

ORTA VE DOĞU KARADENİZ LİMANLARINDAKİ TİCARİ FAALİYETLERİN KENT NÜFUSUNA ETKİSİ (1838-1900)

*Nedim İPEK**

ÖZET

XIX. yüzyıl öncesi Anadolu kentleri, iç noktalarda ve nehir vadilerinde kümelenmişti. Liman kentleri azdı. Bu dönemde Karadeniz'in güneyinde Sinop ve Trabzon liman kentleri öne çıkmaktaydı. XIX. yüzyılın ikinci çeyreğinden itibaren Osmanlı'nın serbest ekonomiye geçmesi, Karadeniz'in ticarî fonksiyonunu arttırdı. Bu ise Karadeniz'deki liman kentlerinin ticaret hacmi ve iş kapasitesinin artması sonucunu doğurdu. Ticarî potansiyel, saha ve nüfus açısından büyüyen Trabzon, Samsun, Ordu ve Giresun'da yeni iş alanları oluştu. Kırsal alanda geçim sıkıntısı çekenler aileleriyle birlikte veya yalnız olarak söz konusu liman kentlerine göç etmeye başladılar. Karadeniz liman kentlerindeki iş sahası kırsal alandan gelenlerin hepsini istihdam edecek kadar büyük ve geniş değildi. Sonuçta, iş bulamayanlar ve işsiz kalanlar ikinci bir göç serüvenine atılmak zorunda kaldı. Karadeniz liman kentlerinde işlerini kaybedenler daha ziyade kamunun altyapı işlerinde istihdam edilen Müslümanlardı. Karadeniz şehirlerini terk edenlerin bir kısmı köylerine dönerken, diğerleri mevsimlik işçi veya sürekli olarak çalışmak üzere Marmara bölgesine veya Kırım, Kafkaslar, Romanya, Bulgaristan ve Amerika gibi sınır ötesine göç ettiler.

Anahtar Kelimeler: Doğu Karadeniz, Trabzon, Sinop, Samsun, Ordu, Giresun

Giriş

XV. yüzyılda Anadolu'da kentler iç kesimde nehir vadilerinde ve ticarî yollar üzerinde kümelenmiş durumdaydı. Bu dönemde Karadeniz'in güney

* Prof.. Dr., Ondokuz Mayıs Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Öğretim Üyesi. SAMSUN

sahillerinde liman işlevini orta büyüklükte olan Sinop ve Trabzon kentleri yerine getirmekteydi. Bu çalışmanın hedefi Orta ve Doğu Karadeniz’de yer alan Sinop, Samsun, Ordu, Giresun ve Trabzon şehirlerinin Osmanlı hâkimiyeti dönemindeki nüfus gelişimi ve değişimi ile buna ticaretin etkisini tespit etmektir.

Karadeniz’in çevresindeki ekonomik gelişim ve değişimin nüfusa etkisini inceleyebilmek ve değerlendirebilmek için her şeyden önce bu sahadaki yer alan kentlerin nüfusunu ve hareketliliğini tespit etmek gerekmektedir. Mevcut çalışmalarda yeralan Osmanlı kent nüfusuyla ilgili bilgiler konsolosluk raporları, seyahatnameler ve Osmanlı bürokrasisinin ürettiği belgelere dayanmaktadır. Konsolosluk raporlarında ve seyahatnamelerde verilen değerler tahminin ötesine geçmez. Anadolu şehirlerinin nüfusuyla ilgili daha sağlıklı bilgiler Osmanlı bürokrasisinin ürettiği tahrir, avarız, nüfus yoklama, nüfus sayım defterleri ve nüfus kütüklerinden elde edilmektedir. Konuyla ilgili Osmanlı belgelerinin en erken tarihli XV. yüzyılın ortalarına ait sınırlı sayıda defterlerden ibarettir. XVI. yüzyılda bu defterlerin sayısı artmakta ve kapsamı genişlemektedir. Bu defterlere dayalı olarak kentlerin belirli aralıklarla yapılmış sayım sonuçlarını tespit etmek imkân dâhiline girmektedir. XVII. ve XVIII. yüzyıllarda artık klâsik arazi ve nüfus tahrirleri yapılmamaktaydı. Bu dönemde başka bir vergi sayım sistemine geçilerek Avarız defterleri tanzim edilmeye başlandı.

Osmanlı kentlerinin XIX. yüzyıldaki nüfus gelişimi ve değişimini nüfus sayım istatistikleri ve nüfus kütüklerinden tespit etmek imkân dâhildir. Sayım sonrası senelere ait nüfus verileri nüfus kütüklerine kaydedilen doğum ve ölüm vukuatlarına göre hesaplanarak elde edilmekteydi. Söz konusu kayıtların ne ölçüde güncelleştirildiği ve sağlıklı yürütüldüğü en azından tartışma götürür bir meseledir. Nüfus sayım sonuçları *Vilâyet Salnameleri*’ne yansımıştır. Kentin nüfusu salnamelerde bazen beledi sınırlar dikkate alınarak verilirken bazen mücavir köyler de hesaba dâhil edilmiştir. Mücavir köylerin kent nüfusuna dâhil edildiği bazı salnamelerde açıkça ifade edilirken bazılarında ise bu açıklama yapılmaksızın kentlerin nüfusuna sözkonusu köylerin nüfusları da katılabilmektedir. Bu ise dışarıdan gelen nüfusu hesaplamayı hayli zorlaştıran bir sorundur. Nüfus sayımlarının uzun yıllar arayla gerçekleştirilmesi kentte kısa aralıklı meydana gelen nüfus hareketlerini tespit etmeye imkân tanımamaktadır. Bu nedenle kitlesel boyuttaki nüfus değişikliklerini istatistiklerden sağlıklı olarak takip etmek mümkün gözükmemektedir. Şehrin büyümesi ile birlikte çevre köyler zamanla belediye sınırlarına dâhil edilmekteydi. Beledi sınır değişiklikleri bilinmeyince göçün

kent nüfusuna etkisini tespit etmek zorlaşmaktadır.

A-Liman Kentlerinin Nüfusu

Değişik kaynakların aynı tarihlere ait nüfus istatistikleri arasında bir tutarlılık yoktur. Bununla birlikte çalışmanın amacı liman kentlerinin nüfus artış oranlarını tespit edip buna ticaretin etkisini ortaya koymaktır. Bu nedenle, Osmanlı verilerinden hareket edilerek artış oranları yaklaşık olarak tespit edilmeye çalışıldı.

