



T. C.

ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI
YAKINÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI

19. YÜZYILDA OSMANLI DEVLETİ'NİN DOĞU KARADENİZ
LİMANLARINDAKİ TİCARİ FAALİYETLER

(YÜKSEK LİSANS TEZİ)

YUNUS EMRE AYDIN

BURSA – 2016



T. C.

ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TARİH ANABİLİM DALI

YAKINÇAĞ TARİHİ BİLİM DALI

**19. YÜZYILDA OSMANLI DEVLETİ'NİN DOĞU KARADENİZ
LİMANLARINDAKİ TİCARİ FAALİYETLER**

(YÜKSEK LİSANS TEZİ)

Yunus Emre AYDIN

Danışman Öğretim Üyesi:

Prof. Dr. Cafer ÇİFTÇİ


BURSA – 2016

T. C.
ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE


Tarih Anabilim Dalı, Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı'nda 701242009 numaralı Yunus Emre AYDIN'ın hazırladığı "19. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Doğu Karadeniz Limanlarındaki Ticari Faaliyetler" konulu Yüksek Lisans Tezi ile ilgili tez savunma sınavı, 21.09/2016 günü 10:00 - 11:30 saatleri arasında yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin/çalışmasının Başarılı..... (başarılı/başarısız) olduğuna Oybirliği..... (oybirliği/oy çokluğu) ile karar verilmiştir.



Prof. Dr. Cafer ÇİFTÇİ
Uludağ Üniversitesi
Üye (Tez Danışmanı ve Sınav Komisyonu
Başkanı)
Akademik Unvanı, Adı Soyadı
Üniversitesi


Yrd. Doç. Dr. Kemal Ramazan
HAYKIRAN
Adnan Menderes Üniversitesi
Üye
Akademik Unvanı, Adı Soyadı
Üniversitesi

Üye
Akademik Unvanı, Adı Soyadı
Üniversitesi


Doç. Dr. Zeynep DÖRTOK ABACI
Uludağ Üniversitesi
Üye
Akademik Unvanı, Adı Soyadı
Üniversitesi

Üye
Akademik Unvanı, Adı Soyadı
Üniversitesi

21.09/2016

ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
YÜKSEK LİSANS TEZ ÇALIŞMASI ÖZGÜNLÜK RAPORU

ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI BAŞKANLIĞINA

Tarih: 18.08/2016

Tez Başlığı /Konusu: 19. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Doğu Karadeniz Limanlarındaki Ticari Faaliyetler

Yukarıda başlığı gösterilen tez çalışmamın a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 101 sayfalık kısmına ilişkin, 18.08/2016 tarihinde şahsım tarafından Tunahan adlı intihal tespit programından aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan özgünlük raporuna göre, tezimin benzerlik oranı % 11 'dir.

Uygulanan filtrelemeler:

- 1- Kaynakça hariç
- 2- Alıntılar hariç/dahil
- 3- 5 kelimedenden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç

Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Özgünlük Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları'nı inceledim ve bu Uygulama Esasları'nda belirtilen azami benzerlik oranlarına göre tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim. Gereğini saygılarımla arz ederim.



18.08.2016
Yunus Emre AYDIN

Adı Soyadı : Yunus Emre AYDIN
Öğrenci No : 701242009
Anabilim Dalı : Tarih Anabilim Dalı
Programı : Yüksek Lisans Programı
Statüsü : Yüksek Lisans

YEMİN METNİ

Yüksek lisans tezi olarak sunduğum “19. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Doğu Karadeniz Limanlarındaki Ticari Faaliyetler” başlıklı çalışmanın bilimsel araştırma, yazma ve etik kurallarına uygun olarak tarafımdan yazıldığına ve tezde yapılan bütün alıntılarının kaynaklarının usulüne uygun olarak gösterildiğine, tezimde intihal ürünü cümle veya paragraflar bulunmadığına şerefim üzerine yemin ederim.



18.08.2016
Yunus Emre AYDIN

Adı Soyadı : Yunus Emre AYDIN
Öğrenci No : 701242009
Anabilim Dalı : Tarih Anabilim Dalı
Programı : Yüksek Lisans Programı
Statüsü : Yüksek Lisans

ÖZET

Yazar Adı ve Soyadı : Yunus Emre AYDIN
Üniversite : Uludağ Üniversitesi
Enstitü : Sosyal Bilimler Enstitüsü
Anabilim Dalı : Tarih Anabilim Dalı
Bilim Dalı : Yakınçağ Tarihi Bilim Dalı
Tezin Niteliği : Yüksek Lisans Tezi
Sayfa Sayısı : XIV + 174
Mezuniyet Tarihi : ... / ... / 20....
Tez Danışmanı : Prof. Dr. Cafer ÇİFTÇİ

19. YÜZYILDA OSMANLI DEVLETİ'NİN DOĞU KARADENİZ LİMANLARINDAKİ TİCARİ FAALİYETLER

Türkiye'nin Doğu Karadeniz sahası, coğrafi koşulların etkisiyle birçok liman ve iskeleye sahiptir. Bu bölge 1461'de Fatih Sultan Mehmed'in Trabzon'u fethiyle beraber Osmanlı idaresine girmiştir. Bu tarihten sonra Karadeniz bir Türk Gölü haline getirilmiş ve bölgede ticarete uzun bir süre sadece Türk gemileriyle yapılabilmektedir. 1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasına kadar süren bu dönem, bu tarihte Rusya'nın Karadeniz'de ticaret izni almasıyla bozulmaya başlamıştır. Ruslardan sonra Avusturya, İngiltere ve Fransa da kendi gemileriyle Karadeniz'de ticaret izni almıştır. Dönemin büyük Avrupa devletlerini takiben İspanya, Hollanda, İsveç vb. devletler de Karadeniz'de ticaret yapmak için ahitname almayı başarmışlardır. Bu tarihten sonra bölge limanlarında büyük bir ticari hareketlilik başlamıştır. Özellikle 1829 Edirne Antlaşmasından sonra Karadeniz'in bütün devletlerin ticaret gemilerine kayıtsız şartsız açılmasıyla bu ticaret daha da artmış bölgede Trabzon, Giresun ve Rize gibi büyük limanların yanında iskele diyebileceğimiz Tirebolu, Akçaabat, Sürmene ve Hopa gibi yerlerde de bir ticaret hacmi oluşmuştur. Doğu Karadeniz liman ticaretindeki en önemli noktalardan biri de bu bölge İran'ın dış dünyaya açılan kapısı konumundaydı. İran mallar Trabzon limanı üzerinden ihraç ediliyor ayrıca İran'a gidecek birçok ithal mal da Trabzon limanına geliyordu. Bu çalışma, 19. yüzyılda özellikle 1830 tarihinden sonra bu bölgedeki liman ve iskelelerdeki ticari faaliyetleri açıklamaya çalışan bir incelemedir.

Anahtar Sözcükler: Doğu Karadeniz, liman, iskele, ticaret, Trabzon.

ABSTRACT

Name and Surname : Yunus Emre AYDIN
University : Uludağ University
Institution : Social Science Institution
Field : History
Branch : Modern History
Degree Awarded : Master
Page Number : XIV + 174
Degree Date : ... / ... / 20....
Supervisor : Prof. Dr. Cafer ÇİFTÇİ

COMMERCIAL ACTIVITIES IN EASTERN BLACK SEA PORTS OF OTTOMAN EMPIRE IN 19TH CENTURY

Eastern Black Sea region has many ports and piers thanks to geographical conditions. This region became a part of Ottoman Empire with conquest of Trabzon by Fatih Sultan Mehmed in 1461. After the conquest, Black Sea became a “Turkish Lake” and merchandising was carried out only by Turkish ships for a long time. This period lasted until the Treaty of Kucuk Kaynarca in 1774, when Russia got permission for merchandising in Black Sea. Following Russia; Austria, England and France got their permission for merchandising in Black Sea. After the big European countries, other states like Spain, Netherland and Sweeden managed to get their treaty for this region. With all these happening, the merchandising region went intense levels. Especially after the Edirne Treaty in 1829, Black Sea was opened to the ships off all countries and merchandising increased substantially not only in big ports of Trabzon, Giresun, Rize but also in piers of Tirebolu, Akçaabat, Sürmene and Hopa. One of the most vital point of Eastern Black sea region is that was the key point of Iran opening to outer world. Export and import of Iran were carried through Trabzon. This study is an analysis that focuses on the commercial activities in ports and piers of this region in 19th century especially after 1830.

Key words: Eastern Black Sea, port, pier, merchandising, Trabzon.

ÖNSÖZ

Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, Yakın Çağ Tarihi Bilim Dalı'nda yapılan bu tez çalışmasında, 19. yüzyılda Doğu Karadeniz bölümünde bulunan liman ve iskelelerde gerçekleşmiş olan ticaret incelenmeye çalışılmıştır.

Konuya olan merakım memleketim olan Trabzon'un Şalpazarı ilçesiyle alakalı olarak çalışma isteğim üzerine başlamıştır. Aslında Şalpazarı (Ağasar Vadisi) üzerine çalışmak istiyordum ancak Prof. Dr. Feridun EMECEN'in Doğu Karadeniz'de Bir Vadi Boyu Yerleşmesi Ağasar Vadisi: Şalpazarı – Beşikdüzü adlı çalışmasını düşününce, tez danışmanımla konuyu farklı bir yöne kaydirdik. Kitabı inceleyen hocamın bölgedeki küçük limanlardan bahsetmesi üzerine bölgenin kıyı kesiminde gerçekleşen ticaretin peşine düşmeye karar verdim. Yaptığım araştırmalarımda bölgede sadece Trabzon, Giresun ve Rize gibi büyük yerlerin üzerinde durulduğunu ancak kıyıdaki küçük liman ve iskelelerden bahsedilmediğini gördüm. Ayrıca Trabzon limanı ve gümrüğü ile alakalı 18. yüzyıl üzerine hazırlanmış tezlerin olduğunu ancak 19. yüzyılın hala bakir bir alan olarak durduğunu fark ettim. Hocam ile yaptığım görüşmede bu alandan bahsedince hocamın da beni desteklemesi üzerine bu başlıkta çalışmaya karar verdim.

Hiç şüphesiz böyle büyük ve ilginç bir konuda çalışma hususunda tek başıma başarılı olamazdım. Tezin yürütülmesi, geliştirilmesi ve bu süreçte karşılaşılan güçlüklerin aşılmasında değerli yardımlarını gördüğüm tez danışmanım Prof. Dr. Cafer ÇİFTÇİ hocama çok müteşekkirim.

Bunun yanında çalışmamda kullandığım arşiv belgelerinde karşılaştığım zorlukları aşmamı sağlayan, Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü'nde görevli değerli arkadaşlarım Arş. Gör. Yusuf Ziya KARAASLAN ve Arş. Gör. Zeynep AKAN'a da çok teşekkürler. Ayrıca tezin her döneminde fikir alışverişinde bulunduğum değerli arkadaşım Kadriye YANIK da bir büyük teşekkürü hak etmiştir. Bu çalışmanın arşiv kısmında bana yardımları dokunan Başbakanlık Osmanlı Arşivi çalışanlarına özellikle Erkan KIRIN beyefendiye ve tezin yazı kısmının neredeyse tamamının geçtiği İSAM Kütüphanesi çalışanlarına da teşekkür ederim. Ayrıca değerli fotoğraf albümünü benimle paylaşan Atilla BÖLÜKBAŞI beye de çok teşekkürler. Son teşekkür ise bu zorlu süreçte hep yanımda olan ve beni sürekli destekleyen ailem ve dostlarım için. Onlar olmasa bu süreç çok daha zor olurdu.

Yunus Emre AYDIN

BURSA-2016

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI.....	iii
ÖZET.....	iv
ABSTRACT	v
ÖNSÖZ.....	vi
TABLolar	x
EKLER.....	xii
KISALTMALAR.....	xiii
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM BÖLGENİN TARİHİ

1. DOĞU KARADENİZ (PONTOS/PONTUS)	5
1.1. Bölgenin Tarihi.....	6
1.2. Bölgenin Türkleşmesi.....	8
2. BÖLGEDE BULUNAN ŞEHİRLERİN TARİHİ.....	9
2.1. Giresun.....	9
2.2. Trabzon.....	12
2.3. Rize.....	16
2.4. Artvin.....	18
3. 19. YÜZYILDA OSMANLI DEVLETİ'NDE TİCARET.....	21
3.1. Ticaret.....	21
3.2. Osmanlılarda Gümrük Sistemi	27
3.2.1. Dâhili Gümrükler	28
3.2.2. Hârici Gümrükler	29

İKİNCİ BÖLÜM TARİHSEL SÜREÇTE KARADENİZ TİCARETİ

1. KARADENİZ'İN TİCARET TARİHİ.....	30
1.1. Karadeniz Ticaretini Etkileyen Olumsuz Gelişmeler	36
1.2. Karadeniz Ticaretini Etkileyen Olumlu Gelişmeler	37
2. KARADENİZ'İN TİCARETE KAPATILMASI.....	39

3. KARADENİZ'İN YENİDEN TİCARETE AÇILMASI.....	40
4. KARADENİZ'DE TİCARİ FAALİYETLERDE BULUNAN BAŞAT DEVLETLER	41
4.1. Rusya	41
4.2. Avusturya.....	42
4.3. İngiltere.....	43
5. KARADENİZ'DE TİCARİ FAALİYETLERDE BULUNAN DİĞER DEVLETLER	46
5.1. İspanya.....	46
5.2. Sicilyateyn	47
5.3. Hollanda.....	47
5.4. İsveç.....	48
5.5. Prusya	48
5.6. Sardunya	49
5.7. Danimarka	49
5.8. İran.....	52

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DOĞU KARADENİZ KIYILARINDA TİCARET

1. DOĞU KARADENİZ'DE BULUNAN LİMAN ŞEHİRLERİ	62
1.1. Giresun	62
1.2. Trabzon.....	69
1.3. Rize.....	79
1.4. Artvin	85
2. DOĞU KARADENİZ KIYISINDAKİ KÜÇÜK LİMANLAR VE İSKELELER	86
2.1. Tirebolu	86
2.2. Görele	90
2.3. Şarlı.....	91
2.4. Vakfıkebir/Büyük Liman.....	91
2.5. Akçaabat	92
2.6. Sürmene	94
2.7. Of	95
2.8. Atina (Pazar).....	97
2.9. Hopa.....	97
2.10. Diğer Küçük İskeleler.....	99

SONUÇ	103
KAYNAKÇA	106
TABLolar	121
EKLER	157
ÖZGEÇMİŞ	174



TABLolar

- TABLO 1:** Trabzon Limanına Gelen Avusturya – Macaristan Gemileri (1878-1895)
- TABLO 2:** Trabzon’a Gelen İngiliz ve Diğer Devletlerin Gemileri (1831-1900)
- TABLO 3:** Trabzon’un İthal Ettiği Fransız Malları (1846)
- TABLO 4:** Trabzon’dan Marsilya’ya Yapılan İhracat (1878)
- TABLO 5:** Karadeniz’in Uluslararası Ticarete Açılması ve Ticarete Katılan Devletlerin Durumu
- TABLO 6:** Trabzon’da İran İçin İthal Edilen Mallar (1873-1898)
- TABLO 7:** Trabzon’dan İhraç Edilen İran Malları (1873-1898)
- TABLO 8:** Giresun Limanından Yapılan İhracat (1873-1882)
- TABLO 9:** Giresun Limanının İthalatı (1873-1882)
- TABLO 10:** Trabzon Limanı Gemi Trafiği (1836-1900)
- TABLO 11:** Trabzon Limanından Yapılan Anadolu İhracatı (1869-1873)
- TABLO 12:** Trabzon’da İthal Edilen Anadolu Ürünleri (1869-1873)
- TABLO 13:** Trabzon’daki Konsoloslukların Gelirleri
- TABLO 14:** Rize Limanı İthalatı (1884)
- TABLO 15:** Rize’den Yapılan İhracat (1884)
- TABLO 16:** 1899 Yılında Trabzon, Giresun ve Rize Limanlarında Ticaret (Pound)
- TABLO 17:** 1300 Senesi Gümrük Rüsûmu
- TABLO 18:** Trabzon’da Bulunan Konsolosluklar, Vapur ve Sigorta Şirketleri (1881-1898)
- TABLO 19:** Giresun’da Bulunan Konsolosluklar, Vapur ve Sigorta Şirketleri (1885-1898)
- TABLO 20:** Trabzon Limanı’nın Ticareti ile ilgili bir Tablo (1831-1872)
- TABLO 21:** Trabzon Limanına İran İçin Gelen Ürünler (1869-1873)
- TABLO 22:** Trabzon Limanından İhraç Edilen İran Ürünleri (1869-1873)
- TABLO 23:** Giresun Limanının İhracat ve İthalatında Devletlerin Payları
- TABLO 24:** Trabzon, Giresun ve Rize Limanlarından Yapılan İhracat (1884)
- TABLO 25:** Trabzon, Giresun ve Rize Limanlarına Yapılan İthalat (1884)
- TABLO 26:** Trabzon’dan Anadolu İçin İthal Edilen Mallar (1873-1898)
- TABLO 27:** Trabzon’dan İhraç Edilen Anadolu Malları (1873-1898)
- TABLO 28:** Trabzon Limanı İhracatında Başlıca Devletlerin Payları

TABLO 29: Trabzon Limanı İthalatında Başlıca Devletlerin Payları

TABLO 30: Giresun İskelesine Gelen Türk ve Ecnebi Vapurları

TABLO 31: Giresun İskelesine Gelen Vapurlar Çeşitleri, Ülkeleri ve Ağırlıkları

TABLO 32: Trabzon Vilayetine Gelen Vapurlar Çeşitleri, Ülkeleri ve Ağırlıkları

TABLO 33: Trabzon Vilayeti İskelelerinden Taşınan Yolcular

TABLO 34: Trabzon ve Mülhakâtının 1318 ithalat ve ihracatının miktarını irade eder cetveldir

TABLO 35: Trabzon İskelesinde Gerçekleşecek İthalat ve İhracattan Alınacak Resim



EKLER

EK 1: Karadeniz’de ticaretine izin verilmesini Rusya’nın talep ettiği devletlere Akkirman muahedesi mucebince müsaade edilmek lazım geldiği hakkında tafsilatı havi Rusya elçisinin Babıali’ye verdiği resmi takririn tercümesi.

EK 2: Trabzon ve Samsun’da iskele yapılması ile ilgili belge. Ekteki resim iskele inşalarına örnek teşkil edebilmesi açısından önemlidir.

EK 3: Trabzon şehri için karantina önünde kargir bir iskele inşasının planı.

EK 4: Giresun Limanı Planı.

EK 5: Trabzon’da Kalafatalı adlı mahalde iskele inşası ve masrafların tevsiyesi.

EK 6: Tüfenkhaneden yapılmakta olan piyade tüfenkleri kundaklarına sarf olunmak üzere Trabzon ve havalisi iskelelerinden 1178 kıta ceviz tahtası mübayaa olunduğu vesaire

EK 7: Posta işlerinin aksamaması için Of kasabası iskelesine ilgili vapurların uğraması.

EK 8: Trabzon Limanının genişletilme çalışmalarının planıdır.

EK 9: Giresun kasabasında inşa edilecek muntazam iskeleye ait plan.

EK 10: Bahr-i Sefid ve Bahri Siyahta gemi çekmek için tertip Şirket-i Hayriye hisse senedi.

EK 11: Trabzon limanını gösterir bir gravür.

EK 12: Giresun İskelesi.

KISALTMALAR

Kısaltma	Bibliyografik Bilgi
AE.SABH.I.	Ali Emiri Abdülhamid I
a.g.e	Adı Geçen Eser
a.g.m.	Adı Geçen Makale
AKÜ	Afyon Kocatepe Üniversitesi
A_}MKT_DV.	Sadaret Mektubî Kalemi Deavi Evrakı
A.MKT.MHM.	Sadâret Mektubî Kalemi Evrakı
A.}MKT_NZD.	Sadaret Mektubî Kalemi Nezaret ve Deavir Evrakı
A.MKT.UM.	Sadaret Mektubî Kalemi Umum Vilayet Evrakı
B.	Baskı
BEO.	Bâb-1 Âlî Evrak Odası
Bknz.	Bakınız
BOA	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
C.AS.	Cevdet Askeriye
C.BH.	Cevdet Bahriye
C.ML.	Cevdet Maliye
DH. MKT.	Dâhiliye Nezâreti Mektubî Evrakı
DH.TMIK.M.	Dahiliye Nezareti Tesr-i Muamelat ve Islahat Komisyonu
ed.	Editör
haz.	Hazırlayan
HAT	Hatt-ı Hümayun
HR. MKT	Hariciye Nezareti Mektubi Kalemi Evrakı
HR. SYS	Hariciye Nezareti Siyasi
HRT.h.	Haritalar
HR. TO.	Hariciye Nezareti Tercüme Odası Evrakı
JASSS	The Journal of Academic Social Science Studies
İ.DH.	İrade Dâhiliye Evrakı
İ.HR.	İrade Hariciye
İ. MVL.	İrade Meclis-i Vala
İSAM	İslam Araştırmaları Merkezi
İ.Ü.	İstanbul Üniversitesi
KARAM	Karadeniz Araştırmaları Merkezi

KTÜ	Karadeniz Teknik Üniversitesi
MEB	Milli Eğitim Bakanlığı
MV.	Meclis-i Vükelâ Mazbataları Evrakı
MVL.	Meclis-i Vala Evrakı
NFS. d.	Nüfus Defterleri
PLK. p.	Plan Proje
Sa.	Sayı
s.	Sayfa
ss.	Sayfa sayısı
ŞD.	Şura-yı Devlet Evrakı
T.D.V	Türkiye Diyanet Vakfı
TDAV	Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı
t.s.	Yayın tarihi yok
ter.	Tercüme eden
TTK	Türk Tarih Kurumu
vd.	Ve diğerleri
YKY	Yapı Kredi Yayınları
Y.MTV.	Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı
Y..PRK.ASK.	Yıldız Perakende Evrakı Askeri Maruzat
Y.PRK.ML.	Yıldız Perakende Evrakı Maliye Nezareti Maruzatı
Y.PRK.TNF.	Yıldız Perakende Evrakı Ticaret ve Nafia Nezareti Maruzatı
y.y.	Yayın yeri yok
£	Sterlin

GİRİŞ

Karadeniz Bölgesi ülkemizin kuzeyinde yer almaktadır. Bu bölge kendi içinde Batı Karadeniz, Orta Karadeniz ve Doğu Karadeniz olmak üzere üçe ayrılır. Doğu Karadeniz bölümü coğrafi ve iklimsel koşulları gereğince diğer iki bölümden ayrılmaktadır. Bu bölümde kıyı kesimi çok dardır ve dağlar kıyının hemen gerisinde çok yüksek bir biçimde yer alır. Bu durum iç kesimler ile kıyı kesimleri arasındaki ulaşımı olumsuz yönde etkilemektedir. Bu coğrafi koşullar neticesinde kıyı boyunca pek çok irili ufaklı liman ve iskeleler oluşmuştur. Ayrıca Doğu Karadeniz, çok sert ve dalgalı bir denizdir ve bu durum şüphesiz deniz ticaretini olumsuz yönde etkilemektedir. Doğu Karadeniz bölümünde yer alan şehirler ise; kıyıda Giresun, Trabzon, Rize ve Artvin, iç kesimde ise Gümüşhane ve Bayburt'tur.

Fatih Sultan Mehmet'in 1461'de Trabzon'u fethiyle Osmanlı idaresine giren bölümde imar faaliyetleri artmıştır. 19. yüzyıla gelindiğinde Batı ile artan ticari ilişkiler neticesinde Doğu Karadeniz bölümü bir gelişim içerisine girmiş ve özellikle deniz ticareti coğrafyanın ve iklimin oluşturduğu sorunlara rağmen artma eğilimi göstermiştir. 19. yüzyılda Osmanlı Devleti ile Sanayi Devrimi sonrası gitgide büyüyen Batı'nın ilişkileri de artmaya başlamıştı. Büyük devletlerin buhar gücüyle çalışan fabrikalar kurması bu fabrikalar için hammadde ihtiyacını doğurmuştu. Bu bağlamda Batı, hammadde ihtiyacını karşılamak için eskiden de olduğu gibi Doğu bölgesiyle ticaretini arttırmıştı. 19. yüzyılda en önemli ticaret aracının gemiler olduğunu düşünürsek buhar gücüyle çalışan gemilerin denizlere inmesinden sonra bu ticaretin ne derece arttığını anlayabiliriz. Gerçekten de buhar gücüyle çalışan gemiler sayesinde ülkeler arası mesafeler kısalmış ayrıca dayanıklılığı artan gemilerle bir seferde daha fazla emtia taşınması sağlanmıştır. Ayrıca 1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasıyla, uzun yıllardan beri uluslararası ticarete kapalı bulunan Karadeniz ticareti bu tarihte Rusya'ya açılmıştı. Daha sonra bu bölgeye diğer devletlerin ilgisi artmış ve sırasıyla Avusturya, İngiltere ve Fransa bu hakkı elde edebilmiştir. Bu büyük devletleri ise diğer küçük Avrupalı devletler takip etmiştir. Söz konusu bu devletlerin Karadeniz ticaretine katılması Rusya'nın ısrarlı istekleri sayesinde gerçekleşmiştir. Çünkü bu devletlerin Karadeniz ticaretine katılmaları Rus limanlarında da ticarete bulunabilmeleri anlamına gelmekteydi. Ancak bu devletler bu hakkı bazı özel şartlar neticesinde alabilmiştir. Bu tarihsel arka plan çevresinde Osmanlı Devleti ile hammadde ihtiyacı duyan batılı devletlerarasında ilişkiler daha da gelişmiştir. Karşılıklı verilen ahitnameler ile ticaret güvence altına alınmış ve ticaretin sürekliliğini yitirmemesi istenmiştir. Osmanlı topraklarına ve Asya'ya hammadde ihtiyacını karşılamak için gelen bu devletler, kendi ülkelerinden getirdikleri ürünleri satıyorlardı.

Böylece Batı ile Asya arasında Osmanlı Devleti bir köprü görevi görerek ve bu ticarete bizzat yer alıyordu. Özellikle İran mallarının Avrupa'ya açılan kapısı olan Trabzon limanı bu dönemde büyük bir gelişim içine girmiştir. 1829 Edirne Antlaşmasından sonra Karadeniz'in koşulsuz olarak bütün devletlerin ticaret gemilerine açılması ise bölge ticaretinde büyük bir yükselmeye neden olmuştur. Osmanlı Devleti de bu büyük ticarete kendi gemileriyle katılmış Osmanlı toprakları ile Karadeniz limanları arasında ticareti devam ettirmiştir. Bu gelişmeler neticesinde Giresun, Trabzon ve Rize gibi büyük limanlarının yanında küçük iskelelerde de bir ticari hareketlilik gözlenmiş ve bu iskeleler de birer ticaret merkezi konumuna gelmişlerdir.

Üç bölümden oluşan tezimizin birinci bölümü bölge tarihi ve Osmanlı Devletinin 19. yüzyıldaki ticareti ile ilgili genel bir bilgi verilen alana ayrılmıştır. Burada amaçlanan hedef, ticarete söz konusu olan yerlerin Osmanlı dönemindeki ve öncesindeki arka planını irdelemektir. Ayrıca Osmanlı ticaretinin 19. Yüzyıldaki durumuna bakarak bir sonuç çıkarılmak istenmiştir. Bu alan tetkik eserlerden yararlanılarak hazırlanmıştır. Tezin ikinci bölümünde ise Karadeniz ticaret tarihi irdelenmiş ve bölge ticaretine katılan devletler kısaca açıklanmıştır. Karadeniz, Fatih Sultan Mehmet ve II. Bayezid döneminde gerçekleşen fetihler neticesinde uluslararası ticarete kapatılmış ve burada sadece Osmanlı gemileriyle ticaret yapılmıştır. Daha sonra Rusya'nın önünü açtığı Karadeniz'de gemi bulundurabilme ve ticaret yapabilme durumu diğer devletlerinde katılımıyla daha da gelişmiştir. Çalışmanın üçüncü bölümünde ise tetkik eserler ile arşiv belgeleri, İngiliz konsolosluk raporları ve Şark ticaret yıllıklarındaki bilgiler harmanlanarak bölge ticareti açıklanmaya çalışılmıştır. Başbakanlık Osmanlı Arşivinde bulunan belgelerde bölge ticaretiyle ilgili pek çok belge bulunsa da bu belgeler tam anlamıyla açıklayıcı değildir. Muhtemelen tasnif edilmemiş bölümde kalan Karadeniz ticareti ile ilgili belgelerin eksikliği, diğer belgelerdeki bilgilerle kapatılmaya çalışılmıştır. Örneğin, bu çalışma için son derece önemli durumda olduğunu düşündüğüm Trabzon Gümrüğü kayıtlarına ne yazık ki ulaşamadım. Başbakanlık Osmanlı Arşivliğinde yaptığım araştırmada Trabzon Gümrüğü ile ilgili kayıtların 18. yüzyıl sonu ile bittiği tespit edilmiştir. 18. yüzyılda Trabzon Gümrüğü daha önce çalışılmış bir konudur. Kullanılan arşiv belgelerindeki içerik genel olarak bölgede uygulanan karantina uygulamaları, iskele inşaatları ile ilgilidir. Bu belgeler dikkatli okunduğunda ise söz konusu liman ve iskelelere hangi bölgelerden ticaret gemilerinin geldiği tespit edilmiştir. Kullanılan diğer bir kaynak olan İngiliz konsolosluk raporlarından da bahsetmek gerekirse bunlar, 1830-1914 yıllarını arasında Trabzon Vilayetinde gerçekleşen ticareti İngiliz konsoloslarının belgelerinden aktarmaktadır.

Artan ticari etkinlikler Avrupalı Devletlerin söz konusu liman şehirlerinde, ticarete yardımcı olabilmek adına konsolosluk açmalarını zorunlu hale getirmiştir. Bu konsoloslukların tuttukları ticari raporların hem Osmanlı ticaret tarihi hem de Avrupalı devletlerin ticaret tarihi açısından çok önemli olduğu şüphe götürmez bir gerçektir. Çünkü bu konsoloslar kayıtlarında sadece kendi ülkelerinin değil, limana gelen diğer gemilerin sayı ve yüklerini bildirmişlerdir. Musa Şaşmaz'ın yayınladığı bu İngiliz konsolosluk raporlarında, bölge ticareti en ince ayrıntısına kadar tablolar halinde sergilenmektedir. Bir diğer yabancı kaynak olan “Şark Ticaret Yıllıkları” ise Osmanlı Devleti içinde bulunan Fransız konsolosluk görevlilerinin Fransa Devleti adına buldukları yerler hakkında tuttukları kayıtlardan oluşmaktadır. Osmanlı Devleti'nin ve Türkiye Cumhuriyeti'nin sınırları içinde yer alan vilayetlerin, kazaların sosyal durumları ve buralarda gerçekleşen ticaretin kaydı olarak nitelendirebileceğimiz bu yıllıklar 19. yüzyılın ikinci yarısındaki Osmanlı'nın ve 1950'li yıllara kadar Türkiye'nin iktisadi, ticari ve sosyal yaşamı hakkında önemli bilgiler vermektedir. İstanbul, Karaköy'de Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi'nde bulunan bu yıllıklar 1868-1948 yılları arasını kapsamaktadır. 1868 tarihli yıllık “Indicateur Constantinopolitain” olarak bilinir. 1881'den “Indicateur Ottoman” başlıklı çıkan yıllık 1885-1886 yıllığında ise “Indicateur Oriental” olmuştur. Bu yıllıklar farklı başlıklarla isimlendirilmiş olsa da içerik bakımından aynıdır. 1881 ile 1948 yıllıklarının kapsayan toplam 35 adet yıllık vardır. 1881 ile 1900 arasında 12 adet bulunurken geri kalan 23 adet yıllık ise 1900 ile 1948 yıllarını kapsamaktadır. Bu yıllıklar incelenerek, araştırılmak istenilen vilayetin yöneticilerinin isimleri, şehirde bulunan meslek grupları ve bu meslek gruplarında bulunanların isimleri, şehirde bulunan bankalar, okullar ve özellikleri gibi çok detay olan bilgiler elde edilmiş ve bu bilgiler tetkik edilerek şehirlerin sosyal ve ekonomik durumlarına ulaşılmıştır. Tezde ayrıca bazı seyahatnamelerden de yararlanılmıştır. Seyahatnameler sosyal ve ekonomik tarih araştırmaları açısından son derece önemli konumdadırlar. Vilayetleri gezen seyyahların tamamen yabancı bir gözle kaleme aldıkları eserler kullanılarak önemli bilgileri kullanılmıştır. Bu tezde kullanılan seyahatnamelerin en önemlisi P. Minas Bıjşkyan'ın “Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası” adlı eseridir. 1817-19 yılları arasında Boğaziçi'nin Anadolu yakasından seyahatine başlayan seyyah Rumeli Feneri'ne gelinceye dek bütün kıyıları gezmiş ve görmüş oldukları yerler ile ilgili çok değerli bilgiler vermiştir. Teze konu olan Doğu Karadeniz Bölümü'nde bulunan bütün liman ve iskeleleri tek tek sıralamış ve ticaretleri hakkında küçük de olsa bilgiler vermiştir. Bu eserde sıralanan liman ve iskeleler hakkında arşivlerde belge bulunmamış olsa da bu seyahatnamede yer almaları bölgede yerel ticaretin oluştuğunu göstermesi açısından çok önemlidir.

Yüksek Lisans tezi olarak hazırlanan bu çalışmada ulaşılmak istenen hedef, bölge ticaret tarihine az da olsa katkıda bulunmaktır. Deniz ticareti konusunda tarih alanında hazırlanmış olan tezlere baktığımız zaman hep İzmir, Mersin, Samsun, Trabzon gibi büyük liman şehirlerinin tarihlerini görürüz. Ancak bilmemiz gereken noktanın bu limanların yanında bulunan küçük iskelelerin de söz konusu ticaret tarihinde önemli olduğudur. Bu nedenle bu çalışmayı hazırlarken Doğu Karadeniz bölümünde bulunan büyük liman şehirlerini yazarken bu limanların aralarına sıkışmış nispeten daha az ticarete konu olan iskelelere de değinmek istedim. Elde ettiğim veriler de gerçekten de ticaretin önemli bölümün büyük limanlarda gerçekleştiğini görmek ile beraber, iskelelerde de bir ticaretin gerçekleştiğine ulaştım. Bu iskele yerleri daha çok, halkın Cuma namazı kılma ve bir pazar yeri bulma ihtiyacı sonucu meydana gelmiş oluşumlardır. Bu nedenle buradaki ticaret daha çok yerel unsurlarla ve daha küçük gemi ve sandallarla gerçekleşmiştir. Belli bir amaç doğrultusunda ve 19. yüzyıl kapsamında hazırlanan tezimizin Osmanlı ticaret tarihine bir katkıda bulunması ve bu tür alanlarda çalışmak isteyen arkadaşlara yol gösterebilmesi en büyük gayemizdir.

BİRİNCİ BÖLÜM

BÖLGENİN TARİHİ

Karadeniz bölgesi, yüzey şekilleri, iklim ve bunların getirdiği etkenlere bağlı olarak Batı Karadeniz, Orta Karadeniz ve Doğu Karadeniz olmak üzere üç bölüme ayrılır. Doğu Karadeniz bölümü Ordu civarından denize dökülen Melet Çayı'nın doğusundan başlar ve Gürcistan sınırına kadar devam eder. Bu bölümün kıyı kesiminde Giresun, Trabzon, Rize ve Artvin iç kesiminde ise Gümüşhane ve Bayburt illeri bulunur.¹

1. DOĞU KARADENİZ (PONTOS/PONTUS)

Pontus, Greklerin Karadeniz'in güneydoğu kesimlerine verdiği bir ad idi ve Karadeniz de bu ad ile anılıyordu. İslam kaynaklarında bu ad Bahr-i Bontus diye bilinmektedir. Osmanlılarda ise Bend Ereğli yani Pont Ereğlisi adı kalmıştır. Karadeniz'in kuzey ve doğu yönleri Türklerle çevrili olduğundan bu denizin daha erken zamanda Karadeniz diye Türkçe adlandırılması muhtemeldir. Türkiye Selçuklularında ve Osmanlılarda Pontus adı hiçbir şekilde geçmemiştir.²

Pontos/Pontus kelimesi pek çok yazılı kaynakta deniz ve Karadeniz Sahili anlamına gelmektedir. Bunun yanında Küçük Asya'nın kuzeydoğusunda Halys (Kızılırmak) ırmağının doğusunda kalan coğrafi bölgenin Antikçağ'daki adı olup kuzeyinde Pontus Euxinos (Karadeniz), batısında Paphlagonia (Orta Karadeniz) ve Galatia (Orta Anadolu) güneyinde Kapadokya, doğusunda Kolhis (Gürcistan tarafı) ve Küçük Ermenistan ile sınırlandırılmıştır.³ Pontus kelimesi ile fındık manasına gelen “*Pontika*” kelimesinin de birbiriyle bağlantılı olduğu söylenir.⁴

Karadeniz en eski çağlardan bugüne değişik adlarla anılmıştır. Bunlardan biri, Traklar ve İskitlerin Karadeniz sahillerine yerleşmeye başladığı M.Ö. 8. yüzyıldan itibaren kullanılan “*Aşhena*” tabiridir. Diğer Antikçağ kaynaklarında Yunanca “*Pelapos o Pontikon*”, Latince “*Mare Euxinum*”, “*Mare Sarmaticum*” ve “*Pontus Tauricus*” olarak anılmıştır.⁵ Karadeniz'in Eskiçağ dünyasındaki adı Grekçe denizin acımasızlığını ve hırçınlığını gösteren

¹ İbrahim Atalay, Kenan Mortan, *Türkiye Bölgesel Coğrafyası*, 1. B., İstanbul, İnkılap Kitabevi, 1997, s. 68.

² Tuncer Baykara, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyasına Giriş I (Anadolu'nun İdari Teşkilatı)*, 3. B., İstanbul, Bilge Kültür Sanat, 2015, s. 31.

³ Özhan Öztürk, *Pontus: Antikçağ'dan Günümüze Karadeniz'in Siyasi ve Etnik Tarihi*, 1. B., Ankara, Genesis Kitap, 2011, s. 313.

⁴ Osman Turan, “Trabzon Tarihine Bir Bakış”, *Trabzon Fetih Yıllığı*, ed. İsmail Hacıfettaoğlu ve Muhittin Bal, Ankara, Atlas Yayıncılık, 1994, s. 41.

⁵ Öztürk, a.g.e., s. 21.

“*Misafir Sevmeyen Deniz*” anlamına gelen “*Pontos Axenius*” olarak kullanılmakta idi. Ancak buraya gelen Grek kolonileri zamanla bu ismi “*Misafir Seven Deniz*” anlamına gelen “*Pontos Euxinius*” olarak değiştirmişlerdir. Etimolojik olarak bakıldığında İskit dilinde “*Axsenia*” kelimesi “*karanlık ve kara*” anlamına geldiğinden dolayı, Greklerin bu Karadeniz tanımını İskitlerden aldığını söylenebilir.⁶

1.1. Bölgenin Tarihi

Karadeniz Bölgesi'nin uygarlık yönünden en eski tarihinin M.Ö. 1.000.000-100.000 yılları arasındaki alt Paleolitik (Yontma Taş) döneminde başladığı ifade edilir. Bu döneme ait aletler Kastamonu, Ünye ve Trabzon'da bulunmuştur.⁷

Karadeniz'in doğu sahilleri ile ilgili ilk yazılı kayıtlar ise Urartu dönemine aittir ve bu dönem bölgenin yazılı tarihinin de başlangıcı sayılır. M.Ö. 764 yılında Urartu kralı olan II. Sarduri dönemine ait kitabede kuzeyde *Qulha = Kolkha* isimli bir ülkeden bahsedilmektedir. Urartu kaynaklarında *Kolkhis* diyarı olarak adlandırılan bölge Bizans dönemiyle beraber *Lazi* diye anılmaya başlanmıştır. Bu durumu Bizanslı tarihçi Agathias “...Lazika'da yerleşik olanlar, eskiden Kolkhiler olarak bilinirdi ve bu Lazlar ile Kolkhiler de aynı halktır...” diye ifade etmektedir.⁸

Doğu Karadeniz bölümünün en eski sakinleri olarak Tibareneler, Halibler, Kohlar (Kolkhlar), Haldiler, Mosinekler ve Driller gösterilir. Daha sonra bölgeye Kimmer ve İskit istilaları gelir. Bu iki kavmin de kısa süreli hâkimiyetlerinden sonra İran'da kurulan Medler M.Ö. 620 yılında bölgeyi ele geçirirler. Fakat bu da çok uzun süreli olmaz ve M.Ö. 550 yılında Medler yıkılır. Bölgede bundan sonra Yunan kolonileri görülmeye başlar.⁹

Doğu Karadeniz bölge tarihi ile ilgili en büyük çarpıtmalar bölge tarihinin Yunanlı koloniciler ile başlatılmasıdır. Bundaki amaç bölge halkının Antik Yunanlı kolonistlerin soyundan geldiğini iddia edebilmektir. Gerçek ise bölgeye en eski dönemlerden beri farklı yerlerden farklı grupların geldiğidir. M.Ö. 8. yüzyılda Karadeniz'in kuzeyine Kimmerler hâkimdi ve Kimmerlerin Proto-Türk olarak tanımlanan Ural-Altay kökenli bozkır göçebelerinin batı kolunu oluşturdukları gerçeği ağır basmaktadır. Bu kavim M.Ö. 2000

⁶ Selim Pullu, “Kimmer Kadınları Amazonlar: Karadeniz'de Proto-Türk İzleri”, *Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu*, ed. Gazanfer İltar, C. 1, Ankara, Önder Matbaacılık, 2009, s. 56.

⁷ Mehmet Özseit, “İlkçağ Tarihinde Trabzon ve Çevresi”, *Trabzon Tarihi Sempozyumu*, ed. Kemal Çiçek vd., Trabzon, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, 1999, s. 35.

⁸ Ahmet Mican Zehiroğlu, *Antik Çağlarda Doğu Karadeniz*, 1. B, İstanbul, Çiviyazıları, 2000, ss. 11-13.

⁹ Fatma Acun, “Tarih Boyunca Pontus”, *Milli Mücadelede Giresun*, ed. Ayhan Yüksel vd., İstanbul, Mega Basım, 1999, s. 21.

başlarından M.Ö. 8 yüzyıla kadar Kırım merkez olmak üzere Karadeniz'in kuzeyinden Tuna Nehrine kadar olan bölgede ve Kafkasya'da yaşamışlardır. İskitlerin baskısıyla buldukları Kafkasya bölgesinden Anadolu içlerine giren Kimmerler, Karadeniz Ereğli'sinden Trabzon'a kadar olan sahayı da yaklaşık bir asır boyunca ellerinden tutmuşlardır. Bölgedeki Yunan kolonizasyonu ancak Kimmer ve İskit akınlarının durmasından sonra tekrar başlayabilmiştir.¹⁰ Yunan denizcilerin ve tacirlerinin bölgeye gelmesine kuzeyin zenginlikleri ile alakalı haberler getiren Kimmerler neden olmuştur, çünkü Ege'deki Kimmer istilasından sonra bölgede yaşayan halk Karadeniz'e ilgi duymaya başlamışlardır.¹¹

Karadeniz sahillerinin kolonizasyonu ile ilgili ayrıntılı bilgi yoktur. Bazı kaynaklarda Trapezos'un M.Ö. 756'da Sinope'nin M.Ö. 631'de kurulduğu ifade edilmektedir. Ancak bu tarihler çok erken olarak düşünülmektedir. Kimmer istilasıyla ilgili verilen bilgiler ışığında Miletos kenti kolonistlerinin M.Ö. 670 yılından itibaren Karadeniz sahillerinde koloni kurdukları kabul edilmektedir. Miletosların yanı sıra Korinthos ve Mwgara gibi kentlerin de kolonizasyona katıldığı sanılmaktadır.¹²

Bölge daha sonra M.Ö. 521 tarihinde yine İran kökenli olan Perslerin hâkimiyetine girer. Bu sırada bölgede bulunan koloniler özel bir statü ile Perslere bağlanır. Buraya önce “*Pont Kapadokyası*” daha sonra bölge büyüyüp genişledikçe “*Pont Ülkesi*” veya “*Pontus*” denilmiştir. Önceleri küçük bir bölgeyi kapsayan Pontus zamanla, Yozgat, Sivas, Tokat, Samsun, Amasya, Ordu, Giresun, Gümüşhane, Erzincan, Erzurum ve Muş'u içine alan büyük bir ülke olmuştur ve tarihte Pontus olarak adlandırılan ilk yerler buralardır.¹³

Büyük İskender'in İran İmparatorluğu'nun üzerine yaptığı ve Hindistan'a kadar uzanan seferinden sonra M.Ö. 323 yılında ölmesi üzerine İskender'in önde gelen adamları arasında paylaşım yapıldı. Bu paylaşımında II. Mithridat Pont Satraplığı'nın başına geçti. M.Ö. 302 yılında ölen II. Mithridat'dan sonra bir süre idarecisi olmadan kalan bu bölgede M.Ö. 298 yılında II. Mithridat'ın oğlu III. Mithridat başkenti Amasya olan ünlü Pontos Devleti'ni kurdu ve bölgedeki yerli halkları kendi devletine bağladı.¹⁴

Pontus Devleti'nin zamanla güçlenmesi ve Anadolu'da Romalılara rakip duruma gelmesi iki devlet arasında anlaşmazlıklara yol açtı. Doğu Akdeniz'i elinde tutan Roma'nın,

¹⁰ Mehmet Bilgin, *Doğu Karadeniz: Tarih-Kültür-İnsan*, 1. B, İstanbul, Ötüken Yayınları, 2007, ss. 19-21.

¹¹ Charles King, *Karadeniz*, 1. B, çev. Zülal Kılıç, İstanbul, Kitap Yayınevi, 2008, s. 47.

¹² Özsait, a.g.m., ss. 37-38.

¹³ Acun, a.g.m., s. 22.

¹⁴ Mahmut Goloğlu, *Anadolu'nun Milli Devleti Pontos*, y.y. – t.s., ss. 47-54.

Anadolu'yu da hakimiyetleri altına almak istemesi, iki devletin savaşına neden oldu ve M. Ö 63 yılında Pontus krallığının en büyük komutanı sayılan Mithridates Evapor'tun ölmesiyle Pontus Devleti tarihe karıştı. Roma döneminde, bölge merkezden gönderilen valiler tarafından yönetilmekteydi.¹⁵

M. S. 395 tarihinde Roma İmparatorluğu'nun Doğu ve Batı olmak üzere ikiye ayrılmasından sonra bölge Doğu Roma İmparatorluğu egemenliğinde kalmış ve bölgede Bizans hakimiyeti başlamıştır. Bu bölge, ilk olarak Bizans İmparatorluğu'nun Doğu Eyaletinin Pontus sancağına dahildi. Daha sonra Anadolu'daki dört eyaletten biri olan Armeniakon eyaletinde yer aldı. Bu eyalet Kızılırmak'tan Fırat'a kadar uzanan geniş bir bölgeyi kapsıyordu. X. yüzyılda bölge Haldia eyaletinin büyük bir kısmının meydana getiriyordu ve bu eyaletin merkezi Trabzon şehriydi.¹⁶

1204 tarihine kadar süren Bizans hakimiyetinden sonra bölgede Aleksi Komnen tarafından Trabzon Rum İmparatorluğu kurulmuş, bu İmparatorluk da Fatih'in Trabzon'un fethine kadar (1461) bölgede hakimiyetini sürdürmüştür. Daha sonra bölgede Osmanlı Hakimiyeti başlamıştır.

1.2. Bölgenin Türkleşmesi

Bölgenin Türkleşmesi ile ilgili ilk bilgiler yukarıda da bahsedilen M.Ö. 7. yüzyıla dayanan Kimmer ve İskit akınlarıdır. Daha sonra yukarıda bahsedilen olaylarla aynı dönemlere denk gelmiş olan Türk akınları yaşanmıştır. Orta Asya'da IV. yüzyılda devlet kuran Hunlar, genişleyerek Hazar bölgesine gelmişler ve burada bulunan Alanları batıya doğru itmişlerdir. Bu göç hareketinde Türk kitleleri hem Karadeniz'in kuzeyine hem de Kafkaslar üzerinden Anadolu'ya ilerlemişlerdir. Anadolu'ya giren bir başka Türk kavmi ise Sabarlar'dır. Sabarlar 508 yılındaki bu akında Bizans ülkesini istila etmişler ve Anadolu içlerine kadar ilerlemişlerdir.¹⁷ Hun ve Sabar Türklerinin Anadolu'ya yaptıkları akınlardan sonra üçüncü Türk girişi, 8. yüzyıldan itibaren Müslüman Türkler tarafından gerçekleştirilmiştir. Özellikle Abbasiler devrinde Türkistan ve Horasan'da bulunan gönüllü gaziler Anadolu içlerine gazalar yapmışlardır. 10. yüzyılın ikinci yarısına kadar süren bu akınlar Anadolu'da bulunan Bizans şehirlerini ve kalelerini zarara uğratmış ve Selçuklu Türklerinin 11. yüzyılda Anadolu'yu bir Türk yurdu haline getirmesine yol açan Malazgirt

¹⁵ Acun, a.g.m. s. 23.

¹⁶ Faruk Sümer, *Tirebolu Tarihi*, İstanbul, TDAV, 1992, s. 21.

¹⁷ Acun, a.g.m., ss. 25-26.

Zaferi'ne zemin hazırlamıştır.¹⁸ Bölgede daha sonraları Oğuzların bir kolu olan Çepni faaliyetlerini görmekteyiz. 1277 yılında Sinop'u almak isteyen Trabzon Rum İmparatorunu mağlup eden Çepniler daha sonra Samsun'un doğusundan Giresun yöresine kadar olan bölgeyi fethetmişlerdir.¹⁹ Trabzon Rum İmparatoru II. Yuannis zamanında (1280-1297) Türklerin, Ünye yöresini fethettikleri ve Trabzon'a büyük bir akın düzenledikleri bildirilmektedir.²⁰ Bölgedeki kesin Türk hâkimiyeti Fatih Sultan Mehmed'in 1461 tarihli Trabzon'un fethi ile gerçekleşmiştir. XVI. ve XVII. yüzyıllarda Giresun ve civarındaki yerler Çepni vilayeti olarak anılmaktaydı ve Çepnilerin ilerlemesi XVIII. yüzyılda Trabzon'un doğusuna ulaşmıştı. Sonuç olarak bölgenin Türkleşmesini Çepniler ve bölgeye yerleşen diğer Oğuz boyları gerçekleştirmişlerdir.²¹

2. BÖLGEDE BULUNAN ŞEHİRLERİN TARİHİ

2.1. Giresun

Karadeniz'e doğru uzanan bir yarımada üzerinde yer alan şehrin adının bölgede bolca yetiştirilen kirazdan dolayı "*kerasus*" kelimesinden geldiği ifade edilmektedir. Bir başka görüş ise şehrin denize doğru boynuz gibi uzanan yapısından dolayı buraya Yunanca 'da boynuz anlamına gelen coğrafi bir terim olan "*keras*" denildiği ve şehrin isminin buradan türediğini gösterir.²² Çoğunlukla kiraz bitkisinin anavatanı olarak kullanıldığı kabul edilen Kerasus kelimesinin aslında, Giresun'un doğusunda bulunan Vakfikebir-Fol Deresi mevkiinde kurulmuş olan bölgenin adı olduğu ve bu yüzden de eski haritalarda Kerasun-dere adının geçtiği de söylenmektedir. 13. yüzyıl İtalyan kaynaklarında "*Chirizona*" şeklinde de görülen şehrin adı²³ Türk hâkimiyeti döneminde bugünkü söylenişini almıştır.²⁴ Şehrin ismiyle ilgili bir diğer söyleyiş ise Pontus kralı Farnace zamanında, kralın yaptığı hizmetlerden dolayı "*Farnacia*" olarak söylenmiş olmasıdır.²⁵ Giresun ilinin adının kökeni Evliya Çelebi seyahatnamesinde ise "Ebü'l-feth Mehemmed Han, Mahmûd Paşa'ya "Bu gice

¹⁸ Ali Sevim, *Anadolu'nun Fethi Selçuklular Dönemi (Başlangıçtan 1086'ya Kadar)*, 1. B, Ankara, TTK, 1988, ss. 15-17.

¹⁹ Faruk Sümer, *Oğuzlar*, 3. B., İstanbul, Ana Yayınları, 1980, s. 327.

²⁰ Faruk Sümer, *Çepniler*, 1. B., İstanbul, TDAV, 1992, s. 13.

²¹ Acun, a.g.m., ss. 28-29.

²² Feridun Emecen, "Giresun", *T.D.V. İslam Ansiklopedisi*, C.14, İstanbul, 1996, s. 78.

²³ Mehmet Fatsa, *XV ve XVI. Yüzyıllarda Giresun (Sosyal ve Ekonomik Hayat)*, 2. B., Ankara, Bilge Matbaa, 2010, s. 2.

²⁴ Emecen, a.g.m., s. 78.

²⁵ Oktay Karaman, "Seyahatnamelere Göre Giresun", *Giresun Tarihi Sempozyumu*, ed. Ayhan Yüksel ve diğerleri, C.1, İstanbul, Mega Basım, 1997, s. 165.

kal'a atlına giresn" deyü fermna edince kal'aya meterise girüp feth" olunmasından sonra ismine *Giresin* denildiği rivayet edilir.²⁶

Giresun kalesinin ne zaman kurulduğu hakkında kesin bir bilgi yoktur. Hititler döneminde Azzi ülkesinin içinde olduğu belirtilen bu bölgenin M.Ö. 4. ve 5. yüzyıl Grek kaynaklarında Pontos kesiminin bir parçası olduğu görülür. Kerasus adlı yerleşme yerinin kolonizasyon döneminde Miletoslar tarafından M.Ö. 670'lerde kurulduğu ileri sürülür.²⁷ P. Minas Bijişkyan da bu şehri Sinopluların kurduğunu ve halktan vergi aldıklarını ifade eder.²⁸ Ksenophon'un *Anabasis (Onbinlerin Dönüşü)* adlı eserinde Kolkh ülkesi olarak geçen Trapezos'dan üç günlük yürüyüş mesafesi ile Sinope'nin kolonisi olan Yunan şehri Kerasus'a varıldığından bahsedilmektedir.²⁹ Dolayısıyla Trabzon'dan üç günlük yürüme mesafesindeki yerin bugünkü Giresun değil de Vakfikebir yakınlarındaki kirazlık anlamına gelen Keraşon deresi olabileceği ihtimalini güçlendirir. Strabon'un eserinde Samsun'dan itibaren şehirler sıralanırken günümüzde Ordu'ya 8 km mesafedeki Kytoros'tan sonra Farnakia'nın geldiği ve buranın Kytoros'ta oturanlar tarafından işgal edildiği ve buradan önce İskhopolis'e (Tirebolu) oradan da Kerasus ve Trapezos'a ulaşıldığı belirtilmektedir. Bundan dolayı Kerasus ve Farnakia'nın aynı şehirler olduğu ifade edilir. Arrien idarecilik yaptığı yıllarda Roma imparatoruna yazdığı mektupta Farnakia'nın eski adının Kerasus olduğunu ve buranın Sinoplular tarafından kurulduğunu yazar. Bu bilgiler ışığında Pontos kralı I. Farnakes tarafından kurulan Farnakia'nın bugünkü şehir olduğu ve buraya Romalılar döneminde Kerasus denildiği belirtilir.³⁰

Osmanlı idaresine kadar olan dönemde Giresun ili sırasıyla Roma, Bizans ve Kommen hâkimiyetleri altına girmiştir. Roma ve Bizans idaresinden sonra IV. Haçlı Seferi sırasında Latinlerden kaçan Kommen hanedanına mensup kişiler tarafından kurulan II. Pontus Krallığı şehre egemen olmuştur. Ancak bu dönem yukarıda da bahsedildiği üzere Anadolu'nun hızla Türkleşmeye başladığı dönemdir. Özellikle Çepnilerin akınları bölgeyi tehdit etmektedir. Bu konu hakkında Trabzon sarayının tarihçisi Panaretos yıllığında 1301 yılında İmparator II. Aleksius'un Koustougans adlı bir Türk beyini yenerek Giresun kalesini ele geçirdiğini yazar.³¹ Panaretos'un bahsettiği bu Türkmen beyini Küçük Ağa veya Küçdoğan olabileceği

²⁶ Evliya Çelebi, *Seyahatnamesi*, 2. Kitap, 1. B., haz. Zekeriya Kurşun vd., İstanbul, YKY,1999, s. 46

²⁷ Emecen, a.g.m., s. 78.

²⁸ P. Minas Bijişkyan, *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası* 1817-1819, ter. Hrand D. Andreasyan, İstanbul, İ. Ü. Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1969, s. 37.

²⁹ Ksenophon, *Anabasis (Onbinlerin Dönüşü)*, çev. Tanju Gökçöl, 1. B, İstanbul, Sosyal Yayınlar, "ts", s. 153.

³⁰ Emecen, a.g.m., ss. 78-79.

³¹ Fatsa, a.g.e., s. 2.

söylense de Giresun'un bilinen ilk Türk fatihi olduğu anlaşılan bu ismin bölgedeki yerleşim isimlerine bakılarak Kuşdoğan olarak okunması gerekmektedir.³²

1341 tarihinde kısa süreli de olsa Türkmenlerin eline geçen Giresun, 1368 yılında Osmanlı denizcilerinin hedefi oldu. Üzerinde bir de manastır bulunan Ares adasına bu tarihte saldıran Osmanlı denizcileri böylece ilk defa Giresun şehrini tehdit etmiş bulunuyorlardı.³³ Giresun şehri 1397 yılında bir Türk Beyi olan Hacı Emir Bey'in oğlu Süleyman Bey tarafından alınmıştır. Bu konuda destekleyici bilgi seyyah Clavijo'dan gelir. 1404 yılında şehri denizden gören İspanyol seyyah buranın "Arzemir" adlı bir Türk beyinin elinde olduğunu yazması Giresun'un yedi yıldır Hacı Emirli'lerin idaresinde olduğunu ortaya koymaktadır.³⁴ Hacı Emir Oğulları beyliği köken bakımından Danişmendilere dayanmaktadır. Danişmendiler de Oğuzların Çepni boyuna mensuptur. Bu beylik Ordu ilinin tamamı olmak üzere Giresun'un kuzey bölümü, Samsun'un doğusu, Tokat ilinin kuzeyi ve Trabzon'un batısında hüküm sürmüştür. Tarihi kaynaklarda Bayramoğulları diye de geçer. Bunun nedeni beyliğinin kurucusunun bazı kaynaklara göre Bayram Bey, bazı kaynaklara göre ise Hacı Emir İbrahim Bey olarak gösterilmesidir.³⁵

Şehrin tekrar ne zaman ve nasıl Trabzon Rum İmparatorluğu'nun eline geçtiği bilinmemekle beraber, Fatih'in Trabzon'u fethi sırasında şehir Rumların elindedir. Trabzon'un alınışından sonra Giresun savaşımsızın Osmanlılara teslim edilmiştir. Fetih sonrası kaledeki Rum nüfusa dokunulmamış sadece yalnızca bir miktar Osmanlı kale muhafızı buraya yerleştirilmiştir. Sivil yerleşme ise ancak fetihden 25-30 yıl sonra gerçekleştirilmiştir. Giresun şehrinin Türk-İslam şehri haline gelişi XV. yüzyılın sonlarından itibaren başlamıştır. Bunda bölgede idarecilik yapmakta olan Yavuz Sultan Selim önemli rol oynamıştır. Yavuz Sultan Selim şehirde bir cami yaptırıp sivil iskanı destekleyerek şehrin fiziki gelişimini hızlandırmıştır. Böylece Giresun'un bir şehir haline gelişinin gerçek mimarı Yavuz Sultan Selim olmuştur.³⁶

Giresun, Osmanlı idaresinde girdiğinde bir kaza merkezi olmuştur. 1486 yılında, Trabzon sancağına bağlı Zeamet-i Kürtün adlı idari bölgenin merkezi konumundaydı. Giresun kazası bu idari durumunu uzun süre devam ettirdi. Tanzimat döneminde Trabzon'a bağlıydı.

³² Emecen, a.g.m., s. 79.

³³ Emecen, a.g.m. s. 79.

³⁴ Feridun Emecen, "Clavijo'dan Fallmerayer'e Giresun'da Seyyahlar (1404-1840), *Giresun Kültür Sempozyumu*, ed. Ayhan Yüksel vd., İstanbul, Mega Basım, 1998, s. 24.

³⁵ Necati Demir, *Hacı Emir Oğulları Beyliği*, 1. B., İstanbul, Neden Kitap, 2007, ss. 51-53.

³⁶ Feridun Emecen, "Giresun Tarihinin Bazı Meseleleri, *Giresun Tarihi Sempozyumu*, ed. Ayhan Yüksel vd., İstanbul, Mega Basım, 1997, s. 23.

Trabzon eyaleti kurulunca, Trabzon merkez livasına tâbi oldu (1847). 1868 tarihinde Trabzon sancağının kazası olan şehir, 1875-78 tarihleri arasında Karahisar-ı Şarki sancağına bağlanmış olsa da 1879'da yeniden Trabzon sancağına bağlanmış ve bu durum Cumhuriyet döneminde müstakil bir il olana kadar devam etmiştir.³⁷

2.2. Trabzon

Doğu Karadeniz bölümünde önemli bir liman şehri olan, Değirmendere vadisinin Karadeniz'e döküldüğü yerin batısında Boztepe'nin eteklerine kurulan şehrin adının Yunanca masa anlamına gelen "Trapezus" kelimesinden türediği kabul edilir.³⁸ İslam kaynaklarında "Atrabezun" olarak geçen bu ad, batılı eserlerde ise "Trebizond", "Trebezonda" ve "Tarabison" diye bahsedilir ve anlamı "kum renginde iki başlı gümüş kartal yuvası" ve "altın kartal ağzı" şeklindedir.³⁹ Helen dilinde düzlüklü anlamına gelen Trapezous kelimesinin Adra tanrının adı ile ilgili olabileceği ve bununla ilgili Trabzon yakınlarında Edre adıyla karşılaşıldığı belirtilir. Yani bu kelimenin Anadolu'da bir adın Helenler tarafından çarpıtılmış bir hali olduğu savunulur.⁴⁰

Şehrin adının kökeni bazı efsaneleri de beraberinde getirmiştir. Şakir Şevket ve Mahmut Goloğlu şehrin adının *Tuğra Bozan*'dan türediği bunun da Köroğlu ile ilişkilendirilmesi söz konusudur fakat bunlar kabul gören bilgiler değildir, diye belirtirler.⁴¹ Bir diğer efsane de Grek askerlerin bozguna uğramasına gönderme yapılarak *Tabur Bozan* şeklinde olduğudur.⁴² Trabzon hakkında bilgi veren Evliya Çelebi Seyahatnamesinde ise şehrin adının, ilk kez Fatih Sultan Mehmed zamanında kullanılan ve çok sevinçten coşkunluk ve tepinme anlamına gelen Arapça Tarab, Farsça efvân kelimelerinin birleşimi olan "Tarab-efvân" tabirinden geldiğini bildirir. Ancak bu kelime şehrin isminin kökeni olarak kullanılmamıştır.⁴³ Bazı batılı kaynaklarda Trabzon sözcüğü, -zan, -zun gibi eklerle bitirilmektedir. Ek niteliğindeki bu kelime yer mekan bildirmektedir. Böyle düşünülünce Trab-zun yani Trab'ların yeri anlamı ortaya çıkmaktadır. Bu da kentin adının Orta Asya

³⁷ Emecen, "Giresun", a.g.m., s. 83.

