

DUSSAUD BİRADERLERİN TRABZON LİMANI İNŞA PROJESİ (1870)

Özgür YILMAZ*

ÖZ

19. yüzyılın ikinci yarısında atan ticari hareketlilik bu dönemde Trabzon'un ticari yükünü çeken Çömlekçi Limanı'nın yetersizliğini de ortaya koydu. Bu süreçte limandaki ilk altyapı çalışmaları Kırım Savaşı ve sonrasında gerçekleştirildi. Ancak sonraları limanın özel bir şirket tarafından yapılması da gündeme geldi. Dussaud Biraderler adlı bir Fransız mühendislik şirketi 1870'te limanın ihtiyacı olan tüm altyapı unsurlarını içeren geniş bir proje hazırlayarak hükümete sundu. Şirketin bu teklifi kabul olmadı; fakat daha sonra uygulanmaya çalışılan liman inşa projelerine ve 20. yüzyılın ortalarında bitirilebilen Trabzon Limanı'nın yapısına bakıldığında Dussaud Biraderlerin projesinin daha sonraki projeleri ne derece etkilediği kolaylıkla görülebilir. Bu makale arşiv belgelerinden hareketle Dussaud Biraderler'in projesini önceki ve sonraki çalışmalar ekseninde incelemeyi ve etkilerini ortaya koymayı amaçlamaktadır.

Anahtar Sözcükler: Trabzon, Dussaud Biraderler, Çömlekçi Limanı, Liman İnşaatı, Fransa

THE TRABZON PORT CONSTRUCTION PROJECT OF DUSSAUD BROTHERS (1870)

ABSTRACT

Growing commercial activity in the second half of the 19th century revealed inadequate conditions of the Çömlekçi Port by which a great part of the Trabzon's trade realized in this period. The first infrastructure works was carried at the port during and after the Crimean War. But the construction of a port by a private company was also on the agenda. A French Engineering Company, Dussaud Brothers, prepared a large project that includes all

* Yrd. Doç. Dr., Gümüşhane Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, GÜMÜŞHANE.
ozguryilmaz@gumushane.edu.tr

infrastructure elements needed by the port and presented to the government in 1870. The company's offer was not accepted; but when we look at the subsequent port construction projects and the modern Trabzon Port completed in mid-20th century, it can easily be seen the impact of Dussaud's project. Based on the archival documents, this article aims to evaluate Dussaud Brothers' project under the previous and subsequent works and to demonstrate the effects of the project.

Keywords: Trabzon, Dussaud Brothers, the Port of Çömlekçi, Port Construction, France

Giriş

Karadeniz liman şehirlerinden bahseden yerli-yabancı tüm kaynakların hemfikir olduğu üzere Sinop ve Batum'u ayrı bir yere koyarsak hiçbir liman kentinin gerçek liman olanaklarına sahip olmadığı ve sadece, çok iyi olmamakla beraber kuzey-batıdan esen rüzgârlara karşı savunmasız demirleme yerlerine sahip oldukları görülebilir. Sahile uzak bir mesafeye demirleyen gemilerdeki mallar mavnalar vasıtasıyla ile kıyıya 15-20 metre kadar taşınmakta ve buradan da hamallar vasıtasıyla kıyıya çıkarılmaktaydı. Özellikle de havaların müsait olmadığı zamanlarda bu işlem de imkânsız hale gelmekteydi.¹ Bulunduğu konum itibarı ile ulaşım açısından her zaman deniz yoluna bağımlı olan Trabzon'da da manzara farklı değildi. Bir liman şehri olarak Trabzon yüzyıllar içinde iniş-çıkışlara sahne olmakla birlikte asıl yükselişini 19. yüzyılda gerçekleştirdi. Fakat bu dönemde Trabzon'un kazandığı bu önemi ulaşım imkânlarının ve limanının kapasitesinin yeterliliğine bağlamak yanlış olur ki burada en önemli etken şehrin stratejik konumuydu. Trabzon'un bir transit ticaret noktası olarak önem kazanmasında Avrupa ticaretinin yeni bir güzergâh arayışı birinci derecede etkili olmuştu. Bu gelişme Trabzon'u bir liman kenti olarak uluslararası ticaretin önemli bir durağı haline getirmişti. Transit ticaretin yükselmeye başlaması ile birlikte bölgede ticaret konusunda eksikliği hissedilen en önemli ulaşım unsuru Trabzon-Erzurum arasında yeterli bir yol ve altyapısı iyi bir limandı. Bunlardan ilki devletin önceliği olarak yirmi yıl sürecek bir inşaa projesinin sonucu olarak tamamlansa da Trabzon'un ticaret potansiyelinin gerektirdiği bir limana sahip olması ancak 20. yüzyılın ortalarında tamamlanan bir bayındırlık hamlesi oldu. 19. yüzyılın ortalarından itibaren izlemeye başladığımız bu süreçte liman olanaklarının iyileştirilmesi doğrudan doğruya ticaret hacmi ve Trabzon-Tebriz yolunun Rusların Gürcistan'daki alternatif yollarla rekabetin bağlı olduğu bir mesele olarak

¹ Rapport commerciaux des Agents diplomatiques et consulaires de France, 1892, No. 26. Turque d'Asie, *Situation administrative, agricole, industrielle et commerciale de Trébizonde*, s. 13.

kaldı. Bu bakımdan makale Trabzon-Erzurum yolunun yapımını konu alan Tozlu ve Kaleli'nin² tezlerinde yalnızca kısaca bahsedilen Dussaud Biraderlerin Çömlekçi'de bir liman projelerini konu almaktadır. Çalışmada öncelikle Çömlekçi Limanı'nın şehrin başlıca limanı haline geliş sürecini ortaya konulduktan sonra, 19. yüzyıldaki gelişmeler ışığında Trabzon'da limanın altyapısında yapılan çalışmalar kısaca değerlendirilecek ve bu kısmi çalışmalar ekseninde Dussaud Biraderlerin Trabzon'da modern bir liman inşa etmek için sunmuş olduğu projenin detayları ve etkileri incelenecektir.

Uzak veya yakın bağlantılarını deniz yolu ile sağlayan Trabzon'un aslında liman olarak adlandırabileceğimiz ve ticari faaliyetlerin kolaylıkla gerçekleştirebileceği bir yapıdan uzun bir süre mahrum kaldığı ve şehrin en eski limanının da kalenin uzantısına doğru Roma İmparatoru Hadrian'ın yaptırdığı yapay bir liman olduğu görülmektedir.³ Fakat bu yapay limanın Osmanlı döneminde etkili bir şekilde kullanılabilirdiğini söylemek için yeterli bilgiye sahip değiliz. Bu konuda seyyahların verdiği bilgiler ve gravürlere yansıyan izlenimler bazı çıkarımlar yapmamıza imkân vermektedir. Bu konuda elimizde olan en eski kaynak 1610'da Trabzon'u ziyaret eden Fransız seyyah Julien Bordier'dir. Bordier'nin şehir hakkında verdiği bilgiler bir tarafa, çizmiş olduğu minyatürümsü haritanın kalenin kuzeyinden denize doğru uzanan iskeleleri gösterdiği gibi Çömlekçi Limanı'nda demirlemiş bir gemiyi de işaret etmesi bize 17. yüzyılın başlarında Trabzon'daki limanların görüntüsünü sunmaktadır.⁴ Diğer bir Fransız seyyah Tournefort'a göre Trabzon'un gerçek limanı Pulathane yani Akçaabat Limanı'dır. Fakat seyyah bu limanı şehrin doğusunda göstermektedir. Bu bakımdan 18. yüzyılın başlarında Pulathane'nin mi veya Çömlekçi'nin mi şehrin gerçek limanı olduğunu bu verilerden kestirmek zordur. Fakat Tournefort'un Trabzon gravüründe Çömlekçi Limanı'nda demirleyen gemileri resmetmesi en azından bu limanın bu dönemlerde de kullanıldığını göstermektedir.⁵ Bu iki limanın dışında Trabzon'da Güzelhisar ile Moloz Limanı arasında Kanida/Ganita, Tuzluçeşme, Taşdirek, Kemerkaya ve Mumhaneönü adında başka küçük limanlar da vardı.⁶ Fakat bu limanlardan en önemlisi şehrin 18. yüzyılda ticari merkezi olan Çarşı Mahallesi'ne yakınlığı itibarı ile Moloz Limanı'ydı. Zira Trabzon'un en eski ticari yapıları olan bedesten, hanların ve daha da önemlisi

² Selahattin Tozlu, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, 1997, s. 37; Hüseyin Kaleli, *XIX. Yüzyılda Trabzon'da Ulaştırma Ekonomisi*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 1998, s. 115-116.

³ M.C. Şehabettin Tekindağ, "Trabzon", *İslam Ansiklopedisi*, C: XII/1, İstanbul 1974, s. 456-469

⁴ *Relation D'un Voyage En Orient, Par Julien Bordier, Ecuyer de Jean Gontaut, Baron De Salignac, Ambassadeur à Constantinople (1604-1612)*, Atina 1934.

⁵ Joseph Pitton de Tournefort, *Relation d'un voyage du Levant fait par ordre du roy*, Tome 2, Paris 1817, s. 235.

⁶ Minas Bijişkyan, *Pontos Tarihi*, Çev. Hrand D. Andreasyan, İstanbul 1998, s. 112.

19. yüzyıl seyyahlarının da varlığından bahsettiği gümrük binasının burada yer alması, 18. yüzyılda şehrin en işlek limanının Moloz Limanı olduğunu göstermektedir.⁷ İmparator Adrian'ın yaptırdığı limana ait dalgakıran kalıntılarının yer aldığı bu liman şehre gelen pek çok seyyahın anlatılarında ve şehir gravürlerinde de yer almaktadır.⁸ 19. yüzyılın başlarındaki bu anlatılara göre, bu liman kullanılmayacak durumda kumlu ve sadece küçük teknelere hizmet edebilecek düzeydeydi. Buna karşın Çömlekçi Limanı ise şehrin ticari merkezine uzaklığı ve de liman ile şehir arasında dik kayalıkların bulunması itibarıyla etkili bir şekilde kullanımdan uzak kalmıştır.⁹

Bu ara limanların yanında şehrin doğu ve batısında gemilerin sığınabileceği doğal koylar bulunuyordu. Bunlar batıda Pulathane, doğuda da Sürmene Limanı'ydı. 19. yüzyılda Trabzon Limanı hakkında bilgi veren tüm kaynaklar Trabzon'un Pulathane ve Sürmene'ye olan bağımlılığını özellikle vurgulamıştır. Trabzon Fransız konsolosu Dupré 1803 yılındaki raporunda Trabzon'daki limanlar hakkında şunları belirtmekteydi:¹⁰

“Üzüntü vericidir ki Trabzon'da küçük gemiler için bile hiçbir liman (port) yoktur. Gemiler geldiklerinde açıkta demirlerler. Trabzon'da iki koy (rade, demirleme yeri) vardır ve bunlardan biri şehrin batısında Platana'dadır. Burası da kuzeybatıdan esen rüzgârlara açık olsa da mevsimin sonlarında ve kışın gemiler demirlemek için buraya gider. Diğer liman ise şehrin ucundaki Çömlekçi Limanı'dır ve burası batı ve kuzeybatıdan esen rüzgârlara açıktır. Gemiler mevsimin müsait olduğu zamanlarda burada demirler”.

Fransız konsolosunun bu bilgilerinden en azından Çömlekçi Limanı'nın şehir açıklarındaki en önemli liman haline geldiği anlaşılabilir. 1805 yılında Trabzon'a gelen Jaubert şehre karayolu ile gelindiğinde sağda kalan (Çömlekçi) limana sadece balıkçı barkaları ve şehrin gerçek limanı olan

⁷ Necmettin Aygün, *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*, İstanbul 2005, s. 131.

⁸ Eli Smith, *Researches of the Rev. E. Smith and H. G. H. Dwight in Armenia Including A Journey Thorough Asia Minor, and into Georgia and Persia*, vol. II, New-York 1833, s. 321-322; Frederick Walpole, *The Ansayrii and the Assassins: With Travels in the Further East in 1850 to 1851 Including a Visit to Nineveh*, vol. II, London 1851, s. 236-237; Humphry Sandwith, *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, 1856, s.16; Horatio Southgate, *Narrative of A Tour Armenia, Kurdistan, Persia and Mesopotamia*, vol. I, London 1840, s. 160.

⁹ Abdullah Saydam, “XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Trabzon Şehri”, *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, Bayram Kodaman'a Armağan Özel Sayısı*, Isparta 2010, s. 41.

¹⁰ *Les Archives diplomatiques du ministère des Affaires étrangères (AMAE), Centre des Archives diplomatiques de La Courneuve (CADC), Correspondance consulaire et commerciale (CCC), Trébizonde, I, Dupré'den Talleyrant'a, Trabzon, 2 Nivose 12/24 Aralık 1803.*

Pulathane'ye ticari emtiayı taşıyan gemilerin yaklaşabildiğini belirtiyordu.¹¹ Bijişkyan ise tasvirlerinde şehirde yer alan limanlar içinde Çömlekçi'yi “*şehrin büyük limanı*” olarak tarif etmektedir.¹² Yine de Trabzon'un yılın her döneminde emniyetli bir limanı olmaması nedeniyle Pulathane'ye olan bağımlılığı da sonra da devam etmiştir. Trabzon doğuda yer alan limanlardan da istifade etmiştir. Mesela 18. yüzyılda şehre nakledilecek askeri mühimmat öncelikle Sürmene (Araklı) Limanı'na ve buradan da melekseler ile Trabzon'a getiriliyordu.¹³ 19. yüzyılda da doğuda yer alan limanların Trabzon için önemli olmayı sürdürdükleri görülmektedir. Bunlardan bir diğeri de Fransız kaynaklarına göre şehrin altı fersah doğusunda yer alan Kovata Limanı'ydı.¹⁴ Fontanier'ye göre Kovata'nın ötesinde ise Sürmene Limanı gemilerin Güney Karadeniz limanlarını etkileyen kuzeybatı rüzgârlarından korunabileceği emin bir limandı.¹⁵ Tüm eksikliklerine karşın Çömlekçi Limanı, Trabzon'un ticari yükselişe sahne olmaya başladığı 1830'larda Trabzon'un en önemli limanı konumundadır. Marius Outrey'nin 1833 tarihinde Trabzon şehri hakkında hazırladığı bir raporda İmparator Hadrian'a atfedilen eski limana ait dalgakıranların setlerinin parçalanmış ve büyük oranda su altında kaldığını; bu haliyle sadece küçük teknelere hizmet ettiğini belirttikten sonra şehrin doğusunda kalan Çömlekçi'yi ise sadece güzel havalarda gemilerin demirlemesine uygun bir liman olarak tarif ediyordu. Bunun dışında bilhassa kışın kuzeybatıdan esen rüzgârlar gemileri Pulathane'ye çekilmek zorunda bırakıyordu. Outrey raporuna eklediği portolonda Çömlekçi Limanı'nı şehrin en önemli limanı olarak işaret etmekte ve limanın derinliklerine dair ölçümleri de göstermekteydi. Yine Outrey'nin bu planına göre 1833'te Kalafatalı'nda malların karaya çıkarılmasına hizmet eden bir iskele bulunmaktaydı.¹⁶

¹¹ Amédée Jaubert, *Voyage en Arménie en Perse*, Paris 1821, s. 380-381; 1808'de Trabzon'a gelen Tancoigne, Dupré'nin evinde kaldıkları sırada gemileri Pulathane ve Trabzon'da demirlemiş pek çok Fransız ve İtalyan kaptan ile karşılaştığını yazar. J. M. Tancoigne, *Lettres sur la Perse et la Turquie d'Asie*, Tome II, Paris 1819, s. 197.