XV. yüzyılda Doğu Karadeniz liman kentleri nüfus büyüklüğü açısından Trabzon, Sinop ve Samsun olarak sıralanmaktaydı. XVI. yüzyılda nüfus açısından Trabzon %40, Sinop %15 büyürken, Samsun kentinin nüfusu %48 oranında küçülmüştür. Söz konusu kentlerin XVII. ve XVIII. yüzyıla ait nüfus istatistikleri elimizde mevcut değildir. Gerçi XVII. yüzyılın ortalarında Trabzon'un nüfusunu 40.000 olarak gösteren kayıtlar varsa da bu oldukça abartılıdır ve bu nedenle değerlendirmeye dâhil edilmemiştir. Samsun ise aynı tarihlerde bir köy görünümündedir.

Trabzon, XVI. yüzyıldaki değerlere göre, XIX. yüzyılın başlarında %50, yüzyılın sonlarında %212 oranında büyüme kaydetmiştir. XX. yüzyılın ilk çeyreğinde nüfus azalma trendine girmiş ve 1927 sayımına göre 1900-1927 arasında %18'lik bir azalma göstermiştir.

Sinop kentinin nüfusu ise XVII. yüzyılın başından XX. yüzyılın başına kadar %54.57'lik bir artış kaydetmiştir. Buna karşılık Samsun kentinin nüfusu XVII. yüzyılın ortalarından XIX. yüzyılın sonlarına kadar %1541 oranında bir büyüme kaydetmiştir. XX. yüzyılın ilk çeyreğinde ise %176 artarak 30.000'i geçmiştir. Netice itibarıyla, Samsun liman kentinin nüfusu diğer şehirlere oranla daha büyük bir artış kaydetmiştir.

XIX. yüzyılda liman kentlerinde nüfus gittikçe artarken, kırsal alandaki şehirlerde hissedilir oranda bir nüfus azalışı vardır. Örneğin, Harput'un nüfusu 1800'de 60.000 iken 1900'de 20.000'e kadar gerilemiştir. Aynı tarihler arasında Ankara 50.000'den 20.000'e, Tokat ise 100.000'den 20.000'e düşmüştür¹.

B-Kent Nüfusunu Etkileyen Faktörler

Kent nüfusunu etkileyen faktörler doğum, ölüm, beledî sınırların

¹ Tuncer Baykara, *Osmanlılarda Medeniyet Kavramı ve Ondokuzuncu Yüzyıla Dair Araştırmalar*, İzmir 1992, s. 193; Bu kentlerin 1927 tarihi itibarıyla nüfusları şöyledir: Ankara 75.000, Tokat 22.390, Elazığ: 20.052. bk. TC. Başvekâlet İstatistik Umum Müdürlüğü, *28 Teşrin evvel 1927 Umumi Nüfus Tahriri*, II, Ankara 1929, s. 139- 146.

değiştirilmesi ve nüfus hareketleri şeklinde sıralanabilir. Doğum ve ölüm farkından kaynaklanan nüfus farklılaşmasının konuyla doğrudan bir ilişkisi bulunmamaktadır. Bu nedenle değerlendirmeye dâhil edilmemiştir. Şehrin nüfusunun artması mekânsal olarak da büyümesine vesile olmakta, dolayısıyla çevre köyler zamanla beledî sınırlara dâhil edilebilmekteydi. Bu da şehrin nüfusunda kitlesel bir artış anlamına gelmektedir. Ancak, bu şekildeki sınır değişikliklerini şu an için tespit etme imkânına sahip değiliz.

Kentlerin nüfusunu etkileyen üçüncü unsur nüfus hareketleridir. Nüfus hareketleri iç göç (*sürgün, ev göçü, silacı*), dıştan içe göç (*mülteci, muhacir*) ve *dışa göç* olmak üzere üç grupta toplanabilir. Sürgün devletin genişleme döneminde ülkedeki feodal yapıyı kırmak, bölge güvenliğini temin etmek ve fethedilen bölgede Müslüman bir topluluk oluşturmak amacıyla gerçekleştirilen nüfus hareketleridir. Toplumun iradesi ve bölgenin ekonomik özelliklerinden değil, devletin siyaseti sonucu gerçekleşen nüfus hareketleridir. Sürgün politikası Karadeniz bölgesinde XV ve XVI. yüzyıllarda uygulanmıştır. Bu uygulamanın sonucunda Samsun'dan Balkanlara ve Trabzon'a nüfus aktarılmıştır.

1774-1918 yılları arasında Balkan devletlerinin ve Rusya'nın Müslüman tebaasına karşı izlediği göçürtme siyaseti sonucu Balkanlar, Kırım ve Kafkaslardaki Müslüman halk Osmanlı topraklarına göçmüştü. Mekân açısından iç göç özelliği taşımakla birlikte, Birinci Dünya Savaşı esnasında Rusların işgal ettiği Anadolu topraklarında uyguladığı baskılar sonucu, yerini yurdunu terk eden Trabzonlu mültecileri de bu kapsama dâhil etmek gerekmektedir. Bu göçlerin ekonomi veya deniz ticareti ile bir bağlantısı yoktur. Osmanlı devlet adamları için mülteci iskânında esas ilke kişileri en kısa yoldan meskûn hâle getirmek olduğundan kuzeyden Anadolu'ya giriş yapan göçmenlerin yerleştirilmesine Karadeniz bölgesinden başlanmıştır. Söz konusu göçmenlerin bir kısmı Trabzon, Rize, Giresun, Ordu, Samsun ve Sinop şehirlerine yerleştirilmiştir². Mübadele uygulamasıyla Karadeniz kentlerinden Giresun'a 318, Ordu'ya 327, Sinop'a 1.341 ve Samsun'a 3.908 kişi