³⁸ Lowry - Emecen, "Trabzon", *T.D.V. İslam Ansiklopedisi*, C.41 İstanbul, 2012, s. 296.

³⁹ Mahmut Ak, "İslam Coğrafyacılarına Göre Trabzon", *Trabzon Tarihi İlmî Toplantısı*, ed. Kemal Çiçek, vd., Trabzon, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, 1999, s. 29.

⁴⁰ Bilge Umar, *Türkiye'deki Tarihsel Adlar*, 1. B., İstanbul, İnkılap Kitabevi, 1993, s. 798.

⁴¹ Mahmut Goloğlu, *Trabzon Tarihi (Fetih'ten Kurtuluşa Kadar)*, 1. B., Trabzon, Serander Yayınları, 2000, s. 55. - Şakir Şevket, *Trabzon Tarihi*, 1. B., haz. İsmail Hacıfettahoğlu, Ankara, Takav Matbaası, 2001, s. 49.

⁴² Bijışkyan, a.g.e., s. 49.

⁴³ Arif Yıldırım, "Trabzon ve Çevresi İle İlgili Dokuz Değişik Hususa Dair Notlar", *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu*, ed. Mithat Kerim Arslan ve Hikmet Öksüz, C. 1, Trabzon, Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, 2002, s. 32.

kökenli Trab'lar tarafından verilmiş olabileceği ihtimalini getirir.⁴⁴ Trabzon adı hem Dede Korkut Oğuz-namelerinde hem de kalk ağzında ve manilerde “*Turabuzon*” şeklinde görülür. Farşlıların kullandığı “*tur*” kelimesi Türk anlamına geldiğinden dolayı Tur-Ab-Zon birleşik kelimesinin “*Türklerin Yurdu*”, “*Türkeli*” anlamlarına geldiği de söylenir.⁴⁵

Trabzon şehrine ilk yerleşmeler bilinenin aksine kolonileşme döneminde değil ondan çok önceleri başlamıştır. Bazı araştırmalar bölgeye ilk olarak Oğuzların öncü kollarından olan “Gas/Kas ve “Gud/Gutiler”in yerleştiğini söyler. Trabzon şehrinde bulunan bazı kalıntılar buraya Kafkasya’dan Mosklar, Tibarenler ve Marlar’ın gelip burada ziraat ve balıkçılık yaptıklarını ortaya çıkarmıştır.⁴⁶

M.Ö. 756 tarihinde Milet kolonisi olarak kurulan şehir Sinop’a bağlıydı ve ona belirli bir vergi ödüyordu. İlk çağlardan itibaren bir liman şehri olarak hareketli bir geçmişi olan Trabzon şehri, bir süre Pers hakimiyetinde kalmıştır. Daha sonra ise Mithridates’in kurduğu Pontus Krallığının idaresi altına girdi. Bu tarihte, Pontus Krallığının kereste ve gemi ihtiyacını karşılayan bir liman şehri haline geldi. M.Ö. 63 tarihinde Roma idaresine giren şehir bir süre vasal krallık olarak idare edildikten sonra M.S. 63 tarihinde İmparator Nero zamanında burada Roma idaresi kuruldu.⁴⁷ Roma İmparatoru Vespasianus döneminde askeri yollar yapımına başlanmış ve son derece önemli olan Trapezoz-Satala yolu yapılmıştır. Böylece Kelkit ve Çoruh vadisine açılan bu yolla şehrin hinterlant ile bağlantısı sağlanmıştır. İmparator Hadrianus zamanında ise şehre bir liman yaptırılmıştır.⁴⁸

Roma İmparatorluğu’nun 395 yılında ikiye ayrılmasından sonra Trabzon ve çevresi Doğu Roma’nın sınırları içinde kalmış ve şehirde Bizans hakimiyeti başlamıştır. Bu dönemde Sasanilerle yoğulaşan çatışmalar sonucu Çin’den gelen ipek alım ticareti tehlikeye düşüyse de Bizans’ın üstünlüğü sağlamasından sonra bu yol yeniden canlanmaya başlamıştır. İslamiyet’in doğuşundan sonra Müslümanların da hedefi olan şehir bir ara fethedilmiştir. 739

⁴⁴ İbrahim Yılmazçelik, “ XVIII. Yüzyılda Trabzon’da Sosyal Durum”, *Trabzon Tarihi Sempozyumu*, ed. Kemla Çiçek, vd., Trabzon, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, 1999, s. 253.

⁴⁵ Melek Öksüz, “Kuruluşundan 19. Yüzyıla Kadar Trabzon Tarihine Kısa Bir Bakış (I)”, *KARAM*, ed. Osman Karatay, C. 2, Sa. 5, Çorum, Bahar 2005, s. 13-14.

⁴⁶ Hanefi Bostan, *XV-XVI. Asırlarda Trabzon Sancağında Sosyal ve İktisadi Hayat*, 1. Baskı, Ankara, TTK, 2002, s. 1.

⁴⁷ Lowry - Emecen, a.g.m., s. 296.

⁴⁸ Özsait, a.g.m., s. 41.

yılında kesin Bizans hakimiyetine kadar Müslümanlar ile Bizans arasında şehir birkaç defa el değiştirmiştir.⁴⁹

Trabzon'un fethinden önce Türklerin bölgeye birçok seferi olmuştur. İlk Selçuklu Sultanı Tuğrul Bey'in, Şarki Anadolu seferinde 1047 yılında Türk akıncıları şehre kadar inmiştir. Malazgirt Zaferinden sonra kısa bir süre için fethedilen şehir daha sonra tekrar Bizans idaresine girmiştir. Bu yıllardan sonra Danişmentliler ile Bizans arasında pek çok savaşlar olmuştur. 1204 yılında Haçlılar İstanbul'u fethedince Trabzon'da Komnenoslar tarafından bir Rum Devleti kurulmuştur. 1206 yılında Konya Selçuklularına yenilen Komnenoslar, Türklere haraç ve gerektiğinde asker göndermekteydi.⁵⁰ Yani Türkler şehri tam olarak ele geçirememişse de onları vergiye bağlamıştı.

1204-1461 yılları arasında Trabzon Rum İmparatorluğu egemenliği altında kalan ve zaman zaman Selçukluların ve Türkmenlerin hedefi haline gelen şehir 1461 tarihinde Osmanlı padişahı Fatih Sultan Mehmed Han tarafından fethedilmiştir. İlhanlı Devleti'nin yıkılmasından sonra Doğu ve Güneydoğu Anadolu'da Karakoyunlu ve Akkoyunlu Devletleri kurulmuştur. Akkoyunlar, Doğu Anadolu'da yayılma ve nüfuzunu geliştirmeye çalışırken, Osmanlı Devleti de Anadolu'da hakim olma yönünde ilerlemekteydi. Ayrıca Güney ve Kuzey Karadeniz sahilleri de Osmanlı idaresi altındaydı. Bu nedenle Doğu Anadolu ve Karadeniz'deki iktidarını yerleştirmek için Trabzon'un alınması gerekmektedir. Buna karşılık Trabzon Rum İmparatorluğu da Osmanlılara karşı Akkoyunlular ile ittifak yapması Fatih'in Trabzon'a yürütmesine neden olmuştur. Ayrıca bölgede ticaretin etkin olması ve Karadeniz'deki ticaretin güvenliğini sağlamak için Trabzon fethi gerekli görülmüştür.⁵¹

Trabzon'un fethi olayından eserlerinde bahseden Osmanlı tarihçileri tam tarih vermemektedir. Bu tarihçilerden Tursun Bey, fethin 865/1461 tarihinde gerçekleştiğini yazmış ancak gün ve ay vermemiştir. Diğer Osmanlı tarihçileri Oruç Bey, Aşıkpaşazade ve Neşri de aynı tarihi vermektedirler ancak onlar da gün ve ay konusunda bir bilgi yazmamışlardır. Trabzon seferi sırasında Osmanlı ordusunun izlediği güzergah hakkında geniş bilgileri Anthony Bryer'in çalışmasından faydalanarak izah edildiği takdirde, fethin 15

⁴⁹ Abdurrahman Okuyan, *19. Yüzyılın Son Çeyreğinde Trabzon (Dini, Sosyal ve Kültürel Hayat)*, 1. B., Kalem Yayınevi, Trabzon, 2013, ss. 39-40.

⁵⁰ Turan, a.g.m., s. 37.

⁵¹ Mikail Bayram, "Fatih Sultan Mehmet'in Trabzon'u Fethedişinin Gerekeçleri", *Trabzon Tarihi Sempozyumu*, ed. Kemal Çiçek vd., Trabzon, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, 1999, s. 140.

Ağustos 1461 tarihinde gerçekleştiği söylenmektedir.⁵² Fahrettin Kırzıoğlu da fetih tarihi olarak 15 Ağustos 1461 tarihini göstermektedir.⁵³ İsmail Hakkı Uzunçarşılı ve William Miller ise şehrin fetih tarihinin 26 Ekim 1461 olduğunu söylemektedirler. Kanıt olarak da Macaristan'daki Cumhuriyet elçisine bildirilen bir Venedik belgesinin bu tarihi taşımasını gösterirler.⁵⁴

Trabzon'un fethi konusunda bilgi veren en önemli Osmanlı tarihçisi, Fatih'in veziri Mahmut Paşa'nın hizmetinde resmi katiplik görevi dolayısıyla sefere bizzat katılan Tursun Bey'dir. Eserinde İmparator'un, ailesinin ve yakınlarının canlarının bağışlandığı ve taşınabilir malları ile İstanbul'a gönderildiğini yazmaktadır. Ayrıca şehirde bulunan diğer halkın yerlerinde kalmaya devam ettiklerini ancak cizye ve diğer vergi vermeye tabi tutulduklarını aktarır. Şehirdeki imparatorluk halkının yerlerinde kalmasına izin verilmesi konusunda Bizans dönemi tarihçilerini yalanlamaktadır. Çünkü onlar fetihten sonra yerli halkın yalnızca üçte birinin şehirde kalmasına izin verildiğini onlarında şehrin varoş kesimlerinde kaldıklarını söylemişlerdir.⁵⁵

Trabzon'un fethinden sonra Fatih Sultan Mehmed buraya Müslüman unsuru eklemek için sürgün politikasına başvurmuş ve gelenlere mülk verileceğini bildirmiştir. 1486 tarihli tahrir kayıtlarında Niksar, Amasya, Ladik, Bafra, Çorum, Merzifon, Tokat ve Samsun gibi yerlerin bulunduğu yirmi Anadolu şehrinden sürgün edilerek gelmiş olanlara 201 hane, kendi isteğiyle gelmiş olanlara 56 hane verildiği bilgisi vardır.⁵⁶

Fethedildikten sonra Trabzon ve çevresinin uzun bir süre bir eyalet teşkilatına bağlı bulunmayarak müstakil bir idareci ve kumandanlar, kalede bulunan dizdarlar, subaşları, şehir ve kasabalarda bulunan kadı, zaim ve ümera vasıtasıyla idare edilmiştir. Bazen devlet merkezinden vezirler ve önemli şahsiyetler de şehre gönderilmiştir. Şehrin, Osmanlı Devleti için idari, askeri ve mali bakımdan daha fazla önem kazanması II. Bayezid döneminde şehzade Selim'in buraya sancak beyi olarak gönderilmesiyle başlamıştır. Bu nedenle, Trabzon livasına ait tarihi materyal nispeten daha geç tarihlere aittir. Trabzon XVI. asır başlarında ve I. Selim devrinde Rum eyaleti yani "*Eyalet-i Rumiye-i Suğra*" denilen Tokat, Amasya Sivas

⁵² Kenan İnan, "Trabzon'un Fethi", *Trabzon Tarihi Sempozyumu*, ed. Kemal Çiçek vd., Trabzon, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, 1999, ss. 149-150; Hanefi Bostan, *XV-XVI. Asırlarda Trabzon Sancağında Sosyal ve İktisadi Hayat*, a.g.e., ss. 6-7.

⁵³ Fahrettin Kırzıoğlu, *Osmanlılar'ın Kafkas Elleri Fethi*, Ankara, TTK, 1993, s. 31.

⁵⁴ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C 2, 3. B., Ankara, TTK, 1975, s. 55; William Miller, *Son Trabzon İmparatorluğu*, çev. Nurettin Süleymangil, 1. B., İstanbul Heyamola Yayınları, 2007, s. 61.

⁵⁵ Heath W. Lowry, *Trabzon Şehrinin İslamlaşması ve Türkleşmesi 1461-1583*, çev. Demet Lowry ve Heath W. Lowry, Boğaziçi Üniversitesi Yayınevi, 4. B., İstanbul, 2010, ss. 32-33.

⁵⁶ Lowry – Emecen, a.g.m., s. 298.

eyaletlerine bağlanmıştır. Aslında bu eyalete XV. asırda Tokat, Amasya, Sivas, Sonisa, Niksar, Karahisar-ı Şarki ve Canik livalarından oluşan “*Vilayet-i Rum-ı Kadim*” denilmekte idi. Ancak I. Selim döneminde yapılan değişikliklerle Trabzon, Kemah, Bayburt, Malatya ve Divriği-Darende livaları da eklenmiştir. Buraya sonradan eklenen bölge manasına gelen “*Vilayet-i Rum-ı Hadis*” denilmiştir.⁵⁷ Doğudaki askeri ve siyasi gelişmeler nedeniyle burada bir değişiklik yapılmış ve Rum-ı Hadis genişletilerek hudutta Erzurum Beylerbeyliği oluşturulmuştur. Trabzon da zaman zaman buraya tabi olmuştur. Daha sonra Kafkasya hareketına stratejik ve lojistik destek sağlayabilmek gerekçesiyle Trabzon ve Batum birlikte bir Beylerbeylik olmuştur.⁵⁸ 1632-1641 tarihinde Trabzon’dan “*Eyalet-i Batum nam-ı diğer Trabzon*” diye bahsedilir. XVIII. yüzyılda savaşlar döneminde Batum ve Trabzon sancağı paşa sancağı (idareci valinin oturduğu sancak) diye geçmektedir. 1732-1740 yıllarında merkez sancak Trabzon olup, Gönve ve Batum bağlı sancak durumdaydılar. Bu yüzyılın ortalarında Batum, Anapa’ya kadar genişlemiştir. Trabzon’un batısındaki Canik sancağının 1760 tarihinde Trabzon eyaletine katılmasıyla bütün Doğu Karadeniz kıyıları Trabzon eyaleti kapsamına alınmıştır. 1871 salnamesine göre Trabzon merkez sancağına, Ordu, Giresun, Tirebolu, Of kazaları bağlıydı. Eyalete bağlı diğer sancaklar da Lazistan, Canik ve Gümüşhane idi.⁵⁹

2.3. Rize

Doğu Karadeniz’de Fenerburnu adı verilen çıkıntının koruduğu bir koyun doğuya bakan yamacında kurulan şehir zamanla sahile kadar yayılmıştır. Şehrin adının şehrin kurulduğu yere işaret eden dağ eteği anlamına gelen “*rhizo*” kelimesinden türemiş olacağı söylenmektedir.⁶⁰ P. Minas Bıjškyan ise Arrianos’un Rize ırmağı kenarında pirinç yetiştiriciliğinden dolayı bu ırmağa “*İrizios*” dediğini ve şehrin adının buradan gelmiş olabileceğini belirtir. Ayrıca bu şehri tanıtırken limanı, tepe üzerinde ev ve dükkanlarının yanı sıra eski bir kalesi olduğundan bahseder.⁶¹ Bu bilgiyi destekler nitelikte, ilk Türkçe şehir tarihi olarak gösterilen Şakir Şevket’in Trabzon Tarihi adlı eserinde Rize’den bahsedilirken, şehrin doğu tarafındaki derenin etrafında pirinç yetiştiriciliği yapıldığından buraya pirinç manasına

⁵⁷ Mehmet Tayyib Gökbişgin, “XVI. Yüzyıl Başlarında Trabzon Livası ve Doğu Karadeniz Bölgesi”, *Belleten*, C. XXVI, Sa. 102, Ankara, TTK, 1962, ss. 293-294.

⁵⁸ Feridun Emecen, “Trabzon Eyaletinin Batı Sınırları”, *Trabzon Tarihi Sempozyumu*, ed. Kemal Çiçek vd., Trabzon, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, 1999, s. 162.

⁵⁹ Lowry – Emecen, a.g.m., s. 301.

⁶⁰ İdris Bostan, “Rize”, *T.D.V. İslam Ansiklopedisi*, C. 35, İstanbul, 2008, s. 147.

⁶¹ Bıjškyan, a.g.e., s. 61.

gelen “*İriziyos*” denildiğini ve şehrin adının buradan geldiğini yazar.⁶² Şehrin adının nerden geldiği ile alakalı bir diğer görüş Rize kelimesinin Farsçada kırıntı döküntü anlamına gelmesinden dolayı, bu adın bölgeyi bir süre ellerinde tutan Medler ve Persler’den kaldığı yönündedir. Bir diğer görüş de, Trabzon’un bazı köylerinde mısırın yeşiline denilen rıza kelimesi olduğu ve şehrin adının buradan geldiğidir. Bunlara ek olarak şehrin isminin Rumca değil Lazca olduğu ve Rhizaion’un Lazca’da askerlerin ve insanların toplandığı yer anlamına gelmesinden dolayı Rize olduğu yönündedir.⁶³ Hepsinden farklı olarak ise, şehrin adının Hellen veya Laz kökenli olmadığı ve bu adın kökeninin Kapadokia dilinde aranması gerektiğidir. Buna kanıt olarak da, hiçbir zaman Hellen kültürünün ulaşmadığı ve Lazca’nın da etkili olmadığı Erzurum’un kuzeybatısında, bucak merkezi Ovacık’ın güneybatı yakınında Riza adlı bir dağ bulunması gösterilir.⁶⁴

Rize ve çevresinin tarih öncesi çağları ile ilgili yeterli çalışmalar yapılmamış olmakla birlikte, yapılan yüzey çalışmalarında bölgede Yontma Taş Devri’nden sonra iskân olduğu görülmüş ve Eski Tunç Devri’ne ait bazı aletler bulunmuştur. Yani bölgede Yunan kolonilerinden önce yerli kavimlerin yaşadığı ortaya çıkmıştır. Yukarıda da bahsedilen Kimmer ve İskit akınları bölgeyi etkilemiş daha sonra Yunan kolonileri ortaya çıkmıştır. Rize de bu dönemde küçük bir liman ve pazar yeri olarak kurulmuştur.⁶⁵

Rize ve çevresi daha sonra Pers egemenliğine girerek Pont Satraplığı’na bağlandıysa da uzun sürmeyen bu durumdan sonra bölge kıyılarında İyonyalılar koloniler kurmuşlardır. M.Ö. 180’de Pontus Devleti’nin hâkimiyetine giren bölge, Pontus Devleti’nin Roma İmparatorluğu tarafından ortadan kaldırılmasına kadar Pontus egemenliği altında kaldı. Bu tarihten sonra Roma İmparatorluğu’nun ikiye ayrılmasına kadar Roma idaresi altında kalan Rize şehri daha sonra Bizans hâkimiyetine girmiş ve bölgede Hristiyanlığın yayılması Bizans hâkimiyetinin ilk dönemlerinde başlamıştır.

Halife Hz. Osman döneminde bir ara vergiye bağlanan Rize tekrar Bizans’ın eline geçmiştir. Daha sonra Emevi halifesi Hişam b. Abdümelik’in göndermiş olduğu ordu 737 tarihinde Rize şehrini ele geçirmiştir. Malazgirt Zaferi’nin ardından bir süre için Danişmentliler’in kontrolüne giren şehir (1098) Anadolu Selçuklular zamanında ise Erzurum valileri tarafından yönetilmiştir. I. Haçlı Seferlerinin yardımıyla şehir tekrar Bizans

⁶² Şakir Şevket, a.g.e., s. 98.

⁶³ Orhan Naci Ak, *Rize Tarihi*, 1. B., Rize, Rize Halk Eğitim Müdürlüğü Yayınları, 2000, ss. 23-24.

⁶⁴ Umar, a.g.e., s. 689.

⁶⁵ Haşim Karpuz, *Rize*, 1. B., Ankara, TTK, 1992, ss. 7-8.

egemenliği altına girmiştir. III. Haçlı Seferleri sonunda 1204 yılında kurulan Trabzon Rum İmparatorluğu sınırları içine giren Rize, Fatih Sultan Mehmed'in Trabzon'u fethine kadar (1461) bu imparatorluğuun egemenliği altında kalmıştır. Trabzon'un ilk yöneticisi olan Gelibolu sancak beyi Kaptanıderya Kasım Bey burada ilk idari yapılanmayı gerçekteşirmiştir.⁶⁶

Osmanlı idaresine girdikten sonra liman, nahiye ve kaza merkezi olarak önemini koruyan Rize şehri, merkezi yönetime bağlanmıştır. Fetihten sonra bölgeye Amasya, Tokat, Yozgat, Sivas şehirlerinden ve 1466 Karaman'ın fethinden sonra Karaman'dan Maraş ve Elbistan'dan Müslüman halk yerleştirilmiştir. 1878 Berlin Antlaşmasıyla Lazistan Sancağı'nın merkezi Batum, Ruslara bırakılınca Rize sancak merkezi olmuştur. I. Dünya Savaşı'na giren Osmanlı Devleti, Doğu Cephesinde Ruslara karşı çatışmaya girmiştir. Uzun süren çatışma ve bombardıman sonunda Ruslar 8 Mart 1916 tarihinde Rize'yi işgal etmiş ve 2 Mart 1918 tarihine kadar bu durum sürmüştür. Rusların çekilmesinden sonra bölgede Rum çetelerinin faaliyetleri baş göstermeye başlamıştır. Buna karşılık Trabzon Muhafaza-i Hukuku Milliye Cemiyeti kurulmuştur. İstiklal Savaşı kazanılıp Türkiye Cumhuriyeti kurulunca Rize ve Artvin birleştirilerek Çoruh vilayeti adını almış 20 Nisan 1924 tarihinde ise Rize tek başına il olmuştur.⁶⁷

2.4. Artvin

Artvin ilinin adının kökeni hakkında pek fazla kaynak yoktur. Bu konuda hakkında Bilge Umar, şehrin adının nerden geldiğini saptayamadığını ve büyük olasılıkla yörenin ilk çağdaki adı olduğunu düşündüğu "Ardana" kelimesinden bozma olduğunu yazar.⁶⁸ Ardana kelimesi ile ilgili de aynı kitapta, bunun Luwi dilinden geldiğini belirtir. Urartu belgelerinde tapılan bir tanrıdan "Ardini kentinin tanrısı" diye bahsedilmektedir. Hurri dilinde ise Ardi kelimesi kent anlamına gelmektedir diye belirtmektedir.⁶⁹

Artvin ili hakkında yazılı tarih öncesi dönemi aydınlatacak yeterli araştırma yapılmamıştır. Ancak Artvin ilinde eski yerleşme yerleri olarak harç kullanılmadan büyük taşlarla yapılmış ören yeri kalıntıları vardır. Ayrıca bölgede M.Ö. 10-8 bin yıllarından kalma Cilalı taş devrine ait insan izlerinin olması bölgede bu tarihlerde insanların bulunduğunu

⁶⁶ Bostan, a.g.m., ss. 147-148.

⁶⁷ Karpuz, a.g.e., ss. 10-14.

⁶⁸ Umar, a.g.e., s. 115.

⁶⁹ Umar, a.g.e., ss. 96-97.

göstermektedir. Artvin ve çevresinde bulunan ilk medeniyetler ise; Hurriler, Urartular, Kimmerler, İskitler, Taoklar ve Arsaklılar'dır.⁷⁰

Tarihi metinlerde Kulk-Ha-Eli Yurdu olarak geçen bölgeye M.Ö. 5000'de Hazar Denizi güneyinden Asyanikler gelmiştir. Sümerler'in soydaşları olan bu kavime daha sonra Kurri/Khurri/Hurri denildiğini görüyoruz. M.Ö. 1500 yıllarında Hurriler birleşerek Mittani Krallığını kurmuşlardır. M.Ö. 2000'li yıllarda Anadolu'ya gelen Hititler'in, Mittani Krallığı ile münasebetleri ve daha sonra da bu krallığı kendisine bağlaması M.Ö. 15. ve 14. yüzyıllarda yazılı belgelerde anılmış ve bölgenin tarih çağı açılmıştır. Çoruh bölgesinin tarihte ilk kez tanınması ise Hurrilerin soydaşı olan Urartular zamanında olmuştur. Urartu kralı I. Argiştı M.Ö. 785 tarihinde taşlara yazdırdığı yıllıklarda bölgeye sefer düzenlediğini ve oradan pek çok ganimet aldığını belirtmektedir. Kral II. Sarduri yıllığında ise M.Ö. 753 tarihinde kuzeyi yaptığı sefer sonunda Kulk-Ha-Eli Yurdunu topraklarına kattığını yazmaktadır.⁷¹

Bölgedeki ilk yerleşim yerleri ve medeniyetlerden sonra bölge M.Ö. I. yüzyılda Mithridates Eupator tarafından ele geçirilip Pontus Krallığı'na bağlanmıştır. Daha sonra Mithridates'i yenen Romalı Pompeius buraları mahalli kralların hâkimiyetine bırakmıştır. Bu bilgi ışığında Roma hâkimiyetinin Artvin ve çevresinde fazla etkili olmadığını görebiliriz.⁷²

V. yüzyılda Çoruh boyları Bizans egemenliği altında bulunuyordu. Bu sırada Bizans topraklarına akınlar yapan Sabirler, Konya'ya kadar ilerlemişlerdir. Komşuları Sassaniler ile ittifak yapan Sabirler, Kür-Çoruh ve Aras boylarına seferler düzenlemişlerdir. Bölgeye yapılan bu akınların Bizans'ı sarması sonucunda bölge bir süre İran idaresine geçmişse de 629 yılında yeniden Bizans hâkimiyetini tanıyan yerli Oğuz beylerinin elinde kalmıştır.⁷³

Halife Hz. Osman devrinde 646 yılında İslam topraklarına katılan Artvin bu tarihten sonra birkaç defa Bizans ve İslam orduları arasında el değiştirmiştir. Müslüman ordularının akınlarını gözlemek için kullanılan ve bugün şehrin özünü oluşturan Livane Kalesi bu dönemde yapılmıştır (939). Artvin ve civarında Selçuklu idaresi 1068 yılından itibaren görülmeye başlamıştır. Bir ara Gürcülerin eline geçen bölge Selçuklu idaresinde Azerbaycan Atabegleri idaresinde bir uç beyliği durumunda idi. XIII. yüzyılda Moğol ve İlhanlı istilalarına uğrayan bölgeyi XV. yüzyılda Akkoyunlu Uzun Hasan topraklarına kattı. Daha sonra bölge tekrar Gürcü istilasına uğrayınca Artvin beyleri o sırada Trabzon Valisi olan

⁷⁰ Halit Özdemir, *Artvin Tarihi*, 2. B., Ankara, Egem Matbaacılık, 2002, ss. 11-22.

⁷¹ Ali Gündüz, *Çoruh Havzası ve Artvin*, Ankara, Dizayn Matbaacılık, 2001, ss. 3-4.

⁷² Metin Tuncel, "Artvin", *T.D.V. İslam Ansiklopedisi*, C.3, İstanbul, 1991, s. 420.

⁷³ Özdemir, a.g.e., ss. 29-31.

Şehzade Selim'den (Yavuz Sultan Selim) yardım istediler. Bu tarihten sonra yarı bağımlı bir şekilde Osmanlı idaresinde bulunan Artvin, Erzurum Beyi Dulkadirli Mehmed Han'ın 1536-37 harekatı sırasında ele geçirilmiş, Artvin ve Yusufeli'ni için alan Livane sancağı kurularak Erzurum Beylerbeyliğine bağlanmıştır. Şehirdeki tam Osmanlı hâkimiyeti 1578 Osmanlı-İran mücadelesi sırasında sağlamlaştırılmış ve 1579 tarihinde Çıldır eyaletinin oluşumundan sonra Artvin bu eyalete bağlanan Livane sancağının merkezi olmuştur.⁷⁴

19. yüzyıl başlarına kadar sürekli Türklerin elinde kalan Artvin bölgesinin kaderi 1801 yılında Gürcistan Krallığı'nın Rusya'ya bağlanması ile değişmiştir. Böylece Osmanlılar ile Çarlık Rusya sınır olmuştur. 1828 yılında başlayan Rus saldırıları Batılı Devletlerin baskısıyla, 1829 yılında imzalanan Edirne Antlaşması ile son bulmuştur. Bu antlaşma ile Ruslar işgal ettiği Ahıska, Kars ve Erzurum yörelerinden çekilmiş ancak Poti liman kenti Ruslara bırakılmıştır. Böylece ilk defa bir Anadolu kenti Rusların eline geçmiştir.⁷⁵

Osmanlı Devleti ile Rusya arasında 1877-78 yılları arasında devam eden ve tarihe 93 Harbi olarak geçen savaş sonunda imzalanan Ayestefanos Antlaşmasına göre Osmanlı, savaş tazminatı olarak Batum, Kars, Ardahan, Eleşkirt ve Bayazıt'ı bırakması sonucu Batum sancağı içinde yer alan Artvin şehri de söz konusu madde içine girmiştir. 1878 Berlin Antlaşması'na göre elviye-i selâseye (üç liva) dahil Artvin, Kars, Batum Ruslara bırakılmıştır. Bu tarihten sonra Osmanlılar ve Ruslar arasında el değiştiren Artvin 30 Ekim Mondros Mütarekesi'nin kararı gereğince Osmanlılar tarafından boşaltılmış ve şehir 1918 yılında İngilizler tarafından işgal edilmiştir. 1920 tarihine kadar süren bu işgalden sonra İngilizler şehri Gürcistan'a bırakmışlardır. Artvin'in yeniden kazanılması Türkiye Büyük Millet Meclisi hükümetinin ilk askeri ve diplomatik başarılarının sonunda 30 Ekim 1921'de Kars'ın kurtuluşunu takiben diplomatik yolla çözülmüştür. Yeni Türk hükümeti 22 Şubat 1921 tarihli Gürcistan'a verdiği ultimatomla Artvin'i işgale hazırlandığını bildirmesi üzerine Gürcistan hükümeti 23 Şubat 1921 tarihli cevabında Ardahan ve Artvin'i boşaltacağını bildirmiştir. Artvin 27 Şubat 1921 tarihinde kesin olarak Türk topraklarına katılmış ve bu durum 16 Mart 1921 tarihli Moskova Antlaşmasıyla hukukileştirilmiştir.⁷⁶

⁷⁴ Tuncel, a.g.m., s. 420.

⁷⁵ Gündüz, a.g.e. s. 18.

⁷⁶ Tuncel, a.g.m., ss. 420-421.

3. 19. YÜZYILDA OSMANLI DEVLETİ'NDE TİCARET

3.1. Ticaret

Ticaret, kar amaçlı mal mübadelesine denir. Bu mesleği yapan kişiye ise tacir (çoğulu tüccar) adı verilir. Bir görüşe göre ticaret, Arapçaya, Süryanice ve Aramiceden geçmiş olup kelimenin aslı *tiggârâ* ve *tâgurtâd*'dir. Özellikle en eski medeniyet havzalarını oluşturan Ortadoğu, Çin ve Hindistan arasındaki ticaret, antik çağlardan beri insanlığın ortak yaşamının, iş bölümünün, mal, dil, kültür, inanç ve medeniyetlerin taşıyıcısı olmuştur.⁷⁷

Ticaret, insan ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla başlar ve toplumların üretim, tüketim, ulaşım, siyasi ve asayiş durumlarından etkilenerek yoğunluğu, içeriği, yönü gibi bir takım değişikliklere uğrayarak devam eder. Ticaretin, halkı ilgilendiren bir yönü olduğu gibi özellikle devleti ilgilendiren birkaç yönü de vardır. Bunlardan birincisini iâşecilik ilkesi ile alakalı olan ticaretin varoluşuna bağlı olan ihtiyaçların temini oluştururken ikinci yönünü ise artı ürünün temin edilerek ihtiyaç sahiplerine ulaştırılması sürecinde bir kâr elde edilmesi süreci oluşturur ki bu vergi boyutudur. Farklı bölgeler ve toplumlar arasında gerçekleşen ticaretin bir de siyasi boyutu vardır ve devletler bu anlamda da ticaret ile alakalı olurlar.⁷⁸

19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin ticaretiyle ilgili bilgiler vermeden önce, bu yüzyılda Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu genel durumu özetlemek gerekir. Buna göre, 19. yüzyılın başlarından itibaren Osmanlı devletini içte ve dışta iki önemli gelişme ile karşı karşıya kalmıştı. Dışta, Batı Avrupa iktisadi ve askeri anlamda büyük bir ilerleme gerçekleştirmişti. Napolyon'un Mısır seferi ve Ruslar ile uzun zamandır devam eden ve ağır kayıplar ile süren savaşlar Batının askeri yönündeki gelişmeleri gösteriyordu. İçte ise, 1808 yılında imzalanan Sened-i İttifak ile taşradaki ayanın gücü artmış ve pek çok bölgede ayanlar ve derebeyleri merkezden bağımsız olarak hareketmeye başlamışlardır. Bu gruplar, geniş toprakları denetimleri altında tutarak devlet adına toplanan vergilerin büyük bölümüne el koymuşlardır. 19. Yüzyılın başlarında III. Selim'in öldürülmesiyle başa geçen II. Mahmut böyle bir durum ile karşı karşıya idi. Sultan ve çevresindeki yöneticiler bu durum karşısında imparatorluğun dağılabileceğini düşünmekteydiler. Onlara göre imparatorluğun toprak bütünlüğünün korunması, merkezi devletin hem Avrupa hem de imparatorluk içindeki diğer

⁷⁷ Cengiz Kallek, "Ticaret", *T.D.V. İslam Ansiklopedisi*, C. 41, İstanbul, 2012, ss. 134-135.

⁷⁸ Hasan Fatih Yılmaz, *16. Yüzyıl Osmanlı Ekonomisinde Piyasa'nın Karşıtı Pazar*, İstanbul, Ötüken, 2012, s. 11.

unsurlar karşısında gücünü arttırmasına bağlıydı. Bunun için merkezi devletin güçlü bir ordu kurması, vergi gelirlerinin arttırılması ve İstanbul ile taşrada yönetimin etkinlik kazanması gerekmektedir. Bu nedenle II. Mahmut döneminde Batıyı örnek alan ve devletin gücünü attırması planlanan reformlar yapılmıştır. Bu konuda ilk önemli girişim 1826'da Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılması ve yerine Avrupa'dan getirilen subaylar tarafından eğitilen yeni bir ordunun kurulmasıydı. Taşradaki unsurların güçlerinin sınırlandırılması için de bu muhalefetin iktisadi ve mali temellerini kaldırmak gerekiyordu. Bu ayanların en büyük güç kaynağı devlet adına vergi toplamaktı ki bu nedenle vergi toplama yetkileri güçlü ayanlardan alınarak başka kişilere verilmeye başlanmıştır. Ayrıca ayanların fiili olarak denetlediği Rumeli ve Anadolu'daki büyük topraklara el konulmuş ve bu topraklar köylü üreticilere dağıtılmıştır. Mali gücün arttırılmasına yönelik, 2500 kadar tımar, sipahilerin denetiminden alınarak iltizam sistemine kaydırılmış böylece bu toprakların vergi gelirleri hazineye yönelmiştir. 1839 Tanzimat Fermanı ile 1856 Islahat Fermanı ile reform girişimleri ordu ve maliye alanından bürokrasi, eğitim ve hukuk alanlarına kaymıştır. Tanzimat Fermanı ile devletin en önemli gelir kaynağı olan öşür ve ağnam vergilerinin toplanmasında iltizam usulü kaldırılarak, devletin memurları tarafından toplanması ilkesi getirilmiştir. Ancak zamanla vergi gelirlerindeki gerileme devletin bu vergileri kendi başına toplayacak siyasi ve idari gücünün olmadığı gerçeğini ortaya çıkarmış ve devlet, iltizam sistemine geri dönülerek vergi gelirlerinin yerel unsurlarla paylaşılmasını kabul etmek zorunda kalmıştır. 1808 Sened-i İttifak ile doruk noktaya ulaşan ayanların gücü II. Mahmud dönemiyle beraber gerilemiş ve merkezi otorite güçlenmeye başlamıştır. Bu yüzyılın geri kalan bölümünde de siyasi gücün, taşradaki unsurların değil merkezi devletin elinde kaldığı görülmektedir. Ayrıca Devlet, Avrupa devletleri arasındaki rekabetten yararlanmaya çalışmıştır. Avrupa devletleri ise, taşradaki unsurları destekleyerek değil, merkezi yönetim ile uzlaşarak ve bazı ayrıcalıklar kazanarak bu ilişkiyi yürütmüşlerdir.⁷⁹

19. yüzyılda böyle bir tarihsel arka planda Osmanlı Devleti'nin ticaretine baktığımız da ise 1800-1914 arasındaki iç ticaret hacminin dış ticaret hacminden çok daha yüksek olduğu görülmektedir. Ancak bunu ispat etmek pek kolay değildir. Osmanlı iç ticareti ile ilgili tutulmuş istatistiklerin az olması bu sorunu ortaya çıkmasına neden olmuştur. Örneğin, devletin tarım ürünlerinin yalnızca %25'inin ihraç ediyor olması geri kalan %75'inin yetiştirilen yerlerde tüketildiğini ve iç ticarete kullandığını göstermektedir. Bu iç ticaret

⁷⁹ Şevket Pamuk, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913*, 3. B., İstanbul, Tarih Vakfı, 2005, ss. 13-15.

hususunda, uzak yerlerden gelen kervanların sevkiyatı ile ilgili istatistikler de bu konuda fazla yardımcı değillerdir. Osmanlı gümrük memurlarının tuttukları vergi kayıtları da imparatorluğun içinde sevki yapılan vergiye tabi olmamasından dolayı kayıt altına alınmadığından iç ticareti göstermesi açısından eksik kalmaktadır. 1862 tarihinde Şam eyaletine gelen Osmanlı mallarının değeri 16,2 milyon frank idi. İnşa edilen demiryollarının iç ticareti kolaylaştırması bundan büyük bir etkendi. 1890'larda Diyarbakır, Harput ve Musul'un bölgeler arası toplam ticaretinin 1 milyon sterlini aşması, diğer birçok ticaret merkezinin kayıtları olmamasına rağmen Osmanlı Devleti'nin iç ticaretinin çok daha yüksek olduğunu desteklemektedir. İç bölgelere ait bu rakamlardan dışında, liman şehirlerinin bu gibi verilerinin olmayışı ve bu şehirlerden yerli malların taşınmış olması ihtimali de iç ticaretin çok yüksek oranlarda gerçekleştiğini düşündürmektedir.⁸⁰

Osmanlı Devleti'nde, dış ticaret iç ticarete göre hem hacim hem de değer olarak daha görünür, fakat önemsiz durumdaydı. 18. ve 19. yüzyıllarda bütün dünyada uluslararası ticarete önemli artışlar olmuş ancak Osmanlı'da bu artış o derece büyük olmamıştır. 19. yüzyıl için uluslararası ticaret 64 misli artmışken Osmanlı Devleti içinde ise 10-16 misli artmıştır. Osmanlı Devleti'nin ekonomisi küçülmüyordu fakat dünya ticaretindeki önemi azalmaktaydı. Ama yine de Osmanlı Devleti İngiltere, Fransa ve Almanya gibi ekonomik yönden gelişmiş devletlerin ticaret yaptığı ülkeler arasında kalmaya devam etmiştir. 19. yüzyılın ortalarında ulaşımda buharlı gemiler ile birlikte demiryollarıyla sağlanan gelişmeler ve bunların Osmanlı ülkesine intikal etmesi, Osmanlı ticaretinin ilerlemesinde önemli rol oynamıştır. Ülkede, inşa edilen büyük liman tesisleri, iskeleler ve döşenen demiryolları ile buralardan yüklenecek ürünlere yönelik uluslararası talebi daha da arttırmış ve ticareti canlandırmıştır.⁸¹ 1820'ye kadar iç ticaret ve Rusya ile olan ticaret, Batı ve Orta Avrupa ile olan ticaretten daha önemliyken bu yüzyılın sonuna doğru İngiltere, Fransa, Almanya, Avusturya ve İtalya'nın payları toplam dış ticaretin dörtte üçünden fazla hale gelmiştir. Bu yüzyıl içinde yaşanan Fransız İhtilali, Napolyon'un Mısır'ı işgali, 1827-28 Rus-Türk Savaşı, Yunanistan meselesi ve Mısır sorunu gibi olaylar sonucu deniz trafiğinin kesilmesi ve bunun Arap eyaletlerini daha çok etkilemesi nedeniyle Avrupa ile olan ticaret bir ara durmuştur. Ancak Napolyon'un, Suriye ve Mısır'daki varlığı hububat ve büyükbaş hayvan satışlarını ve yine Fransız ordularının Avrupa'yı istilası Batı'nın, Orta Doğu'dan gelen mal ihtiyacını

⁸⁰ Donald Quataert, "19. Yüzyıla Genel Bakış: Islahatlar Devri 1812-1914", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, 2. B., c. 2, ed. Halil İnalçık – Donald Quataert, çev. Ayşe Berktaş- Süphan Andıç-Serdar Alper, Eren Yayıncılık, İstanbul, 2006, ss. 952-955.

⁸¹ Donald Quataert, *Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922*, 1. B., İstanbul, İletişim Yayınları, 2002, ss. 189-190.

arttırmıştır. Bu gıda maddelerinin Avrupa'ya ithalatı Batı Anadolu'dan gerçekleşmeye başlanmış ve bu yüzyılın ilk on yılında Rumeli ve Anadolu eyaletlerinin ticareti artmıştır. Bu gelişmelerle Osmanlı dış ticareti 1840 -1870 arasında yükselmiş ve ithalat ile ihracat yılda %5,5 artış göstermiştir. 1850-70 arasında Avrupa sanayisinin gelişmesi, Avrupa'nın gıda maddelerine ihtiyacının artması, Kırım savaşı gibi olayların ortaya çıkardığı ihtiyaçların karşılanması nedeniyle Osmanlı Devleti ile Batı Avrupa ticareti daha da yükselmiştir. Osmanlı ekonomisindeki bu olumlu tablo, dünyadaki mali buhran, kıtlık, Rus-Türk Savaşı gibi etkenlerle 1870'lerde tersine dönmeye başlamış ve dış ticaret azalmıştır.⁸² Sonuç olarak, 18. yüzyıl sonları ve 19. yüzyılın Osmanlı Devleti'nin dış ticaretinin hacmi, imparatorluk içindeki toplam üretimin %2 ya da 3'ünü aşmıyordu. Balkanlar, Anadolu, Suriye ve Mısır gibi geniş alanları kapsayan iç ticaret, dış ticarettten daha önemli konumdaydı. Ancak Avrupa'da Napolyon savaşlarının bitmesiyle bu tablo değişmeye başlamış bu tarihten Birinci Dünya Savaşı'na kadar süren dönemde Osmanlı ile Batı-Orta Avrupa'nın ticaret hacmi önemli boyutlara ulaşmıştır. Osmanlı Devleti içinde dış pazarlar için tarımsal meta üretimi yaygınlaşmaya başlamış, sanayileşmiş ülkelerden ithal edilen mallar neticesinde zanaat üretimine dayanan alanlarda gerileme görülmüştür. Osmanlı ekonomisi tarımsal ürünler ihraç eden ve buna karşılık mamul mallar ithal eden bir duruma gelmiştir.⁸³ 1840 tarihinde 4,7 milyon sterlin olan ihracat 1913'te 28,4 milyon sterline, ithalat ise 5,2 milyon sterlinden 39,4 milyon sterline yükselmiştir.⁸⁴

Osmanlı devletinin dış ticaretinde etkili olan devletlere baktığımızda 1789 Fransız İhtilaline kadar, %60 dış ticaret payı ile Fransa'nın ilk sırada gelmekteydi. İhtilalden sonraki harpler nedeniyle Fransa bu mevkiini kaybetmiş ve ilk sıraya İngilizler yerleşmiş ve bu konumunu korumayı başarmıştır. Bu devletleri Avusturya ve Almanya izlemiştir. Bu devrin sonunda bu dört devlet, Osmanlı ithalatının dörtte üçünü temsil ederken ihracatın %60-70'ini satın alıyordu. Bunlardan başka diğer ticaret yapılan ülkeler ise Amerika, Rusya ve Bulgaristan idi.⁸⁵ 19. yüzyılda Avrupa devletleriyle artan ticari ilişkiler bazı sorunları da beraberinde getirmiştir. Bu bağlamda Şer'iyye Mahkemeleri, Avrupa Devletleri tarafından sorunları çözmede yetersiz olmakla suçlandı. Bu nedenle Tanzimat'tan önce bu gibi durumlara bakan Avrupa kanunlarına göre kurulu özel mahkemeler bakıyordu. Bu özel mahkemeler Tanzimat ile birlikte resmi hale geldi ve 1840'tan sonra Ticaret Nezaretine bağlı

⁸² Quataert, "19. Yüzyıla Genel Bakış: Islahatlar Devri 1812-1914", a.g.e., ss. 946-948.

⁸³ Pamuk, a.g.e., s. 16.

⁸⁴ Pamuk, a.g.e., ss. 25-26.

⁸⁵ Quataert, "19. Yüzyıla Genel Bakış: Islahatlar Devri 1812-1914", a.g.e., ss. 951-952.

olarak bir Meclis-i Ticaret (Ticaret Mahkemesi) kuruldu. Bu mahkemeler ticari örf-adetlerle Avrupa kanunlarını içermekteydi. Ancak bu mahkeme de yeterli gelmeyince Maliye Nezaretine bağlı bir başka Ticaret Mahkemesi de deniz ticareti davalarına bakmak için Liman Reisliğinin başkanlığında özel meclisler kurulmuştur. Tanzimat'tan sonra daha artan ticari ilişkiler ile birlikte ticari davaların da sayısı yükselince 1847'te muhtelif ticaret mahkemeleri kurulmuştur. 1849 tarihinde ise Osmanlı Devleti, ticaret mahkemelerinde kullanılmak üzere Fransız Code de Commerce'ini Kanunname-i Ticaret ilan etti. 1855'te İflas Kanunnamesi bastırılmış ve bunlara ek olarak 1861'de Usul-i Mahkeme-i Ticariye Kanunu ve 1864'te Ticaret-i Bahriye Kanunu çıkartılmıştır. Avrupa'dan olduğu gibi alınan bu sistem İslam hukukuna tamamen yabancı idi ve 1926 tarihine kadar yürürlükte kalmıştır.⁸⁶

III. Selim dönemine kadar, Osmanlı Devleti'nin dış ticaretinde gelen veya giden mallar hep yabancı tüccarlar tarafından yabancı gemilerle taşınırdı. Bu dönemde devlet, ticarete konumu geliştirmek için bazı girişimlerde bulunmuştur. Çünkü bu döneme kadar, sultanlar tarafından verilen kapitülasyon hakları, bu tüccarların Osmanlı kanun ve nizamnamelerini hiçe sayma ve kendileriyle rekabet etmek isteyen Osmanlı tüccarına karşı önemli avantaj etme olanağı taniyordu. Dış ticarete girmek isteyen çoğunluğu gayrimüslim Osmanlı tebaası ise, Avrupalı sefirlerden yabancı uyrukluk elde ederek veya Avrupa himayesi altına girerek rekabet gücünü arttırmak zorundaydı. Birçok Osmanlı tüccarı, yabancı elçiliklerdeki tercümanlık ya da diğer kadrolara gelerek himaye elde ediyordu.⁸⁷ Ayrıca Osmanlı Devleti'nde kapitülasyonların getirdiği yabancı tüccarların gümrük meselesi hazineye gelen gelirlerin düşmesine neden oluyordu. Beratlı tüccarların ithalat ve ihracatta %3 gümrük vergisi ödeyecekleri, ancak iç pazara girerlerse %5 iç gümrük vergisi ve diğer vergileri ödemek zorunda olmalarına Rus ve İngilizler itiraz etmesi üzerine, kendi tebaasının yabancı himayeye girmesini engellemeye çalışan devlet, Rus ve İngiliz elçilerine nota vermiştir. Burada asıl endişe, müste'min tüccarın %5 iç gümrük vergisini ödememesi sonucunda hazinenin uğrayacağı gelir kaybıdır. Bu nedenle III. Selim, 12 Ağustos 1802 tarihli bir nişanla, gayrimüslim tüccar halkı imtiyazlı bir sınıf haline getirilmiştir.⁸⁸

Osmanlı Devleti içinde yerli bir tüccar grubunun oluşmaması nedeniyle ilk kez bazı yerli tacirlerin başvuruları III. Selim tarafından kabul edilmiş ve kendilerine yabancı

⁸⁶ Ahmet Akgündüz, "Kapitülasyonlar ve Osmanlı Hukuk Sisteminde Fransız Hukukunun Etkileri", *Kanuni'den Günümüze Türk-Fransız Münasebetleri*, 1. B., ed. Mehmet İpşirli vd., MOSTAR, İstanbul, 2012, ss. 141-142.

⁸⁷ Stanford J. Shaw, *Eski ve Yeni Arasında Sultan III. Selim Yönetiminde Osmanlı İmparatorluğu*, çev. Hür Güldü, 1. B., İstanbul, Kapı Yayınları, 2008, ss. 239-240.

⁸⁸ Ali İhsan Bağış, *Osmanlı Ticaretinde Gayrimüslimler Kapitülasyonlar-Beratlı Tüccarlar Avrupa ve Hayriye Tüccarları*, Ankara, Turhan Kitabevi, 1983, ss. 61-63.

tüccarların sahip oldukları haklarla dış ticaret yapma imkanı sağlanmıştır. Müslüman olmayan bu tacirlere daha çok Avrupa ülkeleriyle ticaret yapacak olmaları göz önünde tutularak “Avrupa Tüccarı” unvanı verilmiştir. Avrupa tüccarı olmak isteyen Osmanlı uyruklu gayrimüslim kişiler ilk iş olarak bir dilekçeyle Divan-ı Hümâyün Beylikçisine başvururdu. Durumu uygun görülen kişiler Padişah’ın onayına sunulurken berat istenirdi. Ancak beratın alınabilmesi için İstanbul’da oturan güvenilir iki kişinin vekil gösterilmesi istenir ve hazineye peşinen 1500 kuruş ödenmesi gerekirdi. Her Avrupa tüccarı, bu iki vekil dışında isterse iki hizmetçi, gerek duyarsa bir de tercüman da kullanabilirdi. Hizmetkâr ve tercüman için ayrı izin ve berat almak gerekliydi. Hizmetkârın biri ya da ikisi istenilirse ticaret merkezi olan şehirlerde görevlendirilirdi. Bu hizmetkârların görevlendirildiği, şehir kadısına ve yöneticilerine ayrıca padişah emri gönderilerek kendileri hakkında uygulanacak kurallar belirtilirdi.⁸⁹ Avrupa ile ticaret yapacak bu tüccarlar, bundan sonra müste’min tüccarlar gibi ithalat ve ihracatta sadece %3 gümrük vergisi ödeyeceklerdi. Tüccarlardan biri öldüğünde, şeriye mahkemesi ve Divan-ı Hümâyundan tayin olunan nazır tarafından terekası tespit edilip varislerine verilecek, varisi yok ise mallar hazineye devredilecekti.⁹⁰

Osmanlı dış ticaretini yabancı tüccarların tekelinden kurtarma girişiminin ikincisi ise Müslüman tebaadan, Avrupa, İran ve Hindistan ile ticaret yapmak isteyen tacirlere imtiyaz verilmesidir. II. Mahmud döneminde, III. Selim’in gayrimüslimlere tanıdığı haklar, Müslümanlara da tanınmış olup, hayırlı olma dileğinin bir ifadesi olarak dış ticaretle uğraşacak Müslüman tüccara “Hayriye Tüccarı” denilmiştir. Hayriye tüccarına verilen beratta, Avrupa tüccarına verilen berattaki hususlar tekrarlandıktan sonra Müslümanları ticarete teşvik edip kendilerine kolaylıklar sağlamanın yararları belirtilmiştir. Hayriye tüccarı da Avrupa tüccarı gibi bir dilekçeyle Divan-ı Hümâyün Beylikçisine başvururdu ancak Hayriye tüccarı berat harcı olarak hazineye 1200 kuruş ödemekteydi. İlk yıllarda Hayriye tüccarların sayısı İstanbul için 40, İzmir, Şam, Halep ve Kıbrıs gibi ticaret merkezlerinde 10 kişi olarak belirlenmiş ancak başvuruların sayısındaki artış neticesinde bu sayı İstanbul için 60’a diğer şehirler için ise 30’a çıkarılmıştır. Tanzimat’ın ilanından sonra ise bu sınırlandırma kaldırılmıştır.⁹¹ Müslüman tüccarlara bu hakkın verildiği tarih tam olarak bilinmese de 1810 tarihi kabul edilir ve bu Hayriye Tüccarlarından birisi uygunsuz bir hareket yaptığında beratı

⁸⁹ Musa Çadırcı, “II. Mahmud Döneminde (1808-1839) Avrupa ve Hayriye Tüccarları”, *Türkiye’nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi (1071-1920)*, ed. Osman Okyar ve Halil İnalçık, Ankara, METEKSAN, 1980, s. 238.

⁹⁰ Bağış, a.g.e., ss. 64-65.

⁹¹ Çadırcı, a.g.m., s. 239.

iptal edilirdi. Tüccarlardan birisi öldüğünde, büyük oğlu isterse beratı devam ettirebilir veya yerine yeni taliplerden birisi seçilirdi.⁹²

Bu gelişmeler neticesinde, XVIII. yüzyıla değin, yabancı tüccarların elinde bulunan dış ticaretin durumu XIX. yüzyıl başlarında değışmeye başlamıştır. 1815 tarihinde devletin en önemli ticaret şehirlerindeki Osmanlı tüccarı sayısı 412 olmuş sonraki yirmi yıl içinde bu sayı 1300'e yükselmiştir. 1870'li tarihlerin başında Suriyeli Osmanlılar, Londra ve Manchester'da gidip ticarethaneler açmışlardır. Gayrimüslim Osmanlı tüccarları, her yerde yabancıların yerini almaya başlamıştı. 1911'de İstanbul'da kayıtlı olan 1000 tüccarın sadece %3'ünün adının Fransız, İngiliz veya Alman asıllı olması, bu tarihteki dış ticaret düşünüldüğünde ihracatın büyük bölümün elinde tutan bu devletlerin tüccarlarının ne derece azaldığını göstermesi bakımından önemlidir. 1885'te kurulan İstanbul Ticaret Odası'nın 24 kurucu üyesi arasında sadece bir yabancı bulunmaktaydı.⁹³

Sonuç olarak XIX. Yüzyıl Osmanlı dış ticaretini 1840-1873 yılları arası hızlı gelişme dönemi, 1879-1898 yılları arası durgunluk dönemi ve 1898-1913 yılları arası yeni genişleme dönemi olarak ayırabiliriz.⁹⁴

3.2. Osmanlılarda Gümrük Sistemi

Gümrük, devletlerarası ticarete sınır geçişlerinde malların kontrol edildiği yerlerdir. Bu noktalarda alınan vergiye ise gümrük resmi denilir. Bu terim günümüzdeki uygulamayı da ifade etmekte olup sanayi öncesi devirlerde bölge ve şehir sınırlarını da içine almaktaydı. Bu nedenle harici gümrüklerin yanında dâhili gümrük sistemi de bulunmaktaydı. Dâhili gümrük sistemi, Avrupa'da XVIII. yüzyıl sonlarından itibaren kaldırılmaya başlanmış ve XIX. yüzyıl ortalarında tamamen kaldırılmışken, Osmanlı Devleti'nde XX. Yüzyıl başlarına kadar sürmüştür. Bu nedenle, Osmanlı'nın ticaret siyaseti bu döneme kadar gümrük siyasetiyle aynıydı.⁹⁵

Osmanlılarda, gümrük açısından sınır kavramı, iki devlet arasındakinden hemen sonra deniz ile kara arasındaki hattı ifade ediyordu. Bu hattı geçen her mal (denizden gelip karaya çıkarılan ya da karadan gelip gemiye yüklenen) gümrüğe tabi tutuluyordu. Kıyılarda yer alan küçük kasabalarda bile gümrük merkezi bulunuyordu. Ancak herhangi bir tesise ihtiyacı

⁹² Bağış, a.g.e., ss. 97-99.

⁹³ Quataert, "19. Yüzyıla Genel Bakış: Islahatlar Devri 1812-1914", a.g.e., s. 957.

⁹⁴ Pamuk, a.g.e., ss. 28-35.

⁹⁵ Mübahat S. Kütükoğlu, "Gümrük", *T.D.V. İslam Ansiklopedisi*, C. 14, İstanbul, 1996, s. 263.

olmayan, yükleme ve boşaltama açısından kıyı bölgesi elverişli olan bir yerin vergilendirilme açısından kontrolünün zor olması nedeniyle devlet, yükleme ve boşaltama yapılabilecek limanları kendisi belirler ve bunlar dışında kalan yerlere ticaretin kaymasını yasaklarla engellemeye çalışırdı.⁹⁶

Osmanlı Devleti'nde, ülke içerisinde üretilen her türlü tarım, maden, ziraat ürünün işlenmek veya tüketilmek üzere nakli, dışarıdan ülke içine gelen her türlü ürün, yarı mamul-mamul mallar ve başka bir ülkeden gelip başka bir ülkeye geçerken Osmanlı topraklarına uğrayan her çeşit mal Osmanlı gümrüklerinde vergiye tabi tutulurdu. Devlet bu şekilde gümrükler vasıtasıyla ticareti kontrol altında tutmaktaydı. Bu nedenle birçok noktada (iskeleler, sınırlar ve iç bölgeler) gümrükler kurulmuştur. Bu gümrükler de dahili ve harici gümrükler olarak uygulamaya konulmuştur.⁹⁷ Bu bağlamda dahili gümrüklerin iç ticareti, harici gümrüklerin ise dış ticareti kontrol altında tuttuğu söylenebilir.

3.2.1. Dâhili Gümrükler

Osmanlı Devleti'nde eşya ve emtia ticaretinde, devletin bir iskelesinden bir iskelesine veya bir şehir veya kasabasından diğerine giden her üründen gümrük resmi alınmıştır. Bu gümrüklere buldukları mevki itibariyle sahilde bulunanlara sevâhil (sahil) gümrükleri, hudut boyunda olanlara hudut gümrükleri ve orta bölümde bulunanlara ise kara gümrükleri denilmiştir.⁹⁸ Kara gümrükleri genelde iç ticaret mallarına uygulanırken sahil gümrükleri hem iç hem de dış ticaret malları için kullanılmaktaydı. İstanbul, Trabzon, İzmir, Antalya, Selanik, Kefe ve Beyrut gibi dış ticarete önemli yeri olan limanlar, iç ticaret için de önemli liman ve gümrük merkezleriydi. Bunların yanında ikinci derecedeki limanlarda da gümrükler bulunmaktaydı. Kara yoluyla yapılan ticaretlerde gümrük resmi alınması kara gümrüklerinin kurulmasını gerektirmiş ve neticede Bursa, Erzurum, Diyarbakır, Tokat, Bağdat ve Edirne gibi büyük şehirlerde gümrükler kurulmuştur. Bunlardan başka küçük yerleşim yerlerinde de büyük gümrüklere bağlı olarak kara gümrükleri vardı. Buraya bir ferman gönderilmesi veya iltizama verilmesi gibi durumlarda sadece büyük gümrüğün adı yazılır ve diğerleri için “tevâbii gümrükleri” ifadesi kullanılırdı. 1801 tarihinde Osmanlı'da 100'ün üzerinde gümrük bulunmaktaydı.⁹⁹ Osmanlı devleti genişledikçe ve ticaret arttıkça dahili gümrüklerden alınan vergiler âmediyye, reftiyye, masdariye ve mürûriyye olarak dört bölüme ayrılmıştır.

⁹⁶ Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Devlet ve Ekonomi*, 10. B., İstanbul, Ötüken Yayınları, 2013, s. 195.

⁹⁷ Hasan Fatih Yılmaz, a.g.e., ss. 118-119.

⁹⁸ Abdurrahman Vefik, *Tekâlif Kavaidi*, C. 1, İstanbul, Dersaadet Matba-i Kadir, 1328, s. 54.

⁹⁹ Kütükoğlu, “Gümrük”, a.g.m., s. 263.

Âmediyye, gerek denizden ve gerek memleketin bir kasabasından diğerkasabasına ve bir iskelesinden diğerkine ya da Osmanlı memleketlerinin herhangi bir noktasına getirilen emtia ve eşyadan vardığı yerde alınan vergidir. Reftiyye, memleketin bir kasaba veya iskelesinden diğerkine veya Osmanlı memleketlerinden ecnebi memleketlerine götürülen eşyadan çıkış yerinde alınan resimdir. Masdariyye, ecnebi memleketlerinden Osmanlı memleketlerinde bir iskele veya kasabasına getirilip orada satılan emtiadan alınan vergidir. Mürûriyye ise, Osmanlı memleketine gelip, fakat burada satılamayıp diğerk bir ecnebi memlekete götürülen emtia vergisidir. Diğerk adı ise “bâc-ı ubûr” demektir ki şimdiki transit resmi anlamına gelmektedir. Dahili gümrüklerde alınan rûsum her mahallin ticaretine ve sanayisine göre hükümdar tarafından özel kanunlar ile belirlenmiştir. Bazı mahallerde malın kıymeti üzerinden yüzde üçten beşekadar bazılarında ise yük hesabına göre yük başına bir kuruştan on kuruşekadar resim alınmıştır.¹⁰⁰

3.2.2. Hârici Gümrükler

Hârici gümrükler, Osmanlı Devleti tarafından emtia ve eşyanın ithali için yabancı devletlere verilen müsaade verilmesiyle başlamıştı ki bunlara kapitülasyon denir. Bunların en eskisi ise Fatih Sultan Mehmed Han tarafından Venediklilere verilen imtiyazdır. İkincisi ise Mısır, Osmanlı Devleti’ne katılmadan önce Mısır meliki tarafından Fransızlara verilip Yavuz Sultan Selim Han tarafından onaylanan ve daha sonraki sultanlar tarafında genişletip yenilen 1060 ve 1080 tarihli ahitnamelerdir.¹⁰¹

Harici gümrükler grubuna ise, sınır gümrüklerinin yanında hem iç hem de dış ticarete kullanılan sahil gümrükleri girmektedir. Harici gümrükler hem ithalat hem de ihracat mallarına uygulanırdı ve devletlerarası antlaşmalara göre değişiklik gösterebilirdi.¹⁰²

¹⁰⁰ Abdurrahman Vefik, a.g.e., ss. 54-55.

¹⁰¹ Abdurrahman Vefik, a.g.e., ss. 55-56.

¹⁰² Hasan Fatih Yılmaz, a.g.e., s. 120.

