

Trabzon Limanı ve Avrupa -Türkiye-İran Ticarî İlişkileri Açısından Önemi

Received/Geliş: 12/10/2016
Accepted/Kabul: 13/10/2016

Mehmet OKUR*

Öz

Asya, Avrupa ve Akdeniz'i bir birine bağlayan Karadeniz, bu konumuyla birçok siyasi, ekonomik ve kültürel olayların cereyan ettiği bir coğrafya ve dolayısıyla büyük devletlerin hâkim olmak istedikleri bir alan olmuştur. Karadeniz'in doğusunda yer alan Trabzon Limanı ise, coğrafi açıdan Van ve Urmiye göllerine kadar uzanan, yani Doğu Anadolu ile Güney Azerbaycan'ı içine alan geniş bir araziye tabii bir çıkış noktası vazifesini görebilecek mevkidedir.

Dünya'nın doğusu ile batısı arasında asırlardan beri bir köprü olan İpek Yolu'nun önemli bir yan kolu Tebriz-Erzurum-Trabzon güzergâhından geçmekteydi. Bu güzergâh Karadeniz ve Doğu Anadolu'yu Kafkasya ve Kuzey İran'a bağladığı gibi, daha geniş bakılırsa, Uzakdoğu'dan gelen ticaret yolunu Trabzon Limanı vasıtasıyla İstanbul'a veya Tuna üzerinden Orta Avrupa'ya bağlamaktaydı. Başka bir ifadeyle, Trabzon Limanı, Doğu Anadolu ve Kuzey Batı İran'la olan tabii bağlantısının yanı sıra, dönemsel olarak Orta Avrupa, Kafkasya, Hazar bölgesi ve Afganistan-Pakistan coğrafyası ile irtibatlı olmuştur.

Anahtar Kelimeler: Trabzon, Trabzon Limanı, Karadeniz, İran, Ticaret yolu

*Prof. Dr., Karadeniz Teknik Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, okur25@yahoo.com

Trabzon Port and it's Importance in the Commercial Relations Between European-Turkey-Iran

Abstract

The Black Sea linking Asia and Europe and with its location in which a lot of political, economic and cultural has been an area in which great powers wanted to dominate there. Trabzon Port located in the East of Black Sea, has geographically a a point of departure which runs Van and Urmiye Lakes, in other words, involving East Anatolia and Azerbaijan of the Iran.

An important part of the silk road being a bridge between the east and the west in the past was on Tebriz-Erzurum-Trabzon route. This route not only linked up the Black Sea and East Anatolia to the Caucasus and North İnan but also it linked the trade road of the far east and İstanbul or Central Europe through Trabzon Port. In other words, Trabzon Port was, besides its natural connection between East Anatolia and North İnan, periodically connected with Central Europe, Caucasus, Caspian area, Afghanistan and Pakistan.

Key Words: Trabzon, Trabzon Port, The Black Sea, İnan, Trade Rout

Giriş

Trabzon kentinin ne zaman kurulduğuna dair kesin bir bilgi bulunmamakla beraber yazılı kaynaklara göre; Khalybler, Mossynoikler, Tibarenler ve Makronlar denilen Sannosların Doğu Karadeniz Bölgesi'ndeki ilk topluluklar olduğu, madencilik ve balıkçılıkla uğraştıkları fakat şehrin M.Ö. VIII. yüzyılda Sinop civarından gelen Miletoslar tarafından kurulduğu ileri sürülmektedir (Tekindağ, 1993: 454-455; Işık, 2001: 92-94; Bilgin, 2002: 15-46).¹ Ayrıca aynı dönemde Kimmerlerin de bölgede görüldüğü (Tarhan, 1979: 355-369; Tellioğlu, 2004: 14; Nakracas, 2005, 177; Karatay, 2006: 11-12), daha sonra da İskitlerin bu coğrafyaya hâkim olduğu bilinmektedir.²

Trabzon ve yakın çevresi daha sonra Med, Pers ve Büyük İskender İmparatorluklarının, M.Ö 280-63 yılları arasında da Pontus Devleti'nin hâkimiyetinde kalmıştır. M.Ö. I. yüzyıl ortalarında Roma İmparatorluğu'nun kontrolüne giren bölge, M.S. 395'de Doğu Roma'nın sınırlarına dâhil olmuştur. 1204 yılına kadar devam eden Doğu Roma hâkimiyetinin son yüz-yüz elli yılı aynı zamanda çok sayıda Türk boyunun Doğu Karadeniz'e gelip yerleştiği bir dönem olarak bilinmektedir. Bölge 1204'ten 1461'e kadar ise Komnenos Krallığı hâkimiyetinde kalmış ve Sultan II. Mehmet (Fatih) tarafından Osmanlı topraklarına katılmıştır (Cöhçe, 1988, 479-784).

Kısa bir tarihi alt yapısını verdiğimiz Trabzon ve çevresinin her dönem uluslararası mücadeleye sahne olması şüphesiz bu şehrin coğrafi açıdan Türkiye'nin kuzeydoğu kısmını, Kafkasya'yı ve İran'ın Kuzeybatısını yani Güney Azerbaycan'ı kapsayan geniş bir alanın dış dünyaya açılan kapısı olmasından kaynaklanmaktadır. Zira bu kapı bölgeyi, Trabzon-İstanbul veya Trabzon-Tuna vasıtasıyla Orta Avrupa'ya bağlamaktaydı (Vasilyev, 1943: 206). Başka bir ifadeyle Trabzon Limanı, Doğu Avrupa, Doğu Anadolu ve Kuzey İran'la olan tabii bağlantısının yanı sıra dönemsel olarak Kafkasya, Hazar bölgesi ve Afganistan-Pakistan coğrafyası ile

¹ Trabzon tarihi hakkında yazılmış birçok eserde ise Trabzon kentini ilk kuranların Pelagslar olduğu ifade edilmektedir. Trabzon tarihine dair ileri sürülen Pelags hipotezine göre; Pelagsların antik çağlarda belli nedenlerle Orta Asya'dan çıkıp Kafkaslardan geçerek önce Anadolu'ya daha sonra Akdeniz yoluyla İtalya'ya geçmişlerdir (Emir, 2011: 45 -46).

² Çince Se, Sai, Farsça Saka, Yunanca Skythai (İskitler), Hititçe Sakas adıyla geçen İskitler, M. Ö. XII. Yüzyıldan itibaren Tanrı dağları ile Hazar Denizi arasında geniş bir coğrafyaya hâkim olmuşlardır (P'yankov, 2002; 611).

irtibatlı olmuş, doğu dünyası ile batı dünyasını birbirine bağlamıştır. Trabzon Limanı, aynı zamanda tarihi İpek Yolu'nun en önemli yan kolları arasında birini teşkil etmiş, Tebriz'den Trabzon'a ulaşan ticaret yolunun adeta hayat damarı olmuştur (İskender, 1988; 53; Roux, 2001: 35; Özergin, 1958: 66-67).

Doğuda Hindistan – Afganistan - Kuzeybatı İran içlerinden gelen ve Anadolu'da Doğubayazıt – Erzurum – Bayburt - Gümüşhane ve Zigana Geçidi üzerinden Trabzon'a ulaşan ünlü kervan yolu, kenti bir ticaret merkezi haline getirmiştir (Lynch, 1967:32; Jansses, 1969: 7; Bryer, 1980: 50; Tozlu, 1997, XIII). Trabzon'a, Ön Asya ve Uzak Doğu'dan gelen bu ticaret yolunun yanı sıra, batıdan ve kuzeyden, Karadeniz üzerinden gelen gemilerin kullandığı deniz yolu ve güneyden gelen bir başka önemli ticaret yolu da ulaşmaktadır. Güneydoğu Anadolu bölgesinden gelen ve Erzincan – Bayburt – Gümüşhane - Zigana Geçidi üzerinden Karadeniz'e ulaşan bu ticaret yolu, Doğu Karadeniz Bölgesi'nin en önemli liman kenti Trabzon'da son bulmaktadır. Trabzon Limanı İran, Doğu Anadolu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerinin batıya açılan en önemli kapısı olması nedeniyle, özellikle Ortaçağ'da birçok Müslüman coğrafyacı bu kenti “Dünya Ticaret Merkezi” olarak adlandırmıştır (Belli- Kayalıoğlu, 2002: 1). Esasında Trabzon Limanı bu özelliğini aralıklarla XX. yüzyılın başına, başka bir ifadeyle demiryolunun Doğu ve Güneydoğu Anadolu bölgelerine gelişine kadar korumuştur.³

Asya'dan Avrupa'ya ulaşan ticaretin önemli merkezlerinden birini oluşturan Trabzon Limanı'nın kuruluşu da tıpkı kentin kuruluşu gibi belirsiz bir durum arz etmektedir. Bu konuda Bijişkyan, *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası* adlı eserinde limanın Xenophon'dan çok önceleri büyük bir gayret ve masrafla yapıldığını yazılmakta ancak kimler tarafından yapıldığı ile ilgili herhangi bir bilgi vermemektedir (Bijişkyan, 1969: 51). Ancak Barnet ve Belli, Urartu Krallığı'nın M.Ö VIII. yüzyıl ortalarında Asur Krallığı'na yenilmesi nedeniyle Akdeniz limanlarını kullanma imkânı kalmadığından batı ile ticari ilişkilerini Trabzon Limanı üzerinden yürüttüğünü bildirmektedir (Barnet, 1956: 228; Belli, 2004: 39). Aynı

³Çünkü Diyarbakır'dan Van'a ve Kars'a kadar uzanan geniş bir hinterlandta yetiştirilen ürünler Erzurum'da toplanmakta, buradan Trabzon'a aktararak, Karadeniz yoluyla İstanbul ve Avrupa'daki diğer pazarlara dağıtılmaktadır. Yine aynı şekilde, İstanbul ve Avrupa'dan gelen mamul ürünler, Trabzon yoluyla Erzurum'a gelmekte ve buradan bölgedeki diğer şehirlere dağıtılmaktadır. Okur - Küçüküçürlü, 200: 102).

