

19. YÜZYIL'DA TİREBOLU LİMANI*

Yunus Emre AYDIN**

Özet

Doğu Karadeniz kıyısında küçük bir kale liman şehri olan Tirebolu, bölgenin ticari hareketliliğinin canlanmasıyla bir gelişim içine girmiştir. Özellikle XVIII. yüzyılın sonları ve XIX. yüzyılda Ruslar ve diğer Avrupa devletlerinin Karadeniz'de ticarete başlaması bölge kentlerinin gelişimini hızlandırmıştır. İşte bu kentlerden birisi de Tirebolu'dur. Ayrıca Tirebolu limanı iç kesimlere bağlanan ulaşım ağı ile özellikle Gümüşhane yöresinden çıkarılan madenlerin taşınmasında da önemli rol oynamıştır.

Anahtar Kelimeler: *Tirebolu, liman, Rusya, ticaret, maden*

Abstract

Tirebolu, which is a castle-port city at the edge of Black Sea, has proceeded to a development progress along with revival of trading in the region. The development of regional cities was fastened especially by the fact that Russians and other European countries started trading in Black Sea at the end of 18th century and 19th century, and Tirebolu is one of these cities. Additionally, Tirebolu has an important role in transportation of mines which were unearthed from Gumushane region thanks to internal transportation network.

Key words: *Tirebolu, port, Russia, trade, mine*

Tirebolu Tarihi

Doğu Karadeniz'de eğimli bir arazide bulunan Tirebolu'nun ne zaman kurulduğu tam olarak bilinmemekle beraber, çevresindeki Trabzon ve Giresun gibi koloniler çağında kurulduğu muhtemeldir.¹ Ancak bu bilgi bölgede kolonilerden önce yerleşim olmadığı anlamına gelmez. Bilindiği üzere Doğu Karadeniz Bölgesinin en

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

** Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı (Yakınçağ) 'nda Yüksek Lisans Öğrencisi (Tez Aşamasında), Mail: y.eaydin61@gmail.com, Tel: 0531 688 50 61, Adres: Kirazlıtepe Mahallesi Kazdal Caddesi No:120/3 Üsküdar- İSTANBUL,

¹ Faruk Sümer, **Tirebolu Tarihi**, Tirebolu Kültür ve Yardımlaşma Derneği, İstanbul, 1992, s. 3

eski sakinleri olarak Tibareneler, Halibler, Kohlar (Kolkhlar), Haldiler, Mosinekler ve Driller gösterilir.²

Tripolis, Hellen dilinde “Üçlü Kent” ve “Üç Kentler Birliği” anlamına gelmektedir. Kent üç burun ve bunlar arasındaki iki koy boyunca uzandığı için bu adla anılmıştır.³ Bir görüşe göre Tirebolu, Halkova ve Görele şehir halklarının burada toplanmasından dolayı bu adı almıştır. Diğer bir görüşe göre ise ST. Jean, Bedroma ve Anduz adlı üç kaleden oluşması nedeniyle bu adı aldığı söylenir. Ancak bu adın günümüzde de yerleşim alanını kapsayan üç çıkıntı üzerinde Kuruca Kale, Merkez Kale ve Çürük kale sebebiyle verilmiş olması muhtemeldir.⁴

Tripolis adı ilk defa M.Ö. I. yüzyılda Pliny'nin eserinde geçer. Bu durum Tirebolu'nun bu tarihten önce kurulmuş olabileceğini gösterir. Arrien idarecilik yaptığı bölgeden Roma İmparatoruna yazdığı mektupta Tirebolu'dan bahsetmiştir. Muhtemelen burada bulunan küçük liman yakınlardaki madenlerin taşınması için kullanılmış, bunun üzerine bölgeyi ve Harşit Vadisinden gelen yolun korunması için kurulan kaleler vesilesiyle Tirebolu kasabası ortaya çıkmıştır.⁵

XV. yüzyıl başlarında Anadolu'dan geçen İspanyol seyyah Clavijo, eserinde Tirebolu için sahil üzerinde büyük bir şehir gördük, aynı eserde Giresun'dan ise küçük bir şehir olarak bahseder.⁶ Bu bilgi Tirebolu'nun o dönemde Giresun'a göre daha gelişmiş bir yer olduğunu göstermesi açısından önemlidir. Tirebolu'yu XIX. yüzyıl başında gören seyyah Bıjışkyan ise şehri anlatırken, eski adı İskopoli olan şehrin limanı küçüktür ve kışın ancak birkaç gemi sığabilir. Halk Türk, Ermeni ve Rumlardan oluşmuştur. Şehre bu adın verilmesinin nedeni, burada eskiden kalmış birer kale ile üç kısma ayrılmış olmasıdır. Bunlar; Kuruca Kale, ST. Jean ve Bedroma kalesidir⁷ bilgilerini verir.

