

XX. YÜZYIL BAŞINDA ORDU LİMANININ TİCARİ POTANSİYELİ***Kemal SAYLAN******Özet**

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması ve buharlı gemilerin icadı Osmanlı Devleti'nin Karadeniz kıyılarındaki ticari faaliyetlerinin artırmasını beraberinde getirdi. Bu ticaretten başlangıçta en büyük payı Trabzon ve Samsun gibi büyük liman şehirleri aldı. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Karadeniz kıyısındaki diğer küçük liman şehirleri de deniz ticaretinden pay almaya başladılar. Bu da Anadolu'nun Karadeniz kıyısındaki küçük kasabaların gelişmesini ve ticaret hacimlerini artırmalarını sağladı.

Küçük bir liman şehri olan Ordu kasabası da meydana gelen gelişmelerden etkilendi. Kasaba ekonomisi bu dönemde bir hayli canlandı. Daha önceleri içe kapanık ekonomik faaliyetler sürdüren kasaba, buharlı gemilerin uğradığı bir liman haline geldi. Bu sayede dış piyasalarla tanıştı ve uluslararası piyasalarla entegrasyon sürecine girdi.

Çalışmamızda kasaba ekonomisinin dış piyasalara açılmasında önemli bir konuma sahip Ordu limanının XX. yüzyılın başındaki ticaret potansiyelini Trabzon Vilayet Salmelerinden hareketle değerlendirmelerde bulunacağız.

Anahtar Kelimeler: Ordu, kasaba, liman, ihracat, ithalat

***COMMERCIAL POTENTIAL OF ORDU'S PORT IN THE BEGINNING 20th
CENTURY***

Abstract

Opening up international trade in the Black Sea and the invention of steamships led to the increase of commercial activities in the Black Sea coast of the Ottoman Empire. Being the major port cities, Trabzon and Samsun initially took the largest share of this trade. Since the second half of the 19th century, also other small port cities in the Black Sea's coast began getting a share from maritime trade. This provided development of small towns in the Black Sea coasts of Anatolia and increase the trade potential.

Ordu which is a small harbor town, was affected by occurred developments in this period. The town's economy revived numerous during this period. Previously, the town's economy it was introverted, but later became a popular port for steamships destination. Thus, it met with foreign markets and integrated with international markets.

* Bu çalışma, 29.Nisan-01 Mayıs 2015 tarihinde Fatsa/Ordu'da gerçekleştirilen Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII.Karadeniz Limanları, sempozyumunda tebliğ edilmiştir.

** Yrd. Doç. Dr., Gümüşhane Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi.
kemalsaylan52@gmail.com

In this work, we will evaluate, by using Trabzon Provincial yearbooks, commercial potential of the Ordu port at the beginning of the 20th century

Key Words: Ordu, town, port, export, imports

Giriş

Karadeniz kıyıları antik çağlardan itibaren iskân edilen coğrafyalardan biri olmuştur. Antik çağın yaşam merkezi sayılan Akdeniz çevresindeki devletler dahi Karadeniz sahillerinde bir koloni kurmak için acımasız mücadelelere girmişlerdir (Boardman, 1988, 225-245). Antik dönemde Karadeniz kıyılarında çok sayıda Grek koloni şehirleri kurulmuştur. Bu dönemde bölgenin en önemli geçim kaynağını ise balıkçılık oluşturmuştur (Güveloğlu, 2013, 730).

Ortaçağda Karadeniz’de başlıca egemen güç olan Bizans İmparatorluğu’nun zaafından faydalanan veya o dönemdeki siyasi şartları kendi çıkarlarına göre kullanmayı başaran Cenevizliler, Karadeniz kıyılarında koloniler kurarak buradaki ticaretten büyük karlar elde ettiler (Daş ve Törel, 2013, 843). Ceneviz kolonileri varlıklarını XIV. yüzyıl boyunca korudular. Bu yüzyılın sonlarında Yıldırım Bayazid döneminde Karadeniz kıyılarında Trabzon hariç olmak üzere Osmanlı egemenliği tesis edilmeye başlandı. 1461 senesinde Trabzon’un da fethedilmesiyle birlikte Karadeniz’in güney kıyılarının tamamı Osmanlı hâkimiyetine geçmiş oldu. XV. yüzyıl boyunca yabancı gemilere kapalı olan ve XVII. yüzyılın sonlarına kadar bir Osmanlı iç denizi konumunda olan Karadeniz’de bu yüzyılın sonlarından itibaren devletlerarası gelişmelere bağlı olarak ticari değişimler yaşanmaya başladı. 1774’te Rusya’ya, 1784’te Avusturya’ya, 1799’da İngiltere ve 1802’de Fransa’ya Karadeniz’de serbest ticaret yapma hakkı verilmesi bölgedeki siyasî ve iktisadî yapıyı önemli ölçüde etkiledi (Aygün, 2009, 42).

