

19. YÜZYILDA TRABZON LİMANI: SEFERLER, TÜCCARLAR, MALLAR

Yasemin NEMLİOĞLU KOCA*

ÖZET

Dünyanın en önemli iç denizlerinden biri olan Karadeniz, İstanbul ve Çanakkale Boğazları'yla Akdeniz'e; Tuna, Dinyeper-Dinyester Nehirleri'yle Avrupa'nın içlerine, Kafkaslar yoluyla ise Asya'ya ulaşır. Stratejik ve coğrafi konumuyla Asya ve Avrupa arasındaki deniz-kara ticaretini en kısa mesafede birbirine bağlar. Trabzon ise, her dönemde Karadeniz'in en önemli limanı oldu ve en parlak dönemlerini ticaretin yoğunlaştığı zamanlarda yaşadı. Osmanlı Devleti'nde önemli bir transit limanı olan Trabzon, 18.yy. itibarıyla Karadeniz'in uluslararası deniz ticaretine açılması ve yabancı tüccarların bölgeye gelmesiyle Doğu'yla ticaretin merkezi haline geldi. Doğu, Trabzon-Erzurum-Tebriz yoluyla Avrupa'da gelişen sanayiye hammadde sağlamaktaydı. 19. yy. itibarıyla ise limanın ticaret hacminin artmasıyla, Trabzon çok kısa sürede açılan elçilikler, gemi acenteleri ve tüccarlarıyla Karadeniz'in en işlek limanı haline geldi. Bu dönemde sirke, şarap, zeytin, sabun, pamuk, dokuma ürünleri, kahve, buğday, demir, balık, et, kürk olmak üzere her türlü mal, yabancı, gayrimüslüm ve Türk tüccarlar tarafından alınıp, satılmakta ve diğer bölgelere taşınmaktaydı. Bu çalışmada tüccarlar, gemi seferleri ve mallara arşiv belgeleriyle örnekler verilirken 19. yy.'da Trabzon limanında ticari faaliyetler açıklanacaktır.

Anahtar Kelimeler: Deniz Ticareti, Karadeniz, Trabzon, Jeopolitik

ABSTRACT

One of the most important inner seas of world, the Black Sea reaches to Mediterranean Sea by Istanbul and the Çanakkale Straits; to the interior of Europe by the Danube, Dnieper and Dniester Rivers; to Asia by Caucasus. It connects sea and land trade in the shortest distance between Asia and Europe by its strategic and geographic location. Trabzon was the most important ports of the Black Sea and lived the brightest periods in when trade was condensed. Trabzon, a major transit port in the Ottoman Empire, has become a trade center to East by the 18th century

* Yrd. Doç. Dr., Kocaeli Üniversitesi, Barbaros Denizcilik Yüksek Okulu,
y.nemlioglukoca@kocaeli.edu.tr

with the opening of the Black Sea to international maritime trade and arrival of the foreign merchants. The East was to provide raw materials to the burgeoning industry in Europe by Trabzon-Erzurum-Tabriz Road. In 19th century, Trabzon became the busiest port of Black Sea in a very short time with the increasing volume of trade, opening embassies, the shipping agents and merchants. During this period, vinegar, wine, olives, soap, cotton, textiles, coffee, wheat, iron ore, fish, meat, fur and etc. were bought, sold and transported to other regions by non-Muslim, Turkish and foreign merchants. In this study, an attempt has been made to explain to merchants, campaigns, merchants, goods and commercial activities in the port of Trabzon in the 19th century by archive documents.

Keywords: Maritime Trade, Black Sea, Trabzon, Geopolitics

Dünyanın en önemli iç denizlerinden biri olan Karadeniz, Avrupa ve Asya arasındaki konumuyla çok eski çağlardan bu yana Doğu-Batı arasındaki deniz ticaretine olanak sağlamıştır. Devletler, Karadeniz'i egemenlikleri altında tutarak, Avrupa ve Asya arasındaki en kısa ulaşım yolunu dolayısıyla bölge ticaretini ve siyasetini kontrol etmeyi amaçlamışlardır. Trabzon ise, İç-Doğu Anadolu ve Kafkasya'ya olan karayolu bağlantıları, çevresindeki verimli tarım alanları ve siyasi etkinliğiyle her dönemde Karadeniz'in en önemli limanı oldu. *"Daha ilk çağda Trabzon'un ticari ve jeopolitik önemini anlayan Roma İmparatoru Hadrianus, 130-131 yıllarında şehrin doğusunda liman yaptırdı."* (Bryer vd. 1985:18-60). Sonraki dönemlerde ise İstanbul'dan Doğu'ya ulaşımında deniz yolu, hem daha güvenli hem de daha kısa olduğu için Trabzon limanı daha fazla kullanılır oldu. Haçlı Seferleri sonrasında Bizans Devleti'yle ticaret anlaşmaları yapan ve Karadeniz'de ticari üsler elde eden Ceneviz ve Venedikliler, 12-15. yy.lar arasında deniz ticaretinde söz sahibi oldular.¹ Bu dönemde İpek Yolu'nun bir kolu olan Kefe-Trabzon-Tebriz ticaret yolu önem kazandı. Trabzon ana aktarma limanıydı; ayrıca Sinop, Amasra, Samsun, Tana, Akkerman önemli limanlardı. 13. yy. itibarıyla Karadeniz'in güney kıyılarını ele geçiren Anadolu Selçuklu Devleti, İtalyan tüccarları ticarete teşvik ederek ve kontrol altında tutarak Karadeniz ticaretinden yararlandı. Osmanlılar ise, Boğazlar'ın alınmasından kısa bir süre sonra Karadeniz'e yönelerek çevre bölgeleri fethedip, 15. yy.da Karadeniz'i bir Türk gölü haline getirdi. Karadeniz limanlarında Osmanlı uyruklarının, ticareti İtalyanlar'ın elinden almasıyla Karadeniz dış ticarete kapandı ve bir iç deniz haline geldi. Karadeniz'in dış ticarete kapalı olduğu 15-16-17.yy.da deniz ticareti kuzey-güney yönünde yoğunlaştı. 18. yy.da askeri ve siyasi olduğu kadar, ticari ve ekonomik olarak da denizlere açıl-

¹ Bizans Devleti 1261'de Cenevizler'le Nymphion Antlaşması'nı ve 1268'de Venedikliler'le ittifak antlaşmasını imzaladılar.

mak isteyen ve bu amaçla deniz gücü oluşturan Rusya'nın Karadeniz'deki baskısı arttı. 1739 yılında imzalanan Belgrad Antlaşması'yla, Rus tüccarlar Osmanlı gemileriyle Karadeniz'de ticaret yapabilme hakkını elde ettiler.² 1768-1774 Osmanlı-Rusya Savaşı'nda İngilizler'in desteğiyle galip gelen Rusya, Osmanlı Devleti'yle 1774 yılında Küçük Kaynarca Antlaşması'nı imzaladı. Kırım'ın kaybedilmesinin yanı sıra; Rusya, Karadeniz ve Akdeniz'de kendi ticaret gemileriyle ticaret ve Boğazlar'dan geçiş hakkı kazandı.³ İlk olarak Rusya'nın Karadeniz'de elde etmiş olduğu bu hakkı, 1784 yılında Avusturya, 1802 yılında İngiltere ve Fransa, 1806 yılında Prusya, 1827'de Norveç, İsveç ve İspanya, 1830'da A.B.D., 1833'te Toskana, 1838'de Belçika ve daha sonra küçük Avrupa devletleri elde ettiler.

Böylece 300 yıl boyunca bir Türk gölü olan Karadeniz uluslararası ticarete açılmış oldu. Antlaşma sonrasında Karadeniz'de dış ticaret canlandı. Kalas, Potikali, Özi, Kerson, Odessa, Azak ve Taygan, Trabzon, Samsun limanları gelişti. Karadeniz, Avrupa mallarının -özellikle Fransız ve İngiliz malları- Doğu'ya ve Doğu'nun hammaddesinin- özellikle Hindistan, Çin ve İran malları-Avrupa'ya ulaşımında en kısa yol haline geldi. Tuna-İstanbul-Trabzon-Tebriz yolunun kullanılmasıyla çok kısa sürede Trabzon, açılan denizcilik şirketleri, elçilikler ve gemi acenteleriyle Karadeniz'in en işlek limanı oldu.

19. yy'da Trabzon Sancağı ve Limanı

Karadeniz'in en önemli şehri ve limanı olan Trabzon, 15 Ağustos 1461 tarihinde Fatih Sultan Mehmed tarafından alındı ve sancak haline getirildi. Beylerbeylik olmadan önce *"1514 yılında Erzincan-Bayburd Vilayeti'ne, 1517 yılında Anadolu Vilayeti'ne, 1520 yılında Vilayet-i Rum-u Hadis'e, 1535 yılında Erzurum Beylerbeyliği'ne bağlandı. 1583 yılında ise Batum Sancağı'nın eklenmesiyle Trabzon Eyaleti kuruldu ve Trabzon eyalet merkezi oldu."*

² "Ticaret hususu sulh ve salahın neticesi olup devletler reayası ve bereayasının menfaatine olup Devlet-i Aliye tüccarı Moskof devletinde, diğer devletleri tüccarına tanıdığı ve o miktar vergi ile serbest ticaretlerini icra ederler. Bunun karşılığında Moskof devletine tabi olan tüccarlar dahi Osmanlı Devleti tarafından bu misillü serbestiye ile ticaretlerini yaparlar. Karadeniz'de vaki Ruslar'ın ticareti Osmanlı Devleti reayası gemileriyle ola." (Muahedat Mecmuası, 2008:244).

³ "İki taraf gemileri tüm denizlerde ticari amaçla serbestçe dolaşabilecekler; Rusya ticari gemileri Akdeniz-Karadeniz arasında, kıyılar, limanlar ve boğazlarda ticari faaliyette bulunabileceklerdir. Rus tüccarına İngiltere ve Fransa tüccarı gibi davranılacak, karalarda ve Tuna Nehri'nde serbestçe ticaret yapabileceklerdir. Diğer devletlerin verdiği vergileri veren Rus tüccarları her türlü ticaret malını nakil ve ihraç amacıyla Karadeniz'de ve diğer denizlerin kıyı ve limanları ile İstanbul'da satabileceklerdir. Tüccarlar, ticaretleri süresince iki devlette ikamet edebileceklerdir. Diğer devletlere gösterilen serbestlik Rus tüccarlarına da gösterilecek ve Rusya, Osmanlı Devleti sınırları içerisinde elçi ve vekiller tayin edebilecektir. Elçi ve vekillerinin beratlı tercümanları, diğer tercümanların yararlandığı haklardan yararlanacaklardır. Rusya vergilerini ödeyen Osmanlı tüccarlarına diğer devletlere verdiği gibi imtiyaz ruhsatı verecektir. Kazaya uğrayan gemilere her iki taraf yardım edecek ve gerekli olan eşyalar "narh-cari" ile verilecektir." (Köse, 2006).

(Baykara, 1988:96-99). 1860 yılında Trabzon Eyaleti Trabzon merkez, Lazistan, Giresun, Gümüşhane, Karahisar ve Ordu Sancakları'ndan oluşuyordu (Kılıç, 2000:179). 1870 yılında ise Trabzon Vilayeti merkez, Giresun, Rize, Tirebolu, Of ve Ordu kazalarından oluşmaktaydı (Trabzon Vilayet Salnamesi 1870, 1993:79-87). Trabzon merkez nüfusuna bakıldığında fetih öncesinde 5.000; sonrasında ise 1486 yılında 7.574; 1583 yılında 10.984; 17-18.yy.larda 15.000; "ilk nüfus sayımının yapıldığı 1831 yılında 31.500; 1844 yılında 55.000; 1856 yılında 70.000; 1860 yılında 55.800; 1870 yılında 47.925; 1871 yılında 49.010; 1881 yılında 51.915; 1891 yılında 45.315 kişi olduğu" bilinmektedir (Bostan, 1997:113-171). Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasıyla ticaretin arttığı Trabzon'da 19. yy.da, diğer şehirlerden ve kazalardan merkeze göçlerle nüfusun arttığı görülmektedir. Özellikle 1830'lu yıllar itibariyle transit ticaretin canlanmasıyla Trabzon'a yerleşen elçi ve yabancı tüccarların şehrin doğu kısmında limana yakın Çömlekçi, Kemerkaya ve Boztepe mahallelerinde oturduğu bilinmektedir. Ayrıca Ruslar'ın Kuzey Karadeniz kıyılarını ele geçirmesiyle başlayan ve 19. yy.da büyük miktarlara ulaşan Anadolu'ya Türk göçlerinde, Trabzon ana liman olarak kullanıldı. Kayıtlarda Trabzon'dan Varna ve Köstence'ye (Dz.K.K.1864) Sohumkale'den Trabzon'a göçmen taşındığı, Osmanlı Devleti'nin bu göçlerde denizyolunu kullandığı, bu göçlerle Trabzon'un nüfusunun arttığı görülmektedir. Başka bir kayıta ise taşınacak göçmenler için kiralanacak buharlı gemi navlununa verilmek üzere dönemin Osmanlı Bankası kurucularından banker Mösyö Zarifi'den⁴ borç olarak para alındığı yer almaktadır (Dz.K.K. 1877).



