

Submitted : 16.12.2020  
Accepted: : 26.12.2020  
Year : December 2020 Volume: 1 Issue: 2  
DOI : 10.47333/modernizm.2020265877



## **BOOK REVIEW**

### **İNCE ÇİZGİLER, HASSAS DENGELER: “OSMANLI SULARINDA RUS VAPURLARI – BUHARLI ÇAĞINDA RUS VAPURLARI VE TİCARET KUMPANYASI (1856-1914)”**

**Nükhet Eltut Kalender<sup>1</sup>**



292 sayfa. 16x24 cm  
Yazar: Mesut KARAKULAK  
Basım Yılı: 2020  
Basım Yeri: Ankara  
Cilt / Dizi / Sayı: IV/A-2-2.3. Dizi - Sayı: 5  
Dil: Türkçe  
ISBN: 978-975-1744-82-1  
Barkod: 9789751744821

Fiziksel Özellikleri: Ivory Kağıt, Taslama Kapak, xxii, 292 s. : resim (kimi renkli), portre, harita (kimi renkli) tıpkıbasım tablo; 24 cm

<sup>1</sup> Dr. Öğretim Üyesi, Rus Dili ve Edebiyatı (Bilim Alanı), Tarih (Bölümü), Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi, eltutn@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0003-4344-4931>.

Mesut Karakulak, Rusya Tarihi, Türk Denizcilik Tarihi, Rus Denizcilik Tarihi, Osmanlı-Rus Savaşları, Türkistan ve Sibir Hanlığı konularını işleyen çeşitli araştırma makaleleri ve kitapların yazarıdır. Doktora eğitimi kapsamında bir yıl süre ile misafir araştırmacı olarak Rusya Ural Federal Üniversitesi'nde bulunan yazar İngilizce ve Rusça bilmektedir.

Halen Ordu Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Genel Türk Tarihi ABD'de Arş. Gör. Dr. unvanıyla görev yapmakta olan Mesut Karakulak, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih ABD, Genel Türk Tarihi Bilim Dalı Doktora Programı'nda hazırladığı tezini "Osmanlı Sularında Rus Vapurları – Buharlı Çağında Rus Vapurları ve Ticaret Kumpanyası (1856-1914)" adı ile kitaplaştırarak okurlarla buluşturmuştur.

Mesut Karakulak tarafından yazılmış olan "*Osmanlı Sularında Rus Vapurları – Buharlı Çağında Rus Vapurları ve Ticaret Kumpanyası (1856-1914)*" adlı kitap, 2020 yılının son çeyreğinde Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Yönetim Kurulu'nun 25.11.2009 tarih ve 787/7 sayılı kararı gereğince 1000 adet olarak basılmıştır. Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu, Türk Tarih Kurumu Yayınları arasında yer alan kitabın baskısı Salmat Basım Yayıncılık Ambalaj San. ve Tic. Ltd. Şti. tarafından gerçekleştirilmiştir.

Dört ana bölümden oluşan söz konusu eser *Ön Söz, Kısaltmalar, Tablolar, Kaynak Tanıtımı ve Yöntem*'i izleyen *Giriş* metni ile başlamaktadır. Karakulak tarafından hazırlanan kitabın birinci bölümü "*Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası'nın Kuruluşu ve Gelişmesi*", ikinci bölümü "*Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası'nın Karadeniz'deki Faaliyetleri*", üçüncü bölümü "*Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası'nın Akdeniz'deki Faaliyetleri*", dördüncü bölümü ise "*Posta Taşımacılığı Misyonerlik ve Hukuki Meselelerde Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası*" isimlerini taşımaktadır. Ana bölümleri izleyen *Sonuç* ve *Kaynakça*'nın ardından çalışma *Kronoloji, Dizin* ve *Ekler* ile sonlanmaktadır.

Bu eserin incelemesi/değerlendirmesi yapılırken, okuyucuları/araştırmacıları yanılgıya sürüklememek için, kitapta muhtelif yerlerde geçen yabancı şahıs ve kurum isimleri, kaynak eser isimleri, antlaşmalar, özel terimler vs. ifadeler yazarın çalışmasındaki orijinal hali muhafaza edilerek verilmeye özen gösterilmiştir.

Çalışmanın **Ön Söz** kısmında bütün dünyada yaygın biçimde kullanılan buharlı gemilerin ticari ve ekonomik faaliyetlerde rekabete neden olduğundan ve bu rekabet ortamına ancak 1815 yılında dahil olan Rusya'nın XIX. yüzyılın ilk yarısında İngiltere ve Fransa gibi Avrupa ülkelerinin gerisinde kalması neticesinde "Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası" (Russkoye obşcestvo parohodstva i trgovli)<sup>2</sup> adında kurulan ve I. Dünya Savaşı'na kadar faaliyetini sürdüren devlet destekli deniz nakliyat şirketi projesinden söz edilmektedir. Yazar çalışmada Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası'nın Osmanlı Devleti'nin Karadeniz ve Akdeniz sularındaki faaliyetlerini merkez alarak Batı kapitalizmi karşısında Rus kapitalizminin gelişim safhalarının incelendiğinin altını çizmektedir. Eserin Rus Milli Kütüphanesi'nden elde edilen şirket raporları esas alınarak, şirket nitelikleri, faaliyet alanları, ticari etkinliği ve siyasi rolü bakımından incelendiği ifade edilmektedir.

*Ön Söz*'ü takip eden **Kısaltmalar** başlığı altında kitapta geçen tüm kısaltmalara ilişkin açıklamaları ile birlikte otuz yedi kısaltma alfabetik sıraya göre hazırlanmıştır. **Tablolar** başlığı altında ise çeşitli istatistiki veri barındıran otuz sekiz adet tabloyu ve ilgili sayfa numaralarını gösteren bir liste verilmiştir.

Kitabın **Kaynak Tanıtımı ve Yöntem** kısmı **A. Kaynak Tanıtımı**, *1.Arşiv Kaynakları* ve *2.Kaynak ve Araştırma Eserler* adı ile iki madde olarak açıklanmış olup **B. Araştırma Problemi ve Yöntem** kısmı ise *1.Problem* ve *2.Yöntem*'den oluşan iki ayrı madde altında detaylı bir şekilde anlatılmıştır. Kütüphane taraması ve arşiv taraması olmak kaydıyla iki aşamada elde edilen veriler çalışmanın zeminini hazırlamıştır. **Arşiv Kaynakları** alt başlığında çalışmanın imkân ve sınırlılıklarını gösteren Mücadele Dönemi arşiv belgelerinin derlendiği Başbakanlık Osmanlı Arşivi ve Beşiktaş Denizcilik Müzesi Arşivi'nden söz edilmektedir. Yazar söz konusu arşiv dokümanlarının Osmanlı-Rus ilişkilerinin gayri hukuki yönünü gözler önüne sermesi açısından önem arz ettiğini vurgulamaktadır. Karakulak bu durumu "...Zira büyük buharlı vapurların Osmanlı sularında boy

<sup>2</sup> Yazar tarafından daha sonra ROPİT olarak kısaltması verildiğinden bu çalışmada da zaman zaman ROPİT kısaltması kullanılmıştır.