¹² Bijişkyan, *a.g.e.*, s. 112.

¹³ Aygün, *a.g.e.*, s. 132.

¹⁴ *AMAE, CADC, CCC*, Trébizonde, 1, Dupré'den Talleyrand'a, Trabzon, 28 Haziran 1807.

¹⁵ Özgür Yılmaz, “Victor Fontanier'nin 1831'de Trabzon'dan Batum'a Seyahati”, *Mavi Atlas*, S: 2, Gümüşhane 2014, s. 123.

¹⁶ “*Şehirde İmparator Adrien'e atfedilen ve zamanında ticaret gemilerinin barındıran bir dalgakıran bulunmaktadır. Şimdi bu dalgakıranın setleri parçalanmış halde ve büyük bir kısmı da suyun altında bulunmaktadır. Buraya yığılan kumlar sadece küçük Türk teknelerin işlemesine müsaade etmekte ve bu gemiler yüklerini boşalttıktan sonra kalafatlanmak için buraya girmektedirler. Koy şehrin doğusunda yer almakta ve burası şimdi liman olarak hizmet vermektedir. Burası sadece güzel havalarda gemilerin demirlemesine izin vermektedir. Kışın batıdan esen sert rüzgârların etkisi burada görülmekte ve gemileri Palatana limanına demirlemek için gitmeye zorlamaktadır*”. *AMAE, CADN*, Constantinople, Ambassade, Série D, Trébizonde [Bundan sonra CADN, Trébizonde], III, “*Notice sur Trébizonde*”, Trabzon, 1 Haziran 1833.Bkz. Ek 1.

1836'dan itibaren buharlı gemilerin Trabzon'a da işlemeye başlamaları ticaret ve taşımacılık hacminde büyük bir yükselişe neden oldu.¹⁷ Bu gelişme Çömlekçi Limanı'ndaki altyapının yetersizliğini daha da fazla hissettirmeye başladı. Öyle ki tonaj bakımından yelkenli gemilerden daha büyük olan buharlı gemiler kuzey rüzgârlarının oluşturduğu tehlike ve kayalıklara doğru sürüklenme ihtimaline karşılık oldukça sığ olan Çömlekçi Limanı'na giremiyor ve açıkta demirlemek zorunda kalıyordu.¹⁸ Bu şartlar altında açıkta bekleyen gemilerdeki ticari emtia ve yolcular bu gemilere yaklaşan mavnalar ile sahile çıkarılmaktaydı.¹⁹ Limandaki eşya ve yolcu naklinin sergilediği bu manzara Trabzon'da modern bir limanın inşa edilmesine kadar devam etti. Bu açıdan 1869'da Trabzon'a gelen Deyrolle özellikle limanda yer alan iskelenin ticaret ve yolcu trafiği için yetersizliği üzerinde duruyordu.²⁰ Trabzon'da ciddi liman projelerinin gündeme geldiği bir sırada limanların durumunu Trabzon Tarihi adlı eserinde Şakir Şevket şu şekilde anlatmaktadır.²¹

İstanbul'dan bu tarafla hareket eden vapur ve sefâin-i sâire Sinob Limanı'nı geçtikten sonra bir furtuna zuhûrunda Trabzon'a kadar ümid ettiği iki liman vardır ki birisi Vona diğeri Polâthane limanlarıdır. Vona Limanı vapur veyahud gemiyi hava açımına kadar mümkün mertebe barındırabilir ise de orası ahz ü i'tâ mahalli olmadığından bunlar orada bir iş göremeyib bir hâlde Polathâne veyahut Trabzon Limanı'nı arzu edeceklerinden Trabzon'a gelüb yük çıkartmaya veyâhud başka işlerine mübâşeret ettikleri sırada bir furtuna peydâ olursa bu liman kumluk olduğundan bin iki yüz yetmiş dokuz tarihinde Değirmendere'sinde karaya düşen Fransız vapuru gibi demir tutdurmak mümkün olamayacağı ve Polâthane Limanı'nda her ne kadar büyük dalgalar eksik değil ise de orada demir tutdurulmakta olduğu cihetle çâr-na-çâr Pulâthane Limanı'na kaçarak burası Trabzon'a berren iki-üç saat mesâfeli bir mahal olmağla şu kurbiyet münâsebetiyle alacağı veyâhud vireceği yük ve yolcu işlerini oraca tesviye çâresine bakar”.

¹⁷ Bkz. Özgür Yılmaz, “Buharlı Gemi Çağı'nda Karadeniz'de Avrupa Denizciliği”, *Karadeniz (Black Sea-Çernoye More) Sosyal Bilimler Dergisi*, S: 25, Ardahan 2014, s. 46-65.

¹⁸ Mustafa Aydın, “Alman Seyyahı Karl Koch'un 1843 Yılına Ait Trabzon İzlenimleri”, *Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, 6-8 Kasım 1998, Trabzon 1999, s. 410.

¹⁹ İlhan Pınar (Der. ve Çev), *Alman Gezginlerin Gözüyle 19. Yüzyıl Anadolu Şehirleri: Manisa, Edirne, Kütahya, Ankara, İstanbul, Trabzon, Antalya, Diyarbakır, Konya, İzmir*, İzmir 1998, s. 107-108; Limanın bu uygunsuzluğu ticaret için bir engel olmakla birlikte gerek kayıklar gerekse de hamallar için en önemli iş kapısıydı. Bkz. James Porter, *Turkey Its History and Progress*, vol. II, London 1854, s. 128-129; Aygün, *a.g.e.*, s. 133-249.

²⁰ Deyrolle, “*Sahilin az derin olması büyük vapurları açıkta demirletiyor. Gemiler geldiği vakit kıyıya çıkmak için çok sayıda gelen kayıklara binmek gerekir. Limanın biricik alameti olan ve taş ve kazıklarla yapılmış, küçük iskeleli bir sed tüccar eşyasıyla dolduğu vakit, yolcular, kayıktan yarı bellerine kadar denize giren hamalların sırtına binmek zorunda kalırlar*” demekteydi. Theophile Deyrolle, “*Voyage dans le Lazistan et l'Armenie*”, *Le Tour du Monde*, Premier Semestre 1875, Paris 1875, s. 2.

²¹ Şakir Şevket, *Trabzon Tarihi*, Haz. İsmail Hacıfettahoğlu, Trabzon 2001, s. 56.

Çömlekçi Limanı her ne kadar Güzelhisar Mekii'ndeki Kalmek Burnu ile doğu taraftaki Hamsi Burnu arasında kalan doğal bir koy olma özelliği gösterse de limanın demirleme olanaklarını gösteren portolonların da ortaya koyduğu gibi, kuzeybatıdan esen rüzgârlara karşı savunmasız ve zemini itibarıyla sığ bir limandı.²² Bazı kaynaklarda Boztepe'nin Çömlekçi Limanı'nı koruduğu belirtilse de²³ limanın Değirmendere'nin getirdiği alüvyonlara açık olması zamanla limanın kumla dolmasına da neden oluyordu. Öyle ki 1830'lu yıllara ilişkin portolonlar ile yüzyılın sonlarındakileri mukayese ettiğimizde gemilerin demirleme alanının biraz daha kuzeye, yani sahilin daha uzağına doğru çekildiği görülebilir. Bu da zamanla limanın kullanılabilirliğine yönelik en önemli engellerden bir haline gelmiştir. Yukarıda Şakir Şevket'in de işaret ettiği Çömlekçi Limanı'nın emniyetsizliği 1861 senesinde Fransız Messageries Impériales Şirketi'nin Sully adlı gemisinin başına gelenler ile ortaya çıkmıştı. Fransız konsolosu Prus'ya göre 25 Ocak'ta Trabzon'a gelerek 1832'den beri görülmeyen şiddetli bir fırtınanın neden olduğu dalgalar nedeniyle yükünü boşaltamayan geminin ambarları su almaya başlamıştı. Nitekim aynı günün akşamı devam eden fırtına limanda demirli olan Sully'nin zincirini kırarak Değirmendere açıklarına sürüklenmesine neden oldu. Fransız konsolosuna göre, olay gecesi devam eden kar fırtınasına rağmen Trabzon'daki yetkililer geminin yardımına koşmuş ve her türlü desteği vermişti. Kazada hiçbir can kaybı olmadı ve mürettebat ve yolcular sağ salim kıyıya çıkarıldı; fakat gemide bulunan önemli ticaret eşyası kurtarılamadı.²⁴ Nitekim çok geçmeden de Sully Trabzon Limanı'nda battı. Trabzon'da yetkililerin tüm çabalarına, rağmen Sully adlı vapuru kurtarmak mümkün olmadı.²⁵ Hatta Fransız donanmasına ait Roland adlı bir gemi 12 Şubat'ta

²² Ali Ruhan Çubuk, "Eski Deniz Haritalarında ve Kılavuz Kitaplarında Trabzon Limanı", *IV. Türk Deniz Ticareti Sempozyumu, Doğu Karadeniz, Bildiriler Kitabı*, Haz. Ersan Başar ve diğ., İstanbul 2012, s. 24-207; Süleyman Uygun, *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)*, Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Sakarya 2013, s. 230-231.

²³ Francis Rawdon Chesney, *Narrative of the Euphrates Expedition*, Longmans Green, London 1868, s. 126; Henry C. Barkley, *A Ride Through Asia Minor and Armenia*, London 1891, s. 152.

²⁴ *AMAE, CADN*, Trébizonde, VIII, Prus'dan La Valette'e, Trabzon, 31 Ocak 1861; Bu konuda ayrıca bkz. *AMAE, CADN*, Archives des postes, Trébizonde, XCIII bis, "Naufrage de Sully".

²⁵ Fransız konsolosunun elçiliğe bildirdiği gibi, Cemal Paşa bu olay üzerine geminin kurtarılması için her türlü imkânı seferber etmiş ve valinin bu gayretleri Fransız elçiliğinin Osmanlı makamlarına özel teşekkürlerine neden olmuştu. Bkz. *BOA, HR. MKT.* 367/45, 3 Ş 1277/14 Şubat 1861; Fransız buharlılarının karşılaştığı felaket sadece Sully ile sınırlı kalmadı. 6 Şubat'ta Trabzon'a ulaşan Télémaque adlı bir diğer Fransız buharlısının getirdiği haberlere göre, Messageries Impériales Şirketi'nin İstanbul'dan yola çıkan Henri IV adlı vapuru 2 Şubat 1861 gecesi şiddetli bir kar fırtınasına maruz kalarak Amasra'ya sekiz mil uzaklıkta Deliköy mevkiinde kayalıklara çarparak batmıştı. *AMAE, CADN*, Trébizonde, VIII, Prus'dan La Valette'e, Trabzon, 7 Şubat 1861.

Trabzon'a gelip Sully'yi kurtarmaya çalışsa da bunun imkânsızlığının anlaşılması uzun sürmedi.²⁶

Çömlekçi Limanı'nın bu eksikliği Osmanlı-Rus ticari rekabetinin arttığı 1860'ların sonlarında daha fazla belirmeye başladı. İlerde görüleceği gibi küçük çaplı altyapı düzenlemeleri dışında limanın eksikliklerinin sürmesi Trabzon'un ticaret hacmini de etkilemeye başladı. Fransız konsolosu 1869 ticaret ve denizcilik raporunda limanın emniyetli olmaması nedeniyle yabancı buharlı gemi şirketlerinin Rusya ve Tuna tarafına giderek yük aradıklarını belirtiyordu.²⁷ Aynı seneye ait ticaret raporunda bu kez İngiliz konsolosu Palgrave, kuzeybatıdan esen rüzgârlara açık olan Çömlekçi Limanı'nın yapılacak olan bir dalgakıran ile kolaylıkla gemilerin mallarını yükleyip boşaltabilecekleri emin bir limana dönüştürülebileceğini ve bu konuda Dusaud Biraderlerin daha öne pek çok gündeme gelen bir liman inşasına yönelik bir teklif verdiklerini ifade etmektedir. Bu projenin gerçekleştirilmesi halinde Trabzon'un ticari değerinin iki misline çıkacağını belirten Palgrave, limanın mevcut hali nedeniyle mal ve yolcu transferinin açık tekneler ve mavnalar ile yapılmaya devam ettiğini ve havaların kötü olduğu dönemlerde bunun bile iki aydan fazla imkânsız hale geldiğini belirtiyordu.²⁸ Kısaca daha evvel dile getirildiği gibi, limanın altyapısının iyileştirilmesine yönelik talepler Dussaud Biraderlerin projelerinin geri çevrilmesinden sonra da devam etti. Bu bakımdan Dussaud Biraderlerin projelerinin önemini belirtmek için Çömlekçi Limanı'nda 1870'e kadar yapılan iyileştirme çalışmalarını burada değerlendirmek bu projenin düzeyini ve daha sonraki çalışmalara olan etkisini göstermesi açısından faydalıdır.

1-Limanda İlk Altyapı Çalışmaları ve Rus Rekabeti

Trabzon'da transit ticaret ve deniz ticaret hacmi 1840'lı yıllarda hissedilir bir şekilde artmaya başladı.²⁹ Elbette bu canlanmanın yükünü Trabzon iskelesi çekmekteydi. Özellikle şehre gelen ticari emtianın büyük bir kısmı transit Avrupa mamulüydü ve bu emtia Erzurum yolunun başlangıç

²⁶ *AMAE, CADN*, Trébizonde, VIII, Prus'dan La Valette'e, Trabzon, 16 Şubat 1861; Fransız buharlılarının başlarına gelenler dönemin basınında ayrıntılarıyla yer almıştı. Bkz. Selahattin Tozlu, "19. Yüzyılda Sosyo-Ekonomik Bakımdan Trabzon Limanı", *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Edebiyat Sempozyumu Bildirileri (3-5 Mayıs 2001)*, C. I, Haz. M. Kerim Aslan, H. Öksüz, Trabzon 2001, s. 387-388.

²⁷ *AMAE, CADC, CCC*, Trébizonde, VIII, Derché'den Auvergne'ye, Trabzon, 31 Ağustos 1869.