şekilde Çilingiroğlu da Urartu Krallığı'nın batı ile ticari ilişkilerinde Akdeniz limanları kadar Doğu Karadeniz limanlarını, bu anlamda Trabzon Limanı'nı da kullandığını belirtmektedir (Çilingiroğlu, 1984: 77 -80).

Aynı dönemde Miletosların da Karadeniz kıyılarında çok sayıda koloniler kurduğu ve Kuzey Anadolu'dan Kafkasya'ya kadar uzanan coğrafyada elde ettikleri çeşitli hammadde veya tarım ürünleri için Karadeniz limanlarını kullanmaya başladıkları görülmektedir.⁴ Özellikle Trabzon Limanı, bol miktarda maden kaynaklarının bulunduğu Gümüşhane'nin başlıca çıkış kapısı idi (Çiğdem, 2007: 137; Emir, 2012: 172-173). Charles Texier de Karadeniz'e yaptığı seyahatinde Trabzon Limanı'nın, Kafkaslar ve Orta Asya ticaretinin giriş yeri olduğuna vurgu yapmaktaydı (Texier, 2002: 154-155).

Trabzon çevresinin M.Ö. VI. yüzyıl başlarında önce Medlerin kısa bir süre sonra da Perslerin hâkimiyetine girdiği kabul edilmektedir. Trabzon Limanı bu dönemde de önemli güzergâh ve çıkış kapısı olma özelliğini sürdürmüştür (Malekzadeh, 1968: 4; Decei, 1979: 240). Nitekim Perslerin oluşturdukları ünlü Kral Yolu'nun güneyini oluşturan Fırat ve Dicle havzası, kuzeyde Erzurum ve Trabzon kentleri ile bağlantılı olup, bu bağlantıyı sağlayan yol şebekesi Pers İmparatoru I. Darius tarafından yaptırılmıştır (Malekzadeh, 1968: 45-46; Tozlu, 1997: XV).

Xenophon'un *Onbinlerin Dönüşü* adlı eserinde, Trabzon'a vardıklarında arkadaşları arasında geçen bir tartışmadan bahsederken verdiği bilgiler, M.Ö. 401'de Trabzon'da denizcilik faaliyetlerinin oldukça yoğun olduğunu, askeri açıdan kentin harp gemilerine, ticari açıdan da Batı Dünyası'nı Doğu Dünyası'na bağlayan bir limana sahip olduğunu ortaya koymaktadır. Ayrıca, Xenophon'un geri dönüşünü Trabzon üzerinden gerçekleştirmesi, bizlere bu yolun doğu-batı bağlantısında Onbinler'den önce de kullanıldığını, dolayısıyla kentte bu tarihten önce de bir limanın var olma olasılığını göstermektedir.⁵

⁴ Miletosların yaşadıkları coğrafyanın dağlık ve tarıma elverişsiz olması, buna bağlı olarak ortaya çıkan beslenme sorunu, Kafkas altın ve demirlerine ulaşmak, üretilen mallara pazar bulma endişesi gibi ekonomik ve Lidya ile yaşanan gerginlikler bu topluluğu, Karadeniz'de koloniler kurmaya yöneltmişti (Tsetsckhladze, 1994: 124; Mansel, 1998: 169; Arslan, 2007: 6-7).

⁵ Xenophon, bu tartışmayı şöyle anlatmaktadır: “Şimdi bir araya toplanarak, bundan sonra yollarına nasıl devam edeceklerini tasarlamaya giriştiler. Evvela Thurioi'li Leo k alkarak şöyle söze girişti: “Arkadaşlar, ben kendi payıma, toplanmaktan, yürümekten, koşmaktan, silah yüklenmekten, sırada gitmekten, nöbet beklemekten ve dövüşmekten bıktım. Artık bundan sonra geri kalan yolu gemiyle gitmek, Odysseus gibi

Trabzon Limanı, Pontus Krallığı'nın da dünyaya açılan en önemli kapısıydı. Trabzon Limanı'nın askeri ve ticari açıdan gerçek bir merkez haline gelmesi ise Roma İmparatorluğu'nun bölgeye hâkim olması ile başlamış ve Trabzon adeta “serbest şehir” özelliği kazanmıştır (Goloğlu, 1975: 3; Goloğlu, 1947). Zira Trabzon Limanı, Batı'dan başlayıp Orta Asya, Hindistan ve Çin'e kadar uzanan ve büyük ölçüde Roma İmparatorluğu'nun kontrolünde olan ticaret yolunun tam ortasında yer alıyordu (Çiğdem, 2007: 143-144).

Trabzon'un, Roma İmparatorluğu'nun kontrolündeki kuzey - güney ve doğu - batı yönündeki merkezlerle bağlantı sağlayan başlıca şehirlerden birisi olması, imparatorların bu bölge ile yakından ilgilenmesini ve çeşitli tedbirler almasını mecbur kılmıştır.⁶ Nitekim İmparator Hadrianus (M.S. 117–138), özellikle Alanlar'dan gelebilecek bir tehlikeye karşı önlem almak üzere bölgeye yaptığı bir seyahatte Kafkaslara açılan en önemli mevki olarak gördüğü Trabzon'a da gelmiş ve buraya hipodrom ile su kemerleri yanında bir de kendi ismi ile anılan bir liman inşa ettirmiştir (Bryer- Winfield, 1985: 180; Tekindağ, 1993: 455; Özsait, 2000: 41; Tournefort, 2005: 120; Çiğdem, 2007, 145-146). Hadrianus tarafından inşa ettirilen bu limanın yeri kesin olarak bilinmemekle beraber Trabzon'daki en eski liman binasının Aşağıhisar'a ve bedesten ile hanların yer aldığı çarşı mahallesine yakın olması adı geçen limanın batıda Faroz mahallelisinden doğuda Çömlekçi mahallesine kadar olan kıyı şeridi arasında, bir başka ifadeyle Moloz ve çevresinde yer aldığını göstermektedir (Aygün, 2005: 131). Zaman içinde çeşitli saldırı ve tahribatlara uğrayan ve artık günümüzde son izleri de ortadan kalkan bu liman aynı zamanda Roma İmparatorluğu'nun Karadeniz'deki başlıca donanma üssü idi (Esmer ve Ateş, 2012: 100 -101).

boyly boyunca uzayıp, Hellas'a uyuya uyuya varmak arzusunda yım”. Askerler bunu duyunca aralarında tasvîkâr bir mırıltı koştı. Bundan sonra söz alan birkaç kişi aynı fikri ileri sürdü. Nihayet Kheirisosphos ayağa kalktı ve dedi ki: “Askerler! Anaksibios benim dostumdur ve bu sırada bir filoya kumanda etmektedir. Eğer siz beni ona gönderirseniz yurda dönmeniz için lazım olan kadırgalar ve diğer gemiler getirebileceğimi umuyorum. Eğer hakikaten gemi ile gitmek arzusunda iseniz, ben gelinceye kadar burada bekleyin: Benim geri dönmem uzun sürmez. Askerler bunu duyunca sevindiler ve onun mümkün olduğu kadar süratle yola çıkmasını uygun buldular.” (Xenophon, 1944: 1-4).

⁶ Roma İmparatorluğu, Karadeniz'e açılan ve doğudan gelen ticaret yollarının güvenliğini sağlamak üzere ya stratejik mevkielerde karakollar oluşturuyor, ya seferler düzenliyor veya bölgedeki kabilelere kendisine bağlı krallar tayin ediyordu. (Mitford, 1974: 160-175; Tezcan, 2013: 159-160).

Trabzon Limanı ticari ve stratejik önemini Roma'nın ikiye ayrılmasından sonra, Doğu Roma (Bizans) ve ondan sonraki Komnen Krallığı devrinde (1204-1461) de sürdürdü (Uzunçarşılı, 1988: 247; Mehmet Kenan, 1336: 94). Trabzon başkent olmak üzere kurulan bu krallığın sınırları Sinop'tan Kafkaslara kadar uzanıyor, iç bölgede bulunan ve Trabzon Limanı vasıtasıyla ihraç edilen gümüş madeni ise devletin iktisadi hayatına önemli katkıda bulunuyordu. Yine, XIII. yüzyılda Batı'dan Doğu'ya muhtelif maksatlarla giden ve çoğunluğu Franciskan ve Dominiken gibi Katolik mezheplerine sâlik olan elçiler/misyonerler de Trabzon'a kadar gemiyle geliyor, buradan karayoluyla seyahatlerine devam ediyorlardı (Tezcan, 2013: 33-34).

Trabzon Limanı özellikle XIII. ve XIV. Yüzyılda en parlak dönemlerinden birisini yaşamıştır. Zira önce Cenevizliler daha sonra da Venedikliler Doğu Roma İmparatorluğu ve Komnen Krallığı ile ticaret antlaşmaları yaparak Trabzon'da serbest ticaret yapma hakkını elde etmişlerdi (TTSO, 1933: 7; Atalar, 1999: 131; Tezcan, 2013: 363, 380). Bu iki tüccar topluluğu yapılan anlaşmalar, Trabzon'un ticari sahadaki rolünü giderek güçlendirmiş ve zaman içerisinde Trabzon'u dünya ticaretinde önemli rol oynayan bir merkez durumuna getirmiştir (İskender, 1988: 49; Manandian, 1965: 52; Mehmet Kenan, 1336: 94). Öyle ki XIV. yüzyılın başlarında dünyanın en önemli beş ticaret yolunun ikincisinin en önemli merkezini Trabzon Limanı oluşturmaktaydı.⁷ Şüphesiz Trabzon Limanı'nın böyle bir konuma ulaşmasında Altınordu – İlhanlı politik rekabeti de önemli rol oynamıştır. Bu iki devlet arasındaki rekabet, Kefe-Trabzon-Tebriz ticaret yolunun önem kazanmasına sebep olmuştur (Safran, 1988: 460-461).