göstermeye başlamasıyla sandalcıların işlerinden olmaları, resmi postaların taşınmasında suiistimallerin yaşanması, bu şirketlerin silah ve insan kaçakçılığına karışma olayları çoğunlukla Osmanlı Arşiv belgeleri ile belirlenebilmiştir.” (XIII) sözleri ile açıklarken çalışmanın dördüncü bölümünün bahse konu arşiv kayıtları ışığında oluşturulduğunu yazmaktadır. Ayrıca yazar bu kısımda Osmanlı ve Rusya arasında siyasi ve iktisadi ilişkiler bağlamında oldukça önemli yer tutan Rus Kumpanyası hakkında teknik, görsel ve istatistiksel verilere erişimin sınırlı olmasına istinaden kısmen konuya ilişkin belgelerin bulunduğu Petersburg’daki Rus Donanma Arşivi (RGAVMF-Rossiyskiy Gosudarstvennyy Arhiv Voyenno-Morskogo Flota) ve Moskova’da bulunan Rus İmparatorluğu Dış İşleri Arşivi (AVPRİ-Arhiv Vneşney Politiki Rossiyskoy İmperii)’ne ve tüm belgelerin yer aldığı Rus Devleti Tarih Arşivi (RGİA-Rossiyskiy Gosudarstvennyy İstoriçeskiy Arhiv)’ne müracaat edilmesi gerektiği, ancak Rus Devleti Tarih Arşivi belgelerinin, Rus Milli Kütüphanesi (Rossiysakaya Natsionalnaya Biblioteka) bünyesinde dijital ortama aktarılmış olduğunun öğrenilmesi neticesinde belgelerin temini için Rus Milli Kütüphanesi’ne başvurulduğu bilgisini paylaşmıştır. Kütüphanede Rus Kumpanyası’nın 1856-1914 yılları arasındaki faaliyetlerini gösteren “Obyasnitelnaya Zapiska k Otchetu Russkogo Obshchestva i Torgovli” adlı raporlara ulaşan Karakulak, çalışmanın bu raporlar sayesinde şekillendiğini dile getirmektedir ve konu ile ilgili şirket tüzükleri (Ustava Russkogo Obshchestva Parokhodstva i Torgovli, Odobrennyy Sovetom i Predstavlennyy na Utverzhdenie Obshchego Sobraniya) ve Fransız armatörlerince oluşturulan Archives De L’association French Lines adlı önemli belgelerden söz etmektedir. **Kaynak ve Araştırma Eserler** kısmında Rus Kumpanyası’nın faaliyetlerine ilk defa yer veren A.A.Skalkovski’nin “Russkoye Obshchestva Parokhodstva i Torgovli 1857-1869 gg” ile “Russkiy Torgoviy Flot i Srochnoye Parokhodstva na Chernom i Azovskom Moryakh”, S.İ. İlovayskiy’nin “İstoriçeskiy Ocherk Pyatidesyatiletia Russkogo Obshchestva Parokhodstva i Torgovli”, D.A. Stepanov’un “Uchrezhdeniye Russkogo Obshchestva Parokhodstva i Torgovli (1856-1917 Gody)”, Yu.N. Trifonov ve B.V. Lemaçko’nun “Russkoe Obşestvo Parokhodstva i Torgovli i Uçrejdenie, Funktsionirovanie, Perspektivi Razvitiya (1856-1864 gg)” ve “Morskoy Sbornik” dergisi çalışmada yararlanılan temel Rusça kaynaklar olarak belirtilmiştir, ancak çalışma için ROPİT’in faaliyet yürüttüğü tüm limanlardaki konsolosluk raporları ile bazı liman ve bölgeler hakkında daha detaylı bilgi sunan Vital Cuinet, La Turquie D’Asie, Geographie Administrative, Statistique, Descriptive et Raisonnée de Chaque Provice de L’Asie-Mineure” adlı yedi ciltlik Fransız kaynakları, şirketin kurucuları N.A.Arkas ve N.A.Novoselskiy’nin hazırladığı şirket raporları, Mose Lofley Harvey’s tarafından Karadeniz’deki Rus Limanları konusunda hazırlanan “The Development of Russian Commerce on the Black and Its Significance” adlı doktora tezi, M.Emre Kılıçaslan’ın “Avusturya Lloyd Vapur Kumpanyası’nın Osmanlı İskelelerindeki Faaliyetleri” adlı doktora tezi ve Süleyman Uygun’un “Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti’nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)” adlı doktora tez çalışmaları da Karakulak’ın çalışmasında ciddi bilgiler içeren diğer temel başvuru kaynakları arasında gösterilmiştir.

**B. Araştırma Problemi ve Yöntem-** Yazar ilk olarak çalışmanın **Problem** kısmı hakkında bilgi vermektedir. Rus denizcilik tarihinin en büyük taşımacılık şirketi olan Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası, Endüstri Devrimi yıllarında Çar II.Aleksandr’ın emriyle kurulan ve Rus siyasi, iktisadi, askeri hedeflerinin gerçekleştirilmesinde önemli rol üstlenen bir şirkettir. Rus Kumpanyası ile Osmanlı Devleti arasında gerek devlet evrakı gerek şahıs postalarının taşımacılığı, yolcu taşımacılığı (yurt içi/yurt dışı Osmanlı tebaası olup sivilden cepheye giden askerler, devlet erkânı, suçlular vs.), ticari meta, askeri malzeme, kaçak silahtan oluşan yük taşımacılığı, Rusya Sefareti üzerinden Kumpanya ve Osmanlı Devleti arasındaki ilişkiler, dolaylı deniz nakliyatı neticesinde Osmanlı kentlerinde değişim gibi Osmanlı sularında Rus Kumpanyası tarafından gerçekleştirilen önemli faaliyet ağını ortaya çıkararak değerlendirmede bulunmak yazarın çalışmasının problemini teşkil etmiştir. **Yöntem** -Yazar Karakulak tarafından verilen bilgiye göre, daha önce benzer konularda yapılan tezlere nazaran Osmanlı devlet belgelerini ve Rus kaynaklarını kapsayan belgeler üzerine kurulmuş çalışmada konunun fikri yönüne eğilebilmek için iktisat tarihi ve deniz ticaret hukuku bilgisine dayanan ham verilerin karşılaştırmalı olarak işlenmesi yöntemine başvurulmuştur.

**Giriş** kısmı, **Tarih Boyunca Osmanlı-Rus Ticari İlişkileri ve Vapur Kumpanyaları** başlığı altında *Yelkenli Döneminde Diplomasi ve Ticaret ile Buharlı Çağında Osmanlı ve Rusya* olmak üzere iki alt başlık altında kaleme alınmıştır.

**A. Yelkenli Döneminde Diplomasi ve Ticaret** başlığının altında XIX. yüzyılda gerçekleşen endüstri devrimine denizde eşlik eden rekabet ortamındaki ülkelerden ve neticede Rusya Vapur ve Ticaret Kumpanyası'nın 1856 yılında bu teknolojiye ulaşmasından söz edilmektedir. Dolayısıyla bu şirket yalnızca Çarlığın sıcak denizlere inme amacına hizmet etmekle kalmamış, askeri, siyasi, iktisadi birçok alanda hedeflerini gerçekleştirmesini sağlamış, aynı zamanda Kırım Savaşı'ndan sonra Karadeniz, Tuna Nehri, Boğazlar ve Akdeniz'de Rus varlığı ve nüfuzunu artırmada önemli bir araç olmuştur.

**B. Buharlı Çağında Osmanlı ve Rusya** – Karakulak bu dönemi XIX. yüzyıl Osmanlı ve Rus modernleşmesi için önemli fırsatların ortaya çıktığı zaman dilimi olarak açıklamaktadır. Bu kısımda Rusya'nın serflik sisteminin 1861 yılında sona ermesiyle artan sanayileşme hızının üreticileri ihracata sevk ettiği ve Rusya'nın Batı pazarlarında rekabete giremediği için, Osmanlı, İran, Çin ve Asya pazarlarına yönelmesi neticesinde, ciddi anlamda ihtiyaç duyduğu buharlı gemi teknolojisini yakından takip ettiği anlatılmaktadır. Elizabeth isimli gemi Ruslar tarafından 1815 yılında Petersburg'da inşa edilen ilk buharlı gemi olarak tarihe geçerken, 1833 yılında Odesa-Kırım hattında sefer yapan Odesa isimli vapur da Rusya'nın Karadeniz'deki buharlı serüveninin başlangıcı sayılmıştır. Yazar deniz sahasında buharlı teknolojisinin Osmanlı ve Rusya'nın hayatına aynı dönemlerde girdiğini söylerken Kırım Savaşı sonrasında Rusya'nın kurduğu ilk büyük deniz nakliyat şirketi olan Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası'nın faaliyetinin 1856 yılından 1914 yılına dek sürdüğünü belirtmektedir. Rusya söz konusu tarihler arasında İngiltere, Fransa ve Avusturya gibi güçlü Avrupa ülkelerine rakip olmanın yanı sıra hükümete verdiği destekle 1877-1878 Osmanlı-Rus ve 1904-1905 Rus-Japon Savaşları'nda aktif rol oynamıştır.

