Bu bölümdeki analizde, analitik metodolojiye bazı örnekler sunmak amacıyla ilk iki sisteme odaklanılacaktır.

Doğudaki nehir taşımacılığı sistemi, on altıncı yüzyıldan beri Osmanlı İmparatorluğu tarafından şekillendirilmiştir. Deniz ve su yollarına egemen olmak, İngilizlerin de gösterdiği gibi, bir imparatorluk yaratmanın ve bu imparatorluğu idare etmenin önemli bir jeopolitik ve ekonomik aracıdır. On altıncı yüzyılda Elizabeth Dönemi'nde yaşamış İngiliz korsan, tüccar ve devlet adamı Sir Walter Raleigh'a atfedilen şu söz, durumu özetlemektedir: "Denize hâkim olan ticarete de hâkim olur; dünya ticaretine hâkim olan, dünyanın zenginliklerine ve dolayısıyla dünyanın kendisine hâkim olur."[43] Literatürde Osmanlı İmparatorluğu'nun karasal bir ülke görüldüğü, yani denizle hiçbir ilgisi olmadığı fikri defalarca dile getirilmiş ve eleştirilmiştir.[44] Ancak, hâkimiyet alanı üç kıtaya ve çok sayıda denize yayılmış olan Osmanlı İmparatorluğu, su yollarıyla birbirine bağlanmak-

43 Alıntı, Sir Walter Raleigh'e atfedilmiştir: Bkz. Alan Cafruny, *Ruling the Waves. The Political Economy of International Shipping* (Berkeley: University of California Press, 1987), 38–70.

44 Edhem Eldem, "Strangers in their Own Seas? The Ottomans in the Eastern Mediterranean Basin in the Second Half of the Eighteenth Century," *Il Mediterraneo nel Settecento. Identità e scambi*, ed. Piero Sanna, Studi Settecenteschi 29–30 (Napoli: Bibliopolis, 2009–2010), 25–58; Alexis Wick, *The Red Sea: In Search of Lost Space* (Oakland: University of California Press, 2016); Husein, *Rivers of the Sultan*.

taydı ve topraklarını genişletip üzerinde egemenlik ve güç sahibi olmak için deniz ve nehirleri kesinlikle sonuna kadar kullandı.[45]

Karadeniz, Ege ve Akdeniz'deki deniz ve ticaret filoları asgari düzeyde de olsa incelenmiştir. Ancak, nehre kıyısı olan doğu cephesindeki suyla ilişkili faaliyetler, yakın zamana kadar (kısmen de olsa) sınırlı bir biçimde ele alınmıştır. Faisal Husein, Osmanlı İmparatorluğu'nun Dicle ve Fırat nehirlerinin akarsu sistemini nasıl kullandığını, topraklarını yönetmek, dıştaki düşmanları püskürtmek ve on sekizinci yüzyılın sonlarına kadar doğudaki nehir sınırı boyunca egemenliğini sürdürmek için gemileri, denizcileri, tersaneleri ve tahkim edilmiş nehir limanlarını nasıl kullandığını etkileyici bir şekilde anlatmıştır. Osmanlı İmparatorluğu, askeri ve hem içteki hem dıştaki ekonomiye yönelik amaçları için bir nehir taşımacılığı sistemi inşa etmiştir. Her ne kadar Husain bu nehirlerin iç ticaret üzerinde sınırlı bir etkisi olduğunu savunsa da, Anadolu'nun art bölgesinde nehir/karayolu ticaretinin birlikte kullanımını inceleyebilmek için daha fazla araştırmaya ihtiyaç vardır.

