

BUHARLI GEMİ ÇAĞI'NDA KARADENİZ'DE AVRUPA DENİZCİLİĞİ*

EUROPEAN NAVIGATION IN THE BLACK SEA AT PERIOD OF STEAMSHIP

ЕВРОПЕЙСКИЙ НАВИГАЦИЯ В ЧЕРНОМ МОРЕ В ПЕРИОД ПАРОХОД

Özgür YILMAZ**

ÖZ

19. yüzyıl ticaretlerinde görülen değişimler buharlı gemilerin kilit rollerini ortaya koymaktadır. Avrupalıların Güney Karadeniz sahillerine yaptığı ilk ticaret teşebbüsleri yelkenli gemiler ile başlasa da 1836 yılından itibaren bu sularda buharlı gemilerin seferlere başlaması denizcilik faaliyetlerinin niteliğini tamamen değiştirdi. Buharlı gemi teknolojisini elinde bulunduran Avrupalı devletler kısa sürede Karadeniz'deki denizciliğin büyük bir kısmına hâkim oldu. Fakat yine de böyle bir rekabet ortamında Osmanlı denizciliği Karadeniz'de ayakta kalmaya çalıştı. Bu çalışmanın amacı bu rekabet döneminde Güney Karadeniz'de Avrupa buharlı denizciliğinin kuruluşu, gelişimi ve Osmanlı denizciliği karşısındaki durumunu ortaya koyarak 19. yüzyılda Türk deniz ticaretinin bu limanlardaki görüntüsünü ortaya koymaktır. Çalışmanın ana kaynakları İngiliz ve Fransız konsolosluk kaynaklarıdır.

Anahtar Kelimeler: *Karadeniz, 19. Yüzyıl, Avrupa denizciliği, Buharlı gemiler, Trabzon*

ABSTRACT

The changes seen in the commerce of the 19th century revealed the key role of steamships. Although early commercial enterprises of Europeans in the Southern Black Sea begun with sailing vessels, the appearance of first steamship in 1836 had completely changed the nature of maritime activities. European states holding the steamship technology dominated a large part of the Black Sea maritime in a short time. But, in such a competition, the Ottoman navigation tried to survive in the Black Sea. The purpose of this paper is to investigate the beginning and the development of European steamship maritime in the Black Sea and to reveal the status of Turkish maritime across the European dominance in the southern Black Sea ports in the 19th century. The main sources of the study are French and British consular sources.

Keywords: *The Black Sea, 19th Century, European navigation, Steamships, Trabzon*

АННОТАЦИЯ

В 19-ом веке в торговых отношениях ключевую роль сыграло морское пароходство. Европейцы свои первые торговые отношения с жителями южных

* Bu makale 1-4 Kasım 2013 tarihlerinde Bodrum'da gerçekleştirilen, *Uluslararası 2.Turgutreis Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu* 'nda sunulan, fakat yayınlanmayan bildirinin genişletilmiş halidir.

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

берегов Чёрного моря установили ещё при парусных судов. Однако, с 1836-го года, применяя в морском пороходстве пороходы, изменился характер мореходства. Имея технологию пороходства, европейские государства овладели большей частью мореходства черноморья. Не смотря на такие условия пороходство Османского государства всё таки сумела устоивать конкуренцию.

В статье рассматривается вопрос установления и развития европейского морского пороходства на юге черноморья, его противостояние с османским пороходством и морское торговое положение турков в 19-ом веке в южных портах черноморского побережья. В статье, как источники, в основном применены данные английского и французского консулств.

Ключевые слова: Чёрное море, 19-ый век, европейское морское пороходство, пороход, Трабзон.

Giriş

Karadeniz'e paralel uzanan dağların, Anadolu'nun iç kısımlarıyla olan bağlantıları sadece belirli noktalarda mümkün olduğu Güney Karadeniz sahillerinde, tarih boyunca deniz ulaşımı bu sahilleri siyasi ve iktisadi olarak merkezlere ve diğer ticaret mahallerine bağlamıştır. Bu nedenle burada görülen iktisadi faaliyetlerin büyük bir kısmı deniz ticareti şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Deniz sadece ticaretin yapıldığı bir mahal değil, Doğu Karadeniz örneğinde olduğu gibi, sınırlı tarım alanına sahip olan bölgeler için bir yaşam alanıdır. Karadeniz halkının temel geçim kaynağı, balıkçılık, deniz ticareti ve deniz ulaşımı gibi denize bağlı iktisadi faaliyetlerdir. Karadeniz'deki Osmanlı egemenliği, Güney Karadenizli tüccarlara, uzun süre, Karadeniz'in tüm limanlarını kapsayan geniş bir ticari sahada faaliyet imkânı sağladı. 1774'te Rusya, 1784'te Avusturya, 1799'da İngiltere, 1802'de Fransa ve 1806'da Prusya'nın Karadeniz, Tuna ve Boğazlarda ticaret yapma hakkı kazanmasıyla, Karadeniz yavaş yavaş Avrupa ticaret ve denizciliğine sahne olmaya başladı (Kasaba 1993: 32-33). Böylece, Karadeniz'de Osmanlı hâkimiyetinin sona ermesi ve bu denizin yabancı denizciliğe açılması sonucunda, Karadenizli denizciler bu eski ticaret sahasını yabancı denizciler ile paylaşmak zorunda kaldılar.

Bu süreci, Güney Karadeniz limanlarının gösterdiği gelişim ile takip etmek mümkündür. Bulduğu konum itibarı ile başta Trabzon, tarihin en erken dönemlerinden beri en önemli ulaşım faaliyetini deniz yolu ile gerçekleştirmiştir. Dolayısıyla Karadeniz'de ticaretin yoğun olduğu dönemlerde Trabzon'un ve diğer limanların ticareti de aktif olmuş; ticari faaliyetlerin akamete uğradığı zamanlarda ise transit ticaret noktası olan Trabzon'un ekonomik yapısı da gerilemiştir (Yılmaz 2009: 359-382). Bu tarihsel deneyim, 19. yüzyıldaki gelişmelerden de takip edilebilmektedir. Güney Karadeniz'in en aktif limanı Trabzon'un geçirdiği bu dönüşüm bize diğer küçük limanlar hakkında da bilgi vermektedir. Dolayısıyla "*buharlı gemi çağı*" olarak nitelendirebileceğimiz 19. yüzyılda, Güney Karadeniz limanları aynı süreci yaşamış, ticaret ve ulaşımında bu yeni vasitanın sağladığı imkânlardan istifade etmiştir. Bu yeni vasıta Sinop, Samsun, Ordu, Giresun ve Trabzon gibi limanları imparatorluğun ve Avrupa'nın önemli merkezlerine bağlasa da Avrupa iktisadi yayılmasının da bir aracı olmuştur (Ekinci 2006: 36-40).

İlk olarak 1807'de Amerikalı Robert Fulton tarafından Hudson Nehri'nde çalışmaya başlayan buharlı gemilerin Avrupa'da görünmesi ise 1816 yılında, İngiltere ile Fransa arasında Manş Denizi'nde yapılan bir deneme seferleriyle oldu (Kuran 1995: 159). 1819'da ise Atlantik Okyanusu bir buharlı gemi ile 18 günde aşıldı. Osmanlılar, buharlı gemileri çok

geçmeden kendi sularında kullanmaya başladılar. 19. yüzyılın başlarında Osmanlı karasularındaki deniz ulaşımında yelkenli gemiler önemlerini korumakla birlikte, 1820'li yılların sonlarından başlayarak buharlı gemiler de işlemeye başladı. Osmanlı hükümeti ilk olarak 1827'de İngiltere'den bir buharlı gemi satın aldı. Halk arasında “*buğu gemisi*” denilen bu gemiye “*Sürat*” adı verildi. Bir müddet sonra Osmanlılar İngiltere'den bir gemi daha satın aldılar (İlgürel 1995: 146). Fakat daha da önemlisi Amerikalı Foster Rhodes'un ilk Osmanlı buharlı gemisini İstanbul Tersanesi'nde inşa etmesidir (Düzcü 2013: 113-127; Kuran 1995: 159). Çok geçmeden yabancı şirketler Osmanlı karasularında da bu yeni vasıtayı kullanmaya başladılar. Yabancı şirketlerin Osmanlı karasularındaki faaliyetlerine bakıldığında, 1833'te Rusların Odesa Kumpanyası İstanbul'a ilk seferini düzenledi (Quataert 2004: 920). 1834'de ise Avusturya'nın Tuna Kumpanyası vapurları Kalas limanında boy gösterdi. 1836'dan itibaren bu şirkete ait *I. Ferdinand* adlı gemi, İlhakçı-Tulca ve Varna'ya uğramak üzere Kalas-İstanbul hattında on beş günde bir muntazam seferler yapmaya başladı (Ekinci 1998: 40). Beyrut limanına ilk buharlı gemi 1836'da, Kızıldeniz'e de 1840 yılında girdi (Quataert 2004: 920). Güney Karadeniz limanlarının bu yeni araçla tanışması, buharlı gemilerin Osmanlı karasularına girişinden hemen sonra gerçekleşmiştir. 19. yüzyılın ilk otuz yılına kadar Güney Karadeniz'in en önemli limanı olan Trabzon'un Avrupa ile deniz bağlantıları yok denecek kadar azdı. Trabzon daha çok, İstanbul ve İzmir gibi büyük limanlardan sonra gelen önemli bir ara liman hüviyetindeydi. Önceleri bir ara liman vazifesini gören Trabzon, zamanla Avrupa ile doğrudan seferlerin yapıldığı liman haline geldi (Tozlu 1997: 52-53).