## 1. BÖLÜM- RUS VAPUR VE TİCARET KUMPANYASI'NIN KURULUŞU VE GELİŞMESİ

Bölüm altı ana başlık altında incelenmiştir. Bunlardan ilki Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası (ROPİT)'nin Kuruluşu ve Rus İktisadi Gücü başlığını taşımakla birlikte kendi içerisinde *Karadeniz'de Rus Nakliyat Şirketlerinin Ortaya Çıkışı*, *Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası'nın Kuruluşu*, *Hissedarlar: Rus İktisadi Gücü* olmak üzere üç alt başlık olarak ele alınmıştır.

**A. RUS VAPUR VE TİCARET KUMPANYASI (ROPİT)'NİN KURULUŞU VE RUS İKTİSADİ GÜCÜ** - Bu alt başlıkta, XIX. yüzyılın sonu ile XX. yüzyılın başlarında Batılı devletlerle girdiği modernleşme, dünya ekonomisine ayak uydurma, siyasi gücü yakalayabilme, hâkim devlet olma çabalarına rağmen Rusya'nın Avrupa devletlerinin teknolojik gücüne erişememe sebepleri, bu şirketin kurulmasını elzem kılan çeşitli nedenler, Kırım Savaşı yenilgisinin nedenleri ve savaşın sonuçlarının ilgili Rus şirketinin kurulmasındaki payından söz edilmektedir.

**1. Karadeniz'de Rus Nakliyat Şirketlerinin Ortaya Çıkışı**- Bu kısımda, Çar I. Nikolay (1825-1855) döneminden beri İstanbul ve Novorossiysk hattında çok sayıda nakliye amaçlı vapur şirketi kurulmasına karşın, tüm girişimlerin başarısızlıkla sonuçlanmasına bağlı olarak 1833'de Karadeniz Vapur Kumpanyası'nın, 1845 yılında Novorossiysk Vapur İşletmesi'nin kurulduğuna ve Karadeniz Vapur Kumpanyası'nın taşınmazları ile gemilerinin Novorossiysk Vapur İşletmesi'ne devredilmesine ilişkin kısa bir bilgiye yer verilmiştir. Burada yazar tarafından dikkat çekilmek istenen asıl husus Rusya'da denizcilik filolarının önemli bir kısmının yelkenli gemilerden oluştuğu, fakat ülkenin nakliye ihtiyacına cevap verememesine bağlı olarak Kırım Savaşı'nı takiben Karadeniz'de sübvansede edilmiş vapur işletmesi kurulmasının gündeme getirilmesidir.

**2. Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası'nın Kuruluşu**- Yazar bu başlıkta henüz Paris Antlaşması hazırlık safhasında iken Konstantin Nikolayeviç'in Çar II. Aleksandr'a askerî açıdan Rusya için elverişsiz olan Karadeniz'in tarafsız olabilmesi için bir an önce vapur şirketi kurulması konusunda gerekli imtiyazların verilerek Rus müteşebbislerin şirkete dahilinin sağlanmasını vurguladığı bir rapor sunduğundan söz etmektedir, Avrupa devletlerinden gizlenen bu rapor Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası'nın (ROPİT) kuruluşunun ilk adımını teşkil etmiştir. Burada şirket için tüzük oluşturması ve konuya ilişkin diğer devletlerdeki emsal şirketleri araştırmakla görevlendirilen denizcilik alanında bilgisine ve tecrübesine güvenilen kaptan N.A.Arkas ve yardımcısı N.A.Novoselskiy'nin devlet desteğinin daimî olmaması halinde müteşebbisler için şirketin bir cazibesi olmayacağı kanaatine vararak şirket tüzüğünü yabancı şirketlerden faydalanmak suretiyle

oluşturdukları ve bu bağlamda yolcu taşıyacak vapur, uzun mesafe için kargo taşıyacak vapur, nehirlerden geçecek çekme vapur ve iç sularda yük taşıyacak vapur planlamasıyla filo için adımlar atıldığı ifade edilmektedir.

**3. Hissedarlar: Rus İktisadi Gücü-** Karakulak bu kısımda, müteşebbisleri ikna ve teşvik amacıyla şirket yöneticilerinin hem hisse alım koşullarını açıklayan hem de davet niteliği taşıyan bir tanıtım broşürü yayınlamakla varlıklı girişimcileri heyecanlandırdığını, müteşebbisleri yüreklendirici ilk güven faktörünün ise hükümetin desteği olduğunu vurgulamaktadır. İzleyen süre içinde bankalar da ciddi anlamda hisse almaya başlamıştır. Yazar bahse konu müteşebbislerin kumpanyaya katılımının iki sebebini Kırım Savaşı'ndaki yenilgi ve Rus vatanperverliği olarak açıklamaktadır.

**B. ŞİRKETİN KARŞILAŞTIĞI SORUNLAR VE ÇÖZÜM YOLLARI-** Şirketin bir denetleme organı tarafından teftiş edilmemesi "keyfilik" eleştirilerini artırmıştır. Karakulak, sorunların esasındaki en önemli etkeni teoride varsayılan, tasarlanan ve hesaplanan değerler ve sorunlar ile pratikte ortaya çıkan sorunların çok farklı olmasına dayandırmaktadır.

**1. Limanların Durumu-** Karakulak en önemli sorun olarak çok kısa ve yetersiz dalgakıranlara, az miktardaki su seviyesine, atık ve kum dolu zemine bağlı olarak Rus Karadeniz limanlarının sığınacak güvenli liman niteliğinden uzak olmakla birlikte Rus Karadeniz sularında merkez üssü Odesa sayılan yüksek tonajlı vapurların yanaşıp yükleme-boşaltma yapabilecek alt yapı ve teknik imkanlara sahip limanlarının olmayışının altını çizmektedir. Ayrıca Evpatorya'da, Sivastopol'de, Yalta'da, Ovidiopol'de, Akkerman'da ve Feodosya'da bakıma ya da yeniden inşa edilmeye muhtaç liman ve iskelelerden verdiği örnekler ile limanların gerçek durumunu gözler önüne sermektedir.

**2. Yönetimsel Mali Durumlar-** Her yeni kurulan şirket gibi ROPİT'in de kurulduğu andan itibaren süreklilik arz eden birçok sorunundan söz etmek mümkündür, bu başlık altında yazar şirketin ilk faaliyet yıllarında karşılaşılan bakımsız limanları, tecrübeli işçi yoksunluğunu, mekanik işler için depo olmayışını, sefer ağıının yaygınlaştırılması amacıyla Avrupa ülkelerine verilen gemi siparişlerini, şirket giderlerinin önemli bir kısmını teşkil eden şirketin yönetici / idareci pozisyonunda görevli personele ödenen maaşları ve gemilerin bakım ve onarımı sözleşmeleri için ayrılan büyük meblağları en temel sorunlar statüsünde değerlendirmektedir, ancak bu duruma yönelik çözüm arayışlarından bahsedilmemiştir.

**C. RUS VAPUR VE TİCARET KUMPANYASI'NIN İLK DÖNEMLERİ VE SEFER AĞI-** XIX. yüzyılın ikinci yarısının başlarından itibaren Moskovalı tüccarlar arasında Rusya'nın dış ticaretinde artış kaydedilmişti. Düzenli seyrüsefer için ROPİT 1857 yılında deneme seferlerine başlamıştır. Bu bölümde seyahat ücretleri konusunda standart bir meblağ olmamakla birlikte bilet fiyatlarının yolcu türüne göre farklılık gösterdiği, şirketin bazı limanların modernizasyonu için büyük meblağda ödenek tahsis ettiği, Sivastopol'de 1863 yılında yapımı tamamlanan liman ve yat tesislerine bağlı olarak gümrüğün açılmasının şirketin ticari işlevini kolaylaştırdığı bilgisi paylaşılmaktadır.