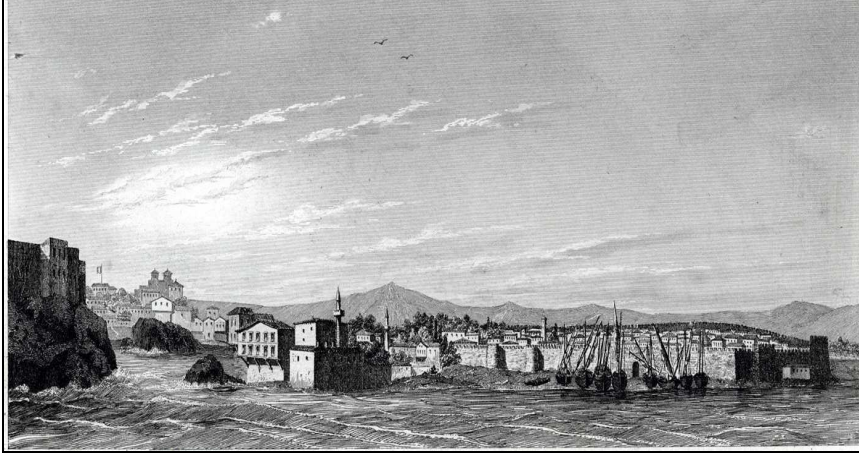
Resim 1; Trabzon Vilayeti Haritası 1872, BOA. Hrt. 0622

⁴ Yorgo Zarifi öncülüğünde ticaret, bankacılık, sanayi alanlarında yatırımlar yapan Zarifi Ailesi'nin Duyun-u Umumi kapsamında devlete borç verdiği ve Zafiro&Zarifi vapur kumpanyası şirketiyle armatörlük yaptığı bilinmektedir.

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması, Osmanlı-İran ticaret yolları üzerinde etkili olmuştur. 19. yy.da denizyolu taşımacılık maliyetinin karayoluna göre oldukça düşük olması, İstanbul-Trabzon-Tebriz ticaretinin yoğunluğunu artırmış ve Doğu ticareti Trabzon'a doğru yön değiştirmişti. Şehrin bu dönemde yapılaşmasında ve gelişmesinde; çarşı, pazar, dükkân, han ve bedestenlerin yapımında ve işleyişinde; Trabzon-Tebriz karayolunun yoğunluğunun, dolayısıyla deniz ticareti ve limanın etkisi görülmektedir. 1850 tarihli öşür defteri, Trabzon şehrinin bir liman şehri olduğunu göstermektedir ki, liman şehirlerinin en önemli özelliklerinden biri de sürekli göç almaları ve yoğun nüfus hareketlerine açık olmalarıdır. Tarım alanlarının sınırlı olması nedeniyle dükkan, han ve depo gibi şehre ve limana ait ticari alanlar, özellikle Çömlekçi limanının yakınında bulunuyordu ve tüccarlara hizmet veren çok sayıda yapı şehrin ana ticaret merkezini oluşturmaktaydı. Şehrin doğu kesiminde ise Ermeni mahallesinde yer alan ve "Gavur Meydanı" olarak adlandırılan alan, Trabzon-Tebriz yolunun başlangıcı ve bitişi olması nedeniyle ticaretin merkezi konumundaydı. 19. yy.da şehre gelen çok sayıda gezgin, eserlerinde limanın genel yapısından söz etmektedir ki, bu bilgilerden deniz ticaretinin yoğunluğuna rağmen kıyı şeridinin fiziksel yapısının uygunsuzluğu nedeniyle, iyi ve sağlam bir iskele ve liman olmadığı tespit edilmektedir. Trabzon'un merkez limanının rüzgara açık ve deniz dibinin kumlu olması nedeniyle gemiler demirleyememekte bu nedenle batıda Pulathane(Akçaabat), doğuda ise Sürmene limanının kullanıldığı görülmektedir. Merkez limanda Çömlekçi, Moloz ve Mumhane iskeleleri ise büyük gemilerin yükleme ve boşaltmasına uygun değildi. Büyük gemilerle gelen yük ve yolcular limandan kiralanan mavnaya veya kayıklarla karaya çıkarılmaktaydı. 1860'lı yıllarda ise buharlı gemi seferlerinin artması nedeniyle iskeleler yetersiz kalmaya başladı ve gümrükteki büro ve antrepoların genişletilmesi sorunu ortaya çıktı. Trabzonlu rahip Minas Bzhshkian, "Pontos Tarihi" adını verdiği ve 1819 yılında tamamladığı seyahatnamesinde, Trabzon limanını oldukça ayrıntılı aktarır. Trabzon'un Romalılar'dan önce de bir limanı ve çok eski bir ticaret merkezi olduğunu belirtir. "*En büyük iskelesinin sığ olması nedeniyle yazlık liman olarak kullanılan Çömlekçi olduğunu; Ganita, Tuzluçeşme, Taşdirek, Kemer kaya, Mumhane ve Moloz iskelelerinin de işlek olduğunu belirtir. Yoros Burnu'nun Trabzon'un Akçakale ve Platana(Pulathane-Akçaabat) limanlarını çok tehlikeli batı rüzgârlarına karşı koruduğunu ve gemilerin buraya demirlediğini*" yazar (Bzhshkian, 1819: 39-61). Fransız tarihçi ve arkeolog Charles Felix Marie Texier, Trabzon limanı hakkında en önemli bilgileri "Description de L'Asie Mineure" adlı eserinde aktarır. 1849 yılında tamamladığı eserinde Texier, özellikle Xenophon'a atıf yaparak Doğu Karadeniz'de kıyının yavaş yavaş durumdaki tek yeri olarak Trabzon'u verir. "*Vulkanik kayadan oluşan taşların 6. yy.da bir dalgakıran görevi gördüyse de bugün yıkıldığını, bu kayalarla kıyı arasındaki girintinin eski liman olduğunu ve o sırada kum dolduğunu, gemilerin Platana (Pulathane-Akçaabat) koyuna girerek batı ve kuzeybatı rüzgarlarından ko-*

runduğunu, Trabzon kayıkçılarınun gemilerini burada karaya çektiğini, Trabzon'un İran transit ticaretinin limanı olduğunu” bildirir (Texier, 1849:32). 1843 yılında şehre gelen Alman gezgin Karl Heinrich Emil Koch “*şehre bir Avusturya buharlı gemisiyle geldiklerini, limanın doğrudan tehlikeli kuzey rüzgarlarına açık olduğunu ve bu yüzden büyük gemilerin limana giremediklerini ve açıkta demirlediklerini*” belirtmektedir (Koch, 1846:53). 1856 yılında şehre gelen Humphry Sandwith ise, “*Trabzon'un yapay bir limanının olmadığını, gemilerin demirlemesinden hemen sonra bir kayık sürüsünün kendilerine doğru yarış edercesine geldiklerini ve onlara binerek karaya çıktıklarını*” belirtmektedir (Sandwith 1856:16-17). Şakir Şevket 1877 yılında yayımladığı “*Trabzon Tarihi*” adlı eserinde “*Trabzon'un şiddetle iyi bir limana ve iskeleye ihtiyacı olduğunu ve deniz ticaretinin ancak bu limanın yapılmasıyla artacağını belirtirken, Trabzon'da zengin tüccarların bulunmayışının nedeniyle limanın iç bölgelere iyi bir karayoluyla bağlanamaması olarak*” açıklamaktadır (Şakir, 2001:55-56). 1869 yılında Trabzon'a gelen Fransız gezgin Téophile Deyrolle 1878 yılında yayınlanan “*Voyage Dans Le Lazistan Et L'Arménie*” adlı eserinde Trabzon limanından söz eder ve “*kıyıda derinliğin az olması nedeniyle, büyük buharlı gemilerin açıkta demirlediğini, gemilerden kayıkla karaya çıkıldığını, limanda taş ve kazıklarla yapılmış küçük bir iskele bulunduğunu, askeri tersane boyunca bozuk bir yoldan, Erzurum yolunun başladığı Gavur Meydanı'na varıldığını*” belirtir (Deyrolle, 1876:7-15). Görülmektedir ki, Trabzon limanı her ne kadar Doğu Karadeniz'in transit limanı olsa da, hem kıyının fiziksel şartlarının, hem de iskelelerinin büyük gemilere elverişsizliği nedeniyle yanaşma, yükleme ve boşaltmada yetersiz kalmaktadır. Deniz ticaretinin artmasıyla bu soruna çözüm yaratmak isteyen Osmanlı Devleti, liman yapımı ve gemilere yardımcı hizmetler için çalışmaları geç de olsa başlattı. Kırım Savaşı'nın ardından toplanan 1856 Paris Kongresi'nde Osmanlı limanlarının yetersizliği de gündeme gelmiştir. Kırım Savaşı'nda Fransız gemisinde kaptan olan Marius Micheal (Mişel Paşa) 1857 yılında Fenerler İdaresi Umum Müdürlüğü'ne getirilerek limanların ve fenerlerin yapımından sorumlu olur. Öncelikle fenerlerin, sonrasında ise ana limanların iskele ve rıhtımlarının yapımına başlanır. 1886 yılında Trabzon limanına konulan fener (Dz.K.K.1886) yetersiz kalınca, 1887 yılında Yoros Burnu'na (Dz.K.K.1887) ve 1896 yılında merkez limana yakın kayalıklar üzerine (Dz.K.K.1896) bir fener daha konulmasına karar verilir. Trabzon Limanı'nın inşaat planı (TSMK.No:9435) ve projesine (Dz.K.K.1870) ait kayıtlardan liman inşaatının çalışmalarına 1870 yılı öncesinde başlandığı anlaşılmaktadır. Dalgakıran projesine ise 1877 yılında başlanır, ancak 1891 yılında henüz bitirilmemiştir. “*Limanın inşaatı için Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa, 1879 yılında Başvekalet'e sunduğu raporunda 434.782,60 lira bedel belirlemiştir.*” (Dinçer, 1972:184-185). 1877-78 Osmanlı Devleti-Rusya Savaşları nedeniyle proje gecikir, “*limanın yapımı Hasan Fehmi Paşa tarafından başlatılır ve Vali Mazhar Paşa tarafından 1903 yılında bir kısmı tamamlansa da, daha sonraki yıllarda da çalışmalar devam edecektir.*” (Baytal,

2013:21-35). Bununla birlikte İran transit ticareti için büyük önem taşıyan ve Trabzon limanının kara ayağını oluşturan Trabzon-Erzurum-Tebriz ker- van yolunun araç yoluna dönüştürülmesi gerekmektedir. "1846 yılında pro- jelendirilse de savaşlar nedeniyle yolun yapımı 1869 yılında başlatıldı ve 1872 yılında bitirildi."(Kaleli, 2003:22). Bunun yanı sıra aynı dönemde Trabzon Eyaleti içerisindeki diğer yolların onarımlarının yapıldığı, bu onarımlarda askerlerin kullanıldığı, Trabzon merkezden çok sayıda askerin deniz yoluyla inşaat alanına taşındığı ve navlun karşılığının vilayet gelirinden karşılan- dığı kayıtlardan anlaşılmaktadır (Dz.K.K.1875).⁵



Resim 2: Trabzon Limanı, Charles Felix Marie Texier, Description de L'Asie Mineure, Paris, 1849.

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasıyla Trabzon için yaşanan en büyük gelişme, buharlı gemilerin hizmete girmesi oldu. 19. yy. başlarına kadar Trabzon'a deniz ulaşımında yelkenli gemiler kullanılmakta ve Avrupa'yla bağlantı sınırlı sayıda gemiyle sürdürülmekteydi. 1830'lu yıllardan itibaren İstanbul-Trabzon arasında buharlı gemilerin seferlere başlamasıyla, Trabzon zamanla Avrupa'ya doğrudan seferlerin yapıldığı ana liman haline geldi. Trabzon'u transit bir ticaret merkezi olarak öne çıkaran gelişme, İngilizler'in 1830'lu yıllardan itibaren İran ve Doğu ticareti için, Rusya'nın denetiminde olan Kafkasya dışında kalan Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunu tercih etmeleri oldu. İngiltere sanayi devrimi sonrasında kendine yeni pazarlar arıyordu ve Osmanlı piyasasından sonra İran'a da girmek için taşıma masraflarının düşük olduğu güzergâhlar arıyordu. Kısa bir sürede İngilizler'in başlattığı seferlere Fransız ve Rus şirketlerine ait gemiler de katıldı ve Trabzon'a gelen Avrupa gemilerinin sayısı artmaya başladı. "Buharlı gemile-

⁵ Lazistan Sancağı'ndaki Livana (Artvin) yolunun onarımı için Trabzon'dan alınan askerlerin taşınmasına ayrılan Asar-ı Nusrat Vapuru'nun navlun ücreti olan 1.332.080 kuruşun vilayet gelirinden karşılanması emri.

rin hizmete girmesiyle Trabzon'a gelen gemilerin tonajı 1830-1880 yılları arasında yaklaşık 8 kat artarken, ticaret hacmi de 2,5 kat arttı." (Quataert, 1999:115, 169, 177). 1830'lu yıllara kadar henüz tam olarak hissedilmeyen denizyolu ticaretinin etkisi, bu yıllardan itibaren her yıl sürekli artış gösteren toplam ticaret hacminde etkili olmaya başladı. 1838 yılında imzalanan Osmanlı-İngiliz Ticaret Antlaşması sonrasında İngilizler'in Karadeniz'e yönelik ilgileri artınca Trabzon limanının kullanımında Fransa-Avusturya-İngiltere rekabeti ortaya çıktı.