² Örneğin, Aralık 1863'e kadar Trabzon'da 34.000 Kafkas göçmeni birikmişti. Bu sayı bir yıl sonra 116.000'e fırladı. 1864'de Samsun'daki göçmen sayısı ise 40.000 kadardı. Doksanüç Savaşı sonrasında ise Karadeniz limanlarına 85.000 göçmen sevk edildi. Bölgeye yönelik göçmen sevkıyatı Balkan Savaşları sonrasında da sürdü. 1916'da Samsun'daki Şark mültecilerinin sayısı 18.000'dir. *BOA, İD*, Nr. 36128; *BOA, MM*, Nr. 1189; Sevgi Aktüre, *XIX. Yüzyıl Sonunda Anadolu Kenti Mekansal Yapı Çözümlemesi*, Ankara 1981, s. 101-102; Nedim İpek, *Rumeli'den Anadolu'ya Türk Göçleri*, Ankara 1994; H. Yıldırım Ağanoglu, *Osmanlı'dan Cumhuriyete Balkanlar'ın Makus Talihî Göç*, İstanbul 2001.

iskân edildi³. Sözkonusu şehirlerde meskûn Rumlar da mübadele anlaşması gereği Yunanistan'a gittiler. Karadeniz şehirlerini terk eden mübadil Rumlar ile buraları mekân tutan göçmenlerle ilgili bir istatistik olmaması göçlerin kent nüfusuna etkisini tespit etmeyi imkânsızlaştırmaktadır.

Bölgedeki kentlerde meydana gelen iç göç ve dışa göçün ana sebebini ekonomik şartlar oluşturmaktadır. Karadeniz bir devletin hâkimiyetinde olduğu dönemlerde liman kentlerindeki ticaret sönükleşmekte; hâkimiyetin paylaşıldığı veya denizi çevreleyen ülkelerde serbest ekonomi uygulamasının geçerli olduğu dönemlerde ise ticaret canlanmaktaydı. Anadolu kentlerinin oldukça önemli bir konumda bulunduğu Karadeniz ticareti XIII- XV. yüzyıllar arası oldukça canlı bir durumdadır. Karadeniz'in Türk hâkimiyetine girmesi ile yabancı ticaretine kapanması ve Akdeniz ticaretinde başlayan durgunluk XVI. yüzyılda Karadeniz'deki ticarî faaliyetlerin azalmasına sebebiyet vermiştir⁴.

XIX. yüzyıl, nüfus gelişimi, ticarî potansiyel ve faaliyetler açısından Karadeniz'in tarihinde bir dönüm noktası oluşturmaktadır. Bunun en önemli sebebi herhalde yüzyıl öncesi ve sonrası izlenen ekonomik sistemin farklılığından kaynaklanmaktadır. Özellikle Tanzimat öncesinde Osmanlı toplumu tarım toplumu özelliğini taşımaktaydı. Tarım toplumunda ekonomik sistem kendi kendine yeterli, dışa kapalı ve yoğun bir iş bölümü esasına dayanır. Ekonominin geneline yapacağı tesiri kısıtlamak amacıyla dış ticaret katı bir denetime tabi tutulmaktaydı. Bu ise mevcut liman kentlerinin gelişimini ve yeni liman kentlerinin ortaya çıkmasını engelleyen bir faktördü⁵. Osmanlı klâsik döneminde Anadolu'da ticarî yollar iç kesimlerden geçmekteydi. Bu nedenle yol üzerindeki yerleşmelerden elverişli olanlar alan ve nüfus açısından genişleyerek büyük şehir kimliğine büründüler. Coğrafi keşiflerin Akdeniz dünyasına etkisi, Batı'da ticarî ihtilâlin ve sanayi inkılâbının gerçekleşmesi dünyada yeni bir ekonomik anlayışın ortaya çıkıp gelişmesine sebebiyet verdi. Bu gelişimin sonuçlarından birisi de liman kentlerinin önem kazanmasıdır. Zira kapitalist toplumlarda liman kentleri vazgeçilmez unsur olarak ortaya çıkmaktadır. Böyle bir ortamda devletler liman veya limanlara sahip olmak amacıyla politikalar geliştirirler. Bu ise liman kentlerinin gelişimini ve sayılarının artmasını sağlayan bir etmendir.

³ Nedim İpek, *Mübadele ve Samsun*, Ankara 2000, s. 71, 75, 76.

⁴ Şerafettin Turan, "Karadeniz Ticaretinde Anadolu Ticaretinin Yeri", *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri 13-17 Ekim 1986*, Samsun 1988, s. 158.

⁵ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, Türkçesi Neyyir Kalaycıoğlu, İstanbul 1993, s. 15.

XIX. yüzyılda Türk limanlarının Batılı şirketlere açılması üzerine ilk etapta Trabzon- İran hattı tekrar canlılık kazandı⁶. 1829 Edirne Antlaşması ile Karadeniz'in bütün devletlere açık bir deniz haline gelmesi, 1830'lu yıllarda İngilizlerin İran ipeğini daha ucuza ve daha kısa yoldan elde etme isteği, Osmanlı'nın 1838'de tarım ürününe uyguladığı ihracat yasağını kaldırması, 1846'da Batı'nın tarım ürünü ithalatındaki kota uygulamasından vazgeçmesi özellikle Türk mısırı ve tütününe olan ilgi ve alâkayı arttırdı. Canik ovaları Batı pazarlarına açıldı. Balta Limanı Sözleşmesi'nin yarattığı ortam Karadeniz'in ticarî potansiyelini eskisiyle kıyaslanamayacak bir oranda arttırdı. Sanayileşen ülkelerin ihtiyacı, Kırım Savaşı, Amerikan iç savaşı ve 1896 yılında gerçekleşen tarım ürünlerinin fiyatındaki astronomik artış Karadeniz'deki ticaret hacminin 1840-1914 yılları arasında yaklaşık dokuz kat artmasına sebebiyet verdi⁷. Söz konusu dönemde Trabzon'un ticarî potansiyeli dalgalıdır. Kırım Savaşı'nın buhranlı yıllarından sonra potansiyel artarken Süveyş Kanalı (1869) ve Poti - Tiflis demiryolunun (1872) devreye girmesiyle Trabzon'daki transit ticaret önceki yıllara göre düşüş gösterdi. Trabzon'daki bu küçülmeye karşılık Samsun, Rize ve Giresun gibi iskelelerin ticaret hacmi arttı. İç ticarete 1876'dan itibaren Samsun, Trabzon'u geride bıraktı. Gemi trafiğindeki artış üzerine limanın yükleme boşaltma kapasitesini arttırmak amacıyla 1880 yılında Samsun'a modern bir iskele inşa edildi⁸. İç ve dış ticaret birlikte mütalaa edildiği takdirde ise Samsun'un ticarî potansiyeli ancak 1881 yılında Trabzon'u aşmıştır. Fakat bu geçiş sürekli değildir. İki liman ara sıra birbirlerinin önüne geçen bir tablo çizerler. İthalatta ise Samsun 1891'de ulaştığı rakam hariç Trabzon'u hep geriden takip etmiştir⁹.