² Fatma Acun, “Tarih Boyunca Pontus”, **Milli Mücadelede Giresun**, ed. Ayhan Yüksel vd., Mega Basım, İstanbul, 1999, s. 21

³ Bilge Umar, **Türkiye'deki Tarihsel Adlar**, İnkılap Kitabevi, İstanbul, 1993, s. 800

⁴ Ayhan Yüksel, “Tirebolu”, **İslam Ansiklopedisi**, ed. Kamil Yaşaroğlu, c. 41, İstanbul, 2012, s. 199

⁵ Ayhan Yüksel, a.g.m., s. 199

⁶ Ruy Gonzales de Clavijo, **Anadolu Orta Asya ve Timur**, ter. Ömer Rıza Doğrul, 1. Baskı, Ses Yayınları, İstanbul, 1993, s. 68

⁷ P. Minas Bıjışkyan, **Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası**, ter. Hrand D. Andreasyan, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul, 1969, s. 38

Fatih Sultan Mehmet 1461 yılında Trabzon’u aldıktan sonra kıyıda batıya doğru giderek Görele, Tirebolu, Bedreme ve Giresun kalelerinin alınmasıyla⁸ Osmanlı topraklarına katılan Tirebolu Osmanlı döneminde XV. ve XVI. yüzyıllarda Zeamet-i Kürtün içerisinde yer almış ve Trabzon sancağına bağlı bir kaza şeklinde teşkilatlanmıştır. Tirebolu limanının önemi içinde bulunduğu coğrafi durum nedeniyle daha da artmıştır. Çünkü bu liman derin vadilerle iç kesimlere bağlanmaktaydı. Öyle ki Gümüşhane bölgesinin deniz ile irtibatını sağlamasından dolayı zaman zaman (1839-56-71) Gümüşhane sancağına bağlanmıştır.⁹

Küçük Yerleşim Yerlerinin Gelişmesi Meselesi*

Burada ele alınması gereken konu küçük bir kıyı kasabanın nasıl bir liman bölgesi haline geldiğidir. Doğu Karadeniz kesiminde kıyı şeridinde iskânın artması son yüzyılda olan bir durumdur. Bundan önce böyle bir kıyı iskânı olmamış ve şehirleşme eski dönemlerde olduğu gibi kale-liman şeklinde gelişmiştir. Bu tip şehirler zamanla gelişerek Rize, Trabzon, Giresun gibi şehirleri bazıları da Ünye, Tirebolu, Arhavi gibi kasaba görüntüsünü sürdürmüştür. Bu bakımdan bir iskelenin varlığı bir yerin gelişimi için önemlidir. Bu tip iskele pazar yerine sahip olan kıyı köylerinin önemi XVII. yüzyıldan itibaren artmıştır. Bunun nedeni ise Osmanlı Devleti’nin İran ve Kafkasya’ya yaptığı seferlerde Trabzon ve çevre limanlarının kullanılıyor olmasıydı. Özellikle 1578-1590 arasındaki Safevi Osmanlı mücadelesi için asker ve mühimmat sevkiyatının büyük bölümü Trabzon üzerinden yapılmış bu durum civarda bulunan ikinci derecedeki nispeten küçük limanlarda da bir canlanmaya neden olmuştur. Ayrıca bu tip pazar-iskele yeri olma özelliği gösteren kıyı yerleşmelerinin önem kazanması ile ilgili en önemli olay 1774 tarihli Küçük Kaynarca Antlaşması ve ardından Rusya’nın Karadeniz’de ticarete başlamasıdır.¹⁰ Rusya’nın 1683 tarihinden sonra devam eden savaşlar sonucu Azak’ı alması ve 1700 tarihinde imzalanan İstanbul Antlaşması’na Karadeniz ticareti ile ilgili madde koymak istemesi bölge ticaretinin

⁸ Faruk Sümer, a.g.e., s. 46-47

⁹ Ayhan Yüksel, a.g.m., s. 199

* Bu konu ile ilgili bkz: Feridun Emecen, “İskele-Pazarlardan Kasabaya Doğu Karadeniz’de Küçük Kıyı Yerleşmelerinin Yükselişi”, Prof. Dr. Mübahat Kütükoğlu’na Armağan, ed. Zeynep Tarım Ertuğ, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi, İstanbul, 2007

¹⁰ Feridun Emecen, a.g.m., s. 89-93

ilk defa konuşulmasına neden olmuş, ancak bu istek Osmanlı devlet adamları tarafından kesin bir dille reddedilmiş, tartışılmasına bile yanaşılmamıştır.¹¹