Küçük Kaynarca Anlaşması’yla (1774) Osmanlı Devleti, artık Karadeniz’i Rusya ile paylaşmayı kabul etmişti. Böylece daha önceleri sadece Osmanlı gemileri ile ticaret yapabilen Ruslar Karadeniz’de hem Osmanlı hem de kendi gemileri ile ticaret yapma hakkını elde ettiler (Fidan, 2009, 83). İngilizler ve Fransızlar ise aldıkları imtiyazlarla Karadeniz ticaretinde söz sahibi olmuşlardı. Böylece Karadeniz uluslararası ticarete açılmış oldu. XIX. yüzyılda Rusya, İngiltere ve Fransa gibi büyük devletlerin yanı sıra diğer Avrupalı devletlerle yapılan ticaret anlaşmalarının etkileri Karadeniz liman kentlerinde kendini göstermeye başladı (Yılmaz, 2006, 98). 1838 Ticaret

Antlaşması'nın yürürlüğe girmesi ve buharlı gemiler ile taşımacılığın bütün dünyada olduğu gibi Osmanlı sularında da yaygınlaşması, Karadeniz liman şehirlerinin ticaret hacmini önemli ölçüde artırırdı (Baskıcı, 2005, IX).

Bu dönemde Anadolu şehirlerinin ekonomik yapılarını belirleyen ana etken iç ve dış ticaretteki etkinlikleri olmakla birlikte geleneksel üretim ilişkilerinin henüz değişmediği sanayileşmenin gerçekleştirilmediği bu evrede, bazı kıyı kentlerinin belirgin bir gelişme göstermelerinin başlıca nedeni, dış ticarete gösterdikleri atılım oldu (Çadırcı, 1997, 360). Karadeniz'in uluslararası ticarete açılmasıyla birlikte Avrupalı şirketlere ait gemiler Karadeniz'deki Trabzon, Samsun gibi büyük limanlara uğramaya başladılar. Karasularındaki gelişmelere ayak uydurmak isteyen Osmanlı Devleti de kurduğu deniz şirketleri vasıtasıyla Karadeniz kıyılarında ticari faaliyetlerini artırmaya çalıştı. Başlangıçta (1841'den itibaren) Osmanlı deniz şirketleri de Avrupalı şirketler gibi sadece Trabzon, Samsun, Giresun gibi büyükçe limanlara uğruyordu. Ancak bu durum gemilerinin eski olması, tonajlarının düşük olması vb. gibi nedenler Osmanlı gemi acentasının¹ diğer Avrupa bandralı gemi acentalarından çok daha az kar elde etmesine neden oluyordu. Osmanlı gemi acentası bu açığı kapatmak için zamanla Avrupalı acentaların düzenli olarak uğradıkları küçük limanlara uğramaya başladı. Bu da Karadeniz kıyısında bulunan küçük kasabaların gelişmesini ve ticaret hacimlerinin artırmasını sağladı (Baskıcı, 2005, 72).

Küçük bir liman şehri olan Ordu da bu dönemdeki meydana gelen gelişmelerden etkilendi. Kasaba ekonomisi bu dönemde bir hayli canlandı. Daha önceleri içe kapanık ekonomik faaliyetler sürdüren kasaba artık dış piyasalarla tanışarak yurt dışından yapılan ithalatın yanı sıra yurt dışına ihracat yapar hale geldi (Saylan, 2007, 79-80).

