

XIX. YÜZYILDA TRABZON LİMANI: YÜKSELİŞ VE GERİLEYİŞ

Doç. Dr. Murat Baskıcı
Ankara Üniversitesi
Siyasal Bilgiler Fakültesi



Özet

Trabzon limanının XIX. yüzyıldaki ticaret hacmi önce yükselen sonra azalan bir seyir izlemiştir. Osmanlı İmparatorluğu'nun iktisadi yapısını serbestleştiren ticaret anlaşmaları ve uluslararası deniz taşımacılığında buharlı gemilerin devreye girmesi, dönemin diğer Osmanlı limanlarında olduğu gibi Trabzon'da da ticaret hacmini artırdı. Kırım Savaşı'nda müttefik ordularının tedariki meselesi de eklenince yüzyıl ortalarında liman ticareti altın çağını yaşadı. Ancak limanın, ticaret hacminin önemine uygun bir ulaşım altyapısına kavuşamaması, Rusya'nın Kafkaslar'da demiryolu hatları inşaatı ve komşu Samsun limanının yüzyılın ikinci yarısındaki daha hızlı yükselişi Trabzon limanı ticaretinin gerilemesine yol açan sebepler oldu.

Anahtar Sözcükler: Osmanlı, ekonomi, ticaret, liman, Trabzon

Nineteenth Century and the Trabzon Port: The Story of a Rise and Decline

Abstract

The trade volume of the Trabzon port during the nineteenth century followed first a rising then a decreasing pattern. The trade agreements that liberalized the economic structure of the Ottoman Empire and the involvement of steam ships in international transport increased the trade volume in Trabzon just as in other Ottoman ports of the period. Provisioning the allied forces during the Crimean War also contributed to the increase in the trade volume of the port, and Trabzon lived its golden age during the mid-century. However, the neglect of the Ottoman government in providing the port with the transportation infrastructure in conformity with the importance of its trade volume, the railway construction of Russia in the Caucasus and the more rapid rise of the neighboring Samsun port during the second half of the century, caused the retreat of the Trabzon port trade.

Keywords: Ottoman, economy, trade, port, Trabzon

XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş

Giriş

Trabzon limanının XIX. yüzyıldaki tarihi, tıpkı dönemin diğer önemli Anadolu limanlarındaki gibi, Osmanlı İmparatorluğu'nun ticaret hacmini artıran iki önemli gelişme ile yakından ilişkiliydi. Bunlardan biri 1838 Balta Limanı ve onu izleyen diğer serbest ticaret anlaşmalarının yol açtığı ticaret hacmi artışı, diğeri ise uluslararası taşımacılıkta yüzyılın ortalarına doğru buharlı gemilerin kullanımının yaygınlaşmaya başlaması idi.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa ve özellikle İngiltere ile olan ticaret hacmi XVIII. yüzyıl sonlarından itibaren yükselişte idi. 1838'de İngiltere ile imzalanan Balta Limanı Ticaret Anlaşması ve hemen ardından onu izleyen benzeri diğer ticaret anlaşmaları, getirdikleri ticareti kolaylaştırıcı hükümlerle bu hacmi daha da artırdı. Örneğin İngiltere'nin, "Türkiye"ye pamuklu mamüller ihracatı yıllık ortalama itibarıyla 1824-1850 arasında 3.5 kat; toplam ihracatı ise yine yıllık ortalama itibarıyla 1814-1850 arasında 16 kattan fazla artmıştı (Tablo 1). Osmanlı dış ticaretinin değerinde ise 1830-1911 döneminde ihracatta 6.8 kat, ithalatta 9.4 katlık artış meydana geldi (Pamuk, 1984: 30-1).¹

¹İngiltere ile imzalanan antlaşmadan sonra 1838'de Fransa, 1839'da Sardunya, 1840'ta İsveç-Norveç, İspanya, Hollanda, Belçika, Yunanistan ve Alman Gümrük Birliği, 1841'de Danimarka, Toskana, 1843'te Portekiz, 1846'da Rusya, 1851'de Napoli-Sicilya ile ticaret anlaşmaları yapıldı (Kütükoğlu, 1974: 115-7; Nebioğlu, 1986: 15-6).

Tablo 1: İngiltere'nin Türkiye'ye (*) İhracatı 1814-1850 (sterlin/yıllık ortalamalar)

Yıl	Toplam ihracat	Yıl	Pamuklu ihracatı
1814	153.903		
1815-19	460.661		
1820-24	566.315	1824	567.112
1825-6	600.543	1825-6	465.761
1827-9	428.655	1827-9	326.497
1830-4	1.036.166	1830-4	824.576
1835	1.331.669	1835	1.062.781
1836-9	1.466.569	1836-9	1.199.943
1840-4	1.564.447	1840-4	1.365.657
1845-9	2.350.184	1845-9	1.833.197
1850	2.515.821	1850	1.975.059

Kaynak: (Owen, 1981: 85).

*: 1827'ye kadar Mısır, 1836'ya kadar Suriye/Filistin, "Türkiye" sınırlarına dahildir.

Sanayi devriminin deniz ulaşımındaki yansıması buhar makinesinin gemilere uyarlanması idi. Buharlı gemiler uzun mesafeli deniz ulaşımını ve ticaretini kolaylaştırıcı ve dolayısıyla uluslararası ticaretin hacmini artırıcı bir etki yarattı.² Ulaşımında buharlılar ile sağlanan gelişme önemliydi: 1788'de Marsilya-İzmir yolculuğu yelkenli gemi ile 18 gün sürerken, 1903'te aynı sürede buharlılar ile New York'dan İstanbul'a ulaşmak mümkün hale gelmişti (Issawi, 1980: 154, 162; Accounts and Papers İstanbul 1903 raporu: 23). Yüzyılın başında 200-300 (metrik) tonluk yelkenliler elverişli koşullar altında 75 günde ve yılda bir kere Londra-Odessa seferi yaparken, buharlı gemiler aynı yolu 20-28 günde alıyordu (Müller-Wiener, 1998: 127). 1831-1876 arasında 45 yıl gibi kısa bir sürede dünya buharlı gemi tonajı yaklaşık 103 kat artış gösterdi (Hobsbawm, 1975: 362). Buharlıların hızla yaygınlaştığı bu dönemde Trabzon

²Sürekli buhar gücüyle çalışan ilk gemi 1807'de Amerika'da Hudson nehrinde sefere başladı. Avrupa'daki ilk buharlı gemi ise 1811-1812'de Glasgow limanında inşa edildi. O dönemde ticari gemicilikte önce yelkenli gemiler buhar makinesiyle donatıldı, buhar ve yelken bir süre bir arada kullanıldı. Sadece buharla çalışan gemiler ise önceleri çarklı olmak üzere ancak 1835-1840 arasında devreye girdi. 1840'da inşa edilen ilk pervaneli buharlı gemi *Novelty* 1841'de Liverpool-İstanbul seferini yaptı (Müller-Wiener, 1998: 78).

limanına giriş yapan buharlıların sayısı da (1858-1890 arasında yaklaşık 3 kat) artış gösterdi (Tablo 3).

Yazıda, yukarıda anılan iki temel gelişme zemininde Trabzon limanının XIX. yüzyıldaki durumu İngiliz Konsolosluk Raporları (Parliamentary Papers, Accounts and Papers [bundan sonra A&P]) temel kaynak olmak üzere ele alınmaktadır.³

1. Yükseliş

Karadeniz XIX. yüzyıla kadar yabancı gemilerin seyrine kapalı idi. 1774'te Küçük Kaynarca Anlaşması ile Rusya Karadeniz'de gemicilik yapma ve İstanbul Boğazı'ndan geçiş hakkını elde etti.⁴ Rusya'yı 1784'te Avusturya, 1799'da İngiltere⁵, 1802'de Fransa, 1806'da Prusya, 1827'de Norveç, İsveç ve İspanya, 1830'da A.B.D., 1833'te Toskana, 1838'de Belçika izledi. İngilizlerin hakları 1809'da genişletildi. 1829'da Rusya ile imzalanan Edirne anlaşması, o tarihe kadar Osmanlı yönetiminin Avrupa ülkelerine (verdiği geçiş haklarına rağmen) uygulayabildiği denizcilik ve ticaret kısıtlarını kaldırdı; Karadeniz'deki Osmanlı limanları yabancı gemilere açıldı. 1856 Paris anlaşması ile de denetim, sıhhiye ve gümrük hakları Osmanlılarda kalmak üzere Boğazlar tüm ülkelere açıldı (Müller-Wiener, 1998: 93; Turgay, 1994: 51). Böylece Karadeniz ve Trabzon, özellikle Rusya ve İngiltere için önemli bir bölge haline geldi.