Tablo 1; 1831-1900 Yılları Arasında Trabzon'da İngiliz Gemilerinin Sayı ve Tonajları

Yıllar	İngiliz Gemileri	Tonaj	Diğer Gemiler	Tonaj	Toplam Gemi	Toplam Tonaj	İngiliz Gemileri(%)
1831-35	52	6.325	483	69.798	535	76.123	9,72
1836-40	94	15.200	607	107.585	701	122.785	13,41
1841-45	50	12.409	100	140.416	150	152.825	33,33
1846-50	182	99.140	359	118.412	541	217.552	33,64
1851-55	130	74.540	533	233.782	663	308.322	19,61
1856-60	121	51.409	1.357	433.946	1.478	485.355	8,19
1861-65	31	9.105	1.517	615.885	1.548	624.990	2,00
1866-70	26	13.065	1.747	807.905	1.773	820.970	1,47
1871-75	27	16.506	1.542	872.799	1.569	889.305	1,72
1876-80	42	23.330	1.434	1.165.130	1.476	1.188.460	2,85
1881-85	31	23.739	1.958	1.903.836	1.989	1.927.575	1,56
1886-90	117	128.406	2.392	2.390.211	2.509	2.518.617	4,66
1891-95	71	68.076	2.129	2.350.586	2.200	2.418.662	3,23
1896-1900	5	5.983	2.504	2.884.822	2.509	2.890.805	0,20

Kaynak: A&P 1900:22.

Tablo 2; 1830-1900 Yılları Arasında Trabzon Limanı Ticaret Hacmi (Pound)⁶

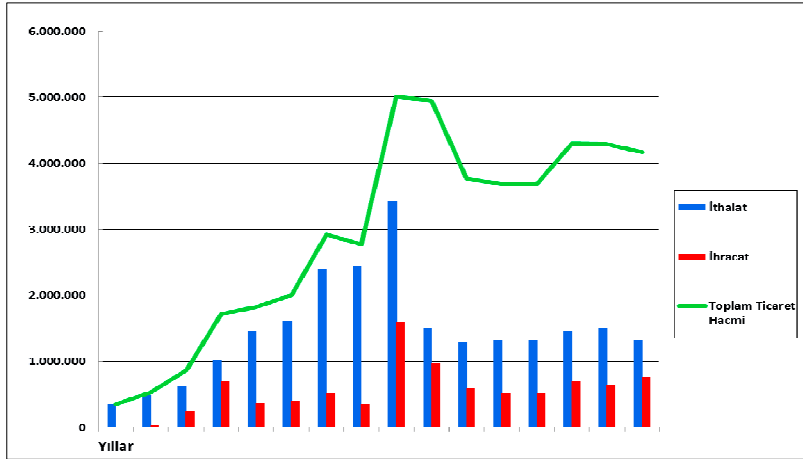
Yıllar	Anadolu İthalatı	İran İthalatı	Toplam İthalat	Anadolu İhracatı	İran İhracatı	Toplam İhracat	Toplam Ticaret Hacmi
1830			350.000				350.000
1832			492.000			39.000	531.000
1834			615.000			245.000	860.000
1835			1.021.000			691.000	1.712.000
1840			1.452.000			366.000	1.818.000
1845			1.610.000			396.000	2.006.000
1850			2.402.000			518.000	2.920.000
1855			2.432.000			342.000	2.774.000

⁶ 19. yy. başlarında 1,05 pound=23 Osmanlı kuruşuydu (Pamuk, 1984:54).

19. Yüzyılda Trabzon Limanı

1860			3.417.000			1.590.000	5.007.000 ⁷
1869	647.000	857.000	1.504.000	319.000	648.000	967.000	4.942.000
1875	389.000	895.000	1.284.000	323.000	275.000	598.000	3.764.000
1880	644.000	684.000	1.328.000	296.000	220.000	516.000	3.688.000
1885	644.000	684.000	1.328.000	296.000	220.000	516.000	3.688.000
1890	788.000	666.000	1.454.000	384.000	311.000	695.000	4.298.000
1895	822.000	683.000	1.505.000	429.000	211.000	640.000	4.290.000
1900	919.000	405.000	1.324.000	536.000	225.000	761.000	4.170.000

Kaynak: A&P 1855-1901:63-64,100-115.



Şekil 1: 1830-1900 Yılları Arasında Trabzon Limanı Ticaret Hacmi

1830-1900 yılları arasında Trabzon Limanı ticaret hacmini gösteren Şekil 1'de yer alan grafiğe bakıldığında 1830-1900 yılları arasında toplam ithalat 10 kat, ihracat ise 40 kat artmıştır. 1860-1900 yılları arasında ise hem ithalatta, hem de ihracatta yaklaşık 2 kat azalma yaşanmıştır. İhracat ithalata göre daha dalgalı bir seyir izlemiştir ki bunun ana nedeni ihracatın tarım ürünlerine dayanmasıdır. Buradan da anlaşılacağı üzere Trabzon limanı için 2 dönem söz konusudur: 1800-1860 yılları arası "altın çağ" ve 1860-1900 yılları arası "gerileme çağı". Bununla birlikte Trabzon limanındaki ticaret, ithalat ağırlıklıdır ve tüm yıllarda ihracat ithalatı karşılayamamaktaydı. 1830-1850 yılları arasında İran ticareti Trabzon'un toplam ticaret hacminin çoğunluğunu oluşturuyordu 1850-1860 yılları arasında ise savaşlar nedeniyle gerilemeye başlayan Karadeniz ticaretindeki İran payı, 1870'li yıllar-

⁷ A.B.D.'nin İstanbul Büyükelçisi Eugene Schyler, Başkanlığa sunduğu 1877 yılına ait raporda, Trabzon limanının 1860 yılındaki ticaret hacmini yaklaşık 17.082.000 \$, 1875 yılında ise 5.845.000 \$ olarak bildirmektedir. Mr. Schuyler to Mr. Hunter, Possibilities of Trade with Persia, Consulate General of US, Constantinople, 28 October 1877, s.147.; Papers Relating to Foreign Relations of US 1877-78, Government Printing Office, Washington, 1878.

dan itibaren Tiflis-Batum demiryolunun kullanılması nedeniyle sürekli azaldı.

Tablo 3; Trabzon'da Deniz Ticaret Hacmi (1833 ve 1836 Yılları)

Yıllar	1833					
	Gelen			Giden		
Bayrak Devleti	Gemiler	Tonaj	Değeri(Pound)	Gemiler	Tonaj	Değeri(Pound)
İngiliz	12	1.617	45.290	12	1.617	24.750
Rus	5	511	29.194	5	511	910
Osmanlı	77	9.606	411.200	62	7.732	8.500
Diğer	8	1.088	74.325	8	1.088	10.468
Toplam	102	12.822	560.009	87	10.948	44.628
Yıllar	1836					
	Gelen			Giden		
Bayrak Devleti	Gemiler	Tonaj	Değeri(Pound)	Gemiler	Tonaj	Değeri(Pound)
İngiliz	27	2.591	326.304	28	3.658	69.876
Rus	13	1.829	178.085	15	2.205	19.292
Osmanlı	119	18.621	724.949	107	16.803	759.942
Diğer	13	2.607	204.455	13	2.607	10.263
Toplam	172	25.648	1.433.793	163	25.273	859.373

Kaynak: Turgay 1994:53.

Tablo 3'te gösterilen 1833-1836 yılları arasında Trabzon limanına gelen ve giden gemilerin dağılımına bakıldığında bu dönemde Osmanlı Devleti'nin Karadeniz ticaretinde egemen olduğu ve diğer devletlerin henüz pazara girmedikleri görölmektedir. Bununla birlikte 3 yıl gibi çok kısa bir sürede Karadeniz pazarının canlandığı, ticaret hacminin tonaj bazında 2 kat, değer bazında ise 3 kat arttığı ve bu artışın Osmanlı gemileriyle karşılandığı izlenmektedir. Özellikle Trabzon limanından Karadeniz limanlarına ve Avrupa'ya giden malların değerinde yaklaşık 20 kat artış olduğu görölmektedir ki, bunun çevre illerden sağlanan değerli maden cevherleri ve İran ipeğinden kaynaklandığı düşünölmektedir. Burada Osmanlı Devleti'nin bu dönemde Karadeniz'de yelkenli gemiler yerine buharlı gemileri kullanmaya başlamasının açık etkisi görölmektedir. Ancak bir süre sonra özellikle İngiliz ve Avusturyalı şirketlerin pazara girmesiyle Osmanlı Devleti Karadeniz ticaretindeki ve deniz taşımacılığındaki bu üstünlüğünü kaybetmiştir.

Alman seyyah ve araştırmacı Mordmann'ın Trabzon hakkında verdiği bilgilerden yararlanılarak oluşturulan Tablo 4'e göre 1858 yılında Trabzon'a çeşitli ölkelerden gemiler gelmekle birlikte, gemilerin çoğunluğunu Türk, Avusturya ve Fransız buharlı gemileri oluşturmaktadır. Avusturya ve Türk gemilerinin tonajlarının yüksek olması nedeniyle yük taşıma kapasiteleri de yüksekti. Osmanlı Devleti Karadeniz'deki buharlı gemi trafiğinde yaşanan canlılığa ayak uydurmak için yeni buharlı gemiler satın almış ve Avusturya şirketleri karşısında buharlı gemi şirketi kurmak isteyen Türklere bazı kolaylıklar getirmişti. Bununla birlikte, "Osmanlı limanlarında İngi-

lizler'in yoğun ticari faaliyetleri görülse de, limanlara gelen malların %65-70'ini Avusturya gemileri taşımaktaydı" (Turgay, 1994:55). Bu dönemde limana gelen ve giden malın toplam miktarlarına bakıldığında gemilerin tonajları aynı olmasına rağmen, Avrupa'dan gelen malların değerinin Trabzon'dan giden malların değerinin yaklaşık 3 katı olduğu görülmektedir. Bunun nedeni ise giden malların değeri düşük işlenmemiş hammadde, gelen malların ise Avrupa'nın kaliteli sanayi ürünleri olmasıdır. Bu durum Karadeniz ticaretinin karlılığını bir kez daha ortaya koymaktadır ki, "tüm Karadeniz ticareti içerisinde İngiltere %80'lik kısmı elinde tutmaktaydı." (Schuyler vd., 1877:147).

Tablo 4; 1858 Yılında Trabzon'da Deniz Taşımacılığı ve Ticaretin Ülkelere Göre Dağılımı

Bayrak Devleti	Gelen	Tonaj	Değer (kuruş) ⁸	Gi-den	Tonaj	Değer (kuruş)
İngiliz	8 Buharlı 11 Yelkenli	8.798	77.175.000	19	8.798	2.760.000
Fransız	51 Buharlı	15.740	102.150.000	50	15.380	39.450.000
Avusturya	44 Buharlı 4 Yelkenli	30.920	174.000.000	48	30.920	52.800.000
Rus	16 Buharlı 47 Yelkenli	10.675	3.600.000	63	10.675	7.000.000
Türk	40 Buharlı 49 Yelkenli	27.030	156.000.000	80	25.620	72.300.000
Mısır	14 Buharlı	5.242	30.500.000	14	5.242	9.200.000
Yunan	34 Yelkenli	6.034	5.250.000	34	6.034	800.000
Toplam	173 Buharlı 145 Yelkenli	104.439	548.675.000	308	102.669	184.310.000

Kaynak: Mordmann 1925:412-415.

Düzenli gemi seferlerinin başlaması ve stratejik konumu Trabzon limanını, İngiliz ve diğer Avrupa devletlerinin başlıca ticaret merkezi haline getirdi. Daha önce Erzurum, İzmir ve İstanbul'a karayoluyla ulaşan İran mallarının büyük bir kısmı, Trabzon üzerinden deniz yoluyla gönderilmeye başladı. Avrupa malları Trabzon üzerinden İran ve Doğu Anadolu'ya taşınırken, Doğu ve Güneydoğu Anadolu gibi iç bölgelerden elde edilen ürünler de Trabzon üzerinden Avrupa'ya gönderiliyordu. Deniz ticareti o kadar büyümüştü ki, ortaya çıkan personel ihtiyacını gidermek amacıyla şehirde bir deniz mektebi açılmasına yönelik Bahriye Meclisi'nde görüşmeler yapıldı (Dz.K.K. 1871). Bununla birlikte 1853-1856 yılları arasında süren Osmanlı-Rus Savaşı sırasında deniz ticareti azaldı, Osmanlı Devleti özellikle Ruslar'ın Karadeniz'deki ticaretini sınırlandırma yoluna gitti (Dz.K.K. 1853). 1853 yılının sonlarında verilen emirlerde Rus gemilerinin Trabzon'u terk etmele-

⁸ 19.yy.başlarında 1 kuruş=120 akçe. Ayrıca İngiltere elçisi William Gifford Palgrave 1869 yılına ait raporunda, Osmanlı Lirası=113 kuruş, İngiliz Poundu=123 kuruş, Rus Altını=101 kuruş, Fransız Frangı=99 kuruş, Amerikan Doları=25 kuruş olarak Trabzon'da işlem gördüğünü belirtmektedir (Palgrave 1869).

ri isteniyordu (Dz.K.K.1853). Savaş sonrasında Trabzon'un İran ticaretindeki önemini anlayan Ruslar, İngiliz mallarının Kafkasya ve İran'daki pazar üstünlüğünü kırmak ve bu bölgedeki ticarete egemen olmak için, İran'a ihracatı serbest bırakıp ithalatı yasaklamak, yeni yollar açmak, düşük vergi almak ve karantina sürelerini kısaltmak gibi uygulamalarda bulunurken, Trabzon-Tebriz hattına alternatif olarak Sohum (Suhumkale)-Tiflis hattını da devreye soktu. "Özellikle 1872 yılında limanın ve 1874 yılında Tiflis demiryolunun yapılmasıyla Poti limanı, Trabzon limanına rakip hale geldi." (Kaleli, 2003:22). Bununla birlikte yayılmacı siyasetini devam ettiren Rusya, batıda Balkanlar'dan ve doğuda Kafkaslar'dan Osmanlı Devleti'ni zorlamaya başladı. Nitekim 1878-1879 yıllarında Rusya'yla yapılan savaşlar sonunda Batum'un Ruslar'a geçmesiyle, İran transit ticareti sayesinde büyük gelişme gösteren Trabzon Limanı belirgin bir gerileme yaşadı. Ruslar'ın İran demiryolunu açmaları ve Trabzon-Erzurum-Tebriz bağlantı yollarının yetersiz kalması, Trabzon'un Karadeniz ticaretindeki yerini Samsun ve Batum limanlarına kaptırmasına neden oldu.