XX. Yüzyılın Başında Ordu Limanına Uğrayan Gemiler

Avrupa Sanayi devrimi sonucunda yeni geliştirdiği teknikle ortaya çıkardığı buharlı gemiler sayesinde XIX. yüzyılın başlarından itibaren deniz ulaşımında önemli bir aşama kaydetti. Buhar makineleri gemileri akıntılardan, gelgitlerden ve rüzgârlardan çekip çıkararak deniz taşımacılığının daha güvenli ve düzenli hale gelmesini sağladı. Buhar gemilerin kullanılmasıyla deniz taşımacılığı köklü bir dönüşüm yaşadı (Ekinci, 2006, 37-54). Bu gemiler denizlerdeki ticaret hacmini

¹ Önceleri Fevaid-i Osmaniye olan gemi acentası daha sonra İdare-i Mahsusa adını almıştır.

ziyadesiyle artırmakla birlikte liman şehirlerine yeni bir soluk getirdi. Bu gemiler ayrıca Osmanlı liman şehirlerinin Avrupa'nın önemli limanlarıyla olan bağını güçlendirdi.

Daha önceleri esas olarak yolcu, posta ve değerli malların taşınmasında kullanılan buharlı gemilerle XIX. yüzyıldan itibaren her türlü mal taşınmaya başlandı. Kısa sürede dünyadaki deniz ticaretinin büyük çoğunluğu buharlı gemilerin eline geçti. Buharlı gemilerin deniz ticaretinde yelkenlilerin yerini almaya başlaması ise Osmanlı deniz ticaretinde yabancı gemilerin etkin olmasına neden oldu. Buharlı gemilerin deniz ticaretinin hacmini artırıcı etkisi de serbest ticaret antlaşmalarının ticareti kolaylaştırıcı etkileri ile birleşince, Osmanlı Devleti limanlarının gemi trafiği hissedilir derecede arttı. Bunun sonucu olarak kıyı ticaretinin çoğu, Avrupalı şirketlere ait buharlı gemi hatlarının eline geçti. Diğer taraftan buharlı gemiler liman kentlerinin gelişmesine önemli katkıda bulundu. Böylece bir zamanlar sadece yerel gemilerin kıyı ticareti trafiğine sahne olan Ordu limanı zamanla yabancı denizyolu şirketlerinin sefer listelerine girmiş oldu (Baskıcı, 2005, 59).

Osmanlı deniz acentası olan Fevaid-i Osmaniye şirketine ait gemilerin Ordu limanına düzenli olarak uğraması kısa sürede yabancı şirketlere ait gemilerin de burayı güzergâhlarına dâhil etmelerini sağladı. 1900'lü yılların başında her hafta Perşembe günü İstanbul'dan hareket eden İdare-i Mahsusa acentasına ait gemi bazı limanlara uğradıktan sonra Ordu limanına geliyor daha sonra Giresun, Tirebolu'ya uğrayarak Çarşamba günü sabahleyin Trabzon'a geliyordu. Perşembe günü yine Trabzon'dan hareket eden gemi Karadeniz'deki diğer limanlarla birlikte Ordu limanına uğrayarak tekrar İstanbul'a dönüyordu (TVS, 1900, 170). Rus şirketi ise her 15 günde bir Cuma günü Odesa'dan hareket ederek, Pazartesi İstanbul'a gelmekte, Perşembe gününe kadar burada kaldıktan sonra Perşembe günü akşamı Karadeniz'e hareket ederek Karadeniz'deki diğer limanlarla birlikte Ordu limanına uğrayarak Pazartesi günü Trabzon'a ulaşmaktaydı. Perşembe günü akşamüstü ise tekrar Trabzon, Ordu ve diğer kasabalara uğrayarak İstanbul'a dönmekteydi (TVS, 1900, 171). Böylece haftanın değişik günlerinde Ordu limanına uğrayan gemiler liman ve şehir ticaretinin gelişmesini ve canlı kalmasını sağlıyorlardı.