³İngiltere'nin ilişkide bulunduğu ülkeler hakkında konsoloslukları ve resmi görevlileri ile yaptığı yazışmalar aracılığıyla elde ettiği bilgiler 1824'ten itibaren hükümete rapor niteliği taşımaya ve 1854'ten itibaren de yıllık olarak basılıp yayımlanmaya başlamış, yazışmaların Türkiye ile ilgili olanları "Parliamentary Papers, Accounts and Papers (1839-1914), Commercial Reports from Consular Offices in Turkey, annual reports, Great Britain" genel başlığı altında derlenmiştir. 1914'te dünya savaşı nedeniyle kesilen raporların 1856-1913 dönemi Trabzon ve kısmen de Samsun bölgesine ait olanları yazının temel kaynağını oluşturmaktadır.

⁴Küçük Kaynarca Anlaşması'nın 11. maddesine göre Rusya, Karadeniz ve Akdeniz'de kendi ticaret gemileriyle serbest ticaret yapabilecek, ayrıca Osmanlı Devleti sınırları içinde dilediği yerlere konsolos ve konsolos vekilleri tayin edebilecekti. (Erim, 1953: 125-6).

⁵İngiliz ticari gemilerine Karadeniz'de ticaret ayrıcalıkları tanıyan ve Osmanlı Devleti'nce 1 Cemaziyelevvel 1214 (1 Ekim 1799) ve İngiltere tarafından 30 Ekim 1799 tarihinde tasdiklenen anlaşma metni için bkz. (A&P 1843, Vol 57, Commercial Tariffs & Regulations of the Several States of Europe & America, Together with the Commercial Treaties between England & Foreign Countries Part VIII Ottoman Empire: 30).

Trabzon sadece Doğu Karadeniz bölgesi ve kuzey Anadolu için değil İran için de önemli bir merkezdi. Karadeniz ticari bakımdan hareketlenmeye başlayınca geleneksel Trabzon-Tebriz ticaret yolu da yeniden canlandı. Esasında Trabzon ticareti Küçük Kaynarca Anlaşması'ndan sonra canlanmaya başlamıştı ancak 1830'lara gelinceye kadar olan dönemde Fransız İhtilali, Napolyon'un Mısır'ı işgali, 1827-28 Osmanlı-Rus Savaşı, Yunanistan'daki bağımsızlık hareketleri, Kavalalı Mehmet Ali Paşa isyanı gibi gelişmeler Osmanlı ve Trabzon limanı ticareti üzerinde olumsuz etki yarattığından limanın XIX. yüzyıldaki yükselişi 1830'lardan itibaren başladı. Trabzon-İran ticaretini canlandıran faktörlerden biri İstanbul ile Trabzon arasında buharlı gemi hattının kurulması, bir diğeri İngilizlerin, sadece İngiliz mallarının Osmanlı topraklarındaki ve İran'daki iç bölgelere akışını kolaylaştırıcı değil, aynı zamanda satın almak istedikleri ipek ve diğer İran ürünleri için nakliye maliyetlerini düşürücü daha kısa bir yol bulma arzuları oldu. İngiltere sanayi devrimi sonrasında kendine yeni pazar arayışlarını hızlandırdığı bir dönemdeydi. Osmanlı piyasasından sonra İran'a da girmek istiyor ve nakliye masraflarının düşük olduğu güzergâhlar arıyordu (Issawi, 1970: 18; Turgay, 1994: 47-51). Trabzon üzerinden ticaret bir kez kurulunca gelişimi üç faktöre bağlı hale geldi: i) Karadeniz'deki nakliye imkânı ve maliyeti, ii) Trabzon limanı ve Trabzon-Erzurum-Tebriz yolunun uygunluğu ile liman imkânları, iii) özellikle Rusya Transkafkasyası gibi alternatif güzergâhların rekabet derecesi (Issawi, 1970: 19).

1.1. Buharlı Gemicilik

Karadeniz'in yabancı gemiciliğe açılmasından sonra 1803'te Fransa ve 1805'te Rusya şehirde konsolosluk açtı. Karadeniz'de ilk İngiliz konsolosu da 1830'da Trabzon'a atandı (Issawi, 1970: 18-19; Yılmaz, 2009: 377). Bu dönem aynı zamanda deniz taşımacılığında buharlı gemilerin yaygınlaşmaya başlamasına sahne oldu. 1830'lardan itibaren düzenli buharlı gemi seferlerinin başlaması ile Trabzon ticareti hareketlendi. 1835'te *Danubian Company* (Avusturya-Tuna Kumpanyası), 1856'da *Messengeries Maritimes* (Fransa), 1857'de *Steam Navigation Company* (Rusya) ve 1879'da *Paquet* (Fransa) Trabzon'a sefere başladı. Osmanlı (Tersane) Şirketi'de 1840'larda sefere başlamıştı (A&P Trabzon Vilayeti 1873-1882 raporu: 2099).⁶

⁶*Danubian Company* 1844'te *Austrian Lloyd* tarafından satın alındı. Lloyd 1836'da buharlı gemiciliğe başlamıştı. 1840'larda Karadeniz'de seferlere başlayan *Osmanlı (Tersane) Şirketi* ise (daha sonra *Mahsusa*), önceleri sadece Trabzon, Samsun, Giresun gibi büyükçe limanlara uğruyor ve buralardan diğer buharlı gemi şirketlerinin "çok altında" kârlar elde ediyordu. Zamanla Ereğli, Tirebolu, Ünye, Ordu, Rize gibi

Karadeniz'in yabancı gemiciliğe açılması ile İngiltere için Trabzon üzerinden yürütülecek İran ticareti de önemli hale gelmişti. İngilizler, hem İngiliz mallarının iç bölgelere akışını kolaylaştıracak hem de ipek ve diğer İran ürünlerinin nakliye maliyetlerini düşürecek daha kısa bir yol bulma niyetindeydi (Issawi, 1970: 18). 1836'da bir grup İngiliz iş adamının kiraladığı buharlı *Essex* İstanbul-Trabzon seferlerine başladı. Trabzon'a onbeş günde bir düzenli uğruyordu. Eylül 1836'da *Crescent* adlı buharlı da ona eklendi. 1837'de ise bir Türk ve *Ferdinando* adlı bir Avusturya buharlısı da seferlere başladı (Issawi, 1970: 19).

İngiltere başlangıçta Karadeniz hattından ümitli idiyse de hükümetlerinden sübvansiyon almakta olan Fransız *Messageries Maritimes* ve Avusturya *Lloyd* şirketleri ile rekabete dayanamayınca 1858'de Karadeniz kıyılarındaki seferlerine ara vermek zorunda kaldı. Bu dönemde *Peninsular and Oriental Company* 1845-1858 arasında ve daha sonra *Westcott and Laurance London* 1883-1896 ve *Papayani Liverpool* 1885-1888 arasında seferler yaptıysa da bunlar İngiliz gemiciliğinin Karadeniz'de tutunmasına yetmedi (A&P Trabzon Vilayeti 1873-1882 raporu: 2099-2101; A&P Trabzon 1900 raporu: 5).⁷ İngiliz malları genellikle Londra veya Liverpool'dan İstanbul'a naklediliyor ve orada bekleyen Avusturya, Fransız ve Rus buharlılarına aktararak Karadeniz kıyılarına ulaşıyordu (A&P Trabzon Vilayeti 1873-1882 raporu: 2102).⁸ İngiliz mallarının aktarmalı nakliyesi ve diğer ülkelerin sübvansiyon politikası İngiliz şirketlerinin Karadeniz kıyılarındaki buharlı gemicilik girişimlerinde şevk kırıcı unsurlardı.⁹ Yüzyıl

diğer şirketlerin düzenli olarak uğramadıkları küçük limanlara uğrayarak bunu telafi etmeye başladı (A&P Trabzon 1873-1882 raporu: 2099). *Tersane Şirketi* için bkz. Müller-Wiener, Wolfgang, *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, İstanbul, 1998, s.100; Kuran Ercüment, "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Deniz Ulaşımı: 'İdare-i Mahsusa'nın Kuruluşu ve Faaliyeti'", *Çağını Yakalayan Osmanlı*, İhsanoğlu, E.-Kaçar M. (Yay Haz.), İstanbul: IRCICA, 1995 içinde s.159-163. Trabzon'da buharlı gemi seferlerinin artması sonucu 1860'larda mevcut iskeleler yetersiz kalmaya başlamıştı ve gümrükteki bürolar ve antrepoların genişletilmesi gerekiyordu.

⁷"Hükümetlerinden sübvansiyon alan Avusturya ve Fransız şirketleri nedeniyle Karadeniz'e sefer yapmak isteyen İngiliz şirketleri 'kesinlikle' zarar etmeyi göze almalıdır." (A&P Samsun 1857 raporu: 557). *Lloyd* 1855'ten itibaren postalarını taşıdığı Avusturya hükümetinden sübvansiyon almaya başlamıştı (Issawi, 1980: 162).