İKİNCİ BÖLÜM

TARİHSEL SÜREÇTE KARADENİZ TİCARETİ

1. KARADENİZ'İN TİCARET TARİHİ

Karadeniz, sahip olduğu coğrafi konum nedeniyle çok eski zamanlardan beri siyasi, ekonomik ve kültürel olayların yaşandığı bir bölge olmuş ve bu özelliği bölgeye hâkim olmak isteyen pek çok devleti buraya çekmiştir. Özellikle Trabzon limanı bölgede bulunan diğer limanlara göre daha geniş bir saha ile ilişkiliydi. Burası İpek Yolu'nun bir yan kolu olan Tebriz-Erzurum-Trabzon güzergâhı üzerindeydi ve bu güzergâh Karadeniz'i Doğu Anadolu'yu Kafkasya üzerinden İran'a bağlamaktaydı. Daha geniş bakıldığında ise bu yol Uzakdoğu ile İstanbul üzerinden Avrupa'ya bağlanmaktaydı. Ancak Karadeniz'in bu avantajlı konumuna rağmen bazı dezavantajları da vardı. Bölge limanlarının kuzey rüzgarlarına açık olması ve hinterlandının kıyının hemen gerisinden başlayan dik dağlar nedeniyle dar olması bunların başında gelir. Öyle ki bölgede Sinop limanı dışında tabii bir liman yoktur. Dolayısıyla Trabzon limanının bölgede bulunan diğer limanlardan bariz bir üstünlüğü yoktur. Ancak bölgede yaşanan bazı önemli gelişmeler Trabzon limanını diğer limanlara göre nispeten biraz daha önemli hale getirmiştir.¹⁰³

Antik dönemlerde Karadeniz Bölgesiyle ilgili bilgilerimiz daha çok Grekli kolonistlerin bölgeye gelmesiyle başlamaktadır. M.Ö. VII. yüzyılda özellikle Miletos kenti kolonistleri Karadeniz sahillerine kurmuş oldukları kolonilerle bölgede sömürgecilik faaliyetleri yapmışlardır. Öncelikle Karadeniz'in güney kıyılarına yerleşen Miletoslular, ilk olarak Sinope (Sinop), Trapezos (Trabzon) ve Amisos (Samsun) kolonilerini kurmuşlardır. Muhtemelen ülkelerindeki hızlı nüfus artışı ve verimsiz topraklar bu Grek halklarını buraya yönlendirmiş ve burada kurdukları kolonilerle büyük bir ticaret ağı oluşturmuşlardır. Tahıl, maden, balık, kereste ve özellikle köle, bu bölgede yapılan ticaretin en önemli kollarını oluşturmaktaydı.¹⁰⁴

Karadeniz'de gerçekleşen ticari hareketlilikte koloniler döneminden başka, M.Ö. II. yüzyılda Batı Anadolu'ya girerek burayı ele geçiren büyük Roma İmparatorluğunun da bir payı vardır. Romalıların, İran ve Anadolu coğrafyasında kurulmuş olan diğer devletler ile

¹⁰³ Mehmet Okur ve Murat Küçükuşurlu, "Jeopolitik ve Stratejik Açından Trabzon Limanı, *Kara Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, ed. Fikret Türkmen vd., Sa. 3, Ankara, BRC Basım, 2009 Yaz, s. 27.

¹⁰⁴ Osman Emir, "Grek Kolonizasyon Dönemi'nde Karadeniz'de Önemli Bir Geçim Kaynağı: Köle Ticareti", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, ed. Veysel Usta, Sa. 10, Trabzon, Serander Yayınları, Bahar 2011, ss. 14-15.

sürekli bir çatışma halinde olması bunu göstermektedir. Çünkü Anadolu, eski dönemlerden beri ticaret yolları üzerinde bulunması, stratejik açıdan ehemmiyetli oluşu ve yeraltı yerüstü kaynaklarıyla diğer devletlerin dikkatini çekmekteydi. Roma İmparatorluğu, Anadolu'nun bu öneminden dolayı takip eden yıllarda bölgeye sürekli sefer yapmış ve bölgenin büyük bölümünü ele geçirmiştir. Ancak Romalıların asıl hedefi, Irak, Suriye ve Mısır bölgelerini içine alan bölgeyi hakimiyeti altına almak, İpek Yolunun gerek karadan gerekse denizden Anadolu'ya gelen belli başlı güzergahlarını ve limanlarını ele geçirmek, Karadeniz bölgesine hakim olarak Doğu ile ticareti bu bölgeden yürütmektir.¹⁰⁵ I. yüzyılın ortalarından iç kesimlerle ulaşımın iyileştirilmesiyle şehir İran, Doğu Anadolu ve Mezopotamya'ya bağlandı. Bu durum şehrin ticaretini arttırdı ve Trabzon, Roma eyaleti halini aldı. İmparator Hadrianus, burada çeşitli imar faaliyetlerinde bulunmuş ve kendi adıyla anılan bir liman yaptırmıştır (130-131).¹⁰⁶ Bu liman Trabzon'un transit limanıydı ve üzerinde "Bella Castron" yani Güzelhisar yazmaktaydı. Karadan ve denizden gelen eşyalar limanın üst tarafında bulunan etrafı surlarla çevrili olan antrepoya boşaltılır ve buradan gemilere yüklenirdi. Bu limanın dışında şehrin dahili ihtiyaçlarını karşılayan bugünkü Moloz mevkiinde başka bir liman daha vardı. Bu limanın doğusunda limanı korumak için yaptırılmış kale surlarının denize doğru uzanan bir kolu ve üstünde bir de kulesi vardı.¹⁰⁷ Bu liman yaptırdıktan sonra Trabzon, doğu-batı yönünde özellikle ipek olmak üzere pek çok malın sevk edildiği önemli bir konuma ulaşmıştır. Ayrıca şehir, batıya ve güneye uzanan hinterlandı ile Phasis ve Tana gibi çevre liman ve kentleriyle irtibat haline gelmiştir.¹⁰⁸

Karadeniz ticareti tarihinin en önemli noktalarından birisi de Ceneviz ve Venediklilerin bölge ticaretinde söz sahibi olmasıdır. Bu bağlamda Cenevizlilerin, Karadeniz ticaretinde etkili olmaları 1261 yılında Bizans ile yaptıkları Nif- Kemalpaşa antlaşmasıyla başlamıştır. İstanbul'u Latinlerden geri almak için Cenevizlilerle anlaşılan Bizans, bunun karşılığında Cenevizlilere Karadeniz'i açmışlardır. Bu antlaşma sonunda Cenevizliler kuzeyde Kefe, Anadolu'da Amasra'yı merkez olarak seçip Sinop, Samsun, Fatsa ve Trabzon'da güçlü birer koloni kurmuşlardır. Cenevizlilerden başka Karadeniz ticaretinde etkili olan bir diğer İtalyan Devleti de Venediklilerdir. Cenevizliler, Bizans ile yaptıkları antlaşmayla en büyük rakipleri Venediklilere Karadeniz'i kapatacaklarını düşünmekteydiler. Ancak Cenevizlilerin, Mihail Paleolog ile ilişkilerinin kopmasından yararlanan Venedikliler, 1263 tarihinde

¹⁰⁵ Mehmet Tezcan, "Eskiçağda Roma İmparatorluğu'nun Karadeniz Bölgesi Vasıtasıyla Hindistan ve Çin ile Ticareti", *Karadeniz Tarihi Sempozyumu*, ed. Kenan İnan vd., C.1, Trabzon, KTÜ Yayınları, 2007, ss. 3-4.

¹⁰⁶ Heath Lowry ve Feridun Emecen, "Trabzon", a.g.m., 2012, s. 296.

¹⁰⁷ Mehmet Okur ve Murat Küçükuşurlu, a.g.m., s. 27-28.

¹⁰⁸ Tezcan, a.g.m., s. 23.

Bizans'tan Karadeniz topraklarında istedikleri iki yerde yerleşme hakkı almayı başarmışlardır. Tana (Azak)'daki Venedik kolonisi bu şekilde oluşmuştur. Venedikliler, ticaret yaptıkları tüm Avrupa ülkeleri için önemli olan buğday, deri, kürk ve kölelerin sağlandığı Kırım'dan sonra Trabzon'a yerleşmişlerdir. Trabzon, tüccarların Asya ülkeleriyle ticarete daha çok Suriye ya da Anadolu yollarını tercih etmeleri nedeniyle Tana'dan sonra ikinci derecede bulunuyordu. Ancak Timur'un Toktamış ile mücadelesi ve Altınordu'da karışıklar yaşanmaya başlaması Kırım'ı güvenli bir yer olmaktan çıkarmış, büyük zarar gören Tana'nın eski canlılığına kavuşamaması Trabzon'un önemini arttırmıştır.¹⁰⁹ 1289- 1290 yıllarına ait, Kefe'deki Ceneviz noter senetlerine göre; 1289 Nisan, Mayıs ve Haziran aylarında Kefe'den 11 ton tuz Trabzon'a, aynı aylarda toplam 37336 asper (Cenevizliler tarafından Kefe'de darb edilen gümüş para) nakit paranın Karadeniz limanlarına, 7695 asper değerinde gümüşün Sinop'a, 11239 asper değerinde gümüşün Samsun'a nakli gerçekleşmiştir. Ayrıca 194 Hyperper (Bizans altın parası) değerinde kumaş, 5200 kg buğday, 350 asper değerinde peynir Trabzon'a nakledilmiştir.¹¹⁰

Karadeniz ticaretinin gelişmesi ve dünya ticaretinde önemli bir yer alması ise XIII. yüzyılın ikinci yarısında başlamıştır. Bu duruma Asya ile Avrupa arasındaki ticaret için yeni ve güvenli yol bulma isteği büyük ölçüde etki etmiştir. Bu iki bölge arasındaki ticaret, Akdeniz ve İpek yolu üzerinden devam etmekteydi. Haçlı Seferleri sırasında Suriye ve Filistin'de Latin Krallıklarının kurulması bölgeler arasındaki ticareti daha da arttırmıştı. XII. yüzyılda Kudüs'ün Selahattin Eyyubi tarafından ele geçirilmesi üzerine yeni yol arayışına giren Latinler, Anadolu sahillerine yönelmesiyle Yumurtalık'tan başlayıp Sivas-Erzincan-Erzurum üzerinden Tebriz'e varan yeni bir yol oluşmuştur. Daha sonra Trablusşam ve Akka'nın Müslümanların eline geçmesiyle Mısır ve Suriye yolu Avrupalı tüccarlara kapanmıştır. Avrupa ile Asya arasında yeni bir yolun gerekliliğini ortaya çıkaran bu durum karşısında Karadeniz'in kuzeyi ve güneyinden Asya içlerine ulaşan yeni bir yol açılmıştır.¹¹¹

Karadeniz'deki ticaretin canlanmasında Moğolların bu bölgeye yerleşmesinin de etkisi olmuştur. Batılıların Kırım'a ve Karadeniz ticaretine önem vermeleri Altınordu Devleti'nin kurulduğu döneme rastlamaktadır. Deşt-i Kıpçak'ın zenginliği İtalyan tüccarlarını etkilemiştir. Altınordu idarecilerinin, Yahudi ve Hristiyan tüccarlara karşı hoşgörülü

¹⁰⁹ Şerafettin Turan, "Karadeniz Ticaretinde Anadolu Şehirlerinin Yeri", *I. Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, haz. Mehmet Sağlam vd., Samsun, 19 Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi, 1988, ss. 150-153.

¹¹⁰ Mustafa Safran, "XIII. ve XIV. yy'da Karadeniz Limanlarının Ticari ve Tarihi Önemi", *I. Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi*, ed. Mehmet Sağlam vd., Samsun, 19 Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi, 1988, s. 461.

¹¹¹ Şerafettin Turan, a.g.m., s. 147.

davranmaları, bu tüccarların Karadeniz ve Rusya yollarından geçerek Çin, Hindistan ve İran ile ticari ilişkiler kurmaları Karadeniz ticaretini daha da canlandırmıştır.¹¹² Cengiz Han'ın kurduğu devlet, kısa sürede hemen hemen bütün Asya kıtası ile Doğu Avrupa'ya uzanan toprakları hakimiyeti altına almıştı. Böylece Uzakdoğu'dan gelen ticaret yolları Moğolların kontrolleri altında yeni bir döneme girmiş oldu. Moğollar, din konusunda son derece anlayışlı bir yapıya sahipti. Hatta farklı din ve inanca sahip kişiler devlet idaresinde görev alabiliyordu. Cengiz Han yasasına göre hangi din ve inanca sahip olursa olsun dini görevlilerden vergi alınmazdı. Cengiz Han, 1206 tarihli kurultaydan sonra ülkesine yabancı tacirlerin gelmesi için birçok tedbir almıştır. Komşusu Harzemşah Alaeddin Muhammed'e elçiler göndererek iki ülke arasında gidip gelen tacirlere her türlü kolaylığın sağlanmasını istemiştir. Moğolların uyguladığı "Ortaklık Sermayesi" de ticaretin gelişmesine katkı sağlamıştır. Bir nevi devlet sermayesine dayalı sistem olan, kökeni Uygurlara dayanan bu uygulama Moğollar tarafından daha geliştirilmiş ve bu toprakları uluslararası ticarete açmıştır. Moğollar, tüccarlar için gerekli güvenliği, aksamadan işleyen posta sistemini ve para vergi sistemindeki düzenlemeleri uygulamaya koyarak Karadeniz ticaretinin gelişmesine katkıda bulunmuşlardır.¹¹³

Memluk Devleti'nin XIII. asrın ortalarında ortaya çıkmasıyla doğu-batı arasındaki ticaret dengesinde değişimler başlamıştır. Memlukler, Haçlıları Doğu Akdeniz limanlarından uzaklaştırmış ve 1291 yılında Akka'nın fethedilmesiyle Papalık, Memluklere karşı ticari ambargo uygulamıştır. Bu nedenle daha önce Akdeniz ticaretinde etkin olan Venedik ve Ceneviz devletleri Karadeniz'e yönelmişlerdir. Memluklerin, Doğu Akdeniz ticaretini kontrolleri altına alması ve buradaki ticaret hacminin Karadeniz'e kayması Türkiye Selçuklularına büyük katkı sağlamıştır. Türkiye Selçukluları, Batılı tüccarları ticarete teşvik ediyorlardı. Memluklerin ihtiyacı olan köleler genellikle kuzeyden Kıpçak bölgesinden temin ediliyor ve Anadolu üzerinden Suriye'ye ve Mısır'a gönderiliyordu. Köle ticaretinde Kefe ve Tana limanları çok önemli bir konuma sahipti. Bu limanlardan alınan köleler Venedik ve Ceneviz gemileriyle Trabzon, Sinop ve Samsun gibi limanlara geliyordu.¹¹⁴

Karadeniz limanlarından ihraç edilen başlıca ürünler şap, gümüş ve bakır idi. Avrupa boya sanayinde çok önemli yeri olan şap, XIII. yüzyıl ortalarından XV. yüzyılın ikinci yarısına kadar Anadolu'dan sağlanmaktaydı. Selçuklular döneminde şap ocakları Foça,

¹¹² Münir Atalar, "XIII. XIV. Yüzyıllarda Karadeniz Ticaretinde Trabzon'un Yeri ve Önemi", *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih Dil Edebiyat Sempozyumu*, ed. Mithat Kerim Arslan ve Hikmet Öksüz, C. 1, Trabzon, Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, 2002, s. 131.

¹¹³ Abdülkadir Yuvalı, "XIII. Yüzyılda Karadeniz Ticareti", *II. Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, haz. Mehmet Sağlam vd., Samsun, 19 Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi, 1990, s. 235.

¹¹⁴ Atalar, a.g.m., ss. 132-133.

Kütahya ve Şebinkarahisar'da bulunmaktaydı. Avrupa pazarlarında en çok aranan kaliteli kaya şapı Şebinkarahisar'dan çıkarılmaktaydı ve yıllık üretimi 14.000 Ceneviz kantarı idi. Şebinkarahisar'da elde edilen bu şap, Trabzon limanından ihraç edilmekteydi. Ayrıca gümüş de yine Doğu Karadeniz bölgesinin iç kesimlerinden (Gümüşhane-Bayburt) çıkarılmaktaydı. Buradan elde edilen bu değerli maden yine Trabzon limanı kullanılarak ihraç edilmekteydi. Bakır ise Kastamonu yöresinden çıkartılmaktaydı ve Sinop limanı kullanılarak ihraç edilmekteydi. Bunlardan başka tiftik ve dokumalar, ham veya işlenmiş deri de ticareti yapılan mallardı. Karadeniz'de ticareti yapılan ikinci grup mallar ise kuzeyden Kırım ve Rusya'dan getirilen köleler ve kürkleri idi. Karadeniz'in kuzeyinde birbirleriyle mücadele eden uluslar, esir ettikleri insanları satmaktaydılar ve bu esir pazarlarına Cenevizliler de katılıyordu. Kırım pazarlarında satılan ve Avrupa'ya gönderilen kölelerin dışında büyük bir grupta Anadolu'da pazarlanıyordu. Özellikle Sivas, köle ticaretinde önemli merkezlerden biriydi. Genellikle Trabzon limanı üzerinden gelen köleler Sivas'ta satılıyordu. XV. yüzyılın ikinci yarısına kadar devam ettiği anlaşılan köle ticareti özellikle Eyyubi ve Kölemenlerin hüküm sürdüğü Mısır'da rağbet görmekteydi. Rusya'dan, Karadeniz limanları vasıtasıyla yapılan kürk ticareti de, Anadolu içlerine ithal edilen ürünler arasında önemli bir yer edinmiştir. Bunlardan başka Asya'dan getirilip bu bölgede pazarlanan ya da Avrupa'ya gönderilen Asya baharatının ve ipeklilerinin de yüksek bir ticari etkinliği bulunmaktaydı. Ayrıca Avrupa'dan ithal edilen cam eşya, kağıt ve kumaşların bir bölümünün Karadeniz limanları kullanılarak Anadolu içlerine girdiklerini görmekteyiz. Bu ticarete Cenevizliler daha çok Samsun ve Amasra limanlarını kullanırken Venedikliler ise Trabzon ve Sinop limanlarını tercih etmişlerdir.¹¹⁵

Karadeniz sahil şeridinde ve bunların hinterlandı içinde bulunan şehirler bu ticarete önemli bir rol oynamışlardır. İstanbul, Amasra, Sinop, Samsun, Fatsa ve Trabzon gibi şehirler Anadolu içlerinden gelen yolların Karadeniz'e ulaştıkları noktalarda ithalat ve ihracat limanlarına sahiptiler. Kastamonu, Amasya, Tokat, Sivas ve Gümüşhane şehirler ise limana ulaşan yol üzerinde bulunmaktaydılar ve transit ticaret mallarının sergilendiği birer pazar durumunda idiler. Karadeniz ticaretinde etkili olan ulusları ise 4 gruba ayırabiliriz. Daha çok Karadeniz'in kuzeyinde etkili olmuş olan Kıpçaklar, Tacikler, Tatarlar, Ruslar, Bulgarlar ve Araplar birinci grubu oluşturur. İkinci grupta ise Bizans İmparatorluğu'nun tebaası olan Rumlar bulunurken Türkler üçüncü grubu İtalyanlar da dördüncü grubu oluşturur.¹¹⁶

¹¹⁵ Şerafettin Turan, a.g.m., ss. 155-158.

¹¹⁶ Şerafettin Turan, a.g.m., s. 148.

Karadeniz ticareti, Osmanlı ekonomisinin en önemli parçalarından biriydi ve bu ticaret uzun süre yabancı rakipler olmaksızın devam etmiştir. Osmanlılar, Çanakkale'yi aldıktan sonra İtalyan devletlerini Karadeniz'in dışında tutmuşlar ve bölgeyi Mısır ve Suriye gibi imparatorluk ekonomisinin ayrılmaz bir parçası haline getirmişlerdir. Kuzey Karadeniz bölgesinden gelen buğday, tuz, yağ ve balık gibi maddeler İstanbul ve Ege bölgesinin ihtiyacını karşılamaktaydı. Fatih'in İstanbul'u alması ve Boğazlar üzerinde sıkı bir denetim kurmasıyla bu yiyecek maddelerinin İtalya'ya ihracı yasaklanmıştır. İtalyan gemileri İstanbul ve Gelibolu boğazlarından geçerken yoğun kontrol altındaydı ve ticaret bu ürünler üzerinden yapıldığından Karadeniz ticaretinin yabancılara kapalı hale geldiği söylenebilir. 1475'te Kuzey Karadeniz'deki Kefe ve Azak limanları ile 1484'te Kili ve Akkirman'ın denetim altına alınmasıyla İtalyan devletleri bölgeden uzaklaştırılmıştır. Bu gelişmelere rağmen 15. ve 16. yüzyılda Karadeniz'de görülen İtalyan gemileri ise ya Girit'ten veya Sakız'dan şarap getiren Venedik gemileri ya da Galata ve Sakız'da Osmanlı uyuğu almış Osmanlı gemileri idi. Böylece Osmanlı uyruklu tüccarlar, Karadeniz limanlarıyla Boğdan ve Polonya'daki doğu ticaretini İtalyanların elinden almayı başarmışlardır. Kuzey Karadeniz ile Anadolu arasındaki bu ticaret Kefe, Kili ve Akkirman limanları üzerinden gerçekleşirdi. Ancak Kefe diğerlerine göre daha aktif bir limandı. Kefe'ye, Trabzon'dan şarap, fındık, rakı ve gemi direği, Orta Anadolu'dan pamuklu kumaşlar, pirinç, Uşak ve Gördes halıları, Ege bölgesinden zeytinyağı, kuru üzüm, şarap ve sirke gönderilirdi. Kefe'den ise buğday, un, tereyağı, peynir ve bal alınırdı. Ayrıca bu limanlardan mersin balığı, havyar, tuz ve esir ticareti de yapılmaktaydı.¹¹⁷

Karadeniz ticareti Osmanlı Devleti için son derece önemli konumdaydı. Öyle ki Osmanlı, XVII. ve XVIII. yüzyıllarda uğradığı askeri ve siyasi başarısızlıklara rağmen ekonomik canlılığını korumuştur. Bunda en büyük pay, devletin Karadeniz'deki konumuydu. Avrupalı devletler Akdeniz ticaretine egemendi, Osmanlılar ise Karadeniz ticaretini kontrol ediyorlardı. XVII. yüzyıl ile İstanbul'u ile ilgili bilgi veren Evliya Çelebi, İstanbul'da iki bin dükkanda çalışan sekiz bin kişinin Karadeniz ticaretiyle meşgul olduğunu belirtmektedir. İstanbul'a kuzey Anadolu, Kırım ve Eflak limanlarından aldıkları hububat, pirinç, tuz, bal, donyağı, tereyağı, deri ve post getirmekteydiler. Hem Müslüman hem de Gayrimüslimlerden oluşan bu tüccar grubu Karadeniz ticaretini kontrol altında tutmaktaydı. Karadeniz ticareti ile ilgili İngiltere Büyükelçisi ve Levant Company'nin 1762-65 yılları arasında İstanbul temsilcisi olan Henry Grenville'nin "Karadeniz ticareti öylesine kazançlı ki, üç gemisinden

¹¹⁷ Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağı (1300-1600)*, çev. Ruşen Sezer, 3. B., İstanbul, YKY, ss. 135-137.

sadece bir tanesi sağ salim dönen tüccar bile kayba uğramaz”¹¹⁸ demesi bu ticaretin önemi ve büyüklüğünü vurgulamaktadır.

1.1. Karadeniz Ticaretini Etkileyen Olumsuz Gelişmeler

Karadeniz’de son derece önemli konumda olan ticaret, yaşanan siyasi gelişmeler neticesinde bazı dönemlerde aksaklıklar yaşamıştır. Bunlardan biri ve belki de en önemlisi, Kanuni devrinde başlayan ve XVIII. yüzyılın ilk yarısında özellikle Karadeniz’in güney kıyılarında giderek yoğunlaşan Kazak Akınlarıdır. Karadeniz sahillerinde görülen Kazaklar ve Abazaların korsanlık ve yağma hareketlerine karşı Osmanlı Devleti çeşitli savunma yapıları inşa etmiştir. 1757’de Gürcistan’ın Faş mevkiinde üç adet kule inşa ettirilmiş ve buraya 47 nefer tayin edilmiştir. Karadeniz ticaretine olumsuz yönde etkileyen bir diğer gelişme de Osmanlı Safevi ilişkilerinin gerilim içinde olmasıydı. Özellikle Trabzon ticareti için çok önemli bir konumda olan Tebriz’den gelen Asya ürünlerinin (özellikle ipeklilerin), XVIII. yüzyıldaki Osmanlıların ve Rusların İran’a yönelik politikaları nedeniyle Anadolu’ya girememesi bu ticareti etkilemiştir. Ayrıca tüccarların XV. yüzyıl sonlarında doğru Asya ürünlerinin naklinde Trabzon-İstanbul hattı yerine Erzurum-Tokat-Bursa hattını kullanmaları da Karadeniz ticaretine sekte vuran gelişmelerdendir.¹¹⁹ Osmanlı-İran sınırında yerleşmiş Kürt aşiretlerinin Trabzon-Tebriz arasında işleyen kervanlara baskın yapmaları da Trabzon ticaretini olumsuz etkileyen bir başka gelişmeydi. Bu tür olaylar ticaretin devamlılığı için her iki devlet tarafından derhal kovuşturuluyorsa da bu saldırılar ara ara devam etmiştir. Örneğin 1834’te gerçekleşen bir baskında 680 deve yükü Avrupa ticaret eşyasından oluşan kervanın 452’si çalınmıştır. Bu tip olaylarda devletler tüccarların zararlarının tanzim ederlerdi.¹²⁰ Kısaca belirtmek gerekirse harp hali veya siyasi huzursuzluklar ticareti olumsuz etkilemiştir. Osmanlı Devleti ile Mısır valisi Mehmed Ali Paşa arasında yapılan ve kaybedilen Nizip muharebesi sonunda 1840’lı yıllarda görülen düşüşü şiddetlendiren faktörlerdendir. Ayrıca Kırım ve 1877-78 Osmanlı Rus savaşları da ithalat ve ihracatı düşürmüştür.¹²¹ Kırım Harbi sırasında başka devletlerin bayrağını çekerek Osmanlı liman ve iskelelerine gelmek isteyen Rus ticaret gemilerinin kabul edilmemesi bildirilmiştir.¹²² Kırım Harbi sırasındaki ticarete baktığımız zaman Sayda ve ona bağlı olan yerlerde yetişip Osmanlı coğrafyasının çeşitli

¹¹⁸ A. Üner Turgay, “Trabzon”, *Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri (1800-1914)*, ed. Çağlar Keyder vd., İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994, s. 45.

¹¹⁹ Necmettin Aygün, “Trabzon Gümrüğü (1750-1800)”, *Trabzon Tarihi Sempozyumu*, haz. Kemal Çiçek vd., Trabzon, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, 1999, ss. 311-312.

¹²⁰ Turgay, a.g.m., s. 49.

¹²¹ Mübahat Kütükoğlu, “XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti”, *I. Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi*, ed. Mehmet Sağlam vd., Samsun, 19 Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi, 1988, s. 103.

¹²² BOA, HR. SYS. 1189 – 18, (12 Şubat 1854).

bölgelerinden nakledilen ve gönderilen tütün için eski tarife kaldırılmış, yeni tarifinin neşrine kadar eski usule göre kıyyesi* 76 paradan gümrük resmi alınması istenmiştir.¹²³ Ayrıca aynı dönemde yine Sayda ve ona bağlı yerlerden Osmanlı'ya nakledilen zahireden yeni tarifinin neşrine kadar eski usule göre kıyyesi 76 paradan gümrük resmi alınması ancak yeni tarifinin yayınlanmasından sonra %12 resm-i gümrük alınması istenmiştir.¹²⁴ Ticari etkileyen bu siyasi nedenlerden başka doğal nedenlerle de ticarete düşüş yaşanabilmekteydi. İklim şartları, bulaşıcı hastalıklar, fazla ihrac ve ithal nedeniyle piyasada mal fazlalığının olması gibi sebepler ihracat ve ithalatta düşüslere neden olmaktadır. Örneğin 1837'de kuraklık ve salgın hastalık döneminde hububat sıkıntısı oluşmuş ve hububat ithali gerekmiştir. Bu durum ise ithalatın yükselmesine ihracatın ise düşmesine neden olmuştur. Ayrıca bu dönemde sık görülen veba ve kolera salgınları da ticarete olumsuz yansımaktaydı. Salgınlar nedeniyle uygulanan karantina nedeniyle kervan seferlerinin engellenmesi ticarete düşürücü etki yapmaktaydı.¹²⁵ XIX. asrın son çeyreğinde Trabzon şehrinin ve limanın uluslararası özelliğinin azalmaya başladığı görülmektedir. Bu durumun oluşmasında ise iki önemli etken bulunmaktaydı. Birincisi 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılması ve İngiltere'nin en önemli sömürgelerinden olan Hindistan ile daha hızlı bağlantı kurmak üzere bu yolu tercih etmesidir. İkincisi ise Rusların, Avrupa-İran transit ticaretini kendi topraklarına çekme çabalarının başarıya ulaşmasıdır. Bunda ise Poti-Tiflis demiryolu hattının tamamlanması ve İran mallarının daha hızlı ve güvenli bir şekilde taşınması önemli rol oynamıştır.¹²⁶

1.2. Karadeniz Ticaretini Etkileyen Olumlu Gelişmeler

Karadeniz ticaretini olumsuz etkileyen gelişmelerin yanında ticaretin gelişmesine katkıda bulunan gelişmeler de yaşanmıştır. Şüphesiz bunların en önemlisi aşağıda da detaylı bir şekilde anlatılan Karadeniz'in uluslararası ticarete yeniden açılmasıdır. Bu gelişmeyle beraber Karadeniz limanlarında büyük ticari hareketlilik görülmeye başlanmıştır. Özellikle 1829 Edirne-Segedin Antlaşmasıyla beraber Karadeniz'e bütün devletlerin ticaret gemilerine kayıtsız şartsız kabul edilmesinden sonra ticaret büyük bir artış içine girmiştir.¹²⁷ Edirne Antlaşmasının ticaret açısından oluşturduğu bu olumlu gelişmeler Trabzon limanından hemen etkisini göstermiştir. Trabzon'un 1828'de ihracatı 217.500, ithalatı 1.105.000 ruble iken

* Kıyye: 1283 gramlık ağırlık ölçüsü birimi, okka.

¹²³ BOA, HR. SYS. 1189 – 21, (28 Şubat 1854).

¹²⁴ BOA, HR. SYS. 1189 – 36, (11 Mayıs, 1854).

¹²⁵ Kütükoğlu, "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", a.g.m., ss. 102-103

¹²⁶ İsmail H. Demircioğlu, "Alfred Billiotti'nin Raporuna Göre 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Trabzon'daki Konsolosların Yıllık Gelirleri", *Atatürk Dergisi*, C. IV, 2004, ss. 98.

¹²⁷ Aygün, a.g.m., s. 313.

antlaşmanın imzalanmasından sonra ihracat 752.000, ithalat 5.270,000 ruble olmuştur.¹²⁸ İngiltere'nin, İran ipeğinin daha ucuz ve daha kısa yoldan temin etmek istemesi, Karadeniz limanlarını özellikle Trabzon limanını olumlu yönde etkilemiştir. Bu ticari faaliyetlerden başka Osmanlı-Safevi mücadelelerinde Tuna limanlarından gönderilen büyük miktarlardaki hububatın savaş alanına gönderilmesinde ve Erzurum, Kars ve Van kalelerine İstanbul'dan gönderilen cephanenin nakledilmesinde Karadeniz limanlarının kullanılması da limanların işlevselliğini arttırmıştır.¹²⁹ Karadeniz'in ve hatta bütün dünyanın deniz ticaretinin gelişmesindeki en önemli pay ise Sanayi Devrimi sonrasında ortaya çıkan buhar gücünün denizcilikte kullanılarak buharlı gemilerin denizlere indirilmesidir. Sanayi Devriminden sonra makineler ile seri mal üretimine geçebilme ihtimali başta buhar makinesiyle olmak üzere bir dizi iyileştirmelerle mümkün olmuş ve bu durum başta İngiltere olmak üzere dönemin etkin devletlerinde etkisini göstermiştir. İngiltere buhar gücünü önce pamuklu üretim alanına yöneltmiş daha sonra ise demiryolu, gemicilik ve madencilik gibi yeni alanlarda uygulamıştır. Buharlı makinelerin gemicilikte kullanılması uzun mesafeli deniz ulaşımını ve ticaretini kolaylaştırmış ve ticaret hacmini arttırmıştır. Osmanlı Devleti'nde buharlı gemicilik 1830'larda başlamıştır. Serbest ticaret antlaşmalarının etkisi ve Türkiye pazarının önemi ile birlikte 1830'lar ile 1840'larda çok sayıda buharlı gemi Karadeniz, Ege ve Akdeniz limanları ile Avrupa, Rusya ve Levant arasında bağlantı sağlamıştır.¹³⁰ Bu bağlamda 1836 tarihinde İngiliz şirketine ait ilk buharlı gemi İstanbul-Samsun-Trabzon hattında çalışmaya başlamıştır. 1837'de ise bir Osmanlı buharlı gemisi aynı hatta çalışmaya başlamıştır. Kısa süre sonra da Avusturya-Fransa-Rus şirketleri de Trabzon hattını işletmeye başlamıştır. İngiltere'nin Karadeniz ticaretindeki payı çok önemlidir. Bu nedenle İngiltere ile 1838 tarihinde imzalanan Balta Limanı Ticaret anlaşması da Karadeniz ticaretinin artmasında önemli noktalardan biridir. Bu antlaşmadan önce yer fasulyesi, mısır ve şimşir ağacı gibi bölgesel ürünler küçük miktarda Avrupa'ya ihraç ediliyordu. Osmanlı Devleti'nin tarımsal ürünlerde uyguladığı tekel, ihracatı kısıtlamaktaydı. Bu antlaşmadan sonra ise bu kısıtlamalar kaldırılmış ve geri kalan yıllarda Osmanlı ticaret politikasını etkilemiştir. Buna göre İngiliz tüccarlarına Osmanlı topraklarının her yerinde emtiayı satın almalarına izin verilmiş, ithalata %5, ihracata %12, transit ticarete de %3 vergi getirilmiştir. Bu antlaşmayla birlikte Osmanlı pazarlarındaki İngilizlerin ve diğer devletlerin ticaret hacmi büyümüştür.¹³¹ Buharlı gemilerin deniz sularına

¹²⁸ Turgay, a.g.m., s. 51.

¹²⁹ Aygün, a.g.m., s. 313.

¹³⁰ Mehmet Murat Baskıcı, *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Ankara, Turhan Kitabevi, ss. 54-57.

¹³¹ Turgay, a.g.m., ss. 55-56.

inmesiyle ticaret daha da kolaylaşmış uzun mesafelerde kullanılan dayanıklı gemilerle taşınan yük miktarı da artmıştır. Trabzon ticaretinin etkileyen, XIX. yüzyılın ikinci yarısındaki en önemli etkenlerden birisi de Kırım Harbi'dir. Kırım Harbi'nin ticareti olumsuz yönde etkilediği belliyse de, bu savaş esnasında Kırım yarımadasındaki müttefik orduları malzemelerinin büyük bölümünün Trabzon aracılığıyla taşındığından, ithalatta da istikrarlı bir şekilde artış olduğu da gerçektir. Öyle ki 1855 tarihinde Trabzon ithalatı 2.432,160 pounda ulaşmış, ihracatında ise bir önceki yıla 53.047 poundluk artış gözlenmiştir.¹³²

2. KARADENİZ'İN TİCARETE KAPATILMASI*

Fatih Sultan Mehmed'in 1461 tarihinde Trabzon'u fethi ile başlayan Karadeniz'deki Osmanlı hakimiyeti, 1475'te Kefe ve Azak'ın alınmasıyla devam etmiş, 1484'te II. Bayezid tarafından Kili ve Akkırman'ın alınmasıyla sağlamlaşmıştır. Böylece Karadeniz'in güney ve kuzey kesiminde limanların çıkış noktaları Osmanlı hakimiyetine girmiş ve Karadeniz yabancı ticarete kapalı hale gelmiştir. Ancak, Fatih Sultan Mehmed ve Sultan II. Bayezid dönemlerinde verilen ve Yavuz Sultan Selim ve Kanuni Sultan Süleyman tarafından yenilenen ahidnamelerde "Trabzon'dan Kefe'ye, yaşdan ve kurudan Boğaz'ın içinden ve dışından" ibarelerinin yer almaktaydı. Ayrıca 1521 tarihli Venedik ahitnamesinde, bu devlete ait gemilerin Karadeniz'de Trabzon ve Kefe iskelelerin gidip gelebilecekleri kabul olunmaktaydı. Kanuni'nin 1540 tarihinde verdiği ahitnamede ise bu ibarelerin bulunmaması Karadeniz'in bu tarihten itibaren XVIII. asrın sonlarına kadar Avrupalı Devletlere kapatıldığını¹³³ göstermesi açısından önemlidir.

Osmanlı Devleti, Mısır-Girit ve Mora üzerinden geçtiğini saydığı bir hat ile Akdeniz'i ikiye bölen ve bu hattın doğusundaki sahillerin tamamının kendi topraklarıyla çevrili olması nedeniyle bu sahayı kendisine ait bir içdeniz olarak görmüştür. Bu nedenle bölgede ticaret yapılması zaman zaman Avrupalı devletlere kapitülasyonlarla verilmiştir. Bu hattın doğusunu Avrupa ticaretine açık tutan Osmanlı, Karadeniz'e yabancı gemilerin girmesini kesin olarak yasaklamaktaydı. Bu yasaklamalar ancak özel şartlar ve istisnai durumlarla aşılabilmektedir. Örneğin 1612 tarihli ahitname ile Hollanda'ya Karadeniz limanlarında serbest ticaret hakkı verilmiş ancak bu hak hiçbir zaman kullanılmamıştır. Karadeniz uluslararası ticarete açılana kadar buraya girebilen tek Hollanda gemisi, Kalas'ta bulunan Sadrazam Köprülüzâde Fazıl

¹³² Turgay, a.g.m., s. 57.

* Karadeniz'in ticarete kapalılığı ile ilgili Bknz. Halil İnalçık, "The Question of the Closing of the Black Sea Under the Ottomans", *Essays in Ottoman*, 1. B., İstanbul, Eren Yayıncılık, 1998, ss. 415-445.

¹³³ Mübahat Kütükoğlu, "Ahitnameler ve Ticaret Muâhedeleri", *Yeni Türkiye*, ed. Murat Ocak, Sa. 32, Ankara, Yeni Türkiye Medya Hizmetleri, 2000, ss. 222-223.

Ahmed Paşa ile görüşmeye gelen Hollanda elçisi Justinus Colyer’i taşıyan gemi için özel bir geçiş izni ile gelen Williom Adriaense kaptanlığında “Postillion” isimli gemi olmuştur.¹³⁴ Ayrıca, Hollandalılar, 1680 tarihli kapitülasyonlara Karadeniz’de ticaret hakkını katmışlardır. Fransa ile olan 1740 tarihli kapitülasyonların yenilenmesi sırasında, Fransız tüccarlarının barış zamanlarında mallarını Rusya ve civarı ülkelere getirmesine izin verilmiştir.¹³⁵ Osmanlı Devleti’nin, Karadeniz’in yabancı uyruklu gemilere kapatılmasından sonra Fransa, İngiltere ve Hollanda gibi devletlere verdiği ahidnamelerde Karadeniz’de ticaret yapabileceklerine dair maddeler bulunsa da Osmanlı Devletinin, bu devletlere söz konusu haklarını kullandırmadığı bilinmektedir.¹³⁶

Karadeniz’in ticarete kapalılığı ile ilgili II. Mustafa tarafından Moskof çarına gönderilen Safer 1115 / Haziran 1703 tarihli bir mektupta geçen; *“Karadeniz bi’l-küllüye kabza-i tasarruf-ı hüsrevânemizde olup kimesnenin alakası olmamağla ahdinâme-i hümayunum muktezâsınca âhardan bir kayığın Karadeniz’e çıkmasına mesâğ olmayup...”* ifadeleri bu denizin statusünü anlatması bakımından önemlidir. Bu ifadelerin benzeri Boris Nicolsky tarafından şu şekilde ifade edilmiştir: *“Babiali, Karadeniz’i kimsenin dokunmağa cesaret edemediği afif ve temiz bir kız gibi muhafaza ediyordu ve Sultan, yabancı gemilerin Karadeniz suları üzerinde dolaşmasına müsaade etmektense bir kimsenin kendi haremine girmesine müsaade ederdi. Bu da ancak İmparatorluğun yıkılışında olabilirdi”*¹³⁷ Bu ifadeler açıkça gösteriyor ki Osmanlı Devleti, Karadeniz’in ticarete kapalılığı konusunda son derece kararlı bir duruş sergilemiş ve bu politikasını uzun yıllar koruyabilmiştir.

3. KARADENİZ’İN YENİDEN TİCARETE AÇILMASI

Osmanlı Devleti’nin uzun yıllar korumayı başardığı Karadeniz ticareti 1774 tarihinde bozulmaya başlamıştır. Bu tarihte Küçük Kaynarca Antlaşmasıyla Karadeniz’e kendi ticaret girebilme hakkı alan Rusya’nın önünü açtığı Karadeniz ticareti daha sonra diğer Avrupa devletlerinin de katılımıyla hızla bir gelişim içine girmiştir.

¹³⁴ Kemal Beydilli, “Karadeniz’in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü”, *Belleten*, C. LV, Sa. 214, Ankara, TTK, 1991, ss. 687-688.

¹³⁵ Ahmet Tabakoğlu, “Osmanlı Klasik Döneminde İstanbul’da Dış Ticaret”, *Osmanlı İstanbulu I*, ed. Feridun Emecen ve Emrah Safa Gürkan, İstanbul, İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi Yayınları, 2013, s. 346.

¹³⁶ İdris Bostan, “Karadeniz’in Dış Ticaret Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı”, *Trabzon Tarihi Sempozyumu*, haz. Kemal Çiçek vd., Trabzon, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, 1999, s. 304.

¹³⁷ İdris Bostan, “Karadeniz’in Dış Ticaret Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı”, a.g.m., s. 304.

4. KARADENİZ'DE TİCARİ FAALİYETLERDE BULUNAN BAŞAT DEVLETLER

4.1. Rusya

Karadeniz'in uluslararası ticarete yeniden açılması genel olarak Rusya'nın politikalarının bir sonucudur. Osmanlı ile Rusya arasında diplomatik ilişkilerin kurulması XV. yüzyıldan itibaren söz konusu olsa da Ruslar 1699 Karlofça Antlaşmasına kadar İstanbul ile doğrudan irtibat kuran bir devlet değildi. Rus sefaret heyetleri İstanbul ile belirli bir mübadele sistemi içinde ilişki kurarlardı. XVIII. yüzyıl başında Rusya'nın İstanbul'da elçilik açmasıyla ilk elçi Knez Pyotr Aleksiyeviç Tolstoy İstanbul'a gelmiş ve 1700-1714 arasında görev yapmıştır.¹³⁸ Bu diplomatik ilişkiler dışında, Karadeniz'de ticaret yapabilme isteği de bulunuyordu. Bu konuda Rusya'nın 1683'ten sonra devam eden savaşlar sonucunda 1696'da Azak'ı alması ve 1700 tarihinde imzalanan İstanbul Antlaşmasına Karadeniz ticaretiyle ilgili madde koydurmak istemesi, Karadeniz ticareti konusunun ilk defa konuşulmasına sebep olmuş ancak kabul edilmemiştir. 1711'de Prut Savaşı ile Azak geri alınmış ancak 1739'da tekrar Rusya'nın eline geçmiştir. Bu tarihte imzalanan Belgrad Antlaşmasının dokuzuncu maddesine göre Rusya'ya denizlerde ticaret serbestliği verilse de bu kararın uygulanması 1774 tarihli Küçük Kaynarca Antlaşmasından sonra olmuştur. Bu antlaşmanın 11. Maddesine göre Ruslara Karadeniz ve Akdeniz'de kendi gemileri ile ticaret yapabilme izni verilmiştir.¹³⁹ Bu antlaşma sonrasında Kırım'ın 1783 tarihinde Rusların eline geçmesi ve aynı tarihte imzalanan Ticaret Antlaşmasıyla Ruslar Karadeniz'de geniş haklara sahip olmuştur. Karadeniz'i diğer yabancı devletlere açma fikri ise Rusların buradaki üstün durumunu sarsmak amacıyla ilk olarak Sadrazam Halil Hamid Paşa tarafından düşünülmüştür.¹⁴⁰ Karadeniz'de kendi gemileriyle serbest ticaret yapabilme hakkını alan Ruslar, Trabzon'da 1805 tarihinde ve o tarihte tek olan Rus konsoloslüğünü açmıştır.¹⁴¹ Bu tarihe kadar Rusya ve diğer Avrupa devletlerinin Karadeniz ticareti Rusya kıyıları ile sınırlı iken bu tarihten sonra Karadeniz'in güneyine kaymaya başlamış ve bu durum Samsun, Sinop ve Trabzon gibi limanların önemini arttırmıştır. Ayrıca Tebriz-Trabzon hattının yeniden canlanması da Trabzon limanının uluslararası bir üne kavuşmasına sebep olmuştur.¹⁴²

¹³⁸ İlber Ortaylı, *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler I*, Ankara, Turhan Kitabevi, 2000, s. 377.

¹³⁹ İdris Bostan, "Karadeniz'in Dış Ticaret Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı", a.g.m., ss. 304-305.

¹⁴⁰ Beydilli, a.g.m., ss. 688-689.

¹⁴¹ Turgay, a.g.m., s. 49.

¹⁴² İdris Bostan, "Karadeniz'in Dış Ticaret Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı", a.g.m., s. 305.

4.2. Avusturya

Osmanlı Devleti'nin 1783 tarihinde Rusya ile imzaladığı 81 maddelik antlaşma sonucu Karadeniz'de ticaret yapabilmek için harekete geçen Avusturya, Karadeniz limanlarında ticaret yapmak isteyip 22 maddelik taleplerini bildirmiştir. Osmanlı Devleti, Rus-Avusturya ittifakı karşısında bu antlaşmayı kabul etmiş ve Avusturya'nın Tuna'dan Karadeniz' geçmesine izin veren 8 maddelik antlaşmayı imzalamıştır. Bu antlaşma ile Avusturyalı tüccarlar, Osmanlı ülkesine satmak için getirdikleri ürünler için sadece %3 gümrük resmi ödeyecek, masdariye, kasabiye, reft ve bac gibi vergilerden muaf olacaktır. Elde ettiği bu imtiyazı en iyi şekilde değerlendiren Avusturyalı tüccarlar memleketlerinde, Trieste limanından ve Marsilya iskelesinden yükledikleri malları Karadeniz'deki Rus iskelelerine götürüp satabiliyordu. Buradan aldıkları malları da kendi ülkelerine, Marsilya, Galiçya iskelelerine ve Trieste limanlarına götürüyorlardı. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin Akdeniz ve Karadeniz kıyılarındaki kentlerden ürün alıp Rusya'ya getirdikleri gibi oradan aldıkları malları bu kentlere getirip satabiliyorlardı.¹⁴³

TABLO 1: Trabzon Limanına Gelen Avusturya – Macaristan Gemileri (1878-1895)

YIL	GEMİ ADETİ	TONAJ (Ürünlerin Toplam Ağırlığı)	FİYAT (Sterlin)
1878	50	40.697	79.659
1879	86	95.667	66.227
1880	106	117.120	69.164
1881	104	104.330	73.212
1882	103	108.649	140.098
1883	103	100.875	111.694
1884	103	102.707	99.041
1885	104	106.806	100.230
1886	104	108.640	104.430
1887	106	107.242	111.825
1888	102	91.752	97.225
1889	N/A	N/A	116.640
1890	106	116.836	157.400
1891	104	114.627	149.695
1892	65	73.526	146.340
1893	68	71.447	175.410
1894	100	100.073	184.830
1895	102	114.787	141.850

Kaynak: Elva Jennette Bogert, “Austro-Hungarian Maritime Trade With The Ottoman Empire”, Tufts University, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), C.2, 1976, s. 711 ve 730

¹⁴³ Nurgül Bozkurt, “Avusturya'nın Karadeniz Ticaretine Bakışı”, *Türk Dünyası Araştırmaları*, haz. İlyas Topsakal ve Metin Köse, Sa. 150, İstanbul, TDAV Yayınları, Haziran 2004, ss. 64-69.

Bu tabloda görüldüğü gibi 1818-1895 tarihleri arasında Trabzon limanına gelen Avusturya-Macaristan gemilerinde genel olarak bir artış vardır. Dikkat çekici nokta ise 1892-93 yıllarındaki gemi sayısında ve buna bağlı olarak gelen ürünlerin tonajında yaşanan düşüştür. Ancak buna rağmen bu yıllarda ürünlerin fiyatlarında düşüş aynı oranda olmamıştır. Ayrıca listede 1889 yılına ait gemi adedi ve tonajı bölümünde yazan N/A “not available” (mevcut değil) kısaltması yerine kullanılmıştır.

4.3. İngiltere

İngiltere ile Osmanlı Devleti'nin ilk ticari ilişkileri kurması 1553 tarihinde Kanuni Sultan Süleyman'ın İran seferi için Halep'te kışladığı sırada Anthony Jenkinson isimli İngiliz tüccarına ticaret müsaadesi verilmesiyle başlamıştır. Ancak bu tüccar bu hakkı kullanmaya çalışmamıştır. Osmanlı-İngiliz ticari ilişkilerinin resmi olarak başlaması ise 1575'te Osmanlı ile ticari ilişkiler kurmak isteyen üç İngiliz tüccarın girişimleri sonucu 1579'da Sultan Murat'tan, Kraliçe Elizabeth'e hitaben bir mektup almasıyla başlamıştır. 1580'de ise İngilizlerin Osmanlı topraklarında serbest ticaret yapmalarına müsaade veren ilk ahitname verilmiştir.¹⁴⁴ İngiltere, Karadeniz'de ticaret yapabilmek için 1774 Küçük Kaynarca'dan hemen sonra Babıali'ye başvurmuş ancak sonuç alamamıştır. 1784'te yeniden başvuran İngiltere'nin Karadeniz'e giriş tarihi ise Fransızların, Mısır'a 1798'de yaptığı saldırı sonrası 1799 tarihinde verilmişse de, İngilizlerin Karadeniz'de sefer özgürlüğü 1802'de başlamıştır.¹⁴⁵ İngilizler, Karadeniz'de serbest ticaret izni aldığı yıllarda daha çok Karadeniz'in Rusya kıyılarındaki limanları kullanmaktaydı. Özellikle Odesa limanı bu konuda başı çekmekteydi. 1830'lu yıllardan itibaren yelkenli gemilerin yanında vapurlarında kullanılmaya başlanmasıyla Osmanlı iskeleleri İngiliz ticaret eksenine girmeye başlamıştır. Trabzon ile İngiltere arasında ilk doğrudan ticaret 1835 tarihinde gerçekleşmiştir.¹⁴⁶

TABLO 2: Trabzon'a Gelen İngiliz ve Diğer Devletlerin Gemileri (1831-1900)

Yıl	İngiliz Gemileri	Tonaj	Diğer Devletler	Tonaj	Toplam Gemi	Toplam Tonaj
1831-35	52	6325	483	69.798	535	76.123
1836-40	94	15.200	607	107.585	701	122.785
1841-45	50	12.409	100	140.416	150	152.825
1846-50	182	99.140	359	118.412	541	217.552

¹⁴⁴ Mübahat S. Kütükoğlu, *Balta Limanına Giden Yol Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1850)*, Ankara, TTK, 2013, ss. 13-18.

¹⁴⁵ Turgay, a.g.m., s. 47.

¹⁴⁶ Numan Elibol, “Osmanlı Belgelerinde İngiltere'nin Karadeniz Ticareti 1842-49”, *JASSS*, Sa. 33, 2015 Bahar I, s. 42.

Tablo 2'nin Devamı

1851-55	130	74.540	533	233.782	663	308.322
1856-60	121	51.409	1357	433.946	1478	485.355
1861-65	31	9105	1517	615.885	1548	624.990
1866-70	26	13.065	1747	807.905	1773	820.970
1871-75	27	16.506	1542	872.799	1569	889.305
1876-80	42	23.330	1434	1.165,130	1476	1.188,460
1881-85	31	23.739	1958	1.903,836	1989	1.927,575
1886-90	117	128.406	2392	2.390,211	2509	2.518,617
1891-95	71	68.076	2129	2.350,586	2200	2.418,662
1896-1900	5	5983	2504	2884	2509	2.890,805
TOPLAM	979	547.233	18.662	14.095,113	19.641	14.642,346

Kaynak: Murat Baskıcı, *1800-1914 Yılları Arasında Anadolu'da İktisadi Değişim*, a.g.e., s. 73.

4.4. Fransa

Osmanlı Devleti'nin Karadeniz ticaretini Rusya ve Avusturya'ya açması sonucunda Fransa'da bu konuda girişimlerde bulunmuştur. Fransa'nın Napoleon önderliğinde Mısır'a saldırmasıyla başlayan savaş sonunda Mısır geri alınmış ve Paris'te bir barış konferansı toplanmıştır (1802). Fransa'nın barış için vazgeçilmez şartı ise Karadeniz ticaretine katılmaktı. Bu durum karşısında, biran önce barış isteyen Babıali ise bu isteği kabul etmiş ve Fransızlara, Karadeniz ticaretine katılma hakkı verilmiştir. Hatta bu hak ile, eskiden beri Akdeniz sahil ve limanlarında kullandıkları tüm ayrıcalıkları (konsolos ikamesi dâhil) Karadeniz için de kullanma imkanına erişmiştir.¹⁴⁷

TABLO 3: Trabzon'un İthal Ettiği Fransız Malları (1846)

Mal	Miktar	Değer (Frank)	Mal	Miktar	Değer (Frank)
Bot Ayakkabı	576 çift	4236	Yağ	500 şişe	950
Yaldızlı Mum	600 paket	1350	Likör	800 şişe	2400
Kayış	220 düzine	1550	Normal kâğıt	150 top	1388
Ayakkabı Fırçası	400 düzine	1200	Mektup kâğıdı	300 top	2400
Kapsül	300.000	750	Kurşun	1.500	1875
Kutu Cila	400 düzine	4000	Pomad	150 çift	1200
Çuha	2 koli	8000	Paris Çivisi	8.000 kilo	24.000
Lavanta Suyu	900 şişe	3600	Rom	2.000 kilo	3000
Kolonya	500 şişe	2000	Tuzlanmış Et	55 kasa	612
Şamdan	40 çift	640	Sabun	200 düzine	750
Tüfek Tabanca	100 parça	14.920	Fes	150 çift	36.000
TOPLAM					67.421 Frank

Kaynak: Özgür Yılmaz, "19. Yüzyılda Trabzon'da Fransız Ticareti ve Yatırımları", s. 57

¹⁴⁷ Beydilli, a.g.m., s. 692.

TABLO 4: Trabzon'dan Marsilya'ya Yapılan İhracat (1878)

Mal	Miktar (Koli)	Kilo
Hububat	10.984	936.000
Fasulye	8977	878.400
Ceviz Kerestesi	1305	213.000
Deri	1750	166.230
Yün	755	62.960
Tütün	585	43.446
Fındık	106	7375
Halı ve Şal	9	924
TOPLAM	25.033	2.354.715

Kaynak: Özgür Yılmaz, “19. Yüzyılda Trabzon'da Fransız Ticareti ve Yatırımları”, s. 61



5. KARADENİZ'DE TİCARİ FAALİYETLERDE BULUNAN DİĞER DEVLETLER

Karadeniz'in ticarete açılması ve İspanya, Sicilyateyn, Hollanda, İsveç ve Prusya gibi küçük Avrupa devletlerinin bu ticaret katılmak istemeleri Osmanlı'nın karşı koymaya çalıştığı bir mesele olagelmıştır. Ancak bu küçük Avrupa devletlerinin, Karadeniz'e çıkma hakkı olan büyük devletlerin bayraklarını takması ve devlet elçilerinden mensubiyet belgeleri alarak o devlete ait gemilermiş gibi Karadeniz'e girmeleri engellenememiştir. Küçük devletlerinin bu ticari hareketlerinin engellenmeye çalışılması karşısında Rusya ve diğer büyük devletlerden yardım isteyebileceği ihtimalinden endişe edilmesi bu devletlere de ticari imtiyaz verilmesini gündeme getirmiştir. Bu bağlamda bu devletlere, Karadeniz'e getirecekleri yükler içinde tersane için gerekli malzemeleri ile İstanbul'un ihtiyacı olan gıda maddelerinin rayiç bedelle satın alınması ve gemi geçişlerinde kontrollerin yanı sıra yasak mal taşımama konusunda rıza göstermeleri durumunda ruhsat verilmesi kararlaştırılmıştır (1802). Bu neticede 1803 yılından 1805 yılına kadar geçen süreç boyunca süren görüşmeler sonunda sırasıyla İspanya, Sicilyateyn, Hollanda, İsveç, Prusya, Dubrovnik ve Cezair-i Seba Cumhur'una Karadeniz'e kendi bandıralarıyla açılma müsaadesi kimine mezkur şart dâhilinde kimine ise "bilâ şart" ile verilmiştir.¹⁴⁸

5.1. İspanya

İspanya'nın Karadeniz kendi bayrakları olan gemileriyle Karadeniz ticaretinde yer almak istemesi Rusya tarafından desteklenmekteydi. 1802 tarihinden beri görüşmek için izin isteyen İspanyol elçisi ile görüşme 24 Ekim 1802 tarihinde Reisülküttap Mahmud Raif Efendi önderliğinde Bebek Kasrında gerçekleşmiştir. Bu görüşmede Osmanlı Devleti ve İspanya mütekabiliyet hususunda anlamış ancak Karakuruş (Hindistan emtiası ve Riyal tabir olunan para) maddesi uzun günler tartışılmıştır. Osmanlı Devleti'nin bu konudaki teklifi senevi yirmi yüktür. Bu para gelip giden İspanyol tüccarları tarafından temin ve ucuz fiyata teslim edilecekti. Karşılığında ise akça alacaklardı. İspanya'nın elçisinden bu konuda cevap beklenirken Rus elçisi devreye girmiş ve bu miktarın fazla olduğunu söyleyerek itiraz etmiştir. İspanya'ya verilen 24 Aralık 1802 tarihli Takrir-i Ali'de İspanya'nın Karadeniz'deki Rus limanlarına gidip gelmelerine izin verilmiş, istenilen Karakuruş miktarı ile ilgili bir söz edilmemiştir.¹⁴⁹ Ancak 1806-1812 yılları arasında devam eden Osmanlı Rus savaşı sırasında

¹⁴⁸ Beydilli, a.g.m., ss. 690-692.

¹⁴⁹ Beydilli, a.g.m., ss. 704-708.

Karadeniz'in ticarete tekrar kapatılması sonucun da yeniden başlayan Osmanlı-İspanya görüşmeleri 16 Ekim 1827 tarihinde imzalanan ticaret antlaşmasına kadar sürmüştür. Babıali Reis Efendisi Esseyid Muhammed Said Pertev ile İspanya yönetici Don Luis del Castillo arasında 4 maddelik antlaşma üzerinde anlaşma sağlanmıştır. Bu antlaşmaya göre İspanyol gemileri kendi bayrakları ile Akdeniz ile Rusya arasında gidip gelebilecekti. Ancak bu tüccarlar Osmanlı üretimi olan herhangi bir ürünü ve ihracı yasaklı olan ürünleri yükleyemeyeceklerdi. Ayrıca bu geçişlerde Babıali'nin uyguladığı kanunlar gereğince gemilerin büyüklüklerine göre vergi alınacaktı.¹⁵⁰

5.2. Sicilyateyn

Karadeniz uluslararası ticarete açıldıktan sonra Sicilyateyn'in de Karadeniz'de ticaret yapabilme girişimler olmuştur. Bu girişimler İspanya örneğinde olduğu gibi yine Rusya tarafından desteklenmekteydi. Bunun neticesinde de Sicilyateyn'e Karadeniz'de ticaret yapabilme hakkı verilmiştir. Bu görüşmelerde Osmanlı tüccarının Avrupa ticaretinin ilgisinin artmakta olduğu ve bu gelişmenin iki taraf için de faydalı olduğu vurgulanmıştır. Osmanlı tüccarının Sicilyateyn limanlarında kadim olan ahitname şartlarında olduğu ve bu hareketin engellenmediği müddetçe Sicilyateyn tüccar gemilerinin Karadeniz'deki Rus limanlarına gidip gelmelerine ruhsat verildiği bildirilmiştir (1803).¹⁵¹

5.3. Hollanda

Karadeniz ticaretine katılma konusunda girişimlerde bulunan bir diğer Avrupa devleti de Hollanda'dır. Ancak bu durum ticarete sonradan katılan diğer devletlerin durumu düşünüldüğünde farklı bir haldedir. Çünkü Hollanda, ahden ve mütekabiliyet usulü ile katılan devletler gibi bu ticarete söz sahibi olmak istiyordu. Bu isteğini ise kendisine verilen 1680 tarihli ahitnameye dayandırmaktaydı. Bu ahitnameye göre Hollandalılara hiç kullanmamış olsalar da Karadeniz'e çıkıp dolaşıp ticaret yapabilme hakkı verilmişken söz konusu olan görüşmelerde sadece Karadeniz'e kıyısı olan Rus iskelelerine gidip gelebilme maddesi üzerine görüşmeler düğümlenmiştir. Bir diğer sorun ise 1612 tarihli Hollanda ahitnamesinde geçen İngiltere ve Fransa'ya verilen hakların Hollanda'ya da verileceğinin bildirilmiş olmasıdır. Dolayısıyla Hollanda bu iki hakkı yeniden elde edebilmeyi amaçlamıştır. Buradaki aynı haklardan kasıt, Hollandalıların, Osmanlı ülkesinde her yerde konsolosluk açabilmek ve

¹⁵⁰ Tufan Turan, "Osmanlı-İspanyol Karadeniz Müzakereleri ve İspanya'nın Karadeniz Ticaretine Girişi", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C. 7, Sa. 32, www.sosyalarastirmalar.com 30.04.2016, ss. 266-267.

¹⁵¹ Beydilli, a.g.m., s. 708.

Fransa'ya tanınan masdariyye muafiyetidir. Osmanlılar ise, Hollandalılara verilecek bu ayrıcalıklar karşısında, Hollanda topraklarında çokça faaliyet gösteren Osmanlı tüccarlarının ticari işlerinde sıkıntıları çözebilmek için konsolosluklar açmak istemektedir. Uzun süren görüşmeler sonucunda Hollanda kendi isteklerinden vazgeçmek zorunda kalmış ve Karadeniz'e çıkış iznini, Osmanlıların, Hollanda'da konsolosluk açabilme teklifinin kabul etmesi koşuluyla alabilmiştir.¹⁵²

5.4. İsveç

Osmanlı İsveç ilişkileri genel olarak dostça olmuştur. Bu dostluk Ruslara yenilen İsveç Kralı XII. Şarl'ın Özi Muhafızı Yusuf Paşa'nın yardımıyla Osmanlı topraklarına sığınması ve beş yıl kalmasıyla daha da pekişmiş ve artarak devam etmiştir. Hatta bu artan iyi ilişkiler sonunda İsveç ile 1737 tarihinde 18 maddelik bir ticaret antlaşması imzalanmıştır.¹⁵³ İsveç'in Karadeniz ticareti ile ilgili talebi 1805'te İstanbul'a gelen İsveç gemileri için Karadeniz'e geçiş talebinde bulunmasıyla başlamıştır. Ancak Babıali, Baltık Denizi gibi uzak bir yerden çıkıp Karadeniz'e gelmek isteyen İsveç ticari gemilerinin Osmanlı ekonomisine katkısının az olacağını düşünmekteydi. Ama yine daha önce diğer devletlere tanınmış olan imtiyazların İsveç'e de tanınması hususu III. Selim'e sunulmuştur. İki devlet arasındaki dostluğa istinaden bu imtiyazlar bil'a şart ile İsveç'e verilmiştir.¹⁵⁴

5.5. Prusya

Karadeniz ticaretin devletlere açılmaya başlamasıyla bu denize çıkabilmek ve burada ticaret yapabilmek için Prusya da bu konuda girişimlerde bulunmuştur. Bu girişimler sonucunda 15 Temmuz 1806 tarihinde emeline ulaşan Prusya'ya imtiyazlar mütekabiliyet usulüncü verilmiştir. Yani Prusya, Karadeniz'e girip ticaret yapabilecek ve bunun karşılığında ise Prusya taraflarına gidecek Osmanlı tüccarları bütün ayrıcalıklardan yararlanacak ve ticari ilişkiler geliştirilecekti. Verilen bu imtiyaza rağmen Prusya'nın ticari faaliyeti, Prusya elçisinin Karadeniz'de ticari izin alabilmek için tekrar başvurduğu 1830 tarihine kadar hemen hemen hiç olmamıştır.¹⁵⁵

¹⁵² Beydilli, a.g.m., ss. 722-726.