Bununla birlikte XX. yüzyılın başında Avrupalı bazı vapur işletmeleri Ordu limanını düzenli sefer güzergâhlarından çıkardığı görülmektedir. Örneğin, 1870 tarihinde Ordu limanına haftanın değişik günlerinde Fevaid-i Osmaniye, Rusya, Fransız ve Avusturya kumpanya vapurları uğrarken XX. yüzyılın hemen başında Fransız ve Avusturya şirketleri Ordu limanını düzenli sefer güzergahlarından çıkarmışlardı (TVS, 1871, 171). Ancak düzenli olmasa da bu devletlere ait gemiler yine de Ordu limanına uğramaya devam ettiler. 1902 senesinde Ordu limanına uğrayan buharlı gemilerin sayıları ve tonajları şöyledir (TVS, 1903, 491):

1902 Senesinde Ordu Limanına Uğrayan Buharlı Gemilerin Sayıları ve Tonajları

Bağlı Buldukları Ülke	Adet	Tonaj
Osmanlı	143	150.785
Avusturya-Macaristan	2	2.586
İngiltere	1	1.288
Fransa	27	40.266
Rusya	55	47.470
İtalya	1	1.645
Yunanistan	48	45.488
Toplam	277	289.528

Tabloda da görüleceği üzere 1902 senesinde Ordu limanına toplam 277 adet buharlı gemi uğramıştı. Limana uğrayan gemilerin toplam tonajı 289.528 tondu. Ancak bu sayının önemli bir miktarını Osmanlı gemileri oluşturmaktaydı. Bununla birlikte Rusya, Yunanistan ve Fransa bandralı gemilerinin de Ordu limanına olan ilgisi azımsanamayacak derecedeydi. Avusturya-Macaristan, İngiltere ve İtalya bandralı gemiler ise senede birkaç kez limana uğruyorlardı.

Karadeniz ticaretinde buharlı gemiler önemli bir paya sahip olmakla birlikte Ordu limanı derin bir liman olmadığından ve iskelesi büyük gemilerin yanaşmasını uygun olmadığından buharlı gemi ticaretinden yeterince pay alamıyordu. Zaten bu tür büyük gemiler büyük ticaret hacimleri için tasarlanmış ve uzun seferlere odaklanmışlardı. Bu nedenle buharlı gemilerin zafiyetini yelkenli gemiler tamamlamaktaydı. Küçük bir liman olan Ordu'ya Osmanlı karasularındaki iç limanlar arasında taşımacılıkta kullanılan yelkenli gemiler uğrayarak limanın ticaret hacminin artmasına katkıda bulunmuşlardır. 1902 senesinde Ordu limanına uğrayan yelkenli gemi sayısı ve tonajları şöyledir (TVS, 1903, 491):

Ordu Limanına Uğrayan Yelkenli Gemi Sayısı ve Tonajları

Bağlı Buldukları Ülke	Adet	Tonaj
-----------------------	------	-------

Osmanlı	67	1.469
Yunanistan	2	704
Toplam	69	2.173

Tabloda da görüleceği üzere 1902 senesinde Ordu limanına toplam 69 adet yelkenli gemi uğramıştı. Bu gemilerin toplam tonajı 2.173 tondur. Ancak burada dikkati çeken husus Osmanlı bandralı gemiler haricinde Avrupalı devletlere ait (Yunanistan hariç olmak üzere) Ordu limanına uğrayan yelkenli gemi olmamasıdır.

Ordu limanının açık bir liman olması nedeniyle yük ve yolcu gemileri Ordu iskelesine yanaşamamakta ve rahatça yükleme-boşaltma yapamamaktaydılar. Bu nedenle açıkta demirleyen gemilerdeki yükler mavna, preme ve çapar gibi teknelerle boşaltılmakta veya yüklenmekteydi. Limanın canlı olması yüzyılın başında yükleme-boşaltma işlerinde kullanılan teknelerle balıkçı teknelerinin sayısının da artmasını sağlamıştı. XX. yüzyılın başlarında Ordu limanında kayıtlı olan teknelerin cins ve tonajları ise şöyledir (TVS, 1902, 490):

1902 Senesinde Ordu Limanında Kayıtlı Olan Teknelerin Cins ve Tonajları

Geminin Cinsi	Gemi Sayısı
Küçük Gemi	39
Büyük Gemi	32
Mavna ²	61
Preme ³	50
Çapar ⁴	3
Toplam	185

Ordu Limanından Yapılan İhracat

Ordu Kazası ticaret açısından önemli bir ticaret limanı olduğu için kasaba halkının büyük bir çoğunluğu ticaretle uğraşmaktaydı. 1892 Tarihli Trabzon Vilayet Salnamesinde kaza hakkında şu ifadeler yer verilmektedir.