⁸XX. yüzyıl başlarında İngiliz malları için İstanbul'un yanısıra Pire de bir aktarma merkezi olmuştu (A&P Trabzon 1904 raporu: 8).

⁹"Sadece yabancı ürünlerin dikkate alındığı... durumda İngiliz ithalatının Trabzon toplam ithalatının 2/3'ünü oluşturduğu bir bölgede hiç İngiliz gemiciliği olmayışı tuhaftır." (A&P Trabzon Vilayeti 1873-1882 raporu: 2102).

boyunca Trabzon'da İngiliz gemiciliğinin seyri Tablo 2'de yer almaktadır. İngiliz gemiciliği yüzyıl ortalarına doğru, önceleri *Peninsular and Oriental Company* seferleri ve daha sonra Kırım Savaşı koşulları ile elde ettiği önemi giderek kaybetmiş ve bir daha geri alamamış görünmektedir.

Tablo 2: Trabzon'da İngiliz Gemiciliği 1831-1900

Yıl	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 Trabzon 1900 raporu: 22).

XIX. yüzyılda uluslararası ticarete buharlı gemilerin yaygınlaşması, onların hız ve kargo kapasiteleri ile rekabet edemeyen yelkenlilerin ticaretteki büyük paylarını yitirmesi sonucunu doğurdu. Trabzon için de geçerli olan bu hususu limanın gemi trafiği rakamlarından izlemek mümkündür (Tablo 3).

Tablo 3: Trabzon Limanı Gemi Trafiği

Yıl	Giren Gemi	B	Y	Buharlı tonaj	Yelkenli tonaj	Toplam tonaj	Buharlı oranı	Yelkenli oranı	B tonaj oranı	Y tonaj oranı
1836	170					26.444				
1846	133					35.696				
1858	324	173	151			106.070	%53,40	%46,60		
1867	386	287	99	140.855	16.831	157.686	%74,35	%25,65	%89,33	%10,67
1875	5.242	315	9	231.836	2.504	234.340	%6,01	%0,17	%98,93	%1,07
1880	6.885	406	21	376.790	5.006	381.796	%5,90	%0,31	%98,69	%1,31
1885	6.370	448	5.922	449.000	36.322	485.322	%7,03	%92,97	%92,52	%7,48
1890	9.530	517	9.013	530.170	63.266	593.436	%5,42	%94,58	%89,34	%10,66
1895	9.003	515	8.488	572.027	44.783	616.810	%5,72	%94,28	%92,74	%7,26
1900	7.096	487	6.609	522.017	35.810	557.827	%6,86	%93,14	%93,58	%6,42
1905	8.081	602	7.479	629.823	37.446	667.269	%7,45	%92,55	%94,39	%5,61
1910	7.364	975	6.389	1.186.241	29.571	1.215.812	%13,24	%86,76	%97,57	%2,43
1912	6.497	775	5.722	1.072.980	25.149	1.098.129	%11,93	%88,07	%97,71	%2,29
1913	5.927	643	5.284	1.004.241	27.577	1.031.818	%10,85	%89,15	%97,33	%2,67

Kaynak: (A&P ilgili yıllara ait Trabzon raporları).

B: Buharlı Y: Yelkenli

Not: Trabzon raporlarında limana giren gemi sayılarında 1885'e kadar sadece 100 tonun üzerindeki yelkenliler dikkate alınmıştır.

Trabzon limanına gelen buharlıların ve yelkenlilerin ortalama tonajı 1836'da 155 idi. Uluslararası deniz ticaretinde büyük yelkenlilerin yanı sıra buharlılar da yeni yaygınlaşmaktaydı. Buharlıların ortalama tonajı 1880'de 894'e ve 1910'da 1.216'ya yükseldi. Bu durum yüzyıl içinde buharlıların kargo kapasitelerindeki artışı ve bu artışın aynı zamanda dönemin uluslararası ticaret hacmi üzerindeki artırıcı etkisini yansıtmaktadır. Limana giriş yapan buharlı sayısı 1867-1910 arasındaki 43 yılda yaklaşık 3,5 kat arttı. Buharlıların hızla yaygınlaştığı dönemde 100 tondan büyük yelkenli gemi sayısı 1867'de 99'dan 1880'de 21'e inmişti. Yelkenlilerin ortalama tonajı ise 1867'de 170'ten 1880'de 238'e çıktı ve 1910'da (kıyı ticaretinde kullanılan küçük yelkenliler dahil edildiğinde) sadece 4.5 idi. Bu durum, Trabzon limanına giriş yapan büyük yelkenli sayısının azaldığını ve yelkenli trafiğinin temel olarak kıyı ticaretindeki küçük gemilerden oluştuğunu göstermektedir. Trabzon limanında daha 1858'de toplam gemi sayısı içinde buharlıların payı % 53 ile yelkenlileri geçmişti. Kıyı ticaretindeki küçük yelkenlilerin hesaba katılması ile toplam trafik içinde buharlıların payı azalmış gibi görünse de 20. yüzyıl başlarında

toplam tonaj içindeki paylar deniz ticaretindeki gerçeği yansıtmaktaydı: 1910'da Trabzon limanına giriş yapan gemilerin toplam tonajının % 97.5'u buharlılara ve sadece % 2.5'u yelkenlilere aitti.

1840'larda Trabzon'daki buharlı gemicilikte İngiltere'nin en önemli rakibi Avusturya idi. Avusturya Lloyd limana seferi olan İngiliz buharlılarından birini satın almış ve rekabeti azaltmak için 1843'te seferlerini Türk buharlıları ile eş zamanlı hale getirmişti (Issawi, 1970: 19). Lloyd üstünlüğünü ve seferlerinin düzenliliği ile ahali arasında edindiği itibarını yüzyıl boyunca sürdürdü; Lloyd'un yolcu gemileri daha iyiydi ve seferlerinde dakikti. 1860'larda Avusturya (Lloyd), Fransa (Messageries Maritimes), Rus (Russian Navigation Company) ve Osmanlı (İdare-i Mahsusa) şirketleri olmak üzere toplam dört hattın Trabzon'a düzenli seferleri vardı ve bu hatlar uzun süre devam etti (Tablo 4). XX. yüzyıl başlarında ise sefer yapan şirket sayısı 10'u geçmişti (Tablo 6).¹⁰

Tablo 4: 1898'de Trabzon'daki Düzenli Buharlı Hatları

Ülke	Şirket	Doğuya doğru güzergâh				Batıya doğru güzergâh			
		İstanbul	Samsun	Trabzon	Batum	Batum	Trabzon	Samsun	İstanbul
Haftada									
Avusturya	Lloyd	Cts.	Pzts.	Salı	Perş.	Cuma	Cts.	Pzt.	Çarş.
Osmanlı İmp.	Mahsusa	Çarş.	Paz.	Pzts.			Çarş.	Cuma	Pzts.
Osmanlı İmp.	Gürcü	Çarş.	Cts.	Paz.				Perş.	Paz.
Yunanistan	Panhellenic	Pzts.	Çarş.	Perş.			Cuma	Cts.	Salı
Onbeşgünde									
Fransa	Messageries Mar.	Pzts.	Çarş.	Perş.	Cuma	Paz.	Pzts.	Salı	Cuma
Fransa	Paquet	Çarş.	Cuma	Cts.	Paz.	Çarş.	Perş.	Cuma	Paz.
Rusya	Navigation Comp.	Çarş.	Cts.	Paz.	Pzts.	Salı	Çarş.	Cuma	Paz.
İtalya	Florio Rubattino	Salı	Perş.	Cuma	Cts.	Pzt.	Salı	Perş.	Cts.

Kaynak: (A&P Trabzon 1898 raporu: 11).

¹⁰XX. yüzyıl başlarında limana sefer yaptığı belirtilen şirketler arasında 1904'te Hacı Davut (Osmanlı), 1906'da Ellermann and Moss (İngiltere), 1908'de Norddeutscher Lloyd (Almanya), Westcott and Laurance (İngiltere) ve Destouni (Yunanistan) de bulunuyordu. Ancak İngiliz hatlarının deneme niteliğinde olduğu belirtilmiştir ve diğer hatlar da kısa sürelerle işlemiş görünmektedir (A&P Trabzon 1904 raporu: 8; 1906 raporu: 3; 1908 raporu: 5).

Tablo 5: 1898’de Trabzon’daki Düzenli Buharlı Hatlarına Göre Limanın Günlük Trafiği (İstanbul’dan Trabzon’a varış ve Trabzon’dan İstanbul’a kalkış)

	Pazartesi	Salı	Çarşamba	Perşembe	Cuma	Cumartesi	Pazar
Haftada	Mahsusa	Lloyd	Mahsusa	Panhellenic	Panhellenic	Lloyd	Gürcü
	(varış)	(varış)	(kalkış)	(varış)	(kalkış)	(kalkış)	(varış)
Onbeşgünde	Messageries M.	Florio R.	Navigation C.	Messageries M.	Florio R.	Paquet	Navigation C.
	(kalkış)	(kalkış)	(kalkış)	(varış)	(varış)	(varış)	(varış)
				Paquet			
				(kalkış)			

Kaynak: Tablo 4.