Artık biliyoruz ki Osmanlı İmparatorluğu, on altıncı yüzyılda Dicle ve Fırat üzerinde "imparatorluğa ait su temelli bir ulaşım sistemi" inşa etmeye başlamıştır. İki nehir üzerinde oluşturulan bu altyapı şöyle tanımlanabilir: "İnsanların ve malların Suriye, Anadolu, İran ve Irak arasındaki hareketinin yönetilmesine—ve bundan kazanç edinilmesine—olanak tanıyan bir rıhtım, dubalı köprü ve tekne yapım tesisleri ağı."[46] Bu sistem, Osmanlı'nın Dicle ve Fırat üzerinde donanma bulundurarak Basra Körfezi ile Doğu Akdeniz arasındaki ticaret yollarına hâkim olmasını sağlamıştır.[47] Nehir kıyıları boyunca gemi yapım tesisleri kurulmuş ve nehirlerin üst kısımlarındaki bölgelerden aşağı kısmında kalan bölgelere tahıl, metal, kereste vb. malların su yollarıyla düzenli olarak taşınması sağlanmıştır. Taşınan yüklere gıda maddeleri, silahlar ve askeri garnizonlar için gereken deniz taşıtları da dahildi. Aynı dönemde Baltık Denizi'nde olduğu gibi keresteler suya bırakılıp akış yönünde sürüklenmeleri sağlanarak diğer nehir limanlara ulaştırılmıştır. Ayrıca sallarla insan taşımacılığı da yapılmıştır.[48]

Osmanlı İmparatorluğu'nun Erken Modern döneminde, insanları ve yükleri Hazar Denizi'nden Basra Körfezi'ne taşımak için, kollarından ve yakınlarındaki diğer nehirlerle birlikte Dicle ve Fırat nehirlerinin akarsu sisteminden sonuna kadar faydalanılmıştır. Nehir sistemlerinin ve üzerlerindeki yerleşimlerin önemi, Dicle Nehri üzerindeki Diyarbakır, Musul, Bağdat ve Basra'ya ait olan ana limanların sadece temel stratejik ve idari merkezler değil, aynı zamanda ekonomik bağlantı noktaları olarak da öne çıktığını gösteren **Şekil 1–3**'te rahat bir şekilde fark edilebilmektedir. Daha önce analiz edildiği üzere, Halep de bu nehir sistemiyle bağlantılıydı. "Şişirilmiş keçi ve koyun derileri üzerine yerleştirilmiş kereste ve çalı demetlerinden yapılmış eski bir sal" olan *kelek* gibi nehir taşıtlarının meydana getirdiği filolar[49] at, deve, katır ve öküz kervanlarıyla entegre durumdaydı. Bu nedenle, emperyal güçlerin ana politikalarından biri de, fethettikleri bölgeleri yönetmek için su yoluyla ulaşım sistemleri inşa etmekti. Ekonomik kalkınma, sadece imparatorluğun sınırları içinde kalan su yollarıyla yürütülen ulaşım sistemlerinin değil, aynı zamanda denizler, nehirler ve göller aracılığıyla dış ya da uluslararası ulaşım ağlarının de geliştirilmesine bağlıydı.

Anadolu'nun Karadeniz bölgesinde yer alan su taşımacılığı sistemleri, ön bölge ile art

45 Hadjikyriacou ve Wick, "On the Shores of Empire."

46 Husein, *Rivers of the Sultan*, 39.

47 Husein, *Rivers of the Sultan*, 139–41.

48 Husein, *Rivers of the Sultan*, 4. Baltık kereste ticaretine genel bir bakış için, bkz. John H. Parry, "Transport and Trade Routes," *The Cambridge Economic History of Europe*, ed. Hrothgar John Habakkuk ve Michael Postan, cilt I (Cambridge: Cambridge University Press, 1980); ayrıca bkz. Michael North, *The Baltic: A History* (Cambridge, MA: Harvard University Press, 2015).