“Kasaba-i mezkûre, ticâret nokta-i nazarınca hâiz-i ehemmiyyet bir bender-gâh-ı ticâret olup, ahâlisi ekseriyyet üzere ahz-u itâ ile meşguldür. Dâhil-i kazada mısır, fasulye, arpa, yulaf, çavdar, kendir, pirinç, zeytin, fındık, ceviz, erik, üzüm, muşmula, elma, armut, kiraz, vişne, dut, nar, ayva, şeftali, taflan, incir gibi meyveler

² Mavna, gemilere yük taşıyan kürekli ve motorlu büyük kayıklara verilen isimdir. (Devellioğlu, 2010, 679).

³ Preme, uzun, dar ve hafif olup bir, iki üç, dört çifte gibi kürek sayılarının arttığı ölçüde büyüyen oldukça zarif yapılı kayıklara verilen isimdir. 18. Yüzyıldan sonra premelere piyade denilmiştir. (Uluskan, 2008, 246).

⁴ Çapar, Kamus-ı Bahrî’de “Samsun ve civarı sevahilinde icra-yı ticaret eden ve takadan büyük olup kürek ve bir aşırma yelken ile müteharrik bulunan kayıklardır” şeklinde tarif edilmektedir. (Atmaca, 2012, 56-60).

ve mahsûller hâsıl olmakta ve cesâmet-i mevki' nisbetinde kesret üzere husûle gelmekte bulunan hubûbâtından her sene hâric-i kazaya mikdâr-ı küllî-yi ihrâcât vukua gelmektedir.” (TVS, 1892, 475).

XIX. yüzyıldan itibaren Karadeniz’in uluslararası ticarete açılmasıyla birlikte kaza dışına mal ihraç edilmeye başlandı. Bu dönemde kazadan ihraç edilen ürünlerin hemen tamamını hayvansal ve tarımsal ürünler oluşturmaktaydı. Yurt dışına ihraç edilen tarım ürünleri daha çok yörede üretimi fazla olan mısır, fasulye, fındık, ceviz, arpa, buğday, yulaf, keten, kendir ve çeşitli meyvelerdi. Hayvanlardan elde edilen keçi ve koyun derileri, yün, balık yağı, yumurta ve bal mumu da ihraç edilen ürünler arasındaydı. Ayrıca küçük el tezgâhlarında yerli ustalar tarafından yapılan ağaç tekne ve kürekler de yurt dışına satılmaktaydı. XX. yüzyılın başlarında Ordu limanından yapılan ihracat rakamları şöyledir:

Ordu Limanından 1900 ve 1901 Yıllarında Yapılan İhracat

Malın Cinsi	1900 (TVS, 1901, 225)		1901 (TVS, 1902, 333)	
	Ağırlığı (Kıyye) ⁵	Tutarı (Kuruş)	Ağırlığı (Kıyye)	Tutarı (Kuruş)
Buğday	250.000	132.000	100.000	44.000
Arpa, Yulaf	200.000	70.400	---	---
Kendir	100.000	182.600	70.000	107.800
Mısır Buğdayı	5.600.000	2.217.600	10.000.000	4.400.000
Kabuklu Fındık	280.000	776.600	1000.000	1.804.000
İç Fındık	448.000	2.562.560	250.000	880.000
Ceviz	40.600	39.696	20.000	17.600
Ceviz İçi	25.000	66.000	12.000	29.040
Fasulye	2.600.000	2.059.600	3.000.000	2.640.000
Balmumu	2.500	34.100	10.000	140.800
Balık Yağı	30.000	23.760	300.000	52.800
Meyve vs.	55.000	24.200	60.000	36.400
Yün	100.000	440.000	100.000	440.000
Koyun ⁶	---	154.000	50.000	2.200.000
Keçi ve Koyun Derisi	60.000	237.600	40.000	1.628.000
Yumurta	250.000	990.000	320.000	1.232.000
Çeşitli Eşya	120.000	513.436	200.000	1.100.000
Ağaç Tekne ve Kürek	---	---	50.000	66.000
Toplam	10.161.100	10.518.948	15.612.000	15.233.240

⁵ 1283 gramlık eski bir ağırlık ölçüsüdür (Develioğlu, 2010, 1303).

⁶ Koyunlar sayı olarak belirtilmiştir.