²⁸ *The National Archive (TNA), Public Record Office, (PRO), Foreign Office (FO)*, 195/953, Palgrave'dan Elçiliğe, Trabzon, 13 Mart 1870.

²⁹ Fransız konsolosluk arşivlerinin verilerine göre 1840'ta ithalat 48.481.200 ve ihracat 43.824.300 frank iken bu rakamlar 1850'de ithalatta 71.045.995 ve ihracatta da 66.512.599 frank ile büyük bir yükseliş göstermişti. Veriler için bkz. Özgür Yılmaz, *Tanzimat Döneminde Trabzon*, İstanbul 2014, s. 294.

noktası olan Meydan-i Şarki'ye yakın bir yerde, yani Çömlekçi Limanı'nda karaya çıkarılıyordu. Fakat Çömlekçi'de bu artan ticareti karşılayabilecek imkânlar yoktu. Gerek yerli gerekse de yabancı kaynakların gösterdiği gibi, Trabzon'a işleyen buharlı gemi şirketlerinin sayısı artmasına rağmen bu gemiler yeterli gelmiyor; yaşanan eksiklikler yüzünden şirketler malları alamıyor ve ticaret eşyası limanda beklemek zorunda kalıyordu.³⁰ Bu bakımdan Trabzon'da Tanzimat düzeninin ilk mimarı olan Vali İsmail Rahmi Paşa'nın idari reformlarının dışında 1848'in baharından itibaren Erzurum yolunda çalışmalara başlama ve Trabzon Limanı'nda malların yüklenmesi ve boşaltılmasına hizmet edecek bir iskele inşa etme planları vardı.³¹ Fakat İsmail Rahmi Paşa'nın valiliğinin kısa sürmesi ve bu süre zarfında mesaisini büyük oranda Tanzimat'ın idari reformlarını uygulamaya ayırması valinin bayındırlık konusundaki planlarını sekteye uğrattığını göstermektedir.³² Öyle ki üç yıl sonra Trabzon-Erzurum yolunun yapımını başlatmak üzere Trabzon'a gelen Nafia Nazırı İsmail Paşa'nın gündeminde limanın durumu da vardı. İsmail Paşa'nın yol hakkındaki incelemeleri limandan itibaren başlıyordu. Fakat limandan itibaren şehir içindeki yolların darlığı ve kötülüğüne şahit olan nafia nazırının incelemeleri sonrasında, liman ve iskele daha sonraya ertelenerek şehir dışındaki yolların tamiri ile işe başlandı ve limanda herhangi bir düzenleme yapılmadı.³³ Ancak Kırım Savaşı limandaki eksiklikleri bir kez daha ortaya çıkardı. Savaş sırasında Trabzon Limanı, Fransız konsolosların raporlarında da görüldüğü gibi, Doğu Cephesi ve özellikle de Erzurum'a nakledilmek üzere müttefik gemileri ile gelen asker ve cephanenin nakli için en önemli ikmal limanı haline geldi ve baş döndürücü bir askeri hareketliliğe şahit oldu.³⁴ Bu hareketlilik de limanın mevcut koşullarının yetersizliğini bir kez daha gösterdi. Anadolu Ordusu Müsteşarı Rıza Efendi Trabzon'daki incelemelerine özellikle limanın durumu konu oldu. Öyle ki belgelerde sahilde bir iskelenin olmadığı, sığ olan Çömlekçi Limanı'nın yalnızca havalanın iyi olduğu zamanlarda ticaret eşyasının boşaltılmasına uygun olduğu ve çok zahmetli olan bu işin askeri mühimmatın naklinde ise daha fazla

³⁰ *AMAE, CADN*, Trébizonde, VI, Clairambault'tan Aupick'ye, Trabzon, 26 Şubat 1850; Gemi yetersizliğinden en çok Trabzonlu tüccarlar mağdur olmuşlar ve Tersâne-i Âmire'den gelen takviye gemiler ile bu mal birikmesi eritilmiştir. *BOA, İ. DH.* 134/6906, 14 M. 1263/6 Ocak 1847; *BOA, C. İKTS.* 28/1374, 18 M. 1263/10 Ocak 1847.

³¹ *AMAE, CADN*, Trébizonde, V, Clairambault'dan Bourguney'ye, Trabzon, 17 Ekim 1847.

³² Yaklaşık bir buçuk sene süren İsmail Rahmi Paşa'nın valiliği dönemindeki çalışmalar için bkz. Yılmaz, *a.g.e.*, s. 160-175.

³³ *BOA, A. AMD*, 21/63, 20 Z 1266/27 Ekim 1850; *BOA, İ. MVL*, 184/5532, 25 Za 1266/2 Ekim 1850; Tozlu, *a.g.t.*, s. 62.

³⁴ Eyyub Şimşek, "Kırım Savaşı'nın Trabzon Eyaletine Toplumsal Etkileri", *History Studies*, C: 5, S: 5, Samsun 2013, s. 280.

uygunsuzluklar ortaya çıkardığı vurgulanıyordu.³⁵ Bu durumu ortadan kaldırmak üzere Kalafatalı adlı yerde altışar arşın en ve derinliğinde ve on beş arşın uzunluğunda etrafı demir kazık som bir iskelenin otuz bin kuruş masrafla yapılmasına karar verildi ve bu yapım işi Trabzon'dan Hacı Todori Kalfa'ya ihale edildi.³⁶ Fakat yapılan bu iskele ihtiyaçları tam olarak karşılayamadı. Ali Rıza Efendi'nin Mayıs 1856 tarihli tahriratına göre, gemi sandalları, mavna ve salapuryaya kadar küçük kayıklar yanaşabilmek için inşa edilen bu iskele, tahsis edilen otuz bin kuruşun yedi bin kuruşu etraftaki yollara ayrıldığı için kısa kalmış ve fırtınalı havalarda yolcu ve eşyaların karşılaştığı güçlükleri ortadan kaldırmamıştı.³⁷ Nitekim Ali Rıza Efendi'nin iskelenin biraz daha uzatılmasına ilişkin verdiği teklif kabul edilmiş ve otuz yedi bin kuruş daha tahsis edilerek iskelenin uzatılmasına karar verilmiştir.³⁸ Hatta bu konuda Trabzon'da bu işi icra edecek ustalar tarafından bir plan ve bir masraf cetveli de hazırlanmıştı. Yapılacak olan yeni iskelenin detaylarına bakıldığında, iskele iç tarafı on ve deniz tarafı on bir arşın uzunluğunda hazırlanacaktı. İskelenin inşası için gerekli olan kayaların karantina kayalıklarından dinamitle alınması mahzurlu görünmesinden dolayı Kamboz³⁹ tarafından getirilmesi öngörülmekteydi.⁴⁰ Bu iskelenin inşası Çömlekçi Limanı'nda 20. yüzyılın ortalarına kadar devam edecek olan çalışmaların da başlangıcı oldu.

Kırım Savaşı sonrasında artan ticaret hacmi limanda yeni bazı düzenlemeleri de beraberinde getirdi. Öyle ki o zamana kadar Osmanlı limanlarında rıhtım ve limanlara ilişkin önemli projeler olmadığı gibi limanlarda ticari altyapı da tam olarak sağlanamamıştı.⁴¹ Fakat 1860'lı yıllar limanlardaki gümrük binası ve ambarlar gibi nitelikli tesislerin yapılmaya başlandığı bir dönem olmuştur.⁴² Bu tesisler içinde en önemlileri ise gümrüklü malların kontrolü ve nakliyesinin yapıldığı gümrük binaları ve depolardı. Trabzon'da da savaştan hemen sonra iskele yakınlarında bir gümrük binası yapılmaya

³⁵ “Trabzon'da iskelenin olmadığı ve sahilin de pek sığ olmasından dolayı sandallar yanaşamadığı cihetle mutedil havalarda oraya virüd edenler hamule ve eşyayı küçük kayıklara nakl ve ihraç etmekte ise de hava bozuk oldukça bunlar dahi yanaşamayarak hamallar vasıtasıyla çıkarılmakta ve bunda pek çok zahmete ve tehlike olarak hatta orduyu hümayunun mühimmatına müteallik barut ve fişenk olduğu halde takalardan yaş tesir etmekte olduğundan bir müsahib iskelenin inşası lüzumu...”. BOA, İ. MVL, 293/11795-Lef 1, 9 S 1270/11 Kasım 1853.

³⁶ BOA, A. MKT. NZD, 107/68, 10 R 1270/16 Ocak 1854.

³⁷ BOA, İ. MVL, 355/15531-Lef 1, 3 N 1272/3 Mayıs 1856; BOA, A. AMD, 89/72, 1274.

³⁸ BOA, İ. MVL, 355/15531-Lef 2, 24 N 1272/29 Mayıs 1856.

³⁹ Kamboz veya yabancı kaynaklarda Campos. Değirmendere'nin doğusundan itibaren başlayan alana verilen ad.

⁴⁰ BOA, İ. MVL, 360/15765-Lef 2, 11 Ca 1272/7 Ocak 1857; Tozlu, a.g.t., s. 36.

⁴¹ Mübahat S. Kütükoğlu, “İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı”, *İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, S: 32, İstanbul 1979, s. 495-496.

⁴² Şennur Kaya, “Bazı Liman Kentlerindeki Örnekler Işığında Tanzimat Dönemi ve Sonrasında İnşa Edilen Gümrük Binalarının Mimari Özellikleri”, *İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksek Okulu Sosyal Bilimler Dergisi*, S: 1, İstanbul 2010, s. 75

çalışıldığını görmekteyiz.⁴³ 1860 yılında ise Kalafataltı iskelesinin etrafında ambar, gümrük binası odaları ve rıhtım inşa edildi ve böylece Trabzon'un ve limanın ticari altyapısı için önemli bir adım atıldı.⁴⁴ Ancak ilk çalışmalara karşın Çömlekçi Limanı'nın bir dış liman özelliği göstermesi ve kuzey batıdan esen sert rüzgârlara açık olması nedeniyle şehrin Pulathane Limanı'na olan bağımlılığı yine devam etmiştir.⁴⁵

Kalafataltı'nda inşa edilen bu iskelenin yetersizliği Anadolu Sol Kolu'na müfettiş olarak tayin edilen Rıza Efendi'nin Trabzon'a gelişinde bir kez daha gündeme geldi. Mesaisinin büyük bir kısmını Canik'te⁴⁶ harcayan Rıza Efendi 17 Temmuz 1864'te Trabzon'a geldi.⁴⁷ Zira Trabzon-Erzurum yolunun Fransız mühendis Thévenin'e ihale edildiği bir ortamda liman da çalışmaların kapsamı içerisindeydi. Bu maksatla Vali Emin Muhlis Paşa ve Rıza Efendi'nin bazı çalışmaları oldu.⁴⁸ Fransız konsolosu Schefer'nin de belirttiği gibi, Trabzon'a gelen Mühendis Thévenin şehirdeki kısa ikameti sırasında Trabzon ve Samsun için liman projeleri hazırladı.⁴⁹ Detaylarını Osmanlı arşiv belgeleri arasında gördüğümüz bu projenin Kırım Savaşı sırasında Ali Rıza Efendi'nin inşa ettirdiği iskeleden sonra en önemli proje olduğu görülmektedir. Aslında belgelerin gösterdiği gibi, Trabzon'un iskeleden ziyade gerçek bir liman ihtiyacı olduğu belirtilse de liman inşası ileriye bırakılarak en çok ihtiyaç duyulan iskele üzerinde yoğunlaşmıştır. Thévenin tarafından hazırlanan bu projenin ayrıntılarına bakıldığında iskeleden ziyade bir rıhtımın öngörüldüğü ve gümrük binasından doğuya doğru altmış arşın uzunluğunda ve altı zira eninde olması planlanan rıhtımın bir dalgakıran görevi de göreceği anlaşılmaktadır.⁵⁰ Mevcut iskelenin daha kuzeyinde daha büyük bir rıhtımı öngören bu proje için yüz on bin kuruşluk bir masraf belirlenmiş ve bu masrafın “*münakasaya konularak*” yani mahallinde talip olanlara ihale edilerek daha da düşük bir meblağa yapılabileceği ifade ediliyordu. Fakat yine de bu faydalı girişimin bir an evvel yapılması için Trabzon valisi aynı masrafla projenin devlet tarafından yapılmasına ilişkin Maliye Nezareti'nin görüşünü de talep etmiştir. Tozlu'nun

⁴³ BOA, İ. MVL, 387/16903, 2 C 1274/18 Ocak 1858.

⁴⁴ BOA, MVL, 593/65, 23 C 1276/ 17 Ocak 1860; BOA, İ. MVL, 437/19324, 4 Ra 1277/20 Eylül 1860; BOA, A. MKT. MVL, 120/57, 14 Ra 1277/30 Eylül 1860; BOA, MVL, 601/31, 22 S 1277/9 Eylül 1860; Tozlu, a.g.t., s. 37.

⁴⁵ A&P, 1860, vol. 65, 1860 Trabzon Ticaret Raporu, s. 191

⁴⁶ Rıza Efendi'nin Canik'teki faaliyetleri hakkında bkz. İbrahim Serbestoğlu, *Bir Taşra Şehrinde Tanzimat ve Modernleşme: Canik Sancağı (1863-1865)*, Malatya 2015.

⁴⁷ TNA, PRO, FO 78/1832, Stevens'tan Russel'a, Trabzon, 3 Ağustos 1864.

⁴⁸ BOA, İ. MVL, 521/23421-Lef 2, 22 Ra 1281/25 Ağustos 1864; BOA, MVL, 685/57, 1 C 1281/1 Kasım 1864.

⁴⁹ AMAE, CADN, Trébizonde, IX, Shefer'den Moustier'ye, Trabzon, 22 Temmuz 1864.

⁵⁰ “*Projet de construction d'un quai de débarquement et d'embarquement pour la douane de Trébizonde par Thévenin, 25 Ağustos 1864*», BOA, İ. MVL, 521/23421-Lef 1; Bkz. Ek 3.

da belirttiği gibi, projenin gerçekleştirilmesi için gerekli izinler çıksa da yapılan çalışma Thévenin'in planındakinden oldukça farklıydı. Planda gösterilen rıhtımın yerine eski iskelenin yanında ve yeni ve biraz daha büyük bir iskele yapıldı.⁵¹ Fakat bu iskele de zamanla yetersiz gelmeye başladı. İskelede bulunan transit eşya ambarları yanında yer alan rıhtım sert dalgalar ile zarar görüyor ve iskelede yeni tamirler yapılması gerekiyordu.⁵² Rusların Poti Limanı'nı bitirmek üzere oldukları 1870'lere doğru Karadeniz'deki en önemli liman olan Trabzon'un civarda yer alan Rize, Sürmene ve Ordu'daki limanlardan dahi kötü koşullara sahip olduğu ve eksiklikleri ile beraber Pulathane'ye olan bağımlılığının devam ettiği vurgulanıyordu.⁵³ Bu bakımdan Dussaud Biraderlerin 1870'teki liman teklifini ortaya çıkaran saydığımız bu koşulları Karadeniz'in doğusunda Rusların Gürcistan tarafındaki faaliyetleri ekseninde de değerlendirmek gerekmektedir.