49 Husein, *Rivers of the Sultan*, 28.

bölgenin anlaşılması ve liman sistemlerinin belirlenmesi ile incelenebilir. Buradaki limanların ön bölgesi, ilk başta Karadeniz'in diğer kıyılarında yer alan liman ve nehirlerdi; yani Karadeniz'in içindeki çevresel ticaret ile sınırlıydı. İkinci olaraksa, Doğu Akdeniz, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu limanlarını ve ayrıca Batı Akdeniz ve Atlas Okyanusu limanlarını içermekteydi. Karadeniz kıyısındaki çevresel ticaret, özellikle Trabzon ve Samsun'dan Batı Avrupa pazarlarına yapılan açık deniz ticaretinin gölgesinde kalmıştır. Ancak, bugünkü Bulgaristan ve Romanya'nın Batı Karadeniz kıyısında yer alan liman kentleriyle yapılan çevresel ticaret, Tuna Nehri üzerinden Budapeşte ve Viyana pazarlarına nüfuz etmeyi sağladığı için oldukça önemliydi (**Şekil 1**). Başta Odessa limanı ile Kırım ve Azak limanları olmak üzere, Rus İmparatorluğu ile daha da büyük ve canlı bir deniz ticareti ilişkisi bulunuyordu. Mallar Karadeniz kıyıları arasında taşınıyordu ve limanlardan ve Don, Volga, Dinyester ve Güney Bug gibi seyrüsefere elverişli büyük nehirlerin yoğun taşımacılık ağı üzerinden yukarı kesimlere ulaştırılıyordu. Açık deniz gemileri, Anadolu'nun Karadeniz kıyılarını Doğu Akdeniz ve Kızıldeniz'deki limanlara ve Orta ile Batı Akdeniz'e ve ötesindeki Kuzey Avrupa denizlerine bağlıyordu.

Anadolu'nun Karadeniz kıyısında iki liman sistemi öne çıkmaktadır. Bunlardan ilki, doğuda yer alır ve Rize'den Sinop'a kadar uzanan alanı kapsar. İkincisi ise, batıda bulunur ve Sinop'tan İstanbul'a kadar olan alanı içerir. İlk sistemde, daha önce de belirtildiği gibi, iki liman art bölgeye açılan kapılara hâkimken; kara, nehir ve denizden gelen ana yolların varış noktalarını oluşturuyordu. Bu limanların art bölgelerinde, kara taşımacılığı için çoğunlukla deve kervanları, katırlar ve at arabaları kullanılırken, iç bölgedeki nehir taşımacılığı sallar ve nehir taşıtları ile yapılıyordu.

Trabzon'un art bölgesi, yüzünü iki ana güzergâh aracılığıyla Doğu'ya döndüğü için, Anadolu 'adası'nın ötesine uzanmaktaydı. Bu güzergâhlardan biri, önce Erzurum ve Bayezit'e, oradan da Tebriz'e ulaşan eski 'İran' kervan yoluydu. Erzurum, Fırat Havzası'nın batı kısmını oluşturan Aras Nehri Havzası'nda yer almaktadır. 'İran yolu' anlatılarında çok az bahsedilen ya da bu anlatılara dahil edilen bir akarsu sistemi daha vardır. Trabzon'dan doğuya doğru giderek Tebriz'e ilerlerken Kura Nehri yakınlarında Çoruh Nehri ile karşılaşılır (**Şekil 1** ve 2).[50] Güney Kafkasya'daki Kura Nehri Tiflis'ten, Aras Nehri ise Azerbaycan'dan geçer ve birleşerek Hazar Denizi'ne dökülür. Aras Nehri yakınında, bölgenin ticaret merkezi olan Tebriz yer alır. Geleneksel olarak daha doğuda yer alan ve Hazar Denizi'ndeki bir başka ticaret kenti olan Reşt ile bağlantılı olan Kuri Nehri Vadisi de, Sefid Nehri ile bağlantılıdır. Doğudan Karadeniz'e ulaşan klasik güzergâhlardan Tebriz ve Reşt, Hazar Denizi'nin güneybatısını takip ederek tarihi Orta Asya ticaret yollarının önemli geçitleri olmuştur. Hazar Denizi'nden karşı kıyıya geçişte kullanılan deniz/göl taşımacılığı sistemi hakkında hâlâ çok az şey bilinmektedir. Trabzon'dan güneydoğuya doğru giden diğer güzergâh ise Erzurum'dan geçiyordu; ancak, Murat ve Çoruh nehirleri ile Dicle ve Fırat nehirlerinin ana kaynağını oluşturan diğer çok sayıda kolun birleştiği yerden güneye sapıyordu. Yol, Erzurum'dan Dicle'nin büyük liman kentlerine, yani Diyarbakır ve Musul'a ve nihayetinde Bağdat ve Basra'ya ulaşıyordu.