**D. 1877-1878 OSMANLI RUS HARBİ'NE KADAR RUS VAPUR VE TİCARET KUMPANYASI-** Karakulak, ROPİT'in ilk etaplardaki vatanperverlik ideolojisi ile topladığı destek ve ilgiyi, daha sonraki aşamada ise kazandığı güveni kaybetme nedenini kısa süre zarfında Rus sanayi ve ticaretini tetikleyen en önemli unsur haline gelmesine karşın, kumpanyanın kuruluşu esnasında planladığı programları geliştirememesi ile ilişkilendirmektedir. 1870 yılında ROPİT ve Odesa Demiryolu'nun birleşmesine dayalı seksen bir yıllık imtiyaz sözleşmesine istinaden Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası yalnız deniz nakliye şirketi olmaktan çıkmış ve iç bölgelerdeki taşımacılıkla da ilgilenmeye başlamıştır. Netice olarak yazar Moskova ve Petersburg gibi Rus metropol şehirlerinin uluslararası ticaret kenti hüviyeti aldığını, her geçen gün kumpanyanın satın aldığı yeni gemilerle filosunu genişlettiğini, kumpanyanın gemilerinin uğradığı liman ve iskelelerde, depolarda kendi imkanlarıyla bakım-onarım ve inşa gücüne haiz olduğunu, dolayısıyla da bahse konu şirketin Rusya'nın ve Rus tüccarının uluslararası ticaret ve sulardaki prestij ve gücünü simgelediğini vurgulamaktadır.

**E. 1877-1878 OSMANLI-RUS HARBİ'NDE RUS VAPUR VE TİCARET KUMPANYASI-** Kuruluş safhasında hazırlanan tüzükte kumpanyanın kuruluş amaçları ve hizmet alanı belirlenmiştir, bu hizmet alanlarından biri de yazar tarafından olası savaş durumunda

kumpanyanın gemileriyle ve mürettebatıyla birlikte hükümetin ihtiyacı doğrultusunda lojistik destek sağlaması olarak belirtilmiştir. 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı esnasında ROPİT bazı vapur ve botlarını hükümete karşılıksız olarak vermiştir, söz konusu vapurlar yardımcı kruvazör olarak kullanılmıştır. Bu bölümden edindiğimiz bilgilere göre hükümet emrine verilen kumpanya gemileri nöbet, keşif ve devriyenin yanı sıra Osmanlı gemilerine saldırı, hasta ve yaralı sevkiyatı gibi çeşitli görevler üstlenmiştir. Karakulak, ROPİT'in savaştan hem maddi hem de itibar bakımından oldukça kârlı çıktığını ifade etmektedir.

**F. RUS VAPUR VE TİCARET KUMPANYASI'NIN SON DÖNEMLERİ-** Kitabın birinci bölümünün bu son başlığında 1878 yılında Osmanlı-Rus Savaşı'nın sona ermesi ile kumpanyanın yurt dışı hatlarında önemli derecede düşüş yaşanırken iç hatların ön plana çıkmaya başlamasından, ROPİT'in en büyük vapurlarının cephelerde kalan asker ve teçhizatı taşımak amacıyla hükümet kullanımına verildiğinden ve 1914 yılından itibaren Rus Kumpanyası'nın faaliyetlerinin tümüyle durduğu dönemden bahsedilmektedir. Kumpanya faaliyet tarihi boyunca hem siyasi hem de ticari odaklı başarılar sağlamıştır. Karakulak, ROPİT'in son dönemini faaliyet sürecinin tamamını göz önünde bulundurarak "...bazı mekanik sorunlar ve personel eksikliği dışında Rus ticaretini önemli bir seviyeye getirmiş, Karadeniz filosunun yeniden oluşmasında etken rol oynamış ve Rus bayrağının dünyanın her köşesinde dalgalanmasına büyük katkı sağlamıştır" (59) sözleri ile değerlendirmektedir.

## **B. BÖLÜM RUS VAPUR VE TİCARET KUMPANYASI'NIN KARADENİZ'DEKİ FAALİYETLERİ**

Beş alt başlık altında anlatılan Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası'nın Karadeniz'deki Faaliyetleri adlı ikinci bölümün konuları *Karadeniz'in Rus Ticaretine Açılması, Karadeniz'deki Rus Limanlarında Faaliyetler, Trabzon ve Çevresindeki Faaliyetler, Samsun ve Çevresindeki Faaliyetler, Aşığı Tuna Faaliyetleri*'nden oluşmaktadır.

**A. KARADENİZ'İN RUS TİCARETİNE AÇILMASI-** Bu başlık altında Rusların Karadeniz politikalarının Petro'nun Çar olarak görev yaptığı yıllarda başlayıp daha sonra devlet politikasına dönüşme sürecini anlatan yazar, Karadeniz limanları arasında kurulan ticari bağlantının Rusların Akdeniz'e açılmasına imkân tanınması bakımından önemli olduğuna işaret etmektedir. Rusların Osmanlı pazarlarına daha yakın olmasının taşıma maliyetini oldukça düşürmesi ise Rusya'nın ekonomik yönden de nüfuz kazanması ve etkili olması anlamına geleceğinden İngiltere ve Fransa'yı rahatsız etmekteydi.

**B. KARADENİZ'DEKİ RUS LİMANLARINDA FAALİYETLER-** Düzenli ve büyük ticari filoların savaşta oynadığı kritik rolün fark edilmesiyle Kırım Savaşı Rusların Karadeniz'deki mevcudiyetinin kırılma noktası olmuş ve bunun üzerine ROPİT'in kuruluşu gerçekleşmiştir. Rus Kumpanyası'nın öncelikli hedefleri arasında Karadeniz'i Çarlığın ekonomik, jeopolitik ve sosyo-kültürel ortamıyla bütünleştirmek vardı. Karakulak, kumpanya raporları ve arşiv belgeleri ışığında Rusya'nın güney limanlardaki emtia hareketliliğinin tahıl, şeker ve demir sayesinde canlılığını koruduğunu ve 1870 yılında şirketin Odesa Demiryolu ile birleşerek vapurlarla getirdiği emtia ve yolcuyu aktarmalı olarak Rusya'nın iç bölgelerine kadar aktarabildiğini, bu dönemde Batum Limanı'nın Kafkasların en önemli liman konumuna geldiğini, Kırım'da yapılan şarap sevkiyatını ROPİT'in üstlendiğini ve şirketin tüm acente ve gemilerinde satışı yapılmak üzere şarap pazarlandığını, 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'nda kumpanyanın çoğunlukla asker ve askeri yük naklinde kullanıldığını yazmaktadır.

**C. TRABZON VE ÇEVRESİNDEKİ FAALİYETLER-** ROPİT Karadeniz'deki ilk yıllarında Anadolu hattı ve Rumeli hattı olarak adlandırılan güzergahta seferler düzenliyordu. Anadolu hattı – Batum, Trabzon, Ordu, Giresun, Samsun, Sinop ve İnebolu Limanlarını, Rumeli hattı ise Varna, Burgaz ve bazen İstanbul limanlarını içine almaktaydı. Anadolu hattının ticari potansiyeli en yüksek yeri Orta Asya ve Avrupa arasındaki ticaret yollarının kesiştiği stratejik konuma sahip olan Trabzon Limanı idi. Ayrıca Trabzon Avrupa ürünlerini İran pazarına ulaştıracak transit ticaret yolunun en önemli noktasıydı. Trabzon Limanı'ndan ithal ve ihraç edilen ürünlerin sıralandığı bu bölümde posta taşımacılık hizmetlerinden çeşitli kentlerde kurulan posta ofislerine, Giresun Limanı'nda ithal ve ihraç edilen ürünlerden buharlı gemilerin hem Karadeniz hem de Hazar Denizi'nde yaptığı seferler dahil birçok konuya değinilmiştir.