Bilindiği üzere Karadeniz, Fatih Sultan Mehmet'in bölgeyi ve Kırım'ı fethetmesiyle bir Türk Gölü haline gelmiş ve buranın Avrupa devletleri ile olan irtibatı kesilmiştir. Karadeniz limanları sadece iç dolaşım mallarının sevk edildiği limanlar haline gelmiştir.¹² Bu durum Küçük Kaynarca Antlaşmasına kadar böyle devam etmiştir. Ancak geçen süre içinde Rusya'nın ticaret konusunda bazı adımları olmuştur. Rusya, bu tarihlerde sürekli Osmanlı karşıtı politikalarda bulunmuş, 1711 tarihindeki Prut savaşı ve sonrasında Prut Antlaşmasıyla bu isteklerinden bir süre vazgeçmiştir. Ancak antlaşma şartlarına uymayan Rusya, Osmanlı Devleti karşıtı politikalarına devam etmiş uzun süren mücadeleler sonunda ilk kez 1739 Belgrad Antlaşmasıyla bazı imtiyazlar elde edebilmiştir. Antlaşmanın 9. Maddesine göre Ruslar, Osmanlı ticaret gemilerinin yardımıyla ticaret yapabilme hakkını almışlardır. Rusya 1695'te Azak kalesine alarak başlattığı Karadeniz'e inme isteğini 1774 Küçük Kaynarca Antlaşmasıyla tamamlamıştır.¹³ Bu antlaşmayla Karadeniz'de serbest dolaşım hakkı ilk defa Ruslara verilmiş aynı hak 1784'te Avusturya'ya 19. yüzyılın başlarında ise Fransa ve İngiltere'ye tanınmıştır.¹⁴ Bu devletlerden başka Avrupa'nın küçük devletleri de Karadeniz ticaretine katılmak istemişler, Osmanlı Devleti'nin karşı çıkmasına rağmen Karadeniz'de ticaret yapabilme hakkını elde etmiş ülkelerin bayraklarını takarak ve bu devlet elçilerinden konu ile ilgili belgeleri alarak Karadeniz'de ticari faaliyetlere girişmişlerdir. Bu girişimler sonucunda İspanya, Hollanda, İsveç, Prusya, Dubrovnik gibi devletlere Karadeniz'e kendi bandıralarıyla açılma izni, kimine mezkûr şartlar dâhilinde kimine de "bilâ şart" ile verilmiştir.¹⁵

¹¹ İdris Bostan, "Karadeniz'in Dış Ticarete Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı", **Trabzon Tarihi Sempozyumu**, ed. Kemal Çiçek vd., Trabzon Belediyesi Yayınları, Trabzon, 1999, s. 304

¹² Bayram Kodaman, "XVIII. Yüzyıl sonunda Samsun Gümrüğü", **İkinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri**, ed. Mehmet Sağlam vd., On Dokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi Özel Sayısı 2, Samsun, 1990, s. 92

¹³ Selim Hilmi Özkan, "1700 İstanbul Antlaşması Sonrası Karadeniz'de Türk-Rus Ticari İlişkileri ve Karadeniz'in Güvenliği", **Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu**, ed. Gazanfer İltar, c.1, Önder Matbaacılık, Ankara, 2009, s. 281-288

¹⁴ Bayram Kodaman, a.g.m., s. 93

¹⁵ Kemal Beydilli, "Karadeniz'in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü", **Bellekten**, c. 55, sayı 214, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1991, s. 690-692

Rusya ile Osmanlı Devleti arasında imzalanan Karadeniz ticaretini ilgilendiren bir diğer antlaşma da 1862 tarihli Ticaret ve Denizcilik Antlaşmasıdır. Bu antlaşmaya göre Rus tacirler, Osmanlı ülkesinin her tarafından her türlü sanayi ve tarımsal ürünü kendi başlarına veya bir yetkili yardımıyla alabilme (el koyma hariç) hakkına sahip olmuşlardır. Ayrıca Rus tacirlerinin ülkelerinden Osmanlı'ya ithal ettikleri mallardan yalnızca malın toplam değerinin %8'i kadar vergi alınacağı da bu antlaşma maddelerinden biri olmuştur.¹⁶

Karadeniz ticareti konusunda Rusya'nın önünü açtığı adımlar diğer devletlerinin de bölgeye dikkatini çekmiş ve nitekim Osmanlı'nın kapalılığına büyük önem verdiği Karadeniz Avusturya, İngiltere ve Fransa'dan sonra Avrupa'nın diğer devletlerine de açılmıştır. Bu durum bölge limanlarında ticari hareketliliği arttırmış ve bölgedeki küçük kasabaların bir liman yeri olarak gelişmesine yol açmıştır. Tirebolu da bu şekilde gelişim göstermiş yerlerden birisidir.