Seferler, Tüccarlar, Mallar

Avrupa için Karadeniz ticaretinin önemi daha 18.yy.da anlaşılmaya başlamıştı. Özellikle İngiltere'nin Hindistan ve diğer Asya sömürgelerine ulaşımında ve sanayi ürünlerine yeni pazarlar arayışında Karadeniz kısa ve ucuz ulaşımıyla öne çıkmaktaydı. 1762-1765 yılları arasında İstanbul büyükelçisi olan Henry Grenville 1765 yılında hükümetine yazdığı bir raporda "Türkler Karadeniz'i başka herhangi bir devletle paylaşmazlar ve bütün yabancılar bu denizden çıkarılmıştır. Karadeniz, İstanbul'u besleyen bir annedir ve onun buğday, hububat, arpa ve değişik uluslar gibi tüm ihtiyaçlarını ve zahireyi karşılar. Karadeniz ticareti öylesine kazançlı ki, 3 gemisinden sadece bir tanesi sağ salim dönen tüccar bile kayba uğramaz..." (Grenville, 1965:10) ifadesiyle Karadeniz'in önemini ortaya koymaktaydı. Yine "1812 yılında İngiltere İstanbul büyükelçisi Sir Gore Ouseley, İran ipeğinin Buşir limanı yerine Trabzon'dan gemiye yüklenmesi halinde kara nakliyesinin %2,5'den %1'e düşeceğini ve Trabzon-İngiltere arasındaki navlunun Buşir-İngiltere arasındaki maliyetten daha az olacağını bildirerek, Trabzon-Tebriz yoluna dikkat çekmişti." (Issawi, 1970:18-19). Karadeniz'e Avrupalı devletlerin ilgisinin artmasıyla, aynı zamanda ticareti de yönlendiren Avrupalı elçiler 19. yy. ilk yıllarında Trabzon'da görülmeye başladı. "1796 yılında Trabzon'a gelen Fransız heyeti içinde bulunan Beauchamp, hem Trabzon'da hem de Sinop'ta bir Rus elçi olduğundan bahseder. Daha sonra 1806 yılında Ragusalı (Dubrovnik) Roubaut'un birkaç ay Rusya elçisi olarak Trabzon'da bulunduğu bilinmektedir." (Yerasimos, 1994:247). 1820 yılında 35 tayfasıyla kaybolan Rus gemisinin bulunması hakkında Rus elçisi tarafından yapılan müracaat kaydından Rusya'nın Trabzon'da daimi elçi bulundurduğu ve Rusya liman-

larından seferler düzenlendiği anlaşılmaktadır (BOA.CT.98,1820).⁹ Fransızlar ise Trabzon'un İran ticaretindeki önemini ilk olarak Napolyon döneminde anlarlar ve elçilik açarlar. "1803 yılında Trabzon'un ilk Fransa elçisi olan Pierre Jérôme Dupré ticaret gemileri inşa eden bir kereste şirketine sahip olan ve Doğu'dan kereste satın alan bir tüccardı." (Meeker, 2005:204-205) 1830 yılında ise Trabzon'un ilk İngiltere elçisi olan ve İzmir ve İstanbul'daki İngiliz tüccarlarla bağlantıları bulunan James Brant, kiraladığı gemileri İngiliz mallarıyla dolu olarak Trabzon'a getirdi. Trabzon yolunun bu canlılığını gören İngilizler, İstanbul-Trabzon arasında 1836 yılından itibaren buharlı gemi seferlerini başlattılar. "1836 yılında bir İngiliz şirketine ait "Essex" ve ardından "Crescent" adlı buharlı gemiler İstanbul-Samsun-Trabzon arasında, 15 günlük seferlere başladı. Bu şirketi 1837 yılında Avusturya'nın Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft¹⁰ firmasının "Fernando" adlı gemiyle seferlere başlaması izledi." (Issawi, 1970:55). Buharlı gemilerle birlikte seferler zamanla düzenli bir şekil aldı, gemi şirketlerinin sayısı arttı ve dolayısıyla devletlerin rekabeti de arttı. 1857 yılında Russian Steam Navigation şirketi, Kırım'dan başlayarak Azak Denizi, Potikale, Batum, Trabzon ve Samsun bağlantılı düzenli seferler başlattı. Fransızlar'ın Messageries Maritimes 1856 yılında, Paquet şirketi ise 1879 yılında Trabzon'a seferlere başladı. "Osmanlı Fevaid-i Osmaniye (sonradan İdare-i Mahsusa) şirketi ise Trabzon'a 1840'lı yıllarda sefere başlamıştı." (Kuran, 1995:159-163). 1840 yılında Trabzon'a gelen Alman tarihçi ve gezgin Jacop Philipp Fallmerayer ve Moritz Wagner, İstanbul'dan Trabzon'a giderken bindiği, "Austrian Lloyd şirketine ait "İstanbul" adlı geminin çok güzel ve lüks bir donanıma sahip olduğunu" söylemektedir (Fallmerayer, 1845:73,195-196). 1842 yılında Trabzon'a gelen Robert Curzon ise İstanbul'dan "Trabzon'a giden buharlı gemilerin sürekli olarak malla yüklü olduğunu, ek seferlerin yapılması durumunda daha fazlasının gönderilebileceğini, bu eksiklik nedeniyle İngilizler'in elinde olan İran ticaretinin Rum tüccarların eline geçtiğini" yazmaktadır (Curzon, 1854:24). "Nitekim 1842 yılında Trabzon Limanı'na Tebriz'e gönderilmek üzere indirilen balya ve sandık sayısının yılda 32.000'i bulunduğu bilinmektedir." (Goloğlu, 1975:167-169). 1848 yılında Trabzon'a gelen Austen Henry Layard ise "Güney Karadeniz kıyılarında bundan 12 yıl önce yabancı gemilerin çok ender görüldüğünü, şimdi ise belirli limanlara her hafta seferler düzenlendiğini" yazmaktadır (Layard, 1853:6).

1870'de Trabzon'daki Yabancı Elçiler: Rusya büyükelçisi Mösyö Maşnin (General A. N. Moshnin); Belçika elçisi Mösyö Ropol; İran karpedazi (elçisi) Mirza Ali Ekber Han; İngiltere elçisi Mösyö Palgraf (William Gifford Palgrave); Fransa elçisi Mösyö Derşe; Avusturya-Macaristan elçisi Mösyö Martiret; Müttefik Almanya elçisi Mösyö Budmer; İtalya elçisi Mösyö

⁹ Arşiv belgesi Rus elçisi tarafından yapılan müracaat üzerine Trabzon Valisi'nin yanıtını içermektedir.

¹⁰ 1844'te Donau şirketi Austrian Lloyd tarafından satın alındı.

Dogresti; Nedirland elçisi Mösyö Todor İspatar; Canik kazasındaki Rusya elçisi Mösyö Kakacı; Lazistan kazasındaki Rusya elçisi Mösyö Cudici (Trabzon Vilayet Salnamesi 1870:129).¹¹



Resim 3: Trabzon Limanı, J.Laurens, 115x223 mm.,
L'illustration, 1854, C.23, Paris, Fransa.



Resim 4: Denizden Trabzon, 1856, Ivan Konstantinovich Aivazovsky, 271x411 mm,
Saratovskiy Gosudarstvennyy Khudozhestvennyy Muzei, Saratov, Rusya Federasyonu.

19.yy.da zaman zaman tonajı ve sayısı değişen gemilerle Trabzon'a seferler düzenleyen şirket ve acentelerin faaliyetleri şu şekilde sıralanabilir (Trabzon Vilayet Salnamesi 1870:157,159):

¹¹ Yabancılara ait adlar salnamede yazıldığı gibi aktarılmıştır.

Fevaid-i Osmaniye Kumpanyası; Şirkete ait buharlı gemiler her çarşamba Dersaadet'ten (İstanbul) hareketle Ereğli, Amasra, İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye, Ordu ve Giresun'a uğrayarak pazar günü Trabzon'a gelir, yolcu ve yükünü boşalttıktan sonra Rize iskelesine uğrayarak Batum'a ulaşır. Çarşamba sabahı Batum'dan Trabzon'a hareket eder ve Trabzon'dan yük ve yolcuları alarak aynı iskelelere uğrayıp Dersaadet'e (İstanbul) döner. Trabzon merkez acentesi Andon Efendi, Giresun acentesi Haçador Efendi, Ordu acentesi Kadri Efendi'ydi. Bahriye Nezareti tarafından 1889 yılında Dnz. Bnb. Süleyman Nutki Bey tarafından çıkarılmaya başlayan Ceride-i Bahriye dergisinin ilk sayısında yer alan İdare-i Mahsusa'nın gemilerine ait programda, her hafta Salı günleri İstanbul'dan hareketle Ereğli, İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye, Ordu, Giresun, Tirebolu ve son olarak Trabzon'a giden ve her pazartesi Trabzon'dan hareketle Cuma günü İstanbul'a ulaşan seferler duyurulmuştur (Ceride-i Bahriye, 25 Haziran 1889). Şirketin Trabzon'a işleyen gemilerinin arasında Eser-i Hayr, Hüma Pervaz, Medar-ı Tevfik, Asar-ı Nusrat, Eser-i Cedid, Tair-i Bahri, Ereğli, Kars, Girit ve Üsküdar Vapurları bulunmaktaydı. Şirketin gemilerinde kaza ya da arıza çıktığında seferlerde Avusturya gemileri kiralanarak kullanılıyordu. 1832 yılında Trabzon'a giden Üsküdar Vapuru'nun kaza yapması nedeniyle yerine Tair-i Bahri Vapuru seferlerde görev aldı (BOA.CT.0927;1832). 1842 yılında ise Trabzon'a işlemekte olan Ereğli Vapuru'nun tamirine kadar yalnız Üsküdar Vapuru işleyeceğinden tüccarların zorluk çekmemesi için Üsküdar Vapuru yükü aldıktan sonra kalan yolcu ve eşyanın Avusturya vapurlarına yüklenmesine engel olunmaması Trabzon Valisi'nden istenmekteydi (BOA.CT.1440;1842). 1847'de ise Trabzon'dan ticari yüklerin taşınmasında Avusturya şirketinin sorun çıkarması nedeniyle tersaneden Eser-i Cedid Vapuru'nun görevlendirildiği bildirilmekteydi (BOA.CT.1374;1847). 1856'da İngiltere'de yapılan 1020 tonluk "Kars" adlı gemi Trabzon hattında çalışmaktaydı ve 1874'te hizmet dışı kalana dek Fevaid-i Osmaniye İdaresi'ne bağlı olarak Trabzon'a yük ve yolcu taşıdı. Karadeniz'de işleyen Osmanlı posta gemileri Ereğli'ye uğrayıp kömür ve posta alırdı. Nisan 1875'te bu uygulamanın dışına çıkan Medar-ı Tevfik Vapuru Trabzon'dan gelip Ereğli limanından kömür almış ancak postaları almadan limandan ayrılmıştı. Sonraki yıllarda İdare-i Mahsusa'ya çevrilen şirket kötü yönetim nedeniyle eski gücünü kaybetti ve 1899'da Trabzon hattı iptal edildi.

Rusya Kumpanyası: Rus denizcilik şirketi Compagnie de Navigation et de Commerce'in 1836 yılında Karadeniz'de 12 gemisi çalışırken, 1873 yılında Karadeniz hatlarında Trabzon uğraklı 27 gemisi çalışmaktaydı. Şirketin İstanbul acentesi Korostovtzev idi. Rus postaları 1857 yılından itibaren Russian Steam Navigation şirketi tarafından taşınıyordu. Şirkete ait buharlı gemiler her cumartesi Dersaadet'ten (İstanbul) hareketle İnebolu, Samsun, Ordu ve Giresun'a uğrayarak salı günü Trabzon'a gelir, yolcu ve yükünü boşalttıktan sonra çarşamba günü Batum'a ulaşır. Her pazar Batum'dan hareketle aynı iskelelere uğrayıp Dersaadet'e (İstanbul) döner. Trabzon

merkez acentesi aynı zamanda Rusya elçisi olan Mösyö Maşnin (General A. N. Moshnin), Giresun acentesi Mösyö Çerbiv, Ordu acentesi Mösyö Karabet Ağa'ydı.

Fransız Kumpanyası: 1835 yılında kurulan Fransız denizcilik şirketi Compaigne Des Messageries Maritimes'in İstanbul'daki acentesi Fransız asıllı Charles Dechaud'du. Şirketin Marsilya çıkışlı ve dönüşlü olmak üzere İstanbul-Trabzon seferleri bulunmaktaydı. Özellikle 1835-1839 yılları arasında Trabzon hattının karlı bir hat olduğu şirket kayıtlarından anlaşılmaktadır. 1857 yılının sonlarında doğru Karadeniz'in değişik yerlerinde acenteliklerin kurulmasıyla, 1858 yılından itibaren düzenli seferlere başladı. Şirkete ait buharlı gemiler her pazartesi Dersaadet'ten (İstanbul) hareketle İnebolu, Samsun, Ordu ve Giresun'a uğrayarak perşembe günü Trabzon'a gelir, her cumartesi Trabzon'dan hareketle aynı iskelelere uğrayıp Dersaadet'e (İstanbul) döner. Trabzon merkez acentesi Mösyö Ropok, Giresun acentesi Mösyö Çıkorski, Ordu acentesi Mösyö Kalya'ydı. 1874'te Karadeniz seferlerine başlayan Fransız denizcilik şirketi Compaigne de Navigation Armenienne et Marocaine 9 gemisiyle Trabzon-İstanbul seferlerini yapmaktaydı. İstanbul acentesi Laurent Reboul idi. Fransız asıllı Rebouller 1820 yılında İzmir'e, daha sonra ise Trabzon'a geldiler. Trabzon'da Laurent Reboul, kendi adını taşıyan vapur acentesi şirketini kurarak ticarete başladı. "*Fransız denizcilik şirketleri Compaigne Des Messageries Maritimes ve La Compaigne Paquet'in Trabzon'daki acenteliklerini yaptı. Trabzon'dan İspanya ve Fransa'ya başta yumurta olmak üzere çeşitli gıda malzemeleri ihraç etmekteydi.*"(Öndeş, 2013:247).