Trabzon merkezli olarak Avrupa denizciliğinin Karadeniz limanlarında göstermiş olduğu değişimi bizzat yabancı kaynaklardan da izlemek mümkündür. Trabzon'daki Fransız konsolosların 1830'lu yıllardan itibaren, yani Osmanlı-İran transit ticaretinin Trabzon üzerinden gerçekleşmeye başladığı dönemden itibaren, senelik ticaret raporlarının yanı sıra üçer aylık dönemler halinde denizcilik raporları da hazırlamaya başladılar. Bu raporlarda Trabzon'a gelen gemilerin nerden geldikleri, bandıraları sayıları ve aynı şekilde de limandan çıkan gemilerin tonajlarına dair ayrıntıları belirtiyordu. Konsoloslar bu raporlarında yavaş yavaş Avrupa denizciliğinin yükselişine de işaret etmekteydiler. Zira önceleri denizcilik faaliyetlerini tanımlamak için “*Navigation de Caravane de Trébizonde*” yani “*Kervan Denizciliği*”, diğer bir ifade ile yelkenli gemiler ile yapılan deniz taşımacılığı şeklinde ifade ederlerken önce İngiliz, arkasından da Avusturya buharlı gemilerinin Karadeniz'de seferler yapmaya ve deniz taşımacılığının büyük bir kısmını gerçekleştirmeye başladıkları 1838 yılının dördüncü çeyreğinden itibaren bu tanımlama “*Navigation de Trébizonde*” şekline dönüşmüştür. Fakat yine de “*Kervan Denizciliği*” tabiri Avrupa'nın ve Osmanlı İmparatorluğu'nun büyük limanları dışında kalan iskelelerindeki kabotaj denizciliğini ifade etmek için kullanılmaya devam etmiştir (Ubucini 1853: 419). Bu bakımdan Karadeniz'de Avrupa ticaretinin niteliğinin değişimini ve bunun karşısında Osmanlı denizciliğinin durumunu izleyebileceğimiz en önemli kaynaklar konsoloslar veya buharlı gemi şirketi acentelerinin kaleme aldığı senelik ticaret ve denizcilik raporlarıdır. Bu bağlamda önemli limanlardaki konsolosların her yıl hazırlamış oldukları bu senelik raporlar zamanla daha ayrıntılı bir şekilde denizcilğe tahsis edilmiş kısımlara yer vermeye başlamışlardır. Hatta bu ticaret raporları her yıl yayınlanmak suretiyle ayrı bir kaynak haline de getirilmiştir. Bunlar içinde İstanbul'da yayınlanan “*Annuaire Orientale du Commerce*” ve İngiliz hükümetinin yayınladığı “*House of Commons Parliamentary Papers*” başlığı altında “*Accounts and Papers*” adlı kısımda ticaret ve denizcilik ile ilgili önemli bilgiler yer almaktadır (Baskıcı 2005: VII-VIII). Yine Fransa örneğinde ise aynı nitelikte yayınlanan “*Annales du Commerce Exterieur*” gibi raporları ve Messageries

Maritimes Şirketi'ne bağlı acentelerin hazırladığı ait yıllık faaliyet raporlarının yer aldığı "Archives de l'Association French Lines"(AAFL) arşivindeki raporları da burada belirtmek gerekmektedir (Uygun 2013: 14). Özetle, sadece denizcilik açısından değil Osmanlı ticaret tarihi açısından bu kaynakların zenginliği ortadadır (Kütükoğlu 1983: 151-166). Bu çalışmada daha çok Fransız konsolosluk arşivinde yer alan Trabzon ile ilgili yazışmalar ve ticaret raporlarının yanı sıra yine Trabzon ile ilgili Accounts and Papers adı altındaki İngiliz konsolosluk raporlarından istifade edilerek Avrupa denizciliğinin Karadeniz'deki durumuna ve gelişimine işaret edilecektir.

Buharlı Gemilerin Karadeniz'e Girişi

Yukarıda da belirttiğimiz gibi 1830 yıllar deniz ticaretindeki değişimi incelememiz açısından önemli bir dönüm noktasıdır. Temelde buharlı gemilerin Osmanlı sularına girişi ile doğrudan bağlantılı olan bu süreç bizzat limanlar üzerinden de izlenebilmektedir. Karadeniz limanlarında serbest ticaret yüzyılın başlarında yapılan antlaşmalar ile Avrupalı gemilere de tanınmış bir haktı. Fakat yine de Osmanlılar, Çanakkale ve İstanbul Boğazlarında sıkı denetimi elinde tutması nedeniyle, 1829'da Rusya ile imzaladığı Edirne Antlaşması'na kadar belirli hak ve öncelikleri kullanmaya devam etti (Yılmaz 2014: 234). Oysaki Edirne Antlaşması, savaşın galibi Rusya'ya yeni ekonomik ve politik avantajlar verdi. Karadeniz'in Rusya ve arkasından öteki Avrupalı devletlerin denizciliğine ve ticaretine tam olarak açılması ve bunlara Boğazlardan serbest geçiş hakkının verilmesi, bu bölgede adı geçen ülkelerin ekonomik aktivitelerinin artmasını sağladı. Bu antlaşmanın etkileri özellikle Trabzon üzerinden izlenebilir 1828 yılında ihracat 217.500; ithalat ise 1.105.000 ruble idi. Çok geçmeden bu rakamlar 1830 yılında ihracatta 752.000; ithalatta ise 5.270.000 rubleye yükseldi (Turgay 1983: 301). Bu dönüşüm sürecini yine Fransız konsolosluk belgelerinden izlemek mümkündür. Trabzon limanının kazandığı önemi göstermek için limandaki hareketliliğe ilişkin tablolar hazırlayan Victor Fontanier 1830 yılına kadar 10'dan fazla Avrupalı geminin ziyaret etmediği Trabzon limanına bu sene 26 geminin geldiğini, bu gemilerin Trabzon'a getirdiği malların büyük bir kısmının İran'a ihraç edilecek mamul mallar olduğunu belirtiyordu. Konsolosun hazırladığı tabloya bakıldığında, gelen gemilerin 11 Avusturya; 3 Rus; 2 Sardunya; 3 Toskana; 2 İyon adaları; 3 Napoli; 1 Yunan ve 1 İngiliz gemisi olduğu görülür (AMAE, CADN, Constantinople, Ambassade, Série D, Trébizonde (*Bundan sonra, AMAE, CADN, Trébizonde*), 3, Fontanier'den Guillemot'ta, 2 Şubat 1831). Sayıları gittikçe artan Avusturya ve Sardunya gemileri İtalya'dan hareket ederek Sicilya'dan tuz yüklemekte ve bu tuzu Anadolu sahillerine sattıktan sonra Rus limanlarından hububat almaktaydılar. Konsolosun bir sene sonrası için verdiği rakamlara göre Avrupalı gemilerin sayısı, 2 Napoli; 10 Rus; 7 İyon adaları, 14 Avusturya; 7 Sardunya ve 2'si İngiliz bandıralı olmak üzere 42'ye yükselmişti (Yılmaz 2014b: 179).

Fontanier Avrupalı gemilerin sayısındaki artışa işaret etse de toplam denizcilik verilerinin bununla sınırlı olmadığını, Türk gemilerinin Avrupa gemilerinden iki kat daha fazla olduğunu ve bunların da büyük bir kısmının İran'a gönderilecek mamul malların taşımacılığını yaptığını belirtiyordu (AMAE, CADN, Trébizonde, 3, Fontanier'den Baron de Varenne'e, 15 Ocak 1832). Yine de buharlıların görülmesine kadar İngiliz, Sardunyalı, Rus ve İyon bandıralı gemiler İstanbul ile Karadeniz ve Azak Denizi'ne doğru seferler yapmayı devam ettirmişlerdir. Fakat bu sınırlı Avrupa denizciliği taşımacılık buharlı gemilerin seferlere başlaması ile daha da genişleyecektir.

19. yüzyılın ilk yarısında, Güney Karadeniz limanlarının Avrupa piyasaları ile entegrasyon sürecinde başta, Trabzon ve Samsun gibi önemli limanların ticaretinin

yükselmesinde şüphesiz buharlı gemilerin bu sulara seferler yapmaya başlamasının önemli bir etkisi bulunmaktadır (Issawi 1970: 1; Turgay 1983: 302; Yılmaz 2008: 517-536). Bu konuda Trabzon-İstanbul arasında 1836 yılının baharında seferlere başladığını gördüğümüz ilk buharlı gemi bir İngiliz şirketine ait *Essex*'ti (AMAE, CADN, Trébizonde, 3, Outrey'den Roussin'e, 10 Ocak 1834).² Özellikle Tuna yoluyla Karadeniz'de önemli bir hamle yapan Avusturya şirketlerinden önce İngiliz denizciliğini burada görmek şaşırtıcı değildir. Zira İngiltere, Trabzon üzerinden İran'a doğru yapılacak transit ticaret için daha kısa yollar arıyordu. Transit ticaretin büyük bir kısmını İngiliz tekstil ürünlerinin oluşturduğu bu yeni ticarete İngilizler Trabzon'a yapılan mal sevkiyatını bu yeni vasıta ile hızlı bir şekilde gerçekleştirmeye başladılar. Burada ilginç olan ise bu geminin Samsun'a da uğramasıydı. *Essex*, İstanbul-Samsun-Trabzon arasında, on beş günde bir Trabzon'a uğrayarak seferlere başladı. Trabzon'daki Fransız konsolosu, Güney Karadeniz'deki deniz taşımacılığındaki bu dönüm noktasına dair ilginç ayrıntılar aktarmaktadır. Konsolos Outrey'e göre, düşük yolcu, taşıma kapasitesi ve bazı harcamalar ile *Essex*'in ilk yılında kâr etmesi zor olsa da, İstanbul'dan üç günde Trabzon'a varan bu hızlı ve yeni ulaşım vasıtası, yelkenli gemilerin iş kapasitesini önemli oranda düşürecek ve pek çok tüccarı kendine çekerek zamanla önemli kârlar elde edecekti (AMAE, CADN, Trébizonde, 3, Outrey'den Roussin'e, 9 Nisan 1836)

Tuna sayesinde oldukça stratejik avantaja sahip olan Avusturya'nın da bu yeni hatta çok geçmeden yer almaya başladığı görülmektedir. Kaynakların bize verdiği bilgilere göre, ilk Avusturya buharlı gemisinin Trabzon'a geliş tarihi olan 1837'den önce, Avusturya 1834 yılında bazı girişimlerde bulunmuştur. Bu tarihte Avusturya'nın tasarısına göre konulması düşünülen seferde buharlı gemiler Viyana'dan hareket ederek Tuna yolu ile Karadeniz'e, buradan İstanbul'a ve daha sonra da Trabzon'a uğrayacak ve aynı yolu takip edip başlangıç noktasına geri dönecekti (AMAE, CADN, Trébizonde, 3, Outrey'den Roussin'e, 6 Mayıs 1834).³ Fakat Avusturya bu şekilde tasarımlarda bulunurken İngiltere 1836 Eylül'ünde *Crescent* adlı diğer bir gemiyi hizmete sokmuş ve arkasından bu hatta Osmanlı gemileri de işlemeye başlamıştır (Saydam 1998: 286; Ekinci 1998: 40).⁴ Avusturya tarafından asıl girişim *Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft*, firmasının *Fernando* adlı geminin hizmete girmesiydi. Bu şekilde Avusturya denizciliği Güney Karadeniz'de önemli bir atılım gerçekleştirdi. Ayrıca Avusturya, Temmuz 1837'de İngilizlerin *Crescent* adlı gemisini de satın aldı (Issawi 1980: 161-165). Böylece *Fernando/Ferdinando* ve *Matternich*'ten sonra *Crescent* ve daha sonra da bu sularda görülen *İstanbul* ve *Maria* adlı gemiler ile Avusturya deniz taşımacılığının önemli bir kısmını gerçekleştirmeye başladı. Issawi'nin İngiliz konsolosluk belgelerine göre hazırladığı ve 1836-1841 yılları arasında Trabzon'daki buharlı gemi trafiğine ilişkin verdiği bilgilere göre, 1839'dan itibaren İngiliz gemileri seferlerini durdurdu. Böylece *Eser-i Ticaret* ve *Zibaşi-i Ticaret* gemileri ve Avusturya'nın saydığımız gemileri Güney Karadeniz'deki deniz taşımacılığında yeni bir rekabet dönemini başlattılar.

² Bu sulara İngilizlerin daha önce başka gemileri de denediği görülmektedir. İngilizler 1833 yılında daha evvel Amerika'ya köle taşıma işi için inşa edilen *Şah* adlı bir gemiyi bu sulara nakliye işi için hizmete sokmuştur.