Samsun'un art bölgesi, Orta Anadolu olmakla birlikte ötesine de uzanıyordu. Pontus Dağları'ndan Karadeniz'e akan birkaç nehir, güneye ve doğuya yönelen uzun iç bölümler ve kollar oluşturmuştur. Kızılırmak ve Yeşilırmak nehirleri ve kolları, Samsun'u Dicle ve Fırat'ın 'kıyı şeridine' bağlıyordu. Toros Dağları'ndan geçen bu iki nehir, Karadeniz'den güneye uzanan güzergâhları birbirine bağlıyordu. Mallar, Kızılırmak ve Yeşilırmak nehirleri aracılığıyla Amasya, Tokat ve Sivas nehir limanlarına ulaşıyor ve buradaki bir güzergâh üzerinden Kayseri'den geçerek Tarsus'a ve Mersin'e açılıyordu. Diğer güzergâh ise, Harput üzerinden Diyarbakır'a ve diğer Dicle nehri limanlarına ve bura-

50 Mehmet Yavuz Erler, "Samsun. The Hinterland of the Port-City," *Black Sea Port Cities—Interactive History, 1780s–1910s*, www.blacksea.gr. Ayrıca bkz. Hamdi Özdis, "Trabzon Road Transportation Network" ve "Trabzon. River Network," *Black Sea Port Cities—Interactive History, 1780s–1910s*, www.blacksea.gr, erişim tarihi 25 Ekim 2022.

dan da akış yönünde devam ederek Basra Körfezi'ne ulaşıyordu.[51]

Karadeniz'in Sakarya Nehri ve kollarını içeren batıdaki liman sistemi, tamamen İstanbul'un ve İstanbul Boğazı, Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'nda yer alan sayısız sahil kasabası ve köyünün hâkimiyetindeydi. Bu durum, onu deniz ve nehir/kara yolları aracılığıyla hayali bir eksende İzmir'e, Adana'ya ve daha güneydeki Suriye ve Filistin kıyılarına ve nihayetinde Kızıldeniz'e bağlıyordu. Aynı zamanda Anadolu'nun Ege'deki liman sistemiyle de bağlantılıydı. İzmir, uzun mesafe ticaretinin merkezi olarak imparatorluğun en büyük ihracat limanıydı. Ön bölgesi Akdeniz, Hint Okyanusu ve Atlas Okyanusu limanlarına uzanıyordu. Art bölgesi ise Hazar Denizi'nden Basra Körfezi'ne kadar olan bölgeyi kapsıyordu. Trabzon, İskenderun ve Akdeniz'in daha iç tarafında yer alan Halep ile birlikte uzun mesafe ticaret yolu olan 'İpek yolu' ve/veya 'İran yolunun' uç noktalarıydı.[52] Bunların gelişimini anlamak, art bölgelerindeki su yoluyla yapılan ticareti ve ön bölgeleri ile olan bağlantılarını anlamaktan geçmektedir.