Tablo 5, XIX. yüzyılın sonlarında, sadece düzenli buharlı gemi hatları bakımından dahi olsa, liman trafiğini yansıtmaması bakımından önemlidir. Buna göre haftanın her günü limana ulaşan ya da limandan kalkan ikişer (Perşembe günü üç) buharlı seferi mevcuttu. İstanbul’dan hareket edip Samsun’a uğrayan ve Trabzon’a ulaşan buharlılar buradan Batum’a gidiyor, Batum’dan kalkanlar da dönüşte aynı güzergâhı izleyerek İstanbul’a ulaşıyordu. Haftalık ve onbeşgünlük seferler bir arada düşünüldüğünde, Trabzon’dan İstanbul’a gitmek isteyen yolcular için, pazar hariç olmak üzere, haftanın her günü sefer seçeneği mevcuttu. Düzenli hatların yanı sıra limana düzensiz olarak uğrayan buharlıların ve yelkenlilerin yolcu ve kargo hacmi, gümrük hizmetleri ve altyapı olanaklarının iyileştirilmesi yönünde bir baskı unsuruydu. Buharlı gemi şirketlerinin temsilcilikleri çoğunlukla Osmanlı tebası gayrimüslimler ve Osmanlı topraklarında ikamet eden (İsviçreli Hochstrasser gibi) yabancılar tarafından yürütülüyordu (Tablo 6).

Tablo 6: XIX. yy. sonu ve XX. yy. başlarında Trabzon’da Buharlı Gemi Temsilcilikleri

Şirket	Acenta	Şirket	Acenta
İdare-i Mahsusa (Osmanlı)	İsmail Efendi	Russian Navigation Co.	Emanuel Serafimov
Austrian Lloyd (Lloyd Nemçe Kumpanyası)	Atilyo Sassi	Gagarine (Rusya)	Fostropulo Yorgi Efendi
Paquet Company	Mısıryan Mıgırdiç Efendi	Pan-Hellenic Company (Yunanistan)	Nikola D.Constantinoff
Messageries Maritimes (Fransa)	Boyacidi Kosta Efendi	General Italian Navigation	Mahohyan Onnik Efendi
Gürcü Osmanlı Kumpanyası	Fostropulo Yorgi Efendi	Deutsche Levant Linie (Almanya)	Hochstrasser
The Danoise	M.Khidichian	The Ege	Phostirooulos

Kaynak: (Trabzon Vilayeti Salnamesi 1903: 695, 697; Turgay, 1994: 59, dipnot 30).

1.2. Ticaret

Buharlıların uluslararası ticarete önemli pay edinmeye başladığı dönemde Trabzon limanının ticaret rakamları Tablo 7 ve 8’de yer almaktadır.

Tablo 7: Trabzon Limanı Ticareti (bin sterlin)

Yıl	Anadolu İthalatı (M _a)	İran İthalatı (M _i)	Toplam İthalat (M*)	Anadolu İhracatı (X _a)	İran İhracatı (X _i)	Toplam İhracat (X*)	(M _a) indeksi 1869=100	(M _i) indeksi 1869=100	Top. İthalat (M*) indeksi 1832=100	(X _a) indeksi 1869=100	(X _i) indeksi 1869=100	Top. ihracat (X*) indeksi 1832=100
1830			350									
1832			492			39			100.0			100.0
1835			1,021			691			207.5			1771.8
1840			1,452			366			295.1			938.5
1845			1,610			396			327.2			1015.4
1850			2,402			518			488.2			1328.2
1855			2,432			342			494.3			876.9
1860			3,417			1,590			694.5			4076.9
1869	647	857	1,504	319	648	967	100.0	100.0	305.7	100.0	100.0	2479.5
1875	389	895	1,284	323	275	598	60.1	104.4	261.0	101.3	42.4	1533.3
1880	644	684	1,328	296	220	516	99.5	79.8	269.9	92.8	34.0	1323.1
1885	790	821	1,611	285	235	520	122.1	95.8	327.4	89.3	36.3	1333.3
1890	788	666	1,454	384	311	695	121.8	77.7	295.5	120.4	48.0	1782.1
1895	822	683	1,505	429	211	640	127.0	79.7	305.9	134.5	32.6	1641.0
1900	919	405	1,324	536	225	761	142.0	47.3	269.1	168.0	34.7	1951.3
1905	1,207	612	1,819	582	233	815	186.6	71.4	369.7	182.4	36.0	2089.7
1909	1,352	139	1,491	580	26	606	209.0	16.2	303.0	181.8	4.0	1553.8

Kaynak: (A&P ilgili yıllara ait Trabzon raporları).

M_a = Anadolu ithalatı

M_i = İran ithalatı

X_a = Anadolu ihracatı

X_i = İran ihracatı

M* = Toplam ithalat = M_a+M_i X* = Toplam ihracat = X_a+X_i

Tablo 8: Trabzon Limanı Ticareti: Bazı Göstergeler

Yıl	(X_a/M_a)	(X^*/M^*)	Anadolu Tic. Hacmi (X_a+M_a)	Anadolu Tic. Hacmi İndeks 1869=100	Toplam Ticaret Hacmi= X^*+M^* (bin sterlin)	Toplam Ticaret Hacmi İndeks 1832=100	(X_a/X_a+M_a)	(X^*/X^*+M^*)	An.Tic./Top.Tic $(X_a+M_a)/(X^*+M^*)$	$M_a/(X^*+M^*)$	$X^*/(X^*+M^*)$
1832		0.08			531	100.0					0.07
1835		0.68			1,712	322.4					0.40
1840		0.25			1,818	342.4					0.20
1845		0.25			2,006	377.8					0.20
1850		0.22			2,920	549.9					0.18
1855		0.14			2,774	522.4					0.12
1860		0.47			5,007	942.9					0.32
1869	0.49	0.64	966	100.0	2,471	465.3	0.33	0.13	0.39	0.26	0.39
1875	0.83	0.47	712	73.7	1,882	354.4	0.45	0.17	0.38	0.21	0.32
1880	0.46	0.39	940	97.3	1,844	347.3	0.31	0.16	0.51	0.35	0.28
1885	0.36	0.32	1,075	111.3	2,131	401.3	0.27	0.13	0.50	0.37	0.24
1890	0.49	0.48	1,172	121.3	2,149	404.7	0.33	0.18	0.55	0.37	0.32
1895	0.52	0.43	1,251	129.5	2,145	404.0	0.34	0.20	0.58	0.38	0.30
1900	0.58	0.57	1,455	150.6	2,085	392.7	0.37	0.26	0.70	0.44	0.36
1905	0.48	0.45	1,789	185.2	2,634	496.0	0.33	0.22	0.68	0.46	0.31
1909	0.43	0.41	1,932	200.0	2,097	394.9	0.30	0.28	0.92	0.64	0.29

Kaynak: (Tablo 6).

 M_a = Anadolu ithalatı M_i = İran ithalatı X_a = Anadolu ihracatı X_i = İran ihracatı M^* = Toplam ithalat = M_a+M_i X^* = Toplam ihracat = X_a+X_i

Trabzon ticareti iki kısımdan oluşuyordu: Anadolu ticareti ve İran (transit) ticareti. Karadeniz XIX. yüzyıl başında yabancı gemi trafiğine açılınca, Avrupa'nın İran ile eski bağlantısı canlanmaya ve Trabzon limanı önem kazanmaya başladı. Avrupa ürünleri Trabzon aracılığıyla hem Karadeniz hinterlandına hem Anadolu'nun doğu ve güneydoğu bölgelerine hem de Tebriz ve Tahran yoluyla İran'ın içlerine ulaşıyor, bölgenin Osmanlı ve İran ihraç ürünleri de artık İstanbul ve İzmir'e kervanlarla taşınmak yerine Trabzon

limanından gemilerle gönderiliyordu. Bu ürünlerin başlıcaları fındık, tütün ve şimşir ağacı ile İran ipeği ve tömbekisi idi.

1830'lar, 40'lar ve 50'lerde İran ticareti Trabzon'un toplam ticaretinin büyük kısmını oluşturuyordu (Issawi, 1980: 124). 1870'lerden itibaren ise Tablo 6'daki İran indekslerinden takip edilebileceği üzere İran ticareti değer olarak sürekli azaldı; çünkü İran hinterlandına ait ihraç malları artık Tiflis-Batum demiryolunu kullanıyordu. Trabzon üzerinden yapılan İran ihracatındaki azalış ithalattaki azalıştan daha hızlı idi. İthalat ise giderek azalmakla birlikte 1900'lerin başına kadar büyük ölçüde Trabzon üzerinden devam etti. Yani Trabzon İran için önemli bir ithalat kapısı olmayı sürdürdü.