³ Bu tarihte sanayisine yeni bir pazar açma arayışında olan Avusturya'nın Trabzon'da bir konsolosu bulunmadığı için tasarlanan bu seferler ile ilgili olarak Avusturya hükümeti Trabzon'daki Rus konsolosu Gherzi'yi görevlendirmiştir. Rus konsolosu atılacak olan bu adının şehrin ticari durumu için oldukça önemli bir gelişme olduğunu belirtmektedir.

⁴ Osmanlı hükümeti buharlı gemi trafiğinde yaşanan bu canlılığa ayak uydurmaya çalışmış ve özellikle Avusturya gemileri karşısında Türk gemilerini koruyan bir dizi tedbir almıştır. Bunun yanında vapur şirketi kurmak isteyen müteşebbislere gerekli kolaylığı da göstermiştir.

Bu rekabet sadece Trabzon'da değil, İstanbul-Trabzon arasında yer alan ve tüm gemilerin uğradığı Sinop ve Samsun limanlarında da görülmeye başlandı. Daha da önemlisi, Trabzon'a gelen buharlı gemilerin toplam tonajının 1836'da 3.664 iken 1841'de 13.124'e çıkması olmuştur (Issawi 1980: 161-165).

İlk dönemlerde Osmanlı denizciliğinin tam olarak şirketleşemediğini görmekteyiz. Trabzon'a işleyen Osmanlı gemilerine baktığımızda bunların birinin bir Ermeni sarrafa, diğerinin de bir Avrupa tüccarına ait olduğu görülür. Bunlardan Ermeni tüccara ait olanı 1839 yılında Samsun'da batmış ve Avrupa tüccarına ait olan 140 beygirlik gemi ise 1842'de ikinci bir geminin gelmesine kadar bu sulara on beş günde bir seferlerine devam etmiştir (Kütükoğlu 1995: 166; Issawi 1980: 165).⁵ Osmanlı hattı, Avusturya gemileri İngiliz hatlarından daha sonra kurulmuş ise de Osmanlı gemileri taşımacılıkta kısa sürede önemli bir konuma geldiler. Böylece Osmanlı gemileri ile Avusturya gemileri arasında önemli bir rekabet ortaya çıktı (Curzon 1854: 24). 1841'den itibaren Avusturya gemilerinin İstanbul-Trabzon arasındaki seferleri düzenli bir hale geldi (Jacops 1855: 298). 1842 yılında ikinci bir Osmanlı gemisinin seferlere başlamasıyla, Osmanlı vapurları ücretlerde indirimde gitmiş ve böylece Avusturya vapurlarına ciddi rakip olmuşlardır (Kütükoğlu 1995: 166). Fransız konsolosuna göre bu rekabet, yeteri kadar yük alamayan bu iki şirketin iş hacmini etkilemiştir. İşte bundan dolayı, Ekim 1842'de Osmanlı ve Avusturya yetkilileri bu durumu görüşmek için bir araya geldi. İki taraf arasındaki mutabakata göre bu hatta Avusturya ve Osmanlı gemilerinin birbirini takip edecek şekilde işlemesine karar verildi (AMAE, CADN, Trébizonde, 5, Outrey'den Bourgueney'ye, 29 Ekim 1842; Issawi 1980: 166; Turgay 1976: 107).⁶ Bu düzenleme ile Trabzon'a gelen gemi sayılarında azalma olsa da Trabzon'a gelen gemiler iyi bir yük ile geldiğinde, ticarete bir gecikme ve zarar olmamıştı (AMAE, CADN, Trébizonde, 5, Clairambault'tan de Butenval'e, 11 Şubat 1845).⁷ Fakat bu düzenlemenin artan ticaret potansiyeline çok uygun olduğunu söylemek zordur. 1838'den beri bu sulara etkinliğini yitiren İngiliz denizciliği 1846'da yeni bir hamle yaptı. Bu tarihte, İngiliz *Peninsular and Oriental Company*'nin gemilerinin bu hatta seferlere başlaması ile daha önce var olan Osmanlı-Avusturya rekabetine başka bir şirketin gemileri de eklenmiş oldu (Kütükoğlu 1998: 100). *Peninsular and Oriental Company*'nin Trabzon'a seferlere başlaması, o zaman kadar İngiltere ile doğrudan bağlantı kuramayan tüccarlara yeni imkânlar tanıdı (PRO FO, 78/703, 1846 Trabzon Ticaret Raporu). Bu şirketin gemilerinin bu hatta seferlere başlaması bize, piyasada nakliye için yeterli mal olduğunu, dolayısıyla ticaret potansiyelinin yüksekliğini göstermektedir. Hatta zaman zaman İstanbul-Sinop-Samsun-Trabzon hattında işleyen buharlı gemilerin yetersiz kaldığı

⁵ Kütükoğlu bu bilgileri Trabzon'daki İngiliz konsolosluk arşivlerine dayandırarak belirtmektedir. Dolayısıyla aynı dönemde aynı kaynaktan Issawi'nin hazırladığı tabloda Osmanlı bandırası taşıyan gemiler *Eser-i Ticaret* ve *Zibaşı-i Ticaret* olarak geçmektedirler. Eğer bu bilgileri birleştirecek olursak, Kütükoğlu'nun Ermeni Tüccara ait olduğunu belirttiği gemi Issawi'nin tablosuna göre *Eser-i Ticaret* gemisidir. Çünkü *Eser-i Ticaret*'in 1840'daki gemi hareketlerinde adı yoktur. Dolayısıyla buradan *Zibaşı-i Ticaret*'in de Avrupa tüccarına ait olduğu anlaşılmaktadır.

⁶ İngiltere'nin Trabzon konsolosu Stevens'a göre bu antlaşma Trabzon'da, Osmanlı şirketinin ortağı olan vali (Osman Paşa) tarafından ihlal edilmişti. Hata vali, Osmanlı tebasının Avusturya buharlı gemilerini kullanmalarını da engellemişti. Bu engelleme sadece Samsun'da Avusturya şirketinin 2.000 sterlin zarar etmesine neden olmuştu.

⁷ 1844 yılında Trabzon limanına giren-çıkan tüm gemilerin bandıralarına bakılacak olursa burada Avusturya'nın ne derece etkili olduğu anlaşılır. Bu senenin rakamlarına göre limana giren ve çıkan gemilerin sayısı şu şekildedir: 159 Osmanlı, 69 Avusturya; 12 İngiliz; 6 Yunan 4 Rus ve 1 İyon gemisi.

da görülüyordu. Mesela 1845'te, İstanbul piyasasında yeterli nakliye vasıtası olmadığı için İran'a gitmek üzere bekleyen malların nakliyesi gecikmişti. Pek çok tüccar mallarını göndermek için iki ay kadar beklemek zorunda kalmış, mallarını göndermek isteyenler de buharlı gemi şirketlerinin belirlemiş olduğu tarifeden çok daha yüksek navlunlarla karşılaşmışlardır. Bu durum Trabzon ticaretine zarar vermiştir (AMAE, CADN, Trébizonde, 5, Clairambault'dan Bourgeney'e, 26 Ocak 1847).

Gemi ihtiyacı sadece İstanbul'dan Trabzon'a gelecek mallar için değil, Trabzon'dan gidecek mallar için de hissedilmekteydi. Benzeri bir durum 1847 yılında gerçekleşti. Avusturya'nın Lloyd Şirketi Trabzon'da sadece mukaveleli olarak İran mallarını almakta ve bundan ötürü Trabzon'un yerli tüccarlarının mallarına yer kalmamaktaydı. Trabzon tüccarının karşılaşmış olduğu bu zorluk üzerine Trabzon Müşiri Halil Rıfât Paşa bu durumu İstanbul'a bildirmiştir. Bunun üzerine hem *Tersâne-i Âmire* hazinesine bir kâr hem de söz konusu tüccarların ticaretine yardımcı olmak için Tersâne-i Âmire vapurlarından *Eser-i Cedid*'in birkaç defa Trabzon taraflarına gelerek, burada biriken malları taşımaya karar verilmişti (BOA, İ. DH. 134/6906, 14 M. 1263/6 Ocak 1847; BOA, C. İKTS. 28/1374, 18 M. 1263/10 Ocak 1847; Kaleli 1998: 123-124; Kütükoğlu 1995: 167).

Bu süreçte Osmanlı gemiciliğinin karşılaştığı sorunların başında, yeterince geniş bir filoya sahip olunamaması ve gemilerin bakımlarının yapılamaması gibi bazı teknik eksiklikler yer almaktadır (Düzcü 2013: 119). Zira sınırlı sayıda gemi ile gün geçtikçe artan ticari faaliyetleri karşılamak çok zordu. Bu konuda yaşanan sıkıntıları arşiv belgelerinde de görmek mümkündür. Mesela Trabzon'a işleyen Ereğli adlı vapur tamiratta olması nedeniyle bu hatta sadece *Üsküdar* adlı vapur kalmıştı. Bu nedenle tüccar ve yolcuların zorlukla karşılaşmamaları için Üsküdar vapuru yükünü aldıktan sonra Avusturya vapurlarının da kullanılması yönünde Trabzon valisine yazılar gönderilmiştir (BOA, C. İKTS. 29/1440, 19 Z.1258/21 Ocak 1843). Güney Karadeniz'deki seyrüsefer için temelleri 1842 yılında atıldığını gördüğümüz Osmanlı-Avusturya antlaşmasının 1845'e kadar devam ettiği anlaşılmaktadır (PRO FO, 78/654, Frank Stevens'in 1845 Trabzon Ticaret Raporu). Bu zorluklara bir de yaşanan gemi kazaları eklenince Osmanlı gemiciliği için oldukça önemli kayıplar ortaya çıkmıştır. 1845 yılında Türk şirketine ait en iyi iki geminin çarpışması hem bu şirket nezdinde hem de halk arasında büyük bir üzüntüye neden oldu. Bu gemilerden biri *Mecra-i Ticaret* diğeri de *İskender* adlı gemilerdi. Bu gemilerden Mecra-i Ticaret batmış, İskender adlı gemi ise çok ağır hasar almış ve tamir için İstanbul'a gönderilmişti (BOA, İ. DH. 105/5319, 9 B. 1261/14 Temmuz 1845; AMAE, CADN, Trébizonde, 5, Clairambault'dan Bourgeney'e, 21 Temmuz 1845). Fakat burada çok kötü bir şekilde tamir edildi. Geminin bu durumu tüccarların gözünü korkutmuştu (PRO FO, 78/654, Frank Stevens'in 1845 Trabzon Ticaret Raporu). Teknik eksikliler bu dönemde Osmanlı denizciliğinin gerilemesine neden oldu. Lloyd Şirketi'nin bazı gemilerini Tuna hattına çekmesi ve Avusturya gemilerinde bazı düzensizliklerin ortaya çıkmasıyla Trabzon ve İstanbul piyasalarında mal birikmeleri meydana geldi (AMAE, CADN, Trébizonde, 5, Clairambault'dan Bourgeney'e, 26 Ocak 1846). Bu açığı ise İngiliz gemileri telafi etmiştir. Ekimin ortasından yılın sonuna kadar İngiliz Oriental ve Peninsular şirketine ait dört İngiliz gemisi, *Achille*, *Düke*, *Carnivall* ve *Jaques*, bu mal birikimini eritmişler ve rakip firmaların bu hattı ihmal etmeleri nedeniyle kârlı bir iş çıkarmışlardı (PRO FO, 78/654, Frank Stevens'in 1845 Trabzon Ticaret Raporu; AMAE, CADN, Trébizonde, 5, Clairambault'dan Bourgeney'e, 26 Ocak 1846 ve 7 Ekim 1845). Osmanlı şirketi bu şekilde zorluklar yaşadığı bu hatta rekabet edebilmek için yeni gemilere ihtiyaç duymuştur. Bundan dolayı Trabzon'a işlemek üzere Londra'da vapur inşa ettirilmesi için siparişler verilmiştir (BOA, İ. DH. 121/6170, 2 Ca 1262/28 Nisan 1846). Bu gemiler İngiltere ve Trieste'de yapılacaktı ve

bunların Mayıs 1847’de seferlere başlaması bekleniyordu (AMAE, CADN, Trébizonde, 5, Clairambault’dan Bourgeney’e, 20 Ocak 1847).