Gerek limanda gerekse de Trabzon-Erzurum yolunda yapılan iyileştirme çalışmalarını Rusya'nın alternatif liman ve ticaret yolları arayışlarından bağımsız düşünmek yersiz olur. Bu bakımdan Trabzon Limanı'nı İran transit ticareti için önemli hale getiren en önemli gelişmenin kaynağı da yine Rusya tarafındaydı. Öyle ki Rus çarı 1821'de çıkarmış olduğu bir ukaz ile Kafkasların güneyindeki Rus eyaletlerine imparatorluğun diğer yerlerinde olmayan vergi muafiyetleri koymuştu. Bu sayede Avrupa'dan gelen ticari emtia Odesa'ya buradan da denizyolu ile Suhumkale'ye ve Suhumkale'den de Tiflis, Erivan, İran'ın kuzeyi ve Osmanlı İmparatorluğu'nun doğu eyaletlerine yayılıyordu. Ancak Kafkas ötesindeki yerli tüccarları teşvik etmek ve İngiliz ve Fransız mallarının bu bölgeye ithalini sınırlamak amacıyla Rus çarı 1832'de bu vergi muafiyetlerini ilga eden bir başka ukaz yayınlamış ve bu gelişme de Sohukale-Tiflis güzergâhına alternatif olarak Trabzon-Tebriz yolunu ortaya çıkarmıştı.⁵⁴ Trabzon Limanı ve Trabzon-Tebriz yolu taşıdığı uygunsuzluklara rağmen Avrupa ticaretinin tercihleri doğrultusunda Kırım Savaşı sonrasında ticari bir patlamaya sahne olsa da Rusların İran transit ticaretine yönelik alternatif çalışmalarının etkisine oldukça açıktı. Özellikle de

⁵¹ Tozlu, *a.g.t.*, s. 37.

⁵² BOA, İ. DH, 605/42189, 18 L 1286/ 21 Ocak 1870.

⁵³ “Trabzon Limanı şimali şarki ve şimali garbi rüzgârlarına karşı açık bulunduğundan havaların tenhalığında sefain limana yedi mil mesafede bulunan Polathane körfezine iltica etmekte iseler de burada dahi layıkıyla barınamamakta oldukları halde şimdiye değin icab eden mahalline rıhtım inşa etmek gibi bir çare tedariğine hiç bir taraftan sarf-ı efkâr olunmamış ve Poti Limanı cedidi ise süratle inşa olunmakta olduğundan kariben hitam-pezir olacağı ma'mul bulunmuştur...”, BOA, HR. TO, 509/75, 21 Haziran 1869.

⁵⁴ A. Üner Turgay, “Trabzon”, *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri*, Çev. Gül Çağalı Güven, Ed. Ç. Keyder, Y. E. Özveren, D. Quataert, İstanbul 1994, s. 52; Charles Issawi, “The Tabriz-Trabzon Trade, 1830–1900: The Rise and Decline of A Route”, *International Journal of Middle East Studies*, S: 1, Cambridge 1970, s. 22

Kırım Savaşı sonrasında Karadeniz’de buharlı gemi trafiğinin artması Rusların elini daha da güçlendirdi. 1857 yılında kurulan The Russian Steam Navigation Company’nin buharlı gemileri Odesa’dan hareket ediyor ve Kırım ve Kafkasya’daki tüm limanlara uğradıktan sonra Batum’a kadar gelecek ve buradan da Trabzon ve diğer Osmanlı limanlarına uğruyordu.⁵⁵ Bu yeni vasıta Poti Limanı’nın, dolayısıyla Tiflis’in ticari merkez olarak öneminin artmasına neden oldu. Tiflis-Tebriz arasındaki mesafe Trabzon yoluna göre uzun olsa da nakliye koşulları Trabzon yoluna göre çok daha iyiydi. Bu koşullar zamanla Avrupa’dan gelen ticari emtia Poti-Tiflis-Tebriz yoluna kaymaya başladı.⁵⁶ Rusların durumunu daha da güçlendiren gelişme ise Osmanlı tarafında 1850’lerden itibaren başlayan ve bir türlü bitirilemeyen Trabzon-Erzurum yolu çalışmalarının olduğu bir ortamda 1865’te Poti’de bir liman ve Poti-Tiflis demiryolunu inşa etmeye başlamaları olmuştur. Abhazların ayaklanması ile çalışmalar bir ara duraklasa da 1866’da yeniden başladı.⁵⁷ Rus hükümeti 1867’nin başında demiryolu inşasını Odesa’lı bir şirket ve bir Fransız firmasına ihale etti.⁵⁸ Elbette Rusya tarafındaki bu gelişmeler Trabzon’un ticari önemine tesir edeceği için bilhassa şehirdeki yabancı konsoloslar tarafından dikkatle takip ediliyordu. Fransız konsolos Derché bizzat Poti’ye giderek Rusların demiryolu ve liman hakkında yaptıklarını müşahede ederken İngiliz konsolos Palgrave de Poti’den gelen haberleri elçiliğe rapor etmekteydi.⁵⁹ Trabzon-Erzurum yolunun dışında limana yönelik ciddi bir faaliyetin olmadığını gören İngiliz konsolos Palgrave asıl tehlikenin liman inşası devam eden Poti Limanı olduğunu da özellikle belirtiyordu.⁶⁰ Çok geçmeden Poti-Tiflis demiryolunun 1872’nin sonlarında bitirilmesiyle Rus hükümeti kurmuş olduğu Tiflis Demiryolu Şirketi vasıtasıyla İranlı tüccarların Avrupa’ya ihraç edilecek mallarını bu yola çekmeyi başardı. Trabzon’daki İngiliz konsolos Biliotti, Poti demiryolunun transit ticarete Trabzon’un payını çektiğini ve ipek

⁵⁵ Charles King, *Karadeniz*, Çev. Zülal Kılıç, İstanbul 2008, s. 197-199.

⁵⁶ A. Üner, Turgay, *International Politics, Economic Development and Social Change in Trabzon in the Nineteenth Century*, Yayınlanmamış Doktora Dezi, University of Wisconsin-Madison, 1976, s. 141.

⁵⁷ *AMAE, CADN*, Trébizonde, X, Derché’den de Bonnières’ye, Trabzon, 15 Kasım 1866.

⁵⁸ *AMAE, CADN*, Trébizonde, X, Derché’den de Bourée’ye, Trabzon, 15 Kasım 1866; Turgay ise işin 1868’de bir İngiliz şirketi, Crawley and Co., vasıtası ile daha da hızlandığını belirtmektedir. Turgay, *a.g.t.*, s. 142.

⁵⁹ *TNA, PRO, FO 526/8*, Palgrave’dan Granville’e, Trabzon, 21 Haziran 1872; Derché, Poti’deki izlenimlerine dair uzun bir rapor hazırlamış ve bu raporuna yapım aşamasında olan dalgakıran, liman ve demiryolu hattına ilişkin planlar ilave etmişti. Bkz. *AMAE, CADN*, Trébizonde, X, Derché’den de Bourée’ye, Trabzon, 3 Ocak 1870.

⁶⁰ *TNA, PRO, FO 78/2101*; Poti’de bir liman inşası ve Poti-Tiflis demiryolu bağlantısının sağlanması Trabzon ticareti için önemli bir menfi tesir yaratmıştı. *BOA, HR. TO*, 510/13, 21 Haziran 1869.

ve bunun gibi önemli malların bu yolla ihraç edilmeye başlandığını belirtiyordu.⁶¹

Bu süreçte Gürcistan yolunun yanı sıra Trabzon'un ticaret hacmini etkileyen bir diğer gelişme de 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılması oldu. Her ne kadar dönemin konsolosları tarafından dile getirilmese ve ticaret rakamlarına yansımaya da Süveyş Kanalı'nın açılması Hindistan ile hızlı bağlantıyı kurarken Avrupa ile Basra Körfezi arasındaki deniz ulaşımını da kısıltmıştı. Bu yeni yol vasıtası ile İngiliz ve Fransız ürünlerinin ulaşımında Basra-Bağdat-Kirmanşah yolu kullanılmaya başlandı.⁶² Bu da Trabzon Limanı için 1860'lı yıllarda başlayan Rus rekabetinin yarattığı olumsuz ortamı farklı bir kanaldan uzun vadede derinleştirmeye başladı.⁶³

Rusların bu geniş çaplı altyapı çalışmaları karşısında Trabzon yolundaki en önemli çalışmalar ise karayolunun koşullarının iyileştirilmesi merkezli olarak devam etti. İlk olarak 1840'lı yıllarda Trabzon ve Erzurum valilikleri tarafından başlatılan çalışmalar 1850'ye kadar oldukça sınırlı kaldı.⁶⁴ 1850 senesi Trabzon-Erzurum yolunun devlet eliyle yani 1848'de kurulan Nafia Nezareti vasıtası ile yapılmaya başlandığı bir yıl oldu. Nafia Nazırı İsmail Paşa'nın Eylül 1850'de başlattığı çalışmaların akıbeti çok uzun olmadı ve kırk-elli günlük bir çalışmanın arkasından şiddetli soğukların başlamasıyla yarım kaldı. Kırım Savaşı'nın da araya girmesi devletin bayındırlık hamleleri ile uğraşmasını engelledi. Savaş sonrasında yükselen ticaret hacmi yoldaki altyapı eksikliklerini daha fazla hissettirmeye başladı. Savaşın sona ermesinden sonra gerek Trabzon gerekse de Erzurum valilikleri yolun yapılması konusunda harekete geçti. Yol yapımı konusunda Trabzon'da valilik tarafından, idareciler ve şehrin ileri gelenlerinin yanında şehirdeki yabancı tüccarlar ve temsilcilikler olan konsoloslardan oluşan bir komisyon kuruldu. Bu komisyonun talepleri sonucunda çıkan irade ile yol yapımı konusunda gerekli emir Trabzon ve Erzurum valiliklerine bildirildi. Çalışmalar Aralık 1858'de yeniden başladı.⁶⁵ Tıpkı 1850'deki hamle gibi bu tarihteki çalışmalara kışın başında girişildi; fakat Ramazan ayı nedeniyle de çalışmalar bir sonraki seneye ertelendi ve baharın gelmesiyle yeniden başladı. Fakat asıl girişim ise 1864 yılında oldu. Yabancı müteşebbislerin de talip olduğu yol yapım

⁶¹ *A&P*, 1873, vol. 76, 1873 Trabzon Ticaret Raporu, s. 1632-1633; Issawi, *a.g.m.*, s. 22; 1871-1875 yılları arasında Trabzon'un ihracat değerleri Rus yolunun rekabetinin etkilerini açıkça göstermektedir. 1871'de 738.178 sterlin olan ihracat 1875'te 598.073 sterline gerilemişti. Turgay, *a.g.t.*, s. 145.

⁶² Turgay, *a.g.m.*, s. 61; Issawi, *a.g.m.*, s. 22.

⁶³ *FO*, Diplomatic and Consular Reports, Turkey, Report on the Trade of the Vilayets of Trebizond and Sivas for the Year 1900, s. 3.

⁶⁴ Yılmaz, *a.g.e.*, s. 431-432.

⁶⁵ Kaleli, *a.g.t.*, s. 46; Tozlu, *a.g.t.*, s. 65-66.

çalışmalarının bizzat devlet tarafından yapılmasına karar verildi.⁶⁶ Devlet tarafından üç senelik bir sürede yapılması planlanan yol için yabancı mühendisler istihdam edilmeye başlandı. Daha evvel Beyrut-Şam yolunu yapmış olan Thévenin Paris'ten çağrıldı ve kendisi ile dört yıllık sözleşme yapılarak Trabzon-Erzurum yolu başmühendisliğine getirildi.⁶⁷ Thévenin, Fevzi Paşa ile birlikte beraberinde birkaç başka Fransız mühendis ile beraber Temmuz 1864'te Trabzon'a geldi.⁶⁸ Fransız mühendislerin öncülüğündeki çalışmalar kontratlarının sona erdiği 1868'e kadar sürdü. 1868 yılından itibaren Fosfor Mustafa Paşa'nın nezaretinde yürütülen çalışmalar neticesinde 1870'te Trabzon tarafında çalışmalar hemen hemen sona ermiş bulunuyordu. Yolun tam olarak bitirilmesi 1872'de olsa da Çömlekçi Limanı'ndan itibaren şehir içine doğru giden yolun Değirmendere tarafına kayması limanın konumunu da etkiledi. İşte Trabzon-Erzurum yolundaki çalışmaların Trabzon tarafında 1860'ların sonlarına doğru bitirilmesi Trabzon için sıranın limana geldiğinin işaretiydi.

2-Dussaud Biraderler ve Trabzon Limanı Projeleri

19. yüzyılın ikinci yarısında Osmanlı limanlarının Batı ekonomisi ile daha da bütünleşmesi ve buharlı gemilerin kullanılmaya başlanması limanlardaki altyapının eksikliğini ortaya koyduğu gibi bu süreç limanlarda malların emin bir şekilde yapılmasına imkân tanıyan modern rihtim, iskele, büyük gümrük binalar, ambarlar ve sağlık ofislerinin yapımını da gündeme getirdi. Özellikle demiryolu, şose ve diğer altyapı unsurlarının tamamlanması ile liman inşa süreci İskenderiye, Beyrut, İzmir, İstanbul, Selanik ve Pire gibi Doğu Akdeniz'deki başlıca liman şehirlerinde daha da hızlandı.⁶⁹ Bu süreç Erzurum yolunun bitirildiği 1870'te Trabzon'da daha belirgin bir şekilde ortaya çıktı. Daha evvel Beyrut-Şam yolunu inşa eden ve 1864'te Trabzon'a gelerek Erzurum yolu inşasının başına geçen Thévenin'in liman inşa etme projesi sunması gibi bu kez İzmir Limanı'nı inşa etme imtiyazını alan Dussaud Biraderler adına bir başka Fransız Joseph Dussaud Trabzon'da mükemmel bir liman inşası için önemli bir teklifte bulundu. Dussaud Biraderlerin bu teklifinin önemini, projenin öngörmüş olduğu çalışmaların yanında şirket açısından ortaya koymak için Dussaud Biraderlerin daha evvelki faaliyetlerine bakmak gerekir.

⁶⁶ Yılmaz, *a.g.e.*, s. 438; Kaleli, *a.g.t.*, s. 55; Tozlu, *a.g.t.*, s. 71.

⁶⁷ *AMAE, CADN*, Trébizonde, IX, Schefer'den de Moustier'ye, Trabzon, 22 Temmuz 1864.

⁶⁸ *TNA, PRO, FO 78/1832*, Stevens'tan Elçiliğe, Trabzon, 21 Temmuz 1864.