Trabzon Limanı'nın ticaret hacmi Osmanlı Devleti'nin eline geçtikten sonra yavaş yavaş gerilemeye başladı. Venedik ve Cenevizlilerin Karadeniz'i terk etmesi ile beraber Trabzon Limanı'nın ticari yoğunluğu da önemli ölçüde azalmış (Bostan, 1999: 303), XIX. yüzyıla kadar yalnızca Doğu Karadeniz'in ve Güney Azerbaycan'ın batıya açılan bir iskelesi olarak kalmıştır (TTSO, 1933: 9). Özellikle bölgeden İstanbul'a ihraç edilen yerli

⁷Dönemin diğer önemli ticaret yolları ise şunlardı: Tuna Nehri üzerinden geçerek Hazar Denizi'nin kuzeyini takiben Don Nehri'nin ağzına ve oradan Çin'e giden kara yolu, İskenderun Körfezi'nin yukarısındaki Jazzo (Payas)'dan başlayarak Tebriz'e ulaşan yol, İ ran Körfezi'nden Hint Denizi'ne giden yol ve Nil-Kuseyr-Kızıl Deniz ve Hint okyanusundan Güney Doğu Asya'ya ulaşan yoldur (Lybyer, 1987: 143).

ürünler, Azak Denizi'ndeki Rus limanı olan Taganrog'tan yapılan ithalat, Abhazyaya ile küçük gemilerle gerçekleştirilen trafik Trabzon Limanı'nın en önemli faaliyetleriydi. Ancak Rusların Abhazyaya kıyılarını abluka altına almaları, Kafkas kabilelerine boyun eğdirmeleri ve köle ticaretini durdurmaları, Trabzon ile Abhazyaya arasındaki ticareti olumsuz yönde etkileyen başlıca unsurlardı. Kafkasya'dan ayağı kesilen yerel tüccarların, yönlerini İstanbul'a çevirmeleriyle beraber Trabzon ve çevresi Avrupa mallarıyla daha çok içli dışlı olmaya başladı (Brant, 1836: 190).

1774 Küçük Kaynarca Antlaşması, Karadeniz ticareti, dolayısıyla Trabzon Limanı için önemli dönüm noktalarından biri oldu. Bu antlaşma Osmanlı Devleti için siyasî ve sosyal açıdan bir felaket, Devlet-i Aliye'nin bölgedeki hâkimiyetine vurulan darbe, Karadeniz ticareti için ise olumlu bir gelişmeydi.⁸ Zira bu antlaşma Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'deki ticaret ve deniz taşımacılığındaki tekeline sona erdirmiş, Rus gemilerine, Karadeniz'de özgürce dolaşma hakkı kazandırmıştı.⁹ Daha sonra bu haktan diğer devletler de yararlanmaya başlamışlar. Nitekim XIX. yüzyıl başına gelindiğinde, Avusturya, Fransa ve İngiltere de Karadeniz sularını kullanma hakkını kazanan devletlerarasına girdi (Bostan, 1999, 305). 1829 Edirne Antlaşması ile Boğazlardaki Osmanlı denetiminin sona ermesi ve 1838 Ticaret Anlaşması sonucu dış ticaretteki Yed-i Vahid yönteminin kaldırılması ise Osmanlı Devleti'ndeki hammaddelerin dış ticarete açılmasını kolaylaştırmış¹⁰, bu durum hemen bütün Osmanlı limanlarında olduğu gibi Karadeniz limanlarında da yoğun bir ticaret artışına yol açmıştır (Turgay, 1994; 46-47; Kuruca, 2011: 195; Baskıcı, 2012: 34). Örneğin 1830'lu yıllara gelindiğinde hububat ihracatına dayalı Karadeniz'deki ticaret daha da

⁸1774 Küçük Kaynarca Antlaşması ile Ruslar, Karadeniz ve Akdeniz'de kendi gemileri ile serbestçe ticaret yapabilme hakkını elde etmişler ve devamında aynı haklar Avusturya (1784), Fransa ve İngiltere (1802) tarafından da elde edilmiştir. Nitekim 1774-1830 arasında yaşanan siyasal gelişmeler ile birlikte Karadeniz'de yeni bir ekonomik düzen oluşmaya ve menşei itibarı ile Karadenizli olmayan gemi ve gemiciler bu denizde boy göstermeye başlamıştır. Böylece ulaşım trafiği bakımından Akdeniz ve Tuna üzerinden Avrupa'ya açılan Karadeniz, sömürgecilik faaliyetlerinde deneyim sahibi olmuş emperyal devletlerin çıkarlarına açık hale gelmiştir (Aygün, 2016: 59).

⁹Hatta 1780'lerde Karadeniz'de ticaret neredeyse tamamen Rus bandıralı gemilerinin kontrolüne girmiştir. Bu dönemde Karadeniz'e 445 Rus bandıralı gemisi, 38 adet de Osmanlı bandıralı gemi geçiş yapmıştı (Bostan, 1995: 23).

¹⁰Örneğin İngiltere'nin, "Türkiye'ye pamuklu mamuller ihracatı yıllık ortalama itibarıyla 1824 -1850 arasında 3,5 kat; toplam ihracatı ise yine yıllık ortalama itibarıyla 1814-1850 arasında 16 kattan fazla artmıştı. Osmanlı dış ticaretinin değerinde ise 1830-1911 döneminde ihracatta 6,8 kat, ithalatta 9,4 katlık artış meydana geldi (Pamuk, 1984: 30).

büyümüş, yabancıların (İtalyan, İngiliz, Fransız ve Rumların) bu ticaret üzerindeki etkinlikleri artmıştı. Hububata dayalı Karadeniz ticaretindeki büyümenin arkasında 1830'larda yaşanan bazı gelişmeler bulunmaktaydı. 1828-29 Osmanlı-Rus Savaşı sonucunda imzalanan Edirne Antlaşması ile Rusya'nın Tuna ve çevresinde hububat üretilen alanlar ile Tuna deltası üzerinde hak sahibi olması önemli bir gerekçe idi. Ayrıca aynı antlaşma sonucunda boğazlar üzerinden gerçekleşen gemi taşımacılığının küçük Avrupa devletlerini de kapsayacak şekilde bütünüyle serbest hale getirmişti (Aygün, 2016: 71).

Örneğin İngiltere'nin, "Türkiye'ye pamuklu mamuller ihracatı yıllık ortalama itibarıyla 1824-1850 arasında 3,5 kat; toplam ihracatı ise yine yıllık ortalama itibarıyla 1814-1850 arasında 16 kattan fazla artmıştı. Osmanlı dış ticaretinin değerinde ise 1830-1911 döneminde ihracatta 6,8 kat, ithalatta 9,4 katlık artış meydana geldi (Pamuk, 1984: 30).

İşte uluslararası ticaretteki bu gelişmeler, XIX. yüzyılın ortalarında Trabzon Limanı'nın önemini bir hayli artırdı.¹¹ İngiltere ve diğer Avrupalı devletler, Boğazlar ve Tuna yoluyla Karadeniz'e soktukları gemilerini, bundan sonra daha az bir masrafla Trabzon'a gönderiyorlar ve bu liman vasıtasıyla İran ile alışveriş yapıyorlardı. Bu hususta özellikle İngiltere ön plana çıkmaktaydı. Şimdiye kadar İran ile olan ticaretini Bender-i Buşir üzerinden yapan İngiliz şirketleri bundan böyle Trabzon Limanı'nı kullanmaya başlamışlardı (Issawi, 1971: 92-93; Tozlu, 2002: 383). Aynı durum, Avrupalı devletlerin Osmanlı'nın doğu eyaletleriyle ilişkileri için de geçerliydi (Turgay, 1994: 49).¹²

XVIII. yüzyılın sonlarına kadar sadece Osmanlı deniz araçlarının uğradığı Trabzon Limanı, 1840'larda artık birçok ülkenin vapur ve

¹¹XIX. yüzyılda meydana gelen savaşlar ve sonrasında yapılan antlaşmalar Karadeniz ticaretini artırma noktasında etkili unsur olmuşsa da olumsuz yanları da vardı. Örneğin Karadeniz'in kuzeyinde gerçekleşen savaşlar sebebi ile 1774'ten 1790 yılına kadar geçen 16 yıllık zaman dilimi içerisinde Trabzon-ile Kefe arasında hiçbir tüccarın karşılıklı ticarete bulunduğu dair elimizde bir bilgi mevcut değildir. Aynı şekilde Osmanlı-Rus savaşı (1787-1792), Avrupa'da 1815'e kadar aralıklarla devam eden Napolyon Savaşları, Napolyon'un Mısır'ı işgali (1798), Osmanlı -Rus Savaşı (1806-1812), Yunan İsyanı (1821-1827) ve Osmanlı Rus-Savaşı (1828-1829) gibi olağanüstü durumlar da Karadeniz'deki ekonomik faaliyetleri kesintiye uğratmıştır (Aygün, 2016: 98).