**D. SAMSUN VE ÇEVRESİNDEKİ FAALİYETLER-** Bu bölümde ancak 1840 yılında Trabzon Limanı'nın etki alanından çıkararak önemli bir ticari bölge statüsüne erişen Samsun Limanı ve çevresindeki limanlar ile Samsun ard bölgesi hakkında genel bilgiler verilmektedir. Bütün ard bölgeleriyle Samsun, Karadeniz limanları arasında en aktif ithalat ve ihracat limanıydı. Bu limanın başlıca ithalat ve ihracat ürünleri ile Sinop dışında kalan elverişsiz Kuzey Anadolu limanları anlatılırken bir yandan da 1860'lı yıllardan itibaren şirket raporlarında geçen piyano taşımacılığında söz edilmektedir. Karakulak bu durumu şu sözlerle özetler: "XIX. yüzyıl kültür değişiminin bir aracı olan piyano özellikle sahil kesimlerde zenginleşen, üst kültüre sahip olan insanların evlerine veya yabancı okullarda eğitim maksadıyla satın alındığı muhtemeldir. Şirketin Kafkas hatlarında özellikle Rus ilerlemesinin yaşandığı bölgelere piyano sevkiyatının çok yoğun olduğunu tespit etmekteyiz" (98). XIX. yüzyılın ikinci yarısında Samsun Limanı'nın yanı sıra ROPİT'in uğradığı bir diğer liman ise Ordu Limanı'dır ve bu limandan ithal ve ihraç edilen ürünlerden söz edilmektedir. Bu bölümde vurgulanan bir diğer husus ise 1863 yılından itibaren Rusya'nın Anadolu hattındaki yazışmaların Rus Posta İdaresi ile yapılan anlaşma uyarınca 1914 yılına kadar ROPİT gemileriyle gerçekleştirildiğidir.

**E. AŞAĞI TUNA FAALİYETLERİ-** Siyasi, askeri ve ekonomik değeri bakımından Tuna Nehri'nin stratejik değerine işaret eden yazar, Rusya'nın da diğer devletler gibi bölgeyi kontrolüne almak için mücadele ettiğini, 1812'de Berlin, 1826 Akkerman ve 1829 Edirne Antlaşmaları ile de bu konuda başarıya ulaştığını ve bu dönemden sonra Aşağı Tuna'nın Avrupa ticaret güzergahı/arteri olarak önemini artırdığını, Rusya'nın bu bölgedeki nakliye trafiğinde önemli bir aktör konumuna geliş öyküsünü etraflıca anlatmaktadır. Bu bölümde ROPİT'in dikkat çeken bazı faaliyetlerine de yer verilmiştir, Karakulak bu faaliyetleri "Ticari faaliyetlerinin yanı sıra şirket acenteleri ve mürettebatının bir kısmı istihbarat bilgisi toplamakta, Rus kültür ve medeniyetini tanıtmaya yönelik faaliyet içinde bulunmaktaydılar." (114) sözleriyle vurgulamaktadır. Burada ROPİT vasıtasıyla karşılıklı olarak Odesa'dan Tuna bölgesine gelen ve Tuna bölgesinden de Odesa'ya gönderilen ürünlerin adı zikredilmektedir.

### 3. BÖLÜM RUS VAPUR VE TİCARET KUMPANYASI'NIN AKDENİZ'DEKİ FAALİYETLERİ

Bu bölüm beş ana başlıktan oluşmaktadır: *Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası'nın Osmanlı Akdenizi'ndeki Faaliyetleri*, *İstanbul Faaliyetleri*, *İzmir ve Çevresindeki Faaliyetler*, *Mersin ve Çevresindeki Faaliyetler*, *İskenderiye ve Çevresindeki Faaliyetler*.

**A. RUS VAPUR VE TİCARET KUMPANYASI'NIN OSMANLI AKDENİZİ'NDEKİ FAALİYETLERİ-** Bu başlık altında genel itibariyle Doğu Akdeniz'in dünya ticaretindeki önemine bağlı olarak artan insan ve emtia akışında uluslararası rekabet ve Rusya'nın bölgede diğer Avrupa devletlerine nazaran çok geç dönemde Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası'nın kuruluşu ile faaliyetlerine başladığına dair bilgiler verilmektedir.

**B. İSTANBUL FAALİYETLERİ-** Hem Asya ve Avrupa'yı birleştirmesi hem de Karadeniz'den Akdeniz'e çıkışın kapısı niteliğini taşıması bakımından İstanbul'un jeopolitik öneminden kaynaklanan uluslararası rekabetin anlatıldığı bu bölümde yazar IX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Slavların ve daha sonra Rusların bölgedeki ticari faaliyetlerini açıklamakla birlikte İstanbul'un Akdeniz'den gelen ticari yoğunluk ile Karadeniz'den gelen Rus ürünlerinin buluşma noktası olduğunun altını çizmektedir. İstanbul Limanı'nı önemli kılan bir diğer husus ise bölgede egemen olarak uluslararası siyasi üstünlük elde etme çabasıdır. Yazar, Odesa Limanı'nın donması halinde Rus buharlılarının Sivastopol Limanı üzerinden taşıdıkları yolcu ve emtiaları demiryolu hattı ile iç bölgelere aktarma görevi üstlenen Sivastopol Limanı'nın öneminden de söz etmektedir. Bu başlıkta İstanbul Limanı'nın tek olumsuz yanı ise modern anlamda yükleme-boşaltma tesisine sahip olmadığından gemilerin Haliç ağzı yakınlarındaki şamandıralara demir atmak zorunda kalması sonucu oluşan zaman kaybı ve artan maliyet olarak değerlendirilmektedir. Ayrıca Rus hükümetinin Bulgarlarla yakın ilişkiler kurup Balkanlarda teşkilatlanma ümidiyle 1878 yılında Rumeli hattını faaliyete soktuğu da bu başlık altında verilen bilgiler arasında yer almaktadır.

**C. İZMİR VE ÇEVRESİNDEKİ FAALİYETLER-** Bu bölümde İzmir Limanı'nın stratejik önemi, Balta Limanı Ticaret Antlaşması'na bağlı olarak burada artan buharlı vapur trafiği, ROPİT'in bölgedeki ilk faaliyetine nasıl başladığı, ilerleyen yıllarda İzmir'den kumpanya gemilerinin ithal ve

ihraç ettiği ürünler hakkında bilgi edinmek mümkündür. Ancak Karakulak tarafından İzmir Limanı'nın sahip olduğu kapasitenin artan talebe yanıt veremeyecek düzeye ulaştığı, tıpkı İstanbul Limanı'nda olduğu gibi emtia yükleme-boşaltma zorluğu ve sürekli rüzgarların liman trafiğini güçleştirdiği bilgisi aktarılmaktadır. ROPİT bu bölgede sadece İzmir Limanı'nda değil, aynı zamanda Selanik hattında da faaliyet göstermiştir. Kumpanyanın İzmir acentesi G.Fesun'un ticari ilişkilerin ilerlemesini sağlamak amacıyla İzmir Ticaret Evleri ile Rus tüccarlar arasında yaptığı anlaşmalar çerçevesinde İzmir'den, Sakız ve Midilli Adaları'ndan kumpanya gemileri vasıtasıyla ithal ve ihraç edilen ürünler hakkında da bilgi verilmektedir.