XIX. yüzyılın ikinci yarısında Avrupalının Osmanlı tarım ürünlerine olan talebini karşılayabilmek için Trabzon ve Samsun'un yanı sıra Giresun ve Rize limanları da uluslar arası deniz ticaretine açıldı. Bu limanlar talep sürdüğü ve Osmanlı üretimi arttığı sürece büyüdüler. Bunlar aynı zamanda Osmanlı pazarlarının çıkış noktalarıydı. Dahası düzgün yollarla Ana-

⁶ İdris Bostan, "Karadeniz'in Dış Ticarete Kapalı Olduğu Dönemde Trabzon Limanı", *Trabzon Tarihi Sempozyumu 6- 8 Kasım 1998, Bildiriler*, Trabzon 1999, s. 304.

⁷ A. Üner Turgay, "Trabzon", *Doğu Akdeniz'de Liman Kentleri (1800-1914)*, İstanbul 1994, s. 132.

⁸ Nedim İpek, "Canik Sancağı'nın Nüfusuna Dair Bir Değerlendirme", *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 12/1, Samsun 1999, s. 32.

⁹ Mübahat Kütükoğlu, "XIX. Yüzyılda Trabzon Ticareti", *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri 13- 17 Ekim 1986*, Samsun 1988, s. 98- 106.

dolu'nun verimli bölgelerine bağlanmışlardı¹⁰.

Kentler arasındaki ekonomik ve nüfus farklılaşmasını sağlayan bir diğer unsur ulaşım teknolojisindeki değişimdir. Ulaşım ve ulaştırma toplumsallaşmada, toplulukların birbiriyle ekonomik, kültürel ve siyasî açılardan ilişki kurmalarında ve etkilenmelerinde birinci derecede rol oynar. Anadolu'da ticarî yolların güzergâhının belirlenmesinde askerî öncelik, ekonomik sistem ve kullanılan ulaşım vasıtası etkilidir. Osmanlının klâsik döneminde kentler arası ulaşım ve nakliyat deve kervanları vasıtasıyla sağlan-maktaydı. Bu da karayolu güzergâhının belirlenmesinde etkili olmuştur. XIX. yüzyılda buhar gücünün devreye girmesi deve nakliyatının terk edilerek demiryolu ve şose tekniğine geçilmesini zarurî kıldı. Ulaşım teknolojisindeki gelişime paralel Osmanlı Devleti, merkezî otoriteyi arttırma, askerî sevkıyatı hızlandırma ve ekonomik gelişim ve değişimi gerçekleştirme adına demiryolu ve şose yapımına önem vermeye başladı. Batılı kredi kuruluşları ise sermayelerini değerlendirme, Anadolu'nun yeraltı kaynaklarını kullanma ve pazar sahasını genişletme adına Osmanlının bu alandaki projelerini desteklemiş hatta fiilen inşa edip işletme yoluna gidebilmiştir. Neticede, 400 km uzunluğundaki Samsun- Sivas kervan yolu Sivas Valisi Halil Rıfat Paşa'nın gayretleriyle şose denilebilecek bir hâle dönüştürüldü¹¹. Kervan yollarının dağları dikine geçmesine karşılık demiryolu ve şoselerin vadileri takip etme zorunluluğu ticaret yollarının güzergâhının değişmesinde etkili olmuştur¹². Belki de bu sebeple Bağdat yolu ağırlıklı olarak Sinop bağlantılı iken Samsun bağlantılı bir hâle döndü. XIX. yüzyıl ortalarında Sivas'ın bir şose ile Vona limanına bağlanması sonucunda Ordu şehrinin ticarî önemi arttı¹³. Şebinkarahisar sancağı ve madeni ile Kemah ve çevre-sinin ihraç limanı olan Giresun iskelesi arasındaki bağlantıyı sağlayan patika ve kervan yolu yerini 1890'larda inşa edilen şoseye bıraktı. Bu durum Giresun'daki ticarî faaliyetlerin gelişmesine ve nüfusun artmasına vesile oldu¹⁴. Ulaşım sektöründeki teknolojik değişim sosyal ve ekonomik değişimi beraberinde getirdi. Her şeyden önce ulaşım sektörü konargöçerlerin kontrolünde iken yabancı şirketlerin denetimine geçti. Yabancı şirketler işyerlerindeki emek ihtiyacını ecnebi ve gayrimüslim Osmanlı vatandaşı ile karşılamayı tercih etti. Ulaşım

¹⁰ Turgay, "Trabzon", s. 62.

¹¹ HK, "Türkiyede Demiryollar İnşaat Tarihinin Geçirdiği Devreler", *Demiryollar Dergisi*, 164-165, (29 Teşrin-i evvel 1938, s. 924- 925.

¹² Baykara, *Osmanlılarda Medeniyet Kavramı ve Ondokuzuncu Yüzyıla Dair Araştırmalar*, s. 121.

¹³ Şemseddin Sami, *Kamusülalâm*, II, s. 825; *Trabzon Vilâyeti Salnamesi 1321*, s. 121.

¹⁴ *Trabzon Vilâyeti Salnamesi 1321*, s. 120; *Trabzon Vilâyeti Salnamesi 1322*, s.129.

sektöründe çalışan binlerce Türkmen işsiz kaldı, deve gücüne dayalı *ulaşım şirketleri* çöktü.