⁶⁹ Vilma Hastaoglou-Martiniadis, "The Cartography Of Harbor Construction in Eastern Mediterranean Cities : Technical and Urban Modernization in the Late Nineteenth Century", *Cities of the Mediterranean From the Ottomans to the Present Day*, ed. B. Kolluoğlu- M. Toksöz, London- New York 2010, s. 78-79.

Aslen Bordolu olan Dussaud Biraderler beş erkek, Elie, Elzéard, Louis, Joseph ve Auguste, kardeşi. Fakat bunların içinde şirketin kurucuları olarak öne çıkan kardeşlerin en büyüğü olan Elie ve Elzéard Dussaud'ydu. Babaları da bir taş yontucu ustası olan Dussaud Biraderler daha sonra Marsilya'ya gelmiş ve Rabattu ailesi ile ortaklık kurarak 1853'te bir şirket kurmuştur. Bu şirket ilk önemli işini Cezayir Limanı'nın bir bölümünü inşa ederek gerçekleştirdi. Daha sonra şirket Cherbourg Limanı ve Chavacnac Kalesi'nin tamirini gerçekleştirdi. Şirketin ünlenmesindeki asıl adımlardan birisi de Marsilya'da yeni inşa edilen Napolyon Limanı'nın dalgakıranlarının yapımını üstlenmesi oldu. Şirket henüz bu işi bitirmeden Süveyş Kanalı'nın inşası sürecinde Elzéar Mısır'a gitti ve burada uzun bir müddet kalarak öncelikle Süveyş'te onarım ve askeri üs inşaları ve daha sonra Port-Said Limanı'nın dalgakıranlarının yapımını gerçekleştirdi.⁷⁰ Bu işte kazandıkları ün sayesinde şirket Trieste Limanı'nın yapım işini de üstlendi.⁷¹ Dussaud Biraderler'in liman inşasında en önemli katkıları büyük ve kuvvetli çekme makineleri kullanarak daha derin limanlar inşa edilmesini mümkün kılmaları oldu. Öyle ki Dussaud Biraderler 1859'dan itibaren vagonlara monte edilen çıkırıklar, duba ve vinçler kullanarak Marsilya'daki Napolyon Limanı'nı inşa etmeye başlamışlar ve bu yöntemleri daha sonra Port-Said, Trieste, İzmir ve Ceneviz limanlarında da uygulamışlardı.⁷² Bu sayede Dussaud Biraderler birinci sınıf mühendisler olarak uluslararası üne sahip oldular.⁷³

Konumuz açısından asıl önemli olan Dussaud Biraderlerin Anadolu'ya gelişlerine imkân tanıyan İzmir'de bir liman ve rıhtım inşa etme sürecidir. Bilindiği gibi İzmir'i Aydın'a bağlayan demiryolunun 1866'da bitirilmesi İzmir'de bir rıhtım inşa edilmesi ihtiyacını da ortaya çıkardı. 1867'de İzmirli üç İngiliz tüccar, John Charnau, Alfred Barker ve George Guarranico, İzmir limanı ve rıhtımını inşa etmek için Osmanlı hükümetinden imtiyazını aldı ve *Building the Quay of Izmir* adlı bir şirket kurdu. Şirket liman ve rıhtımın yapım işini ise 1868'de Dussaud Biraderlere ihale etti. Ancak İngiliz

⁷⁰ Dussaud Biraderler Port-Said Limanı'nın dalgakıranlarını her biri yirmi ton ağırlığında yapay bloklar yardımıyla gerçekleştiriyorlardı. Bkz. Auguste-Théodore Boehm, *Six semaines dans l'isthme de Suez (Port-Said, février-mars 1867)*, Paris 1867, s. 52.

⁷¹ Étienne Parrocel, *L'art dans le Midi: célébrités marseillaises, Marseille et ses édifices, architectes et ingénieurs du XIXe siècle*, Tome 2, Marseille 1882, s. 243-251; Dussaud Biraderler'in en önemli işlerinin gerçekleştirilme dönemleri şu şekildedir: Cherourg Limanı arka havuzları 1853-1857; Chavacnac Kalesi'nin inşası 1859-1863; Marsilya'daki Napolyon Limanı'nın rıhtımlarının inşası 1853-1859; 1855-1866 arası Süveyş'te onarım ve askeri üs inşaları ve Port Said Limanı'nın dalgakıranlarının inşası 1856-1866; Trieste Limanı inşası 1868-1874 ve İzmir Rıhtımı inşası 1867-1881. Parrocel, *a.g.e.*, s. 268-269.

⁷² Barjot Dominique, "Innovation et travaux publics en France (1840-1939)", *Histoire, économie et société*, Vol: 3, Paris 1989, s. 409.

⁷³ Sibel Zandi-Sayek, *Ottoman Izmir: The Rise of a Cosmopolitan Port, 1840-1880*, Minneapolis 2012, s. 117.

tüccarların kurduğu şirket hisse senetlerinden beklenen gelirin elde edilememesi ve Osmanlı hükümeti ile ortaya çıkan anlaşmazlıktan dolayı liman ve rıhtım inşa imtiyazını Dussaud Biraderlere sattı.⁷⁴ Böylece 1869'da şirketin adı *Societe de Quais Smyrne*'ye dönüştü. Dussaud Biraderler 1880'e kadar İzmir'de devam edecek olan inşa sürecinin tek aktörleri olarak İzmir'i modern bir iskele ve rıhtıma kavuşturdular. Bu bilgilerden hareketle, Dussaud Biraderler Trabzon Limanı'na dair proje sundukları zaman Babiâli'den almış oldukları imtiyaz ile İzmir'de çalışmalarını devam ettiren bir şirketti.

Bu süreçte Dussaud Biraderlerin Trabzon'a olan ilgilerinin detaylarını öncelikle Fransız konsolosluk raporları arasında bulmaktayız. Derché'nin 9 Mart tarihli raporuna göre Babiâli, Erzurum yolu için Trabzon'da bir limanın olması gerektiğini ve Rusya'nın karşı faaliyetlerinin ehemmiyetini fark etmişti. Bu bakımdan Konsolos, Dussaud Biraderler adına Joseph Dussaud'nun 3 Mart 1870'te Babiâli adına yarı resmi bir görev ile Trabzon'da bir liman inşa edilmesine dair incelemeler yapmak üzere Trabzon'a geldiğini belirtmektedir.⁷⁵ Konumuz açısından planın detayları oldukça dikkat çekicidir. Buna göre Joseph Dussaud, ilk incelemelerinden itibaren, 1864'te Thévenin tarafından yapılan planda bazı değişiklikler yapılarak Trabzon'da 38 milyon frank masrafla bir liman inşasının mümkün olduğunu ifade etmişti. Elbette başka bir yerde liman inşa etmek daha uzun bir dalgakıran ve daha büyük masraf ve uygunsuzluklar barındıracağı için planın merkezinde Çömlekçi Koyu yer almaktadır. Karantina kayalıklarından itibaren inşa edilmesi planlanan dalgakıran beş yüz metre uzunluğunda, doğu ve güneydoğu istikametinde ve 165 derecelik bir açı ile güneye doğru eğilecekti. Bunun yanında Elkuse Kayalıkları'ndan başlayacak ve ana dalgakırana doğru 6,5 metre derinliğinde uzanacak bir başka dalgakıran limanı kapatacak ve 200 metrelik bir giriş alanı ortaya çıkaracaktı. Toplamda 800 metrelik ana dalgakıran 5-15 metre derinliğinde olacaktı. Planlanan liman Marsilya Limanı gibi olacak ve değişik ebatlara sahip olan enroşmanlar büyük doğal taş blokları çevreleyecekti. 10 metreküp büyüklüğünde olacak olan yapay bloklardan oluşacak dış duvarlar dalgaları engelleyecekti. Limanın iç kısmında ise 10 metre uzunluğunda bir rıhtım deniz seviyesinden 5,50 metre yükseklikte inşa edilecek bir duvar ile korunacaktı. Planda da görüleceği gibi, ana dalgakıranın 500. metresinde bir batarya ve uç kısmına ise bir fener yerleştirilecekti. 300

⁷⁴ Hervé Georgelin, *La fin de Smyrne: Du cosmopolitisme aux nationalismes*, Paris 2005, s. 32-43; Kütükoğlu, *a.g.m.*, 509-511; Elena Frangakis-Syrett, "The making of an Ottoman Port: The Quay of Izmir in the Nineteenth Century", *The Journal of Transport History*, Vol: 22, Issue: 1, Manchester 2001, s. 23-46; Hastaoglu-Martiniadis, *a.g.m.*, s. 84, 89-90.

⁷⁵ «*Mr Dussaud (Joseph), de la Maison Dussaut, est arrivé le 3 de ce mois à Trébizonde, chargé officieusement et d'une façon toute privée par le gouvernement Ottoman, d'examiner les conditions d'après lesquelles un port pourrait être facilement construit*» AMAE, CADN, Trébizonde, X, «*Projet d'un port à Trébizonde*» Schefer'den Bourée'ye, Trabzon, 9 Mart 1870.

metre uzunluğunda ve 6,5 metre derinliğinde olacak küçük dalgakıran ise diğeri gibi birkaç enroşmanlarda oluşacak ve dalgakıranın dışı birbirine dayalı olarak gömülecek büyük bloklardan oluşacak ve 45 derecelik bir eğim oluşturacaktı. Bu dalgakıranın üzeri taş döşenecekti. İç kısmı ise orta büyüklükte gemilerin mallarını boşaltabilecekleri bir rıhtım olarak yapılacaktı.⁷⁶

Projeye göre, sahil boyunca inşa edilecek olan bir yol vasıtası ile büyük ve küçük dalgakıran arasındaki bağlantı kolaylıkla sağlanabilirdi. Derché bu şekilde ortaya çıkacak en az 12 hektarlık bir limanın vapurların manevra yapmaları için yeterli olacağını, aynı anda beş vapurun güvenli bir şekilde rıhtımda mallarını boşaltabileceğini ve bu sayede çok büyük masraflara neden olan limanın zemininde herhangi bir taraklamaya da gerek kalmayacağını belirtiyordu. Liman için gerekli olan malzemenin de çok uzakta olmadığını belirten Derché, hükümetin Karantina ve Elegosa Burnu'ndaki kayalıkları işletme ruhsatı vermesi durumunda ticaret için çok gerekli olan bir alanlar kazanılabileceğini, çok küçük olan gümrük için mağaza ve başka binalar yapılabileceğini ve kalan arazilerin ise yüksek bedel ile satılabileceğini belirtmekteydi. Derché, bu çalışmalarını tamamlayıcı bir çalışma olarak, Meydan'dan limana kadar yapılacak olan bir yolun gümrük ile Erzurum yolunu da birbirine bağlayacağını ve Vilayet Başmühendisi Briot'nun bu yol üzerinde çalıştığını da ifade ediyordu.⁷⁷ Yapılması planlanan limanın şehrin sosyo-ekonomik hayatına katkı yapacağını belirten Derché, Vali Emin Muhlis Paşa'nın, Joseph Dussaud'yu ve kendisini misafir ettiğini ve projenin detaylarını uzun uzadıya incelediğini belirtmenin yanında valinin ve şehirdeki Müslüman ahalinin ileri gelenlerinin isteği üzerine Joseph Dussaud'nun Moloz Mevkii'nde liman yapımına yönelik sondaj çalışmaları da yaptığını kaydetmektedir. Ancak bu sondajlardan iyi bir netice elde edilememiştir. Konsolos haklı olarak Çömlekçi'de yapılması planlanan limana göre bu girişimin önemsiz olduğunu belirtmekteydi.⁷⁸

⁷⁶ *AMAE, CADN*, Trébizonde, X, «Projet d'un port à Trébizonde» Schefer'den Bourée'ye, Trabzon, 9 Mart 1870.

⁷⁷ İngiliz konsolos Palgrave de limandan *Meydan-ı Şarki*'ye kadar çıkan bu yolun dik, kaygan ve kötü kaldırım döşemeli olduğunu belirtiyordu. Bunun için 1870 yılı içinde bu yolun yapım çalışmalarının başladığı, biraz dik olmakla birlikte iyi kaldırım döşemeli olarak yapılan bu yolun liman ile şehri tam olarak birbirine bağladığı görülmektedir. *A&P*, 1868-1869, vol. 59, Report on the Province of Trebizond, Sivas, Kastemouni, and Part of Angora, by Mr. Consul W. Gifford Palgrave, 340; Yol 153.770 kuruşa mal olmuştu. *BOA, BEO, V.GGD*, no. 187, s. 405 (23 Za 1287/14 Şubat 1871).

⁷⁸ Derché liman yapım işinin başlaması durumunda her sene Rusya tarafına iş için giden Rum taş ustalarının aileleri ile beraber geri geleceğini ve Dussaud Biraderler'in personeli altında çalışabileceğini özellikle vurguluyordu. Konsolosun üzerinde durduğu bir diğer önemli bilgi de Joseph Dussaud'nun incelemeler yapmak üzere Samsun'a da gitmeyi planladığıydı. *AMAE, CADN*, Trébizonde, X, «Projet d'un port à Trébizonde» Schefer'den Bourée'ye, Trabzon, 9 Mart 1870.