**D. MERSİN VE ÇEVRESİNDEKİ FAALİYETLER-** XIX. yüzyıl sonlarında Osmanlı'nın Doğu Akdeniz liman kentleri arasında önemli bir konuma ulaşmasının anlatıldığı bölümde Mersin ard bölgesi konumunda olan Çukurova'nın Amerikan İç Savaşı sonrası artan pamuk ihtiyacını karşılama konusunda öne çıkması ile Süveyş Kanalı'nın inşası için gerekli olan kerestenin büyük çoğunluğunun bu bölgeden temin edilmesinin limandaki ticari aktivitelerin artmasına etkisi konu edilmektedir. Bu alt başlıkta direk olarak Rus limanları ve Mersin arasında bir hattı mevcut olmadığından seferlerini İskenderiye hattı dahilinde gerçekleştiren ROPİT vasıtasıyla Mersin Limanı'ndan ithal ve ihraç edilen ürünlerden bahsedilmektedir. Yazar, Doğu Akdeniz'in Mersin Limanı dışında bölgede önemli bir hinterlanda ve ticari hacme sahip İskenderun Limanı'nın da buharlı vapur şirketlerinin ilgisini cezbedtiğini, ayrıca bu limanın hava koşullarına bağlı olarak Mersin Limanı'nın kullanılmadığı durumlarda alternatif liman olarak kullanıldığını, İskenderun Limanı'ndan yapılan ithalatta payı yok denecek kadar az olan Rusların limanda üstün olduğu tek kalemin petrol olduğunu belirtmiştir. Bu bölümde verilen bilgiler arasında faaliyetlerine ivme kazandırmak amacıyla 1909'da ROPİT'in en iyi vapurlarından birinde yüzer sergi konseptine başvurduğu ve bu yöntemin geleneksel Rus ürünlerini Doğu Akdeniz limanlarında tanıtmada başarıya ulaşmasından da söz edilmektedir.

**E. İSKENDERİYE VE ÇEVRESİNDEKİ FAALİYETLER-** Ticari, siyasi ve askeri anlamda önemli bir yere sahip olan İskenderiye'de 1850 sonrasında deniz taşımacılığının artması ve buna bağlı olarak ticaretin ön plana çıkması sonucunda Yahudi ve Ortodoks nüfus artışının bölge ticareti hakkında ipuçları verdiği bu bölüm, ROPİT'in bu bölgeye *İskenderiye Çevresi hattı* ve *Doğrudan İskenderiye hattı* olmak üzere iki hat üzerinden gerçekleştirdiği seferleri ile bu hatlar üzerinden gerçekleştirilen ithalat ve ihracat faaliyetleri konusunda bilgilere erişme imkanı sunmaktadır. ROPİT'in bölgedeki yolcu portföyünün çoğunluğunu Rus hacıların oluşturduğu varsayılmaktadır, fakat Karakulak ROPİT'in yalnızca Rus hacılara değil Müslüman hacılara da hizmet ettiğini şu sözlerle ifade etmektedir: "...Karadeniz'in kuzeyinde ve Sibiry'a'nın ard bölgeleri ile Hazar çevresinde yaşayan Müslümanlar, ROPİT'in İskenderiye hattını açmasıyla beraber kara yoluna kıyasla daha hızlı ve güvenli olan deniz yolunu tercih ederek Hicaz'a ulaşmaktaydılar" (172, 173). Yazar İskenderiye hattında ROPİT'in Rus Karadeniz limanlarından taşıdığı yolcuların önemli bir kısmının da Yahudi mülteci ve göçmenlerden oluştuğunu belirtmektedir. 1909'da Rus ürünlerini bölgede daha iyi tanıtmak adına şirketin en iyi vapurlarından birinde yüzer sergi organize edilmiştir.

#### 4. BÖLÜM- POSTA TAŞIMACILIĞI, MİSYONERLİK VE HUKUKİ MESELELERDE RUS VAPUR VE TİCARET KUMPANYASI

Bu bölüm başlığı altında dört ana başlık sunulmuştur: *Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası'nın Osmanlı Sularında Posta Taşımacılığı, Kaçakçılık Faaliyetleri* (bu başlık yine kendi içerisinde *Silah Kaçakçılığı* ve *Kaçak Yolcu Taşımacılığı* olmak üzere iki ayrı konuyu ele almıştır), *Misyonerlik Faaliyetlerinde Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası, Vapur Kazaları ve Hukuki Meseleler*.

**A. RUS VAPUR VE TİCARET KUMPANYASI'NIN OSMANLI SULARINDA POSTA TAŞIMACILIĞI-** Karakulak, kumpanyanın Osmanlı liman kentlerindeki posta taşımacılığı girişimini, XIX. yüzyılda buhar makinesinin deniz taşıtlarına uygulanması neticesinde postaların deniz ve nehir üzerinden daha düzenli taşınabilmesine olanak sağlamasına bağlamaktadır. Rus posta taşımacılık yükünü tek başına üstlenen ROPİT Rusya'da ve Osmanlı liman kentlerinde posta taşımacılığı yapabilmekteydi. Osmanlı sahillerinin neredeyse tamamına sefer düzenleyen yabancı vapur şirketleri hem ülkelerinin siyasi ve ticari çıkarları hem de kendi menfaatleri adına posta taşımacılığını üstleniyorlardı. Bu başlık altında Karakulak tarafından Osmanlı topraklarında 1721'den itibaren posta taşımacılığı faaliyetleri yürüten Avusturya ve 1837'den itibaren posta taşımacılık



faaliyeti gösteren Fransa kumpanyalarından söz edilmektedir. Rusya kanadının bahse konu faaliyetleri ise Rus Posta İdaresi ile yapılan anlaşmalar çerçevesinde belirlenmiş ve Osmanlı topraklarında sayısı hızla artan Rus posta ofisleri güvence altına alınmıştır. 1863'ten itibaren Rusya'nın Osmanlı nezdinde yapacağı bütün yazışmaların ROPİT gemileriyle taşınacağına dair Rus Posta İdaresi ile yapılan anlaşmanın yürürlüğe girmesiyle Kırım Savaşı'nın kesintiye uğrattığı haberleşme faaliyeti düzenli hale gelmiştir. Bu bölümde altı çizilen detaylardan en önemlisi ise Osmanlı topraklarında ofisi bulunup posta taşımacılığı yapan yabancı şirketler gibi ROPİT'in de tüm uyarılara rağmen yasaklı yayın taşımacılığı yapmasıdır. Karakulak bu konuda Aynoroz'a sefer yapan ROPİT'in burada görev yapan papazlar aracılığıyla Rus Ortodoks nüfusu örgütlemesini örnek göstermektedir. Osmanlı Devleti'nin kendi haberleşme ağını öz kaynaklarıyla sorunsuz yönetebilmesi ancak XX. yüzyıl başlarına denk gelmektedir.

**B. KAÇAKÇILIK FAALİYETLERİ-** Bu ana başlık *Silah Kaçakçılığı ve Kaçak Yolcu Taşımacılığı* adlı iki alt başlık halinde ele alınmıştır. Bu kısımda gayri hukuki yollardan Osmanlı limanlarında yapılan silah, askeri mühimmat ve seyahat izin belgesi bulunmayan yolcu taşımacılığı faaliyetleri, Osmanlı Devleti'nin söz konusu faaliyetlere son verme mücadelesi, kaçakçılık faaliyetlerinde Rus kumpanyasının başı çektiği, Avrupa devletlerine ait şirketlerin ve ROPİT'in Osmanlı Devleti'nin uygulamakta olduğu kuralları göz göre göre hiçe sayarak faaliyetlerine devam etmesi detaylı bir şekilde anlatılmaktadır.