Günümüzdeki "lojistik" terimi ile bu olgu, farklı seviyelerdeki ticarete hizmet etmek üzere yerel, çevresel ve küresel taşıma sistemleri oluşturan çeşitli ulaşım araçlarıyla malların entegre biçimde taşınması olarak bilinmektedir. Su yoluyla yapılan taşımacılık, kara taşımacılığıyla kıyaslanamaz ölçüde daha ucuz ve verimlidir. Daha spesifik olmak gerekirse, dünya ticaretinin %90'ı şu anda deniz yoluyla yapılmaktadır.[53] Bu fark, on dokuzuncu yüzyılda daha da belirgindi. Örneğin, sicile kayıtlı net tonajı 200 olan bir yelkenli gemi, yaklaşık 425 metrik ton tahıl taşıyabiliyordu.[54] Karadaki bir kervanınsa böyle bir yükü, çok daha düşük bir hızda taşıyabilmesi için 300 at ve katırdan oluşan bir 'filoya' ihtiyacı bulunuyordu.

Denizcilik tarihi yaklaşımıyla Anadolu'yu bir 'ada' olarak kavramsallaştırmak, bir bölgenin ekonomisini anlamak için coğrafyanın nasıl inşa edilebileceğini ve yeniden kurgulanabileceğini anlamak için araçlar sunar. Ayrıca, deniz/nehir/kara bölgelerinin bütününde su yoluyla yapılan ticaretin ve deniz-nehir-kara taşımacılığı sistemlerinin önemini vurgulayabilir. Anadolu liman/nehir kentlerinin art bölgesinin iç kısımlara ne kadar uzandığını, ulusal sınırların ne kadar ötesine yayıldığını ortaya koyacak analiz yöntemlerine odaklanır. Nehirlerin denizleri birbirine bağlamada nasıl önemli bir rolü bulunduğunu ve bu önemi nasıl sürdürdüğünü araştırmak için araçlar sağlar. Örneğin, nehirler, Karadeniz'i Hazar Denizi'ne veya Dicle ve Fırat nehirlerini Basra Körfezi'ne, Hint Okyanusu'na veya Kızıldeniz'e bağlar. Ayrıca bize Anadolu 'adasının' bağlantısallığını, ticaret yollarını, yerleşimlerinin gelişimini, çevresindeki su ortamı boyunca liman ve kasabaların oluşumunu ve uzak mesafe ekonomilerin ve kültürlerin yerel düzeydeki etkisini değerlendirmek için yöntemler kazandırır.

51 Katerina Papakonstantinou, "Θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές και διακινούμενα φορτία τον 18ο αιώνα: η συγκρότηση μεταφορικών συστημάτων στην Ανατολική Μεσόγειο [On Sekizinci Yüzyılda Deniz ve Kara Ulaşımı ile Taşınan Mallar: Doğu Akdeniz'de Ulaşım Sistemlerinin Oluşumu]," *Η ναυτιλία των Ελλήνων, 1700–1821* [*Greek Shipping, 1700–1821: The Heyday Before the Greek Revolution*], ed. Gelina Harlaftis ve Katerina Papakonstantinou (Atina: Kedros and Ionian University, 2013), 283–352. Ayrıca bkz. Charles Issawi, *The Economic History of Turkey 1800–1914* (Chicago, Londra: The University of Chicago Press, 1980), 146.

52 Elena Frangakis-Syrett, *The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century (1700–1820)* (Atina: Centre for Asia Minor Studies, 1992); Daniel Panzac, "Activité et diversité d' un grand port Ottoman: Smyrne dans la première moitié du XVIIIe siècle" *Commerce et navigation dans l' Empire Ottoman au XVIIIe siècle,* ed. Daniel Panzac, Analecta Isisiana XXII (İstanbul: Isis, 1996).

53 Gelina Harlaftis ve Ioannis Theotokas, "Maritime Business: A Paradigm of Global Business," *Oxford Research Encyclopedia of Business and Management,* 30 Nisan 2020, DOI: 10.1093/acrefore/9780190224851.013.184.

54 Papakonstantinou, "Θαλάσσιες και χερσαίες μεταφορές."