Tablo 7'de Anadolu ticaretine bakıldığında, 1869-1909 arasında Anadolu ithalatı 2, ihracatı ise 2.5 kat artmış görünmektedir. İhracat ithalata göre daha dalgalı bir seyir izlemiştir. Bunun, ihracatın tarım ürünlerine ve değerinin de tarım ürünleri fiyatlarına bağlı oluşundan kaynaklandığı düşünülebilir. Toplam Anadolu ticareti ise aynı dönemde 2 kat artmıştır. Anadolu ticareti içinde ithalatın payı yüksektir; dönem boyunca ihracat genellikle % 30'lar düzeyinde seyretmiştir. Bir başka deyişle Anadolu ihracatının Anadolu ithalatını karşılama oranı 1869-1909 döneminde birden küçüktür. Anadolu ihracatının toplam ticaret içindeki payı ise % 20'ler düzeyinde olmak üzere daha da düşüktür. Böylece Trabzon limanındaki Anadolu ticareti ithalat ağırlıklı bir bileşim göstermektedir. Anadolu ticaretinin toplam ticaret içindeki payı, İran ticaretinin giderek gerilemesi ile 1869'da % 39'dan 1909'da % 92'ye yükselmiştir.

Limanın toplam ticaretine (Anadolu + İran) bakıldığında, 1832-1909 döneminde ticaret hacminin 4 kat arttığı görülmektedir.¹¹ İhracatın ithalatı karşılama oranı ise (Tablo 8) dönem boyunca birden küçüktür: yalnız, başlangıçta düşük düzeylerde seyreden oranın 1860'ta % 47'ye yükseldiği ve 1909'a kadar olan dönemde, zaman zaman bu düzeyi de geçerek, daha yüksek oranlar sergilediği görülmektedir. Buradan, serbest ticaret yapısının 1860'lardan itibaren Trabzon ve hinterlandının ihracatının bir miktar yükselmesine yardımcı olduğu düşünülebilir. Bu durum özellikle fındık, hamsi

¹¹Yaklaşık 80 yıllık bir süreyi kapsayan bu 4 katlık artıştan ziyade, Tablolar 7 ve 8'deki endekslerden izlenebileceği üzere, Trabzon limanında sadece 1832-1860 arasındaki 30 yıllık sürede toplam ticaret hacmindeki 9 katlık artış daha çarpıcı idi. Aynı otuz yıldaki ithalat hacmi artışı 7 ve ihracat hacmi artışı 40 kat idi. Böylece yüzyılın ortaları Trabzon ticaretinin "altın çağı"nı ifade ediyordu. Söz konusu artışlar nedeniyle liman altyapısının yetersiz kaldığı ve iyileştirilmesi gerektiği hususu 1860'lı ve 1870'li yıllara ait raporlarda sık sık ifade edilmiştir.

gibi ürünlerin ihracında gözlemlenebilir niteliktedir.¹² Trabzon limanında toplam ihracatın toplam ticaret içindeki payı 1832’de sadece % 7 iken, 1871’de % 48’e kadar yükselmiş, daha sonra ise İran ticareti ve dolayısıyla Trabzon üzerinden yapılan İran ihracatının azalması ile % 30’lar civarına gerilemiştir. Bu rakamlar da 1870 öncesinde ve sonrasında Trabzon ihracatının yükseldiğini göstermektedir; İran ticaretinde meydana gelen azalma Trabzon ihracatını çok fazla düşürmemiştir. Ancak toplam ticarete de Trabzon, ithalatın ağırlıkta olduğu bir liman olarak öne çıkmaktadır: hinterlandı ile birlikte, Batı Anadolu-İzmir örneğinde olduğu gibi, dünya ekonomisi ile ihracata yönelik bir temelde bütünleşmiş bir görüntü arz etmemektedir. İthalat ağırlıkta olmakla birlikte bütün bölgeye yayılmış değildir, dış dünya ile daha çok bütünleşme imkânı bulan liman merkezlerinde odaklanmaktadır. Karadeniz’in en kozmopolit limanı görünümünde olan Trabzon dönemin en ayrıntılı ithalat listelerine sahipken, iç bölgelerde alım gücü düşüklüğü ve ulaşım imkânlarının yetersizliği ithalatın olabileceği kadar artmasını engelleyen etkenler olarak belirlenebilir.¹³

Toplam ithalat (Anadolu + İran) 1832-1909 arasında 3 kat, toplam ihracat ise 15 kat artmış görünmektedir. Ancak toplam ithalat 1858’de başlangıç düzeyinin 7.5 ve toplam ihracat 1860’ta yine başlangıç düzeyinin 40 katına ulaşmış durumdaydı. Bunun sebepleri arasında Avrupa’nın Osmanlı tarımsal ürünlerine olan talebinin Trabzon (ve özellikle Samsun) ticaretine XIX. yüzyılın ilk yarısında bir ivme kazandırmış olması ve Kırım Savaşı koşullarının ithalatta ek bir genişleme yaratmış olması vardı: Kırım’daki müttefik orduları malzemelerinin bir kısmını Trabzon limanı aracılığı ile alıyordu (Turgay, 1994: 57). Böylece Trabzon XIX. yüzyıldaki ticaretinin “altın çağı”nı 1870’lere kadar olan dönemde yaşadı. Bu dönemdeki yoğunluktan dolayı mevcut liman koşulları da şikâyetlere sebep olacak duruma düşmüştü: 1868’de İngiltere’nin Trabzon Konsolosu “mevcut limanın (rüzgârlara açıklığından dolayı) uygunsuzluğundan” ve “basit bir dalgakıran ile mükemmel bir limana dönüştürülebileceğinden” bahsetmekteydi. Ayrıca iskelenin iyileştirilmesi, limandaki gümrük evinin ve depolarının da “acil bir ihtiyaç olarak” genişletilmesi ya da iyileştirilmesi gerekiyordu (A&P Trabzon

¹²Hamsinin Trabzon’dan “ilk kez” 1875’te ihraç edildiği bildirilmektedir (A&P Trabzon 1875 raporu: 1080).

¹³Ünye, Fatsa, Çarşamba, Terme, Görele, Vakfikebir gibi küçük merkezlerin ithalatı giyecek, şeker, kahve, sabun gibi birkaç kalemden ibaretti (A&P Trabzon 1880 raporu: 1127).

1868 raporu: 431; A&P Trabzon 1869 raporu: 563).¹⁴ Trabzon limanının barınak olarak yetersizliğı yelkenli gemilerin kış aylarında buraya “nadiren” uğramalarını getiriyordu (A&P Trabzon 1873 raporu: 1633) ve bu durum limanın ticaret hacmini azaltıcı nitelikteydi. Mallar için uygun boşaltma yerleri Karadeniz’deki diğeri limanlar ve iskelelerde de bir ihtiyacı (A&P Lazistan kıyıları için rapor 1872: 1177).

Ticaret ekonomik bakımdan şehrin belkemiğini oluşturuyordu. XIX. yüzyılın son çeyreğinde Trabzon’da Anadolu ve İran ticareti ile uğraşan 13 komisyoncu, Trabzon ve çevresinin ihraç malları ticareti ile uğraşan 33 ticarethane ve bölgeye ithal edilen malların ticaretinde uzmanlaşmış 63 ticarethane mevcuttu (Tablolar 9, 10 ve 11).¹⁵

Tablo 9’dan Anadolu ticaretinde gayrimüslim komisyoncuların hâkim durumda olduğu anlaşılmaktadır. Gayrimüslimler ve yabancılar aynı zamanda bankaların ve sigorta şirketlerinin temsilciliğini de yapıyorlardı. Ticaret hacmindeki artış XIX. yüzyılın ikinci yarısında Trabzon’a sigortacılık faaliyetini getirmişti. 1894’te şehirde deniz nakliyat dalında faaliyet gösteren 15 sigorta şirketinin temsilciliğı bulunuyordu.¹⁶ XX. yüzyıl başlarında ise şehirdeki sigorta temsilciliğı sayısı 20’ye yükselmişti (Kahya, 2010: 286-295).

¹⁴Dalgakıran projesine 1877’de başlandı, 1881’de henüz bitirilmemişti ve mevcut şekli ile bitirilirse buharlı gemiler için hiçbir faydası olmayacağı söyleniyordu. 1885’te dalgakıran yine “büyük bir ihtiyaç”tı. 1891’de Trabzon ve Samsun limanları, hâlâ dalgakıranları olmadığı için, “tehlikeli” olarak nitelendiriliyordu (A&P Trabzon 1881 raporu: 747; 1885 raporu: 563; 1891 raporu: 5).