**1. Silah Kaçakçılığı-** Bu bölümde devletler arasında konulan ithalat ve ihracat vergilerinin Osmanlı Devleti limanlarında XIX. yüzyıldan itibaren yoğun kaçakçılık faaliyetlerine neden olduğu, ROPİT buharlıları vasıtasıyla Osmanlı topraklarına gayri hukuki yollardan ateşli silah, Rus liman kentlerine ise benzer biçimde çeşitli emtia girişi yapıldığı bilgisi kaydedilmektedir. Üstelik bu eylem Osmanlı Devleti ile Rusya arasında yapılan ticari antlaşmalarda barut, top, askeri silah ve mühimmat türünden emtianın ithalatı ve ihracatının iki ülke tarafından kesin hükümlerle yasaklanmasına rağmen gerçekleştirilmiştir. Yerel yöneticilerin ve gümrükte bulunan memurların suiistimalleri Osmanlı topraklarında yapılan kaçakçılığın önlenmesine engel olmuştur. Bu bölümde Osmanlı topraklarına getirilen kaçak silahların hangi amaca yönelik ve nereye sevk edildiği konusunda ROPİT vapurlarının yasak olmasına rağmen limanlara gece giriş-çıkış yapmak suretiyle silahların Trabzon ve Erzurum'daki Ermenilere ulaşmasını sağladığı vurgulanmış, Panславizm düşüncesi bağlamında 1880'li yıllarda ROPİT aracılığıyla Bulgaristan'a ve Batum'a yapılan askeri sevkiyat ve mühimmat kaçakçılığı da dile getirilmiştir.

**2. Kaçak Yolcu Taşımacılığı-** Çalışmanın bu aşaması, uluslararası yolcu trafiğinde buharlı vapurların çağının en modern ve hızlı ulaşım aracı olduğu için Osmanlı limanlarında da yolcu trafiğini arttırdığı, XIX. yüzyılın ortalarına kadar yabancıların Osmanlı Devleti'ne giriş ve çıkışlarında kayıt altına almak üzere seyahat edecek yabancıların yol emri veya mürur kâğıdı denilen belge ibraz etmesi gerektiği, 1867'de yürürlüğe konan Pasaport Nizamnamesi ile de Osmanlı kamu düzeni ve hukuk sistemi açısından oluşan sorunları gidermek adına Osmanlı Devleti'nde seyahat edecek tüm yabancı uyruklu yolcular için pasaport alma koşulu getirildiği yönündeki bilgileri içermektedir. Kaçak yolcular taşımacı şirketlere ciddi anlamda kazanç sağladığı için, tüm uyarılara rağmen yabancı vapur şirketleri gayri hukuki faaliyetlerini devam ettirmiştir. ROPİT de diğer kumpanyalar gibi kaçak yolcu taşımacılığı yapmaktan çekinmemiştir, en çarpıcı örnek ise kumpanyanın Osmanlı dahilindeki Ermeni komitecileri destekleyerek din eksenli politika yürütmesi ve Ermenileri kaçak yollardan taşınmasıdır. Deniz yoluyla gerçekleştirilen kaçakçılık faaliyetlerinin önlenmesi için Osmanlı Devleti birçok tedbir almıştır, bu tedbirlerden biri de bazı stratejik limanların karakol görevi üstlenecek küçük vapurlarla denetlenmesi olmuştur. ROPİT'in taşıdığı kaçak yolcular sadece Ermeniler değildi. Karakulak, Rusya ve Avrupa devletlerinin baskısından kaçan Yahudilerin Filistin'e ve İstanbul'a taşınmasına ROPİT'in aracılık ettiğini, hem Osmanlı vatandaşı olan Yahudilerin hem de ecnebi devletlerin tabiiyetinde bulunan Yahudilerin Osmanlı topraklarına yerleşmek niyetinde olduğunu, Osmanlı vatandaşı olmayan Yahudilere Osmanlı topraklarına kayıtlı giriş izni verilmediği takdirde kaçak yollarla giriş yaptığını ve ne yazık ki Osmanlı Devleti tarafından alınan tedbirlerin yetersiz kaldığını etraflıca açıklamaktadır.

**C. MİSYONERLİK FAALİYETLERİNDE RUS VAPUR VE TİCARET KUMPANYASI-** XIX. yüzyılda Osmanlı'da çok sayıda Ortodoks yaşadığı için çok sayıda

misyonerlik faaliyetinde bulunan kurumun ortaya çıktığına işaret edilen bölümde Kudüs ve İstanbul'un başlıca ziyaret merkezleri olduğu belirtilmektedir. Rusya bu faaliyetler doğrultusunda ROPİT'in kurulmasını ve açtığı hatlarla Ortodoks hacıları ve Rus seyyahları Kudüs'e ulaştırmayı, Süveyş Kanalı yoluyla da Müslüman hacıları Mekke'ye götürmeyi hedeflemiştir. Rusya, kumpanya vapurlarının taşıdığı misyonerleri ve Rus hacıları Boris Pavloviç Mansurov'un örgütlemesi planını Doğu Akdeniz'de Rus etkisini arttırmanın ikinci bir yolu olarak görmekteydi. Bu bölümde Rus hükümetinin kutsal yerleri daha uygun hale getirebilmek için hem ROPİT'e hem de demiryolu şirketlerine önemli miktarda sübvansiyon verildiğinden ve kumpanyanın İskenderiye hattı güzergahı boyunca devam eden ziyarette öncelikli adresin İstanbul olduğundan söz edilmektedir. Yazar, hacıları taşıyan ROPİT gemilerinin oldukça konforlu oluşunun yolcu taşımacılığı ve seferlere etkisinin ve kumpanya buharlıları sayesinde eskiye nazaran kısalıp kolaylaşan hac yolculuğu sonucunda oluşan şükran hissini Ortodoks dünyasını birbirine yakınlaştırdığının altını çizmiştir.

**D. VAPUR KAZALARI VE HUKUKİ MESELELER-** Buharlı teknolojisine hızlı geçiş yapan, fakat henüz hazırlıksız olduğu için kurulduğu ilk yıllardan itibaren ROPİT vapurları birçok kazaya karışmıştır. Bu noktada Karakulak, tecrübeli kaptan ve tayfalara sahip olmayan Rus kumpanyasının 1862'de gemi kayıplarındaki zararı en aza indirmek için kâr payından kesintiler yaparak sigorta fonu kurduğunu, sermayenin bir kısmının taşınan malların sigortası için tahsis edilmesi ve sürekli kumpanyanın cari gelirlerinden bu miktarın tamamlanması için aktarım yapılmasına, geri kalan kısmının ise batan ya da kazaya karışan vapurların bakım ve onarımı için kullanılmasına yönelik tüzük bulunduğunu belirtmektedir. Boğazlardaki trafik yoğunluğu, boğaz yönünde güçlü akıntı ve rüzgarların olması, aynı güzergahta sefer yapan vapurların birbiriyle yarışması ROPİT'e ait vapurların karıştığı kazaların Boğazlarda yaşanmasının genel sebebi olarak gösterilmiştir. Osmanlı sularında batan, karaya oturan veyahut arızalanarak seyrüsefer yapamayacak duruma düşmüş gemilere yardım edilmesi için Tahlisiye İdaresi kurulmuştur, bu hizmetten yararlanacak gemilerden de vergi alma yoluna gidilmiştir. Yaşanan kazaların doğurduğu ticari sorumlulukların yerine getirilmesi ve ticari anlaşmazlıkların çözüme ulaşması amacıyla yapılan ticari antlaşmalar, kurulan ticaret komisyonları ve ticaret mahkemeleri gibi çeşitli uygulamalarla uluslararası ticaret hukuku düzenleme çalışmalarının anlatıldığı bu bölümde ROPİT'in ilk dönemlerde karıştığı kazalara dair oluşan olumsuz imajı değiştirmek niyetiyle 1858 yılında doksan beş personeli Avrupa devletlerine eğitime göndermesi, muhtelif okullardan kumpanyaya ait gemilerde uygulamalı eğitim verilmek üzere on altı öğrenci istihdam etmesi konu edilmiştir.