Tabloda da görüleceği üzere 1901 senesinde toplam 10.161.100 kıyye ürün ihracatından 10.518.948 kuruş gelir elde edilmişti. Bu rakam bir önceki yılın rakamlarından 6.043.210 kıyye ve 5.732.940 kuruş fazlaydı. Bu fazlalığın sebebi ise mısır buğdayı, fasulye ve buğdayın 1899 senesinde önceki senelere göre çok daha az olmasıydı. Nitekim 1902 senesinde yapılan 15.612.000 kıyye maldan elde edilen 15.233.240 kuruş gelire bakılacak olursa 1899 senesinde olağanüstü bir durumla karşılaşıldığı anlaşılır. Tablodaki ihracat rakamlarına bakıldığında ihracatın % 70'inin tarım ürünlerinden, % 29'unun hayvansal ürünlerden % 1'inin de diğer ürünlerden gerçekleştirildiği görülmektedir.

Ordu Limanından Yapılan İthalat

Kazada ticaretin canlanması sadece ihracatın değil ithalatın da artmasını beraberinde getirdi. Limandan mal almaya gelen gemiler gelirken de kasabaya mal getiriyorlardı. Ordulu bazı tüccarlar yelkenli gemilerle Kafkasya, Romanya ve Kırım'a giderek, oralardan şeker, gaz, un gibi tüketim maddelerini satın alıp Ordu'ya getirerek kaza dâhilinde satmaya başladılar (Çebi, 2003, 93). XX. yüzyılın başlarında Ordu limanından gerçekleştirilen ithalat rakamları şöyledir:

Ordu Limanından 1900 ve 1901 Yıllarında Yapılan İthalat

Malın Cinsi	1900 (TVS, 1901, 224)		1901 (TVS, 1902, 332)	
	Ağırlığı (Kıyye)	Tutarı (Kuruş)	Ağırlığı (Kıyye)	Tutarı (Kuruş)
Kahve, Şeker, vs	220.000	532.400	300.000	2.428.800
Çeşitli Eşya	15.000	82500	22.000	121.000
Un	457.500	342210	500.000	374.000
Demir, Çelik vs.	121.000	266.200	137.500	352.000
Zeytinyağı-Sabun	165.000	450.120	1.700.000	648.000
Manifatura, Pamuk Ürünleri	180.600	2.582.580	150.000	1.760.000
Deri ve İşlenmiş Deri	47.000	413.600	50.000	440.000
Petrol	250.000	220.000	300.000	264.000
Madeni Eşya	118.000	674.960	100.000	562.000
Çuval	85.000	224400	60.000	132.000
Tuz	1.020.000	538.560	1.080.000	570.240
Tütün ve Sigara	30.000	1.188.000	35.000	836.000
Şarap ve Meşrubat	28.300	124.080	30.000	132.000
Çeşitli Eşya	230.000	1.518.000	200.000	1.320.000
Toplam	2.967.400	9.157.610	3.134.500	8.237.240

Tabloda görüldüğü üzere Ordu limanından iki yılda toplam 17.394.850 kuruş karşılığında 6.101.900 kıyye mal ithal edilmişti. Bir önceki yıl olan 1899 senesinin

ithalat toplamı 2.520.670 kıyeye, 7.463.236 kuruştur. İthal edilen ürünler arasında kahve, şeker, tuz gibi işlenmiş yiyecek maddelerinin yanı sıra tütün, sigara, şarap gibi lüks tüketime yönelik ürünler de bulunmaktaydı. Bunun yanı sıra demir, çelik gibi yerli sanayi için altyapı oluşturabilecek kalemlerin de bulunduğu göze çarpmaktadır. Ancak yerli üretim için altyapı amacıyla gerçekleştirildiğini düşündüğümüz bu kalemin toplam ithalattaki oranı yalnızca % 3,5 civarındaydı.

Sonuç

Karadeniz'in uluslararası ticarete açılması diğer limanlarda olduğu gibi Ordu limanının da canlanmasını beraberinde getirmiştir. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren limanda yaşanmaya başlayan bu hareketlilik 1900'lü yılların başlarında da devam etmiştir. Limandaki ticari canlılık Ordu kasabasının ticaret hacminin artmasına, şehrin büyümesine ve dünya ticaretiyle eklemlenmesine katkıda bulunmuştur.