¹⁵Konsolosluk raporlarında İngilizce söylenişlerine göre yazılmış olan isimlerden Türkçe okunuşları belirli olanlar bu ve izleyen tablolarda Türkçe yazılmış, diğeri raporlardaki halleriyle verilmiştir.

¹⁶İş hacimlerinin istenen seviyede olmadığı belirtilse de limanda temsilciliğı bulunan şirketler şunlardı: British Lloyds, Marine Insurance Company, North British Mercantile and Northern Company, The Gresham, The Patriotic, The New York, Ottoman Insurance Company (Osmanlı Umum Sigorta), La Fonciere, Helvetia, Manheimer, Campagnie Generale de Dresde, Lloyd Suisse, La Badoise, La Maritime Belge ve La Compagnie Francfortoise (A&P Trabzon 1894 raporu: 5).

Tablo 9: 1884'te Trabzon'da Komisyoncular

Ticarethanenin İsmi	Ticari Faaliyeti
M. Ballassarian	Anadolu Ticareti
D.J. Konstantinoff	İran Ticareti
M. Demersessian	Anadolu Ticareti
Hacı Mirza Baba	İran Ticareti
Hacı Cevad	İran Ticareti
Hacı Mehmed Hasan	İran Ticareti
Hochstrasser and Co.	Anadolu Ticareti (Lloyd's ve Osmanlı Bankası acentası)
İnebeyoğlu Biraderler	İran Ticareti
Khedechian ve Khoubessarian	İran Ticareti (New York Reliance Insurance Company acentası)
A. Makhokhian	Anadolu ve İran Ticareti
B.O. Marimian	İran Ticareti (Manheimer Insurance Company acentası)
A. Triandafilides	Anadolu Ticareti (La Fonciere Insurance Company acentası)
A.C. Efremides	Avukat

Kaynak: (A&P Trabzon 1884 raporu: 1984).

Tablo 10: 1884'te Trabzon'da İhracatçılar

Ticarethanenin İsmi	Ticari Faaliyeti
Arnavutoğlu Biraderler	findık, fasulye, tütün, tuzlanmış balık (hamsi)
Aznavuryan Biraderler	findık, fasulye, balık yağı
P. Boyadjidhis	kemik, boynuz parçaları, kilim
Kaprikliyan Biraderler	deri, tütün, findık, fasulye, ceviz kabuğu, yün
M. Kaptanyan	tahıl, fasulye, findık, keten tohumu, keten mamüller
P. Kakulides	findık, tütün, mısır
Karagözyan Biraderler	şimşir tahtası, ceviz kabuğu
Georges Karvonides	findık, tütün
D.G. Konstantinoff	deri, fasulye, tütün, tahıl, findık
G. Davidyan	deri, tütün, balmumu, keten tohumu, fasulye, findık
M. Dernerseyan	fasulye, findık

Diraduryan Biraderler	tahıl, fındık, fasulye, ceviz kabuğu
G. Djermakian	barsak, balık yağı
L.P. Efremides	fındık, fasulye, tütün, tahıl, balmumu, balık yağı vd.
S. Ghiurekyan	fasulye, fındık, tahıl
Hacı Ali Hafız Efendi	buğday, fındık, tütün
Hochstrasser and Co.	fındık, tütün, fasulye vs.
Khedechian Vartan	keten mamüller
Lemlioğlu Biraderler	fındık, fasulye, tütün, üzüm, balmumu, tahıl
A. Makhokhian	fındık, fasulye
S. Marmaryan	tütün, fasulye, mısır, fındık, deri
S. Melides	fındık, tahıl, tütün, keten tohumu
O. Missir	deri, fasulye, fındık, mısır, tütün
Nuriyan Biraderler	fasulye, deri, fındık, mısır, keten mamüller
S.J. Pareghentanian	fasulye, fındık, deri, mısır, keten mamüller
Th. Parigoris	fındık, tuzlanmış balık (hamsi)
H. Bogos Saatciyan	şimşir tahtası
Salihoğlu Ali Hafız	fındık, tütün, fasulye
B. Sarafyan	fasulye, fındık, barsak
A. Sassi	balık yağı, fındık
C. Saoulides	tütün
A. Triandafilides	mısır, fasulye, fındık, tütün, balık yağı vs.
Vartabedian Biraderler	fındık, mısır, fasulye

Kaynak: (A&P Trabzon 1884 raporu: 1984-5).

Tablo 11: 1884'te Trabzon'da İthalatçılar

Ticarethanenin İsmi	Ticari Faaliyeti
Arabyan Maranyan	pamuklular, Halep işleri, paket ipliği
Arabyan Biraderler	pamuklular, Halep işleri, fes
D. Arghirooulos	koloni malları, çuval, saçma/mermi, çelik
Arnavudoğlu Biraderler	koloni malları, un, metal, altın sim, mücevherat
P. Boyadjidhis	fantazi eşya, parfüm, çorap vs., kumaş
Kalpakçidis Biraderler	pamuklular (özellikle basmalar)
G. Kapayanidis	koloni malları, çay, sabun, mum, metal vs.
Kaprikliyan Biraderler	koloni malları, çuval

M. Kaptanyan	un, çuval
Karyofili Biraderler	pamuklular, iplik
D. Casikis	kumaş, alkollü içkiler, bakkaliye
Konstantinoff Kondozi	yarı mamül tekstil, Halep işleri, çuval
Kongalides Biraderler	koloni malları, metal, zeytinyağı, meyve vs.
D. Konstantinides	ilaç (ecza), baharat, tuhafiyeye, hırdavat
Derhampartzumyan Biraderler	deri ve ayakkabı imalatçıları için malzeme
G. Cermakyan	kibrit, tırpan
Hacı Hüseyin Culfazoğlu	yarı mamül tekstil, Halep işleri, çay, metal
P.L. Efremides	un, petrol, çivit, deri
Lefter Elefteriadi	altın sim ve dantel, tuhafiyeye
Fetvacıyan Biraderler	kumaş, fes, fantazi mamüller, hırdavat vs.
Gondubzade Vehbi Efendi	yarı mamül tekstil
Hamamcızade H. İsmail	pamuklular
J. Hekimyan	alkollü içkiler, şarap, bira, zahire, boş şişe vs.
Nigoğos Israelyan	dikiş makineleri
Kazancıoğlu Biraderler	pamuklular, Rus pamuklu mamülleri
Caloust Khedechian and Cie.	pamuklular
Artin Hederyan	fes, püskül
Gregoire Kytrides	bakkaliye, ayna, lambalar, karyola
Anesti Kytrides	tabak-çanak, züccaciye, hırdavat
Lemlioğlu Biraderler	mamül mallar, koloni malları, metal, tuz vs.
A. Makokyan	mamül mallar, koloni malları, metal, çuval, mum vs.
J.B. Marengo	eczacı
J.N. Marengo	eczacı
Meghavorian Biraderler	ipekli ve yünlülül mamüller
S. Melides	şeker, alkollü içkiler, kibrit
Metaksa Biraderler	pamuklular, çuval, balmumu kaplı giyecekler, fes
O. Missir	koloni malları, kırmızı boya, çuval, deri vs.
O. Mikaelyan	mücevherat, saat
Nuriyan Biraderler	Halep işleri, ham pamuk
S.J. Pareghentanyan	deri, tahıl
P.Petropoulos	tahıl
B. Sarafyan	kibrit, çelik
Serassi ve Elefteriadi	pamuklular (özellikle basmalar)

Serdarzade Salih Efendi	iplik
Ayakkabıcılar Cemiyeti	deri ve ayakkabı vs.
Y. Sirinopoulos	yarı mamül tekstil
L. Sofianopoulos	koloni malları, meyve, sabun, nişasta, kağıt
Tahmazyan	Halep işleri
Terziler Cemiyeti	kumaş, tuhafıye vs.
V. Terzopoulos	Halep işleri, iplik
P. Çayıroğlu	tabak-çanak ve züccaciye, lambalar, hırdavat vs.
Tigdaban, Vahid ve Akif Efendi	pamuklular
Garabed Tirakyan	pencere camları, limon ve portakal
A. Triandafilides	mamül mallar, koloni malları, pirinç, çay, metal vs.
G. Çuliadis	un, bisküi ve makarna
Murad Vafiadis	koloni malları, kimyevî maddeler, kumaş boyası, boya, pencere camları
Vafiadis Biraderler	çuval
Vartabedian Biraderler	yarı mamül tekstil, koloni malları
Velissariadi Biraderler	kumaş, fes, fantazi mamüller, tuhafıye
Ksifilino ve Sofiano	kitapçı ve ciltçi, matbaacı, kırtasiyeci
Panayoti Yanikapani	ipekli ve yünlü mamüller, kadife
Yelkencizade Biraderler	un, mısır
Zimplinides Biraderler	pamuklular

Kaynak: (A&P Trabzon 1884 raporu: 1985-6).

koloni malları: şeker, kahve, çay.