Tablo 1: 1847 Yılında Trabzon’a Gelen Buharlı Gemiler

Bandırası	Adı	Gücü (beygir)	Tonaj
İngiliz	Euxin	450	825
"	Sultan	450	728
"	Erin	380	532
"	Achille	450	586
"	Jagues	306	497
Avusturya	Austria	360	458
Osmanlı	Vasıta-i Ticaret	300	500

Kaynak: AMAEF, CADN, Trébizonde, 5.

Bu dönemde Karadeniz’de İngiliz ve Avusturya denizciliğinin artışına şahit olan Fransızlar da bu yeni sahada görünmeye yönelik zemin aramaya başladılar. 1845 yılında Marsilya’da Rostand biraderlerce küçük bir aile şirketi olarak kurulan *Rostand et Compagnie* veya *Compagnie des Paquebots à Vapeur du Levant du Vapeur* olarak bilinen şirket (Berneron-Couvenhes 2007: 56-57; Uygun 2013: 203) Marsilya-İstanbul arasında seferlere başladı. Hatta Trabzon’daki Fransız konsolosu Clairambault’ya göre Rostand Kumpanyası 1 Ocak 1846’dan itibaren seferlerini Samsun’a kadar uzatmaya dair planlar yapmaktaydı. Fakat sınırlı bir filoya sahip olan bu şirket Lloyd ve Avusturya ve Oriental ve Peninsular şirketleri ile rekabet edebilecek durumda değildi (Uygun 2013: 28). Gerçekten de Clairambault, Rostand Kumpanyası’nın Karadeniz’de seferlere başlamasının İngilizleri memnun etmeyeceğini, İngilizlerin bu projeye karşı çıkacaklarını tahmin ediyordu (AMAE, CADN, Trébizonde, 5, Clairambault’dan Guizot’ya, 21 Ekim 1846). Herhalde hem bu rekabet hem de filo eksikliği yüzünden bu şirketin Karadeniz’de sefer planları gerçekleşmedi.

Fakat 1847’de İngiliz gemilerine önemli kârlar bırakan bu ortamın çok uzun süremediği görülmektedir. Bu sene Trabzon-Liverpool arasında seferler yapan üç İngiliz gemisinden ikisi battığı için bu şirket seferlerini kesti. Bu kayıp Liverpool’dan gelen tüm mallar için yapılan başarılı girişimin de sonu olmuştu. 1847’de Peninsular and Oriental Şirketi Trabzon ve İstanbul arasında işleyecek özel gemi seferleri koydu; fakat bundan Aralık ayına doğru vazgeçti (AMAE, CADN, Trébizonde, 5, Clairambault’dan Guizot’ya, 21 Ekim 1846). Mesela İngiliz Oriental and Peninsular Şirketi vapur eksikliğini gidermek için Trabzon-İstanbul hattında, İranlı ve Gürcü tüccarların mallarını İstanbul’dan aldıkları en yoğun dönem olan güzün başlangıcında ikinci bir geminin hizmete sokulmasını teklif etmiştir. Aynı şekilde Osmanlı şirketinin de ayda iki defadan fazla düzenli sefer yapması planlandıysa da bunlar gerçekleşmemiştir (AMAE, CADN, CCC Trébizonde, 6, Clairambault’dan de Sahitte’e, 26 Şubat 1850).

İstanbul’dan gelerek Sinop, Samsun ve Trabzon’a uğrayan Osmanlı, Avusturya ve İngiliz şirketleri bu limanları, İstanbul ve imparatorluğun diğer limanlarına ile Avrupa’nın önemli limanlarına da bağlıyordu. Bunun yanında buharlı gemi hatları bu limanları Karadeniz’in diğer limanlarına da bağlıyordu. Bu süreçte gerek Osmanlı şirketi gerekse de diğer şirketler seferlerini Batum’a kadar uzatmaya da çalışıyorlardı. Bu hatta ilk olarak Avusturya’nın Lloyd şirketi Batum’a kadar uzanan bir sefer koydu. Daha sonra Osmanlı şirketi de Lyod şirketini takip ederek Batum’a uğramaya başladı (BOA, A. AMD, 33/100, 9

S. 1268/4 Aralık 1851; BOA, A.MKT, MHM, 51/30, 25 S. 1269/8 Aralık 1852; BOA, A. MKT. NZD. 68/26, 24 S. 1269/7 Aralık 1852).⁸ Karadeniz’de gelişen ticaret, buharlı gemi şirketlerini de

de bazı ara limanlar hakkında araştırmalar yapmaya teşvik etti. Her ne kadar Sinop buharlı gemilerin başlıca durak yerlerinden biri olsa da Sinop’un iç kısımlara doğru olan yol koşullarının iyileştirilememesi İnebolu’yu alternatif bir liman olarak ortaya çıkardı. Trabzon’daki Fransız konsolosu Clairambault da İnebolu’nun Çorum, Yozgat, Kastamonu ve Çankırı ticareti için bir çıkış kapısı olması itibarıyla buharlı gemilerin buraya uğramaları gerektiğini ifade ediyordu. Dolayısıyla Osmanlı sularında yerleşmeye çalışan Fransız denizciliğinin deniz ticareti bakımından önemli bölgeleri incelediğini görmekteyiz (AMAE, CADN, Trébizonde, 5, Clairambault’dan Fransız Maslahatgüzarına, 25 Mayıs 1848).

19. Yüzyılın İkinci Yarısı: Buharlıların Zirvesi

Osmanlıların 1845’te yaşadıkları gemi kaybı sonrasında Osmanlı şirketinin Trabzon-İstanbul hattındaki seferleri üç yıl kadar akamete uğradı. 1848’de İstanbul-Trabzon hattında Osmanlı buharlıları tekrar görülmeye başlandı. Hatta çok geçmeden Osmanlı gemileri ticaretin önemli bir kısmını gerçekleştirir hale geldiler. 1851 yılında bu hatta işleyen yedi büyük buharlı geminin dördü Osmanlı, ikisi Avusturya ve biri de İngiliz gemisiydi. Bu gemiler Sinop ve Samsun’dan sonra Giresun’a da uğrayarak İstanbul-Trabzon arasında sefer yapıyorlardı. Karadeniz’deki limanların birbiri ile olan bağlantıları açısından bu dönemde, Rusların Redutkale-Batum-Trabzon hattında seferler koyması söz konusu oldu (AMAE, CADN, CCC, Trébizonde, 6, Clairambault’dan Dışişleri Bakanlığı’na, 15 Mart 1852). Yüzyılın ortasında Osmanlı şirketi, yeni ve güçlü gemilerle taşımacılığın büyük bir kısmını gerçekleştirmeye başladı. Osmanlı gemilerini, Avusturya ve İngiliz gemileri takip ediyordu. Bu şirketler ticari emtiyanın yanında 1851 yılında İstanbul’a 17.300 yolcu taşıyarak önemli oranda ekonomik bir kazanç elde etmişlerdi. Trabzon-İstanbul hattına işleyen buharlı gemilerin en büyükleri Osmanlı hükümetine ait olan 450 beygirlik iki gemiydi. Ottoman Steam Navigation Şirketi’ne ait gemiler ise 25-350 beygir; Lloyd firmasının iki gemisi ise 250-350 beygir; İngilizlerin tek gemisi ise 300 beygir gücündeydi (Commercial Review 1852: 28-38). Buradan da anlaşılacağı üzere, Osmanlı gemileri önemli bir hazırlık devresinden sonra bu hatta etkin bir rol oynamaya başladılar.

Trabzon-İstanbul arasındaki ticaret ve taşımacılığın sürekli yükselmesi deniz ticaretinde yeni şirketlerin iştahlarını da kabartmıştır. Osmanlıların önemli siyasi ve iktidari müttefiki olan Fransızların Karadeniz’deki deniz taşımacılığında geri planda olmaları konsolosların çok yakındığı bir durumdu. Fakat bu konuda 19. yüzyılın ilk yarısında Messageries Nasyonal şirketi ile Akdeniz’de posta taşımacılığı yapan Fransız denizciliği Karadeniz ile ilgilenmeye başladı. Trabzon’daki Fransız konsolosu Clairambault Ekim 1852’de Fransız dışişlerine Trabzon’daki denizcilik faaliyetleri yanında Trabzon’a işleyen buharlı gemiler hakkında bir rapor sundu. Elbette bu rapor, bu hatta kurulacak olan Fransız buharlı gemi şirketi hattının iş potansiyelini ölçmeye yönelikti. Clairambault bu raporunda, şirketlerin merkezleri, sefer güzergâhları, kârları, harcamaları ve aralarındaki rekabet gibi

⁸ Bu hatta işleyen Osmanlı gemilerinin düzensiz çalıştıkları anlaşılmaktadır. Zira 1852 yılında bu hatta çalışmak üzere gemi taleplerinin olması ve burada işleyecek gemilerin olmaması bu hatta karşılaşılan en önemli sorunlardı. Zira yukarıda da bahsedildiği gibi bu hattın kârlı olması konusunda konsolosun yaptığı değerlendirmelerin doğru çıktığı görülmektedir. Burada işleyen Eser-i Hayr vapurunun masraflarını karşılayamadığı için seferden çekilmesi ve yerine başka bir vapurun gönderilmesi söz konusudur.

değişik konularda tespitlerde bulundu (AMAE, CADN, Trébizonde, 5, Clairambault'dan Dışileri Bakanlığına, 1 Ekim 1852). Nitekim çok geçmeden Fransız denizciliği de Karadeniz'de görünmeye başladı.