XX. yüzyıl başlarında Ordu limanı, buharlı gemi şirketlerinin sefer listesine girmesi ve iç bölgeler için birer ihracat limanı haline geldiği için bu limanların ticaretini olumsuz etkilemiştir. Ticaret hacmi olarak belki Karadeniz'in büyük limanları olarak nitelendirilen Trabzon ve Samsun gibi limanların gerisinde kalmıştır ancak Rize ve Tirebolu gibi diğer Karadeniz limanlarının önünde yer almıştır.

Ordu limanının bir diğer özelliği de ihracat limanı olmasıdır. Nitekim istatistikî verilere bakıldığında Ordu limanından yapılan ihracat rakamlarının ithalat rakamlarının hemen hemen iki katı olduğu görülmektedir.

KAYNAKLAR

Trabzon Vilayet Salnameleri

Trabzon Vilayet Salnamesi, 1288/1871, 3. Def'a, Trabzon: Trabzon Vilayeti Matbaası.

Trabzon Vilayet Salnamesi, 1309/1892, 14. Def'a, Trabzon: Trabzon Vilayeti Matbaası.

Trabzon Vilayet Salnamesi, 1318/1900, 18. Def'a, Trabzon: Trabzon Vilayeti Matbaası.

Trabzon Vilayet Salnamesi, 1319/1901, 19. Def'a, Trabzon: Trabzon Vilayeti Matbaası.

Trabzon Vilayet Salnamesi, 1320/1902, 20. Def'a, Trabzon: Trabzon Vilayeti Matbaası.

Trabzon Vilayet Salnamesi, 1321/1903, 21. Def'a, Trabzon: Trabzon Vilayeti Matbaası.

Kitap ve Makaleler

- Atmaca, S. (2012). “Çapar Kaybolan Tekne”. *Atlas*. 231. 56-60.
- Aygün, N. (2009). “Osmanlı Devleti'nin Son Zamanlarında Karadeniz'in Güney Kesiminde İktisadî Faaliyetler”. *Karadeniz Araştırmaları*. 6/ 23. 41-76.
- Baskıcı, M. (2005). *1800–1914 Yıllarında Anadolu'da İktisadi Değişim*. Ankara: Turhan Kitabevi.
- Boardman, J. (1988). *The Greeks Overseas*. London: Thames and Hudson Press.
- Çadırcı, M. (1997). *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentlerinin Sosyal ve Ekonomik Yapısı*, Ankara: TTK Yayınları.
- Çebi, S. (2003). *Salnamelerde Ordu*. Ordu.
- Daş M. ve Törel T. (2013). “XIX. ve XIX. Yüzyıllarda Batılı Seyyahların Gözüyle Karadeniz Ticareti”. *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik-Samsun*.
- Devellioğlu, F. (2010). *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*. Ankara: Aydın Kitabevi
- Ekinci, İ. (2006). “XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler”. *Tarih İncelemeleri Dergisi*. 21/2. 37-54.
- Fidan, M. (2009). “1797-1800 Tarihlerinde Osmanlı-Rusya Arasında Karadeniz Üzerinden Gerçekleşen İhracat ve İthalat (87/5 Numaralı Rusya Ahkam Defterine Göre)”. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*. 28/45. 63-84.
- Güveloğlu, A. (2013). “Antik Çağ'da Karadeniz'de Balık ve Balıkçılık”. *Tarih Boyunca Karadeniz Ticareti ve Canik-Samsun*. 727-742.
- İpek, N. (2006). “Orta ve Doğu Karadeniz Limanlarındaki Ticari Faaliyetlerin Kent Nüfusuna Etkisi (1838-1900)”, *Uluslararası Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 1, 107-121.
- Saylan, K. (2007). *1868-1914 Döneminde Ordu Kazası*. Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Trabzon.
- Uluskan, M. (2008). “Üsküdar Kayıkçıları (XVIII. Yüzyıl)”, *Üsküdar Sempozyumu V-Bildiriler*. (1-5 Kasım 2007). I, İstanbul: Üsküdar Belediyesi Yayınları.

Yılmaz, Ö. (2006). *Batılı Seyyahlara Göre Trabzon (1808-1878)*, Karadeniz Teknik Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Trabzon.