¹⁵³ Mustafa Güler, "1150/1737 Osmanlı-İsveç Ticaret Antlaşması", *AKÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, ed. İrfan Aypay, Mehmet Karakaş, C. IX, Sa. 2, Afyon, AKÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007, ss. 102-110.

¹⁵⁴ Beydilli, a.g.m., ss. 728-730.

¹⁵⁵ Beydilli, a.g.m., s. 737.

5.6. Sardunya

Sardunya Krallığı, Viyana Kongresi ve Paris Antlaşmasından sonra değişen Avrupa çevresi içinde ortaya çıkmış bir krallıktır. Sardunya, Fransa aleyhine Savua, Nice, Piyomente ve Cenova toprakları ile genişletilerek büyük bir krallık haline getirilmiştir. Pek tabii bu devlet de dönemin diğer devletleri gibi Osmanlı Devleti ile ticaret yapabilmek için girişimlerde bulunmuştur. II. Mahmud döneminde 1820 dolaylarında başlayan bu siyasi münasebetleri ise özellikle İngiltere desteklemekteydi.¹⁵⁶ Sardunya ile Osmanlı Devleti arasında bir ticari antlaşma olmaması nedeniyle Sardunya ticaret gemileri Akdeniz'deki Osmanlı sularında Fransız bayrağı ile dolaşmaktaydı. Sardunya'nın, Karadeniz ticaretine müdahil olma isteği İngiliz elçisi Robert Listen'in çabalarıyla olmuştur. Ayrıca Rusya ve Fransa da Sardunya'nın Karadeniz ticaretine muadil olmasını istiyorlardı. Bu konuda Sardunya ile antlaşma 26 Ekim 1823 tarihinde gerçekleşmiştir. On beş maddeden oluşan bu antlaşma metninde, Karadeniz'e çıkış ve ticaret hakkından bahsedilmemiştir. Bu hak, Sardunya'ya ruhsat ile bahşedilmiştir.¹⁵⁷

5.7. Danimarka

Danimarka ile Osmanlı Devleti'nin ilişkilerinin başlangıcı İstanbul'un fethini izleyen yıllarda başlamıştır. Çünkü Danimarkalıların, fetih olayından tam 1000 yıl kadar önce Bizans İmparatorluğu ile ilişkiler kurduğu bilinmektedir. 1200 yılında ise Danimarka Kralı Erik Ejegod bir Viking gemi ile İstanbul'a gelmiştir. İstanbul'un fethi olayının Danimarka'ya bir ticaret kervanı veya Roma Kilisesi aracılığıyla ulaştığı düşünülmektedir. Fetihten sonra Danimarka ile Osmanlı Devleti arasında önemli ticari ve kültürel bağlar kurulmuştur. Özellikle IV. Christan zamanında Danimarka'da denizaşırı ticaret çok yaygındı ve Danimarkalı tüccarlar Batı Hint Adalarına kadar gidebiliyorlardı. Kral V. Frederik tarafından devlet memuru Sigund De Cehle 1752'de Osmanlı ile ticari ilişkiler kurması için İstanbul'a gönderilmiştir. 4 yıl süren çalışmalar sonunda 4 Ekim 1756 tarihinde Sultan III. Osman ile Danimarka Kralı V. Frederik arasında resmi bir ticaret antlaşması imzalanmıştır.¹⁵⁸

¹⁵⁶Münir Aktepe, "II. Mahmud Devrinde Osmanlı-Sardunya Münasebetlerine Dair Bazı Belgeler", *Belgeler*, C. XI, Sa. 15, Ankara, TTK, 1986, s. 89. II. Mahmud Dönemi Sardunya ilişkileri ile Osmanlı arşivlerinde bulunan Hatt-ı Hümayunlar ve İrade-i Seniyyeler için bkz. Münir Aktepe, "II. Mahmut Devri Osmanlı İmparatorluğu ile Sardunya Krallığı Münasabetlerine Dair İrade-i Seniyyeler", *Belgeler*, C. XII, Sa. 16, Ankara, TTK, 1987, ss. 101-113 ve Münir Aktepe, "II. Mahmud Devrinde Osmanlı-Sardunya Münasebetlerine Dair Bazı Belgeler III, *Belgeler*, C. XIII, Sa. 17, Ankara, TTK, 1988, ss. 183-213.

¹⁵⁷ Beydilli, a.g.m., ss. 738-743.

¹⁵⁸ Hadiye Tuncer, *17. ve 18. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu Danimarka İlişkileri*, 1. B., Ankara, Doruk Kitabevi, 1991, ss. 6-7.

Danimarka'nın Karadeniz'de kendi bayrağı ile ticaret yapabilmek için girişimlerde bulunması ise 1820 tarihinde başlamıştır. Daha sonra 1821'de yeniden başvuran Danimarka'nın bu isteği yerli tüccar aleyhine oluşabilecek zararların telafisinin mümkün olamayacağı endişesiyle kabul edilmemişse de 1821 Rum isyanı döneminde İngiltere'yi devreye sokarak bu konuda 1822 tarihinde bir vaat almayı başarmıştır. İngilizlerin 1823 tarihinde konuyu tekrar gündeme taşımışından sonra Babıali, konuyu görüşmek için bir Danimarkalı yetkilinin İstanbul'a gelmesine müsaade etmiştir. Böylelikle Danimarkalılar da Karadeniz'de kendi bayraklarıyla ticaret yapabilme hakkı elde edebilmiştir.¹⁵⁹

¹⁵⁹ Beydilli, a.g.m., ss. 743-746.

TABLO 5: Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması ve Ticarete Katılan Devletlerin Durumu

Devletler	Karadeniz'e Giriş Tarihi	Hukuki Durumu	Şartı	1806-12 Savaşı	Savaş Sonrası	Yeni Şartlar	1826 Akkerman Antlaşması	1829-Edirne Segedin - Antlaşması
Rusya	1774 / 1783	Ahden	Mütekabiyet	Karadeniz Devletlere Kapalı	Ahden Me'zûn	Yok	Ahden Me'zûn	Bütün ticaret gemilerine kayıtsız açık
Avusturya	1784	"	"	"	"	"	"	"
İngiltere	1802	"	"	"	"	"	"	"
Fransa	1802	"	"	"	"	"	"	"
İspanya	1802	Müsadeten Ruhsat	Mütekabiyet Karakuş Teslimi	"	Eski Ruhsat Mülga Hükmünde	İstanbul ve Tersane için Mal Teslimi	Rusya Tavassutu ile Ruhsat	"
Siciyateyn	1803	"	Mütekabiyet Bilâ-şart	"	"	"	"	"
Hollanda	1803	"	"	"	"	-	"	"
İsveç	1803	"	"	"	"	1815	"	"
Prusya	1806	"	"	"	"	--	"	"
Sardunya	1823	"	Mütekabiyet Mal Teslimi	-	-	"	"	"
Danimarka	1823	"	"	-	-	"	"	"

Kaynak: Kemal Beydilli, "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü", a.g.m., s. 755

5.8. İran

İrani'nin Karadeniz ticaretindeki çok eski dönemlerden beri yer almaktaydı. Karadeniz ticareti, özellikle Trabzon limanı, İran'dan gelen ve İran'a giden kervanlar olmadan düşünülemez. Karadeniz'in uluslararası ticarete Avrupalı devletlere açılmasından sonra bölgedeki ticarete artış meydana gelmiş ve 1810'lu yıllarda İran-Trabzon transit yolunun canlandırılması konusu gündeme gelmiştir. 1812'de İngiliz Sir Georege Quseley, Doğu Hindistan Kumpanyası (East India Company)'nın İran ipeğini Buşir limanı yerine Trabzon'dan gemiye yüklemesi halinde kara nakliyat ücretinin %2,5'dan %1'e ineceğini ve Trabzon-İngiltere deniz nakliye ücretinin daha az olacağını bildirmiştir.¹⁶⁰ İngiltere'nin bu düşüncesi 1819'da Erzurum'da bulunan İngiliz ikinci konsolosu Henry Suter ve 1820'de İngiliz maslahatgüzarı Henry Willock tarafından da desteklenmiştir.¹⁶¹ Bu gelişmeler neticesinde Trabzon ticaretinde önemli oranda artış meydana gelmiş ve XIX. yüzyılda Karadeniz ticaretinin artması bölgede iki rakip yolun oluşmasına neden olmuştur. Bunlardan birincisi Osmanlı Devleti sınırları içerisindeki Trabzon-Erzurum-Tebriz hattı, ikincisi ise Rusya'nın kontrolündeki Gürcistan sahilinde Sohum-Poti limanından ve Batum-Tiflis üzerinden Tebriz'e uzanan güzergahtı. 1832 yılına kadar tüccarlar Kafkasya üzerinden Tebriz'e uzanan yola Trabzon-Erzurum güzergahından daha fazla önem vermişlerdir. Bu durumun oluşmasında Rusların uyguladığı düşük gümrük oranlarının etkisi vardır. 1823 tarihinde İngilizlerin Kafkas hattı yerine Erzurum üzerinde Tebriz'e giden güzergahı denemesiyle bu iki hat birbirinden ayrı iki yola dönüşmüştür.¹⁶² Karadeniz limanları özellikle Trabzon limanı için İran transit ticareti çok önemli noktadadır. İran'dan gelen kervanların Trabzon limanından ihraç edildiği ve Trabzon limanına gelen malların büyük bölümünün İran'a yine kervanlarla gönderilmesi bu ticari ilişkiyi göstermesi açısından önemlidir. Yani Trabzon limanı yalnız Anadolu ticaretinin değil İran transit ticaretinin de limanıdır. İran transit ticaretini oluşturan kervanlar ile ilgili bilgi veren Issawi, bu kervanlarda toplam 21000 ton yük taşıyan 60000 at, 1400 ton yükü olan 2000 deve, 1050 ton yük taşıyan 3000 öküz ve 1050 ton yükü olan 6000 eşekten bahseder. Buna göre toplamda 24500 ton ve 169000 sterlin değerinde bir kervandan bahsedebiliriz. Ancak bu değerler toplam 3 gidiş-geliş yapan bir kervanın değerleridir, buna göre her bir yönde ortalama 4000 tondan biraz fazla bir yük Trabzon'dan İran'a veya İran'dan Trabzon'a taşınır. İran'ın ihraç ettiği başlıca ürünler; ipek,

¹⁶⁰ Mübahat Kütükoğlu, "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", a.g.m., s. 98.

¹⁶¹ Turgay, a.g.m., s. 50.

¹⁶² Masoumeh Daei, "XX. Yüzyılın Başlarında İran Ticaretinde Osmanlı Rus Rekabeti", *Belleten*, C. LXXVII, Sa. 278, 2013, www.ttk.gov.tr, ss. 240-241.

tütün, kuru üzüm ve halıdan oluşurken ithal ettiği ürünler ise pamuklu ürünler, şeker, çay, cam eşyalar ve hırdavattır¹⁶³ Tebriz'den başlayan bu kervan yolu Hoy, Maku, Bayezit, Diyadin, Aydın Bey, Eleşkirt, Hasankalesi, Erzurum, Bayburt, Gümüşhane, Torul ve Maçka üzerinden Trabzon'a ulaşmaktaydı.¹⁶⁴

1846 tarihinde İngiliz elçisinin, Babıalı'ye yazdığı bir mektupta, Trabzon üzerinden İran'a ihraç edilen ürünün 130 milyon kuruş değerinde olduğunu ve bu miktarın Osmanlı'ya 500 kuruş değerinde gümrük geliri getirdiğini söylemiştir. Ayrıca ticaretin sürekli arttığını ve kervan yollarının araba yollarına çevrilmesi halinde hem ticaretin çok olacağı hem de devletin gümrük gelirlerinde artış olacağını belirtmiştir. Osmalı Devleti, bu projeyi onaylamış ancak Kırım Harbi nedeniyle ertelemek zorunda kalmıştır. Bu yolun en kısa sürede bitirilmesi Rusya'nın politikaları neticesinde zorunlu hale gelmiştir. Çünkü Ruslar, Poti yolundan İran'a uzanan bir demiryolu yapımına başlamış ve Gürcistan yolunu yenilemişti. 1866 yılına kadar Osmanlı yolları Rus yolları ile rekabet edebilecek güçteyken Rus demiryollarının yapılması ile bu denge Rusya lehine bozulmuştu. Ayrıca Poti ile Hazar arasında yeni bir demiryolu projesine başlanması, tüccarlarının mallarının sigorta edilmesi, liman ve yolların onarılması gibi gelişmeler ile Rusya, Osmanlı karşısında üstün duruma geçmiştir.¹⁶⁵

1867 yılında Trabzon üzerinden ihraç edilen İran ürünleri arasında tömbeki, ipek, kuru üzüm, halı, şal, deri ve diğer İran ürün ve kumaşları gibi ürünler yer almaktadır. Aynı yol üzerinden İran'a ulaşan mallar ise, pamuklu giysiler, patiska, İngiliz çayı, Fransa'dan şeker, cam eşyalar, hırdavat, çanak çömlek, mobilya, süs eşyaları ve Fransız, Belçika veya Alman kumaşlarından oluşmaktaydı.¹⁶⁶ 1885'e kadar İran transit ticareti bazı istisnai yıllar dışında Anadolu ticaretini aşmıştır. Bu tarihten sonra ise Karadeniz'de Poti yolunun denenmesi, güneyde Süveyş Kanalı'nın açılmasıyla Buşir limanının yeniden önem kazanmasıyla bu transit ticarete bir düşüş yaşanmış ve XIX. yüzyıl sonuna kadar 1.000.000 sterlinin üzerine çıkamamıştır.¹⁶⁷ Trabzon limanındaki ithalat ve ihracat miktarlarına baktığımız zaman İran için gelen mal değerinin genelde üstün olduğunu görmekteyiz. İhracatta ise değer dengesi

¹⁶³ Charles Issawi, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, Chicago, The University of Chicago Press, 1980, s. 121.

¹⁶⁴ Selahattin Tozlu, "19. Yüzyılda Sosyo-Ekonomik Bakımdan Trabzon Limanı", *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu*, haz. Mithat Kerim Arslan ve Hikmet Öksüz, C.1, Trabzon, Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, 2002, s. 382.

¹⁶⁵ Daei, a.g.m., ss. 242-243.

¹⁶⁶ Musa Şaşmaz, *Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914*, C. 1, Ankara, TTK, 2014, ss. 297-298.

¹⁶⁷ Mübahat Kütükoğlu, "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", a.g.m., s. 101.

birbirine yakın olmakla beraber bazı yıllardaki düşüşler ticareti etkileyen etkenlerle açıklanabilmektedir.



TABLO 6: Trabzon'da İnan İçin İthal Edilen Mallar (1873-1898)

Yıllar	Pamuklu-Yünlüer	Şeker	ay	Diğer	TOPLAM
1873	603.000	42.712	30.200	24.348	700.260
1874	838.700	47.715	20.640	16.212	923.267
1875	810.560	33.225	31.660	19.412	894.857
1876	790.204	41.632	22.700	18.736	873.272
1877	489.600	20.687	23.100	17.213	550.600
1878	470.680	20.010	38.472	67.116	596.278
1879	610.240	16.465	31.144	80.039	737.888
1880	532.300	20.625	44.080	87.745	684.450
1881	523.300	-	23.240	70.449	616.989
1882	682.050	-	16.000	150.289	848.339
1883	-	-	-	-	-
1884	781.955	67.729	65.440	124.794	790.330
1885	661.630	60.550	81.120	17.220	820.520
1886	552.470	73.375	75.200	82.350	783.395
1887	440.930	22.500	96.600	50.460	610.490
1888	494.065	9175	72.240	58.860	634.340
1889	532.130	4660	102.000	64.000	702.790
1890	493.740	42.610	48.120	80.780	665.250
1891	443.275	24.420	96.000	88.720	652.415
1892	331.960	29.200	84.000	89.460	534.620
1893	332.100	21.200	60.060	83.290	496.650
1894	445.610	6080	75.000	108.800	635.490
1895	518.820	16.830	56.000	101.240	692.890
1896	408.655	19.280	78.000	71.300	577.235
1897	386.140	16.515	71.945	80.000	554.600
1898	364.025	10.945	70.750	96.630	542.350

Kaynak: Mübahat Kütükoğlu, "19.Yüzyılda Trabzon Ticareti", a.g.m., s. 116 - Tabloda yer alan diğer ürünler; öteberi, ufak tefek eşyalar anlamındadır.

TABLO 7: Trabzon'dan İhraç Edilen İnan Malları (1873-1898)

Yıllar	İpek ve Koza	Şal	Tömbeki	Halı	Diğer	TOPLAM
1873	149.100	4041	79.600	5600	51.506	289.847
1874	113.660	6850	130.160	9180	26.097	285.947
1875	94.630	8400	149.456	7800	14.570	274.856
1876	81.050	4550	102.568	4780	51.702	244.650
1877	68.430	6286	106.736	15.500	44.048	241.000
1878	93.000	16.150	92.568	20.000	12.327	234.045
1879	44.340	44.610	84.200	30.000	19.717	183.433
1880	91.400	14.490	72.056	30.000	11.592	219.538
1881	61.100	10.660	91.824	15.000	14.752	193.336
1882	37.200	63.000	95.536	139.240	9817	344.793
1883	-	-	-	-	-	-
1884	62.410	92.550	129.554	44.600	34.338	363.452
1885	86.200	-	87.290	34.060	27.040	234.590
1886	44.820	53.550	98.140	44.230	20.235	260.975
1887	35.060	90.720	100.360	60.850	16.980	303.970
1888	18.720	35.200	102.600	57.000	19.650	233.170
1889	6040	63.680	103.505	79.415	22.785	275.425
1890	2240	67.360	91.480	107.880	44.830	311.550
1891	3580	65.360	92.440	80.615	23.095	265.090
1892	890	116.480	38.000	61.465	15.585	232.420
1893	4320	141.120	13.880	76.130	8355	243.805
1894	4000	108.000	10.600	84.240	6800	213.640
1895	6600	97.720	2550	96.400	8180	211.520
1896	7900+	58.720	26.560	91.790	3550	188.520
1897	2300+	104.160	17.600	86.575	4955	215.590
1898	960+	66.640	29.280	98.080	13.445	208.405

Kaynak: Mübahat Kütükoğlu, “19. Yüzyılda Trabzon Ticareti”, a.g.m., s. 118 - Tabloda yer alan diğler ürünler; öteberi, ufak tefek eşyalar anlamındadır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DOĞU KARADENİZ KIYILARINDA TİCARET

Doğu Karadeniz kıyılarında bulunan kasabalar bugün kalabalık ve birbirine yakın bir konumda sıralanmış merkezler halinde, ülkemizin diğer sahil kesimlerinde rastlanmayan kendine has bir özellik kazanmış durumdadır. Bu durumun oluşmasında bölgenin yerleşime uygun olmayan coğrafi yapısının etkisi büyüktür. Bu şartlar bölge halkının kıyı şeritlerinde toplanmasını mecburi hale getirmiştir. Ayrıca mevcut ulaşım imkanlarının kısıtlı olması da tabii liman durumundaki koylarda ve derelerin denize döküldüğü yerlerde kurulan iskeleler, bu tip yerleşmeler için temel oluşturmuştur. Bunun yanında dağlarda dağınık halde yaşayan halkın toplu olarak bulunduğu, dini vazifelerini yerine getirip pazar ihtiyaçlarını karşıladıkları yerler bu düzlük alanlarda ortaya çıkmıştır. Bu gibi merkezlerde Cuma kılınabilecek bir cami ve pazar yerinin bulunması zamanla çeşitli sosyal-ekonomik şartların etkisiyle bir nüfus birikimine ve iskanın giderek bu mevkileri kasabaya dönüştürmesine zemin hazırlamıştır.¹⁶⁸

Doğu Karadeniz bölümünde bulunan iskelelerin 1594-95 yıllarında düzenlenen listesi Yusuf Halaçoğlu tarafından yayınlanmıştır. Osmanlı Devleti'nin deniz yollarını 4 ana başlıkta toplayan listeye göre konumuzu ilgilendiren coğrafyadaki iskeleler Üsküdar'dan Anadolu'nun Karadeniz kıyılarını takiben Faş'a kadar olan iskeleler bölümünde yer alır ve sırasıyla şunlardır: Bulancak, Ayvasıl, Giresun, Boğacık, Aksu, Döne-tut, Keşap, Tirebolu, Karaburun, Alago, Çavuşlar, Göçele (Görele), Büyük Liman, Akçakale, Bolatına (Polathane), Trabzon, Kavata, Sürmene, Manor, Of, Kocataşı, Rize, Kemer, Atina (Pazar), Vanca, Arhava, Eski Trabzon iskeleleridir.¹⁶⁹

Doğu Karadeniz kıyısında bulunan bu liman ve iskeleler, Boğaziçi'nin Anadolu yakasından başlayarak 1817-1819 yılları içinde Rumeli Feneri'ne gelinceye kadar bütün kıyıları gezen Seyyah Bijişkyan¹⁷⁰ tarafından da kaydedilmiştir. Buna göre söz konusu bölgede Batlama, Giresun, Boğacık, Zefre, Tirebolu, Halkalava Pazarı, Görele, Büyük Liman, Yoros Burnu, Akçakale, Platana, Devrend isimli limanlar bulunmaktadır.¹⁷¹ Aynı seyahatnamenin üçüncü bölümünde ise konumuzu ilgilendiren Trabzon, Kovata, Sürmene, Of, Rize Soğuksu, Atina, Eski Trabzon, Laroz, Arkava, Hopa isimli limanlarına

¹⁶⁸ Feridun Emecen, "Of Kasabasının Ortaya Çıkışı Üzerine Notlar", *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, ed. Veysel Usta, Sa. 1, Trabzon, Serander Yayınları, Güz 2006, ss. 45-46.

¹⁶⁹ Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara, PTT Genel Müdürlüğü, 2002, s. 148.

¹⁷⁰ P. Minas Bijişkyan, *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası*, ter. Hrand D. Andreasyan, İstanbul, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1969.

¹⁷¹ Bijişkyan, a.g.e., s. 28.

rastlamaktayız.¹⁷² Arşivlerimizde bu liman ve iskelelerin hepsiyle ilgili bilgi bulunmasa da Bijişkyan'ın eserinde, bu liman ve iskeleler ile ilgili küçük de olsa bilgi verilmiş olması buraların eski zamanlardan beri bir ticaret içinde olduklarını göstermesi açısından önemlidir.

Bu kıyı kasabalarındaki gelişim nüfus ve ekonomi değişimiyle birlikte daha çok son yüzyılda yaşanmıştır. Bundan önceki dönemlerde aynı yoğunlukta bir kıyı iskanı olmamış, yerleşme daha çok antik dönemdeki gibi kale-liman görüntüsünde olmuştur. Bu yerleşmeler daha sonra gelişerek Samsun, Giresun, Trabzon ve Rize gibi şehirler ile birlikte Tirebolu, Ünye, Arhavi gibi kasabaların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Bu tip iskele pazar yerleşmelerinin önemi XVII. asırdan itibaren artmaya başlamıştır. Bunun en önemli sebeplerinden biri ise İran'a ve Kafkasya'ya yönelik hareket planlarında Trabzon limanının kullanılmasıdır. 1578-1590 arasındaki Osmanlı – Safevi mücadelesinde asker ve mühimmat sevkiyatının büyük bölümü Trabzon üzerinden yapılmış ve bu durum kıyı kesimindeki görece daha küçük iskele ve liman şehirleri için de bir canlanmaya yol açmıştır.* Ayrıca yukarıda da bahsedilen Karadeniz'in 1774 tarihinde Küçük Kaynarca Antlaşmasıyla önce Rusya'ya daha sonra diğer Avrupa devletlerine açılması ve bölgede yeni bir ticari faaliyetlerin başladığı XIX. yüzyıl da bu kıyı iskelelerinin bir kasaba olarak gelişmesinde etkili olmuştur.¹⁷³

Doğu Karadeniz kıyılarındaki bu söz konusu liman ve iskeleler arasında Giresun'da önemli bir sahil kenti olan Espiye adına rastlanmaması ilginçtir. Ancak Bijişkyan eserinde, Giresun'a 18 mil mesafede olup, Keçiburnu'nun altında limanı olan Zefre (eski adı Zefir) olan bir yerden bahseder. Ayrıca buranın dört mil ötesinde eski kale ile Espiye kasabasının varlığından söz eder. Buranın yukarısında da pek çok bakır çıkarılan Lahanoz madenin bulunduğunu söyler.¹⁷⁴ Bu yerleşim yerinin daha sonra Espiye olması, buradaki söz edilen bakır madenine ve arşivlerde bulunan belgelere baktığımız zaman mantıklı gözükmektedir. Bugün Espiye'de Zefre adında bir yer bulunuyor olması bu konuda aydınlatıcı bir bilgidir. Ayrıca Osmanlı arşivlerinde Espiye'den çıkarılan bakır ile H. 1192 ve H. 1194 tarihli belgeler bulunmaktadır.¹⁷⁵ Feridun Hoca da bir makalesinde burada iskelenin varlığına dair bilgiler

¹⁷² Bijişkyan, a.g.e., s. 43.

* Doğu Karadeniz liman ve iskelelerinden daha sonraki yıllarda da asker ve mühimmat sevkiyatı ile ilgili birçok belge arşivlerimizde bulunmaktadır. Bknz. **BOA**, Y..MTV. 22-151, 29 Zilkade 1303, (29 Ağustos 1886); 132-22, 2 Cemaziyülahır 1313 (20 Kasım 1895); 132-36, 3 Cemaziyülahır 1313 (21 Kasım 1895); Y..PRK.ASK. 58-104, 27 Rebiyülevvel 1307 (21 Kasım 1889); 139-108, 14 Muharrem 1316 (4 Haziran 1898).

¹⁷³ Feridun Emecen, "İskele-Pazarlardan Kasabaya Doğu Karadeniz'de Küçük Kıyı Yerleşmelerinin Yükselişi", *Prof. Dr. Mübahat S. Küçükkoğlu'na Aramağan*, ed. Zeynep Tarım Ertuğ, İ. Ü Edebiyat Fakültesi, İstanbul, 2007, ss. 89-93.

¹⁷⁴ Bijişkyan, a.g.e., s. 38.

¹⁷⁵ **BOA**, C..ML., 569-23284, 29 Safer 1192 (29 Mart 1778); **BOA**, AE.SABH.I.. 254-17077, 20 Safer 1194 (26 Şubat 1780); **BOA**, C..BH., 63-2957, 28 Şevval 1194, (27 Ekim 1780).

vermiştir. Buna göre 1554 tarihli defterde Alahnas adına bir iskeleden bahsedilmektedir. 1583 tarihli defterde ise bu iskeleye sandal ve melekse denilen kayıkların yanaştığı ve mal nakliyatından bir vergi alınmaktadır.¹⁷⁶ Muhtemelen Feridun Hoca'nın bahsettiği Alahnas iskelesi adını, Lahanoz madeninden çıkarılan buradan ihraç edilmesinden almaktadır. Doğu Karadeniz kıyısındaki liman ve iskelelerden bahseden bu listeye, Doğu Karadeniz'in tek adası olan Giresun Adasını da eklemek gerekmektedir. Giresun şehrine 2 mil mesafede yer alan bu adanın arazisi toplam 40 dönüm kadardır. Plajı bulunmayan bu adanın kuzey tarafında bir koy mevcut olup buraya gemi yaşayabilmektedir. Adanın batı tarafı rüzgarlara karşı korunaklıdır ve bu durum buraya küçük teknelerin yaşayabilmesine olanak sağlayarak bir liman özelliği gösterir.¹⁷⁷ Evliya Çelebi de Seyahatnamesinde Giresun Adasından bahseder. Buna göre Giresun Adası, Giresun'un batı yönünde ve küçük bir adadır. Ayrıca şehre yapılan Kazak saldırılarından da bahseden Evliya Çelebi, Kazakların şaykalarını bu adaya gizlediklerini söylemektedir.¹⁷⁸ Nitekim Osmanlı arşivlerinde bulunan bir belgede Rize tarafından yüklediği limon ve portakal yüküyle Trabzon tarafından karşı tarafa giden bir Rus sefinesinin hava muhalefeti nedeniyle Giresun Ada limanına gelmesi burada bir ticari etkinlik olarak olmasa da bir limanın olduğunu göstermesi açısından önemlidir.¹⁷⁹

Doğu Karadeniz kıyılarında yer alan Trabzon ve tevabii iskelelerinden ticaret yapacak tüccarlardan belli bir ücret alınmaktaydı. Osmanlı Devleti ve Rusya iskelelerinde ticaret yapan küçük gemi tüccarlarına tezkire verilmesi için altı kuruş alınması gerektiği Trabzon valiliğine bildirilmiştir.¹⁸⁰ Bu belgeden anlaşıldığı üzere Trabzon ve sahildeki diğer iskelelerden devlet içinde ve Rusya ile ticaret yapmak isteyen tüccarlar bir tezkire bedeli ödemek zorundaydı. Ayrıca Trabzon ve kazalarından tersane için saf tel ve ham kendir gönderilmekteydi. Buna göre Canik sancağından gönderilen malzemenin tersaneye yetmediğinden ve bu nedenle kantarı 16 kuruş, kendirin kantarı 15 kuruş olarak gönderilmesi buyrulmuştur.¹⁸¹

Diğer bölgelerde olduğu gibi Doğu Karadeniz kıyılarındaki ticarete de en önemli sorunlardan biri kaçakçılığın önlenmeseydi. Bunun için söz konusu liman ve iskelelerden

¹⁷⁶ Feridun Emecen, "Doğu Karadeniz Kıyılarında İskan ve Şehirleşme: Espiye Kasabasının Ortaya Çıkışı", *Tarihi Kültürel Özellikleri ve Gelenekleriyle Espiye Sempozyumu*, ed. Ahmet Gürsoy, İstanbul, Espiye Belediyesi Yayınları, 2007, s. 9.

¹⁷⁷ Ali Fuat Örenç, "Geçmişten Günümüze Giresun Adası", *Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu*, ed. Gazanfer İltar, C.1, Ankara, Giresun Belediyesi Yayınları, 2009, s. 40-41.

¹⁷⁸ Evliya Çelebi, *Seyahatname*, haz. Zekeriya Kurşun vd., 2. Kitap, 1. B., İstanbul, YKY, 1999 s. 46.

¹⁷⁹ BOA, HAT, 148-6233, 29 Zilhicce 1221 (9 Mart 1807).

¹⁸⁰ BOA, A_}MKT_DV. 15-51, 29 Recep 1265 (20 Haziran 1849).

¹⁸¹ BOA, C..BH. 45-2124, 22 Zilkade 1219 (22 Şubat 1805).

yabancı memleketlere giden yerli ve yabancı tüccarların geri döndüklerinde kaçakçılığa mahal vermemek için polis ve zabıta memurları tarafından arandığı bildirilmiştir. Ancak şüpheli kadınların da aranması gerektiğinden Trabzon, Rize, Ordu, Giresun ve Samsun iskelelerine birer kadın memur tayin edilmesi istenmiştir.¹⁸² Kaçakçılıkla ilgili bir diğer belge ise 1309 tarihlidir. Trabzon, Kastamonu ve Edirne vilayetlerine gönderilen bu yazıda, Rus sahillerin Batum yoluyla gelen kaçak gönderilen tuzların el konulması gerektiği ancak bu duruma sahildeki memurlar ve liman başkanının gerekli özeni göstermediğini bildirilmiştir. Bu nedenle kaçakçılar memur olmayan bölgelere gidip halk arasına çıktıklarından bu durum kolera salgının yayılmasına neden oluyordu. Bu konuda yetkililerin uyarılması ve daha dikkatli olunması istenmiştir.¹⁸³ Ayrıca yine Trabzon ve Kastamonu vilayetlerine gönderilen yazıda denizden kaçak tütün ve barut ithalinin engellenmesi için gerekli tedbirlerin alınması gerektiği bildirilmiştir.¹⁸⁴ Osmanlı Devleti'nin deniz ticaretini kaçakçılığa ve salgın hastalıklara karşı korumaya çalışmış olduğunu söyleyebiliriz. Bunu destekleyen bir diğer belge de Trabzon Limanı'ndan Sürmene'ye kadar olan sahilin korunması için bedeli Zaptiye Nezareti tarafından ödenen bir karakol sandalının kiralanmış olması bu yönde atılan adımları göstermesi açısından önemlidir.¹⁸⁵

Doğu Karadeniz kıyısındaki Trabzon ve diğer iskelelerde muhtemelen işlerin daha kolay halledilebilmesi için birleşik komisyonlar oluşturulmuştur. Buna göre; Tirebolu iskelesinde teğmen Ahmet Efendi, nüfus memuru Temel Efendi ve zabıta memuru Mehmed Efendi, Görele iskelesinde Mülazım Mehmed Murat, nüfus memuru Salim Efendi ve zabıta memuru Haşim Ağa işe başlamıştır. Mülazım Bekir Efendi, nüfus memuru Mehmed Efendi ve zabıta memuru Mehmed Efendi Sürmene iskelesinde, Mülazım İsmail Efendi, nüfus memuru Şevki Efendi ve zabıta memuru Hüseyin Ağa Of iskelesinde, nüfus memuru Osman Efendi, zabıta tabur kâtibi Süleyman Efendi ve askerîden mülâzım Mustafa Süreyya Efendi Rize görev almıştır. Bunlardan başka Atina'da askerîden redif yüzbaşısı Hacı Mustafa Ağa, nüfus memuru Mikdat ve zabıta onbaşısı Ahmet Efendi, Hopa'da ise teğmen İsmail Efendi, nüfus memuru Hasan Efendi ve zabıta memuru İzzet Ağa işe başlamıştır.¹⁸⁶

Trabzon eyaleti topraklarında, ikliminin müsait olması nedeniyle pek çok ürün yetiştirilir ve bu ürünlerin ticareti yapılırdı. Bağlarda yetişen üzümlerden, şıra ve şarap

¹⁸² BOA, DH. MKT. 294-39, 11 Rebiyülahir 1312 (12 Ekim 1894).

¹⁸³ BOA, BEO. 30-2215, 5 Zilhicce 1309 (1 Temmuz 1892).

¹⁸⁴ BOA, DH. MKT. 1522-5, 7 Zilkade 1305 (16 Temmuz 1888).

¹⁸⁵ BOA, DH. MKT. 158-7, 15 Rebiyülahir 1311 (26 Ekim 1893).

¹⁸⁶ BOA, DH.TMIK.M. 26-47, 13 Şaban 1314 (17 Ocak 1897).

yapılarak ihraç edilmekteydi. Yetiştirilen ürünler arasında pirinç (özellikle Rize), hububat, sebzeler, kavun, karpuz ve meyveler halk için önemli geçim kaynaklarını oluşturmaktaydı. Eyalette yetiştirilen fındık özellikle Sürmene, Akçaabat, Trabzon ve Giresun civarlarında yaygındı. Önceleri Akçaabat'ta yetiştirilen tütün ise zamanla Trabzon bölgesine de yayılmış yılda 20.000 batman kadar tütün yetiştirilmeye başlanmış olup bundan yıllık 10.000 lira gelir sağlanmaktaydı.¹⁸⁷

Karadeniz'deki seferde bulunan Türk gemilerine baktığımız da ise bu gemilerin çok da büyük olmayan, tonajları yüz tondan biraz fazla olan gemiler oldukları görülmektedir. Bu gemiler, Sinop'tan Abhazya kıyılarına uzanan sahil boyunca inşa edilmektedir. Neredeyse hepsi aynı yapıda olan bu gemiler oldukça uzun, yapımlarında sağlam keresteler kullanılmıştır ve yelkenleri ketendendir.¹⁸⁸ Bu bilgi, Karadeniz kıyısında Sinop'tan Abhazya'ya kadar sahil kesimin gemi inşa edilmesi bu liman ve iskelelerde bir ticari etkinlik olarak gemi inşa edildiğini de göstermektedir. Ancak Osmanlı Devleti, Karadeniz ticaretinde kullanılacak gemiler için bazı emirler çıkarmıştı. Özellikle Rusların, Karadeniz ticaretine katıldığı tarihten sonra çıkan bu emirler, Rusların buradaki ticari etkinliği karşısında bir önlem olarak düşünülmelidir. Osmanlı Devleti'nin özel şahıslar tarafından inşa edilecek gemiler hakkındaki 1783 tarihli düzenlemesi, Rusların Karadeniz'de gitgide güçlendiği döneme denk gelmektedir. Bu düzenlemeye göre, Akdeniz ve Karadeniz'de tüccarların kullandığı üç direkli, şayka ve tombaz türü gemilerin yapımı yasaklanmıştır. Nedeni ise bu gemilerin gövdelerinin ve aletlerinin Karadeniz'in iklimine uygun olmaması gösterilmiştir. Bu gemiler hem sahiplerine hem de mallarına zarar verdiği için bu gemilerin yerine kalyon, pergende ve şehtiye inşa etmeleri buyrulmuştur. Yapımı buyrulan bu gemiler diğerlerine göre daha büyük ve sağlamdı ayrıca gerektiğinde donanmada da kullanılabilirlerdi.¹⁸⁹ Osmanlı Devleti'nin ticaret gemileriyle ilgili bir sonraki düzenlemesi ise 1803 tarihlidir. Buna göre Karadeniz'de ticaret gemisi inşa edilen gönderilen emirde İstanbul'un iase sorununa dikkat çekilmiş ve mevcut gemilerin yetersiz kaldığı belirtilmiştir. Hâlihazırda kullanılan ticari gemiler hem küçük hem de sayıca azdı. Tüccarların küçük gemiler inşa etmesi büyük gemi yapımını azaltmaktaydı. Bu nedenle tüccarların daha büyük olan çekirme, beş çifte ve süvari kıçlı gemiler inşa etmesi istenmiştir. Ayrıca bu gemilerin 6.000 kile ve daha fazlasını taşıyabilecek büyüklükte olması

¹⁸⁷ Şehabeddin Tekindağ, "Trabzon", *İslam Ansiklopedisi*, C. 12/1, İstanbul, MEB, 1974, s. 470.

¹⁸⁸ Victor Fontanier, *Doğuya Seyahat-Bir Fransız Konsolosun Gözüyle 1830'ların Trabzon'undan Siyaset ve Toplum*, çev. Özgür Yılmaz, 1. B., İstanbul, Heyamola Yayınları, 2015, s. 116.

¹⁸⁹ Şenay Özdemir Gümüş, "Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'de Ticaret Gemisi İnşa Politikası (1793-1824)", *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sa. 9, Mersin, 2012 Bahar, ss. 68-69.

gerektiği belirtilmiştir.¹⁹⁰ 1824 tarihli emir ise yine iaşe sorunu ile alakalı olarak çıkarılan bir düzenlemeydi. Ancak bu düzenlemede bir önceki emirdekinin aksine iki veya üç direkli şehtiye gemisinin yapılması buyrulmuştu. Yinede bu emirden bir yıl sonra İstanbul'a yük taşıyan gemilerin büyük çoğunluğu bu gemiler oluşturmaktaydı. Ayrıca Karadeniz'de hala yasaklanan gemilerin inşası devam etmekteydi. Gemi sahipleri, gemilerinin yapımına yasaktan önce başladığını belirterek gemilerinin inşasını tamamlamayı düşünüyordu. Bunun üzerine Şile, Sinop, Samsun, Giresun, Tirebolu ve Trabzon gibi Karadeniz'deki gemi inşa bölgelerine iki veya üç direkli şehtiye inşası için emirler gönderilmiş, buna rağmen yasaklı gemilerden İstanbul'a gelenler Tersane-i Amire için zapt edilecek ve yapımına izin verenler cezalandırılacağı bildirilmiştir.¹⁹¹

1. DOĞU KARADENİZ'DE BULUNAN LİMAN ŞEHİRLERİ

1.1. Giresun

Osmanlı hakimiyetine girene kadar müstahkem bir kale olarak önemi koruyan, Antikçağda madenleriyle ün yapan Giresun, nispeten korunaklı limanıyla Doğu Karadeniz'deki birkaç askeri üstten biri olmuştur. Ortaçağa doğru Pontus bölgesinde fındık ticareti ile ön plana çıkan, iç kesimlerdeki Şebinkarahisar ile yol bağlantısı olan ve bu kesimin hububatının ve madenlerinin ihraç limanı özelliği kazanan Giresun, daha sonraları dokuma mamulleri ve şap ihracıyla dikkati çekmiştir. VII. ve VIII. yüzyıllarda burada Bizans'a ait resmi bir ticaret bürosu bulunmaktaydı.¹⁹² Giresun, M.Ö. I. asırda Pontos krallarından VI. Mitridat zamanında, askeri öneminin yanında, balık avcılığından ve demir madenlerinden dolayı iktisadi açıdan önemli bir merkez haline gelmiştir. Daha sonra şehir, Karadeniz'deki Ceneviz hakimiyeti döneminde Cenevizlilerin önemli ticaret merkezlerinden biri olmuş ve bu önemini Trabzon Rum İmparatorluğu döneminde de devam ettirmiştir. Giresun, ekonomisi ve ticaret hacmi bakımından Trabzon sancağına bağlı diğer kaza ve nahiyelerine göre daha gelişmişti. 1486 yılında şehrin fiçı resmi 2200 akça, gümrük mukataası 3000 akça, liman resmi 1000 akça idi. 1515 tarihinde ise fiçı resmi 3500 akça, 4000 akça gümrük resmi, 2000 akça liman resmi, 350 akça gemi alım satımından alınan resim iken, yeni inşa edilen alınan gemilerden alınan resim 300 akça alınmaktaydı.¹⁹³

¹⁹⁰ Özdemir Gümüş, a.g.m., s. 70.

¹⁹¹ Özdemir Gümüş, a.g.m., s. 72.

¹⁹² Feridun Emecen, "Giresun", a.g.m., s. 80.

¹⁹³ M. Hanefi Bostan, *XV. ve XVI. Asırlarda Trabzon Sancağında Sosyal ve İktisadi Hayat*, a.g.e., ss. 441-442.

TABLO 8: Giresun Limanından Yapılan İhracat (1873-1882)

	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	TOPLAM
Ürünler	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£
Fasulye	4205	2285	1214	3977	4055	1500	1157	1470	2122	2018	21.003
Mısır	6752	1789	-	-	-	-	2164	-	-	-	10.705
Maden	-	-	-	-	-	-	1408	110	-	8146	9664
Fındık	39.618	31.567	24.811	78.444	73.323	60.000	66.500	31.164	317.117	139.635	855.749
Ceviz	-	-	-	-	-	800	-	4434	2342	480	5506
Deri	2118	3600	1536	3114	3684	3000	3899	4417	3780	4165	33.313
Yün	-	-	315	430	906	-	-	-	-	308	1959
Dut	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1752	1752
Diğer	12.540	11.248	15.536	17.244	8752	4700	6840	6010	7012	6069	95.981
TOPLAM	65.232	50.489	43.412	102.909	90.720	70.000	81.968	44.635	325.973	162.573	1.037,912

Kaynak: Musa Şaşmaz, *Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914*, a.g.e., C II, s. 731

TABLO 9: Giresun Limanının İthalatı (1873-1882)

	1873	1874	1875	1876	1877	1878	1879	1880	1881	1882	TOPLAM
Ürünler	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£	£
Pamuklu Yünlüler	23.212	26.678	24.472	25.103	25.450	90.000	106.940	55.060	89.900	114.200	581.015
Sömürge ürünleri	-	-	-	-	-	4600	1150	6192	5658	5985	23.585
Un	-	-	-	-	-	3000	-	-	6342	12.810	21.522
Cam eşya	-	-	-	-	-	-	-	-	-	947	947
Hırdavat	-	-	-	-	-	2700	3195	4535	3775	1931	16.136
Deri	-	-	-	-	-	-	-	1920	7840	7280	17.040
Metal	5825	7020	7235	6280	5455	9000	9240	3600	16.500	13.350	83.505
Petrol	-	-	-	-	-	1200	936	922	1648	1155	5861
Diğer	32.236	35.392	32.612	36.724	35.904	16.500	25.567	39.722	26.496	23.716	304.869
TOPLAM	61.273	69.000	64.319	68.107	66.809	130.000	147.028	117.882	163.202	185.274	1.072,984

Kaynak: Musa Şaşmaz, *Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914*, a.g.e., C. II s. 733.

Giresun'a gelen Evliya Çelebi Seyahatnamesinde Giresun limanından bahsederken demir tutar yataklı olduğunu yazarak limanın nispeten güvenli olduğu vurgular. Ancak bu limanın özellikle batı rüzgarlarından etkilendiğini de belirtir.¹⁹⁴ Giresun'a gelen bir diğer seyyah Bıjışkyan ise Giresun limanının eski devirlerde faal bir ticareti olmadığını ileri sürer ve bunu eski sikkelerdeki alometlere bağlar. Şehrin eski sikkelerinin ön yüzünde elinde bir çoban değneği ve mendil olan bir keçi adam, arka yüzünde ise Markus Aurelius'un başının olması ona, şehir halkının geçimini odun ve koyun ticaretiyle sağladıklarını düşündürmüştür. Ayrıca Bıjışkyan, Giresun'un biri sağ tarafta "Demirkapı Limanı" diğeri de sol tarafta "Lonca Limanı" olduğundan bahseder ve bunların kışın pek emniyetli yerler olmadıklarını da ekler.¹⁹⁵ 18. yüzyılın hemen başında şehri gören Joseph Piton de Tournefort şehirden bahsederken şu ifadeleri kullanır: Deniz kıyısında bir tepenin eteğinde çok sarp iki kayanın arasında kurulmuş büyük bir kenttir. Trabzon Rum İmparatorlarının yaptırdığı hisar, limanın girişinde sağdaki kayanın tepesindedir. Bu liman şaykalar için oldukça elverişlidir. Burada İstanbul'a gitmek için elverişli rüzgar bekleyen bir çok şayka vardır.¹⁹⁶ 1840 tarihinde şehre gelen Alman seyyah Fallmerayer, Giresun ile ilgili olarak şehrin ormanlarının yamaçlarındaki fındık bahçelerinden bahseder. Bu bahçelerin Türk sahiplerine verimli yıllarda 20.000 Zenter (1 Zenter 50 kg) fındık verdiğini, bu fındıkların üç cinsi olduğunu ve satışı en çok olanına 30 kuruş ödendiğini söyler. Buna göre Giresun fındığı için en önemli pazarlar İstanbul ve Odesa'dır. Ayrıca Giresun ormanlarında ağaçları sarmış asmalardan da söz eden seyyah, bu üzümlerin Hristiyanlar tarafından sonbaharda alınıp, cenderede sıkılıp elde edilen şarapların ise Rus limanlarına ihraç edildiğini¹⁹⁷, bilgisini verir. Giresun limanının ve sahil kesiminin iç bölgeler ile irtibatı Şebinkarahisar yoluyla sağlanmaktaydı. Trabzon gümrüğüne bağlı olarak çalışan Giresun limanından iç bölgelere ve Avrupa ülkelerine mal gönderilmekteydi. XVI. yüzyıl sonlarına doğru bir liman şehri olarak gelişmeye başlayan şehir, XIX. yüzyılda Trabzon ve Samsun'dan sonra ticaret ve bayındırlık bakımından en iyi durumda olan yer idi. 1890 yılında Giresun limanından daha çok İstanbul, Marsilya, Trieste ve Rus limanlarına mal gönderilmekteydi. Özellikle fındık, fasulye, post, balık yağı ihracı yapılırken, tuz, kumaş, petrol, demir, buğday gibi ürünler ithal edilmiştir.¹⁹⁸

¹⁹⁴ Evliya Çelebi, *Seyahatname*, haz. Zekeriya Kurşun vd., 2. Kitap, 1. B., İstanbul, YKY, 1999, s. 46.

¹⁹⁵ Bıjışkyan, a.g.e., ss. 37-38.

¹⁹⁶ Joseph de Tournefort, *Tournefort Seyahatnamesi*, II. Kitap, ed. Stefanos Yerasimos, 1. B., İstanbul, Kitap Yayınevi, 2005, s. 118.

¹⁹⁷ Jakob Philip Fallmerayer, *Doğu'dan Fragmanlar*, çev. Hüseyin Salihoğlu, 1. B., Ankara, İmge Kitabevi, 2002, ss. 157-158.

¹⁹⁸ Mucize Ünlü, "Osmanlı Döneminde Giresun İskelesinin İnşası Meselesi", *Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu*, ed. Gazanfer İltar, C.1, Ankara, Önder Matbaacılık, 2009, ss. 452-453.

Giderek ticari etkinliği artan Giresun limanı, Karadeniz limanlarının büyük bölümü gibi rüzgarlara karşı korunaklı değildi. Bu nedenle şehre bir taştan bir iskele yapma fikri 1873'te gündeme gelmiştir.¹⁹⁹ Buna göre 49 metre uzunluğunda, 4 metre genişliğinde bir iskele inşası, bedeli belediye gelirlerinde karşılanacak bir iskele inşası talep edilmiştir. Bölgede yapılan keşif ile iskele masrafının 41,536 kuruş olacağı belirtilmiştir. Ancak belediyenin şuan bunu karşılayamayacağı ve masraflar bitine kadar iskeleden bir vergi alınması istenmiştir. Başlangıçta geçici olarak kararlaştırılan vergi iskelenin daha sonraki yıllarda tamiri için kullanılmak üzere sürekli hale getirilmiştir.²⁰⁰ Buna göre inşa edilecek iskele için alınacak vergiler şu şekildedir: Buğday, darı ve arpanın her kilesi için 2 para, demir kantarı için 4 para, fındığın her kantarı için 5 para, 1,5 kantarlık fındık çuvalı için 8 para, 2 kantarlık fındık çuvalı için 10 para, keçi derisi için 10 para, 1 yolcu için 10 para, zeytin, yağ, rom gibi fiçılar için 20 para, ispiro ve şeker fiçıları için 2 kuruş, at, katır, eşek için 5 kuruş, acentehanelerin her birinden ayda 20 kuruş.²⁰¹ İskele yapımından kullanılmak için alınması kararlaştırılan bu vergilerden şehrin ticari hayatı ile ilgili de bilgi edebilmekteyiz. Giresun'a bahsi geçen iskelenin inşa edilmediğini 1876 tarihli bir talepten anlamaktayız. Buna göre iskelenin bulunmadığı şehirde yolcuların güçlük çektiği, ticarete güçlükler yaşandığı belirtilmiş ve bir iskele inşası talep edilmiştir. Bu seferki iskelenin uzunluğunun 42 metre olması planlanmıştır. Ayrıca masrafının ise 41.000 kuruş olacağı ve bunun 30.000 kuruşunun tüccarlar ve zengin kişilerce karşılanacağı, geri kalan 11.000 kuruşunun ise belediye tarafından verileceği bildirilmiştir.²⁰² 1873 tarihinde yapımına başlanmayan iskele inşası bu tarihte başlamıştır. Yapımından sonra iskele tamir ve genişletilme çabalarının masrafları geçici vergiler ile çözülmeye çalışılmış bu da kimi zaman şikayetlere neden olmuştur. 1886 tarihinde Giresun kasabasında inşa edilmekte olan bir iskeleden söz edilmektedir. Bu iskele inşaatının masraflarının karşılanması için iskele masrafları kapanana kadar ithalat ve ihracattan cinsine göre bir vergi alınması talep edilmiştir. Karar da ise bu teklifin kabul edildiği, inşaat masrafları bitene kadar ithalat ve ihracattan malın cinsine göre bir vergi alınması kabul edilmiştir.²⁰³ İskele ile ilgili faaliyetler I. Dünya Savaşı yıllarında ve sonrasında sürmüştür.²⁰⁴

Ticaretin olduğu yerlerde hastalık riski her daim bulunmaktadır ve bunun için özellikle uzak hinterlandı bulunan iskele ve limanlarda karantina memurunun bulunması gerekmektedir.

¹⁹⁹ Giresun İskelesinin İnşası ile ilgili bkz. Ünlü, a.g.m.

²⁰⁰ BOA, A.MKT.MHM. 451-89 ve 451-94, 11 Safer 1290 (10 Nisan 1873).

²⁰¹ Ünlü, a.g.m., s. 455.

²⁰² BOA, İ. ŞD. 31-1537, 09 Recep 1293 (30 Temmuz 1876).

²⁰³ BOA, MV. 14-22, 16 Safer 1304 (14 Kasım 1886).

²⁰⁴ Ünlü, a.g.m., ss. 459-460.

Ancak 1852 tarihli bir belgede bu tarihte Giresun limanında karantina memuru bulunmadığı ve bu nedenle bu iskeleye gelen vapur ve gemilerin Trabzon'a sevk edildiği ve hatta karantinadan geçmeyip Erzurum'dan gelen yolcu ve eşyanın kabul edilmediği bildirilmektedir.²⁰⁵

Giresun'un en önemli ihraç ürünü hiç şüphesiz fındıktır ve bunun büyük bir kısmı Rusya'ya gönderilmektedir. Ancak Giresun fındığının ihracından kantar başına 76 kuruş gümrük resmi alınırken, İran cihetinden gelen fındık için kantar başına 9 kuruş alınıyor olması yerli tüccarın şikayetine neden olmuştur.²⁰⁶ Giresun şehri için son derece önemli konumda olan fındık ticareti ve diğer ekonomik faaliyetlerin büyük bölümü Rumların tekelindeydi. Ayrıca Avrupa ülkeleri, Rusya, Hindistan ve İran ile yapılan uluslararası ticaretin önemli kısmına da Rumlar egemen olmaya başlamıştır. Bu ticari grup özellikle XIX. yüzyılın ikinci yarısında güçlü bir şekilde ortaya çıkacaktır. İmparatorluğun diğer bölgelerinde olduğu gibi Karadeniz'de de Rum tüccarlarının etkinliklerini arttırmalarının sebebi Devletin, Avrupa ile olan ticari ilişkileridir. Özellikle 1774'te verilmeye başlayan ayrıcalıklar zamanla Rumların ticari bakımdan gelişmesine büyük katkı sağlamıştır. Ayrıca bölgede İran ticaretine ilginin artması, Boğazların ve Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması, buharlı gemilerin kullanılması gibi nedenler de Rumların ticari olarak gelişmesine katkı sağlamıştır. Rumlar, özellikle denizcilik ve tekne yapımında ileri gitmişler ve batı dillerine olan yatkınlıkları sayesinde Avrupalı tüccarların Osmanlı ile olan ilişkilerinde aracılık ederek finans ve tercüme gibi işlerine yardımcı olmuşlardır. 1840'lı yıllardan itibaren Giresun ile Marsilya arasında direk deniz hatlarının işlerliğe koyulması sonucu Marsilya limanına pek çok Rum tüccar yerleşmiştir. Bunların en önemlisi Kaptan Yorgi'nin oğlu olan Konstantin Konstantinidis'dir ve 1918 yılı itibarıyla 35 yıldır Giresun ve çevresiyle ticaret yapmaktadır.²⁰⁷ Giresun tarihinin önemli kişilerinde olan Kaptan Yorgi, Türkiye, Rusya ve Avrupa arasında gemi taşımacılığı yapan, gemi sahibi varlıklı bir Rum idi. Ancak bu şahıs kanuna aykırı olarak kaçak ticaret yapmaktaydı. Vergi kaçırın ve Osmanlı bürokratik makamlarına yakalanmamak için, Rus, Yunan veya Danimarka tabiiyetinde olduğunu söyleyen Yorgi, kapitülasyonların hukukundan faydalanarak ticarete devam ediyordu. 1854 tarihli belgede, Kaptan Yorgi'nin İstanbul'dan Rusya'ya gitmek üzere Osmanlı sancağı çekili olan gemisiyle Trabzon'a geldiği burada ise bazen Yunan bazen de Danimarka bandırası çekerek bu bandıralar ile Rusya'ya fındık ihraç

²⁰⁵ BOA, HR. MKT. 45-32, 18 Cemaziyülahır 1268 (9 Nisan 1852).

²⁰⁶ BOA, DH. MKT. 1856-73, 30 Zilhicce 1308 (6 Ağustos 1891).

²⁰⁷ Sezai Balcı, *Giresun Rumları ve Gayrimüslim Bir Belediye Başkanı: Kaptan Yorgi Konstantinidi Paşa*, 1. B., İstanbul, Libra Yayıncılık, 2012, ss. 52-54.

ettiği belirtilmiştir. Oysaki Yorgi'nin beratında sadece Karadeniz sahillerinde ticaret yapabileceği belirtilmiş olmasına rağmen Trabzon karantina memuru aracılığıyla Rus limanlarına gidip gelmekteydi. Bunun kanuna uygun olmadığı belirten Liman Reisi Seyyid Mehmed Efendi, Kaptan Yorgi'yi Giresun Kaymakamına şikayet etmişse de kaymakamın buna kulak asmadığı görülmüştür. Bu tarihlerde iki adet gemisi bulunan Kaptan Yorgi'nin kardeşlerinin dışında 15 kişiden oluşan tayfasının oluşması ticari faaliyetlerinin büyüklüğünü göstermesi açısından önemlidir.²⁰⁸

Giresun iskelesinden madenlerin sevk edildiğini bir gasp hikayesiyle öğrenmekteyiz. Buna göre Keşap nahiyesinden olan Bicanoğlu namından biri, Karahisar-ı Şarki sancağında ecnebler tarafından işletilen Lice madeninden Giresun iskelesine sevk edilen cevheri, Giresun yolunda çevirerek Zaptiyelerin silahlarını ve bir takım yolcuların yüz lira kadar akçelerini gasp etmiştir. Trabzon Vilayetine gönderilen belgede Bicanoğlu ve adamların en kısa sürede yakalanması ve yolun güvenliğinin sağlanması istenmiştir.²⁰⁹

Giresun'un limanından 1882 tarihinde yapılan ticarete baktığımız zaman ithalatın 185.000£ ihracatın ise 162.500£ olduğu görülmektedir.²¹⁰ Bu ticaretteki İngiliz payının ithalatta 111.000£ ihracatta ise 13.000£ olması Giresun limanından yapılan ithalata diğer devletlerin payının 74.000£ ihracatta ise 149.500£ olduğunu gösterir.²¹¹ Giresun'un ithal ve ihraç ürünleri hakkında Şark Ticaret yıllıkları 1885-86 yıllığından itibaren bilgi vermektedir. Bu yılda 10.000 nüfuslu olduğu ve deniz kıyısında güvenli bir kent olarak not edilen Giresun'un ithal ürünleri; işlenmiş fabrika ürünleri, demir, kahve, şeker, sabun, gıda maddeleri, çelik, kibrit, pamuk, petrol ve sıvı yağdan oluşmaktadır. İhraç ürünleri ise fındık, ceviz, keçi derisi, fasulye, maden ürünleri, kurşun, gümüş ve manganezdır.²¹² 1888 yıllığında ithal edilen ürünler arasında buğday katılmıştır.²¹³ Şehrin ithal ve ihraç ürünleri daha sonraki yıllıklarda aynı kalmıştır. 1895 tarihinde Trabzon vilayetinin tamamında üretilen 553.600 kantar fındığın 6.870,900 kilosu Avrupa'ya ihraç edilmiştir. 1896 tarihinde Giresun'dan yapılan ihracatın toplamı 20.594,640 kuruş iken ithalat ise 14.851,606 kuruş idi. 1897 tarihinde Giresun limanı aracılığıyla ithal edilen malların başında 1.299,870 kıyye ve 1.558,304 kuruş ile un gelmektedir. Aynı yıl Giresun limanı aracılığıyla yapılan ithalatın

²⁰⁸ Balcı, a.g.e., ss. 80-81.

²⁰⁹ BOA, DH.MKT. 1423-118, 10 Ramazan 1304 (2 Haziran 1887).

²¹⁰ Musa Şaşmaz, *Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914*, C. 2, Ankara, TTK, 2014, s. 700.

²¹¹ Musa Şaşmaz, a.g.e., ss. 716-717.

²¹² *Annure – Almanach du Commerce*, 1885-1886, Constantinople, s. 487.

²¹³ *Annuaire du Commerce*, 1888, Constantinople, s. 594.

toplam ağırlığı 6.788,340 kıyye olup değeri ise 21.613,576 kuruştur. Yine aynı yıl Giresun limanından vapur ve yelkenliler ile yapılan ihracat toplamı 5.670,135 kıyye olup değeri 23.228,876 kuruştur. 1899 yılında Giresun limanından vapur ve yelkenli gemiler ile yapılan ihracat rakamı 8.103, 260 kıyye mal ihracı karşılığında 21.422,334 kuruş iken 1900 senesinde 6.000,470 kıyye mal ihracı karşılığında 20.305,152 kuruşa düşmüştür. 1900 yılında Giresun kazasının toplam geliri 3.910.345 kuruş olup bunun 1.272,945 kuruşluk kısmını fındık öşrü oluşturmaktadır. XX. yüzyıl başlarında ülkemizde üretilen fındığın büyük bölümü Giresun'da üretilirken, fındık ihracatında en büyük iskele şehri Giresun olmuştur. Giresun halkının nerdeyse tamamının evinde fındık kırmak için küçük makineler bulunmaktaydı. Çünkü Giresun'da üretilen tಂಬul fındığın %60'ı iç yapılarak ihraç edilirdi. 1902 tarihinde toplam 465 vapur ve 3.176 yelkenli gemi, Giresun'a gelerek mal naklinde bulunmuştur. Bu gemilerden 140 vapur ile 3.165 yelkenli gemi Osmanlı bandırası taşımaktadır.²¹⁴ Bu rakamlara göre Giresun limanında özellikle yüzyılın sonunda büyük ticari hareketlilik gerçekleşmiştir. Ticareti yapılan bu ürünler şüphesiz fındık başı çekerken, ithalatta ise un dikkat çekmektedir.

Giresun şehrinde bulunan ticaret ile ilgili birimlere baktığımız zaman burada Deniz Feneri Memuru, Vergi Yöneticisi, Gümrük Yöneticisi, Ticaret Mahkemesi Başkanı, Osmanlı İmparatorluğu Tütün Rejisi eş Yönetimi gibi birimlere rastlamaktayız. 14 tüccarın bulunduğu Giresun'da komisyoncular (aracılar) ticaret bakımından önemli bir grubu oluşturmaktadır.²¹⁵ 1885-86 tarihinde Giresun'da bulunan tüccarların listesi.²¹⁶

- L.B. Caculides: Fındık ticareti
- Costa Reisoglou
- Deli Yoroglou
- B. Djuherian
- M. Djuherian
- Domanoglou
- Giorgi Capitan
- Nassifoglou
- Neophitos
- P. Pallassof
- Pissani
- Sarrafian Biraderler
- Sarı (Alem)
- Sarı (Muhammedzade)

²¹⁴ Nazım Kuruca, “Şer’iyye Sicillerine Göre 19. Yüzyılın Sonlarında Giresun’un İktisadi ve Sosyal Durumu”, *Karadeniz Tarihi Sempozyumu*, ed. Kenan İnan vd., C.1, Trabzon, KTÜ Yayınları, 2007, ss. 632-633.

²¹⁵ *Annure – Almanach du Commerce*, 1885-1886, Constantinople, s. 487.

²¹⁶ *Annure – Almanach du Commerce*, 1885-1886, Constantinople, s. 487.

Şark ticaret yıllıklarındaki 1885-86 tarihli bu tüccar listesine baktığımızda şehirde bulunan tüccarların büyük bölümünün azınlıklardan oluştuğunu görmekteyiz. Ayrıca şehirdeki meslek gruplarında çalışanların isimlerine baktığımız da bu ticareti elinde bulunduran kesimin azınlıktan isimler olduğu görülmektedir. Şehirde bulunan konsolosluklar, vapur ve sigorta şirketleri aşağıda Tablo 19’da belirtilmiştir. Şehirde sadece Avusturya-Macaristan, Rusya ve Fransa konsoloslukları bulunmaktadır. İlk yılda görülen İran konsolosluğu ise bir sonraki yıllıklarda yer almamıştır.