Tirebolu Limanının Tarihçesi

Tirebolu limanının, Karadeniz'in Avrupa devletlerine ticaretine açılmasından önce de küçük de olsa bir hareketliliği vardı. Ancak bölge halkı daha çok zirai etkinliklerle geçimini sağlamaktaydı. XV. ve XVI. yüzyıllarda bölge halkı denizcilik ve ziraat ile geçiniyordu. 1486 yılında dalyan geliri 100 akçe, gümrük geliri 1050 akçe, liman geliri ise 200 akçe idi. 1515'te dalyan resmi 750 akçe, liman resmi 360 akçe ve gemi yapımından alınan resim 800 akçe kadardı.¹⁷ Liman ve gümrük gelirlerindeki bu artış Tirebolu limanının yıllar içerisinde ki gelişimini görmek açısından önemlidir.

Tirebolu limanın kullanıldığı alanlardan biri, bölgede çıkarılan madenlerin taşınmasıdır. Yukarıda bahsettiğimiz gibi Tirebolu limanı, Gümüşhane'nin deniz ile bağlantısını kurmaktaydı ve Gümüşhane yöresi maden bakımından çok zengindi. Özellikle Çoruh ve Harşit ırmakları etrafındaki yerlerde altın, gümüş, çinko, demir ve kurşun gibi madenler çıkarılmaktaydı. Bu madenler, İstanbul'a sevk için eşek, katır,

¹⁶ Sergei M. Ivanov, "Osmanlı Rus Ticareti (1853-1917)", **Türkler**, çev. Ramazan Gözen, ed. Hasan Celal Güzel vd., c. 14, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s.

¹⁷ Ayhan Yüksel, **Tirebolu (Tarih-Kültür-Spor Yazıları)**, Arı Sanat Yayınevi, İstanbul, 2008, s. 18

deve ve öküzler ile Trabzon veya Tirebolu iskelelerine taşınıyor oradan da gemilerle İstanbul'a gönderiliyordu.¹⁸

Tirebolu'ya bağlı köy statüsünde bulunan Espiye ise iskelesi, madenleri ve tarıma uygun arazisiyle büyüyüp gelişmiştir. Özellikle maden bakımından zengin olan yöreden XVIII. yüzyılda çıkarılan madenlerin İstanbul'a sevinde Tirebolu ve Espiye limanları kullanılmaktaydı. 1742-43 tarihlerinde Espiye maden yataklarından 149.553 dirhem gümüş, 5.197,5 dirhem altın ve çok miktarda bakır elde ediliyordu.¹⁹ Bu madenlerin Tirebolu limanının kullanılarak taşınması Tirebolu'daki liman ticaretini daha da arttırmıştır.

XVIII. yüzyılda Gümüşhane yöresinde maden faaliyetini tehdit eden bazı gelişmeler meydana gelmiştir. Bölgede bulunan Derebeyler ve Trabzon yöresinden gelen silahlı çeteler bölgedeki maden işletmesini tehdit etmeye başlamıştır. Ancak bu olaylar yüzyılın ortalarına doğru son bulmuştur. Gümüşhane emini Tirebolu ve çevresindeki bu olayların önlenmesi için 50 bin kuruş akçe sarf etmiştir. Çünkü bu eşkıyalık hareketleri üretimi ve üretilen ürünün sevkiyatı konusunda tehdit oluşturmaktaydı.²⁰ Bu durum Tirebolu limanının, Gümüşhane ve çevresi için önemi ile ilgili yukarıda bahsettiğimiz durumu destekler niteliktedir.

Tirebolu limanında ticari faaliyetlerin yanı sıra gemi inşa faaliyetleri de yürütülmekteydi. Bölgede bulunan geniş ormanlardan elde edilen ağaçlar burada bulunan gemi inşa tezgâhlarında kullanılmaktaydı. Osmanlı Devleti özellikle büyük harp hazırlıklarının yapıldığı senelerde Tersane-i Amire ve diğer tersaneler haricindeki gemi inşa tezgâhlarında ihtiyaç olan gemilerin inşasına çalışmaktaydı. XVI. asırda İnebahtı yenilgisi sonrasında XVIII. yüzyılda uzun süren Girid seferleri sırasında birçok sahil iskelesinde gemi inşa edilmesi için emirler verilmiştir. Bu konuda 1703 tarihinde Tirebolu'da iki fırkate inşa edilmiştir.²¹ Ayrıca 1860 yılı İngiliz konsolosluk

¹⁸ Osman Köse, "XIX. Yüzyılda Gümüşhane Madenleri", **Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu**, ed. Mithat Kerim Arslan ve Hikmet Öksüz, 1. Cilt, Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, Trabzon, 2001, s. 291-294

¹⁹ Süleyman Beyoğlu, "Tirebolu Şer'iyye Sicillerine Göre Espiye (1788-1914)", **Tarihi Kültürel Özellikleri ve Gelenekleriyle Espiye Sempozyumu**, ed. Ahmet Gürsoy, Espiye Belediyesi Yayınları, İstanbul, 2007, s. 64