Avusturya Kumpanyası: Şirkete ait buharlı gemiler her cuma Dersaadet'ten (İstanbul) hareketle İnebolu, Samsun, Ordu, Giresun ve Tirebolu'ya uğrayarak pazartesi günü Trabzon'a gelir, her perşembe Trabzon'dan hareketle aynı iskelelere uğrayıp Dersaadet'e (İstanbul) döner. Trabzon merkez acentesi Mösyö Radliya, Giresun acentesi Mösyö Sumutcan'dı. 1836 yılında kurulan Avusturya-Macaristan denizcilik şirketi Lloyd Austriaco-Triestino, Trieste çıkışlı İstanbul-Samsun-Trabzon tarifeli seferler yapmaktaydı. İstanbul'daki acentesi Acentesi Donizetti&Brazzafolli idi (Trabzon Vilayet Salnamesi, 1870:157,159).

Yüzyılın son 20 yılında Trabzon'la ve Trabzon aracılığıyla ticaret yapan ülkelerin sayısı arttıkça, kurulan yeni hatlar ve seferler de arttı. Osmanlı Devleti özellikle yabancı gemi şirketlerinin faaliyetlerini denetlemek için çeşitli düzenlemeler getirdi. Bu bağlamda "*şirketlerin İstanbul ve diğer önemli limanlarda şube açmaları veya acente görevlendirmeleri Ticaret Nezareti'nden alınan izinle yapılmaktaydı.*"(Kazgan, 1991:161)¹² Yine bu dönemde posta taşımacılığı da deniz ticaretinin önemli bir koluydu. Trabzon'a

¹² Bu izin 1871 yılında çıkarılan "Memaliki Ecnebiye'de teşkil eden şirketlerinin Memaliki Devleti Aliye'de icra-i muamelat için küşat veya tayin edecekleri acenteler hakkında nizamname" ile verilmekteydi.

posta taşımacılığı ve aynı zamanda deniz taşımacılığı da yapan gemi acenteleri ise şunlardı:(Rowe, 1996)

Tablo 5; 1870'de Trabzon'da Deniz Taşımacılığı Yapan Şirketler ve Vapur Seferleri

İskeleler	Fevaid-i Osmaniye Kumpanyası	Rusya Kumpanyası	Fransız Kumpanyası	Avusturya Kumpanyası
Dersaadet (İstanbul)	Çıkış: Her Çarşamba	Çıkış: Her Cumartesi	Çıkış: Her Pazartesi	Çıkış: Her Cuma
Ereğli	Kömür alımı			
Amasra	X			
İnebolu	X	X	X	X
Sinop	X			
Samsun	X	X	X	X
Ünye	X			
Ordu	X	X	X	X
Giresun	X	X	X	X
Tirebolu				X
Trabzon	Varış: Her Pazar	Varış: Her Salı	Varış: Her Perşembe Çıkış: Her Çarşamba	Varış: Her Pazartesi Çıkış: Her Perşembe
Rize	X			
Batum	Çıkış: Her Çarşamba	Çıkış: Her Pazar		

Kaynak: Trabzon Vilayet Salnamesi 1870:159.

Hochstrasser&Co, P.E. Schilizzi; 1852 yılında Trabzon'da İsviçre asıllı Hans Hochstrasser tarafından kurulan şirket, hat acenteliği ve transit taşımacılık yapmaktaydı. İran'dan kuru yemiş, ipek, halı gibi transit yükler Trabzon'a gelir, buradan Avrupa'ya gönderilirdi. Hochstrasser özellikle İspanya'ya fındık ve yumurta ihraç ederdi.

Wilson&Co Line; 1822'de kurulan İngiliz denizcilik şirketinin 1870 yılından itibaren başta Trabzon olmak üzere Karadeniz limanları arasında ring seferleri bulunmaktaydı. İstanbul'daki acentesi F.Heald&Rizzo idi.

Deutsche Levante Linie; 1889 yılında kurulan Alman denizcilik şirketi Almanya limanlarıyla Trabzon başta olmak üzere Karadeniz limanları arasında düzenli hat seferleri yapmaktaydı. Gemilerinin birçoğuna Anatolia, Angora, Stamboul gibi Türk şehirlerinin adları verilmişti. İstanbul'daki acentesi İtalyan asıllı Agelasto, Sfezzo&Co idi.

Peninsular&Oriental Steam Navigation Company; 1815'te kurulan İngiliz denizcilik şirketinin, 1851 yılında Trabzon limanı başta olmak üzere Karadeniz hattında 6 gemisi çalışmaktaydı. İstanbul'daki acentesi W. Seager'di.

T.B.Morton&Co.; 1855 yılında İstanbul'da kurulan denizcilik şirketi İstanbul-Trabzon arasında düzenli seferlerle posta, paket ve yük taşımaktaydı.

Cie De Navigation A Vapeur Panhellenique; Şirkete ait "Thraki" adlı gemi kaptan D. Calamides yönetiminde 26 Temmuz 1890'da Pire limanından hareketle Samsun-Trabzon-Batum seferini yapmıştı.

La Societe Unie des Bateaux a Vapeur; Odessa-Trabzon uğraklı seferleri olan şirketin İstanbul acentesi C.J.Reppen&Cie idi.

Tablo 6; 1896-1897 Yıllarında Trabzon'a Düzenli Sefer Yapan Gemi Şirketleri ve Temsilcileri

Şirket	Acenta
Deutsche-Levant Line	Hochstrasse şirketi
The Danoise	M. Khidichian
The Ege	Phostiropoulos
Austrian Lloyd	A. Sassi
Messageries Maritimes	Boyaighi
General Italian Navigation	A. Mahokian
Pan-Hellenic Company	N. D. Constantinoff
Paquet Company	M. Missir
Russian Navigation Co.	E. Serafimow
Russian Black Sea Company	Phostiropoulos

Kaynak: Turgay 1994:59.

Deniz ticaretinde bir diğer sorun ise sigorta işlemleriydi. Yüzyılın başlarında henüz sigorta acenteleri olmadığından kaçakçılık veya zararlar sonucunda oluşan tazminat bedelleri devlet tarafından karşılanıyordu. 1801 yılında Rus Todori kaptanın gemisine yüklenerek Trabzon'dan Yafa'ya gönderilen tahılın eksik çıktığı belirlenmiş, eksik çıkan miktarın tazmin edilmesi Trabzon Valiliği'nden istenmişti (BOA.CT.6886;1801). Yine 1804 yılında Rumeli iskelelerine götürülmek üzere bir Rus tüccarın kiraladığı Rizeli Köroğlu Mehmed Reis'in gemisiyle Kefe'den yüklediği kuru balık ve havyarı, kayıtlı yere götürmeyip Trabzon'da satmış olduğu Rus elçiliğinden bildirilerek malın bedelinin tahsili istenmişti (BOA. CT.6886;1801). İlerleyen yıllarda ise acentelerin açılmasıyla sigorta işlemleri yapılmaya başladı. 1873 yılında Trabzon'da Helvetia, Lloyd Suisse ve Lyonnaise şirketleri deniz sigortası, Gironde ise genel sigorta işlemleri yapıyordu. 1884 yılında ise Trabzon'da Reliance, Manheimer ve La Fonciere şirketlerinin temsilcilikleri vardı. 1894 yılında şehirde sayıları 16'yı bulan Marine Insurance Company, La Fonciere, Helvetia, Manheimer, Campagnie Generale de Dresde, Assicurazioni Generali di Trieste, British Lloyds, North British Mercantile and Northern Company, The Gresham, The Patriotic, The New York, Ottoman Insurance Company, Lloyd Suisse, La Badoise, La Maritime Belge ve La Compagnie Francoise şirketleri sigorta işlemleri yapıyordu (A&P, 1873:1632; 1884:1984; 1894:5).

19. yy.da deniz ticaretinin hacminde yaşanan artış Karadeniz limanlarında önemli bir tüccar kesimin ortaya çıkmasını sağladı. İstanbul, Varna, Samsun, Trabzon ve Rize'de oturan bu tüccarlar çoğunlukla Rum kökenli

gayrimüslüm denizcilerdi. Uluslararası ticaretten yararlanan gayrimüslim Osmanlı tüccarları, Avrupalı tüccarlar gibi himaye edilmeye ve vergilerde indirim-ayrıcalık tanıyan beratlardan yararlanmaya başladılar. Osmanlı Devleti'yle Avrupa arasındaki ticarete aracı olan, yabancıların himayesine giren ve sonuçta zenginleşen "beratlı" denilen özellikle Rum ve Ermeni tüccarlar bir süre sonra Batılı tüccarların da yerlerini almaya başladı. Frederick Walpole 1850 yılında geldiği Trabzon'a ait gözlemlerini anlattığı "The Ansayrii and the Assassins.." adlı eserinde "*Yerli tüccarlar yavaş yavaş İngilizler'in ve yabancıların elinden aldıkları ticaretin büyük kısmını idare etmektedirler. Tüccarlar Liverpool, Manchester ve Avrupa'da diğer ülkelerde acentelere sahiptirler ve bu yolla ticareti daha ucuza getirmektedirler*" diyerek özellikle gayrimüslim Osmanlı tüccarlarının uluslararası ticarete geldikleri noktayı açıkça ifade etmektedir (Walpole, 1851:219-221). Bununla birlikte 19. yy.da gelişen Trabzon-Tebriz yolunda ticaret yapan yabancı tüccarlar Trabzon'a yerleşerek ticarethaneler açmıştı. Özellikle 1826 yılında Tebrizli Ermeni bir tüccar olan Sittik (Sıddık) Han, İngiltere bağlantılarıyla Trabzon limanına taşımacılık yapmıştır. İstanbul, Trabzon, Erzurum ve Tebriz'de acenteleri olan Sittik Han, Erzurum ve İran'ın kuzeyinde satılmak üzere İngiliz pamuklu ürünlerini ithal etmekteydi. Yine diğer bir Ermeni tüccar olan Sadi Han, 1831 yılında İngiliz malları yüklü gemilerle Trabzon'a gelmiştir. "*İngiliz elçisi James Brant'in kurduğu Trabzon'un ilk yabancı ticarethanesinin İranlı tüccarları Hafız Ağa, Seyyid Murtaza, Rahim Ağa'ydı.*" (Issawi, 1970:18-19). Bu ticarethane İran ve Kuzeydoğu Anadolu'nun ürünlerinin, özellikle yünün İstanbul üzerinden ihracatını yapmaktaydı. Trabzon'daki ilk Fransız tüccarlar ise 1845 yılında Marsilyalı bir ticarethaneye bağlı olan Arnaud ve Querin idi. Tebriz ve Sohum'da (Suhumkale) acenteleri olan bu ticarethane Lazistan, Gürcistan ve İran'a Fransız mallarını, özellikle alkollü içkiler, şeker, parfümeri ve ipekliler satmaktaydı. Bununla birlikte 1846 yılında Marcopoly Belçika elçisi Charnaud ile bir şirket kurdu. 1848 yılında ise Avusturyalı tüccar Pryantz, Trabzon'da Avusturya ticarethanesini açtı. "*1851 yılında tüccar Ricard'ın yönetiminde yeni bir Fransız ticarethanesi daha açıldı. Aynı zamanda acente işletmesi olan P.E. Schilizzi ve Ermeni bir tüccar olan Mısıryan Ohannes ticarethaneleri açıldı.*" (Yılmaz, 2013:39-76). Bu dönemde Osmanlı Devleti çıkardığı emirlerle ticareti ve tüccarları denetim altında tutmaya çalışmaktaydı (BOA.CT.1783; Haziran/Temmuz 1839).¹³

¹³ Arşiv belgesi Hayriye ve Acem tüccarının malı olarak Trabzon'a gidecek olan vapurun bağlı olacağı kurallara dair bilgi içermektedir.