1.2. Trabzon

Trabzon limanı, mahfuz bir koya sahip olması, geniş hinterlandı, engebeli ve dolambaçlı olsa da Anadolu içlerine, Güney Kafkasya’ya ve İran’a ulaşan yolları ile ilk çağlardan itibaren Doğu Karadeniz’in en önemli limanı olmuştur. Bu liman, Roma İmparatoru Hadrianus tarafından 130-131 yıllarında inşa ettirilmiş ve gemilerin emniyetini sağlamak için bir de dalgakıran yaptırılmıştır. Trabzon limanı, Roma İmparatoru Vespasianus döneminde yaptırılan ve Trabzon’u yukarı Kelkit üzerinden Anadolu’ya bağlayan askeri yol ile sahil yolu üzerindedir. Bu yol sayesinde Trabzon, İran, Yukarı Mezopotamya ve Doğu Anadolu ile ticaret yaparak gelişmiştir. Şehir limanının eski çağlardan beri işlek olduğunu Trabzon paralarının bir yüzünde Apollon başı diğer yüzünde de gemi burnu ile çapa bulunması da desteklemektedir. Buradan, Müslüman memleketlere kıymetli kumaşlar gönderilirken, liman Müslüman, Ermeni, Bizanslı tüccarların sıklıkla uğradığı ve pek çok pazarın kurulduğu bir yer idi. XIII. asırda önemi daha artan Trabzon limanından, halkın dokuduğu kumaşlar, iç kesimlerden elde edilen madenler ihraç ediliyordu. Asya tarafından gelen mallar ise yine bu liman kullanılarak Kırım, İstanbul ve Avrupa gibi yerlere gönderiliyordu. XIV. asırda Trabzon Limanı en çok kullanılan beş ticaret yolundan biri durumuna gelmişti. Bu dönemde şehrin ticaretinde Cenevizliler ve Venedikliler önemli bir yer tutmaktaydı. Şehir Osmanlı hakimiyetine girdikten sonra da ticari hayat devam etmiş ancak Kili ve Akkırman’ın alınması sonucu Karadeniz uluslararası ticarete kapatılmış ve bu durum 1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasına kadar sürmüştür.²¹⁷

Trabzon limanı, çok eski dönemlerden beri aktif bir liman olarak karşımıza çıkmaktadır. Şehir, Pontus devletinin maden, kereste ve gemi ihtiyacını karşılamaktaydı. Bizans döneminde ise Trabzon, İran vasıtasıyla Orta Asya ve Hindistan’dan gelen malların

²¹⁷ M. Hanefi Bostan, a.g.e., ss. 372-375.

İstanbul'a ve buradan da Akdeniz ile Avrupa ülkelerine gönderilmesinde aktif bir rol oynamıştır.²¹⁸

Trabzon şehrinde tacirlerin oturduğu hanlar, kemerli kârgir mağazalar, bir bedesten, büyük çarşı, gümrük ve depolar bulunmaktaydı. Şehirdeki hanlar; Meydan, Sulu, Baraşkeva, Acem (Kahyaoğlu), Hacı Yahyaoğlu, Taş, Alaca, Giriğin, Paşayanoğlu, Yalı, Gümrük, İkikapılı, Hacı Kadioğlu ve Müftü adlarını taşımaktadır. Bu hanların bazılarında şehrin büyük tacirleri oturmaktaydı. Şehirdeki bedestenlerde, terzi ve pamukçu dükkanları bulunmaktaydı. Gümrük binası, deniz kenarında iki katlı eski bir bina iken, Güzel Saray denilen Karantina binası ise surlarla çevrili üç katlı bir binadan oluşmaktaydı.²¹⁹ Alman Seyyah Fallmerayer, Trabzon'a geldiğinde motorun yanaştığı sahilin yukarısında depo, han, yatakhane, çeşme ve bahçe duvarlarıyla çevrili olan meydana girildiğini söyler. Devamında ise, bu alana Kommenler zamanında bile Farsça meydan deniliyordu, bugün ise Avrupalıların, İran'a gönderdikleri tüm ticari malların indirildiği, Doğu'nun bütün katırcılarının toplandığı yer olarak ve Şahinşah Muhammed'in yeni atadığı konsolosun ikamet ettiği yer olduğu²²⁰, bilgisini verir.

Karadeniz'in uluslararası ticarete kapatıldığı ve iç ticaretin yapıldığı dönemlerde Trabzon limanı, küçük bir bölgesel liman özelliği göstermekteydi. Trabzon limanının XVI. yüzyılın başında gümrük gelirlerinin 476.666 akçe, 1627'de 500.000 akçe ve bu değerın 1746'da 668.800 akçeye çıkması Trabzon limanında bir ticari gelişimi gösterse de bu rakamlar XIX. yüzyıl verilerine göre hayli küçük kalmıştır.²²¹

Trabzon limanına XIX. yüzyılda gelen malların büyük kısmını tekstil ürünleri oluşturmaktadır. İthal edilen diğer ürünler ise; çay, şeker, demir, bakır, kahve ve ipektir. İhraç malları ise; tütün, fındık, deri, fasulye, büyükbaş hayvan (İstanbul'un ihtiyacı için Doğu Anadolu'da yetiştirilen hayvanlar deniz yoluyla sevk edilmişlerdir) ve tömbeki, ipek, halı ve şal gibi İran mallarıdır.²²²

1852 tarihli bir belgeden, Devlet-i Aliyye tebaasından olup Trabzon'da yaşayan ve Kırım tarafına ticarete gidecek olan 11 neferin pasaport alması gerektiği ve bu pasaportun harcının kırk kuruş olduğu bildirilmektedir. Alınan bu pasaport harçları ise ödeme masrafı

²¹⁸ Tekindağ, a.g.m., s. 457.

²¹⁹ Bijişkyan, s. 74.

²²⁰ Fallmerayer, a.g.e., s. 45.

²²¹ İdris Bostan, "Karadeniz'in Dış Ticaret Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı", a.g.m., s. 305.

²²² Mübahat Kütükoğlu, "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", a.g.m., ss. 104-105.

olarak Babıalı'ye gönderilirdi. Buna göre Kırım tarafına ticaret maksatlı gidecek bu 11 kişi şunlardır:²²³

- Camaz Oğlu Hıralenbo Kefili Bacak Oğlu Have Nefer:1
- Hıralenbo Oğlu Vasil Bunun dahi, Nefer:1
- Heci Liyor Oğlu Yana, Kefili Heci Toma Oğlu Liya, Nefer:1
- Kozma Oğlu Pavli, Bunun dahi, nefer:1
- Yakim Oğlu Heci Nofriyo, Kefili Heci oğlu Yorgi, nefer:1
- Vasil Oğlu Sava, Bunun dahi, nefer:1
- Andon Oğlu Niko, Kefili Camaz Oğlu Andon, nefer:1
- Kostantin Oğlu Todor, Bunun dahi, nefer:1
- Yana Oğlu Vasil, Kefili Yurika Usta başı, nefer:1
- Pavli Oğlu Anastas, Bunun dahi, nefer:1
- Ve Heci oğlu diğer Anastas, kefilisi Kurum Karyesi Mehdi Nefer:1

Listelenen bu isimlerden anlaşılacağı üzerine Kırım tarafına gidecek bu tüccarların hepsi azınlıklardan oluşmaktadır.

TABLO 10: Trabzon Limanı Gemi Trafiği (1836-1900)

Yıl	Gemi	Buharlı	Buharlı Tonajı	Yelkenli	Yelkenli Tonajı	Toplam Tonaj
1836	170	-	-	-	-	26.444
1846	133	-	-	-	-	35.696
1858	324	173	-	151	-	106.070
1867	386	287	140.855	99	16.831	157.686
1875	5242	315	231.836	9	2504	234.430
1880	6885	406	376.790	21	5006	381.796
1885	6370	448	449.000	5922	36.322	485.322
1890	9530	517	530.170	9013	63.266	593.436
1895	9003	515	572.027	8488	44.783	616.810
1900	7096	487	522.017	6609	35.810	557.827

Kaynak: Murat Baskıcı, *1800-1914 Yılları Arasında Anadolu'da İktisadi Değişim*, a.g.e., s.

70. (1885 yılına kadar sadece 100 tonun üzerinde yelkenliler hesap edilmiş olup, 1867 yılı için sadece buharlı gemi mürettebatı belirtilmiştir.)

²²³ BOA, HR. MKT. 43-15, 24 Rebiyülahir 1268 (16 Şubat 1852).

TABLO 11: Trabzon Limanından Yapılan Anadolu İhracatı (1869-1873)

	1869	1870	1871	1872	1873	TOPLAM
Ürünler	£	£	£	£	£	£
Fasulye	13.180	19.847	13.624	12.710	14.348	73.709
Şimşir Kerestesi	1560	717	1275	3643	1320	8515
Tereyağı	2864	2748	3740	2580	4670	16.602
Meyve	11.835	8862	7710	7710	6866	42.983
Mazı, Sakız ve Kuru Üzüm	4468	3356	2528	1056	4136	15.544
Deri	17.394	14.982	36.132	48.026	39.732	156.266
Mısır	588	649	-	1337	5704	8278
Keten ürünleri	14.060	11810	6810	14.650	14.680	62.010
Ceviz ve Fındık	19.646	16.130	13.380	14.115	21.393	84.844
Tiftik	12.250	16.550	12.440	12.100	12.350	65.690
Tütün	36.554	25.428	29.812	25.700	49.244	166.738
Ceviz Ağacı	400	1580	2320	4240	35.300	43.840
Buğday	3306	3323	5890	5834	47.273	65.626
Yün	6360	2225	6450	12.610	11.350	38.995
Diğer	69.556	65.300	76.472	127.304	70.196	408.828
TOPLAM	214.011	193.507	224.033	292.884	338.562	1.262,997

Kaynak: Musa Şaşmaz, *Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914*, a.g.e., C. I, s. 510 (Tablonun sağ kısmında yer alan her ürünün söz konusu yıllar için toplamı orijinal tabloda yer almayıp, bu bölüm tarafından hesaplanarak eklenmiştir). Tabloda yer alan diğer ürünler; öteberi, ufak tefek eşyalar anlamındadır.

TABLO 12: Trabzon'da İthal Edilen Anadolu Ürünleri (1869-1873)

	1869	1870	1871	1872	1873	TOPLAM
Ürünler	£	£	£	£	£	£
Mum	224	275	569	608	2246	3922
Kumaş, Bez	9200	9250	9400	11.600	11.850	51.300
Kahve	11.574	12.030	8988	12.684	10.304	55.580
Bakır, Demir, Çelik	34.250	31.168	23.788	36.400	31.436	157.042
Pamuklu kumaş	207.320	216.580	204.000	261.620	333.740	1.223,260
Çanak, Cam Eşya	5456	5088	3340	5676	9728	29.288
Uyuşturucu (İlaç)	6040	5110	4150	3520	4080	22.900
Hırdavat	3984	5590	4456	3600	10.024	27.654
Deri	16.080	11.760	10.152	8952	3888	50.832
Kibrit	12.753	13.125	11.529	14.673	14.520	66.420
Kırtasiye Ürünleri	5214	4332	3876	4842	7272	25.536
Petrol	519	821	2317	4086	5197	12.934
Provisions ?	7314	5680	5184	6475	4738	29.391
İpek	10.459	7150	9900	8850	5450	41.809
İspirto ve Şarap	22.529	25.350	13.190	14.804	7992	83.865
Şeker	60.555	42.465	33.700	44.415	43.462	224.597
Çay	10.710	10.310	10.900	10.260	15.990	58.170
Türk Ürünleri	106.240	95.770	86.070	126.720	100.560	515.360
Diğer	6244	4968	2776	22.556	36.532	73.076
TOPLAM	536.686	506.822	448.344	602.341	659.009	2.753,202

Kaynak: Musa Şaşmaz, *Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914*, a.g.e., C. I, s. 512 – Provisions kelimesinin anlamını bulamadım. (tablonun sağ kısmında yer alan her ürünün söz konusu yıllar için toplamı orijinal tabloda yer almayıp, bu bölüm tarafımdan hesaplanarak eklenmiştir.) Tabloda yer alan diğer ürünler; öteberi, ufak tefek eşyalar anlamındadır.

Trabzon ve tevbii iskelelerden Rusya tarafına da tüccarların gittiklerini yine arşiv belgelerinden öğrenmekteyiz. Ancak bunların isimleri belirtilmemiş olup, söz konusu tüccarlara Trabzon Nüfus Nazırı tarafından verilen tezkirelerden usulsüz olarak kırk kuruş alındığı Şikayet konusu olmuştur. Bu usulsüz alınan verginin kaldırılması için verilen arzuhalde, tezkire için nizama uygun olarak altı kuruş harç alınmakta olduğu ve bu kırk kuruş harcın iptali istenmiştirt.²²⁴

Trabzon limanı bölgedeki diğer limanlara göre daha gelişmişti. Bu nedenle ticaret miktarı ve ticarete katılan devletler diğerlerinden hep fazla olmuştur. Buna bağlı olarak Şehirde, ticaret için gelen pek çok yabancı ülke tüccarı ve bunların işlerine bakan konsoloslukları bulunmaktaydı. Bu minvalde Trabzon limanına gelen Toskana tebaasından olan tüccarların işlerine bakmak için konsolos vekili olarak Klibos Kadis tayin edilmiştir.²²⁵ 1849 tarihli bu belge, bu tarihte Trabzon ile Toskana arasında bir ticari bağın olduğunu göstermesi açısından önemlidir. Öyle ki, bu ticari meselelere bakmak için bir konsolos vekilinin tayin edilmesi, bu ticaretin ne denli büyük olduğunu göstermektedir. 1851 senesinde ise Trabzon iskelesine gelen vapurların istihdamı için müdürlüğe tüccar Filibo Kapri yerleştirilmiştir.²²⁶ Trabzon limanının artan ticari işleri nedeniyle, mürur ve pasaport işlemlerinin de artmasına bağlı olarak bu işlemlere bakan memurların yetişemediği ve buraya nüfus hasılatından karşılanmak üzere 200 kuruş maaşla Fransızca bilen bir memurun istihdamı konusunda başvuru yapılmıştır. Gelen cevapta 200 kuruş maaşla Fransızca bilen memurun istihdamına karar verildiği bildirilmiştir.²²⁷ Trabzon limanın önemine binaen, 1893 tarihinde burada bir kuru sandalı inşası ve buna ait iki kürekçi ve polis tayin edilmiştir.²²⁸ Hatta bir sene sonra Trabzon iskelesine bir sandal daha alınarak bir de sandalcı istihdam edilmiştir.²²⁹ 1895 senesinde ise Trabzon limanının korunması için bir büyük kayık alınmış ve iki kürekçi istihdam edilmiştir.²³⁰ Bu yukarıda bahsedilen belgeler hiç Şüphesiz Trabzon limanın, Doğu Karadeniz’de bulunan diğer liman ve iskelelere göre daha gelişmiş olduğunu göstermesi açısından önemlidir.

Trabzon merkezinde bulunan Kalafataltı mahalde iskele bulunmadığından buraya, eşya ve mühimmat ihracında kullanılmak için altışar arşın derinliğinde ve genişliğinde on beş

²²⁴ BOA, MVL. 230-59, 29 Safer 1266 (14 Ocak 1850).

²²⁵ BOA, İ.HR. 327-21158, 29 Zilhicce 1265 (15 Kasım 1849).

²²⁶ BOA, A.}MKT_NZD. 41-1, 20 Şevval 1267 (18 Ağustos 1851).

²²⁷ BOA, İ.DH. 1325-39, 5 Rebiyülevvel 1313 (26 Ağustos 1895).

²²⁸ BOA, DH. MKT. 2059-35, 18 Şaban 1310 (7 Mart 1893).

²²⁹ BOA, İ. DH. 1313-67, 27 Zilhicce 1311 (1 Temmuz 1894).

²³⁰ BOA, DH. MKT. 339-33, 5 Şaban 1312 (1 Şubat 1895).

arşında boyunda etrafı kenetli ve otuz bin kuruş masrafla bir iskele inşası Hacı Todori Kalfa'ya verilmiştir. Bu iskele inşası ve masraflarının eyalet hazinesinden karşılanması Trabzon valisi tarafından uygun görülmüştür (1854).²³¹ Bu Kalafatalı denilen mahalde tuz ticareti yapılmaktaydı. Burada bulunan tuz ambarının Duyun-u Umumiye İdaresi tarafından başka bir yere taşınması, bölge halkının tepkisini çekmiştir.²³²

Arşivlerimizde Trabzon limanına gelen gemiler hakkında belgeler bulunmasa da İstanbul'dan Trabzon'a giderken karaya oturan ve Giresun limanına çekilen "Avanti" isimli İtalyan vapuruna bazı şahıslar zarar vermiştir. Bu zararın tazmini ve suçluların yakalanması isteği ile ilgili 1888 tarihli belge²³³ bu tarihte Trabzon ile İtalya arasında bir ticaretin varlığını kanıtlar niteliktedir. Trabzon limanına gelen bir diğer gemi olarak Fransız Mesajeri İmperial Kumpanyası dikkat çekmektedir. Bu kumpanya 1870 tarihinde Trabzon limanına bakır getirmiştir.²³⁴ Trabzon limanına sadece yabancı ülkelerden gemiler gelmezdi. Osmanlı şehirlerinden de buraya eşya taşınırdı. Örneğin 3 Mart 1823'te İstanbul'dan Trabzon'a tuz taşıyan 1, mühimmat taşıyan 2 gemi gelmiştir. 5 Mart'ta ise 2 mühimmat yüklü gemi yine İstanbul'dan Trabzon'a gelmiştir.²³⁵

Trabzon'dan ihracatı yapılan bir diğer ürün de tütündü. Buna göre 1899 'da Trabzon Vilayeti Aliyye'sine gönderilen yazıda, Trabzon ve Samsun'dan yabancı memleketlere gönderilen tütünlerin cinsinin istendiği gibi kaliteli olmadığı ve bu talep olmadığından söz konusu tütünlerin ıslahı konusu Dersaadet Ticaret Odasına bildirilmiştir.²³⁶ Trabzon'dan ihraç edilen bir diğer ürününün en azından 1887 tarihine kadar tereyağı olduğunu bilmekteyiz. Bu tarihte Sadarete gönderilen bir belgede Trabzon ve havalisinde üretilip İstanbul'a ve diğer şehirlere ihraç edilen tereyağının ihracının yasaklanması şikayete neden olmuş ve bu yasağın kaldırılması istenmiştir.²³⁷

Trabzon ticaretinde İran'ın son derece önemli bir payı olduğu aşikardır. Trabzon Vilayetinden 11 Kasım 1896 tarihinde Dahiliye nezaretine gönderilen belge bu konuyu desteklemektedir. Buna göre Trabzon vilayetinden, İran'a gidip gelen mallar ve yolcular için son derece önemli bir noktada bulunan Değirmendere için bir memur tayini istenmiştir. Hali

²³¹ BOA, A.}MKT_NZD. 107-68, 10 Rebiyülahir 1270 (10 Ocak 1854).

²³² BOA, DH. MKT. 1687-29, 12 Cemaziyülevvel 1307 (4 Ocak 1890).

²³³ BOA, DH.MKT. 1451-109, 11 Muharrem 1305 (29 Eylül 1887).

²³⁴ BOA, HR. TO. 203-76, (26 Mayıs 1870).

²³⁵ Hüseyin Topuz, "19. Yüzyılın İlk Yarısı (1923) Yılı İstanbul Limanı İle Diğer Limanlarımız Arasındaki Bir Haftalık Deniz Ticari Taşımacılığının Analizi", *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sa. 6, 2007/2, s. 109.

²³⁶ BOA, DH. MKT. 2157- 49, 24 Şaban 1316 (7 Ocak 1899).

²³⁷ BOA, DH. MKT. 1470-36, 2 Rebiyülahir 1305 (18 Aralık1887).

hazırda burada Nüfus memuru Neşet Bey, Kolağası Kazım Efendi ve Hüseyin Efendi'nin çalıştığı bildirilmiş ancak bunlarla ortak çalışabilecek bir kişiye daha ihtiyaç olduğu için 1000 kuruş maaşla bir memur tayini talep edilmiştir.²³⁸

Trabzon iskelesinde çalışan kontrol memuru Muharrem Efendi'nin 300 kuruşluk maaşı kendisine yetmemektedir. Görele kazasında bulunan pasaport katibi, Görele'de pasaport katipliğine ihtiyaç duyulmadığından kaldırılarak kalacak 200 kuruşun da Trabzon iskelesinde çalışan kontrol memuru Muharrem Efendi'ye verilmesi Şura-ı Devletten talep edilmiştir.²³⁹ Bu belgeden yola çıkarak bir genelleme yaparsak iskelede çalışan kontrol memurlarının ortalama 300 kuruş, pasaport katiplerinin de ortalama 200 kuruş maaş aldıklarını söyleyebiliriz.

Şark ticaret yıllıkları, Trabzon'un 1881 tarihinden yüzyıl sonuna kadar ithalat ve ihracat ürünlerine daha geniş yer vermiştir. Buna göre 1881 yılında şehrin ithalat ürünleri; İngiliz pamuklu ürünleri, pamuk, hırdavat, takı malzemeleri, ipekli ürünler, silahlar, şeker, kahve, karabiber, ilaç, baharatlar, yiyecek ve içecekler, demir-çelik ve diğer maden ürünleri, sabun, sıvı yağ, petrol ve deriden oluşmaktadır. Bu ithalat grubu içindeki Fransız ürünleri şeker, hırdavat, kahve, şarap, likör, tuzlanmış balık, takı malzemeleri, kumaşlar, Lyon ipeklileri, Paris ürünleri ve sömürgecilik mallarından oluşur ve değeri 5.000.000 franktır. İngiliz ürünleri ise; işlenmiş fabrika ürünleri, çay, ilaç ve sıvı ürünlerden oluşmaktadır ve değeri 15.000.000 franktır. Şehrin ihracat ürünlerinin ise; pamuk, yün, ip, keçi ve koyun derisi, balmumu, donyağı, zambak ve reçine, mazı, fasulye, tütün ve tömbeki, yerli bezler, ipekli ürünler, ceviz, fındık, meyve ve sebze, ahşap ürünler ve ceviz yağı olduğunu görmekteyiz.²⁴⁰ 1885 yılına ise ithalat ve ihracat ürünleri aynı kalmakla beraber ihracat ürünleri arasında balıkyağı eklenmiştir. İthal edilen Fransız ürünleri aynı kalmış ancak miktarı 1.813.000 franga düşmüştür. İthal edilen İngiliz ürünlerinin arasında demir, bakır ve kalay gibi ürünler katılmış olsa da bu malların değerinin 8.500.000 franga kadar düşmüş olduğu görülmektedir. İthal edilen Avusturya-Almanya ürünleri; ispirto, şeker, fes, yünlü kumaş, hırdavat ürünleri, kibrit, pamuk ve çelikten oluşmaktaydı ve değeri 2.129.500 frank kadardı. Trabzon limanından Anadolu için ithal edilen malların tutarı 21.649.632 frank, İranlılar için transit yoluyla ithal edilen ise 21.422.225 frank olarak bildirilmiştir. İran transit ticaretiyle Trabzon'a gelip Avrupa ihraç olan malların tutarı 8.905.000 frank iken, Trabzon'dan ve Anadolu'dan ihraç

²³⁸ BOA, DH. TMİK.M. 22-41, 5 Cemaziyülahır 1314 (11 Kasım 1896).

²³⁹ BOA, İ.DH. 1337-27, 14 Rebiyülevvel 1314 (23 Ağustos 1896).

²⁴⁰ Annure – Almanach du Commerce, 1881, Constantinople, s. 516.

edilen Anadolu ürünlerinin tutarı ise 8.730.375 franktı.²⁴¹ Şehrin ihraç malları arasına canlı koyun ve tereyağın da katıldığı görüldüğü 1888 yıllığında İran'dan Avrupa'ya Trabzon üzerinden ihraç edilen ürünlerin miktarı 8.105.225 frank ve Trabzon'dan ve Anadolu'dan Avrupa'ya ihraç edilen ürünlerin miktarı ise 7.519.829 frank olarak kaydedilmiştir.²⁴²

Trabzon şehrinde birçok limanda ithalat ve ihracat yapılmaktaydı. Buna göre Trabzon'un büyük limanı Çömlekçi'den başka Kanıda, Tuzluçeşme, Taşdirek, Kemer kaya, Mumhane önü ve Moloz gibi küçük limanlar da her türlü ticarete açıktı. Bu ticarete şehrin çeşitli yerlerinde gelişen sanayi kolları önemli rol oynamaktaydı. Bunlardan biri olan keten, burada imal edilerek tüccarlar aracılığıyla başka yerlere sevk ediliyordu. XIX. yüzyılın başına kadar Halep, Şam, Bağdat ve Hindistan'a kadar uzanan ticareti kenevir oluştururken, İstanbul'a ve Rusya'ya şarap, tütün ve fındık gönderiliyordu. 1833-34 yıllarında Sivas valisi Reşit Paşa'nın Trabzon'a giden ticaret yolunu emniyet altına almasıyla, Erzurum ve Trabzon üzerinden taşınan malın değeri 100 milyona çıkmış bunun 15 milyonu ise Türklere gelmiştir. Şehrin bir diğer sanayi kolu ise mum üretimi idi. Eyalet içi veya başka yerlerden gelen balmumu, mumhane (şemhane) de işlenerek mum elde edildikten sonra 6-8 kilosu 84 veya 108 akçeye satılırdı. Diğer bir ürün olan Trabzon ibrişimi ise İstanbul'a sevk ediliyordu. Ticareti son derece gelişmiş olan şehirde bir diğer önemli kol ise gemi yapımı idi. Bu nedenle şehirde gemi yapımında kullanılan zift ve boyacılık alanları gelişmiştir. Ayrıca balıkçılık da önemli iş alanlarından birisiydi. Bu balıklardan çıkarılan balıkyağının ticareti yapılmakta idi. Bunlardan başka Trabzon çarşılarında ünlü kuyumcular bulunurdu. Buralarda tüfek, tabanca, havlu, ipek ve pamuk çarşaf lar satılırdı. Trabzon'da Büyük Çarşı, XIX. asırda Avrupalı ve İranlı konsolosların oturduğu yer idi. 1869'da burada İran, Horasan ve İzmir halılarının yanında Halep, Diyarbakır ve Bursa kumaşlarının ticaretinin yapıldığı bilinmektedir.²⁴³ Trabzon limanından yapılan ihracatta önemli rol oynayan bir diğer ürün ise Trabzon ve Rize keten bezleridir. Aşağıda Rize bölümünde hakkında bilgi verilen bu bezlerin de ihracatında Trabzon ve Rize limanları önemli bir yer tutmaktaydı. Buna göre 1877 yılında Trabzon limanından imparatorluk içindeki yerlere 5.980 pound değerinde, bir sonraki yıl ise %100 artış ile 12.720 pound değerinde keten bezi, kenevir ve diğer ürünler ihraç edilmiştir. Bu rakamlar 1879'da 15.720 pound, 1880'de 10.200 pound, 1899'da 5.600 pound 1912'de 7.380

²⁴¹ *Annure – Almanach du Commerce*, 1885-1886, Constantinople, s. 483, 484.

²⁴² *Annuaire du Commerce*, 1888, Constantinople, s. 591.

²⁴³ Tekindağ, a.g.m., ss. 469-470.

pound olmuştur. Buradan anlaşılmaktadır ki keten bezi ticareti de diğer ürünlerde olduğu gibi inişli çıkışlı bir grafik izlemiştir.²⁴⁴

Trabzon ticaretinde önemli bir nokta olan Trabzon-Tebriz karayolundan yapılan ticaretin çok zaman alması nedeniyle, buraya bir demiryolu yapma fikri ilk olarak İngilizler tarafından gündeme getirilmiştir. Trabzon'dan çıkan bir kervan 10 günde Erzurum'a, 35 günde ise Tebriz'e varmaktaydı. Bu nedenle bu yola bir demiryolunun yapılması gündeme gelmiştir. Ancak bölgenin coğrafi yapısının engebeli olması nedeniyle Trabzon-Gümüşhane-Bayburt-Erzurum hattında yapılması düşünülen demiryolu için sorun oluşturmaktaydı. Bu nedenle sık sık alternatif güzergahlar üzerinde durulmuştur. Bunlardan birisi Sürmene'den Karadere Vadisi üzerinden Bayburt'a oradan dan Erzurum'a ulaşan hattı. Bu hat, Karadeniz kıyısında yapılan bir bağlantı ile Akçaabat'a ulaşabilirdi. Böylece bu demiryolu hattı birkaç limana uğrayarak bölgedeki ticareti arttıracaktı. Bunlardan başka 1877-78 Osmanlı Rus savaşlarından sonra da birtakım demiryolu projesi gündeme gelmiş ancak bunlardan hiçbir sonuç alınamamıştır.²⁴⁵

1881 tarihinde şehirde Liman Kaptanlığı, Gümrük Yöneticiliği, Ticaret Mahkemesi Başkanlığı, Deniz Feneri Memurluğu, Karantina Dairesi Başkanlığı ve Karantina Doktorluğu gibi birimlerin bulunması şehirdeki ticari hayatı özellikle deniz ticaretini göstermesi açısından önemlidir. Bu tarihte şehirde 20 adet tüccar bulunmaktaydı. Bu tüccar zümresinin büyük çoğunluğu azınlıklardan oluşmaktaydı.²⁴⁶ 1883 tarihinde ise yeni meslek grupları ortaya çıkmıştır. Bunların arasında avukatlar, kunduracılar, nakliyeciler, dokumacılar ve kumaşçılar dikkat çekmektedir. Ayrıca şehirdeki tüccar sayısı da 31'e yükselmiştir.²⁴⁷ 1885 yılında ise ticaret ile ilgili birimler arasında Osmanlı İmparatorluğu Tütün Rejisi eş yönetimi dikkat çekmektedir. Bu yılda tüccar sayısında bir düşüş gözlenmiştir ancak burada önemli olan bu tüccar grubu içinde bir Türk tüccar ailesinin (Lemlioğlu / Nemlioğlu*) varlığıdır. Ayrıca bu yılda deri tüccarları, yük gemileri için malzeme sağlayan hamallar, kürkçüler ve Halep kumaşçıları gibi yeni meslek grupları bulunmaktadır.²⁴⁸ Diğer yıllıklarda Trabzon'un ticari

²⁴⁴ Davut Hut, "Doğu Karadeniz'de Geleneksel Dokumacılık: Rize Keten Bezi (Feretiko) ve Soyo-Ekonomik Etkileri", *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, Sa. 24, ed. Nihat Öztoprak, İstanbul, KOCAV, Bahar 2011, s. 47.

²⁴⁵ Murat Küçükkuşurlu, "Meşrutiyet Devrinde Trabzon-Erzurum Demiryolu Teşebbüsleri", *Osmanlı Araştırmaları*, Sa. XXXII, İstanbul, 2008, ss. 284-288.

²⁴⁶ *Annure – Almanach du Commerce*, 1881, Constantinople, s. 516.

²⁴⁷ *Annure – Almanach du Commerce*, 1883, Constantinople, ss. 607-608.

* Lemlioğlu / Nemlioğlu ile ilgili bakınız: Selahattin Tozlu, "19. Yüzyılda Sosyo-Ekonomik Bakımdan Trabzon Limanı", *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu*, haz. Mithat Kerim Arslan ve Hikmet Öksüz, C.1, Trabzon, Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, 2002, ss. 381-398.

²⁴⁸ *Annure – Almanach du Commerce*, 1885-1886, Constantinople, ss. 484-487.

hayatı ile ilgili olarak göze çarpan bir değişiklik olmamakla beraber meslek sahipleri ve yönetimde yer alan kişilerin isimleri zaman zaman değişiklik göstermiştir. 1898 tarihinde şehirde 12 adet konsolosluk bulunması şehrin ne derece önemli bir ticaret merkezi olduğunu göstermesi açısından önemlidir. Şehirdeki ticaretle bağlantılı olarak Trabzon'a 9 adet vapur şirketi gelirken burada 6 adet de sigorta şirketi bulunmaktadır.

TABLO 13: Trabzon'daki Konsolosların Yıllık Gelirleri (Pound)

	1872			1881		
	Maaş	Ofis	Toplam	Maaş	Ofis	Toplam
İngiltere	600	200	800	400	160	560
Avusturya-Macar	400	150	550	640	260	900
Fransa	480	320	800	600	400	1000
İtalya	400	100	500	600	224	824
Rusya	600+250	800	1650	800+400	575	1775

Kaynak: İsmail H. Demircioğlu, “Alfred Billiotti'nin Raporuna Göre 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Trabzon'daki Konsolosların Yıllık Gelirleri”, a.g.m., ilgili devletlerin sayfaları.

1885-86 tarihlerinde Trabzon'da bulunan tüccarların listesi.²⁴⁹

- D. Arghirpoulos: Sömürge malları ticareti
- Arnaoutoglou Biraderler: Komisyoncu
- Aznavourian Biraderler: Fındık ihracatı
- G. Capayannides: Demir, şeker, kahve, mum ihtalatı
- D. Cokinides: Komisyoncu (ithalat ve ihracat)
- M. Derneressian: Komisyoncu (ithalat ve ihracat)
- Diradourian Biraderler: Un ticareti
- Hochstrasser: İthalat, ihracat ve Osmanlı İmparatorluğu Bankası temsilcisi
- Vartan Kydichian: -
- Lemlioğlu: -
- A. Mahokian: Komisyoncu
- Boghos Marimian: Komisyoncu
- Sahatdjian Biraderler: Komisyoncu, Erzurum ve Marsilya'da şubeleri bulunmakta.
- A. Triantaphillidies: -
- Vafiadi Biraderler: -

1.3. Rize

Karadeniz kıyısında bulunan Rize'nin bir ticaret limanı olduğu M.Ö. 400'de Trabzon'a gelen Ksenefon'un verdiği bilgilerden anlaşılmaktadır. M.Ö. 180 yılında Pontus Devleti hakimiyetine giren Rize'nin de içinde bulunduğu Doğu Karadeniz bölümü, Pontus Devleti'nin maden, kereste ve gemi ihtiyacını karşılıyordu. 1204 yılında Trabzon Rum İmparatorluğu sınırları içinde kalan Rize, bu dönemde Venedik ve Cenevizlilerin ticaret

²⁴⁹ Annure – Almanach du Commerce, 1885-1886, Constantinople, s. 486.

maksadıyla uğradıkları önemli bir liman durumundaydı. Osmanlı idaresine girdikten sonra da önemi koruyan Rize limanında, özellikle Doğu Karadeniz kıyılarında bir canlanma olmuştur. 1557 tarihinde Rize limanı ve Of iskelesi geliri senelik 30.000 akçeye ulaşmıştır. Ayrıca Rize’de bol miktarda üretilen ketenden elde edilen gümrük gelirleri Of ile birlikte 1559 tarihinde 35.000 akçe kadardı.²⁵⁰

XIX. yüzyıl ile beraber artan Rize’nin ticari etkinliğinin getirdiği şartlar burada bir karantina kurulmasını beraberinde getirmiştir. 1858 tarihli bir belgeye göre Trabzon karantina müdürü giderek büyüyen Sürmene ve Rize iskelelerinde görev yapmak üzere aylık 255 kuruş maaşla ve Tirebolu limanına da uygun maaşla birer karantina müdür vekili tayin edilmesini talep etmiştir. Gelen cevapta, tavsiye edilen maaş miktarının az olduğu ve bu şartlarda çalışacak vekil bulunamayacağı söylenmiştir. Bunun üzerine, müdür vekillerinin maaşlarının 300 kuruş olması ve yanlarına da 100 kuruş maaşla birer gardiyan alınması istenmiştir.²⁵¹ İskelelere karantina memuru tayini önemli bir durumdur. Çünkü o yıllarda görülen salgın hastalıkların önlenmesi için iskelelerde karantina memurlarına ihtiyaç vardı. Özellikle ticari hareketliliği fazla olan liman bölgelerinde bu ihtiyacın daha da çok olduğunu söyleyebiliriz. Çünkü böyle limanlara dışarıdan gelen ticari gemiler, bu salgın hastalıkların artmasına neden olabilirdi. Bu belge, Rize limanında artmakta olan bir ticari hareketliliğin olduğunu ve bu nedenle buraya bir karantina memurunun gerekliliğinin ortaya çıktığını gösterir.

Doğu Karadeniz limanlarında ticaretin önündeki en büyük sorunlardan birinin karantina olduğundan bahsetmiştik. Bu durum Lazistan Sancağını da etkilemiştir. Buna göre Rusya’da ortaya çıkan kolera salgını nedeniyle Lazistan Sancağı’nın beş gün karantinaya alınması nedeniyle Rize müftüsü, eşraf ve ileri gelenler bu durumun ticareti sekteye uğratacağını ve kendilerini sıkıntıya sokacağını bildirmişlerdir.²⁵²

Rize kasabasında Memleket ve Gümrük adında iki iskele bulunmaktaydı. Rüsumat idaresi tarafından tesis ve inşa edilen bu iki iskelenin tamirâtı belediye aittir. Bu iskeleleri kullananların gümrük resmine tabi olanlar Gümrük İskelesini parasız kullanırken Memleket iskelesini çıkan yolculardan kayıkçıların aldığı beş kuruş ücretin birer kuruşunu belediye tarafından alınmasına karar verilmiştir.²⁵³ Ancak yolculardan alınan bir kuruş daha sonra şikâyete neden olmuştur. Bu ücretin yolculardan alınmak yerine ticari eşyadan alınması

²⁵⁰ İdris Bostan, “Rize”, a.g.m., ss. 147-148

²⁵¹ BOA, İ. MVL., 388 / 16936, 25 Cemaziyülahır 1274 (10 Şubat 1858).

²⁵² BOA, DH. MKT. 1973-61, 23 Zilhicce 1309 (19 Temmuz 1892).

²⁵³ BOA, DH. MKT. 219-80, 21 Ramazan 1311 (28 Mart 1894).

istenmiştir. Trabzon Rüsumat Nezaretinden gelen cevapta ise bir kuruşun belediye tarafından alınmasına devam etmesi ancak kayıkçıların aldığı 5 kuruşun 4 kuruşu düşürülmesi bildirilmiştir.²⁵⁴

Rize'nin ekonomik tarihinde önemli yer tutmuş en önemli ürün, yörede feretiko olarak anılan ve yurt dışında Trabzon keteni, yurt içinde ise Rize bezi olarak ünlenen özel dokuma kumaşlardır. Bunun nedeni ise Rize'nin bu dönemde Trabzon eyaletine bağlı olmasıdır. Hint kenevirinin sapından çıkarılan kendir (yörede daha çok bu ad kullanılır) lifler elde edilir ve dokuma yapılırdı. Osmanlı döneminde, diğer şehirlerde keten ve kenevirde daha çok sicim, halat, yelken ve çuval gibi kaba ürünler yapılırken, Rize kenevirinden oldukça ince iplikler çıkarılmakta ve çok ince, kaliteli ve dayanıklı dokumalar yapılmaktaydı.²⁵⁵ Çok eski dönemlere dayanan bu dokumacılık faaliyeti ile elde edilen yün, keten ve ipekli kumaşların 13. yüzyılda Trabzon'dan ihraç edildiği bilinmektedir. Bu bezin Osmanlı öncesine dayanan geçmişi, Trabzon Rum İmparatorluğu aracılığıyla Osmanlı'ya geçmiştir ki 15. Yüzyılda komşu ülkelere ihraç edilen bir ürün olarak dikkat çekmektedir. 16. yüzyılda ise Trabzon İskele Kanunnamesin'de ve Dellâliye Kanunnamesinde bezin alım satım, ticareti, vergilendirilmesi ile düzenlemeler görülmüştür. Bu yüzyılda kaliteli Rize bezinin arşını (68,579cm), 120 akçe iken 1600'de 60 akçe, 1640'da ise 70 akçe olmuştur. Rize ve Trabzon çevresinde 18. yüzyılda keten bezi üretiminde büyük artış olmuştur. Öyleki Trabzon keten bezinin yıllık damga mukataası 600 bin akçe idi.²⁵⁶ 19. Yüzyıla geldiğinde Rize keten bezi üretimi büyük bir artış göstermiş göstermiş olmasına rağmen değer olarak pek artmamıştır. 1830 yılında çeşitli kalitelerde yıllık keten dokuma ortalama 75.000 top düzeyindeydi.²⁵⁷ Rize/Trabzon bezi ile ilgili bir diğer bilgiyi ise 1840 yılında şehre Alman seyyah Fallmerayer vermektedir. Buna göre kendir ve keten bitkisi, Kolhis'in nemli ve çukur yerlerinde ve sulak vadilerinde, bol miktarda yetişir. Ancak yörede, ilk alınan bitkiden her yıl keyfi olarak konulan fiyat karşılığında 40 bin Zentneri (1 zentneri 50 kg) ürün işlenmemiş olarak devletin silah ve mühimmat depolarına gönderilmekteydi. Ayrıca bu bez sadece İstanbul, Selanik, Bursa ve İzmir gibi büyük şehirlerde değil, Halep, Kahire ve Bağdat gibi şehirlerde de bilinmekteydi.²⁵⁸ Bu bilgiler ışığında, Trabzon ve Rize'de ünlenen bu bez sadece dokuma

²⁵⁴ BOA, DH. MKT. 1896-116 29 Rebiyülahir 1309 (2 Aralık 1891).

²⁵⁵ Davut Hut, a.g.m., ss. 24-27.

²⁵⁶ Hut, a.g.m., ss. 34-36.

²⁵⁷ Donald Quataert, *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü*, çev. Tansel Güney, 2. B., İstanbul, İletişim Yayınları, 2008, s. 115.

²⁵⁸ Fallmerayer, a.g.e., ss. 195-196.

ürünlerinde değil, devletin silah ve mühimmat depolarında da kullanılmaktadır. Ayrıca bu bezin geniş bir ihraç yelpazesinin bulunduğu söylenebilir.

TABLO 14: Rize Limanı İthalatı (1884)

	Türkiye	İngiltere	Fransa	Avus. Alm.	Rusya	İsviçre-İta.	TOPLAM
Ürün	£	£	£	£	£	£	£
Kahve	-	-	480	-	-	-	480
Un	2475	-	-	-	2475	-	4950
Mısır	-	-	-	-	25.312	-	25.312
Zeytin-Zeytin Yağı	600	-	-	-	-	-	600
Pirinç	600	-	-	-	480	-	1080
Alkollü içecek	-	-	300	200	100	-	600
Şeker	-	-	382	216	-	-	598
Çay	-	30	-	-	-	-	30
Meyve, Tuz, Baharat	1700	120	50	40	190	-	2100
Pamuklu kumaş	1000	30.000	-	-	-	1000	32.000
Kumaş	-	200	600	2250	-	-	3050
İplik, Dantel	-	-	-	800	-	-	800
İpekliler	-	-	1000	-	-	1000	2000
Yünlüler	-	720	-	720	-	90	1530
İplik	-	4862	-	-	-	-	4862
Fes, tuhafiye	450	900	100	1600	150	100	3200
Bakır	-	500	-	-	-	-	500
Hırdavat	-	280	70	350	-	-	700
Demir	-	1500	-	-	-	-	1550
Çivi	-	-	1000	-	-	-	1250
Teneke, kalay	-	600	-	-	-	-	600
Kurşun, Çelik	-	150	600	250	-	-	1000
Petrol	-	-	-	-	1250	-	1250
Sabun	3125	-	-	-	-	-	3125
Mum, kibrit,	200	600	900	1500	180	-	3880
TOPLAM	10.900	40.462	5482	7826	30.137	2190	97.747

Kaynak: : Musa Şaşmaz, *Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents*

1830-1914, a.g.e., C. II, ss. 981-982.

TABLO 15: Rize'den Yapılan İhracat (1884)

Ürün	Değer £	Ürün	Değer £
Fasulye	5775	Fındık	3200
Limon ve Portakal	1500	Meyve ve Soğan	500
Tereyağı	3300	Kavurma	1575
Balık (Yunus) yağı	5400	Deri	750
Balmumu	500	Yünlü Kumaşlar	20.000
Diğer Ürünler	3000		
GENEL TOPLAM 47,500£			

Kaynak: Musa Şaşmaz, *Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914*, a.g.e., C. II, s. 980.

19. yüzyılın ikinci yarısında gelindiğinde ise Rize bezi üretimi önemini korumaktaydı. 1858 yılında yıllık üretim 50-75 bin top arasındaydı. 1867 tarihinde Trabzon İngiliz konsolosu Palgrave'nin raporunda yıllık üretimi 310 bin okkayı (307.511 kg) bulan ketenin okkası (1.282kg) 2 kuruşa satılmakta ve yıllık üretim 5.167 liraya ulaşmaktaydı. Her bir top yaklaşık 2,75 metre uzunluğunda olup bu şekilde yıllık 130 bin top keten üretilmekteydi. Kumaş toplarının fiyatları ise kalınlık ve incelik durumuna göre değişiyordu. İnce olan yani kalitelisi çok rağbet gören bir türdü. Tamamen Rize'de üretilen bu ince kaliteli keten bezinin yıllık değeri yaklaşık 150.000 lira idi.²⁵⁹ 1890 tarihine gelindiğinde ise üretimde yine artış gözlemlenmiştir. 20. yüzyılın ilk on yılında da üretim yaklaşık %8 artış göstermiştir. Bu tarihlerde en iyi kalite keten dokuma üretimi 12.500 top düzeyindeydi ve topların her biri 40-100 kuruş arasında satılıyordu. İkinci kalite dokuma ise 150 bin top civarındadır ve tanesi 11-12 kuruşa satılmaktaydı.²⁶⁰

Bu meşhur Rize bezinin ihracı Trabzon limanı ile birlikte Rize limanından yapılmaktaydı. Ancak Rize limanından ihraç edilen bezin miktarı ve değeri Trabzon limanından yapılan ihraçtan daha yüksekti. 1899 yılında Rize iskelesinden ihraç edilen 2.522,794 kuruşluk ürünün 1.556,550 kuruşluk kısmını keten bezi oluşturmaktaydı. 1900 yılında ise yapılan 2.925,900 kuruşluk ürünün 1.886,000 kuruşunu keten bezi oluşturmuştur.²⁶¹

1882 tarihinde Rize limanından yapılan ihracat 30.000£ iken ithalat ise 10.000£'dir.²⁶² 1883 tarihinde Rize limanından ihracı yapılan zira ürünleri 6,500£, hayvansal ürünler 2,000£, endüstriyel ürünler 20,000£ ve diğer ürünler (öteberi, ufak tefek eşyalar) 1,500£ değerindedir.

²⁵⁹ Hut, a.g.m., s. 45.

²⁶⁰ Quataert, *Sanayi Devrimi...*, ss. 115-116.

²⁶¹ Hut, a.g.m., ss. 47-48.

²⁶² Musa Şaşmaz, a.g.e, s. 698.

Toplam ihracat 30,000£'dir. Aynı yıl Rize'ye gelen ürünler ise besin maddeleri 4,000£, tekstil ürünleri 10,700£, metal ürünler 1,300£, kimyasal ürünler 700£, diğer ürünler (öteberi, ufak tefek eşyalar) 2,500£ değerindedir.²⁶³ 1891 tarihli Şark ticaret yıllığından itibaren şehrin ihracat ve ithalat malları hakkında bilgi alabilmekteyiz. Buna göre; İngiliz ve Fransız işlenmiş ürünleri, kahve, şeker, demir, bakır, tütün, pirinç ve sabundan oluşan bir ithalat listesi görmekteyiz. Şehirden ihraç edilen ürünler ise; keçi ve koyun derisi, balmumu, meşhur bezler, fasulye, ceviz, fındık, elma, portakal, limon, kestane, tereyağı, kavurma, balık yağı, kereste ve ahşap ürünler, keten ve iplik ürünlerinden oluşmaktadır. Şehirdeki ticaret grupları ve esnaflara baktığımızda ise; kasaplar, fırıncılar, kahvehaneciler, hububat ticareti yapan bir grup, sarraflar, berberler, komisyoncular (aracılar), simsarlar, gemi ustaları, bakkallar, uncular, demirciler, hırdavatçılar, kuyumcular, çilingirler, terziler ve şarap satan dükkan işletmecileri karşımıza çıkmaktadır. Rize şehrini Giresun ve Trabzon'dan ayıran en önemli özellik burada sadece Rum ve Türk zümrenin bulunması ve meslek gruplarındakilerin çoğunun bu Türk ve Müslüman kişilerin oluşturmasıdır. Yıllıklarda 1891 tarihinden sonra yer almaya başlayan şehirde sadece Rus konsolosluğu bulunmaktaydı ve bu tarihte şehre sadece *Mahsousse* ve *Russe* isimli vapur şirketleri gelmekteydi. Şehirde ticaret ile ilgili birimlere baktığımız zaman bu yılda sadece Gümrük Yöneticiliği, Liman Kaptanlığı ve Tütün Rejisi Memurluklarını görmekteyiz.²⁶⁴ Daha sonraki yıllıklarda vapur şirketleri arasına 1896 tarihinde *Lloyd Autrichien* (Lloyd Avusturya-Macaristan) firması katılmıştır. Bu yılda ticari birimlerde de bir artış olmuş ve önceki birimlere ek olarak karantina müdürlüğü ve bir noter açılmıştır.²⁶⁵ 1898 yıllığında ise artık *Mahsousse* adlı firmanın şehre uğramadığını ve onun yerini *Russe Danubienne* adlı firmanın almış olduğunu görmekteyiz.²⁶⁶ Şehirde herhangi bir sigorta şirketinin bulunmuyor olması Rize'yi Giresun ve Trabzon'dan ayıran bir diğer ilginç noktadır.

1899 yılına ait bilgiler içeren Tablo 16'da Trabzon, Giresun ve Rize limanlarında yapılan ithalat ve ihracat değerleri devletlere göre ayrılarak pound olarak verilmiştir. Buna göre Trabzon limanına bu yüzyılda ithalat en çok İngiltere'den gelmekteyken aynı limandan ihracat kendi gemilerimizle yapılmaktadır. Giresun limanında ise ithalat en çok Osmanlı gemileriyle yapılırken ihracatta ilk sırayı Avusturya – Macaristan almıştır. Rize limanında ise Avusturya – Macaristan ithalatta önde gelen ülke durumundadır. Rize limanından en çok ihracat ise Osmanlı gemileriyle yapılmıştır.

²⁶³ Musa Şaşmaz, a.g.e., ss. 838-839.

²⁶⁴ *Annure Oriental du Commerce*, 1891, Constantinople, ss. 869-870.

²⁶⁵ *Annure Oriental du Commerce*, C. 2, 1896, Constantinople, s. 1081.

²⁶⁶ *Annure Oriental du Commerce*, C. 2, 1898, Constantinople, s. 1112.

TABLO 16: 1899 Yılında Trabzon, Giresun ve Rize Limanlarında Ticaret (Pound)

Ülkeler	Trabzon		Giresun		Rize	
	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat	İhracat	İthalat
İngiltere	4955	228.065	-	18.500	-	29.150
Osmanlı İmparatorluğu	260.805	176.900	11.580	58.000	41.710	30.230
Avus. Macar. Almanya	27.085	134.645	77.500	21.000	-	32400
Fransa	68.760	126.785	25.520	2800	-	10,320
Rusya	37.010	73.720	56.940	7280	3362	6030
Roman. Bulg.	4.260	19.720	2650	-	910	1280
Yunan - İta.	2.700	28.880	7190	12.820	-	790
Diğer	12.225	34.505	5850	14.610	-	11.200
TOPLAM	417.800	823.220	187.230	135.010	45.980	141.400

Kaynak: A. Üner Turgay, “Trabzon”, a.g.m., s. 70

1.4. Artvin

Artvin deniz ticaretine dair elimizde belge bulunmasa da Artvin kazasına Sürmene’den gelen Rum tüccarların yaşını, eşkalini, özelliklerini ve numaralarını bulunduran bir defter bulunmaktadır.²⁶⁷ Buna göre;

- Numara 1 – Tüvânâ: Trabzon Eyaleti’nde Sürmene kazasından abacılık ticaretiyle gelmiş olduğu sene [12]61 Kısa boylu, kıranta bıyıklı abacı Nikola veled-i Haralami sin: 45
- Numara 2 - Tüvânâ: Bu dahi abacılık ticaretiyle Sürmene Kazası’ndan gelmiş olduğu. Sene [12]62 Karındaşı Kısa boylu kara bıyıklı Lazari veled-i Haralami sin: 43
- Numara 3 –Tüvânâ: Bu dahi abacılık ticaretiyle Sürmene Kazası kurâlarından Hamrgöne Karyesi’nden gelmiş olduğu.3 Muharrem sene [12]62 Orta boylu, kumral bıyıklı abacı Banika veled-i Nikola sin: 38
- Numara 4 – Tüvânâ: Bu dahi abacılık ticaretiyle Sürmene Kazası kurâlarından Hamrgöne Karyesi’nden gelmiş olduğu.3 Muharrem sene [12]62 Orta boylu, siyah bıyıklı abacı Banika veled-i Yorgi sin: 35
- Numara 5 – Tüvânâ: Bu dahi abacılık ticaretiyle Sürmene Kazası kurâlarından Hamrgöne Karyesi’nden gelmiş olduğu. 3Muharrem sene [12]63 Orta boylu, kara bıyıklı abacı Yani veled-i Nikola sin: 40
- Numara 6 – Tüvânâ: Bu dahi abacılık ticaretiyle Sürmene Kazası kurâlarından Hamrgöne Karyesi’nden gelmiş olduğu. 3 Muharrem sene [12]63 Orta boylu, sarı bıyıklı abacı Todori veled-i Kostanti sin: 40
- Numara 7 – Tüvânâ: Bu dahi abacılık ticaretiyle kaza-i mezbûr kurâlarından Hamrgöne Karyesi’nden gelmiş olduğu. 3 Muharrem sene [12]63 Karındaşı orta boylu, siyah bıyıklı Burika veled-i Kostanti sin: 45

²⁶⁷ BOA, NFS.d. 2780 (tarihsiz).

- Numara 8 – Tüvânâ: Bu dahi abacılık ticaretiyle kaza-i mezbûrda kurâ-i mezbûrdan gelmiş olduğu. 3 Receb sene [12]64 Orta boylu, kumral bıyıklı abacı Nikola veled-i Yani sin: 43
- Numara 9: Bu dahi abacılık ticaretiyle kaza-i mezbûr kurâlarından Hamrgöne Karyesi'nden gelmiş olduğu. 3 Safer sene [12]64 Yeğeni, orta boylu, ter bıyıklı abacı Todori veled-i Yorgi sin: 18
- Numara 10: Bu dahi abacılık ticaretiyle Sürmene Kazası kurâlarından Hamrgöne Karyesi'nden gelmiş olduğu. 30 Receb sene [12]63 Şâbbü'l-emred Abacı Hristo veled-i Dimitri sin: 16
- Numara 11 – Tüvânâ: Bu dahi abacılık ticaretiyle kaza-i mezbûr kurâlarından Hamrgöne Karyesi'nden gelmiş olduğu. 3 Şevval? Sene [12]63 Orta boylu, az kumral bıyıklı abacı Banika veled-i Kostanti sin: 23

Bu listeden de anlaşılmaktadır ki, Artvin, yöresine gelen bu tüccarların hepsi kumaş ticaretiyle uğraşmaktadır.

2. DOĞU KARADENİZ KIYISINDAKİ KÜÇÜK LİMANLAR VE İSKELELER*

2.1. Tirebolu**

Üç şehir anlamına gelen Tripoli kelimesinden gelen Tirebolu, eskiden kalmış üç kale ile üç kısma ayrıldığı için bu ad ile anılmıştır. Tirebolu limanı, küçük olup kışın ancak birkaç gemi sığabilecek kapasitede olarak anlatılmaktadır. Ayrıca Arrianos zamanında da burada bulunan gümüş madeninden de bahsedilmektedir.²⁶⁸ Tirebolu'nun 1486 yılına ait dalyan geliri 100 akça, gümrük geliri 1050 akça, liman geliri 200 akça iken, 1515 yılında dalyan resmi 750 akça, gümrük resmi 1500 akça, liman resmi de 360 akça olmuştur. Ayrıca yine aynı tarihte gemi yapımından alınan resim 800 akça ve ihtisab resmi de 160 akça olarak belirlenmiştir.²⁶⁹

Tirebolu limanının kullanıldığı alanlardan biri, bölgede çıkarılan madenlerin taşınmasıdır. Tirebolu limanı, Gümüşhane'nin deniz ile bağlantısını kurmaktaydı ve Gümüşhane yöresi maden bakımından çok zengindi. Özellikle Çoruh ve Harşit ırmakları etrafındaki yerlerde altın, gümüş, çinko, demir ve kurşun gibi madenler çıkarılmaktaydı. Bu madenler, İstanbul'a sevk için eşek, katır, deve ve öküzler ile Trabzon veya Tirebolu

* Bu konu 27-28 Mayıs 2016 tarihinde İstanbul'da düzenlenen VIII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu'nda bildiri olarak sunulmuştur.

** Tirebolu Limanı ile ilgili bildiri, 29 Nisan – 1 Mayıs 2015 tarihleri arasında Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen VII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumunda sunulmuştur.

²⁶⁸ Bijişkyan, a.g.e., ss. 38-39.

²⁶⁹ M. Hanefi Bostan, a.g.e., s. 442.

iskelelerine taşınıyor oradan da gemilerle İstanbul'a gönderiliyordu.²⁷⁰ Tirebolu'ya bağlı köy statüsünde bulunan Espiye ise iskelesi, madenleri ve tarıma uygun arazisiyle büyüüp gelişmiştir. Özellikle maden bakımından zengin olan yöreden XVIII. yüzyılda çıkarılan madenlerin İstanbul'a sekinde Tirebolu ve Espiye limanları kullanılmaktaydı. 1742-43 tarihlerinde Espiye maden yataklarından 149.553 dirhem gümüş, 5.197,5 dirhem altın ve çok miktarda bakır elde ediliyordu.²⁷¹

Tirebolu limanında ticari faaliyetlerin yanı sıra gemi inşa faaliyetleri de yürütülmekteydi. Bölgede bulunan geniş ormanlardan elde edilen ağaçlar burada bulunan gemi inşa tezgâhlarında kullanılmaktaydı. Osmanlı Devleti özellikle büyük harp hazırlıklarının yapıldığı senelerde Tersane-i Amire ve diğer tersaneler haricindeki gemi inşa tezgâhlarında ihtiyaç olan gemilerin inşasına çalışmaktaydı. XVI. asırda İnebahtı yenilgisi sonrasında XVIII. yüzyılda uzun süren Girit seferleri sırasında birçok sahil iskelesinde gemi inşa edilmesi için emirler verilmiştir. Bu konuda 1703 tarihinde Tirebolu'da iki firkate inşa edilmiştir.²⁷² Ayrıca 1860 yılı İngiliz konsolosluk belgelerine göre 50-200 ton arasındaki gemilerin Vona (Perşembe), Tirebolu ve Giresun'da üretildiğini görmekteyiz.²⁷³

Tirebolu'nun iktisadi hayatı, XIX. yüzyılda büyük bir gelişme göstermiştir. Bundaki en önemli neden de Karadeniz'deki ticari faaliyetlerin artmasıdır. Buraya Ruslar, İngilizler, Fransızlar ve Avusturya Macaristan'ın Lloyd Acentası gemileri geliyor, hem yolcu hem de mal taşıyorlardı. XIX. yy'da fındık üretiminin artmasıyla yöre halkının başlıca geçim kaynağı olan fındık, ceviz, fasulye, tere yağ, ihraç edilen ürünler arasındaydı. Ayrıca bölgede önemli bir yer tutan balıkçılıktan iyi gelir elde edilmekteydi ve Yunanistan'a ve Romanya'ya balık yağı ihraç ediliyordu.²⁷⁴ Bölgenin başlıca ihraç malları; fındık, ceviz, balık yağı, bal mumu, fasulye, pirinç, kereste ve odun, koyun ve keçi derisi vb'dir.²⁷⁵ Nitekim Trabzon Vilayet Salnamesine göre 1879 yılında şehirde, 17.250 kıyye ceviz, 210.050 kıyye pirinç, 627.611

²⁷⁰ Osman Köse, "XIX. Yüzyılda Gümüşhane Madenleri", *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu*, ed. Mithat Kerim Arslan ve Hikmet Öksüz, C. 1, Trabzon, Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, 2001, ss. 291-294.

²⁷¹ Süleyman Beyoğlu, "Tirebolu Şer'iyye Sicillerine Göre Espiye (1788-1914)", *Tarihi Kültürel Özellikleri ve Gelenekleriyle Espiye Sempozyumu*, ed. Ahmet Gürsoy, İstanbul, Espiye Belediyesi Yayınları, 2007, s. 64.

²⁷² İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, Ankara, TTK, 1992, ss. 24-26.

²⁷³ Özgür Yılmaz, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İngiliz Konsolos Belgelerine Göre Giresun (1856-1900)", *Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu*, ed. Gazanfer İltar, C.1, Ankara, Önder Matbaacılık, 2009, s. 529.

²⁷⁴ Faruk Sümer, *Tirebolu Tarihi*, İstanbul, Tirebolu Kültür ve Yardımlaşma Derneği, 1992, s. 134.

²⁷⁵ Ayhan Yüksel, *Tirebolu (Tarih-Kültür-Spor Yazıları)*, İstanbul, Arı Sanat Yayınevi, 2008, s. 19.

kıyye fındık, 251.100 kıyye fasulye, 156.020 kıyye mısır üretiminin yapıldığını görmekteyiz.²⁷⁶

Tirebolu'nun ithalat ürünleri ise şeker, tahıl, un, kahve, tuz, deri, tütün gibi maddelerdi. İthalat ve ihracat yapılan ülkeler; İngiltere, Mısır, Fransa, Yunanistan, Romanya ve Rusya idi. Bunlardan başka İzmir'e fındık ve ceviz, Trabzon'a pirinç gönderiliyordu.²⁷⁷ Ayrıca Tirebolu'da bakır ve gümüş madenlerinin olduğu ve çıkarılan madenlerin büyük çoğunluğunu Avrupa'ya gönderildiği de bilinmektedir.²⁷⁸ İngiliz belgelerine göre 1882 tarihinde Tirebolu limanından değeri 3000£ olan yaklaşık 1000 ton manganez madeni yüklenmiştir.²⁷⁹

1858 tarihli bir belgeye göre Tirebolu'ya 300 kuruş müdür vekili ve yanlarına da 100 kuruş maaşla birer gardiyan alınması istenmiştir.²⁸⁰ 1883 tarihli İngiliz belgelerine göre Tirebolu limanından yapılan ihracatın ürünleri ve değeri belirtilmiştir. Bu bilgiye göre Tirebolu limanından; 11.000£ değerinde zirai ürün, 2.150£ değerinde hayvansal ürün, 500£ değerinde endüstriyel ürün, 3.850£ değerinde diğer ürünler (öteberi, ufak tefek eşyalar) ve 2.000£ değerinde madeni ürünler olmak üzere toplam değeri 19.500£ olan ihracat yapılmıştır.²⁸¹

1888 tarihinde Tirebolu sahilinde bir liman dairesi yapılması gündeme gelmiştir. Bu liman dairesinin inşasının 6600 kuruşa mal olacağı ve bu dairenin altında inşa olunacak karantinahaneyi bir seneliğine peşin olarak 2600 kuruşa kiralamak isteyen bir taliplinin olduğu Tirebolu liman reisliğinden gönderilen bir not ile liman riyasetine bildirilmiş ve ne yapılması gerektiği sorulmuştur. Riyaset cevabında Tirebolu iskelesinin oldukça önemli olduğundan dolayı oraya bir liman dairesi inşa edilmesinin fayda getireceğini bildirmiştir. Ayrıca inşa masraflarının keşif sırasında belirlenen miktarı geçmemesi gerektiğini hatta tasarruf edilerek daha az masrafla inşa edilmesine çalışılmasını istenmiştir. Son olarak liman dairesini inşası için padişah iradesi talep edilmiştir.²⁸²

²⁷⁶ Trabzon Vilayet Salnamesi 1879, haz. Kudret Emiroğlu, C. 11, Ankara, Trabzon İl ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 1999, s. 275.