²⁰ Osman Köse, a.g.m., s. 295-296

²¹ İdris Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilatı XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1992, s. 24-26

belgelerine göre 50-200 ton arasındaki gemilerin Vona (Perşembe), Tirebolu ve Giresun'da üretildiğini görmekteyiz.²²

Tirebolu'nun iktisadi hayatı, XIX. yüzyılda büyük bir gelişme göstermiştir. Bundaki en önemli neden de Karadeniz'deki ticari faaliyetlerin artmasıdır. Buraya Ruslar, İngilizler, Fransızlar ve Avusturya Macaristan'ın Lloyd Acentası gemileri geliyor, hem yolcu hem de mal taşıyorlardı. XIX. yy'da fındık üretiminin artmasıyla yöre halkının başlıca geçim kaynağı olan fındık, ceviz, fasulye, tere yağ, ihraç edilen ürünler arasındaydı. Ayrıca bölgede önemli bir yer tutan balıkçılıktan iyi gelir elde edilmekteydi ve Yunanistan ile Romanya'ya balık yağı ihraç ediliyordu.²³ Bölgenin başlıca ihraç malları; fındık, ceviz, balık yağı, bal mumu, fasulye, pirinç, kereste ve odun, koyun ve keçi derisi vb'dir.²⁴ Nitekim Trabzon Vilayet Salnamesine göre 1879 yılında şehirde, 17.250 kıyye ceviz, 210.050 kıyye pirinç, 627.611 kıyye fındık, 251.100 kıyye fasulye, 156.020 kıyye mısır üretiminin yapıldığını görmekteyiz.²⁵

Tirebolu'nun ithalat ürünleri ise şeker, tahıl, un, kahve, tuz, deri, tütün gibi maddelerdi. İthalat ve ihracat yapılan ülkeler; İngiltere, Mısır, Fransa, Yunanistan, Romanya ve Rusya idi. Bunlardan başka İzmir'e fındık ve ceviz, Trabzon'a pirinç gönderiliyordu.²⁶ Ayrıca Tirebolu'da bakır ve gümüş madenlerinin olduğu ve çıkarılan madenlerin büyük çoğunluğunu Avrupa'ya gönderildiği de bilinmektedir.²⁷ İngiliz belgelerine göre 1882 tarihinde Tirebolu limanından değeri 3.000 £ olan yaklaşık 1.000 ton manganez madeni yüklenmiştir.²⁸

1857 tarihli bir belgeye göre Trabzon karantina müdürü giderek büyüyen Sürmene ve Rize iskelelerinde görev yapmak üzere aylık 255 kuruş maaşla ve Tirebolu limanına da uygun maaşla birer karantina müdür vekili tayin edilmesini talep etmiştir.

²² Özgür Yılmaz, "19. Yüzyılın İkinci Yarısında İngiliz Konsolos Belgelerine Göre Giresun (1856-1900)", **Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu**, ed. Gazanfer İltar, c.1, Önder Matbaacılık, Ankara, 2009, s. 529

²³ Faruk Sümer, a.g.e., s. 134

²⁴ Ayhan Yüksel, a.g.e., s. 19

²⁵ Trabzon Vilayet Salnamesi 1879, haz. Kudret Emiroğlu, cilt 11, Trabzon İl ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Yardımlaşma Vakfı Yayınları, Ankara, 1999, s. 275

²⁶ Ayhan Yüksel, a.g.e., s. 19-20

²⁷ Faruk Sümer, a.g.e., s. 135

²⁸ Musa Şaşmaz, **Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830-1914**, c. II, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2014, s. 697

Gelen cevapta, tavsiye edilen maaş miktarının az olduğu ve bu şartlarda çalışacak vekil bulunamayacağı söylenmiştir. Bunun üzerine, müdür vekillerinin maaşlarının 300 kuruş olması ve yanlarına da 100 kuruş maaşla birer gardiyan alınması istenmiştir.²⁹ İskelelere karantina memuru tayini önemli bir durumdur. Çünkü o yıllarda görülen salgın hastalıkların önlenmesi için iskelelerde karantina memurlarına ihtiyaç vardı. Özellikle ticari hareketliliği fazla olan liman bölgelerinde bu ihtiyacın daha da çok olduğunu söyleyebiliriz. Çünkü böyle limanlara dışarıdan gelen ticari gemiler, bu salgın hastalıkların artmasına neden olabilirdi. Bu belge, Tirebolu limanında bir ticari hareketliliğin olduğunu ve bu nedenle buraya bir karantina memurunun gerekliliğinin ortaya çıktığını gösterir.