C-Ticaretin Kent Nüfusuna Etkisi

XVI. yüzyılda kentteki asayiş bozukluklarının halkta yarattığı güvensizlik duygusu Samsun'un nüfusunda azalmaya sebep oldu. 1576 yılı itibarıyla kentin nüfusu 1.529'a kadar geriledi¹⁵. Nüfustaki bu azalma XVII. yüzyılda da sürdü. 1642/1643 yıllarında gerçekleşen Kazak ve Abaza saldırıları sonucu Samsun'un nüfusu 670'e¹⁶ kadar gerilemiş, mevcut ticarî faaliyetler durma noktasına gelmiş ve kent görünümünün gereklerinden kabul edilen medrese kapanmış¹⁷, dolayısıyla kent artık köy hüviyetine bürünmüştü. Oysa sınır boyları ve sahil şeridinde nüfusun kalabalık olmasını arzu eden devlet amacına ulaşmak için Tanzimat öncesi bölge sakinlerine vergi muafiyeti tanımaktaydı¹⁸. Merkezî idarenin tasvip etmediği iç göçün sürmesi nüfus hareketlerini önlemeye yönelik tedbirlerin işe yaramadığını göstermektedir. Bu gibi önlemlere rağmen, XVII. yüzyılda Osmanlı-Doğu Avrupa devletleri arasındaki savaşların Karadeniz'in kuzeyindeki topraklarda yer alması, Kazak ve Abaza korsan saldırıları, Lehistan'ın Batı Avrupa'ya tahıl satışına yönelmesi dolayısıyla Karadeniz'deki faaliyetlerini azaltması, yerel zanaatların gerilemesi ve asayişsizlik Karadeniz'in ticarî potansiyelini azaltınca¹⁹ Şebinkarahisar, Batum, Rize ve Trabzon'dan Kefe ve Balkanlara nüfus göçü gerçekleşti²⁰. Benzer nüfus hareketleri XVIII. yüzyılda da devam etti. Bu yüzyıl sürecinde de Orta ve Doğu Karadeniz halkı kötü hava şartları, savaş, eşkıyalık, mültezimin uygunsuz tavrı, baskı ve vergi yükünden kurtulmak amacıyla yerini yurdunu terk ederek ailesiyle birlikte daha emniyetli bulunduğu yerlere gitmekteydi. Osmanlı idaresi bürokratik tedbirlerle önleyebileceği düşüncesiyle *ev göçünü* yasaklayan pek çok ferman yayımladı. Aslında çok sayıda fermanın çıkarılmış olması da söz konusu hareketin önlenemediğini açık bir şekilde göstermektedir²¹.

¹⁵ Bahaeddin Yediyıldız, "1485-1576 Yılları Arasında Samsun Şehri", *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri 13-17 Ekim 1986*, Samsun 1988, s. 299-300.

¹⁶ Mehmet Öz, *XV- XVI. Yüzyıllarda Canik Sancağı*, Ankara 1999, s. 57-72.

¹⁷ Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, s. 130-132; Suraiya Faroqhi, "Geçim Ekonomik Kriz ve Kısmî Canlanma" *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, II, İstanbul 2004, Çev. Ayşe Berktaş, Süphan Andıç, Serdar Alper, s. 299-300.

¹⁸ Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, s. 328.

¹⁹ Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, s. 149.

²⁰ Faroqhi, *Osmanlı'da Kentler ve Kentliler*, s. 327-340.

²¹ Yücel Özkaya, "XVIII. Yüzyılda Trabzon'un Genel Durumu", *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri 13-17 Ekim 1986*, Samsun 1988, s. 139-140.

Fransa, İngiltere ve Hollanda gibi Batılı devletler zaman içerisinde Osmanlı'dan aldıkları ticarî imtiyazları XIX. yüzyıla kadar Karadeniz'de kullanamadılar. Bu nedenle Avrupa devletlerinin Karadeniz'deki ticareti özellikle 1774-1802 yılları arasında Rus limanları vasıtasıyla gerçekleşmekteydi. Osmanlı Karadeniz tekeline kaybedince Müslümanlar hâkim konumlarını Rus kıyı kentlerine yerleşmiş Rum tüccarlara kaptırdılar. Bunların da bazıları ticarî imtiyazlarını geliştirmek amacıyla Rus vatandaşlığına geçti. Bu ise Sinop ve Trabzon gibi şehirlerdeki tüccar Rumların kuzeydeki Rus limanlarına göç etmesine veya göç kararı almasına sebebiyet verdi. Osmanlı devleti göçü yasaklayan fermanlar yayımlayarak söz konusu nüfus hareketini önlemeye çalıştı²². Karadeniz'in kuzeyinde ticaretin uluslar arası bir boyut kazanması ve XVIII. yüzyılın sonlarında gerçekleşen Türk-Rus savaşları, Anadolu sahillerindeki Karadeniz limanlarının ticaret hacmini iyice daralttı.

XIX. yüzyılda Anadolu'da iç kesimde yer alan kentler savaş ve ticarî yolların değişmesi münasebetiyle nüfusça daralıp küçülürken liman kentleri ise Avrupa ile ticarî bağları sebebiyle gittikçe büyümekteydi. Doğu Karadeniz liman kentlerinin nüfusu XIX. yüzyılda iki farklı harekete sahne oldu. Kent nüfusu dış ticaretin büyüdüğü tarihlerde artarken, ticarî canlılığın yitirildiği dönemlerde ise gerilemiştir. Şüphesiz liman kentleri XIX. Yüzyılda sürekli bir gelişim göstermedi. Bir kere ekonomik gelişim istikrarlı değildir. Batı'da liman kentleri çevresinin ihtiyaçlarını karşılamak için sanayileşirken Doğu Karadeniz sahillerinde bu gerçekleşmedi. Karadeniz liman kentleri belki Samsun hariç tamamen diğer bölgelerde üretilen ürünlerin ve mamul maddelerin ithal ve ihraç noktası olarak kaldı. Samsun'un çevresindeki ovalarda gerçekleştirilen ticarî tarım faaliyetleri ve Samsun Tütün Fabrikası'nın hizmete alınması (1893)²³, en azından Sivas-Ankara demiryolu bağlantısının Samsun limanının ticarî potansiyelinin düşmesini önledi.

Liman kentleri iş arayan nüfus için ticaretin canlı olduğu dönemlerde cazip, mal akışında çeşitli sebeplerden dolayı sıkıntı olduğu an ise itici gelen bir özellik taşımaktadır. Balta Limanı Sözleşmesi sonrası Batılı sanayi kuruluşları liman kentlerinde acentelikler oluşturdular. Bu acentelikleri kültürel olarak yakınlık duydukları ve Batı dillerini bilen gayrimüslimlere veriyorlardı. Örneğin, Karadeniz'de faaliyet gösteren buharlı gemi şirketlerinin tümü Trabzon'da temsilci olarak gayrimüslimleri seçtiler²⁴. Dolayısıyla

²² Turgay, "Trabzon", s. 45- 47.