Tablo 7; Trabzon'da 19.yy.ın Sonlarına Doğru Gemi Acenteliği ve Deniz Ticareti Yapanlar

Mimbıyıkzade Hacı Hüseyin	Rum Gavran oğlu Yanika ve Yorgi Efendiler
Çakırzade Mehmet	Rum Hacı ¹⁴ Dumanoğlu İlyâ Ağa
Kırzade Ali İsmail	Hacı Agosyan İstefan Ağa
Hacı Ali Hafızzade Hasan Rıza Bey	Mısıryan Ohannes Efendi
Sadık Efendizade Vehbi Efendi	Merküryan Agop Ağa
Nemlizade Hacı Ahmet Efendi (Aynı zamanda taşımacılık kolektif şirketi başkanı)	Bargüzak oğlu Simyon Ağa
Üçüncüzadeler	Rum Boduroğlu Yanika Ağa
Yelkencizade Ömer	Rum Kısırlı Hacı Yani Ağa
Yunuszade Ali Şefik	Puluroğlu Nicola Ağa
Hacı Alizade Mustafa Efendi	Sargancıoğlu Nikola Ağa
Sandalcızade Hüseyin ve Temel Efendi- ler	Mazlumyan Artin Ağa
Arnavudzade Ahmet Efendi (Aynı zamanda Trabzon merkez posta- nesi müdürü)	Temezreli Hadiş oğlu Karabet Ağa
Hans Hochstrasser	Carlo Fonzi
Laurent Reboul	M. Ballassarian
D. J. Konstantinoff	M. Derneressian
Hacı Mirza Baba	Hacı Cevad
Hacı Mehmed Hasan	Hochstrasser and Co. (Lloyd's ve Osmanlı Bankası acentası)
A. Triandafilides (La Fonciere Insurance Company acentası)	Khedechian ve Khoubesserian (New York Reliance Insurance Company acentası)
A. Makhokhian	B.O. Marimian (Manheimer Insurance Company acentası)
İnebeyoğlu Biraderler	A.C. Efremides

Kaynak: Trabzon Vilayet Salnamesi 1870:161, BOA.Y.PRK.UM.2/40;1880, Trabzon Vıla-
yeti Valisi Sırrı Paşa'nın Mabeyn-i Hümayun Başkitabet-i Celilesine gönderdiği raporlar,
A&P 1884:1984.

Her ne kadar Trabzon'da deniz ticaretiyle yabancılar ve gayrimüslümler etkin olsa da yerli Türkler'in de denizcilikle uğraştıkları görülmektedir. Çok eski tarihlerden beri gemicilik ve denizcilikle uğraşan Trabzonlu Türk aile-
ler, 19.yy.da gemi sahibi olarak armatörlük, taşımacılık yaparak tüccarlık
veya gemilere hizmet vererek acentelik ve gemilerde kaptanlık yaparak
deniz ticaretinde yer almaktaydı. Bu ailelerden Yelkencizadeler ilk kez 1855
yılında denizciliğe başlamışlardı. Gemileri "Anadolu"nun eski ismi "Live-
pold" idi ve 1896 İngiltere yapımı 348 ton ağırlığında bir yük gemisiydi.
Yelkencizade ve mehdumları kara deniz postalarına ait bir ilanda şöyle bir
duyuru vardı: "*Yelkencizade Biraderler'in Raif Bey Kaptan'ın süvarisi olduğu*

¹⁴ Osmanlı Devleti'nde ithalat ve ihracat yapan tüccarlara "hacı" veya "hacegi" gibi ünvanlar
verilmiştir ki, devlet bu şekilde gayrimüslimleri ticarete özendirmiştir (Ergenç, 1988:501).

Fransız bandıralı "Anadolu" Vapuru teşri-i evvel 22 pazar günü sabahı saat 10.00'da Sirkeci rıhtımından Karadeniz'e hareketle yolcu ve ticari eşya alarak İnebolu, Samsun, Giresun'a uğramak suretiyle Trabzon'a gidecektir." (Türk Deniz Ticareti, 1999:183). Kırzade ve Kalkavanzadeler ise vapur kumpanyası ve posta vapuru işletmekteydiler. Şirkete ait 1871 İngiltere yapımı 300 ton ağırlığında yük gemisi olan "Sulh" vapurunun eski adı "Turedlanco" idi. Şirkete ait bir sefer duyurusu şöyleydi: *"İsmail Kaptan'ın süvarisi olduğu 1. Sınıf kamaraları havi, yüksek sürat yapan ve güverte yolcularının her türlü istirahatini sağlayan Sulh Vapuru teşrin-i sani 7 çarşamba günü saat 16.00'da Sirkeci rıhtımından hareketle Zonguldak, İnebolu ve Samsun'a uğrayarak Trabzon'a gidecektir.*" (Aksi Seda ve Levand Herald Gazeteleri). Abdullah Çakır vapur acenteliği ise Çakırzade Mehmet tarafından 19. yy. ortalarında kurulmuştu ve Çömlekçi limanında mavnalarla tahliye işlemleri yapıyordu. *"1934 yılında 104 yaşında ölen Çakırzade Mehmet 1880'li yıllarda 1 ton yükün tahliye ücretinin 40 kuruş olduğunu belirtmekteydi.*" (Öndeş, 2013:269). Sadıkzadeler Karadeniz ve Rusya limanları arasında yük taşımacılığı yapıyorlardı. *"Cafer, Ruşen, Fehmi, Rıza, Arslan, Hüseyin ve Nazım Beyler aynı zamanda kaptanlardı ve çeşitli gemilerde kaptanlık da yapıyorlardı. "Arslan" adında 1880 yılı İngiltere yapımı 366 ton ağırlığında yük gemileri vardı.*" (Türk Deniz Ticareti, 1999:187). 19. yy.da Trabzon'da yabancı ve gayrimüslümler kadar büyük ticaret hacmine sahip en önemli aile *Nemlizadeler'di.* Nemlizadeler temelde tütün ve fındık ticaretine dayanan ve Mısır, Rusya, İran, İspanya ve Arabistan'a kadar ithalat ve ihracat yapan bir aileydi. Nemlizade Mustafa Efendi Avrupa, Hindistan ve İran'a yönelik ticaret yapmak için 1857 yılında devletten berat alan hayriye tüccarlarındandı. 1869 yılında ise Nemlizade Hacı Ahmet Efendi tarafından kurulan şirket, Osmanlı tarihindeki ilk anonim şirket olarak kayıtlarda yer almaktadır (BOA.CT.143;Aralık 1863-Ocak 1864 ve Trabzon Vilayet Salnamesi 1870: 161).¹⁵ Şirketin Trabzon'daki merkezi Moloz iskelesindeydi ve ayrıca Batum, Samsun, Erzurum ve İstanbul'da ticarethaneleri bulunmaktaydı.¹⁶ Ticaretin yanı sıra, denizyolu ve posta taşımacılığı, maden işletmeciliği yapan aile, bankacılık, pamuk, tütün, fındık, ipek, maden, halı ve kereste ihracatı yapmaktaydı. 1859 yılına ait Mısır Valiliği'ne gönderilen bir emirde şirketi Hayriye tüccarlarından Nemlizade Mustafa Efendi'ye ait gemideki ipek yükünün Arabistan-Cidde limanına ulaştırılması için gereken iznin verilmesi (BOA. A.MKT.UM.402/35;1859), 1892 yılına ait bir kayıta ise Nemlizade

¹⁵ Arşiv belgesi Trabzon tüccar ve ileri gelenlerinden Nemlizadeler tarafından kurulacak anonim şirketine ait Vekiller Meclisi Adli İşler kararına dair bilgi içermektedir.

¹⁶ İstanbul-Kadıköy ve Sirkeci'de bulunan Nemlizade Han halen kullanılmaktadır. Babaannem İffet Nemlioğlu (1923-2013) büyük dedem Tahsin Nemlioğlu'nun ayda bir Erzurum'daki ticarethaneye gittiğini, malların ve postaların taşınmasını denetlediğini belirtmiştir. Ayrıca aileye ait buharlı gemilerle Rusya'ya halı, fındık ve tütün gönderildiğini, Ruslar'ın Trabzon'u işgalinde gemilerinin batırıldığını, dedem Tahsin Nemlioğlu'nun aileyi İstanbul'a taşıdığını ve savaştan sonra geri döndüklerini belirtmiştir.

Mahdumları şirketi tarafından Köstence ve İstanbul'a tütün gönderildiği yer almaktadır (BOA.YT.MTV.77/18;1892). Nemlizadeler özellikle, ticaret yaptıkları karayolları ve demiryollarında önemli yatırımlar ve onarımlar yapmışlardı. Devlet tarafından bu çalışmaları nedeniyle nişan, rütbe ve takdirle ödüllendirilmişti. Aynı dönemde Trabzonlu tüccar ailelerin yanı sıra bireysel olarak denizcilikle uğraşanlar da bulunuyordu. 1800 yılına ait bir kayıтта tüccar gemi kaptanlarından Trabzonlu Memiş Reis'in Rusya'dan Trabzon'a ve İstanbul'a tahıl taşımasına izin verildiği yer almaktadır (BOA. CT.477; 1800). 1822 yılında Trabzonlu Hasan Reis'in gemisine yüklenen 25.000 okka¹⁷ şarabın alkollü iki vergisi alınarak İstanbul'dan Trabzon'a gitmek üzere Karadeniz'e çıkması için izin verilmişti (BOA. CT.8042;1822). 1826 yılında Trabzonlu İzmiroğlu Mustafa Reis'in yönetimindeki, Bandırma'da yapılmış 1500 kilelik¹⁸, 18 zira¹⁹ boyunda, yelkenli gemiye Kaptan Paşa Vekili Hacı Said tarafından verilen sened-i bahriyle Yelkenci Mustafa ve Celladbaşı Mehmed'in sahipleri olduğu mallar taşınmıştı (BOA. CT.8131; 1826). 1831 yılında Pulathaneli (Akaabatlı) Mehmed ve Mustafa'nın sahip oldukları sefine-i biriki kaptanının ayrılması zerine İstanbullu Osman adına yeni sened-i bahri verilmişti (BOA. CT.10979;1831). Yine 1831 yılında Trabzonlu Kaymak Hüseyin ve Rizeli Kaba Osman'ın birlikte satın aldıkları şahtiye birik gemi için sened-i bahri verilmişti (BOA. C.T.497;1831).

Osmanlı Devleti'nde liman gümrükleri ithalat ve ihracatın denize çıkış bölgeleri olması nedeniyle malların miktar ve değerlerinin kayıt altına alındığı kurumlardı. Gerek ithalat gerekse ihracatın iyi yürütülmesi için kurulan ana gümrük merkezleri İstanbul, İzmir, Antalya, Selanik, Beyrut ve Trabzon'daydı (BOA.CT.18641). Gümrüklerde alınan vergiler %3-5 arasındaydı. 1802 yılında Rus, İngiliz ve Avusturyalı tüccarların Osmanlı Devleti'ne ithal ve ihraç ettikleri mallardan %3 gümrük vergisi alınacağına dair tarife belirlenerek şehirlerin kadılıklarına bildirilmişti (BOA.CT.1826; 1802).²⁰ İ gümrüklerde alınan %12'lik vergi ise 1861 yılında %8'e indirilmiş, 1874 yılında ise tamamen kaldırılarak dış ticarete yabancılara kolaylık sağlanmıştı. Ancak 1885 yılında Avrupa limanlarında olduğu gibi limanlara gelen insan, hayvan ve mallardan rüsum-i sıhhiye (Sağlık Vergisi) ve ayakbaşı parası alınması kararı çıkarıldı. Gümrüklerde alınan önlemlere ve tutulan kayıtlara rağmen karışıklık ve kaçakçılık olayları görülmekteydi. 1804 yılında bir Fransız tüccarının Trabzon'a getirdiği mallardan Trabzon gmrksnn anlaşmaya aykırı olarak vergi aldığı ve alınan fazlalığın iade edilmesi bildirilmekteydi (BOA.CT.1646;1804). Yine Trabzon'a giden Ruslar'a Trabzon Valisi Süleyman Paşa ve gmrk tarafından kötü muamele yapıldığının öğrenilmesi üzerine valilik ve gümrük yetkilileri uyarılmıştı (BOA.CT.

¹⁷ 1 okka=1,282945 kg.

¹⁸ 1 kile=20 okka=25,6589 kg.

¹⁹ 1 zira=1arşın=0,757738 mt.

²⁰ Arşiv belgesi Rus, İngiliz ve Avusturyalı tüccarların ithal ve ihraç ettikleri mallardan %3 gümrük vergisi alınacağına dair Trabzon kadılığına gönderilen emri içermektedir.

2204;1817) Tüm bu sorunların önlenmesi amacıyla 1857 yılında Mahreç Nizamnamesi yayımlandı ve bu düzenlemeyle malların gümrük vergileri çıktıkları iskelede değil vardıkları iskelede alınmaya başladı. Diğer liman şehirlerinde olduğu gibi Trabzon şehrinin gelirlerinin büyük bir kısmını iskele gelirleri oluşturuyordu. 16.yy. başlarında Trabzon iskelesi gelirinin senelik 476.666 akçe, 1545-1546 yıllarında 453.333 akçe, 1622-23 yıllarında 500.000 akçe, 1700'de 700.000 akçe (TŞS.1866:68a), 1750'de 848.000 akçe (TŞS.1917:12a), 1804'te 946.485 akçe (BOA.CT.MAD.876) 1807'de 1.800.000 akçe ve 1809'da ise 3.600.000 akçe (BOA.CT.MAD.22123) idi.

Tablo 8; 1869-1870 Yılı Arasında Trabzon Gümrüğünden Çıkan Mallar ve Değerleri

İskeleler	Müskirat ²¹ (Alkollü İçkiler)	Tuz Miktar (Kıyye) ²² Değeri (Kuruş)		Duhan (Tütün) İhracat İçTüketim		Gümrük Vergisi
Trabzon Merkez	14.315	897.505	650.691	102.890	15.278	2.009.112
Rize	150	349.902	263.859	-	-	226.370
Of	-	22.870	30.494	-	70	65.410
Sürmene	177	239.749	174.378	-	5	129.085
Polathane (Akçaabat)	667	304.550	223.004	753.832	614	56.431
Maçka	1167	-	-	-	2058	-
Toplam	16476	1.814.576	1.342.426	856.722	18.025	2.486.408

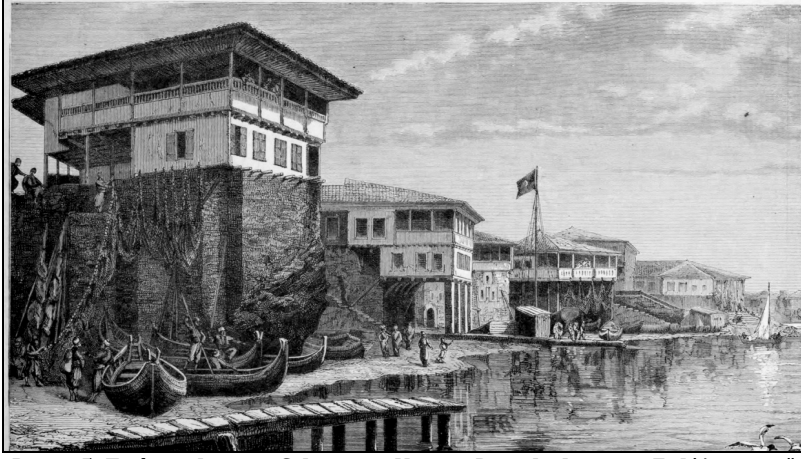
Kaynak: Trabzon Vilayet Salnamesi 1870:201.