²⁷⁷ Ayhan Yüksel, a.g.e., ss. 19-20.

²⁷⁸ Faruk Sümer, *Tirebolu Tarihi*, ag.e., s. 135.

²⁷⁹ Musa Şaşmaz, *Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914*, C. II, Ankara, TTK, 2014, s. 697.

²⁸⁰ BOA, İ. MVL., 388 / 16936, 25 Cemaziyülahır 1274 (10 Şubat 1858).

²⁸¹ Musa Şaşmaz, a.g.e., C. II, s. 838.

²⁸² BOA, İ. DH., 1084- 85068, 11 Ramazan 1305 (22 Mayıs 1888).

1895 tarihli Tirebolu limanı ile ilgili bir belgenin özeti ise şu şekildedir: Tirebolu limanında inşasına başlanmış olan iskele rıhtımının inşaa masrafı 22.183 kuruşa ulaşmıştır. Bu inşaa masrafı rıhtımdan geçecek olan yolculardan, ihraç ve ithal olunan mallardan çeşitli dereceler dahilinde alınacak olan ücretten tahsil edilecektir. Ancak hasılat 18.773 kuruş 20 paradan ibaret kalmıştır. Bu nedenle eksik kısmı rıhtım hasılatından ödenecektir. Buna ek olarak yapılan rıhtıma çarpan dalgalar deniz ulaşım araçlarının çekili olduğu mahallere çarpmaktadır. Bunun önlenmesi için iskele hizasından bir miktar daha rıhtım inşasına lüzum görüldüğü kaymakamlıktan bildirilmiştir. Bu gibi iskele ve rıhtım tesisatından alınacak vergiler belirli bir zamana hasredilmeyerek (devamlı olarak) iskelelerin bulunduğu belediye dairelerine gönderilmelidir. Olması gereken bu olduğu halde bahsi geçen vergi, geçici olarak (muvakkaten) ve buradan izin alınmaksızın koyulmuştur. Bu nedenle borç kalan para ile yeniden inşasına lüzum görülen mahallin inşası ve gelecekte gerekecek tamirat masrafları kaza belediye dairesi tarafından ödenmeli denilmiştir. Alınacak verginin toplanması ve idaresi belediye dairesine ait olacaktır. Bu durum Trabzon Vilayeti Meclis İdaresi tarafından bir mazbata ile inha olunmuştur. Vilayet meclisi bu konuda nezaretten izin istemiştir. Bu talep olumlu karşılanmış ve ek olarak belediyeye ait inşaat ve tesislerin korunmaları ve devamlarının sağlanması konusunda belediyelere yetki verilmesi uygun görülmüştür. Trabzon Vilayet Meclis İdaresinin istediği izin konusunda gerekenin yapılması için Trabzon vilayetine bir tebligat gönderilmesi işi dahiliye nezaretine havale edilmiştir.²⁸³

XIX. yüzyıl sonlarında Tirebolu iskelesine mensup büyük küçük 122 yelkenli gemi bulunmaktaydı.²⁸⁴ Tirebolu kazası 1890 tarihinde 30 yelkenliden oluşan bir filoya sahipti ve bunlardan 20'si Rus bayrağı taşımaktaydı. 1902-03 tarihinde limana 104 vapur ve 64 yelkenli uğramıştır. Tirebolu limanına bağlı 23 büyük 103 küçük gemi vardı.²⁸⁵ 1898 yılında Tirebolu kazasından 3.439,700 kuruşluk ihracat yapılmış olup bunun içerisinde 1.347,500 kuruş ile findık ön plana çıkmıştır.²⁸⁶ 1900-1902 yılında ihracattan elde edilen gelir, 4.147,242 kuruş, ithalata ödenen para ise 3.299,548 kuruştur.²⁸⁷ Bu bilgilerden yola çıkarak şehrin ekonomisinin iyi olduğunu ve biranda böyle iyi bir ekonomik tablonun oluşacağı düşünülemediğinden bu tarihlerden önce de yani 19. yy'da şehirde canlı bir ticari hayatın olduğunu söyleyebiliriz. Bu

²⁸³ BOA, İ.DH.. 1342- 20, 11 Recep 1314 (16 Aralık 1896).

²⁸⁴ Faruk Sümer, *Tirebolu Tarihi*, a.g.e., s. 135.

²⁸⁵ Ayhan Yüksel, a.g.e., ss. 43-44.

²⁸⁶ Necmettin Aygün, "Osmanlı Devletinin Son Zamanlarında Karadeniz'in Güney Kesiminde İktisadi Faaliyetler", *Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu*, ed. Gazanfer İltar, C.1, Ankara, Önder Matbaacılık, 2009, s. 415.

²⁸⁷ Faruk Sümer, *Tirebolu Tarihi*, a.g.e., s. 134.

canlı ticari hayatın bir kanıtı olarak şehirde 1892 tarihinde Ticaret-Ziraat ve Sanayi odasının kurulmasını gösterebiliriz.²⁸⁸

Bu derecede ticari hayatı olan Tirebolu limanı ile ilgili bir diğer husus, limana gelen malların iç kesimlere daha kolay taşınması konusudur. XIX. yüzyılın ortalarından itibaren Doğu Karadeniz sahillerinin uluslararası ticarete öneminin artması bölgede kara ve demiryolu yapımının gerekliliğini* ortaya çıkarmıştır. Bu konuda, bölge Asya ve Avrupa arasındaki ticaret yolu üzerinde bulunması nedeniyle İngiltere ve Almanya'nın dikkatini çekmekteydi. Ayrıca bölgenin Kafkasya'ya olan yakınlığı nedeniyle Rusya ve Anadolu'da nüfuz bölgesi elde etmek isteyen Fransa da bu demiryolu yapımıyla yakından ilgiliydi. Konunun ilk olarak ortaya atıldığı 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren gündemde ilk olarak Trabzon ve Rize limanları vardı. Özellikle Trabzon limanı tarihi geçmişiyle demiryolu yapımı için tercih edilen ilk bölgeydi. Trabzon limanına en büyük rakip ise 19. yüzyılda gayet işlek bir durumda olan Tirebolu limanı idi. Tirebolu limanından Harşit Vadisi yoluyla Gümüşhane ve Erzurum'a ulaşacak hat, Trabzon-Erzurum yoluna sık sık alternatif olarak gündeme gelmekteydi. Ancak bu iki demiryolu projesi de gerek bölgenin coğrafi koşullarının olumsuzluğu ve gerek diğer nedenlerle uygulamaya konulamamıştır.²⁸⁹

2.2. Görele

Giresun'un doğu kesiminde yer alan Görele kasabasının 1486 tarihinde gümrük resmi vergisi geliri 1100 akça, dalyan resmi ise 100 akça olarak kaydedilmiştir. 1515 tarihinde ise gümrük resmi aynı kalırken dalyan resmi 200 akçaya çıkmıştır.²⁹⁰ Arşiv belgelerinde çok fazla belge bulunmayan Görele ticaretiyle ilgili olarak bugün ayrı bir ilçe olan Çavuşlu iskelesi ile ilgili belgeler dikkat çeker. Buna göre Görele kazası ahalisinin Çavuşlu iskelesi mahallinde bir pazar kurulması için başvuruda bulunması²⁹¹ ve buna ruhsat verilmesi²⁹² buradaki ticareti göstermesi açısından önemlidir. Ayrıca Çavuşlu iskelesinde kayık çekek mahallerine ev inşa edilmek istendiği ancak buna müsaade edilmemesi gerektiği (13 C 1325)²⁹³ ve Görele kazasına tabi Eynesil iskelesinde bir tuz ambarı yapılmasının gerekliliği

²⁸⁸ Trabzon Vilayet Salnamesi 1892, haz. Kudret Emiroğlu, C. 14, Ankara, Trabzon İl ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 2005, s. 218.

* Bu konu ile ilgili Bknz: Murat Küçükuşurlu, "Tirebolu Demiryolu Projeleri (Meşrutiyetten Cumhuriyet'e)", *Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu*, ed. Gazanfer İltar, C.1, Ankara, Önder Matbaacılık, 2009.

²⁸⁹ Küçükuşurlu, a.g.m., ss. 462-464.

²⁹⁰ M. Hanefi Bostan, a.g.e., s. 443.

²⁹¹ BOA, ŞD, 1832-30, 24 Cemaziyülevvel 1302 (11 Mart 1885).

²⁹² BOA, ŞD, 1834-4, 24 Cemaziyülevvel 1302 (11 Mart 1885).

²⁹³ BOA, DH. MKT. 1185-11, 13 Cemaziyülahir 1325 (24 Temmuz 1907).

(25 S 1326)²⁹⁴ ile ilgili belgeler geç dönemde olsalar Görele'nin deniz ticaretiyle ilgili bilgi vermeleri bakımından önemlidir.

İngiliz konsolosluk raporlarına göre Görele'nin 1883 tarihinde ihracat ürünleri ve rakamları şu şekildedir: zirai ürünler 11,750£, hayvansal ürünler 950£, endüstriyel ürünler 350£, diğer (öteberi, ufak tefek eşyalar) 1000£.²⁹⁵

2.3. Şarlı

Franz Taeschner'in Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı adlı kitabında, kuzey güzergahının Tokat'tan Erzurum'a olan bölümünde Tirebolu ve Trabzon arasında Şadlı, Büyük Liman ve Platana adlı duraklar belirtilmiştir.²⁹⁶ Şadlı / Şarlı, hem bugün sahilde bulunan Beşikdüzü'nün eski adıdır hem de daha içeride bulunan Şalpazarı'na adını vermiş olmalıdır. 1953 tarihine kadar birlikte anılan Beşikdüzü ve Şalpazarı bu tarihten sonra tam teşkilatlı bucak haline gelmiştir. Bugün, Beşikdüzü'nün temelini oluşturan Şarlı, kendisine bağlı Büyükliman adlı iskelesiyle sahil önemli bir merkez haline gelmiştir.²⁹⁷ Arşivlerde bulunan "Vakfikebir kazasının Şarlı iskelesinde fırıncılık yapan Torul kazasından..."²⁹⁸ bir belge Şarlı'nın, Vakfikebir'e bağlı ve sahilde iskelesi olan bir yer olduğunu gösterir. Bu durumu destekleyen bir diğer belgede ise Trabzon'un Şarlı nahiyesinin Ceviz Dibi limanına tuz hamulesiyle müsadere olunan iki sandal hakkında verilen ilamın Hacı Temel bin Hüseyin verilmesi²⁹⁹ ile ilgilidir. Ayrıca buradan 1883 yılında 3,000£ değerinde zirai ürün, 3,000£ değerinde diğer (öteberi, ufak tefek eşyalar) ürünlerin ihracının yapıldığı İngiliz konsolosluk belgelerinde belirtilmektedir.³⁰⁰

2.4. Vakfikebir/Büyük Liman

Bugün Trabzon'un deniz kıyısında küçük bir ilçesi olan Vakfikebir ile Giresun il sınırı arasında Beşikdüzü isimli bir ilçe bulunmaktadır. Ancak söz konusu listelerde (Yusuf Halaçoğlu ve Bijişkyan) Beşikdüzü isimli bir iskele veya liman bulunmamaktadır. Listelerde Büyük Liman olarak geçen yer ile ilgili olarak ise buranın bugün Vakfikebir adında bir ilçe olduğunu söylemek gerekmektedir. Burada Yavuz Sultan Selim'in annesinin büyük bir vakıf

²⁹⁴ BOA, BEO 3280-245957, 25 Safer 1326 (29 Mart 1908).

²⁹⁵ Musa Şaşmaz, a.g.e., C. II, s. 838.

²⁹⁶ Franz Taeschner, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, çev. Nilüfer Epçeli, C. 2, 1. B., İstanbul, Bilge Kültür Sanat Yayınları, 2010, s. 59.

²⁹⁷ Bu konu hakkında Bknz: Feridun Emecen, *Doğu Karadeniz'de Bir Vadi Boyu Yerleşmesi Ağasar Vadisi: Şalpazarı – Beşikdüzü*, 1. B., Trabzon, Serander Yayınları, 2010.

²⁹⁸ BOA, A.MKT.UM. 535-59, 24 Recep 1278 (25 Ocak 1862).

²⁹⁹ BOA, ŞD., 642-35, 19 Cemaziyülevvel 1317 (25 Eylül 1899).

³⁰⁰ Musa Şaşmaz, a.g.e., C.II, s. 838.

kurmuş ve buraya buna istinaden büyük vakıf anlamına gelen Vakfikebir denilmiştir. Bu isim, orada yapılmış olan liman dolayısıyla Büyük Liman olarak söylenegelmiştir.³⁰¹ Büyükliman tabiri bugün dahi geçerliliğini korumak ile birlikte denizcilik anlamından bakıldığında Vakfikebir'den daha büyük alanı kapsamaktadır. Vakfikebir Liman Başkanı Kaptan Sayın Seyfettin İNAN, yaptığımız görüşmede, Büyükliman tabirinin sadece Vakfikebir için değil Beşikdüzü (Şarlı) ve Çarşıbaşı iskelelerini içine alan alan için kullanıldığını belirtmiştir. Burası batıda Beşikdüzü Burnu ile doğuda Yoros Burnu arasında olan ve şiddetli rüzgarlardan korunan geniş bir alandır. Ticari gemileri batıdan ve doğudan gelen şiddetli rüzgarlarda koruyan bu iki burunun varlığı kıyı kesimlerde ticaretin gelişmesini sağlamıştır. Bu nedenle Beşikdüzü, Vakfikebir ve Çarşıbaşı iskelelerinin bulunduğu bu yer Büyükliman olarak söylenegelmiştir. Ancak bu Büyükliman söylemine rağmen buradaki deniz ticareti hakkında arşiv belgeleri yetersiz kalmaktadır. Konu ile ilgili tek belgeye göre burada Mumhane İskelesinin³⁰² bulunduğunu söyleyebiliriz. Ancak İngiliz konsolosluk raporları burada bir ticaretin olduğunu göstermektedir. 1883 yılında Vakfikebir'den yapılan ihracat 8,500£ değerinde zirai ürün, 5,150£ değerinde hayvansal ürün, 2,000£ değerinde diğer (öteberi, ufak tefek eşyalar) ürünlerden oluşup toplam değeri 15,650£'dir.³⁰³

2.5. Akçaabat

Trabzon merkezinin 14 kilometre batısında yer alan Akçaabat'ın eski adının Platana veya Platena olduğu belirtilmektedir. Platana kelimesi daha sonraları Polathane olarak kullanılmıştır. Burada bulunan Platana limanı, Trabzon limanına göre kuzey taraftan çok iyi muhafazalı ve kötü havalarda Trabzon limanına alternatif olarak kullanılmaktaydı. Bölgenin Osmanlılar tarafından fethinden sonra 1486 tarihli tahrirde, adının bazen Akçaabat ve bazen de Akçaova olarak geçtiği görülmektedir. İlk olarak Platana kelimesinin kökenine bakarsak bu kelimenin Latin dilinde çınar ağacı demek olan “platanus” tan geldiği söylenmektedir.³⁰⁴ Seyyah Bıjışkyan da Platana'nın çınar ağacı demek olduğu destekler ve sonrasında da buranın halkının bu ağaca taptıkları bilgisini verir. Polathane söyleminin de “demir fabrikası” olduğunu söyler. Ayrıca buranın geniş ve emniyetli limanı ile eski devirlerden beri ticaret merkezi olduğundan bahseder. Polathane ile ilgili bilgi vermeye devam eden seyyah, burada çok fazla zeytin ağacı olup nefis zeytinyağlarının üretildiğini söyler. Platana'nın biraz

³⁰¹ Bilge Umar, *Karadeniz Kappadokias'ı (Pontus)*, İstanbul, İnkılap Yayınevi, 2000, s. 116.

³⁰² BOA, DH.MKT., 2064-53, 18 Cemaziyülevvel 1311 (27 Kasım 1893) (Mumhane isimli iskeleye yanaşırken aşırı dalga nedeniyle batan filikandan denize düşen yolcuların sağ salim kurtarıldığına dair...).

³⁰³ Musa Şaşmaz, a.g.e., C.II, s. 838.

³⁰⁴ İlhan Şahin, “Akçaabat Adı Üzerine”, *Dünden Bugüne Akçaabat Sempozyumu*, ed. Veysel Usta vd., Trabzon, Akçaabat Belediyesi Kültür Yayınları, 2014, s. 19.

ötesinde pek çok tütün tarlasının bulunduğunu ve yetiştirilen iyi tütünlerin İstanbul'a ve Rusya'ya sevk edildiğini³⁰⁵ yine seyyahımızdan öğrenmekteyiz. Evliya Çelebi Seyahatnamesinde Polata pazarının anlatıldığı bölümde, buranın Trabzon'a bağlı nahiye ve subaşılık olduğu bildirilmiştir. Ayrıca, çevresinde yüzlerce kalabalık köy olduğundan buradan haftada bir pazar kurulduğu yazmaktadır. Yine bu kaynakta burada denizcilerin Polata limanı dediği, sekiz rüzgardan korunmuş, bakımlı ve büyük bir liman olduğu anlatılmaktadır.³⁰⁶ Akçaabat'ın adı bazı kaynaklarda, Trabzon'un batısında yer alması ve kıyı şeridindeki tek doğal liman olması nedeniyle *propontos* (Pontus önü, girişi, kavşağı) olarak geçmektedir. Buranın kuruluş tarihi tam olarak bilinmese de eski devirlerden beri Irak, İran, Doğu Hindistan, Çin ve Orta Asya'dan gelen kervanlar için Trabzon'a bağlı liman ve pazar yeri olarak kullanıldığı bilinmektedir.³⁰⁷

Karadeniz sahillerinde Sinop Limanından sonra en ehemmiyetli liman olarak önem kazanmaya başlayan Polathane limanı özellikle kuzey-batı yönünden gelen rüzgârlara korunaklı olduğundan zaman zaman Trabzon limanına alternatif olarak kullanılmaktaydı. Örneğin; 1405 tarihinde Trabzon'dan fındık götüren bir Cenova gemisi rüzgarlardan korunmak için burada durmak zorunda kalmıştı. 1472 tarihinde ise Trabzon'dan Ukrayna'ya doğru giden bir gemi hava muhalefeti nedeniyle bu limana sığınmak zorunda kalmıştı.³⁰⁸ 1461'de Trabzon'un fethiyle beraber Osmanlı egemenliğine giren Akçaabat, Trabzon'un hem ticaretin hem de askeri seferlerin merkezi olarak kullanılmaya başlanmasıyla bir canlanma içine girmiştir. İpek ve Baharat Yolları'nın kuzey kolu olan Trabzon-Erzurum-İran kervan yolu Trabzon'dan Akçaabat Limanına ulaşmaktaydı. Akçaabat'ta bolca yetiştirilen üzüm ve bu üzümden elde edilen şarap ile kenevirde elde edilen ürünler Kefe, Kili, Edirne, Harput, Kemah ve Erzincan'a ayrıca Tuna İskelesi aracılığıyla da Avrupa'ya gönderilirdi.³⁰⁹

1562 tarihli sicile göre Akçaabat nahiyesinin merkezi olan Polathane adlı yerde bir iskele bulunmakta idi ve bu iskele Hâtuniye İmaretî Evkafı'nın vakıf karyesinde bulunduğu için bu vakfa aitti. Buraya İstanbul'dan gemilerle mal getirilirdi ve bu iskelenin bir emini bulunmaktaydı.³¹⁰

³⁰⁵ P. Minas Bıjışkyan, a.g.e., s. 40.

³⁰⁶ Evliya Çelebi, Seyahatname, haz. Zekeriya Kurşun vd, 2. Kitap, 1. B., İstanbul, YKY, 1999, s. 47.

³⁰⁷ Yasemin Nemlioğlu Koca, "Akçaabat Limanı'nın Tarihsel Gelişimi ve Deniz Ticareti", *Dünden Bugüne Akçaabat Sempozyumu*, ed. Veysel Usta vd., Trabzon, Akçaabat Belediyesi Kültür Yayınları, 2014, s. 349.

³⁰⁸ Ali Mesut Birinci, "Pulathane (Akçaabat) Limanı'nın Tarihi Önemi ve İskele İnşası (1911)", *Dünden Bugüne Akçaabat Sempozyumu*, ed. Veysel Usta vd., Trabzon, Akçaabat Belediyesi Kültür Yayınları, 2014, s. 211.

³⁰⁹ Nemlioğlu Koca, a.g.m., s. 354.

³¹⁰ M. Hanefi Bostan, a.g.e., s. 447.

Akçaabad / Polathane ile ilgili belgelerin büyük bölümü XX. yüzyıl başları ile ilgilidir. Ancak Hicri 1277 tarihli bir belgede Hocabey'e eşya götürürken bozulan Rus ticaret gemilerinin Polathane Limanına çekildiği, burada tamir edildikten sonra işlerine dönmeleri engellenerek zarara uğratıldığı³¹¹ bilgisi vardır. Hicri 1280 tarihli bir belgede ise Trabzon tüccarından Boloroğlu Banife'nin nizama aykırı tuz yükünden dolayı Polathane Limanında tevkif edildiğini³¹² yazmaktadır. Diğer kayıtlar ise iskele inşaatı ile ilgili olup 1913 tarihinde Akçaabad kazası merkezinde Polathane Limanı'nda demir bir iskele inşası ile ilgilidir.³¹³

2.6. Sürmene

Sürmene ilçesinin eski adı olarak geçen Psoron Limen tabiri Trabzon ile Rize arasında bir limanı tabir eder. Bir başka kaynakta ise Yssou Limen olarak geçen ilçenin Bizans dönemindeki adı Sourmaina'dır.³¹⁴ Bu ilçenin adının kökeni ile ilgili bir diğer görüş ise buranın eski adının Humurgan olduğunu fakat daha sonra buraya güzellik anlamına gelen Sürmene denildiğidir. Bugün Sürmene çarşısının bulunduğu yer olan Çarşı Mahallesi Humurgan, Sürmene'den daha eskidir.³¹⁵ Sürmene hakkında bilgi veren seyyah Bıjışkyan, buranın çok iyi bir limanı olduğu ve buraya kışın birçok geminin uğradığını yazar. Ayrıca burada üretilen yağların çok meşhur olduğunu ve İstanbul'a hediye olarak gönderildiği bilgisini de verir. Burada her Pazar günü pazar kurulduğundan bahseden seyyahımız, buraya Bayburt'tan buğday getirildiğini, Sürmene'den çıkan yunus balığı yağının kandil yağı olarak kullanıldığını ve bu yağın burası için ticaret kaynağı olduğunu bildirir.³¹⁶

Yukarıda Tirebolu bölümünde de verildiği gibi Sürmene limanında bir 300 kuruş maaş ile bir karantina müdür vekili ve yanlarında 100 kuruş maaşla bir gardiyan tayin olunması istenmiştir.³¹⁷ Hicri 1305 tarihli bir belge Sürmene'nin ticaret tarihi açısından son derece önemlidir. Bu belgeye göre ticari gemilerin Sürmene limanına gece sakıncasız yanaşabilmesi için Araklı köyünde yeniden bir fener inşa edilmesi için başvuruda buldukları görülmektedir.³¹⁸ 1315 tarihli belgede ise Sürmene limanında fener bulunmaması nedeniyle her sene fırtınalı havalarda mallarının zarar gördükleri ve bu nedenle Sürmene'ye bir fener konulması hususunun ticaret gemileri kaptanları tarafından yeterli imza bulunan bir arzuhal

³¹¹ BOA, HR. MKT., 375-93, 20 Şevval 1277 (1 Mayıs 1861).

³¹² BOA, MVL, 668-25, 12 Şevval 1280 (21 Mart 1864).

³¹³ BOA, BEO, 4146-310895, 13 Rebiyülevvel 1331 (20 Şubat 1913); 4160-311973 27 Rebiyülahir 1331 (5 Nisan 1913).

³¹⁴ Bilge Umar, a.g.e., s. 140.

³¹⁵ Mehmet Bilgin, *Sürmene Tarihi*, 1. B., Sürmene Belediyesi Kültür Yayınları, İstanbul, 1990, s. 27.

³¹⁶ P. Minas Bıjışkyan, a.g.e., s. 60.

³¹⁷ BOA, İ. MVL., 388 / 16936, 25 Cemaziyülahır 1274 (10 Şubat 1858).

³¹⁸ BOA, DH. MKT. 1535-48, 15 Zilhicce 1305 (23 Ağustos 1888).

Bahriye Nezaretine gönderilmiştir.³¹⁹ Deniz fenerlerinin kurulması ile ilgili bu belgeler Sürmene Limanı'ndaki ticari hareketliliği göstermesi açısından önemlidir. Bu çıkarımımızı destekler nitelikteki bir sonraki belge ise Sürmene'ye Batum'dan hayvansal maddelerin geldiğini göstermektedir. Buna göre bu hayvansal maddelerin hastaliksız olduğuna dair geldikleri yerden şahadetnamelerin gümrüklere gösterilmesi veya bu maddelerin bir süre ithal olunmaması gerektiği bildirilmektedir.³²⁰

1832-34 tarihleri arasında yaşayan isyanlar* sonucu mevcut Sürmene çarşısı dağıtılmış ve bunun yerine Humurgan köyünde haftada bir gün Pazar kurulmaya başlanmıştır. Bu pazar daha sonra gelişerek bir çarşı hüviyetine bürünmüştür. Böylece Sürmene'nin ticari potansiyeli bu çarşıda toplanmış ve Humurgan giderek bir ticaret merkezi halini almıştır. Zamanla ticari faaliyetler daha da artmış olacak ki 1906 tarihinde Humurgan Kasabasında bir iskele inşa edilmiştir.³²¹

2.7. Of

Doğu Karadeniz'de Rize'nin batısında bulunan bu yerleşim yerinin adı görünüşte Türkçe olsa da eski adının *Opius* ve *Pityusa* olduğu söylenir. Pityusa tabiri ise Hellen dilinde “çamlı, çamları bol” demektir. Opius diye yazılan sözcüğün aslı ise Hellen dilinde “yılanlı, yılanı bol” anlamına gelen *Ophioussa* olmalıdır. Bu nedenle Of kelimesi, Rumcada yılan anlamına gelen “ofis” kelimesinin kısaltılmış şekli olabilir. İlçeye bu adın verilmesinin nedeni olarak da Of yollarının yılanı benzer şekilde dolambaçlı olması gösterilir. Ayrıca Of'ta denize akan çayın ilkçağdaki adı *Ophioussa* olması ve burada bir iskele yerleşimi bulunması da adın menşei hakkında bilgi verebilir. Buranın Bizans dönemindeki adı ise *Ophis* idi.³²² Bijişkyan da Of'un adının kökeni için dolambaçlı yol hikayesini tekrarlar ve buranın Sürmene'nin 18 mil uzağında olduğu kaydeder. Seyyah, buranın limanının uygunsuz olduğunu ve gemilerin Solaklı, Ortapazar, Eskipazar ve Aspet denilen yerlerde durakladığını da bildirmektedir.³²³

Yukarıdaki iskeleler listesine göre bu yerleşim yeriyle ilgili Manor (Moroz) ve Of iskeleleri bulunmaktadır. Bugün Of, Solaklıderesi diye bilinen akarsuyunun kenarında sahil kıyısında yer almaktadır. Bölgenin tahririni içeren ilk belge ise 1486 tarihli olup, defterde Of

³¹⁹ BOA, BEO, 1056-79147, 27 Recep 1315 (22 Aralık 1897).

³²⁰ BOA, DH. MKT, 2186-124, 27 Zilkade 1316 (8 Nisan 1899).

* Bölgede 19. Yüzyılın başlarından ortalarına kadar karışıklıklar yaşanmıştır. Bknz. Mehmet Bilgin, a.g.e.

³²¹ BOA, İ.DH., 1445-28, 4 Rebiyülahir 1324 (28 Mayıs 1906) / BEO, 2842-213117, 10 Rebiyülahir 1324 (3 Haziran 1906).

³²² Umar, *Türkiye'deki Tarihsel Adlar*, a.g.e, s. 609.

³²³ Bijişkyan, a.g.e., s. 60-61.

kalesi adlı bir yerden söz edilir. 1515 tarihli bir defterde ise, Of'ta 40 dükkan ve mahzen bulunduğu ve bunların beşer akçe karşılığı kiralandığı bilgisine ulaşılmaktadır. Bu bilgi XVI. yüzyılda burada canlı bir ticari hayatın olduğunu göstermesi açısından önemlidir.³²⁴

Moroz, ile ilgili ilk bilgilere bakacak olursak buranın adı XVI. yüzyıla ait tahrir kayıtlarında Of'un Kalipravel kesimine bağlı bir köy olarak geçmektedir ve şehrin nüfusunun çoğunluğu gayrimüslimlerden oluşmaktadır. Bu nedenle burası bir pazar yeri olmasına rağmen burada bir cami bulunmaktadır ve bu özelliğini XVII. asrın ikinci yarısına kadar sürdürmüştür. XVIII. yüzyılda ise burası hem iskele hem de bir pazar yeri olarak öne plana çıkarken ayrıca Cuma kılınabilecek bir caminin varlığından da söz edilir. Moroz ile ilgili 1711 tarihli bir belge burada, eskiden beri pazarının kurulduğu bir iskelenin, birçok dükkan, malların depolandığı mahzenler, cami, mahkeme ve hamamlardan başka bazı vakıf binalarının olduğunu ispatlar. Bu belgeden anlaşıldığı üzere Moroz hem iskele-pazar yeri hem de bu ticari hareketliliğiyle kazanın merkezi idi. Aynı belgenin ikinci kısmında, Of kazası sakinlerinden Piri Çavuşoğulları Hasan ve Mustafa'nın yörede etkili kişiler oldukları ve kendi oturdukları Palik/Balek (bugün Kıyıcık) köyünü bir pazar yeri haline getirdikleri böylece birbirine yakın iki yerde iki pazar yerinin oluştuğu hükümet merkezine şikayet edildiği bilgisine ulaşılır. Söz konusu mesele geçici olarak çözüldüyse de Palik pazarı son iki ay içinde yeniden faaliyete geçmiş ve bu durum XIX. asrın ortalarına kadar devam etmiştir. Daha sonra Of halkı Baltacıderesi deresi kenarında olan Palik köyünde bir pazar kurulması ve binalar yapılması dair izin verilmesini talep etmiş ve bu istek kabul edilmiştir. Baltacıderesi (Of) ve Solaklıderesi (Moroz) arasındaki pazar yeri rekabeti pazarların değişik günlerde kurulmasıyla devam etmiştir. 1834 tarihli belgeden, Moroz pazarının Pazar günü Of pazarının ise Çarşamba günü kurulduğu öğrenilmektedir. Sonuç olarak Of'un merkezinin önce Solaklıderesi ağzındaki pazar yeri olan Moroz etrafında kurulduğu daha sonra Baltacıderesi mevkiine naklettiği ancak XIX. yüzyılda tamamen Solaklıderesi tarafına kaydığı ve Moroz adının unutulması Of ismiyle anılmaya başlandığı ortaya çıkmaktadır.³²⁵

Posta Telgraf Nezareti ile Dâhiliye Nezareti arasındaki yazışmalarda buranın ticaret için önemli bir yer olmadığı ve buraya diğer vapur şirketlerinin dahi uğramadığı bildirilmiştir. Ancak posta işlerinin aksamaması için Of kasabası iskelesine posta vapurlarının uğraması gerektiği bildirilmiştir.³²⁶ Ayrıca, Rus sancağı taşıyan bazı küçük vapurların Batum, Hopa,

³²⁴ Emecen, "Of Kasabasının...", a.g.m., ss. 46-48.

³²⁵ Emecen, "Of Kasabasının...", a.g.m., ss. 48-53.

³²⁶ BOA, DH. MKT., 753-4, 28, Cemaziyülevvel 1321 (22 Ağustos 1903).

Arhavi, Atina, Rize, Of ve Sürmene iskeleleri arasında gidip gelerek pasaportsuz şahıslarla silah ve kaçak mal taşıdıklarından dolayı bu sahillerin kontrol edilmesi gerektiği bildirilmiştir.³²⁷

2.8. Atina (Pazar)

Doğu Karadeniz kıyısında küçük bir yer olan Atina kazasının 1486 yılındaki iskele gelirinin bir kısmı (600 akça) mukataaya bir kısmı da (400 akça) âdet-i iskele olarak kaydedilmiştir. 1515 tarihinde iskele mukataası 800 akça, kıst-ı iskele ma'a dalyan gelirinin toplamı da 200 akça olarak kaydedilmiştir. 1581 tarihinde ise kazanın “selamet-i geştihâ” ile sandal resminin 10.000 akça idi.³²⁸ Yücel Özkaya, “XVIII. Yüzyılda Trabzon’un Genel Durumu” başlıklı makalesinde, Trabzon’da en önemli ticaret iskelesi olarak Atina’nın dikkat çektiğini belirtmiştir.³²⁹

Atina iskelesi ile ilgili olarak çok fazla belge bulunmasa da belgeler daha çok 19. yüzyılın ikinci yarısından sonrası hakkında bilgi verir. 1858 tarihli bir belgeye göre Lazistan sancağı dahilinde Batum’a eklenmek üzere Atina iskelesinde bir karantina teşkilatı kurulması istenmiştir.³³⁰ 1869 yılında ise Atina kazasının en meşhur ürünü olarak ipek dikkat çekmektedir. Bu ipek imalatı Rize ve İstanbul’a gönderilmekteydi.³³¹ Atina kazasının Radaşın (muhtemelen bugünkü Ardeşen) iskelesine tuz indirildiğine dair bir belge ise bölgede tuz ticaretinin yapıldığını göstermesi açısından önemlidir. 1319 tarihli bir belgede ise Atina kazası halkı, tuz tedarikinde zorluklar yaşadıkları gerekçesiyle Arhiş-Erhiş (Ardeşen) iskelesinde bir tuz ambarı inşası talebinde bulunmuş³³² ancak 1320 tarihli belgede bu talebin Duyun-ı Umumiye Komiserliğince uygun görülmediği Trabzon Vilayetine bildirilmiştir.³³³ Ardeşen iskelesinde bir posta şubesi açılması³³⁴ buranın Atina kazası için önemli bir ticaret mekanı olduğunu göstermesi açısından önemlidir.

2.9. Hopa

Bugün Artvin il sınırları içinde bulunan Hopa iskelesiyle ilgili çok fazla belge bulunmamaktadır. Ancak buradaki ticareti gösteren bu belge, yapılan ticaretin ayrıntılarından

³²⁷ BOA, DH.TMİK.M., 139-37, 28 Zilkade 1320 (26 Şubat 1903).

³²⁸ M. Hanefi Bostan, a.g.e., s. 445.

³²⁹ Yücel Özkaya, “XVIII. Yüzyılda Trabzon’un Genel Durumu”, *I. Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi*, ed. Mehmet Sağlam vd., Samsun, 19 Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi, 1988, s. 137.

³³⁰ BOA, İ.DH., 411-27215, 28 Muharrem 1275 (7 Eylül 1858).

³³¹ Ak, a.g.e., s. 151.

³³² BOA, DH. MKT., 2544-92, 2 Recep 1319 (15 Ekim 1901).

³³³ BOA, DH.MKT., 648-42, 9 Zilkade 1320 (7 Şubat 1903).

³³⁴ BOA, DH. MKT., 2500-82 2 Rebiyülevvel 1319 (19 Haziran 1901).

çok buraya karadan ve denizden hastalıklı yerlerden insan ve eşya geldiği için bu iskele geçici bir süre karantinada tutulduğunu göstermektedir.³³⁵

Bu belge Hopa'nın geniş bir hinterlandı olduğunu göstermesi açısından önemlidir. Bu belgeden sonra ise yine karantina süresi ile ilgili belgelerin bulunması Hopa'nın uzak yerlerle olan ticaretinin varlığını göstermektedir. Hopa iskelesine Rusya'nın Don Nehri üzerinden gelen mallara uygulanacak karantina süresi hakkındaki 1309 tarihli Şehremâneti Celilesine ve Zabtiye Nezâret-i Aliyyesine gönderilen belge şu şekildedir. “*Taygan Ve Rostof'tan gelenler hakkında mevzu' olan on gün karantina kemâ-kân icrâ olunmak üzere kireç dâhil olduğu hâlde Bahr-i Azak ve Novorozoski ile Poti dâhil olarak bu iki mahal beyinde bulunan Bahr-i Siyah muvâredâtı hakkında müttehiz bulunan karantinanın yirmi dört saate ve Batum dâhil olmak üzere oradan Hopa'ya kadar olan sevâhilden gelenlere karşı mer'î olan on gün karantinanın beş gün tenzîliyle mezkûr karantinaların Sinop tahaffuzhânesinde ifâsı ve Giresun Limanı'ndan gelenler hakkında mevzu' olan karantinanın dahi kezâlik yirmi dört saate tenzîliyle beraber mahall-i mezkûrdan geleceklerin Kavak tahaffuzhânesinde şiddetli muâyene-i tibbiyeye tâbi' tutulması ve ta'dilât-ı mezkûrenin 19 Teşrinievvel sene [1]309 târihinden i'tibâren çıkıp geleceklere şâmil bulunması Meclis-i Sıhhiye karârı iktizasından bulunduğu şeref-vârid eden 21 Teşrinievvel sene [1]309 târihli tezkere-i sâmiye-i sadâret-penâhîde emr ve izbâr buyurularak keyfiyet icâb edenlere tebliğ ve iş'âr kılınmış olmağla emânet-i celilerince ana göre iktizasının ifâsına himem.”*

Buna cevaben Dahiliye Nezaret-i Celilesine “*Rusya'nın Bahr-ı Siyah sevâhilinde kâin ekser mahallerde bir hayli zamandan beri kolera illetinden eser görülmeyip Bredyanik'de eylül-i rumînin altısından ve Novoroziski'den Poti'ye kadar olan sevâhilde şehir-i mezkûrun yedisinden ve Batum'da dahi on ikisinden beri illet-i mezkûreden vukû'ât zuhur etmemiş olduğu ve fakat Don Nehri üzerinde kâin Taygan ve Rostof şehirlerinde kolera el-yevm icrâ-yı ahkâm etmekde bulunduğu iş'ârât-ı resmîyeden anlaşılmasına mebnî Taygan ve Rostof'dan gelenler hakkında mevzu' olan on gün karantinanın kemâ-kân icrâ olunmak üzere kireç dâhil olduğu hâlde Bahr-i Azak ve Novoroziski ile Poti dâhil olarak bu iki mahal beyinde bulunan Bahr-i Siyah muvâredâtı hakkında müttehiz bulunan karantinanın yirmi dört saate ve Batum dâhil olmak üzere oradan Hopa'ya kadar sevâhilden gelenlere karşı mer'î olan on gün karantinanın beş güne tenzîliyle mezkûr karantinaların Sinop tahaffuzhânesinde icrâsı ve Giresun Limanı'ndan gelenler hakkında mevzu' olan karantinanın dahi yirmi dört saate*

³³⁵ BOA, A.MKT.MHM., 5-18, 29 Cemaziyülevvel 1264 (3 Mayıs 1848).

tenzîliyle beraber mahall-i mezkûrdan geleceklerin Kavak tahaffuzhânesinde şiddetli muâyene-i tibbiyeye tâbi' tutulması ve ta'dilât-ı mezkûrenin 19 Teşrinievvel sene [1]309 târihinden i'tibâren çıkıp geleceklere şâmil bulunması husûslarına Meclis-i Umûr-ı Sıhhiyeye karâr verilerek muktesebâtı ifâ kılındığı Sıhhiye Nezâret-i Celilesinden bâ-tezkere iş'âr kılınmış ve icâb eden düvellere bildirilmiş olmağla nezâret-i celilelerince de icrâ-yı icâbına himmet buyurulması siyâkında tezkere-i senâverî terkîm kılındı efendim³³⁶” belgesinden karantina süresi ve Hopa ile ticari bağı olan yerler hakkında bilgi edebilmekteyiz. Buna göre Karadeniz'in Rusya sahillerinde Taygan, Rostof, Azak Denizi, Poti, Batum, Giresun gibi yerlerden gelen gemilerle ilgili karantina süreleri hakkında Meclis-i Sıhhiye tarafından bazı kararlar alınmıştır. Buna cevaben Rusya'nın Karadeniz sahillerinde uzun zamandır koleranın olmadığı ancak Taygan ve Rostof'da koleranın halen var olduğuna dikkat çekilmiş ve buradan gelen gemiler için kireç uygulaması dahil karantinanın 10 gün olmasına, Azak Denizi ve Poti tarafından gelenler için 24 saat olması istenmiştir. Batum ve Hopa arasından gelenler için 10 günlük sürenin 5 güne inmesi, Giresun limanından gelenler için ise 24 saat olması yönünde görüş bildirilmiştir. Bu kararlar Sıhhiye Nezâreti tarafından onaylanmıştır.

2.10. Diğer Küçük İskeleler

Doğu Karadeniz kıyısında pek çok küçük liman ve iskele bulunduğundan bahsetmiştik. Bunlardan ilki bugün Giresun'un en batıdaki ilçesi olan Piraziz İskelesi'dir. Piraziz iskelesi ile Abdal İskelesi aynı yerlerdir. Daha çok Abdal İskelesi olarak anılan bu yer ile ilgili XV ve XVI. asır tahrirlerinde bilgi bulunmamaktadır. Ancak XIX. yüzyılda adına rastlanmaktadır. 19. Yüzyılda Karadeniz'de artan ticaret ile birlikte Abdal iskelesi de bir gelişim içine girmiştir. 1860 tarihinde Abdal İskelesinde ticari faaliyetlerin bir sonucu olarak bir gümrük oluşmuştur. Ayrıca 1867 tarihinde buraya bir pazar yeri kurulması istenmiş 1869'da ise bu istek kabul edilmiş ve her Cuma günü pazar kurulmasına onay verilmiştir.³³⁷ Bir sonraki iskele ise Bulancak İskelesidir. Bulancak'ın bir yerleşme haline gelişi XIV-XVII. yüzyıllar arasında gerçekleşmiştir. Burada bulunan Türkmenlerin bir pazar yerlerinin oluşu ve yanında sahilde bir iskelenin bulunması bu gelişimin en önemli sebebi olarak gösterilenebilir. Bu iskeleye yanaşan küçük kayıklar civardaki malları alıp dışarıdan mal getirmekteydi. Ancak bu sahil kesimi gemilerin barınmasına yetecek derecede güvenli bir liman değildi bu nedenle

³³⁶ BOA, DH.MKT, 163-37, 26 Rebiyülahir 1311 (6 Kasım 1893).

³³⁷ Feridun Emecen, *Doğu Karadeniz'de İki Kıyı Kasabasının Tarihi Bulancak-Piraziz*, 2. B., İstanbul, Bahçeşehir Üniversitesi Yayınları, 2015, ss. 73-74.

sadece kısa süreli bağlanan küçük kayıklar ile ticaret yapılmaktaydı.³³⁸ Bulancak pazarından seyyah Bıjışkyan da bahsetmektedir. Buna göre Ordu'nun yirmi dört mil doğusunda Bolancak pazarı bulunur, burada dükkanlar vardır. Ayvasıl burnuna yakın olan yerde yazları gemiler durabilir. Boğacık ise, Giresun'un üç mil batısında kışın üç geminin sığınabileceği iyi bir limandır. Bu sahil kesiminde bahsedilmesi gereken önemli yer ise Yoros Burnu'dur. Bıjışkyan, "Bu burunun varlığı Akçakale ve Plantana (Polathane) limanlarını çok tehlikeli olan batı rüzgarlarına karşı korumaktadır. Bu limanlar koyun içindedir, burnun yanında ise küçük İncirli limanı vardır", diye belirtir. Ayrıca koyun içinde yer alan bu limanlar hakkında ayrıntılı bilgiler de verir. Buna göre Akçakale doğu rüzgarına karşı da emniyetli bir limandır. Devrend, geniş bir koya sahip olsa da güvenli bir liman değildir.³³⁹

Seyahatnamenin üçüncü bölümünde yer alan limanlardan Kovata, Çömlekçi'nin altı mil uzağında yazlık bir limandır. Trabzon gemileri yazın bu limana yanaşır ve buranın meşhur fıncığı ile yüklenir. Soğuksu limanı ise iyi bir liman olarak belirtilmiştir. Laroz ise ufak bir limana sahiptir. Arkava diye tabir edilen Arhavi limanı ise ufak taşıtların durduğu basit bir yerdir. Kayıklar için işlek bir yer olan limanın halkı genelde Lazlardan oluşsa da burada Gürcü tacirler de vardır.³⁴⁰

Bu kıyı kesiminden yeralan küçük liman ve iskelelerde karantina ve liman memurları bulunmaktaydı. 187 tarihli Trabzon Vilayet Salnamesine göre bu kıyı kesiminde yer alan karantina ve liman memurları şunlardır:³⁴¹

Karantina Memurları;

- Sürmene nahiyesi müdürü, Muhammed Efendi –
- Tirebolu kazası müdür vekili, Mustafa Ağa –
- Atina kazası müdür vekili, Mahmud Efendi
- Arhavi nahiyesi memuru, Ahmed Efendi
- Çürüksu nahiyesi memuru, Hurşit ağa

Liman Memurları

- Sürmene liman reisi, Mahmud Kapudan
- Tirebolu liman reisi, Ömer Kapudan
- Polathane liman reisi, Hasan Kapudan
- Soğuksu liman reisi vekili, Osman Efendi

³³⁸ Emecen, *Doğu Karadeniz'de İki Kıyı Kasabasının Tarihi Bulancak-Piraziz*, a.g.e., ss. 11-12.

³³⁹ Bıjışkyan, a.g.e., ss. 37-40.

³⁴⁰ Bıjışkyan, a.g.e., ss. 60-64.

³⁴¹ Trabzon Vilayet Salnamesi 187, haz. Kudret Emiroğlu, C. 4, Ankara, Trabzon İl ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 1994, ss. 155

TABLO 17: 1300 Senesi Gümrük Rüsûmu

Mecmûu Yekûn		İthâlât		İhrâcât		Sarfîyât-ı Dâhiliyye		Esâmi-i İdâre
Para	Kuruş	Para	Kuruş	Para	Kuruş	Para	Kuruş	Trabzon Rüsûmat Nezâreti
6	2.234,363	13	1.951,852	35	39.606	17	242.804	Trabzon
11	537.178	8	248.581	19	23.220	24	255.396	Trabzon
13	98.323	15	56.840	19	4477	19	37.005	Sürmene
26	66.575	29	13.184	6	7440	1	45.951	Araklı
14	15.872	6	9659	28	2471	20	3741	İskele
31	56.271	25	43.119	13	6190	34	6961	Polathane
22	65.933	23	4742	13	4282	26	57.408	Büyük Liman
0	31.306	37	3299	2	12.873	1	15.132	Elegü
11	3.095,724	35	2.330,779	4	100.542	12	464.402	Maa mülhâkât Trabzon Müdürü Yekûn
26	135.777	0	0	0	0	26	135.777	Trabzon transit Müdüriyeti
								Rize Müdüriyeti
14	180.249	25	76.018	31	2408	38	101.821	Rize
37	25.045	23	6069	21	616	33	17.359	Of
36	9361	5	5252	33	259	38	3849	Yalıboyu
13	19.745	39	7327	2	331	12	12.086	Mapavri (Çayeli)
33	19.381	12	11.372	15	1381	6	6628	Atina (Pazar)
6	6495	38	1470	12	409	36	4614	Ardeşen
0	12.317	23	3139	32	694	25	8482	Viçe (Fındıklı)
35	17.178	25	6995	31	31	9	10.151	Arhavi
3	10.419	32	8805	33	472	18	1140	Hopa
20	4913	8	4634	0	0	12	279	Ab-1 ıslah
37	305.107	0	131.087	10	6606	27	167.414	Maa Mülhâkât Rize Müdüriyeti Yekûnu

Tablo 17'nin Devamı

								Giresun Müdüriyeti
6	373.893	15	161.449	33	65.336	38	147.106	Giresun
19	8908	0	0	18	8000	1	908	Keşap
21	110.724	2	37.745	23	13.821	36	59.157	Ordu
20	11.468	20	736	24	1540	16	9191	Koz ağzı
0	5225	0	0	2	485	38	4739	Perşembe
31	35.005	0	0	14	13.268	17	221.737	Bulancak
2	11.500	0	0	33	1659	9	9840	Abdal (Piraziz)
21	46.972	2	9680	38	5170	21	32.121	Tirebolu
25	9710	4	1121	10	1241	11	7348	Espiye
25	613.408	3	210.732	35	110.524	27	292.151	Maa mülhâkât Giresun Müdüriyeti Yekûnu

Kaynak: BOA, Y. PRK. ML. 4-46, 29 Zilhicce 1300 (31 Ekim 1883)

SONUÇ

Bu çalışma 19. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin ekonomi ve ticaret tarihi alanı ile ilgili olarak Doğu Karadeniz limanlarının ve iskelelerinin ticaret tarihinin incelenmesinden oluşmaktadır. Bu bağlamda tezimizde Doğu Karadeniz kıyı kesiminde bulunan Trabzon, Giresun, Rize ve Artvin gibi şehir merkezlerinin yanında Tirebolu, Görele, Vakfıkebir, Akçaabat, Sürmene, Of, Atina ve Hopa gibi küçük yerleşim yerlerinde bulunan liman ve iskelelerdeki ticaret tarihi incelenmiştir.

Doğu Karadeniz deniz ticareti, coğrafyanın getirdiği olumsuzluklar nedeniyle zor bir zeminde ilerlemekteydi. Hemen her mevsim dalgalı ve fırtınalı olan deniz, ticaret gemilerine büyük zararlar vermekteydi. Bu fırtınalı havalarda ticaret gemilerinin sığınabilecekleri liman ve iskelelerin az oluşu, güvenli yerlerin ise ancak birkaç gemi aldığı düşünülürse Karadeniz ticaretinin bu derece gelişmiş olması bile önemlidir. Ayrıca kıyı kesiminin hemen gerisinde başlayan dik dağlara sahip olan bu bölgede pek çok akarsuya sahipti ve bu akarsular getirdikleri kum ve toprağı denizlere kadar indirerek kıyı kesiminde derinliğin azalmasına neden olmaktaydı. Bu durum da kıyıya yanaşmak isteyen gemileri engelleyen en önemli sorunlardan biriydi.

19. yüzyıla değin, Karadeniz'in uluslararası ticaret kapalı olması nedeniyle bölgede ticaret sadece Osmanlı gemileriyle yapılmıştır. 1774'te Rusya ile başlayan yabancı devletlerin Karadeniz'de ticaret yapabilme ayrıcalığı Avusturya, İngiltere, Fransa ve diğer Avrupa devletlerinin katılımıyla devam etmiştir. Bu devletlerin söz konusu ticarete katılmaları şüphesiz bölge liman ve iskelelerinde büyük bir hareketliliğe neden olmuştur. Ancak limanlar sadece ticari durumlarda kullanılmazlardı. 19. Yüzyıl şartları düşünüldüğünde en iyi ulaşım aracının gemi olduğu görülmektedir. Bu nedenle, ticari aktivitelerin yanında limanlar asker ve mal sevkiyatında da kullanılmıştır. Özellikle Doğu'ya yapılan seferlerde Doğu Karadeniz limanlarının kullanılması bölgede limanların işlevselliğini arttırmıştır. Ancak her zaman liman ticareti olumlu şekilde ilerlememiştir. Ancak ticaretin karşılıklı güvence ile yapıldığı gerçeğini düşünürsek bu ticaretin her zaman olumlu bir iklimde gerçekleştiğini söylemek yanlış olur. Devletlerarasında yaşanan herhangi bir siyasi kriz bu limanların ticaret tarihini şüphesiz olumsuz yönde etkilemiştir. Özellikle Osmanlı – Rus savaşlarında Karadeniz ticaretinde büyük düşüşler gözlemlenmiştir. Siyasi olaylardan başka kuraklık ve salgın hastalıklar gibi doğal nedenlerle de ticarete azalmalar meydana gelmiştir. Özellikle ticaret yapılan ülkelerdeki kolera salgınları ticarete büyük zarar vermiştir. bu kapsamda gemilerin

yanıştığı liman dairelerinde karantina b6lgelele kurulmuş ve buraya gelen tüm gemi mürettebatı belirlenen süre çerçevesinde karantina altında tutulmuştur. Ticari gemilerin o zamanki hızlarına bakarak limanda fazladan geçen birkaç günün ticarete ne derece olumsuz etki ettiğini görebilmekteyiz. Ancak Avrupa’da yaşanan Sanayi Devrimi neticesinde gemi yolculuğu sürelerinin azaldığını söyleyebiliriz. Özellikle geliştirilen buharlı makinelerin gemilerde kullanılması, hem gemilerin hızlarını olumlu yönde etkilemiş hem de ticaret gemilerini daha sağlam bir hale getirmiştir. Gemi inşa teknolojisini gelişmesi bir nevi ihtiyaç olarak ortaya çıkmıştır denilebilir. Çünkü özellikle Avrupa’nın büyük devletleri Sanayi Devrimi sonrası artan hammadde ihtiyacını karşılamak için sürekli daha fazla hammaddeye daha kısa sürede ulaşmak istemişlerdir. Bu nedenle uzun yolcuğa dayanıklı, daha hızla ve bir seferde daha fazla emtia taşıyabilen gemiler inşa edilmiştir. Şüphesiz bu gelişmeler deniz ticaretinde büyük bir artışa yol açmıştır. Bu ticari artış beraberinde liman şehirlerinde konsolosluklar kurulmuş ve tüm ticaret kayıt altında tutulmuştur. Buna göre Batı, gelişen sanayi neticesinde Doğu’dan sürekli hammadde ve bazı tarım ürünleri almış ve buralar demir, çelik, petrol gibi işlenmiş sanayi ürünleri satmıştır. Batılı devletlerden başka Doğu Karadeniz özellikle Trabzon ticaretinde İran çok önemli konumda yer edinmiştir. Aslında İran’ın Trabzon ile olan ticari geçmişı çok daha eskilere dayanmaktadır. Çünkü Trabzon İpek Yolu’nun bitiş noktasındadır ve Asya içlerinden ve İran’dan gelen kervanlar Trabzon limanından gemilere yüklenerek Avrupa içlerine gönderilmekteydi. Bu durum Asya ürünlerine ihtiyaç duyan Avrupalı devletlerin de dikkatini çekmiş Trabzon ve İran arasında gerçekleşen kervan ticaretine önem vermişlerdir. Limana gelen malların iç kesimlere daha hızlı ve daha güvenli ulaştırılması kapsamında demiryolu projeleri gündeme getirilmiştir. Şüphesiz demiryolu yapımı için ilk düşünölen yer tüm bölgenin en önemli limanı Trabzon olmuştur. Ancak coğrafı koşulların el vermemesi nedeniyle bu hayal gerçekleşmemiştir. Trabzon seçeneğinden sonra akla gelen ilk yer ilginçtir ki nispeten küçük bir liman olan Tirebolu’dur. Kuşkusuz bu seçeneğin düşünölmesinde çok eski zamanlardan beri iç kesimde bulunan Şebinkarahisar madenlerinin Tirebolu limanı kullanılarak ihraç edilmesi önemli rol oynamıştır. Ancak bu projede gerçekleşmemiş ve Rusya Poti-Tiflis demiryolu hattını açarak İran kervan ticaretinin büyük orandan kendi ülkesine çekmeyi başarmıştır. Ama yine de Trabzon ve diğer liman ve iskelelerde ticaret devam etmiştir.

Trabzon limanının nedenli büyük ve önemli bir konumda olmasının yanından Giresun ve Rize limanları da eski dönemlerden beri ticarete kullanılan yerlerdi. Ancak bu limanlar daha çok yüzyılın sonuna doğru ticaretlerini arttırmışlardır. Bunların yanından diğer küçük

liman ve iskelelerde de az da olsa bir ticaret gerçekleşmiştir. Bu küçük ve liman ve iskeleler daha çok yetiştirdikleri ürünlerin ve varsa madenlerin küçük tonajlı gemilerle taşındığı yerler olmuşlardır. Örneğin Tirebolu limanı, Şebinkarahisar ve Espiye madenlerinin ihraç limanı özelliğini taşımaktaydı.

Osmanlı Devleti de uyguladığı politikalar ile ticaretin gelişmesini katkıda bulunuyordu. Bu bağlamda yerli bir tüccar (Avrupa ve Hayriye) grubu oluşturma çabası içine giren Osmanlı Devleti'nin bu konuda nispeten başarılı olduğu da söylenebilir. Ancak XIX. yüzyıl sonları özellikle XX. yüzyıl başların ait arşiv kayıtlarına baktığımız zaman Osmanlı deniz ticaretinin geliştirilmesine dair verilen layihalara rastlamamız Osmanlı denizciliğinin istenilen düzeyde olmadığını göstermesi açısından önemlidir.

Sonuç olarak Osmanlı deniz ticareti tarihi önemli alanı teşkil etmektedir ve bu alan ile ilgili belgelerin henüz arşivlerde tasnif edilmemiş olması (en azından Doğu Karadeniz ile ilgili olanların) çalışmayı güçleştirmektedir. Ancak söz konusu belgeler tasnif edilip araştırmaya açılrsa bile uluslararası ticaret incelemeleri, bu ticarete katılan devletlerin arşivleri olmadan hep eksik kalacaktır. Bu nedenle bu konuda kapsamlı bir şekilde çalışabilmek ve ortaya önemli bir ürün getirebilmek için Doğu Karadeniz ticaretinde söz sahibi olmuş devletlerin arşivlerinden yararlanmak gerekmektedir.

KAYNAKÇA

Arşiv Belgeleri

BOA. (Başbakanlık Osmanlı Arşivi)

AE.SABH.I. (Ali Emiri Abdülhamid I): 254-17077 20 Safer 1194 (26 Şubat 1780).

A_}MKT_DV. (Sadaret Mektubu Kalemî Deavi Evrakı): 15-51, 29 Recep 1265 (20 Haziran 1849).

A.MKT.MHM. (Sadâret Mektubî Kalemî Evrakı): 5-18, 29 Cemaziyülevvel 1264 (3 Mayıs 1848). 451-89 ve 451-94, 11 Safer 1290 (10 Nisan 1873).

A.}MKT_NZD. (Sadaret Mektubu Kalemî Nezaret ve Deavir Evrakı): 41-1, 20 Şevval 1267 (18 Ağustos 1851) / 107-28, 10 Rebiyülevvel 1270 (11 Aralık 1853) / 107-68,10 Rebiyülahir 1270 (10 Ocak 1854).

A.MKT.UM. (Sadaret Mektubu Kalemî Umum Vilayet Evrakı): 535-59, 24 Recep 1278 (25 Ocak 1862).

BEO. (Bâb-ı Âlî Evrak Odası Evrakı): 30-2215, 5 Zilhicce 1309 (1 Temmuz 1892) / 1056-79147, 27 Recep 1315 (22 Aralık 1897) / 2842-213117, 10 Rebiyülahir 1324 (3 Haziran 1906) / BEO 3280-245957, 25 Safer 1326 (29 Mart 1908) / 4146- 310895, 13 Rebiyülevvel 1331 (20 Şubat 1913) / 4160-311973 27 Rebiyülahir 1331 (5 Nisan 1913).

C.AS. (Cevdet Askeriye): 442-18401, 23 Cemaziyülevvel 1246 (9 Kasım 1830).

C.BH. (Cevdet Bahriye): 63-2957, 28 Şevval 1194, (27 Ekim 1780), 45-2124, 22 Zilkade 1219 (22 Şubat 1805).

C.ML. (Cevdet Maliye): 569-23284, 29 Safer 1192 (29 Mart 1778).

DH. MKT. (Dâhiliye Nezâreti Mektubî Evrakı): DH. MKT. 1423-118, 10 Ramazan 1304 (2 Haziran 1887) / 1451-109, 11 Muharrem 1305 (29 Eylül 1887) / 1470-36, 2 Rebiyülahir 1305 (18 Aralık 1887) / 1522-5, 7 Zilkade 1305 (16 Temmuz 1888) / 153548, 15 Zilhicce 1305 (23 Ağustos 1888) / 1687-29, 12 Cemaziyülevvel 1307 (4 Ocak 1890) / 1856-73, 30 Zilhicce 1308 (6 Ağustos 1891) / 1896-116 29 Rebiyülahir

1309 (2 Aralık 1891) / 1973-61, 23 Zilhicce 1309 (19 Temmuz 1892) / 2059-35, 18 Şaban 1310 (7 Mart 1893) / 158-7, 15 Rebiyülahir 1311 (26 Ekim 1893) / 2064-53, 18 Cemaziyülevvel 1311 (27 Kasım 1893) / 219-80, 21 Ramazan 1311 (28 Mart 1894) / 294-39, 11 Rebiyülahir 1312 (12 Ekim 1894) / 339-33, 5 Şaban 1312 (1 Şubat 1895) / 2157- 49, 24 Şaban 1316 (7 Ocak 1899) / 2186-124, 27 Zilkade 1316 (8 Nisan 1899) / 2500-82 2 Rebiyülevvel 1319 (19 Haziran 1901) / 2544-92, 2 Recep 1319 (15 Ekim 1901) / 648-42, 9 Zilkade 1320 (7 Şubat 1903) / 753-4, 28 Cemaziyülevvel 1321 (22 Ağustos 1903) / 163-37, 26 Rebiyülahir 1311 (6 Kasım 1893) / 1185-11, 13 Cemaziyülahır 1325 (24 Temmuz 1907).

DH.TMIK.M. (Dahiliye Nezareti Tesr-i Muamelat ve Islahat Komisyonu): 22-41, 5 Cemaziyülahır 1314 (11 Kasım 1896) / 26-47, 13 Şaban 1314 (17 Ocak 1897) / 139-37, 28 Zilkade 1320 (26 Şubat 1903).

HAT (Hatt-ı Hümayun): 1169 – 46246G, 23 Zilhicce 1242 (18 Temmuz 1827) / 148- 6233, 29 Zilhicce 1221 (9 Mart 1807).

HR. MKT. (Hariciye Nezareti Mektubi Kalemi Evrakı): 43-15, 24 Rebiyülahir 1268 (16 Şubat 1852) / 45-32, 18 Cemaziyülahır 1268 (9 Nisan 1852).

HR. SYS (Hariciye Nezareti Siyasi): 1189 – 18, (12 Şubat 1854) / 1189 – 21, (28 Şubat 1854) / 1189 – 36, (11 Mayıs,1854).

HRT. h. (Haritalar): 629a, 6 Muharrem 1323 (13 Mart 1905).

HR. TO. (Hariciye Nezareti Tercüme Odası Evrakı): 203-76, 26 Mayıs 1870.

İ.DH. (İrâde Dâhiliye Evrakı): 411-27215, 28 Muharrem 1275 (7 Eylül 1858) / 1084-85068, 11 Ramazan 1305 (22 Mayıs 1888) / 1321313-67, 27 Zilhicce 1311 (1 Temmuz 1894) / 5-39, 5 Rebiyülevvel 1313 (26 Ağustos 1895) / 1337-27, 14 Rebiyülevvel 1314 (23 Ağustos 1896) / 1342- 20, 11 Recep 1314 (16 Aralık 1896) / 1392-46, 17 Şevval 1319 (27 Ocak 1902) / 1445-28, 4 Rebiyülahir 1324 (28 Mayıs 1906).