Yine Fransız konsolosunun raporlarından takip ettiğimiz gibi Joseph Dussaud'nun Trabzon'daki incelemelerine ilişkin iki önemli plan hazırlandı. Derché 16 Nisan 1870 tarihli raporunda bu planları ve planlara ilişkin detayları elçiliğe gönderdi. Bunlardan ilki 1/50.000 ölçeğinde Trabzon'un civarını gösteren bir harita; diğeri ise Dussaud'nun limandan şehir içine doğru inşa edilecek bir yolu da gösteren liman projesiydi.⁷⁹ Bu planlara ilişkin detayları aktaran Derché liman ile şehrin bağlantılarının 2,50 metre genişliğinde dar sokaklar vasıtası ile sağlandığını; bu yolun ilk 160 metresinde eğimin %12 ve Erzurum yolunun başlangıcı olan Meydan-i Şarki'ye ulaşan geri kalan 50 metrelik kısmında ise %10'a düştüğünü belirtmektedir. Bu yolun yeniden yapılması için harcanması öngörülen meblağ ise 108.420 kuruştur. Konsolosun raporuna eklediği ikinci plan ise limandaki altyapı unsurları ile ilgilidir. Planlar limanda birer tuz ve gümrük mağazası; karantina iskelesi önünde malların yüklenmesi ve boşaltılmasında kullanılacak bir mendirek inşa edilmesini öngörmekteydi.⁸⁰ Gümrük İdaresi'nin öngörülmesi doğrultusunda planda beş milyon okka tuz kapasiteli bir mağaza ve mevcut gümrük binasından beş kata daha büyük bir gümrük binası vardı. Bunun dışında başka amaçlar için kullanılacak ve ileride ihtiyaçlara göre yapılacak başka mağazalar da işaret edilmişti. Bunun yanında Dussaud'nun öngördüğü gibi, karantina kayalıklarının alınması ile beraber limanda yeni alanların ortaya çıkabileceği ve gümrük için yeni mağazaların yapılabileceği vurgulanıyordu.⁸¹

Yapılması planlanan tuz mağazası her bir milyon okka tuz alabilecek beş kısımdan müteşekkil olacak ve 135 bin kuruşa mal olacaktı. Projenin bir diğer önemli ayağı olan yeni bir gümrük mağazası ve mendireğin ise 350 bin kuruşa mal olması öngörülmüyordu. Yeni gümrük mağazası, tuz mağazasının karşısında olacak şekilde planlanmıştı. Bu bina üç ana kısımdan, bir depo, transit mallar için bir ambar ve ziyaretçi salonundan oluşacaktı. Malların boşaltılmasında kullanılacak mendirek ise otuz metre uzunluğunda ve dört metre genişliğinde olacaktı. Böylece bu mendirekten itibaren malların boşaltılması için 70 metrelik bir rıhtım ortaya çıkacaktı. Limandan Meydan-ı Şarki'ye kadar yapılması öngörülen caddenin başında bir karakol ve yolcu ve at arabalarının geçeceği birer kapı yapılacaktı. On beş metre genişliğindeki rıhtımdan şehre çıkan yolun başlangıcı arasında yirmi metrelik bir genişlik ortaya çıkacaktı.⁸²

Joseph Dussaud'nun Trabzon'daki incelemelerini yerel makamlar ile beraber yürüttüğü ve nihai projeyi de bu şekilde hazırladığı anlaşılmaktadır

⁷⁹ «Carte des environ de Trébizonde et Plan général du port projeté par M. M. Dussaud Frères ». Bkz. Ek 3 ve Ek 4.

⁸⁰ «Projet de construction d'un Magasin à et Sel et d'un Magasin de Douanes, avec Jetée d'abri pour le débarquement à l'échelle de la quarantaine de Trébizonde ». Bkz. Ek 5.

⁸¹ *AMAE, CADN*, Trébizonde, X, Derche'den Bouree'ye, Trabzon, 16 Nisan 1870.

⁸² *AMAE, CADN*, Trébizonde, X, Derche'den Bouree'ye, Trabzon, 16 Nisan 1870.

Öyle ki Derché bu planları Vilayet Başmühendisi Mösyö Briot vasıtası ile elde ettiğini ve elçiliğe gönderdiğini belirtirken, başmühendisten özellikle Dussaud'nun bu projesine Trabzon ticaretinin elde edeceği kazanımlar açısından destek vermesini istemekteydi. Çünkü konsolos limanının mevcut durumunun neden olduğu aksaklıkların devam ettiğini görmekteydi. Öyle ki Messageries Impériales Şirketi'nin Clyde adlı buharlısının yükünü karaya çıkararak mavnalar 15 Nisan'da şiddetli bir fırtına ile sürüklenmiş ve bunlardan birisi parçalanmış, taşıdığı tüm mallar zayi olmuş ve mavnacılardan biri denizde kaybolmuştu. İki mavna ise saatlerce batma tehlikesi altında kalmış, iskeleye çekilse de malları büyük oranda tahrip olmuştu. Derché bu örnekleri vererek Joseph Dussaud'nun projesinin Trabzon için ne derece gerekli olduğunu da ifade ediyor ve rıhtım ve gümrük mağazasının yetersizliğini de bir kez daha yineliyordu. Bu dönemlerde çok sık zikredildiği gibi Derché son olarak ticaretin Rusya tarafına kaymaması için *“Türkiye'nin çıkarlarının bu tarafların ihtiyaçlarını ciddi bir şekilde dikkate almasına bağlı olduğunu ve eğer kazanımlar elde etmek istiyorsa daha fazla ihmal edemeyeceği bu yatırımları yapması”* gerektiğini belirtiyordu.⁸³

Konsolosluk yazışmalarında bu proje sürecinin nasıl sonuçlandığına dair başka bir bilgiyle karşılaşmıyoruz. Ancak süreci bu kez Osmanlı arşiv belgeleri üzerinden izlemek mümkündür. Fransız kaynaklarına göre ayrıntılarını aktardığımız proje bedeli ve detaylarını içeren 26 maddelik bir şartname ile Joseph Dussaud tarafından hükümete sunulmuştur. İçerik olarak bakıldığında, şartnamenin ilk iki maddesi projede yer alan büyük ve küçük dalgakıranların detaylarına dair ayrıntıları içermektedir. Bu dalgakıranlar için gerekli kayalar Karantina ve Elkuse Burnu'ndaki kayalıklardan alınacağı için hükümet Müteahhit Joseph Dussaud'ya bu kayalıkların işletilmesi ruhsatını verecek ve gerekli olan çimento ve kireç de Fransa'da Ardenne'deki kireç ve çimento fabrikalarından alınacak ve hükümet bu ithalat için şirkete ruhsat verecekti. Ancak müteahhit Trabzon ve civarındaki görmüş olduğu kireç ve çimentonun yeterli olduğuna kanaat getirirse bu malzemeler buradan tedarik edilecek; ancak bu mahal şehre 14 kilometre uzaklıkta olduğu ve bundan dolayı harcamalar yapılacağı için hükümet herhangi bir ücret tenzili istemeyeceği gibi kireç ve taş ocaklarını da müteahhide terk edilecekti (3, 5, 23. Madde). Müteahhit liman inşaatını Fransa'daki en son usule göre icra edecek ve bu inşa sürecine hükümetin tayin edeceği bir mühendis nezaret edecekti (7, 11, 22. Madde). Elkuse ve karantina mevkiinden taş çıkarılması ile ortaya çıkacak alan devlete ait olacaktı (8. Madde). Şartnamenin 12-14. Maddeleri ise inşa sürecinin işleyişi ile ilgilidir. Buna göre limanın inşası için müteahhidin verdiği süre şartnamenin imzasından itibaren dört yıl olarak

⁸³ AMAE, CADN, Trébizonde, X, Derche'den Bouree'ye, Trabzon, 16 Nisan 1870.

belirlenmiştir. Şartnamenin 15-20 maddeleri ise inşaat bedelinin tesviyesi hakkındadır. Buna göre hükümet peşinat olarak şirkete 500 bin frank verecek ve geri kalan meblağ altı aylık ve aylık dönemler halinde şirkete verilecekti. Adı geçen kayalıkların patlatılması için gerekli olan barut ve güherçilenin tedariki hükümete ait olacak ve bunların konulması için yerleşim yerlerinin dışında bir mahal belirlenerek bir gardiyanın nezaretinde olacaktı (21. Madde). Şirket taahhüt etiği liman inşasını herhangi bir nedenden dolayı yarım bırakır ise teminat ücretine ve alet ve edevata devletçe el konulacaktı (24-25. Madde). Son maddede de gerek görüldüğü takdirde şartnameye ücretlerin ayrıntılarını gösteren defter ve projeye dair resim ve haritaların eklenmesi öngörülmüyordu (26. Madde).⁸⁴ Şartnameden de anlaşıldığı gibi Joseph Dussaud öncelikli olarak hükümete ana dalgakıranlar, inşaat için gerekli olan kireç ve çimento ve diğer edevat, inşa süreci ve ödemeler gibi konuları havi bir şartname sunmuştur. Bu bakımdan Fransız konsolosunun detaylarını aktardığı limandaki ambar, küçük rıhtım ve Meydan-i Şarki'ye çıkan yolun şartnamede mevzu bahis olmadığını görmekteyiz.

Hükümete sunulan bu şartnamenin öncelikle Meclis-i Umûr-ı Nâfia'da uzun uzadıya incelendiği ve müzakerelere konu olduğu görülmektedir. Projenin değerlendirilmesi sürecinde Trabzon'a işleyen Fransa'nın Messageries Impériales, Avusturya'nın Lloyd ve Rusya'nın vapur şirketlerinden birer kaptan Meclis-i Umûr-ı Nâfia'ya çağırılmış ve bunlardan limana dair görüşler alınmıştı. Trabzon Limanı'nda iyi hatıraları olmayan Messageries Şirketi'nin kaptanı, Joseph Dussaud'nun projesini inceleyerek yapılacak limanın gemiler için emniyetli bir liman olduğunu belirtmişti. Böylece Meclis projenin Babiâli'ye sevk edilmesine karar verdi.⁸⁵ Ancak meclisin projenin detaylarına dair değerlendirmeleri sadece bununla sınırlı değildir. Öncelikli olarak meclis, Joseph Dussaud'nun teklifinde bazı tenzilatlar yapılmasını tartışmıştır. Hatta meclis bu konuda bir fen memuru tayin ederek projenin detaylarına dair incelemeler de yaptırmıştır. Ayrıca Joseph Dussaud, meclisin daveti ile projenin detaylarını görüşmek üzere davet edilmiş ve kendisine meclisin değerlendirmelerine dair bilgi verilmiştir. Burada bilhassa projenin toplam masrafının 15 milyon franka tenzili, Tophane-i Amire tarafından kendisine gösterilecek bir tabyanın inşası ve son olarak da çimento imal etmek için kurulacak olan fabrikanın devlete terki konusunda görüşleri alınmıştır. Burada gerek fen memuru gerekse de meclis üyelerinin yaptığı değerlendirmelerde Dussaud'nun, limanın inşası için gerekli olan alet ve edevatın fiyatını oldukça yüksek gösterdiği, hatta Port-Said, Trieste ve İzmir gibi limanlardaki meblağdan daha yüksek bir meblağın ortaya çıktığı ve şartnamede de gösterildiği gibi büyük taş blokların imalinin masraflı olacağı meclis üyesi

⁸⁴ BOA, HR. TO, 474/32, 17 Temmuz 1870 "İnşası Mukarrer Olan Trabzon Limanı'nın Şartnamesi"

⁸⁵ BOA, T.d., no. 174, 29 S 1287/29 Mayıs 1870.

Mösyö Ritter tarafından ifade edilmiştir. Bu tartışmaların temelinde elbette toplam maliyetin düşürülmesi çabası yer almaktaydı. Bu bakımdan Dussaud meblağın sadece 15.500.000 franka indirilmesine razı olmuş; karantina kayalıklarının işletilmesi nedeniyle ortadan kalkacak tabyanın yerine yeni bir tabya inşa etmeyi kabul etmiş; lakin çimento imal etmek için kuracağı fabrikanın karşılıksız olarak devlete terkine dair teklifi kabul etmemiştir.⁸⁶

Daha sonraki meclis değerlendirmelerinde pek çok belirsizliğin halen daha giderilemediği görülmektedir. Öyle ki karantina kayalıklarından ve Elkuse Burnu'ndan alınacak taşların uygun taşlar olup olmadığına dair şüpheler devam etmektedir. Fakat bunun dışında projenin yeterliliği konusunda ortak bir kanaat hâsıl olmuştur. Öyle ki Trabzon'un 1870'teki toplam liman hacminin 60 bin ton olduğu; yeni Erzurum yolu bitirilince bu haddin on kat daha artacağı ve her biri 600 tonluk yıllık bin geminin yani her güne üçer geminin limana geleceği belirtilirken Joseph Dussaud'nun projesine göre limana günde on bir büyük geminin yaklaşabileceği ve küçük gemiler için de sığabilecekleri mahal olduğu ifade ediliyordu. Meclisteki değerlendirmelere konu olan bir diğer husus ise Joseph Dussaud'nun yaptığı ve ücretlendirdiği ölçümlerin devlet yetkilileri tarafından tam olarak tespit edilememesidir. Bunun yanında karantina kayalıkları ve Elkuse Burnu'ndaki kayaların liman için uygun olup olmadıklarının cevabı ise halen daha muğlaktı. Çimento meselesine gelince, bu konudaki değerlendirmeler ise oldukça mantıklıdır. Bu konuda Trabzon civarından elde edilecek çimentonun bir liman inşası için uygun olup olmadığına tespiti için birkaç yıllık bir deneme süresine ihtiyaç duyulduğu belirtilmiş; hatta Trabzon çimentosundan bazı numunelerin İstanbul'a gönderilerek burada muayene edilmesi kanaati ortaya çıkmıştır. Bu bakımdan meclis, bu soruların cevaplandırılmadan projede bir ileri aşamaya geçilmesine yani devletin özel bir komiser ile kendi incelemelerini yaptırmasına gerek olmadığına karar vermiştir.⁸⁷

Değerlendirme sürecinin bundan sonrasına dair elimizde herhangi bir kaynak yoktur. Ancak çok geçmeden bu projenin sonuçsuz kaldığı ortaya çıkmıştır. Yukarıda detaylarını aktardığımız kadarıyla her ne kadar bazı konularda tam bir mutabakat sağlanamasa da Osmanlı makamlarınca projenin yeterli olduğu kanaati hâsıl olmuştu. Muhtemelen üzerinde mutabakat sağlanamayan hususlardan ve devletin Trabzon'a olan yabancı ilgisine karşı temkinli yaklaşımından dolayı başvuru reddedilmiş ve limanın devlet eliyle yapılmasına karar verilmiştir.⁸⁸ Bu projenin gerçekleşmesini büyük bir umutla Trabzon'dan bekleyen Fransız konsolosu Derché'nin raporlarından anlaşıldığına göre, aradan geçen dokuz aya karşın proje konusunda herhangi bir

⁸⁶ BOA, T.d., no. 174, 19 Ağustos 1287/28 Ağustos 1870.

⁸⁷ BOA, T.d., no. 174, 23 Ağustos 1286/4 Eylül 1870.