²³ İpek, "Canik Sancağı'nın Nüfusuna Dair Bir Değerlendirme", s. 32.

²⁴ Turgay, "Trabzon", 59.

liman kentlerinde gayrimüslimlerin oluşturduğu dağıtım şirketleri kuruldu. Öte yandan, bu tarihten itibaren doğulu tacirler de ticari işlerinin görülmesinde Anadolu'daki gayrimüslimlerin yardımına müracaat eder olmuşlardı. Örneğin, XIX. yüzyıl öncesi İranlı tacirler kervanlarına İstanbul'a kadar eşlik ederken XIX. yüzyıldan itibaren İstanbul'daki büyük tüccarların temsilcileri olma sıfatıyla Tebriz veya Trabzon'daki Ermenilerin aracılığına başvurmaya başladılar²⁵. Şirket sahipleri iş arayanlardan şüphesiz kendi cemaatinden olanı tercih ediyordu. Bu durum Anadolu'nun içerisindeki kentlerde ticaret yapan veya iş arayan gayrimüslimleri liman kentlerine göç etmeye yöneltti.

Bir diğer iç göç ise kısa mesafeli olarak gerçekleştirilenlerdi. Köylerde işgücü fazlası erkek nüfus veya geçimini temin edemeyenler bağlı buldukları sancak veya vilâyet merkezi olan kentlere daimî veya mevsimlik olarak göç etmekteydiler. Örneğin, Gümüşhaneliler yazın memleketlerinde tarım ve hayvancılık faaliyetini sürdürürken, kış aylarında Trabzon kentine gelerek hamallık gibi işlerde istihdam olmaya çalışmaktaydılar. Köyden şehre yönelik daimî veya mevsimlik göç şehrin nüfusunu arttıran bir olgudur. Kırım Savaşı sonrası söz konusu göçler yoğunlaşarak sürdü. Turgay'a göre nüfus artışının en önemli sebebi Kırım Savaşı sonrası şehrin ticarî potansiyelinin artmasıyla birlikte kırsaldaki nüfus için çekici bir özellik kazanmasıdır. Bu şekilde köylerden Trabzon'a yoğun bir göç yaşandığı düşüncesindedir. Aslında nüfustaki bu dalgalanmanın esas sebebi Kırım Savaşı sonrası kentte geçici olarak istihdam edilen Kafkas göçmenlerinin daimî ikametgâhlarına sevk edilmiş olmasıdır. Şüphesiz, köyden Trabzon'a bir nüfus akışı da vardı. Kırsaldan gelenlerden gayrimüslimler çoğunlukla Hristiyan işadamlarının işyerlerine yerleştiler. Müslümanlar ise inşaat sektöründe veya Trabzon-Erzurum yolu gibi kamu işlerinde istihdam edildi²⁶. Trabzon'daki ticaret ve iş potansiyeli azalınca işsiz kalanların şehri terk etmesi gündeme geldi²⁷. Şehri terk edenler ya köylerine döndüler veya buralarda edindikleri meslekleri icra etmek üzere İstanbul'a gittiler.

Bu durumdan daha çok kamuya ait geçici işlerde istihdam edilen Müslümanlar etkilenmiştir. Yani şehri terk edenlerin çoğunluğunu Müslümanlar oluşturmaktadır. Bölgedeki işsizlerden gayrimüslimler Rusya'nın da teşvikleri sonucu aileleriyle birlikte Kırım ve Kafkaslara göç ederken Müslümanlar Marmara istikametine yönelmekteydiler. Daha, XVIII. yüzyılın

²⁵ Turgay, "Trabzon", 47.

²⁶ Turgay, "Trabzon", s. 65.

²⁷ Turgay, "Trabzon", s. 66.

sonlarında bir gemici 600 kadar Trabzonluyu Karadeniz Ereğlisi'ne çıkar-mıştı²⁸. Arşiv kayıtlarında Trabzon ve çevresinden Marmara'ya göç edenler binlerle ifade edilirken, Samsun'dan İstanbul'a göç edenlerle ilgili sadece bir kayda rastlanmıştır²⁹. Aslında, işsizlik neticesi Trabzon vilâyeti dâhilindeki pek çok Müslüman aile Adapazarı ve Düzce'ye göç etmekteydi. 1909 yılı itibarıyla bu şekilde göç edenlerin toplam sayısı 15.000'i bulmuştu. Serhat vilâyetlerinde kalabalık nüfusu stratejik olarak değerlendiren Babıâli bir taraftan söz konusu göçleri önlemeye yönelik tedbir almaya çalışırken, diğer taraftan Trabzon'dan göçüp henüz ev bark sahibi olmayanların iadelerini plânladı³⁰.

Doğu Karadenizliler, başta İstanbul olmak üzere belli başlı Osmanlı sahil kentlerine göç etmekteydiler. Bunlardan Trabzonlu olanlar geldikleri yerlerde özellikle kayıkcılıkta istihdam edilmekteydiler. Öte yandan, Amerika, Romanya ve Rusya'ya göç edenler vardı. Göç edenlerden Müslüman olanlar Türk hâkimiyetindeki yerlere bekâr (sılacı/gurbetçi) veya ailesiyle (ev göçü) giderken, yurt dışına ise bekâr olarak göç etmekteydiler. Trabzon şehir halkından çoğu sözkonusu göçe iştirak etmiştir. Oysa Samsun şehrin-den bu sebep ve amaçla göç edenin yok denecek kadar az olduğu anlaşıl-maktadır. Buna karşılık merkez köylerdeki ahalinin bir kısmı tütün ziraatı için Rusya'ya gitmiştir³¹. İstanbul'a göç edenlerden bir yıldan fazla kalanlar memleketlerine gidip gelmek suretiyle ilişkilerini sürdürmekteydiler³². Niha-yet belirli bir sermaye biriktiren gurbetçi kesin dönüş yaparak birikimini gayrimenkule yatırmaktaydı. Bu arada ekonomik durumu iyi olan, ancak işini büyütmeyi arzu ettiğini düşündüğümüz bazı gayrimüslim tüccarlar İstanbul gibi daha geniş ticarî imkânlar sunan kentlere göç ediyorlardı³³.