İ.HR. (İrade Hariciye): 327-21158, 29 Zilhicce 1265 (15 Kasım 1849).

İ. MVL. (İrade Meclis-i Vala): 360 – 15765, 28 Rebiyülevvel 1270 (29 Aralık 1853) / 388 / 16936, 25 Cemaziyülahır 1274 (10 Şubat 1858) / 521 – 23421, 16 Cemaziyülahır1281 (16 Kasım 1864).

İ. ŞD. (İrade Şura): 31-1537 09 Recep 1293 (30 Temmuz 1876).

MV. (Meclis-i Vükelâ Mazbataları Evrakı): 14-22, 16 Safer 1304 (14 Kasım 1886).

MVL. (Meclis-i Vala Evrakı): 230-59, 29 Safer 1266 (14 Ocak 1850).

NFS.d. (Nüfus Defterleri): 2780 (tarihsiz).

PLK.p. (Plan Proje): 1790 (tarihsiz) / 2499 (tarihsiz).

ŞD. (Şura-yı Devlet Evrakı): 1782B- 31, 07 Muharrem 1290 (7 Mart 1873) / 1832-30, 24 Cemaziyülevvel 1302 (11 Mart 1885) / 1834-4, 24 Cemaziyülevvel 1302 (11 Mart 1885) / 642-35, 19 Cemaziyülevvel 1317 (25 Eylül 1899).

Y.MTV. (Yıldız Mütenevvi Maruzat Evrakı): 22-151, 29 Zilkade 1303, (29 Ağustos 1886) / 132-22, 2 Cemaziyülahır 1313 (20 Kasım 1895) / 132-36, 3 Cemaziyülahır 1313 (21 Kasım 1895). 252-303, 13 Şaban 1321 (4 Kasım1903).

Y..PRK.ASK. (Yıldız Perakende Evrakı Askeri Maruzat): 58-104, 27 Rebiyülevvel 1307 (21 Kasım 1889) / 139-108, 14 Muharrem 1316 (4 Haziran 1898).

Y.PRK.ML. (Yıldız Perakende Evrakı Maliye Nezareti Maruzatı): 4-46, 29 Zilhicce 1300 (31 Ekim 1883).

Y.PRK.TNF. (Yıldız Perakende Evrakı Ticaret ve Nafia Nezareti Maruzatı): 1-47, 29 Zilhicce 1300 (31 Ekim 1883).

Yayınlanmış Salnâmeler

Trabzon Vilayet Salnamesi 187, haz. Kudret Emiroğlu, C. 4, Ankara, Trabzon İl ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Yardımlaşma Vakfı Yayınları, 1994.

Trabzon Vilayet Salnamesi 1879, haz. Kudret Emiroğlu, C. 11, Trabzon İl ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Yardımlaşma Vakfı Yayınları, Ankara, 1999.

Trabzon Vilayet Salnamesi 1892, haz. Kudret Emiroğlu, c. 14, Trabzon İl ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Yardımlaşma Vakfı Yayınları, Ankara, 2005.

Yıllıklar

Annure – Almanach du Commerce, 1881 / 1883 / 1885-1886, Constantinople.

Annuaire du Commerce, 1888, Constantinople.

Annure Oriental du Commerce, 1889-1898 / 1891 / 1893-1894 / 1895 / 1896 C.2 / 1898 C.2, Constantinople.

Tetkik Eserler

ACUN Fatma, “Tarih Boyunca Pontus, Milli Mücadelede Giresun, ed. Ayhan Yüksel vd., İstanbul, Mega Basım, 1999, ss. 19-34.

AK Mahmut, “İslam Coğrafyacılarına Göre Trabzon”, *Trabzon Tarihi İlmi Toplantısı*, ed. Kemal Çiçek, vd., Trabzon, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, 1999, ss. 23-34.

AK Orhan Naci, *Rize Tarihi*, Rize Halk Eğitim Müdürlüğü Yayınları, Rize, 2000.

AKGÜNDÜZ Ahmet, “Kapitülasyonlar ve Osmanlı Hukuk Sisteminde Fransız Hukukunun Etkileri”, *Kanuni'den Günümüze Türk-Fransız Münasebetleri*, 1.B., ed. Mehmet İpşirli vd., İstanbul, MOSTAR, 2012, ss. 135-150.

AKTEPE Münir, “II. Mahmud Devrinde Osmanlı-Sardunya Münasebetlerine Dair Bazı Belgeler”, *Belgeler*, C. XI, Sa. 15, Ankara, TTK, 1986, ss. 89-145.

_____, “II. Mahmut Devri Osmanlı İmparatorluğu ile Sardunya Krallığı Münasabetlerine Dair İrade-i Seniyyeler”, *Belgeler*, C. XII, Sa. 16, Ankara, TTK, 1987, ss. 101-113.

_____, “ II. Mahmud Devrinde Osmanlı-Sardunya Münasebetlerine Dair Bazı Belgeler III, *Belgeler*, C. XIII, Sa. 17, Ankara, TTK, 1988, ss. 183-213.

- ATALAR Münir, “ XIII. XIV. Yüzyıllarda Karadeniz Ticaretinde Trabzon’un Yeri ve Önemi”, *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih Dil Edebiyat Sempozyumu*, ed. Mithat Kerim Arslan ve Hikmet Öksüz, C. 1, Trabzon, Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, 2002, ss. 131-136.
- ATALAY İbrahim – Kenan Mortan, *Türkiye Bölgesel Coğrafyası*, 1. B., İstanbul, İnkılap Kitabevi, 1997.
- AYGÜN Necmettin, “Trabzon Gümrüğü (1750-1800)”, *Trabzon Tarihi Sempozyumu*, haz. Kemal Çiçek vd., Trabzon, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, 1999, ss. 311-325.
- _____, “Osmanlı Devletinin Son Zamanlarında Karadeniz’in Güney Kesiminde İktisadi Faaliyetler”, *Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu*, ed. Gazanfer İltar, C.1, Ankara, Önder Matbaacılık, 2009, ss. 406-437.
- BAĞIŞ Ali İhsan, *Osmanlı Ticaretinde Gayrimüslimler Kapitülasyonlar-Berathlı Tüccarlar Avrupa ve Hayriye Tüccarları*, Ankara, Turhan Kitabevi, 1983.
- BALCI Sezai, *Giresun Rumları ve Gayrimüslim Bir Belediye Başkanı: Kaptan Yorgi Konstantinidi Paşa*, 1. B., İstanbul, Libra Yayıncılık, 2012.
- BASKICI Mehmet Murat, *1800-1914 Yıllarında Anadolu’da İktisadi Değişim*, Ankara, Turhan Kitabevi, 2005.
- BAYKARA Tuncer, *Anadolu’nun Tarihi Coğrafyasına Giriş I (Anadolu’nun İdari Teşkilatı)*, 3. B., İstanbul, Bilge Kültür Sanat, 2015.
- BAYRAM Mikail, “Fatih Sultan Mehmet’in Trabzon’u Fethedişinin Gerekçeleri”, *Trabzon Tarihi Sempozyumu*, ed. Kemal Çiçek vd., Trabzon, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, 1999, ss. 137-140.
- BEYDİLLİ Kemal, “Karadeniz’in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü”, *Bellekten*, C. LV, Sa. 214, Ankara, TTK, 1991, ss. 687- 755.
- BEYOĞLU Süleyman, “Tirebolu Şer’iyye Sicillerine Göre Espiye (1788-1914)”, *Tarihi Kültürel Özellikleri ve Gelenekleriyle Espiye Sempozyumu*, ed. Ahmet Gürsoy, İstanbul, Espiye Belediyesi Yayınları, 2007, ss. 63-78.

- BIJİŞKYAN, P. Minas, *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası 1817-1819*, ter. Hrand D. Andriasyan, İstanbul, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1969.
- BİLGİN Mehmet, *Sürmene Tarihi*, 1. B., İstanbul, Sürmene Belediyesi Kültür Yayınları, 1990.
- _____, *Doğu Karadeniz: Tarih-Kültür-İnsan*, 1. B., İstanbul, Ötüken Yayınları, 2007.
- BİRİNCİ Ali Mesut, “Pulathane (Akçaabat) Limanı’nın Tarihi Önemi ve İskele İnşası (1911)”, *Dünden Bugüne Akçaabat Sempozyumu*, ed. Veysel Usta vd., Trabzon, Akçaabat Belediyesi Kültür Yayınları, 2014, s. 211-214.
- BOSTAN Hanefi M., *XV-XVI. Asırlarda Trabzon Sancağında Sosyal ve İktisadi Hayat*, Ankara, TTK, 2002.
- BOSTAN İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı XVIII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, Ankara, TTK, 1992.
- _____, “Karadeniz’in Dış Ticaret Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı”, *Trabzon Tarihi Sempozyumu*, yay. haz. Kemal Çiçek vd., Trabzon, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, Trabzon, 1999, ss. 303-310.
- _____, “Rize”, *T.D.V. İslam Ansiklopedisi*, C. 34, İstanbul, 2008, ss. 147-151.
- BOZKURT Nurgül, “Avusturya’nın Karadeniz Ticaretine Bakışı”, *Türk Dünyası Araştırmaları*, Sa. 150, haz. İlyas Topsakal ve Metin Köse, İstanbul, TDAV Yayınları, Haziran 2004, ss. 61-69.
- ÇADIRCI Musa, “II. Mahmud Döneminde (1808-1839) Avrupa ve Hayriye Tüccarları”, *Türkiye’nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi (1071-1920)*, ed. Osman Okyar ve Halil İnalçık, Ankara, METEKSAN, 1980, ss. 237-242.
- ÇEVİKEL Nuri, “1838-1861 Ticaret Muahedeleri ve Osmanlı Ekonomisi”, *İnsan Bilimleri Araştırmaları (Araştırmalar)*, C. 8, Sa. 15, ed. Cafer Gariper ve Ümit Akça, Fakülte Kitabevi, Isparta, 2006, ss. 165-185.
- DAEİ Masoumeh, “XX. Yüzyıl Başlarında İran Ticaretinde Osmanlı Rus Rekabeti”, *Belleten*, C. LXXVII, Sa. 278, 2013, www.ttk.gov.tr, ss. 239-270.

DEMİR Necati, *Hacı Emir Oğulları Beyliği*, 1. B., İstanbul, Neden Kitap, 2007.

DEMİRCİOĞLU H. İsmail, “Alfred Billiotti’nin Raporuna Göre 19. Yüzyılın İkinci Yarısında Trabzon’daki Konsolosların Yıllık Gelirleri”, *Atatürk Dergisi*, C. IV, 2004, ss. 95-105.

ELİBOL Numan, “Osmanlı Belgelerinde İngiltere’nin Karadeniz Ticareti 1842-49”, *JASSS*, Sa. 33, 2015 Bahar I, ss. 41-55.

EMECEN Feridun, “Giresun”, *T.D.V. İslam Ansiklopedisi*, C.14, İstanbul, 1996, ss. 78- 84.

_____, “Giresun Tarihinin Bazı Meseleleri”, *Giresun Tarihi Sempozyumu*, ed. Ayhan Yüksel vd., İstanbul, Mega Basım, 1997, ss. 19-24.

_____, “Clavijo’dan Fallmerayer’e Giresun’da Seyyahlar (1404-1840)”, *Giresun Kültür Sempozyumu*, ed. Ayhan Yüksel vd., İstanbul, Mega Basım, 1998, ss. 23-30.

_____, “Trabzon Eyaletinin Batı Sınırları”, *Trabzon Tarihi Sempozyumu*, ed. Kemal Çiçek vd., Trabzon, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, 1999, ss. 159-166.

_____, “Of Kasabasının Ortaya Çıkışı Üzerine Notlar”, *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, ed. Veysel Usta, Sa. I, Trabzon, Serander Yayınları, Güz 2006, ss. 45-55.

_____, “İskele-Pazarlardan Kasabaya Doğu Karadeniz’de Küçük Kıyı Yerleşmelerinin Yükselişi”, *Prof. Dr. Mübahat S. Kütükoğlu’na Aramağan*, ed. Zeynep Tarım Ertuğ, İstanbul, İ. Ü Edebiyat Fakültesi, 2007, ss. 89-105.

_____, “Doğu Karadeniz Kıyılarında İskan ve Şehirleşme: Espiye Kasabasının Ortaya Çıkışı”, *Tarihi Kültürel Özellikleri ve Gelenekleriyle Espiye Sempozyumu*, ed. Ahmet Gürsoy, İstanbul, Espiye Belediyesi Yayınları, 2007, ss. 1 20.

_____, *Doğu Karadeniz’de Bir Vadi Boyu Yerleşmesi Ağasar Vadisi: Şalpazarı - Beşikdüzü*, 1. B., Trabzon, Serander Yayınları, 2010.

_____, *Doğu Karadeniz’de İki Kıyı Kasabasının Tarihi Bulancak-Piraziz*, 2. B., İstanbul, Bahçeşehir Üniversitesi Yayınları, 2015.

- EMİR Osman, “Grek Kolonizasyon Dönemi’nde Karadeniz’de Önemli Bir Geçim Kaynağı: Köle Ticareti”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, ed. Veysel Usta, Sa. 10, Trabzon, Serander Yayınları, Bahar 2011, ss. 9-23.
- EVLIYA ÇELEBİ, *Seyahatname*, haz. Zekeriya Kurşun vd., 2. Kitap, 1. B., İstanbul, YKY, 1999.
- FALLMERYER Jakop Philip, *Doğu’dan Fragmanlar*, çev. Hüseyin Salihoğlu, 1. B., Ankara, İmge Kitabevi, 2002.
- FATSA Mehmet, *XV ve XVI. Yüzyıllarda Giresun (Sosyal ve Ekonomik Hayat)*, 2. B., Ankara, Bilge Matbaa, 2010.
- FONTANIER Victor, *Doğuya Seyahat-Bir Fransız Konsolosun Gözüyle 1830’ların Trabzon’undan Siyaset ve Toplum*, çev. Özgür Yılmaz, 1. B., İstanbul, Heyamola Yayınları, 2015.
- GENÇ Mehmet, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Devlet ve Ekonomi*, 10. B., İstanbul, Ötüken Yayınları, 2013.
- _____, “Osmanlı Ekonomisinde 19. Yüzyılda Devletin Ticarete Müdahalesi: Yed-i Vâhid”, *İsmail E. Erünsal’a Armağan*, 1. B., C. 1, haz. Hatice Aynur vd., İstanbul, Ülke Yayınları, 2014, ss. 345-370.
- GOLOĞLU Mahmut, *Anadolu’nun Milli Devleti Pontos*, y.y. – t.s.
- _____, *Trabzon Tarihi (Fetihten Kurtuluşa Kadar)*, 1. B., Trabzon, Serander Yayınları, 2000.
- GÖKBİLGİN Mehmet Tayyib, “XVI. Yüzyıl Başlarında Trabzon Livası ve Doğu Karadeniz Bölgesi”, *Belleten*, C. XXVI, Sa. 102, Ankara, TTK, 1962, ss. 293-337.
- GÜLER Mustafa, “1150/1737 Osmanlı-İsveç Ticaret Antlaşması”, *AKÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, ed. İrfan Aypay, Mehmet Karakaş, C. IX, Sa. 2, Afyon, AKÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2007, ss. 101-120.
- GÜNDÜZ Ali, *Çoruh Havzası ve Artvin*, Ankara, Dizayn Matbaacılık, 2001.
- HALAÇOĞLU Yusuf, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara, PTT Genel Müdürlüğü, 2002.

- HUT Davut, “Doğu Karadeniz’de Geleneksel Dokumacılık: Rize Keten Bezi (Feretiko) ve Soyo-Ekonomik Etkileri”, *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, Sa. 24, ed. Nihat Öztoprak, İstanbul, KOCAV, Bahar 2011, ss. 23-62
- ISSAWI Charles, *The Economic History of Turkey 1800-1914*, Chicago, The University of Chicago Press, 1980.
- İNALCIK Halil, “The Question of the Closing of the Black Sea Under the Ottomans”, *Essays in Ottoman*, 1. B., İstanbul, Eren Yayıncılık, 1998, ss. 415-445.
- _____, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağı (1300-1600)*, çev. Ruşen Sezer, 3. B., İstanbul, YKY, 2003.
- İNAN Kenan, “Trabzon’un Fethi”, *Trabzon Tarihi Sempozyumu*, ed. Kemal Çiçek vd., Trabzon, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, 1999, ss. 141-151.
- KALLEK Cengiz, “Ticaret”, *T.D.V. İslam Ansiklopedisi*, C. 41, İstanbul, 2012, ss. 134-144.
- KARAMAN Oktay, “Seyahatnamelere Göre Giresun”, *Giresun Tarihi Sempozyumu*, ed. Ayhan Yüksel, vd., İstanbul, Mega Basım, 1997, ss. 163-172.
- KARPUZ Haşım, *Rize*, 1. B., Ankara, TTK, 1992.
- KING Charles, *Karadeniz*, çev. Zülal Kılıç, 1. B., İstanbul, Kitap Yayınevi, 2008.
- KIRZIOĞLU Fahrettin, *Osmanlıların Kafkas Ellerini Fethi*, Ankara, TTK, 1993.
- KÖSE Osman, “XIX. Yüzyılda Gümüşhane Madenleri”, *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu*, ed. Mithat Kerim Arslan ve Hikmet Öksüz, C. 1, Trabzon, Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, 2001, ss. 289-312.
- KSENOFON, *Anabasis (Onbinlerin Dönüşü)*, çev. Tanju Gökçöl, İstanbul, Sosyal Yayınlar, “ts”.
- KURUCA Nazım, “Şer’iyye Sicillerine Göre 19. Yüzyılın Sonlarında Giresun’un İktisadi ve Sosyal Durumu”, *Karadeniz Tarihi Sempozyumu*, ed. Kenan İnan vd., C.1, Trabzon, KTÜ Yayınları, 2007, ss. 625-636.
- KÜÇÜKÜĞURLU Murat, “Meşrutiyet Devrinde Trabzon-Erzurum Demiryolu Teşebbüsleri”, *Osmanlı Araştırmaları*, Sa. XXXII, İstanbul, 2008, ss. 283-322.

_____, “Tirebolu Demiryolu Projeleri (Meşrutiyet’ten Cumhuriyet’e), *Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu*, ed. Gazanfer İltar, C.1, Ankara, Önder Matbaacılık, 2009, ss. 462-479.

KÜTÜKOĞLU Mübahat, “Gümrük”, *T.D.V. İslam Ansiklopedisi*, C. 14, İstanbul, 1996, ss. 263-268.

_____, “XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti”, *I. Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, haz. Mehmet Sağlam vd., Samsun, 19 Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi, 1988, ss. 97-132.

_____, “Ahidnâmeler ve Ticaret Muâhedeleri”, *Yeni Türkiye*, ed. Murat Ocak, Sa. 32, Ankara, Yeni Türkiye Medya Hizmetleri, 2000, ss. 222-234.

_____, *Balta Limanına Giden Yol Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri (1580-1850)*, Ankara, TTK, 2013.

LOWRY Heath W., *Trabzon Şehrinin İslamlaşması ve Türkleşmesi 1461-1583*, çev. Demet Lowry ve Heath W. Lowry, 4. B., İstanbul, Boğaziçi Üniversitesi Yayınevi, 2010.

LOWRY Heath W. - Feridun Emecen, “Trabzon”, *T.D.V. İslam Ansiklopedisi*, C. 41, İstanbul, 2012, ss. 296-301.

NEMLİOĞLU KOCA, Yasemin, “Akçaabat Limanı’nın Tarihsel Gelişimi ve Deniz Ticareti”, *Dünden Bugüne Akçaabat Sempozyumu*, ed. Veysel Usta vd., Trabzon, Akçaabat Belediyesi Kültür Yayınları, 2014, ss. 349- 357.

OKUR Mehmet, Murat Küçükuşurlu, “Jeopolitik ve Stratejik Açından Trabzon Limanı, *Kara Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, ed. Fikret Türkmen vd., Sa. 3, Ankara, BRC Basım, 2009 Yaz, ss. 25-41.

ÖKSÜZ Melek, “Kuruluşundan 19. Yüzyıla Kadar Trabzon Tarihine Kısa Bir Bakış (I)”, *KARAM*, ed. Osman Karatay, C.2, Sa. 5, Çorum, Bahar 2005, 11-25.

ÖRENÇ Ali Fuat “Geçmişten Günümüze Giresun Adası”, *Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu*, ed. Gazanfer İltar, C. 1, Ankara, Giresun Belediyesi Yayınları, 2009, ss. 40-54.

ÖZDEMİR GÜMÜŞ Şenay, “Osmanlı Devleti’nin Karadeniz’de Ticaret Gemisi İnşa Politikası (1793-1824)”, *Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sa. 9, Mersin, 2012 Bahar, ss. 63-77.

ÖZKAYA Yücel, XVIII. Yüzyılda Trabzon’un Genel Durumu”, *I. Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi*, ed. Mehmet Sağlam vd., Samsun, 19 Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi, 1988, ss. 133-146.

ÖZSAİT Mehmet, “İlkçağ Tarihinde Trabzon ve Çevresi”, *Trabzon Tarihi Sempozyumu*, ed. Kemal Çiçek vd., Trabzon, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, 1999, ss. 35-43

MILLER William, *Son Trabzon İmparatorluğu*, çev. Nurettin Süleymangil, 1. B., Heyamola Yayınları, İstanbul, 2007.

OKUYAN Abdurrahman, *19. Yüzyılın Son Çeyreğinde Trabzon (Dini, Sosyal ve Kültürel Hayat)*, 1. B., Trabzon, Kalem Yayınevi, 2013.

ORTAYLI İlber, *Osmanlı İmparatorluğu’nda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler I*, Ankara, Turhan Kitabevi, 2000.

ÖZDEMİR Halit, *Artvin Tarihi*, 2. B., Ankara, Egem Matbaa, 2002.

ÖZTÜRK Özhan, *Pontus: Antikçağ’dan Günümüze Karadeniz’in Etnik ve Siyasi Tarihi*, 1. B., Ankara, Genesis Kitap, 2011.

PAMUK Şevket, *Osmanlı Ekonomisinde Bağımlılık ve Büyüme 1820-1913*, 3. B., İstanbul, Tarih Vakfı, 2005.

PULLU Selim, “Kimmer Kadınları Amazonlar: Karadeniz’de Proto-Türk İzleri”, *Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu*, ed. Gazanfer İltar, Önder Matbaacılık, C. 1, Ankara, 2009, ss. 55-66.

QUATAERT Donald, *Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922*, 1. B., İstanbul, İletişim Yayınları, 2002.

_____, “19. Yüzyıla Genel Bakış: Islahatlar Devri 1812-1914”, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, ed. Halil İncalık Donald Quataert, çev.

Ayşe Berktaç- Süphan Andıç- Serdar Alper, 2. B. C. 2, Eren Yayıncılık, İstanbul, 2004, ss. 885-1052.

_____, *Sanayi Devrimi Çağında Osmanlı İmalat Sektörü*, çev. Tansel Güney, 2. B., İstanbul, İletişim Yayınları, 2008.

SAFRAN Mustafa, “XIII. ve XIV. yy’da Karadeniz Limanlarının Ticari ve Tarihi Önemi”, *I. Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi*, ed. Mehmet Sağlam vd., Samsun, 19 Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi, 1988, ss. 459-462.

SEVİM Ali, *Anadolu’nun Fethi Selçuklular Dönemi (Başlangıçtan 1086’ya Kadar)*, 1. B., Ankara, TTK, 1988.

SHAW Stanford J., *Eski ve Yeni Arasında Sultan III. Selim Yönetiminde Osmanlı İmparatorluğu*, çev. Hür Güldü, 1. B., İstanbul, Kapı Yayınları, 2008.

SÜMER Faruk, *Çepniler*, 1. B., İstanbul, TDAV, 1992.

_____, *Oğuzlar*, 3. B., İstanbul, Ana Yayınları, 1980.

_____, *Tirebolu Tarihi*, İstanbul, TDAV, 1992.

ŞAHİN İlhan, “Akçaabat Adı Üzerine”, *Dünden Bugüne Akçaabat Sempozyumu*, ed. Veysel Usta vd., Trabzon, Akçaabat Belediyesi Kültür Yayınları, 2014, ss. 19-21.

ŞAŞMAZ Musa, *Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914*, C. I-II, Ankara, TTK, 2014.

ŞEVKET Şakir, *Trabzon Tarihi*, 1. B., haz. İsmail Hacıfettahoğlu, Ankara, Takav Matbaası, 2001.

TABAKOĞLU Ahmet, “Osmanlı Klasik Döneminde İstanbul’da Dış Ticaret”, *Osmanlı İstanbulu I*, ed. Feridun Emecen ve Emrah Safa Gürkan, İstanbul, İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi Yayınları, 2013, ss. 325-354.

TAESCHNER Franz, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Anadolu Yol Ağı*, ter. Nilüfer Epçeli, C. 2, 1. B., İstanbul, Bilge Kültür Sanat Yayınları, 2010.

- TEKİNDAĞ Şehabeddin, “Trabzon”, *İslam Ansiklopedisi*, C. 12/1, İstanbul, MEB, 1974, ss. 455-477.
- TEZCAN Mehmet, “Eskiçağda Roma İmparatorluğu’nun Karadeniz Bölgesi Vasıtasıyla Hindistan ve Çin ile Ticareti”, *Karadeniz Tarihi Sempozyumu*, ed. Kenan İnan vd., C.1, Trabzon, KTÜ Yayınları, 2007, ss. 3-36.
- TOPUZ Hüseyin, “19. Yüzyılın İlk Yarısı (1923) Yılı İstanbul Limanı İle Diğer Limanlarımız Arasındaki Bir Haftalık Deniz Ticari Taşımacılığının Analizi”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Sa. 6, 2007/2, ss. 99-115.
- TOURNEFORT Joseph de, *Tournefort Seyahatnamesi*, II. Kitap, ed. Stefanos Yerasimos, 1. B., İstanbul, Kitap Yayınevi, 2005.
- TOZLU Selahattin, “19. Yüzyılda Sosyo-Ekonomik Bakımdan Trabzon Limanı”, *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu*, haz. Mithat Kerim Arslan ve Hikmet Öksüz, C. 1, Trabzon, Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, 2002, ss. 381-398.
- TUFAN Turan, “Osmanlı-İspanyol Karadeniz Müzakereleri ve İspanya’nın Karadeniz Ticaretine Girişi”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C. 7, Sa. 32, www.sosyalarastirmalar.com 30.04.2016, ss. 252-271.
- TUNCEL Metin, “Artvin”, *T.D.V. İslam Ansiklopedisi*, C.3, İstanbul, 1991, ss. 420-422.
- TUNCER Hadiye, *17. ve 18. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu Danimarka İlişkileri*, 1. B., Ankara, Doruk Kitabevi, 1991.
- TURAN Osman, “Trabzon Tarihine Bir Bakış”, *Trabzon Fetih Yıllığı*, ed. İsmail Hacıfetthaoğlu ve Muhittin Bal, Ankara, Atlas Yayıncılık, 1994, ss. 36-43.
- TURAN Şerafettin, “Karadeniz Ticaretinde Anadolu Şehirlerinin Yeri”, *I. Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, haz. Mehmet Sağlam vd., Samsun, 19 Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi, 1988, ss. 147-158.
- TURGAY A. Üner, “Trabzon”, *Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri (1800-1914)*, ed. Çağlar Keyder vd., İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 1994, ss. 45-73.
- UMAR Bilge, *Türkiye’deki Tarihsel Adlar*, 1. B., İstanbul, İnkılap Kitabevi, 1993.

- _____, *Karadeniz Kappadokias'ı (Pontus)*, İstanbul, İnkılap Yayınevi, 2000.
- UZUNÇARŞILI İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, C. 2, 3. B., Ankara, TTK, 1975.
- ÜNAL Mehmet Ali, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, 1. B., İstanbul, Paradigma Yayıncılık, 2012.
- ÜNLÜ Mucize, “Osmanlı Döneminde Giresun İskelesinin İnşası Meselesi”, *Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu*, ed. Gazanfer İltar, C.1, Ankara, Önder Matbaacılık, 2009, s. 452-461.
- VEFİK Abdurrahman, *Tekâlif Kavaidi*, C. 1, İstanbul, Dersaadet Matbaa-i Kadir, 1328.
- YILDIRIM Arif, “Trabzon ve Çevresi İle İlgili Dokuz Değişik Hususa Dair Notlar”, *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu*, ed. Mithat Kerim Arslan ve Hikmet Öksüz, C. 1, Trabzon, T.C. Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, 2002, ss. 31-52.
- YILMAZ Özgür, “19. Yüzyılın İkinci Yarısında İngiliz Konsolos Belgelerine Göre Giresun (1856-1900)”, *Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu*, ed. Gazanfer İltar, C. 1, Ankara, Önder Matbaacılık, 2009, ss. 517- 536.
- _____, “19. Yüzyılda Trabzon’da Fransız Ticareti ve Yatırımları”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, ed. Mesut Çapa, Sa. 15, Trabzon, Serander Yayınları, Güz 2013, ss. 39-77.
- YILMAZ Hasan Fatih, *16. Yüzyıl Osmanlı Ekonomisinde Piyasa’nın Karşıtı Pazar*, İstanbul, Ötüken, 2012.
- YILMAZÇELİK İbrahim, “XVIII. Yüzyılda Trabzon’un Sosyal Durumu”, *Trabzon Tarihi Sempozyumu*, ed. Kemal Çiçek , vd., Trabzon, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, 1999, ss. 253- 266.
- YUVALI Abdülkadir, “XIII. Yüzyılda Karadeniz Ticareti”, *II. Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, haz. Mehmet Sağlam vd., Samsun, 19 Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi, 1990, 232-240.
- YÜKSEL Ayhan, *Tirebolu (Tarih-Kültür-Spor Yazıları)*, İstanbul, Arı Sanat Yayınevi, 2008.

ZEHİROĞLU Ahmet Mican, *Antik Çağlarda Doğu Karadeniz*, 1. B., Çiviyazıları, İstanbul, 2000.

Tezler

BOGERT Elva Jennette, “Austro-Hungarian Maritime Trade With The Ottoman Empire”, Tufts University, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), C.2, 1976.



TABLÖLAR

TABLO 18: Trabzon’da Bulunan Konsolosluklar, Vapur ve Sigorta Şirketleri

Yıl	Konsolosluklar	Vapur Şirketleri	Sigorta Şirketleri
1881	-Avusturya/Macaristan -İngiltere -İspanya/Amerika -Fransa -İtalya -Yunanistan -İran -Rusya	-Lloyd Avusturya/Macaristan -Mahsousse -Messagerie Maritime -Paquet -Russe	-La Fonciere -Helvetia -Lyonnaise
1883	-İngiltere -İspanya/Amerika -Fransa -İtalya -Yunanistan -İran -Rusya -Avusturya/Macaristan ve Almanya -Belçika -Danimarka	Şehre gelen vapur şirketlerinde bir değişiklik olmamıştır.	-La Fonciere -Helvetia/ Lloyd Suisse -La Manheiner Versicherungs Gessellschaft -La Transatlantique De Hamburg
1885-86	-Avusturya/Macaristan ve Almanya -İngiltere -İspanya/Amerika -Fransa -İtalya -Yunanistan -İran -Rusya -Belçika/Danimarka	Şehre gelen vapur şirketlerinde bir değişiklik olmamıştır.	-La Fonciere -Helvetia/ Lloyd Suisse -La Manheiner Versicherungs Gessellschaft -La New York

TABLO 18'in Devamı

<p>1888</p>	<p>-Avusturya/Macaristan -İngiltere -İspanya/Amerika -Fransa -İtalya -Yunanistan -İran -Rusya -Belçika/Danimarka -Almanya</p>	<p>-Lloyd Avusturya/Macaristan -Mahsousse -Messagerie Maritime -Paquet -Russe -Panhellenique -Papayanni</p>	<p>-La Fonciere -Helvetia/ Lloyd Suisse -La Manheiner Versicherungs Gessellschaft -La New York -Assicurazioni Generali di Trieste -The Marine Insurance Company</p>
<p>1889-90</p>	<p>Mevcut konsolosluklarda değişiklik olmamıştır.</p>	<p>-Lloyd Avusturya/Macaristan -Mahsousse -Messagerie Maritime -Paquet -Russe -Panhellenique -Courtigi</p>	<p>-La Fonciere -Helvetia/ Lloyd Suisse -La Manheiner Versicherungs Gessellschaft -La New York -Assicurazioni Generali di Trieste -Allemegne Versicherungs, Dresde</p>
<p>1891</p>	<p>-Almanya -Avusturya/Macaristan -İngiltere -Belçika/Danimarka - İspanya/Amerika -Fransa -İtalya -Yunanistan -İran -Rusya -Hollanda</p>	<p>-Courtigi -Lloyd Avusturya/Macaristan -Mahsousse -Messagerie Maritime -Panhellenique -Paquet -Russe -Det Forenede Copenhagen -Papayanni</p>	<p>-La Fonciere -Helvetia/ Lloyd Suisse -La Manheiner Versicherungs Gessellschaft -La New York -Assicurazioni Generali di Trieste -Allemegne Versicherungs, Dresde -Marine de Londres</p>

TABLO 18'in Devamı

1892-93	Şehirdeki Konsolosluklarda değişiklik olmamıştır.	Şehre gelen Vapur Şirketlerinde değişiklik olmamıştır.	Şehirde bulunan Sigorta Şirketlerinde değişiklik olmamıştır.
1893-94	-Almanya -Avusturya/Macaristan -İngiltere -Belçika/Danimarka -Fransa -İtalya -Yunanistan -Hollanda -İran -Rusya İspanya	-Lloyd Avusturya/Macaristan -Mahsousse -Messagerie Maritime -Panhellenique -Papayanni -Paquet -Russe -Egee	-Assicurazioni Generali di Trieste -La Fonciere -Helvetia/ Lloyd Suisse -Marine de Londres -La Manheiner Versicherungs Gesselschaft
1894	Şehirdeki Konsolosluklarda değişiklik olmamıştır.	Şehre gelen Vapur Şirketlerinde değişiklik olmamıştır.	Şehirde bulunan Sigorta Şirketlerinde değişiklik olmamıştır.
1895	Önceki yıllıktan farklı olarak Konsolosluklar arasında Belçika-Danimarka konsoloslugu bulunmamaktadır.	-Egee -Lloyd Avusturya/Macaristan -Mahsousse -Messagerie Maritime -Panhellenique -Papayanni -Paquet -Russe -Danoise -Florio ve Rubattino	-La Fonciere -Assicurazioni Generali di Trieste -Helvetia/ Lloyd Suisse -Marine de Londres -La Manheiner Versicherungs Gesselschaft -Generale d'assurances marit de Dresde

TABLO 18'in Devamı

1896	-Almanya -Avusturya/Macaristan -İngiltere -Fransa -İtalya -Yunanistan -Hollanda -İran -Rusya -İspanya -Belçika/Danimarka -Amerika	Bu yılda vapur şirketleri arasında önceki yılda bulunan Papayanni isimli firma bulunmamaktadır.	Sigorta şirketlerinde bir değişiklik kaydedilmemiştir.
1898	-Almanya -Avusturya/Macaristan -İngiltere -Belçika/Danimarka -İspanya -Amerika -Fransa -İtalya -Yunanistan -Hollanda -İran -Rusya	-Danoise -Egee -Floria ve Rubattino -Lloyd Avusturya/Macaristan -Mahsousse -Messagerie Maritime -Panhellenique -Paquet -Russe	-Assicurazioni Generali di Trieste -Generale d'assurances marit de Dresde -La Fonciere -Helvetia/ Lloyd Suisse -Marine de Londres -La Manheiner Versicherungs Gessellschaft

Kaynak: Annuaire Oriental (Şark Ticaret Yıllıkları) (Tabloda koyu renkli yazılan yerler bir önceki yıla göre değişikliği göstermektedir.)

TABLO 19: Giresun’da Bulunan Konsolosluklar, Vapur ve Sigorta Şirketleri

Yıl	Konsolosluklar	Vapur Şirketleri	Sigorta Şirketleri
1885-86	-Avusturya/Macaristan -İran -Rusya	-Lloyd Autrichien -Mahsousse -Messageries -Russe	Şehirde sigorta şirketi bulunmamaktadır.
1888	-Avusturya/Macaristan -Rusya	Vapur şirketlerinde bir değişiklik olmamıştır.	-Dresde
1889-90	Konsolosluklar konusunda bir değişiklik kaydedilmemiştir.	-Lloyd Autrichien -Mahsousse -Messageries -Russe -Courtigi -Danoise -Grecque	-La Francfortoise
1891	-Avusturya/Macaristan -Rusya -Fransa	-Lloyd Autrichien -Mahsousse -Messageries -Russe -Courtigi -Danoise -Grecque -Papayanni	-La Francfortoise
1892-93	Konsolosluklar aynı kalmıştır.	Vapur şirketlerinde bir değişiklik olmamıştır.	Sigorta şirketi aynıdır.
1893-94	Konsolosluklarda bir değişiklik olmamıştır.	-Lloyd Autrichien -Mahsousse -Messageries -Russe -Egee -Paquet	Sigorta şirketi aynıdır.
1894	Konsolosluklarda bir değişiklik olmamıştır.	Vapur şirketlerinde bir değişiklik olmamıştır.	Sigorta şirketi aynıdır.

TABLO 19'un Devamı

1895	Konsolosluklarda bir değişiklik olmamıştır.	-Lloyd Autrichien -Mahsousse -Messageries -Russe -Egee -Paquet -Floria ve Rubattino	-North British ve Mercantile
1896	Konsolosluklarda bir değişiklik olmamıştır.	-Lloyd Autrichien -Mahsousse -Messageries -Russe -Egee -Paquet -Floria ve Rubattino -Panhellenique	Sigorta şirketi aynıdır.
1898	-Avusturya/Macaristan -Fransa -Rusya	-Lloyd Autrichien -Mahsousse -Messageries -Russe -Egee -Paquet -Floria ve Rubattino -Panhellenique	-La Francfortoise

Kaynak: Annuaire Oriental (Şark Ticaret Yıllıkları) (Tabloda koyu renkli yazılan yerler bir önceki yıla göre değişikliği göstermektedir.)

TABLO 20: Trabzon Limanı'nın Ticareti ile ilgili bir Tablo (1831-872)

Yıl	Ülke	Sayı	Tonaj	İthal Ürünleri	İhraç Ürünleri
1831	Avusturya	14	4077	Kumaş, demir, biber, tuz, kahve, yün, rom	-
	Napoli	2	517	Tuz, kumaş, demir, kahve, biber	İpek, tütün
	Sardunya	7	1549	Kahve, şeker, biber, tuz, kağıt, sıvı yağ, sabun, kumaş	Şimşir kerestesi, balmumu, tütün,
	Türk	95	8580	Tuz, kumaş, mısır, çavdar, arpa, şimşir kerestesi, demir, yün, deri, buğday, tereyağı, bal, şarap, rom, sıvıyağ, şeker,	
	Rus	10	1492	Kumaş, sıvıyağ, sabun, tuz, demir, yün, deri, tahıl, kereste, kahve, şeker	Kereste, tütün
	İyonya	7	783	Tuz, deri, kereste (ceviz ağacı), sıvıyağ, kuru üzüm, incir, sabun, rom, arpa, şeker, balmumu	Tütün, balmumu, fasulye
	İngiliz	2	336	İngiliz kumaşları, demir, kahve, şeker biber	Tütün, İran İpeği, Fındık, balmumu, kereste
TOPLAM		137	17.334		
1835	İngiliz	18	1915	Kahve, biber, şeker, çivit, bira, rom, teneke, pamuklu ve yünlü kumaşlar, şarap, demir, sabun, barut, baharat, tuz – (155, 260£)	Balmumu, dut, ipek, halı, kereste, fındık, yün, ceviz, tütün, şal, deri (30,167£)

TABLO 20'nin Devamı

	Türk	113	16.644	619, 336£	602,854£
1835	Rus	16	2651	Kereste, alkollü içecekler, kumaş, tuz, kahve, biber, şeker, şarap, mısır, buğday, sabun, (157, 439£)	İran ipeği ve tütün, balmumu, şal, safran, kahve, şeker, baharatlar, çivit, kumaş, (34,084£)
	Avusturya	11	3329	Ceviz, tütün, deri, tuz, şeker, rom, şarap, pamuklu ve yünlü kumaşlar, çay, (64,612£)	- (2,312£)
	Yunan	6	912	Arpa, kahve, sabun, kumaş, bira, şarap (Gürcistan), tuz, şeker (3.141£)	Şeker, biber, çivit, şarap, (1.723£)
	Sardunya	5	881	Çanak çömlek, kahve, şeker, biber, rom, kumaş, çelik, pamuk, tuz, (4,164£)	Fasulye, İran ipeği, şal ve tütün, kereste, balmumu, tütün, dut, (22,873£)
	Sisam Adası	1	112	- (16,580£)	- (19,777£)
	TOPLAM		170	26.444	1.020,532£
1842	İngiliz	19	2394	Kömür, kumaş, çay, şeker, (48,340£)	Ceviz, (1.150£)
	Türk	90	15.330	218,362£	83,750£
	Avusturya	52	13.097	949,157£	229,350£
	Rusya	9	1374	5,194£	3,361£
	Diğer	4	683	820£	-
TOPLAM		165	32.878	1.221,873£	317,611£

TABLO 20'nin Devamı

1847	İngiliz	39	15.904	Kumaş, kahve, sabun, şeker, hırdavat, Fransız çivileri, çelik, şarap, teneke, rom, bira (Gürcistan), çay, tütün, kömür, baharat, çelik, çivit, limon, cam eşya, un	İpek, tütün, ceviz, fasulye, safran, ip, balmumu, meyve, ayakkabı, bakır, demir, halı, kilim, boya, sakız, şal, tiftik, at, mısır, fındık, bal, deri, patates, balık yumurtası, badem, dut,
	Avusturya	27	10.498		
	Türk	40	7285		
	Rus	8	1284		
	Fransa	3	480		
	Yunan	1	120		
	Norveç	1	144		
TOPLAM		118	3522	1.585,084£	391,919£
1851	İngiliz	23	15.742	1847 yılına ek olarak; Kitap, tıbbi malzemeler, maden ürünleri, ipek, urgan, şemsiye, balmumu, tereyağı, kağıt, bira, çivi, silah, arpa, bere, karyola, zeytin, buğday, şarap, at, tuzlanmış balık, çanak çömlek, pirinç, elma, peynir, değerli taşlar, sirke, soğan vb.	Tütün, şal, ipek, fasulye, ayakkabı, deri, meyve, kumaş, patates, ceviz, balmumu, dut, boya, deri, bakır, donyağı, kahve, keten, tereyağı, havyar, badem, kurutulmuş meyveler, zamk, yün, at, pirinç, tömbeki, keçi derisi, safran, mobilya, tuzlanmış et, demir vb.
	Avusturya	26	23.300		
	Türk	101	58.480		
	Yunan	9	16.982		
	Eflak	7	1004		
	Rus	2	382		
	Fransız	1	350		
TOPLAM		172	101.352	2.390,705£	496,708£

TABLO 20'nin Devamı

1858	İngiltere	19	8798	Silah, çapa, kehribar, bira, şişe, kereste, arpa, bisküvi, bıçak, tereyağı, süpürge, kömür, kahve, mısır, peynir, hırdavat, bal, pamuk, kenevir, havyar, demir, mercimek, deri, kumaş, ayna, kibrit, ilaç, çivi, zeytin, zeytinyağı, portakal, pirinç, şeker, tuz, sabun, ipek, çelik, baharat, siyah çay, çinko, kadife, sirke, kezzap, yün, balmumu, şarap, buğday vb.	Elma, armut, kuru kayısı, badem, silah, fasulye, tereyağı, bira, şişe, kömür, bakır, halı, kilim, mısır, kahve, havyar, boya, yumurta, un, kürk, sakız, cam eşya, öküz inek derisi, boynuz, tuz, terlik, ipek, safran, ipek kozası, ipekten dokumalar, şal, çelik, sabun, kükürt, Rize keteni, limon, deri, kurutulmuş, portakal, zeytin, ceviz vb.
	Fransa	51	15.740		
	Avusturya	44	30.920		
	Rus	63	10.675		
	Türk	89	27.030		
	Mısır	14	5242		
	Yunan	34	6034		
	Hollanda	2	736		
	Prusya	1	555		
	Eflak	3	340		
TOPLAM		324	106.070	3.750,529£	1.228,794£
1867 Buharlı	Rus	104	56.014	287,917£	251,603£
	Fransız	86	43.565	Şeker, şarap, yün, pamuk, sıvıyağ, deri, vb. (666,229£)	Tütün, fasulye, ceviz, fındık, kuru üzüm, bakır, ipek şal, vb. (564,053£)
	Türk	40	14.622	201,629£	132,208£
	Avusturya	35	16.862	417,927£	396,204£
	İtalyan	20	8760	274,462£	150,407£
	İngiliz	2	1032	28,647£	25,216£
TOPLAM		287	140.855	1.870,812£	1.519,811£

TABLO 20'nin Devamı

	İthal Edilen Ürünler	İhraç Edilen Ürünler
1870	Manchester (İngiliz) Ürünleri (620.000£) – Hırdavat (6000£) – Şeker (64.000£) – Çay (32.000£) – Diğer Ürünler (30,000£)	İran tütünü (205.000£) – Şal (47.000£) – İpek (164.200£) – Pamuk (224.000£) – Kurutulmuş Meyve (5760£) – Halı (2064£) – Diğer (7400£)
TOPLAM	752.000£	655.424£
1872	Manchester (İngiliz) Ürünleri (456.170£) – Şeker (129.655£) – Demir (işlenmemiş) (57.378£) – Diğer (358.351£)	Deri ve Yün (62.339£) – Pamuk (133.460£) – İpek (63.4169£) - Tütün (47.696£) – Diğer (343.637£)
TOPLAM	901.554£	689.400£

Kaynak: Musa Şaşmaz, , *Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914*, a.g.e., C. I, ilgili yılların istatistikleri kullanılmıştır. Bütün tablodaki ithalat ve ihracat Anadolu ve İran ile ilgilidir. 1831 yılında kargo değerleri belirtilmemiş ayrıca Türk ürünleri genel olarak yazılmıştır. 1835 yılında ticareti yapılan Türk ürünleri yazmamaktadır, ayrıca bu tarihten itibaren ticaret ürünlerinin altında yazan değerler o ürünlerin ilgili devlete ait toplam değeridir. 1842 yılında sadece İngiliz ürünleri belirtilmiştir. 1847-1851-1858 yıllarına ait tablolarda ticaret ürünleri genel olarak yazılmıştır. 1867 yılında sadece Trabzon limanına gelen buharlı gemiler hesaplanmış ve Fransız ürünleri not edilmiştir. 1870-1872 yıllarında ise devletler yazılmamış sadece ithal ve ihraç ürünleri ve değerleri belirtilmiştir. Tabloda yer alan diğer ürünler; öteberi, ufak tefek eşyalar anlamındadır.

TABLO 21: Trabzon Limanına İnan İçin Gelen Ürünler (1869-1873)

	1869	1870	1871	1872	1873	TOPLAM
Ürünler	£	£	£	£	£	£
Pamuklu	755.100	620.000	504.640	592.000	603.000	3.074,740
Hırdavat	6768	4800	5660	8000	8440	33.668
Şeker	41.100	30.000	37.500	36.000	42.712	187.312
ay	27.400	20.000	18.000	22.000	30.200	117.600
Diğer	13.680	34.800	34.800	17.200	15.908	116.388
TOPLAM	844.048	709.600	600.600	676.200	700.260	3.530,708

Kaynak: Musa Şaşmaz, *Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914*, a.g.e., C. I, s. 516 -(tablonun sağ kısmında yer alan her ürünün söz konusu yıllar için toplamı orijinal tabloda yer almayıp, buraya tarafımdan hesaplanarak eklenmiştir.)
Tabloda yer alan diğer ürünler; öteberi, ufak tefek eşyalar anlamındadır.

TABLO 22: Trabzon Limanından İhrac Edilen İnan Ürünleri (1869-1873)

	1869	1870	1871	1872	1873	TOPLAM
Ürünler	£	£	£	£	£	£
Halı	2240	2580	4000	3960	5600	18.380
Pamuk	-	-	39.900	28.350	20.167	152.985
Kurutulmuş Meyve	1253	15.568	49.000	1560	587	6360
Mazı ve Sakız	2400	2000	3000	2400	2516	12.316
Şal	3888	4356	3465	3357	4041	19.107
İpek	124.300	206.200	208.000	203.500	149.100	891.100
Yün ve Deri	12.774	8616	12.80	8202	28.236	70.608
Tütün – Tömbeki	107.840	164.000	116.000	128.000	79.600	595.440
TOPLAM	270.263	437.712	389.145	379.329	289.847	1.766,296

Kaynak: Musa Şaşmaz, *Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914*, a.g.e., C. I, s. 514 -(tablonun sağ kısmında yer alan her ürünün söz konusu yıllar için toplamı orijinal tabloda yer almayıp, buraya tarafımdan hesaplanarak eklenmiştir.)
Tabloda yer alan diğer ürünler; öteberi, ufak tefek eşyalar anlamındadır.

TABLO 23: Giresun Limanının İhracat ve İthalatında Devletlerin Payları

İHRACAT			İTHALAT		
	1881	1883		1881	1883
Ülkeler	£	£	Ülkeler	£	£
Rusya	96.075	63.487	İngiltere	111.286	68.197
İngiltere	13.064	38.395	Türkiye	39.102	29.969
Türkiye	20.981	15.556	Avusturya- Almanya	7998	20.019
Fransa	11.243	13.636	Fransa	10.625	10.470
Avusturya	5946	2895	Diğer (Rusya, Romanya, İsviçre, İtalya, Belçika, Doğu Rumeli vb.)	16.363	21.602
Mısır	4802	2935			
Almanya	2063	2134			
Belçika	1475	1724			
Romanya- Bulgaristan	3915	1435			
İtalya	-	82			
TOPLAM	162.573	145.683	TOPLAM	185.374	150.334

Kaynak: Musa Şaşmaz, *Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents*

1830-1914, a.g.e., C. II, s. 834-835

TABLO 24: Trabzon, Giresun ve Rize Limanlarından Yapılan İhracat (1884)

	Zirai Ürün	Hayvansal Ürün	Endüstriyel Ürün	Diğer Ürünler	TOPLAM
	£	£	£	£	£
Anadolu Ticareti					
Trabzon	191.837	56,678	14.712	55.041	318.268
Giresun	100.177	4448	25.487	11.404	141.516
Rize	10.975	11,525	20.000	5000	47.500
İran Transit Ticaretinin Payı	145.042	8716	204.540	5154	363.452
TOPLAM	448.031	81367	264.739	76.599	870.736
Anadolu Ticareti					
Trabzon	34.576	4972	-	28	39.576
Giresun	13.082	-	25.487	40	38.609
Rize	-	-	-	-	-
İngiltere'nin Payı	166.450	41.065	25.487	68	233.070
Diğer Devletlerin Payı	765.372	127.344	80.966	100.883	1.074,565
İran Transit Ticareti					
İngiltere'nin Payı	2698	-	21.860	75	24.633
Diğer Devletlerin Payı	142.344	8176	182.680	5079	338.819
GENEL TOPLAM					
İngiltere'nin Payı	169.148	41.065	47.347	143	257.703
Diğer Devletlerin Payı	907.716	136.060	263.646	105.962	1.413,384

Kaynak: Musa Şaşmaz, *Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914*, a.g.e., C. II, s. 936 – Bu tabloda, Anadolu'dan yapılan ihracatta İran'ın İngiltere'nin ve diğer devletlerin payları, İran Transit ticaretinde ise İngiltere ve diğer devletlerin payları verilmiştir.

TABLO 25: Trabzon, Giresun ve Rize Limanlarına Yapılan İthalat (1884)

	Besin Maddeleri	Zirai - Hayvansal	Tekstil	Metal	Kimyasal - Madeni	Diğer	TOPLAM
	£	£	£	£	£	£	£
Anadolu Ticareti							
Trabzon	208.166	71.326	396.526	41.150	38.690	50.338	806.546
Giresun	31.942	-	86.310	6931	5535	14.845	145.383
Rize	35.750	-	48.192	5550	6255	2000	7265
İran'ın Payı	137.078	-	781.955	8973	10.293	5470	943.769
TOPLAM	481.287	88.399	1.809,019	124.317	110.919	98.274	2.712,215
Anadolu Ticareti							
Trabzon	10.134	256	268.285	24.570	3956	652	307.853
Giresun	275	-	64.254	4410	816	160	69.915
Rize	150	-	36.682	3030	-	600	40.462
İngiltere	10.859	256	781.151	56.657	6648	2428	857.999
Diğer Devletler	333.350	88.143	245.913	58.867	93.978	90.376	910.447
İran Transit Ticareti							
İngiltere	67.744	-	630.245	3994	1245	1265	704.493
Diğer Devletler	68.234	-	151.710	4979	9048	4205	239.276
GENEL TOPLAM							
İngiltere	78.603	256	1.411,396	60.651	7893	3693	1.562,492
Diğer	402.684	88.143	397.623	63.666	103.026	94.581	1.149,723

Kaynak: Musa Şaşmaz, *Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914*, a.g.e., C. II, s. 936 – Bu tabloda, Anadolu'ya yapılan ithalatta İran'ın İngiltere'nin ve diğer devletlerin payları, İran Transit ticaretinde ise İngiltere ve diğer devletlerin payları verilmiştir.

TABLO 26: Trabzon'dan Anadolu İçin İthal Edilen Mallar (1873-1898)

Yıllar	Pamuklu- Yünlüler	Kahve	Demir- Bakır	İpek	Madeni Eşya	Çay	Şeker	Diğer	TOPLAM
1873	333.740	10.304	31.436	5450	10.024	15.990	43.462	208.603	659.009
1874	629.400	14.520	20.850	21.600	13.848	15.170	11.257	170.922	897.567
1875	67.320	17.424	32.816	44.100	4968	10.304	21.000	190.858	388.790
1876	222.080	21.450	22.230	13.500	10.664	8860	15.649	141.717	456.150
1877	208.300	16.440	8815	11.250	10.000	7000	10.188	157.407	429.400
1878	219.489	17.888	26.516	141.000	23.700	19.576	22.990	239.046	710196
1879	399.920	14.384	49.444	17.550	27.825	26.400	24.065	264.009	823.597
1880	246.280	24.624	45.170	12.900	28.105	5280	26.890	254.339	643.588
1881	184.060	38.128	55.965	15.300	27.835	8936	47.972	218.292	596.488
1882	337.460	28.520	18.263	17.100	21.228	8648	49.245	221.556	702.020
1883	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1884	395.986	15.777	30.234	9840	4476	8250	44.830	132.317	641.710
1885	303.960	15.780	26.020	26.440	18.100	6700	31.510	361.820	790.330
1886	359.695	15.570	31.780	18.525	16.390	36.070	33.200	378.640	889.870
1887	304.315	15.340	31.625	11.705	20.175	26.380	43.140	267.285	719.965
1888	262.280	20.455	12.190	12.240	15.810	12.815	36.215	290.115	649.930
1889	442.665	15.035	12.205	15.200	17.025	19.655	44.110	327.365	893.260

TABLO 26'nin Devamı

1890	380.750	15.790	13.285	11.400	13.910	11.760	49.665	291.725	788.285
1891	378.910	16.465	26.070	11.030	17.900	28.910	45.765	324.065	849.115
1892	195.035	22.545	17.535	8840	21.400	21.395	45.695	406.645	739.090
1893	324.145	17.570	25.170	10.340	17.235	28.040	43.485	352.015	818.000
1894	370.760	16.360	9780	10.520	15.100	27.270	64.206	375.404	889.400
1895	346.205	14.860	16.425	9.375	14.305	16.175	44.230	360.335	821.910
1896	288.260	22.585	14.020	8.740	12.015	26.835	45.645	260.165	678.265
1897	330.605	18.605	10.520	9.100	18.680	19.800	42.070	342.900	792.280
1898	346.370	10.080	21.296	10.840	34.130	17.665	74.380	381.539	896.300

Kaynak: Mübahat Kütükoğlu, “19. Yüzyılda Trabzon Ticareti”, a.g.m., s. 115 - Tabloda yer alan diğ er ürünler; öteberi, ufak tefek eşyalar anlamındadır.

TABLO 27: Trabzon'dan İhraç Edilen Anadolu Malları (1873-1898)

Yıllar	Fasulye	Meyve-Zahire	Deri	Fındık-Ceviz	Tiftik	Tütün	Ceviz Tahtası	Buğday	Büyükbaş Hayvan	Diğer	TOPLAM
1873	14.348	11.536	39.732	21.393	12.350	49.244	35.300	47.273	-	97.386	328.562
1874	24.058	12.520	37.614	23.217	69.072	31.844	10.140	88.580	-	113.841	410.886
1875	11.048	18.618	19.158	26.298	74.480	49.832	15.820	17.900	-	90.063	323.217
1876	33.316	14.650	11.288	36.644	24.948	41.380	26.460	37.595	-	94.286	320.567
1877	10.860	4526	3708	44.220	8328	31.972	8620	-	-	54.602	166.836
1878	16.620	11.867	25.375	35.817	4400	17.697	18.120	13.104	-	102.759	245.759
1879	23.379	26.952	21.616	27.156	7950	49.272	29.956	-	-	198.848	385.129
1880	23.327	10.146	29.491	47.103	15.970	57.993	11.938	-	-	100.345	296.313
1881	24.816	13.667	24.850	65.578	3450	29.949	9182	-	-	107.088	278.580
1882	19.731	7347	20.308	55.387	17.100	37.758	20.512	-	-	105.069	283.212
1883	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1884	21.068	6708	22.930	43.403	4972	55.769	6936	1400	-	96.071	259.257
1885	25.290	10.830	18.150	46.110	5870	54.800	1980	10.530	-	111.840	285.400
1886	16.080	6120	17.535	48.680	1680	16.805	2885	11.575	16.000	133.525	270.885
1887	12.670	12.455	17.915	49.200	8630	25.305	2620	9550	48.000	125.665	312.010
1888	17.955	7915	17.080	57.065	1520	30.075	9380	3415	47.200	149.320	339.925

TABLO 27'nin Devamı

1889	22.285	6550	21.915	78.175	1525	51.400	6065	7270	48.885	110.065	354.135
1890	31.280	6685	29.050	40.095	1830	49.700	35.020	765	59.820	129.380	383.625
1891	35.390	7750	24.070	70.300	1950	53.785	9335	2460	51.080	103.645	359.765
1892	18.535	32.530	12.010	66.125	200	65.415	15.520	980	32.530	43.180	287.025
1893	12.130	7750	24.665	71.040	1050	83.350	9535	30	69.260	95.650	374.460
1894	12.740	8700	23.120	92.550	900	101.750	15.410	1020	120.000	70.450	446.640
1895	13.010	4060	21.625	99.640	1500	77.720	3575	2585	121.000	84.035	428.750
1896	13.530	3630	19.300	70.325	900	80.720	6210	425	127.700	74.035	397.775
1897	18.870	5390	20.750	92.260	600	66.240	10.890	4200	136.490	115.695	471.385
1898	8815	3630	18.950	110.340	240	86.490	9215	7620	134.640	63.610	443.600

Kaynak: Mübahat Kütükoğlu, “19. Yüzyılda Trabzon Ticareti”, a.g.m., s. 117 - Tabloda yer alan diğer ürünler; öteberi, ufak tefek eşyalar anlamındadır.