**SONUÇ-** Kitabın bu kısmında Endüstri Devrimi'nin başlamasını takiben karada ve denizde farklı amaçlar için buhar makinesinin kullanımının Avrupalı devletlerin ekonomik ve siyasi gücüne ne denli etki ettiğinin, Çarlık Rusya'nın da bu teknolojiyi öğrenerek gerisinde kaldığı devletlerle iktisadi güç ve nüfuz rekabetinde verdiği mücadelenin altı çizilmektedir. Karakulak, Çar Petro'nun sıcak denizlere inme politikasının ROPİT sayesinde gerçekleştiğine işaret ederken 1877-1878 Osmanlı- Rus Savaşı, 1904-1905 Rus-Japon Savaşı ve I. Dünya Savaşı esnasında kumpanyanın hükümete lojistik destek verdiğini ve şirketin bu savaşların seyrinde etkin rol oynadığını belirtmektedir. Bu bölümde XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Rusya'da demiryolları yapımına başlanması ile kumpanyanın faaliyet ağının demiryollarına göre şekillendiği, bu sayede yolcu ve emtia taşımacılığında en uç noktalara kadar ulaşımın sağlandığı, tek misyonu ticaret gibi görünmesine karşın Ortodoks hacıların yanı sıra Mekke'ye giden Müslüman hacıların da önemli bir kısmını taşıyarak kumpanyanın önemli bir göreve imza attığı vurgulanmıştır. Karakulak bu kitabın sonuç kısmında Osmanlı sularında yarım asrı aşkın süreyle hizmet eden ROPİT'in Rusya ile Karadeniz bölgesinin ekonomik, jeopolitik ve sosyo-kültürel açıdan birleşme yaşamasını sağladığı, Rus kapitalizminin gelişmesine ve Rus iktisadi nüfuzunun artmasına neden olduğu kanısına varmıştır.

**KAYNAKÇA ve DİZİN'i** izleyen **EKLER** kısmında şirket kurucusu N.A.Arkas'ın fotoğrafı, ROPİT'in tanıtım afişi, ROPİT'in ilk buharlısı Elizabet, çeşitli iskeleler ve vapurlar, ROPİT'e ait İstanbul, İzmir, Yafa ve Samsun kartpostalları, ROPİT'in Rize, Ordu, Trabzon, Giresun, Samsun ve İstanbul Posta Ofisi damgaları, Romanovlar ailesine ait posta pulları, ROPİT'in Osmanlı, İskenderiye çevresi, Anadolu, İstanbul-Taganrog, İstanbul-Odesa, İstanbul-Sivastopol hatlarının yanı sıra ROPİT'in tüm hatlarına ilişkin otuz beş görsel belge yer almaktadır.

**GENEL DEĞERLENDİRME-** Kitapta yazar 1856-1914 yılları arasını kapsayan dönemde, Osmanlı Devleti ile Çarlık Rusya arasındaki ticari ilişkilerin deniz ticaretine aksetmesi problemini yerli ve yabancı birçok kaynak ile arşiv belgelerine dayandırarak irdelemiştir. İki ülke arasında kara yoluyla yapılan ticaretin araştırıldığı çalışmalara ilaveten ticari ilişkilere farklı bir boyuttan yaklaşarak alandaki boşluğu doldurması konuyu özgün kılmaktadır. İçerik bakımından Rusya dışında kısmen Osmanlı Devleti'nin ve diğer Avrupa devletlerinin faaliyetlerinin de anlatıldığı kapsamlı bir çalışma yürütülmüştür. İlk bakışta kitap yalnızca Osmanlı-Rus tarihi çerçevesinde hazırlanmış gibi görünmektedir, ancak denizcilik, ticaret hukuku, uluslararası ilişkiler, dış ticaret, ekonomi, işletme, istatistik, gümrük ve maliye gibi birçok disiplin için konuya ilişkin araştırmalar bağlamında başvurulabilecek kaynak niteliği taşımaktadır.

Kitapta kullanılan dilin sade olması, yazarın konuya objektif yaklaşımı, olayların kronolojiye uygun anlatımı, konuya ilişkin örnekler sunulması, ilgili yerlerde okuyucunun konuya hakimiyetini güçlendirmek adına çeşitli verilerin yer aldığı tabloların paylaşılması ve her bölümün sonunda çıkarımlarda bulunulması çalışmanın güçlü yönlerini ortaya koymaktadır. Ekler kısmında kitap içeriği ve konu akışına göre çeşitli görsellerin, belgelerin ve kitapta bahsi geçen seyrüsefer güzergahlarına ait haritaların sunulması çalışmayı olumlu etkileyen diğer unsurlardır. Kitapta geçen kurum isimleri, antlaşmalar, şirket isimleri gibi birçok yabancı özel isim ve terimin çevirisi mutlaka verilmiştir, bu durum konuya hakimiyet sağlaması bakımından okuyucuların/araştırmacıların işini kolaylaştırmaktadır.

Yazarın bir yıl kadar Rusya'da bulunduğu ve Rusça bilgisi olduğu dikkate alındığında transliterasyonun Türkçe'ye göre yapılması beklenmektedir. Ancak kitapta yer alan Rusça özel isimlerin ve yararlanılan Rus kaynaklarının Türkçe transliterasyonu İngilizceye göre Latinize edilerek verilmiştir, bu durum yeterli Rusça ve İngilizce bilgisi olmayan okurların/araştırmacıların ihtiyaç halinde birincil kaynağa erişiminde bazı güçlüklerle karşılaşmasına sebep olabilecek önemli bir detaydır. Bir diğer husus Osmanlı Devleti ve Rusya arasındaki Kırım Savaşı ile ilgilidir, savaşın yenilgi sürecinin ROPİT'in kurulmasını zorunlu kıldığı sürekli olarak zikredilmiştir, ancak bir neden olarak Rus Vapur ve Ticaret Kumpanyası'nın kuruluşuna doğrudan ya da dolaylı olarak etki eden savaş sonucunun ne olduğu kesin ifadelerle belirtilmemiştir. Ayrıca kitapta birkaç kez XIX. yüzyılın sonunda ve XX. yüzyılın başında Çarlık Rusya'nın girdiği savaşlara değinilmiştir, ki bu savaşlardan birisi hiç şüphesiz 1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'dır. Bu çerçevede kumpanya faaliyetleri savaş öncesi, savaş süreci ve savaş sonrası olmak üzere dönemsel olarak ele alınmıştır, ancak 1904-1905 Rus-Japon Savaşı'nın sadece ismi anılmakla yetinilmiştir, konuya ilişkin verilen tek bilgi ise ROPİT'in hükümete savaş süresince destek verdiği yönünde olmuştur. Belki haklı olarak 1904-1905 Rus-Japon Savaşı'nın cereyan ettiği noktanın kitapta çizilen coğrafi çerçeve dışında kaldığı göz önünde bulundurulmuş ve ayrıca bilgi vermeye gerek duyulmamış olabilir. Ancak birkaç cümle ile bu döneme de en azından sonuç kısmında ışık tutulabilirdi, yarı liberal pozisyonda bulunan söz konusu şirketin farklı coğrafyalardaki faaliyet türleri ve Rus hükümet politikasının farklı coğrafyalarda yürütülmesinde şirketin rolü hakkında okuyucuların/araştırmacıların fikir edinmesi ve kıyaslama yapması sağlanabilirdi.

Sonuç olarak kitapta sadece yasal olan emtia, yolcu, posta taşımacılığı değil, izinsiz ve geceleri gizli gizli, çeşitli yaptırımlara rağmen bile isteye kuralların çiğnendiği, hukuka aykırı kumpanya faaliyetlerine de yer verildiği dikkat çekmektedir. Bu faaliyetler arasında en çok öne çıkan şüphesiz istihbarat toplama, azınlıkları kışkırtma ve silahlandırma çalışmalarıdır. Dolayısıyla bahse konu kitabın başta tarih alan çalışmaları olmak üzere denizcilik, ticaret, uluslararası ilişkilerde teknoloji kullanımı gibi farklı konulara merak duyan okurları cezbedecek, bilgilendirecek ve yeni araştırmalara sevk edecek ciddi ve bir o kadar da önemli içeriğe sahip olduğunu söylemek yerinde olacaktır.