¹²19. yüzyılın sonlarına gelindiğinde büyük devletlerin hemen hepsi Trabzon'da konsolosluk açmışlardı. Bu dönemde Trabzon'da; Avusturya-Macaristan, İngiltere, Fransa, Rusya, İtalya, Yunanistan, Belçika, İspanya ve Amerika Konsoloslukları faaliyet halindeydi. Ayrıca biri yerli ve 7'si yabancı olmak üzere 8 kumpanya Trabzon'a vapur işletmekteydi (Goloğlu, 1975: 219).

gemilerinin yanaştığı canlı bir liman haline gelmişti.¹³ Böylece Kuzey İran ithalat ve ihracatının önemli bir kısmı, İzmir ve Halep gibi şehirler yerine Trabzon üzerinden yapılmaya başlandı.¹⁴ Aynı zamanda, önceden Tebriz-İstanbul karayolu ile yapılan ticaretin önemli bir kısmı Trabzon'a yöneldi (Yerasimos, 1997: 284-285). Trabzon'dan İran'a yapılan transit ticareti ve genel olarak ithalat ve ihracat işleri başlangıçta İngilizlerin kontrolünde iken daha sonra Rumların eline geçmiştir.¹⁵ Azda olsa ön sıralarda yer alan Müslüman müteşebbisler de vardı. Bunların en önemlisi şüphesiz İstanbul, Trabzon, Samsun ve Erzurum'da ticari faaliyetlerde bulunan ve Trabzon - İran transit ticaretinde etkili olan Nemlioğulları idi.¹⁶ Trabzon'da fındık, bakliyat, kuru üzüm, tütün, hububat vs. ihraç eden Nemlioğulları yanında Britanya Konsolosu Billiotti'nin raporuna göre 1884'te Arnavutoğulları, Hacı alı Hafız Efdendi gibi birkaç Müslüman kişi veya aile ihracat işleriyle uğraşmaktaydı. Aynı rapora göre ihracatçılar arasında yine Nemlioğulları ve Arnavutoğulları ile birlikte Culfazoğlu Hacı Hüseyin, Kundupzâdeler, Serdarzâdeler ve Yelkencizâdeler gibi birkaç yerel Müslüman müteşebbisin varlığı da söz konusu idi (Aygün, 2016: 96-97).

¹³1836'da bir İngiliz şirketine ait ilk buharlı gemi İstanbul-Samsun-Trabzon arasında çalışmaya başlamıştır. Kısa süre sonra Avusturya, Fransa, Rusya ve diğer devletler izlemiştir. Nitekim 1846 yılı boyunca Trabzon'a 266 adet gemi gelmişti (Issawi, 1988: 80 -81; Ubcini, 1977: 376).

¹⁴1774 sonrasında İran ile devam etmekte olan ekonomik ilişkilerin seyri değişmeye başlamış, 1830'lu yıllarda buharlı gemilerin Karadeniz limanları arasında taşımacılık yapmaya başlamasıyla Güney Karadeniz limanlarının ticari hacmi büyümeye başlamıştır. İran'dan ve Hazar Denizi kıyılarından kervanlar ile Trabzon'a ulaşan mallar buradan İstanbul ve İzmir'e aktarılmakta idi. Bu sebeple Trabzon merkezli İran ticareti için arayışa giren İngilizler, İngiltere ile Trabzon arasında doğrudan bağlantı tesis etmek yolunu aramaya da yönelmişlerdir (Turgay, 1994: 48-50; Aygün, 2016: 102).

¹⁵1850 yılında Trabzon'a gelen Walpole de benzer ifadeler kullanmakta ve durumu şu şekilde ifade etmektedir: "...Yerli tüccarlar yavaş yavaş İngilizlerin ve yabancıların elinden aldıkları ticaretin büyük kısmını idare etmekteydiler..." Öyle ki Avrupalı devletler Karadeniz ticaretinde söz sahibi olmak için gayrimüslim tüccarları himayelerine alma yarışına girmişlerdi. Nitekim 1855 yılında Trabzon'da İngiltere himayesinde 67 kişi bulunmaktaydı. Gayrimüslimler de büyük bir istekle Avrupalı bir devletin vatandaşlığına geçmeye çalışıyorlardı. Trabzon'daki Fransız konsolosuna göre bölgedeki gayrimüslimler Rus vatandaşlığına geçmek için gerekli işlemleri yapmak üzere hemen her gün teknelerle Rusya idaresindeki Kutais'e gidiyordu (Yılmaz, 2006: 51; Aygün, 2016: 90-92).

¹⁶Nemlioğulları, Trabzon-İran transit ticareti sayesinde şöhret kazanmış bir aile idi. Nitekim 1885'te Trabzon'dan İran'a yapılan ihracatın büyük kısmı bu ailenin elinde bulunmakta idi. Aile, ayrıca yol ve köprü tamir etmek gibi imar faaliyetleri ile de ilgilenmekte idi. Nemlizâde ailesi; Mısır'dan Rusya'ya, İran'a, İspanya'ya hatta Amerika Birleşik Devletleri'ne kadar uzanan bir ithalat ve ihracat zinciri kurmuştu. Aile daha çok tütün ticareti ile bilinmektedir. Nemlizâdelerden Hacı Mahmut'un oğlu Nemlizâde Tahsin Bey, devlete yaptığı yardımlardan dolayı Padişah II. Abdülhamit tarafından sivil paşalık rütbesiyle ödüllendirilmiştir. Nemlizâde Mustafa Efendi ise Trabzon-Erzurum ticaret yolunun yapımında gösterdiği gayretten dolayı 1860 yılında mecidiye nişanı ile ödüllendirilmiştir (Bal, 2016).

Aşağıdaki belirtilen rakamlar 1830'lu yıllarda Trabzon Limanı'ndan yapılan ithalat ve ihracattaki artışı ortaya koymaktadır:¹⁷

Sene	İthalat	İhracat
1830	350.000	-
1831	246.000	-
1832	492.000	39.000
1833	560.000	45.000
1834	615.000	245.000
1835	1.021.000	691.000
1836	1.452.000	859.000
1837	1.145.000	357.000
1838	1.600.000	255.000
1839	1.150.000	266.000

Rakamlardan da anlaşılacağı üzere Trabzon Limanı'ndaki ticaret hacminin düzenli olmasa da sürekli bir artış gösterdiği ve ticaretin daha ziyade ithalat üzerine gerçekleştiği söylenebilir. Belirtilen dönemdeki toplam ithalat 8.631.000 Pound, ihracat ise 2.757.000 Pound olup ihracatın ithalatı karşılama oranı %32 civarındadır. Ancak Trabzon Limanı'na gelen malların önemli bir miktarının İran için ithal edildiğini de burada ifade etmek gerekir (Kuruca, 2011: 196).

Tanzimat'ın ilanı ve Kırım Savaşı sürecinde Trabzon Limanı'nın önemi daha da arttı.¹⁸ Bu savaş esnasında Trabzon Limanı, Kırım Yarımadası'nda Ruslarla savaşan müttefik ordularının ikmal üssü vazifesini gördüğü gibi aynı zamanda Müttefiklerin Karadeniz'deki Rus limanlarına ambargo uygulamaları nedeniyle Kafkasya'nın ihtiyacı olan Avrupa mal ları Trabzon Limanı'ndan, önce İran'a taşıyor, buradan Kafkasya'ya ulaştırılıyordu (Turgay, 1994: 57).

Aşağıdaki tabloda Trabzon Limanı'ndan 1840-1861 yılları arasında yapılan ithalat ve ihracata ait rakamlar Pound olarak verilmiştir (Issawi, 1980: 125).

¹⁷Miktarlar Pound cinsinden verilmiş olup, 1830-1831 yıllarına ait ihracat rakamları tespit edilemediğinden gösterilmemiştir (Issawi, 1980: 125).

¹⁸Trabzon'daki Britanya Vice-Consul Stevens'in 1854'de ülkesine gönderdiği raporunda Kırım savaşının yarattığı olumsuzluklardan Trabzon Vilayeti'nin etkilenmediğini, bilakis 1853'de 1.742.693 Pound olan ticaret hacminin 1854'de 2.023.673 Pounda çıktığını ifade etmektedir (Ortaylı, 2000: 122).

Sene	İthalat	İhracat
1840	1.452.000	366.000
1841	1.702.000	397.000
1842	1.222.000	318.000
1843	1.388.000	384.000
1844	1.410.000	458.000
1845	1.610.000	396.000
1846	1.660.000	417.000
1847	1.585.000	392.000
1848	1.726.000	208.000
1849	2.031.000	514.000
1850	2.402.000	518.000
1851	2.397.000	497.000
1852	2.148.000	648.000
1853	1.743.000	729.000
1854	2.023.000	289.000
1855	2.432.000	342.000
1856	2.816.000	699.000
1857	3.293.000	1.483.000
1858	3.751.000	1.229.000
1859	3.256.000	956.000
1860	3.417.000	1.590.000
1861	2.213.000	1.266.000

1840-1861 yılları arasında toplam ithalatın 47.677.000 Pound, ihracatın ise 14.096.000 Pound olduğu dikkate alındığında Trabzon Limanı'nın daha önce olduğu gibi ithalat limanı özelliğini sürdürdüğü/koruduğu görülmektedir

XIX. yüzyılın son çeyreğine yaklaşılırken Trabzon Limanı'ndan yapılan ithalat ve ihracat rakamlarında önceki yıllara göre önemli bir değişiklik görülmediği, ayrıca Trabzon Limanı'ndan ithal edilen malların büyük bir kısmının daha önce de ifade edildiği gibi yine İran pazarları için gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır (Issawi, 1980: 125). İran'a gönderilmek üzere ithal edilen malların ise %70 ilâ %80'lik bölümü İngiliz kökenli¹⁹

¹⁹İngilizlerin Trabzon üzerinden İran ticaretine katılma sürecinde yapılan ilk taşımacılık faaliyetinin Sittik Han isimli İranlı Ermeni bir tüccara ait olduğu bilinmektedir. Sittik Han'ın ortağı olan James Brant ise bölgeyi iyi bilen bir tüccar olması sebebi ile 1831 yazında Trabzon'a İngiltere konsoloslu olarak atanmış,

emtiadan meydana gelmektedir (Turgay, 1994: 54).