Nüfus hareketleri sonucu XIX. yüzyılda Orta ve Doğu Anadolu kent-leri küçülürken liman kentleri büyümüş ve nüfus kompozisyonları değişmiş-tir. Osmanlının hâkimiyetine alındıktan sonra takip edilen nüfus politika-sının da etkisiyle bu kentlerde Türk nüfus oluşacaktır. Bu kentlerden Osmanlı öncesi Türk hâkimiyetine giren Ordu, Samsun ve Sinop'ta XV. ve XVI. yüzyıllarda Müslüman nüfus çoğunluktadır. Osmanlı döneminde Türk

²⁸ Yücel Özkaya, "Osmanlı İmparatorluğunda XVIII. Yüzyılda Göç Sorunu", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, XV/25, Ankara 1982, s. 171-210.

²⁹ Bu kişi 1830 yılında Samsun'dan İstanbul'a göç etmiştir. İpek, "Canik", s. 41.

³⁰ Nedim İpek, "Sakarya'ya Türk Göçleri", *Sakarya İli Tarihi*, I, Sakarya 2005, s. 642- 643.

³¹ *Trabzon Vilâyeti Salnamesi 1322*, s. 100, 113, 133, 152.

³² *BOA, A. MKT.UM*, Nr. 442/ 56: Karahisar-ı Şarkî Ahalisinin İstidası 24 CA 1277.

³³ Nedim İpek, "Giresun Kazasının Nüfusuna Dair Bir Değerlendirme", *Millî Mücadelede Giresun (Sempozyum 6- 7 Mart 1999)*, *Bildiriler*, İstanbul 1999, s. 224.

hâkimiyetine giren Giresun ve Trabzon'da ise Müslüman nüfus hatırı sayılır bir orana çıkmıştı. XIX. yüzyılda ise belki Trabzon hariç diğer kentlerde gayrimüslim nüfusun oranı artmış ve hatta bazı verilere göre, Samsun ve Ordu şehirlerinde çoğunluk hâlini almıştır³⁴.

Kent nüfusunun artışında asıl etken göç olgusudur. Osmanlıya sığınan mültecilerden ne kadarının kentlere yerleştirildiği bilinmemektedir. Bununla beraber Anadolu'ya sığınanların ezici çoğunluğunun çiftçi olması nedeniyle köylere yerleştirildiği söylenebilir. O halde liman kentlerinin nüfusunun artışında asıl rol oynayan unsur iç göç, özellikle gayrimüslimlerin bu kentlere yönelik göçleridir. İlk bakışta bu tür göçler mücavir köylerden kente yönelik gibi algılanmaktadır. Gerçekten de çevre köylerden kente yönelik bir göç vardır. Ancak, çevre köylerdeki gayrimüslim köylüler kentlerdeki Müslüman olmayan unsurları bu kadar hızlı arttıracak sayıda değildir. Başka bir ifadeyle sözkonusu köyler, kentlerin gayrimüslim nüfuslarının tek kaynağı değildir. Örneğin, XV. ve XVI. yüzyıllarda gayrimüslim unsurun yaşamadığı Ordu kentinde Müslüman olmayanlar XX. yüzyılın başlarında Vital Cuinet'e göre çoğunluk konuma gelmişlerdi. Oysa Ordu kentinin çevre köylerinde hemen hiç gayrimüslim yoktu. Bu da göstermektedir ki, kent daha içerilerde yeralan yerleşmelerden göçmen çekmekteydi. Öte yandan, Orta Anadolu'daki gayrimüslim tüccarlar iş merkezleri limana kaydığı için buralara göç etmekteydiler. Gayrimüslim sayısını arttıran bir diğer unsur da ticaret yapmak veya çalışmak amacıyla bu kentlere gelen yabancılarıdır. Örneğin, 1890'larda Trabzon kentindeki ecnebi nüfus 1.300'ü bulmuştu³⁵. Şüphesiz kente yönelik Müslüman göçü de vardı. Ancak, kente gelen Müslümanların iş bulmaları gayrimüslimler kadar kolay değildi. Bu nedenle, kente tutunamayan Müslümanların bir kısmı köyelerine dönerken, diğerleri batıya göç etmeyi tercih etti.

Osmanlı klâsik döneminde Orta ve Doğu Karadeniz'de nüfus potansiyeli açısından Trabzon ve Sinop limanları öne çıkmıştır. XX. yüzyılın başı

³⁴ Hanefti Bostan, *XV- XVI. Asırlarda Trabzon Sancağında Sosyal ve İktisadî Hayat*, Ankara 2002; Heath W. Lowry, *Trabzon Şehrinin İslamlaşması ve Türkleşmesi 1461-1583*, İstanbul 1998². Bahaeddin Yediyıldız, "1485-1576 Yılları Arasında Samsun Şehri", *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri 13-17 Ekim 1986*, Samsun 1988, s. 299-300; Öz, s. 57-72; Bahaeddin Yediyıldız, *Ordu Kazası Sosyal Tarihi*, Ankara 1985, 57, 79, 98, 102; Mehmet Ali Ünal, "Tahrir Defterlerine Göre Sinop Şehri", *İkinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri (Uluslar arası I), 1- 3 Haziran 1988*, Samsun 1990, s. 188, 191; *Trabzon Vilâyeti Salnameleri; Kastamonu Vilâyeti Salnamesi 1294, 1295, 1296*; Vital Cuinet, *La Turquie d'Asie*, I, Paris 1894, s. 41, 77, 86, 104.