Daha çok Avusturya gemileri ile sıkı bir rekabet içinde olan Osmanlı gemileri, İran ile yapılan antlaşmadan da istifade ederek uyguladıkları düşük navlunlar sayesinde önemli kazançlar elde ettiler (Kütükoğlu 1995: 167). Fakat bu yükseliş dönemini Kırım Savaşı sekteye uğrattı. Kırım Savaşı nedeniyle Osmanlı gemilerinin Karadeniz'deki ticari sivil dolaşımı sona ermiştir. Çünkü savaş nedeniyle Osmanlı gemileri ordunun hizmetine sokulmuş ve Trabzon-İstanbul hattında sadece İngiliz ve Avusturyalı gemi şirketleri kalmıştır. Baş başa kalan bu iki şirketin de çok geçmeden rekabete girdikleri görülmektedir. 1854 kışında İngiliz gemileri düzenli seferler gerçekleştirirken, Avusturya gemileri bazı şikâyetlere neden oldu. Bunun üzerine, Lloyd Şirketi bir düzenleme yaparak her beş günde bir İstanbul'dan Trabzon'a seferler koydu. Bu iki firma arasında başlayan rekabette 150 kuruş yerine Lloyd Şirketi 50; İngiliz şirketi ise 20 kuruş bedel ile yolcu taşımacılığına başladı. Özel bir girişimciye ait olan İngiliz gemilerinin Lloyd gibi güçlü bir firma ile bu şartlarda rekabet etmesi zordu ve bundan dolayı gerek yolcu gerekse de ticaret eşyasının normal tarifeden taşınması konusunda İstanbul'dan bazı talimatlar almışlardı (Accounts and Papers (A&P), 1857, vol. 38, İngiliz Viskonsülü Stevens'in 1854 Trabzon Raporu).⁹ Trabzon'daki Fransız konsolosu Poncharra, elçiliğe gönderdiği mektupta, Karadeniz ticareti şüphesiz yakın zamanda çok büyük bir gelişim göstereceğini, Fransız gemilerinin de bir önce burada ticarete başlamaları gerektiğini söyleyerek tonajı yüksek, güçlü gemilerin düzenli bir servis ile büyük kârlar elde edeceğini yazmaktaydı (AMAE, CADN, Trébizonde, 5, Poncharra'dan Walewski'ye, 30 Mayıs 1855).

Kırım Savaşı nedeniyle İstanbul-Trabzon hattında İngiliz ve Avusturya gemileri önemli bir deniz taşımacılığı gerçekleştirdi. İngiliz gemilerinin, Osmanlı ve Fransız hükümetleri tarafından Kırım'daki müttefiklerin iâşesi için kullanılmalrı bu gemilerin Trabzon-İstanbul hattındaki seferlerinde kesintilere neden olmuştu. Buna karşın savaş döneminde Lloyd Şirketi burada çok düzenli bir servis gerçekleştirdi. Şirket 1855 yılında tonajı 1.100 ton ve gücü 400 beygir olan iki yeni gemi inşa ederek bunları Trabzon-İstanbul arasındaki hatta kullanmak üzere tahsis etmişti. Bunun yanında Yunanistan gibi diğer devletlerin de Trabzon ile Manchester arasında gemi seferleri koymak için bazı girişimlerde bulunduğu da görülmektedir (AMAE, CADC, CCC, Trébizonde, 6, Poncharra'dan Walewski'ye, 30 Nisan 1856).

Kırım Savaşı'nın sona ermesinden sonra Osmanlı gemilerinin tekrar Trabzon hattında çalışmaya başlamışlardır. 1856 yılında Avusturya'nın Lloyd Şirketi'nin gemileri 36 sefer yaparken İngiliz gemileri ise 46 sefer yapmıştır. 10 Osmanlı bandıralı gemi ise ticaret yapmak için Trabzon'a gelmişti. 1857 yılının başlarında, İngiliz şirketlerinden biri gemilerini Osmanlılara satmış ve burada 4- 5 geminin işlediği yeni bir hat kurulmuştur (AMAE, CADC, CCC, Trébizonde, 6, Poncharra'dan Walewski'ye, 9 Haziran 1857). Böylece bu geniş filoyla Osmanlı bandırası taşıyan gemiler bu sıralarda kârlı bir iş yapmaya başladı. Osmanlı şirketlerini sırasıyla Avusturya, İngiliz ve Fransız bandıralı gemiler takip etmekteydi (AMAE, CADC, CCC, Trébizonde, 6, Benedetti'den Walewski'ye, 1 Mayıs 1858).

⁹ Bu düşük tarifeye rağmen bu iki firma oldukça yüksek kârlar elde etmişlerdir. Hatta yüksek kapasitelerine rağmen mal taşımacılığını zar zor bir şekilde gerçekleştirmişlerdir.

Kırım Savaşı Karadeniz'in siyasi geleceği için önemli bir dönüm noktası olduğu kadar ticari açıdan da önemli bir dönem başlatmıştır. Savaş ve savaş sonrası dönem Güney Karadeniz limanlarının ticaretlerini en üst sınıra taşıdığı gibi deniz ticaretini de oldukça yükseltti. Zira savaşta Osmanlı Devleti'nin müttefiki olan İtalya ve Fransa'nın da bu sularda buharlı gemiler işletmeye başlaması ve beraberinde de diplomatik temsilcilikler tesis etmesi ticarete görülen artışın bir tezahürüydü. Bu şekilde bu limanlarda ticaret yapan ülkelerin sayısında da artışlar oldu. Bu süreçte burada var olan Osmanlı, Avusturya ve İngiliz gemilerine ilaveten bazı yeni şirketler kurulmuştur. 1856 yılında bu sularda işlemeye başlayan Yunan Şirketi, Trabzon-Manchester arasında sefere başladı. Bu şirket, İran'a giden İngiliz mallarını; dönüşte de İran ve Anadolu mallarını yükleyerek iyi bir kazanç elde etmişti. Bu şirketin kurulması Rumlar arasında sevinçle karşılanmıştır (AMAE, CADN, Trébizonde, 7, Poncharra'dan Thouvenel'ye, 6 Haziran 1856).

Fransız Messageries Maritimes Şirketi Kırım Savaşı sırasında İstanbul-Varna arasında seferler yapıyor ve Kırım'a müttefiklerin ihtiyaçlarını taşıyordu (Berneron-Couvenhes 2007: 126-127). Nitekim şirketin bu öncü çalışmaları daha sonra Güney Karadeniz'de sivil taşımacılık imtiyazını elde etmesine vesile oldu (Uygun 2012: 129). Zaten konsoloslar uzun zamandan beri bu sularda işleyen bir Fransız gemisini görmenin Fransız ticareti için çok faydalı olacağını, bu gemilerin İngiliz gemileri gibi güçlü, tonajlı ve düzenli bir şekilde işlemeleri halinde önemli ekonomik karlar elde edeceğini belirtmişlerdi. Aynı şekilde konsoloslar, Lloyd firmasının taşımacılıkta yaptığı yeniliklerin yapılması durumunda, bu şirket ile sıkı bir rekabete gireceği ve Trabzon-İstanbul hattından başka gemileri olmayan İngiliz firmasının ise bu şirketler ile rekabet edemeyeceğini yazmaktaydı (AMAE, CADN, CCC, Trébizonde, 6, Poncharra'dan Walewski'ye, 9 Haziran 1857). Konsolosların bu yöndeki beklentileri sonunda gerçekleşmiş ve 1857 yılının sonlarına doğru İnebolu, Sinop, Samsun, Giresun ve Trabzon gibi Karadeniz'in değişik yerlerinde acenteliklerin kurulması ile Messageries Maritimes şirketi Güney Karadeniz limanlarında seferlere başlanmıştır (AMAE, CADN, Trébizonde, 8, Benedetti'den Thouvenel'ye, 30 Aralık 1857). Şirketin gemileri Güney Karadeniz limanlarını Suriye, Tuna ve Rumeli vilayetleriyle bağladığı gibi Yunanistan, İtalya ve Fransa'nın önemli limanlarına da bağladı (A&P, vol. 30, 1859, İngiliz Konsolosu Stevens'in 1858 yılı Trabzon Ticaret Raporu). Fakat seferlere başlar başlamaz şirketin *Egyptus* adlı gemisi Giresun açıklarında karaya oturdu. 1861 yılı ise şirket için tam bir felaket yılı oldu. Önce 25 Ocak 1861'de *Sully*'nin Çömlekçi Limanı'nda fırtınadan dolayı batması arkasından da Henry IV adlı geminin Trabzon açıklarında kayalara çarparak batması bu şirketin itibarı için bir darbe oldu (A&P, vol. 30, 1859, Stevens'in 1858 yılı Trabzon Ticaret Raporu; AMAE, CADN, Trébizonde, 8, Benedetti'den Thouvenel'ye, 27 Mart 1858).¹⁰ Messageries Maritimes Şirketi önceleri önemli kârlar elde edemeyip devletten aldığı destekle ayakta kalsa da zamanla önemli iş hacmine sahip oldu. Aşağıdaki tablo Fransız şirketinin zamanla sahip olduğu iş potansiyelini göstermektedir.

1857 yılında kurulan bir diğer hat da The Russian Steam Navigation Company'nin tesis ettiği bir hattır. Odesa'dan hareket edecek olan şirketin gemileri Kırım ve Kafkasya'daki tüm limanlara uğradıktan sonra Batum'a kadar gelecek ve buradan da

¹⁰ Sully adlı geminin Trabzon açıklarında uğramış olduğu kaza ile ilgili olarak ayrıca bkz. AMAE, CADN, Consulat, Trébizonde, 93 bis; Gemi kazaları şirketler için en büyük tehlike idi. Fransız gemilerinden başka 1868 yılında İtalyanların bu hatta işleyen tek gemileri İnceburun açıklarında karaya oturmuş ve bundan dolayı seferlerine bir süre ara vermiştir. A&P, 1868-1869, vol. 59, İngiliz Konsolosu Palgrave'in 1868 Trabzon Raporu.

Trabzon ve diğer Osmanlı limanlarına uğrayacaktı (King 2004: 197-199). Bu hattın kurulması ile başta Trabzon olmak üzere diğer Osmanlı limanları Kırım, Azak Denizi ve Çerkez sahilleri ile bağlanmış oldu. Bir İngiliz şirketi de Liverpool-Trabzon arasında doğrudan fakat düzensiz seferler başlattı. Sık sık Selanik ve İskenderiye'ye uğrayan gemileriyle, Trabzon limanının Osmanlı ve Mısır limanları ile bağlantısını kurdu (Kütükoğlu 1998: 100-101; Turgay 1994: 58-59). Fakat İngiliz şirketinin faaliyetlerinin uzun olmadı. Çünkü Kırım Savaşı sonrasında bu sularda İngiliz denizciliği önemini kaybetmişti. İngiliz şirketlerinin, hükümetlerinden önemli bir sübvansiyon alan Lloyd ve Messageries şirketleriyle rekabet etmesi oldukça zordu (Baskıcı 2005: 72).

Tablo 2: 1860'de Trabzon Limanı'ndaki Hareketlilik

Ülke	Bandıra		İthalat				İhracat			
	Buharlı	Yelkenli	Toplam	Tonaj	Mürettebat	Kargo	Gemi	Tonaj	Mürettebat	Kargo
	Sayı	Sayı	Gemi Sayısı		Sayısı	Değeri (sterlin)	Sayısı		Sayısı	Değeri (sterlin)
İngiliz	1	1	2	480	26	2.826	2	480	26	1.700
Avusturya	52	4	56	34.910	2.435	1.105.420	56	34.910	2.435	556.888
Türk	47	36	83	31.278	2.419	752.805	83	30.244	2.419	293.975
Fransız	52	---	52	21.542	2.334	801.364	52	21.928	2.371	600.805
Rus	32	20	52	19.201	1.740	739.082	52	19.201	1.740	133.935
Yunan	---	12	12	3.277	156	4.200	12	3.277	156	-----
İtalyan	---	10	10	2.978	136	5.011	10	2.978	136	2.800
Moldova	---	3	3	462	30	704	3	462	30	-----
Eflak	---	3	3	485	31	818	3	485	31	-----
.....	---	1	1	231	14	3.900	1	231	14	-----
İyon	---	1	1	391	14	400	1	391	14	-----
Toplam	275			115.235	9.335	3.416.530	268	114.578	9.372	1.590.103

Kaynak: PRO FO 78/167.