Aşağıdaki tabloda Trabzon Limanı'ndan 1866-1870 yılları arasında yapılan ithalat ve ihracat rakamları Pound cinsinden Türkiye'den ve İran'dan olmak üzere iki ayrı sütunda verilmiştir (Issawi, 1980: 125).

Sene	İthalat			İhracat		
	Türkiye'ye	İran'a	Toplam	Türkiye'den	İran'dan	Toplam
1866	256.000	673.000	929.000	521.000	305.000	825.000
1867	421.000	671.000	1.092.000	419.000	268.000	687.000
1868	381.000	803.000	1.183.000	552.000	404.000	957.000
1869	616.000	844.000	1.460.000	371.000	270.000	641.000
1870	716.000	710.000	1.426.000	349.000	438.000	786.000
1871	559.000	601.000	1.159.000	379.000	390.000	768.000

Tablodaki bilgilere göre, 1866-1871 yılları arasında Trabzon Limanı vasıtasıyla Türkiye için ithal edilen malların toplam değeri 2.949.000 Pound, aynı yıllar arasında İran için ithal edilen malların değeri ise 4.302.000 Pound'dur. İki ülke için ithal edilen malların toplam değeri ise 7.251.000 Pound olup 1866-1871 yılları arasındaki ortalama 1.208.500 Pound'a tekabül etmektedir.

Aynı yıllar arasında Türkiye'den Trabzon Limanı vasıtasıyla ihraç edilen malların değeri 2.591.000 Pound, İran'dan ihraç edilen malların değeri ise 2.075.000 Pound civarındadır. Yıllık ihracatın değeri yaklaşık 778.000 Pound'a tekabül eden bu iki ülkenin Trabzon Limanı vasıtasıyla yaptığı ihracat toplamı ise; 4.666.000 Pound'a ulaşmaktadır (Kuruca, 2011: 198).

A. Üner Turgay ise, XIX. yüzyılın ikinci yarısında Trabzon Limanı'ndan yapılan ihracat miktarlarını aşağıdaki tabloda şöyle göstermektedir (Turgay, 1994: 60):

Trabzon'da görevli olmadığı zamanlarda Erzurum konsolosluğu görevini yürütmüştür (Aygün, 2016: 104-105).

Seneler	İngiltere'ye	Diğer Ülkelere	Toplam	Yıllık Ort.
1856-1860	564.100	5.432.500	5.996.600	1.199.320
1861-1865	500.000	4.500.000	5.000.000	1.000.000
1866-1870	376.000	3.620.400	3.996.400	799.280
1871-1875	466.800	3.206.900	3.673.700	734.740
1876-1880	207.500	2.328.800	2.536.300	507.260
1881-1885	265.000	3.032.400	3.297.400	659.480
1886-1890	322.600	2.723.000	3.045.600	649.120
1891-1895	253.500	2.809.600	3.063.100	612.620

Tablodaki bilgilere göre, Trabzon Limanı'ndan yapılan toplam ihracat içinde yaklaşık %10'luk bir orana sahip olan İngiltere'nin önemli bir pazar olduğu görülmektedir.²⁰ 1856-1895 yılları arasında Trabzon Limanı'ndan İngiltere'ye toplam 2.955.500 Poundluk ihracat gerçekleştirilmiş olup, bu rakam yıllık ortalama 74.000 Pound'a tekabül etmektedir. Yine tablodaki bilgilere göre 1856-1895 yılları arasında Trabzon Limanı'ndan İngiltere haricindeki ülkelere yapılan ihracatın yıllık ortalaması 765.228 Pound civarındadır. Trabzon Limanı'ndan ihracat yapılan diğer ülkeler ise; Rusya, Bulgaristan, Romanya gibi Karadeniz'e kıyısı olanlar ile Fransa, İtalya ve Almanya gibi Avrupa'nın önde gelen devletleriydi.

Aynı dönemde yapılan ithalat miktarları ise şöyledir (Turgay, 1994: 60):

Seneler	İngiltere'den	Diğer Ülkelerden	Toplam	Yıllık Ort.
1856-1860	14.997.100	1.535.400	16.532.500	3.306.500
1861-1865	7.000.000	4.000.000	11.000.000	2.200.000
1866-1870	3.880.800	2.209.000	6.089.800	1.217.960
1871-1875	4.362.300	2.753.900	7.116.200	1.423.240
1876-1880	3.986.900	2.399.100	6.386.000	1.277.200
1881-1885	4.474.500	3.647.300	8.121.800	1.624.360
1886-1890	4.148.700	3.188.000	7.336.700	1.467.340
1891-1895	3.336.000	3.783.600	7.119.600	1.423.920

²⁰Sadece yabancı ürünlerin dikkate alındığında Trabzon toplam ithalatının 2/3'ü İngiltere ile yapılmasına rağmen İngiliz tüccarları mallarını genellikle Londra veya Liverpool'dan İstanbul'a naklediliyor ve oradan da Avusturya, Fransız veya Rus gemilerine aktarmak suretiyle gerçekleştiriyordu (Baskıcı, 2012: 38).

Tablodaki bilgiler irdelendiğinde, ithalatın en fazla 1856-1860 yılları arasında gerçekleştiği ve bu (ithalat) pay içerisinde en büyük oranı 14.997.100 Poundluk ithalat ile İngiltere'nin teşkil ettiği görülmektedir.

Trabzon Limanı'ndan yapılan başlıca ihraç ürünleri, fasulye, fındık, mısır, tütün, tuzlanmış balık, balık yağı, keten tohumu, keten mamulleri, kemik, boynuz parçaları, kilim; başlıca ithal ürünleri ise, ipekli ve yünü mamuller, fes, mücevherat, hırdavat, kibrit, iplik, ayakkabı, kumaş, deri, mamul mallar, un, pirinç, çay, şeker, matbaa, petrol, kırtasiye malzemeleri ve çeşitli bakkaliye ürünlerinden oluşmaktaydı (Baskıcı, 2012: 48-51).

Bu arada XIX. yüzyılın başlarında Avrupa'da meydana gelen endüstriyel devrim ve teknolojik gelişmeler, özellikle ulaşım alanında köklü değişimlere yol açmış, buharla çalışan makinelerin kara ve deniz ulaşım araçlarına girmesiyle, nakliyat hem ucuzlamış hem de hızlanmıştı. Nitekim XIX. yüzyılın ortalarından itibaren Avrupa ve Amerika'da büyük bir gelişme gösteren demiryolları, Osmanlı coğrafyasında da inşa edilmeye başlanmış, Orta Anadolu ve Doğu Anadolu'yu Karadeniz limanlarına bağlamak için uluslararası anlamda çeşitli girişimler ve projeler hazırlanmıştı.²¹ Karadeniz limanlarını demiryolu ile Anadolu ve İran'a bağlama fikri özellikle İngilizlerin üzerinde durduğu bir projeydi. Bu konuda meşhur İngiliz seyyah Lynch şunları söylemektedir:

“Küçük Asya'da zaten var olan demiryolu hattı Erzurum'a uzatılmalı Trabzon ve Rize'den bir şubeyle birleştirilmelidir. Erzurum'dan itibaren herhangi bir doğal engelle karşılaşmaksızın Bayezit ve Tebriz'e uzatılabilir. Ve Tebriz'den sonra Tehran ve İsfahan'a ilerleyecek hat Hindistan demiryolları ile birleşebilir.” (Lynch, 1901: 206).

Bu fikrin gerçekleştirilmesi ticari ve siyasi anlamda İngilizlere büyük avantajlar sağlayacaktı.²² Zira İngiltere bu politikasıyla, Rusya'yı, İran Türkistan, Afganistan ve Hindistan pazarından uzak tutacak, böylece hem iktisadi hem de siyasi üstünlük sağlayacaktı. Nitekim İngiltere, bölgedeki gelişmeleri yakından izlemek üzere Trabzon'da sürekli bir konsolosluk açmaya karar verdi (King, 2008: 218-219).

²¹Bu projelerden biri de Erzurum Mebusu Karakin Pastırmacıyan tarafından hazırlanan ve Doğu Anadolu ile Karadeniz'in iç kesimlerini Trabzon Limanı'na bağlayan Anadolu -i Şarki Şimendifer Projesi idi (Okur, 2008: 52).

²²Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz: *Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey, Report for the Year 1893 on the Trade of the Consular District of Trebizond*, London, 1894, p.7.