Resim 5: Trabzon Rüsumat Dairesi-Gümrük Binası

²¹ Özellikle 17-18.yy.'da boyunca Trabzon'un ana ihraç mallarından biri şaraptı. Üretilen şaraplar hem Avrupa'ya hem de Rusya'ya gönderilmekteydi. 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan sonra şarap ihracatı azalsa da 19.yy.da da devam ettiği görülmektedir.

²² 1 kıyye=1,282 kg.



Resim 5: Trabzon Limanı, C. Lapante, Voyage Dans Le Lazistan Et L'Armenie",
Le Tour Du Monde, Libraire Hachette, Paris, 1876.

Trabzon, Avrupa'yla Orta Asya arasındaki ticaret yolları üzerinde önemli bir geçiş noktası olup, İstanbul, Rumeli ve Karadeniz limanlarına tütün, fındık, mısır, keten, kenevir, balmumu, fasulye, balık, şap (tuz), gümüş, bakır, kereste ve gemi direkleri gibi bölgesel ürünlerin yanı sıra, İran malları ve Rus demirini gönderirken; İstanbul, Kırım limanları, Eflak ve Boğdan'dan pamuklu kumaş, madeni eşya, kâğıt, tahıl, işlenmiş madde ve gıda maddeleri Trabzon'a getiriliyordu. İngiliz gezgin ve elçi John MacDonald Kinneir 1818 yılında yayınlanan *"Journey Through Asia Minor, Armenia, and Koordistan"* adlı kitabında 1813 yılında geldiği Trabzon'da başlıca malların "arpa, keten ve şarap olduğunu, ihraç ürünün iç bölgelerde üretilen ipek ve pamuklu dokumalar, ithal ürünlerinin ise İstanbul'dan şeker, kahve ve yünlü kıyafetler, Kırım ve Mingrelya'dan ise mısır, tuz ve demir olduğunu" belirtmektedir (Kinneir, 1818:341). Minas Bzhshkian "İstanbul ve Rusya'ya kenevirin yanında şarap, tütün ve fındık gönderildiğini, Platana (Akçaabat) çevresinde yetiştirilen kaliteli tütünün en önemli ihraç ürünü olduğunu" belirtmektedir (Bzhshkian, 1819:39-61). İngiliz gezgin William John Hamilton, 1842'de yayınladığı "Researches in Asia Minor, Pontus and Armenia..." adlı eserinde 1838 yılında geldiği Trabzon'a ait izlenimlerini ve yorumlarında "Trabzon çarşısında İngiliz mallarının satıldığını, İran'a mal gönderildiğini, mısır, fasulye ve bakırın yanında keten ve kenevirin de bu bölgede bulunduğunu, Trabzon paşasının bu ürünlerin önemli bir kısmını İstanbul'a gönderdiğini" aktarmaktadır (Hamilton, 1842:242-247). Jacop Philipp Fallmerayer ise "şarap, zeytinyağı, tütün ve mısırın oldukça fazla yetiştirildiğini, kenevir-ketenin ve ipeğin önemli olduğunu, Trabzon bezi olarak bilinen malın sadece İstanbul, Selanik, Bursa ve İzmir'de değil Halep, Kahire ve Bağdat'ta ününü duyurmuş bir ürün olduğunu" belirtmektedir (Fallmerayer, 1845: 173). Frederick Walpole ise "Trabzon'a sürekli kervanların gidip geldiğini, limana gemilere yüklenmek üzere İran'an tombak, ipek, safran, Erzurum'dan

tiftik ve iç bölgedeki madenlerden şap ve bakır getirildiğini; gemilerden de iç bölgelere gönderilmek üzere İngiliz demiri ve kalayı, Belçika ve İsviçre pamuklu kumaşları, bira ve şampanya, Alman çeliği, cam ve hırdavat indirildiğini” söylemektedir (Walpole, 1851:219-221). Téophile Deyrolle “Trabzon’da çoğunlukla Türkler’in denizcilik ve ticaretle uğraştığını, özellikle Avrupa ve Rusya’ya deniz yoluyla fındık ve tütün gönderildiğini, 4 vapur kumpanyasının Trabzon’a haftada bir sefer düzenlediğini, Trabzon çarşısında her türlü malın satıldığını” bildirmektedir (Deyrolle, 1876:7-15).

1879-1880 Yıllarında Trabzon’dan İhracatı Yapılan Malların Değerleri (Pound)

Mallar	1879	1880
Bakliyat	23.379	23.327
Şimsir Ağacı	1.161	51
Meyve-Sebze	26.952	10.146
Deri	21.616	29.191
Mısır	46.225	7.075
Keten	15.720	10.220
Fındık-Ceviz	27.156	47.104
Makine	99.136	66.956
Tiftik	7.950	15.970
Tütün	49.272	57.993
Ceviz Ağacı	29.956	11.938
Toplam	348.523	279.971

Kaynak: A&P 1881: 87.

Kaynaklardan da anlaşıldığı üzere 19. yy.da Trabzon’un en önemli ihraç ürünü tütündü. Gerçekten de yazarın bulunduğu dönemde bölgede yetiştirilmeye başlanan tütün, diğer ürünlerin önüne geçerek, deniz ticaretinin en önemli malı olmuştu. Bölge tütünü, denizyoluyla İstanbul, Tuna ve Rusya havzasına aktarılmaktaydı. Nemlizadelere ait İstanbul-Üsküdar’daki tütün deposu bir Trabzonlu ailenin dahi tütün ticaretinden aldığı payı ve Karadeniz tütün ticaretinin yoğunluğunu gösterecek niteliktedir.²³ Yine Trabzon’da yer alan Tütüncü Çarşısı çevre illerden gelen tütünlerin depolandığı ve limana aktarıldığı dönemin en yoğun ticaret bölgelerinden biridir. Trabzon limanının en büyük ihraç ürünlerinden bir diğeri ise bakır ve gümüş madenleriydi. Gümüşhane’den çıkarılan gümüş ve bakırın İstanbul’a, hatta İran, Irak ve Hindistan’a yollandığı kayıtlardan anlaşılmaktadır. Bu dönemde Gümüşhane madenlerinden çıkarılan cevher Trabzon’a gönderiliyor ve burada kalhanelerde ayrıştırılarak külçe²⁴ haline getiriliyordu. Madenler Trabzon’da depolanıp ihtiyaç oldukça, özellikle Espiye, Tirebolu ve Polathane (Akçaabat) iskelelerinden İstanbul’a gönderiliyordu (BOA. CT.DD. 1963, 2328, 2345). Bakır özellikle donanma kalyonlarının gövdelerinin

²³ Üsküdar Paşalimanı’nda bulunan Şark Tütün Deposu olarak da tanınan yapı Nemlizadeler tarafından ticarethane olarak da kullanılmıştır. Günümüzde Ciner Grubu’na aittir.

²⁴ 1 külçe bakır= 33 kg.

kaplanmasında, silah ve top yapımında kullanılmaktaydı. Çevre madenlerinin taşınması işi, denizyolunun daha ucuz olması dolayısıyla genellikle Trabzon üzerinden gemi kiralama yoluyla gerçekleştiriliyordu. Trabzon'da depolanan madenler bahar mevsimiyle birlikte gemilere yüklenerek İstanbul'a gönderiliyordu. Gemi sahiplerine, taşıtılacak yük oranında belirli miktarlarda ödeme yapılmaktaydı ki, bakır madeni için 5 kantar karşılığında 1 kuruş olarak belirlenmişti (BOA.CT.DD.190). Dokuma hammaddeleri olan keten, kenevir ve ipek de önemli bir ihrac ürünüydü. 19. yy. ilk yarısında Trabzon ve çevresinde keten bezi üretiminin arttığı ve özellikle Rize bezlerinin Avrupa'da çok tutulduğu, aynı zamanda hafifliği nedeniyle Mısır, Yemen, Arabistan ve İran'da da satıldığı, 40.000 top gömleklik ince keten bezi üretildiği ve ihrac edildiği görülmektedir.²⁵ Trabzon ibrişimi İstanbul'a, köylerde yetiştirilen keten de şehirde dokuma haline getirilerek diğer şehirlere gönderilmekteydi. Nitekim 19. yy. başlarına kadar Halep, Şam, Bağdat ve Hindistan'a kadar yapılan ihracat özellikle kenevire dayalı idi. Aynı zamanda Trabzon limanından bölgede yetiştirilen ipeğin ve Doğu'dan getirilen ipek kumaşların ithalat ve ihracatı yapılmaktaydı. "*Kırım Türk Büyükelçiliği arşivlerindeki 1884 yılına ait bir raporda Meghavorian Kardeşler ile Yani Kapanı'nın Trabzon'a gönderdiği mallar arasında ipekliler bulunduğu görülmektedir.*" (Ortaylı, 1997:279-280). Şap(tuz) hem halkın ihtiyacı olarak hem de balıkçılık, dericilik ve zeytincilikte kullanılmaktaydı. Tuz Trabzon'a özellikle Kırım, İstanbul ve İç Anadolu'dan gelmekte, Trabzon gümrüğünde toplanan tuz buradan diğer bölgelere denizyoluyla gönderilmekteydi. "*19. yy.da Giresun, Trabzon ve Ordu'da yetiştirilen fındık Trabzon'da işlenerek İngiltere ve Rusya'ya gönderiliyordu ve bu ülkelere yapılan toplam ihracatın ¾'ünü fındık ve ceviz oluşturmaktaydı.*" (Ortaylı, 1997:262-280). Yine bu dönemde Sürmene'de silah ve gemilerin kalafatlanmasında kullanılmak üzere balıkyağı üretildiği, İstanbul ve Rumeli'ye gönderildiği; Ordu kazasında gürgen ağacından kürek üretildiği ve Rusya'ya ihrac edildiği; Gümüşhane'de tiftik, deri, ayakkabı, kilim üretildiği ve Trabzon üzerinden İstanbul'a gönderildiği görülmektedir (Trabzon Vilayet Salnamesi 1870:19-231-243). 19. yy.da Trabzon'da üretilen ürünlerden biri de mısırdı. Mısır, hem şehir içinde Kapan-ı Dakik'te satılarak bölgede tüketilmekte, hem de tüccarlar tarafından İstanbul'a sevk edilmekteydi. Ayrıca eyalet sınırları içinden gelen balmumu, mumhanede işlenerek İstanbul'a gönderilmekteydi. Trabzon, Doğu Karadeniz ve Kafkasya köle ticaretinin de merkeziydi. "*1857'de Afrika'dan sağlanan zenci köle ticareti yasaklansa da Karadeniz'den özellikle Kafkaslar'dan ve Kırım'dan İstanbul ve Rumeli'ye beyaz köle (daha çok cariye) gönderilmekteydi*" (Toledano, 1994:125-144). Trabzon İskelesi, 19. yy.da askeri açıdan da önemliydi. Bu dönemde Trabzon limanı, savaş bölgesine askeri mühimmat, erzak ve asker gönderilmesinde kullanılmıştır. Ayrıca silah kaçakçılığının önlenmesi amacıyla Trabzon ve çevre bölgelerde

²⁵ 1855'te düzenlenen Paris Dünya Fuarı'nda Rize dokumaları 1.lık ödülü almıştı.

çeşitli önlemler alınmaktaydı. 1894 yılına ait bir kayıтта Giresun'da Pisani Biraderler'in ve Adolf Vays Vener'in (Adolf Weiss Wiener), Rize'de Papadol'in (Nico Papadopoulos) Avusturya vapuruyla Ermeniler'e silah gönderdikleri (BOA.BD.376/28186; 1894) ve 1893 yılına ait bir kayıтта "Mesud" ve "Trabzon" adlı gemilerle denizde devriye yapılarak Ermeni kaçakçılarını engellendiği (BOA.BD.284/21237; 1893) yer almaktadır.