Kırım Savaşı'ndan sonra Trabzon ticaretinin önem kazanması burada yeni diplomatik temsilciliklerin açılmasına vesile oldu. Bunlardan biri İtalyan konsolosluğu idi. Şubat 1862'de şehirde bir İtalyan konsolosluğunun kurulmasından sonra bu ülkeye ait Guistiniani şirketi 4 Mart tarihi itibarı ile İstanbul-Trabzon arasında 15 günde bir işleyecek bir hat tesis etti. Bu hattın kurulması beraberinde rekabeti getirdi. Zira İtalyan gemileri Fransız Messageries şirketinin uğradığı limanlara uğramaktaydı ve bundan dolayı Fransız konsolosu daha önce Türk, Avusturyalı, İngiliz ve Rus bandıraları ile yarışan Fransız denizciliğinin yeni bir rakip daha kazandığını yazmaktadır (Yılmaz 2014: 423; AMAE, CADC, CCC, Trébizonde, 7, Prus'dan de Lhuys'a, 6 Mayıs 1863). Zamanla bazı hatların kâr getirmedeği için kapandığını görmekteyiz. 1859 yılında Liverpool-Trabzon arasındaki doğrudan seferler, bu hattı işleten şirketin gemilerinin bazılarını İspanyollara satması nedeniyle kesilmişti (A&P, 1862, vol. 58, İngiliz Viskonsülü Stevens'in 1859 Trabzon Ticaret Raporu). Fransız konsolosu bunun başlıca nedeninin, bu hatta işleyen gemilerin artık kâr getirmemesi olduğunu belirtmektedir. Ticaretin ihtiyacına göre bu hattın daha sonra tekrar açıldığını; fakat bu sefer sadece İstanbul'a kadar gelip mallarını buradan aldığını görmekteyiz (A&P, 1862, vol. 58, İngiliz Viskonsülü Stevens'in 1860 Trabzon Raporu).

İyi bir altyapıya sahip olan Avusturya'nın Lloyd Şirketi'nin gemileri, taşımacılıktaki paylarını yüzyılın ikinci yarısında da devam ettirdiler. Bunda en önemli etken, seferlerin düzenli olması, güvertede var olan düzen ve kurmuş olduğu acentelerin etkili çalışmalarıdır (A&P, 1861, vol. 36, İngiliz Viskonsülü Stevens'in 1859 Trabzon Ticaret Raporu). Bu haliyle Avusturya, Fransız konsoloslara göre takip edilmesi gereken örnek bir sistem ortaya koymuştur. Buharlı gemi şirketlerindeki artış beraberinde yolcu sayılarını arttırmış, 1858'de buharlı gemilerin taşıdığı yolcuların sayısı 50.000 (A&P, 1862, vol. 58, İngiliz Viskonsülü Stevens'in 1858 Trabzon raporu) iken bu rakam 1860 yılında 56.000 kişiye çıkmıştır (PRO FO, 78/1607, Stevens'in 1860 yılı Trabzon Ticaret Raporu). Fakat buharlı gemi şirketleri zaman zaman bazı iktisadi zorluklar içine düşmekteydiler. Bu eksiklikleri kapatmak için devletten aldıkları sübvansiyonların önemli bir fonksiyonu vardı. 1861 yılında Lloyd Şirketi'nin devletten aldığı destek kesildi. Bu da ister istemez şirketin kâr oranlarına yansdı. Aynı sene Osmanlı gemilerinin kömür eksikliği ile karşılaşması ve Karadağ'a sınır olan Adriyatik kıyılarına asker taşımaları; Messageries Maritimes Şirketi'nin Sully ve Henry IV adlı gemilerini kaybetmesi ve Odesa'da buzlanma nedeniyle gemileri duran Rus şirketinin de dört seferini kaldırması 1861 yılı ticaretinin durağanlığının en önemli nedenleriydi (AMAE, CADC, CCC, Trébizonde, 7, Benedetti'den Thouvenel'ye, 21 Mayıs 1861).

Rusya'nın İran transit ticareti için uygun hale getirmesi çalışmalarına paralel Batum Limanı'nın önem kazandığını görmekteyiz. Bu amaçla bir Rus şirketi İstanbul ile Batum arasında 15 günde bir işleyen bir hat kurmuştur. Bu hat buradan Kafkaslara işleyen diğer hatlara bağlanmaktaydı. Rus gemileri Batum ve Poti arasında yolcu ve ticaret eşyası taşımaktaydılar (AMAE, CADC, CCC, Trébizonde, 7, Prus'dan de Lhuys'a, 5 Haziran 1862). 1863 yılında Güney Karadeniz limanlarına uğrayan şirketlerin güzergahları şu şekildeydi: Messageries Imperiales şirketinin gemileri Trabzon-İstanbul arasında işlemekte ve buradan İstanbul-Marsilya arasındaki diğer hatlar ile birleşmekteydi. Rus şirketinin gemileri ise haftalık seferler ile bu limanları Batum ve daha doğudaki Poti ve Rion (Faş) limanlarına bağlıyordu. Osmanlı şirketi ise bazı teknik eksiklikler nedeniyle on beş günde bir seferler düzenlemekteydi. Lloyd ve İtalyan şirketinin gemileri de 15 günlük seferlerle İnebolu, Sinop, Samsun, Giresun ve Trabzon'a uğramaktaydı (AMAE, CADC, CCC, Trébizonde, 7, Schefer'den Drouyn de Lhuys'a, 10 Aralık 1863).

Zamanla Rusların Trabzon'un doğusundaki deniz taşımacılığına hâkim oldukları görülmektedir. Bu konuda Gürcistan'daki Fransız ticaretinin etkisiyle Fransızlar, Trabzon-Batum-Poti arasında bir gemi işletme planı yapıyorlardı. Fransız konsolosu, bu hatta Rusya ile rekabet edebilecek tek şirketin Messageries Maritimes Şirketi olduğunu, bu hattın kurulmasının Osmanlı hükümetinin çıkarları için de faydalı olacağını belirtmektedir. Çünkü daha önce Trabzon valisinin de Batum, Samsun ve İstanbul arasında hat kurulması yönünde talepleri olmuştu (Kaleli 1998: 124; Saydam 1998: 286).

Zamanla ticaret potansiyeli yüksek küçük sahil kasabaları da buharlı gemilerle tanışmaya başladı. 1869'dan itibaren Trabzon'da tutulmaya başlanan Vilayet Salnamelerine göre 1869'da *Fevâid-i Osmâniye Kumpanyası* İstanbul'dan hareketle Ereğli, Amasra, İnebolu, Sinop, Samsun, Ünye, Ordu, Giresun, Trabzon, Rize ve Batum'a; *Rusya Kumpanyası*, İstanbul'dan hareketle İnebolu, Samsun, Giresun, Trabzon, Trabzon'dan Batum'a; *Fransız Kumpanyası*: İnebolu, Samsun, Ordu, Giresun'a uğrayarak Trabzon'a; *Avusturya Kumpanyası* ise İstanbul'dan hareketle İnebolu, Samsun, Ordu, Giresun, Tirebolu iskeleleri üzerinden Trabzon'a ulaşıyordu (Trabzon Vilayeti Salnamesi, TVS 1286(1869), 81). Kısa zamanda Rus şirketleri de önemli bir atılım gerçekleştirdi. Batum'a

da uğrayan Rus şirketinin gemileri ise hızları, düzeni ve kapasitelerin yanında Rus hükümetinin verdiği destekten de istifade ettiler. Bunun yanında Odesa ile bağlantılı seferlerin yapılması, İranlı tüccarlar ile sadece Rus şirketi ile mal ve yolcu taşımacılığı yapılması yönündeki anlaşmalar da Rus şirketine önemli bir avantaj sağladı. Rusların Trabzon'da bir genel konsolosluk, Batum ve Samsun'da konsolosluk, Giresun, Ordu, Sinop ve İnebolu'da konsolosluk görevlilerine sahip olması deniz ticareti için Rusların zamanla önemli bir iş hacmine ulaşmalarını sağlamıştır. Rusların Karadeniz'deki etkinliği bununla da kalmamıştır. Rusların Karadeniz'deki sahil ticaretini Rus bandırası taşımayan gemilere kapatması, Osmanlıların Karadeniz'deki Rus limanlarında gerekli olan konsolosluk teşkilatlarının olmaması ve yukarıda da değinildiği gibi, buna karşın Rusların Karadeniz'in güney sahillerinde iyi bir konsolosluk teşkilatı kurmaları zamanla Osmanlı gemilerini de Rus bandırası altında ticaret yapmaya zorlamıştır (PRO FO, 78-2101, Palgrave'in Trabzon Ticareti Hakkında Ek Yazısı).

Karadeniz'de buharlı gemiciliği başlatan İngiliz denizciliği ise ilginç bir görüntü arz etmektedir. Özellikle Kırım Savaşı'ndan sonra İngiliz gemileri bu güney limanlarına düzensiz şekilde işlemeye başlamışlardı. Elbette bunda İngiliz gemilerinin Avusturya, Fransa ve Rusya gibi devlet desteğine sahip olmaması da etkili olmuştu. Artık Karadeniz'de çalışmak isteyen İngiliz gemileri bu güçlü rakipler karşısında zarar etme riskini göze almak zorundaydı (Baskıcı 2005: 72). Bundan dolayı İngiliz gemileri 1858'den itibaren Karadeniz kıyılarındaki seferlerine ara vermek zorunda kaldı (Baskıcı 2012: 38). 1860 sonrasında Trabzon'a gelen İngiliz gemilerinin sayısında çok ciddi azalmalar oldu. 1875 yılının ortalarında iki İngiliz gemisi bu hatta deneme seferleri yapmış; fakat seferlerinin yeteri kadar kâr bırakmadığı anlayınca Kasım ayında bu girişimden vazgeçmişti (A&P, vol. 76, 1873, İngiliz Viskonsülü Biliotti'in 1873 Yılı Trabzon Ticaret Raporu).¹¹ Bu girişim de geçen beş yıl içinde yapılan diğerleri gibi başarısızlıkla sonuçlanmış ve İngiliz denizciliğinin Karadeniz'in güney kıyılarındaki geleceğinin de olamayacağını göstermiştir. Gerçekten de bir zamanlar bu hattın en aktif şirketi olan Peninsular and Oriental Company'nin varlığı ve bu dönemdeki faaliyetleri ile 1875 yılındaki durum tam bir zıtlık gösteriyordu. 1856'da tonajı 27.657 olan 74 İngiliz gemisi Trabzon'a gelirken bu sayı 1875'te 3.484 ton ve 5 gemiye gerilemiştir (A&P, 1875, vol. 76, İngiliz Viskonsülü Biliotti'in 1875 Yılı Trabzon Ticaret Raporu). 1845-1858 yılları arasında Peninsular and Oriental Company'nin faaliyetleri daha sonra 1883-1896 yılları arasında Westcott and Laurance London ve 1885-1888 arasında da Papayani Liverpool tarafından takip edilse de bu şirketler İngiliz gemiciliğinin Karadeniz'de tutunmasına yetmedi (Baskıcı 2012: 38).