Tablolar 9, 10 ve 11'deki bilgilere göre Trabzon ve yakın çevresinin temel ihraç ürünleri fındık, fasulye, mısır, tütün, tuzlanmış balık, balık yağı ve keten mamüller iken, ithalatta önemli yer tutan kalemler ise çeşitli dokumalar ve kumaşlar (pamuklu mamüller, Halep işleri, yarı mamül tekstiller), şeker, kahve ve çeşitli metallerdir. Ticarethane isimlerinden hareketle yapılabilecek bir çıkarsamaya göre şehirdeki 13 komisyoncudan 4'ü (% 31) Müslüman-Türk, 9'u (% 69) gayrimüslim-yabancı; 33 ihracatçıdan 3'ü (% 9) Müslüman-Türk; 30'u (% 91) gayrimüslim-yabancı; (Ayakkabıcılar Cemiyeti ve Terziler Cemiyeti hariç olmak üzere) 61 ithalatçıdan 8'i (% 13) Müslüman-Türk ve 53'ü (% 87) gayrimüslim-yabancı idi. Bu oranlar, gayrimüslimlerin (ve yabancıların) iktisadi hayattaki hakimiyetini yansıtmakta ve Osmanlı İmparatorluğu'nun son dönemlerinde Müslüman-Türk kesimlerin iktisadi hayata katılmakta zorlanışları genel tablosu ile uyumlu bir görünüm sunmaktadır.

2. Gerileyiş

Ticaret hacminin zirvesine ulaştığı 1860'lardan sonra bazı gelişmeler ve koşullar Trabzon limanının daha fazla önem kazanmasını engellemiş ve ticaretinin gerilemesine yol açmış görünmektedir.

Bunlardan biri Trabzon'un iç bölgeler ile bağlantısını sağlayacak bir demiryolu hattının yokluğu idi. 1870'lere kadar Avrupa ile İran arasındaki ticaret yolu Trabzon ve Erzurum üzerinden İran'a ulaşıyor ancak yolun önemine rağmen herhangi bir iyileştirme-geliştirme çabası görülüyordu. Dolayısıyla sadece kervan ulaşımına uygun olan yolun, Rusya'nın bu sıralarda Avrupa-İran ticaretini Kafkasya üzerine çekmek için aldığı tedbirlerle rekabet etmesi mümkün olmadı. Rusya'nın 1872'de işletmeye açtığı Batum-Tiflis demiryolu sayesinde iç bölgeler ile Karadeniz bağlantısını kurması ve Trabzon'un kendi hinterlandı ile bu tür bir bağlantıya sahip olmayışı, Trabzon'un başta Tebriz üzerinden gelen İran transit ticaretindeki payı olmak üzere ticaret hacmini olumsuz yönde etkiledi. On yıl kadar sonra da Tiflis-Bakü demiryolu hattı açıldı. (Issawi, 1970: 23) Daha 1870'lerin sonunda Trabzon'daki İngiliz konsolos vekili "eğer Trabzon transit ticaretini canlandırmak için tedbirler alınmazsa Erzurum (İran) yolu yavaş yavaş önemsizleşebilir ve tümüyle de terkedilebilir" ifadesini kullanmıştı (A&P Trabzon 1877-78 raporu: 1026). Çünkü demiryolunun hızlılığının yanında kervanların Trabzon-Erzurum arasını "en az" 10 günde, Trabzon-Tebriz arasını 35 günde alması pek kıyaslanabilir bir durum arz etmiyordu (A&P Trabzon 1893 raporu: 7). 1881'de Trabzon'daki İngiliz konsolos vekili Batum-Tiflis ve Tiflis-Bakü hatlarını belirterek "Trabzon'un en iyi günlerinin bittiğinden" söz ediyordu (A&P Trabzon 1881 raporu: 736).¹⁷ 1910'da ise hâlâ Trabzon-Erzurum arasına demiryolu gerektiğinden bahsediliyordu (A&P Trabzon 1910-11 raporu: 7). Demiryolunun yanısıra Rusya kendi Karadeniz-Kafkasya sahillerinde düzgün şoseler, telgraf hatları, antrepolar yaptırmak, vapur şirketleri kurmak, düşük vergi oranları uygulamak, karantina sürelerini kısa tutmak gibi tedbirlerle Trabzon-Tebriz hattının alternatifi olarak Suhumkale-Tiflis yolunun daha fazla tercih edilmesini sağlayarak "Trabzon ticareti"ni ele geçirmeye başladı. Trabzon'un ticaret hacmi azaldıkça bazı Avrupa devletleri Trabzon'daki konsolosluklarını vekillğe indirerek Poti ve Tiflis'de konsolosluklar açtı (Çadırcı, 1997: 357).

Demiryolu dışındaki uygun kara yollarının ve diğer ulaşım imkânlarının yokluğu da büyük bir eksiklik idi. Trabzon-Erzurum karayolu 1872'de

¹⁷Trabzon-İran ticareti için bkz. (Issawi, 1970: 18-27). İran transit ticaretinde Osmanlı-Rus rekabeti için bkz. (Kaleli, 2003: 21-39).

tamamlanmıştı ancak yolların kışın kardan kapanması ve kervanların, kışın hayvanlar için otlak bulunmadığından, arpa için yüksek fiyat ödemek zorunda kalmaları gibi hususlar iç bölgeler ile olan ticareti güçleştiriyordu. Ayrıca Türk-Rus Savaşı koşulları ilave güçlükler getirmişti: yük hayvanlarına ordunun el koyması hayvan kıtlığına, savaşta ekilmeyen araziler ise yem kıtlığına yol açmıştı (A&P Trabzon 1877-78 raporu: 1027). 1887’de kötü hasat koşulları ve ticari durgunluk Trabzon’u kıtlığın eşğine getirdiğinde, İngiliz konsolos vekili “eğer iç bölgelerle daha kolay ve daha hızlı iletişim mevcut olsaydı durum bu kadar kötü olmayacaktı” ifadesini kullanmıştı. (A&P Trabzon 1887 raporu: 6).¹⁸ Ticaret ve ulaşımın bu koşullara bağlı kaldığı ve demiryolları yapılmadığı sürece gelişmeyeceği açıktı ve öyle de oldu.¹⁹

Trabzon bakımından olumsuzluk yaratan bir diğer unsur 1869’da açılan Süveyş Kanalı idi. Kanal Avrupa-Akdeniz limanları ile Hindistan ile hızlı bir bağlantı kurdu ve Avrupa ile Basra Körfezi arasındaki deniz ulaşımını kısalttı. Avrupa’nın, özellikle İngiltere’nin İran ile olan ticareti Basra-Bağdat-Kirmanşah-Tahran yoluna çevrildi (Issawi, 1970: 22). Böylece temelde İran transit ticaretine yönelik bir liman olan Trabzon, (Osmanlı dış ticaretinin genişlemesinden ziyade) Avrupa-İran ticaretinin güzergâh değiştirmesinden etkilendi.

Samsun, Giresun, Ordu gibi diğer Karadeniz limanlarının zamanla buharlı gemi şirketlerinin sefer listesine girmesi ve iç bölgeler için birer ihracat limanı haline gelmesi de Trabzon ticareti için olumsuz bir etkeni. Bölgede yerleşim birimleri arasında uygun ulaşım imkânlarının bulunmayışı ihraç mallarının belirli bir merkezde toplanarak değil, münferit limanlardan ihracını getiriyordu. 1840’larda yükselmeye başlayan Samsun, yüzyılın sonlarında ihracat değerlerinde genellikle Trabzon’u geçer duruma geldi (bkz. Tablo 12).²⁰ Daha 1880’de Trabzon’daki İngiliz konsolos vekili Biliotti “İran ticareti

¹⁸1886’da Erzurum civarından kıyı bölgelere 314 km’den fazla bir mesafeye nakledilen buğdayın fiyatı üç kat artmıştı (Quataert, 1977: 157).

¹⁹Esasen Karadeniz bölgesinde demiryolu inşası için ilk imtiyaz Samsun-Sivas-Erzurum hattı için İngiliz sermayedar Edward Price’a 1857’de verilmişti. Ancak bu proje hayata geçirilemedi. Samsun’dan ve Trabzon’dan iç bölgelere ulaşacak demiryolu ve karayolu tasarıları Osmanlı Devleti’nin son günlerine kadar gündemde idi. Bu konu için bkz. (Kaleli, Hüseyin, “Osmanlı Döneminde Karadeniz Bölgesine Demiryolu İnşa Tasarıları”, *Karadeniz Dergi*, Sayı 9, 6 Nisan 2011, <http://www.karadenizdergi.com/turkce/osmanli-doneminde-karadeniz-bolgesine-demiryolu-insa-tasarilari/>).