Sonuç

Doğu Karadeniz'in tek doğal limanı olan Trabzon, öncelikle bir liman şehri olarak önem kazanmış ve liman etkinliklerinin yoğun olduğu 19. yy.da altın çağını yaşamıştır. Trabzon Limanı'nın İran'la bağlantıları ve transit limanı olarak öne çıkması şehrin hızla gelişmesini sağlamıştır. Ancak limanın ticaret potansiyeli özellikle Karadeniz'deki savaşlar ve taşıma hatlarının değişimi nedeniyle dalgalı bir seyir izlemiştir. 19. yy.da Trabzon Limanı'nın ticaret hareketlerine bakıldığında 1830-1960 yılları arasında toplam ithalat 10 kat, ihracat ise 40 kat artmıştır. 1860-1900 yılları arasında ise yaklaşık hem ithalatta hem de ihracatta 2 kat azalma yaşanmıştır. Buradan da anlaşılacağı üzere Trabzon limanı için 2 dönem söz konusudur: 1800-1860 yılları arası "altın çağ" ve 1860-1900 yılları arası "gerileme çağı". Altın çağında deniz ticaretinin hacminde yaşanan artış Trabzon'da önemli bir tüccar kesimin ortaya çıkmasını sağladı. Bu tüccarlar çoğunlukla Rum kökenli gayrimüslüm denizcilerdi. Bununla birlikte Trabzon, Avrupalı devletlerin yoğun ilgisi altında elçilikler, gemi acenteleri ve tüccarlarıyla Karadeniz'in en işlek limanıydı. Limandaki ticaret, tüm yüzyıl içinde ithalat ağırlıklıydı ve ihracat ithalatı karşılayamamaktaydı. Trabzon'dan İstanbul, Rumeli ve Karadeniz limanlarına tütün, fındık, mısır, keten, kenevir, balmumu, fasulye, balık, şap(tuz), gümüş, bakır, kereste ve gemi direkleri gibi bölgesel ürünlerin yanı sıra, İran malları ve Rus demiri gönderilirken; İstanbul, Kırım limanları, Eflak ve Boğdan'dan pamuklu kumaş, madeni eşya, kağıt, tahıl, işlenmiş madde ve gıda maddeleri getiriliyordu. 1830-1850 yılları arasında İran ticareti Trabzon'un toplam ticaret hacminin çoğunluğunu oluşturuyordu. 1850-1860 yılları arasında ise savaşlar ve Tiflis-Batum demiryolunun kullanılması nedeniyle gerilemeye başlayan Karadeniz ticaretinde Trabzon limanının önemini de azaltmıştır. Bu durum, sanayileri gelişen Avrupalı devletlerle rekabet etmekte zorlanan Osmanlı Devleti'nin, ortak sınırları olan ve doğrudan ticaret yaptığı Doğu devletleri karşısındaki avantajını da kaybetmekte olduğunu göstermektedir.

KAYNAKÇA

- Aksi Seda ve Levand Herald Gazeteleri.
- BAYKARA Tuncer (1988), *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyasına Giriş I*, Ankara, s.96-99.
- BAYTAL Yaşar (June 2013), "Trabzon Limanı İnşası", *History Studies*, Vol:5, Iss:3, s.21-35.
- BOSTAN Hanefi (1997), "15-17. yy.larda Trabzon Şehrinde Nüfus Hareketleri ve Yerleşim Yerleri", *Bir Tutkudur Trabzon*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, s.113-171.
- BRYER Anthony-WINFİELD David (1985), *The Byzantine Monuments and Topography of The Pontos*, Dumbarton Oaks Studies, Washington, s.18-60.
- BZHSKİAN Minas (1819), *Batmut'iwn Pontosi vor ē Seaw Tsov*, St. Lazarus Monastery, Venice; *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası* (1969), Çev: Hrand D. Andreasyan, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, s.39-61.
- CURZON Robert (1854), *Armenia; A Year at Erzurum and on the Frontiers of Russia, Turkey and Persia*, London, s.24.
- DEYROLLE Théophile (1876), "Voyage Dans Le Lazistan Et L'Armenie", Le Tour Du Monde, Libraire Hachette, Paris; *1869'da Trabzon'dan Erzurum'a Seyahat* (1939), Çev: Ekrem Koçu, Çığır Kitabevi, İstanbul, s.7-15.
- DİNÇER Celal (1972), *Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Layiha*, TTK Yayınları, Cilt: V-VIII, Sayı: 9-12, Ankara, s.184-185.
- KURAN Arcüment (1995), "19.yy.da Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşımı: İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faaliyeti", *Çağını Yakalayan Osmanlı*, Yayına Hazırlayan: Ekmeleddin İhsanoğlu-Mustafa Kaçar, IRCICA, İstanbul, s.159-163.
- FALLMERAYER Jakob Philip (1845), *Fragmente Aus Dem Orient*, Stuttgart; *Doğu'dan Fragmanlar* (2002), Çev: Hüseyin Salihoğlu, Ankara.
- GOLOĞLU Mahmut (1975), *Fetihten Kurtuluşa Kadar Trabzon Tarihi*, Ankara, Kalite Matbaası, s.167-169.
- GRENVILLE Henry (1965), *Observations Sur L'etat Actuel De L'Empire Ottoman*, Ed: Andrew S. Ehrenkreutz, The University of Michigan Press, p.110.
- HAMILTON William John (1842), *Researches in Asia Minor, Pontus and Armenia with Some Account of Their Antiquites and Geology*, London; *Küçük Asya* (2013), Çev: Kasım Toraman, Midas Kitap, Ankara, s.242-247.
- ISSAWI Charles (1970), "The Tabrıız-Trabzon Trade 1830-1900: Rise and Decline of a Route", *International Journal of Middle East Studies*, Vol:1, Cambridge, s.18-19.

- KALELİ Hüseyin (Aralık 2003), "19. Yy.da İnan Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilgiler Dergisi*, Sayı: 9, s. 22.
- Kazgan Haydar (1991), *Galata Bankerleri*, Türk Ekonomi Bankası Yayını İstanbul, s.161.
- KILIÇ Orhan (2000), "18.yy. İlk Yarısında Trabzon Eyaleti'nin İdari Taksimatı ve Tevcihatı", *Uluslararası Trabzon Tarihi Toplantısı Bildirileri (6-8 Kasım 1998)*, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, No: 81, 2. Baskı, Trabzon, s.179.
- KINNEIR John MacDonald (1818), *Journey Through Asia Minor, Armenia, and Koordistan in the Years 1813 and 1814*, Pub: John Murray, London, s.341.
- KOCH Karl Heinrich Emil (1846), *Wanderungen im Oriente, während der Jahre 1843 und 1844: Reise längs der Donau nach Konstantinopel und nach Trebisond*, Weimar, s.53.
- KÖSE Osman (2006), *1774 Küçük Kaynarca Antlaşması*, TTK Yayınları, Ankara.
- LAYARD Austen Henry (1853), *Discoveries in The Ruins of Nineveh and Babylon; with Travels in Armenia, Kurdistan and the Desert*, London, s.6.
- MEEKER Michael E. (2005), *İmparatorlukta Gelen Bir Ulus, Türk Modernitesi ve Doğu Karadeniz'de Osmanlı Mirası*, Çev: Tutku Vardağılı, Bilgi Üniv. Yayınları, İstanbul, s.204-205.
- MR. SCHUYLER TO MR. HUNTER, *Possibilities of Trade with Persia*, Consulate General of US, Constantinople, 28 October 1877, s.147.; *Papers Relating to Foreign Relations of US 1877-78*, Government Printing Office, Washington, 1878.
- Muahedat Mecmuası*, Cilt: III, TTK Yayınları, Ankara, 2008, s.244.
- Ortaylı İlber (1997), "19. yy.da Trabzon Vilayeti ve Giresun Üzerine Gözlemler", *Bir Tutkudur Trabzon*, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, s. 262-280.
- ÖNDEŞ Osman (2013), *Vapur Donatanları ve Acenteleri Tarihi*, İMEAK Yayınları, İstanbul, s.247.
- PAMUK Şevket (1984), *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi*, Yurt Yayınları, Ankara, s.54.
- Parliamentary Papers, Accounts and Papers (1855-1914)*, Commercial Reports from Consular Offices in Turkey (Türkiye'deki Elilerden Londra'ya Gönderilen Ticaret Raporlarının İstanbul, İzmir, Trabzon Eliliklerine Ait Ciltleri). Baskıcı Murat (2008), "Osmanlı Anadolu'sunda Sigorta Piyasası:1860-1918", *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, Sayı:54/4, s.1-33.
- QUATAERT Donald (1999), *Osmanlı İmalat Sektörü*, Çev: Tansel Güney, İletişim Yayınları, İstanbul, s.115, 169, 177.
- ROWE Kenneth (1996), *The Postal History and Markings of the Forwarding Shipping Agents*, Pub: Leonard Hartmann, Louisville.

- SANDWITH Humphry (1856), *A Narrative of the Siege of Kars and of the Six Months Resistance by the Turkish Garrison Under General Williams to the Russian Army*, London, s.16-17.
- ŞAKİR Şevket (2001), *Trabzon Tarihi*, Trabzon Belediyesi Kültür Yayınları, Trabzon, s.55-56
- TEXİER Charles Felix Marie (1849), *Description de L'Asie Mineure*, Paris; *Küçük Asya (2002)*, Çev: Ali Suat, Enf.ve Dok.Hiz.Vak.Yay., Ankara, s.32.
- TOLEDANO Ehud R. (1994), *Osmanlı Köle Ticareti(1840-1890)*, Çev: Y.Hakan Erdem, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, s.125-144.
- TURGAY A. Üner (1994), "Trabzon Limanı", *Doğu Akdeniz'de Kent Limanları*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s.55.
- Türk Deniz Ticareti* (1999),Yayına Hazırlayan: Şükrü Yaman, Türkiye Denizcilik İşletmeleri Yayınları, İstanbul, s.183.
- WALPOLE Frederick (1851), *The Ansayrii and the Assassins: With Travels in the Further East in 1850 to 1851, Including a Visit to Nineveh*, London, s.219-221.
- YERASİMOS Stéphane (1994), "La Communauté Grecque de Trabzon au XIX e Siècle", *CIEPO VII. Sempozyum Bildirileri*, Ankara, s.247.
- YILMAZ Özgür (Güz 2013), "19. yy.da Trabzon'da Fransız Ticareti ve Yatırımları", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, Yıl 8, Sayı 15, s.39-76.
- TSMK. No:9435 E-Trabzon Limanı'nın inşaat planı.
- Ceride-i Bahriye, H.26 Şevval 1306/R.13 Haziran 1305/M.25 Haziran 1889 Salı
- BOA. A.MKT.UM. No:402/35; H.16 Cemazeyilevvel 1276/M. 11 Aralık 1859.
- BOA.Cevdet Tasnifi MAD. No: 22123.
- BOA.Cevdet Tasnifi MAD. No: 876.
- BOA.Cevdet Tasnifi No:10927; M.1832.
- BOA.Cevdet Tasnifi No:10979; H.23 Muharrem 1247/M.4 Temmuz 1831.
- BOA.Cevdet Tasnifi No:1374; H.18 Muharrem 1263/M.6 Ocak 1847.
- BOA.Cevdet Tasnifi No:143; H.Recep1280/M.Aralık 1863-Ocak 1864
- BOA.Cevdet Tasnifi No:1646; H. Zilhicce 1218/M. Mart-Nisan 1804.
- BOA.Cevdet Tasnifi No:1783; H. Rebiyülahir 1255-M. Haziran/Temmuz 1839.
- BOA.Cevdet Tasnifi No:1826; H.2 Zilhicce 1216/M.5 Nisan 1802.
- BOA.Cevdet Tasnifi No:18641.
- BOA.Cevdet Tasnifi No:2204; H.4 Zilhicce 1232/M.15 Ekim 1817.
- BOA.Cevdet Tasnifi No:477; H. Şevval 1214/M. Şubat-Mart 1800.
- BOA.Cevdet Tasnifi No:497; H.17 Muharrem 1247/M.28 Haziran 1831.
- BOA.Cevdet Tasnifi No:5211; H.29 Recep 1219/M.3 Kasım 1804.
- BOA.Cevdet Tasnifi No:6886; H. Ramazan 1215/M. Ocak-Şubat 1801.
- BOA.Cevdet Tasnifi No:8042; H. Ramazan 1237/M. Mayıs-Haziran 1822.
- BOA.Cevdet Tasnifi No:8131; H.14 Muharrem 1242/M.18 Ağustos 1826.
- BOA.Cevdet Tasnifi No:98; H.12 Cemaziyülevvel 1235/M.26 Şubat 1820.
- BOA.Cevdet Tasnifi, Darphane Defterleri No: 190.

BOA.Cevdet Tasnifi, Darphane Defterleri No: 1963, 2328, 2345.
BOA.Yıldız Tasnifi MTV No:77/18; H.11 Cemazeyilevvel 1310/M. 31 Aralık 1892.
Dz.K.K. Arşivi Defter No:1026/110- M.2 Mayıs 1896.
Dz.K.K. Arşivi Defter No:118/45-M.17 Mayıs 1870.
Dz.K.K. Arşivi Defter No:14/204A; H.20 Cemaziyülevvel 1269/M.1 Mart 1853.
Dz.K.K. Arşivi Defter No:140/19-R.14 Nisan 1280/M.26 Nisan 1864.
Dz.K.K. Arşivi Defter No:24/18-21; H.3 Safer 1270/M.5 Kasım 1853.
Dz.K.K. Arşivi Defter No:25/40-41; H.29 Safer 1270/M.1 Aralık 1853.
Dz.K.K. Arşivi Defter No:280/55A-M.15 Eylül 1887.
Dz.K.K. Arşivi Defter No:496/99-M.28 Şubat 1886.
Dz.K.K. Arşivi Defter No:63/312A; H.22 Şaban 1288/M.6 Kasım 1871.
Dz.K.K. Arşivi Defter No:661/18-R.5 Haziran 1291/M.17 Haziran 1875.
Dz.K.K. Arşivi Defter No:690/35-R.28 Teşrinisani 1293/M.10 Aralık 1877.
Trabzon Şeriyye Sicilleri, No: 1866, Vr.68a.
Trabzon Şeriyye Sicilleri, No:1917, Vr.12a.
Trabzon Şeriyye Sicilleri, No:1931, Vr. 6a.
Trabzon Vilayet Salnamesi H.1287/M.1870, Yayına Hazırlayan: Kudret Emiroğlu, Trabzon İli ve İlçeleri Eğt. Kül. Sos. Yrd. Vakfı Yayınları, Ankara, 1993, s.79-87.