1890'larda hazırlanan Trabzon İngiliz Konsolosluğu raporlarında, Trabzon'dan iç bölgeye uzatılacak ve oradan İran'a geçecek demiryolu hattının bölgesel ve uluslararası değeri hakkında ayrıntılı bilgi verilmektedir. Raporlara göre, Fırat havzasının verimli topraklarının demiryolu ile Karadeniz'e çıkış yolu bulması, her bakımdan önemliydi.²³

Ancak Osmanlı toprakları üzerinde demiryolu imtiyazı elde etme hususunda Avrupa devletleri arasında cereyan eden rekabet²⁴ ve Rusya'nın Trabzon Limanı'nı Erzurum'a bağlayan bir demiryolu yapımına engel olması bu projelerin hayata geçmesine imkân vermedi (Kurat, 1999: 127-132; Bayur, 1991: 148). Rusya, Kuzey İran ve Kafkasya'daki demiryolu ağını tamamlayana kadar gerek Avrupalı devletlere²⁵ gerekse Türkiye'ye karşı bu politikayı uzun süre devam ettirdi ve taraflarla yaptığı antlaşmalarda bu konuya özel bir yer ayırdı.²⁶

²³*Foreign Office, Annual Series, No: 1346, Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey, Report for the Year 1893 on the Trade of the Consular District of Trebizond, p.7.*

²⁴Öyle ki her bir ülke diğerini kollamaktaydı. Devletlerden birine imtiyaz verilmesi diğer bir devletin harekete geçmesine sebep oluyordu. Nitekim Almanya'ya Haydarpaşa - İzmit hattının satılması ve bu hattın Ankara'ya kadar uzatma yetkisinin verilmesi Fransa'yı harekete geçirmiş, bu ülkeye de Yafa-Kudüs demiryolu imtiyazı verilmiştir. Yine Almanlara Selanik-Manastır demiryolu imtiyazı verilince, Fransızlara Selanik-Dedeağaç imtiyazı verilmiştir. 1899'da Almanlarla Bağdat demiryolu ön sözleşmesi imzalandığında ise bu sefer Ruslar, Babiâli'ye başvurmuş ve Bağdat demiryolu hattının inşasında vazgeçilmesini talep etmişlerdi. Fakat Almanya'yı arkasına alan Babiâli'yi bu hususta razı edemeyince, Karadeniz kıyıları ile Erzurum bölgesinde demiryolu imtiyazının Rusya'ya ait olacağı hakkında taviz koparmışlardır. Esasında Rusya'nın amacı demiryolunu, Osmanlı Devleti'nin doğu bölgelerinden tamamen uzak tutmaktır. Rus Büyükelçisi Sinowiev, Almanlara Anadolu'da verilen, demiryolu imtiyazına karşı, kendilerine de Karadeniz kıyılarından iç bölgelere uzatılacak, demiryolları imtiyazı verilmesi hakkındaki görüşmelerde, "eğer Babiâli Bağdat demiryolundan vazgeçer ise Rusya'nın da demiryolu imtiyazı talep etmeyeceğini," söylemesi Rusya'nın gerçek niyetini ortaya koymaktaydı (Özyüksel, 1988, 149-150; Yıldırım, 2002: 318).

²⁵1907'deki Reval Görüşmeleri ile İngiltere'yi İran'ın kuzeyinden uzak tutmayı başaran Rusya, aynı başarıyı 3 yıl sonra Postdam'da Almanya'ya karşı kazandı. Son yıllarda artan bölgedeki Alman etkisi Rus menfaatlerini tehdit etmeye başlamıştı. Diğer taraftan Almanya da, Rusya ile masaya oturarak Reval Görüşmelerinin etkisini dengelemeyi sağlamış oluyordu. Postdam'da iki devletin Türkiye ve İran üzerindeki menfaatleri konusunda bir uzlaşmaya varıldı. Rusya 1907'de İngiltere'ye kabul ettirdiği Kuzey İran'daki menfaatlerini Almanya'ya karşı da garantiye almış oldu. Bu görüşmelerin Osmanlı Devleti için en önemli yanı ise Trabzon'dan Erzurum'a ve oradan İran sınırı üzerinden Tebriz'e uzanacak olan Türk demiryolu projesinin hayata geçirilmemesi konusunda iki gücün anlaşmaya varmış olmasıydı. "The Potsdam Accord, 1910", <http://www.mtholyoke.edu/acad/intrel/boshtml/bos138.htm>; "Persia in the Light of the Russo German Agreement", *The New York Times*, January 22, 1911.

²⁶Rusya'yı ilgilendiren ikinci saha da Türkiye'nin doğu vilayetleri idi. Rusya Erzurum ve civar vilayetlerde Türklerin ekonomik faaliyetlerine engel olmakta, demiryolu yapılmasına ve fabrikalar kurulmasına, kapitülasyon imtiyazlarına dayanarak müsaade etmemekteydi. Buna mukabil çok miktarda Rus ticaret eşyası buralara ihraç edilmekte idi. Rus mensucati, şeker ve diğer birçok eşya doğu vilayetlerin piyasalarını ele geçirmişti (Kurat, 1999: 410). I. Dünya Savaşı öncesinde görülen Doğu Anadolu'daki Rus ekonomik hâkimiyeti Cumhuriyet'in ilanını takip eden ilk 10 yıl boyunca da devam etti. Bu konuyla ilgili olarak CHF Dördüncü Mıntka Müfettişi ve Amasya Mebusu Esat Bey'in 12 Ocak

XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Rusların Doğu Karadeniz'i ve Kafkasları kontrol altına alması, özellikle Azerbaycan - İran nakliyatını kendilerine çekmek üzere Poti-Tiflis, 1877-78 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan sonra da Batum – Tiflis - Bakü demiryolunu yapmaları (Turgay, 1982: 314; Karaeli, 2003: 34), büyük gemilerin kolayca yanaşabileceği limanlar inşa etmeleri, yine limanlara ulaşacak malların ücretsiz olarak saklanması sağlayacak depolar yapmaları ve Osmanlı Devleti'nin bu konuda karşı politika üretememesi²⁷ Trabzon Limanı'nın uluslararası anlamda ticaret hacmini olumsuz etkilemiştir.²⁸ Nitekim ticaretin Batum ve Poti limanlarına kayması üzerine bazı Avrupa devletleri Trabzon'daki konsolosluklarını vekillığe indirerek, Poti ve Tiflis'e konsolosluklar açmışlardır (çadircı, 1991: 357).

Yeni Türk Devleti, I. Dünya Savaşı ve Türk milli Mücadelesi sürecinde dünya ticaretine kapanan Trabzon Limanı'nı bölge ticaretinde tekrar aktif hale gelmesi için girişimlerde bulunmaya başladı. Türk Hükümeti, bir taraftan İran Hükümeti ile temasa geçerek Güney Azerbaycan ticaretinin yeniden Trabzon üzerinden yapılmasına çalışmış, diğer taraftan da Trabzon - Erzurum arasında demiryolu inşa etme ve Trabzon Limanı'nı modernleştirme girişimlerine başlamıştı (TBMM Zabıt Ceridesi, II/3: 689). Ancak bu hususlarda gerek iç ve dış siyasi gelişmeler gerekse ekonomik sıkıntılar nedeniyle ciddi bir ilerleme sağlanamadı. Trabzon-Erzurum Demiryolu hala (2016) yapılamadığı gibi Trabzon'un modern bir limana kavuşması ise ancak 1954'te gerçekleşmiştir. 1978'e gelindiğinde artan İran - Irak gerginliği nedeniyle İran'ın batıya açılan başlıca çıkış kapısı haline

1931 tarihli raporunda oldukça önemli bilgiler verilmektedir. (Bkz: *Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Cumhuriyet Halk Partisi Kataloğu*, 490.01.494.1988.2).

²⁷ Örneğin gerek Trabzon merkezdeki liman gerekse yakın çevresindeki küçük limanlar büyük gemilerin yanaşmasına, yükleme ve boşaltmasına uygun değildi. Büyük gemilerle gelen insanlar veya eşyalar liman çevresinden kiralanan kayıklar ile sahile çıkarılmakta idi. Trabzon Limanı'na büyük gemilerin yanaşması esnasında ortaya çıkan görüntü XIX. yüzyılın ünlü seyyahlarından Dyrol'un eserinde şöyle anlatılmaktadır: "...sahilin az derin olması, büyük vapurları açıkta demirletiyor, vapur geldiği zaman sürü ile üşüşen kayıklarla karaya çıkılıyor. Limanda yer alan iskelenin tüccar eşyasıyla dolu olduğu zaman ise yolcular, kayıktan yarı bellerine kadar denize giren hamalların sırtına biniyor ve karaya ayak basıyordu (Deyrolle, b.t.y: 7).

²⁸ I. Dünya Savaşından önce Trabzon Limanı'ndan yılda 5.000.000 hayvan ihraç edilirken, 1926 yılında bu sayı 1.200.000'e düşmüştür (BCA, 030.10.71.465.1; *Türkiye Cumhuriyeti Malul Gaziler Ticaret Salnamesi*, 1927: s. 654; Müderris İhsan Abidin, 1928: 271, 288).

gelen Trabzon Limanı, bu dönemde (Gültekin, 2002: 37) artan gemi trafiğine cevap verememesi²⁹ üzerine yeniden büyütülmüş ve modernize edilmiştir.³⁰

1985'ten itibaren ABD ve diğer batılı devletlerin İran'a uyguladığı ambargo, Trabzon Limanı'nın ticaret hacmini kısa bir süre düşürdü ise de (Gültekin, 2002: 37) aynı yıllarda Sovyetler Birliği'nin dağılmaya başlaması ve Bağımsız Devletler Topluluğu'nun ortaya çıkması Trabzon Limanı'nı yeniden hareketlendirdi (DOKAP, 2000: 1-27). Bu tarihe kadar Trabzon'da sadece 3 ihracat şirketi varken, bu sayı 1995'de 450'ye ulaşmıştır (Gültekin, 2002: 37).

Trabzon Limanı'ndaki bu ticari hareketlilik, 1996 ve 1998'de Rusya'da meydana gelen ekonomik krizler nedeniyle yeniden azalmaya başladı.³¹ Öyle ki, 450'ye kadar çıkmış olan ihracat şirketlerinin sayısı 2000 yılına gelindiğinde 136'ya kadar düşerken aynı şekilde ticaret hacmi de azalmıştı. Belirtilen yılda Trabzon Limanı'ndan Rusya'ya yapılan ihracat 36 milyon, Fransa'ya 30 milyon, Almanya'ya ise 19 milyon dolarlık ihracat gerçekleştirilmişti (Gültekin, 2002: 37-38).

2000'li yılların başında, Trabzon'dan Rusya, Azerbaycan ve Gürcistan'a yapılan ihracat, Türkiye'nin bu 3 ülkelere yaptığı ihracatın çok az bir kısmını karşılamaktaydı. Bu oran sırasıyla %4.8, %0.6 ve %3.3'tü (Gültekin, 2002: 38).