⁸⁸ BOA, ŞD, 496/4, 24 Ca 1302/11 Mart 1885; Tozlu, a.g.t., s. 37.

gelişme olmamıştı. Yine konsolosun raporlarından Dussaud Biraderlerin projelerinin geri çevrilmesinin Trabzon'un ticari geleceği açısından karanlık bir tablonun ortaya çıkmasına neden olduğu görülmektedir. Fransız konsolosu limanda yeterli bir rıhtım olmamasından dolayı malların karaya nakillerinin kayık ve mavnalar tarafından etkili bir şekilde gerçekleştirilmediğini, Trabzon'un ticaretinin de gerilediğini ve “*Trabzon'daki hanlarda İran'a giden kervanların artık görülmediğini*” belirtiyordu. Konsolosun tespitlerine göre Trabzon'a gelen her bir geminin yüklerini boşalttıkları alanın arkasında sadece 300 metrekarelik bir alan bulunmaktaydı ve burası da gelen mallar balyalar ve yolcular, gümrükçüler, hamallar için dar ve karışık bir halde olmaya devam ediyordu. Bu koşullar altında, yani limanın imkânlarının geliştirilmediği bir ortamda Trabzon'un Pulathane Limanı'na olan bağımlılığından bahseden Derché liman için çok yüksek bir meblağ harcanmayacaksa en azından Trabzon-Akçaabat arasındaki yolun bir an önce bitirilmesini, hatta bu yolda 150 bin frank masrafla bir tramvay hattının bile inşa edilebileceğini belirtiyordu.⁸⁹

Aslında Dussaud Biraderleri almış oldukları olumsuz cevap Trabzon'da Fransızlar için bir ilk değildi.⁹⁰ Trabzon-Erzurum yolunun yapımına başlandığı 1863'ün ortalarında yolun özel bir şirket tarafından yapılması gündeme gelmiş Messageries Impériales Şirketi'nin Trabzon'daki acentesi olan Laurent Reboul bir şirket kurarak hükümet adına yolu inşa etmek için 24 maddelik bir imtiyaz sözleşmesi hazırlamıştı.⁹¹ Ancak Beyrut-Şam yolunun inşa sürecinde yaşanan sıkıntılara atıfla Reboul'nun teklifinde de görüleceği gibi, yolun işletmesi şirketin elinde olacağı için bu yoldan aynı zamanda asker ve mühimmat taşınması itibarı ile şirket ile devlet arasında bir müşkülât doğurabileceği ve yapım sırasında mali ve işgücü konularında da karışıklıkların çıkacağı gerekçesi ile yolun bir şirket tarafından yapılması mahzurlu bulunarak devlet tarafından yapılmasına karar verilmişti.⁹² Fransızların Trabzon-Erzurum yoluna ilişkin diğer bir girişimi de 1868'de olmuş ve Reboul 1867'nin Ekim ayında hükümete 40 maddelik ikinci bir yol yapım projesi verdi.⁹³ Ancak bu teklif de ilk proje gibi kabul edilmedi ki yol devlet eliyle birkaç yıl içerisinde tamamlandı.

Doğrusu Fransız konsolosu Derché projenin detaylarından bahsederken Trabzon'da böylesine büyük bir projenin Fransızlar tarafından gerçekleştirilmesinin Fransızlara duyulan güveni artıracığından bahsetmesi manidardı.

⁸⁹ *AMAE, CADC, CCC*, Trébizonde, VIII, Derché'den Rémusat'ya, Trabzon, 27 Aralık 1871.

⁹⁰ Özgür Yılmaz, “19. Yüzyılda Trabzon'da Fransız Ticareti ve Yatırımları”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S: 15, Trabzon 2013, s. 71-73

⁹¹ *AMAE, CADN*, Trébizonde, IX, Schefer'den de Moustier'ye, Trabzon, 11 Temmuz 1863.

⁹² Kaleli, *a.g.t.*, s. 55; Tozlu, *a.g.t.*, s. 71.

⁹³ *TNA, PRO, FO 195/812*, Palgrave'dan Elliot'a, Trabzon 18 Ekim 1867; *AMAE, CADN*, Trébizonde, X, Deche'den Bouré'ye, 20 Haziran 1868.

Çünkü daha önce Thevenin'in beraberinde Erzurum yolunda çalışmaya başlayan mühendisler iyi hatıralar bırakmamıştı. 1867'de Fransız mühendisler ile Türk işçiler arasında çıkan tartışmada iki Fransız mühendisi öldürülmüş; çok geçmeden de devlet sözleşmeleri biten Fransız mühendisleri göndererek yolun yapımını ordu mühendislerine havale etmişti.⁹⁴ Bunun yanında Joseph Dussaud'nun projesine dair detayların değerlendirildiği bir ortamda İzmir'deki liman inşa imtiyazının Dussaud Biraderlere geçmesinin neden olduğu tartışmaların devam ettiğini hatırlamakta da fayda var. Ayrıca büyük oranda İngiliz mallarının transit ticaretine sahne olan Trabzon Limanı'nın Fransızlar tarafından inşa edilmesi Doğu'da Fransızların en büyük rakibi olan İngilizlerin Trabzon'da görmek istemeyecekleri bir durumdu. Her şeye rağmen bu tespitlerin projenin geri çevrilmesi sürecinde etkili olabilecek ikincil unsurlar olabileceğini de belirtmek gerekir. Öyle ki nihai kararın ortaya çıkmasında Trabzon Limanı'nın askeri olarak önemli bir mevki olmasından dolayı devletin burada yabancı yatırıma temkinli bakmasının ve limanın yüksek maliyetinin etkili olduğunu söyleyebiliriz.

Joseph Dussaud'nun projesinin geri çevrilmesinden sonra limanda kısmi çalışmalar yapılarak koşulların iyileştirilmesine yönelik çalışmalar tekrar başladı. 1871'in başlarında limanın devlet eliyle keşfi ve haritalarının yapılması konusunda incelemeler yapmak üzere Mösyö Berat ve Pikör Sorab Efendi Trabzon'a gönderilmesine karar verildi.⁹⁵ Bu iki uzmanın Trabzon'da bir buçuk aylık bir ikamet zarfında gerekli incelemeleri yapabilecekleri belirtiliyordu. Fakat bu uzmanların çalışmaları konusunda bir bilgi yoktur. 1873 ticaret raporunda İngiliz konsolosu Biliotti, Trabzon Limanı'nda eksikliklerin devam ettiğini, uzun bir süre önce projelendirilen dalgakıran inşasının yapılmadığını ve 150 bin sterlin masraf ile bu dalgakıranın yapılabileceğini belirtiyordu.⁹⁶ İskelede bazı tamiratlar olsa da limanın güvenliği konusunda 1877'ye kadar bir hamle olmadı. Bu yıl bir dalgakıran inşasına başlandı. Fakat Biliotti'ye göre dalgakıran inşaatında kullanılan taşlar şiddetli rüzgârlara dayanamamakta ve denize doğru sürüklenmekteydi. Şakir Şevket bu iş için gerekli olan taşların limanın doğusunda yer alan ve Elkuse Burnu'ndaki kayalıklardan elde edildiğini ve bundan dolayı kayalık olan bu mahallin bir dereceye kadar ortadan kaybolduğunu belirtir.⁹⁷ Joseph Dussaud'nun projesinin etkisini göstermesi açısından Vilayet Başmühendisi Mösyö Riva'nın 1880 yılında hazırladığı proje önemli bir örnektir. Detaylarına

⁹⁴ TNA, PRO, FO, 195/2474, "Trebizond and the Persian Transit Trade", Kasım 1842.

⁹⁵ BOA, İ. DH, 627/43606, 15 Za 1287/6 Şubat 1871.

⁹⁶ A&P, 1873, vol. 76, 1873 Trabzon Ticaret Raporu, s. 1633; BOA, BEO, AYN. D, no.932, s. 114.

⁹⁷ Bkz. Şakir Şevket, *a.g.e.*, s. 145; Biliotti ise dalgakıran inşaatının daha iyi bir planla yapılmadığı takdirde bu girişimin faydadan çok zarar getireceğini belirtir. A&P, 1883, vol. 74, 1877-1878 Trabzon Ticaret Raporu, s. 1025.

bakıldığında karantina kayalıklarından başlayarak Çömlekçi'yi içine alacak şekilde ve Elkuse Burnu'ndan kuzeye doğru uzanacak iki dalgakıran esasına dayanan bu projede Joseph Dussaud'nun daha on sene evvel hazırladığı planın etkileri açıkça görülmektedir.⁹⁸ Hatta Nafia Nazırı Hasan Fehmi Efendi layihasında Trabzon'da yapılması planlanan limanın, Joseph Dussaud'nun planında gösterildiği gibi yapılması gerektiğini açıkça ifade edilmektedir.⁹⁹ Ancak bu planlardan da bir netice çıkmamış planlanan dalgakıran oldukça kısa kalmıştı. Biliotti'ye göre 2.000 sterlinin harcandığı bu girişimin başarısız olmasının nedeni dalgakıran inşası için küçük ve hafif malzemenin seçilmesiydi. Konsolos şiddetli rüzgârların denizin dibine sürüklediği bu malzemelerin karaya çıkan mavna ve küçük tekneler için engel oluşturmaya başladıklarını ve dalgakıranın bitirile bile buharlı gemiler veya büyük yelkenli gemileri değil, ancak küçük sahil teknelerini koruyacağını belirtmekteydi.¹⁰⁰ Özetle limanda yapılan bu sınırlı çalışmalar Trabzon ticaretinin gerektirdiği altyapı unsurlarını ve ticaretin emniyet ihtiyacını karşılayamadı. Yine Dussaud'nun planından hareket edecek olursak, yalnızca küçük tekneler için değil Değirmendere'nin getirdiği kumların limanı doldurmasını engellemek için Elkuse Burnu'ndan kuzeye doğru Joseph Dussaud'nun projeye koyduğu küçük dalgakıranın inşası (Ek: 7) 1901'de başlayıp 1906'da bitirildi. Bu dalgakıran Trabzon Limanı'nda elli senelik bir inşa sürecinin en önemli göstergesi olarak kaldı ve Trabzon'da modern bir limanın inşa edileceği 1950'li yıllara kadar büyük bir fonksiyon icra etti.

Sonuç Yerine

Modern ulaşım imkânlarının Tanzimat döneminde Osmanlı şehirlerinin yaşadığı dönüşümde ne derece etkili olduğu bilinmemektedir. Bu süreçte Trabzon'un yaşadığı tarihi tecrübe şehrin önemli bir ticaret noktası olarak kalmasının özellikle ulaşım olanaklarına bağlı olduğunu açıkça göstermiştir. Temelde Trabzon-Erzurum yoluna bağlı olarak Trabzon'da gündeme gelmeye başlayan liman olanaklarının düzeltilmesi her zaman bu yolun gölgesinde kaldı. Bu bakımdan Trabzon'un en önemli limanı olan Çömlekçi'nin emniyetli bir liman olmaması Trabzon'u Pulathane ve diğer limanlara bağımlı halde bıraktı. Şehrin ihtiyacı olan bir liman ve limanda gerekli olan binaların yapımı 1850'lerden itibaren söz konusu olmaya başlasa da şehrin ticari potansiyeline uygun bir liman altyapısı tesis edilemedi. Bu planlama sürecinde Josepd Dussaud'nun 1870'te hazırladığı liman projesi devlete sunulmuş en geniş kapsamlı proje olarak değerlendirilmeye alınsa da gerçekleştirilemeyen bir

⁹⁸ Tozlu, *a.g.t.*, s. 39-40.

⁹⁹ Celal Dinçer, "Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerinde Hazırladığı Layiha", *Belgeler-Türk Tarih Belgeleri Dergisi*, C: V-VIII, S: 9-12, Ankara 1972, s. 184-185

¹⁰⁰ *A&P*, 1883, vol. 74, 1881 Trabzon Ticaret Raporu, s. 747.

bayındırlık hamlesi olarak kaldı. Ancak etkileri itibarıyla daha sonraki çalışmalar için en iyi referans kaynağı oldu. İskeleyden Meydan-ı Şarki'ye çıkan cadde, iskele ve rıhtımın koşulları Dussaud'dan sonra kısmi düzenlemelere tabi tutuldu; ancak limanı korumak için yapılmaya çalışılan dalgakıranlar konusundaki sıkıntılar Joseph Dussaud'nun en son teknolojiye göre büyük bloklar kullanılarak yapılacak dalgakıranlar konusundaki haklılığını da ortaya koydu. Bunun yanında yüzyılın sonunda Değirmendere tarafında limanı korumak yapılan set ise Dussaud'nun 1870'te projelendirdiği limanın bir parçasından başka bir şey değildi. Nitekim 1950'lerde bitirilen modern limana bakıldığında Trabzon için seksen beş yıllık bir kaybın olduğu kolaylıkla anlaşılabilir. Bu açıdan imparatorluğun Selanik, Beyrut, İzmir ve İstanbul gibi önemli liman şehirlerinden biri olarak gösterilse de Trabzon, liman olanakları bakımından bu şehirlerdeki benzer yatırımlara tanık olmadı ve 20. yüzyılın ortalarına kadar “*limanı olmayan liman şehirleri*” olarak tarif edilen liman şehirlerinden biri olarak kaldı.

KAYNAKLAR

A-Arşiv Kaynakları

1. *Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)*

- İrâde Dâhiliye (İ.DH): 134/6906; 605/42189; 627/43606.
 İrâde Meclis-i Vâlâ (İ.MVL): 184/5532; 293/11795; 355/1553; 360/15765; 387/16903;
 437/19324; 521/23421.
 Cevdet İktisat (C. İKTS): 28/1374.
 Sadâret Âmedi Kalemî (A. AMD): 21/63; 89/72.
 Sadâret Mektûbi Nezaret ve Devair Kalemî (A. MKT. NZD): 107/68.
 Sadâret Mektûbi Meclis-i Vâlâ Kalemî (A. MKT. MVL): 120/57.
 Hariciye Nezareti Tercüme Odası (HR. TO): 509/75; 510/13; 474/32.
 Hariciye Nezareti Mektûbi Kalemî (HR. MKT): 367/45.
 Meclis-i Vâlâ Riyâseti Belgeleri (MVL.): 593/65; 601/31; 685/57.
 Şurayı Devlet (ŞD): 496/4.
 Vilâyât Gelen-Giden Defterleri (BEO. VGG): no. 187.
 Ticaret, Nafia, Ziraat Orman ve Maadin Nezaretleri Defterleri (T.): no 174.
 Bâb-ı Âli Evrak Odası, Ayniyat Defterleri (BEO. AYN. d): no.932.

2. *Les Archives diplomatiques du ministère des Affaires étrangères (AMAE) (Dışişleri Bakanlığı Arşivleri, Fransa)*

a) *Centre des Archives diplomatiques de La Courneuve (CADC)*

Correspondance consulaire et commerciale (CCC), Trébizonde: Tome I (1801-1811);
 Tome VIII (1864-1871).

b) Centre des Archives diplomatiques de Nantes (CADN)

Constantinople, Ambassade, Série D, Trébizonde : Tome V (1844-1847); Tome VI (1848-1852); Tome VIII (1857-1862); Tome IX (1863-1867); Tome X (1868-1878).

Archives des postes diplomatiques, Trébizonde, Tome XCIII bis.

3. The National Archive (TNA) (Milli Arşiv, İngiltere)

Public Record Office (PRO), Foreign Office (FO):

FO 195: /812; 2474; 953.

FO 78: 1832; 2101.

FO 526: 8.

B-Yayınlanmış Arşiv Belgeleri

Rapport commerciaux des Agents diplomatiques et consulaires de France, 1892, No. 26. Turque d'Asie, Situation administrative, agricole, industrielle et commerciale de Trébizonde.

FO, Diplomatic and Consular Reports, Turkey, Report on the Trade of the Vilayets of Trebizond and Sivas for the Year 1900.

Accounts and Papers (A&P): 1860, Vol: 65; 1868-1869, Vol: 59; 1873, Vol: 76; 1883, Vol: 74.

C-Kitap ve Makaleler

AYDIN, Mustafa, "Alman Seyyahı Karl Koch'un 1843 Yılına Ait Trabzon İzlenimleri", *Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri*, 6-8 Kasım 1998, Trabzon 1999, ss. 407-422.