1883 tarihli İngiliz belgelerine göre Tirebolu limanından yapılan ihracatın ürünleri ve değeri belirtilmiştir. Bu bilgiye göre Tirebolu limanından; 11.000 £ değerinde zirai ürün, 2.150 £ değerinde hayvansal ürün, 500 £ değerinde endüstriyel ürün, 3.850 £ değerinde diğer ürünler ve 2.000 £ değerinde madeni ürünler olmak üzere toplam değeri 19.500 £ olan ihracat yapılmıştır.³⁰

1888 tarihinde Tirebolu sahilinde bir liman dairesi yapılması gündeme gelmiştir. Bu liman dairesinin inşasının 6600 kuruşa mal olacağı ve bu dairenin altında inşa olunacak karantinahaneyi bir seneliğine peşin olarak 2600 kuruşa kiralamak isteyen bir taliplinin olduğu Tirebolu liman reisliğinden gönderilen bir not ile liman riyasetine bildirilmiş ve ne yapılması gerektiği sorulmuştur. Riyaset cevabında Tirebolu iskelesinin oldukça önemli olduğundan dolayı oraya bir liman dairesi inşa edilmesinin fayda getireceğini bildirmiştir. Ayrıca inşa masraflarının keşif sırasında belirlenen miktarı geçmemesi gerektiğini hatta tasarruf edilerek daha az masrafla inşa edilmesine çalışılmasını istenmiştir. Son olarak liman dairesini inşası için padişah iradesi talep edilmiştir.³¹

1895 tarihli Tirebolu limanı ile ilgili bir belgenin özeti şu şekildedir: Tirebolu limanında inşasına başlanmış olan iskele rıhtımının inşa masrafı 22.183 kuruşa ulaşmıştır. Bu inşa masrafı rıhtımdan geçecek olan yolculardan ve ihraç ve ithal olunan

²⁹ BOA, İ. MVL., 388 / 16936, 25 C 1274 (3. Belge)

³⁰ Musa Şaşmaz, a.g.e., s. 838

³¹ BOA, İ..DH.. 1084 / 85068, 11 N 1305

mallardan çeşitli dereceler dahilinde alınacak olan ücretten tahsil edilecektir. Ancak hasılat 18.773 kuruş 20 paradan ibaret kalmıştır. Bu nedenle eksik kısmı rıhtım hasılatından ödenecektir. Buna ek olarak yapılan rıhtıma çarpan dalgalar deniz ulaşım araçlarının çekili olduğu mahallere çarpmaktadır. Bunun önlenmesi için iskele hizasından bir miktar daha rıhtım inşasına lüzum görüldüğü kaymakamlıktan bildirilmiştir. Bu gibi iskele ve rıhtım tesisatından alınacak vergiler belirli bir zamana hasredilmeyerek (devamlı olarak) iskelelerin bulunduğu belediye dairelerine gönderilmelidir. Olması gereken bu olduğu halde bahsi geçen vergi geçici olarak (muvakkaten) ve buradan izin alınmaksızın koyulmuştur. Bu nedenle borç kalan para ile yeniden inşasına lüzum görülen mahallin inşası ve gelecekte gerekecek tamirat masrafları kaza belediye dairesi tarafından ödenmeli denilmiştir. Alınacak verginin toplanması ve idaresi belediye dairesine ait olacaktır. Bu durum Trabzon Vilayeti Meclis İdaresi tarafından bir mazbata ile inha olunmuştur. Vilayet meclisi bu konuda nezaretten izin istemiştir. Bu talep olumlu karşılanmış ve ek olarak belediyeye ait inşaat ve tesislerin korunmaları ve devamlarının sağlanması konusunda belediyelere yetki verilmesi uygun görülmüştür. Trabzon Vilayet Meclis İdaresinin istediği izin konusunda gerekenin yapılması için Trabzon vilayetine bir tebligat gönderilmesi işi dahiliye nezaretine havale edilmiştir.³²

XIX. yy sonlarında Tirebolu iskelesine mensup büyük küçük 122 yelkenli gemi bulunmaktaydı.³³ Tirebolu kazası 1890 tarihinde 30 yelkenliden oluşan bir filoya sahipti ve bunlardan 20'si Rus bayrağı taşımaktaydı. 1902-03 tarihinde limana 104 vapur ve 64 yelkenli uğramıştır. Tirebolu limanına bağlı 23 büyük 103 küçük gemi vardı.³⁴

1898 yılında Tirebolu kazasından 3.439.700 kuruşluk ihracat yapılmış olup bunun içerisinde 1.347.500 kuruş ile fındık ön plana çıkmıştır.³⁵ 1900-1902 yılında ihracattan elde edilen gelir, 4.147.242 kuruş, ithalata ödenen para ise 3.299.548