Şirketlerin kâr oranlarında etkili olan diğer bir husus da temelde tarım ürünlerine dayalı bir iktisadi faaliyetin yürütülmesi ve bu limanlardaki ticaretin dönemsel farklılığıydı. Öyle ki ticari faaliyetlerin yüksek olduğu kış mevsiminde bu limanlara işleyen şirketler yetersiz kalmakta; yazın duraklayan ticari faaliyetler ise buralara sefer yapan şirketlerin harcamalarını az çok karşılamalarına neden olmaktaydı. Bu durumda da İngiliz konsolosunun sunduğu reçete, İngiliz gemilerinin Avrupa ve Osmanlı'nın Akdeniz'deki limanları ile bağlantılı seferler yapmasıydı. Bunun yanında bu hatta çalışan diğer gemi

¹¹ Benzer bir girişimin 1873 yılında da yapıldığı görülmektedir. Bu yılın Eylül ayında A. Strong adlı bir İngiliz gemisi İstanbul ve Batum arasında ara limanlara uğrayarak eşya taşımak için kiralandı. İstanbul'daki İran elçiliği ile ilişki olan bu girişimin sahibi İranlı tüccarlardan tarafından iş ve koruma beklemiş; fakat birkaç deneme seferinden sonra ticaret durgunlaşması ve diğer vapur şirketleri navlunları önemli oranda azaltması üzerine bu seferlerden vazgeçmiştir.

şirketleri ile bağlantılı seferler yapılması İngiliz gemilerine kazanç sağlayabilirdi (A&P, 1873, vol. 76, İngiliz Viskonsülü Biliotti'in 1873 Yılı Trabzon Ticaret Raporu).

Buharlı gemilerin hizmete girdikleri dönemden itibaren bu yeni ulaşım vasıtası yeni bir yarış da ortaya çıkardı. Şüphesiz bu yarışın en önemli yansıması şirketler arasında rekabet olmuştur. Zira yukarıda da gördüğümüz gibi iyi bir sübvansiyona sahip şirketler rakiplerine karşı her zaman daha avantajlı bir ticaret yaparak navlunları düşük tutabiliyorlardı. Bunun yanında şirketlerin, bir hatta uğradıkları kayıpları diğer hatta telafi edebilecek bir alanda aktif olmaları da çok önemliydi. Bu bakımdan önceleri İngiliz denizciliğinin hamlesi ile başlayan bu yeni süreçte Karadeniz çok geçmeden Avusturya, Osmanlı ve diğer devletlerin de dâhil olduğu uluslararası bir rekabet sahasına dönüştü. Bu rekabette zaman zaman bazı şirketler en üst düzeyde olurken diğerleri de kısmı bir iş hacmine sahip olmuşlardır. Fakat navlunlar arasındaki rekabet hiçbir zaman bu şirketler arasında eksik olmadı. Hatta aynı ülkenin şirketleri arasında bile tam manası ile bir anlaşma mümkün olamıyordu. Bunu iki Fransız şirketi arasında da görmek mümkündür. Fransız denizciliğinin Karadeniz'de Messageries Maritimes şirketi dışında yaptığı bir diğer girişim de Paquet Şirketi'nin seferlere başlamasıydı (Bernadac-Gallocher 1989: 31-32; Uygun 2013: 205-206). 1863 yılında kurulan bu şirket, 1874'ten itibaren Karadeniz'de Poti'ye kadar sefer yapmaktaydı. Kasım 1878'den itibaren şirketin gemilerinin Trabzon'a uğramasıyla başlayan deneme seferleri 1879 yılında daha düzenli bir hale geldi (AMAE, CADC, CCC, Trébizonde, 9, Querry'den Fregeneiyet'ye, 14 Nisan 1880). Bu şirket bu hatta işleyen diğer şirketlerin rekabetine katıldı (AMAE, CADC, CCC, Trébizonde, 9, Querry'den Weddington'a, 28 Mayıs 1879). Bu yeni şirketin de seferlere girmesinin yanında Messageries Maritimes Şirketi'nin devletten aldığı desteğin kesilmesi, bu şirketi önemli bir rakip ile karşı karşıya bıraktı.¹² Zira bu yeni şirket düşük navlunlarla iki üç haftada bir Marsilya-Trabzon arasında doğrudan sefer yapıyordu (A&P, 1883, vol. 74, Trébizond, İngiliz Viskonsülü Biliotti'in 1873 Yılı Trabzon Ticaret ve Denizcilik Raporu). Bu doğrudan seferler Trabzon ile Marsilya arasındaki yolculuk süresini iki gün daha kısaltmakta ve bu da şirketin gemilerinin tercih edilmesine neden olmaktaydı (AMAE, CADC, CCC, Trébizonde, 9, Querry'den Saint-Hilaire'ye, 31 Mart 1881).

19. yüzyılın son çeyreğinde Güney Karadeniz limanları başka yeni buharlı gemi şirketleri tarafından ziyaret edilmeye başlandı. Bunların bazıları her hafta sefer yaparken bazıları da 15 günde bir sefer yapıyordu. Bu şirketler içinde Lloyd ve Messageries Maritimes Şirketi'nin önemli bir iş hacmi vardı. Güney Karadeniz limanlarına uğrayan buharlı gemilerin çokluğu beraberinde yıkıcı bir rekabeti de getiriyordu. Yukarıda da değindiğimiz gibi, bu rekabet aynı ülkenin şirketleri arasında da görülmüş; iki Fransız şirketi, Messageries ve Paquet, arasında şirket acentelerinin anlaşmaları ile ortak bir fiyat tarifesi belirlenmiş ve böylece iki şirket arasında rekabet ortadan kaldırılmıştı. Samsun örneğinde inceleyecek olursak, seyrüseferde karşılaşılan bir diğer eksiklik şirketlerin hareket saatlerindeki benzerliklerdi. Bazen bu gemilerin gelişleri aynı zamana denk gelmekte ve limanda 5-6 buharlı gemi birikmekte, bazen de 4-6 gün boyunca limana hiçbir gemi gelmemekteydi. Bu durum Fransız şirketleri için de aynıydı. Aralarında anlaşma olan bu iki şirketin gemileri peş peşe Samsun limanına gelmekte ve bu şekilde iş hacimleri de etkilenmekteydi (AMAE, CADN, Archives des postes, Trébizonde, 83, Rapport maritime de l'année 1898). Fakat Trabzon limanında gemilerin daha düzenli bir sefer programına sahip oldukları ve limanın hemen hemen her gün bir buharlı gemi tarafından ziyaret edildiği

¹² İlk dönemlerde bu rekabetin zararlarını gören bu Fransız şirketleri yüzyılın sonlarına doğru ortak bir fiyat ve sefer tarifesi getirerek bu rekabeti ortadan kaldırmıştı.

görülmektedir (Baskıcı 2012: 42). Güney Karadeniz limanlarında bu düzenli hatların yanında zaman zaman bazı şirketlerin de düzensiz seferler yaptıkları görülmektedir. Bunlar ticaret ve rekoltenin durumuna göre değişmekle birlikte genellikle iş potansiyeline göre devamlılık göstermekteydiler. 20. yüzyılın başlarında Samsun'a uğrayan şirketlerin sayısı 14'tü. Bu şirketler yüzyılın sonunda yavaş yavaş Karadeniz'in en önemli limanı olan Samsun'u Avrupa'nın Londra, Liverpool, Hamburg, Anvers, Le Havre, Marsilya, Cenova, Trieste, Pire ve İstanbul limanlarına bağlıyordu (Yılmaz 2014a: 397-434).

Tablo 3: Samsun Limanı'na Uğrayan Şirketler ve Sefer Güzergâhları

Şirket	Sefer Güzergâhı
Messageries Maritimes Şirketi (Fransız) Paquet Şirketi (Fransız)	Marsilya'dan Batum'a kadar uzanan 15 günde bir seferleri vardır, her hafta Samsun'a uğrayan bu gemiler bir kez gelişte bir kez de dönüşte limana uğramaktadırlar.
Lloyd Şirketi (Avusturya)	Trieste'den Batum'a kadar haftalık sefer yapar
Panhellenique Şirketi (Yunan)	Trieste'den Trabzon'a kadar haftalık sefer yapar
Kurci (Türk)	İstanbul'dan Trabzon'a kadar haftalık sefer yapar
Rus Denizcilik Şirketi	İstanbul'dan Batum'a kadar 15 günde bir sefer yapar.
Stamadiadis Şirketi	Pire'den Trabzon'a 15 günde bir sefer yapar.
Ünye Şirketi	İstanbul'dan Rize'ye kadar 15 günde bir sefer yapar
Florio Şirketi (İtalyan)	Cenova'dan Batum'a kadar 15 günde bir sefer yapar
Ellermann Şirketi (İngiliz) Moss Şirket (İngiliz)	Liverpool'dan Batum'a kadar aylık sefer yapmaktadır
Alman Levant Line Şirketi	Hamburg'dan Batum'a kadar mal durumuna göre düzensiz seferler yapar
Hacı Davud Şirketi (Türk) Mahsusa Şirketi (Türk)	İstanbul ile Trabzon arasında düzensiz seferler yapar Seferleri bazen 3-4 ay kadar kesintiye uğrar.

Kaynak: 1906 Rapport Maritime.

Sonuç

Karadeniz'de buharlı gemi taşımacılığının göstermiş olduğu bu yükselme eğilimi şüphesiz beraberinde ticarete de bir yükselişi getirdi. Buharlı gemiler sayesinde sadece belli başlı limanlar değil küçük ara limanlar da bu hızlı ve nakliye kapasitesi yüksek vasıttan istifade edebildiler. İlk olarak İngilizlerin öncülüğünde seferlere başlayan bu yeni ulaşım vasıtası Avusturya ve Osmanlı şirketlerinin de eklenmesi ile birlikte ticaretteki payını genişletmiş ve Karadeniz'deki deniz ticaretinin en önemli vasıtası haline gelmiştir. Osmanlı denizciliği açısından bakıldığında, Osmanlıların kendi karasularında bu yeni ulaşım vasıtasını hemen kullanmaya çalıştıkları; fakat Kırım Savaşı'nda olduğu gibi bazı dönemlerde sivil Osmanlı denizciliğinin sekteye uğradığı görülmektedir. Şüphesiz seferlerdeki düzeni ve sistemli bir şekilde çalışması ile Avusturya'nın Lloyd Şirketi en önemli iş potansiyeline sahip oldu. İngiliz denizciliği ise yüzyılın ilk yarısında getirdiği büyümeyi devam ettiremedi ve başta Avusturya, Osmanlı ve Fransız denizciliğinin çok

gerisinde kaldı. Geç olmakla birlikte Kırım Savaşı sonrasında Fransız denizciliği bu sularda görülmüş ve Avusturya şirketinin arkasından önemli bir iş hacmine sahip olmuştur. Rus, Yunan, Alman ve diğer özel şirketlerin de katılmasıyla Karadeniz’de gerçek manada uluslararası bir rekabet ve deniz ticareti dönemi yaşanmıştır. Diğer bir ifade ile buharlı gemiler karada demiryolunun yaptığı gibi denizlerde de Avrupa iktisadi yayılmasının en önemli vasıtası haline geldiler.