²⁰XX. yüzyıl başlarında Trabzon’da 20, Samsun’da ise 44 sigorta şirketi temsilciliği bulunması dönemin Samsun’unun ticari önemi bakımından bir göstergedir (Kahya, 2010: 286-295).

azalmaya devam ederse, şimdiye kadar Karadeniz'deki Türk şehirlerinin en önemlisi olan Trabzon, birkaç yıl içinde civarındaki küçük kasabaların önemsiz düzeyine inecektir. Görünüm, Samsun'un gelecekte Karadeniz'de ticari bir şehir olarak önemli bir rol oynayacağı şeklindedir” diyordu (A&P Trabzon 1880 raporu: 1106) ve Samsun hakkındaki öngörüsünde yanılmadı.²¹

Tablo 12: Trabzon ve Samsun Limanları İhracat Değerleri (bin sterlin)

Yıl	Trabzon	Samsun	Yıl	Trabzon	Samsun
1885	520	595	1897	659	800
1886	532	666	1898	680	748
1887	616	504	1899	569	542
1888	573	491	1900	761	760
1889	630	895	1901	692	686
1890	695	1033	1902	661	1194
1891	625	856	1903	691	1236
1892	519	796	1904	696	1120
1893	618	612	1907	677	1496
1894	660	497	1908	727	1729
1895	640	519	1909	606	1808
1896	586	639			

Kaynak: (A&P ilgili yıllara ait Trabzon ve Samsun raporları).

Ticaretin durgunlaşması şehrin gelişimini de etkiledi. Trabzon'un nüfusu 1844'de 55 bin civarında iken 1856'da 70 bine yükselmişti; ancak 1912'de yine 50 bin düzeylerindekiydi (Behar, 1996: 36).²² Bu durum limanın ticaret

²¹Trabzon konsolosluk raporlarında sıkça bahsedildiği üzere bölge nüfusunun alım gücünün “çok düşük” olması da Trabzon ticaretinin yıldızının sönmesinde muhtemel bir etkendi. 1881'de “yerel ticaretteki büyük durgunluk nüfusun fakirliğinin giderek daha belirgin hale gelmesine” bağlanıyordu (A&P Trabzon 1881 raporu: 736). Bu durum bölgenin coğrafi yapısı ve ulaşım imkânları ile de bağlantılıydı. Bir gözleme göre “Canik sancağı hariç, Trabzon vilayeti tarımsal üretim bakımından imparatorluktaki en fakir” vilayetti. Yerel tüketimi için dahi tahıl ithal eden bir vilayette, ihracat imkânlarının da gelişmemesi fakirliğin sürmesi sonucunu getiriyordu (A&P Trabzon 1879 raporu: 1453).

²²A&P Trabzon 1912 ve 1913 raporları da nüfusun bu yıllarda 55.000 civarında olduğunu belirtmektedir.

hacminin genişlediği dönemde yeni ticari imkânların kasaba ve köy nüfusunu şehre çekmiş ve ticaret durgunlaştığında da tersi bir eğilimin ortaya çıkmış olduğunu ima etmektedir (A&P Trabzon 1856 raporu: 175-6).²³

Sonuç

Trabzon'un iktisadi durumu esasında bu liman üzerinden sürdürülen İran (transit) ticareti ile yakından ilişkiliydi. Uluslararası ticaretteki ve deniz ulaşımındaki gelişmeler özellikle 1830-1870 döneminde Trabzon limanı lehinde oldu. Karadeniz'in uluslararası gemiciliğe açılması, Osmanlı Devleti'nin imzaladığı serbest ticaret anlaşmalarının Osmanlı dış ticaretini (ve başlangıçta özellikle Osmanlı ithalatını) artırıcı etkisi, Avrupa'dan Trabzon'a kadar uzanan buharlı gemi seferlerinin başlaması (ve buharlılar ile daha fazla kargo taşınabilmesi) lehte faktörler arasındaydı. Ayrıca Avrupa-İran transit ticaretinin Trabzon üzerinden sürdürülmesi, Kırım Savaşı koşulları, Avrupa'nın tarımsal ürün talebi gibi hususlar da liman ticaretini canlandırıcı etki yapıyordu.

Kırım Savaşı sonrasında Trabzon bölgenin önemli bir ticaret merkezi idi. Ancak 1870'lerden itibaren Rusya'nın Kafkaslarda demiryolu hatları inşası, Süveyş Kanalı'nın açılması ile Avrupa-İran ticaretinin güzergâh değiştirmesi, Trabzon'u iç bölgeler ile bağlayacak uygun karayollarının olmayışı ve limanın altyapı eksiklikleri, Karadeniz'de yeni bir ticaret merkezi olarak yükselmeye başlayan Samsun'un ihracat hacminde Trabzon'u geçmeye başlaması, yani iç bölgeler için bir çıkış limanı olmayı daha iyi sağlaması gibi gelişmeler Trabzon'daki ticaret hacminin gerilemesine ve şehrin XIX. yüzyıl ortalarında ulaştığı zirve günlerini yitirmesine yol açtı.

Kaynakça

Accounts and Papers (1843), Vol 57, *Commercial Tariffs and Regulations Part VIII, Ottoman Empire*.

Behar, Cem (haz.) (1996), *Osmanlı İmparatorluğu'nun ve Türkiye'nin Nüfusu 1500-1927* (Ankara: DİE Tarihi İstatistikler Dizisi Cilt 2).

²³Trabzon'un civar bölgelerden göç almaya başlaması sonucu XIX. yüzyıl ortalarında şehirde ev kiralari yükselmişti (A&P Trabzon, Sivas, Kastamonu ve Ankara vilayetlerine ait 20 Mart 1868 tarihli rapor: 345).

- Çadırcı, Musa (1997), *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentleri'nin Sosyal Ve Ekonomik Yapısı*, İkinci Baskı (Ankara: T.T.K. Yayını).
- Erim, Nihat (1953), *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri Cilt I (Osmanlı İmparatorluğu Andlaşmaları)* (Ankara: A.Ü. Hukuk Fakültesi Yayını).
- Hobsbawm, Eric John (1975), *The Age of Capital 1848-1875* (Abacus).
- Issawi, Charles (1970), "The Tabriz-Trabzon Trade, 1830-1900: Rise and Decline of a Route", *International Journal of Middle East Studies*, 1 (1): 18-27.
- Issawi, Charles (1980), *The Economic History of Turkey 1800-1914* (Chicago and London: The University of Chicago Press).
- Kahya, Fatih (2010), *Osmanlı Devleti'nde Sigortacılık* (İstanbul: Libra Kitapçılık).
- Kaleli, Hüseyin (2003), "19. Yüzyılda İran Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti", *Dumlupınar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 9: 21-39.
- Kaleli, Hüseyin (2011), "Osmanlı Döneminde Karadeniz Bölgesine Demiryolu İnşa Tasarıları", *Karadeniz Dergi*, Sayı 9, Nisan 2011, <http://www.karadenizdergi.com/turkce/osmanli-doneminde-karadeniz-bolgesine-demiryolu-insa-tasarilari/>.
- Kütükoğlu, Mübahat S. (1974), *Osmanlı-İngiliz İktisadi Münasebetleri I (1580-1838)* (Ankara: Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayını).
- Müller-Wiener, Wolfgang (1998), *Bizans'tan Osmanlı'ya İstanbul Limanı*, (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları) (Çev: E.Özbek).
- Nebioğlu, Osman (1986), *Kapitülasyonlar* (Ankara: T. İş Bankası Kültür Yayınları).
- Pamuk, Şevket (1984), *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913)* (Ankara: Yurt Yayınları).
- Parliamentary Papers, Accounts and Papers (1856-1913), *Commercial Reports from Consular Offices in Turkey* (annual reports, Great Britain), (Türkiye'deki konsoloslardan Londra'ya gönderilen ticaret raporlarının Trabzon konsolosluk bölgesine ait ciltleri).
- Quataert, Donald (1977), "Limited Revolution: The Impact of Anatolian Railway on Turkish Transportation and Provisioning of İstanbul 1890-1908", *The Business History Review*, 51 (2): 139-160.
- Trabzon Vilayeti Salnamesi 1903 (Cilt 21)*, (Hazırlayan: Kudret Emiroğlu) (2008), (Ankara: Trabzon İli ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Sosyal Yardımlaşma Vakfı Yayını).
- Turgay, A. Üner, (1994), "Trabzon", Keyder, Çağlar, Özveren, Eyüp ve Donald Quataert (Ed), *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri 1800-1914* (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları): 45-73.
- Yılmaz, Özgür (2009), "Karadeniz'in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi / The Journal of International Social Research*, 2 (7): 359-382.