2009'un başlarından itibaren İran'ın Trabzon'u bir ithalat merkezi yapma niyetini gündeme getirmesi, dikkatlerin bir kez daha bölgeye çevrilmesine neden oldu. İran'ın amacı Güney Azerbaycan, Erdebil ve Zencan bölgelerinin ithal ürün ihtiyacını Trabzon üzerinden yapılmasını sağlamaktı. Çünkü bu bölgelerde kullanılan ithal ürünler, İran'ın güneyindeki Bender Abbas Limanı'ndan ulaştırılmaktadır. İran'ın tam güney ucunda ulunan Bender Abbas'ın ülkenin kuzeyindeki Tebriz'e olan uzaklığı 2000 kilometre iken, Trabzon Limanı'nın Tebriz Merkezi'ne uzaklığı yaklaşık 900 kilometre civarındadır.³² Bender-Abbas'a indirilen eşyaların

²⁹Trabzon ile İran arasındaki ticaret hacmi 1984 yılında 566 bin ton ile zirve noktasına ulaşmıştır. Esmer-Ateş, a.g.m., s. 114.

³⁰1980'de başlayan bu çalışmalar ancak 1990'da bitirilebilmişti. Esmer -Ateş, a.g.m., s. 116.

³¹Bu arada 1996'da Trabzon Limanı'nın özelleştirilmesi gündeme gelmiş, uzun tartışmalardan sonra 2003'de Albayrak Grubuna devredilmiştir. Esmer -Ateş, a.g.m., s. 116.

³²Esasında İran'a yapılacak ticarete Trabzon Limanı'nın avantajını yaklaşık 2 yüz yıl İngilizlerin dikkatini çekmişti. Nitekim Harford Jones, İngiliz Dışişleri Bakanlığı'na gönderdiği bir yazıda, Trabzon'dan Tebriz'e kadar uzanan kervan yolunun kârına işaret etmekteydi. Ona göre bu güzergah

Kuzey Eyaletlerine varması yaklaşık bir ay, Trabzon'a indirilen eşyaların belirtilen eyaletlere varması ise en fazla 15 günü almaktadır (Hürriyet: 28.01.2009).

Sonuç

Eski çağlardan beri Karadeniz ticaretinin en önemli limanlarından biri olan Trabzon Limanı'nın ticaret hacmi zaman zaman gerek bölgesel gerekse dünyada meydana gelen siyasal, sosyal ve ekonomik gelişmelere bağlı olarak inişli çıkışlı bir seyir izlemiştir. Eski çağlarda Trabzon Limanı'ndan genellikle gümüş, demir, şap ve kumaş ihraç edilirken, dışarıdan ipek ve Hint baharatı satın alınmıştır.

M.Ö. I. yüzyılın ortalarında Roma İmparatorluğu'nun bir parçası haline gelen Trabzon, uluslararası bir transit ticaret merkezi haline gelmiş, bu özelliğini diğer devletler döneminde bir süre daha sürdürmüş, ancak coğrafi keşiflerin etkisiyle XV. ve XVI. yüzyıllarda ciddi bir ticaret kaybına uğramıştır.

Rusya'nın güçlenmesi ve Karadeniz'e açılmasıyla XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren tekrar önemli ticari merkezlerden biri olmaya başlayan Trabzon Limanı özellikle bölge üzerindeki İngiliz – Rus rekabeti dolayısıyla hemen hemen en parlak dönemlerinden birini yaşamıştır. Öyle ki 19. yüzyılın son çeyreğine kadar Trabzon Limanı'ndan geçen yük miktarına 2000'li yıllarda dahi ulaşamamıştır.

1869'da Süveyş Kanalı'nın açılmasına kadar yabancı tüccarların Karadeniz'deki faaliyetleri giderek artmış (Aygün, 2016: 118), 1877-1878 Osmanlı - Rus Savaşı sonrasında Rusya'nın Batum'a kadar inmesi ve Batum Limanı'nı İran'a bağlaması ise Trabzon Limanı'nın ticaret hacminin ciddi oranda küçülmesine yol açmış, yerel hinterlandına hizmet verir bir hale getirmiştir.

XX. yüzyılın sonlarında cereyan eden İran-İrak Savaşı ve Sovyetler Birliği'nin dağılması gibi gelişmeler Trabzon Limanı'nı bir kez daha ön plana çıkarmışsa da artan ticari hareketlilik ekonomik ve siyasî nedenlerle

Rusya'nın kontrolünde olan Gürcistan yolundan 200 mil daha kısa olduğundan İran ipeğini daha ucuz fiyatla Avrupa'ya ulaşmasını sağlayacaktı (Aygün, 2016: 102). Yine 1819 ve 1820'de Erzurum ve İran'dan İngiltere'ye gönderilen raporlarda Trabzon ile İran arasında doğrudan ticaret yapmanın gerekliliği savunuluyor ve Trabzon Limanı'nın avantajları sıralanıyordu (Turgay, 1994: 50).

bir türlü kalıcı hale getirilememiş ve ticaret hacmi yeniden daralma dönemine girmiştir.

Kaynakça

- Arslan, Murat, (2007). *Mithradates VI Eupator, Roma'nın Büyük Düşmanı*, İstanbul,
- Atalar, Münir, (1999), “XIII. ve XIV. Yüzyıllarda Karadeniz Ticaretinden Trabzon'un Yeri ve Önemi”, *Trabzon Tarihi Sempozyumu*, 6-8 Kasım 1998, ss. 131-135, Trabzon.
- Aygün, Necmettin, (2005). *On sekizinci Yüzyılda Trabzon'da Ticaret*, Trabzon,
- Aygün, Necmettin, (2016). *Karadeniz'den Osmanlı Ekonomisine Bakış II*, Ankara.
- Bal, Mehmet Akif, “Trabzon'dan Dünya'ya Açılan Uluslararası Bir Aile: Nemlizadeler”, <http://www.mehmetakifbal.gen.tr/2013/03/02/nemlizadeler/> (18.10.2016).
- Barnet, R.D., (1956). “Ancient Oriental Influences on Archaic Greece” *The Aegen and Near East*, (Ed. S.Weinberg), ss. 228-231, New York.
- Baskıcı, Murat, (2012). “XIX. Yüzyılda Trabzon Limanı: Yükseliş ve Gerileyiş”, *Ankara Üniversitesi, SBF Dergisi*, Cilt 67, No. 3, ss. 33-56, Ankara.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, Cumhuriyet Halk Partisi Kataloğu.*
- Bayur, Yusuf Hikmet, (1991). *Türk İnkılabı Tarihi, I/1*, Ankara,
- Belli, Oktay - Kayaoğlu, Gündoğ, (2002). *Trabzon'da Türk Bakırcılık Sanatının Tarihsel Gelişimi*, İstanbul.
- Belli, Oktay, (2004). *Anadolu'da Kalay ve Bronzun Tarihçesi*, İstanbul,
- Bijişkyan, P. Minas, (1969). *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası*, (Tercüme ve Notlar H.D. Andreasyan), İstanbul.
- Bilgin, Mehmet, (2002). *Doğu Karadeniz, Tarih-Kültür-İnsan*, Trabzon.
- Bostan, İdris, “Karadeniz'in Dış Ticarete Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı”, *Trabzon Tarihi Sempozyumu*, 6-8 Kasım 1998, Trabzon 1999, s. 303.
- Bostan, İdris, (1995). “Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu (1700-1787)”, *Bellekten*, C. LIX, s. 23, Ankara.
- Brant, James, (1836). “Journey Through a Part of Armenia and Asia Minor, in the Year 1835”, *Journal of the Royal Geographical Society of London*, Vol. 6, p.190.
- Bryer, Anthony - Winfield, David, (1985). *The Byzantine Monuments and Topography of the Pontos I-II*, Washington.
- Bryer, Anthony, (1980). *The Empire Trebizond and Pontos*, London,
- Cöhçe, Salim, “Doğu Karadeniz Bölgesi'nin Türkleşmesinde Kıpçakların Rolü”, *I. Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri* (13-17 Ekim 1986), Samsun 1988, s. 479-784.
- Cumhuriyet'in On Yılında İktisat Meyanında Trabzon*, Trabzon Ticaret ve Sanayi Odası, Trabzon, 1933.
- Çadırcı, Musa, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*, Ankara, 1991.
- Çiğdem, Süleyman, Eski Çağda Trabzon Limanı: Askeri ve Ekonomik Yönden Gelişimi ve Doğu-Batı İlişkilerindeki Rolü”, *Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 10 (2), (2007), s. 133-155.
- Çilingiroğlu, Altan, *Urartu ve Kuzey Suriye Siyasal ve Kültürel İlişkiler*, İzmir, 1984.
- Decei, Aurel, “Karadeniz”, *İslam Ansiklopedisi*, İstanbul, 1979, s. 238-246.
- Diplomatic and Consular Reports on Trade and Finance, Turkey, Report for the Year 1893 on the Trade of the Consular District of Trebizond*, London, 1894.
- Doğu Karadeniz Bölgesel Gelişme Planı (DOKAP), Nihai Rapor; Cilt: IV, Mekânsal Gelişme ve Altyapı*, Ağustos, 2000, s.1-27.
- Emir, Osman, “Antik Dönemde Karadeniz'de Deniz Ticareti ve Başlıca İhraç Ürünleri”, *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu IV: Doğu Karadeniz*, 16-17 Nisan 2012, Bildiriler Kitabı, Trabzon, 2012, s. 172-173.