Metin içinde değinmesek de buharlı gemi teknolojisi Karadeniz’deki geleneksel denizcilik faaliyetlerinin de temelden değişmesine neden oldu. Kaynakların da belirttiği gibi Kervan Denizciliği denilen yelkenli taşımacılık yerini buharlı gemilere bıraktı. Çok kısa bir sürede yelkenli gemilerin ticaretteki payı çok düşük oranlara indi. Karadeniz’deki Osmanlı hâkimiyetinin ortadan kalkması ile geniş bir ticari sahayı kaybeden Osmanlı tüccarları bu kez de bu yeni teknoloji ile kendi limanlarındaki ticaretten de mahrum olmaya başladı. Yabancı vapur şirketlerinin Osmanlı limanlarında görülmeye başlaması ve zamanla kapitülasyonlardan faydalanarak limanlar arasında ticaret (kabotaj) yapmaya başlamaları özellikle sahil ticareti yapan yelkenli Osmanlı denizciliğini olumsuz etkiledi. Fakat Karadeniz limanlarında rıhtım ve iskeleler gibi gerekli altyapı unsurlarının olmaması ve buharlı gemilerin bu küçük limanlara yanaşamaması bir süre daha buharlı gemilerin bütün egemenliklerine rağmen, yelkenli gemilerin belirli bir iş hacmine sahip olmalarını sağlamıştır. Bu vesileyle Güney Karadeniz limanlarında yelkenlilerin ve küçük teknelerin canlı bir hareketliliği vapurların gelmesinden sonra bile görülmeye devam etmiştir (Ekinci 2013: 15-49). Şüphesiz bunda yelkenli gemilerin navlunlarının düşüklüğü ve küçük ölçüleri, limanlarda bunlara karaya daha fazla yaklaşma imkânına sahip olmalarının önemli bir etkisi vardı.

KAYNAKÇA

A. ARŞİV BELGELERİ

1. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Cevdet İktisat (C. İKTS). 28/1374; 29/1440.

İrade Dâhiliye (İ. DH). 105/5319; 121/6170; 134/6906.

Sadâret Âmedi Kalemi (A.AMD). 33/100.

Sadâret Mektûbi Mühimme Kalemi (A.MKT. MHM). 51/30.

Sadâret Mettûbi Nezaret ve Devair Kalemi (A. MKT. NZD). 68/26.

2. Archives du ministère des Affaires étrangères (AMAE) (Dışişleri Bakanlığı Arşivi, Fransa)

a) Centre des Archives diplomatiques de Nantes (CADN)

Constantinople, Ambassade, Série D, Trébizonde, Tome 3-4-5-6-7-8.

Archives des Postes Diplomatiques, Trébizonde, Tome 83-93 Bis.

b) Centre des Archives diplomatiques de La Courneuve (CADC)

Correspondance consulaire et commerciale (CCC), Trébizonde, Tome 6-7-9

3. Public Record Office, Foreign Office (PRO, FO) (İngiliz Milli Arşivi)

PRO FO 78/654; 78-2101;78/703; 78/1607

4. Yayınlanmış Arşiv Belgeleri

Accounts and Papers (A&P) , 1857, (vol. 38); 1859 (vol. 30); 1861 (vol. 36); 1862 (vol. 58); 1868-1869 (vol. 59); 1873 (vol. 76); 1875 (vol. 76); 1883 (vol. 74).

B. DİĞER KAYNAKLAR

BASKICI M. Murat: (2005). *1800-1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*, Ankara: Turhan Kitabevi.

BASKICI M. Murat: (2012). “XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş”, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 67 (3), s. 33-56.

BERNADAC Bernard - GALLOCHER Pierre : (1989). *Histoire de la Compagnie de Navigation Paquet*, Marsilya, P. Tacussel.

BERNERON-COUVENHES Françoise Marie: (2007). *Les messageries maritimes: l'essor d'une grande compagnie de navigation française 1851-1894*, Paris, Presses Sorbonne.

CURZON Robert: (1854), *Armenia; A Year at Erzurum and on the Frontiers of Russia, Turkey and Persia*, London, John Murray.

DÜZCÜ Levent: (2013). “Osmanlıların Sanayi Çağına Adım Atışına Denizcilikten Bir Örnek: Buharlı Gemiyeye Geçişte Başlıca Parametreler (1828-1856)”, *History Studies*, 5 (1), s. 113-127.

EKİNCİ İlhan: (1998). *Tuna Ticaret Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)* (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ondokuzmayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun.

EKİNCİ İlhan: (2006). “XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XXI, s. 36-40.

EKİNCİ İlhan: (2007). “19. Yüzyılın İkinci Yarısında Samsun'da Deniz Ulaşımı”, *Geçmişten Geleceğe Samsun*, 2. Kitap, (ed. C. Yılmaz), Samsun, Büyükşehir Belediyesi, s. 122-125.

EKİNCİ İlhan: (2013). “Karadeniz'de Âyanlar ve Denizcilik”, *Karadeniz Araştırmaları*, 37, s.15-49.

Hunt's Merchants' Magazine and Commercial Review, vol. 27, New York 1852, s. 28-38.

ISSAWI Charles: (1970). “The Tabriz-Trabzon Trade, 1830–1900: The Rise and Decline of A Route” *International Journal of Middle East Studies*, I, s. 18-27.

ISSAWI Charles: (1980). *The Economic History of Turkey 1800-1914*, Chicago, The University of Chicago Press.

İLGÜREL Mücteba: (1995). “Buharlı Gemi Teknolojisini Osmanlı Devletinde Kurma Teşebbüsleri”, *Çağını Yakalayan Osmanlı Osmanlı Devletinde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul, IRCICA.

JACOBS Eyriès – JACOBS Alfred: (1855). *Voyage en Asie et en Afrique d'après les récits des derniers voyageurs*, Paris, Furne.

KALELİ Hüseyin: (1998). *XIX. Yüzyılda Trabzon'da Ulaştırma Ekonomisi*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

KASABA Reşat: (1993). *Osmanlı İmparatorluğu ve Dünya Ekonomisi*, (çev. Kudret Emiroğlu), İstanbul, Belge Yayınları.

KING Charles (2004). *The Black Sea*, Hapshire, Oxford University Press.

KURANERCÜMENT: (1995). "XIX. Yüzyılda Osmanlı Devletinde Deniz Ulaşımı İdare-i Mahsusası'nın Kuruluşu ve Faaliyeti", *Çağını Yakalayan Osmanlı Osmanlı Devletinde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul, IRCICA.

KÜTÜKOĞLU Mübahat S.: (1998). "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (13-17 Ekim 1986)*, Samsun, Eser Matbaası, s. 97-18.

KÜTÜKOĞLU Mübahat S.:(1983), "Osmanlı İktisad Tarihi Bakımından Konsolosluk Raporlarının Ehemmiyet ve Kıymeti", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, 11-12, s. 151-166.

KÜTÜKOĞLU Mübahat S.: (1995). "Osmanlı Buharlı Gemi İşletmeleri ve İzmir Körfezi Hamidiye Şirketi", *Çağını Yakalayan Osmanlı, Osmanlı Devletinde Modern Haberleşme ve Ulaştırma Teknikleri*, İstanbul, IRCICA, s, 161-206.

QUATAERT Donalt: (2004). "19. Yüzyıla Genel Bir Bakış, İslahatlar Devri 1812-1914", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1600-1914*, c. II, çev. Süphan Andıç, ed. Halil İnalıcık, Donald Quataert, İstanbul, Eren Yayınları, s. 885-1051.

SAYDAM Abdullah: (1998). "XIX. Yüzyılda Trabzon'un Ticari Önemi ve Ulaşım Sektörü", *Kıbrıs'tan Kafkasya'ya Osmanlı Dünyasında Siyaset, Adalet ve Raiyet*, Trabzon, Derya Kitabevi.

TOZLU Selahattin: (1997). *Trabzon-Erzurum-Bayezit Yolu (1850-1900) (Yayınlanmamış Doktora Tezi)* Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.

Trabzon Vilayeti Salnamesi, TVS 1286(1869).

TURGAY A. Üner (1976). *International Politics, Economic Development and Social Change in Trabzon in the Nineteenth Century*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), University of Wisconsin-Madison Graduate School, Wisconsin.

TURGAY A. Üner: (1983). "Ottoman-British Trade Through Southeastern Black Sea Ports During the Nineteenth Century", *Economie et Societes dans L'empire Ottoman (fin du XVIIIe- deput du XXe siecle)*, der. J.-Louis Bacqué-Grammont, P. Dumont, Paris, Editions du Centre national de la recherche scientifique, s. 297-315.

TURGAY A. Üner: (1994). "Trabzon", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri*, çev. Gül Çağalı Güven ed. Ç. Keyder, Y. E. Özveren, D. Quataert, İstanbul, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, s. 45-73.

UBICINI Abdolonyme, *Lettres sur la Turquie*, Tome 1, Paris, J. Dumaine.

UYGUN Süleyman: (2012). "Acente-Konsolos-Tüccar Giresun'da Bir Dava ve Uluslararası Boyutu", *IV. Türk Deniz Ticareti Sempozyumu, Doğu Karadeniz, Bildiriler Kitabı*, (Haz. Ersan Başar ve diğ.), İstanbul, KTÜ Yayınları, s. 125-140.

UYGUN Süleyman: (2013). *Mesajeri Maritim Kumpanyası ve Osmanlı Devleti'nde Fransız Sömürgeciliği (1851-1914)*, Sakarya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Sakarya.

YILMAZ Özgür: (2008). "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İngiliz Konsolos Belgelerine Göre Giresun (1850-1900)", *Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sempozyumu*, 9-11 Ekim 2008, Ankara, Giresun Belediyesi, s. 517-536.

YILMAZ Özgür: (2009). “Karadeniz’in Uluslararası Ticarete Açılması ve Trabzon”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 2 (7), s. 359-382.

YILMAZ Özgür: (2013). “20. Yüzyılın Başlarında Samsun Limanı: Fransız Konsolosu H. de Cortanze’nin Raporlarına Göre”, *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik*, Samsun, c. I, ed. Osman Köse, Ankara, Canik Belediyesi Kültür Yayınları, s. 181-193.

YILMAZ Özgür: (2014). *Tanzimat Döneminde Trabzon*, İstanbul: Libra Kitapçılık ve Yayıncılık.

YILMAZ Özgür: (2014a). “Samsun Limanı Üzerine Denizcilik Raporu, Koy Haritası, Ticaret ve Denizcilik İstatistikleri, Grafikler vs.”, *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 29, s. 397-434.

YILMAZ Özgür: (2014b). “Victor Fontanier’nin Trabzon Konsolosluğu (1830-1832)”, *OTAM*, 35, s. 153-196