³² BOA, İ..DH.. 1342 / 20, 11 B 1314

³³ Faruk Sümer, a.g.e., s.135

³⁴ Ayhan Yüksel, a.g.e., s. 43-44

³⁵ Necmettin Aygün, "Osmanlı Devletinin Son Zamanlarında Karadeniz'in Güney Kesiminde İktisadi Faaliyetler", **Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu**, ed. Gazanfer İltar, c.1, Önder Matbaacılık, Ankara, 2009, s. 415

kuruştur.³⁶ Bu bilgilerden yola çıkarak şehrin ekonomisinin iyi olduğunu ve biranda böyle iyi bir ekonomik tablonun oluşacağı düşünülmemeyeceğinden bu tarihlerden önce de yani 19. yy'da şehirde canlı bir ticari hayatın olduğunu söyleyebiliriz. Bu canlı ticari hayatın bir kanıtı olarak şehirde 1892 tarihinde Ticaret-Ziraat ve Sanayi odasının kurulmasını gösterebiliriz.³⁷

Bu derecede ticari hayatı olan Tirebolu limanı ile ilgili bir diğer husus, limana gelen malların iç kesimlere daha kolay taşınması konusudur. XIX. yüzyılın ortalarından itibaren Doğu Karadeniz sahillerinin uluslararası ticarete öneminin artması bölgede kara ve demiryolu yapımının gerekliliğini* ortaya çıkarmıştır. Bu konuda, bölge Asya ve Avrupa arasındaki ticaret yolu üzerinde bulunması nedeniyle İngiltere ve Almanya'nın dikkatini çekmekteydi. Ayrıca bölgenin Kafkasya'ya olan yakınlığı nedeniyle Rusya ve Anadolu'da nüfuz bölgesi elde etmek isteyen Fransa da bu demiryolu yapımıyla yakından ilgiliydi. Konunun ilk olarak ortaya atıldığı 19. yüzyılın ikinci yarısından itibaren gündemde ilk olarak Trabzon ve Rize limanları vardı. Özellikle Trabzon limanı tarihi geçmişiyle demiryolu yapımı için tercih edilen ilk bölgeydi. Trabzon limanına en büyük rakip ise 19. yüzyılda gayet işlek bir durumda olan Tirebolu limanıdır. Tirebolu limanından Harşit Vadisi yoluyla Gümüşhane ve Erzurum'a ulaşacak hat, Trabzon- Erzurum yoluna sık sık alternatif olarak gündeme gelmekteydi. Ancak bu iki demiryolu projesi de gerek bölgenin coğrafi koşullarının olumsuzluğu ve gerek diğer nedenlerle uygulamaya konulamamıştır.³⁸

Sonuç olarak, Doğu Karadeniz kıyısında kurulan ve halkı daha çok tarımsal faaliyetlerle geçinen kale-liman görüntüsündeki Tirebolu, bölgenin ticari faaliyetlerinin artmasıyla bir gelişim içine girmiştir. Bu ticari canlılık kentin bir liman kenti olması yönünde gelişimini sağlamıştır. Özellikle Tirebolu limanının iç kesimlere açılan yol ağıyla önem kazanmış olan bu liman kenti, Karadeniz'deki ticarete nispeten önemli rol oynamıştır. Öyle ki bölgenin en aktif ve en büyük limanı durumunda olan

³⁶ Faruk Sümer, a.g.e., s. 134

³⁷ Trabzon Vilayet Salnamesi 1892, haz. Kudret Emiroğlu, cilt 14, Trabzon İl ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Yardımlaşma Vakfı Yayınları, Ankara, 2005, s. 218

* Bu konu ile ilgili bkz: Murat Küçükkuşurlu, "Tirebolu Demiryolu Projeleri (Meşrutiyetten Cumhuriyet'e)", **Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu**, ed. Gazanfer İltar, c.1, Önder Matbaacılık, Ankara, 2009

³⁸ Murat Küçükkuşurlu, a.g.m., s. 462-464

Trabzon limanını iç kesimlere bağlamak amacıyla gündeme gelen demiryolu projesinde dahi bu büyük limana rakip olabilmıştır. Zaman zaman demiryolu projesi için daha avantajlı olduğu düşünülse de iki liman da demiryoluna kavuşamamıştır.