³⁵ Cuinet, *La Turquie d'Asie*, I, 41.

itibarıyla Samsun, Giresun ve Ordu şehirlerindeki nüfus gelişimi ve değişimi Sinop ve Trabzon'a göre daha hızlıdır. Bunun sebeplerini şu şekilde açıklamak mümkündür: Klâsik dönemde Trabzon, Karadeniz ile İran'ı bağlayan transit yolun ihraç iskelesi konumundaydı. Bu özelliğini uzun bir süre korumuştur. Sinop ise Anadolu ile Kırım arasındaki ticarî bağlantıyı sağlamaktaydı. Bu özelliklerden dolayı Sinop ve Trabzon erken dönemde kent özelliğini kazanmıştı. Samsun ve sair iskeleler ise XIX. yüzyıl öncesinde bölgenin tarım veya orman ürünlerinin İstanbul'a ihracını temin eden iskele durumundaydılar. Samsun liman kentinin gelişmemesinin bir diğer sebebi de Canik dâhilindeki ziraî faaliyetten elde edilen gelirin daha ziyade Amasya ve bir dereceye kadar da Trabzon gibi yerlerde kurulmuş vakıflara tahsis edilmiş olmasıdır. Başka bir ifade ile deniz aşırı ticarete talî bir liman vazifesi gören Samsun, bölge içi ticarete de Amasya gibi başlangıçtan beri idarî ve ilmî bakımlardan önde gelen bir merkezin gölgesinde kalmıştır³⁶. Bu nedenle, Sinop ve Trabzon kadar büyümemiştir. XIX. yüzyılda Anadolu limanları ithal edilen veya İstanbul'daki atölyelerde üretilen mühimmat ve silâhların Anadolu'daki askerî birliklere sevk edilmesinde ve Anadolu'nun kırsalında ve ovalarında elde edilen mahsulün dünya pazarlarına ihracını sağlayan bir antrdepo gibi kullanılmaktaydı³⁷. Bütün bunlar liman kentlerinin ticarî işlevini arttıran hususlardı.

Karadeniz'in buharlı ulaşımına açılması ve nitelikli tütün ekiminin Bafra çevresinde başlayarak Samsun yöresinde yayılması kentin gelişiminde etken oldu. Tütün ziraatı Trabzon ve Samsun'un ecnebi tüccar ve işçi göçü almasına sebep oldu. Örneğin, 1869'da Trabzon şehrinde tüccar ve işçi statüsünde İran tabiiyetine mensup olanlar vardı³⁸. İş bulmak amacıyla İran'dan Samsun'a gelenlerin sayıları yüzlerle ifade buluyordu. Örneğin, 1872 tarihi itibarıyla kentte amelelik yapan veya işsiz güçsüz dolaşan bin kadar İranlı vardı³⁹. Başta tütün, hububat ve deri olmak üzere çeşitli hammaddelerin dış satımı hızla gelişti⁴⁰. Bu gelişmeler kent nüfusunun artmasına vesile oldu.

³⁶ Öz, *XV- XVI. Yüzyıllarda Canik Sancağı*, s. 61.

³⁷ BOA, *Y.mtv*, Nr. 157/30: Seraskerlik Tezkiresi, 5 Mayıs 1313; *Trabzon Vilâyeti Salnamesi 1321*, s. 118.

³⁸ *Anabasis'ten Atatürk'e Seyahatnamelerde Trabzon*, Hazırlayan Veysel Usta, Trabzon 1999, s. 109.

³⁹ BOA, *ŞD*, Nr. 1828/3: 1 Şubat 88 ve 25 Haziran 89 tarihli Tezkireler.

⁴⁰ Musa Çadırcı, "Tanzimat'ın Karadeniz Bölgesinde Uygulanması", *Birinci Tarih Boyunca Karadeniz Kongresi Bildirileri 13-17 Ekim 1986*, Samsun 1988, s. 197.

Sonuç

XVII-XIX. yüzyıllar arasında Osmanlı nüfusu azalma eğilimindedir. Kırım, Kafkaslar ve Balkanlardan Anadolu'ya yönelik kitle göçü nüfus azalışını önledi. Anadolu'ya gelen göçmenlere atıl durumdaki mîrî topraklar mülk olarak verildi. Bu topraklarda Avrupa'nın talep ettiği ürünler ekildi ve tarım alanları genişledi. Elde edilen tarım ürünleri Avrupa'ya ihraç edildi. Gerek bu gelişmeler ve gerekse XIX. yüzyılda Karadeniz'deki ticaretin serbestleşerek ve uluslararası bir boyut kazanması Trabzon ve Samsun gibi liman kentlerinin büyümesine ve Giresun ve Ordu gibi limanların kent görünümünü kazanmasına ve gelişmesine vesile oldu. Sahil şeridinde dağlık arazideki kasaba ve köyler ile iç kesimdeki yerleşmeler bu gelişmeye ayak uyduramadı. Kırsal alanda geçim sıkıntısı çekenler ailece veya bekâr olarak sahil şeridine ve limanlara göç ettiler. Karadeniz liman kentlerindeki iş sahası kırsal alandan gelenlerin hepsini istihdam edecek kadar büyük ve geniş değildi. Sonuçta, iş bulamayanlar ve işsiz kalanlar ikinci bir göç serüvenine atılmak zorunda kaldı. Karadeniz liman kentlerinde işlerini kaybedenler daha ziyade kamunun alt yapı işlerinde istihdam edilen Müslümanlardı. Şehri terk edenlerin bir kısmı köyelerine döndü, diğerleri ise Marmara bölgesine veya Kırım, Kafkaslar, Romanya, Bulgaristan ve Amerika gibi sınır ötesine mevsimlik işçi statüsünde veya sürekli olarak çalışmak üzere göç etmekteydiler. Öte yandan, Karadeniz liman kentlerinde işini oturtan tüccar ve iş adamı konumunda olan gayrimüslimlerden bir kısmı işini daha fazla büyütme amacıyla İstanbul'a yerleşme kararı almaktaydı.

ABSTRACT

The Anatolian cities before the 19th century were gathered around the river valleys. There were few port cities. During this period, Sinop and Trabzon in the south of the Black Sea were important. Ottomans adoption of free market economy from the second half of the 19th century on increased the commercial function of the Black Sea. This resulted in an increase in the commercial capacity of the port cities on the Black Sea shores. Trabzon, Samsun, Ordu and Giresun recorded a growth in terms of commercial potential, population and this created new employment opportunities. People with hard living conditions in the rural areas started to migrate to the port cities either alone or with their families. Employment opportunities in these port cities were not enough for those immigrants. As a result, they had to immigrate for the second time. Those who lost their jobs in these port cities were usually Muslim employees who were employed in the infrastructure works in the public sector. While some of those who left the Black Sea cities returned to their villages, others went to other regions and countries such as Crimea, Caucasia, Romania, Bulgaria and America as seasonal or permanent workers.

Key words: Port cities, Trabzon, Black Sea cities.