AYGÜN, Necmettin, *Onsekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*, İstanbul 2005.

BARJOT, Dominique, "Innovation et travaux publics en France (1840-1939)", *Histoire, économie et société*, Vol: 3, Paris 1989, ss. 403-414.

BARKLEY, Henry C., *A Ride Through Asia Minor and Armenia*, London 1891.

BLIŞKYAN, Minas, *Pontos Tarihi*, Çev. Hrand D. Andreasyan, İstanbul 1998.

BOEHM, Auguste-Théodore, *Six semaines dans l'isthme de Suez (Port-Saïd, février-mars 1867)*, Paris 1867.

CHESNEY, Francis Rawdon, *Narrative of the Euphrates Expedition*, London 1868.

ÇUBUK, Ali Ruhan, "Eski Deniz Haritalarında ve Kılavuz Kitaplarında Trabzon Limanı", *IV. Türk Deniz Ticareti Sempozyumu, Doğu Karadeniz, Bildiriler Kitabı*, Haz. Ersan Başar ve diğ., İstanbul 2012, ss. 189-210.

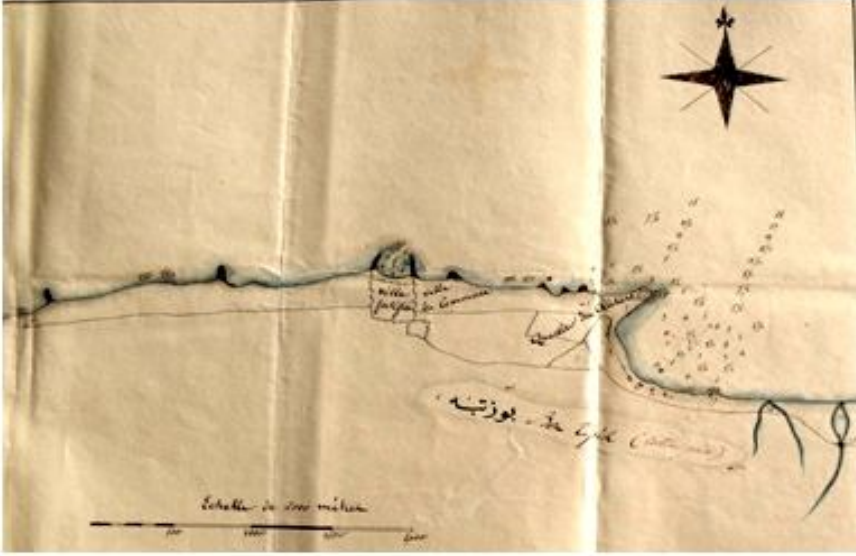
DEYROLLE, Theophile, "Voyage dans le Lazistan et l'Arménie", *Le Tour du Monde*, Premier Semestre 1875, Paris 1875, ss. 1-32.

- DİNÇER, Celal, “Osmanlı Vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun Bayındırlık İşlerine Dair Hazırladığı Lâyiha”, *Belgeler-Türk Tarih Belgeleri Dergisi*, C: V-VIII, S: 9-12, Ankara 1972, ss. 153-233.
- FRANGAKIS-Syrett, Elena, “The making of an Ottoman Port: The Quay of Izmir in the Nineteenth Century”, *The Journal of Transport History*, Vol: 22, Issue: 1, Manchester 2001, ss. 23-46.
- GEORGELIN, Hervé, *La fin de Smyrne: Du cosmopolitisme aux nationalismes*, Paris 2005.
- HASTAOGLOU-Martinidis, Vilma, “The Cartography Of Harbor Construction in Eastern Mediterranean Cities: Technical and Urban Modernization in the Late Nineteenth Century”, *Cities of the Mediterranean From the Ottomans to the Present Day*, ed. B. Kolluoğlu- M. Toksöz, London- New York 2010, ss. 78-99.
- ISSAWI, Charles, “The Tabriz-Trabzon Trade, 1830–1900: The Rise and Decline of A Route”, *International Journal of Middle East Studies*, Sayı: 1, Cambridge 1970, ss. 18-27.
- JAUBERT, Amédée, *Voyage en Arménie en Perse*, Paris 1821.
- KALELİ, Hüseyin, *XIX. Yüzyılda Trabzon'da Ulaştırma Ekonomisi*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 1998.
- KAYA, Şennur, “Bazı Liman Kentlerindeki Örnekler Işığında Tanzimat Dönemi ve Sonrasında İnşa Edilen Gümrük Binalarının Mimari Özellikleri”, *İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Meslek Yüksek Okulu Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı: 1, İstanbul 2010, ss. 73-92.
- KİNG, Charles, *Karadeniz*, Çev. Zülal Kılıç, İstanbul 2008.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat S., “İzmir Rıhtımı İnşaatı ve İşletme İmtiyazı”, *İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, Sayı: 32, İstanbul 1979, ss. 495-558.
- PARROCEL, Étienne, *L'art dans le Midi: célébrités marseillaises, Marseille et ses édifices, architectes et ingénieurs du XIXe siècle*, Tome 2, Marseille 1882.
- PINAR, İlhan, (der. ve çev.), *Alman Gezginlerin Gözüyle 19. Yüzyıl Anadolu Şehirleri: Manisa, Edirne, Kütahya, Ankara, İstanbul, Trabzon, Antalya, Diyarbakır, Konya, İzmir*, İzmir 1998.
- PORTER, James, *Turkey: Its History and Progress*, Vol: II, London 1854.
- Relation D'un Voyage En Orient, Par Julien Bordier, Ecuyer de Jean Gontaut, Baron De Salignac, Ambassadeur à Constantinople (1604-1612)*, Atina 1934.
- SANDWITH, Humphry, *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, 1856.
- SAYDAM, Abdullah, “XIX. Yüzyılın İlk Yarısında Trabzon Şehri”, *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Bayram Kodaman'a Armağan Özel Sayısı, Isparta 2010, ss. 28-45.
- SERBESTOĞLU, İbrahim, *Bir Taşra Şehrinde Tanzimat ve Modernleşme: Canik Sancağı (1863-1865)*, Malatya 2015.

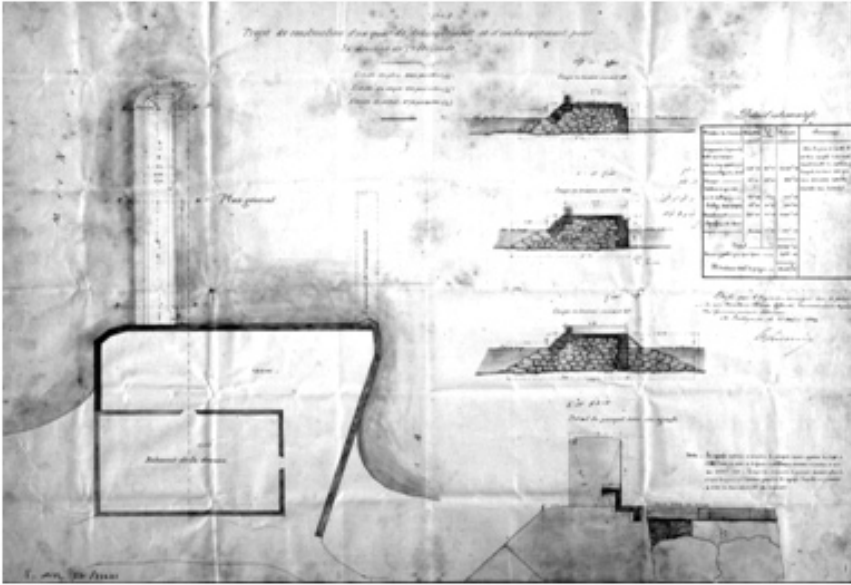
- SMITH, Eli, *Researches of the Rev. E. Smith and H. G. H. Dwight in Armenia Including A Journey Thorough Asia Minor, and into Georgia and Persia*, Vol: II, New-York 1833.
- SOUTHGATE, Horatio, *Narrative of A Tour Armenia, Kurdistan, Persia and Mesopotamia*, Vol: I, London 1840.
- ŞAKİR Şevket, *Trabzon Tarihi*, haz. İsmail Hacıfettahoğlu, Trabzon 2001.
- ŞİMŞEK, Eyyub, “Kırım Savaşı’nın Trabzon Eyaletine Toplumsal Etkileri”, *History Studies*, C: 5, Sayı: 5, Samsun 2013, ss. 273-291.
- TANCOİĞNE, J. M., *Lettres sur la Perse et la Turquie d’Asie*, Tome II, Paris 1819.
- TEKİNDAG, M.C. Şehabettin, “Trabzon”, *İslam Ansiklopedisi*, C: XII/1, İstanbul 1974, ss. 455-477.
- TOURNEFORT, Joseph Pitton de, *Relation d’un voyage du Levant fait par ordre du roy*, Tome 2, Paris 1817.
- TOZLU, Selahattin, “19. Yüzyılda Sosyo-Ekonomik Bakımından Trabzon Limanı”, *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu Bildirileri (3-5 Mayıs 2001)*, C. I, Haz. M. Kerim Aslan, H. Öksüz, Trabzon 2001, ss. 381-397.
- _____, *Trabzon-Erzurum-Bayezid Yolu*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Erzurum 1997.
- TURGAY, A. Üner, “Trabzon”, *Doğu Akdeniz’de Liman Kentleri*, çev. Gül Çağalı Güven ed. Ç. Keyder, Y. E. Özveren, D. Quataert, İstanbul 1994, ss. 45-73.
- TURGAY, A. Üner, *International Politics, Economic Development and Social Change in Trabzon in the Nineteenth Century*, Yayınlanmamış Doktora Dezi, University of Wisconsin-Madison, 1976.
- UYGUN, Süleyman, *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti’nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)*, Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Sakarya 2013.
- WALPOLE, Frederick, *The Ansayrii and the Assassins: With Travels in the Further East in 1850 to 1851 Including a Visit to Nineveh*, Vol: II, London 1851.
- YILMAZ, Özgür, “19. Yüzyılda Trabzon’da Fransız Ticareti ve Yatırımları”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S: 15, Trabzon 2013, ss. 39-76.
- _____, “Buharlı Gemi Çağı’nda Karadeniz’de Avrupa Denizciliği”, *Karadeniz (Black Sea-Çernoye More) Sosyal Bilimler Dergisi*, Sayı: 25, Ardahan 2014, ss. 46-65.
- _____, “Victor Fontanier’nin 1831’de Trabzon’dan Batum’a Seyahati”, *Mavi Atlas*, Sayı: 2, Gümüşhane 2014, ss. 118-134.
- _____, *Tanzimat Döneminde Trabzon*, İstanbul 2014.
- ZANDİ-Sayek, Sibel, *Ottoman İzmir: The Rise of a Cosmopolitan Port, 1840-1880*, Minneapolis 2012.

EKLER

Ek 1: Marious Outrey'nin Hazırladığı Trabzon Portolonu (1833)

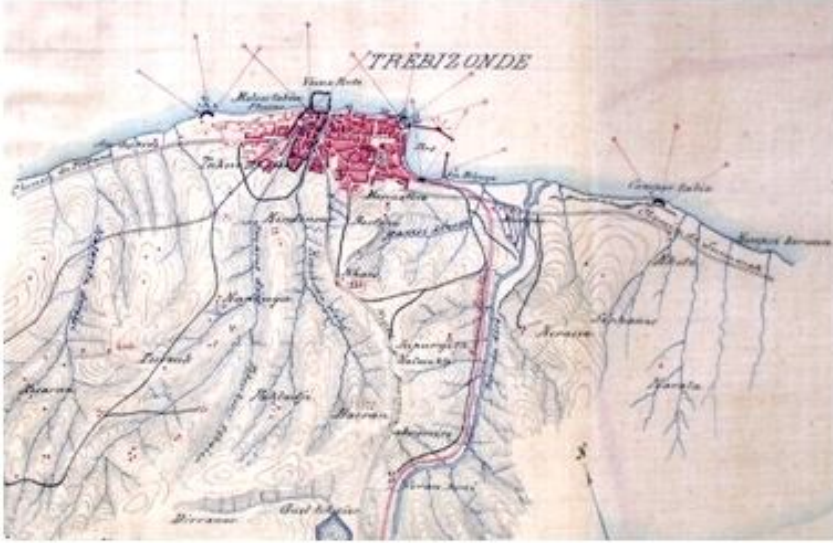


Ek 2: Fransız Mühendis Thévenin'in Hazırladığı Rıhtım Projesi (1864)



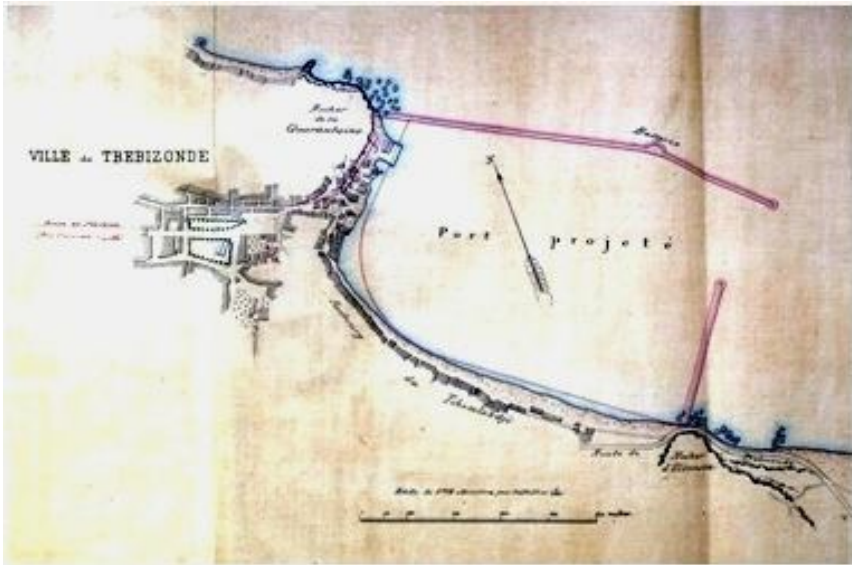
Kaynak: BOA, İ. MVL, 521/23421.

Ek 3: Liman Projesinin de Gösterildiği Trabzon ve Çevresi (1870)



Kaynak: AMAE, CADN, Trébizonde, Tome X.

Ek 4: Joseph Dussaud'nun Ana Dalgakıran ve Meydan'a Çıkan Yola Dair Hazırladığı Proje



Kaynak: AMAE, CADN, Trébizonde, X

Ek 5: Joseph Dussaud'nun Limanda Mendirek, Tuz ve Gümruk Mağazası İçin Öngördüğü Plan



Kaynak: AMAE, CADN, Trébizonde, X

Ek 6: 1880'de Planlanan Dalgakıran



Ek 7: 1906'da Bitirilen Sed