KAYNAKÇA

Arşivler

BOA, İ. MVL. 388 / 16936, 25 C 1274

BOA, İ.DH.. 1084 / 85068, 11 N 1305

BOA, İ. DH. 1342 / 20, 11 B 1314

Salnameler

Trabzon Vilayet Salnamesi 1879, haz. Kudret Emiroğlu, cilt 11, Trabzon İl ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Yardımlaşma Vakfı Yayınları, Ankara, 1999,

Trabzon Vilayet Salnamesi 1892, haz. Kudret Emiroğlu, cilt 14, Trabzon İl ve İlçeleri Eğitim, Kültür ve Yardımlaşma Vakfı Yayınları, Ankara, 2005

Kitaplar

BIŞKYAN, P. Minas, **Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası 1817-1819**, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1969

BOSTAN, İdris, **Osmanlı Bahriye Teşkilatı XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1992

CLAVIJO, Ruy Gonzales, **Anadolu Orta Asya ve Timur**, ter. Ömer Rıza Doğrul, 1. Baskı, Ses Yayınları, İstanbul, 1993

SÜMER, Faruk, **Tirebolu Tarihi**, Tirebolu Kültür ve Dayanışma Derneği, İstanbul, 1992

ŞAŞMAZ, Musa, **Trade Reports of the Trebizond Province on British Documents 1830 1914**, c. II, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2014,

UMAR, Bilge, **Türkiye'deki Tarihsel Adlar**, 1. Baskı, İnkılap Kitabevi, İstanbul, 1993

YÜKSEL, Ayhan, **Tirebolu (Tarih-Kültür-Spor Yazıları)**, Arı Sanat Yayınevi, İstanbul, 2008

Makaleler

- ACUN, Fatma, “Tarih Boyunca Pontus” **Milli Mücadelede Giresun**, ed. Ayhan Yüksel vd., Mega Basım, İstanbul, 1999, ss. 19-34
- AYGÜN, Necmettin, “Osmanlı Devletinin Son Zamanlarında Karadeniz’in Güney Kesiminde İktisadi Faaliyetler”, **Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu**, ed. Gazanfer İltar, c.1, Önder Matbaacılık, Ankara, 2009, ss. 406-437
- BEYOĞLU, Süleyman, “Tirebolu Şer’iyye Sicillerine Göre Espiye (1788-1914)”, **Tarihi Kültürel Özellikleri ve Gelenekleriyle Espiye Sempozyumu**, ed. Ahmet Gürsoy, Espiye Belediyesi Yayınları, İstanbul, 2007, ss. 63-78
- BEYDİLLİ, Kemal, “Karadeniz’in Kapalılığı Karşısında Avrupa Küçük Devletleri ve Miri Ticaret Teşebbüsü”, **Belleten**, c. 55, sayı 214, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1991, ss. 687-755
- BOSTAN, İdris, “Karadeniz’in Dış Ticarete Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı”, **Trabzon Tarihi Sempozyumu**, ed. Kemal Çiçek vd., Trabzon Belediyesi Yayınları, Trabzon, 1999, ss. 303-310
- EMECEN, Feridun, “İskele Pazarlardan Kasabaya Doğu Karadeniz’de Küçük Kıyı Yerleşmelerinin Yükselişi”, **Prof. Dr. Mübahat S. Kütükoğlu’na Armağan**, ed. Zeynep Tarım Ertuğ, İ.Ü. Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 2007, ss. 89-106
- IVANOV, Sergei M. , “Osmanlı Rus Ticareti (1853-1917)”, **Türkler**, çev. Ramazan Gözen, ed. Hasan Celal Güzel vd., c. 14, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, ss. 264-269
- KODAMAN, Bayram, “XVIII. Yüzyıl sonunda Samsun Gümrüğü”, **İkinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri**, ed. Mehmet Sağlam ve vd., On Dokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi Özel Sayısı 2, Samsun, 1990, s. 92, ss. 92-97
- KÖSE, Osman, “XIX. Yüzyılda Gümüşhane Madenleri”, **Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu**, ed. Mithat Kerim Arslan ve Hikmet Öksüz, c. 1, Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, Trabzon, 2001, ss. 289-312

- KÜÇÜKUĞURLU, Murat, “Tirebolu Demiryolu Projeleri (Meşrutiyet’ten Cumhuriyet’e), **Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu**, ed. Gazanfer İltar, c.1, Önder Matbaacılık, Ankara, 2009, ss. 462-479
- ÖZKAN, Selim Hilmi, “1700 İstanbul Antlaşması Sonrası Karadeniz’de Türk-Rus Ticari İlişkileri ve Karadeniz’in Güvenliği, **Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu**, ed. Gazanfer İltar, c.1, Önder Matbaacılık, Ankara, 2009, ss. 281-291
- YILMAZ, Özgür, “19. Yüzyılın İkinci Yarısında İngiliz Konsolos Belgelerine Göre Giresun (1856-1900)”, **Uluslararası Giresun ve Doğu Karadeniz Sosyal Bilimler Sempozyumu**, ed. Gazanfer İltar, c.1, Önder Matbaacılık, Ankara, 2009, ss. 517-536
- YÜKSEL, Ayhan, “Tirebolu”, **Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi**, ed. Kamil Yaşaroğlu, c.41, Türkiye Diyanet Vakfı İslam Araştırmaları Merkezi, İstanbul, 2012, ss. 199-200