TABLO 28: Trabzon Limanı İhracatında Başlıca Devletlerin Payları

Yıllar	Osmanlı		Britanya		Fransa		Rusya		Almanya-Avus.		Diğer	
	Anadolu	İran	Anadolu	İran	Anadolu	İran	Anadolu	İran	Anadolu	İran	Anadolu	İran
1875	130.689	173.109	95.560	8521	37.988	87.248	40.115	1368	10.627	4600	8238	-
TOPLAM	303.798		104.081		125.246		41.483		15.227		8238	
1876	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1877	71.437	197.255	35.499	10.436	36.011	27.355	10.855	-	10.024	5954	3009	-
TOPLAM	267.692		45.935		63.366		10.855		15.978		3009	
1878	137.200	218.343	21.279	8.848	48.170	6068	16.521	-	9145	786	13.441	-
TOPLAM	355.543		30.127		54.238		63.366		10.855		13.441	
1879	242.520	156.099	21.833	11.032	65.499	8407	24.381	-	10.036	967	20.860	6.928
TOPLAM	398.619		32.865		73.906		24.381		11.003		27.788	
1880	133.572	180.754	28.434	5080	63.879	26.002	6730	-	8130	822	5568	6880
TOPLAM	314.326		33.514		89.881		6730		8952		12.448	
1881	119.093	162.214	17.755	6446	58.961	15.574	47.887	-	11.192	5912	23.692	8190
TOPLAM	281.307		24.201		74.535		47.887		17.104		31.882	
1882	93.455	273.556	38.618	29.472	72.139	20.520	39.781	-	21.388	9465	17.831	11.780
TOPLAM	367.011		68.090		92.659		39.781		30.853		29.611	
1883	139.568	278.985	30.161	46.501	67.056	17.976	53.453	-	24.610	9720	29.367	3018
TOPLAM	418.553		76.662		85.032		53.453		34.330		32.385	

TABLO 28'in Devamı

1884	135.059	307.589	39.576	24.633	67.031	22.546	37.696	-	14.512	4950	28.128	3734
TOPLAM	442.648		64.209		89.577		37.956		19.462		31.862	
1885	117.400	199.050	18.720	13.810	83.300	15.760	20.500	-	21.620	2230	23.860	4370
TOPLAM	316.450		31.900		99.060		20.500		23.850		28.230	
1886	126.050	182.430	29.220	19.710	59.660	10.320	22.670	-	12.530	36.185	20.755	12.330
TOPLAM	308.480		48.930		69.980		22.670		48.715		33.085	
1887	198.110	258.015	22.140	21.600	35.350	13.530	17.540	-	18.105	4065	20.765	6760
TOPLAM	456.125		43.740		48.880		17.540		22.170		27.525	
1888	203.270	172.910	22.730	20.370	54.615	11.010	16.110	-	13.475	10.690	29.725	18.190
TOPLAM	376.180		43.100		65.625		16.110		24.175		47.915	
1889	191.265	212.405	53.030	36.100	57.930	8080	11.365	-	13.445	8190	27.100	10.650
TOPLAM	403.670		89.130		66.010		11.365		21.635		37.750	
1890	219.520	194.185	20.080	77.655	79.385	14.955	12.015	-	21.895	10.455	30.732	14.280
TOPLAM	413.705		97.735		94.340		12.015		32.350		45.012	
1891	202.110	189.775	19.445	49.565	64.445	6725	9810	-	31.225	6215	27.730	12.810
TOPLAM	391.885		69.010		71.170		9810		37.440		40.540	
1892	165.230	193.455	28.270	22.550	38.700	2905	6105	-	24.410	2620	24.310	10.890
TOPLAM	358.685		50.820		41.605		6105		27.030		35.200	

TABLO 28'in Devamı

1893	236.300	192.480	20.905	21.940	43.450	5865	18.160	-	29.220	3870	26.425	19.650
TOPLAM	428.780		42.845		49.315		18.160		33.090		46.075	
1894	297.810	160.000	16.570	27.400	50.630	4510	22.860	-	33.000	3140	25.770	18.490
TOPLAM	457.810		43.970		55.140		22.860		36.140		44.260	
1895	277.650	162.230	18.560	28.345	42.910	5935	28.130	-	30.600	4630	30.930	10.380
TOPLAM	439.880		46.905		48.845		28.130		35.230		41.310	
1896	276.230	152.540	8.310	23.120	36.030	2470	31.330	-	26.250	4070	19.625	6320
TOPLAM	428.770		31.430		38.500		31.330		45.605		25.945	
1897	295.630	165.075	11.965	12.975	44.735	2100	21.810	-	41.535	27.265	27.965	8175
TOPLAM	460.705		24.940		46.835		21.810		68.800		36.100	
1898	308.090	161.765	11.625	11.150	45.575	5125	20.480	-	55.890	23.480	29.725	6885
TOPLAM	469.855		22.775		50.700		20.480		79.370		26.610	

Kaynak: Mübahat Kütükoğlu, “19. Yüzyılda Trabzon Ticareti”, a.g.m., s. 119-120

TABLO 29: Trabzon Limanı İthalatında Başlıca Devletlerin Payları

Yıllar	Osmanlı		Britanya		Fransa		Rusya		Almanya-Avus.		Diğer	
	Anadolu	İran	Anadolu	İran	Anadolu	İran	Anadolu	İran	Anadolu	İran	Anadolu	İran
1874	111.756	800	575.482	760.880	60.822	50.595	4140	-	47.640	6352	97.727	104.640
TOPLAM	112.556		1.336.362		111.417		4.140		53.992		202.367	
1875	140.547	400	83.526	757.764	71.032	40.249	10.028	-	44.978	7208	38.679	89.236
TOPLAM	140.947		841.290		111.281		10.028		52.186		127.915	
1876	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1877	104.903	2.036	155.012	476.190	77.853	37.605	4455	-	59.807	27.327	27.370	7180
TOPLAM	106.939		631.202		115.458		4455		87.134		34.812	
1878	172.419	1600	198.440	457.725	199.545	36.483	10.167	-	79.659	63.766	49.966	36.704
TOPLAM	174.019		656.165		236.028		10.167		143.425		86.670	
1879	179.279	1588	397.897	583.245	112.812	45.419	18.852	-	66.227	67.070	48.530	40.566
TOPLAM	180.867		981.142		158.231		18.852		133.729		89.096	
1880	151.100	2316	251.972	548.921	106.248	49.955	21.465	-	69.164	48.315	43.639	34.943
TOPLAM	153.416		800.893		156.203		21.465		117.479		78.582	
1881	138.004	1220	192.997	527.462	144.465	28.361	6866	-	73.712	32.917	40.944	27.029
TOPLAM	139.224		720.459		172.826		6866		106.629		67.973	
1882	129.640	1.312	200.741	679.428	147.839	35.794	39.528	-	140.098	94.069	44.174	37.736
TOPLAM	130.952		880.169		183.633		39.528		234.167		81.190	

TABLO 29'un Devami

1883	118.022	2160	345.043	652.823	79.744	46.692	26.127	-	111.694	129.714	45.510	25.825
TOPLAM	120.182		997.866		126.436		26.127		241.408		71.326	
1884	93.607	2.238	301.053	704.493	88.044	79.959	25.817	-	99.041	134.011	34.148	23.068
TOPLAM	95.845		1.005.546		168.003		25.817		233.052		57.216	
1885	184.380	3430	291.620	578.850	88.070	85.390	92.250	-	100.230	126.690	33.780	26.160
TOPLAM	187.810		870.470		173.460		92.250		226.920		59.940	
1886	195.975	6020	314.655	522.480	104.445	99.745	144.405	-	104.430	132.070	25.660	15.975
TOPLAM	201.995		837.135		204.190		144.405		236.500		41.635	
1887	132.925	3830	282.690	471.695	95.900	38.745	62.140	-	111.825	80.245	32.120	23.080
TOPLAM	136.155		754.385		134.645		62.140		192.070		55.200	
1888	138.950	3760	246.815	514.940	70.600	30.335	62.970	-	97.225	71.940	18.370	13.365
TOPLAM	142.710		761.755		100.935		62.970		169.165		31.735	
1889	170.845	4850	430.385	574.040	82.865	31.420	52.495	-	116.640	78.455	39.930	14.125
TOPLAM	175.695		1.004.525		114.285		52.495		195.095		54.055	
1890	160.155	4230	322.285	468.510	76.020	74.520	37.060	-	157.400	100.905	35.265	17.075
TOPLAM	164.385		790.895		150.540		37.060		258.305		2.340	
1891	195.350	3995	337.090	469.930	89.545	59.980	31.155	-	149.695	101.375	46.280	18.135
TOPLAM	199.345		807.020		149.525		31.155		251.070		64.415	

TABLO 29'un Devami

1892	191.930	4425	246.320	353.690	96.270	59.450	22.720	-	146.340	91.360	35.510	25.795
TOPLAM	196.355		600.010		155.720		22.720		237.700		61.305	
1893	225.175	4045	247.560	321.460	89.770	54.395	21.685	-	175.410	96.410	58.400	20.340
TOPLAM	229.220		569.020		144.165		21.685		271.820		78.740	
1894	200.280	3520	267.540	396.620	129.600	60.330	54.200	-	184.830	133.300	52.950	41.720
TOPLAM	203.800		664.160		189.930		54.200		318.230		94.640	
1895	180.040	3030	268.450	427.320	121.000	78.470	64.600	-	141.850	133.500	36.980	40.570
TOPLAM	183.070		695.770		199.470		64.600		275.350		77.550	
1896	189.870	1600	178.530	333.555	89.750	67.640	42.930	-	133.080	142.140	44.108	32.300
TOPLAM	191.470		512.085		157.390		42.930		275.220		76.408	
1897	190.270	1750	244.350	327.810	80.710	63.580	54.850	-	162.175	133.450	60.525	28.010
TOPLAM	92.020		572.160		144.290		54.850		295.625		88.535	
1898	192.890	1625	302.460	314.270	109.220	67.330	46.170		173.735	122.570	71.825	36.555
TOPLAM	194.515		616.730		257.550		46.170		296.305		108.380	

Kaynak: Mübahat Kütükoğlu, “19. Yüzyılda Trabzon Ticareti”, a.g.m., s. 121-122

TABLO 30: 1313 senesinden ibtidâsından 1318 senesi nihayetine kadar altı sene zarfında Giresun İskelesi'nden Memâlik-i Şâhâne ile ecnebiyeye giden ve Memâlik-i Mezkûrdan Giresun İskelesi'ne gelen vilâyet dâhilinde geşt ü güzâr eden zükûr ve inâs mahall-i muhtelif miktârını irâe eder cetveldir.

İslam		Rum		Ermeni		Katolik		Protestan		Musevi		Keldani		Yekûn		Mülâhazât
Zükûr	İnâs	Zükûr	İnâs	Zükûr	İnâs	Zükûr	İnâs	Zükûr	İnâs	Zükûr	İnâs	Zükûr	İnâs			
30.167	3093	11.198	1581	2974	564	532	70	117	7	60	3	10	0	45.063	5318	Memâlik-i Şâhâne ile ecnebiyeden Giresun İskelesi'ne gelen
34.564	3238	10.812	1453	3712	619	498	69	115	20	51	0	19	0	49.771	5399	Giresun İskelesi'nden Memâlik-i Şâhâne ile ecnebiyeye giden
64.731	6331	22.010	3034	6686	1183	1030	139	232	27	111	3	34	0	94.834	10.717	105.551 Cem'âan Yekûn

Kaynak: BOA, Y. MTV. 252-303, 13 Şaban 1321 (4 Kasım1903)

TABLO 31: Bir senede Giresun İskelesi'ne gelip giden vapurlar ile sagir ve kebir yelken gemilerinin adet ve tonilatolarıyla hâsıl oldukları bayrakların nev'ini irade eder cetveldir.

Vapur		Yelken Gemisi		Mülâhazât
Adet	Tonilato			
149	56.610	748	4474	Devlet-i Aliyye-i Osmaniye
53	52.500	3	252	Rusya
7	14.700	0	0	Almanya
80	95.700	0	0	Avusturya
21	31.800	0	0	Fransa
12	17.800	0	0	İtalya
53	49.700	0	0	Yunan
370	318.310	751	4726	Yekûn

Kaynak: BOA, Y. MTV. 252-303, 13 Şaban 1321 (4 Kasım1903)

TABLO 32: Üç yüz on sekiz senesi Trabzon Vilayeti dâhilinde bulunan iskelelere gelip giden vapurlar ile sagir ve kebir yelken gemilerinin adet ve tonilato miktarlarını irade eder cetveldir.

Vapur		Yelken Gemisi		Mülâhazât
Adet	Tonilato	Adet	Tonilato	Esâmi
382	456.228	412	17.620	Trabzon
574	616.331	1826	13.960	Samsun
375	318.310	751	4726	Giresun
194	172.904	2210	13.805	Rize
277	289.528	69	2173	Ordu
104	113.131	64	1688	Tirebolu
8	9202	697	2551	Görece
52	55.733	1734	16.964	Akçaabat (Polathane)
68	70.163	1712	12.902	Of ve Sürmene
215	227.581	10.16	6409	Ünye ve Fatsa
2249	2.329,111	10.490	92.798	Yekûn

Kaynak: BOA, Y. MTV. 252-303, 13 Şaban 1321 (4 Kasım1903)

TABLO 33: 1318 senesi Trabzon Vilayetinin hâvi olduğu iskelelere uğrayan vapur ve yelken gemileriyle gelip ve giden yolcuların miktarını irade eder cetveldir.

Esâmi	Gelen	Giden	Yekûn
Trabzon	20.178	16.097	
Samsun	17.120	15.149	32.269
Giresun	7164	9449	16.613
Rize	4312	9113	13.326
Ordu	3111	2068	5179
Tirebolu	1270	1312	2582
Görece	136	237	373
Polathane	238	383	621
Of, Sürmene, Ünye, Fatsa	2546	2923	5469
Yekûn	56075	56.732	112807

Kaynak: BOA, Y. MTV. 252-303, 13 Şaban 1321 (4 Kasım1903)

TABLO 34: Trabzon ve Mülhakâtının 1318 ithalat ve ihracatının miktarını irade eder cetveldir.

Esami	İthalat		İhracat		Mülazahat İhracat fazlası
	Kıyye	Kıymet-i Muhammene	Kıyye	Kıymet-i Muhammene	
	Cedid	Kuruş	Cedid	Kuruş	
Trabzon	57.509,975	132.480,782	22.360,300	74.146,685	
Samsun	26.046,000	62.277,480	60.860,000	130.829,600	
Rize	5.663,750	12.479,900	437.000	2.925,900	
Giresun	8.813,595	21.919,896	6.000,470	20.305,152	
Ordu	4.865,000	13.496,176	12.739,000	205.049,360	
Tirebolu	1.987,700	3.300,548	5.026,100	4.147,242	
Ünye, Fatsa, Sürmen, Of	9.005,000	1.780,000	10.000,000	20.500,000	
Yekûn	113.891,015	263.754,786	117.422,870	277.903,912	14.149.130

Kaynak: BOA, Y. MTV. 252-303, 13 Şaban 1321 (4 Kasım1903)

TABLO 35: Trabzon Şehri Encümeni ve iskelesi vâsıtasıyla vuku' bulacak ithâlât ve ihrâcâtından mahalli dâire-i belediyesince alınacak rûsum ta'rifesidir. (Layiha)			
Para	Kuruş	Esâmi-i eşyâ	Mülâhazât
1		Patates	Kırk dört kıyye-i atikalık her kantarından ve kûsurundan
1		Kepek	Her yüz kıyye-i atikasından ve kûsûrundan
1		Saman	Her bin " " "
2		Kükürt	Her kantarından ve kûsûrundan
2		Meyan kökü	Her yüz kıyye-i atikasından ve kûsurundan
5		Soğan, ve pirinç veBulgur	" " "
5		Şehriye ve galeta ve emsâli	Her on iki kıyye-i atikasından ve kûsurundan
5		Sarımsak ve sebzevat	Her altmış " "
10		Şeker ve roğen-i zeyt ve siyam ve ceviz ve fasulye	Her yüz " "
20		Kestane ve incir ve ve leblebi ve fındık ve ve kuru üzüm ve emsâli	Her kantarından ve kûsurundan
20		Makarna ve pasta ve emsâli ve hurma	Her yirmi beş kıyye-i atikalık sandığından
	1	Roğen-i sâde ve badem ve hurp ve umum meyve	Her yüz kıyye-i atikasından ve kûsurundan
	2	Havyar (Kırmızı)	Her elli kıyye-i atikasından "
	5	Siyah havyar ve balık yumurtası	Her yirmi beş kıyye-i atikasın "

TABLO 35'in Devamı

	5	Siyah havyar ve balık yumurtası	Her yirmi beş kıyye-i atıkasın "
	1	Pastırma	Her kantarından "
15		Penâyirin envâ-i ve don yağı ve taze ve tuzlu balık sardalya ve emsâli	" "
20		Tuzlama zeytin	" "
10		Adi zeytin	" "
5		Gaz yağı ve teneke	Her sandığından
5		Kireç	Her elli kıyye ve kûsûrundan
5		Biber ve hana	Her yirmi beş kıyye ve kûsûrundan
5		Üstübeç	" " "
5		Neft yağı ve bezir ve çam	Her on on iki " "
10		Yapağı ve yamuk	Her yüz kıyye " "
10		Çimento ve mermer çuvalı ve tırpan nâm-ı diğêr kerendi sandıkları	" "
10		Kahve	Her elli kıyye " "
10		Ma'mûl ve gayr-ı ma'mûl timur (demir)	Her kantarından "
10		Palamut ve mûmâsili	" "
10		Tehi müsta'mel ve cedid çuval	Her elli adedinden
		Toprak testi ve çanak ve çömlek ve bardak ve emsâli	Her yüz " "
10		Kola	Her sandığından
10		Ketre ve mazı ve çiriş ve cerhî	Her kantarından

TABLO 35'in Devamı

20		Kara boya ve şap ve kalay ve çinko ve nişadır ve emsâli ve narenciye	Her yüz kıyyesinden
10		Sabun	" "
20		Tütün ve tönbekü ve anason	" "
20		Manifatura	" "
20		Hırdavattan sac ve sigara kağıdı ve kaba kağıd ve kibrit ve mümâsili	" "
20		Çuka dengi ve kırmız çuvalı	" "
10		Çelik ve kurşun	Her elli kıyyesinden ve kûsûrundan
10		Mısır'dan gelen günlüğü ham deri	beherinden
20		Kavsale ve vidale?	Her ellişer kıyye ve kûsûrundan
20		Döşeme mermeri liforna?	Beherinden
	1	Balkon mermeri ve merdiven ayağı ve mezar taşı	"
20		İspermeçet mumu	Her sandığından
	1	Arz ve şarap ve rum ve sâire fiçısı	Her yüz kıyyesinden
	1	Ham ipek ve mensucatından	" "
	1	Şem'-i asel	Her yirmi beş kıyye ve kûsurundan
	1	Değirmen taşı	Beherinden

TABLO 35'in Devamı

	1	Yerli kiremit ve tuğla	Her bin adedinden
	5	A'lâ kiremit ve tuğla	"
5		Kereste (âdi)	Hürmüz ve mik'abından
	5	A'lâ kereste	"
5		Ceviz kütüğü	Beherinden
	1	Ceviz ur ve kütüğü	"
5		Limon ve portakal	Her sandığından
10		Alçı	Her kantarından
10		Kayısı	"
20		Saçma ve halat	"
	1	Tuyûr-ı ehliye	Elli aded i'tibârıyla her kasasından
	1	Yumurta	Her bin adedinden ve küsurundan
	1	Maden kömürü	Her bin kıyyesinden "
	1	Halı	Her denginden
	1	Tas, tencere ce sâire	Her kantarından
	2	Kum ve çakıl taşı ve toprak	Her ma'una yükünden
	2	İspirto	Her yüz kıyye ve küsurundan
	2	Kebir ve sagir şişe ve cam	Her sandığından

TABLO 35'in Devamı

	3	Karpuz ve kavun	Her kayığından
	3	Cedid boyası	Her sandığından
	5	Hazır elbise	Her sandık ve denginden
15		Katran ve zift	Her kantarından
30		Kara sığır ve manda	Her re'sinden
1		Keçi ve koyun ve kuzu ve oğlak	"
20		At ve kısrak ve ester	"
10		Merkep ve tay	"
2		Dana ve sığa	"
	1	Dalık(?)	Her yüz kıyyesinden
	1	Soda	Her kantarından
20		Arpa suyu ve konyak ve şampanya ve emsâli müskirât	Düzinelik her sandığından
20		Umûm çay sandıklarından	Her yirmi beş kıyye ve küsurundan
15		Gaytan ve gabruve ve emsâli	Her denginden
30		Süpürge	"
30		Attâriye	Her sandığından
30		Şayak	Her denginden

TABLO 35'in Devamı

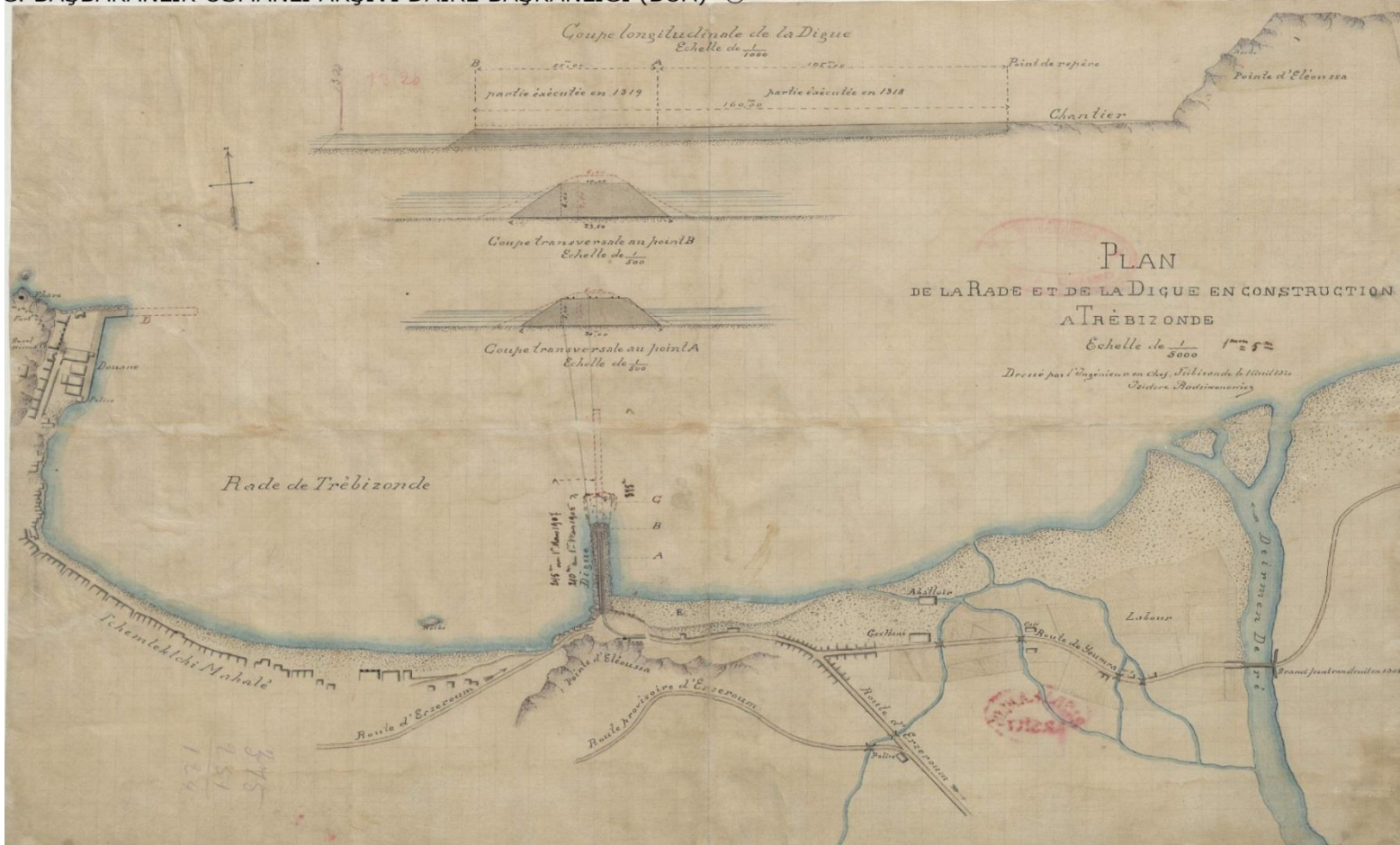
	1	Kebir ve sagir eczacı sandığı	Beherinden
20		Ale'l-umûm balyaların	Her yüz kıyyesinden
20		Keçi derisi ve oğlak ve koyun derisi	Her denginden

Açıklama: Hükümete ait, hayvanlar ve bütün gıda ve içecek maddeleri, eşyalar, askeri mühimmat, harp, ticari ve Bahariye Nezareti ile ilgili mühimmat erzak iskele resminden muaftır. Yolcuların beraberinde getirdikleri yiyecek ve içecekler, kendilerine mahsus eşyaları hariçten gelen ve harice giden bütün zahireler, dakik çuvalları, kömür, ekme ve tuz iskele resminden ayırdır. İskele ve rıhtıma çıkarılan veya iskeleden ihraç olunan eşya, yazılı vergiler ile yükümlü olup başka yerden yüklenen ve ihraç edilen resimden muaftır. Cami, mektep, medrese, hastane, kilise gibi yerlerin eşyaları da iskele resminden muaftır. İş bu yukarıda belirtilen özel durumlarda bulunmayan eşyadan yukarıdaki listeden hangisine uygun düşerse ona göre vergi alınacaktır. Eğer listede bir örneği bulunmuyorsa her yüz okkasından on para resim alınacaktır.

Kaynak: BOA, İ.DH. 1392-46, 17 Şevval 1319 (27 Ocak 1902)

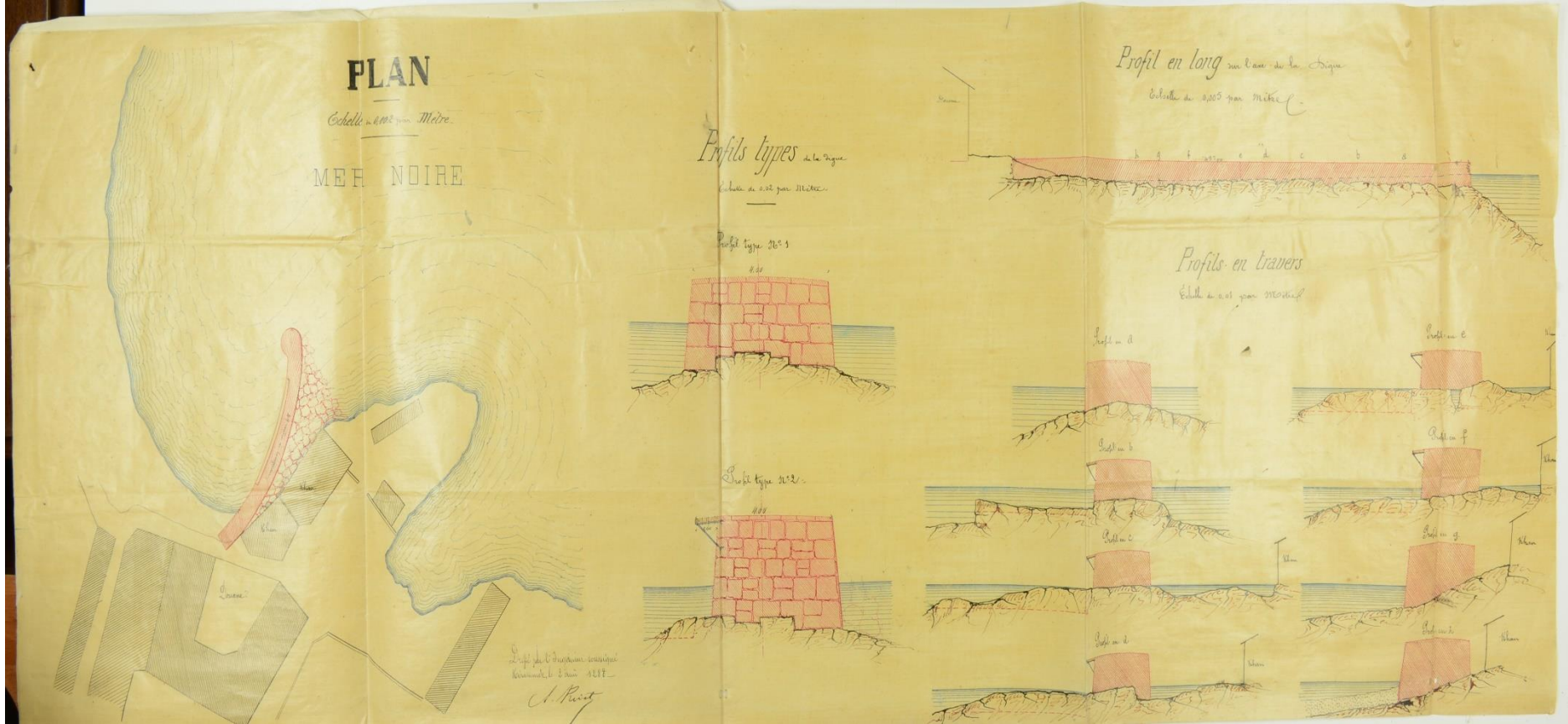
EKLER

EK 1: Trabzon Limanı'nı genişletme çalışmalarına ilişkin plan.³⁴²



³⁴² BOA, HRT. h. 629a, 6 Muharrem 1323 (13 Mart 1905).

EK 2: Giresun kasabasında inşa edilecek muntazam iskeleye ait plan.³⁴³



³⁴³ BOA, ŞD. 1782B- 31, 07 Muharrem 1290 (7 Mart 1873).

EK 3: Bahr-i Sefid ve Bahri Siyahta gemi çekmek için tertip Şirket-i Hayriye hisse senedi.³⁴⁴



³⁴⁴ BOA, Y.PRK.TNF., 1 – 47, 29 Zilhicce 1300 (31 Ekim 1883).

EK 4: Trabzon limanını gösterir bir gravür.³⁴⁵



Trebizonde. — Dessin de Slom, d'après une photographie.

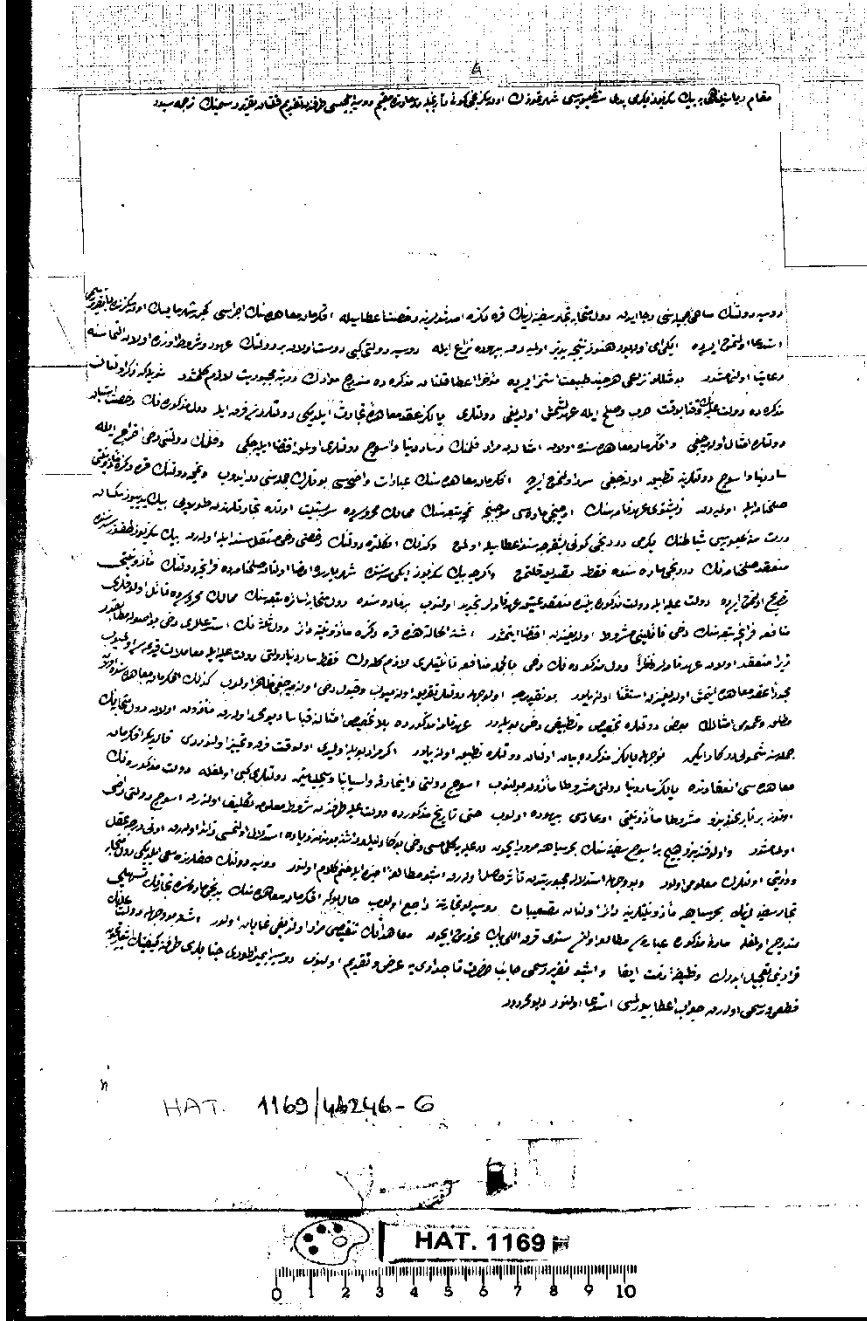
³⁴⁵ Atilla Bölükbaşı'nın albümünden.

EK 5: Giresun İskelesi.³⁴⁶



³⁴⁶ Atilla Bölükbaşı'nın albümünden.

EK 6: Karadeniz’de ticaretine izin verilmesini Rusya’nın talep ettiği devletlere Akkirman muahedesi mucibince müsaade edilmek lazım geldiği hakkında tafsilatı havi Rusya elçisinin Babıali’ye verdiği resmi takrir ve transkripsiyonu.³⁴⁷



³⁴⁷ BOA, HAT. 1169 – 46246G, 23 Zilhicce 1242 (18 Temmuz 1827).

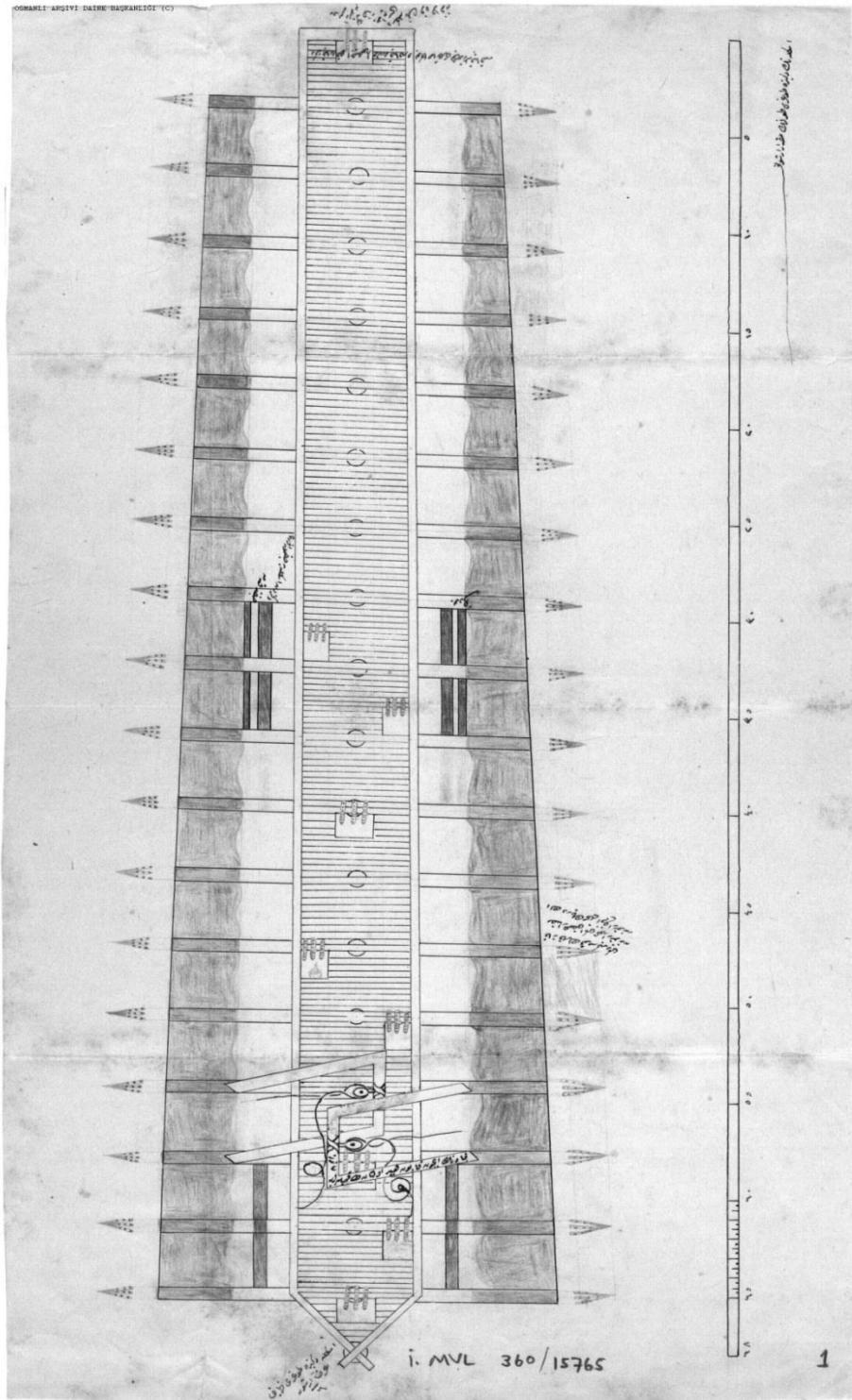
EK 6 Transkripsiyonu:

Makam-ı Riyâset-penâhiye bin sekiz yüz yirmi yedi sene-iseviyyesi şehr-i temmuzunun on sekizinci günü târihiyle Dersaadet'te mukîm Rusya Elçisi tarafından takdîm kılınan takrîr-i resminin tercümesidir.

Rusya Devleti'nin mesâ'i-i cemilesini ricâ eden devlet-i mütehâbe tüccâr sefinelerinin Karadeniz'e amed ü şüdlerine ruhsat i'tâsıyla Akkerman Muâhedesi'nin icrâsı geçen şehr-i mayısın on sekizinde bâ takrir-i resmî istid'â olunmuş ise de iki ay oluyor henüz netice pezîr olmayarak beyhûde nizâ' ile Rusya Devleti gibi dost olan bir devletin uhûd ve şürût üzere olan iltimâsına riâyet olunmamıştır. Bu misillü nizâ'ı her çend tabiat istemez ise de mu'ahharan i'tâ kılınan müzekkerede mûnderic mevâddın reddiyete mecbûriyet lâzım gelmiştir. Şöyle ki zikr olunan müzekkerede Devlet-i Aliyye'nin vakten be vakt harb ve sulh ile ahidleşmiş olduğu devletleri yalnız akd-ı muâhede-i ticâret eylediği devletlerden fark ile düvel-i mezkûrenin ruhsât isteyen devletlere emsâl olamayacağı ve Akkerman Muâhedesi'nde olan emsâlden murâd Flenk ve Sardunya ve İsveç Devletleri olmak iktizâ eyleyeceği ve Flenk Devleti'ni dahi ihrâc ile Sardunya ve İsveç Devletleri'ne tatbîk olunacağı serd olunmuş ise de Akkerman Muâhedesi'nin ibârât vazıhası bunların cümlesini reddedip ve Nemçe Devleti'nin Karadeniz'e me'zûniyeti sulhnâme ile olmayarak Zıştovi Ahidnâmesi'nin üçüncü maddesi mucibince Nemçe tebea'sının Memâlik-i Mahrûse'de serbestiyet üzere ticâretlerinden dolayı bin yedi yüz seksen dört sene-i iseviyyesi şubatının yirmi dördüncü günü başkaca sened i'tâsıyla olmak ve kezâlik İngiltere Devleti'nin ruhsatı dahi müstakil sened ile olarak bin sekiz yüz dokuz senesinde mün'akid sulhnâmenin dördüncü maddesinde fakat tasdîk kılınmış ve eğerçi bin sekiz yüz iki senesinde şehri martta imzâ olunan sulhnâmede Fransa Devleti'nin me'zûniyeti tasrîh olunmuş ise de Devlet-i Aliye ile devlet-i mezkûre beyninde mün'akid atik ahidnâmeler tecdîd olup bir maddesinde düvel-i mütehâbe-i sâire tebe'asının Memâlik-i Mahrûse'de nâil oldukları münâfa'a Fransa tebea'sının dahi nâiliyeti meşrût olduğundan iktizâ etmiştir. İşte el-haletü hazîhi Karadeniz'e me'zûniyete dâir düvel-i selasenin istid'âları dahi bu usûle mutâbıktır. Zirâ mün'akid olan ahidnâmelere nazaran düvel-i mezkûrenin dahi bi'l-cümle münâfa'a-i nâiliyetleri lâzım gelerek fakat Sardunya Devleti Devlet-i Aliyye ile muâmelât-ı kaydı'ası olmayıp müceddeden akd-ı muâhede etmiş olduğundan istisnâ olunulur. Bu takdîrce ol vechile devletler tefrîk olunamayıp ve kabûl dahi olunamayacağı zâhir olup kezâlik Akkerman Muâhedesi'nde olan mutlak ve umûmî emsâlin ba'zı devletlere tahsis ve tatbîki dahi böyledir. Ahidnâme-i mezkûrda bilâ tahsîs emsâline kıyâsen deyü muharrer olarak me'zûn olan düvel-i

mütehâbenin cümlesine şümûllü der-kâr iken ne vechile yalnız mezkûrda beyân olunan devletlere tatbîk olunabilir. Eğer murâd böyle olaydı ol vakit fark ve temyîz olunurdu. Kaldı ki Akkerman Muâhedesi in'ikâdında yalnız Sardunya Devleti meşrûten me'zûn bulunup İsveç Devleti, Danimarka ve İspanya ve Sicilyateyn Devletleri gibi olmağla devlet-i mezkûrenin otuz bir târihinden beri meşrûten me'zûniyeti iddiâsı beyhûde olup hatta târih-i mezkûrda Devlet-i Aliye tarafından şürût-ı ma'lûme teklîf olunarak İsveç Devleti râzı olmamıştır. Ve ol vakitten beri hiçbir İsveç sefinesinin Bahrı Siyah'a mürûr için Der Aliyye'ye gelmemesi dahi buna delîldir. İşte bundan ziyâde istidlâl olunması zâid olarak edna derece akıl ve dirâyeti olanların ma'lûmu olur. Ve bu vechile istidlâle mecbûriyetten te'essür hâsıl olarak işbu mütâla'a-i ahire ile hatm-i kelâm olunur. Rusya Devleti'nin haklarında sa'y eylediği düvel-i mütehâbe tüccâr sefinelerinin Bahrı Siyah'a me'zuniyetlerine dâir olunan tas'ibât Rusyalı tüccârına râci' olup halbuki Akkerman Muâhedesi'nin yedinci maddesinde ticâretin teshîli mûnderic olmağla madde-i mezkûre ibâresi mütâla'a olursa sizi kırk elli bin kuruş için muâhedâtın tenkîsi murâd olunduğu gâyât olur. İşte bu vechile Devlet-i Aliyye'nin kararını ta'cîl ederek vazife-i vakt-ı îfâ ve işbu takrîr-i resmî cânib -i hazret-i tâc-dârîye arz ve takdîm olup Rusya İmparatoru cenâbları tarafına keyfiyetin iş'ârı için kat'î ve resmî olarak cevâp i'tâ buyurulması istid'â olunur deyü muharrerdir.

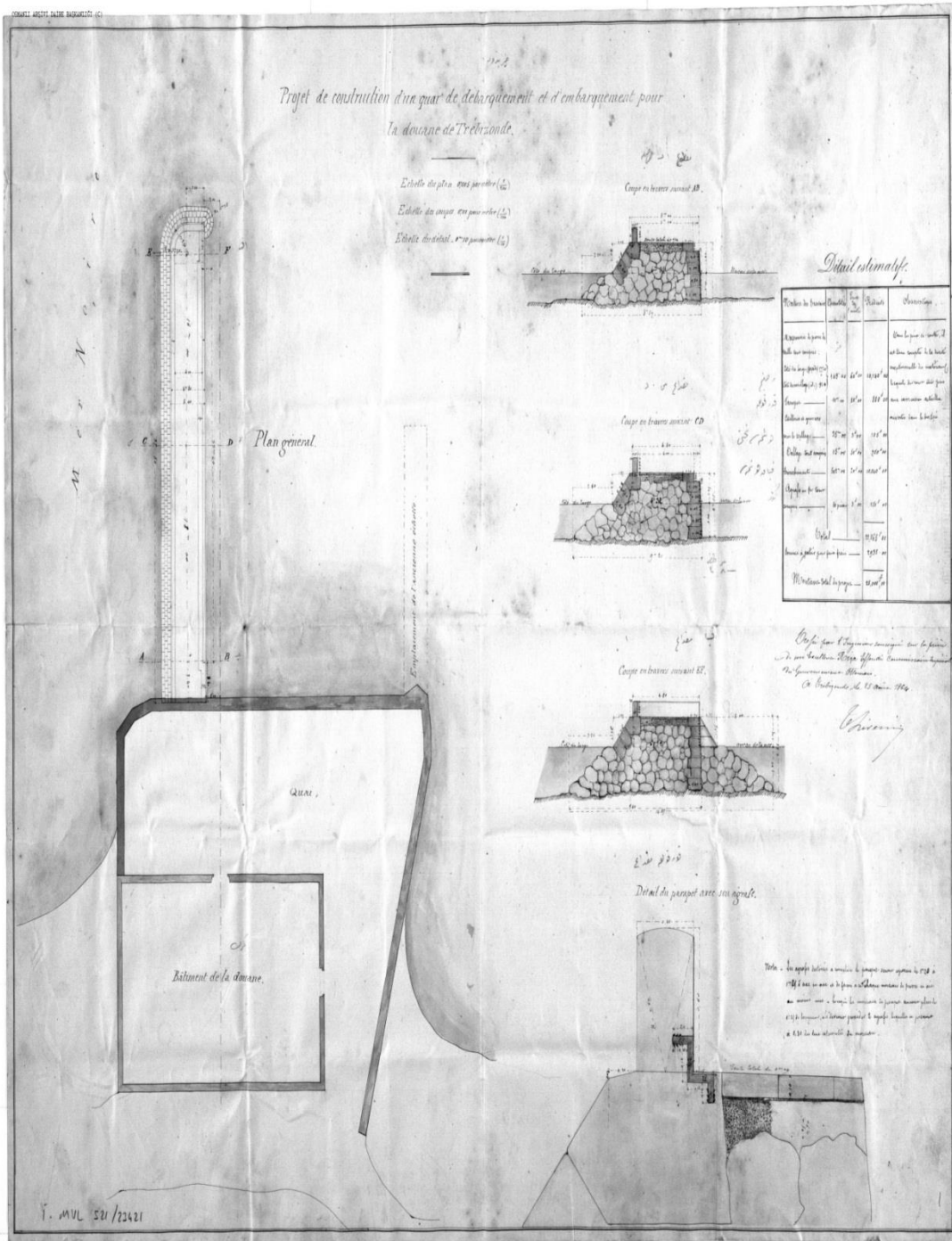
Ek 7: Trabzon ve Samsun'da iskele yapılması ile ilgili belge³⁴⁸. Ekteki resim iskele inşalarına örnek teşkil edebilmesi açısından önemlidir.



İ.MVL.00360

³⁴⁸ BOA, İ.MVL. 360 – 15765, 28 Rebiyülevvel 1270 (29 Aralık 1853).

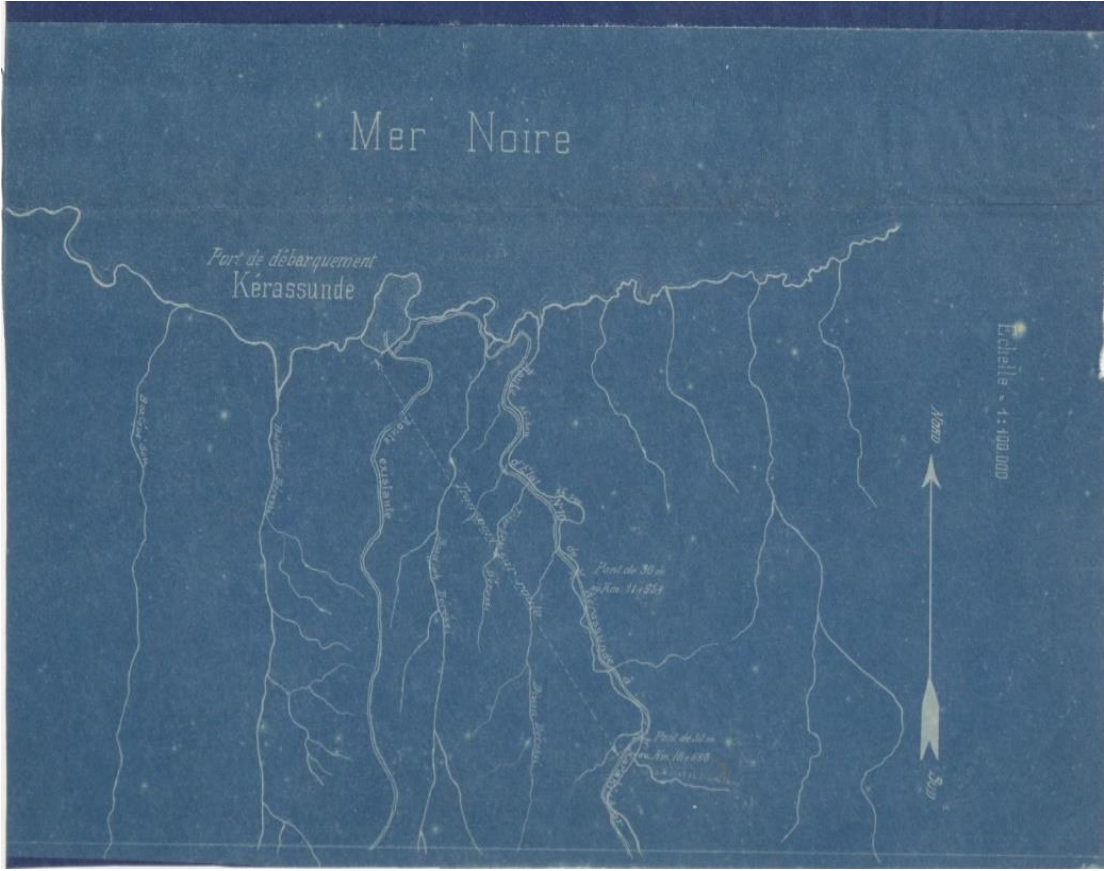
EK 8: Trabzon şehri için karantina önünde kargir bir iskele inşasının planı.³⁴⁹



İ.MVL.00521

³⁴⁹ BOA, İ.MVL. 521 – 23421, 16 Cemaziyülahır 1281 (16 Kasım 1864).

EK 9: Giresun Limanı Planı³⁵⁰



³⁵⁰ BOA, PLK.p 1790 (tarihsiz).

مجلسه قضاة
طریقه قضاة التي نام محله اسكله بلذی جینه اشیا نقلنده و مهان سازه افه جینه اشوری كلفه و شق هكلكه
دلیقه مرتبه مصارف زانه دخی وقوع بولوق اولیغنده انا طوع ارهوی هر ایف مشاری عطف طور ضانف حضرتینك
مردوخ اولایه التی شراشونه عهد و عرض و ادبسی استوخ طولنده اطراف كندله اهرقه بالمانا قضاة او توز بدی غصه
مصرفه براسكله انسی هاجی طوری قلفه بقدر ایدر بیلرک بدنده انانه سداك كوز لرل بچ بیانیه ایجابك اجانه
داش اهری مذکور بیری رعبه قضاة حضرتی طرفنده توار داید ب تحیدات و مذکور سنده مجلسی والایه لر اسحواله
ذکر اوقسانه كلفه لزوم واقضنده بی وقوع قلفه معرفتی ابد هاهانف ایدر بیلوب مصارفك اموال ابالنده
تسویه واعطای خصوصیه طریقه والی قضاة حضرتی اشکاییه قینه جه تسویه ایجابك صوب والایه حواله سی
مذکور سبب الله رفه کسای عالیده لر لایستیزانه اراد سینه جناب یار شهیدی اولر کم تقاضا و تصدیر بیلوب
منطوقه عالیجه کبیره دار المشایه حضرتیه بیلدیله و مذکور سنده مبحث كوز لرل اوضو قینه جه تسویه تقضنده هر
بجوره لایق ضعیف علیا
مربوط سنده
قطعه
۱

³⁵¹ BOA, A.MKT.NZD, 107-28, 10 Rebiyülevvel 1270 (11 Aralık 1853).

EK 10 Transkripsiyonu

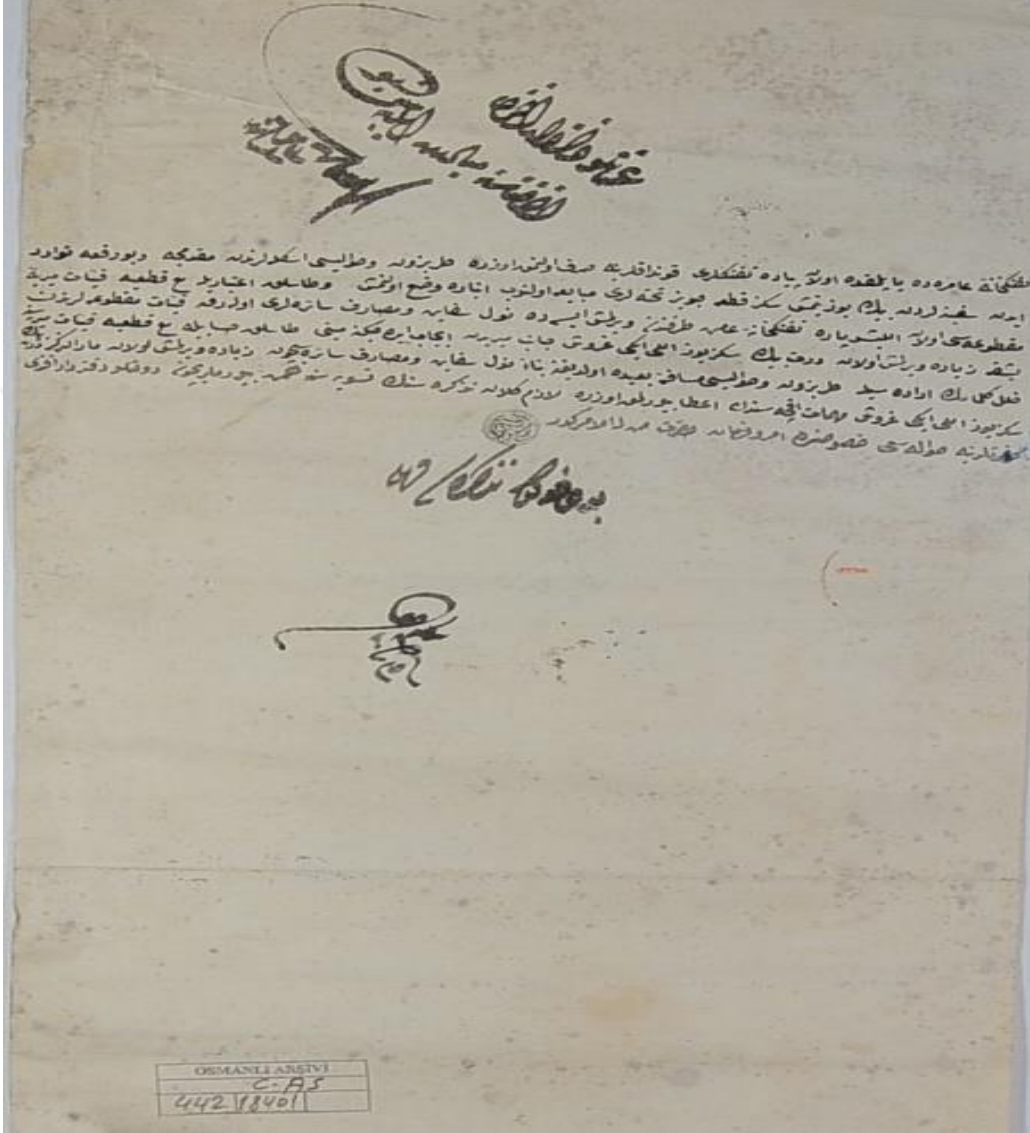
Maliye Nezâretine

Trabzon'da Kalafat Altı nâm mahalde iskele bulunmadığı cihetle eşyâ naklinde ve mühimmât-ı sâire ihrâcında aşırı külfet ve meşakkat çekilmekte ve ba'zı mertebe masârif-i zâide dahi vukû' bulmakda olduğundan Anadolu Ordu-yı Hümâyûnu Müsteşârı atufetli Rıza Efendi hazretlerinin mürûrunda oraya altışar arşın umk ve arzında ve on beş arşın tûlünde etrâfi kenedli olarak bi'l-münâkasa otuz bin kuruş masrafla bir iskele inşâsı Heci Todori Kalfa'ya taahhüd etdirilerek yedinden alınan senedin gönderildiği beyânıyla îcâbının icrâsına dâir ordu-yı mezkûr müşiri sâbık devletli paşa hazretleri tarafından tevârüd eden tahrîrât ve mezkûr sened Meclis-i Vâlâ'ya lede'l-havâle zikr olunan iskelenin lüzum ve iktizâsına mebni merkûm kalfa ma'rifeti ile hemen inşâ etdirilip masârifinin emvâl-i eyâletden tesviye ve i'tâsı husûsunun Trabzon Valisi devletli paşa hazretlerine iş'ârı ile hazinece tesviye-i îcâbının savb-ı vâlâyâ havâlesi tezekkür ve tensîb olunarak hâkipây-ı âliden lede'l-istîzân irâde-i seniyye-i cenâb-ı padşâhî dahi ol-merkezde müteallik ve şeref-sudûr buyurulup mantûk-ı âlisince keyfiyet vali-i müşârün-ileyh hazretlerine bildirilmiş ve mezkûr sened merbûten gönderilmiş olduğu hazinece tesviye-i muktezâsına himmet buyura deyü fermân-ı âli

fi 9 Rebiülahir sene [12]70

Merbût sened kıt'a 1

EK 11: Tüfenkhaneden yapılmakta olan piyade tüfenkleri kundaklarına sarf olunmak üzere Trabzon ve havalisi iskelelerinden 1178 kita ceviz tahtası mübayaa olunduğu vesaire.³⁵²



³⁵² BOA, C..AS 442-18401, 23 Cemaziyülevvel 1246 (9 Kasım 1830).

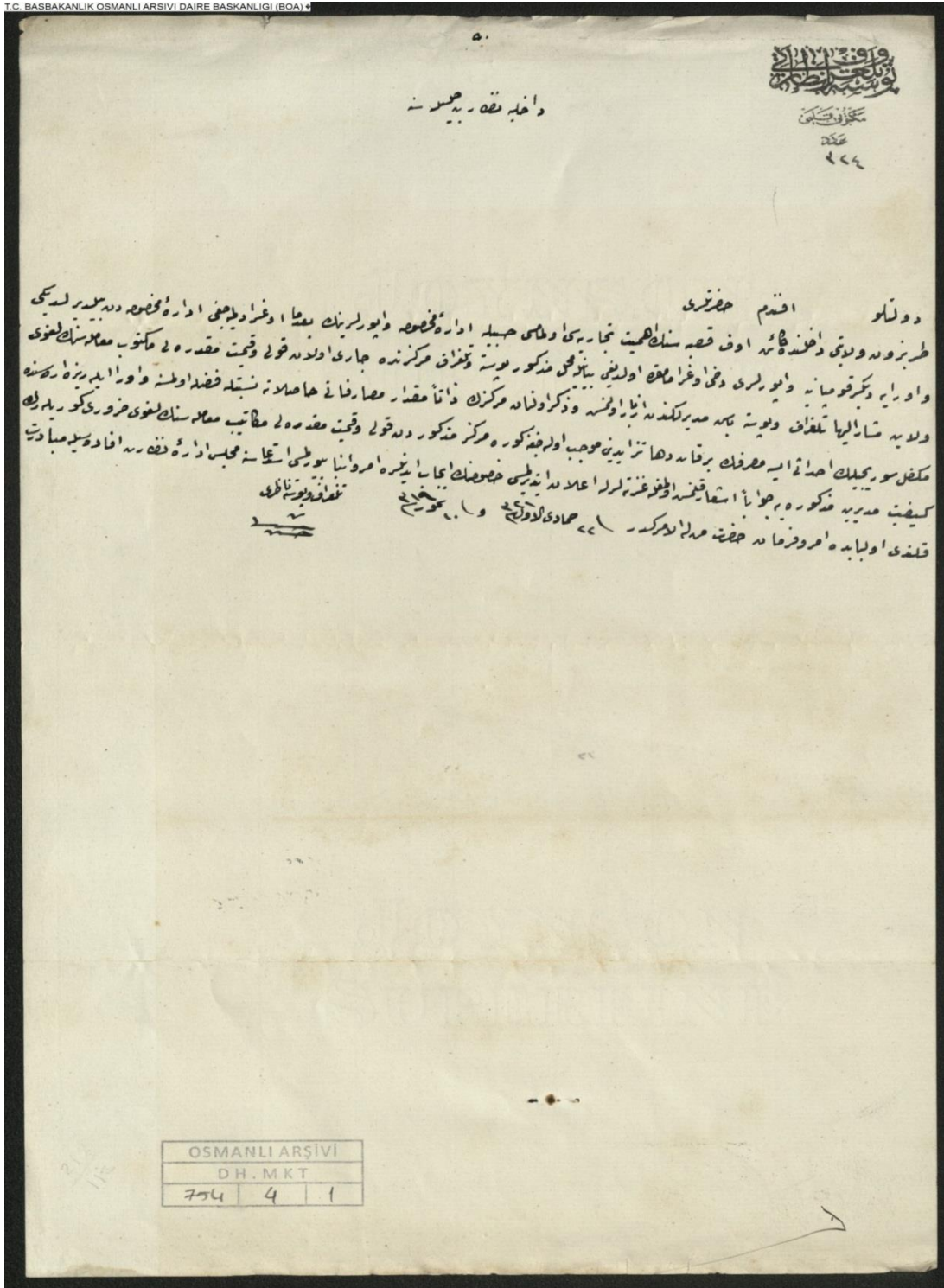
EK 11 Transkripsiyonu:

İzzetli defterdâr efendi iktizasına mübaderet eyleyesin deyü buyuruldu

Fî 23 Cemaziyelevvel sene [12]46

Tüfenkhâne-i Amire'de yapılmakda olan piyâde tüfenkleri kundaklarına sarf olunmak üzere Trabzon ve havâlisi iskelelerinden mukaddemce ve bu def'a tevârüd eden sefinelerden bin yüz yetmiş sekiz kıt'a ceviz tahtaları mübâyâ'a olunup anbara vaz' olunmuş ve taslak i'tibârıyla bey'-i kat'iyeye fiyat-ı mirîye-i maktû'ası olan ellîşer para Tüfenkhâne-i Amire tarafından verilmiş ise de navl-ı sefâin ve masârif-ı sâireleri olarak fiyat-ı maktû'alarından başka ziyâde verilmiş olan dört bin sekiz yüz elli iki kuruş cânib-i mirîden îcâb edeceğine mebnî taslak hesâbıyla maa kat'iyeye fiyat-ı mirîyesine hâlel gelmemek idâresiyle Trabzon ve havâlisi mesâfe-i ba'ide olduğuna binâen navl-ı sefâin ve masârif-ı sâiresi çün ziyâde verilmiş olan mârû'z-zikr dört bin sekiz yüz elli iki kuruş mühimmât akçesinden i'tâ buyurulmak üzere lâzım gelen tezkeresinin tesviyesine himmet buyurmaları çün devletli defterdâr efendi hazretlerine havâlesi husûsunda emr ü fermân hazret-i men-lehü'l-emrindir.

Bu def'alık tezkeresi verile



DH.MKT.00754.00004.001

³⁵³ BOA, DH.MKT, 754-4, 28 Cemaziyülevvel 1321 (22 Ağustos 1903).

EK 12 Transkripsiyonu:

Posta ve Telgraf Nezâreti

Mektûbî Kalemi

Aded: 324

Dâhiliyye Nezâret-i Celilesine


Devletli Efendim Hazretleri

Tarbzon Vilayeti dâhilinde Of Kasabası'nın ehemmiyet-i ticâriyesi olmaması hasebiyle idâre-i mahsûsadan bildirildiği ve oraya diğer kumpanya vapurları dahi uğramamakda olduğu beyânıyla mahall-i mezkûr posta ve telgraf merkezinde cârî olan koli ve kıymet-i mukaddereli mektûp muâmelesinin lağvı vilayet-i müşârün-ileyha telgraf ve posta başmüdürlüğünden izbâr olunmuş ve zikr olunan merkezin zâten mikdârı masârîfâtı hâsılata nisbetle fazla olmasına ve ora ile Rize arasında mükeffel sürücülük ihdâsı ise masrafın bir kat daha tezâyüdünü mucib olacağına göre merkez-i mezkûrdan koli ve kıymet-i mukddereli mekâtib muâmelesinin lağvı zarûrî görülerek keyfiyet müdürîyet-i mezkûreye cevaben iş'âr kılınmış olmağla gazetelerle i'lân etdirilmesi husûsunun îcâb edenlere emir ve inbâ buyurulması istid'âsına meclis-i idâre-i nezâret ifâdesiyle mübâderet kılındı. Ol bâbda emr ü fermân hazret-i veliyyü'l-emrindir.

Fî 22 Cemaziyelevvel sene [1]321 ve fî 10 Temmuz sene [1]319

Telgraf ve Posta Nâzırı

Hüseyin

ÖZGEÇMİŞ		
Adı, Soyadı	Yunus Emre AYDIN	
Doğum Yeri ve Yılı	Üsküdar - İstanbul/ 1988	
Bildiği Yabancı Diller	İngilizce	
ve Düzeyi	İyi	
Eğitim Durumu	Başlama - Bitirme Yılı	Kurum Adı
Lise	2003 2007	Üsküdar Şeyh Şamil Lisesi
Lisans	2007 2012	Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü
Yüksek Lisans	2012	Giresun Üniversitesi (1 ders dönemi) + Uludağ Üniversitesi (yatay geçiş)
Doktora		
Katıldığı Proje ve Toplantılar	<p>- 11-22 Mayıs 2014 tarihleri arasında Bulgaristan/Veliko Tarnovo'da düzenlenen "Standarts of Everyday Life in Middle Ages and Modern Times" adlı uluslararası Erasmus projesinin üçüncü programına katılım.</p> <p>- 13-24 Mayıs 2012 tarihleri arasında Bulgaristan/Veliko Tarnovo'da düzenlenen "Standarts of Everyday Life in Middle Ages and Modern Times" adlı uluslararası Erasmus projesinin birinci programına katılım.</p> <p>- 29 Nisan 01 Mayıs 2015 tarihlerinde Fatsa / Ordu'da düzenlenen VII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Karadeniz Limanları Sempozyum programına katılım.</p> <p>- 27- 28 Mayıs tarihlerinde İstanbul'da düzenlene VIII. Türk Deniz Ticareti Sempozyumuna katılım</p>	
Yayınlar:	<p>- "Osmanlı Belgelerinde Bursa Çayı", Bursa'da Yaşam Dergisi, 2014 Aralık Sayısı</p> <p>- 19. Yüzyılda Tirebolu Limanı", VII. Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyum Kitabı</p>	
İletişim (e-posta):	y.eaydin61@gmail.com	
	Tarih	18.08.2016
	İmza	
	Adı Soyadı	Yunus Emre AYDIN