- Emir, Osman, *Prehistorik Dönemden Roma Dönemine Kadar Trabzon ve Çevresi*, Trabzon, 2011.
- Esmer, Gülsüm Tütüncü – Ateş, Alparslan - vd, “Uluslararası Ticarete Trabzon Limanı'nın Dünü, Bugünü ve Geleceği”, *Türk Deniz Ticareti Tarihi Sempozyumu-IV: Doğu Karadeniz*, 16-17 Nisan 2012 Trabzon, 2012, s. 97-124.
- F. Malekzadeh, (1968). *Anadolu'da Pers Dönemine Ait Anıt ve Yazıtların Tahlili Bir İnceleme*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, İstanbul.
- Goloğlu, Mahmut, (1975). *Trabzon Tarihi, Fetihden Kurtuluşa Kadar*, Ankara.
- Gültekin, Burcu, (2002). *Les enjeux de l'ouverture de la frontière turco-arménienne, Les contacts transfrontaliers entre la Turquie et l'Arménie, Institut Français d'Etudes Anatoliennes (IFEA), série : la Turquie aujourd'hui no: 11*, İstanbul.
- Hürriyet*.
- Issawi, Charles, (1988). “Tebriz - Trabzon Ticareti (1830-1900) Bir Yolun Yükselişi ve Gerileyişi” (Çev.: Kudret Emiroğlu), *Trabzon Dergisi*, Sayı: 2, ss. 80-81, Ankara.
- Issawi, Charles, (1971). *The Economic History of Iran 1800-1914*, Chicago.
- Issawi, Charles, (1980). *The Economic History of Turkey 1800-1917*, Chicago.
- Işık, Adem, (2001). *Antik Kaynaklarda Karadeniz Bölgesi*, Ankara.
- İskender, Fayiz Necib, (1988). *El-Hayat el-İktisadiyye fi Ermîniyye İbâne'l-Fethi'l-İslâmî*, İskenderiye.
- Jansses, E., (1969). *Trebizonde en Colchide*, Brussels.
- Karaeli, Hüseyin, “19.Yüzyılda İnan Transit Ticaret Yolu İçin Osmanlı-Rus Rekabeti” *DÜ Sosyal Bilgiler Dergisi*, S. 9, Aralık 2003, s. 21-39.
- Karatay, Osman, “III. Yüzyıl'da Trabzon'a Saldıran Boranlar Kimlerdir?”, *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, Sayı: 1, Güz 2006, ss. 11-12.
- King, Charles, (2008). *Karadeniz* (Çev.: Zülal Kılıç), İstanbul.
- Kurat, Akdes Nimet, (1999). *Rusya Tarihi*, Ankara.
- Kuruca, Nazım, (2011). “1770-1870 Yılları arası Trabzon'un İktisadi ve Sosyal Durumu”, *Uluslararası Trabzon ve Çevresi Kültür ve Tarih Sempozyumu*, 16-18 Mayıs 2006, ss. 189-208, Trabzon.
- Lybyer, Albert Howe, “Osmanlı Türkleri ve Ticaret Yolları”, Ege Üniversitesi, *Tarih incelemeleri Dergisi*, III/1987, ss. 143-157.
- Lynch, Harry Finis Brosse, (1967). *Armenia Travels and Studies*, Beirut,
- Lynch, Harry Finis Brosse, (1901). *Armenia, Studies and Travels II*, London,
- Manandian, H. A., (1965). *The Trade and Cities of Armenia In Relation To Ancient World Trade*, (Ed. N.G. Garsoian), Lisbon.
- Mansel, Arif Müfit, (1998). *Ege ve Yunan Tarihi*, Ankara.
- Mehmet Kenan, (1336). *Tarih-i Ticaret*, İstanbul.
- Mitford, B. Timonty, “Some Inscription from the Cappadocia Lines”, *JHR*, 64 (1974) 160-175.
- Müdderris İhsan Abidin, (1928). *Anadolu Ziraat ve Yetiştirme Vaziyeti I*, İstanbul.
- Nakracas, Georgios, (2005). *Anadolu ve Rum Göçmenlerin Kökeni* (Çev.: İbrahim Onsunoglu), İstanbul.
- Okur, Mehmet – Küçükuşurlu, Murat, “Cumhuriyetin İlk Yıllarında Trabzon - Erzurum Ticarî İlişkileri”, *Türk Dünyası Araştırmaları*, Kasım-Aralık 2005, Sayı: 159, ss. 101-116.
- Okur, Mehmet, “Osmanlının Uygulayamadığı Bir Proje: Karakin Pastırmacıyan'ın Anadolu Şarki Şimendifer Projesi”, *Toplumsal Tarih*, Sayı: 179, Kasım 2008, ss. 52-57.

- Ortaylı, İlber, (2000). “19. Yüzyılda Trabzon Vilayeti ve Giresun Üzerine Gözlemler”, *Osmanlı İmparatorluğu'nda İktisadi ve Sosyal Değişim Makaleler*, Ankara.
- Özergin, Kemal, (1958). *Anadolu Selçukluları Çağında Anadolu Yolları*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Özsait, Mehmet, (2000). “İlkçağ Tarihinde Trabzon ve Çevresi” *Trabzon Tarihi Sempozyumu Bildirileri (6-8 Kasım 1998 Trabzon)*, ss. 35-45, Trabzon.
- Özyüksel, Murat, (1988). *Anadolu Bağdat Demiryolları*, İstanbul.
- P'yankov, Igor, (2002). “Sakalar” (Çev: Zülfiye Veliyeva), *Türkler Ansiklopedisi I*, Ankara.
- Pamuk, Şevket, (1984). *Osmanlı Ekonomisi ve Dünya Kapitalizmi (1820-1913)*, Ankara.
- Roux, J. Paul, (2001). *Orta Asya Tarihi ve Uygarlık* (Çev.: Lale Arslan), İstanbul.
- Safran, Mustafa, (1988). “XIII. ve XIV. Yüzyılda Karadeniz Limanlarının Ticari ve Tarihi Önemi” *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri*, (13-17 Ekim 1986), ss. 459-462, Samsun.
- Tarhan, Taner, (1979), “Eskiçağda Kimmer Problemi”, *VIII. Türk Tarih Kongresi I* (Ankara 11-15 Ekim 19769), ss. 355-368, Ankara.
- TBMM Zabıt Ceridesi, Devre: II*, (1927). Ankara,
- Tekindağ, M.C. Şehabeddin, (1993). “Trabzon”, *MEB İslam Ansiklopedisi*, Cilt: 12-1, ss. 454-477, İstanbul.
- Tellioğlu, İbrahim, (2004). *Osmanlı Hâkimiyetine Kadar Doğu Karadeniz'de Türkler*, Trabzon.
- Texier, Charles, (2002). *Küçük Asya Coğrafyası Tarihi ve Arkeolojisi I-III*, (Çev.: Ali Suavi, Latin Harflerine Aktaran Kazım Yaşar Kopruman Sadeleştiren Musa Yıldız), Ankara.
- Tezcan, Mehmet, (2013). *Klasik ve Ortaçağ Dönemlerinde Karadeniz ve Kafkasya*, Trabzon. *The New York Times*.
- Theophile Deyrolle, *1869'da Trabzon'dan Erzurum 'a* (Çev: R. Ekrem Okçu), İstanbul, Yayın y.y.
- Tournefort Seyahatnamesi*, (2005). *Joseph de Tournefort*, Editör: Stefanos Yerasimos, (Çev: Teoman Tunçdoğan), İstanbul.
- Tozlu, Selahattin, (2002). “19. Yüzyılda Trabzon Limanı”, *Trabzon Türk Ocağı, Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu*, 3-5 Mayıs 2001, ss. 381-397, Trabzon.
- Tozlu, Selahattin, (1997). *Trabzon - Erzurum - Bayezid Yolu (1850-1900)*, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Atatürk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum.
- Tsetskhladze, G.R., (1994). “Greek Penetration of the Black Sea” *The Archaeology of Grek Colonisation, Eassys Dedicated to Sir John Boardman*, (Ed. G.R. Tseskhladze-F. De Angelies), Oxford.
- Turgay, A. Üner, (1994). “Trabzon”, *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri 1800-1914*, (Editörler: Çağlar Keyder, Y. Eyüp Özveren, Donald Quataert, Çeviren: Gül Çağalı Güven), ss. 45-73, İstanbul.
- Turgay, A. Üner, (1982). “Trade and Merchants in the Nineteenth Century Trabzon: Elements of Etnic Conflict”, *Christians and Jews in the Ottoman Empire*, volume 1, eds. B. Braude, B. Lewis, New York.
- Türkiye Cumhuriyeti Malul Gaziler Ticaret Salnamesi, 1927*.
- Ubicini, M. A., (1977). *Türkiye 1850 C. 2* (Çev.: Cemal Karaağaçlı), İstanbul.
- Us, Asım, (1966). *1930-1950, Atatürk, İnönü, İkinci Dünya Harbi ve Demokrasi Rejimine Giriş Devri Hatıraları*, İstanbul.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, (1988). *Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri*, Ankara.
- Vastliev, A., (1943). *Bizans İmparatorluğu Tarihi* (Çev. A. Müfid Mansel), Ankara.

Xenophon, (1944). *Anabasis* (Çev. H. Örs), İstanbul.
Yeniyol.

Yerasimos, Stefanos, (1997), “XIX. Yüzyılda Trabzon Rum Cemaati” (Çev.: İsmet Akça-Didem Danış), *Bir Tutkudur Trabzon*, (Haz: Gündag Kayaoglu - Öner Ciravođlu - Cüneyt Akalın), ss. 284-285, İstanbul.

Yıldırım, İsmail, (2002). “Osmanlı Demiryolu Politikasına Bir Bakış” *FÜ Sosyal Bilimler Dergisi*, C. 12, S. 1, ss. 311-324, Elazığ.

Yılmaz, Özgür, *Batılı Seyyahlara Göre Trabzon*, (bBsılmamış Yüksek Lisans Tezi), Trabzon, 2006.